



Bekanntmachung

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung

Datum: Donnerstag, 03.02.2022

Beginn: 17:00 Uhr

Ort: Aula der Antoniuschule, Antoniusstraße 5 – 7, 59269 Beckum

Hinweise: Alle Einwohnerinnen und Einwohner sind zum öffentlichen Teil der Sitzung herzlich eingeladen.

Der Einlass ist nur unter Einhaltung der 3 G-Regel (geimpft, genesen, getestet) mit Vorlage eines entsprechenden gültigen Nachweises und mit medizinischer Maske zulässig. Die Maske ist während der gesamten Sitzung zu tragen.

Vor Beginn der Sitzung werden gemeinsame beaufsichtigte Selbsttests angeboten. Bitte erscheinen Sie hierfür mindestens 20 Minuten vor Sitzungsbeginn.

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- 1 Anfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern
- 2 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 24.11. und 15.12.2021 – öffentliche Teile –
- 3 Bericht der Verwaltung
- 4 Erweiterungsabsichten der Berief Food GmbH
- 5 19. Änderung des Flächennutzungsplans "ALDI Lippweg"
– Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung
- 6 Vorhabenbezogener Bebauungsplan "ALDI Lippweg"
– Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung
- 7 Städtebaulicher Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ALDI Lippweg“ sowie zur Änderung des Flächennutzungsplans
- 8 Städtebaulicher Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. N 67 "Vellerner Straße" sowie zur Änderung des Flächennutzungsplans
- 9 Radverkehrskonzept
- 10 Investor(inn)enauswahlverfahren – Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob"
– Folgenutzung des aktuellen Schulstandortes der Astrid-Lindgren-Schule
– Bericht zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022 und Beschluss zum weiteren Verfahren
- 11 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

- 1 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 24.11., 04.12. und 15.12.2021 – nicht öffentliche Teile –
- 2 Bericht der Verwaltung
- 3 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Beckum, den 20.01.2022

gezeichnet
Andreas Kühnel
Vorsitz



Erweiterungsabsichten der Berief Food GmbH

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Kenntnisnahme

Erläuterungen:

Die Berief Food GmbH ist im Jahr 2013 mit der Absicht an die Stadt Beckum herangetreten, ihren Betriebsstandort an der Kerkbreite im Stadtteil Roland erheblich zu erweitern. Im Jahr 2014 wurde dazu ein Antrag auf Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes und auf die Änderung des Flächennutzungsplanes für eine bislang landwirtschaftlich genutzte Fläche westlich der Vorhelmer Straße gestellt.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Grundlagen wurde seinerzeit auch die Änderung des Regionalplanes „Münsterland“ erforderlich und durchgeführt.

Anschließend wurden die Verfahren zur 14. Änderung des Flächennutzungsplanes und zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Berief Feinkost GmbH“ durchgeführt und im Jahr 2015 erfolgreich abgeschlossen. Die circa 7 Hektar große Fläche bietet seither die Möglichkeit der Betriebserweiterung im Werk II mit Gebäudehöhen von 12,50 Meter für die benötigten Hallen sowie 15,00 Meter für die Verwaltungsgebäude.

Aufgrund der stetig wachsenden Nachfrage an den Produkten der Berief Food GmbH besteht mittlerweile ein zusätzlicher Erweiterungsbedarf, welcher innerhalb der durch die Planungen von 2015 gesetzten Grenzen nicht abgedeckt werden kann.

Vor diesem Hintergrund werden durch die Berief Food GmbH Überlegungen angestellt, das Betriebsgelände Werk II in Roland über das bestehende Planungsrecht hinaus zu vergrößern (siehe Anlage 1 zur Vorlage).

Dabei soll die Betriebsfläche um circa 1,6 Hektar nach Süden erweitert werden. Zudem sollen die Möglichkeiten zur Errichtung eines Parkhauses und eines angegliederten Werksverkaufs geschaffen werden.

Ein wesentlicher Punkt betrifft die zulässigen Gebäudehöhen. So soll nach Vorstellungen der Berief Food GmbH die Begrenzung der maximalen Gebäudehöhen für ein Hochregallager von derzeit 12,50 Meter auf etwa 46,00 Meter erheblich erweitert werden (siehe Anlage 2 zur Vorlage). Dies entspricht einer mehr als Verdreifachung der heutigen Zulässigkeit.

Zur besseren Einordnung und als Vergleichsobjekt sei angemerkt, dass die Hallen von B-Logistik im Bereich Obere Brede mit einer Höhe von circa 15,00 Metern etwa 1/3 der angestrebten Höhe aufweisen.

Es stellt sich daher auch die Frage, ob und inwieweit sich dieses Höhenwachstum mit dem angrenzenden Landschaftsraum und der vorhandenen Bebauung vereinbaren lässt.

Vertretungen der Berief Food GmbH werden die ersten Überlegungen hierzu in der Sitzung vorstellen.

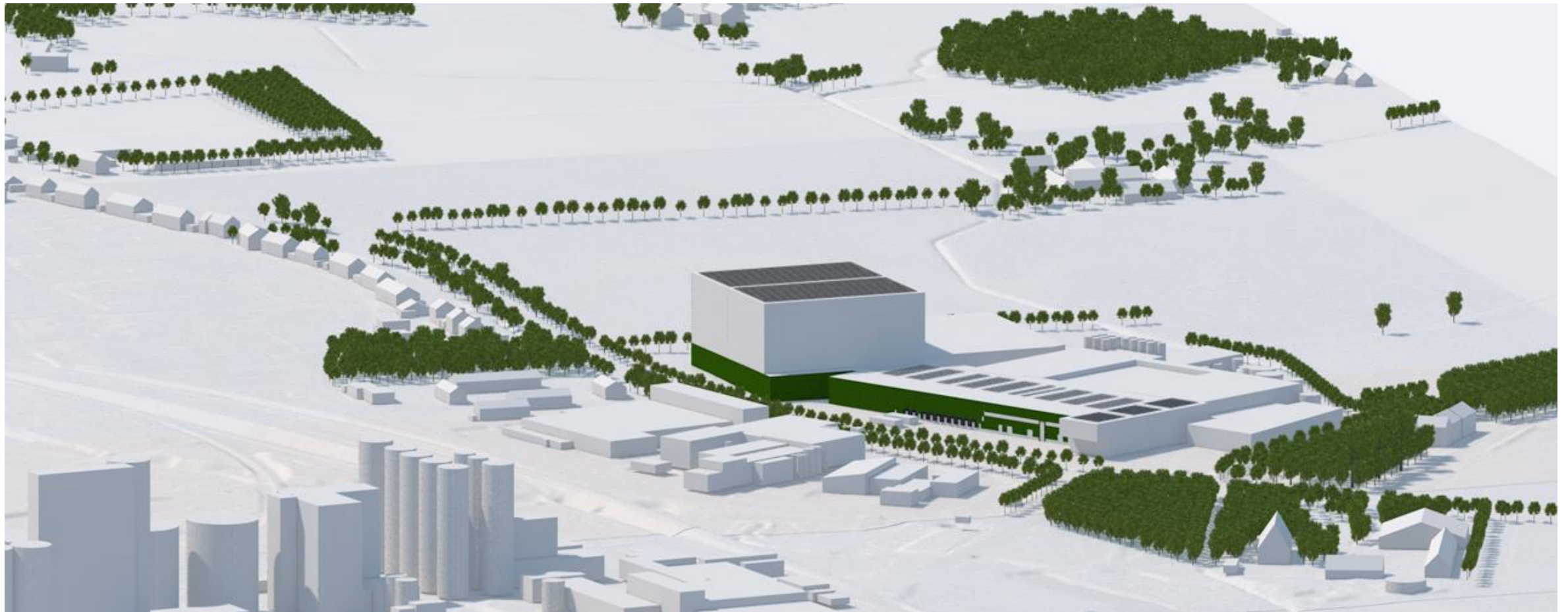
Anlage(n):

- 1 Entwurf der Werkleitplanung
- 2 Visualisierung

TOPÖ 4 LAGER

Einbindung und Gestaltung

Anlage 2 zur Vorlage 2022/0027



19. Änderung des Flächennutzungsplans "ALDI Lippweg" – Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Umwelt und Bauen
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Aufstellung der 19. Änderung des Flächennutzungsplans „ALDI Lippweg“ wird beschlossen. Durch die Änderung des Flächennutzungsplans sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg geschaffen werden. Der Änderungsbereich liegt unmittelbar südlich des Lippwegs im Kreuzungsbereich mit der westlich an den Änderungsbereich angrenzenden Margaretenstraße.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch und die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch sowie der Nachbargemeinden durchzuführen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Die BGB-Grundstücksgesellschaft Herten hat mit Schreiben vom 04.01.2021 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg in Beckum gestellt.

Städtebauliches Ziel ist es, den heute vorhandenen ALDI-Markt mit einer Verkaufsfläche von 800 Quadratmetern durch Neubau auf eine Verkaufsfläche von 1 275 Quadratmetern zu vergrößern.

Im Einzelhandelskonzept von 2020 ist dieser Standort als „Nahversorgungsstandort mit besonderer Versorgungsfunktion“ dargestellt und besitzt auch eine Versorgungsfunktion für den Beckumer Südosten. Als Ziele wurden unter anderem die Sicherung der Nahversorgungsfunktion und die Weiterentwicklung der Standortrahmenbedingungen genannt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat sich in seiner Sitzung am 03.03.2021 mit dem Antrag befasst und dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt (siehe Vorlage 2021/0074 und Niederschrift der Sitzung).

Der Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt für den betroffenen Bereich ein Mischgebiet dar. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung zu schaffen, muss der Flächennutzungsplan geändert werden und eine Sonderbaufläche für den großflächigen Einzelhandel mit der entsprechenden Verkaufsfläche dargestellt werden.

Der Änderungsbereich umfasst eine rund 5 500 Quadratmeter große Fläche im Siedlungsbereich von Beckum. Das Gelände liegt unmittelbar südlich des Lippwegs im Kreuzungsbereich mit der westlich an den Änderungsbereich angrenzenden Margaretenstraße (siehe Anlage 1 zur Vorlage).

Parallel zur Änderung des Flächennutzungsplans soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden (siehe Vorlage 2022/0024).

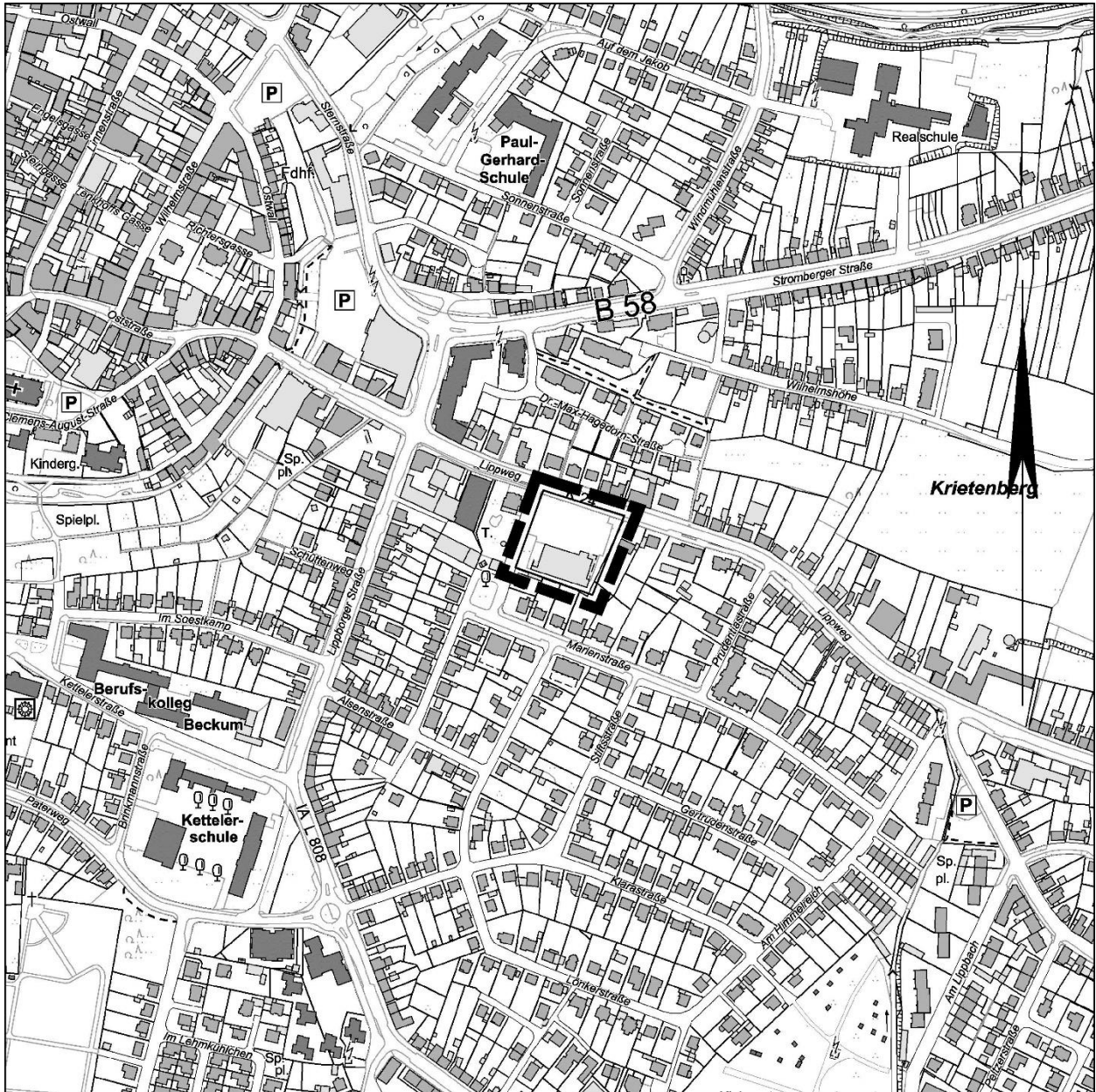
Für die 19. Änderung des Flächennutzungsplans ist die landesplanerische Zustimmung bei der Bezirksregierung Münster erfragt worden. Hierzu wurde durch das Gutachterbüro Stadt + Handel ein Verträglichkeitsgutachten erstellt. In verschiedenen Abstimmungsrounden mit Verwaltung, Gutachterbüro und der Bezirksregierung Münster wurde das Gutachten jeweils entsprechend angepasst. Mit Schreiben vom 12.01.2022 wurde letztlich die Anpassung der Planung zur 19. Änderung des Flächennutzungsplans an die Ziele der Raumordnung durch die Bezirksregierung Münster bestätigt.

Der Planentwurf mit Begründung und Umweltbericht sind dieser Vorlage als Anlagen beigefügt und werden in der Sitzung vorgestellt. Es ist geplant bei Zustimmung durch den Ausschuss mit den Unterlagen die frühzeitigen Beteiligungen durchzuführen.

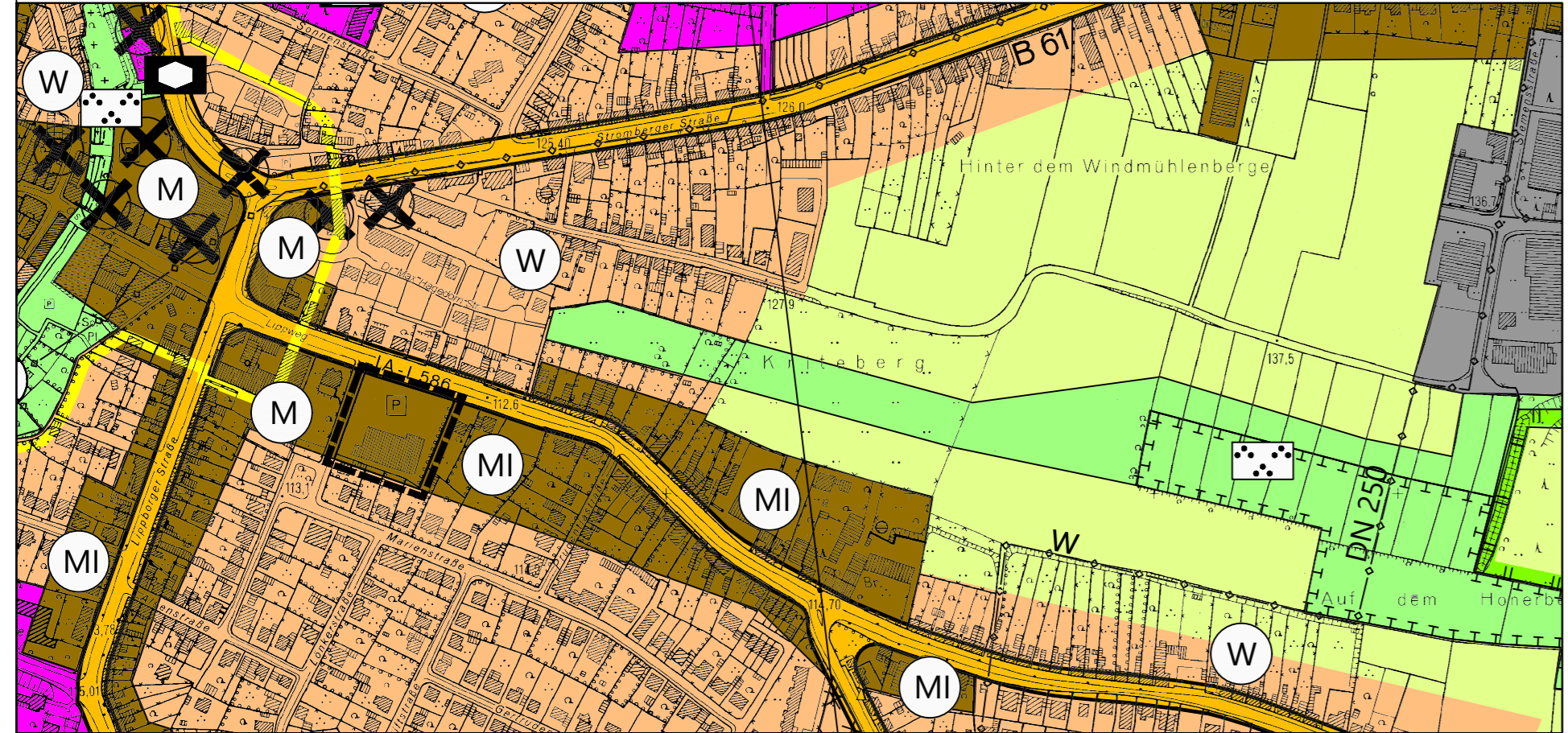
Anlage(n):

- 1 Geltungsbereich der 19. Änderung des Flächennutzungsplans
- 2 Entwurf der Flächennutzungsplanänderung
- 3 Entwurf der Begründung
- 4 Entwurf des Umweltberichts

Geltungsbereich der 19. Änderung des Flächennutzungsplans



Quelle: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0
Unmaßstäbliche Darstellung des Geltungsbereichs



Signaturen gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhaltes (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90)

- 1. Art der baulichen Nutzung:**
- W Wohnbauflächen
 - M Gemischte Bauflächen
 - MI Mischgebiete
 - G Gewerbliche Bauflächen
 - S Sonderbauflächen

- 2. Bauliche Anlagen und Einrichtungen:**
- Flächen für den Gemeinbedarf
- Darstellung der jeweiligen Art der baulichen Anlagen
- Öffentliche Verwaltungen
 - Schule
 - Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Gesundheitlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Post
 - Feuerwehr

- 3. Flächen für den überörtlichen Verkehr:**
- Autobahn, einschl. 6-streifigem Ausbau
 - Sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen
 - gepl. Hauptverkehrsstraßen

- 4. Verkehrsflächen:**
- Öffentliche Parkfläche

- 5. Flächen für Versorgungsanlagen:**
- Flächen für Versorgungsanlagen
 - Flächen für Versorgungsanlagen befristet

- Darstellung der jeweiligen Art der Anlagen
- Elektrizität
 - Abwasser
 - Erneuerbare Energien - Freiland-Photovoltaikanlage
 - Gas
 - Wasser

- 6. Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen:**
- Elektrische Mittelspannungsfreileitung
 - Elektrische Hochspannungsfreileitung
 - Elektrische Hochspannungsfreileitung
 - Hauptleitung der Gasversorgung
 - Hauptleitung der Wasserversorgung
 - Richtfunkstrecke (Schutzbereich 100 m)

- 7. Grünflächen:**
- Hundeübungsplatz
 - Öffentliche Grünflächen
- Darstellung der jeweiligen Art der Anlagen
- Parkanlage
 - Dauerkleingärten
 - Badeplatz, Freibad
 - Sportplatz
 - Friedhof
 - Spielplatz

- 8. Flächen für Aufschüttungen und Abgrabungen:**
- Flächen für Aufschüttungen
 - Flächen für Abgrabungen

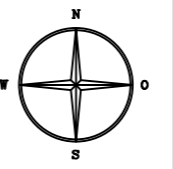
- 9. Flächen für die Landwirtschaft und Wald:**
- Flächen für die Landwirtschaft
 - Flächen für Wald

- 10. Kennzeichnung und nachrichtliche Übernahmen:**
- Darstellung von Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft gem. § 5 (2) Nr. 10 BauGB
 - geschützter Landschaftsbestandteil
 - Landschaftsschutzgebiet
 - Naturschutzgebiet
 - Naturdenkmal
 - Überschwemmungsgebiete
 - Wasserfläche
 - Umgrenzung der Flächen, unter denen der Bergbau umgeht oder die für den Abbau von Mineralien bestimmt sind (Bereiche des ehemaligen oberflächennahen Strontianit - Abbaus)
 - Bahnanlagen
 - Sanierungsgebiet
 - Stadtgrenze
 - Ortsdurchfahrtsgrenze
 - Siedlungsschwerpunkt

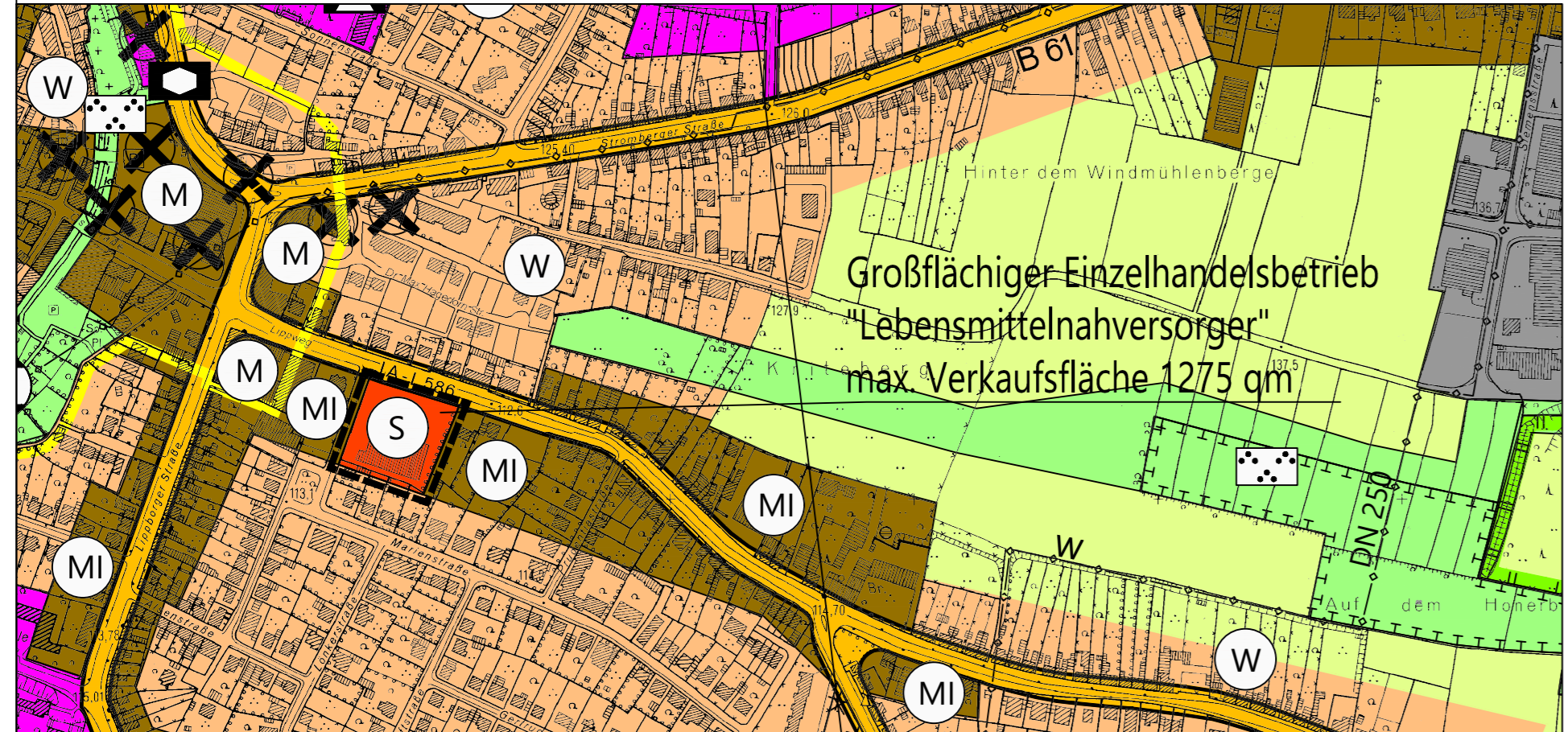
- Umgrenzung der Flächen, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
- Altstandorte
- Umgrenzung von Gesamtanlagen des Denkmalschutzes

- 11. Folgenutzung der Abbauflächen:**
- Gewerbliche Bauflächen
 - Wohnbauflächen
 - Flächen für die Landwirtschaft
 - Flächen für Wald
 - Flächen für Natur - und Landschaftsschutz
 - Flächen für landschaftsbezogene Erholungsnutzung und Grünflächen
 - langfristig geplante Grünverbindung (öffentl. Grün)

- 12. Nachrichtliche Darstellung**
- Windenergiebereiche aus dem Regionalplan
 - Geltungsbereich der Änderung



Vorher



Nachher

<p>1 Der Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Beckum hat am die Aufstellung der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes gem. § 2 Abs.1 BauGB beschlossen. Der Beschluss ist am öffentlich bekanntgemacht worden.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>	<p>2 Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs.1 BauGB ist folgendermaßen durchgeführt worden:</p> <p>a) Die Ziele und Zwecke der Planung sind am öffentlich bekanntgemacht worden.</p> <p>b) Der Öffentlichkeit ist in der Zeit vom bis die Möglichkeit gegeben worden, die Planunterlagen einzusehen, diese zu erörtern und sich hierzu mündlich oder schriftlich zu äußern.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>
<p>3 Der Ausschuss für Stadtentwicklung des Rates der Stadt Beckum hat am den Entwurf der 20. Änderung des Flächennutzungsplanes und die öffentliche Auslegung des Entwurfes der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes gemäß § 3 Abs. 2 BauGB beschlossen.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>	<p>4 Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung des Entwurfes zur 19. Änderung des Flächennutzungsplanes sind am ortsüblich bekanntgemacht worden mit dem Hinweis gemäß § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB. Die Angabe der verfügbaren umweltbezogenen Informationen nach § 3 Abs. 2 Satz 2 BauGB und die Benachrichtigung nach § 3 Abs. 2 Satz 3 BauGB sind erfolgt.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>
<p>5 Der Entwurf der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes mit der Begründung incl. Umweltbericht haben gemäß § 3 Abs. 2 BauGB für die Dauer eines Monats vom bis öffentlich ausgelegt.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>	<p>6 Der Rat der Stadt Beckum hat am über die vorgebrachten Anregungen die gem. § 3 Abs. 2 BauGB entschieden und die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Begründung einschließlich Umweltbericht in seiner Sitzung am beschlossen.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>
<p>7 Die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes ist gemäß § 6 BauGB genehmigt worden.</p> <p>Münster, den</p> <p>Der Regierungspräsident Im Auftrag</p>	<p>8 Die Genehmigung und die öffentliche Auslegung der 19. Änderung des Flächennutzungsplanes und die Begründung incl. Umweltbericht sind gemäß § 6 BauGB am öffentlich bekanntgemacht worden. Eine zusammenfassende Erklärung gemäß § 6 Abs. 5 Satz 2 BauGB wurde beigefügt. Die 19. Änderung des Flächennutzungsplanes ist somit gemäß § 6 Abs. 5 BauGB wirksam.</p> <p>Beckum, den</p> <p>Michael Gerdhenrich (Bürgermeister)</p>

- Rechtsgrundlagen**
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 8. August 2020 (BGBl. I S. 1728) 2. Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I S. 3786)
 - Die Gemeindeordnung für das Land Nordrhein - Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 916)
 - Gesetz über Naturschutz- und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 290 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328)
 - Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG), zuletzt geändert durch Gesetz vom 26. März 2019 (GV. NRW. S. 193, ber. S. 214)
 - Landesplanungsgesetz (LPIG) NRW in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. Mai 2005 (GV. NRW. 2005 S. 430), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. Januar 2013 (GV. NRW. S. 33)
 - Landeswassergesetz (LWG) in der Fassung des Artikels 1 des Gesetzes zur Änderung wasser- und wasserverbandsrechtlicher Vorschriften vom 08.07.2016 (GV. NRW. S. 559), zuletzt geändert durch Artikel 10 des Gesetzes vom 29. Mai 2020 (GV. NRW. S. 376)
 8. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010, BGBl. I S. 94, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 3. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2694)

STADT BECKUM
DER BÜRGERMEISTER

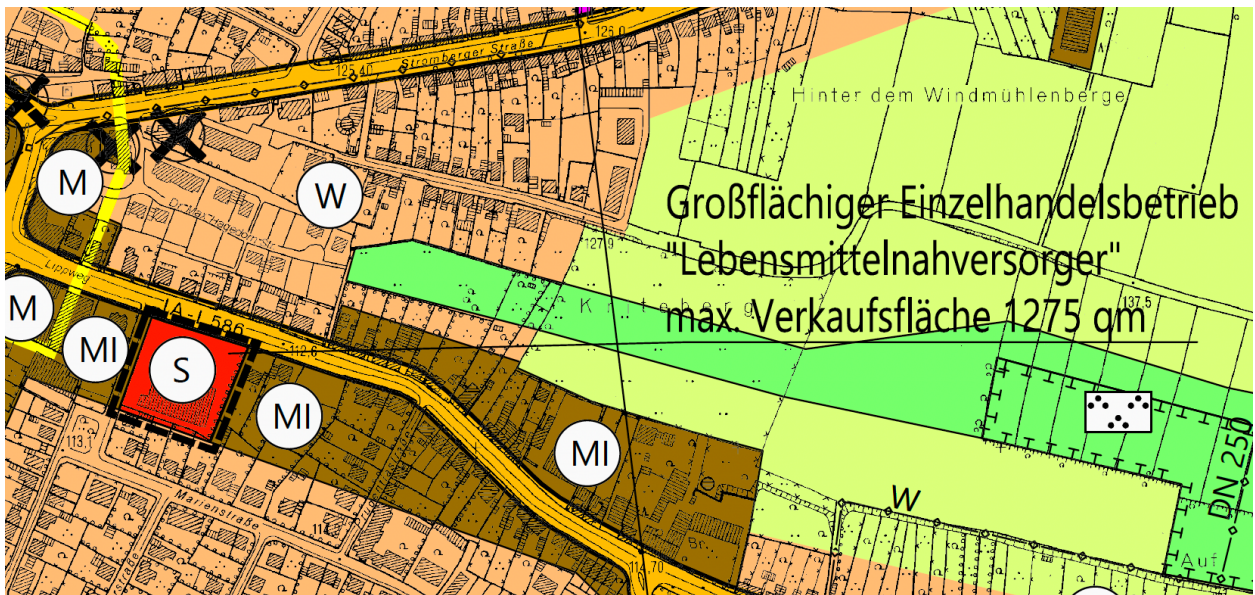


19. Änderung des Flächennutzungsplanes
"Aldi Lippweg"

wirksam seit:
Maßstab 1:5.000

19. Änderung des Flächennutzungsplans „Aldi Lippweg“

Teil I: Begründung



Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: Dezember 2021

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum

Weststraße 46

59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-199 (Fax)

stadt@beckum.de



Vorentwurf

19. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Beckum

Teil I - Begründung

Inhaltsverzeichnis

1	Änderungsbereich	1
2	Anlass und Ziel der Änderungsplanung	1
3	Verfahren	1
4	Situationsbeschreibung.....	2
5	Planerische Randbedingungen	3
5.1	Ziele der Raumordnung	3
5.2	Landschaftsplan.....	4
6	Darstellung der Flächennutzung	5
7	Belange des Denkmalschutzes	6
8	Belange der Ver- und Entsorgung	6
9	Belange der Umwelt	6

1 Änderungsbereich

Der Änderungsbereich umfasst eine rund 5 500 Quadratmeter große Fläche im Siedlungsbereich von Beckum. Das Gelände liegt unmittelbar südlich des Lippwegs im Kreuzungsbereich mit der westlich an den Änderungsbereich angrenzenden Margaretenstraße.

