



Radverkehrskonzept



© IKS Mobilitätsplanung

IKS
Mobilitätsplanung

Fachdienst Stadtplanung
und Wirtschaftsförderung

Stand: Oktober 2021

BECKUM
B *Immer
besser.*

Herausgeber:

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum

Weststraße 46

59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-199 (Fax)

stadt@beckum.de



Diese Publikation ist urheberrechtlich geschützt.

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

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.

Radverkehrskonzept

 Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung/Anlass	7
1.1	Untersuchungsgebiet.....	8
1.2	Argumente zur Förderung des Radverkehrs in Beckum	9
2	Vorhandene Konzepte und sonstige Untersuchungen zum Thema Radverkehr	11
2.1	Vorhandene Konzepte.....	11
2.2	Sonstige Untersuchungen.....	12
3	Zielsetzungen	14
4	Beteiligungsverfahren	14
5	Planungsgrundlagen und Anforderungen	15
5.1	Hierarchisierung des Netzes.....	15
5.2	Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur	15
5.3	Führung des Radverkehrs innerorts.....	18
5.4	Führung des Radverkehrs außerorts	18
5.5	Radwegebenutzungspflicht	19
5.6	Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	19
6	Bestandserhebung / Analyse	21
6.1	Unfallauswertung	21
6.2	Online-Workshop.....	24
6.3	Netzkonzept.....	26
6.4	Belastungsbereiche und Führungsformen im Radverkehrsnetz.....	28
6.5	Abstellanlagen und E-Bike Ladestationen.....	33
6.6	Mängelanalyse.....	35
6.6.1	Führungsformen und Netzlücken innerorts	35
6.6.2	Oberflächen, Breiten und punktuelle Mängel.....	37
6.6.3	StVO-Konformität der bestehenden Benutzungspflicht	38
6.6.4	Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrende	39

6.6.5	Führungsformen außerorts	40
6.6.6	Abstellanlagen und Ladestationen für E-Bikes	40
6.6.7	Umsetzung der Velorouten.....	42
6.7	Zusammenfassende Bewertung	43
7	Strategien und Handlungsfelder	45
8	Maßnahmenempfehlungen	49
8.1	Themenfeld A: Änderung der Straßenraumaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen (mit Seitenstreifen).....	53
8.1.1	Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp).....	54
8.1.2	Hammer Straße.....	57
8.2	Themenfeld B: Entwicklung der Velorouten.....	60
8.2.1	Priorisierte Veloroute Beckum - Neubeckum.....	61
8.2.2	Priorisierte Veloroute Beckum - Ahlen.....	66
8.3	Themenfeld C: Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone.....	71
8.3.1	Abstellanlage Oststraße.....	72
8.3.2	Abstellanlagen Nordstraße, Hühlstraße und Weststraße	73
8.4	Themenfeld D: Schließung von Netzlücken außerorts	74
8.4.1	Lippweg (modellhaft für Außerortsstraßen ohne separate Radinfrastuktur)	75
8.4.2	Hellweg.....	77
8.5	Themenfeld E: Kleinteilige und punktuelle Mängel beheben.....	78
8.5.1	Querungsanlagen	79
8.5.2	Kreuzende Bahngleise	81
8.5.3	Sonstige Hindernisse	83
8.5.4	Weg im Westpark	85
8.6	Themenfeld F: Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr.....	86
8.6.1	Anton-Schulte-Straße.....	87
8.6.2	Nordstraße	89
8.7	Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder	91
8.7.1	Mobilitäts- und Digitalbeauftragte installieren	91
8.7.2	Monitoring: Anlage von Radzählstellen.....	92

8.7.3	Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege.....	94
8.7.4	Kontrollen verstärken.....	97
8.7.5	Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen	98
8.7.6	Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln	100
8.7.7	Öffentlichkeitsarbeit	101
8.8	Sonstige Maßnahmenempfehlungen.....	103
8.8.1	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern	103
8.8.2	Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	103
8.8.3	Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr	104
8.8.4	Anlage von Fahrradstraßen.....	105
8.8.5	Straßenräume mit perspektivischem Transformationsbedarf	107
8.8.6	Einfärbung von Radinfrastruktur und Design der Velorouten	108
8.8.7	Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen „ARAS“	109
8.8.8	Qualitätssicherung	110
8.8.9	Grünpfeilregelung für Radfahrende	111
8.8.10	RRX Westfalenradweg (Arbeitsname) durch Neubeckum.....	112
8.8.11	Mitgliedschaft in der AGFS	113
8.8.12	Politische Verstetigung und Budgetierung.....	114
9	Fördermöglichkeiten (Auswahl)	115
9.1	Bundesmittel	115
9.2	Landesmittel (Land Nordrhein-Westfalen).....	116
10	Zusammenfassung und Ausblick	117
11	Kartenverzeichnis	120
12	Literaturverzeichnis	121
13	Abbildungsverzeichnis	123
14	Tabellenverzeichnis	126

1 Vorbemerkung/Anlass

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030¹ sowie im Masterplan 100% KlimaBEwusst² wurde die Empfehlung formuliert, ein gesamtstädtisches Radverkehrskonzept für die Stadt Beckum zu entwickeln.

In diesem Rahmen wurde das Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung mit der Erstellung eines Radverkehrskonzeptes beauftragt.

In einem partizipativen Verfahren soll das übergeordnete Ziel angestrebt werden, eine Verlagerung von Fahrten mit Personenkraftwagen (Pkw)-Nutzung auf das Fahrrad zu erreichen und den Radverkehrsanteil von aktuell 18 Prozent erheblich zu steigern. Je nach Szenario aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2030 sind Zunahmen für den Radverkehr von 25 Prozent (Szenario 1) beziehungsweise 50 Prozent (Szenario 2) angestrebt.³

Durch die Verlagerung des Modal Splits zu Gunsten des Radverkehrs als Teil des Umweltverbunds soll die Aufenthalts- und Lebensqualität in Beckum gesteigert und insgesamt eine Minimierung des CO₂-Ausstoßes erreicht werden.

Im Mittelpunkt der Konzeption sollen nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen stehen, sondern auch nicht-investive Maßnahmen.

¹ SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan 2030. Beckum 2019

² Jung Stadtkonzepte Stadtplaner & Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft; 100%KlimaBEwusst - der Masterplan für Beckum. Beckum 2017

³ SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan 2030. Beckum 2019, Seite 17-19

1.1 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst die Stadt Beckum im Landkreis Warendorf mit insgesamt 37 477 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese verteilen sich folgendermaßen auf die Stadtteile:

- Beckum: 24 642 (65,70 Prozent)
- Neubeckum: 10 687 (28,49 Prozent)
- Roland: 1 065 (2,84 Prozent)
- Vellern: 1 083 (2,89 Prozent)⁴

Das Untersuchungsgebiet ist von überregionalen Radverbindungen durchzogen. Dazu gehören mehrere (touristische) Routen, die sich im Untersuchungsgebiet teilweise überlagern.

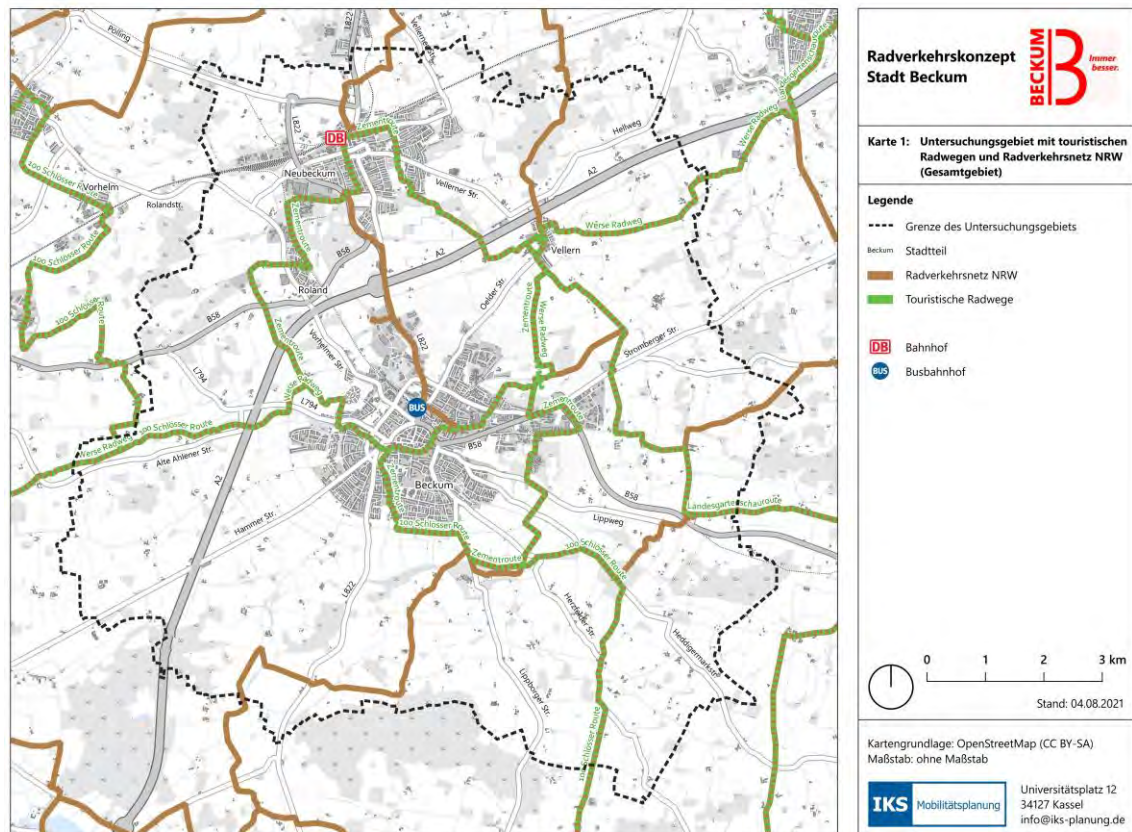
- Radverkehrsnetz NRW⁵
- WerseRadweg
- Zementroute
- 100 Schlösser Route

Die Grenze des Untersuchungsgebiets ist mit den vorhandenen überregionalen Radverbindungen in Karte 1 auf Seite 9 dargestellt.

Zur besseren Lesbarkeit am Bildschirm sind sämtliche Karten in verkleinerter Form in den Text eingebettet. Zusätzlich liegen die Karten in Originalgröße im Anhang.

⁴ Stadt Beckum (Stand 31.12.2018); <https://www.beckum.de/de/wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/standort-beckum.html> [Zugriff: 21.12.2020]

⁵ Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de> [Zugriff: 21.10.2020]



Karte 1 - Untersuchungsgebiet mit touristischen Radwegen und Radverkehrsnetz NRW (Gesamtgebiet)

1.2 Argumente zur Förderung des Radverkehrs in Beckum

In bundes-⁶ und landesweiten⁷ Strategien zur Mobilität ist die Förderung des Radverkehrs als Bestandteil des Umweltverbunds seit vielen Jahren verankert. Darauf aufbauend ergeben sich für Beckum vielfältige Argumente zur Förderung des Radverkehrs:

- Radverkehr ist anderen Verkehrsmitteln in Geschwindigkeit, Kosten und Komfort oft überlegen. Dies gilt insbesondere für Wege unter 5 km, wobei sich der Radius mit der steigenden Elektrifizierung des Radverkehrs weiter ausdehnt. Aufgrund der kompakten Stadtgröße sind in diesem Radius nahezu sämtliche Ziele in Beckum erreichbar. Insbesondere auch die Verbindung von dem Kernort Beckum mit dem Bahnhof in Neubeckum.

⁶ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021

⁷ Landesregierung Nordrhein-Westfalen; heute handeln - Beitrag des Landes Nordrhein-Westfalen zur Umsetzung der globalen nachhaltigkeitsziele. Düsseldorf 2016, Seite 17

- Die ebene Topografie bietet gute Voraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil.
- Radverkehr ist umwelt- und klimafreundlich (in Punkten wie Luftschadstoffen sowie Lärmemissionen).
- Radverkehr steht für effizienten und wirtschaftlichen Nutzen der begrenzten Flächen und Ressourcen.
- Radverkehr sorgt für gesunde Bewohnerinnen und Bewohner und Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.
- Radverkehr ist ein günstiges Verkehrsmittel und sichert die eigenständige Mobilität von Kindern und älteren Menschen (soziale Komponente).
- Im Landkreis Warendorf (gesamt) und in angrenzenden Städten besteht bereits ein höherer Radverkehrsanteil als in Beckum, wodurch das Potenzial für Beckum ableitbar ist (vergleiche Abbildung 1).



Abbildung 1 - Radverkehrsanteil im Landkreis Warendorf und angrenzenden Städten⁸

⁸ Datengrundlage: SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030. Hannover 2019, Seite 18

2 Vorhandene Konzepte und sonstige Untersuchungen zum Thema Radverkehr

Es bestehen mehrere Konzepte, Planungen und sonstige Untersuchungen, die für das Radverkehrskonzept Beckum relevant sind. Die wichtigsten sind nachfolgend in chronologischer Reihenfolge angeführt und werden in der Konzeptentwicklung berücksichtigt.

2.1 Vorhandene Konzepte

Folgende Konzepte liegen der Auswertung zu Grunde. Besondere Relevanz für das Radverkehrskonzept Beckum besitzen das übergeordnete Radverkehrskonzept des Landkreis Warendorf sowie der Verkehrsentwicklungsplan 2030 Beckum.

- 2020: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum (ISEK Neubeckum)⁹
- 2019: Verkehrsentwicklungsplan 2030 Beckum (VEP 2030)¹⁰
- 2018: Dorfinnerentwicklungskonzept für den Stadtteil Roland¹¹
- 2018: Dorfinnerentwicklungskonzept für den Stadtteil Vellern¹²
- 2018: Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept Landkreis Warendorf¹³
- 2017: 100%KlimaBEwusst – Der Masterplan für Beckum¹⁴
- 2012/2016: Ergänzung/Fortschreibung – Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt Beckum¹⁵
- 2011: Stadtentwicklungskonzept Beckum 2025 (StEK 2025)¹⁶

⁹ Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH; Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum. Endbericht. Dortmund 2020

¹⁰ SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030. Hannover 2019

¹¹ Vera Lauber raumplanung und planinvent - Büro für räumliche Planung; Dorfinnerentwicklungskonzept (DIEK) für den Stadtteil Roland. Bad Berleburg/Münster 2018

¹² Vera Lauber raumplanung und planinvent - Büro für räumliche Planung; Dorfinnerentwicklungskonzept (DIEK) für den Stadtteil Vellern. Bad Berleburg/Münster 2018

¹³ Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018

¹⁴ Jung Stadtkonzepte Stadtplaner & Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft; 100% KlimaBEwusst. Der Masterplan für Beckum. Köln 2017

¹⁵ plan-lokal; Ergänzung Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt Beckum. Dortmund 2012/2016

¹⁶ Stadt Beckum (Herausgeber); Stadtentwicklungskonzept Beckum 2025. Beckum 2011

Die bereits identifizierten und abgestimmten Ziele und Handlungsfelder aus den bestehenden Konzepten sind nachfolgend zusammengefasst. Im Rahmen dieser Konzepte wurden teilweise auch konkrete Maßnahmenvorschläge entwickelt, die ebenfalls in das Radverkehrskonzept einfließen.

- Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split als Baustein des Umweltverbunds → Pkw-Fahrten reduzieren
- Ausbau einer attraktiven, durchgängigen und kontinuierlichen Radinfrastruktur innerorts und außerorts → Integration überregionaler Radinfrastruktur
- Entwicklung von Velorouten als Pendelrouten mit besonderem Komfort
- Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern
- Elektromobilität im Radverkehr fördern
- Vernetzte und geteilte Mobilitätsangebote fördern
- Sicherheit des Radverkehrs verbessern
- Radtourismus stärken
- Öffentlichkeitsarbeit ausbauen

2.2 Sonstige Untersuchungen

Neben vorhandenen Konzepten bestehen weitere Untersuchungen, die im Rahmen des Radverkehrskonzeptes ausgewertet und berücksichtigt werden.

ADFC Fahrradclimatest

Der ADFC-Fahrradklima-Test ist eine der größten Befragungen zum Radfahrklima weltweit¹⁷ und wird im zweijährigen Rhythmus durchgeführt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur fördert den ADFC-Fahrradklima-Test aus Mitteln zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans. Die Teilnahme an der Befragung ist öffentlich und frei zugänglich.

Die Auswertung des Fahrradclimatests 2020 für die Stadt Beckum ergibt zusammengefasst folgende Punkte:¹⁸

- Die Gesamtbewertung durch die Teilnehmenden ergibt die Schulnote 3,8.

¹⁷ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC); <https://fahrradklima-test.adfc.de/> [Zugriff: 11.01.2021]

¹⁸ Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC); <https://fahrradklima-test.adfc.de/ergebnisse> [Zugriff: 23.03.2021]

- Damit belegt Beckum den Rang 172 von 415 Städten in der Größenklasse 20 000 - 50 000 Einwohnerinnen und Einwohnern.
- Folgende Stärken wurden benannt: „Winterdienst auf Radwegen“, „Reinigung der Radwege“, „Ampelschaltung für Radfahrende“. Zusätzlich wurden in der Einzelbewertung die „Erreichbarkeit Stadtzentrum“, „zügiges Radfahren“ und „Radfahren durch Alt und Jung“ positiv bewertet.
- Folgende Schwächen wurden benannt: „Öffentliche Fahrräder“, „Werbung für das Radfahren“, „Abstellanlagen“. Zusätzlich wurden in der Einzelbewertung die „Falschparkkontrolle auf Radwegen“ und „Breite der (Rad)wege“ negativ bewertet.

Im Vergleich zum letzten Fahrradklimatest aus dem Jahr 2018 wurde eine „leichte Verschlechterung“ festgestellt. Die Gesamtnote lag 2018 bei 3,7. Für das Jahr 2016 liegen keine auswertbaren Informationen vor. 2014 lag die Gesamtnote bei 3,0.

Bericht zur Befahrung des WerseRadweg

Der WerseRadweg (Teilstück Beckum) wurde im Jahr 2019 befahren und eine Einstufung und Bewertung nach Kriterien gemäß dem aktuellen Handbuch des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) durchgeführt.¹⁹

Folgende Mängel tragen nach dem Bericht dazu bei, dass der WerseRadweg im aktuellen Zustand ab kommenden Jahr bei einer Zertifizierung zum ersten Mal nicht die 3*** Sterne erreichen würde:

- In der Kategorie Breite haben sich die Wege in Beckum nicht verbessert
- Es bestehen punktuelle Engstellen (Poller, Umlaufschranken) an mehreren Stellen
- Zugewachsene Abschnitte verschmälern die nutzbare Breite des Weges
- An 6 Standorten bestehen Mängel an den Wegweisern
- Einzelne Ausstattungselemente sind morsch

¹⁹ Wellige, Ulrike; Bericht zur Befahrung des WERSE RAD WEGES. September 2019. Teilstück Beckum. Münster 2019

3 Zielsetzungen

Auf Grundlage bestehender Zielsetzungen und dem Beteiligungsverfahren wird folgende allgemeine Zielsetzung für das Radverkehrskonzept definiert, an dem sich das Konzept und die konkreten Maßnahmenempfehlungen ausrichten:

- Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Radkultur etablieren und ausbauen

4 Beteiligungsverfahren

Wegen der Covid-19-Pandemie konnte das Beteiligungsverfahren nicht wie ursprünglich geplant stattfinden. Stattdessen wurde dieses mit folgenden Elementen teilweise online durchgeführt.

- Online-Abstimmungen innerhalb des im Projektverlauf eingerichteten Arbeitskreis mit verschiedenen Abteilungen der Verwaltung und dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC)
- Vorstellung der Ergebnisse vor politischen Gremien (vergleiche Abbildung 2)
- Öffentlicher Online-Workshop inklusive moderierter Diskussion (Ergebnisse vergleiche Online-Workshop ab Seite 24)



Abbildung 2 - Vorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung

5 Planungsgrundlagen und Anforderungen

Für Planungen zum Radverkehr sind insbesondere folgende Grundlagen zu nennen:

- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)²⁰
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)²¹
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)²²
- Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)²³

5.1 Hierarchisierung des Netzes

Das Fahrrad ist ein Alltagsverkehrsmittel sowie ein touristisches Verkehrsmittel. Radverkehrsplanung ist dabei immer Angebotsplanung.

Die wichtigsten Routen sollen daher in einem Radverkehrsnetz zusammengefasst werden, dass auch die Ortsteile lückenlos verbindet. Das gesamte Radverkehrsnetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzungsgruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, insbesondere für Alltagsradfahrende (Pendelnde, Schülerinnen und Schüler), Gelegenheitsradfahrende aber auch für touristischen Radverkehr.

5.2 Führungsformen und Abmessungen von Radinfrastruktur

Die Führungsformen und Abmessungen der Radverkehrsinfrastruktur werden besonders durch die Menge und die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs bestimmt. In Abbildung 3 auf Seite 16 sind die innerörtlichen Regeleinsatzformen dargestellt, wobei die Übergänge nicht als harte Grenzen zu definieren sind.

Außerorts ist durch die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) eine separate Führung im Seitenraum ab einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von

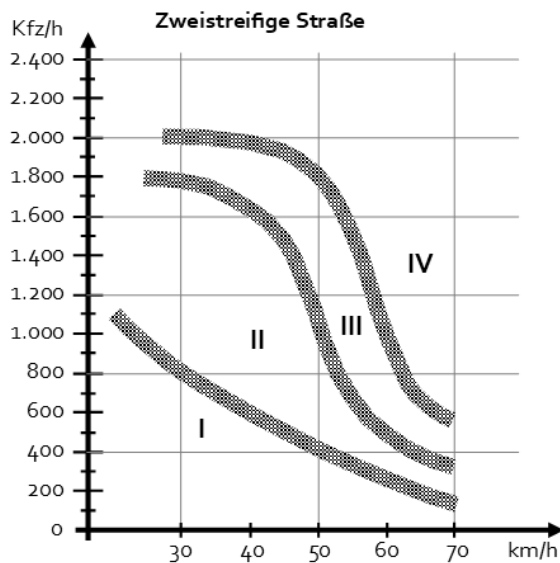
²⁰ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I Seite 3047) geändert worden ist

²¹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

²² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006

²³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

100 km/h und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) von mehr als 2 500 Kfz beziehungsweise 70 km/h und >4 000 DTV empfohlen.²⁴



I: Führung im Mischverkehr

II: Schutzstreifen, Gehweg/ Radfahrer frei²⁵ und andere Radwege (ohne Benutzungspflicht)

III/IV: Radfahrstreifen, Radweg, Gemeinsamer Geh- und Radweg²⁶

Abbildung 3: Geeignete Führungsformen bei zweistreifigen Straßen innerorts²⁷

Mindestens auf dem Radverkehrsnetz sollen die Führungsformen entsprechend der Vorgaben der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) umgesetzt werden. Entscheidend sind kontinuierliche Führungsformen (keine Aneinanderreihung von verschiedenen Führungsformen) mit geringem Unfallrisiko, hoher Akzeptanz und angemessenen Abmessungen. Auf dieser Grundlage ergeben sich auch die in Tabelle 1 auf Seite 17 genannten Breiten.

²⁴ Vergleiche Ebenda, Seite 67

²⁵ Beachte Kapitel Planungsgrundlagen und Anforderungen - Führung des Radverkehrs innerorts ab Seite 20

²⁶ Beachte Ebenda

²⁷ Eigene Darstellung, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, Seite 18-19

Anlagentyp	Breite der Radverkehrs- anlage (jeweils ein- schließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			Zur Fahr- bahn	Zu Längspark- ständen (2,00 m)	Zu Schräg/Senk- rechtparkständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	---	Sicherheitsraum 0,25 m - 0,50 m	Sicherheitsraum 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß	1,85 m	---	0,50 m - 0,75 m	0,75 m
Einrichtungsr- adweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrs- stärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann darauf ange- rechnet werden)
Beidseitiger Zwei- richtungsradweg		2,50 m (2,00 m)	0,75 m (bei fes- ten Ein- bauten bezie- hungs- weise hohen Ver- kehrs- stärken)		
Einseitiger Zwei- richtungsradweg		3,00 m (2,50 m)			
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fußgän- ger- und Radverkehrs- stärke	> 2,50 m			
Gemeinsamer geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen²⁸

²⁸ Eigene Tabelle, nach: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, Seite 16

5.3 Führung des Radverkehrs innerorts

Radverkehr soll innerorts aus Gründen der Verkehrssicherheit (Sichtbarkeit im fließenden Verkehr) möglichst auf Fahrbahnniveau geführt werden. Auch, da Zufußgehende (besonders mobilitätseingeschränkten Menschen) ungestörtes Fortkommen und Aufenthalt auf den Wegen im Seitenraum ermöglicht werden sollen. Eine gemeinsame Führung von Zufußgehenden und dem schnelleren und kaum akustisch wahrnehmbaren Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden. Besonders mit Blick auf die zunehmende Nutzung von E-Bikes und den gefahrenen Geschwindigkeiten. Geht man zusätzlich von einem steigenden Radverkehrsanteil aus, werden sich die Konflikte zukünftig weiter verschärfen.

Auch die Anlage von Zweirichtungsradwegen sind innerorts zu vermeiden. In der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung steht zu dem Thema:

*„Die Benutzung von in Fahrtrichtung links angelegten Radwegen in Gegenrichtung ist insbesondere innerhalb geschlossener Ortschaften mit besonderen Gefahren verbunden und soll deshalb grundsätzlich nicht angeordnet werden.“*²⁹

5.4 Führung des Radverkehrs außerorts

Außerorts soll Radverkehr möglichst auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen geführt werden. Insbesondere wenn die Verbindung für Kinder und Jugendliche, ältere Personen oder Radtouristen relevant ist oder soweit eine (sonstige) besondere Netzbedeutung vorliegt.³⁰

Die Führung auf Zweirichtungsradwegen (auch gemeinsam mit Fußverkehr) ist außerorts die Regel, sofern kein besonderer Bedarf an beidseitigen Radwegen besteht.³¹

Den Übergängen von innerorts/außerorts beziehungsweise der Querung von Außerortsstraßen sind besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Bei mehr als 500 Kfz/h oder wenn mit erhöhtem Aufkommen von Schülerinnen und Schülern, Seniorinnen und Senioren oder Freizeitverkehren zu rechnen ist, sollen Querungsanlagen vorgesehen werden.³²

²⁹ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) Zu § 2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Zu Absatz 4 Satz 3 und Satz 4, Freigabe linker Radwege (Radverkehr in Gegenrichtung)

³⁰ Vergleiche Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, Seite 9 und Seite 67

³¹ Vergleiche Ebenda, Seite 67

³² Vergleiche Ebenda, Seite 57

5.5 Radwegebenutzungspflicht

Eine Benutzungspflicht für Radfahrende besteht auf Wegen, die durch die Verkehrszeichen 237, 240 und 241 StVO beschildert sind (siehe Abbildung 4).



Abbildung 4: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO

Eine Beschilderung von Radwegen mit Benutzungspflicht darf nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Dies wurde durch ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.11.2010 bestätigt.³³ Zusätzlich muss die Führung in Anlage und baulicher Ausführung verschiedene Voraussetzungen erfüllen, wie zum Beispiel ausreichender Zustand und Breite.³⁴

5.6 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Abstellanlagen sind in der Regel Endpunkt (und oft auch Ausgangspunkt) eines Weges mit dem Fahrrad und somit ein bedeutender Qualitätsindikator. Sie sollen mindestens an wichtigen Quell- und Zielorten sowie dezentral in Wohngebieten verteilt sein. Existiert kein oder ein unzureichendes Angebot, besteht die Gefahr, dass Räder „wild“ an Schildern, Laternen oder Bäumen abgestellt werden und unter Umständen Gehwege verengen sowie die Barrierefreiheit eingeschränkt werden.

Mit dem steigenden Absatz von E-Bikes wird ein hoher Sicherheitsanspruch an Abstellanlagen gestellt. Vorderradhalter (sogenannte „Felgenkillern“) sollten grundsätzlich nicht aufgestellt werden.

³³ Vergleiche Bundesverwaltungsgericht, Urteil vom 18.11.2010 - 3 C 42.09

³⁴ Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26.01.2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8) - zu Absatz 4 Satz 2 II Radwegebenutzungspflicht

Die Fahrradabstellanlagen sollten je nach örtlicher Anforderung ausgestattet werden und folgende Anforderungen erfüllen:³⁵

- Gut sichtbar und unmittelbar in der Nähe des Ziels
- Einfach und schnell nutzbar - ausreichend Seitenfreiheit (mindestens 1,00 m Entfernung zwischen zwei Bügeln) und gute Zugänglichkeit
- Guter Schutz vor Diebstahl und Beschädigung
- Passend für alle Fahrradtypen (auch E-Bikes, Rennräder und Mountainbikes)
- Abstellanlagen für Fahrräder sollen nicht auf Flächen des Fußgängerverkehrs errichtet werden

In Tabelle 2 ist dargestellt, welche Ausstattung an welcher Stelle im Ortsgefüge sinnvoll erscheint.

Ort	Art der Abstellanlage
Im Straßenraum	Bügel (Aufstellung nicht auf Gehwegen)
Auf Plätzen/Freiräumen	Bügel (gegebenenfalls flexibel verstellbar)
An Schulen/Arbeitsstätten	Bügel mit Überdachung; gegebenenfalls mit öffentlicher Luftpumpe und E-Ladestation
An touristischen Zielen An touristischen Sammelpunkten	Bügel mit Überdachung, E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer und Info-Tafeln
An Bahnhöfen/Mobilitätsknotenpunkten	Fahrradparkhaus oder Fahrradraum mit E-Ladestation(en), öffentliche Luftpumpe, Gepäckschließfächer, Info-Tafeln, Reparaturservice und Bewachung

Tabelle 2: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung³⁶

³⁵ Vergleiche Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911 und Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

³⁶ Die Ausstattung kann je nach Bedarf variieren - es können auch nur einzelne Elemente angeboten werden.

6 Bestandserhebung / Analyse

Das gesamte Radverkehrsnetz wurde im April und Mai 2020 anhand von Befahrungen mit dem Fahrrad vor Ort erhoben, um eine praxisnahe Beurteilung und zielorientierte Analyse zu gewährleisten. Die erhobenen Daten inklusive Fotos wurden in GIS³⁷ georeferenziert digitalisiert.

Die angegebenen Fahrbahnbreiten entstammen zum Teil aus Luftbildmessungen sowie eigenen Messungen an exemplarischen Stellen und ersetzen keine umfangreiche Vermessung.

6.1 Unfallauswertung

Für das Untersuchungsgebiet wurden die polizeilich erfassten Unfälle vom 16.02.2017 bis 23.12.2019 ausgewertet.³⁸ Bei der Auswertung ist zu berücksichtigen, dass bei Unfällen mit Zufußgehenden und Radfahrenden eine hohe Dunkelziffer von polizeilich nicht erfassten Unfällen vorliegt.

In Tabelle 3 ist die Definition entscheidender Unfalltypen aufgelistet.³⁹ Die gemeldeten Unfälle im untersuchten Zeitraum sind in Karte 2 und Karte 3 auf Seite 23 dargestellt.

Im gesamten Stadtgebiet sind 136 Verkehrsunfälle gemeldet worden, wovon bei 128 ein Personenschaden vorlag mit insgesamt 131 verunglückten Personen. Davon waren 24 schwerverletzte und 107 leichtverletzte (keine Toten).

123 Unfälle fanden innerorts statt (davon 115 mit Personenschaden) und 13 außerorts (alle mit Personenschaden). Bei den Altersgruppen waren besonders Kinder unter 14 Jahren (27 Verunglückte) und Seniorinnen und Senioren über 65 (24 Verunglückte) und über 75 Jahre (14 Verunglückte) betroffen.

Dabei waren in 52 Prozent (Anzahl: 67) der Unfälle Pkw die Hauptverursacher. In 39 Prozent (Anzahl 50) waren Radfahrende die Hauptverursacher.

Die häufigsten Unfallursachen waren Einbiegen/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unfälle. Räumlich sind die Unfälle über das gesamte Stadtgebiet verteilt und insbesondere auf den Hauptverkehrsstraßen zu verorten.

Bereiche mit mehreren Unfällen mit Radfahrerbeteiligung können in Beckum im Bereich der B 58 zwischen Innenstadt und Busbahnhof, auf dem Nord- und

³⁷ GIS: Geografische Informationssysteme ermöglichen das digitale, georeferenzierte Bearbeiten sowie Auswerten von Informationen und Daten

³⁸ Die Daten wurden durch die Polizei Beckum bereitgestellt

³⁹ Vergleiche Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln 2001, Seite 9

Westwall, auf der Lippborger Straße, entlang des Konrad-Adenauer-Rings und in Neubeckum entlang der Hauptstraße und der Vellerner Straße ausgemacht werden.

Unfalltyp	Definition
Abbiege-Unfall	<p>Um einen Abbiege-Unfall handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem auf gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer ausgelöst wurde.</p> <p>Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen sowie an Zufahrten, zum Beispiel zu einem Grundstück oder einem Parkplatz.</p>
Einbiegen/ Kreuzen-Unfall	<p>Um einen „Einbiegen/Kreuzen-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem Vorfahrtberechtigten ausgelöst wurde.</p> <p>Das gilt an Einmündungen und Kreuzungen von Straßen, Feld- oder Radwegen, an Bahnübergängen sowie an Zufahrten, zum Beispiel von einem Grundstück oder einem Parkplatz.</p>
Überschreiten-Unfall	<p>Um einen „Überschreiten-Unfall“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen einem die Fahrbahn überschreitenden Zufußgehenden und einem Fahrzeug ausgelöst wurde - sofern das Fahrzeug nicht soeben abgebogen ist.</p> <p>Diese Grundsätze gelten unabhängig davon, ob der Unfall an einer Stelle ohne besondere Einrichtung für den Fußgängerquerverkehr geschehen ist oder an einem Zebrastreifen, einer lichtzeichengeregelten Fußgängerfurt oder ähnlich.</p>
Unfall im Längsverkehr	<p>Um einen „Unfall im Längsverkehr“ handelt es sich, wenn der Unfall durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, die sich in gleicher oder entgegengesetzter Richtung bewegten, ausgelöst wurde, sofern dieser Konflikt nicht einem anderen Unfalltyp entspricht.</p>

Tabelle 3 - Definition von Unfalltypen (Auszug)



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

BECKUM *Immer besser.*

Karte 2: Unfallkarte (Beckum)

Legende

Unfallkategorie (Schwere)

- Unfall mit Sachschaden
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten

Unfalltyp (Art)

- Fahr Unfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

☐ Einbahnstraße
☐ Zweirichtungsweg

Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019

0 0,5 1 km
Stand: 04.08.2021

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: ohne Maßstab

IKS Mobilitätsplanung | Universitätsplatz 12
34127 Kassel | info@iks-planung.de

Karte 2 - Unfallkarte (Beckum)



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

BECKUM *Immer besser.*

Karte 3: Unfallkarte (Neubeckum, Roland, Vellern)

Legende

Unfallkategorie (Schwere)

- Unfall mit Sachschaden
- Unfall mit Leichtverletzten
- Unfall mit Schwerverletzten

Unfalltyp (Art)

- Fahr Unfall
- Abbiege-Unfall
- Einbiegen/Kreuzen-Unfall
- Überschreiten-Unfall
- Unfall durch ruhenden Verkehr
- Unfall im Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

☐ Einbahnstraße
☐ Zweirichtungsweg

Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019

0 0,5 1 km
Stand: 04.08.2021

Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: ohne Maßstab

IKS Mobilitätsplanung | Universitätsplatz 12
34127 Kassel | info@iks-planung.de

Karte 3 - Unfallkarte (Neubeckum, Roland, Vellern)

6.2 Online-Workshop

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens fand am 24.03.2021 ein öffentlicher Online-Workshop mit über 40 Teilnehmenden statt. Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Gerdhenrich wurde die Moderation durch Alexander Gardyan vom Ingenieurbüro IKS Mobilitätsplanung übernommen.



Abbildung 5: Screenshot des Online-Workshops mit einem Teil der Teilnehmenden

Im ersten Abschnitt des Workshops wurde der aktuelle Arbeitsstand und erste konkrete Handlungsansätze anhand einer Präsentation vorgestellt. Im zweiten Teil war Raum für eine Diskussion mit den teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern. Dabei wurden konstruktive Ideen und Anmerkungen zu vielfältigen Themenbereichen der Radverkehrsplanung eingebracht.

Begleitet wurde der Workshop durch Online-Befragungen der Teilnehmenden, um Meinungsbilder und mögliche Schwerpunkte für die weitere Bearbeitung des Konzeptes zu ermitteln. Die Ergebnisse sind in Abbildung 6 und Abbildung 7 dargestellt.

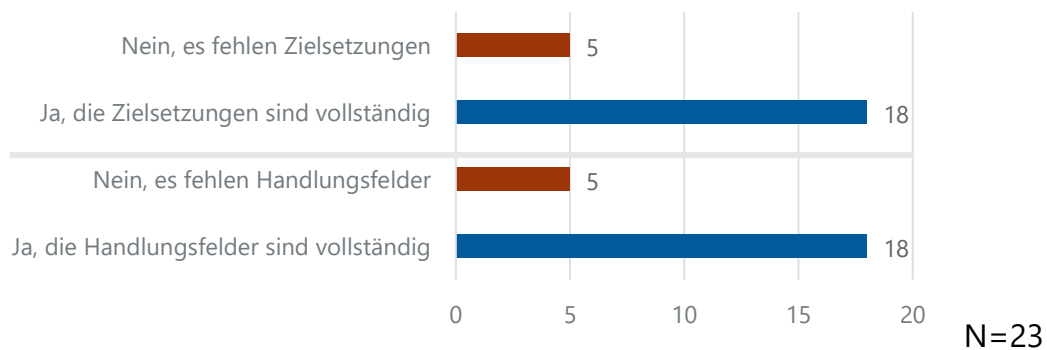


Abbildung 6 - Sind die Zielsetzungen vollständig benannt? Sind die Problemstellen vollständig benannt?

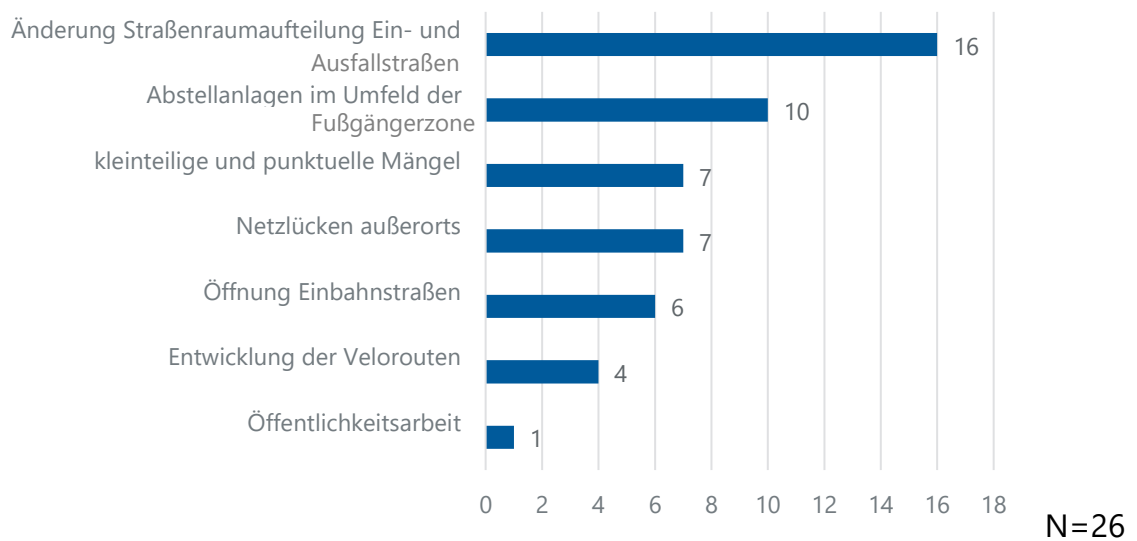


Abbildung 7 - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 wichtigsten Handlungsfelder (2 Antwortmöglichkeiten pro Person)

Die Ergebnisse der Umfragen und der darauffolgenden Diskussion haben gezeigt, dass neben den genannten Zielsetzungen und Problemstellen auch kleinteilige Mängel weiter in den Fokus rücken sollten.

Als entscheidende Handlungsfelder wurden die „Änderung der Straßenraumaufteilung an den Ein- und Ausfallstraßen“ sowie die Schaffung von hochwertigen „Abstellanlagen im Bereich der Fußgängerzone“ als zentrale Themen bewertet.

Im Rahmen der Diskussion wurden zu punktuellen Mängeln oft Konflikte mit abgestellten Mülltonnen auf Rad- und Gehwegen bemängelt. Hierdurch komme es beim Ausweichen auf Fahrbahn und Gehweg zu Konflikten mit anderen Verkehrsteilnehmern.

Als Beispiel für die außerorts existierenden Netzlücken wurde der Lippweg genannt, welcher auch durch ein hohes Schwerverkehrsaufkommen als besonders gefährlich beschrieben wurde.

Weitere Themen sind die Priorisierung des Radverkehrsflusses an Knotenpunkten und die Verbesserung der Durchfahrbarkeit der Innenstadt für Radfahrende.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass durch die rege Beteiligung der Teilnehmenden viel Expertenwissen zu unterschiedlichen Bereichen des Radverkehrs in Beckum gesammelt wurde. Die Ergebnisse wurden, soweit sinnvoll und möglich, in das Radverkehrskonzept integriert.

6.3 Netzkonzept

Radverkehrsplanung ist immer Angebotsplanung. Grundsätzlich sollen alle Straßen und Wege sicher und komfortabel für den Radverkehr (auch mit Elektroantrieb oder für Lastenräder und Anhänger) nutzbar sein.

Das Angebot eines lückenlosen, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes zur Bündelung der wichtigsten Verbindungen ist dabei für Radfahrende von besonderer Relevanz.

Wunschliniennetz

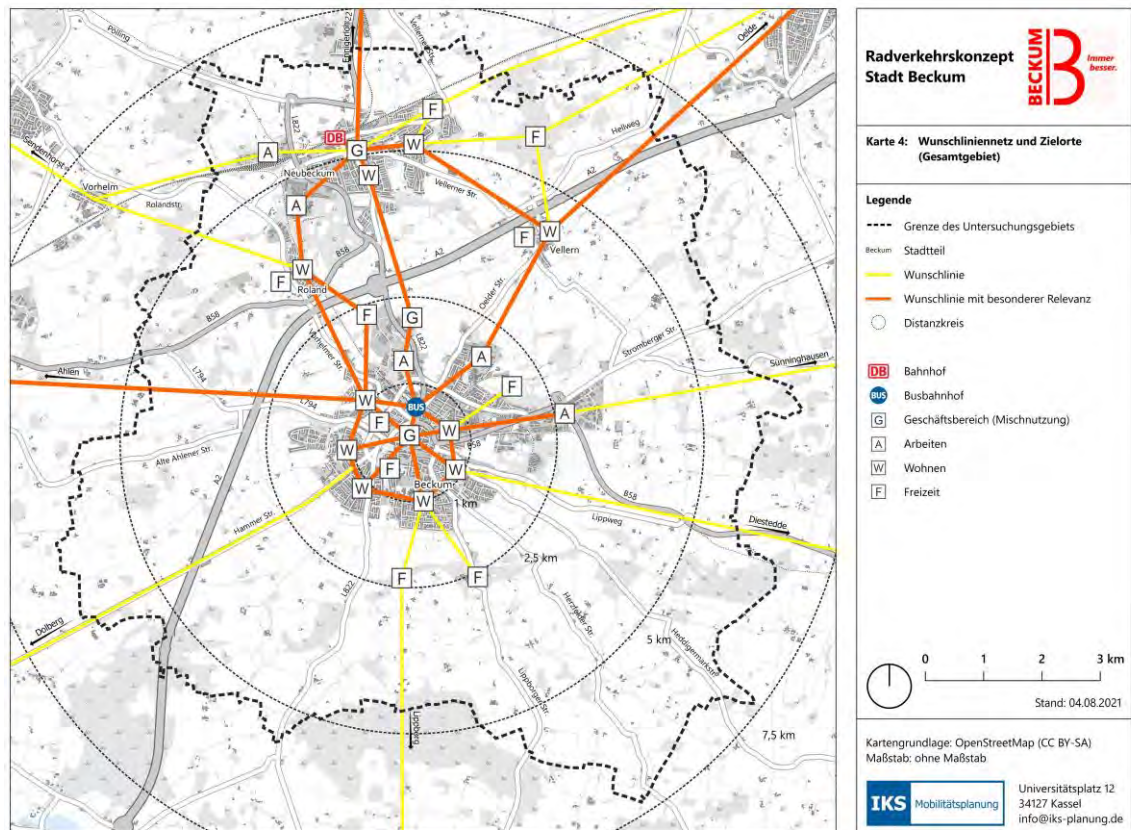
Zur Ableitung eines vorangestellten Wunschliniennetzes wurden die entscheidenden Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr miteinander vernetzt. Das Wunschliniennetz wurde unabhängig bestehender Wege entwickelt.

Besondere Relevanz wurde für Routen, welche die Stadtteile Beckum, Neubeckum, Roland und Vellern verbinden, identifiziert. Darüber hinaus sind die Routen zu den angrenzenden Städten und Gemeinden Ahlen, Oelde und Ennigerloh sowie der Ring um die historische Altstadt von Beckum von besonderer Bedeutung.

Weitere Quell- und Zielorten mit hoher Relevanz für den Radverkehr sind:

- Bahnhof im Stadtteil Neubeckum und Busbahnhof in Beckum
- Geschäftsbereiche mit gemischten Nutzungen und Versorgungsfunktion
- Standorte wichtiger Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber
- Wohnquartiere
- Freizeiteinrichtungen und -aktivitäten

Das daraus abgeleitete Wunschliniennetz ist in Karte 4 dargestellt.



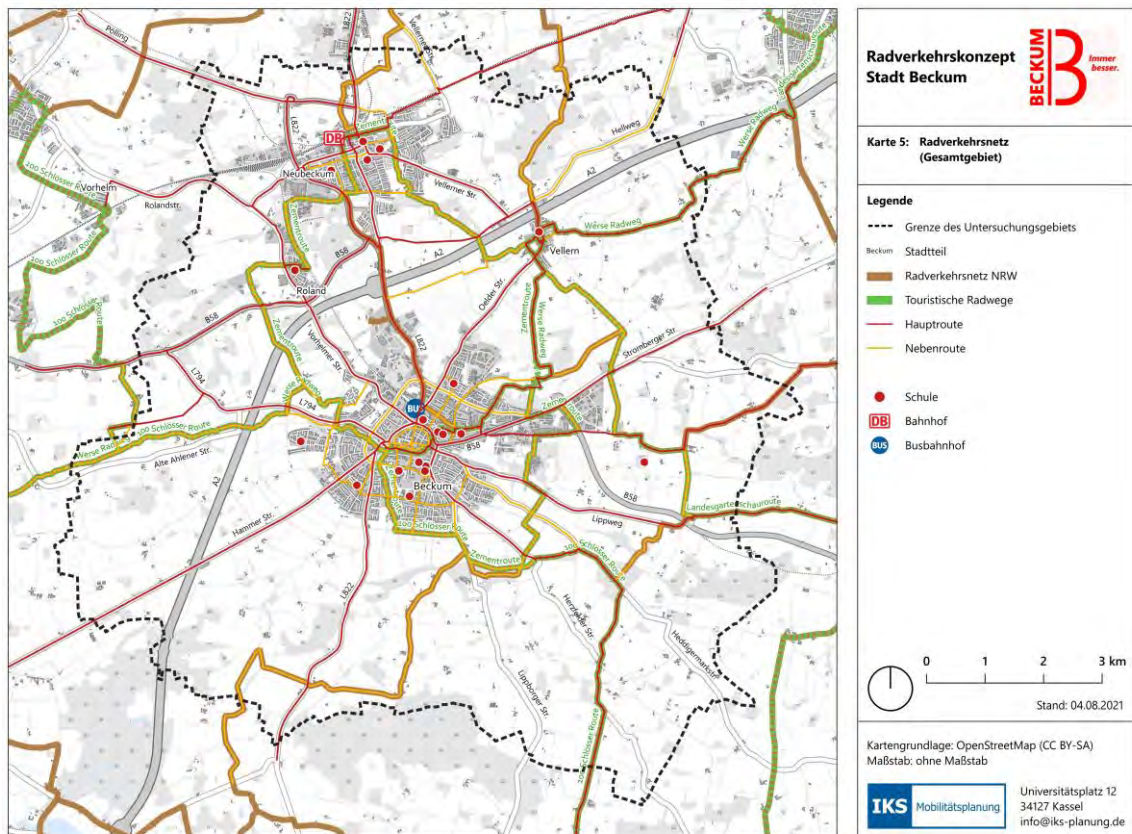
Karte 4 - Wunschliniennetz und Zielorte (Gesamtgebiet)

Radverkehrsnetz

Die entwickelten Wunschlinien sind auf bestehende Straßen und Wege umgelegt worden. Dabei wurden die vorhandenen touristischen Radwege (sofern für den Alltagsverkehr relevant) in das Radverkehrsnetz integriert. Das gesamte Radverkehrsnetz soll perspektivisch zu jeder Tages- und Jahreszeit und für alle Nutzungsgruppen sicher und komfortabel befahrbar sein, also für Alltagsradfahrende (Pendelnde, Schülerinnen und Schüler), Gelegenheitsradfahrende sowie touristischen Radverkehr.

Das in Karte 5 dargestellte Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz. Das bedeutet, dass zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein müssen. Teile des Netzes werden beispielsweise erst durch die Umsetzung von Maßnahmen befahrbar. Das Radverkehrsnetz hat eine Länge von 214 km. Davon verlaufen etwa 70 km auf touristischen Radwegen.

Das Radverkehrsnetz ist hierarchisch in Haupttrouten und Nebenrouten gegliedert. Haupttrouten bilden die direkten Verbindungen und verlaufen in den meisten Fällen entlang der Hauptverkehrsstraßen. Die Nebenrouten binden ergänzend Schulstandorte und Wohngebiete an und verlaufen zu großen Teilen im Nebenstraßennetz.



Karte 5 - Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

6.4 Belastungsbereiche und Führungsformen im Radverkehrsnetz

Um einordnen zu können, ob die bestehenden Führungsformen den Anforderungen der Radfahrenden entsprechen, ist die Kategorisierung des Radverkehrsnetzes in Belastungsbereiche und zugehörige Regeleinsatzbereiche zielführend.⁴⁰ Die Belastungsbereiche nach Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sind in Karte 6 und Karte 7 auf Seite 29 dargestellt.

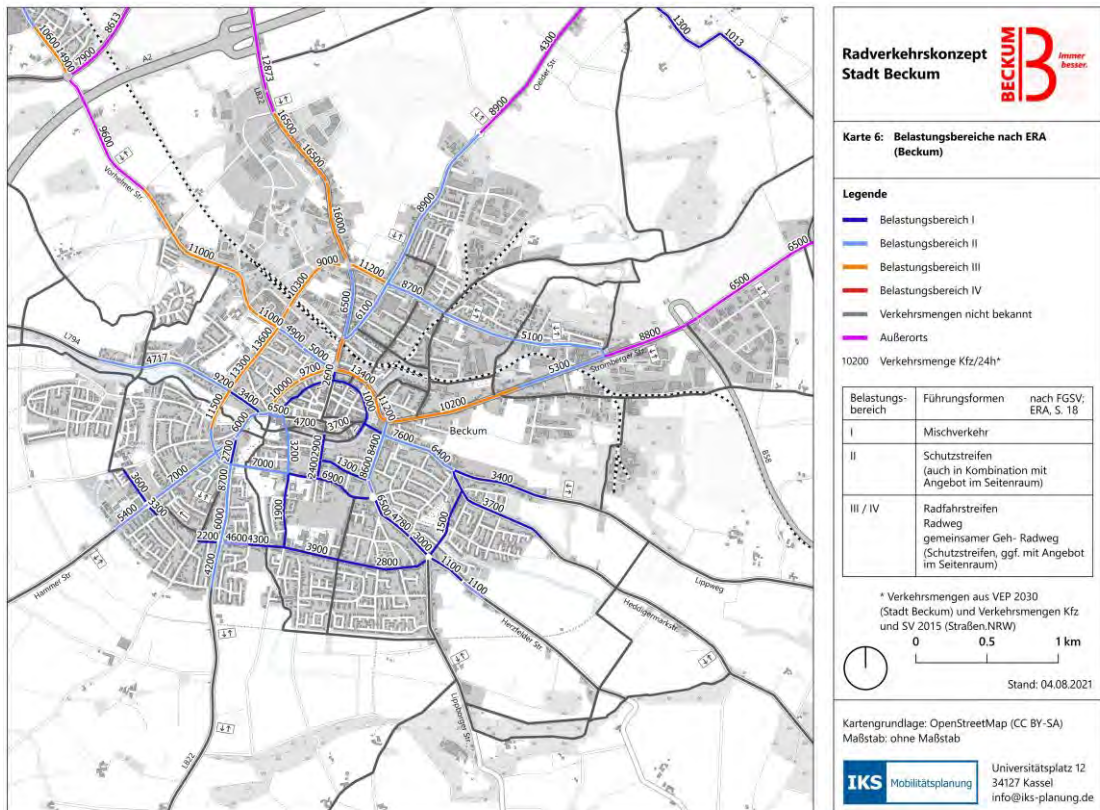
Ein Großteil der Abschnitte im Radverkehrsnetz sind dem Belastungsbereich I oder II zuzuordnen. In diesen Abschnitten ist entsprechend der Regelwerke, sofern nicht besondere Belange von schutzbedürftigen Radfahrenden dazukommen, die Führung im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen empfohlen.

Der Belastungsbereich III wird auf einigen der Hauptverkehrsstraßen innerhalb des Radverkehrsnetzes erreicht, beispielsweise auf Abschnitten des Konrad-Ade-nauer-Rings, der Zementstraße, oder der Neubeckumer Straße. Dort sind entsprechend den Regelwerken Radfahrstreifen oder baulich angelegte Radwege angemessen.

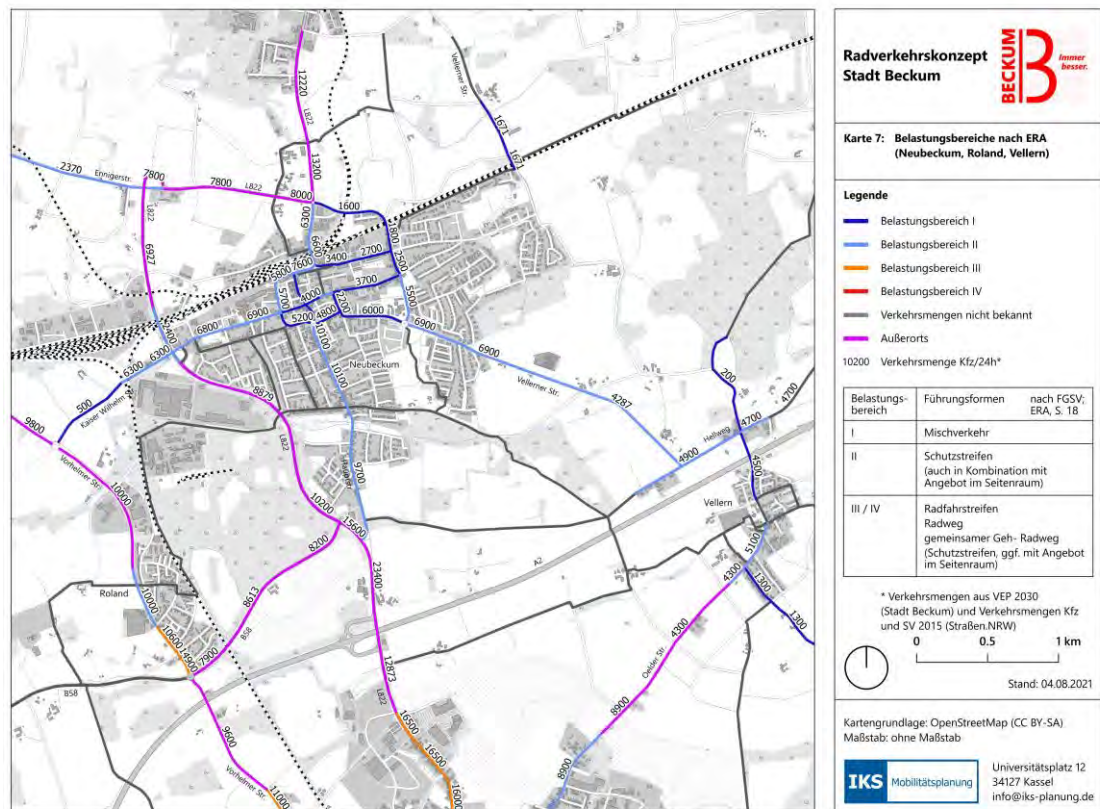
Der Belastungsbereich IV wird innerorts nicht erreicht.

⁴⁰ Vergleiche Abbildung 3 ab Seite 10

Abschnitte außerhalb im Radverkehrsnetz bilden eine eigene Kategorie, da auf diesen generell eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung angestrebt wird.



Karte 6 - Belastungsbereiche nach ERA (Beckum)



Karte 7 - Belastungsbereich nach ERA (Neubeckum, Roland, Vellern)

Im Untersuchungsgebiet besteht eine Vielzahl an Führungsformen, die ohne Kontinuität über das gesamte Netz verteilt sind (vergleiche Karte 8 und Karte 9 auf Seite 32). Auch innerhalb einzelner Straßenabschnitte bestehen Wechsel von Fahrbahnniveau in den Seitenraum und wieder zurück (siehe Abbildung 8).



Abbildung 8: Wechsel von Fahrbahnniveau in den Seitenraum, Hammer Straße (Beckum)

Innerorts ist insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen Radinfrastruktur vorhanden. In Beckum wird der Radverkehr dort auf vielen Abschnitten im Seitenraum als getrennter Geh- und Radweg geführt (Z 241 StVO, Benutzungspflichtig). Auf mehreren Ein- und Ausfallstraßen ist auch ein Seitenstreifen auf der Fahrbahn markiert. Dieser darf grundsätzlich durch Radverkehr befahren werden. Wegen dort parkender Fahrzeuge ist das in der Praxis kaum durchgängig möglich.



Abbildung 9 - Straßenraumaufteilung mit Seitenstreifen, Stromberger Straße (Beckum)

In Neubeckum ist entlang der Hauptstraße ein Schutzstreifen angelegt (vergleiche Abbildung 10). In einzelnen Abschnitten im gesamten Untersuchungsgebiet steht dem Radverkehr auch entlang der Hauptverkehrsstraßen keine Infrastruktur zur

Verfügung. Dieser muss dort im Mischverkehr fahren. Teilweise ist auch der Gehweg freigegeben oder es bestehen andere Radwege.

Im Nebenstraßennetz wird der Radverkehr in der Regel bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h im Mischverkehr geführt.

Die Fußgängerzone in Beckum ist für den Radverkehr, außer mittwochs und samstags (Markt), zwischen 20 Uhr und 8 Uhr freigegeben (vergleiche Abbildung 10).

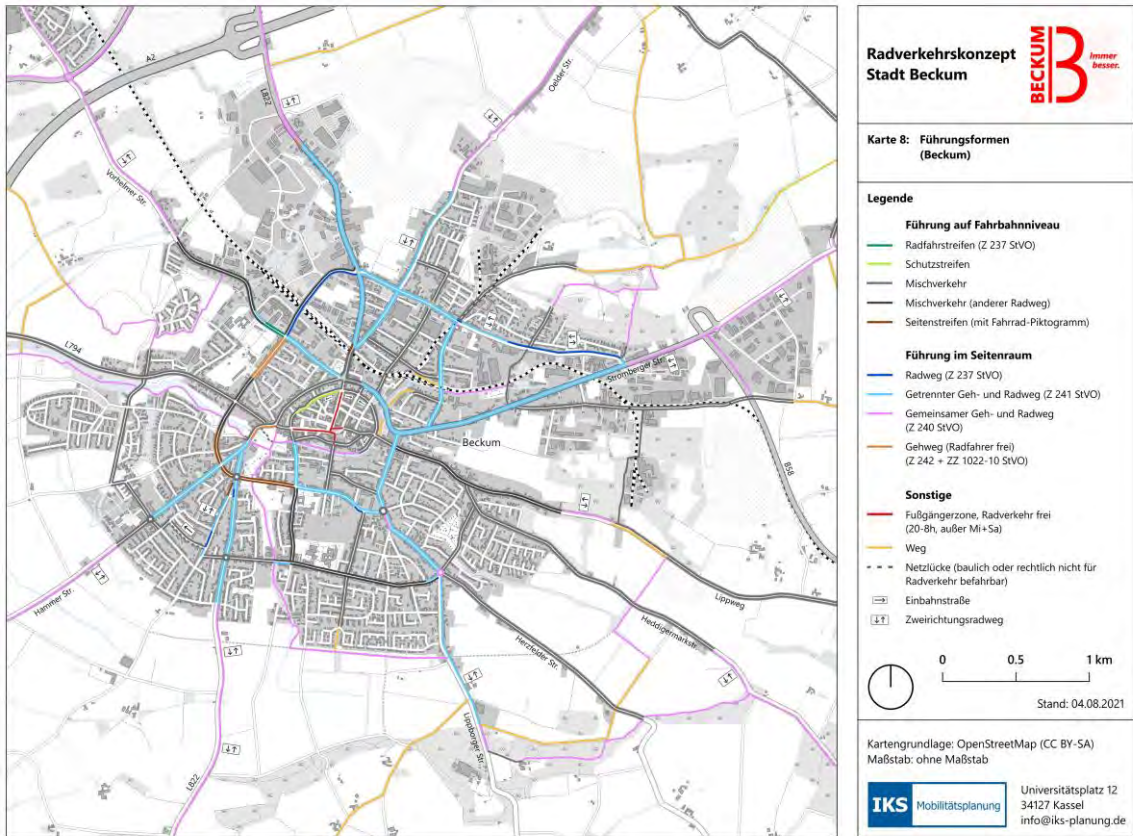


Abbildung 10 - Schutzstreifen auf der Hauptstraße, Neubeckum und Freigabe der Fußgängerzone in Beckum

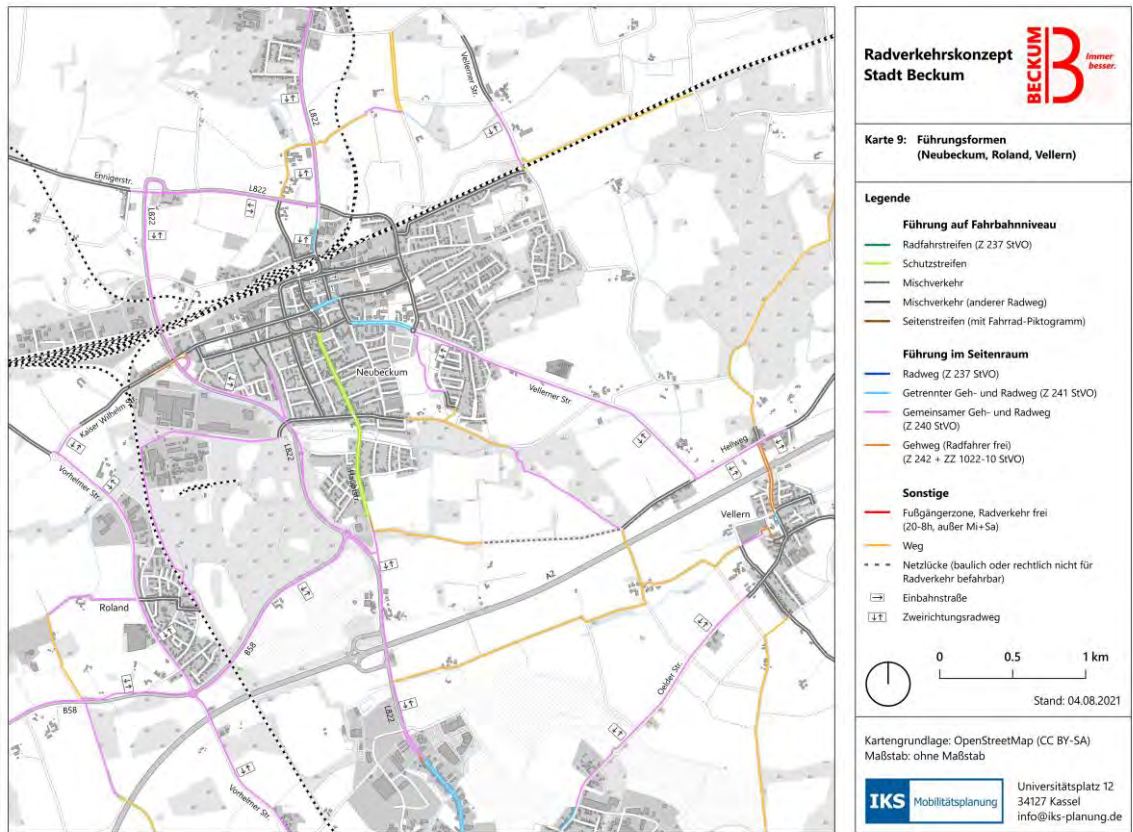
Außerorts wird der Radverkehr im Radverkehrsnetz zu großen Teilen auf fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen oder auf Wirtschaftswegen beziehungsweise touristischen Radwegen geführt (vergleiche Abbildung 11). Auf einzelnen Abschnitten fehlt fahrbahnbegleitende Infrastruktur. Hier muss der Radverkehr auch außerorts im Mischverkehr fahren.