2 Anlass und Ziel der Änderungsplanung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Hertel beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt zu ersetzen. Im Zuge dessen soll die Verkaufsfläche von derzeit rund 800 Quadratmeter auf zukünftig maximal 1 275 Quadratmeter erweitert werden. Für den in Rede stehenden Planstandort besteht derzeit kein verbindliches Planungsrecht in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Vor diesem Hintergrund soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden, der die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Bauvorhaben schafft.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt den betreffenden Bereich derzeit als gemischte Baufläche dar. Das geplante Bauvorhaben wäre insofern unter Berücksichtigung der Vorgaben der vorbereitenden Bauleitplanung nicht realisierbar, da nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist daher auch der Flächennutzungsplan zu ändern. Zukünftig ist hier eine Darstellung als Sonderbaufläche „Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelversorger – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche“ vorgesehen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) im Parallelverfahren.

3 Verfahren

Dem beabsichtigten Flächennutzungsplan -Änderungsverfahren liegt ein konkretes Bauvorhaben eines Investors zu Grunde, der die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplanes für den betreffenden Planungsbereich anstrebt. Um das beabsichtigte Vorhaben auch auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung planungsrechtlich zu ermöglichen und abzusichern, ist es erforderlich, den rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Beckum zu ändern. Die Änderung erfolgt unter Bezugnahme auf die Vorgaben des BauGB im Parallelverfahren zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes.

Die beabsichtigte Bebauungsplanaufstellung erfolgt im Standardverfahren nach den Vorgaben des BauGB und schließt demnach die Erarbeitung eines separaten Umweltberichts gemäß § 2a BauGB mit ein. Die Beteiligungsschritte der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgen gemäß §§ 3

und 4 BauGB in einem zweistufigen Verfahren. Die vorgenannten Verfahrensschritte gelten ebenso für die beabsichtigte Flächennutzungsplan -Änderung.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am xx.xx.2021 die formelle Verfahrenseinleitung in Form des Aufstellungsbeschlusses und der Beschlüsse zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 Absatz 1 u. 4 Absatz 1 BauGB beschlossen. Ebenso wurde die Einleitung des Flächennutzungsplan-Änderungsverfahrens in diesem Zuge beschlossen.

4 Situationsbeschreibung

Der Änderungsbereich befindet sich im Hauptort Beckum südöstlich des Stadtkerns. Dieser ist vom Planungsstandort aus in Richtung Nordwesten über den nördlich angrenzenden Lippweg mit Verlängerung in die Oststraße zu erreichen. Der Stadtkern befindet sich in rund 500 Metern nordwestlicher Entfernung.

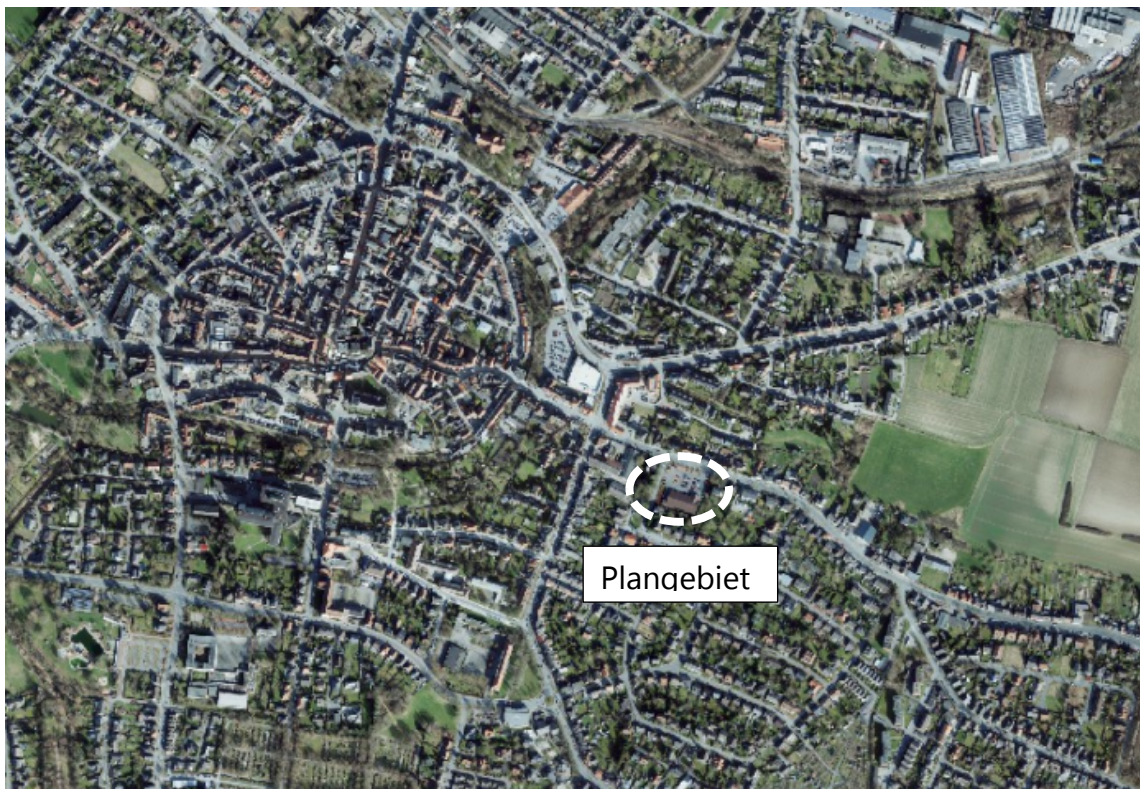


Abbildung 1: Standortlage im Stadtgebiet / Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0

(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Bei dem Standort handelt es sich um eine städtebaulich integrierte Standortlage südlich der zentralen Straße „Lippweg“, der bereits heute einen wichtigen Nahversorgungsstandort in Form eines Lebensmitteldiscountmarktes darstellt.

Das Umfeld des Änderungsbereichs ist schwerpunktmäßig von Wohnbebauung in Form von Einfamilien- und Doppelhausbebauung geprägt. Unmittelbar nördlich und westlich grenzen Verkehrsflächen in Form des Lippwegs und der Margaretenstraße

an den Änderungsbereich. Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze befindet sich zudem eine Bushaltestelle („Osttor“) mit dazugehörigem Buswartehäuschen.

5 Planerische Randbedingungen

5.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind die verbindlichen, übergeordneten raumplanerischen Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung. Die Konformität des Vorhabens mit den Zielen und Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung, lässt sich unter anderem aus der Betrachtung des Landesentwicklungsplanes (LEP) für das Land Nordrhein-Westfalen vom 11.05.1995, zuletzt geändert durch Art. 2 ÄndVO vom 12.07.2019 sowie des Regionalplans (siehe dazu auch Kapitel 5.2) ableiten.

Der aktuelle LEP NRW trat am 12.07.2019 durch Verordnung der Landesregierung in Kraft. Er stellt die Stadt Beckum als Mittelzentrum dar.

Im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen sind nach § 34 Landesplanungsgesetz (LPIG) die Ziele und Grundsätze des LEP NRW zu berücksichtigen. Die für dieses Vorhaben relevanten Ziele und Grundsätze finden sich in Kapitel 6.5 des LEP NRW (Großflächiger Einzelhandel):

- Ziel 6.5-1: Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen
„Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.“

Das Ziel ist erfüllt, siehe dazu das nachfolgende Unterkapitel.

- Ziel 6.5-3: Beeinträchtigungsverbot
„Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“

Das Ziel ist erfüllt.

Mit Schreiben vom 12.01.2022 bestätigt die Bezirksregierung Münster die Anpassung der Planung an die Ziele der Raumordnung. Aus raumordnerischer und landesplanerischer Sicht spricht demnach nichts gegen eine Änderung des Flächennutzungsplans.

5.2 Regionalplanung

Der Regionalplan Münsterland legt die räumlichen und strukturellen Entwicklungen in der Region als raumplanerisches Gesamtkonzept fest. Als Planungsgrundlage gibt er die Rahmenbedingungen für die Flächennutzungspläne seiner Kreise und der kreisfreien Stadt Münster vor. Dabei ist es Aufgabe der Regionalplanung, die unterschiedlichen Flächenansprüche an den Raum zu koordinieren und zusammenzubringen.

Der geltende Regionalplan Münsterland wurde am 16.12.2013 vom Regionalrat Münster aufgestellt und am 27.06.2014 von der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen bekannt gemacht. Seit dem 16.02.2016 wird der Regionalplan durch den Sachlichen Teilplan Energie und seit dem 24.10.2018 durch den Sachlichen Teilplan Kalkstein ergänzt. Zudem sind mittlerweile mehrere Regionalplanänderungen rechtskräftig geworden.

Im Regionalplan wird der in Rede stehende Änderungsbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Das beabsichtigte Planvorhaben ist demnach mit den Vorgaben des Regionalplans konform und erfüllt insbesondere auch das Ziel 6.5-1 des LEP NRW (siehe dazu das vorherige Unterkapitel).

5.3 Landschaftsplan

Der betreffende Änderungsbereich befindet sich im Siedlungsgefüge des Hauptortes Beckum, der gültige Landschaftsplan trifft für diesen Bereich keine konkreten Festsetzungen.

Die Festsetzungskarte des Landschaftsplans weist östlich des Änderungsbereichs in rund 800 Metern Entfernung (östlich des Wohngebiets Sandkuhle zwischen Lippweg im Norden und Heddigermarkstraße im Süden) einen „geschützten Landschaftsbestandteil“ aus. Dabei handelt es sich demnach um den „Steinbruch Walkerberg mit offenen Kalksteinsohlen, extensivem Grünland mit Feuchtbereichen, Gehölzen und Kleingewässern“. Im selben Straßenabschnitt des Lippwegs, jedoch auf der nördlichen Seite der Straße, grenzt zudem das Landschaftsschutzgebiet „Steinbruch Honerberg“ an. Aufgrund der Entfernung und der dazwischen liegenden weiteren baulichen Strukturen ist ein Einfluss des Vorhabens auf die genannten landschaftsplanerisch geschützten Strukturen auszuschließen.

Auch die Entwicklungskarte des Landschaftsplans weist für den Änderungsbereich keine Ziele aus. Der nächstgelegene Bereich mit Entwicklungszielen befindet sich in rund 200 Metern östlicher Entfernung zum Vorhabenstandort („Teilräume der Beckumer Mulde im Umfeld der Ortslage Beckum“). Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch das Planvorhaben keine Konflikte mit dem Landschaftsplan.

Landschaftsplanerische Belange werden in der Zusammenschau in Folge der Planumsetzung nicht berührt. Aus Sicht der Landschaftsplanung spricht insofern nichts gegen die beabsichtigte Änderung des Flächennutzungsplans.

6 Darstellung der Flächennutzung

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt den Änderungsbereich bislang als gemischte Baufläche dar. Das mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan umzusetzende Vorhaben ließe sich somit auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung derzeit nicht umsetzen beziehungsweise wäre mit deren Vorgaben nicht konform. Es besteht insofern ein Änderungserfordernis für den Flächennutzungsplan, um dem in Rede stehenden Bauvorhaben auch auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung planungsrechtlich gerecht zu werden.

Der Flächennutzungsplan soll den betreffenden Planungsbereich nach Änderung als Sonderbaufläche „Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelnahversorger – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche darstellen.

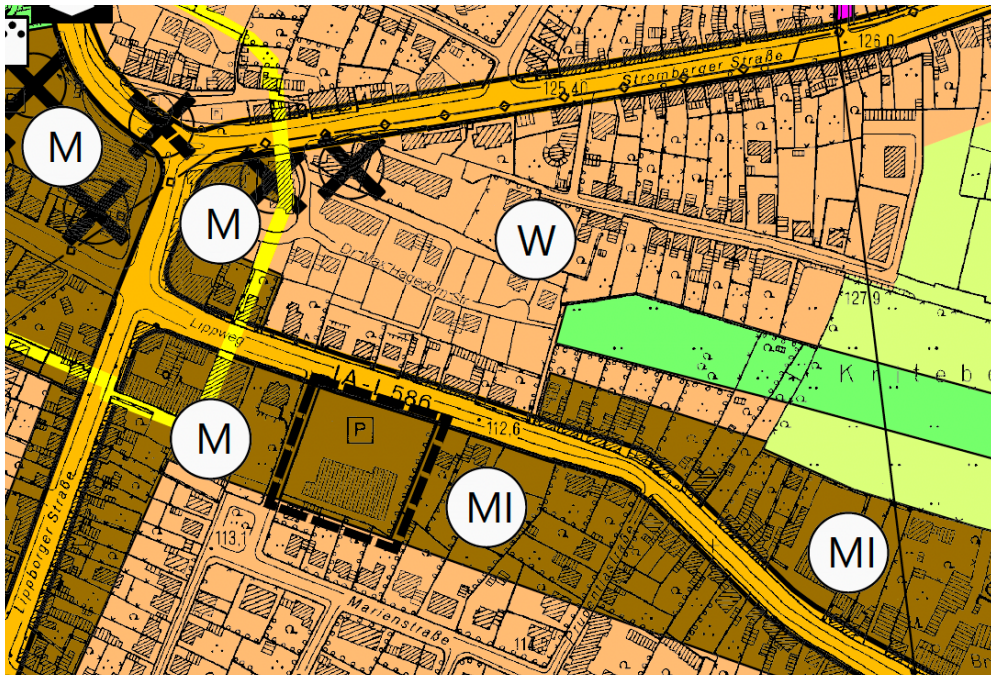


Abbildung 2: Bisheriger Flächennutzungsplan

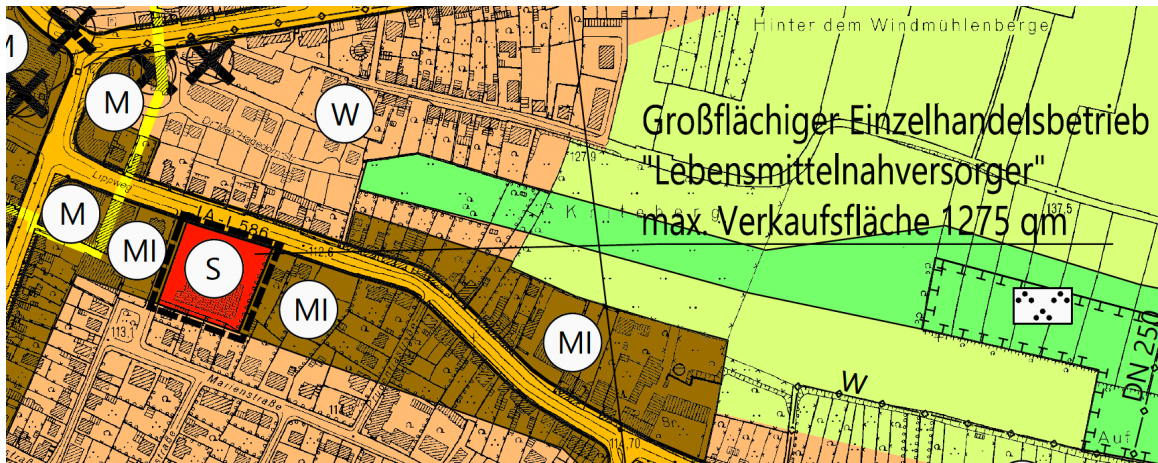


Abbildung 3: Änderung des Flächennutzungsplans

7 Belange des Denkmalschutzes

Belange des Denkmalschutzes bleiben von der angestrebten Flächennutzungsplanänderung unberührt. Im Änderungsbereich befinden sich weder Bau- noch Baudenkmale. Das nächstgelegene Baudenkmal ist das Stadttheater welches in nordwestlicher Richtung am Lippweg liegt. Da es jedoch außerhalb des Änderungsbereichs mit einiger Entfernung zum Planstandort liegt, kann ein Einfluss darauf in Folge der Planumsetzung ausgeschlossen werden.

8 Belange der Ver- und Entsorgung

Belange der Ver- und Entsorgung sind auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung nicht betroffen und bleiben daher unberührt.

9 Belange der Umwelt

Die Bewertung der planungsbedingten Auswirkungen auf die Natur und die Landschaft erfolgt gemäß §§ 2 Absatz 3 und 2a BauGB in Verbindung mit Anlage 1 BauGB im Rahmen einer Umweltprüfung, die im Umweltbericht als separater Teil B dieser Begründung verschriftlicht ist.

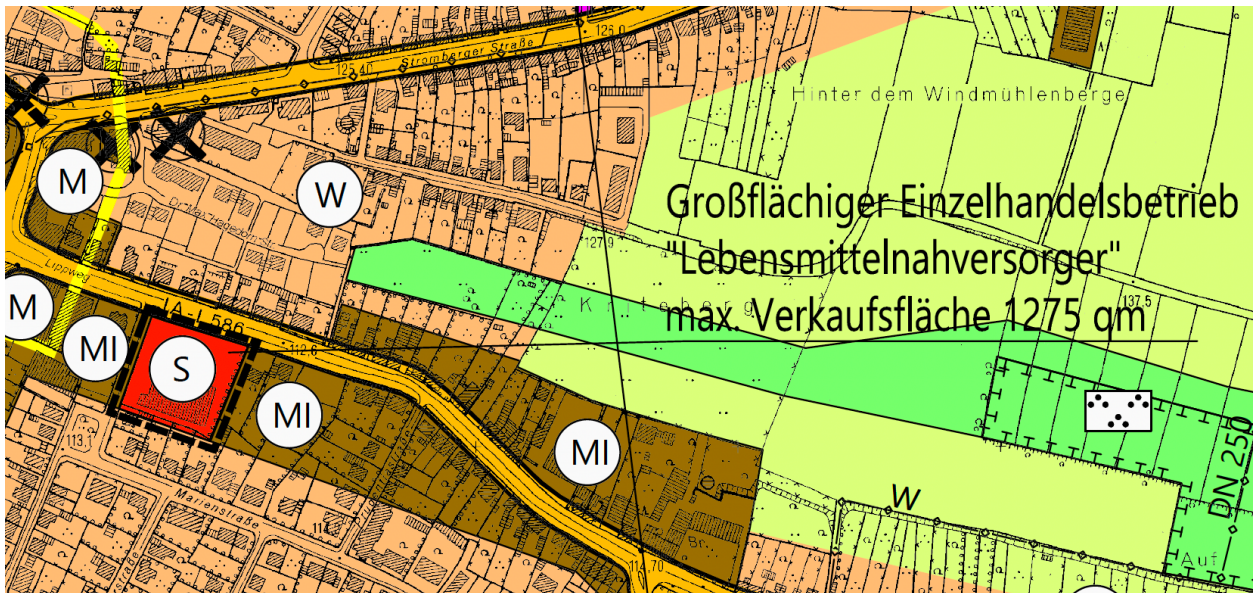
Weitere Umweltbelange werden zudem im Rahmen von Fachgutachten auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung untersucht und gelten insofern auch für den in Rede stehenden FNP-Änderungsbereich. Auf die entsprechenden Ausführungen im Rahmen der Verfahrensunterlagen zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan „ALDI Lippweg“ wird daher an dieser Stelle ergänzend verwiesen.

10 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Standortlage im Stadtgebiet / Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0).....	2
Abbildung 2: Bisheriger Flächennutzungsplan	5
Abbildung 3: Änderung des Flächennutzungsplans.....	6

19. Änderung des Flächennutzungsplans

Teil II - Umweltbericht



Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: Dezember 2021

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

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



19. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Beckum

Teil II - Umweltbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung.....	1
1.1	Planungsanlass und Ziele der Planaufstellung	1
1.2	Untersuchungsraum.....	1
1.3	Relevante Fachgesetze und Fachpläne.....	2
1.4	Planerische und rechtliche Randbedingungen.....	4
2	Beschreibung der Ausgangssituation sowie Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen	6
2.1	Mensch und die menschliche Gesundheit	6
2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	8
2.3	Fläche	10
2.4	Boden.....	11
2.5	Wasser	13
2.6	Klima und Luft	15
2.7	Landschafts- und Ortsbild	17
2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter.....	19
2.9	Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern.....	19
2.10	Nutzung erneuerbarer Energie sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie	21
2.11	Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen.....	21
2.12	Wechselwirkungen.....	22
2.13	Auswirkungen bei Nichtdurchführung der Planung.....	22
3	Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung sowie Kompensation von Umweltauswirkungen.....	23
3.1	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung von Umweltauswirkungen	23
3.2	Maßnahmen zur Kompensation von Umweltauswirkungen	24
4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	26
5	Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen	27
6	Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben.....	28
7	Monitoring	29
8	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	31
9	Gutachten.....	33
10	Abbildungsverzeichnis	34

1 Einleitung

1.1 Planungsanlass und Ziele der Planaufstellung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Hertens beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt zu ersetzen. Im Zuge dessen soll die Verkaufsfläche von derzeit rund 800 Quadratmeter auf zukünftig maximal 1 275 Quadratmeter erweitert werden. Für den in Rede stehenden Planstandort besteht derzeit kein verbindliches Planungsrecht in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Vor diesem Hintergrund soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden, der die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Bauvorhaben schafft.

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt den betreffenden Bereich derzeit als gemischte Baufläche dar. Das geplante Bauvorhaben wäre insofern unter Berücksichtigung der Vorgaben der vorbereitenden Bauleitplanung nicht realisierbar, da nicht aus dem Flächennutzungsplan entwickelbar. Im Zuge der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes ist daher auch der Flächennutzungsplan zu ändern. Zukünftig ist hier eine Darstellung als Sonderbaufläche „Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelversorger – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche“ vorgesehen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches (BauGB) im Parallelverfahren.

1.2 Untersuchungsraum

Der Änderungsbereich befindet sich im Hauptort Beckum südöstlich des Stadtkerns. Dieser ist vom Planungsstandort aus in Richtung Nordwesten über den nördlich angrenzenden Lippweg mit Verlängerung in die Oststraße zu erreichen. Der Stadtkern befindet sich in rund 500 Metern nordwestlicher Entfernung.

Bei dem Standort handelt es sich um eine städtebaulich integrierte Standortlage südlich der zentralen Straße „Lippweg“, der bereits heute einen wichtigen Nahversorgungsstandort in Form eines Lebensmitteldiscountmarktes darstellt.

Das Umfeld des Änderungsbereichs ist schwerpunktmäßig von Wohnbebauung in Form von Einfamilien- und Doppelhausbebauung geprägt. Unmittelbar nördlich und westlich grenzen Verkehrsflächen in Form des Lippwegs und der Margaretenstraße an den Änderungsbereich. Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze befindet sich zudem eine Bushaltestelle („Osttor“) mit dazugehörigem Buswartehäuschen.

Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Umweltauswirkungen ist es erforderlich, neben dem eigentlichen Vorhabenstandort, im Sinne des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, auch dessen näheres Standortumfeld zu berücksichtigen. Daher werden neben dem eigentlichen Planungsbereich auch die umliegenden Wohnbereiche sowie die Kultur- und Handelseinrichtungen mit in den Untersuchungsraum miteinbezogen.



Abbildung 1: Untersuchungsraum / Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

1.3 Relevante Fachgesetze und Fachpläne

Die nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht über die im Zuge dieser Umweltprüfung zu berücksichtigenden Fachgesetze und Fachpläne:

Fachgesetze	Berührte Schutzgüter und Umweltbelange
Abstandserlass NRW	Mensch
Baugesetzbuch (BauGB), einschließlich Anlage 1	Sämtliche nach § 1 Absatz 6 BauGB zu betrachtenden Schutzgüter und Umweltbelange

Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG NRW)	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter, Natura2000-Gebiete, Wechselwirkungen
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einschließlich Verordnungen, insb. 4., 13. 16. und 17. BImSchV	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter, Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen
Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) NW	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen
Denkmalschutzgesetz NRW (DSchG)	Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter
Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und Bauordnung NRW (BauO NRW)	Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	Grundlage der Durchführung von Umweltprüfungen oder Einzelfall-Vorprüfungen nach den Anlagen 1 und 5 des Gesetzes
Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)	Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern
Technische Anleitung (TA) Lärm, DIN 4109 sowie DIN 18005	Mensch
Technische Anleitung (TA) Luft	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima und Luft, Wechselwirkungen
Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Landeswassergesetz (LWG) NRW	Wasser, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen

Fachpläne (soweit vorhanden)	Berührte Schutzgüter und Umweltbelange
Flächennutzungspläne beziehungsweise regionale Flächennutzungspläne	Sämtliche nach § 1 Absatz 6 BauGB zu betrachtenden Schutzgüter und Umweltbelange in unterschiedlicher Intensität
Hochwassergefahren- und -risikokarten	
Landesentwicklungsplan (LEP) NRW	
Landschaftsplan	
Lärmaktionsplan	
Luftreinhalteplan	
Verkehrsentwicklungsplan	

Abbildung 2: Relevante Fachgesetze und Fachpläne

1.4 Planerische und rechtliche Randbedingungen

Der Landesentwicklungsplan für das Land Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) klassifiziert die Stadt Beckum als Mittelzentrum. Wie in Teil I, Kapitel 5.1, dargelegt, wurde eine Anfrage an die Bezirksregierung Münster gestellt, um die Vereinbarkeit der in Rede stehenden Planung mit den Vorgaben der Landesplanung abzufragen. Unter Berücksichtigung dessen stehen dem Planvorhaben landesplanerische Belange nicht entgegen.

Unter Bezugnahme auf die Ausführungen in Kapitel 5.2 von Teil I kann festgehalten werden, dass auch regionalplanerische Belange der beabsichtigten Änderung des Flächennutzungsplanes nicht entgegenstehen. Die angestrebten Darstellungen im Flächennutzungsplan sind mit den Darstellungen im Regionalplan konform.