Abbildung 11 – Gemeinsamer Geh- und Radweg auf dem Werseradweg westlich von Beckum



Karte 8 - Führungsformen (Beckum)



Karte 9 - Führungsformen (Neubeckum, Roland, Vellern)

6.5 Abstellanlagen und E-Bike Ladestationen

Innerhalb des Radverkehrsnetzes wurden die größeren Fahrradabstellanlagen sowie die E-Bike-Ladestationen und die Möglichkeit zur Fahrradausleihe erfasst. Diese sind in Karte 10 auf Seite 34 dargestellt.

Abstellanlagen

Im Untersuchungsgebiet sind an den entscheidenden Zielorten bereits Abstellanlagen in verschiedener Anzahl und Ausstattung vorhanden (vergleiche Abbildung 12). Beispielsweise am Bahnhof in Neubeckum, am Busbahnhof und im Umfeld der Innenstadt.

Dabei sind sowohl Abstellanlagen vorzufinden, die den Mindestanforderungen entsprechen (Bügel im Fahrradparkhaus Busbahnhof und Fahrradparkplatz Roggenmarkt), als auch solche, die den heute gültigen Anforderungen nicht mehr entsprechen („Felgenkiller“ am Bahnhof Neubeckum). Am Bahnhof in Neubeckum und Busbahnhof sind zusätzliche Komfortmerkmale wie Überdachungen vorhanden (vergleiche Abbildung 12).

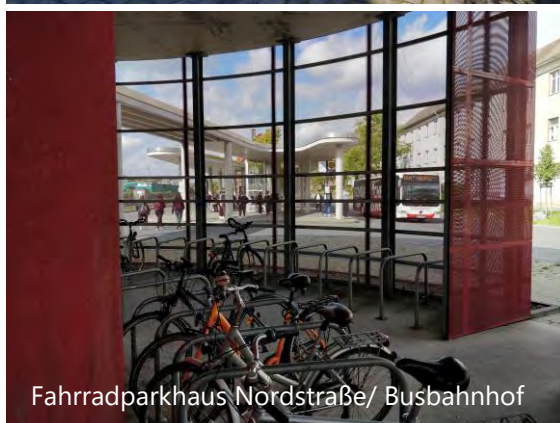
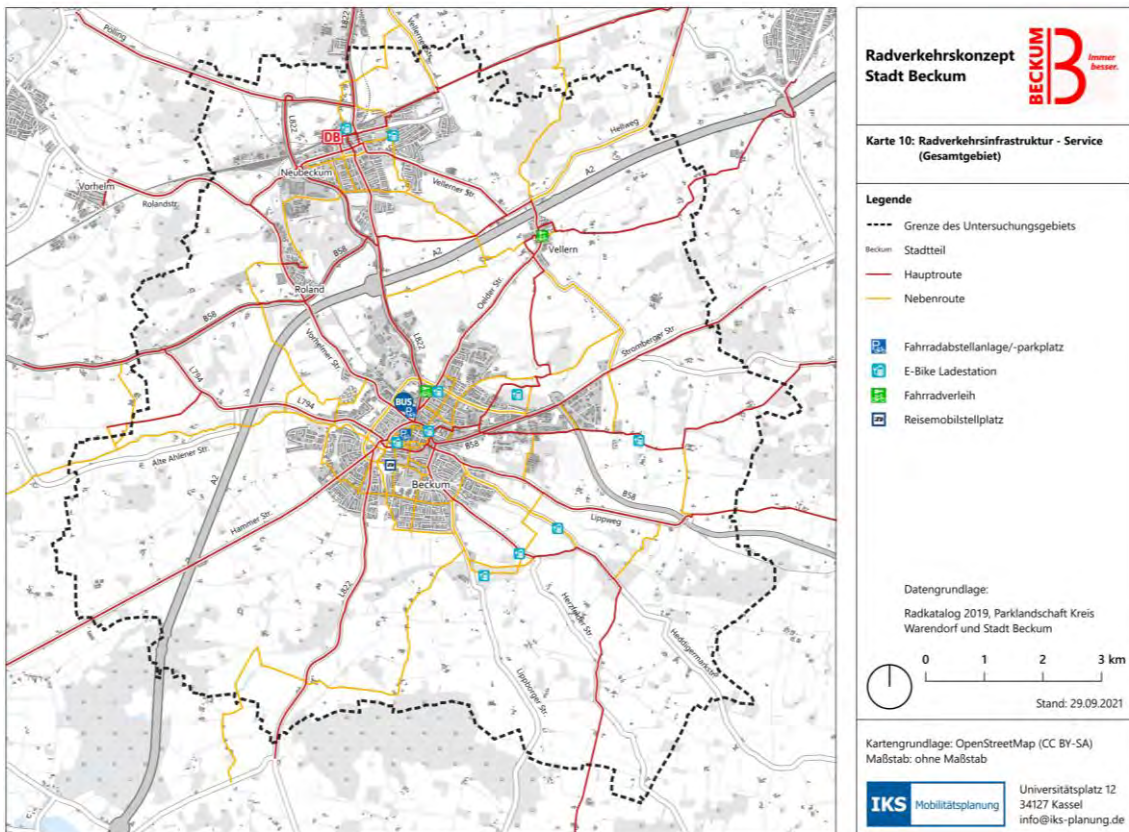


Abbildung 12 – Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

E-Bike Ladestationen

Im Untersuchungsgebiet sind neun E-Bike-Ladestationen vorhanden. Davon befinden sich drei im zentralen Bereich von Beckum, vier außerhalb des Stadtgebietes in der Nähe von touristischen Einrichtungen (Hotels, Gaststätten) und zwei im zentralen Bereich von Neubeckum. In Roland und Vellern befinden sich keine E-Bike-Ladestationen.



Karte 10 - Radverkehrsinfrastruktur - Service (Gesamtgebiet)

6.6 Mängelanalyse

Die vorhandene Infrastruktur innerhalb des Radverkehrsnetzes wurde anhand der Planungsgrundlagen und Anforderungen (vergleiche ab Seite 15) analysiert und für das gesamte Untersuchungsgebiet in GIS digitalisiert⁴¹ (siehe Abbildung 13). Die entscheidenden Mängel sind nachfolgend zusammenfassend bewertet und beschrieben.

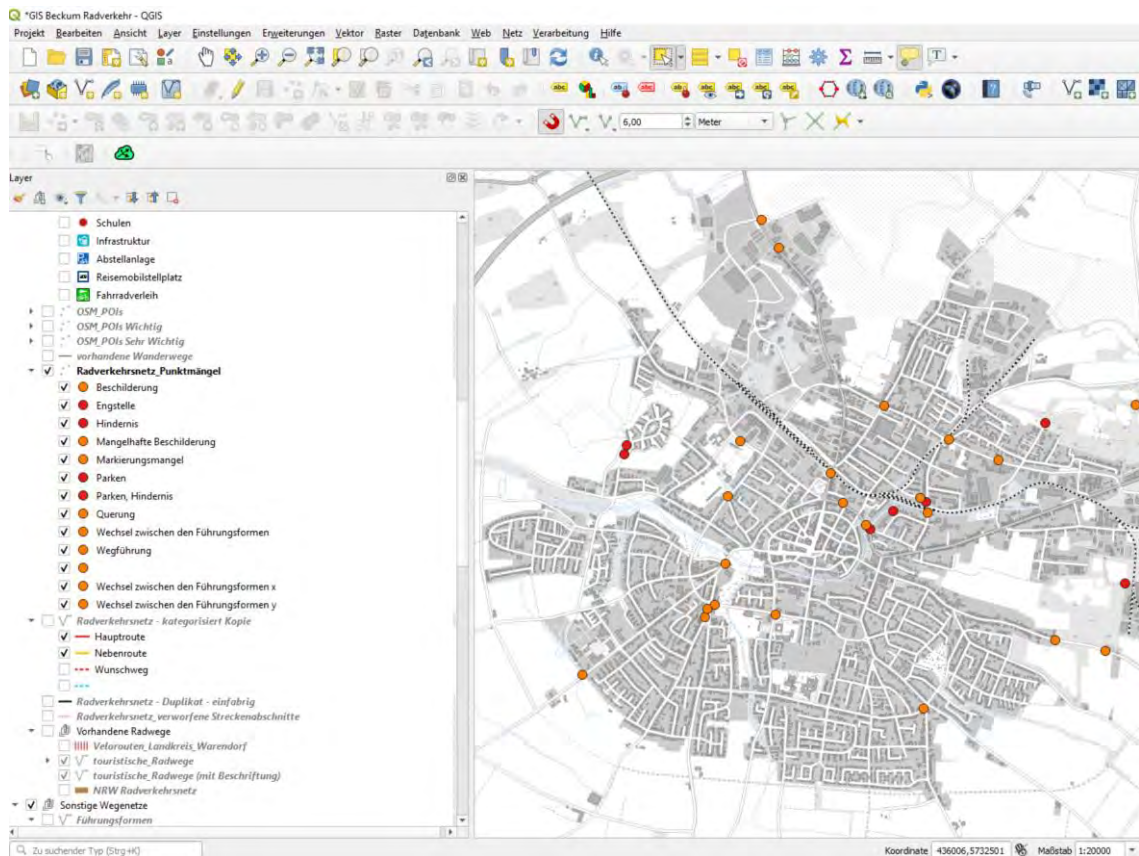


Abbildung 13 - GIS Daten auf Grundlage der Bestandserhebung (Beispielhafte Abfrage und Ausschnitt: punktuelle Mängel in Beckum)

6.6.1 Führungsformen und Netzlücken innerorts

Die Anwendung der vielen verschiedenen Führungsformen ohne Kontinuität ist für Radfahrende nur schwer nachvollziehbar. Der Wechsel von der Führung im Seitenraum (Gehwegniveau) auf Fahrbahnniveau sorgt in der Praxis oft dazu, dass sich Radfahrende für eine Seite entscheiden und dann dort auch weiterfahren, wenn es nicht legal ist. Die Anforderungen an ein selbsterklärendes und intuitives Radverkehrsnetz werden durch die Bestandssituation nicht erfüllt.

Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen wird durch dieses teils unklare Angebot auf verschiedenen Bereichen der Straße (Fahrbahn, Seitenstreifen und

⁴¹ Die GIS-Daten sind Bestandteil des Schlussberichts. Die Ergebnisse sämtlicher Abschnitte im Radverkehrsnetz können bei Bedarf separat abgerufen werden.

getrennter Geh- und Radweg) der Komfort und auch die subjektive Sicherheit für Radfahrende geschmälert. Dabei sorgen die Abschnitte mit fahrbahnbegleitendem Seitenstreifen zu vermehrten Konflikten für Radfahrende. Diese werden in der Praxis von der Fahrbahn auf den Seitenstreifen gedrängt. Von dort aus müssen sie sich in den fließenden Verkehr eingliedern und gegebenenfalls anhalten, sobald parkende Kfz den Seitenstreifen blockieren (vergleiche Abbildung 14).

Beispielhafte Abschnitte mit beschriebener Problematik sind die Neubeckumer Straße, die Ahlener Straße, die Vorhelmer Straße oder die Stromberger Straße.



Abbildung 14 - Vielfältiges Angebot an Führungsformen mit parkenden Fahrzeugen auf dem Seitenstreifen in der Stromberger Straße

Hinzu kommen Abschnitte im Radverkehrsnetz an Hauptverkehrsstraßen, wo trotz Bedarf keine Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist (Führung im Mischverkehr). Diese Abschnitte sind insbesondere für unsichere Radfahrende, wie Kinder oder ältere Menschen, problematisch (vergleiche Abbildung 15).

Beispielsweise auf der Hammer Straße (zwischen Ortseingang und Kreisverkehr), der Ahlener Straße in Beckum oder der Bahnhofstraße/Gustav-Moll-Straße und der Kaiser-Wilhelm-Straße in Neubeckum.



Abbildung 15 - Fehlende Radverkehrsinfrastruktur in der Bahnhofstraße in Neubeckum

Insgesamt sind innerorts nur wenige wirkliche Netzlücken im Radverkehrsnetz vorhanden. Dazu gehören Einbahnstraßen, die nicht in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben sind (Anton-Schulte-Straße Richtung Martinschule, Nordstraße, Linnenstraße) und ein Wegabschnitt im Westpark, der nicht für Radverkehr freigegeben ist (vergleiche Abbildung 16).



Abbildung 16 - Einbahnstraße in Anton-Schulte-Straße nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (links) und Wegabschnitt im Westpark nicht für Radverkehr freigegeben (rechts)

6.6.2 Oberflächen, Breiten und punktuelle Mängel

Die Oberflächen sind auf großen Teilen innerhalb des Radverkehrsnetzes in gutem Zustand. Insbesondere in den Bereichen, wo Radverkehr auf Fahrbahnniveau geführt wird. In Abschnitten, wo der Radverkehr im Seitenraum geführt wird, bestehen allerdings an den Ein- und Ausfahrten der Grundstücke häufige Höhenversätze (Buckelpiste), was den Komfort für Radfahrende erheblich verringert.

Die Breiten der Radinfrastruktur genügen insbesondere in den benutzungspflichtigen Abschnitten im Seitenraum (getrennter Geh- und Radweg) nicht den Anforderungen nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) beziehungsweise der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Das führt in der Praxis zu vielfältigen Gefahrensituationen, da Radfahrende ohne ausreichende Abstände beziehungsweise Sichtbeziehungen an parkenden Fahrzeugen, oder Ein- und Ausfahrten vorbeigeführt werden (vergleiche Abbildung 17 auf Seite 38). Vorhandene Breiten der Seitenräume lassen auch eine Verbreiterung der Radwege auf Regellaße nicht zu, ohne die Barrierefreiheit von Zufußgehenden einzuschränken.

Der Schutzstreifen in Neubeckum entspricht ebenfalls nicht den Breitenanforderungen, zumal der Sicherheitstrennstreifen zu den parkenden Fahrzeugen fehlt, um „Dooring-Unfälle“ zu vermeiden.



Abbildung 17 - Zu schmale Radinfrastruktur in der Vorhelmer Straße (links) und der Hauptstraße in Neubeckum (rechts)

Hinzu kommen punktuelle Mängel innerhalb des Netzes, wie beispielsweise Poller, Schienenquerungen, Schranken oder auch fehlende Querungsmöglichkeiten (insbesondere beim Wechsel vom Zweirichtungsverkehr außerorts nach Einrichtungsverkehr innerorts) (vergleiche Abbildung 18).



Abbildung 18 – Durchfahrtsperre (Weg am Kollenbach, links) und fehlende Querungsanlage (Lippweg, rechts) als Punktuelle Mängel

6.6.3 StVO-Konformität der bestehenden Benutzungspflicht

Ein großer Teil des Netzes entlang der Hauptverkehrsstraßen innerorts ist mittels Z 241 StVO (getrennter Geh- und Radweg) beschildert (vergleiche Karte 8 und Karte 9 auf Seite 32), was eine Benutzungspflicht impliziert.

Allerdings erscheint die bestehende Regelung mit Benutzungspflicht aus zwei Gründen nicht StVO-konform (vergleiche Radwegebenutzungspflicht auf Seite 19):

- Im gesamten Radverkehrsnetz konnte im Rahmen der Bestandserhebung kein Abschnitt erkannt werden, wo aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt. Aufgrund der bestehenden Belastung durch Kfz Verkehr und der teils unübersichtlichen Linienführung in der Neubeckumer Straße, Sternstraße, Zementstraße und Stromberger Straße befinden sich diese Straßen im

Grenzbereich.

- Die vorhandenen Radwege entsprechen zusätzlich in mehreren Abschnitten nicht den baulichen Anforderungen entsprechend der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) beziehungsweise der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Beispielsweise sind diese oft zu schmal, die Sichtbeziehungen an Grundstücksein- und -ausfahrten sind mangelhaft oder die Sicherheitsabstände zu parkenden Fahrzeugen werden nicht eingehalten (siehe Abbildung 19).



Abbildung 19 - Nicht StVO-konformer benutzungspflichtiger Radweg entlang der Neubeckumer Straße

6.6.4 Nutzung der Fußgängerzone durch Radfahrende

Im Rahmen der Bestandserhebung wurde das Verhalten von Radfahrenden in der Fußgängerzone stichpunktartig beobachtet. Dabei ist aufgefallen, dass sich mehrere Radfahrende nicht an die Freigabezeiten gehalten haben und die Fußgängerzone illegal befahren haben. Dort wurden, insbesondere zu den Öffnungszeiten der Geschäfte, Konflikte mit Zufußgehenden festgestellt. Es kam zu Erschreckmomenten, beispielsweise bei schnellen Vorbeifahrten von Personen mit E-Bikes. Auch wurde mehrfach beobachtet, wie abgestellte Fahrräder die Wege für mobilitätseingeschränkte Menschen versperrt haben.

6.6.5 Führungsformen außerorts

Auf großen Teilen des Radverkehrsnetzes außerorts bestehen bereits fahrbahnbegleitende Geh- und Radwege im Zweirichtungsverkehr. Diese Führungsform ist außerorts positiv zu bewerten.

Allerdings bestehen auch noch mehrere Abschnitte, wo keine separate Infrastruktur für Radfahrende vorhanden ist und diese entsprechend im Mischverkehr fahren müssen, da auch keine geeigneten Alternativrouten, zum Beispiel über land- und forstwirtschaftliche Wege bestehen. Diese Abschnitte werden grundsätzlich als Mangel (Netzlücke) bewertet, da diese Führungsform auch bei geringer Kfz-Belastung die Qualität für Radfahrende erheblich mindert. Insbesondere, da das Radverkehrsnetz auch für Kinder und ältere Menschen komfortabel und sicher nutzbar sein soll.

Beispielhafte Abschnitte mit Netzlücken außerorts sind der Lippweg, der südliche Abschnitt des Mühlenwegs, die Ennigerstraße oder der Hellweg. Auf dem westlichen Abschnitt des Hellwegs ist zudem der land- und forstwirtschaftliche Weg nicht für Radfahrende freigegeben, was auch durch die schadhafte Oberfläche begründet wurde (vergleiche Abbildung 20).



Abbildung 20 - Netzlücken außerorts am Lippweg (links) und dem Hellweg (rechts)

6.6.6 Abstellanlagen und Ladestationen für E-Bikes

Abstellanlagen sind besonders an viel frequentierten Zielorten relevant. Dazu gehört die Innenstadt in Beckum und Neubeckum, größere Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)-Knotenpunkte, Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber sowie Schulen und Freizeiteinrichtungen (wie Schwimmbad oder Sporthalle). In reinen Wohngebieten wird das Fahrrad in der Regel auf privatem Grund abgestellt.

Im Umfeld der Fußgängerzone fehlen Abstellanlagen mit angemessenem Komfort oder liegen in unattraktiver und unauffälliger Lage. Daraus resultieren wild abgestellte Fahrräder im Umfeld der Fußgängerzone (vergleiche Abbildung 21 auf Seite 41), wobei vorhandene Abstellanlagen teils ungenutzt bleiben.



Abbildung 21 - Wild abgestellte Fahrräder in der Hühlstraße (oben) und Abstellangebot in unauffälliger Lage am Roggenmarkt (unten)

Der Bahnhof in Neubeckum befindet sich aktuell in einem Transformationsprozess. Die Fahrradabstellanlagen entsprechen derzeit nicht den Anforderungen an einen modernen Bahnhof. Es fehlt an Anzahl und Qualität sowie begleitende Serviceinfrastruktur (vergleiche Abbildung 22).



Abbildung 22 - Abstellanlagen, teils ohne Überdachung und weitergehenden Komfort für Langzeitparkende am Bahnhof in Neubeckum

Am Busbahnhof in Beckum besteht eine gut sichtbare Abstellanlage mit ebenerdigen Stellplätzen und Überdachung. Weitergehender Komfort, wie Überwachung, E-Lademöglichkeiten, Reparaturservice oder ein Kiosk, sind dort nicht vorhanden.



6.6.7 Umsetzung der Velorouten

Die Entwicklung der Velorouten ist eines der Kernergebnisse aus dem Radverkehrskonzept Kreis Warendorf.⁴² Die dort festgelegten Verbindungen sind entsprechend im Radverkehrsnetz Beckum in die Hauptrouten integriert (siehe Karte 5 auf Seite 28).

Dabei wurden die Verbindungen Richtung Ahlen und Neubeckum als priorisierte Velorouten festgelegt und die Verbindungen Richtung Oelde und Diestedde (Wadersloh) als Veloroute. Die Anbindung von Roland und Vellern wurde als Ergänzungsrouten festgelegt.⁴³

Dabei bestehen mit Blick auf geforderte Qualitäten des Konzeptes der Velorouten verschiedene Mängel im Untersuchungsgebiet:

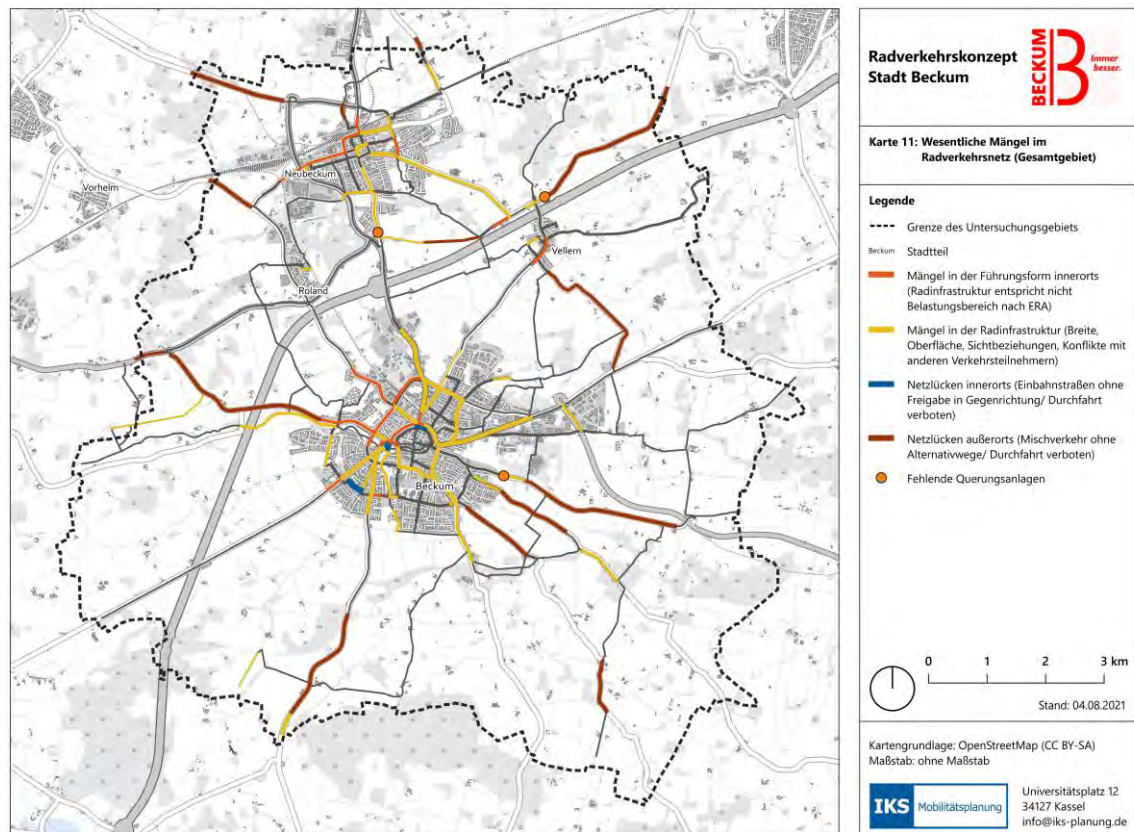
- Entlang den innerörtlichen Abschnitten Richtung Neubeckum, Ahlen und Oelde werden Radfahrende auf zu schmalen Radwegen im Seitenraum geführt.
- Entlang der Verbindung Richtung Ahlen und Diestedde (Wadersloh) befinden sich Außerortsbereiche ohne separate Infrastruktur für Radfahrende.
- Insgesamt besteht keine einheitliche Kennzeichnung oder Gestaltung der Velorouten.

⁴² Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018, Vorwort

⁴³ Ebenda, Seite 92

6.7 Zusammenfassende Bewertung

Auf Grundlage der vorhandenen Konzepte und Untersuchungen, des Beteiligungsverfahrens und der Bestandsanalyse lässt sich ein heterogenes Bild zur Situation des Radverkehrs in Beckum ablesen. Die wesentlichen Mängel sind in Karte 11 dargestellt und nachfolgend zusammengefasst.



Karte 11: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

Innerorts besteht auf großen Teilen entlang der Hauptverkehrsstraßen eine Infrastruktur im Seitenraum. Diese wird aufgrund zu geringer Breiten und den damit verbundenen Konflikten und Gefahrenstellen an Einmündungen, mit parkenden Fahrzeugen und Ein- und Ausfahrten den Ansprüchen an eine moderne und komfortable Radverkehrsinfrastruktur nicht gerecht. Diese Einschätzung wird durch die Auswertung der Unfälle mit Radfahrereteiligung gestärkt, wo Einbiegen/Kreuzen-Unfälle und Abbiege-Unfälle auf den Hauptverkehrsstraßen als hauptsächliche Konfliktbereich ausgemacht wurde.

Auch die bestehende Benutzungspflicht auf diesen Abschnitten ist aus genannten Gründen nicht regelkonform und damit für Nutzende nicht bindend. Die vorhandenen Breiten im Seitenraum lassen allerdings eine Verbesserung der Situation auch nicht zu, ohne die oft zu schmalen Gehwegen weiter zu beschneiden.

Hinzu kommen punktuelle Mängel, wie nicht in Gegenrichtung für Radfahrende geöffnete Einbahnstraßen, Poller, fehlende Bordsteinabsenkungen oder auf Radwegen abgestellt Mülltonnen, wodurch Komfort und Sicherheit für Radfahrende gemindert werden.

Außerorts ist bereits an vielen Stellen eine fahrbahnbegleitende Infrastruktur in guter Qualität vorhanden. Es ergeben sich dennoch einzelne Abschnitte mit Netzlücken und damit Handlungsbedarf.

Insbesondere im Umfeld der Innenstadt in Beckum und am Bahnhof Neubeckum sowie dem Busbahnhof Beckum fehlt es an qualitativ hochwertigen Abstellanlagen. Auch für die E-Ladestruktur für Fahrräder besteht aufgrund der aktuellen Entwicklungen in diesem Bereich zusätzlicher Bedarf an Bereichen mit längeren Abstell dauern.

Mit dem Konzept der Velorouten kann ein qualitativ hochwertiges Angebot für Radpendelnde geschaffen werden, mit hohem Potenzial zur Vermeidung von Fahrten mit dem Kfz. Hier besteht Bedarf an der Entwicklung, Optimierung und der Gestaltung der Außenwirkung dieser Velorouten.

Zusammenfassend ergeben sich vielfältige Handlungsfelder, um die Sicherheit und den Komfort innerhalb des Radverkehrsnetzes und damit die allgemeine Qualität für Radfahrende zu verbessern.

7 Strategien und Handlungsfelder

Das Radverkehrskonzept für Beckum ist auf eine kontinuierliche und längerfristige Umsetzung ausgelegt. Um die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmten Zielsetzungen zu erreichen (vergleiche Kapitel 3 auf Seite 14), werden folgende übergeordnete Strategien und Handlungsfelder empfohlen, die den Rahmen für die konkreten Maßnahmenempfehlungen vorgeben:

Integrierte Planung

Das Konzept setzt auf einen integrierten Ansatz mit Berücksichtigung verkehrstechnischer Anforderungen, gestalterischer Ansprüche und den Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer an die Straße als öffentlichen Raum. So wird gewährleistet, dass Maßnahmen nicht allein an einzelnen Verkehrsmitteln ausgerichtet sind, sondern die Entwicklung der Mobilität in der Gesamtheit fördern.

Die Maßnahmenempfehlungen sind darauf ausgerichtet, die vorhandenen Ressourcen zuerst für Maßnahmen einzusetzen, die ein möglichst hohes Potenzial und Qualität für die Radfahrenden aufweisen.

Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

Viele Straßenräume, insbesondere Hauptverkehrsstraßen, sind in ihrem Querschnitt und ihrer Gestaltung überdimensioniert und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Der Radverkehr wird entlang dieser Straßen in der Regel mit dem Fußverkehr auf Gehwegniveau im Seitenraum geführt. Das führt zu Konflikten zwischen den beiden stadtverträglichen Verkehrsarten und schränkt Komfort, Sicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität ein.

Der öffentliche Straßenraum, inklusive der Hauptverkehrsstraßen, soll mit der Zielsetzung entwickelt werden, gesundes Wohnen mit einer hohen Lebensqualität zu fördern. Dazu sollen Flächen so umverteilt werden, dass Radfahrenden komfortable und sichere Infrastruktur angeboten werden kann, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs entwickelt wird.

Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr

In Beckum werden noch viele Wege mit dem Kfz gefahren, die auch mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können. Dieser (Pendler)Verkehr soll so weit wie möglich auf den Radverkehr verlagert werden. Wege unter 10 bis 15 Kilometer bieten dabei ein hohes Potenzial. Besonders unter Berücksichtigung der steigenden Verkaufszahlen von E-Bikes. Innerhalb des Radius von 10 Kilometer kann das Zentrum der Stadt Beckum von sämtlichen Bereichen erreicht werden. Auch die

Städte Ahlen und Oelde liegen mit 10 bis 15 Kilometer Entfernung ab dem Zentrum in Pendelentfernung für Radfahrende.

Die Verlagerung zum Radverkehr darf dabei nicht den Eindruck erwecken, als solle den Bewohnerinnen und Bewohnern die Nutzung des Autos verwehrt werden. Vielmehr müssen sich die positiven Aspekte, wie Zeit- und Kostenersparnisse oder Gesundheitsaspekte in der Wahl des Verkehrsmittels widerspiegeln. Voraussetzung dafür ist eine sichere und komfortable Infrastruktur und eine positive Grundstimmung gegenüber dem Radverkehr (Mobilitätskultur).

Haupttrouten für den Radverkehr etablieren

Um das Verlagerungspotenzial in Beckum zu aktivieren, werden Haupttrouten mit hoher Relevanz für Alltagsverkehrende und Pendelnde herausgestellt. Diese sollen die entscheidenden Zielorte möglichst direkt miteinander verbinden und sich durch eine komfortable Führung und einheitliche Kennzeichnung und Gestaltung auszeichnen.

Die wichtigsten Verbindungen sind als Velorouten und Haupttrouten gekennzeichnet. Diese Hierarchisierung des Netzes basiert auf bestehenden Planungen und dem Beteiligungsverfahren. Die Belange der Radfahrenden sind auf diesen Abschnitten bei zukünftigen Planungen mit besonderer Relevanz zu bewerten.

Netzlücken schließen

Eine möglichst umwegfreie Verbindung wichtiger Quell- und Zielorte stellt eine zentrale Voraussetzung zur Stärkung des Radverkehrs und zur Aktivierung von Verlagerungspotentialen dar. Vorhandene Netzlücken können dazu führen, dass ganze Routen nicht genutzt werden. Die bestehenden Netzlücken im Radverkehrsnetz sollen daher sowohl innerorts als auch außerorts mit hoher Priorität geschlossen werden.

Radverkehr ist Fahrverkehr - Trennung von Fuß- und Radverkehr

Die gemeinsame Führung von Radfahrenden und Zufußgehenden ist innerorts zu vermeiden. Übergeordnete Zielsetzung des Konzeptes ist es, stets eine hohe Sicherheit sowie hohen Komfort und Aufenthaltsqualität für alle Nutzerinnen und Nutzern zu erreichen. Dies gilt in besonderem Maße auch für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen, die auf sichere Seitenräume angewiesen sind. Radverkehr im Seitenraum würde diesen Ansprüchen entgegenstehen.

Sind vorhandene Straßenräume nicht breit genug, um barrierefreie Gehwege und regelkonforme Radinfrastruktur anzubieten, sollten Parkplätze und/oder Seitenstreifen zu Gunsten von Zufußgehenden und Radfahrenden verlagert

beziehungsweise umgenutzt oder Geschwindigkeitsreduzierungen angestrebt werden, um ein sicheres und komfortables Fahren im Mischverkehr zu gewährleisten.

Außerorts ist die gemeinsame Führung von Radverkehr und Fußverkehr auf fahrbahnbegleitenden oder straßenunabhängigen Wegen angestrebt. Auch mit dem Ziel, den Radverkehr auf den Außerortsstraßen zur Steigerung der objektiven und subjektiven Sicherheit und des Fahrkomforts vom Kfz-Verkehr zu separieren.

Elektromobilität im Radverkehr

Elektromobilität im Radverkehr ist ein stark wachsender Markt im Alltagsverkehr und Tourismussektor. Mit der zentralen Führung des Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen (NRW) und weiterer touristischer Radrouten durch das Stadtgebiet sowie weitere Zielorte mit längeren Abstelldauern, sollte das Angebot an E-Ladestationen in allen Stadtteilen sukzessive erweitert werden.

Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten, die mit E-Bikes erreichbar sind, sollten Radfahrende perspektivisch innerorts im gesamten Radverkehrsnetz auf Fahrbahnniveau geführt werden, da aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede zu den Zufußgehenden eine gemeinsame Flächennutzung sehr konflikträchtig ist.

Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern

Die Innenstadt steht inklusive ihrer Funktionen als Geschäfts- und Gastronomiestandort in besonderem Maße für Kultur und öffentliches Leben in Beckum. Damit ist der Bereich Anziehungspunkt für Bewohnerinnen und Bewohner, Pendelnde, Kundinnen und Kunden sowie Touristen.

Dementsprechend sollten sich auch die verkehrlichen Regelungen an hohen Anforderungen in Bezug auf Gestaltung und Aufenthaltsqualität orientieren, um den Standort insgesamt zu stärken. Für Radfahrende soll eine attraktive und funktionale Erreichbarkeit aus allen Stadtteilen sowie die Möglichkeit zur komfortablen und sicheren Abstellung von Fahrrädern (auch hochpreisigen E-Bikes) gewährleistet sein.

Öffentlichkeitsarbeit

Öffentlichkeitsarbeit ist ein entscheidender Baustein in der Radverkehrsplanung. Oft werden Maßnahmen nicht akzeptiert oder sehr kritisch betrachtet, weil Informationen fehlen oder Probleme oder nötige Kompromisse nicht kommuniziert werden. Mit transparenten Darstellungen des Entscheidungsprozesses können solche Problematiken oft verhindert werden.

Hier sollte ein zielführender Einsatz digitaler Medien genutzt werden, um Entscheidungsprozesse, Abläufe und besonders auch die angestrebten Ziele zu vermitteln, beispielsweise über das Angebot von „Vorher-Nachher-Visualisierungen“.

Nur so kann es auch gelingen, Vorzüge statt Verluste zu kommunizieren, ohne dass bekannte Aspekte zum Kfz-Verkehr, wie der mögliche Verlust einzelner Parkplätze, die Debatten dominieren.

Das Themenfeld Öffentlichkeitsarbeit ist dabei nicht auf eine Maßnahme beschränkt, sondern soll als Maßnahmenbündel verstanden werden und auch begleitend zu anderen Maßnahmen mitgedacht und umgesetzt werden.

Finanzielle Grundlagen schaffen

Um Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept auch längerfristig umsetzen zu können, ist insbesondere eine gesicherte und längerfristige Finanzierung von großer Bedeutung. Dazu gehört auch die politische Festsetzung eines jährlichen Budgets.

Leitprojekte bilden und zeitnah umsetzen

Um möglichst kurzfristige und sichtbare Erfolge zu erzielen, sollten vorrangig Projekte entwickelt werden, aus denen Qualitätsverbesserungen in einem realistischen Kosten- und Zeitrahmen resultieren. Auf Grundlage von positiven Erfahrungen gelungener Projekte können dann auch größere Projekte diskutiert und initiiert werden. Instrumente wie Verkehrsversuche oder Modellprojekte, aber auch temporäre Lösungen, können gezielt als Pilot- und Leitprojekte zum Einsatz kommen.

Unter Berücksichtigung der genannten Punkte werden Leitprojekte mit hohen Potenzialen zur Förderung des Radverkehrs entwickelt. Durch eine kompakte Umsetzung der Leitprojekte (inhaltlich und zeitlich) kann das Potenzial der Maßnahmen voll ausgeschöpft werden und eine hohe Qualitätssteigerung für die Nutzenden erreicht werden.

8 Maßnahmenempfehlungen

Die folgenden Maßnahmenempfehlungen wurden auf Grundlage der Bestandsanalyse, des Beteiligungsverfahrens, der Zielsetzung und der Strategien und Handlungsfelder entwickelt.

Grundsätzlich wurden zu sämtlichen Abschnitten innerhalb des Radverkehrsnetzes Empfehlungen entwickelt, sofern erforderlich. Diese sind in GIS vermerkt und können abschnittsweise abgerufen werden, beispielsweise wenn Bauarbeiten in einzelnen Abschnitten anstehen. Zur besseren Verständlichkeit sind die Leitprojekte nach übergeordneten Themenfeldern in Tabelle 5 auf Seite 52 dargestellt. Die räumlich verortbaren Leitprojekte sind zusätzlich in Karte 12 auf Seite 51 dargestellt. Um den politischen Entscheidungsprozessen Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen, sind für ausgewählte Beispiele verschiedene Varianten entwickelt worden.

Diese Projekte mit hohem erwartetem Nutzen für den Radverkehr sind, sofern möglich, mit Kostenschätzungen und Fördermöglichkeiten beschrieben. Die Kostenschätzungen entsprechen Erfahrungswerten aus anderen Städten und Gemeinden. Diese können aufgrund örtlicher Gegebenheiten, der Auftragslage des Baugewerbes und der angestrebten (baulichen) Ausgestaltung stark variieren.

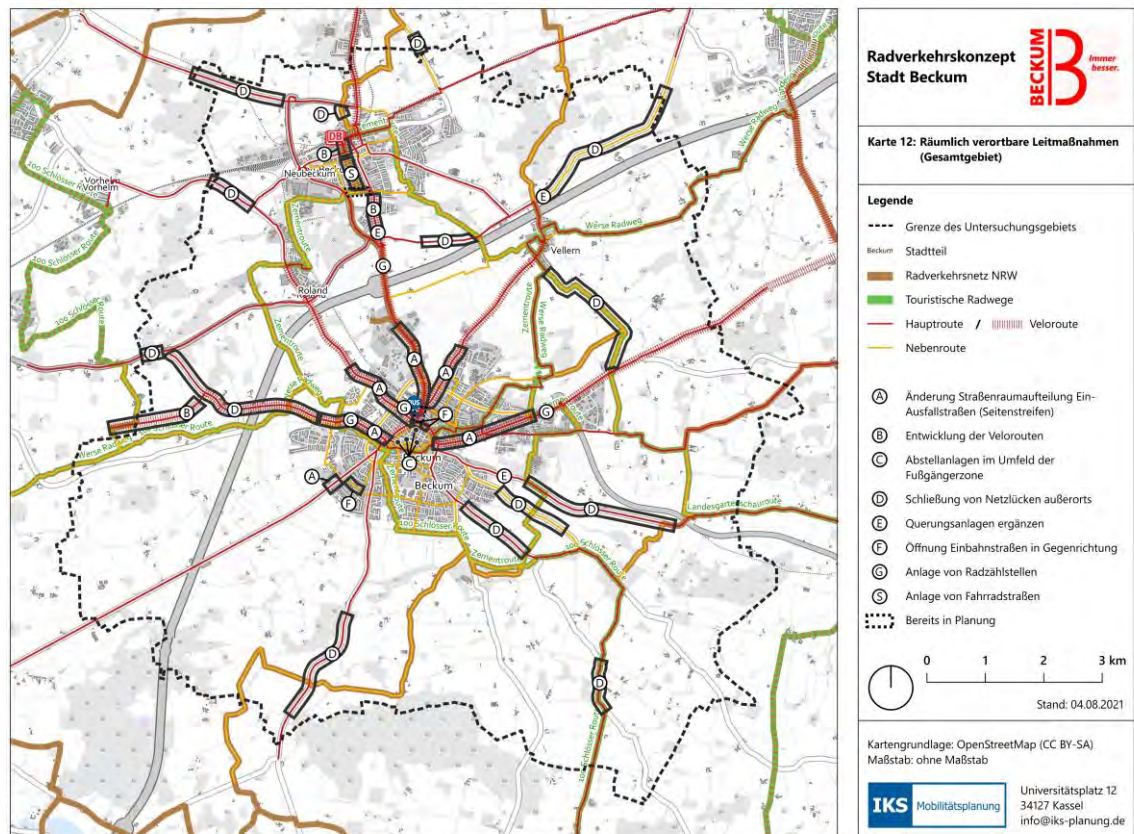
Sofern große Preisspannen in der Kostenschätzung auftreten, hängt das ebenfalls mit der baulichen Ausführung zusammen. Beispielsweise können Radfahrstreifen markiert werden (Niedrigwert) oder der Straßenraum, inklusive Baumpflanzungen, begleitend baulich angepasst werden (Höchstwert). Die Kostenschätzungen sind dabei grundsätzlich auf eine schnelle Umsetzung mit Nutzung des Bestands ausgelegt (Markierung anstatt grundlegende Sanierung).

Je höher die Kostenschätzungen ausfallen, desto wahrscheinlicher sind Abweichungen der Schätzungen von den real auftretenden Kosten. Insbesondere bei der aktuell extrem dynamischen Preisentwicklung der Rohstoffkosten.

Der Aufbau der Steckbriefe ist in Tabelle 4 auf Seite 50 erläutert.

Bestandsfotos und skizzenhafte Darstellung der Maßnahme				
Ausgangslage/Problemstellung				
Kurzdarstellung entsprechend der Bestandsanalyse				
Zielsetzung				
Bezug zu der übergeordneten Zielsetzung und zu konkreten Zielen				
Maßnahmenempfehlung				
Konkretisierung der Maßnahme, ggf. inklusive Erläuterung der Varianten				
Kosten	Grobe Kostenschätzung (Preisstand 2021)			
Fördermöglich- lichkeiten	Vorstellung möglicher Fördermittel für die einzelnen Maßnahmen			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
↖ ↑ Zeithorizont ↗			Maßnahmen mit ↑ kontinuierlichem Umsetzungsbedarf	
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger		
Leitprojekte mit ↑ hoher Priorität		Zuständigkeit, ↑ Finanzierung und Unterhalt		

Tabelle 4: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief



Karte 12: Räumlich verortbare Leitmaßnahmen (Gesamtgebiet)

Bezeichnung	Seite
Themenfeld A: Änderung der Straßenraumaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen (mit Seitenstreifen)	53
Neubeckumer Straße	54
Hammer Straße	57
Themenfeld B: Entwicklung der Velorouten	60
Priorisierte Veloroute Beckum - Neubeckum	61
Priorisierte Veloroute Beckum - Ahlen	66
Themenfeld C: Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone	71
Abstellanlage	72
Abstellanlagen Nordstraße, Hühlstraße und Weststraße	73
Themenfeld D: Schließung von Netzlücken außerorts	74
Lippweg (modellhaft für Außerortsstraßen ohne separate Radinfrastruktur)	75
Hellweg	77

Themenfeld E: Kleinteilige und punktuelle Mängel beheben	78
Querungsanlagen	79
Kreuzende Bahngleise	81
Sonstige Hindernisse	83
Weg im Westpark	85
Themenfeld F: Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr	86
Anton-Schulte-Straße	87
Nordstraße	89
Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder	91
Mobilitäts- und Digitalbeauftragte	91
Monitoring: Anlage von Radzählstellen	92
Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege	94
Kontrollen verstärken	97
Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen	98
Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln	100
Öffentlichkeitsarbeit	101
Sonstige Maßnahmenempfehlungen	103
Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern	103
Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr	103
Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr	104
Anlage von Fahrradstraßen	105
Straßenräume mit perspektivischem Transformationsbedarf	107
Einfärbung von Radinfrastruktur und Design der Velorouten	108
Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen „ARAS“	109
Qualitätssicherung	110
Grünpfeilregelung für Radfahrende	111
RRX Westfalenradweg (Arbeitsname) durch Neubeckum	112
Mitgliedschaft in der AGFS	113
Politische Verstetigung und Budgetierung	114

Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen

8.1 Themenfeld A: Änderung der Straßenraumaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen (mit Seitenstreifen)

Im Bereich der Stadt Beckum bestehen mehrere Radhaupttrouten entlang der Hauptverkehrsstraßen mit markiertem Seitenstreifen und einer ähnlichen Straßenraumaufteilung, auf denen die Anforderungen an eine sichere und komfortable Radinfrastruktur nicht erfüllt werden. Radfahrende werden auf zu schmalen getrennten Geh- und Radwegen im Seitenraum oder trotz hoher Kfz-Belastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt.

Auf Grundlage einer stichpunktartigen (nicht repräsentativen) Erhebung am Mittwoch, den 22.04.2020 gegen 15 Uhr und den Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren, wurden die Seitenstreifen zusätzlich in Abschnitte mit unterschiedlichen Auslastungen der Parkplätze kategorisiert (vergleiche Abbildung 23).

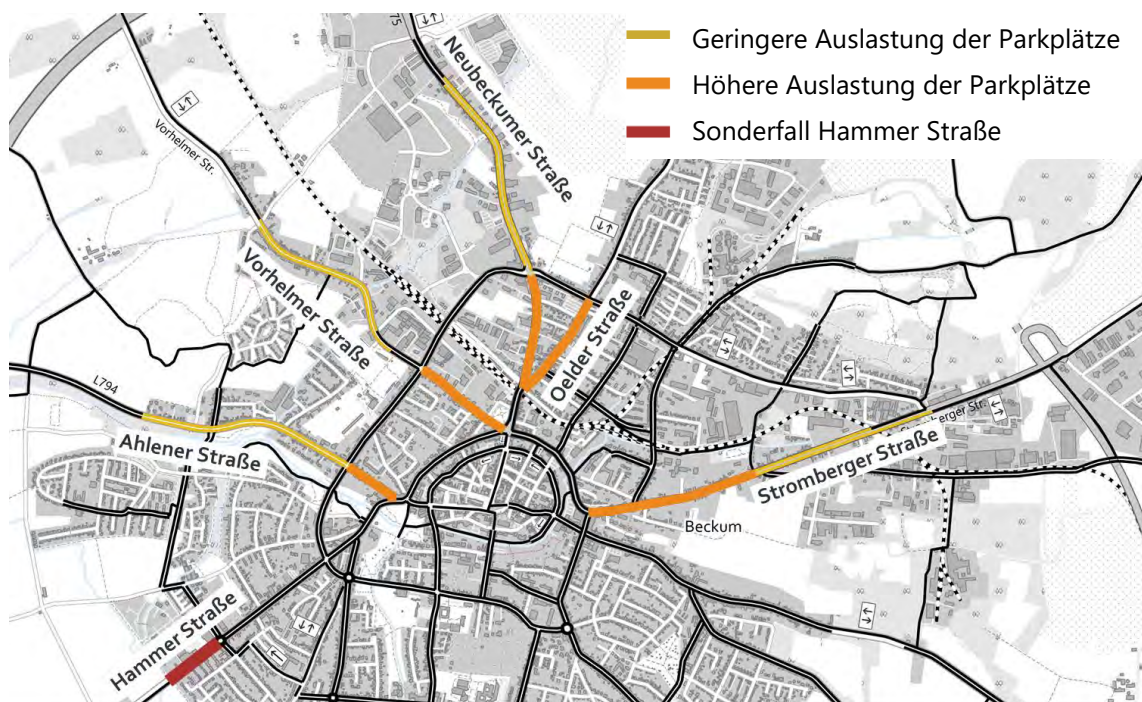


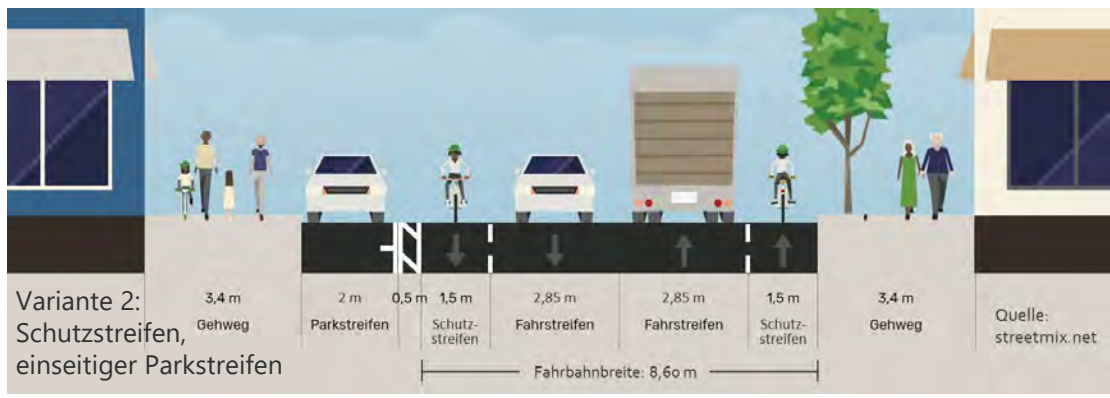
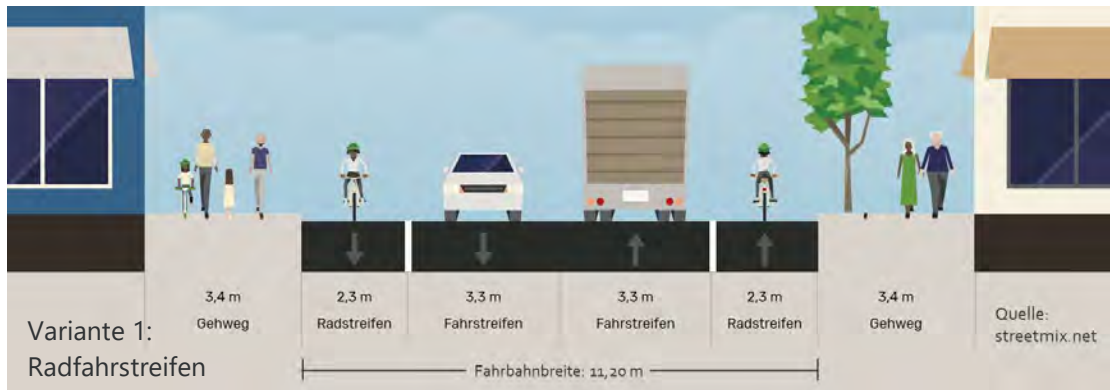
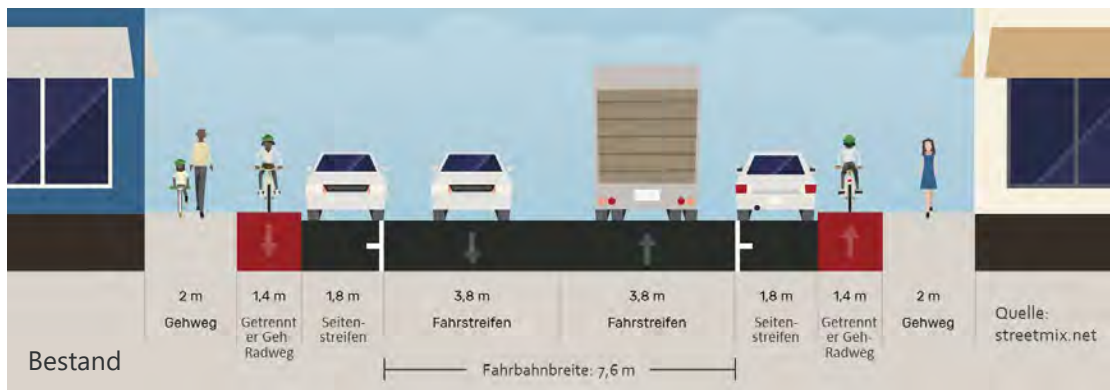
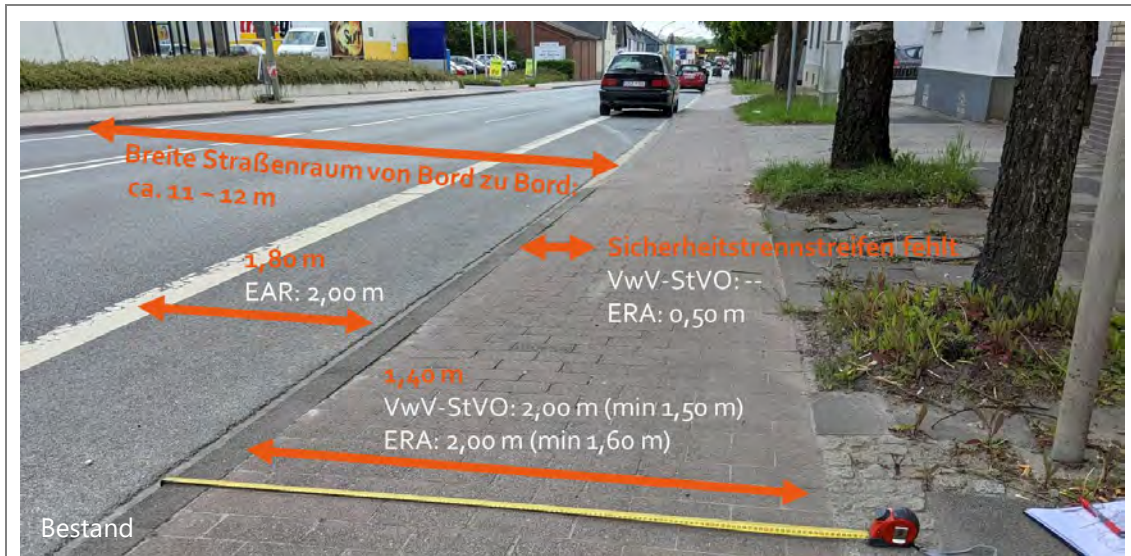
Abbildung 23: Ein- und Ausfallstraßen in Beckum (mit Seitenstreifen)

Um die Verbindungen zwischen den Stadtteilen zu stärken und den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, sollte die Anpassung dieser Straßenräume an zeitgemäße Anforderungen vorgenommen werden.

Die empfohlenen Varianten zur Aufteilung werden anhand der Neubeckumer Straße beispielhaft dargestellt (siehe Kapitel 8.1.1 ab Seite 54). Diese dient als Modell für die Ahlener Straße, die Vorhelmer Straße, die Oelder Straße und die Stromberger Straße.

Für die Hammer Straße werden aufgrund der abweichenden Ausgangslage gesonderte Varianten zur Neuaufteilung des Straßenraums empfohlen (vergleiche Kapitel 8.1.2 auf Seite 57)

8.1.1 Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp)



Ausgangslage/Problemstellung

Die Neubeckumer Straße ist Bestandteil der Verbindung zwischen Beckum und Neubeckum inklusive des Busbahnhofs und des Hauptbahnhofs. Der Abschnitt ist im Radverkehrsnetz als Hauptroute und priorisierte Veloroute kategorisiert.

Die bestehende Fahrbahn hat Breiten zwischen 11,00 und 12,00 Meter. Inklusive beidseitigen Seitenstreifen (Breite je 1,80 Meter), die zum Parken genutzt werden (die Auslastung steigt Richtung Stadtmitte). Radverkehr wird im Seitenraum auf zu schmalen Radwegen geführt. Die beschilderte Benutzungspflicht (Getrennter Geh- und Radweg, Z 241 StVO) ist nicht StVO-konform. Es bestehen durch die eingeschränkten Sichtbeziehungen Konflikte an Einmündungen und mit dem Fußverkehr. Fehlende Begrünung trägt neben der überdimensionierten Fläche für den Kfz-Verkehr zur Verringerung der Aufenthaltsqualität bei.

Zielsetzung

- Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die bestehende Fahrbahn neu aufzuteilen, um Radfahrenden eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Qualität für Zufußgehende zu steigern. Auf dem Fahrbahnquerschnitt sind ohne größere bauliche Maßnahmen (Planung zwischen den Bordern) folgende Varianten umsetzbar:

Variante 1: Beidseitiger Radfahrstreifen

- Anlage durchgängiger Radfahrstreifen (Z 237 StVO) mit Breiten von 2,30 Meter an Stelle der Seitenstreifen.
- Die verbleibende Fahrbahn reicht mit 6,50 Meter auch für den Begegnungsverkehr von Bussen beziehungsweise LKW.
- Durch den Zugewinn der Flächen der ehemaligen Radwege entstehen barrierefreie Gehwege.
- Es besteht die Möglichkeit, auf Abschnitten des ehemaligen Radweges Straßenbäume anzulegen, um das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Die Maßnahme würde auf gesamter Strecke von 1,5 Kilometer zu einem Entfall von etwa 450 Parkplätzen führen. Zum Zeitpunkt der Befahrung an einem Mittwoch (15 Uhr) parkten dort lediglich 41 Pkw.

Variante 2: Schutzstreifen + einseitiger Parkstreifen

- Anlage durchgängiger beidseitiger Schutzstreifen mit Breiten von 1,50 Meter
- Entfall eines Seitenstreifens und Markierung eines Sicherheitstrennstreifens, neben dem verbleibenden und auf 2,00 Meter verbreiterten Seitenstreifen, der weiterhin zum Parken genutzt werden soll.
- Durch die verbleibende Kernfahrbahn, mit 5,70 Meter Breite zwischen den Schutzstreifen, wird diese nur in Einzelfällen vom Kfz-Verkehr befahren werden.
- Durch den Zugewinn der Flächen der ehemaligen Radwege entstehen barrierefreie Gehwege.
- Es besteht die Möglichkeit, auf Abschnitten des ehemaligen Radweges Straßenbäume anzulegen, um das Mikroklima und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Die Maßnahme würde auf gesamter Strecke von 1,5 Kilometer zu einem Entfall von etwa 225 Parkplätzen führen. Zum Zeitpunkt der Befahrung an einem Mittwoch (15 Uhr) parkten dort lediglich 41 Pkw.

Umsetzungsempfehlungen

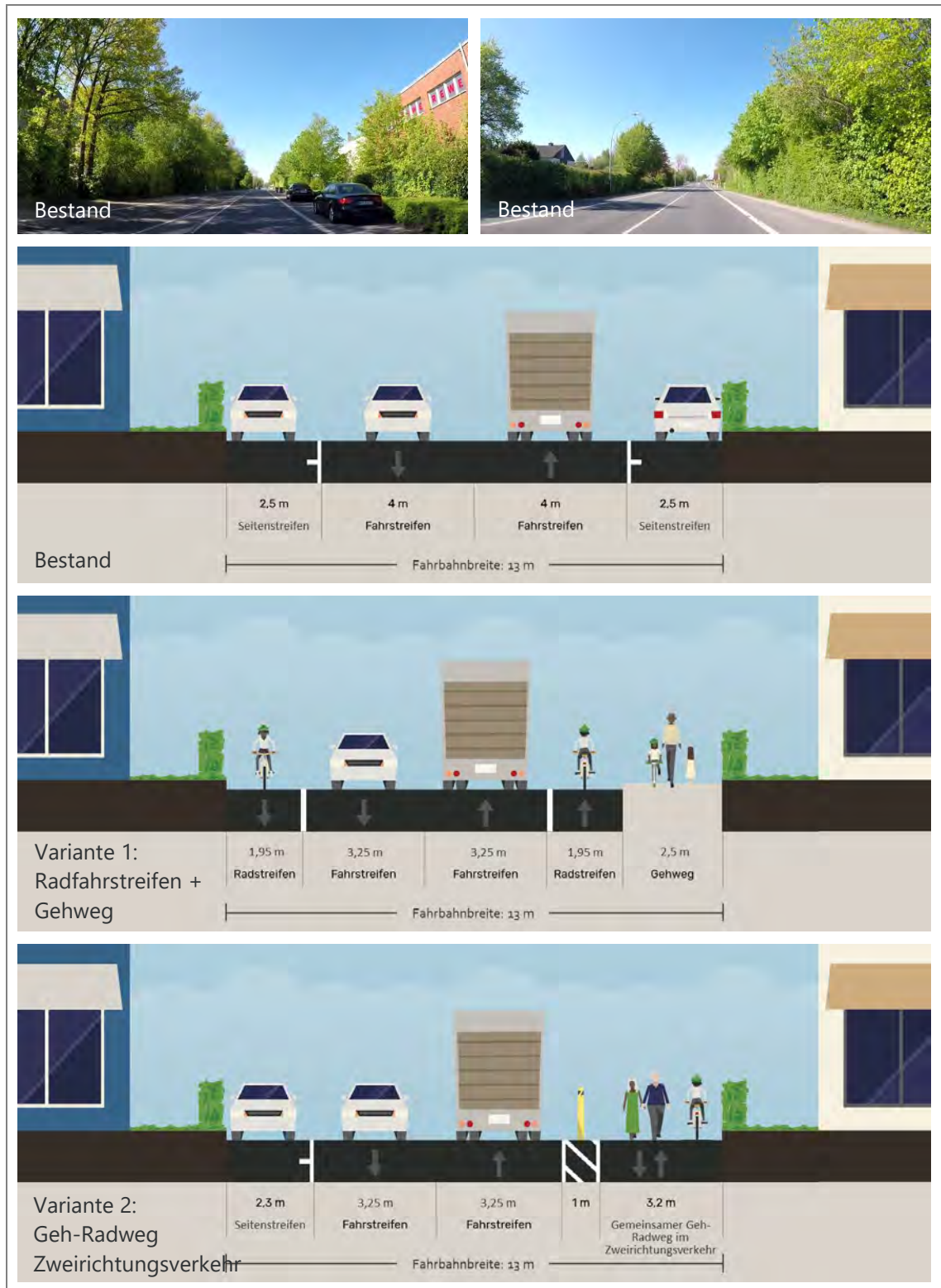
Es wird empfohlen, die beiden Varianten zu kombinieren, um den bestmöglichen Kompromiss zwischen Radinfrastruktur mit hoher Qualität und Umsetzbarkeit (Erhalt von Parkplätzen) zu erreichen.

In Innenstadtnähe (höhere Auslastung der Parkplätze) könnte Variante 2 umgesetzt werden. Richtung Außerorts wird die Umsetzung von Variante 1 empfohlen.

Neben der Neubeckumer Straße kommen für die Umsetzung, aufgrund ähnlicher Rahmenbedingungen und Fahrbahnbreiten, auch die Ahlener Straße, die Vorhelmer Straße, die Oelder Straße und die Stromberger Straße in Frage. Als Pilotprojekte werden die Umsetzung in der Neubeckumer Straße und der Ahlener Straße empfohlen, da sie als priorisierte Velorouten das höchste Nutzungspotenzial für Radfahrende repräsentieren.

Kosten-schätzung	35 000 Euro (reine Markierung) – 150 000 Euro (inklusive Baumpflanzungen und baulichen Anpassungen)			
Fördermöglich-keiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt und Land (Bund), Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW (Stadt Beckum)	

8.1.2 Hammer Straße



Ausgangslage/Problemstellung

Die Hammer Straße (Ortseingang bis Kreisverkehr) ist Bestandteil einer Hauptroute.

Die bestehende niveaugleiche Fläche mit 13,00 m Breite besteht aus einer überbreiten Fahrbahn mit 8,00 Meter Breite und beidseitigen Seitenstreifen mit Breiten von 2,50 Meter, die zum Parken genutzt werden.