Der betreffende Änderungsbereich befindet sich im Siedlungsgefüge des Hauptortes Beckum, der gültige Landschaftsplan trifft für diesen Bereich keine konkreten Festsetzungen. Wie in Teil I, Kapitel 5.3, ausgeführt, werden in der Zusammenschau keine landschaftsplanerischen Belange in Folge der Planumsetzung berührt.

Insgesamt ergibt sich nach Auswertung der planerischen Vorgaben lediglich ein Konflikt im Hinblick auf die derzeitige Darstellung des Plangebietes im

rechtswirksamen Flächennutzungsplan. Nach Änderung des Flächennutzungsplanes liegen keine Hemmnisse oder Konflikte vor, die gegen eine Aufstellung des in Rede stehenden Bebauungsplanes sprechen.

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist gemäß § 2 Absatz 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen. Dabei sollen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht gemäß § 2a BauGB beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung und stellt die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplanes sowie die ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes im oben genannten Sinne dar. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethoden sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplanes angemessenerweise verlangt werden kann. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung des Bauleitplanverfahrens zu berücksichtigen.

Die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung werden allgemein auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima und Luft, Orts- und Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter bezogen. Zudem sind die vorhabendigen Auswirkungen im Hinblick auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck von Natura2000-Gebieten, die Vermeidung von Emissionen sowie den sachgerechten Umgang mit Abfällen und Abwässern, die Nutzung von erneuerbarer Energie und die sparsame und effiziente Nutzung von Energie sowie die Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen im Zuge der Umweltprüfung zu betrachten.

Die methodische Vorgehensweise der Erarbeitung des Umweltberichts orientiert sich an den gesetzlich definierten Vorgaben der Anlage 1 zu § 2 Absatz 4 und § 2a BauGB.

2 Beschreibung der Ausgangssituation sowie Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Mensch und die menschliche Gesundheit

Das Schutzgut Mensch umfasst die Bevölkerung und ihre Gesundheit sowohl im städtischen Kontext als auch in dessen unbebautem Umfeld. Wesentliche betroffene Raumfunktionen des Schutzgutes Mensch sind die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt, der Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie das gesunde Wohnen und die Regenerationsmöglichkeiten. Vor dem Hintergrund gesunder Verhältnisse für die Bevölkerung sind der Zustand und die Auswirkungen der Planung auf die Wohnbereiche und das Wohnumfeld zu bewerten. Hierbei spielen Schall- und sonstige Emissionen eine wesentliche Rolle. Daneben sind die Nutz- und Erlebbarkeit der Flächen für Freizeit- und Erholungszwecke im Rahmen der Schutzgutbewertung zu untersuchen. Hierbei steht neben der Nutzbarkeit von Angeboten für Freizeit- und Erholungszwecke, die Zugänglichkeit von Flächen auch im weiteren Planungsraum im Vordergrund der Schutzgutbewertung.

Darlegung der Ausgangssituation

Bei dem in Rede stehenden Plangebiet handelt es sich um einen in Betrieb befindlichen Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord, sodass das Gelände keine Erholungsfunktion für die Bevölkerung bietet. Es dient stattdessen zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs für die im Umfeld lebenden Menschen.

Das Umfeld des Plangebietes ist von unterschiedlichen Nutzungen und baulichen Strukturen geprägt, womit unterschiedliche Lärmemissionen einhergehen. Die Lärmkarten des „Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz“ (MULNV) des Landes Nordrhein-Westfalen stellen im Planungsbereich keine Vorbelastungen durch Straßenverkehrslärm dar. Als nächstgelegene Lärmquelle ist die westlich verlaufende Hauptstraße Lippborger Straße zu nennen, deren Auswirkungen sich jedoch nicht bis in das Plangebiet hinein erstrecken.



Abbildung 3: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr 24h / Quelle: MULNV



Abbildung 4: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr nachts / Quelle: MULNV

Bezüglich relevanter Geruchsbelastungen, Erschütterungen oder sonstige Störwirkungen (Wärme, Strahlung, Elektromagnetische Felder) liegen derzeit keine Hinweise auf negative Einflüsse auf das Planvorhaben vor.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Plangebiets, da diese nicht vorhanden ist und die Nutzung als Nahversorgungsstandort beibehalten wird.

Mit Blick auf mögliche schalltechnische Auswirkungen des Vorhabens wurde im Zuge des Aufstellungsverfahrens des Bebauungsplans ein Schallimmissionsgutachten erarbeitet (vergleiche WENKER & GESING 2021). Trotz keiner Überschreitung der immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen notwendig, um die Einhaltung der Grenzwerte, insbesondere in den Nachtstunden und in Bezug auf Lieferverkehre, zu sichern und die angrenzende Wohnbevölkerung damit vor negativen Auswirkungen zu schützen.

Zusammenfassend hat das Vorhaben mäßige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, da mithilfe der Schallschutzmaßnahmen keine negativen Emissionen auf das Umfeld einwirken und parallel das Plangebiet keine Rolle als Erholungsfunktion spielt.

2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt beinhaltet den Schutz der Arten und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen Artenvielfalt sowie den Schutz ihrer Lebensräume und Lebensbedingungen. Ein besonderes Augenmerk des Schutzgutes liegt auf:

- der Lebensraumfunktion der Biotoptypen,
- der Habitatfunktion für Tiere und deren Entwicklung und
- der Biotopvernetzungsfunktion.

Als Schutzgutfunktionen mit besonderer Sensibilität sind Auswirkungen auf die besonders geschützten Arten (nationale Schutzkategorie), die streng geschützten Arten (national) inklusive der Fauna-Flora-Habitat-Anhang-IV-Arten (europäisch) sowie die heimischen oder eingebürgerten europäischen Vogelarten (europäisch) in die Abwägung einzustellen.

Darlegung der Ausgangssituation

Der Vorhabenbereich wird durch den vorhandenen Baukörper des Lebensmittel-discounters einschließlich der zugehörigen Stellplatzanlage geprägt und ist somit überwiegend versiegelt. In den Randbereichen befinden sich Grünstreifen mit Bodendecker-Pflanzungen (vor allem Böschungsmyrthe, *Lonicera pileata*). Entlang des Lippwegs im Norden und der Margaretenstraße im Westen befinden sich Baumreihen aus Laubbaum-Hochstämmen (vorwiegend Spitz-Ahorn, *Acer platanoides*) in den Grünstreifen. Im Osten grenzt ein Hausgarten mit einer geschnittenen Hecke aus verschiedenen Laubgehölzen an.

Im Plangebiet und dessen unmittelbaren Umfeld sind keine Schutzgebiete im Sinne des § 20 (2) BNatSchG, Natura2000-Gebiete oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 42 LNatSchG NRW vorzufinden. Austausch- oder Vernetzungsbeziehungen zwischen dem Plangebiet und der freien Landschaft beziehungsweise den Gehölzbeständen im Umfeld oder naturschutzfachlich wertgebenden Strukturen sind aufgrund der Lage im Siedlungsraum und der aktuellen Nutzungen nicht mehr zu erwarten.

Zur Bewertung eines möglichen Einflusses des Vorhabens auf planungsrelevante Arten wurde durch ein Fachgutachterbüro eine Begehung im Mai 2021 durchgeführt und die Fachinformationssysteme des Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) ausgewertet (vergleiche GRUENPLAN 2021). Die Begehung des Vorhabensbereichs konnte keine konkreten Nachweise oder Zufallsbeobachtungen planungsrelevanter Arten oder indirekte Hinweise durch Spuren, Kot- oder Nahrungsreste erbringen. Eine Auswertung der Fachdaten des LANUV weist für den Großraum jedoch potenziell vorkommende planungsrelevante Arten auf, weshalb die baubedingten, betriebsbedingten und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens genauer betrachtet wurden. Hinsichtlich planungsrelevanter Fledermausarten ist ein Vorkommen im Plangebiet aufgrund intensiver menschlicher Aktivitäten und geringer Quartierspotenziale für Fledermäuse weitgehend auszuschließen. Aufgrund fehlender geeigneter Habitatstrukturen, der naturfernen Lebensraumausstattung sowie der Vorbelastungssituation (Lärm, Verkehr) ist ebenfalls eine Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Vogelarten im Plangebiet auszuschließen.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotope sind von der Planung nicht betroffen.

Die im Zuge der Planaufstellung durchgeführte Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Betroffenheit planungsrelevanter Arten durch die geplante Bebauung und Nutzung des Geländes nicht gegeben ist. In der Zusammenschau von Funden nach Aktenlage, Begehung und Potenzialerfassung vor Ort sowie unter Berücksichtigung der Habitatsprüche kann nach derzeitigem Kenntnisstand ein Auslösen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden. Störungen beschränken sich auf die Dauer der Abriss- beziehungsweise Bauzeit, sodass keine größeren Auswirkungen auf gegebenenfalls vorhandene lokale Populationen zu erwarten sind. Zudem ist der Planungsraum bereits durch die Vornutzung von menschlichen Störwirkungen geprägt, sodass die vorkommenden Arten an Störungen angepasst sind. Etwaige Baumfällungen sind im Zuge der Planung allerdings außerhalb der Brutperioden von Vogelarten durchzuführen. Aus Vorsorgegründen wird ein Abriss des Gebäudes in den

Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren.

Für den Neubau werden neben den versiegelten Bereichen nur kleinflächig Grünstreifen in Anspruch genommen. Das Vorhaben berücksichtigt eine Begrünung in Form von Pflanzstreifen sowie den Erhalt der Baumreihen in den Randbereichen zur gestalterischen Einfassung und Abgrenzung von der schwerpunktmäßig wohnbaulich geprägten Siedlungsstruktur in Analogie zur bisherigen Bestandssituation. Somit wird die Bestandssituation für Flora und Fauna beibehalten beziehungsweise wiederhergestellt. Der Standort wird insofern auch nach Umsetzung des Planvorhabens nur eine geringe Bedeutung für das Schutzgut aufweisen, da der Anteil der unversiegelten Bereiche mit weniger als 20 Prozent der Gesamtfläche gering ist. Somit kann die Auswirkung des Vorhabens auf das Schutzgut als mäßig beschrieben werden.

2.3 Fläche

Durch die Änderung des Baugesetzbuches vom 13.05.2017 wird in § 1 Absatz 6 Nummer 7 BauGB der vormals in der Praxis häufig unter das Schutzgut Boden subsumierte Belang Fläche als eigenständiges Schutzgut definiert. Danach sollen nunmehr die Auswirkungen öffentlicher und privater Projekte auf die betroffenen Flächen, insbesondere auf den Flächenverbrauch, einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden. Die Relevanz dieses Belangs ergibt sich aus der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und der dort formulierten Begrenzung der laufenden Flächeninanspruchnahme auf 30 Hektar pro Tag.

Gemäß § 1a Absatz 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Stadt insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Die Schutzgutbetrachtung zielt auf die genannten Belange ab und grenzt sich damit gegenüber dem Schutzgut Boden deutlich ab.

Darlegung der Ausgangssituation

Der räumliche Geltungsbereich der in Rede stehenden Planung ist durch eine bauliche Nutzung geprägt. Das rückwärtige Gebäude umfasst bereits einen großen Teil des Areals, zudem nimmt der gepflasterte und geteerte Kundinnen- und Kundenparkplatz der Lebensmitteldiscounterfiliale beinahe die gesamte restliche Fläche ein. Somit ist das Plangebiet im Bestand überwiegend versiegelt. Lediglich angrenzend an die umliegenden Straßen Lippweg und Margaretenstraße befinden sich schmale Grünstreifen, die zum Teil mit Bäumen bepflanzt und

unversiegelt ausgeführt sind. Gleiches gilt für die südliche und östliche Plangebietsgrenze, die an rückwärtige Gärten der umliegenden Wohnbebauung angrenzt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

In Folge der Planumsetzung wird grundsätzlich die bestehende Struktur, bestehend aus dem Gebäude des Lebensmitteldiscountmarktes mit zugehöriger Stellplatzanlage, beibehalten. Allerdings wird der Baukörper vergrößert und die Stellplatzanlage hinsichtlich Fahrgassen und Stellplätzen neu geordnet. Die Begrünung in den Randbereichen wird gesichert.

Der derzeitige Anteil an versiegelten und teilversiegelten Flächen beträgt rund 80 Prozent der Gesamtfläche (Vorhandene Gebäude rund 25 Prozent, Stellplatzanlage rund 55 Prozent). Zukünftig beträgt der Anteil in Summe ebenfalls rund 80 Prozent. Diese setzt sich folgendermaßen zusammen:

- Gebäude in Planung: rund 35 Prozent
- Stellplatzanlage und Erschließungsflächen: rund 45 Prozent

Im Ergebnis kommt es in Folge der Planumsetzung insofern zu einer gleichbleibenden Versiegelung. Das mit der Planung verbundene „Flächenrecycling“ leistet allerdings einen Beitrag zur Vermeidung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Freiraum beziehungsweise bislang unversiegelter Flächen im Außenbereich und ist daher als vertretbar einzustufen. Das Vorhaben hat in der Zusammenschau somit nur geringen Einfluss auf das Schutzgut, da die Flächenversiegelung gleichbleibend bei 80 Prozent liegt.

2.4 Boden

Das Schutzgut Boden besitzt diverse Funktionen für den Naturhaushalt. Die wesentlichen Funktionen des Bodens wurden unter anderem im Jahr 2012 durch das damalige Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen zusammengefasst:

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Mensch, Flora und Fauna (Biotopentwicklungspotenzial);
- Abbau und Umbau von Stoffen, einschließlich des Abbaus von Schadstoffen (Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften);
- Speicherung und Filterung von Wasser (Grundwasserschutzfunktion sowie Speicher- und Reglerfunktion);
- Standort für die wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit;
- Produktionsgrundlage für die Land- und Forstwirtschaft, für Gartenbau und Rohstoffgewinnung (Ertragspotenzial);
- Grundlage der menschlichen Kulturentwicklung, aus denen auch historische Vorgänge ablesbar sind (Archiv der Natur- und Kulturgeschichte).

Diese Funktionen sind im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen und als natürliche Bodenfunktionen zu schützen. Im Rahmen der Untersuchung von Wechselwirkungen besitzt der Boden als vermittelndes Medium besondere Bedeutung: Hinsichtlich des Standortpotenzials für natürliche Pflanzengesellschaften sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu berücksichtigen, hinsichtlich der Wasserfunktionen sind die Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Wasser näher zu beurteilen. Die Archivfunktion spielt zudem hinsichtlich der Schutzgutbewertung der Kultur- und sonstigen Sachgüter eine zentrale Rolle. Die Schutzwürdigkeit des Schutzgutes Boden hat somit einen besonders hohen Stellenwert im Rahmen der Schutzgüterabwägung.

Darlegung der Ausgangssituation

Gemäß dem Umweltinformationssystem des Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz NRW (LANUV) ist das Plangebiet geologisch betrachtet der naturräumlichen Haupteinheit „Kernmünsterland“ zuzuordnen:

„Den geologischen Untergrund bilden Gesteine der Kreide. Aufgrund der schwach schüsselförmigen, zum Zentrum des Münsterlandes einfallenden Schichtlagerung werden die Sedimente zum Zentrum immer jünger. Die Abfolge besteht aus Sanden, Sandmergeln, Kalk- und Kalksandsteinen, Mergelsanden und Tonmergelsteinen. Besonders die härteren Sedimente wirken sich morphogenetisch aus. Die Kreideschichten sind im Nordwesten tektonisch beeinflusst und in Mulden gelegt. Die im Kern gelegenen härteren Schichten (zum Beispiel der Baumberge) bilden deutliche Erhebungen, – es handelt sich hierbei um eine schwache Form der Reliefumkehr. Die Kreidegesteine werden von einer mehr oder minder mächtigen Abfolge aus quartären Lockersedimenten überdeckt. Es sind hauptsächlich glaziale Sedimente aus dem saale-eiszeitlichen Gletschervorstoss (Grundmoräne, fluvioglaziale Sande und Kiese).“ (Umweltdaten vor Ort, abrufbar unter: <https://www.uvo.nrw.de>).

Ergänzt werden diese Aussagen durch die vom Büro IGC Geoconsult GmbH durchgeführte Baugrunduntersuchung (vergleiche IGC 2021). Im Rahmen der Bodenuntersuchungen wurde folgende, vereinfacht dargestellte Materialabfolge festgestellt: Der Boden im Plangebiet umfasst verschiedene Oberflächengestaltungen in Form von asphaltierten Fahrflächen, betongepflasterten Parkflächen, einer mineralischen und gedämmten Bodenplatte sowie Grünflächen mit organischem Oberboden. Unter der Geländeoberfläche sind Auffüllungen in Form von künstlichen Anschüttungen aus Schotter- und Recyclingmaterialien (Ziegel- und Gesteinsbruch, Splitt, Boden) in einer Tiefe von 0,7 Meter bis 1,9 Meter anzutreffen. Darauf folgt eine Schicht aus tonigen Schluffen, teilweise gefolgt von grobsandigem bis schwach kiesigem Mittelsand in einer Tiefe zwischen 2,4 Meter und 2,9 Meter. Der zur Oberfläche nächstgelegene Grundwasserflurabstand beträgt 1,55 Meter.

Das in Rede stehende Plangebiet ist sehr eben und bewegt sich zwischen rund 111,6 Meter bis 113 Meter über Normalhöhennull (NHN).

Die chemische Analytik des Bodens erfolgte anhand entnommener Proben, die labortechnisch im Hinblick auf ihre stoffliche Zusammensetzung und das mögliche Vorkommen von Schadstoffen untersucht wurden. Anschließend erfolgte eine Bewertung der Ergebnisse nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung.

Im Ergebnis zeigen die Bodenproben keine signifikant erhöhten Konzentrationen der analysierten Schadstoffe. Die betreffenden Schadstoffparameter, die für die bestehende und geplante Nutzung sowie den zu untersuchenden Wirkungspfad Boden – Mensch heranzuziehen sind, werden nicht überschritten. (vergleiche IGC 2021, Seite 16 f.).

Da der Großteil des Planungsbereiches im Bestand versiegelt ist, trägt das Plangebiet nur in geringem Umfang zur Erfüllung der oben genannten Schutzgutfunktionen bei, sodass beispielsweise die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet kaum erfolgen kann. Durch diverse Auffüllungen ist der natürliche Boden stark verändert. Die wesentliche Schutzgutfunktion, die am Standort erfüllt wird, ist die Nutzung als Standort für wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit. Größere oder unzerschnittene Freiflächen mit geringfügig veränderten Böden liegen im Vorhabenraum nicht vor.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Sowohl im Bestand als auch nach Umsetzung der in Rede stehenden Planung wird das Plangebiet lediglich in untergeordneten Teilbereichen die eingangs genannten ökologischen Schutzgutfunktionen erfüllen. Vornehmlich wird das Gelände, analog zur heutigen Bestandssituation, eine Funktion als „Standort für wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit“ erfüllen. Dabei handelt es sich im konkreten Planungsfall um einen Nahversorgungsstandort. Die Böden des Plangebietes sind durch Auffüllungen überformt, natürlich gewachsene Bodenhorizonte sind nicht vorhanden und werden auch durch die Planung nicht wiedererlangt. Das Vorhaben hat in der Zusammenschau keinen Einfluss auf das Schutzgut.

2.5 Wasser

Das Schutzgut Wasser erfüllt unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt. Unterschieden wird im Rahmen der Beschreibung der Funktionen in die Bereiche Grundwasser und Oberflächengewässer. Wesentliche Schutzziele sind die Sicherung der Quantität und Qualität von Grundwasservorkommen sowie die Erhaltung und Reinhaltung der Gewässer. Darüber hinaus sind Überschwemmungsgebiete sowie Risikogebiete und damit verbundene Maßnahmen der

Hochwasservorbeugung und des Hochwasserschutzes näher zu untersuchen. Bei den Gewässern sind die folgenden Funktionen zu benennen:

- Gewässerökologische Funktionen,
- Vorfluterfunktionen und
- Nutzungsfunktionen.

Die Schutzwürdigkeit des Wassers ergibt sich aus dessen Bedeutung für Menschen, Tiere und Pflanzen als Lebensgrundlage. Die Reinhaltung des Wassers (und aller Zuströme) besitzt somit eine besonders hohe Bedeutung im Rahmen der Bewertung. Das Grundwasser ist hinsichtlich der Grundwasserneubildung und der potenziellen Verschmutzung zu untersuchen, die in Zusammenhang mit dem Schutzgut Boden beurteilt werden müssen. Hierbei übernehmen der Grundwasserflurabstand und die hydraulischen Fähigkeiten des Bodens (beziehungsweise die Durchlässigkeit der überlagernden Deckschichten) wesentliche Vorbedingungen, für die Eintragung von Stoffen in die Wasserkreisläufe. Die Puffer- und Speicherfähigkeit des Bodens spielen zudem bei der Hochwasservorsorge beziehungsweise dem Hochwasserschutz eine zentrale Rolle.

Darlegung der Ausgangssituation

Im in Rede stehenden Plangebiet befinden sich weder stehende Gewässer noch offene Fließgewässer, jedoch verläuft entlang der nördlichen Plangebietsgrenze der verrohrte Lippbach in Richtung Westen. Das nächstgelegene, offene Fließgewässer ist die Werse in rund 280 Meter westlicher Entfernung. Aufgrund der Entfernung und der zwischen Plangebiet und Gewässer befindlichen Bebauung besteht kein räumlicher Zusammenhang zum Plangebiet.

Das Plangebiet gehört zum Grundwasserkörper „Münsterländer Oberkreide“. Die Bewertung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers ist „gut“ (3. Monitoringzyklus 2013 - 2018; Fachinformationssystem ELWAS, Abfrage am 18.05.2020). Im Rahmen der Bodenuntersuchungen betrug der zur Oberfläche nächstgelegene Grundwasserflurabstand 1,55 Meter (vergleiche IGC 2021, Seite 6 f.).

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Vorhaben hat in der Zusammenschau allenfalls geringen Einfluss auf das Schutzgut, da ein Großteil des Geländes bebaut oder versiegelt wird. Insofern tragen allenfalls die unversiegelten Grünstreifen in den Randbereichen zu den betreffenden Schutzgutfunktionen bei, wobei diesbezüglich auf die vorgefundene Bodenzusammensetzung (siehe vorheriges Unterkapitel) verwiesen wird.

2.6 Klima und Luft

Als Schutzziele für die Schutzgüter Klima und Luft sind die Vermeidung von Luftverunreinigungen und die Erhaltung von Reinluftgebieten zu nennen. Das Bestandsklima sowie die lokalklimatische Regenerations- und Austauschfunktion sollen erhalten bleiben. Zu berücksichtigen sind:

- die Durchlüftungsfunktion,
- die Luftreinigungsfunktion und Frischluftproduktion sowie
- die Wärmeregulationsfunktion.

Die Schutzwürdigkeit von Klima und Luft ergibt sich aus deren Bedeutung für Menschen, Tiere und Pflanzen als Lebensgrundlage. Die Reinhaltung der Luft besitzt aufgrund ihres ständigen Austausches und ihrer chemisch-physikalischen Eigenschaften insbesondere überregionale, nationale und internationale Bedeutung. Die mit einer Belastung einhergehenden Auswirkungen großräumiger Verunreinigungen werden jedoch auch lokal wirksam. Eine hohe Empfindlichkeit besitzt in diesem Zusammenhang die Gesundheit der Menschen beziehungsweise die Belastungen der Menschen durch Schadstoffe, wie Stickoxide, Kohlenstoffverbindungen oder Feinstaub. Somit gehen mit dem Schutzgut Klima und Luft insbesondere Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Mensch einher. Da Stoffeinträge neben anthropogenen Ursachen auch durch Aufwirbelungen von Stoffen von der Erdoberfläche erfolgen können, sind zudem die Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Boden sowie untergeordnet mit dem Schutzgut Wasser zu untersuchen.

Darlegung der Ausgangssituation

In der Klimaanalyse des LANUV wird das Plangebiet dem Klimatop „Vorstadtklima“ zugeordnet, unmittelbar westlich des Plangebietsgrenze beginnt das „Stadtrandklima“, welches sich durch eine mäßigere Belüftung auszeichnet. Begründet wird dies durch die dichten Strukturen im Westen (Stadtmitte) sowie die umliegende Wohnbebauung. Der Planungsbereich selbst hat zudem aufgrund des hohen Versiegelungsgrades kaum positiven Einfluss auf das Lokalklima. Lediglich in den Randbereichen befinden sich untergeordnet Grünstrukturen.

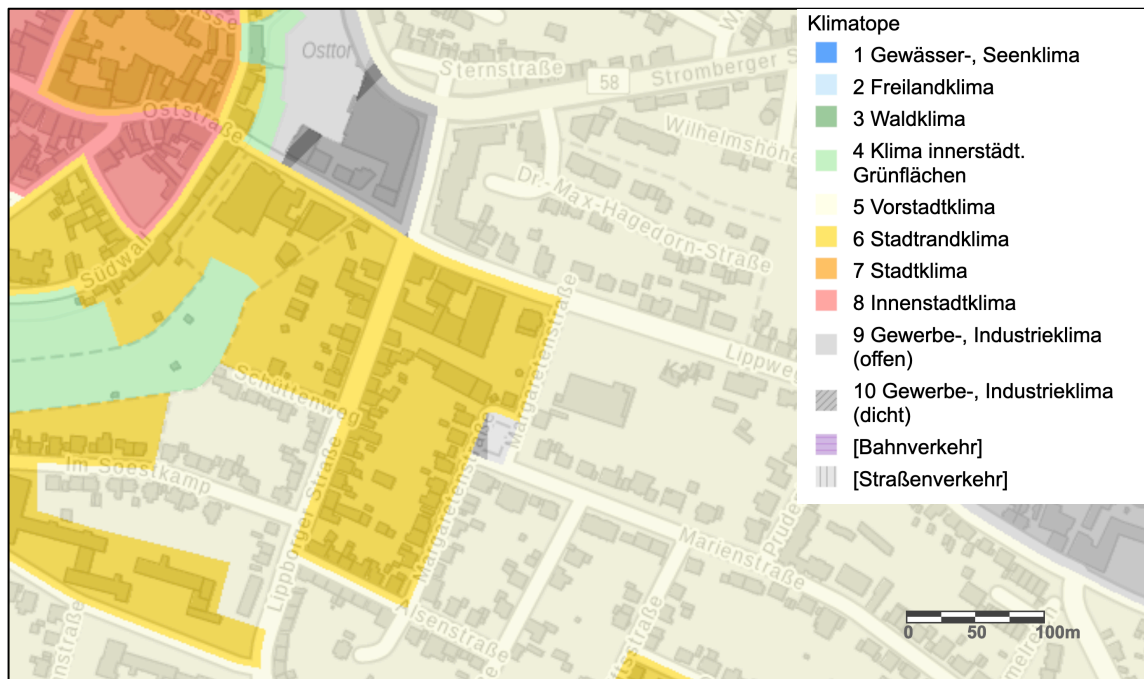


Abbildung 5: Klimatopkarte / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020

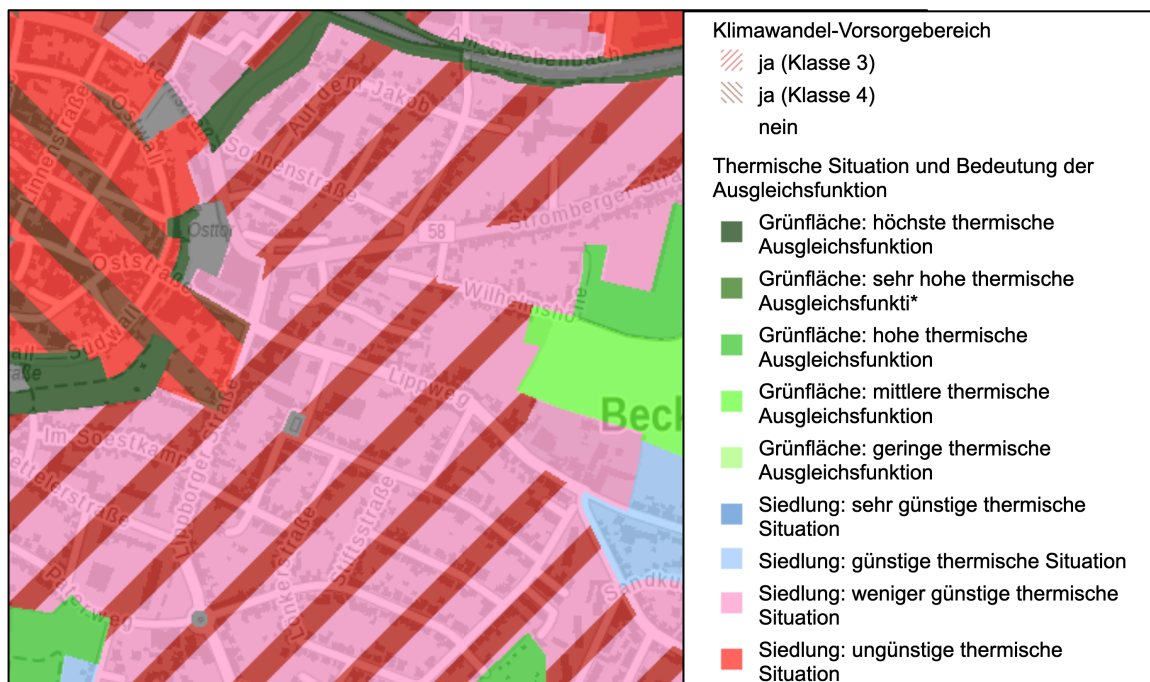


Abbildung 6: Klimaanalyse Gesamtbetrachtung / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020

Vorbelastungen der Luft können sich durch die Schadstoffemissionen der umliegenden Verkehre auf dem Lippweg und eventuell der Lippborger Straße sowie auf der Stellplatzanlage ergeben. Detaillierte Angaben zur lufthygienischen Situation im Plangebiet liegen nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass ein leicht erhöhtes lufthygienisches Belastungsniveau in Folge der genannten potenziellen Emissionsquellen vorliegt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Die Bedeutung des Planungsbereichs für die Belange Klima und Lufthygiene ist aufgrund seiner Flächengröße von allgemeiner Art. Die vorhandenen versiegelten Flächen führen bereits aktuell mikroklimatisch zu einer erhöhten Durchschnittstemperatur. Die in Rede stehende Planung führt nur zu geringen Änderungen des Versiegelungsgrades, da dieser leicht steigt. Allerdings wird die Fläche zukünftig nachhaltiger genutzt, da eine größere Fläche für das Gebäude und damit die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs genutzt wird. Zudem werden Dachflächen für Photovoltaikanlagen genutzt. Parallel nimmt die versiegelte Fläche für Erschließungsflächen und Stellplatzanlagen ab.