Radverkehr wird trotz hoher Kfz-Belastung und zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Mischverkehr geführt, was nicht den Anforderungen an eine sichere und komfortable Radinfrastruktur genügt. Außerorts grenzt ein gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr an. Ab dem Kreisverkehr besteht in Richtung Innenstadt die Führung über einen getrennten Geh- und Radweg (Z 241 StVO). Für den Fußverkehr sind in dem Abschnitt keine Flächen vorhanden.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die bestehende Fahrbahn neu aufzuteilen, um Radfahrenden eine sichere und komfortable Infrastruktur zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Qualität für Zufußgehende zu steigern. Auf dem Fahrbahnquerschnitt sind ohne größere bauliche Maßnahmen (Planung zwischen den Bordern) folgende Varianten umsetzbar:

Variante 1: Beidseitiger Radfahrstreifen und Gehweg

- Bauliche Anlage eines Gehwegs in Südseite mit 2,50 Meter Breite.
- Anlage durchgängiger Radfahrstreifen (Z 237 StVO) mit Breiten von 2,00 Meter an Stelle der Seitenstreifen.
- Die verbleibende Fahrbahn reicht mit 6,50 Meter auch für den Begegnungsverkehr von Bussen beziehungsweise LKW.
- Die Maßnahme würde auf gesamter Strecke von 150 Meter zu einem Entfall von etwa 50 Parkplätzen führen.

Variante 2: Gemeinsamer Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr

- Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Z 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr mit 3,20 Meter Breite auf der Südseite. Die gemeinsame Führungsform mit Fußverkehr und der Einsatz von Zweirichtungsverkehr ist innerorts grundsätzlich zu vermeiden. Aufgrund der Situation mit „Außerortscharakter“ und nur wenigen Ein- und Ausfahrten wird der Einsatz ausnahmsweise empfohlen. Der gemeinsame Geh- und Radweg ist dann eine Verlängerung der bestehenden Führungsform außerorts bis zum Kreisverkehr und entspricht damit einer kontinuierlichen Führung des Radverkehrs.
- Abtrennung des gemeinsamen Geh- und Radwegs mittels Sicherheitstrennstreifen und einer baulichen Barriere (zum Beispiel Poller), um dort illegales Parken zu verhindern.
- Einfädelerung des Radverkehrs in den Kreisverkehr zwischen Hammer Straße und Prozessionsweg.
- Die verbleibende Fahrbahn reicht mit 6,50 Meter auch für den Begegnungsverkehr von Bussen beziehungsweise LKW.
- Die Maßnahme würde auf gesamter Strecke von 150 Meter zu einem Entfall von etwa 25 Parkplätzen führen.

Umsetzungsempfehlungen

Es wird empfohlen, Variante 2 umzusetzen. Die Variante ist kurzfristig und mit Kosteneffizienz umsetzbar. Zudem wird der bestmögliche Kompromiss zwischen Radinfrastruktur mit hoher Qualität und Umsetzbarkeit (Erhalt von Parkplätzen) erreicht.

Sollte die Maßnahme auf der Südseite nicht umsetzbar sein (Flächenverfügbarkeit, fehlender Platz am Kreisverkehr), kann auch die Umsetzung auf der Nordseite geprüft werden. Eine Mittelinsel als Querungshilfe auf Höhe außerorts/innerorts besteht bereits.

Kosten-schätzung	Variante 1: 100 000 Euro Variante 2: 35 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW); Sonderprogramm Stadt und Land (Bund), Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW	

8.2 Themenfeld B: Entwicklung der Velorouten

Im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Landkreis Warendorf sind für Beckum mehrere Velorouten identifiziert worden, auf denen ein hohes Potenzial für Alltagsverkehre besteht (vergleiche Abbildung 24). Als Velorouten mit Priorisierung wurden die Verbindungen Beckum - Neubeckum und Beckum - Ahlen benannt.

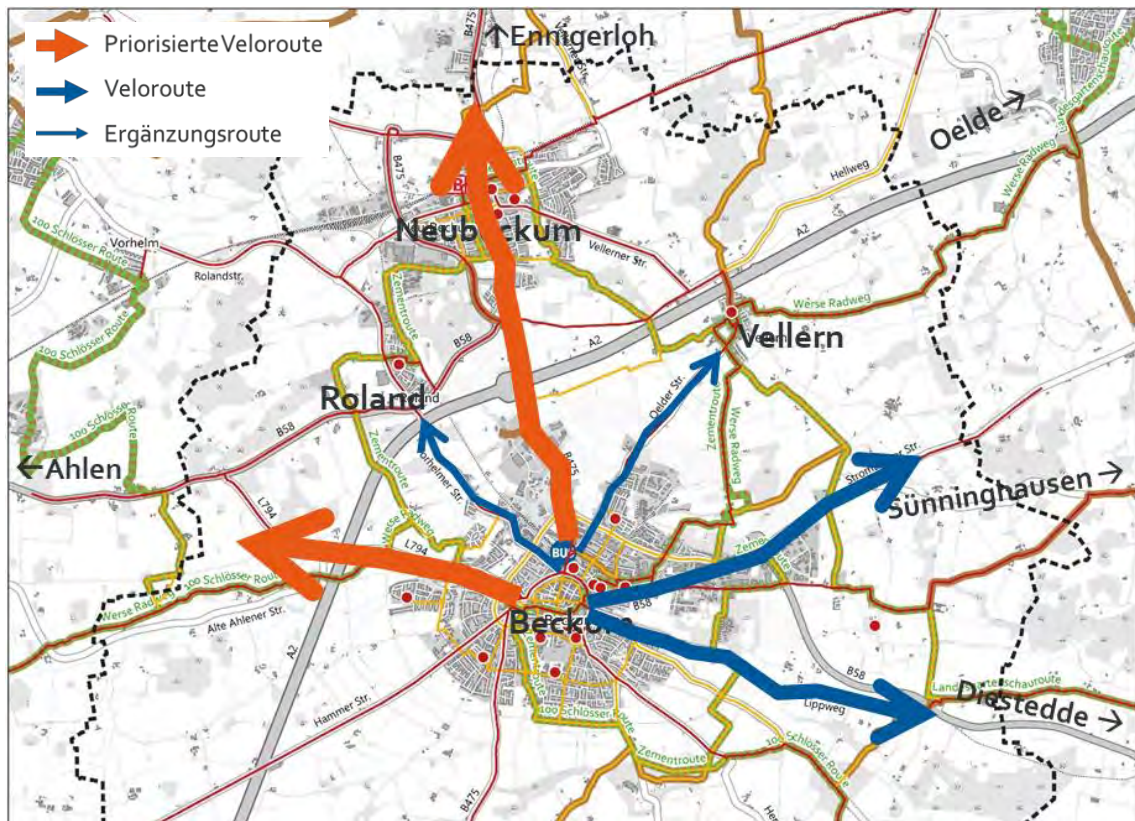


Abbildung 24: Velorouten im Untersuchungsgebiet

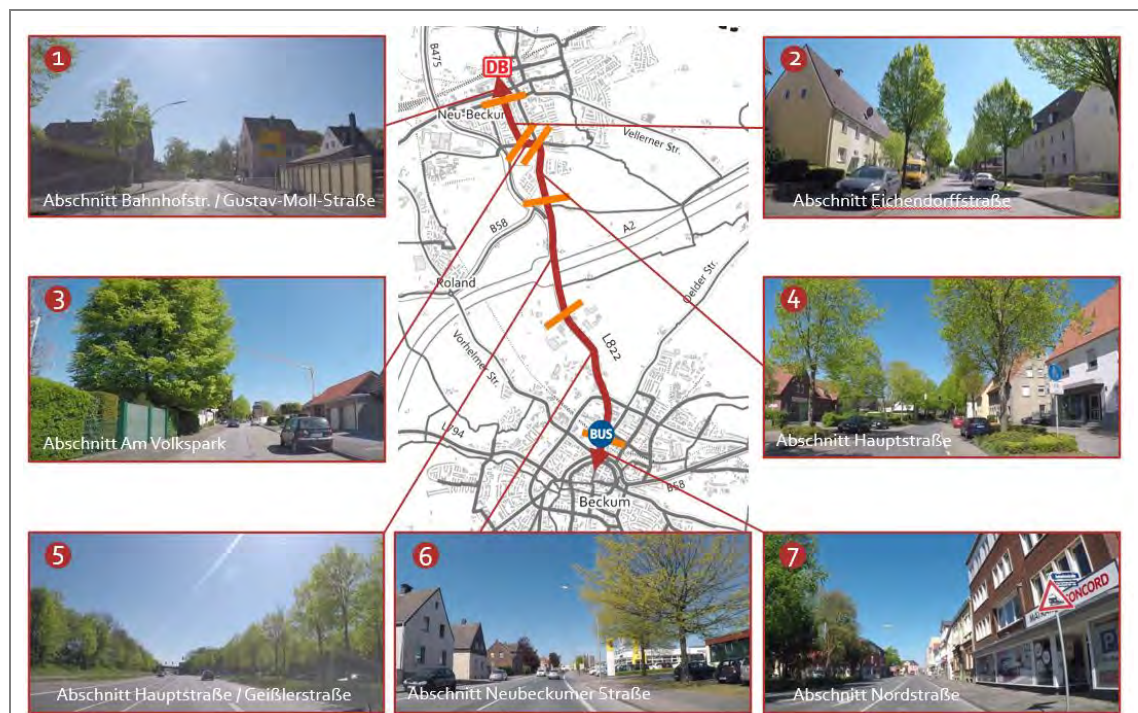
Auf den Velorouten sollen besondere Standards und Qualitäten für Radfahrende umgesetzt werden, um das vorhandene Verlagerungspotenzial von Pendelverkehren mit dem Pkw auf das Fahrrad möglichst gut zu erreichen.

Diese Standards sind in mehreren Abschnitten noch nicht umgesetzt. Beispielhafte Mängel sind die Führung auf zu schmalen Radwegen im Seitenraum oder Führung im Mischverkehr auf Straßen mit hoher Verkehrsbelastung und zugelassener Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h.

Die Empfohlenen Maßnahmen für die priorisierte Veloroute Beckum - Neubeckum sind in Kapitel 8.2.1 ab Seite 61 dargestellt. Maßnahmenempfehlungen für die priorisierte Veloroute Beckum - Ahlen sind in Kapitel 8.2.2 ab Seite 66 beschrieben.

Für die Velorouten Beckum - Wadersloh und Beckum - Oelde sowie die Ergänzungsrouten Beckum - Roland und Beckum - Vellern sind ebenfalls Maßnahmenempfehlungen entwickelt worden, sofern Mängel entlang der Routen bestehen. Diese sind in GIS beschrieben.

8.2.1 Priorisierte Veloroute Beckum - Neubeckum



Ausgangslage/Problemstellung

Die priorisierte Veloroute verbindet die beiden Stadtteile Beckum und Neubeckum und führt im Norden weiter bis nach Ennigerloh. In Abschnitten entspricht die Gestaltung nicht den angestrebten Qualitätsstandards.

Zielsetzung

- Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen
- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Die priorisierte Veloroute sollte als durchgängige Verbindung entwickelt werden, um das Potenzial auszuschöpfen. Aufgrund der unterschiedlichen Problemlagen entlang der Verbindung ist eine Einteilung in Abschnitte vorgenommen worden. Für einzelne Abschnitte sind bereits Planungen in Arbeit beziehungsweise in der Abstimmung. Sofern möglich, wurden Abstimmungen im Rahmen des Konzeptes vorgenommen. Für die Bereiche sind keine separaten Empfehlungen entwickelt worden.

1. Abschnitt Bahnhofstraße



- Markierung von (beidseitigen) Schutzstreifen mit 1,50 Meter Breite.
- Sofern die Fahrbahnbreite nicht ausreicht beziehungsweise die Randbereiche in zu schlechtem Zustand sind, kann alternativ in Bergaufrichtung einseitig ein Schutzstreifen markiert werden.
- Es wird empfohlen, den Schutzstreifen in der Gustav-Moll-Straße bis zum Kreisverkehr Hauptstraße weiterzuführen.
- Rotmarkierung der Einmündungsbereiche zur besseren Erkennbarkeit der Radinfrastruktur

2. Abschnitt Eichendorffstraße



- Einrichtung einer Fahrradstraße (Z 244 StVO und Kfz frei)
- Markierungsempfehlungen: Rotfärbung an den Einmündungsbereichen und durchgängige Breitstrichmarkierung auf gesamter Strecke zur besseren Erkennbarkeit. Anwendung eines Corporate Designs auf allen Fahrradstraßen in Beckum.

3. Abschnitt Am Volkspark:



- Planung in Bearbeitung
- Die vorgesehene Gestaltung mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h ist für die Anforderung an die Veloroute geeignet.
- Optional kann auch dieser Abschnitt als Fahrradstraße (Kfz frei) ausgewiesen werden (Siehe 2. Abschnitt Eichendorffstraße).

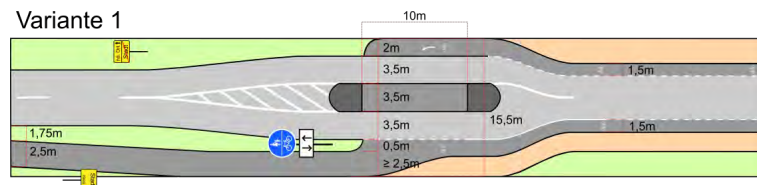
4. Abschnitt Hauptstraße



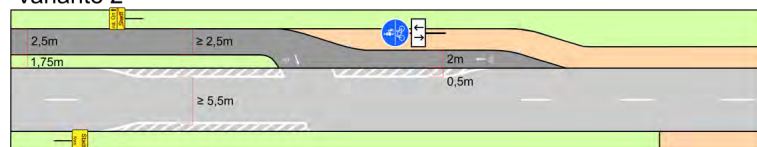
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
- Rotmarkierung der Einmündungsbereiche zur besseren Erkennbarkeit der Radinfrastruktur.
- Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße.

5. Abschnitt Hauptstraße/Geißlerstraße (außerorts)

Variante 1

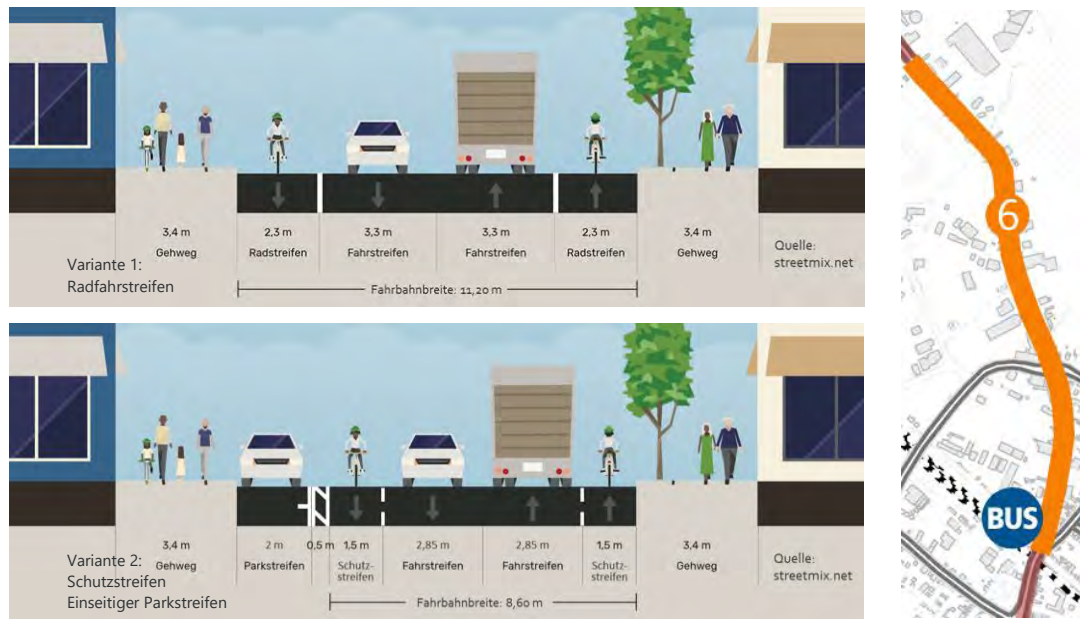


Variante 2



- Anlage einer Querungshilfe im Bereich „Auto Weber“, um Übergang Zwei-richtungsverkehr/Einrichtungsverkehr zu ermöglichen (siehe auch Kapitel 8.5.1 ab Seite 79).
- Wahl von Variante 1 oder 2, je nach Flächenverfügbarkeit.

6. Abschnitt Neubeckumer Straße



- Neuaufteilung des Straßenraums mit Anlage geeigneter Radinfrastruktur (siehe Maßnahmenempfehlung 8.1.1 Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp) auf Seite 54).

7. Abschnitt Nordstraße

- Planung in Bearbeitung

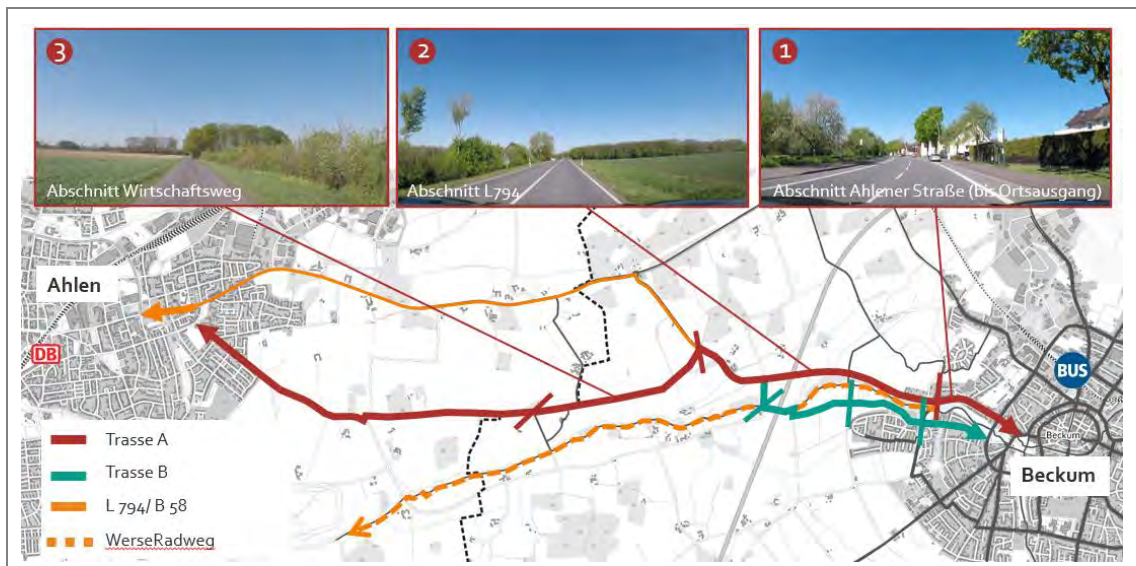


Umsetzungsempfehlungen

Es wird empfohlen, die Einzelmaßnahmen möglichst zeitnah umzusetzen, um auf der gesamten Verbindung eine hohe Qualität für Radfahrende zu erreichen. Dies ist Voraussetzung, um Alltagsverkehre zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Es wird daher empfohlen, die Planung der Einzelmaßnahmen parallel voranzutreiben.

Kosten-schätzung	<p>Abschnitt 1: Bahnhofstraße: 10 000 Euro</p> <p>Abschnitt 2: Eichendorffstraße: 50 000 Euro</p> <p>Abschnitt 3: Am Volkspark: Keine Angaben (Planung in Bearbeitung)</p> <p>Abschnitt 4: Hauptstraße: 10 000 Euro</p> <p>Abschnitt 5: Hauptstraße/ Geißlerstraße: 20 000 Euro</p> <p>Abschnitt 6: Neubeckumer Straße: 35 000 – 150 000 Euro</p> <p>Abschnitt 7: Nordstraße: Keine Angaben (Planung in Bearbeitung)</p> <p><u>Gesamt:</u> 125 000 - 240 000 Euro (zuzüglich Kosten für die Abschnitte mit in Bearbeitung befindlicher Planung und Flächenkäufe)</p>			
Fördermöglich-lichkeiten	Föri-Nah (NRW); Föri-kom-Stra (NRW); Sonderprogramm Stadt und Land (Bund); Nationale Klimaschutzinitiative (NKI) (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Stadt Beckum	

8.2.2 Priorisierte Veloroute Beckum - Ahlen



Ausgangslage/Problemstellung

Die priorisierte Veloroute verbindet die Stadt Beckum mit der Stadt Ahlen. Im Vorfeld wurden verschiedene Trassen diskutiert. Dabei wurden die oben dargestellte Trassen A und B bezüglich Qualität, Direktheit und zeitnahe Umsetzbarkeit als beste Lösungen identifiziert. Als entscheidender Konfliktbereich wurde die Querung der A2 identifiziert, die im Rahmen der Trassenwahl berücksichtigt werden muss. Grundsätzlich entspricht der Bestand sämtlicher möglicher Trassen nicht den angestrebten Qualitätsstandards.

Trasse A führt über die Ahlener Straße, entlang der L 794 und zweigt auf einen bestehenden Wirtschaftsweg Richtung Ahlen ab.

Trasse B führt über den Werseweg (südlich des WerseRadwegs), entlang der L 794 und zweigt, wie Trasse A, auf einen bestehenden Wirtschaftsweg Richtung Ahlen ab.

Der WerseRadweg sollte als naturnaher touristischer Radweg bestehen und entwickelt werden und wurde daher für den Ausbau zur Veloroute verworfen. Die Verbindung entlang der B 58 (nördliche Trasse) kann perspektivisch parallel für den Radverkehr optimiert werden.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Je nachdem, ob Trasse A oder B umgesetzt werden soll, sollte die Trasse als durchgängige Verbindung entwickelt werden, um das Potenzial auszuschöpfen. Aufgrund der unterschiedlichen Problemlagen entlang der Trassen, ist eine Einteilung in Abschnitte vorgenommen worden (Trasse A: 1-3; Trasse B: 11-14).

Trasse A

1. Abschnitt Ahlener Straße (bis Ortsausgang)



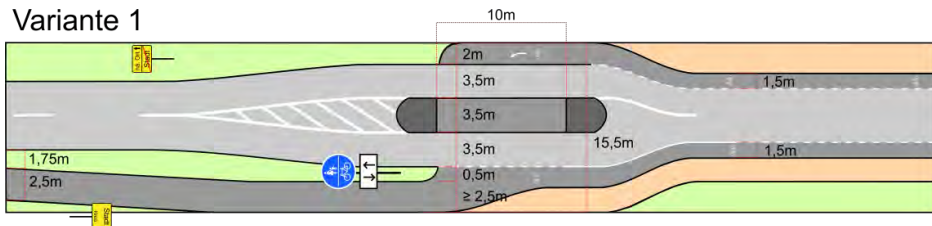
- Neuaufteilung des Straßenraums mit Anlage geeigneter Radinfrastruktur (siehe Maßnahmenempfehlung 8.1.1 Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp) auf Seite 54).

2. Abschnitt L794

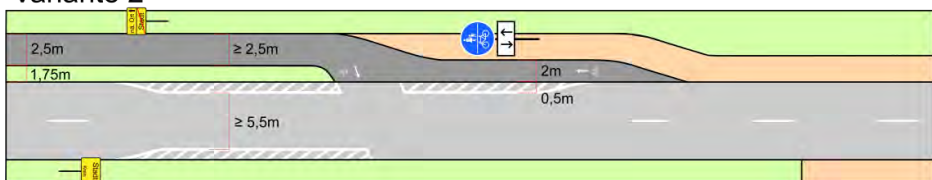


- Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Z 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr.
- Anwendung des Neubaustandards der Veloroute mit einer Breite von 3,00 Meter (mindestens bis zur Abzweigung des Wirtschaftsweges)
- Siehe Maßnahmenempfehlung 8.4.1 auf Seite 75

Variante 1




Variante 2



- Anlage einer Querungshilfe im Bereich „innerorts/außerorts“ oder am „Abzweig auf den Wirtschaftsweg“, in Abhängigkeit der baulichen Anlage auf der West- oder der Ostseite, um Übergang Zweirichtungsverkehr/Einrichtungsverkehr zu ermöglichen (siehe Kapitel 8.5.1 ab Seite 79).
- Wahl von Variante 1 oder 2, je nach Flächenverfügbarkeit.

3. Abschnitt Wirtschaftsweg


- Auf dem bestehenden Wirtschaftsweg muss die Oberfläche ausgebessert werden. Je nach Zustand kann auch ein grundlegende Erneuerung nötig sein.
- Adaptive Beleuchtung herstellen.



Trasse B


11. Abschnitt Werseweg (Wohngebiet)

- Anlage einer Fahrradstraße (Z 244 StVO), Kfz und Linienverkehr frei
- Markierungsempfehlungen: Rotfärbung an den Einmündungsbereichen und durchgängige Breitstrichmarkierung auf gesamter Strecke zur besseren Erkennbarkeit - Nutzung eines Corporate Design zur Anwendung auf allen Fahrradstraßen in Beckum.



12. Abschnitt Werseweg (Kleingartensiedlung)

- Anlage einer Fahrradstraße (Z 244 StVO), Kfz frei (siehe Abschnitt 11)



13. Abschnitt Wirtschaftsweg

- Im Juni 2021 wurde die Oberfläche durch den Bauhof erneuert.
- Durch die Herstellung einer Adaptiven Beleuchtung würde die Route an Komfort und Alltagstauglichkeit gewinnen. Eine mögliche Belastung von Tier- und Pflanzenwelt sollte dennoch unter Einbezug relevanter Stellen diskutiert werden. Gegebenenfalls kann auf die Anlage der Beleuchtung verzichtet werden.
- Im Bereich der Unterführung zur Querung der A 2 verläuft Trasse B auf dem WerseRadweg. Hier sollte die Oberfläche durch Asphalt befestigt werden und auf 3,00 Meter verbreitert werden.



14. Abschnitt Ahlener Straße

- Keine Maßnahme erforderlich



Weiterer Verlauf

- Weitere Führung: siehe Trasse A (2. Abschnitt L794 und 3. Abschnitt Wirtschaftsweg)

Umsetzungsempfehlungen

Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt mit der Stadt Ahlen, dem Landkreis Warendorf und Straßen.NRW die denkbaren Trassen abzustimmen.

Um vorhandene Zwangspunkte, insbesondere eine komfortable und sichere Querung der A 2 und die Vorrangtrasse abschließend beurteilen zu können, wird die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie empfohlen.

Sofern Trasse B umgesetzt werden soll, muss diese im Radverkehrsnetz der Stadt Beckum ergänzt werden.

In einem nächsten Schritt sollten die Empfehlungen der Machbarkeitsstudie möglichst zeitnah umgesetzt werden, um auf der gesamten Verbindung eine hohe Qualität für Radfahrende zu erreichen. Dies ist Voraussetzung, um Alltagsverkehre zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Es wird daher empfohlen, die Planung der Einzelmaßnahmen parallel voranzutreiben.

Die Einrichtung fahrbahnbegleitender Infrastruktur entlang der L 794 (bis B 58) und entlang der B 58 (Richtung Ahlen) wird perspektivisch ebenfalls empfohlen.

Kosten	Die Kosten für eine Machbarkeitsstudie belaufen sich auch etwa 35 000 Euro. Auch Kostenschätzungen für die jeweiligen Abschnitte der Vorzugstrasse sollten dort ermittelt werden. Die baulichen Empfehlungen nach den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sollten mittelfristig umgesetzt werden.			
Fördermöglichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.3 Themenfeld C: Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone

Die Erreichbarkeit der Innenstadt in Beckum für Radfahrende steht in direktem Zusammenhang mit qualitativ hochwertigen, dezentral verteilten und gut sichtbaren Radabstellanlagen. Die vorhandene Fahrradparkplatz an der Straße Roggenmarkt erfüllen diese Ansprüche nicht. Bedarf besteht demnach an sämtlichen Eingängen der Fußgängerzone (siehe Abbildung 25). Der Bedarf wird durch die Vielzahl an wild abgestellten Fahrrädern in und um die Fußgängerzone sichtbar. Im Bereich Am Kirchplatz befindet sich bereits eine Abstellanlage in Planung.



Abbildung 25: Empfohlene Standorte für Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone

Dabei müssen zunehmend auch Lastenräder sowie E-Bikes berücksichtigt werden. Als baulicher Standard wird die Anlage von Fahrradbügeln mit Zwischenstrebe (Kreuzberger Bügel) empfohlen. Je nach Bedeutung des Standorts kann ein Witterungsschutz, E-Lademöglichkeiten und Schließfächer angebracht sein.

Die Barrierefreiheit auf Gehwegen soll durch neue Abstellanlagen nicht eingeschränkt werden. Auch soll vermieden werden, dass Radfahrende in die Fußgängerzone einfahren.

Es wird die Nutzung bestehender Pkw-Parkplätze empfohlen. Ein einzelner Pkw-Parkplatz bietet schließlich Platz für bis zu 5 Bügel (10 Fahrräder), was die Kundenfrequenz für angrenzende Geschäfte und Angebote deutlich erhöht.

Es wird die Anlage von Abstellanlagen in der Oststraße (siehe Kapitel 8.3.1 ab Seite 72 und in der Nordstraße, Hühlstraße und Weststraße (siehe Kapitel 8.3.2 ab Seite 73) empfohlen.

8.3.1 Abstellanlage Oststraße



Ausgangslage/Problemstellung

Die Oststraße bietet einen direkten Zugang zum Marktplatz. An dieser prägnanten Stelle bestehen 2 Pkw-Parkplätze. Qualitativ hochwertige und gut sichtbaren Radabstellanlagen fehlen.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, 2 Pkw-Parkplätze zu Gunsten von bis zu 10 Fahrradbügeln (Platz für bis zu 20 Fahrräder) umzuwandeln. Diese sollten überdacht und mit zusätzlichen Komfortmerkmalen wie E-Lademöglichkeit, öffentlicher Luftpumpe, Gepäckschließfächer ausgestattet werden.

Kosten-schätzung	15 000 - 80 000 Euro (je nach Ausstattung)			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW), Sonderprogramm Stadt und Land (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

8.3.2 Abstellanlagen Nordstraße, Hühlstraße und Weststraße

**Ausgangslage/Problemstellung**

An den Zugängen zur Fußgängerzone an der Nordstraße, der Weststraße und der Hühlstraße fehlen qualitativ hochwertige und gut sichtbaren Radabstellanlagen. An der Hühlstraße bestehen dort beidseitig Pkw-Parkplätze.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, an der Hühlstraße die ersten Beiden Pkw-Parkplätze an der Fußgängerzone zu Gunsten von bis zu 10 Fahrradbügeln umzuwandeln. An der Nordstraße und der Weststraße sollten in den Zugangsbereichen jeweils bis zu 10 Fahrradbügel installiert werden. Denkbar ist auch die Überdachung einzelner Standorte oder Bügel.

Kosten-schätzung	500 Euro je Bügel; 7 500 - 10 000 Euro je Überdachung			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW) (Bagatellgrenze: 5 000 Euro), Sonderprogramm Stadt und Land (Bund)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Stadt Beckum	

8.4 Themenfeld D: Schließung von Netzlücken außerorts

Das Radverkehrsnetz entlang Außerortsstraßen dient insbesondere der Verbindung der Ortsteile untereinander und dem Anschluss angrenzender Kommunen. Eine qualitativ hochwertige und subjektiv sowie objektiv sichere Infrastruktur ist daher besonders für Pendelverkehre von hoher Relevanz.

Im Stadtgebiet bestehen mehrere Abschnitte, wo Radfahrende außerorts auf den Haupt- oder Nebenrouten im Mischverkehr geführt werden. Dies entspricht aufgrund der hohen Geschwindigkeitsunterschiede nicht den Anforderungen an das Radverkehrsnetz. Ein Abschnitt des Hellwegs ist als Hauptroute nicht für die Befahrung durch Radfahrende freigegeben (siehe Abbildung 26).

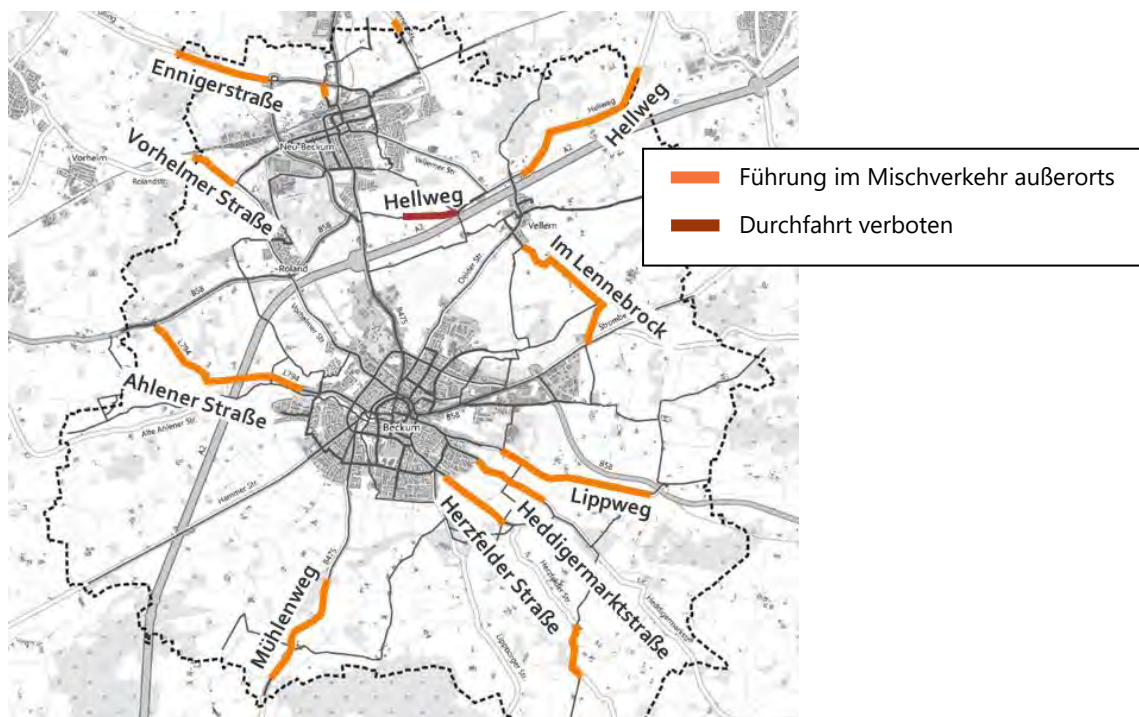
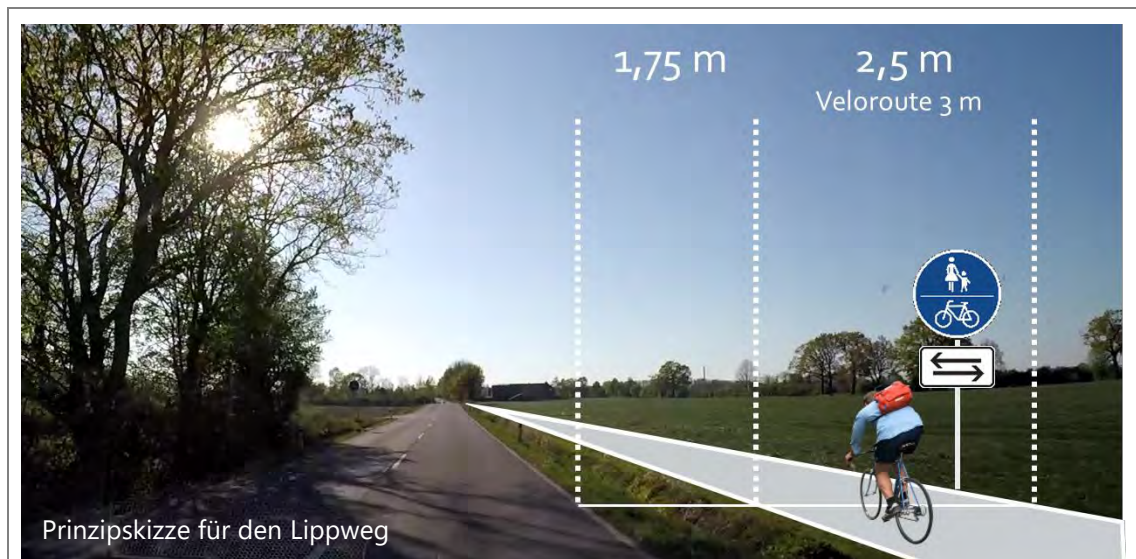


Abbildung 26: Handlungsbedarf außerorts

Um die Verbindungen zwischen den Stadtteilen und den angrenzenden Kommunen zu stärken und den Komfort und die Verkehrssicherheit für den Radverkehr zu erhöhen, sollte außerorts eine flächendeckende Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angestrebt werden beziehungsweise bestehende Alternativrouten (land- und forstwirtschaftliche Wege) für Radfahrende freigegeben sein.

Die empfohlenen Maßnahmen werden anhand des Lippwegs beispielhaft dargestellt (siehe Kapitel 8.4.1 ab Seite 75). Die Empfehlungen sind auf sämtliche Außerortsstraßen innerhalb des Radverkehrsnetzes übertragbar. Empfehlungen für den Hellweg sind in Kapitel 8.4.2 ab Seite 77 beschrieben.

8.4.1 Lippweg (modellhaft für Außerortsstraßen ohne separate Radinfrastruktur)



Ausgangslage/Problemstellung

Es bestehen Abschnitte auf Außerortsstraßen im Radverkehrsnetz, wo Radfahrende bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70-100 km/h im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Dies entspricht nicht den Anforderungen an ein komfortables und sicheres Radverkehrsnetz.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, Radfahrende in Außerortsbereichen getrennt vom Kfz-Verkehr zu führen. Entsprechend wird die Anlage von fahrbahnbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen (Z 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr empfohlen. Diese sollten mit einem Abstand von 1,75 Meter zur Kfz-Fahrbahn angelegt werden und mit einer Mindestbreite von 2,50 Meter angelegt werden. Sofern die Abschnitte auf Velorouten liegen (Ahlener Straße), sollte eine Mindestbreite von 3,00 Meter angelegt werden.

Umsetzungsempfehlungen

Die Maßnahme ist als Daueraufgabe beschrieben, da aufgrund der hohen Kosten, langen Planungszeiträumen (Absprache mit Straßen.NRW und angrenzenden Kommunen) sowie Unsicherheiten bezüglich Flächenverfügbarkeiten eine kurzfristige Umsetzung nicht realistisch ist.

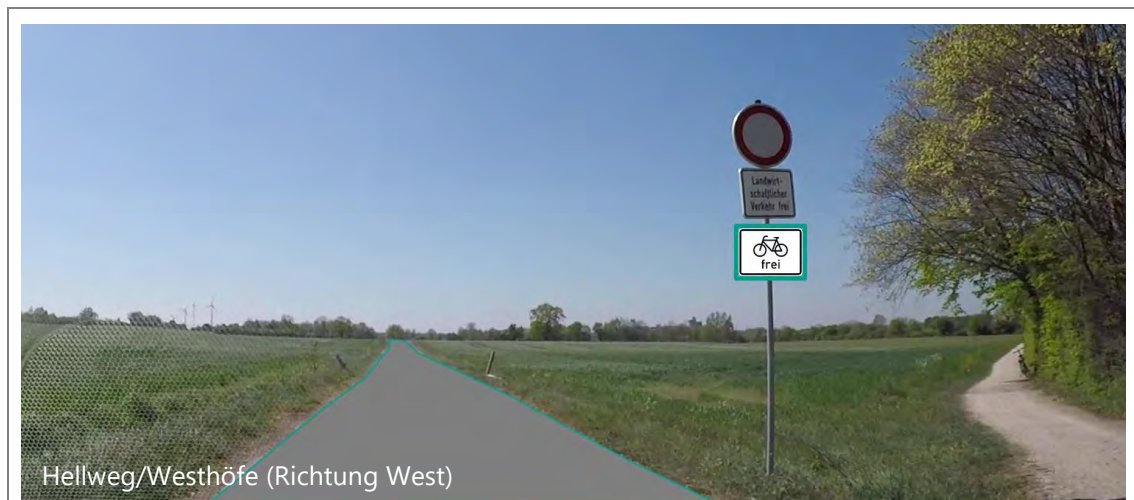
Es wird daher empfohlen, zunächst Abschnitte innerhalb der Hauptrouten anzugehen, da dort der höchste Nutzen für Radfahrende erwartet wird. Sofern sich eine Verbindung zum aktuellen Zeitpunkt als nicht umsetzbar herausstellt, sollte zunächst Abschnitte mit guten Aussichten angegangen werden. Es wird empfohlen, in einem ersten Schritt folgende Netzlücken zu schließen:

1. Ahlener Straße (L 794)
2. Lippweg
3. Herzfelder Straße
4. Mühlenweg (L 822)

Bis zur baulichen Umsetzung der fahrbahnbegleitenden Radinfrastruktur wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50-70 km/h zu begrenzen.

Kosten-schätzung	60 000 Euro/100 Meter (inklusive Flächenkauf)			
	Lippweg: 1 600 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	Sonderprogramm Stadt und Land (Bund), FöRi-Nah (NRW); Bürger-radwege (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Kreis Warendorf	

8.4.2 Hellweg



Hellweg/Westhöfe (Richtung West)

Ausgangslage/Problemstellung

Der Hellweg liegt auf einer Hauptroute innerhalb des Radverkehrsnetzes. Auf einem Abschnitt entspricht die Oberfläche nicht den Anforderungen an eine sichere und komfortable Befahrbarkeit. Zudem ist auf dem Abschnitt die Durchfahrt nur für landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben. Radfahrende dürfen diesen nicht befahren. Es besteht eine Netzlücke.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Oberfläche zu sanieren und das Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) zu ergänzen.

Kosten-schätzung	600 000 - 800 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW); FöRi-kom-Stra (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

8.5 Themenfeld E: Kleinteilige und punktuelle Mängel beheben

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen verschiedene punktuelle Mängel, die den Komfort und die Sicherheit erheblich beeinträchtigen können. Dazu gehören fehlende Querungsanlagen, nicht für den Radverkehr freigegebene Wege, unge-sicherte Poller, Bahngleise oder zu schmale Umlaufsperrn (siehe Abbildung 27).

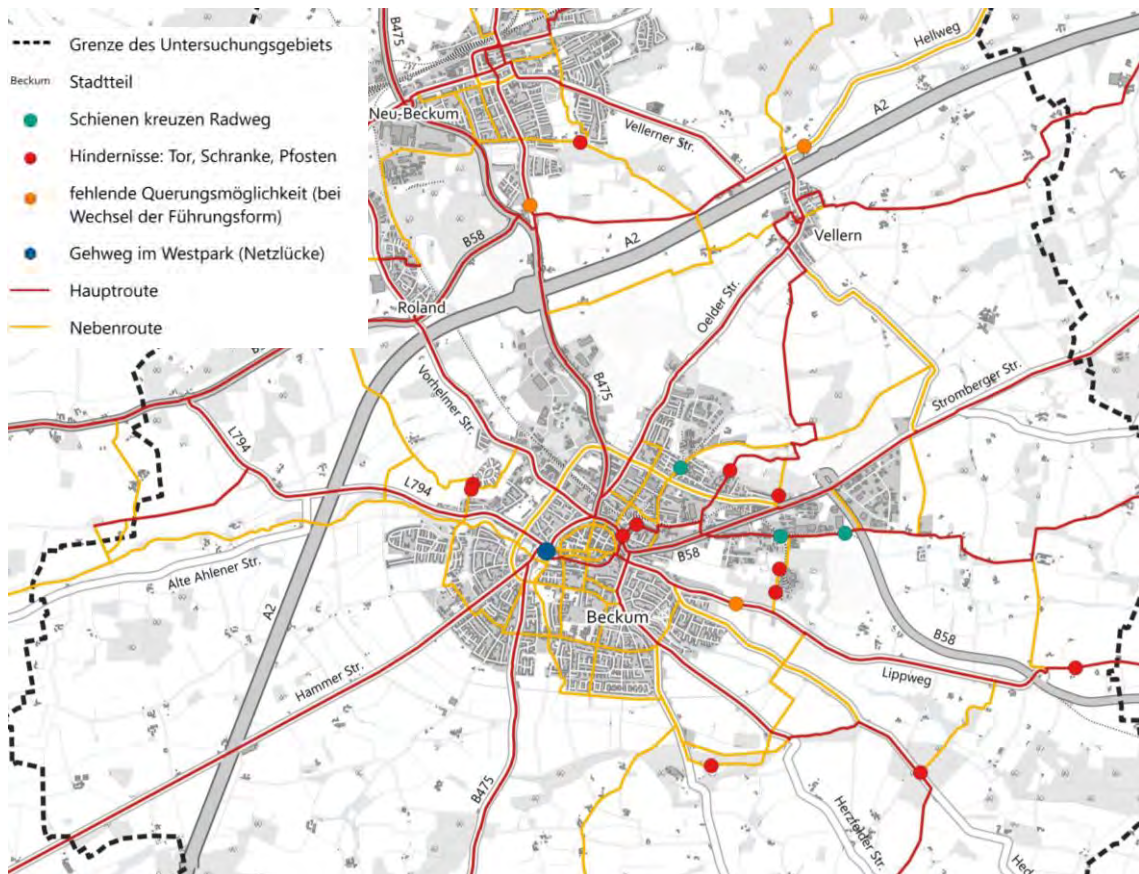
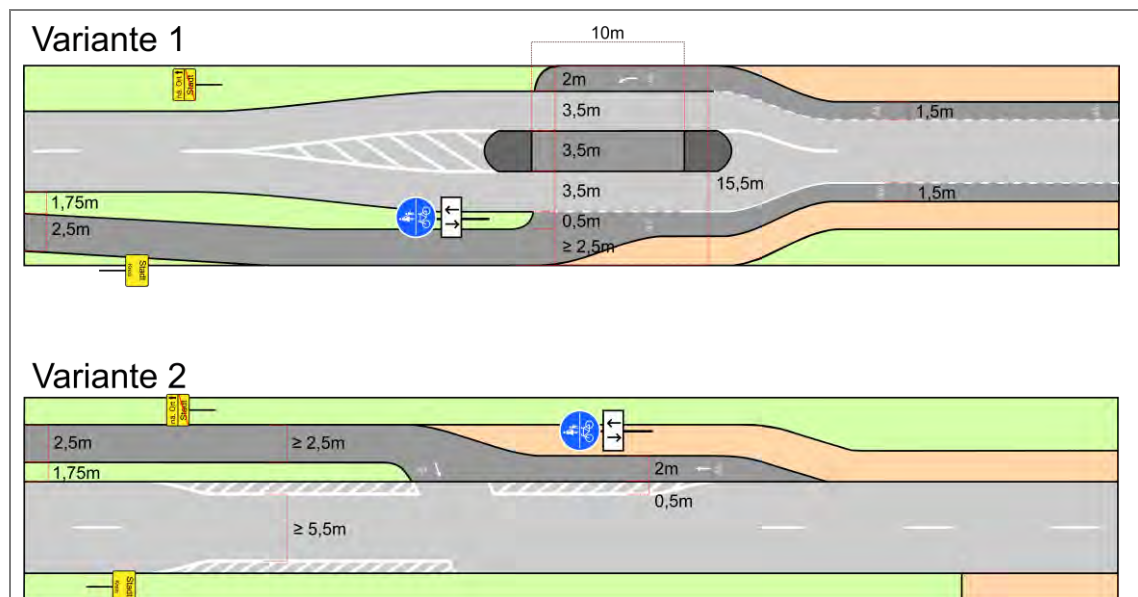


Abbildung 27: Punktueller Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz

Um den Komfort und die Sicherheit innerhalb des Radverkehrsnetzes zu steigern, sollten diese Mängel möglichst kurzfristig beseitigt werden. Insbesondere, da es bei einem Großteil der Maßnahmen um sehr kostengünstige Maßnahmen mit großer Wirkung handelt.

In Kapitel 8.5.1 ab Seite 79 sind Standorte und Ausführungsbeispiele zur Ergänzung von Querungsanlagen beschrieben. In Kapitel 8.5.2 ab Seite 81 sind Empfehlungen zu kreuzenden Bahngleisen dargestellt. In Kapitel 8.5.3 ab Seite 83 sind Empfehlungen für sonstige Hindernisse zusammengefasst und in Kapitel 8.5.4 ab Seite 85 für einen nicht für Radverkehr freigegebenen Parkweg im Westpark.

8.5.1 Querungsanlagen



Ausgangslage/Problemstellung

Innerhalb des Radverkehrsnetzes besteht insbesondere an konflikträchtigen Bereichen innerorts/außerorts Bedarf an Querungsanlagen für Radfahrende. In diesen Bereichen findet in der Regel ein Wechsel vom Einrichtungsverkehr (innerorts) zum Zweirichtungsverkehr auf einer Seite (außerorts) statt. Zudem befindet sich der Kfz-Verkehr in einer Beschleunigungssituation.

An mehreren Stellen fehlen Querungsmöglichkeiten für den Radverkehr.

Zielsetzung

- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, an den Übergängen vom Einrichtungsverkehr in den Zweirichtungsverkehr Querungsanlagen für den Radverkehr zu ergänzen, sofern noch nicht vorhanden. Dies trifft im Radverkehrsnetze an folgenden Standorten zu:

1. Lippweg - Ortsausgang Beckum Stadt (Fahrbahnbreite: 7,00 Meter)
2. Hauptstraße - Höhe Auto Weber (Fahrbahnbreite: 8,00 Meter)
3. Vellerner Straße - Höhe Ükenbrink (Fahrbahnbreite: 6,00 Meter)

Für die Ausführung der Querungsanlagen werden folgende Varianten empfohlen:

Variante 1: Mittelinsel

- Anlage einer 3,50 Meter breiten und 10,00 Meter langen Mittelinsel
- Breite der Fahrspuren jeweils 3,50 Meter
- Beidseitige Anlage von Aufstellbereichen im Seitenraum mit mindestens 2,00 Meter Breite

Variante 2: Markierung Fahrbahneinengung

- Markierung von 0,50 Meter breiten Trennflächen an beiden Fahrbahnrandern
- Die Fahrbahnbreite zwischen der Einengung sollte insgesamt mindestens 5,50 Meter betragen

Umsetzungsempfehlungen

Es wird empfohlen, die fehlenden Querungsanlagen kurzfristig umzusetzen. Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten und des geringeren baulichen Aufwandes wird zunächst die Umsetzung der Variante 2 empfohlen.

Sofern in den Abschnitten bauliche Maßnahmen anstehen, sollte die Umsetzung von Variante 1 angestrebt werden (Daueraufgabe).

Kosten-schätzung	Variante 1: 20 000 – 40 000 Euro			
	Variante 2: 5 000 – 10 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Stadt Beckum	

8.5.2 Kreuzende Bahngleise



Ausgangslage/Problemstellung

Im Kernort Beckum kreuzen innerorts an drei Stellen Bahngleise die Fahrbahn in spitzem Winkel. Das führt zu gefährlichen Situationen für Radfahrende, die in den Schienen leicht hängen bleiben. Es besteht insbesondere bei Nässe und Dunkelheit Sturzgefahr. Hinzu kommt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, was in dieser anspruchsvollen Situation zusätzlich zu Stress sorgt.

Zielsetzung

- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden

Maßnahmenempfehlung

Kurzfristig sollten Markierungen angebracht werden, um Radfahrenden die Richtige Anfahrt zu verdeutlichen und Pkw-Fahrende auf das Fahrmanöver des Radverkehrs aufmerksam zu machen.

Um die Situationen zu entschärfen, wird mittelfristig empfohlen, die Schienenvertiefungen mittels entsprechender Vorrichtungen (z. B. Kautschuk, Velogleis...) zu füllen (hier ist eine Abstimmung mit den Verantwortlichen für die Gleisanlagen erforderlich). So könnte die Sturzgefahr erheblich gemindert werden. Die Gleise bleiben weiterhin befahrbar. Es muss berücksichtigt werden, dass sich die Schienenabschnitte in Kurvenbereichen befinden, wodurch

<p>zusätzliche Anforderungen an das Material gestellt werden. Insgesamt befinden sich mehrere Techniken bzw. Firmen in Erprobungsphasen solcher Lösungen. Aufgrund fehlender Standards können solche „Einzellösungen“ in Anschaffung und Wartung sehr teuer werden, weshalb zunächst Sondierungsgespräche mit verschiedenen Anbietern geführt werden sollten.</p> <p>Ergänzend wird empfohlen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit an den Abschnitten auf 30 km/h zu beschränken.</p> <p>Die Empfehlungen sollten an folgenden Abschnitten umgesetzt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Am Kollenbach (Höhe Sackstraße) - besondere Priorität aufgrund eines Todesfalls im Jahr 2020 - 2 Abschnitte am Sudhoferweg (östlich und westlich von Maschinenfabrik Möllers) 				
Kosten-schätzung	Je Markierung: 500 – 1 000 Euro Bauliche Optimierungen der Gleise: bis zu 160 000 Euro je Kreuzungsbereich			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

8.5.3 Sonstige Hindernisse

 <p>Bestandssituation Auf Sonnenschein und Umsetzungsempfehlung „Umfahrung“</p>	
 <p>Bestandssituation Lindenkamp und Umsetzungsempfehlung „Poller“</p>	
<p>Ausgangslage/Problemstellung</p>	
<p>Punktuelle Hindernisse schränken die Befahrbarkeit und damit auch den Komfort und die Sicherheit für Radfahrende ein. Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen Pfosten, Schranken und Umlaufsperrern, die nicht den Anforderungen entsprechen.</p>	
<p>Zielsetzung</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden 	
<p>Maßnahmenempfehlung</p>	
<p>Es wird empfohlen, die vorhandenen punktuellen Hindernisse nach aktuellen baulichen Standards zu gestalten:</p>	

Umlaufsperr

- 3,00 Meter Abstand zum Mündungsbereich (Aufstellbereich) und 1,50 Meter Abstand zwischen den Gittern
- Einfahrbreite abhängig von Wegbreite, bei 2,00 Meter = 1,15 Meter
- Ausführung der Sperren in reflektierender Signalfarbe

Die Umsetzungsempfehlungen „Umfahrung“ sollten an folgenden Abschnitten umgesetzt werden:

- Auf Sonnenschein, am Waldeingang zum Aktivpark Phoenix
- Dünninghausen, 300 Meter östlich der Kreuzung zum Lippweg
- 2 mal zwischen Freudenbergstraße und Annecke-Straße
- 2 mal zwischen Auf dem Jakob und Sternstraße
- Rheinische Straße, am Waldeingang zum Aktivpark Phoenix

Poller

- 3,00 Meter Abstand zum Mündungsbereich (Aufstellbereich) und 2,00 Meter Abstand zwischen Pollern
- Ausführung der Poller in reflektierender Signalfarbe mit ergänzender Bodenmarkierung

Die Umsetzungsempfehlungen „Poller“ sollten an folgenden Abschnitten umgesetzt werden:

- Lindenkamp, zwischen Lippweg und Sudhoferweg
- Klapperweg, zwischen Lippweg und Sudhoferweg
- Gustav-Freytag-Straße, 100 Meter östlich von Im Vinkendahl

Schranken

- Im Untersuchungsgebiet bestehen 2 Schranken. Diese sollten in Signalfarben gestaltet sein und eine Umfahrungsmöglichkeit bieten.
 - o Wilde See, 250 Meter südöstlich der Bushaltestelle Haverkemper
 - o Soestwarte, am Waldeingang

Kosten-schätzung	Je Poller/Umlaufsperr: 500 – 1 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Stadt Beckum,	

8.5.4 Weg im Westpark



Weg im Westpark - Freigabe des Abschnitts für Radfahrende empfohlen

Ausgangslage/Problemstellung

Ein Wegabschnitt im Westpark ist als Gehweg ausgewiesen und damit eine Netzlücke innerhalb des Radverkehrsnetzes. Angrenzende Parkwege sind bereits mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“ für den Radverkehr freigegeben.

Zielsetzung

- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, den Weg im Westpark durch die Ergänzung des Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) für den Radverkehr freizugeben.

Die Maßnahme sollte in regelmäßigen Abständen evaluiert werden. Falls es zu vermehrten Konflikten beziehungsweise Konfliktmeldungen kommt, sollte die Regelung rückgängig gemacht werden.

Kosten	300 Euro			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

8.6 Themenfeld F: Öffnung der Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr

Im Untersuchungsgebiet bestehen innerhalb des Radverkehrsnetzes Abschnitte, wo Einbahnstraßen nicht für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.

Das führt zu empfindlichen Umwegen für Radfahrende, die in der Praxis oft nicht akzeptiert werden. Die Befahrung der Einbahnstraßen erfolgt dann illegal. Abschnitte mit Handlungsbedarf sind in Abbildung 28 dargestellt.



Abbildung 28: Einbahnstraßen mit Handlungsbedarf

Grundsätzlich soll der Radverkehr zur Vermeidung von Umwegen Einbahnstraßen in beiden Richtungen nutzen können, sofern Sicherheitsgründe nicht dagegensprechen. Insbesondere in Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30km/h sind Einbahnstraßen in der Regel für den Radverkehr freizugeben.

In Kapitel 8.6.1 ab Seite 87 sind Empfehlungen für die Anton-Schulte-Straße dargestellt. In Kapitel 8.6.2 ab Seite 89 für die Nordstraße.

8.6.1 Anton-Schulte-Straße

**Ausgangslage/Problemstellung**

Die Anton-Schulte-Straße ist eine Nebenroute. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h. Die Fahrbahnbreite beträgt neben den parkenden Fahrzeugen 3,00 Meter bis 3,50 Meter. Die Einbahnstraße erschließt die Martinschule und ist nicht für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben.

Zielsetzung

- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Anton-Schulte-Straße für den Radverkehr durch die Ergänzung der Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) und Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) in Gegenrichtung freizugeben.

In den Kreuzungsbereichen sollten ergänzend Piktogramme und Linienmarkierungen auf der Fahrbahn markiert werden, um die Sichtbarkeit beziehungsweise die Aufmerksamkeit für Radfahrende zu verbessern und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen. In den Einmündungsbereichen bestände dann auch ein Halt- und Parkverbot, was die Sichtbeziehungen an den Einmündungen verbessert.				
Kostenschätzung	3 000 Euro			
Fördermöglichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

8.6.2 Nordstraße



Nordstraße (Kreuzung Ostwall)

Nordstraße (Kreuzung Sternstraße)

Ausgangslage/Problemstellung

Die Nordstraße grenzt südlich an die Veloroute Beckum - Neubeckum und liegt auf der direkten Route zwischen Innenstadt und Bahnhof. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist 30 km/h. Die Fahrbahnbreite beträgt neben den parkenden Fahrzeugen mindestens 3,50 Meter. Die Einbahnstraße ist nicht für Radfahrende in Gegenrichtung freigegeben.

Zielsetzung

- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Nordstraße für den Radverkehr durch die Ergänzung der Zusatzzeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) und Zusatzzeichen 1000-32 (Radverkehr in Gegenrichtung zugelassen) in Gegenrichtung freizugeben.

In den Kreuzungsbereichen sollten ergänzend Piktogramme und Linienmarkierungen auf der Fahrbahn markiert werden, um die Sichtbarkeit beziehungsweise die Aufmerksamkeit für Radfahrende zu verbessern und somit die

Verkehrssicherheit zu erhöhen. In den Einmündungsbereichen bestände dann auch ein Halt- und Parkverbot, was die Sichtbeziehungen an den Einmündungen verbessert.

Umsetzungsempfehlung

Es wird empfohlen, die Nordstraße erst nach einer baulichen Umgestaltung des Knoten Alleestraße/Nordstraße/Sternstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung freizugeben. Im aktuellen baulichen Zustand besteht keine Möglichkeit für Radfahrende, den Knoten sicher zu queren. Es müsste dabei mindestens eine Signalisation für Radverkehr ergänzt werden.

Sofern diese bauliche Maßnahme erfolgt, sollte auch die Öffnung der Linnenstraße für Radfahrende in Gegenrichtung erfolgen. Es müsste dabei ebenfalls eine Signalisation für Radverkehr ergänzt werden, um eine sichere Einfädelung auf die Sternstraße zu gewährleisten.

Kosten-schätzung	3 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input checked="" type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	Stadt Beckum	

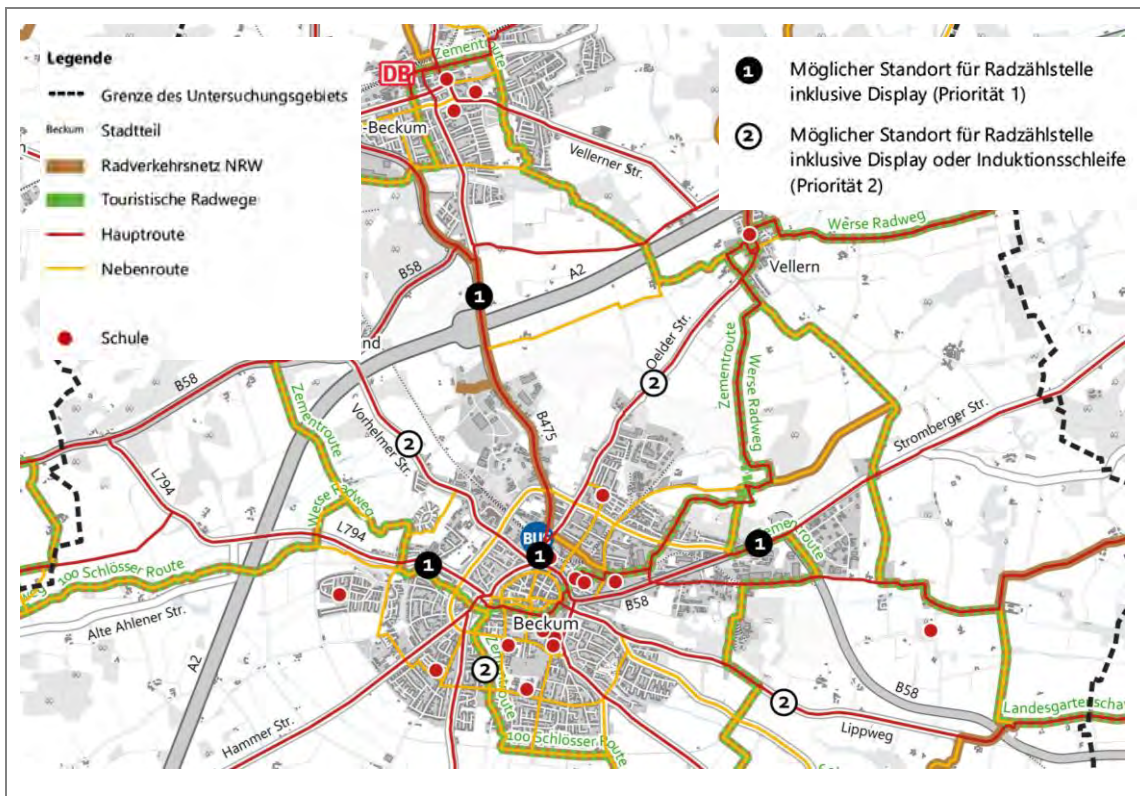
8.7 Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder

Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder sollten grundsätzlich und kontinuierlich im Alltagsbetrieb, in der Planung und der Umsetzung berücksichtigt werden. Sie sind nicht an konkrete Orte gebunden, sondern beziehen sich in der Regel auf das gesamte Untersuchungsgebiet.