Die lufthygienische Situation wird sich durch die Planung nicht ändern, da die Nutzung des Plangebiets nicht verändert wird. Es werden weiterhin Verkehrsemissionen der Umgebung auf den Planstandort einwirken und Verkehre durch den Lebensmitteldiscountmarkt entstehen. Voraussichtlich steigt der vorhabenbedingte Verkehr durch die Vergrößerung des Marktes um rund 560 Kfz am Tag (vergleiche ABVI 2021, Seite 18), sodass das lufthygienische Belastungsniveau weiterhin erhöht sein wird.

Das Vorhaben hat in der Zusammenschau einen mäßigen Einfluss auf das Umweltschutzgut, da die bereits vorherrschenden Belastungen weiterhin bestehen.

2.7 Landschafts- und Ortsbild

Der Schutz der Landschaft ist in § 1 Absatz 1 BNatSchG verankert. Insbesondere Landschaftsteile mit besonderen Ausprägungen hinsichtlich Struktur und Größe sind vor diesem Hintergrund zu betrachten und die landschaftsästhetische Funktion zu berücksichtigen. Diese Bedeutung des Landschaftsbildes ist abhängig von der Ausstattung eines Gebietes mit unterschiedlichen Landschaftselementen, der Topographie und der Nutzung, aber auch von der bestehenden Vorbelastung durch künstliche Elemente wie Lärm, Gerüche und Unruhe.

Für Plangebiete, die in innerstädtischen Bereichen liegen, beziehen sich die Ausführungen zum Schutzgut Orts- und Landschaftsbild vorwiegend auf das Ortsbild, sofern das jeweilige Plangebiet nicht besondere topographische Merkmale oder

Landmarken aufweist. Das Ortsbild wird überwiegend durch künstliche Elemente beziehungsweise anthropogene Einflüsse bestimmt. Dabei ist als Bewertungsmaßstab einerseits die Eigenart der näheren Umgebung im Sinne des BauGB heranzuziehen (etwa Art und Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise und die überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des Untersuchungsbereiches). Andererseits ist das Ortsbild ein Rechtsbegriff des Denkmalschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (DschG NW); hier wird definiert (zum Schutz von Denkmalbereichen): »Denkmalbereiche können Stadtgrundrisse, Stadt-, Ortsbilder und -silhouetten, Stadtteile und -viertel, Siedlungen, Gehöftgruppen, Straßenzüge, bauliche Gesamtanlagen und Einzelbauten sein sowie deren engere Umgebung, sofern sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist. Hierzu gehören auch

handwerkliche und industrielle Produktionsstätten [...]«. Für die Bewertung des Ortsbildes sind demnach die Silhouette, die bauliche Abfolge der Stadt- oder Ortsbilder, Gesamtanlagen oder Einzelbauten mit der für ihr Erscheinungsbild notwendigen Umgebung (Freiräume, Freiflächen, Sichtbezüge) relevante Bewertungsmaßstäbe.

Die Schutzwürdigkeit des Orts- und Landschaftsbilds ergibt sich demnach durch dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie dessen Erholungswert.

Darlegung der Ausgangssituation

Aufgrund seiner innerstädtischen Lage ist das Plangebiet nicht Bestandteil des die Stadt Beckum umgebenden Landschaftsraums. Lage- und strukturbedingt verfügen das Plangebiet sowie der darüberhinausgehende Untersuchungsraum nicht über nennenswerte Sichtbeziehungen.

Der Planungsbereich liegt zentral in Beckum und ist ein Standort mit einem hohen Versiegelungsgrad. In nördlicher, östlicher und südlicher Richtung schließen überwiegend Ein- und Mehrfamilienhäuser an. In Richtung Westen, und damit in Richtung Stadtkern, schließen an der Lippborger Straße im Kreuzungsbereich mit dem Lippweg jedoch auch größere Baustrukturen in Form eines Seniorinnen- und Seniorenheims und eines Theaters an. Grünstrukturen und Gehölzbestände sind im Untersuchungsbereich vorwiegend in Form von Straßenbegrünung oder in privaten Gärten vorzufinden.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Grundsätzlich hat das Planvorhaben keinen elementaren Einfluss auf das Schutzgut. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Neustrukturierung der Fläche und der Neubau des Lebensmitteldiscountmarktes zu einer gestalterischen Aufwertung führt, die sich positiv auf das umfeldnahe Ortsbild auswirkt.

Die städtebauliche Entwicklung im Siedlungsbereich von Beckum vermeidet zugleich die Inanspruchnahme von Landschaftsraum im Außenbereich.

2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Schutzziel für Kultur- und sonstige Sachgüter besteht in der Erhaltung historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsbestandteile von besonders charakteristischer Eigenart, von Stadt- beziehungsweise Ortsbildern, Ensembles, geschützten und schützenswerten Bau- und Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung, sofern es für den Erhalt der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist. Die Schutzwürdigkeit der Kultur- und sonstigen Sachgüter ergibt sich, ähnlich zum Schutzgut Orts- und Landschaftsbild, aus ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit.

Darlegung der Ausgangssituation

Innerhalb des Plangebietes sind derzeit keine eingetragenen Bau- beziehungsweise Bodendenkmäler oder Naturdenkmale bekannt. Des Weiteren liegen keine Sachgüter wie endliche Ressourcen vor.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Die Planung führt nicht zu Beeinträchtigungen von geschützten Kulturgütern oder von Sachgütern im Sinne der Umweltprüfung. Das Vorhaben hat demnach keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.9 Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Vorgaben zum Umgang mit Abwasser ergeben sich aus den Richtlinien RL 2006/11/EG und 2006/118/EG, die im Wasserhaushaltsgesetz sowie im Landeswassergesetz NRW in nationales Recht umgesetzt wurden. Ziel ist der Schutz der Böden, der Gewässer und des Grundwassers und zugleich die Entlastung der Kanalisationen und Klärwerke. Dabei sind einerseits die Rahmenbedingungen für Einleitungen in die Kanalisation näher geregelt worden, eine Einleitung von anfallenden Regenwassermengen ist grundsätzlich erschwert worden, um die natürlichen Bodenfunktionen (hier insbesondere: Bildung von Grundwasser) zu stärken, sofern nicht eine Ableitung von Regenwasser zwingend geboten ist. Andererseits ist die Einleitung unbehandelter Abwässer in das Grundwasser sowie in Gewässer erschwert worden, um Böden und Grundwasser vor unzulässigen Eingriffen zu schützen.

Auch der sachgerechte Umgang mit Abfällen fußt auf EU-Richtlinien: Das Kreislaufwirtschaftsgesetz des Bundes sowie das Landesabfallgesetz NRW regeln, dass Abfall in erster Linie vermieden werden soll, anfallende Abfallmengen sind zudem sachgerecht zu entsorgen. Das bedeutet einerseits, dass Wertstoffe in einen Wertungskreislauf eingehen sollen und andererseits ein sachgerechter Umgang

mit Abfällen in Verantwortung der Endnutzer sowie der kommunalen Entsorgungsträger liegt. Eine Eintragung jeglicher Stoffe in Natur und Landschaft ist zudem weitgehend ausgeschlossen.

Die Richtlinie RL 2008/50/EG sowie die entsprechenden Grenzwerte und die Umsetzung insbesondere über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die BImSch-Verordnungen sind ebenfalls im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zu berücksichtigen. Ziel dabei ist wiederum die Vermeidung und Eindämmung in diesem Fall von Luftemissionen. Der wesentliche Bewertungshintergrund ergibt sich aus der Ubiquität der (Atem-)Luft und der raschen Ausbreitung/Verteilung möglicher Schadstoffe.

Im Rahmen der Umweltprüfung ist demnach zu bewerten, inwieweit die gesetzlichen Vorgaben innerhalb des Plangebietes umgesetzt werden. Der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern soll grundsätzlich im Einvernehmen mit den Entsorgern erfolgen, die Luftschadstoffbelastungen im Einklang mit den unterschiedlichen BImSch-Verordnungen.

Darlegung der Ausgangssituation

Das Plangebiet ist aufgrund der Vornutzung als Einzelhandelsstandort an die öffentliche Kanalisation und weitere Versorgungsinfrastrukturen angeschlossen. Eine Versickerung von Regenwasser findet aktuell nicht statt und Niederschlagswasser wird über die Kanalisation abgeleitet.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Durch die in Rede stehende Planung eines neuen Lebensmitteldiscountmarkts fallen Emissionen in Form von Abwasser und Abfällen an, die einen nutzungstypischen Umfang nicht überschreiten. Über die bestehenden Versorgungsinfrastrukturen kann das Plangebiet weiterhin mit Trinkwasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikation versorgt werden. Innerhalb des Plangebiets kann das bestehende Leitungsnetz des bisherigen Lebensmitteldiscountmarkts wiederverwendet werden. Die Entsorgung von Abfällen erfolgt über die lokalen Träger. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der Versiegelung und Bodenbeschaffenheit auf dem Grundstück nicht möglich und ist im Zuge der Entwässerung zu beachten. Das Schmutzwasser wird gemäß den rechtlichen Vorgaben über die vorhandene Kanalisation entsorgt. Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da sich Emissionen, Abfälle und Abwasser durch den Neubau des Marktes nur geringfügig ändern werden.

2.10 Nutzung erneuerbarer Energie sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Der wachsenden Bedeutung erneuerbarer Energien im Strombereich wird insbesondere durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) aus dem Jahr 2000 Rechnung getragen, welches zuletzt 2017 geändert wurde. Das EEG stellt das zentrale Steuerungsinstrument für den Ausbau erneuerbarer Energien in der Bundesrepublik dar und zielt auf einen Umbau der Energieversorgung und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromversorgung ab. Aus den gesetzlichen Vorgaben resultieren folgende schutzgutbezogenen Ziele:

- klimaverträgliche Energieversorgung
- Unabhängigkeit vom Import fossiler Brenn-, Kraft- und Heizstoffe

Darlegung der Ausgangssituation

Derzeit werden keine erneuerbaren Energien im Plangebiet eingesetzt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Gebäude, das durch die Planung realisiert wird, erfüllt als Neubau die Vorschriften des EEG. Eine Besonderheit des Planvorhabens ist die Umsetzung der firmeneigenen klimafreundlichen Bauweise. Diese umfasst unter anderem die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des neuen Marktgebäudes. Somit kann in Zukunft auf Sonnenenergie statt auf fossile Brennstoffe zur Energieversorgung des neuen Marktes zurückgegriffen werden. Die Anlagentechnik zur Kühlung und Heizung basiert zudem auf umweltfreundlicher CO₂-Integraltechnik zur Kühlung in Verbindung mit Wärmerückgewinnung und Betonkerntemperierung. Somit hat das Vorhaben in der Zusammenschau einen positiven Einfluss auf das Umweltschutzgut.

2.11 Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Die Betrachtung der Auswirkungen durch die Anfälligkeit von Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen ergibt sich aus der Umsetzung der europäischen Seveso-III-Richtlinie in nationales Recht. Das sogenannte Gesetzes- und Verordnungspaket zur Umsetzung der europäischen Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (Seveso-III-Richtlinie)) ist jeweils im Dezember 2016 und Januar 2017 in Kraft getreten. Daraus ergeben sich unter anderem zahlreiche Neuerungen im Hinblick auf das BImSchG, das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) sowie das Bundesberggesetz (BBergG). Wesentlicher, zu berücksichtigender

Bestandteil ist zudem insbesondere die sogenannte Störfallverordnung (12. BImSchV).

Darlegung der Ausgangssituation

Eine mögliche Gefährdung des Plangebietes durch schwere Unfälle (Störfälle) und damit verbundene schädliche Umwelteinwirkungen ist derzeit nicht erkennbar. Im unmittelbaren Umfeld beziehungsweise Einflussbereich des Vorhabens sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Absatz 5a des BImSchG vorhanden.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das in Rede stehende Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang. Gleichzeitig liegt der Planungsbereich nicht im Eingriffsbereich eines Betriebs nach Störfall-Verordnung, Schutzmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich.

2.12 Wechselwirkungen

Das Wirkungsgefüge der einzelnen Schutzgüter steht in enger Wechselwirkung zueinander. Stoffumwandlungsprozesse des Bodens beeinflussen das Schutzgut Pflanzen und Tiere, selbst lokalklimatische Besonderheiten oder Veränderungen wirken sich auf das Schutzgut Wasser, beispielweise die Rate der Grundwasserneubildung aus. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Kultur- und Sachgütern sind auch in einem bereits vorbelasteten Raum ständig gegeben.

2.13 Auswirkungen bei Nichtdurchführung der Planung

Ohne Planumsetzung ist mit einem Fortbestand der bestehenden Nutzung als Nahversorgungsstandort zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf die Schutzgüter zur Folge. Allerdings kommen die positiven Effekte des Vorhabens bezüglich erneuerbarer Energie und effizienter Nutzung von Energie nicht zum Tragen.

3 Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung sowie Kompensation von Umweltauswirkungen

3.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung von Umweltauswirkungen

Um die voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter zu verringern beziehungsweise vollständig zu vermeiden, wurden folgende Maßnahmen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ergriffen:

Schutzgut / Umweltbelang	Maßnahmen zur Vermeidung	Maßnahmen zur Verringerung
Mensch		<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung der Öffnungszeiten, sodass nächtliche PKW-Bewegungen von Kundinnen und Kunden sicher ausgeschlossen werden; Begrenzung der Parkplatznutzungsdauer durch Kundinnen und Kunden auf einen zusammenhängenden Zeitraum von maximal 15 Stunden innerhalb des Tageszeitraums; PKW-Bewegungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Nachtzeitraum auf definierte Parkplatzteile beschränken • Asphaltierung der Fahrgassen des Parkplatzes • Warenanlieferungen per LKW ausschließlich tagsüber; Warenanlieferungen im Nachtzeitraum dürfen ausschließlich per PKW und Kleintransporter (zulässiges Gesamtgewicht maximal 2,8 t) mit Handverladung erfolgen • Einhaltung der vorgegebenen Schalleistungspegel für technische Anlagen im Nachtzeitraum • Erhalt oder gleichwertiger Ersatz der schalltechnisch relevanten Grenzwände an der nördlichen Grundstücksgrenze

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		<ul style="list-style-type: none"> • Ausschluss der Beeinträchtigung europäischer Vogelarten durch Unzulässigkeit von Baumfällungen in der Zeit vom 01.03 bis zum 30.09 zugunsten brütender Vogelarten gemäß § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG • Abrissarbeiten von Gebäuden sind in den Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren
--	--	---

Abbildung 7: Ergriffene Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung möglicher Eingriffe

3.2 Maßnahmen zur Kompensation von Umweltauswirkungen

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung durchgeführt, da Eingriffe in Natur und Landschaft, die sich voraussichtlich nach Umsetzung des Bebauungsplans ergeben, auf Grundlage des § 1a BauGB in Verbindung mit den §§ 14 - 15 BNatSchG ausgeglichen werden müssen. Diese ist somit in Hinblick auf Flächenaufteilung und -bewertung detaillierter, als es auf Ebene des Flächennutzungsplans wäre. Um eine Erfassung des Wertes des Untersuchungsraums zu ermöglichen, wird die Bewertung auf Grundlage von Biotoptypen vorgenommen, denen ein festgesetzter Grundwert zwischen 0 und 1 zugeordnet wurde. Hier wurde die Biotoptypenliste des Kreises Warendorf "Warendorfer Modell" verwendet.

Für den rund 5 500 Quadratmeter großen Geltungsbereich ergibt sich ein Gesamtwert des Bestands von 293,4 Wertpunkten (vergleiche Abbildung 9). Der ermittelte Gesamtwert des Planungszustandes liegt bei 330,2 Wertpunkten (vergleiche Abbildung 9). Die Auswirkungen der Planung sind grundsätzlich als mäßig zu bezeichnen, da sich hinsichtlich der Umweltschutzgüter kaum Veränderungen ergeben. Aufgrund dessen sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Ausgangszustand				
Code	Biotoptyp	Fläche (m ²)	Grundwert (ÖWE)	Einzelflächenwert (Sp 3 x Sp 4)
1.1	Versiegelte Flächen (Gebäude, Asphalt, Beton, engfugiges Pflaster, Mauern)	4 529	0,0	0,0
4.1	Grünfläche am Rand des Einzelhandelsstandortes: Bodendeckerpflanzungen (v. a. Böschungsmyrthe), teilweise mit Laubbaum-Hochstämmen (vorw. Spitz-Ahorn)			

		987	0,3	293,4
Planungszustand				
1.1	Überbaute und versiegelte Flächen	4 405	0,0	0,0
4.1	Grünflächen, gärtnerisch angelegt (Boden-deckerpflanzungen, Ziergehölze, tlw. mit Laubbaum-Hochstämmen)	1 102	0,3	330,6
Gesamtbilanz				
	Planungswert abzüglich Bestandwert			37,2

Abbildung 8: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Zuge der Umweltprüfung gilt es anderweitige Planungsmöglichkeiten zu erörtern. Im Hinblick auf die Nutzung des Planungsbereichs hat sich die Stadt Beckum zum Ziel gesetzt, den Einzelhandelsstandort langfristig zu erhalten und zu sichern.

Dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt ein intensiver Abstimmungs- und Entwicklungsprozess zugrunde. Die Vorhabenträgerin hat in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Beckum unterschiedliche architektonische Varianten und deren Vor- und Nachteile erörtert. Als Ergebnis dieser Abstimmungen ist eine Vorzugsvariante hervorgegangen, die die Ziele der Planung bestmöglich umsetzt. Diese Vorzugsvariante dient als Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Die vorliegende Planung ist damit sowohl aus umweltplanerischer als auch aus städtebaulicher Sicht als sinnvoll anzusehen. Das im Zuge dieses Bauleitplanverfahrens verfolgte Vorgehen stellt somit die Idealvariante des Vorhabens dar.

5 Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen

Das in Rede stehende Vorhaben führt nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die oben genannten Schutzgüter und Umweltbelange. Sämtliche vorhabenbedingte Auswirkungen einschließlich daraus resultierender Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im vorliegenden Umweltbericht sowie in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben.

6 Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Die Umweltauswirkungen wurden anhand vorliegender Daten umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Bewertung der Schutzgüter im Ist-Zustand sowie die Beschreibung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal-argumentativ, die Darstellung der zusammenfassenden Bewertung mit Hilfe einer Matrix in tabellarischer Form.

Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

Bei der Zusammenstellung der Angaben traten keine nennenswerten Schwierigkeiten auf.

7 Monitoring

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitplanung eintreten, von der Stadt als Träger der Bauleitplanung zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Nachteilige Auswirkungen können sich dabei beispielsweise aus einer falschen Umsetzung der Planung, eine unsichere Prognose oder unvorhersehbare Wirkungen ergeben. Die Monitoring-Maßnahmen des Bebauungsplans gelten dabei auch auf der höheren Ebene des Flächennutzungsplans.

Zum Zweck der Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt sind die unten genannten Maßnahmen sowie die Informationen der Behörden nach § 4 Absatz 3 BauGB zu nutzen. Sofern sich nach Inkrafttreten des Bauleitplanes Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen ergeben, deren Überwachung externen Behörden obliegt, sind diese Behörden gemäß § 4 Absatz 3 BauGB verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten.

Für den in Rede stehenden Bauleitplan werden folgende Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt empfohlen:

Schutzgut / Umweltbelang	Monitoring-Maßnahme	Zeitraum
Mensch	Überprüfung der schalltechnischen Gegebenheiten	Alle 5 Jahre

Abbildung 9: Empfohlene Monitoring-Maßnahmen

Darüber hinaus wird spätestens 5 Jahre nach Rechtskraft des Bebauungsplanes eine eigenständige Überprüfung empfohlen. Inhaltlich sollte die Überprüfung unter anderem folgende Punkte abdecken:

- Überprüfung der Umsetzung von Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie der weiteren verbindlichen Regelungen, insbesondere von Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich, um festzustellen, ob in Folge ihrer Nichtdurchführung oder defizitären Umsetzung ggf. nicht erwartete nachteilige Auswirkungen auftreten
- Sammlung und Verwertung eventueller Erkenntnisse über das Auftreten sonstiger nicht erwarteter nachteiliger Auswirkungen auf die Schutzgüter

Im Hinblick auf das in Rede stehende Planvorhaben sind dabei insbesondere die nachfolgenden Aspekte im Rahmen der Überwachung von Bedeutung:

- Kontrolle der maximal zulässigen Bebauung im Plangebiet (Grundflächenzahl, Baufelder, Höhe baulicher Anlagen)

- Kontrolle der fachgerechten Umsetzung von Verminderungsmaßnahmen (zum Beispiel im Hinblick auf Schallschutz, Artenschutz)

Die Überprüfung bezieht sich auf die Erkenntnisse, die nach dem gegenwärtigen Wissensstand angemessenerweise verlangt werden können. Die Gemeinde kann sich gemäß § 4 Absatz 3 BauGB auf die Erfüllung der Berichtspflichten externer Fachbehörden stützen.

8 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt mit vergrößerter Verkaufsfläche zu ersetzen. Der heutige Markt wurde im Jahr 2008 mit einer Verkaufsfläche von rund 800 Quadratmeter eröffnet und soll in diesem Zuge um rund 475 Quadratmeter auf insgesamt maximal 1 275 Quadratmeter vergrößert werden. Durch die Umsetzung des Vorhabens entsteht ein zeitgemäß gestalteter und den Ansprüchen von Kundinnen und Kunden gerecht werdender Marktstandort, der zudem dem Klimaschutzgedanken Rechnung trägt. Derzeit ist das Areal durch das Marktgebäude und den zugehörigen Kundeninnen- und Kundenparkplatz sowie Erschließungsflächen mit über 77 Prozent versiegelt. Damit hat das Plangebiet eine geringe Bedeutung im Naturkreislauf. Lediglich eine Randbegrünung mit einzelnen Baumstandorten ermöglicht Flächen für Flora und Fauna.

Für die Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsziele wird die Herstellung des entsprechenden Planungsrechtes sowohl auf der Ebene der vorbereitenden (FNP) wie auch der verbindlichen Bauleitplanung (B-Plan) erforderlich.

Das Vorhaben des Rückbaus des bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt und der Ersatz durch einen neuen Markt, der ebenfalls eine Randbegrünung aufweisen soll, hat folgende Auswirkungen auf die Umweltbelange:

- Das Vorhaben wirkt sich positiv auf die Schutzgüter Landschafts- und Ortsbild und Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie aus.
- Das Vorhaben wirkt sich geringfügig negativ auf das Schutzgut Fläche aus.
- Das Vorhaben hat mäßige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere / Pflanzen / biologische Vielfalt, Klima / Luft.
- Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden; Wasser; Kultur- und Sachgüter; Natura2000-Gebiete; Vermeidung von Emissionen, sachgerechter Umgang mit Abfall und Abwässern und keine Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen (s. Kapitel 2.14).

Um die voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter zu verringern beziehungsweise vollständig zu vermeiden werden Schallschutzmaßnahmen in Form einer Schallschutzwand entlang der Bahnlinie (Höhe von 3,5 – 3,75 Metern über Gleisniveau) sowie passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen. Durch die Begrenzung der Öffnungszeiten und eine Begrenzung der Parkplatznutzungsdauer durch Kundinnen und Kunden auf einen zusammenhängenden Zeitraum von maximal 15 Stunden innerhalb des Tagzeitraums sowie eine Begrenzung der PKW-Bewegungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Nachtzeitraum auf definierte Parkplatzteile, können die Schallemissionen im Nachtzeitraum begrenzt werden. Ergänzend sind Warenlieferungen per LKW ausschließlich tagsüber erlaubt und die vorgegebenen Schalleistungspegel für technische

Anlagen im Nachtzeitraum einzuhalten. Zudem sind die Fahrgassen zu asphaltieren. Bestehende schalltechnisch relevante Grenzwände an der nördlichen Grundstücksgrenze sind zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen. Ergänzend sind Baumfällungen in der Zeit vom 01.03 bis zum 30.09 zugunsten brütender Vogelarten ausgeschlossen, um Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten auszuschließen. Weiterhin wird ein Abriss von Gebäuden in den Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren.

Aufgrund der Vornutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort für einen Lebensmitteldiscountmarkt ist das Gelände bereits vollkommen überformt und nicht mehr in einem natürlichen Zustand. Durch die in Rede stehende Planung wird für beinahe keins der oben genannten Schutzgüter eine Verschlechterung erzielt und die Auswirkungen der Planung sind grundsätzlich als mäßig zu bezeichnen, da sich hinsichtlich der Umweltschutzgüter kaum Veränderungen ergeben. Aufgrund dessen sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Monitoringmaßnahmen wurden in Kapitel 6.2 empfohlen.

Im Ergebnis gibt es bei Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung und zur Verringerung der voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter **keine Einwände** gegen das in Rede stehende Vorhaben.

9 Gutachten

ABVI – Verkehrsplanung (2021): Neubau eines ALDI-Marktes am Standort Lippweg 16 in Beckum. Verkehrsgutachten. Stand: März 2021. Bochum.

GRUENPLAN (2021): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Abbruch und Neubau eines ALDI Lebensmittelmarktes in Beckum, Lippweg 16. Artenschutz-Vorprüfung. Stand: Mai 2021. Dortmund.

GRUENPLAN (2021): Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zum Bebauungsplan "Neubau eines Aldi-Marktes" am Lippweg 16 in Beckum. Stand: September 2021. Dortmund.

IGC – Geoconsult GmbH (2021): Neubau eines ALDI-Marktes in 59269 Beckum, Lippweg 16. Baugrunduntersuchung. Stand: April 2021. Dortmund.

STADT + HANDEL (2020): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Beckum. Stand: September 2020. Dortmund.

WENKER & GESING (2021): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb eines ALDI-Marktes nach dessen Rückbau und Neuerrichtung mit vergrößerter Verkaufsfläche in 59269 Beckum, Lippweg 16. Stand: April 2021. Gronau.

10 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Untersuchungsraum.....	2
Abbildung 2: Relevante Fachgesetze und Fachpläne.....	4
Abbildung 3: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr 24h.....	7
Abbildung 4: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr nachts.....	7
Abbildung 5: Klimatopkarte.....	16
Abbildung 6: Klimaanalyse Gesamtbetrachtung.....	16
Abbildung 7: Ergriffene Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung möglicher Eingriffe.....	24
Abbildung 8: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung.....	25
Abbildung 9: Empfohlene Monitoring-Maßnahmen.....	29

Vorhabenbezogener Bebauungsplan "ALDI Lippweg"
– Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Umwelt und Bauen
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

- 1 Die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ALDI Lippweg“ wird beschlossen. Durch den vorhabenbezogenen Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg geschaffen werden. Der räumliche Geltungsbereich umfasst das Flurstück 695 in Flur 33 der Gemarkung Beckum.
- 2 Die Verwaltung wird beauftragt, die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 Baugesetzbuch und die Beteiligung der Behörden gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch durchzuführen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Die BGB-Grundstücksgesellschaft Herten hat mit Schreiben vom 04.01.2021 die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des ALDI-Marktes am Lippweg in Beckum gestellt.

Städtebauliches Ziel ist es, den heute vorhandenen ALDI-Markt mit einer Verkaufsfläche von 800 Quadratmetern durch Neubau auf eine Verkaufsfläche von 1 275 Quadratmetern zu vergrößern.

Im Einzelhandelskonzept von 2020 ist dieser Standort als „Nahversorgungsstandort mit besonderer Versorgungsfunktion“ dargestellt und besitzt auch eine Versorgungsfunktion für den Beckumer Südosten. Als Ziele wurden unter anderem die Sicherung der Nahversorgungsfunktion und die Weiterentwicklung der Standortrahmenbedingungen genannt.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat sich in seiner Sitzung am 03.03.2021 mit dem Antrag befasst und dem Vorhaben grundsätzlich zugestimmt (siehe Vorlage 2021/0074 und Niederschrift der Sitzung).