8.7.1 Mobilitäts- und Digitalbeauftragte installieren

Ausgangslage/Problemstellung				
<p>Die Umsetzung von Maßnahmen in der Verkehrsplanung scheitert oft an (späten) Widerständen in der Bevölkerung. Bestehende Beteiligungsformate erreichen im Vorfeld nur bekannte Teilnehmerinnen und Teilnehmer.</p> <p>So können die vorausgegangenen Entscheidungsprozesse nicht nachvollzogen werden. Es kommt zu Unmut in Politik und Bevölkerung. Projekte können nicht mehr umgesetzt werden. Solche Prozesse entsprechen nicht den Anforderungen an einen verantwortlichen Umgang mit Ressourcen.</p>				
Zielsetzung				
- Radkultur etablieren und ausbauen				
Maßnahmenempfehlung				
<p>Es wird empfohlen, die Personalstelle: „Mobilitäts- und Digitalbeauftragte“ zu etablieren.</p> <p>Aufgabenstellung sollte darin liegen, geplante Maßnahmen, Prozesse und Entscheidungsfindungen in der Verkehrsplanung digital verständlich aufzubereiten und neben den gängigen Kanälen (Presse, Website) auch im Rahmen von Social-Media Kampagnen zu veröffentlichen. Zielkonflikte und Abwägungsprozesse können so frühzeitig und verständlich auch bei bisher unerreichten Bevölkerungsgruppen kommuniziert werden.</p> <p>Zielsetzung ist, die Umsetzungschancen von Maßnahmen und insgesamt die Effektivität der Planungsarbeit zu steigern.</p>				
Kosten-schätzung	Keine Angabe			
Fördermöglich-lichkeiten	Keine Angabe			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.7.2 Monitoring: Anlage von Radzählstellen



Ausgangslage/Problemstellung

Es bestehen keine dauerhaften Zählstellen zur Erfassung der Radverkehrsmengen im Untersuchungsgebiet. Diese Grundlagendaten zu Radverkehrszahlen besitzen aber eine hohe Bedeutung, um umgesetzte Maßnahmen evaluieren und zukünftige Maßnahmen priorisieren sowie die Diskussionen zur Sinnhaftigkeit von Maßnahmen für den Radverkehr objektiv gestalten zu können.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, feste Radzählstellen innerhalb des Radverkehrsnetzes zu installieren. An entscheidenden Punkten, die an Haupttrouten (und Velorouten) liegen, sollten Zählstellen mit sichtbaren Stelen aufgestellt werden. So könnten Verkehrsteilnehmer verschiedene Daten (tägliche und jährliche Radfahrende) direkt im Vorbeifahren ablesen. Denkbare Standorte sind:

- Neubeckumer Straße (Höhe Busbahnhof)
- Geißlerstraße (zwischen A 2 und Kreuzung Hauptstraße Neubeckum)
- Stromberger Straße (Ortsausgang, Höhe Phoenix Zementwerke)
- Ahlener Straße (Höhe Schlenkhoffs Weg)

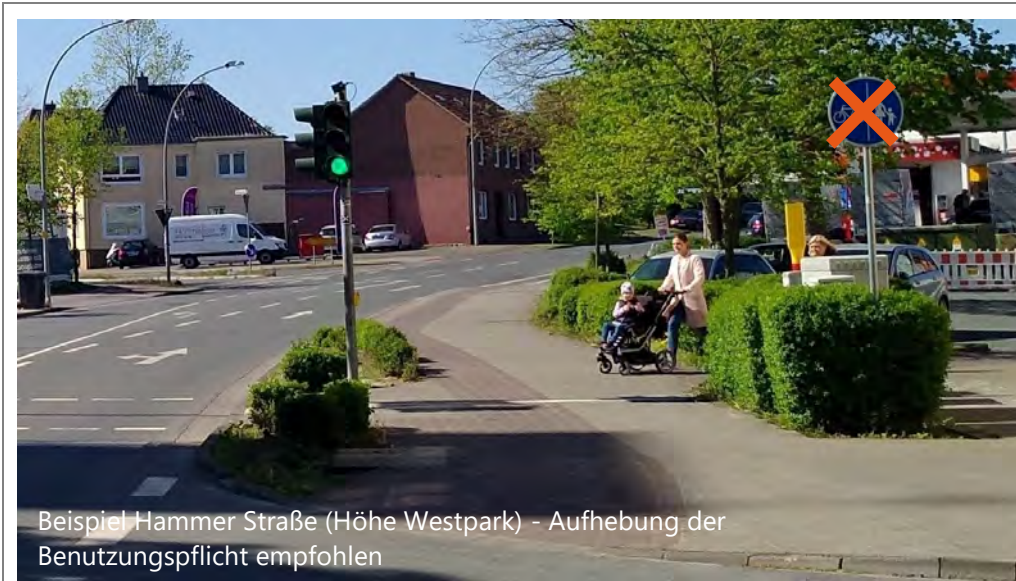
Um kontinuierliche Aussagen zur Nutzung des Netzes tätigen zu können wird zusätzlich empfohlen, an folgenden Stellen reine Zählstellen (ohne ablesbare Displays) zu installieren.

- Vorhelmer Straße (Ortsausgang Richtung Roland)
- Oelder Straße (Ortsausgang Richtung Vellern)
- Lippweg (Höhe Pflaumenallee)
- Zementroute (Höhe Südring in Beckum)

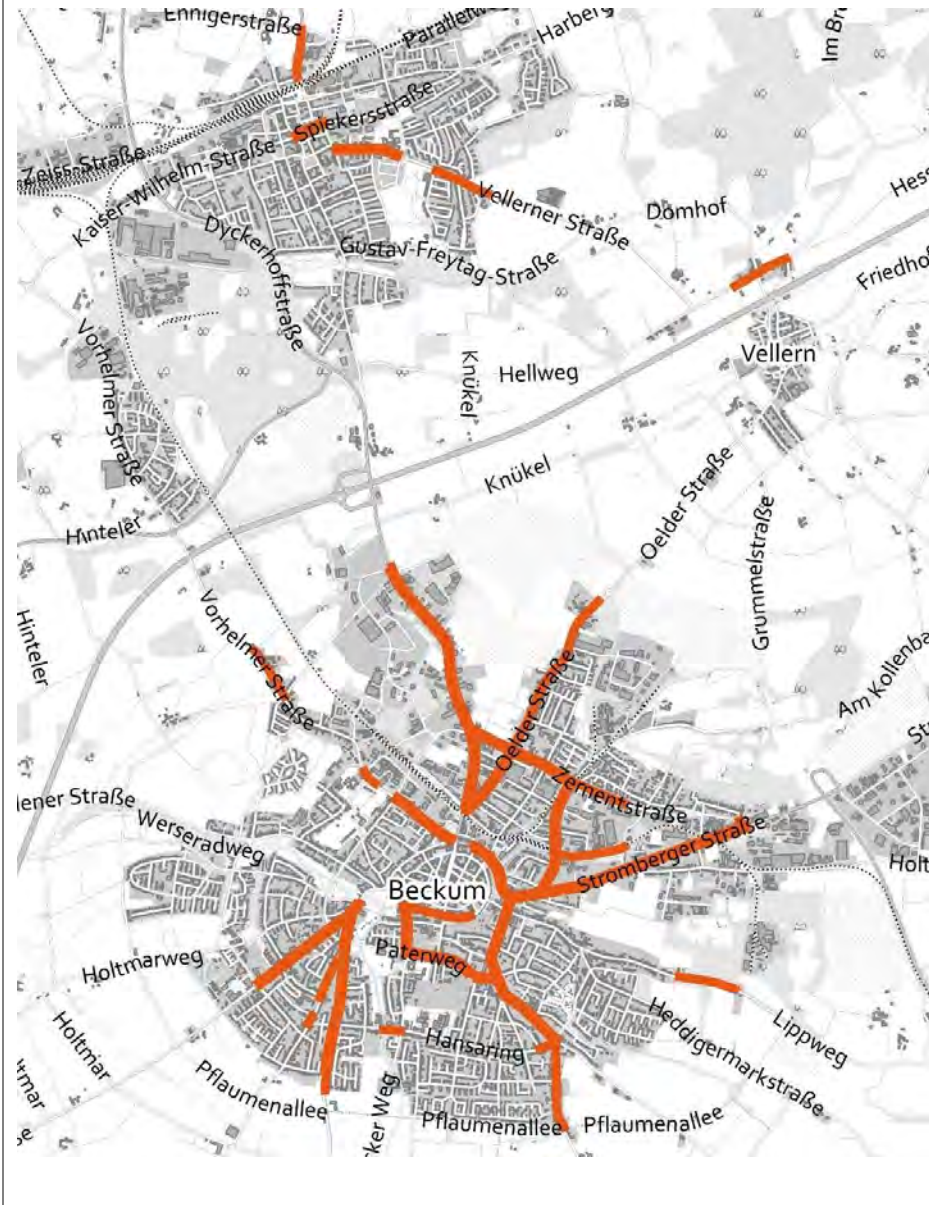
Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle Interessierten im Internet abrufbar sein. Je nach Bedarf sollte das Netz an Zählstellen perspektivisch ausgebaut werden.

Kosten-schätzung	Je Stele mit Display: 20 000 Euro Je Induktionsschleife: 4 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Kreis Warendorf, Stadt Beckum	

8.7.3 Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege



Beispiel Hammer Straße (Höhe Westpark) - Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen



Ausgangslage/Problemstellung

Die Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum ist im Untersuchungsgebiet nicht StVO-konform. Entweder entsprechen die Radwege nicht den Anforderungen an Breite und Gestaltung oder es besteht aufgrund besonderen örtlichen Verhältnisse keine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt.

Zielsetzung

- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr
- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, an sämtlichen Abschnitten, wo Radverkehr im Seitenraum geführt wird, und eine Benutzungspflicht besteht, diese aufzuheben. Entsprechenden Beschilderungen sollten entfernt werden. Sofern Bodenmarkierungen bestehen (rote Pflasterung) kann der Abschnitt als „anderer Radweg“ weiterhin freiwillig durch Radfahrende genutzt werden.

Perspektivisch wird allerdings eine Verlagerung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau empfohlen. Nach Sanierungen sollte keine Neuanlage von „anderen Radwegen“ erfolgen, um Zufußgehenden barrierefreie Bewegungsflächen zu gewährleisten. Für Radfahrende sollte dann eine entsprechende Infrastruktur auf Fahrbahnniveau angeboten werden.

An folgenden Abschnitten innerhalb des Radverkehrsnetzes wird die Aufhebung der Benutzungspflicht empfohlen:

- Alter Hammweg (Kapellenstraße – Mühlenweg)
- Alter Hammweg (Anton-Schulte-Straße – Prozessionsweg)
- Dalmerweg (Westwall – Paterweg)
- Ennigerloher Straße (Wiesenstraße – Ennigerstraße)
- Hansaring (Lübecker Straße – Lippborger Straße)
- K 23 – Dorfstraße (Elsterbergweg – An der Kirche)
- K 45 – Oelder Straße (Nordstraße – Ortsausgang Richtung Vellern)
- L 507 – Hammer Straße (Sachsenstraße – Werseweg)
- L 586 – Vorhelmer Straße (Zum Wasserturm – Ortsausgang Richtung Roland)
- L 586 – Vorhelmer Straße (Römerstraße – Nordstraße)
- L 822 – Mühlenweg (Hammer Straße – Sieverdingweg)
- L 882 – Spiekersstraße (Hauptstraße – Vellerner Straße)
- L 882 – Vellerner Straße (Friedrich-von-Bodelschwingh-Straße – Ortsausgang Richtung Vellern)

- L 882 – Vellerner Straße (Ortsdurchfahrt Vellern)
- Lippborger Straße (Sternstraße – Dechant-Schepers-Straße)
- Paterweg (Dalmerweg – Lipporger Straße)
- Südring (Freiherr-von-Stein-Straße – Göttfricker Weg)
- Südwall (Elisabethstraße – Südstraße)
- Windmühlenstraße (Stomberger Straße – Zementstraße)

Für folgende Abschnitte im Grenzbereich erscheint vor Aufhebung der Benutzungspflicht eine ergänzende Abstimmung sinnvoll:

- B 58 –Neubeckumer Straße (Nordstraße – Geißlerstraße)
- B 58 – Sternstraße (Antoniusstraße – Stromberger Straße)
- B 58 – Stromberger Straße (Sternstraße – Auf dem Tigge)
- Zementstraße (Neubeckumer Straße – Rheinische Straße)

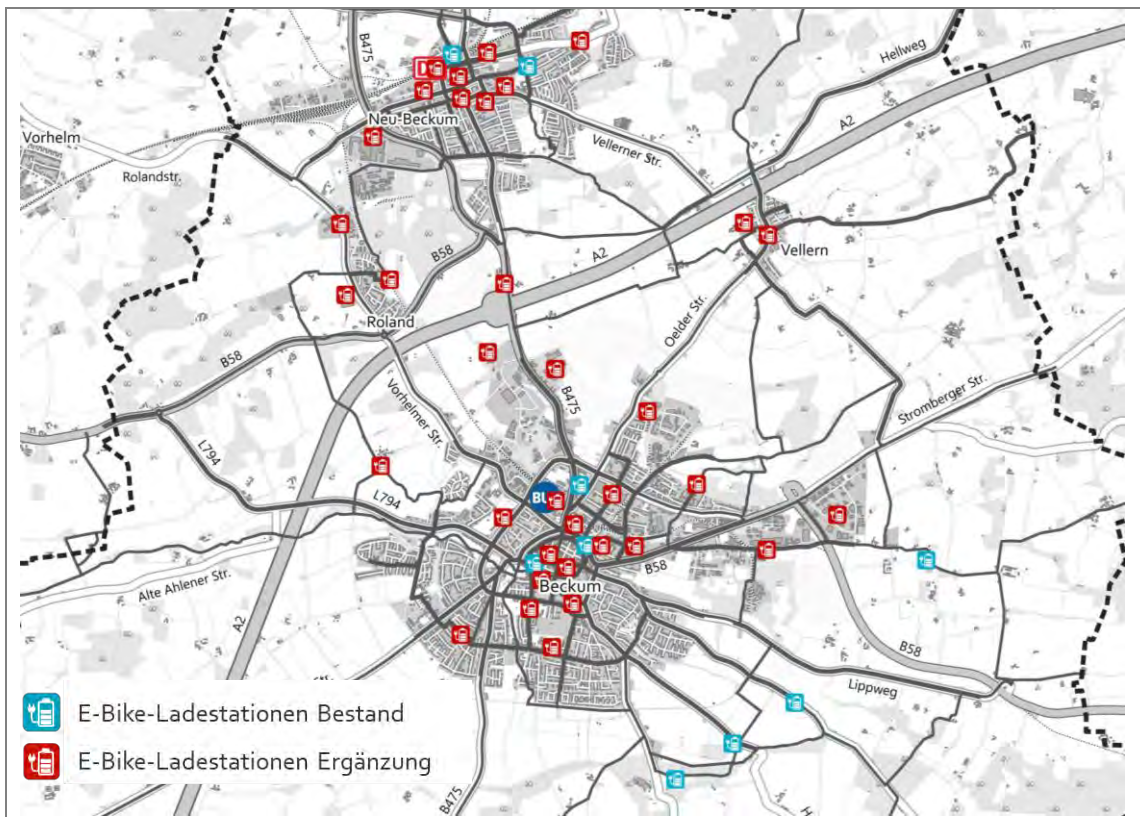
Sofern innerorts eine Benutzungspflicht auf weiteren gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen außerhalb des Radverkehrsnetzes besteht, sollten diese ebenfalls auf Aufhebung geprüft werden.

Kosten-schätzung	Keine Angaben			
Fördermög-lichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	Straßen.NRW, Stadt Beckum	

8.7.4 Kontrollen verstärken

Ausgangslage/Problemstellung				
Ohne Kontrolle sind sämtliche Regelungen nutzlos. Dabei kann die Sicherheit von Radfahrenden, insbesondere durch Regelverstöße des Kfz-Verkehrs, erheblich beeinträchtigt werden. Beispielsweise durch illegales Halten/Parken auf Radwegen oder unangemessene Geschwindigkeiten.				
Zielsetzung				
<ul style="list-style-type: none"> - Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen - Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden - Radkultur etablieren und ausbauen 				
Maßnahmenempfehlung				
Es wird empfohlen, Konsequente Kontrollen mit folgenden Schwerpunkten durchzuführen:				
<ul style="list-style-type: none"> - Falschparken (Schwerpunkte Parken auf Radwegen) - Geschwindigkeitsübertretungen und „Autoposen“ (Zuständigkeit Polizei) - Illegales Radfahren auf Gehwegen und in der Fußgängerzone (Zuständigkeit Polizei) 				
Kosten-schätzung	Keine Angaben			
Fördermög-lichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.7.5 Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen



Ausgangslage/Problemstellung

Die Zahl von E-Bikes (gemeint sind auch Pedelecs) steigt seit Jahren stetig an. In einigen Bereichen mit längeren Abstellauern fehlen öffentliche Lademöglichkeiten.

Zielsetzung

- Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad
- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, an Standorten mit längeren Abstellauern von E-Bikes (Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber, Innenstadtbereich, Schulen, Sportanlagen, Freizeitanlagen, Bahnhof, Busbahnhof, Krankenhaus, entlang touristischer Routen), sukzessive öffentliche E-Ladepunkte für Radfahrende zu installieren. Folgende Standorte sind denkbar. Diese sind teilweise auf privaten Flächen und Parkplätzen und müssen entsprechend in Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern entwickelt werden.

Potenzielle Standorte Vellern

- Sportplatz/Grundschule
- An der Kirche

Potenzielle Standorte Roland

- Parkplatz Rolandsee
- Sportplatz
- Berief Food/RVM Regionalverkehr Münsterland/Di Matteo Group Werk 2

Potenzielle Standorte Neubeckum

- Bahnhof, Rathaus, Hauptstraße (Innenstadt), Harbergstadion/Freibad
- Gesamtschule, Gymnasium
- Etex Germany Exteriors GmbH, Thyssenkrupp, Balcke-Dürr

Potenzielle Standorte Beckum

- Busbahnhof (im Fahrradparkhaus), Tutenbrocksee, Dyckerhoffsee, Kaufland/Baumarkt, Jahnstadion/Jahnhalle, Freibad/Hallenbad, Umfeld der Fußgängerzone, Aktivpark Phoenix
- Berufskolleg/Technikerschule, Gymnasium, Volkshochschule, Sekundarschule, Schulen Sonnenstraße
- St. Elisabeth Hospital
- Möllers Group/Christian Pfeiffer Maschinenfabrik, Knapheide, Gewerbegebiet auf dem Tigge, Beumer Maschinenfabrik
- Mitfahrerparkplatz A 2

Kosten-schätzung	Keine Angaben			
Fördermög-lichkeiten	Keine			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.7.6 Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln



Beispiel Erlangen, dezentrale Anlage von Fahrradbügeln auf Fahrbahnniveau anlegen

Ausgangslage/ Problemstellung

An vielen Einmündungen bestehen überdimensionierte Einmündungsbereiche. Das sorgt für weite Wege zur Querung der Bereiche für Zufußgehende und für schlechte Sichtbeziehungen. Zudem fehlt es im gesamten Gebiet an zielnahen und dezentralen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder.

Zielsetzung

- Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Radkultur etablieren und ausbauen

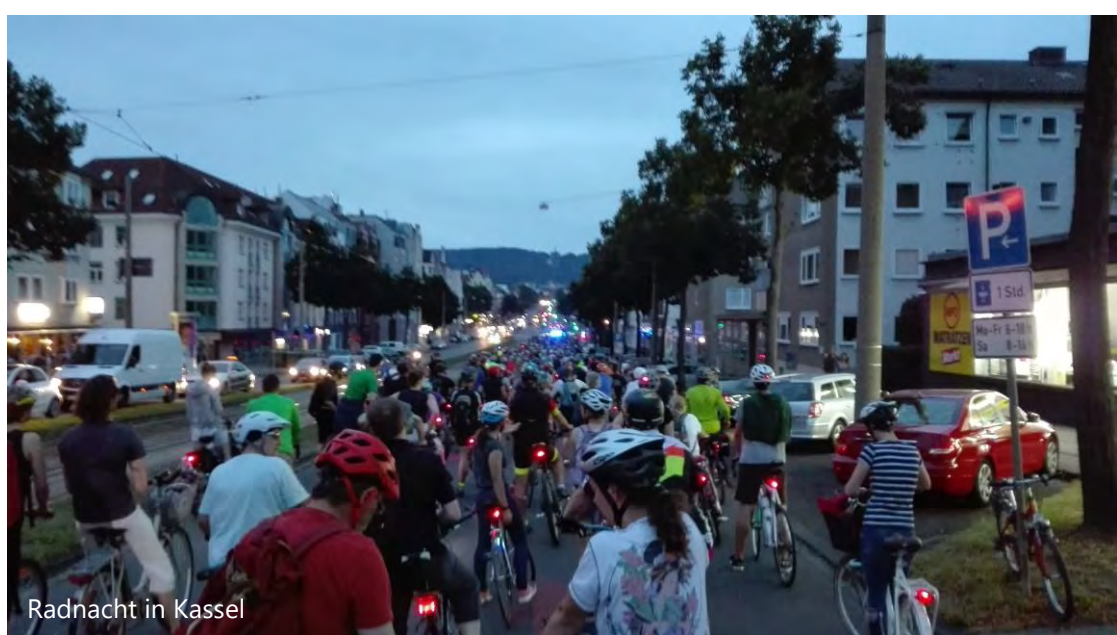
Maßnahmenempfehlung

Es wird empfohlen, die Gehwege an den Einmündungsbereichen soweit wie möglich vorzuziehen, um Sichtfelder zu verbessern und Barrierefreiheit zu gewährleisten. Kurzfristig können diese Bereiche markiert werden. Perspektivisch sollten Sie auch baulich hergestellt werden. Ergänzend sollten an sämtlichen Einmündungen direkt nach dem 5-Meter-Einmündungsbereich 3 bis 4 Fahrradbügel auf Fahrbahnniveau installiert werden, sofern dort geparkt werden darf.

Die Kombination der Maßnahmen sorgt für eine schnelle Steigerung der Radabstellplätze und gute Sichtfelder an den Einmündungsbereichen für Zufußgehende. Die Umsetzung der Maßnahmen sollte sukzessive erfolgen. Insbesondere bei Sanierungen sollte auf Umsetzung geachtet werden.

Kosten-schätzung	Je Einmündung 3 000 - 10 000 Euro			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.7.7 Öffentlichkeitsarbeit



Ausgangslage/Problemstellung

Maßnahmen der Mobilitätsplanung sollten in der Öffentlichkeit sowie der Kommunalpolitik kontinuierlich vorgestellt und transparent erklärt werden. Hier bedarf es kontinuierlicher Ansätze, um auch viel diskutierte Themen, wie zum Beispiel den Entfall von Parkplätzen zu Gunsten von Barrierefreiheit oder Radwegen, in die Umsetzung zu bekommen.

Zielsetzung

- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

Nachfolgend sind beispielhafte Aktionen vorgestellt, die nicht abschließend sind. Insgesamt sollte es immer darum gehen, das Thema Mobilität positiv zu besetzen, die neuen Möglichkeiten zu erklären und Entscheidungen transparent nachvollziehbar zu machen. Mögliche Partner für die Aktionen können zum Beispiel der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC), die Presse, der Landkreis, Tourismusverbände, Schulen, größere Arbeitgebende oder Fahrradhändler sein.

- Einweihung neuer Radinfrastruktur in Form von Straßenfesten mit medialer Begleitung
- Stadtradeln: Event, das sowohl neue Radfahrende generieren kann als auch mit dem (optionalen) eingeführten Tracking der Teilnehmenden einen Einblick in Fahrradhaupttrouten ermöglicht
- „StVO-Regelkunde“ zu ausgewählten Themen, zum Beispiel Radfahren auf Gehwegen, wo darf man parken, welche Rechte habe ich als Radfahrender...

<ul style="list-style-type: none"> - Mobilitätsfeste in regelmäßigen Intervallen in Kooperation mit beispielsweise dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC), dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD), Tourismusverband, Schulen und Fahrradhändlern ausrichten <ul style="list-style-type: none"> o Jährlicher Fahrradtag o Autofreier Sonntag o Radnacht o Tag des Fahrrads o BikeExpo (mit begleitendem Programm) - Gute Beispiele: Verwaltung legt zum Beispiel tägliche Termine zu Fuß, mit dem Rad oder dem ÖPNV zurück. Außerdem sollten öffentliche Gebäude von angemessener Radinfrastruktur erschlossen werden und qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen anbieten. 				
Kosten-schätzung	Keine Angabe			
Fördermög-lichkeiten	FöRi-Nah (NRW)			
Umsetzung	Kurzfristig: 1-2 Jahre <input type="checkbox"/>	Mittelfristig: 3-5 Jahre <input type="checkbox"/>	Langfristig: 6-10 Jahre <input type="checkbox"/>	Daueraufgabe <input checked="" type="checkbox"/>
Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>	Baulastträger	-	

8.8 Sonstige Maßnahmenempfehlungen

8.8.1 Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern

Um den Bewegungsradius von Radfahrenden zu erweitern, ist das Zusammenspiel von Fahrrad und ÖPNV sowie Sharing-Angeboten eine umweltfreundliche Kombination. Dazu bedarf es ansprechender Verknüpfungspunkte inklusive Serviceangebote (Mobilstationen), um nachhaltige Intermodalität zu fördern.

In Beckum haben sich insbesondere der Bahnhof in Neubeckum und der Busbahnhof in Beckum als potenzielle Mobilstationen herauskristallisiert. Die bestehende Infrastruktur deckt diesen Bedarf an beiden Standorten nicht ab.

Es wird empfohlen, den Bahnhof Neubeckum und den Busbahnhof in Beckum zu Mobilstationen weiterzuentwickeln, die sich durch ein modernes Corporate Design mit Wiedererkennungswert auszeichnen sollten.

Mindestens folgenden Bausteine sollten, neben der bestehenden Anbindung an Bahn und Bus, für den Bahnhof in Neubeckum geprüft werden:

- Überdachte Radabstellanlagen mit E-Ladestationen und Gepäckschließfächern. Auch die Anlage eines kleinen Fahrradparkhauses ist denkbar.
- Servicebereich für kleinere Reparaturen oder angrenzender Verkaufsraum, betrieben durch einen örtlichen Fahrradhändler.
- Angebot von Leifahrern.
- Angebot von Carsharing Fahrzeuge mit reservierten Stellplätzen.

Mindestens folgende Bausteine sollten zur Entwicklung der Fahrradabstellanlage am Busbahnhof in Beckum geprüft werden:

- Ergänzung einer Sicherung der bestehenden Abstellanlage (Videoüberwachung oder Schrankensystem).
- Angebot von Leifahrern.
- Angebot von Carsharing-Fahrzeugen mit reservierten Stellplätzen.

8.8.2 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

Die Fußgängerzone in Beckum ist für Radfahrende zwischen 20 und 8 Uhr freigegeben, außer Mittwoch und Samstag (Markttage). Im Rahmen der Projektbearbeitung wurden vereinzelt Radfahrende beobachtet, die die Fußgängerzone auch während den nicht freigegebenen Zeiten befahren haben. In diesem Zusammenhang wurden auch vereinzelt wild abgestellte Fahrräder vor allem im Umfeld des Marktplatzes beobachtet, welcher sich innerhalb der Fußgängerzone befindet. Im

Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde die bestehende Regelung jedoch nicht als Konflikt benannt.

Es wird empfohlen, die aktuelle Regelung beizubehalten. Es sollte regelmäßig beobachtet werden, ob es im Bereich der Fußgängerzone zukünftig zu vermehrten Konflikten kommt. Auf Beschwerden oder Unfälle in diesem Bereich sollte besondere Rücksicht genommen werden.

Entsprechend sollte auch die bestehende Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr regelmäßig kritisch geprüft und gegebenenfalls bestätigt werden. Mit der Errichtung von Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone (siehe Kapitel 8.3 ab Seite 71) wird die Zielsetzung verfolgt, die bestehenden Konflikte mit wild abgestellten Fahrrädern zu verringern.

8.8.3 Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr

Gehwege sollten Zufußgehenden und besonders Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder Behinderung eine sichere und ungestörte Bewegungsfläche bieten. Diese Anforderungen sind bei gemeinsamer Nutzung mit dem Radverkehr nicht mehr gewährleistet, da Radfahrende für seh- und hörbehinderte Menschen kaum wahrnehmbar sind, und diese sich dann auf den gemeinsamen Flächen unsicher fühlen. Auch Kinderspiel auf Gehwegen ist gefährlich, wenn dort schnelle Radfahrende verkehren. Diese Konflikte werden durch die Zunahme von E-Bikes perspektivisch erheblich verstärkt. Fußverkehr, als ein wesentlicher Baustein urbaner Mobilitätskultur, braucht Flächen, auf denen er sicher und angstfrei und ungehindert flanieren kann (vergleiche auch Planungsgrundlagen und Anforderungen ab Seite 18).

Generell sind auf Grundlage der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) folgende Straßen für die gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr ungeeignet:

- *mit intensiver Geschäftsnutzung*
- *mit einer überdurchschnittlichen hohen Benutzung durch besonders schutzbedürftige Fußgänger (zum Beispiel ältere Menschen, Behinderte, Kinder)*
- **im Zuge von Hauptverbindungen des Radverkehrs**
- *mit starkem Gefälle (> 3%)*
- *mit einer dichteren Folge von unmittelbar an (schmale) Gehwege angrenzenden Hauseingängen*
- *mit zahlreichen untergeordneten Knotenpunkts- und Grundstückszufahrten bei beengten Verhältnissen sowie*
- *mit stärker frequentierten Bus- oder Straßenbahnhaltestellen*

- mit nutzbaren Gehwegbreiten von weniger als 2,50 m.⁴⁴

Eine gemeinsame Führung von Zufußgehenden und dem Radverkehr ist unter diesen Aspekten zu vermeiden, da durch das Radverkehrsnetz die Hauptverbindungen des Radverkehrs definiert sind. Ausgenommen sind Kinder und Jugendliche, die bis zum vollendeten achten Lebensjahr auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr fahren dürfen. Dabei ist auch einer Begleitperson erlaubt, den Gehweg zu nutzen.

Abseits des Radverkehrsnetzes sollten folgende Grundsätze umgesetzt werden, um die gewünschten Qualitätsstandards des Radverkehrs zu erfüllen, ohne die Anforderungen von Zufußgehenden zu beschneiden:

- Die Führung des Radverkehrs auf Fahrbahnniveau sollte stets angestrebt werden. Eine gemeinsame Führung von Zufußgehenden und Radfahrenden sollte möglichst vermieden werden.
- Falls die gemeinsame Führung im Seitenraum dennoch vorgesehen ist, sollte die Anlage von „getrennten Geh- und Radwegen“ (Zeichen 241 StVO) bevorzugt werden. Hier sind neben den baulichen Anforderungen für den Radverkehr auch eine bauliche Trennung zum Gehweg durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen zu beachten.
- Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ (Z 239 StVO und Zusatzzeichen 1022-10 StVO) gewählt werden, da die Radfahrenden dort nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren dürfen, dem Fußverkehr Vorrang einräumen und gegebenenfalls warten müssen.
- Eine Radwegebenutzungspflicht nach Z 240 StVO (gemeinsamer Geh- und Radweg) sollte innerorts nicht zur Anwendung kommen.

8.8.4 Anlage von Fahrradstraßen

Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen jederzeit nebeneinander fahren. Anderer Fahrzeugverkehr ist ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zuzulassen. In der Regel geschieht dies über die Zusatzzeichen 1020–1030 (Anlieger frei) oder einer Verschmelzung aus den Zusatzzeichen 1022-12 und 1024-10 (Kfz frei). Sämtliche Fahrzeuge dürfen nicht schneller als Tempo 30 km/h fahren.⁴⁵

⁴⁴ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, Seite 13

⁴⁵ Vergleiche Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, Seite 60

Fahrradstraßen sollten mit Bodenmarkierung sowie eine Randmarkierung zu ruhendem Verkehr versehen werden, um die Sichtbarkeit im Straßennetz zu erhöhen. Sie können sowohl innerorts als auch außerorts ausgewiesen werden und an Knotenpunkten bevorrechtigt werden (anstatt von „Rechts-vor-Links“). Seit April 2020 können auch Fahrradzonen angeordnet werden.⁴⁶

In der Praxis sind die Unterschiede der Fahrradstraße/-zone zur Tempo 30 Zone für sämtliche Verkehrsteilnehmer gering. Zumal nach der aktuellen Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) Radfahrende zu zweit nebeneinander fahren dürfen, wenn sie die anderen Verkehrsteilnehmer dadurch nicht behindern.⁴⁷ Besonders in Wohn- und Nebenstraßen dürfte das in der Praxis eher selten vorkommen.

Mit der Einführung von Fahrradstraßen kann dem Radverkehr dennoch ein höherer Stellenwert und Aufmerksamkeit im Alltagsverkehr eingeräumt werden. Allerdings sind Fahrradstraßen nur dann sinnvoll, wenn sie auch von einer gewissen Anzahl Alltagsverkehr täglich genutzt werden. Ansonsten erscheinen die erforderlichen Markierungs- und Umbaumaßnahmen überflüssig. Die Maßnahme wird dann gegebenenfalls auch von der Bevölkerung nicht akzeptiert.