Das Plangebiet befindet sich südlich des Lippwegs im Stadtteil Beckum und wird abgegrenzt durch den Lippweg im Norden, die westlichen Grenzen der Flurstücke 50 und 52 im Osten, die nördliche Wohnbebauung an der Marienstraße im Süden sowie die Margaretenstraße im Westen (siehe Anlage 1 zur Vorlage).

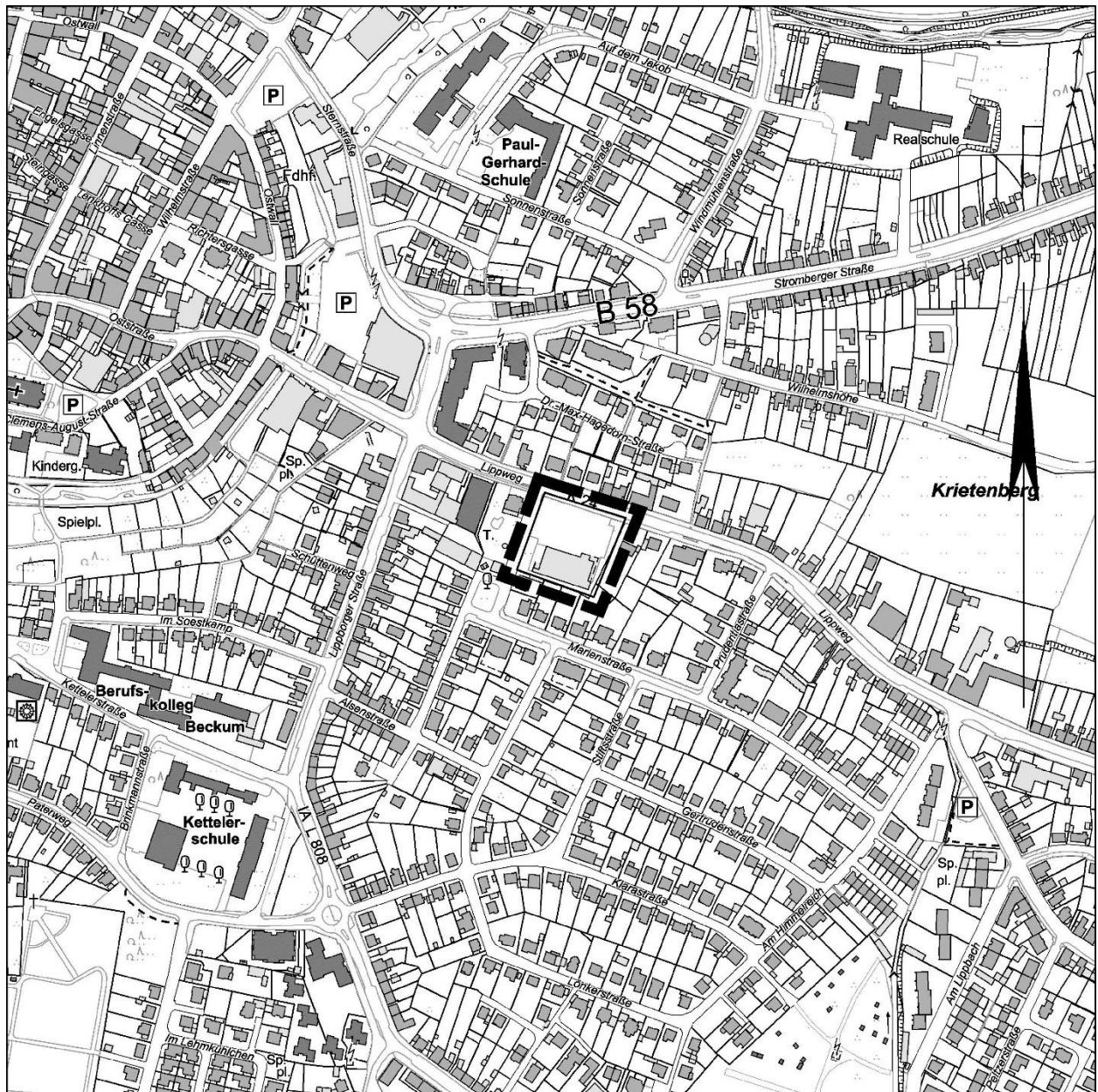
Der Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt für den betroffenen Bereich ein Mischgebiet dar. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung zu schaffen, muss parallel zum vorhabenbezogenen Bebauungsplan der Flächennutzungsplan geändert werden und eine Sonderbaufläche für den großflächigen Einzelhandel mit der entsprechenden Verkaufsfläche dargestellt werden (siehe Vorlage 2022/0023).

Der Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans ist mit Begründung und Umweltbericht dieser Vorlage als Anlagen beigefügt und wird in der Sitzung vorgestellt. Es ist geplant bei Zustimmung durch den Ausschuss mit den Unterlagen die frühzeitigen Beteiligungen durchzuführen.

Anlage(n):

- 1 Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans
- 2 Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans
- 3 Entwurf der Begründung
- 4 Entwurf des Umweltberichts

Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Aldi Lippweg“



Quelle: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0
Unmaßstäbliche Darstellung des Geltungsbereichs



- ### I. Festsetzungen nach § 9 BauGB
- Art der baulichen Nutzung**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 2-11 BauNVO
 - Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel Lebensmittel" und einer maximal zulässigen Verkaufsfläche 1 275 Quadratmetern siehe textliche Festsetzung Nr. 1 und Nr. 2
 - Maß der baulichen Nutzung**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB i.V.m. §§ 16 bis 21 BauNVO
 - 0,8 Grundflächenzahl
 - I Zahl der Vollgeschosse
 - GH Gebäudehöhe als Höchstmaß siehe textliche Festsetzung Nr. 3.1
 - Bauweise, Baulinien, Baugrenzen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB i.V.m. § 23 BauNVO
 - Baugrenze
 - Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB i.V.m. §§ 12 BauNVO
 - Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten
 - St Fläche für Stellplätze und deren Zufahrten
 - E Fläche für den Abstellort von Einkaufswagen
 - Verkehrsflächen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 u. Abs. 6 BauGB
 - Ein-/Ausfahrtbereich
 - Bereiche ohne Ein-/Ausfahrt
 - Flächen für Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**
§ 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB
 - Erhalt bzw. Errichtung der Grenzwälde siehe textliche Festsetzung Nr. 6
 - Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25a BauGB
 - Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen siehe textliche Festsetzung Nr. 7
 - Anpflanzung von Bäumen
 - Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25b BauGB
 - Erhalt von Bäumen
 - Sonstige Planzeichen**
Grenze des räumlichen Geltungsbereiches (§ 9 Abs. 7 BauGB)
 - Nachrichtliche Darstellung**
 - Flurstück mit Flurstücksnummer
 - Flurgrenze
 - vorhandene Bebauung
 - künftig entfallende Bebauung
 - Topographie Bestand
 - 112,5 Höhenangabe in m über NHN
 - Bemaßung

Vorhaben- und Erschließungsplan M. 1 : 500



- ### Zeichenerklärung
- Planung**
- Gebäude
 - Einkaufswagenbox, Grenzwälde
 - Stellplätze
 - Erschließungsflächen
 - Flächen zur Bepflanzung/Begrünung
 - zu erhaltender Baum
 - geplanter Baumstandort
 - Grenze des räumlichen Geltungsbereiches
- Nachrichtliche Darstellung**
- Flurstück mit Flurstücksnummer
 - Flurgrenze
 - vorhandene Bebauung
 - künftig entfallende Bebauung
 - Topographie Bestand
 - 112,5 Höhenangabe in m über NHN im System DHHN2016

Die Ansichten werden im weiteren Verfahrensverlauf ergänzt.

- ### II. Textliche Festsetzungen nach § 9 BauGB
- Art der baulichen Nutzung**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 2 bis 11 BauNVO

In dem sonstigen Sondergebiet (SO) mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel Lebensmittel" sind folgende Nutzungen zulässig:

 - a) großflächige Lebensmitteleinzelhandelsbetriebe mit einem nahversorgungsrelevanten Hauptsortiment und einer Gesamtverkaufsfläche von mindestens 800 Quadratmetern und maximal 1 275 Quadratmetern. Zentrenrelevante Neben-sortimente sind auf maximal 10 Prozent der Gesamtverkaufsfläche beschränkt.
 - b) zugeordnete Stellplätze (gemäß § 12 BauNVO) und sonstige Nebenanlagen (gemäß § 14 BauNVO).

Folgende Sortimente sind gemäß der Beckumer Sortimentsliste zur Definition der nahversorgungsrelevanten, zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimente zulässig (Quelle: Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Beckum, Stadt + Handel 2021, S. 129):

Nahversorgungsrelevante Sortimente*
Drogeneigenen (inklusive Wasch- und Putzmittel), Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Reformwaren), Pharmazeutische Artikel (Apotheke), (Schnitt-)Blumen, Tierfutter, Zeitungen / Zeitschriften

Zentrenrelevante Sortimente
Augenoptik, Bekleidung (ohne Sportbekleidung), Bettwaren, Bücher, Campingartikel (ohne Campingmöbel), Einrichtungsbedarf (ohne Möbel), Bilder / Bilderrahmen / Kunstgegenstände, Elektrokleingeräte, Glas / Porzellan / Keramik, Haus- / Bett- / Tischwäsche, Haushaltswaren (Hausrat), Kurzwaren / Schneidebedarf / Handarbeiten sowie Meterware für Bekleidung und Wäsche (inklusive Wolle), Medizinische und orthopädische Geräte (inklusive Hörgeräte), Musikinstrumente und Musikalien, Neue Medien / Unterhaltungselektronik, Papier / Büroartikel / Schreibwaren, Parfümerieartikel und Kosmetika, Schuhe, Lederwaren, Spielwaren, Sportartikel (inklusive Sportbekleidung) (ohne Reitsportartikel und Sportgroßgeräte), Uhren / Schmuck, Waffen / Jagdbedarf / Angeln

Nicht zentrenrelevante Sortimente**
Baumarktortiment im engeren Sinne, Elektrogroßgeräte, Erotikartikel, Fahrräder und Zubehör, Gärten, Sicht- / Sonnenschutz, Gartenbedarf (ohne Gartenmöbel), Kfz-Zubehör (inklusive Motorrad-Zubehör), Kinderwagen, Lampen / Leuchten, Matratzen, Möbel (inklusive Garten- und Campingmöbel), Pflanzen / Pflanzartikel, Reitsportartikel (ohne Reitsportkleidung), sonstiger zoologischer Bedarf und lebende Tiere (ohne Tierfutter), Sportgroßgeräte, Teppiche (Einzelware)

* zugleich auch zentrenrelevant
** zugleich auch nicht zentren- und nahversorgungsrelevant
 - Zulässige Vorhaben**
gemäß § 12 Abs. 3a BauGB

Im festgesetzten sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung "Großflächiger Einzelhandel Lebensmittel" sind im Rahmen der gemäß der textlichen Festsetzung Nr. 1 "Art der baulichen Nutzung" nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet.
 - Maß der baulichen Nutzung**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB i.V.m. §§ 16 bis 21 BauNVO
 - Höhe der baulichen Anlagen**
Die Gebäudehöhe (GH) wird definiert als obere Kante der Attika. Als Attika gilt die wandartige Erhöhung der Außenwand über den Dachrand hinaus.

Die Gebäudehöhe wird über Normalhöhennull (NHN), bis zur Oberkante der Attika, gemessen.
Die maximal zulässige Gebäudehöhe darf durch technische Anlagen und Aufbauten (wie zum Beispiel Antennen, Solaranlagen, Lüftungs- und Klimaanlagen) um maximal 0,00 Meter überschritten werden.
 - Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BauGB i.V.m. § 12 BauNVO

Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten sind nur in den dafür zeichnerisch festgesetzten Flächen sowie innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.
 - Bauliche Maßnahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 23 b BauGB

Die Dachflächen von Gebäuden sind zu mindestens 50 Prozent mit Photovoltaikanlagen auszustatten.

Von weiteren Photovoltaikanlagen auf der Stellplatzfläche wird abgesehen. Nach § 8 Absatz 2 BauO NRW besteht aus städtebaulichen Gründen die Möglichkeit der Befreiung von Photovoltaikanlagen auf überdachten Stellplatzflächen seitens der unteren Bauaufsichtsbehörde.
 - Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umweltauswirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 24 BauGB

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze sind die bestehenden Grenzwälde mit einer Höhe von 1,00 Meter im Sinne des Schallimmissionsschutzes dauerhaft zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen. Gemäß Nr. 7.4 der DIN 9613-2 müssen die Grenzwälde über eine flächenbezogene Masse von mindestens 10 Kilogramm/Quadratmeter verfügen und eine geschlossene Oberfläche ohne Risse, Lücken oder sonstige Öffnungen aufweisen. Im Osten ist eine 3,00 Meter hohe Schallschutzwand vorzusehen.

Die zeichnerisch festgesetzten Zufahrten sind mit zeitgesteuerten Schrankenanlagen vor unbefugter Nutzung des Parkplatzes im Nachtzeitraum zu schützen.
 - Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 a BauGB

In Abstimmung mit der Stadt Beckum, Fachdienst Umwelt und Grün, sind folgende Bäume vorrangig anzupflanzen:

 - Carpinus betulus, Hainbuche (mäßig oft)
 - Prunus avium, Vogelkirsche (mäßig oft)
 - Aver campestre, Feldahorn (mäßig oft bis wenig)
 - Betula pendula, Hängebirke (wenig)
 - Sorbus aucuparia, Eberesche (wenig)
 - Malus communis, Wildapfel (selten)
 - Pyrus communis, Wildbirne (selten)
 - Cornus mas, Kornelkirsche (selten)

Nicht zulässig sind Schotterflächen, Steinbeete oder Vergleichbares.
 - Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen**
gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 25 b BauGB

Die zur Erhaltung festgesetzten Bäume sind sachgerecht zu pflegen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

- ### III. Gestalterische Festsetzungen
- Dachform**
gemäß § 9 Absatz 4 BauGB i.V.m. § 89 BauO NRW

Als zulässige Dachform wird das Flachdach festgesetzt.
- ### IV. Örtliche Bauvorschriften
- Werbeanlagen**
1.1 Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig. Sie dürfen die jeweilige Traufe/Oberkante der Attika der Gebäude um höchstens 1,0 Meter überschreiten.

Werbeanlagen dürfen nur an Gebäudefassaden angebracht werden, davon ausgenommen sind die zulässigen Werbeanlagen gemäß den weiteren Festsetzungen.
 - Je Gewerbebetrieb ist an jeder Gebäudeseite nur eine Werbeanlage zulässig. Die Gesamtumrissfläche der Werbeanlagen darf bei selbstbeleuchtenden Werbeanlagen maximal 5 Prozent der jeweiligen Fassadenfläche, bei nichtselbstbeleuchtenden Werbeanlagen maximal 10 Prozent der jeweiligen Fassadenfläche umfassen. Die Werbeanlagen dürfen maximal 0,5 Meter von der Gebäudefassade abstehen.
 - Werbeanlagen mit wechselndem oder bewegtem Licht sind unzulässig.
 - Zusätzlich ist eine freistehende Werbeanlage mit einer Höhe von maximal 7,50 Meter und einer Flächengröße von maximal 6 Quadratmetern zulässig.

Für untergeordnete Nutzungen sind Werbeschilder mit einer Flächengröße von maximal einem Quadratmeter zulässig.

- ### V. Hinweise
- Einsichtnahmen von Gesetzen, Verordnungen, DIN-Normen, technische Regelwerken, Richtlinien und Gutachten**
Die der Planung zugrundeliegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse, DIN-Vorschriften, technische Regelwerke sowie Richtlinien aller Art) und Gutachten können während der Dienststunden bei der Stadt Beckum, Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung, Weststraße 46, 59269 Beckum, eingesehen werden.
 - Artenschutz**
Unter Beachtung des § 39 BNatSchG ist es erforderlich, alle Baumfällungen und Gehölzrodungen nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Vögel im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen.
 - Denkmalschutz**
Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, das heißt Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Münster, unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 DSchG NRW).

- ### VI. Rechtsgrundlagen
- Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 9 des Gesetzes vom 10. September 2021 (BGBl. I S. 4147)
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung - BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802).
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und Darstellung des Planinhalts (Planzeichenerverordnung - Plan ZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1191 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802).
- Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesbauordnung - BauO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juli 2018 (GV. NRW. S. 421), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. September 2021 (GV. NRW. S. 1109)
- Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14. Juli 1994 (GV. NRW. S.666), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 29. September 2020 (GV. NRW. S. 90)

- ### Anlage 2 zur Vorlage 2022/0024
- Der Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Beckum hat am die Aufstellung des Bebauungsplanes gem. § 2 (1) BauGB beschlossen. Der Beschluss ist am öffentlich bekannt gemacht worden.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 (1) BauGB ist wie folgt durchgeführt worden:
 - a) Die Ziele und Zwecke der Planung sind am öffentlich bekannt gemacht worden.
 - b) Der Öffentlichkeit ist in der Zeit vom bis die Möglichkeit gegeben worden, die Planunterlagen einzusehen, diese zu erörtern und sich hierzu mündlich oder schriftlich zu äußern.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Der Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Beckum hat am den Entwurf und die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes gem. § 3 (2) BauGB beschlossen.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanes ist am ortsüblich mit dem Hinweis gem. § 3 (2) Satz 2 BauGB bekannt gemacht worden.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Der Entwurf des Bebauungsplanes und die Begründung haben für die Dauer eines Monats vom bis einschließlich zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegen.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Der Rat der Stadt Beckum hat am über die vorgebrachten Anregungen gem. § 3 (2) BauGB entschieden und den Bebauungsplan als Satzung, sowie die Begründung in seiner Sitzung am beschlossen.

Beckum, den

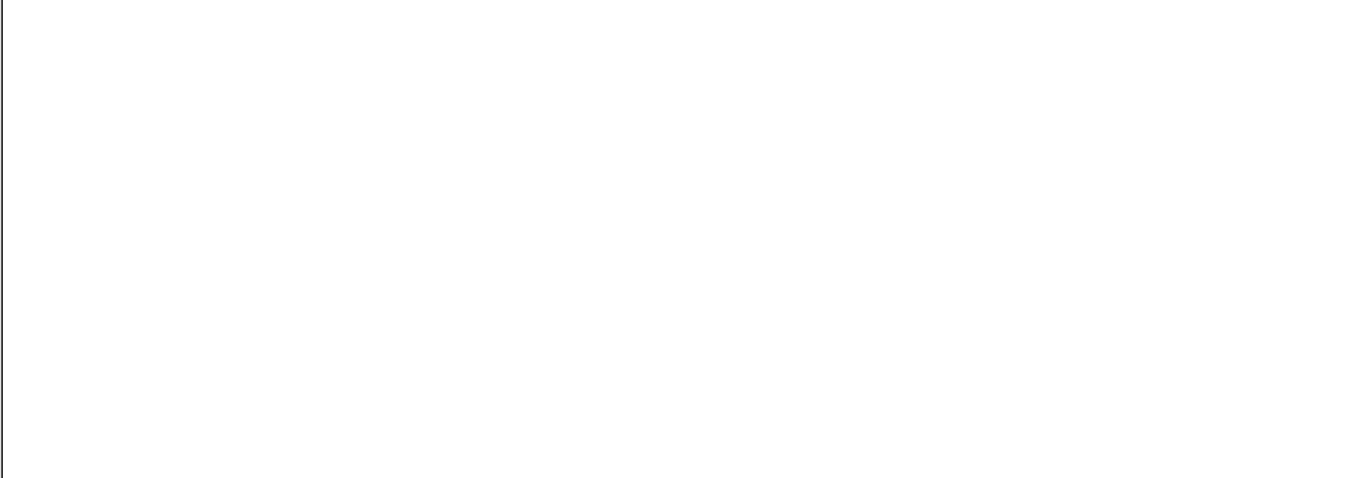
Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Der Beschluss des Rates der Stadt Beckum über den Bebauungsplan ist am gem. § 10 (3) BauGB ortsüblich bekannt gemacht worden. Die Bekanntmachung enthält den Hinweis wo und wann die verbindliche Bauleitplanung eingesehen werden kann. Mit der Bekanntmachung ist der Bebauungsplan gem. § 10 (3) BauGB in Kraft getreten.

Beckum, den

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister
 - Die Planunterlage entspricht den Anforderungen des § 1 der Planzeichenerverordnung vom 18.12.1990.

Beckum, den

Dipl.-Ing. Rüdiger Gumi
Öffentlich bestellter Vermessungsingenieur



STADT BECKUM

Der Bürgermeister



Übersichtsplan ohne Maßstab
LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Vorhabenbezogener Bebauungsplan "ALDI Lippweg"

Verfahrensstand: Frühzeitige Beteiligung gem. §§ 3 (1) u. 4 (1) BauGB

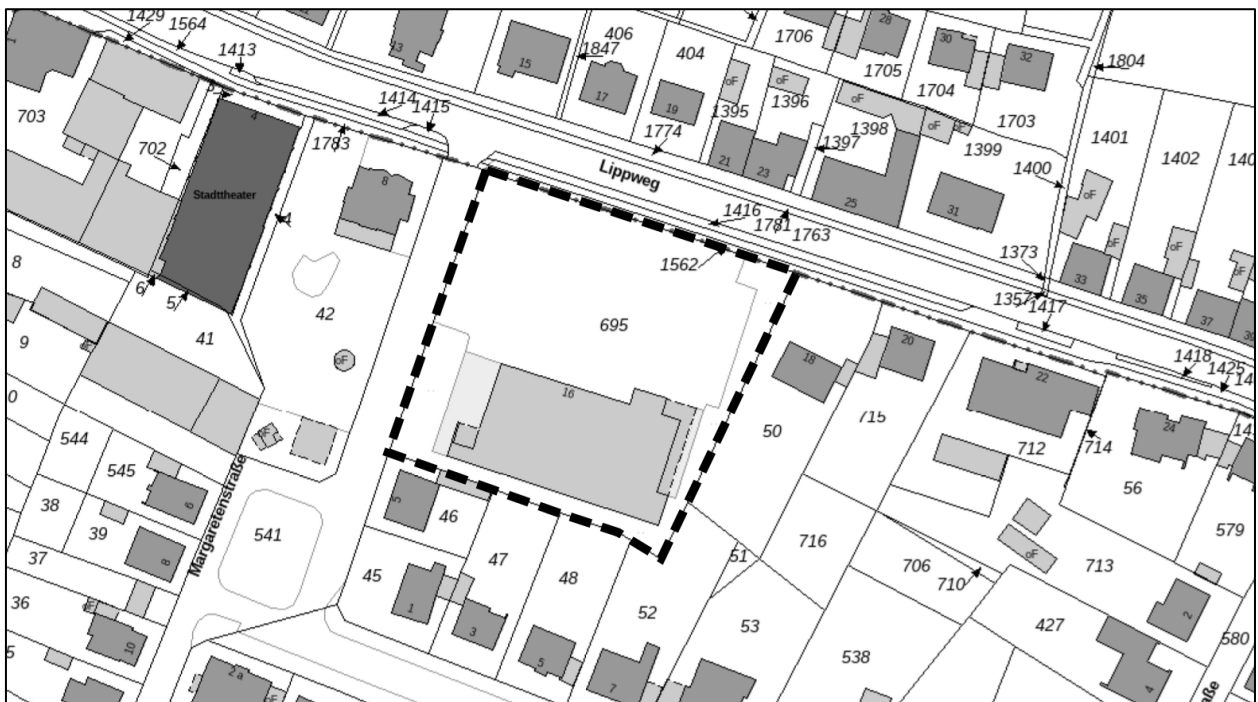
rechtsverbindlich seit: Maßstab 1 : 500

Fachdienst: Stadtplanung und Wirtschaftsförderung
www.beckum.de



Vorhabenbezogener Bebauungsplan „ALDI Lippweg“

Teil I - Begründung



Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: Januar 2022

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER
www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

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



Vorentwurf
Vorhabenbezogener
Bebauungsplan
„ALDI Lippweg“

Inhaltsverzeichnis

1	Räumlicher Geltungsbereich.....	1
2	Anlass und Erfordernis der Planaufstellung.....	2
3	Beschreibung der Bestandssituation.....	3
3.1	Standortlage.....	3
3.2	Standortausstattung.....	3
3.3	Standortumfeld.....	4
4	Verfahren.....	5
5	Planerische Vorgaben und rechtliche Situation.....	6
5.1	Raumordnung und Landesplanung.....	6
5.2	Regionalplanung.....	6
5.3	Vorbereitende Bauleitplanung.....	7
5.4	Verbindliche Bauleitplanung.....	7
5.5	Sonstige Pläne und Vorgaben.....	7
5.5.1	Landschaftsplan.....	7
5.5.2	Hochwasser.....	8
5.6	Ausgangssituation Einzelhandel.....	8
5.6.1	Einzelhandelskonzept.....	9
5.6.2	Nachweis der Einzelhandelsverträglichkeit.....	9
6	Städtebauliche Planungsziele.....	11
6.1	Städtebauliches Konzept.....	11
6.2	Nutzungskonzept.....	11
6.3	Erschließungskonzept.....	12
6.4	Freiraum- und Begrünungskonzept.....	12
6.5	Entwässerungskonzept.....	12
6.6	Ökologisches Konzept.....	13
7	Planungsrechtliche Festsetzungen.....	14
7.1	Art der baulichen Nutzung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB).....	14
7.1.1	Sonstiges Sondergebiet (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB in Verbindung mit § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO)).....	14
7.2	Maß der baulichen Nutzung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB).....	16
7.2.1	Grundflächenzahl (gemäß § 9 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 17 BauNVO).....	16
7.2.2	Höhe baulicher Anlagen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB in Verbindung mit §§ 16 und 18 BauNVO).....	17
7.2.3	Zulässige Zahl der Vollgeschosse (gemäß § 9 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 20 BauNVO).....	18
7.3	Überbaubare Grundstücksflächen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 2 BauGB in Verbindung mit § 23 BauNVO).....	18
7.4	Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 4 BauGB).....	18

7.5	Einfahrtbereiche (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 und Absatz 6 BauGB).....	19
7.6	Ver- und Entsorgung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 14 BauGB)	19
7.7	Bauliche Maßnahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 23 b BauGB).....	19
7.8	Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 24 BauGB).....	20
7.9	Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 25 a BauGB).....	21
7.10	Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 25b BauGB).....	22
7.11	Gestalterische Festsetzungen (gemäß § 9 Absatz 4 in Verbindung mit § 89 BauO NRW)	22
7.11.1	Dachform.....	22
7.12	Örtliche Bauvorschriften.....	22
7.12.1	Werbeanlagen.....	22
7.13	Hinweise	23
7.13.1	Einsichtnahme von Gesetzen, Verordnungen, DIN-Normen, technischen Regelwerken, Richtlinien und Gutachten	23
7.13.2	Artenschutz.....	23
7.13.3	Denkmalschutz.....	24
8	Fachliche Beiträge.....	25
8.1	Artenschutz.....	25
8.2	Boden.....	27
8.3	Schallschutz.....	28
8.4	Verkehr.....	30
8.5	Entwässerung.....	33
9	Auswirkungen der Planung.....	34
9.1	Ver- und Entsorgung.....	34
9.2	Umweltbelange.....	34
9.3	Bodenordnende Maßnahmen.....	34
9.4	Flächenbilanz	35
9.5	Kosten.....	35
10	Literaturverzeichnis	36
11	Abbildungsverzeichnis	37

1 Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ALDI Lippweg“ umfasst rund 5 500 Quadratmeter.

Das Plangebiet befindet sich südlich des Lippwegs im Hauptort Beckum und wird grob abgegrenzt durch:

- den Lippweg im Norden,
- die westlichen Grenzen der Flurstücke 50 und 52 im Osten,
- die nördliche Wohnbebauung an der Marienstraße im Süden,
- sowie die Margaretenstraße im Westen.

Der räumliche Geltungsbereich umfasst das Flurstück 695 in Flur 33 der Gemarkung Beckum und kann dem nachfolgenden Übersichtsplan entnommen werden:

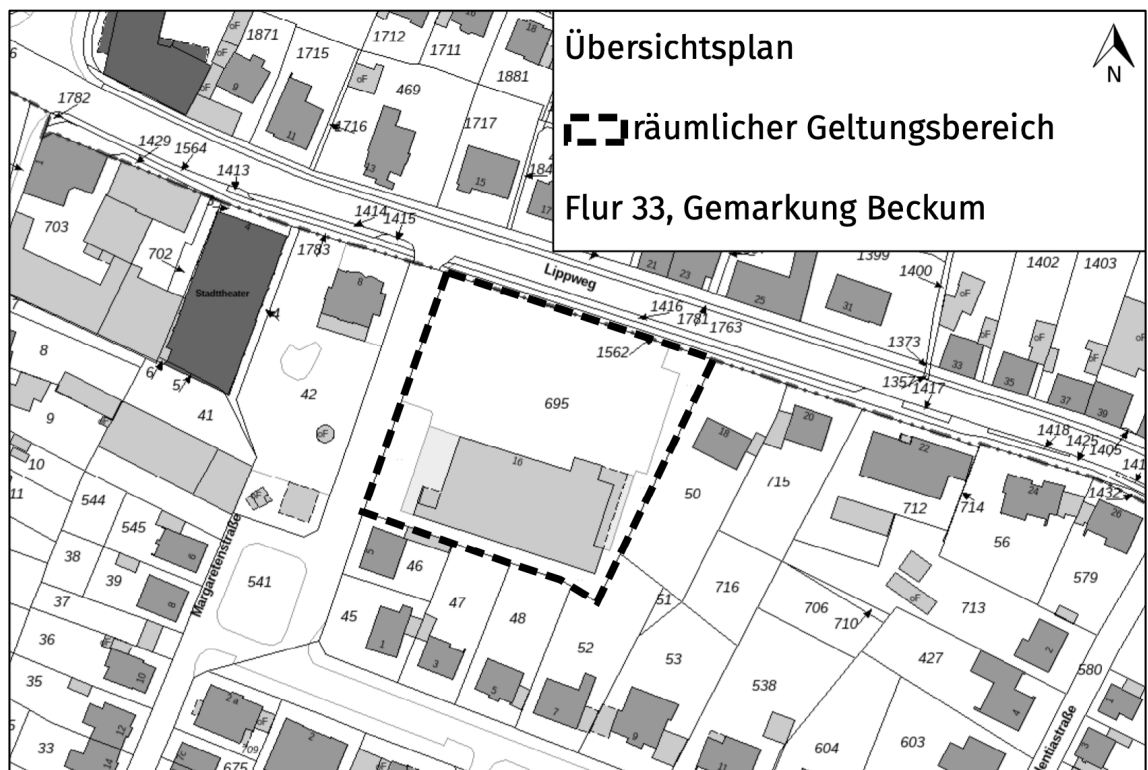


Abbildung 1: Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes stellt zugleich auch den räumlichen Geltungsbereich des dazugehörigen Vorhaben- und Erschließungsplans gemäß § 12 Baugesetzbuch (BauGB) dar.

Zusätzlich erklärt sich der Vorhabenträger bereit, den östlichen Gehweg an der Margaretenstraße entlang des Geltungsbereichs zu erneuern.

2 Anlass und Erfordernis der Planaufstellung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt mit vergrößerter Verkaufsfläche zu ersetzen.

Der heutige Markt wurde im Jahr 2008 mit einer Verkaufsfläche von rund 800 Quadratmeter eröffnet. Vor dem Hintergrund fortwährender Veränderungen im Lebensmitteleinzelhandel, die sich unter anderem in einem höheren Flächenbedarf als Folge gestiegener Ansprüche von Kundinnen und Kunden sowie des Bedarfs zusätzlicher Infrastruktur widerspiegeln, soll der bestehende Markt abgerissen und durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt werden. Die Verkaufsfläche soll in diesem Zuge um rund 475 Quadratmeter auf insgesamt maximal 1 275 Quadratmeter vergrößert werden.

In Folge der Umsetzung des Ersatzneubaus des bestehenden Lebensmitteldiscountmarktes werden einerseits die logistischen und betrieblichen Abläufe der Filiale verbessert. Andererseits können somit auch die Produktplatzierung im Markt optimiert und der Einkaufskomfort der Kundinnen und Kunden erhöht werden.

Durch die Umsetzung des Vorhabens entsteht ein zeitgemäß gestalteter und den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werdender Marktstandort, der zudem dem Klimaschutzgedanken Rechnung trägt. Im Rahmen der Umsetzung des firmeneigenen Gebäudekonzeptes mit klimafreundlicher Bauweise und ressourceneffizientem Verbrauch wird ein klimafreundlicher und nachhaltiger Marktbetrieb ohne Verwendung fossiler Brennstoffe ermöglicht.

Bei dem in Rede stehenden Vorhaben handelt es sich um eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung eines heute schon baulich geprägten Bereiches. Die Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen (zum Beispiel am Siedlungsrand) wird auf diese Weise vermieden. Durch den Neubau des Lebensmitteldiscountmarktes entsteht eine wettbewerbsfähige Nahversorgungsmöglichkeit, welche die Versorgung der angrenzenden Siedlungsbereiche langfristig sichert.

Für den in Rede stehenden Planstandort besteht derzeit kein verbindliches Planungsrecht in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Vor diesem Hintergrund soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden, der die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Bauvorhaben schafft.

3 Beschreibung der Bestandssituation

3.1 Standortlage

Der betreffende Planungsbereich befindet sich im Hauptort Beckum südöstlich des Stadtkerns. Dieser ist vom Planungsstandort aus in Richtung Nordwesten über den nördlich angrenzenden Lippweg mit Verlängerung in die Oststraße zu erreichen. Der Stadtkern befindet sich in rund 500 Meter nordwestlicher Entfernung.

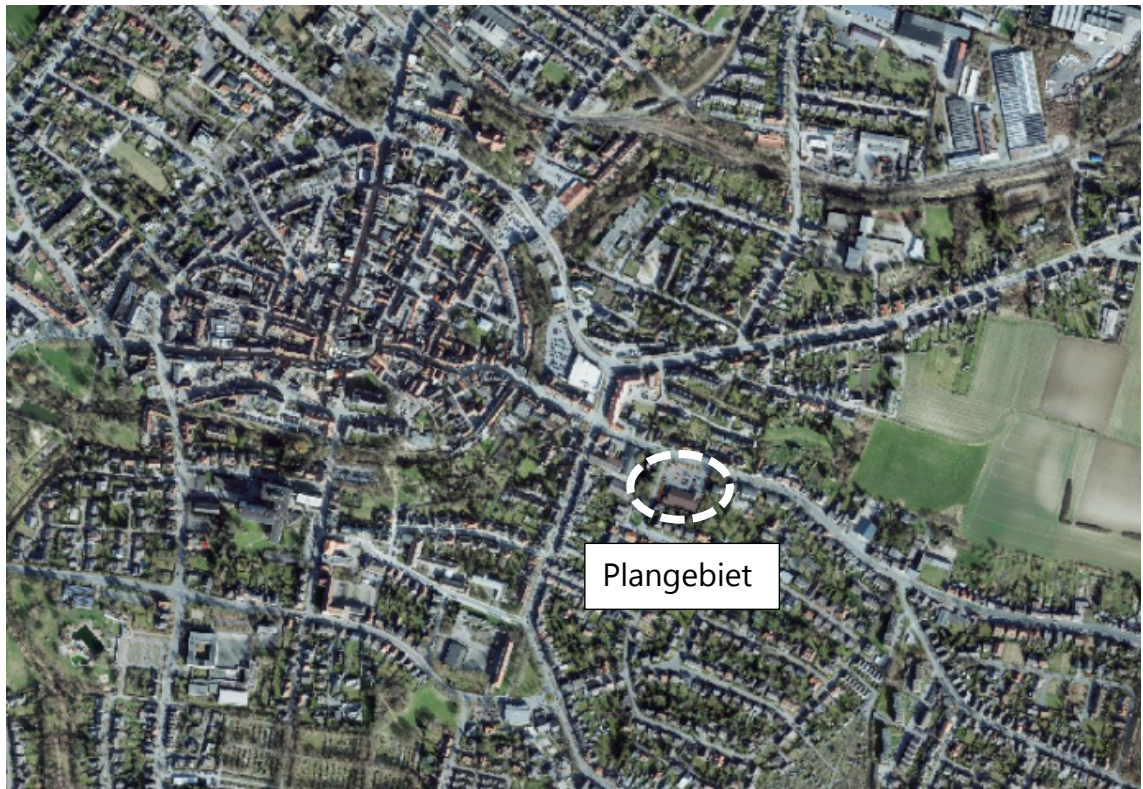


Abbildung 2: Standortlage im Stadtgebiet/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

Bei dem Standort handelt es sich um eine städtebaulich integrierte Standortlage südlich der zentralen Straße »Lippweg«.

3.2 Standortausstattung

Auf dem Gelände befindet sich bereits heute ein Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord. Der Bestandsmarkt befindet sich im südlichen, rückwärtigen Teil des Plangebiets, das über den nördlich angrenzenden Lippweg erschlossen wird. Eine weitere Zufahrt befindet sich am westlichen Plangebietsrand von der dortigen Margaretenstraße. Im nordwestlichen Eckbereich des Grundstückes befindet sich zudem ein separater Zuweg für Fußgänger und Radfahrer. An der nördlichen Plangebietsgrenze befindet sich zudem, auf dem in Rede stehenden Grundstück, eine Bushaltestelle mit Buswartehäuschen.

Bei dem Gebäude handelt es sich um einen eingeschossigen Baukörper mit Satteldach. Der Markteingang befindet sich an der nordöstlichen Ecke des Gebäudes. Die Anlieferungszone befindet sich westlich des Baukörpers parallel zur angrenzenden Margaretenstraße.

3.3 Standortumfeld

Das Standortumfeld des Plangebiets ist schwerpunktmäßig wohnbaulich geprägt. Dabei handelt es sich vor allem um kleinere Einfamilien- und Doppelhausbebauung mit Satteldächern und 1 bis 2 Geschossen. Südlich grenzen die Gärten der nördlichen Wohnbebauung der Marienstraße an. Östlich grenzt ebenfalls ein Wohnhaus am Lippweg mit parallel zur östlichen Plangebietsgrenze verlaufendem Garten an.

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze grenzt der Lippweg an, westlich die Margaretenstraße. Am Lippweg befindet sich auf Höhe des Plangebiets die Bushaltestelle »Osttor«. Hier verkehren die Linie R72 des RegioBusses zwischen Beckum und Wadersloh sowie der Nachtbus N11 zwischen Beckum und Lippstadt. Darüber hinaus verkehrt die lokale Linie 434 zwischen dem Stadtkern und Beckum-Holter an der Haltestelle. Verkehrlich ist der Standort gut erschlossen.

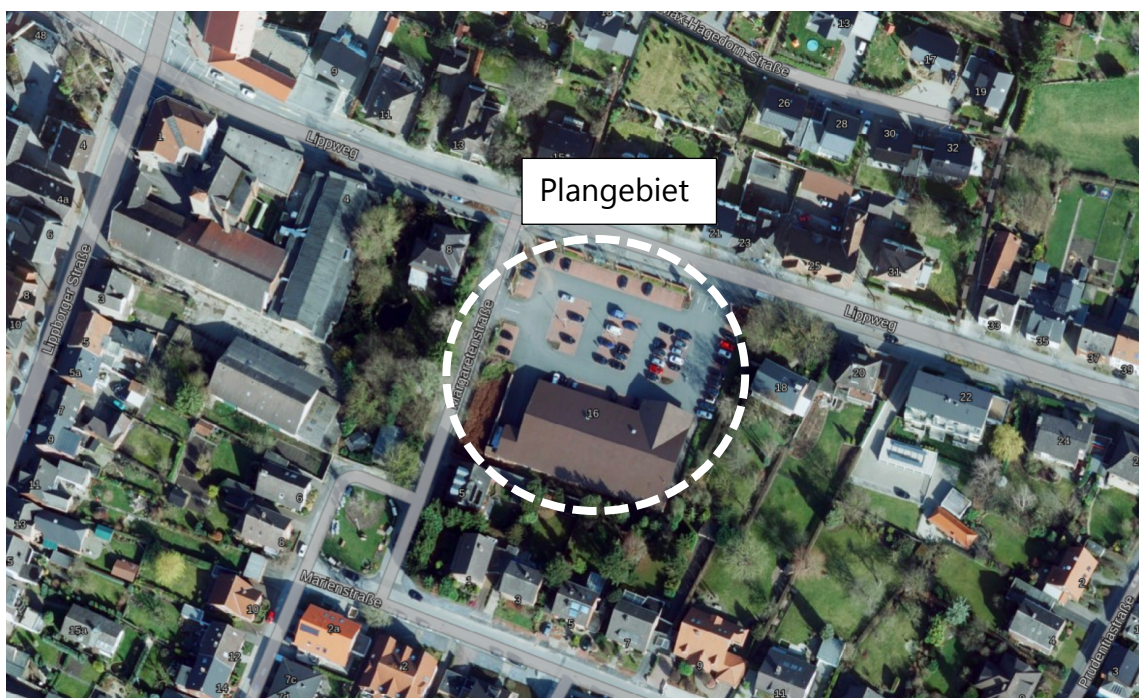


Abbildung 3: Näheres Standortumfeld/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

4 Verfahren

Das in Rede stehende Bauvorhaben befindet sich in einem Gebiet, für das derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan besteht. Demnach ist die Aufstellung eines Bebauungsplans zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat dafür im Januar 2021 einen entsprechenden Antrag gestellt. Da dem Planvorhaben eine konkrete Planung eines Investors zu Grunde liegt, soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan gemäß § 12 BauGB aufgestellt werden.

Die beabsichtigte Bebauungsplanaufstellung erfolgt im Standardverfahren nach den Vorgaben des Baugesetzbuches und schließt demnach die Erarbeitung eines separaten Umweltberichts gemäß § 2a BauGB mit ein. Die Beteiligungsschritte der Öffentlichkeit und der Behörden sowie sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgen gemäß §§ 3 und 4 BauGB in einem zweistufigen Verfahren.

Der Ausschuss für Stadtentwicklung hat in seiner Sitzung am xx.xx.2021 die formelle Verfahrenseinleitung in Form des Aufstellungsbeschlusses und der Beschlüsse zur Durchführung der frühzeitigen Beteiligungsschritte gemäß §§ 3 Absatz 1 und 4 Absatz 1 BauGB beschlossen.

In Ergänzung zur Aufstellung des Bebauungsplans ist zudem die Änderung des rechtswirksamen Flächennutzungsplanes der Stadt Beckum erforderlich. Dieser stellt den betreffenden Planungsbereich bislang als gemischte Baufläche dar, zukünftig ist hier eine Darstellung als Sonderbaufläche »Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelversorger« – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche vorgesehen. Die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt gemäß den Vorgaben des Baugesetzbuches im Parallelverfahren.

5 Planerische Vorgaben und rechtliche Situation

5.1 Raumordnung und Landesplanung

Die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sind die verbindlichen, übergeordneten raumplanerischen Vorgaben für die kommunale Bauleitplanung. Die Konformität des Vorhabens mit den Zielen und Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung, lässt sich unter anderem aus der Betrachtung des Landesentwicklungsplanes (LEP) für das Land Nordrhein-Westfalen vom 11.05.1995, zuletzt geändert durch Artikel 2 Änderungsverordnung vom 12.07.2019 sowie des Regionalplans (siehe dazu auch Kapitel 5.2) ableiten.

Der aktuelle LEP Nordrhein-Westfalen trat am 12. Juli 2019 durch Verordnung der Landesregierung in Kraft. Er stellt die Stadt Beckum als Mittelzentrum dar.

Im Rahmen der Aufstellung von Bauleitplänen sind nach § 34 Landesplanungsgesetz die Ziele und Grundsätze des LEP Nordrhein-Westfalen zu berücksichtigen. Die für dieses Vorhaben relevanten Ziele und Grundsätze finden sich in Kapitel 6.5 des LEP Nordrhein-Westfalen (Großflächiger Einzelhandel):

- Ziel 6.5-1: Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen
„Kerngebiete und Sondergebiete für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung dürfen nur in regionalplanerisch festgelegten Allgemeinen Siedlungsbereichen dargestellt und festgesetzt werden.“

Das Ziel ist erfüllt, siehe dazu das nachfolgende Unterkapitel.

- Ziel 6.5-3: Beeinträchtigungsverbot
„Durch die Darstellung und Festsetzung von Kerngebieten und Sondergebieten für Vorhaben im Sinne des § 11 Absatz 3 Baunutzungsverordnung mit zentrenrelevanten Sortimenten dürfen zentrale Versorgungsbereiche von Gemeinden nicht wesentlich beeinträchtigt werden.“

Das Ziel ist erfüllt, siehe dazu Kapitel 5.6.

Mit Schreiben vom 12.01.2022 bestätigt die Bezirksregierung Münster die Anpassung der Planung an die Ziele der Raumordnung. Aus raumordnerischer und landesplanerischer Sicht spricht demnach nichts gegen eine Änderung des in Rede stehenden Bebauungsplans.

5.2 Regionalplanung

Der Regionalplan Münsterland legt die räumlichen und strukturellen Entwicklungen in der Region als raumplanerisches Gesamtkonzept fest. Als Planungsgrundlage gibt er die Rahmenbedingungen für die Flächennutzungspläne seiner Kreise und der kreisfreien Stadt Münster vor. Dabei ist es Aufgabe der Regionalplanung, die unterschiedlichen Flächenansprüche an den Raum zu koordinieren und zusammenzubringen.

Der geltende Regionalplan Münsterland wurde am 16.12.2013 vom Regionalrat Münster aufgestellt und am 27.06.2014 von der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen bekannt gemacht. Seit dem 16.2.2016 wird der Regionalplan durch den Sachlichen Teilplan Energie und seit dem 24.10.2018 durch den Sachlichen Teilplan Kalkstein ergänzt. Zudem sind mittlerweile mehrere Regionalplanänderungen rechtskräftig geworden.

Im Regionalplan wird der in Rede stehende räumliche Geltungsbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Das beabsichtigte Planvorhaben ist demnach mit den Vorgaben des Regionalplans konform und erfüllt insbesondere auch das Ziel 6.5-1 des LEP Nordrhein-Westfalen (siehe dazu das vorherige Unterkapitel).

5.3 Vorbereitende Bauleitplanung

Der räumliche Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „ALDI Lippweg“ wird im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Beckum als gemischte Baufläche dargestellt. Es besteht somit die Erforderlichkeit zur Änderung des Flächennutzungsplans, um dem Vorhaben auch auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung planungsrechtlich gerecht zu werden.

Der Flächennutzungsplan soll den betreffenden Planungsbereich nach Änderung als Sonderbaufläche »Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelnahversorger« – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche darstellen.

Die erforderliche Änderung erfolgt im Parallelverfahren unter Bezugnahme auf die Vorgaben des Baugesetzbuches.

5.4 Verbindliche Bauleitplanung

Der in Rede stehende Planungsbereich liegt derzeit nicht innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Zur Schaffung der erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll daher der in Rede stehende vorhabenbezogene Bebauungsplan aufgestellt werden.

5.5 Sonstige Pläne und Vorgaben

5.5.1 Landschaftsplan

Der räumliche Geltungsbereich befindet sich im Siedlungsgefüge des Hauptortes Beckum, der gültige Landschaftsplan trifft für diesen Bereich keine konkreten Festsetzungen.

Die Festsetzungskarte des Landschaftsplans weist östlich des Plangebietes in rund 800 Meter Entfernung (östlich des Wohngebiets Sandkuhle zwischen Lippweg im

Norden und Heddigermarkstraße im Süden) einen »geschützten Landschaftsbestandteil« aus. Dabei handelt es sich demnach um den „Steinbruch Walkerberg mit offenen Kalksteinsohlen, extensivem Grünland mit Feuchtbereichen, Gehölzen und Kleingewässern“. Im selben Straßenabschnitt des Lippwegs, jedoch auf der nördlichen Seite der Straße, grenzt zudem das Landschaftsschutzgebiet »Steinbruch Honerberg« an. Aufgrund der Entfernung und der dazwischen liegenden weiteren baulichen Strukturen ist ein Einfluss des Vorhabens auf die genannten landschaftsplanerisch geschützten Strukturen auszuschließen.

Auch die Entwicklungskarte des Landschaftsplans weist für den Bereich des Plangebiets keine Ziele aus. Der nächstgelegene Bereich mit Entwicklungszielen befindet sich in rund 200 Meter östlicher Entfernung zum Vorhabenstandort (»Teilräume der Beckumer Mulde im Umfeld der Ortslage Beckum«). Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch das Planvorhaben keine Konflikte mit dem Landschaftsplan.

Landschaftsplanerische Belange werden in der Zusammenschau in Folge der Plenumsetzung nicht berührt. Aus Sicht der Landschaftsplanung spricht insofern nichts gegen die beabsichtigte Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

5.5.2 Hochwasser

Im in Rede stehenden Plangebiet befinden sich weder stehende noch offene Fließgewässer, jedoch verläuft entlang der nördlichen Plangebietsgrenze der verrohrte Lippbach in Richtung Westen.

Das nächstgelegene, offene Fließgewässer ist die Werse in rund 280 Meter westlicher Entfernung. Aufgrund der Entfernung und der zwischen Plangebiet und Gewässer befindlichen Bebauung besteht kein Risiko für Hochwassergefahren im betreffenden räumlichen Geltungsbereich des vorhabenbezogenen Bebauungsplans. Auch der verrohrte Lippbach bietet diesbezüglich kein Konfliktpotenzial.

5.6 Ausgangssituation Einzelhandel

Zur Beurteilung der vorhabenbedingten Auswirkungen auf das Thema Einzelhandel werden 2 wesentliche Grundlagen herangezogen. Dabei handelt es sich einerseits um das städtische Einzelhandels- und Zentrenkonzept, welches im Jahr 2020 durch den Rat als Fortschreibung beschlossen wurde. Andererseits wurde eine vorhabenbezogene Einzelhandelsverträglichkeitsanalyse durchgeführt, die die konkreten Planauswirkungen auf die bestehenden Einzelhandelsstrukturen im Umfeld untersucht und bewertet. Die wesentlichen Ergebnisse werden in den nachfolgenden Unterkapiteln in Kürze dargelegt.

5.6.1 Einzelhandelskonzept

Das aktuelle Einzelhandelskonzept (EHK) der Stadt Beckum wurde im Jahr 2020 vom Rat der Stadt als Fortschreibung beschlossen (vergleiche Stadt + Handel 2020). Das ursprüngliche Konzept wurde im Jahr 2009 als städtebauliches Entwicklungskonzept beschlossen und diente seither zur Steuerung der Einzelhandelsentwicklung im Stadtgebiet.

Die Fortschreibung des EHK grenzt im Stadtgebiet von Beckum 2 zentrale Versorgungsbereiche ab. Dabei handelt es sich zum einen um das Hauptgeschäftszentrum Beckum, welches sich im Wesentlichen entlang der Nordstraße, über den Marktplatz und entlang der Ost- und Weststraße bis zum Rathaus erstreckt (vergleiche Stadt + Handel 2020, Seite 88 ff.). Zum anderen grenzt das EHK das Stadtteilzentrum Neubeckum als weiteren zentralen Versorgungsbereich ab. Dieses erstreckt sich grob verortet entlang der Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Turmstraße als nördliche und südliche Begrenzungen (vergleiche Stadt + Handel, Seite 98 ff.). Übergeordnetes Ziel des EHK ist es, die beiden zentralen Versorgungsbereiche im Hinblick auf ihre wichtigen Versorgungsfunktionen im Stadtgebiet dauerhaft zu stärken und langfristig zu erhalten.

Darüber hinaus definiert das EHK einzelne Bereiche im Stadtgebiet (sogenannte städtebaulich integrierte Lagen) als Nahversorgungsstandorte mit wichtiger Versorgungsfunktion mit Waren und Gütern des täglichen Bedarfs. Diese wohnortnahe Versorgungsfunktion gilt es ebenfalls langfristig zu wahren. Für den in Rede stehenden Planungsbereich definiert das EHK einen Nahversorgungsstandort mit besonderer Nahversorgungsfunktion für die östlichen und südlichen Wohnsiedlungsbereiche. Als Entwicklungsziele und -empfehlungen für diesen Standort nennt das EHK die Sicherung der Nahversorgungsfunktion, den bedarfs- und funktionsgerechten Ausbau zur Erfüllung der zugesprochenen Versorgungsfunktion und die Weiterentwicklung der Standortrahmenbedingungen (diesbezüglich insbesondere Schallimmissionsschutz). Weitere Ansiedlungen von zentren- sowie zentren- und nahversorgungsrelevanter Einzelhandel sollen hingegen (im Sinne des Schutzes der etablierten Strukturen) vermieden werden (vergleiche Stadt + Handel 2020, Seite 110).

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des EHK und der Einordnung des in Rede stehenden Plangebiets als sogenannter Nahversorgungsstandort mit den oben genannten Zielstellungen, entspricht das Vorhaben den Vorgaben der Fortschreibung des städtischen Einzelhandelskonzepts.

5.6.2 Nachweis der Einzelhandelsverträglichkeit

Im Zuge des Änderungsverfahrens zum Bebauungsplan Nr. N 67 wurde auch ein Nachweis über die Einzelhandelsverträglichkeit des Vorhabens erarbeitet (vergleiche Stadt + Handel 2021). Ziel dessen ist es, das Vorhaben und die damit verbundenen Auswirkungen im Hinblick auf die Vorgaben des kommunalen EHK sowie

der Raumordnung und Landesplanung sowie insbesondere auch auf die zentralen Versorgungsbereiche beziehungsweise relevante Einzelhandelsstrukturen im definierten Untersuchungsraum zu überprüfen. Als diese sind das Hauptgeschäftszentrum in Beckum, das Stadtteilzentrum in Neubeckum sowie sonstige einzelhandelsrelevante Lagen im Stadtgebiet definiert.

Darüber hinaus umfasst der Untersuchungsraum auch zentrale Versorgungsbereiche in einer der umliegenden Kommunen. Konkret handelt es sich dabei zum einen um das Hauptzentrum und zum anderen um sonstige einzelhandelsrelevante Lagen in Wadersloh (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 35).

Im Ergebnis zeigt das Gutachten auf, dass städtebaulich negative Auswirkungen durch das Planvorhaben auf die vorgenannten Einzelhandelsstrukturen im Stadtgebiet sowie denen der benachbarten Kommune Wadersloh nicht zu erwarten sind (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 36 ff.). Auch die Betrachtung der zu erwartenden Umsatzumverteilung durch die geplante Erweiterung des ALDI Nord-Marktes in Neubeckum zeigt zwar eine Intensivierung der Wettbewerbssituation, jedoch keine wesentlichen Auswirkungen für den Bestand.

Im Hinblick auf die Einordnung des Vorhabens in die landes- und regionalplanerischen Zielstellungen kann konstatiert werden, dass die relevanten Ziele des LEP Nordrhein-Westfalen in Folge der Planumsetzung eingehalten werden (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 38 ff.). Auch die Vorgaben des Regionalplans (Einzelhandelsentwicklung auf Allgemeine Siedlungsbereiche konzentrieren) werden in Bezug auf das beabsichtigte Planvorhaben eingehalten und erfüllt (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 40).

In der Zusammenschau zeigt die Verträglichkeitsanalyse auf, dass Planvorhaben die landes- und regionalplanerischen Vorgaben und Zielstellungen erfüllt und auch den Vorgaben des kommunalen Einzelhandelskonzepts entspricht. Negative Auswirkungen des Vorhabens auf die bestehenden, relevanten Einzelhandelsstrukturen im definierten Untersuchungsraum sind gemäß den Berechnungen ebenfalls nicht zu erwarten.

Aus Sicht der Einzelhandelsverträglichkeit spricht insofern nichts gegen die beabsichtigte Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans und die damit verbundene Verkaufsflächenerweiterung.

6 Städtebauliche Planungsziele

6.1 Städtebauliches Konzept

Das städtebauliche Konzept sieht den Rückbau des bestehenden Lebensmittel-discountmarktes am Standort Lippweg 16 in Beckum zu Gunsten eines zeitgemä-ßen Neubaus mit vergrößerter Verkaufsfläche vor.

Im Zuge der Planumsetzung wird das bestehende Gebäude des Lebensmitteldis-countmarktes zurückgebaut und an gleicher Position auf dem Gelände neu er-richtet. Das Gebäude wird in dem Zusammenhang vergrößert. Es wird als einge-schossiger Baukörper mit Flachdach errichtet. Der neue Markteingang wird dabei am nordwestlichen Eckbereich des Gebäudes realisiert. Er ist entweder über den angrenzenden Parkplatz oder von einem Gehweg über die westlich angrenzende Margartenstraße erreichbar.

Die Standorterschließung erfolgt wie im Bestand über 2 Zufahrten vom Lippweg und von der Margaretenstraße. Der nördliche Teil des Geländes wird analog zum Bestand als oberirdische Stellplatzanlage ausgestaltet und mit insgesamt rund 65 PKW-Stellplätzen versehen. Die Zufahrten werden, mit dem Ziel des Nachbar-schutzes vor unbefugter Nutzung des Parkplatzes und damit einhergehenden Be-lästigungen aus Verkehrsbewegungen und Verkehrslärm, durch Schranken-anlagen mit Zeitsteuerung geschützt.

Der bestehende Markt wird mit Ausnahme der Zufahrten und des Zuwegs im nordwestlichen Eckbereich an allen Grundstücksgrenzen durch Bepflanzungen eingegrünt, was auch im Zuge der in Rede stehenden Planumsetzung fortgeführt wird.

6.2 Nutzungskonzept

Im Hinblick auf das Nutzungskonzept hat die Planumsetzung eine Vergrößerung der Verkaufsfläche zum Ziel. Die Erforderlichkeit dafür ergibt sich aus dem Ziel, den gestiegenen Ansprüchen von Kundinnen und Kunden gerecht zu werden und den Marktstandort zeitgemäß und langfristig wettbewerbsfähig weiterzuentwi-ckeln (siehe dazu auch Kapitel 2).

Der bestehende Markt weist derzeit eine Verkaufsfläche von rund 800 Quadrat-meter auf und erreicht damit gerade so die Schwelle zur Großflächigkeit, die mo-derne Lebensmittelmärkte üblicherweise mindestens aufweisen und in der Regel deutlich übersteigen. Im Zuge der Planumsetzung wird die Verkaufsfläche um rund 475 Quadratmeter auf insgesamt maximal 1 275 Quadratmeter vergrößert.