Auf dieser Grundlage wird zum augenblicklichen Zeitpunkt, mit Ausnahme der Eichendorffstraße, die Teil einer Veloroute ist, eher nicht zur Einrichtung von Fahrradstraßen in Beckum geraten. Sofern sich der Anteil des Radverkehrs zukünftig weiter steigert, können relevante Verbindungen erneut geprüft werden.

Auf Grundlage der Netzkonzeption sind perspektivisch folgende Abschnitte innerhalb des Radverkehrsnetzes denkbar, um als Fahrradstraße ausgewiesen zu werden.

1. Südstraße/Clemens-August-Straße (als Umfahrung der Innenstadt)
2. Everkeweg
3. Wilhelmstraße

⁴⁶ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I Seite 814)

⁴⁷ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 20. April 2020 (BGBl. I Seite 814) - §2 Straßenbenutzung durch Fahrzeuge, Absatz 4

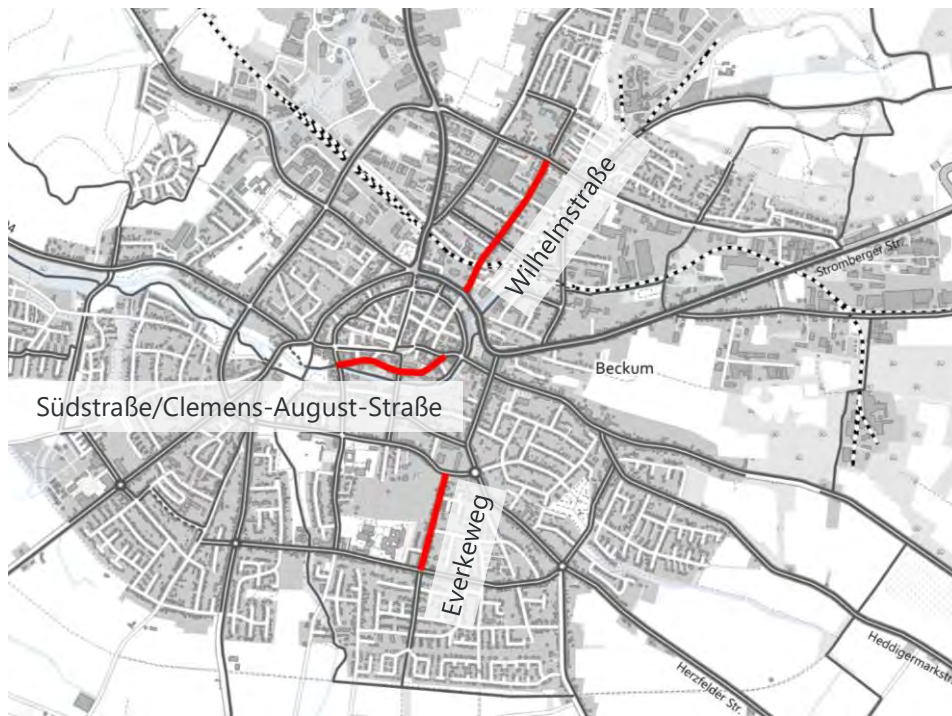


Abbildung 29: Potenzielle Fahrradstraßen

8.8.5 Straßenräume mit perspektivischem Transformationsbedarf

Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen viele Straßen, mit Führung im Seitenraum auf zu schmalen Radwegen. Durch die fehlenden Breiten entstehen zusammen mit schlechten Sichtbeziehungen vielfältige Konflikte der Radfahrenden mit dem Kfz-Verkehr und Fußgängern.

Teilweise fehlt Infrastruktur für den Radverkehr auch gänzlich, obwohl diese aufgrund der Belastung durch Kfz-Verkehr angemessen ist.

Aufgrund der bestehenden Straßenquerschnitte und einem grundsätzlich guten Fahrbahnzustand sind in einigen Abschnitten keine kurzfristigen Lösungen umsetzbar. Bis zur nächsten grundhaften Sanierung können dort noch Jahrzehnte vergehen.

- Hammer Straße (Westpark bis Kreisverkehr)
- Alter Hammweg (Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)
- Mühlenweg (Hammer Straße bis Ortsausgang)
- Dalmerweg (Südstraße bis Paterweg)
- Paterweg (Dalmerweg bis Kreisverkehr Lippborger Straße)
- Lippborger Straße (Stromberger Straße bis Dechant-Schepers-Straße)
- Sternstraße (Linnenstraße bis Stromberger Straße)
- Windmühlenstraße
- Zementstraße (Neubeckumer Straße bis Windmühlenstraße)

- Neubeckum: Spiekersstraße (Hauptstraße bis Vellerner Straße)
- Neubeckum: Vellerner Straße (Friedrich-von-Bodelschwingh-Straße bis Thomas-Mann-Straße)
- Südring/Hansaring (Kreisverkehr Mühlenweg bis Kreisverkehr Lippborger Straße)
- Dalmerweg (Paterweg bis Hansaring/Südring)
- Konrad-Adenauer-Ring (Werseweg bis Münsterweg)
- Alleestraße/Sternstraße (Weststraße bis Linnenstraße)
- Zementstraße (einseitig von Vorhelmer Straße bis Neubeckumer Straße)

Für die genannten Abschnitte wird empfohlen, bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen angemessene Radinfrastruktur auf Fahrbahnniveau zu berücksichtigen. Gegebenenfalls muss auf die Anlage von Parkplätzen verzichtet werden, um neben angemessener Radinfrastruktur auch barrierefreie Gehwege zu gewährleisten.

Als Übergangslösung sollte für die genannten Bereiche die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden, sofern/sobald dies rechtlich umsetzbar ist. Dies würde die Sicherheit und den Komfort für Radfahrende steigern, bis bauliche Maßnahmen umgesetzt sind.

8.8.6 Einfärbung von Radinfrastruktur und Design der Velorouten

Ein Großteil der Unfälle mit Radfahrenden geschieht in Bereichen von Einmündungen und Kreuzungen. Innerhalb des Radverkehrsnetzes bestehen einige Stellen, an denen Fahrradinfrastuktur an Einmündungen nicht ausreichend gekennzeichnet ist (zum Beispiel mittels Rotfärbung) oder diese abgenutzt ist.

Zur besseren Sichtbarkeit der Infrastruktur von Radfahrenden wird empfohlen, die Radverkehrsinfrastruktur mindestens an Einmündungen und Kreuzungen (Furten) flächig und farbig zu markieren (siehe beispielhaft Abbildung 30).



Abbildung 30: Good-Practice Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße Kassel

Besonderer Gestaltungsbedarf besteht an den Velorouten. Diese sollten nicht nur den Ansprüchen an komfortable und sichere Radinfrastruktur genügen, sondern zusätzlich durch optischen Präsenz (als Werbeträger im Stadtbild) zur Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur beitragen. Die Stadt Göttingen hat dazu einen eRad-schnellweg farblich gekennzeichnet. Eine ähnliche Gestaltung wird auch für die Velorouten in Beckum empfohlen.



Abbildung 31: Good-Practice-Beispiel: Optische Gestaltung des eRadschnellweges Göttingen

8.8.7 Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen „ARAS“

Das direkte Linksabbiegen ist wichtiger Bestandteil für schnelles und komfortables Radfahren in der Stadt. In Beckum ist direktes Linksabbiegen derzeit in der Regel nur im Mischverkehr möglich.

Es wird empfohlen, Radfahrenden an sämtlichen Knotenpunkten innerhalb des Radverkehrsnetzes die komfortable Möglichkeit zum direkten Linksabbiegen einzuräumen. Dazu sollte an sämtlichen „Armen“ von lichtsignalgeregelten Knoten innerhalb des Radverkehrsnetzes aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) markiert werden (vgl. Abbildung 32 auf Seite 110).



Abbildung 32: Good-Practice-Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße Kassel

8.8.8 Qualitätssicherung

Wichtig ist die Sicherstellung der Qualität der Radverkehrsanlagen. Dies beginnt bei der Planung und muss bis zum Betrieb durchgehend gewährleistet werden.

- Bei sämtlichen Planungen und Baumaßnahmen müssen die Anforderungen des Radverkehrs sowie Stand von Wissenschaft und Technik bezüglich der Infrastruktur (siehe Kapitel Planungsgrundlagen und Anforderungen ab Seite 15) fortlaufend überprüft und berücksichtigt werden.
- 2-jährlich: Befahrung des Radwegenetzes und Prüfung auf Umsetzung vorgesehener Maßnahmen, Wegweisung und schadhafte Wege.
- 2-jährlich: Evaluierung des Umsetzungsstandes des Radverkehrskonzeptes und Veröffentlichung eines Kurzberichtes.
- Dauerhaft: Kurzfristige Reaktion bezüglich der Kenntnis von Beeinträchtigungen innerhalb des Radverkehrsnetzes. Dazu gehört zum Beispiel die Beseitigung von Scherben, die Durchführung beziehungsweise Anordnung von Grünschnitten oder konkrete Absprachen mit Akteurinnen und Akteuren, um das wiederkehrende Abstellen von Mülltonnen auf Radinfrastruktur zu verhindern.

8.8.9 Grünpfeilregelung für Radfahrende

Bereits im Jahr 2019 wurde durch die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Zusammenarbeit mit verschiedenen Kommunen ein Pilotversuch gestartet, um zu untersuchen, ob es unter Aspekten der Verkehrssicherheit sinnvoll ist, die Grünpfeilregelung in ausgewählten Fällen auf den Radverkehr zu beschränken.⁴⁸

Die Ergebnisse wurden für das Jahr 2020 angekündigt, sind aber bis zum September 2021 noch nicht veröffentlicht.

Im Rahmen der 54. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (am 28.04.2020 in Kraft getreten) wurde dann unter anderem der Grünpfeil ausschließlich für Radfahrende eingeführt. Auf der Website des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) heißt es dazu:

Die bestehende Grünpfeilregelung wurde auch auf Radfahrende ausgedehnt, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Außerdem wurde ein gesonderter Grünpfeil, der allein für Radfahrer gilt, eingeführt.⁴⁹

Mit Stand September 2021 besteht allerdings noch keine Fassung der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO), wo die Einsatzkriterien und sonstige Anwendungshinweise zur Grünpfeilregelung für Radfahrende beschrieben sind.

Neben den rechtlichen Unklarheiten ergeben sich auch fachliche Bedenken, mit Blick auf zu erwartende Konflikte mit Zufußgehenden. Insbesondere für Blinde und sehbehinderte Zufußgehende können bei Rot abbiegende Radfahrende für erhebliche Irritationen sorgen, da diese bei Fußgängergrün nicht mit kreuzenden Radfahrenden rechnen.

Zusammenfassend wird, aufgrund genannter Punkte, von der Verwendung der Grünpfeilregelung für Radfahrende in Beckum abgeraten, bis eine wissenschaftliche Bewertung und Rechtssicherheit vorliegt.

⁴⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt); Grünpfeil nur für Radfahrer?
https://www.bast.de/BASt_2017/DE/Presse/Mitteilungen/2019/01-2019.html?nn=1497062 [Zugriff: 29.09.2021]

⁴⁹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Neuerungen im Radverkehr.
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Radverkehr/neuerungen-radverkehr-treten-in-kraft.html> [Zugriff: 29.09.2021]

8.8.10 RRX Westfalenradweg (Arbeitsname) durch Neubeckum

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurde der Vorschlag eingebracht, einen Radweg „Arbeitsname: RRX Westfalenradweg“ entlang der Eisenbahnstrecke von Hamm nach Gütersloh und (eventuell bis Bielefeld) einzurichten, in Anlehnung an den Radschnellweg Ruhr (siehe Abbildung 33).



Abbildung 33: Möglicher Streckenverlauf „RRX Westfalenradweg“ im Untersuchungsgebiet

Dabei sollen die bestehenden Wege an der Eisenbahnstrecke genutzt und gegebenenfalls ertüchtigt und einheitlich beschildert werden.

Im Stadtgebiet von Beckum könnte der Radweg durch Neubeckum von West nach Ost über den Wirtschaftsweg Im Austenfeld, Lourenkamp, Carl-Zeiss-Straße, Hubertusstraße, Wiesenstraße, Ennigerloher Straße, Harbergstraße, Parallelweg und weiter über einen Wirtschaftsweg entlang der Bahnschienen geführt werden.

Dabei befinden sich die vorgeschlagenen Wege westlich des Bahnhofs Neubeckum bereits im Radverkehrsnetz. Es ist bereits bekannt, dass der Weg Im Austenfeld aufgrund seines baulichen Zustandes für den Radverkehr zurzeit nur eingeschränkt nutzbar ist.

Es wird empfohlen, die Idee mit den relevanten Kommunen und Akteuren (unter anderem Straßen.NRW, Schienenverkehrsbetriebe und Touristik) abzustimmen und gegebenenfalls den Umsetzungsprozess zu starten.

Konkrete Trassenführung, Ausbaustandards und Maßnahmenempfehlungen sollten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geklärt werden.

8.8.11 Mitgliedschaft in der AGFS

Durch eine Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (AGFS) ist es möglich, auf besondere Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen, ein Netzwerk für Wissens- und Erfahrungsaustausch, sowie Materialien der AGFS zurückzugreifen und diese auch mitzugestalten. Die Stadt Beckum ist noch kein Mitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS).

Es wird empfohlen, den Beitritt anzustreben und entsprechende Schritte einzuleiten.

Den ersten Schritt zum Beitritt einer Mitgliedschaft stellt nach der Ausfüllung des Aufnahmeantrags eine Überprüfung dar, ob die Stadt Beckum die wesentlichen Aufnahmekriterien erfüllt. Diese sind auf der Website der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (AGFS) veröffentlicht.⁵⁰ Dazu gehören beispielsweise Punkte aus den Kategorien:

- Kommunalpolitische Zielsetzungen
- Stadt- und Verkehrsplanerische Schwerpunkte
- Prioritäten in der Umsetzung
- Nahmobilitätsfreundliche Infrastruktur
- Nahmobilitätsfreundliche Straßenverkehrsbehörde
- Service für Fuß- und Radverkehr
- Kommunikation und Information

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Städte (AGFS) schreibt hierzu: „Diese Aufnahmekriterien müssen nicht alle vollständig erfüllt sein, es sollte jedoch klar erkennbar sein, dass die Kommune auf dem richtigen Weg ist.“⁵¹

Auch wenn aus Radverkehrssicht bei einigen Kriterien noch Verbesserungsbedarf besteht, sind bereits viele Voraussetzungen erfüllt. Das Ziel, den Radverkehr besonders zu fördern, ist erkennbar.

Die Erstellung dieses Radverkehrskonzeptes (inklusive eines möglichen politischen Beschlusses und der zeitnahen Umsetzung von Leitmaßnahmen) sind in dieser Hinsicht sicherlich hilfreich. Auch der bereits beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2030 und das Radverkehrskonzept Landkreis Warendorf zielen in diese Richtung.

⁵⁰ AGFS; Hinweise für den Antrag auf Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.. Seite 3 https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/agfs-partner/Mitglied-werden/Finalentwurf_2020-11-Hinweise-Aufnahme.pdf [Zugriff: 18.03.2021]

⁵¹ Ebenda

8.8.12 Politische Verstetigung und Budgetierung

Um die Förderung des Radverkehrs langfristig und nachhaltig zu implementieren, ist der politische Beschluss des Radverkehrskonzeptes ein erster Schritt. Es wird empfohlen, zudem ein jährliches Budget zu beschließen und möglichst langfristig festzulegen, um die Umsetzung des Konzeptes zu gewährleisten.

Auf Grundlage der Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 wird empfohlen, mit einem jährlichen Budget von 30 Euro je Einwohnerin und Einwohner zu kalkulieren.⁵² Für Beckum würde das ein jährliches Budget von 1 100 000 Euro bedeuten.

⁵² Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021, Seite 25

9 Fördermöglichkeiten (Auswahl)

9.1 Bundesmittel

Nationale Klimaschutzinitiative (NKI)⁵³

Die Nationale Klimaschutzinitiative bietet vielfältige Möglichkeiten, zur Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen. Dazu gehören Maßnahmen im Rad- und Fußverkehr. Fördermöglichkeiten bestehen über:

- Kommunalrichtlinie (Fördersatz je nach Vorhaben 30 bis 65 Prozent, bis zu 90 Prozent bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung bis Ende 2021 durch Corona-Konjunkturpaket um 10 Prozent))
- Regionale Maßnahmen mit Modellcharakter (Klimaschutz durch Radverkehr) (Fördersatz bis zu 75 Prozent (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5 Prozent, bei finanzschwachen Kommunen auf bis zu 100 Prozent))
- Investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (Fördersatz bis zu 70 Prozent, bis zu 90 Prozent bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5 Prozent))

Sonderprogramm „Stadt und Land“⁵⁴

Gefördert werden investive Maßnahmen in die Radverkehrsinfrastruktur. (Fördersatz bis zu 75 Prozent, bis zu 90 Prozent bei finanzschwachen Kommunen Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 auf bis zu 80 Prozent)

Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland⁵⁵

Gefördert werden unter anderem investive Maßnahmen, die die nachhaltige Mobilität durch Radverkehr sichern. (Fördersatz bis zu 75 Prozent, bis zu 90 Prozent bei finanzschwachen Kommunen (Anhebung durch Corona-Konjunkturpaket bis Ende 2021 um je 5 Prozent, bei finanzschwachen Kommunen auf bis zu 100 Prozent)).

⁵³ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit; Nationale Klimaschutzinitiative. <https://www.klimaschutz.de/die-nationale-klimaschutzinitiative> [Zugriff 22.04.2021]

⁵⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“; https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/verwaltungsvereinbarung-sonderprogramm-stadt-und-land.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff 22.04.2021]

⁵⁵ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur; Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland. https://www.bag.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Foerderrichtlinie_Rad_investiv.pdf?__blob=publicationFile [Zugriff: 22.04.2021]

9.2 Landesmittel (Land Nordrhein-Westfalen)

FöRi-Nah - Förderung der Nahmobilität⁵⁶

Im Rahmen der Nahmobilitätsförderung Nordrhein-Westfalen (NRW) können vielfältige Maßnahmen für die Nahmobilität gefördert werden (Fördersatz bis zu 80 Prozent).

progres.nrw Programmbereich Klimaschutz und Anpassung in Kommunen⁵⁷

Mit dem Programm progres.nrw werden investive und nicht investive Vorhaben des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel in nordrhein-westfälischen Kommunen gefördert. Hierzu gehören investive Vorhaben, die einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen zur Folge haben (Fördersatz bis zu 80 Prozent).

FöRi-MM - Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements⁵⁸

Mit der Richtlinie werden Vorhaben gefördert, die zu einer stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen und neue Mobilitätsoptionen schaffen.

Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau⁵⁹

Gefördert werden können Radverkehrsanlagen innerorts in Hauptverkehrsstraßen, sowie Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen außerorts. Dies muss im Zusammenhang mit dem Aus- und Umbau verkehrswichtiger Straßen geschehen. (Fördersatz bis zu 80 Prozent)

⁵⁶ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW; Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah.
https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=28965&val=28965&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0 [Zugriff: 23.04.2021]

⁵⁷ Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; progres.nrw – Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/progres-nrw-programm-rationelle-energieverwendung.html> [Zugriff: 22.04.2021]

⁵⁸ Ministeriums für Verkehr: Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM); http://www.brd.nrw.de/verkehr/strassenverkehr/pdf/foerderangelegenheiten_FoerRi-MM_Richtlinie.pdf [Zugriff: 20.05.2021]

⁵⁹ Ministerium für Verkehr NRW; Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus.
https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=41846&menu=0&sg=0&aufgehoben=N&keyword=F%F6rderrichtlinien%20kommunaler%20Stra%DFenbau#det0 [Zugriff: 23.04.2021]

10 Zusammenfassung und Ausblick

Der Radverkehrsanteil soll aufgrund seiner positiven Eigenschaften auf Stadt und Menschen in Beckum erheblich gesteigert werden. Insbesondere durch Verlagerung von Fahrten mit dem Pkw auf das Fahrrad. Durch die kompakte Struktur mit den nah angrenzenden Stadtteilen Neubeckum, Roland und Vellern bestehen gute Voraussetzungen, diese Zielsetzung auch zu erreichen. Insbesondere mit Blick auf die steigende Bedeutung der E-Mobilität im Radverkehr.

Hierzu müssen allerdings kontinuierlich Defizite abgebaut und die Qualität der Radinfrastruktur entwickelt werden. Als Grundlage zukünftiger Planungen und Umsetzung von Maßnahmen sollten die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens aufgestellten Zielsetzungen immer wieder herangezogen werden.

Die Strategien und Handlungsfelder aus dem Konzept stellen dabei einen Handlungsrahmen für die nächsten fünfzehn Jahre dar, um Beckum hinsichtlich der Anforderungen von Radverkehrsmobilität zukunftsfähig gestalten.

Im Projektverlauf wurde deutlich, dass nicht immer die teuersten und aufwendigsten Projekte die größte Wirkung entfalten müssen. Sondern dass insbesondere kurzfristig umsetzbare und kostengünstige Lösungen zielführend sein können.

Für den Umsetzungsprozess empfiehlt es sich daher, kurzfristig umsetzbare Maßnahmen mit hohem erwartetem Nutzen und großer Öffentlichkeitswirkung (hohe Sichtbarkeit) in den Fokus zu nehmen. Parallel bietet sich an, Maßnahmen anzustoßen, die Mittel- bis langfristig umgesetzt werden sollen.

In Tabelle 6 sind Maßnahmen zusammengefasst, deren Umsetzung mit einer hohen Priorität eingeordnet werden und wo eine möglichst zeitnahe Umsetzung empfohlen wird. Die Auflistung in der Tabelle entspricht dem zeitlichen Umsetzungshorizont von kurzfristig nach langfristig.

Maßnahme	Kapitel/Seite	Umsetzungshorizont	Kostenschätzung (in Euro)
Umgestaltung der Neubeckumer Straße und der Ahlener Straße	Kapitel 8.1.1 ab Seite 54	Kurzfristig: 1-2 Jahre	70 000 - 250000
Umgestaltung der Hammer Straße	Kapitel 8.1.2 ab Seite 57	Kurzfristig: 1-2 Jahre	35 000 - 100 000
Anlage einer überdachten Radabstellanlage im Umfeld der Fußgängerzone in der Oststraße	Kapitel 8.3.1 ab Seite 72	Kurzfristig: 1-2 Jahre	15 000 - 80 000

Maßnahme	Kapitel/Seite	Umsetzungs- horizont	Kosten- schätzung (in Euro)
Aufhebung der Benutzungspflicht	Kapitel 8.7.3 ab Seite 94	Kurzfristig: 1-2 Jahre	Keine Angaben
Öffnung der Einbahnstraße Anton-Schulte-Straße in Gegenrichtung für den Radverkehr	Kapitel 8.6.1 ab Seite 87	Kurzfristig: 1-2 Jahre	3 000
Einrichtung einer Fahrradstraße in der Eichendorffstraße in Verbindung mit der Anlage eines Schutzstreifens in der Bahnhofstraße in Neubeckum	Kapitel 8.2.1 ab Seite 61	Kurzfristig: 3-5 Jahre	60 000
Anlage von Radzählstellen mit Stelen an den Standorten: <ul style="list-style-type: none"> - Neubeckumer Straße (Höhe Busbahnhof) - Geißlerstraße (zwischen A 2 und Kreuzung Hauptstraße Neubeckum) - Stromberger Straße (Ortsausgang, Höhe Phoenix Zementwerke) - Ahlener Straße (Höhe Schlenkhoffs Weg) 	Kapitel 8.7.2 ab Seite 92	Mittelfristig: 3-5 Jahre	80 000
Lückenschlüsse an Außerortsstraßen in folgender Reihenfolge: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ahlener Straße (L 794) 2. Lippweg 3. Herzfelder Straße 4. Mühlenweg (L 822) 	Kapitel 8.4.1 ab Seite 75	Mittel- bis- Langfristig: 3-10 Jahre	60 000/ 100 Meter (inklusive Flächen- kauf)

Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen mit hoher Priorität

Parallel sollten kleinere Sofortmaßnahmen umgesetzt werden. Dazu gehört der Versatz von Pollern oder die Anlage von Querungsanlagen, die keiner größeren Vorlaufzeiten und Planungen bedürfen (vgl. Kapitel 8.5.1 bis 8.5.4 ab Seite 79).

Begleitend sollte die Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr weiter optimiert werden. Insbesondere eine Veröffentlichung des empfohlenen Kurzberichts zum Umsetzungsfortschritt kann Transparenz schaffen.

Wichtig erscheint bei aller Planung und guter Absicht, dass die kommunale Politik den Mut aufbringt, Straßenräume nicht als reine Verkehrsstrassen, sondern als öffentliche Räume neu zu denken und die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs auf den Weg zu bringen. Durch vielfältige Fördermöglichkeiten auf Landes- und Bundesebene wird diese Herangehensweise bereits finanziell und durch den bundesweiten Radverkehrsplan 3.0 auch strategisch unterstützt.

11 Kartenverzeichnis

Karte 1: Untersuchungsgebiet mit touristischen Radwegen und Radverkehrsnetz NRW (Gesamtgebiet)

Karte 2: Unfallkarte (Beckum)

Karte 3: Unfallkarte (Neubeckum, Roland, Vellern)

Karte 4: Wunschliniennetz und Zielorte (Gesamtgebiet)

Karte 5: Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

Karte 6: Belastungsbereiche nach ERA (Beckum)

Karte 7: Belastungsbereiche nach ERA (Neubeckum, Roland, Vellern)

Karte 8: Führungsformen (Beckum)

Karte 9: Führungsformen (Neubeckum, Roland, Vellern)

Karte 10: Radverkehrsinfrastruktur - Service (Gesamtgebiet)

Karte 11: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

Karte 12: Räumlich verortbare Leitmaßnahmen (Gesamtgebiet)

12 Literaturverzeichnis

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club - ADFC; Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen - Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit - Technische Richtlinie TR6102-0911

Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) Vom 26. Januar 2001 In der Fassung vom 22. Mai 2017 (BAnz AT 29.05.2017 B8)

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2021

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen (EFA). Köln 2002

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Hinweise zum Fahrradparken. Köln 2012

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Merkblatt für die Auswertung von Straßenverkehrsunfällen. Köln 2001

Jung Stadtkonzepte Stadtplaner & Ingenieure Partnerschaftsgesellschaft; 100% KlimaBEwusst. Der Masterplan für Beckum. Köln 2017

Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH; Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Neubeckum. Endbericht. Dortmund 2020

Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018

plan-lokal; Ergänzung Integriertes Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt Beckum. Dortmund 2012/2016

SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan Beckum 2030. Hannover 2019

Stadt Beckum (Herausgeber); Stadtentwicklungskonzept Beckum 2025. Beckum 2011

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I Seite 3047) geändert worden ist

Vera Lauber raumplanung und planinvent - Büro für räumliche Planung; Dorfinnenentwicklungskonzept (DIEK) für den Stadtteil Roland. Bad Berleburg/Münster 2018

Vera Lauber raumplanung und planinvent - Büro für räumliche Planung; Dorfinnenentwicklungskonzept (DIEK) für den Stadtteil Vellern. Bad Berleburg/Münster 2018

Wellige, Ulrike; Bericht zur Befahrung des WERSE RAD WEGES. September 2019. Teilstück Beckum. Münster 2019

Onlinequellen

Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC); <https://fahrradklima-test.adfc.de/> [Zugriff: 11.01.2021]

Bundesministerium für Wirtschaft und Energie; progres.nrw – Programm für Rationelle Energieverwendung, Regenerative Energien und Energiesparen. <https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Land/NRW/progres-nrw-programm-rationelle-energieverwendung.html> [Zugriff: 22.04.2021]

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW; Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=28965&val=28965&ver=7&sg=0&aufgehoben=N&menu=0 [Zugriff: 23.04.2021]

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen; <https://www.radverkehrsnetz.nrw.de> [Zugriff: 21.10.2020]

Ministeriums für Verkehr NRW; Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM); http://www.brd.nrw.de/verkehr/strassenverkehr/pdf/foerderangelegenheiten_FoeRi-MM_Richtlinie.pdf [Zugriff: 20.05.2021]

Ministerium für Verkehr NRW; Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus. https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_bes_text?anw_nr=1&gld_nr=9&ugl_nr=910&bes_id=41846&menu=0&sg=0&aufgehoben=N&keyword=F%F6rderrichtlinien%20kommunaler%20Stra%DFenbau#det0 [Zugriff: 23.04.2021]

Stadt Beckum (Stand 31.12.2018); <https://www.beckum.de/de/wirtschaft/wirtschaftsfoerderung/standort-beckum.html> [Zugriff: 21.12.2020]

13 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 - Radverkehrsanteil im Landkreis Warendorf und angrenzenden Städten	10
Abbildung 2 - Vorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung	14
Abbildung 3: Geeignete Führungsformen bei zweistreifigen Straßen innerorts	16
Abbildung 4: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO	19
Abbildung 5: Screenshot des Online-Workshops mit einem Teil der Teilnehmenden	24
Abbildung 6 - Sind die Zielsetzungen vollständig benannt? Sind die Problemstellen vollständig benannt?	24
Abbildung 7 - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 wichtigsten Handlungsfelder (2 Antwortmöglichkeiten pro Person)	25
Abbildung 8: Wechsel von Fahrbahnniveau in den Seitenraum, Hammer Straße (Beckum)	30
Abbildung 9 - Straßenraumaufteilung mit Seitenstreifen, Stromberger Straße (Beckum)	30
Abbildung 10 - Schutzstreifen auf der Hauptstraße, Neubeckum und Freigabe der Fußgängerzone in Beckum	31
Abbildung 11 – Gemeinsamer Geh- und Radweg auf dem Wersenradweg westlich von Beckum	31
Abbildung 12 – Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet	33
Abbildung 13 - GIS Daten auf Grundlage der Bestandserhebung (Beispielhafte Abfrage und Ausschnitt: punktuelle Mängel in Beckum)	35

Abbildung 14 - Vielfältiges Angebot an Führungsformen mit parkenden Fahrzeugen auf dem Seitenstreifen in der Stromberger Straße	36
Abbildung 15 - Fehlende Radverkehrsinfrastruktur in der Bahnhofstraße in Neubeckum.....	36
Abbildung 16 - Einbahnstraße in Anton-Schulte-Straße nicht für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (links) und Wegabschnitt im Westpark nicht für Radverkehr freigegeben (rechts).....	37
Abbildung 17 - Zu schmale Radinfrastruktur in der Vorhelmer Straße (links) und der Hauptstraße in Neubeckum (rechts)	38
Abbildung 18 – Durchfahrtssperre (Weg am Kollenbach, links) und fehlende Querungsanlage (Lippweg, rechts) als Punktuelle Mängel.....	38
Abbildung 19 - Nicht StVO-konformer benutzungspflichtiger Radweg entlang der Neubeckumer Straße	39
Abbildung 20 - Netzlücken außerorts am Lippweg (links) und dem Hellweg (rechts).....	40
Abbildung 21 - Wild abgestellte Fahrräder in der Hühlstraße (oben) und Abstellangebot in unauffälliger Lage am Roggenmarkt (unten).....	41
Abbildung 22 - Abstellanlagen, teils ohne Überdachung und weitergehenden Komfort für Langzeitparkende am Bahnhof in Neubeckum	41
Abbildung 23: Ein- und Ausfallstraßen in Beckum (mit Seitenstreifen)	53
Abbildung 24: Velorouten im Untersuchungsgebiet.....	60
Abbildung 25: Empfohlene Standorte für Abstellanlagen im Umfeld der Fußgängerzone.....	71
Abbildung 26: Handlungsbedarf außerorts.....	74

Abbildung 27: Punktueller Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz	78
Abbildung 28: Einbahnstraßen mit Handlungsbedarf.....	86
Abbildung 29: Potenzielle Fahrradstraßen	107
Abbildung 30: Good-Practice Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße Kassel	108
Abbildung 31: Good-Practice-Beispiel: Optische Gestaltung des eRadschnellweges Göttingen.....	109
Abbildung 32: Good-Practice-Beispiel: Friedrich-Ebert-Straße Kassel.....	110
Abbildung 33: Möglicher Streckenverlauf „RRX Westfalenradweg“ im Untersuchungsgebiet.....	112

14 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen.....	17
Tabelle 2: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung.....	20
Tabelle 3 - Definition von Unfalltypen (Auszug)	22
Tabelle 4: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief	50
Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen.....	52
Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen mit hoher Priorität	118