6.3 Erschließungskonzept

Das Erschließungskonzept fasst im Wesentlichen die vorhandene Erschließung des heutigen Bestandsmarktes auf. Konkret bedeutet dies, dass auch der zukünftige Marktstandort über 2 Zufahrten verfügt. Dabei handelt es sich einerseits um die Zufahrt am nordöstlichen Eckbereich des Grundstücks vom nördlich angrenzenden Lippweg. Andererseits wird die Zufahrt an der westlich angrenzenden Margaretenstraße erhalten.

Der neue Marktstandort wird eine oberirdische Stellplatzanlage mit rund 65 Stellplätzen vorhalten. Die Stellplätze haben dabei eine Breite von 2,80 Meter, wobei am Markteingang breitere Sonderstellplätze (zum Beispiel Behinderten- und Familienparkplätze) vorgehalten werden. Fahrradstellplätze werden ebenfalls am Markteingang unter dem dortigen Vordach vorgehalten.

Die Anlieferung erfolgt entlang der südöstlichen Grenze des neuen Gebäudes über die dortige Anlieferungszone, sodass die Be- und Entladeprozesse vom übrigen Kundinnen- und Kundenverkehr auf dem Parkplatz unabhängig und konfliktfrei gestaltet werden können. Zum Schutz der umliegenden Bebauung wird hier, insbesondere auch aus gestalterischen Gründen, eine Wand mit entsprechendem Grenzabstand zu den Nachbargrundstücken errichtet.

6.4 Freiraum- und Begrünungskonzept

Das Freiraum- und Begrünungskonzept umfasst im Wesentlichen 2 Bausteine. Zum einen bleibt es planerisches Ziel, den Marktstandort durch eine Begrünung in den Randbereichen gestalterisch einzufassen und ihn von der schwerpunktmäßig wohnbaulichen geprägten Siedlungsstruktur im Umfeld abzugrenzen. Insbesondere zur unmittelbar südlich angrenzenden Wohnbebauung an der Marienstraße sowie zum östlich angrenzenden Wohnhaus (welches zusätzlich durch eine Mauer geschützt wird) kann so ein verträgliches Nebeneinander forciert werden.

Zum anderen soll der Markt auch zu den angrenzenden Verkehrswegen abgegrenzt werden. Westlich des Plangebiets grenzt die Margaretenstraße an, nördlich der Lippweg. Zu beiden Straßen soll eine klare gestalterische Abgrenzung des Marktes forciert werden, sodass auch hier entsprechende Pflanzstreifen in Analogie zur bisherigen Bestandssituation vorgesehen sind.

Dementsprechend werden die vorhandenen Bäume in den Randbereichen erhalten. Zusätzlich werden weitere Baumpflanzungen auf der Stellplatzfläche vorgesehen.

6.5 Entwässerungskonzept

Die Entwässerung des Marktes wird im weiteren Verfahrensverlauf konkretisiert. Grundsätzlich ist dabei zwischen den unterschiedlichen abzuführenden

Wasserarten (Schmutzwasser und Niederschlagswasser der Oberflächen) zu differenzieren. Das Niederschlagswasser kann unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Bodenuntersuchungen nicht auf dem Grundstück über die unversiegelten Freiflächen in den Boden versickern, was es im Zuge der Entwässerung zu beachten gilt. Das Schmutzwasser wird gemäß den rechtlichen Vorgaben über die vorhandene Kanalisation entsorgt.

6.6 Ökologisches Konzept

Eine Besonderheit des Planvorhabens ist die Umsetzung der firmeneigenen klimafreundlichen Bauweise. Diese umfasst unter anderem die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des neuen Marktgebäudes, welche im Frühjahr, Sommer und Herbst den kompletten Eigenbedarf an Energie deckt. Somit kann in Zukunft auf Sonnenenergie statt auf fossile Brennstoffe zur Energieversorgung des neuen Marktes zurückgegriffen werden. Die Anlagentechnik zur Kühlung und Heizung basiert zudem auf umweltfreundlicher CO₂-Integraltechnik zur Kühlung in Verbindung mit Wärmerückgewinnung und Betonkerntemperierung.

7 Planungsrechtliche Festsetzungen

7.1 Art der baulichen Nutzung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB)

7.1.1 Sonstiges Sondergebiet (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB in Verbindung mit § 11 Baunutzungsverordnung (BauNVO))

Für den Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird ein Sonstiges Sondergebiet (SO) gemäß § 11 BauNVO festgesetzt. Das SO erhält die Zweckbestimmung »Großflächiger Einzelhandel Lebensmittel«.

Unter Berücksichtigung der einzelhandelsbezogenen Rahmenbedingungen (vergleiche Kapitel 5) wird zudem eine Verkaufsfläche von mindestens 800 Quadratmetern und eine maximal zulässige Verkaufsfläche von 1 275 Quadratmetern festgesetzt. Die Verkaufsfläche verteilt sich auf ein nahversorgungsrelevantes Hauptsortiment und ein zentrenrelevantes Nebensortiment gemäß der in der EHK-Fortschreibung aufgeführten Sortimentsliste.

Zentrenrelevante Nebensortimente sind auf maximal 10 Prozent der Gesamtverkaufsfläche beschränkt.

Folgende Sortimente sind gemäß der Beckumer Sortimentsliste zur Definition der nahversorgungsrelevanten, zentrenrelevanten und nicht zentrenrelevanten Sortimente zulässig (vergleiche Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Beckum, Stadt + Handel 2021, Seite 129):

Zentrenrelevante Sortimente	Nahversorgungsrelevante Sortimente*	Nicht zentrenrelevante Sortimente**
Augenoptik	Drogeriewaren (inklusive Wasch- und Putzmittel)	Baumarktsortiment im engeren Sinne
Bekleidung (ohne Sportbekleidung)	Nahrungs- und Genussmittel (inklusive Reformwaren)	Elektrogroßgeräte
Bettwaren	Pharmazeutische Artikel (Apotheke)	Erotikartikel
Bücher	(Schnitt-)Blumen	Fahrräder und Zubehör
Campingartikel (ohne Campingmöbel)	Tierfutter	Gardinen, Sicht- / Sonnenschutz
Einrichtungsbedarf (ohne Möbel), Bilder / Poster / Bilderrahmen / Kunstgegenstände	Zeitungen / Zeitschriften	Gartenbedarf (ohne Gartenmöbel)
Elektrokleingeräte		Kfz-Zubehör (inklusive Motorrad-Zubehör)

Glas / Porzellan / Keramik		Kinderwagen
Haus- / Bett- / Tischwäsche		Lampen / Leuchten
Zentrenrelevante Sortimente	Nahversorgungsrelevante Sortimente*	Nicht zentrenrelevante Sortimente**
Haushaltswaren (Hausrat)		Matratzen
Kurzwaren / Schneidereibedarf / Handarbeiten sowie Meterware für Bekleidung und Wäsche (inklusive Wolle)		Möbel (inklusive Garten- und Campingmöbel)
Medizinische und orthopädische Geräte (inklusive Hörgeräte)		Pflanzen / Pflanzartikel
Musikinstrumente und Musikalien		Reitsportartikel (ohne Reitsportkleidung)
Neue Medien / Unterhaltungselektronik		Sonstiger zoologischer Bedarf und lebende Tiere (ohne Tierfutter)
Papier / Büroartikel / Schreibwaren		Sportgroßgeräte
Parfümerieartikel und Kosmetika		Teppiche (Einzelware)
Schuhe, Lederwaren		
Spielwaren		
Sportartikel (inklusive Sportbekleidung) (ohne Reitsportartikel und Sportgroßgeräte)		
Uhren / Schmuck		
Waffen / Jagdbedarf / Angeln		

*zugleich auch zentrenrelevant

** zugleich auch nicht zentren- und nahversorgungsrelevant

Abbildung 4: Sortimentsliste für die Stadt Beckum (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 129)

Darüber hinaus sind im festgesetzten Sondergebiet die dem Vorhaben zugeordneten Stellplätze (gemäß § 12 BauNVO) und sonstige Nebenanlagen (gemäß § 14 BauNVO) zulässig.

Im festgesetzten sonstigen Sondergebiet mit der Zweckbestimmung »Großflächiger Einzelhandel Lebensmittel« sind im Rahmen der gemäß der textlichen Festsetzung Nummer 1 »Art der baulichen Nutzung« nur solche Vorhaben zulässig, zu deren Durchführung sich die Vorhabenträgerin im Durchführungsvertrag verpflichtet.

Begründung:

Mit der Festsetzung über die Art der baulichen Nutzung werden die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des geplanten Vorhabens geschaffen. Durch die differenzierte Festsetzung der Verkaufsfläche nach Sortimenten ist gewährleistet, dass an dem Standort nur großflächige Lebensmitteleinzelhandelsbetreiber mit nahversorgungsrelevantem Sortimentsschwerpunkt angesiedelt werden, die den zentralen Versorgungsbereich stärken und zu dessen langfristiger Sicherung beitragen.

Neben der tatsächlichen Hauptnutzung als Standort für einen Lebensmitteleinzelhandelsbetrieb werden im festgesetzten sonstigen Sondergebiet auch die mit der Hauptnutzung verbundenen, ergänzenden Nutzungen festgesetzt. Dazu zählen alle den geplanten Markt ergänzende und daher planungsrechtlich zu berücksichtigenden Nutzungen, die sich im konkreten Fall in den erforderlichen Stellplätzen und Nebenanlagen widerspiegeln.

Da im Zuge des Planverfahrens ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt wird, dem wiederum ein konkretes Bauvorhaben zu Grunde liegt, wird zudem eine Regelung aufgenommen, die die Vorhabenträgerin zur Umsetzung des konkreten, mit der Stadt Beckum vertraglich festgehaltenen Vorhabens verpflichtet.

7.2 Maß der baulichen Nutzung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB)

7.2.1 Grundflächenzahl (gemäß § 9 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 17 BauNVO)

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans wird gemäß § 17 BauNVO für sonstige Sondergebiete eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 als gebietsspezifischer Orientierungswert festgesetzt.

Begründung:

Die Festsetzung zur Grundflächenzahl folgt dem in § 17 BauNVO vorgesehenen, gebietsspezifischen Orientierungswert für die Grundflächenzahl in sonstigen

Sondergebieten nach § 11 BauNVO und lässt somit planungsrechtlich den größtmöglichen Spielraum für zukünftige Erweiterungsabsichten zu.

Der hohe Versiegelungsgrad ist erforderlich, da neben dem geplanten Baukörper insbesondere auch eine ausreichend große Stellplatzanlage zu errichten ist. Diese dient einerseits den Kundinnen und Kunden des Lebensmitteldiscountmarktes, andererseits sind die Fahrgassen so auszugestalten, dass die erforderlichen Anlieferungsverkehre konfliktfrei abgewickelt werden können. Ebenso sind weitere ergänzende Flächenversiegelungen erforderlich, da beispielsweise Fahrradabstellplätze und Gehwege sowie Fluchtwege im Zuge der Planumsetzung realisiert werden.

Die Inanspruchnahme der Fläche ist zur Errichtung eines optimierten Nahversorgungsstandortes erforderlich und ermöglicht darüber hinaus die Vermeidung einer Flächeninanspruchnahme an anderer Stelle sowie eine damit verbundene höhere, da zusätzliche, Versiegelung. Die gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse bleiben gewahrt.

7.2.2 Höhe baulicher Anlagen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 1 BauGB in Verbindung mit §§ 16 und 18 BauNVO)

Die Festsetzung der Höhe baulicher Anlagen erfolgt mittels Festsetzung der maximal zulässigen Gebäudehöhe (GH) in der Planzeichnung.

Die Gebäudehöhe (GH) wird definiert als obere Kante der Attika. Als Attika gilt die wandartige Erhöhung der Außenwand über den Dachrand hinaus.

Die Gebäudehöhe wird auf Normalhöhennull (NHN), bis zur Oberkante der Attika gemessen.

Die maximal zulässige Gebäudehöhe darf durch technische Anlagen und Aufbauten (wie zum Beispiel Antennen, Solaranlagen, Lüftungs- und Klimaanlage) um maximal 3,00 Meter überschritten werden.

Begründung:

Die Höhenfestsetzung orientiert sich an Gebäudeplanungen vergleichbarer Vorhaben, die nur in besonderen Fällen eine Höhe von mehr als 7,00 Meter aufweisen.

Bei der Ausführung von Gebäuden mit Flachdächern werden die Dachflächen häufig für untergeordnete Bauteile wie Technikaufbauten (beispielsweise Lüftungs- oder Klimaanlage) genutzt. Um hierzu eine eindeutige Regelung zu bieten, wird eine Überschreitung der zulässigen Höhe der baulichen Anlagen festgesetzt.

7.2.3 Zulässige Zahl der Vollgeschosse (gemäß § 9 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit. § 20 BauNVO)

Die zulässige Zahl der Vollgeschosse wird in der Planzeichnung auf 1 Vollgeschoss festgesetzt.

Begründung:

Im räumlichen Geltungsbereich dieses vorhabenbezogenen Bebauungsplanes wird die zulässige Zahl der Vollgeschosse auf ein Vollgeschoss begrenzt. Hintergrund dessen ist, dass dem Bebauungsplan ein konkretes Bauvorhaben zu Grunde liegt, welches wiederum die Errichtung eines eingeschossigen Baukörpers vorsieht. Die beabsichtigte Bebauung steht somit bereits weitgehend fest und wird entsprechend planungsrechtlich festgesetzt. Darüber hinaus weisen derartige Lebensmitteleinzelhandelsbetriebe in der Regel ein Vollgeschoss auf, sodass es keiner weiteren Festsetzung von Vollgeschossen bedarf.

7.3 Überbaubare Grundstücksflächen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 2 BauGB in Verbindung mit § 23 BauNVO)

Die Festsetzung der überbaubaren Grundstücksfläche erfolgt gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 2 BauGB in Verbindung mit § 23 BauNVO durch Baugrenzen in der Planzeichnung.

Begründung:

Die überbaubare Grundstücksfläche wird durch Baugrenzen definiert, die das zu Grunde liegende städtebauliche Konzept widerspiegeln.

Auf weitere Festsetzungen, wie beispielsweise zur Bauweise, wird im räumlichen Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes verzichtet, um den nutzungsbedingten Anforderungen an den Marktstandort ausreichend Rechnung zu tragen. Durch die Festsetzung der Baugrenze ist ein ausreichender Rahmen für die bauliche Entwicklung des Geländes sichergestellt.

7.4 Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 4 BauGB)

Nebenanlagen, Stellplätze und deren Zufahrten sind nur in den dafür zeichnerisch festgesetzten Flächen sowie innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Begründung:

Ziel der Festsetzung ist es, Nebenanlagen, Stellplätze und Zufahrten nur in den dafür vorgesehenen, zeichnerisch festgesetzten Flächen innerhalb des Plangebietes zu ermöglichen. Der mit dem Bauvorhaben verbundenen Flächen entsprechend, werden im Plangebiet Flächen für Stellplätze und deren Zufahrten sowie eine Fläche für die Einkaufswagenbox räumlich verortet und festgesetzt.

7.5 Einfahrtbereiche (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 und Absatz 6 BauGB)

Die erforderlichen Ein- und Ausfahrtsbereiche am Lippweg und an der Margaretenstraße werden zeichnerisch festgesetzt.

Begründung:

Die Festsetzung erfolgt mit dem Ziel der Schaffung einer nachvollziehbaren und konfliktfreien Standorterschließung. Weitere Ein- und Ausfahrten im Plangebiet werden daher durch zeichnerische Festsetzung ausgeschlossen.

7.6 Ver- und Entsorgung (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 14 BauGB)

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

7.7 Bauliche Maßnahmen für den Einsatz erneuerbarer Energien (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 23 b BauGB)

Die Dachflächen von Gebäuden sind zu mindestens 50 Prozent mit Photovoltaikanlagen auszustatten.

Von weiteren Photovoltaikanlagen auf der Stellplatzfläche wird abgesehen. Nach § 8 Absatz 2 BauO NRW besteht aus städtebaulichen Gründen die Möglichkeit der Befreiung von Photovoltaikanlagen auf überdachten Stellplatzflächen seitens der unteren Bauaufsichtsbehörde.

Begründung:

Wie in Kapitel 6.6 dargelegt, wird der beabsichtigte Marktneubau in einer klimafreundlichen Bauweise errichtet, die unter anderem die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des Gebäudes vorsieht. Dies ermöglicht die Nutzung von Sonnenenergie und trägt somit zu einem ressourcenschonenden und nachhaltigen Marktbetrieb bei. Damit dafür auch eine entsprechende planungsrechtliche Grundlage existiert, wurde die vorgenannte Festsetzung mit Mindestangabe in den Bebauungsplan aufgenommen.

Im Rahmen der jüngsten Änderungen der Bauordnung (BauO) für das Land Nordrhein-Westfalen hat der nordrhein-westfälische Landtag im Sommer 2021 festgelegt, dass ab dem Jahr 2022 neue Parkplätze (von Gewerbeflächen) mit mehr als 35 Stellplätzen überdacht und mit Photovoltaikanlagen auszustatten sind. Im Hinblick auf den in Rede stehenden Planstandort wird davon abgesehen, da bei dem Bauvorhaben bereits auf ein hohes Maß an Nachhaltigkeit gesetzt wird. Das Gebäude wird in klimafreundlicher Bauweise errichtet und mit erneuerbarer Energie in Form von Photovoltaikanlagen auf dem Gebäudedach versorgt. Der durch die Photovoltaikanlagen auf dem überdachten Parkplatz generierte Strom würde insofern bei zusätzlichen Kosten keinerlei positive Effekte für das Bauvorhaben mit sich bringen.

Nach § 8 Absatz 2 BauO Nordrhein-Westfalen besteht eine Befreiungsmöglichkeit seitens der unteren Bauaufsichtsbehörde. Aufgrund der Tatsache, dass mindestens 50 Prozent der Dachfläche mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden sowie aus gestalterischen Gründen soll in diesem Fall von weiteren Photovoltaikanlagen auf der Stellplatzfläche abgesehen werden. Stattdessen werden aus gestalterischen und klimatischen Gründen Gehölzpflanzungen auf der Stellplatzfläche vorgesehen, die Hitzeinseln vermindern und zur Verbesserung des lokalen Klimas beitragen.

7.8 Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 24 BauGB)

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze sind die bestehenden Grenzwände mit einer Höhe von 1,00 Meter im Sinne des Schallimmissionsschutzes dauerhaft zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen. Gemäß Nummer 7.4 der DIN 9613-2 müssen die Grenzwände über eine flächenbezogene Masse von mindestens 10 Kilogramm/Quadratmeter verfügen und eine geschlossene Oberfläche ohne Risse, Lücken oder sonstige Öffnungen aufweisen. An der östlichen Plangebietsgrenze ist eine 3,00 Meter hohe Schallschutzwand vorzusehen.

Die zeichnerisch festgesetzten Zufahrten sind mit zeitgesteuerten Schrankenanlagen vor unbefugter Nutzung des Parkplatzes im Nachtzeitraum zu schützen.

Begründung:

Unter Berücksichtigung der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung (vergleiche Wenker & Gesing, 2021) sind die entlang der nördlichen Plangebietsgrenze vorhandenen Grenzwände als bauliche Schallschutzmaßnahme dauerhaft zu erhalten. Die Mauern haben dabei eine Höhe von 1,00 Meter einzuhalten, um die betreffenden Immissionsrichtwerte entsprechend einzuhalten. Ebenso ist der Parkplatz vor unbefugter Frequentierung in der Nacht durch zeitgesteuerte Schrankenanlagen zu sichern. Durch die Aufnahme dieser Festsetzungen ist der erforderliche Schallimmissionsschutz des Vorhabens dauerhaft sichergestellt.

Die im Osten des Grundstücks vorgesehene Grenzwand mit einer Höhe von 3,00 Metern ist zur Einhaltung der immissionsrechtlichen Anforderungen nicht erforderlich, sie mindert jedoch die Beurteilungspegel am östlich angrenzenden Wohnhaus. Die Grenzwand wird so errichtet, dass Abstandsflächen zum Nachbargrundstück eingehalten werden.

7.9 Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 25 a BauGB)

Im Bebauungsplan werden Flächen zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen zeichnerisch festgesetzt.

In Abstimmung mit der Stadt Beckum, Fachdienst Umwelt und Grün, sind folgende einheimische Bäume 2. Ordnung vorrangig anzupflanzen:

- *Carpinus betulus*, Hainbuche (mäßig oft)
- *Prunus avium*, Vogelkirsche (mäßig oft)
- *Acer campestre*, Feldahorn (mäßig oft bis wenig)
- *Betula pendula*, Hängebirke (wenig)
- *Sorbus aucuparia*, Eberesche (wenig)
- *Malus communis*, Wildapfel (selten)
- *Pyrus communis*, Wildbirne (selten)
- *Cornus mas*, Kornellkirsche (selten)

Nicht zulässig sind Schotterflächen, Steinbeete oder Vergleichbares.

Inwiefern weitere Baumanpflanzungen im Sinne der Klimaanpassung und des Klimaschutzes im Plangebiet möglich sind, wird im weiteren Verfahrensverlauf geprüft.

Begründung:

Wie in den Ausführungen über die städtebaulichen Planungsziele (vergleiche Kapitel 6) ausgeführt, soll der Standort eine Begrünung in den Randbereichen erhalten. Damit wird einerseits der aktuellen Bestandssituation Rechnung getragen, die ebenfalls eine Standorteingrünung aufweist. Andererseits soll der Standort dauerhaft gestalterisch vom Umfeld abgegrenzt werden und insbesondere eine klare visuelle Abgrenzung durch Bepflanzung zu den angrenzenden Wohnhäusern und Verkehrsflächen erfolgen. Darüber hinaus werden aus stadtgestalterischen und klimatischen Gründen Standorte zur Anpflanzung von Bäumen auf der Stellplatzfläche festgesetzt, die zur Minderung von Hitzeinseln auf der versiegelten Fläche beitragen.

7.10 Flächen zum Erhalt von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen (gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 25b BauGB)

Die zur Erhaltung festgesetzten Bäume sind sachgerecht zu pflegen, dauerhaft zu erhalten und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

Begründung:

Die im Norden und Westen des Plangebiets vorhandenen Baumreihen aus Laubbaum-Hochstämmen (vorwiegend Spitz-Ahorn, *Acer platanoides*) sind zu erhalten, da der begrünte Randbereich des Vorhabens im Grundsatz beibehalten wird. Durch die Festsetzung ist gesichert, dass bei Abgang der Bäume eine angemessene Neuanpflanzung erfolgt.

7.11 Gestalterische Festsetzungen (gemäß § 9 Absatz 4 in Verbindung mit § 89 BauO NRW)

7.11.1 Dachform

Als zulässige Dachform wird das Flachdach festgesetzt.

Begründung:

Wie in Kapitel 6.6 dargelegt, wird der beabsichtigte Marktneubau in einer klimafreundlichen Bauweise errichtet, die unter anderem die Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des Gebäudes sowie in Teilflächen ein Grünleichtdach zwischen den Modulreihen der Photovoltaikanlage vorsieht. Dies ermöglicht die Nutzung von Sonnenenergie und trägt somit zu einem ressourcenschonenden und nachhaltigen Marktbetrieb bei, das Grünleichtdach hat zudem einen positiven Einfluss auf das lokale Kleinklima und reduziert Niederschlagsabflussspitzen. Damit dafür auch eine entsprechende planungsrechtliche Grundlage existiert, wurde die vorgenannte Festsetzung in den Bebauungsplan aufgenommen.

7.12 Örtliche Bauvorschriften

7.12.1 Werbeanlagen

Werbeanlagen sind nur an der Stätte der Leistung zulässig. Sie dürfen die jeweilige Traufe/Oberkante der Attika der Einzelhandelsgebäude um höchstens 1,00 Meter überschreiten. Werbeanlagen dürfen nur an Gebäudefassaden angebracht werden, davon ausgenommen sind die zulässigen Werbeanlagen gemäß den weiteren Festsetzungen.

Je Gewerbebetrieb ist an jeder Gebäudeseite nur eine Werbeanlage zulässig. Die Gesamtumrissfläche der Werbeanlagen darf bei selbstleuchtenden Werbeanlagen maximal 5 Prozent der jeweiligen Fassadenfläche, bei nichtselbstleuchtenden Werbeanlagen maximal 10 Prozent der jeweiligen Fassadenfläche umfassen. Die Werbeanlagen dürfen maximal 0,50 Meter von der Gebäudefassade abstehen.

Werbeanlagen mit wechselndem oder bewegtem Licht sind unzulässig.

Zusätzlich ist eine freistehende Werbeanlage mit einer Höhe von maximal 7,50 Meter und einer Flächengröße von maximal 6 Quadratmeter zulässig. Für untergeordnete Nutzungen sind Werbeschilder mit einer Flächengröße von maximal 1 Quadratmeter zulässig.

Begründung:

Da es sich beim Plangebiet um einen Standort für gewerbliche Betriebe und konkret um Einzelhandelsbetriebe handelt, sind nutzungsbedingt auch Werbeanlagen vorgesehen. Um diese auf ein mit dem Umfeld und den Vorgaben der Stadt Beckum verträgliches Maß zu beschränken, werden entsprechende Festsetzungen getroffen. Somit ist sichergestellt, dass die schwerpunktmäßig wohnbaulich geprägte Umfeldbebauung nicht durch zu auffällige Werbeanlagen gestört wird oder die Verkehre auf den angrenzenden Straßen durch unnötige Ablenkungen negativ beeinflusst werden.

7.13 Hinweise

7.13.1 Einsichtnahme von Gesetzen, Verordnungen, DIN-Normen, technischen Regelwerken, Richtlinien und Gutachten

Die der Planung zugrundeliegenden Vorschriften (Gesetze, Verordnungen, Erlasse, DIN-Vorschriften, technische Regelwerke sowie Richtlinien aller Art) und Gutachten können während der Dienststunden bei der Stadt Beckum, Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung, Weststraße 46, 59269 Beckum, eingesehen werden.

7.13.2 Artenschutz

Unter Beachtung des § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) ist es erforderlich, alle Baumfällungen und Gehölzrodungen nur außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit der Vögel im Zeitraum vom 01. Oktober bis zum 28. Februar durchzuführen.

7.13.3 Denkmalschutz

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, das heißt Mauerwerk, Einzelfunde aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit) entdeckt werden. Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Gemeinde und dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe, Westfälisches Museum für Archäologie/Amt für Bodendenkmalpflege, Münster, unverzüglich anzuzeigen (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen).

Weitere Hinweise ergeben sich im weiteren Verfahrensverlauf voraussichtlich aus den Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Sie werden bei Bedarf an dieser Stelle der Begründung sowie auch in der Planzeichnung entsprechend ergänzt.

8 Fachliche Beiträge

8.1 Artenschutz

Im Rahmen des beabsichtigten Bebauungsplanverfahrens wurde eine artenschutzrechtliche Vorprüfung (vergleiche GRUENPLAN 2021) durchgeführt. Diese hat zum Ziel, die planungsbedingten Auswirkungen auf die artenschutzrechtlichen Belange gemäß Bundes-Naturschutzgesetz zu ermitteln und zu bewerten.

Grundlagen

Als wesentliche rechtliche Bezugsquellen der Artenschutzprüfung dienen die §§ 44 und 45 des BNatSchG. Darin wurden die europäischen Normen der Artikel 12 und 13 der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie und des Artikels 5 der Vogelschutzrichtlinie in nationales Recht umgesetzt. Die generellen artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (Zugriffsverbote) finden sich in § 44 BNatSchG. Durch die artenschutzrechtliche Vorprüfung ist demnach herauszustellen, ob und inwiefern durch ein Vorhaben artenschutzrechtliche Konflikte ausgelöst werden.

Mögliche Auswirkungen der Planung

Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung ist abzuschätzen, ob durch die Umsetzung des Planvorhabens bau-, betriebs- oder anlagebedingte Wirkfaktoren dazu führen, dass Exemplare europäisch geschützter Arten gestört, verletzt oder getötet werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob die entsprechenden Wirkfaktoren geeignet sind, die ökologische Funktion von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nachhaltig zu beeinträchtigen. Nahrungsstätten, Jagdhabitats und Wanderkorridore sind in diesem Kontext nur dann geschützt, wenn sie einen essentiellen Habitatbestandteil für die lokale Population darstellen.

„Baubedingte Auswirkungen sind alle zeitlich begrenzten und mit dem Abbruch des Altgebäudes beziehungsweise der Errichtung des neuen Lebensmittelmarktes und der Stellplätze verbundenen Beeinträchtigungen. Durch den Abbruch des Gebäudes, das zum Beispiel als Quartier für gebäudebewohnende Fledermäuse dienen könnte, kann es zu einer Zerstörung von möglichen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie zu einem Individuenverlust durch eine unbeabsichtigte Tötung im Rahmen der Abrissarbeiten kommen. Daneben können die Arbeitsvorgänge mit der Entwicklung von Lärm, Staub, Erschütterungen, Schadstoffen verbunden sein und damit zu Beeinträchtigungen von Fortpflanzungs- und Ruhestätten geschützter Arten führen.“ (GRUENPLAN 2021, Seite 9).

Als anlagebedingte Auswirkungen gilt die Umgestaltung der Betrachtungsfläche. Es kommt zu einer geringfügigen Inanspruchnahme von Grünstreifen, die eine Bepflanzung mit Bodendeckern nicht heimischer Arten aufweisen. „Die baulichen Anlagen werden jedoch überwiegend auf bereits versiegelten oder vorgegenutzten Bereichen neu errichtet, so dass die zusätzliche Inanspruchnahme gering ist.

Bäume sind nach derzeitigem Planungsstand nicht betroffen.“ (GRUENPLAN 2021, Seite 9).

Bei den betriebsbedingten Auswirkungen handelt es sich insbesondere um Lärmeinwirkungen, wobei unter Berücksichtigung der Vorbelastungen keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zur aktuellen Situation zu erwarten sind (GRUENPLAN 2021, Seite 9).

Prüfung des Vorkommens planungsrelevanter Arten

Hinsichtlich der planungsrelevanten Fledermausarten kommt nach Auswertung des Artenschutz-Informationssystems des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen ein Vorkommen von 9 Arten (zum Beispiel Zwerg- und Flughautfledermaus) im Plangebietsumfeld in Betracht. Im Hinblick auf planungsrelevante Vogelarten gibt es im Umfeld des Plangebietes laut Artenschutz-Informationssystem insgesamt 10 mögliche planungsrelevante Arten. Als planungsrelevante Art der Gruppe Amphibien/Reptilien ist im Artenschutz-Informationssystem hingegen lediglich der Kammmolch vermerkt. Sonstige Arten im Sinne von Libellen, Schmetterlingen und Käfern sind nach Auswertung des Informationssystems im Plangebiet nicht zu erwarten. Planungsrelevante Pflanzenarten sind ebenfalls nicht zu erwarten.

Zur Prüfung eines möglichen Vorkommens der oben genannten Arten fand im Mai 2021 eine Vor-Ort-Begehung statt, in deren Rahmen der Untersuchungsraum auf potenzielle Lebensstätten und indirekte Hinweise (zum Beispiel Nahrungsreste, Nester, Kotpuren) untersucht wurde.

Ergebnisse der Artenschutzprüfung

In Bezug auf Fledermäuse wurden keine direkten oder indirekten Hinweise gefunden, insgesamt ergeben sich laut Fachgutachten somit keine Anhaltspunkte für das planungsbedingte Auslösen der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG im Hinblick auf die Artengruppe Fledermaus.

Auch für die Artengruppe Vogel wurden im Zuge der Geländebegehung keine direkten oder indirekten Hinweise auf ein Vorkommen planungsrelevanter Arten erbracht. Im Hinblick auf nicht planungsrelevante »Allerweltsarten« können die jungen Bäume am westlichen und nördlichen Plangebietsrand als potenzielle Bruthöhlen dienen. Die Verbotstatbestände des BNatSchG bleiben unter Berücksichtigung dessen im Ergebnis zwar unberührt, es werden jedoch einige Empfehlungen gegeben, die eine Beeinträchtigung der Allerweltsarten vorsorglich vermeiden sollen. Insofern werden im Bebauungsplan entsprechende Hinweise aufgenommen.

Im Hinblick auf die Artengruppe Amphibien/Reptilien kann ein Vorkommen der eingangs genannten möglichen planungsrelevanten Art im Plangebiet mangels Standortgeeignetheit ausgeschlossen werden. Die Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG bleiben somit auch in Bezug auf diese Artengruppe unberührt, sodass keine weiteren Maßnahmen erforderlich sind. Sonstige Arten im Sinne von

Libellen, Schmetterlingen und Käfern oder planungsrelevanten Pflanzenarten werden durch die Planung ebenfalls nicht negativ beeinflusst, da sie nicht vorhanden sind.

Artenschutzrechtliche Konflikte sind in Folge der Umsetzung des in Rede stehenden Vorhabens im Ergebnis nicht zu erwarten.

8.2 Boden

Auch der Fachbelang Boden wurde gutachterlich untersucht. Im Hinblick auf das in Rede stehende Bauleitplanverfahren galt es, die stoffliche Zusammensetzung des Bodens zu eruieren und auf dieser Grundlage Aussagen zu möglichen bodenbezogenen Konfliktpotenzialen durch schädliche Substanzen zu treffen. Dafür wird die vom Büro IGC Geoconsult GmbH durchgeführte Baugrunduntersuchung herangezogen (vergleiche IGC 2021). Grundlage dessen waren 8 Kleinrammbohrungen und 7 Rammsondierungen sowie eine anschließende chemische Analyse der entnommenen Bodenproben.

Bodenzusammensetzung/Schichtenfolge

Der Boden im Plangebiet umfasst im Wesentlichen verschiedene Oberflächengestaltungen in Form von asphaltierten Fahrflächen, betongepflasterten Parkflächen, einer mineralischen und gedämmten Bodenplatte sowie Grünflächen mit organischem Oberboden. Unter der Geländeoberfläche sind Auffüllungen in Form von künstlichen Anschüttungen aus Schotter- und Recyclingmaterialien (Ziegel- und Gesteinsbruch, Splitt, Boden) in einer Tiefe von 0,70 Meter bis 1,90 Meter anzutreffen. Darauf folgt eine Schicht aus tonigen Schluffen, teilweise gefolgt von grobsandigem bis schwach kiesigem Mittelsand in einer Tiefe zwischen 2,40 Meter und 2,90 Meter. Der zur Oberfläche nächstgelegene Grundwasserflurabstand beträgt 1,55 Meter (vergleiche IGC 2021, Seite 6 f.).

Gemäß dem Umweltinformationssystem des Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen ist das Plangebiet geologisch betrachtet der naturräumlichen Haupteinheit »Kernmünsterland« zuzuordnen:

„Den geologischen Untergrund bilden Gesteine der Kreide. Aufgrund der schwach schüsselförmigen, zum Zentrum des Münsterlandes einfallenden Schichtlagerung werden die Sedimente zum Zentrum immer jünger. Die Abfolge besteht aus Sanden, Sandmergeln, Kalk- und Kalksandsteinen, Mergelsanden und Tonmergelsteinen. Besonders die härteren Sedimente wirken sich morphogenetisch aus. Die Kreideschichten sind im Nordwesten tektonisch beeinflusst und in Mulden gelegt. Die im Kern gelegenen härteren Schichten (zum Beispiel der Baumberge) bilden deutliche Erhebungen, - es handelt sich hierbei um eine schwache Form der Reliefumkehr. Die Kreidegesteine werden von einer mehr oder minder mächtigen Abfolge aus quartären Lockersedimenten überdeckt. Es sind hauptsächlich glaziale Sedimente aus dem saale-eiszeitlichen Gletscher-

vorstoss (Grundmoräne, fluvioglaziale Sande und Kiese).“ (Umweltdaten vor Ort, abrufbar unter: <https://www.uvo.nrw.de>).

Chemische Analytik

Die chemische Analytik erfolgte anhand der entnommenen Proben, die labor-technisch im Hinblick auf ihre stoffliche Zusammensetzung und das Vorkommen von Schadstoffen untersucht wurden. Anschließend erfolgte eine Bewertung der Ergebnisse nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung.

Im Ergebnis zeigen die Bodenproben demnach keine signifikant erhöhten Konzentrationen der analysierten Schadstoffe, sodass dem beabsichtigten Erweiterungsvorhaben nichts im Wege steht (vergleiche IGC 2021, Seite 16 f.). Die betreffenden Schadstoffparameter, die für die geplante Nutzung und den zu untersuchenden Wirkungspfad Boden - Mensch heranzuziehen sind, werden demnach nicht überschritten. Auch die Prüfparameter des Wirkungspfades Boden – Grundwasser werden eingehalten (vergleiche IGC 2021, Seite 17).

In der Zusammenschau kann das geplante Erweiterungsvorhaben somit am Standort umgesetzt werden, ohne, dass Schutzmaßnahmen in Bezug auf die bodenbezogenen Belange erforderlich sind.

8.3 Schallschutz

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens wurde auch ein Schallimmissionsschutzgutachten erarbeitet (vergleiche WENKER & GESING 2021). Ziel dessen war es, die planungsbedingten schalltechnischen Auswirkungen auf das Umfeld zu ermitteln und zu bewerten sowie bei Bedarf erforderliche und im Bebauungsplan festzusetzende Schallschutzmaßnahmen aufzuzeigen.

Ausgangspunkt für die Beurteilung der vorhabenbedingten, schalltechnischen Situation sind zum einen die mit dem Vorhaben verbundenen Geräuschemissionen, die auf das Umfeld einwirken, sowie zum anderen die Geräuschimmissionen des Umfelds auf das Vorhaben selbst in Form der Verkehrsgeräusche auf den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Schallemissionen des Vorhabens auf dessen Umfeld

Die vorhabenbedingten Schallemissionen umfassen mehrere Schallquellen, die gemeinsam die Gesamtbelastung des Vorhabens auf dessen Umfeld abbilden. Dazu gehört zum einen der Verkehrslärm, der aus den Fahrbewegungen auf dem Parkplatz des Marktes resultiert. Als weiterer Verkehrslärm sind die erforderlichen Anlieferungen des Marktes einschließlich der damit verbundenen Be- und Entladevorgänge zu berücksichtigen. Das Ein- und Ausstapeln der Einkaufswagen zählt ebenfalls zu den vorhabenbedingten Schallquellen, ebenso die für den Marktbetrieb erforderlichen stationären Anlagen (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 11 ff.). Die daraus ermittelte Schallbelastung wird anschließend mit den gesetzlichen Immissionsrichtwerten abgeglichen und darf diese im Sinne der

Konfliktfreiheit nicht überschreiten. Die Immissionsrichtwerte beziehen sich dabei stets auf die unterschiedlichen, im Umfeld vorzufindenden Nutzungskategorien, im konkreten Fall sind dies daher die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 24).

Im Ergebnis werden die relevanten schalltechnischen Immissionsrichtwerte nach Technischer Anleitung (TA) Lärm beziehungsweise die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005-1 an allen betroffenen Immissionsorten im Umfeld tagsüber (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) mindestens eingehalten und nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) um mindestens 3 dB(A) unterschritten (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 24 f.). Auch sonn- und feiertägliche Lieferungen von Frischwaren wie Obst und Gemüse sind im Tageszeitraum demnach unkritisch (im Nachtzeitraum sind diese nicht vorgesehen und daher irrelevant).

Ergänzend sollte im Zuge des Schallgutachtens auch eine mögliche Parkplatznutzung durch Beschäftigte und Besucherinnen und Besucher des nahegelegenen Stadttheaters beurteilt werden. Dies stellt sich im Hinblick auf eine Nutzung im Nachtzeitraum jedoch aus schalltechnischer Sicht als kritisch dar, da es dadurch zu Richtwertüberschreitungen im Nachtzeitraum käme. Diese wiederum führten sodann zu einem Konflikt mit dem Schutzanspruch der Nachbarschaft des Plangebiets, was es zu vermeiden gilt (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 25).

Schallschutzmaßnahmen

Voraussetzung für die festgestellte, aus Schallschutzsicht konfliktfreie Umsetzung des Vorhabens ist, dass die im Rahmen des Gutachtens berücksichtigten Schallschutzmaßnahmen (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 27) entsprechend umgesetzt werden. Diese umfassen folgende Einzelmaßnahmen:

- Öffnungszeiten so einrichten, dass nächtliche PKW-Bewegungen von Kundinnen und Kunden sicher ausgeschlossen werden; Begrenzung der Parkplatznutzungsdauer durch Kundinnen und Kunden auf einen zusammenhängenden Zeitraum von maximal 15 Stunden innerhalb des Tageszeitraums; PKW-Bewegungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Nachtzeitraum auf definierte Parkplatzteile beschränken
- Asphaltierung der Fahrgassen des Parkplatzes
- Warenanlieferungen per LKW ausschließlich tagsüber; Warenanlieferungen im Nachtzeitraum dürfen ausschließlich per PKW und Kleintransporter (zulässiges Gesamtgewicht maximal 2,8 Tonnen) mit Handverladung erfolgen
- Einhaltung der vorgegebenen Schallleistungspegel für technische Anlagen im Nachtzeitraum
- Erhalt oder gleichwertiger Ersatz der schalltechnisch relevanten Grenz-wände an der nördlichen Grundstücksgrenze

Die dargelegten Maßnahmen werden zum einen auf Ebene des Bebauungsplans durch entsprechende planungsrechtliche Festsetzung (siehe dazu auch Kapitel 7) berücksichtigt. Zum anderen ist auch auf der nachgelagerten Ebene des

Baugenehmigungsverfahren auf Einhaltung und Umsetzung der betreffenden Maßnahmen zum Schallschutz zu achten, sodass ein aus schalltechnischer Sicht nichts gegen die Umsetzung des in Rede stehenden Bauvorhabens spricht.

Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen

Da der Vorhabenstandort im Kreuzungsbereich des Lippwegs mit der Margaretenstraße liegt, sind dies auch die für die Bewertung relevanten öffentlichen Verkehrsflächen. Gemäß den Vorgaben der TA Lärm „sollen Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück [...] durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,
- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist
- und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung [...] erstmals oder weitergehend überschritten werden.“ (WENKER & GESING 2021, Seite 30)

Im Ergebnis sind im Hinblick auf das Planvorhaben die obenstehenden Anwendungsvoraussetzungen nicht erfüllt, so findet insbesondere eine Vermischung der Verkehrsgeräusche statt, da die relevanten öffentlichen Verkehrsflächen zugleich die Erschließung des Plangebiets sicherstellen. Eine rechnerische Erhöhung der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) geht von dem in Rede stehenden Vorhaben ferner ebenfalls nicht aus, sodass in der Zusammenschau keine Maßnahmen organisatorischer Art zur Verminderung der Verkehrsgeräusche erforderlich sind (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 30).

8.4 Verkehr

Die verkehrlichen Auswirkungen des Planvorhabens wurden ebenfalls fachgutachterlich untersucht (vergleiche ABVI 2021). Dabei ging es insbesondere um die Frage, ob durch den planungsbedingten Zusatzverkehr negative Auswirkungen auf das bestehende Straßennetz zu erwarten sind. Methodisch erfolgte die Beurteilung durch die Ermittlung der sogenannten Qualität des Verkehrsablaufs, die die Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte zum Ausdruck bringt.

Bewertung der Bestandssituation

Grundlage der Beurteilung der planungsbedingten Verkehrsauswirkungen ist die Ermittlung und Bewertung der Bestandssituation. Dafür wurden an den relevanten Knotenpunkten Lippweg/Zufahrt ALDI, Lippweg/Margaretenstraße und Margaretenstraße/Zufahrt ALDI Verkehrszählungen durchgeführt. Die Verkehrsbelastungen wurden abbiegescharf und verteilt auf die jeweiligen Fahrzeugarten (zum Beispiel PKW, LKW und Busse, Fahrräder usw.) als Stundenwerte in 15-Minuten-Intervallen erhoben. Die höchste Auslastung, sogenannte Spitzenstunde, wurde

dabei für die beiden Knotenpunkte am Lippweg im Zeitraum zwischen 16:00 und 17:00 Uhr festgestellt. Für den Knotenpunkt an der Margaretenstraße liegt die Spitzenstunde im Zeitraum zwischen 15:30 und 16:30 Uhr, wobei die Unterschiede in den einzelnen Intervallen nur gering ausfallen, sodass zur Vereinheitlichung der Zählwerte auch hier das Intervall zwischen 16:00 und 17:00 Uhr zu Grunde gelegt wird (vergleiche ABVI 2021, Seite 3). In den Spitzenstunden wurden demnach folgende Belastungen je Knotenpunkt als Maximum erhoben:

- Lippweg/Zufahrt ALDI: 618 Kfz/h
- Lippweg/Margaretenstraße: 641 Kfz/h
- Margaretenstraße/Zufahrt ALDI: 97 Kfz/h

Aufgrund der pandemiebedingten Veränderungen der Mobilität der Bevölkerung (erhöhter Homeoffice-Anteil, Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen nur teilweise in Betrieb, weniger Freizeitfahrten etc.) wurden die ermittelten Zählwerte der Vorbelastung für eine Bewertung zur sicheren Seite hin mit einem Aufschlag von 20 Prozent versehen (vergleiche ABVI 2021, Seite 6 ff.).

Der bestehende Markt wird im Ergebnis von **1 003 Kfz am Tag** frequentiert, wobei sich diese in 989 Kfz/Tag für den Kunden(innen)- und Besucher(innen)verkehr, 10 Kfz/Tag für den Beschäftigtenverkehr sowie 4 Kfz/Tag für den Güter-/Lieferverkehr aufteilen (vergleiche ABVI 2021, Seite 17).

Ermittlung des vorhabenbedingten Neuverkehrs

Im nächsten Schritt galt es, den vorhabenbedingten Verkehr zu ermitteln. Dieser setzt sich wie der Bestandsverkehr aus dem Kunden(innen)- und Besucher(innen)verkehr, dem Beschäftigtenverkehr sowie dem Güter-/Lieferverkehr zusammen. Im Zuge der Erweiterung kommt es somit **zusätzlich zu 564 Kfz am Tag**, aufgeteilt in 556 Kfz/Tag für den Kunden(innen)- und Besucher(innen)verkehr, 6 Kfz/Tag für den Beschäftigtenverkehr sowie 2 Kfz/Tag für den Güter-/Lieferverkehr (vergleiche ABVI 2021, Seite 18).

Der Zielverkehr, also der Verkehr, der zum Planstandort fährt, kommt zu 25 Prozent aus östlicher Richtung über den Lippweg, zu 70 Prozent aus westlicher Richtung über den Lippweg und zu 5 Prozent aus südlicher Richtung über die Margaretenstraße. Der Quellverkehr, also der Verkehr, der den Planstandort verlässt, fährt zu 25 Prozent in östliche Richtung über den Lippweg, zu 70 Prozent in westliche Richtung über den Lippweg und zu 5 Prozent in südliche Richtung über die Margaretenstraße. Insofern sind die Ziel- und Quellverkehre im Hinblick auf die Verteilung gleich (vergleiche ABVI 2021, Seite 18).

Prognose-Verkehrsbelastungen

Die relevanten Prognose-Verkehrsbelastungen, die im Weiteren zur Bewertung der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte heranzuziehen sind, werden durch Summierung der Vorbelastung mit der Zusatzbelastung unter Bezugnahme auf den oben genannt pandemiebedingten Aufschlag zur sicheren Seite hin, ermittelt

(vergleiche ABVI 2021, Seite 20). Für die einzelnen Knotenpunkte bedeutet dies konkret:

- Lippweg/Zufahrt ALDI: zukünftig 825 Kfz/h in der Spitzenstunde
→ Zunahme um 11,0 Prozent
- Lippweg/Margaretenstraße: zukünftig 847 Kfz/h in der Spitzenstunde
→ Zunahme um 10,0 Prozent
- Margaretenstraße / Zufahrt ALDI: zukünftig 128 Kfz/h in der Spitzenstunde
→ Zunahme um 28,0 Prozent

Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der relevanten Knotenpunkte erfolgt auf Grundlage der Vorgaben des HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen aus dem Jahr 2015. Die Leistungsfähigkeit wird dabei als Qualität des Verkehrsablaufs in den Stufen A bis F beschrieben, wobei A die höchstmögliche und F die geringste Qualitätsstufe darstellt. Als allgemeine Zielvorgabe gilt die Qualitätsstufe D, diese sollte also mindestens erreicht werden, um eine konfliktfreie Verkehrsabwicklung am betreffenden Knotenpunkt sicherzustellen.

Der Knotenpunkt Lippweg/Zufahrt ALDI ist im Ergebnis sowohl im Bestand als auch nach Planumsetzung der Qualitätsstufe A zuzuordnen, sodass hier eine sehr gute Verkehrsqualität attestiert wird. Bedingt durch die Umsetzung des in Rede stehenden Erweiterungsvorhabens ergeben sich demnach keine signifikant spürbaren Auswirkungen auf den Knotenpunkt (vergleiche ABVI 2021, Seite 31).

Der Knotenpunkt Lippweg/Margaretenstraße weist im Bestand die Qualitätsstufe A auf, was sich auch unter Berücksichtigung der Auswirkungen des Planvorhabens nicht verändert. Somit ergibt sich auch für diesen Knotenpunkt keine signifikant spürbare Veränderung der Qualität des Verkehrsablaufs, sie bleibt in der höchsten Qualitätsstufe A (vergleiche ABVI 2021, Seite 33).

Der Knotenpunkt Margaretenstraße/Zufahrt ALDI weist ebenfalls sowohl im Bestand als auch nach Planumsetzung einschließlich der damit verbundenen Zusatzverkehre die Qualitätsstufe A und damit die höchstmögliche Qualität des Verkehrsablaufs auf. Auch hier entstehen in Folge der Planumsetzung keine signifikant spürbaren Auswirkungen auf das Straßennetz und auch die bestehende Vorfahrtregelung am Knotenpunkt ist als deutlich ausreichend leistungsfähig einzuordnen (vergleiche ABVI 2021, Seite 36).

In der Zusammenschau ergibt sich aus dem in Rede stehenden Planvorhaben und den damit verbundenen zusätzlichen Fahrten aus Kunden(innen)-/Besucher(innen)-, beschäftigten- und Güter-/Lieferverkehr keine spürbaren Auswirkungen auf die relevanten Knotenpunkte. Alle Knotenpunkte weisen sowohl im Bestand als auch nach Planumsetzung die höchstmögliche Qualität des Verkehrsablaufs

in Form der Qualitätsstufe A auf. Insofern spricht aus verkehrlicher Sicht nichts gegen die Umsetzung des beabsichtigten Planvorhabens.

8.5 Entwässerung

Anfallendes Niederschlags- und Schmutzwasser wird dem bestehenden Kanalisationsnetz zugeführt.

Wird im weiteren Verfahren ergänzt.

9 Auswirkungen der Planung

9.1 Ver- und Entsorgung

Über die bestehenden Versorgungsinfrastrukturen kann das Plangebiet weiterhin mit Trinkwasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikation versorgt werden. Innerhalb des Plangebiets kann das bestehende Leitungsnetz des bisherigen Lebensmitteldiscountmarkts wiederverwendet werden. Die Entsorgung von Abfällen erfolgt über die lokalen Träger. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der Versiegelung und Bodenbeschaffenheit auf dem Grundstück nicht möglich und ist im Zuge der Entwässerung zu beachten. Das Schmutzwasser wird gemäß den rechtlichen Vorgaben über die vorhandene Kanalisation entsorgt.

9.2 Umweltbelange

Die Bewertung der planungsbedingten Auswirkungen auf die Natur und die Landschaft erfolgt gemäß §§ 2 Absatz 3 und 2 a BauGB in Verbindung mit Anlage 1 BauGB im Rahmen einer Umweltprüfung, die im Umweltbericht als separater Teil B dieser Begründung verschriftlicht ist.

Weitere Umweltbelange werden zusätzlich im Rahmen von Fachgutachten untersucht. Die Gutachten wurden im Zuge dieser Begründung zusammengefasst und fließen in die Umweltprüfung sowie die planungsrechtlichen Festsetzungen dieses Bebauungsplans mit ein.

9.3 Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

9.4 Flächenbilanz

Nutzung	Fläche	
Geltungsbereich	rund 5 507 qm ¹	100 % ²
Sondergebiet	rund 5 507 qm	100 %
<i>davon überbaubare Fläche</i>	<i>rund 2 132 qm</i>	<i>39 %</i>
<i>davon Flächen für Erschließung und Stellplätze</i>	<i>rund 2 273qm</i>	<i>41%</i>
<i>davon Flächen für Bepflanzung</i>	<i>rund 1 102 qm</i>	<i>20 %</i>

Abbildung 5: Flächenbilanz

¹ Quadratmeter

² Prozent

9.5 Kosten

Sämtliche mit der Umsetzung dieser Planmaßnahme verbundene Kosten werden durch die BGB Grundstücksgesellschaft Herten getragen.

10 Literaturverzeichnis

ABVI – Verkehrsplanung (2021): Neubau eines ALDI-Marktes am Standort Lippweg 16 in Beckum. Verkehrsgutachten. Stand: März 2021. Bochum.

GRUENPLAN (2021): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Abbruch und Neubau eines ALDI Lebensmittelmarktes in Beckum, Lippweg 16. Artenschutz-Vorprüfung. Stand: Mai 2021. Dortmund.

IGC – Geoconsult GmbH (2021): Neubau eines ALDI-Marktes in 59269 Beckum, Lippweg 16. Baugrunduntersuchung. Stand: April 2021. Dortmund.

STADT + HANDEL (2020): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Beckum. Stand: September 2020. Dortmund.

STADT + HANDEL (2021): Gutachten – Städtebauliche Verträglichkeitsanalyse für die geplante Erweiterung eines ALDI Nord-Marktes in Beckum, Lippweg, gem. § 11 Absatz 3 BauNVO. Stand: November 2021. Dortmund.

WENKER & GESING (2021): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb eines ALDI-Marktes nach dessen Rückbau und Neuerrichtung mit vergrößerter Verkaufsfläche in 59269 Beckum, Lippweg 16. Stand: April 2021. Gronau.

11 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereichs/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0).....1

Abbildung 2: Standortlage im Stadtgebiet/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)3

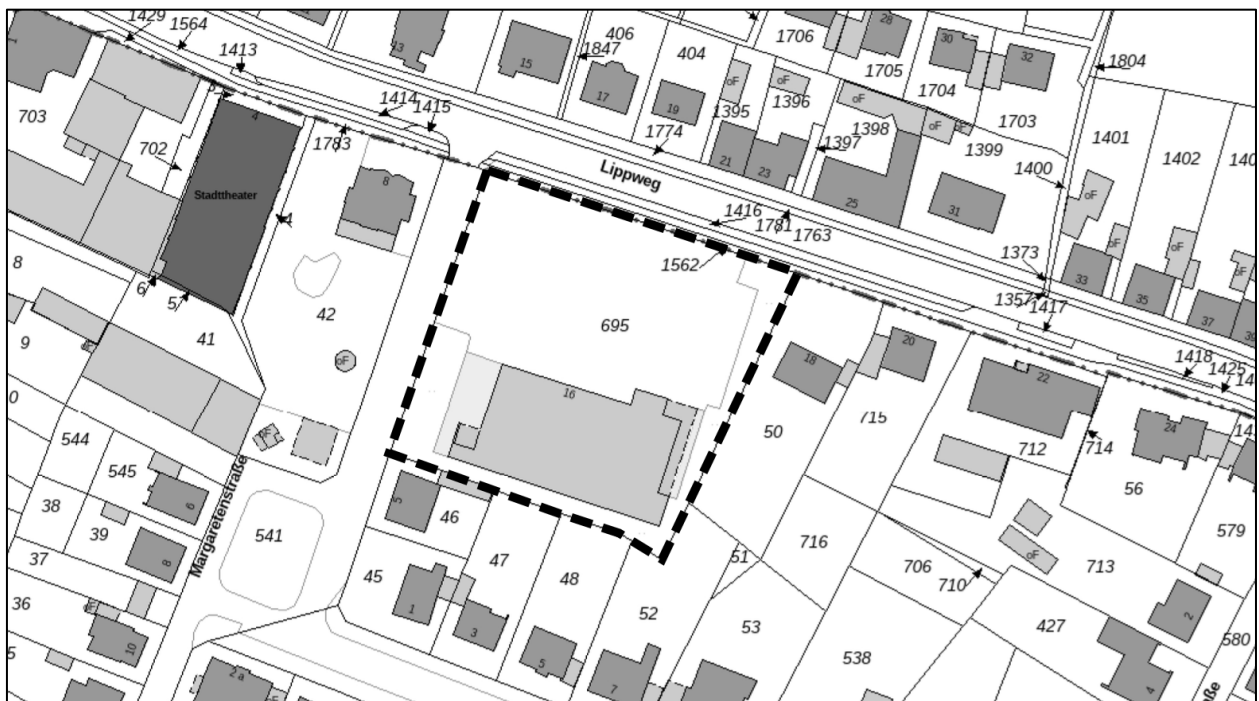
Abbildung 3: Näheres Standortumfeld/Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)4

Abbildung 4: Sortimentsliste für die Stadt Beckum (vergleiche Stadt + Handel 2021, Seite 129) 15

Abbildung 5: Flächenbilanz..... 35

Vorhabenbezogener Bebauungsplan „ALDI Lippweg“

Teil II - Umweltbericht



Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: Januar 2022

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

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



Vorentwurf
Vorhabenbezogener
Bebauungsplan
„ALDI Lippweg“

Teil II - Umweltbericht



Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Planungsanlass und Ziele der Planaufstellung	1
1.2	Planungsrechtliche Festsetzungen	1
1.3	Planerische Vorgaben für den Untersuchungsraum	2
1.3.1	Untersuchungsraum	2
1.3.2	Relevante Fachgesetze und Fachpläne	3
1.3.3	Raumordnung und Landesplanung	5
1.3.4	Vorbereitende Bauleitplanung	6
1.3.5	Verbindliche Bauleitplanung	6
1.3.6	Landschaftsplanung und Schutzgebiete	6
1.3.7	Sonstige Ziele und Pläne des Umweltschutzes	7
1.3.8	Zusammenfassende Bewertung der planerischen Vorgaben für den Untersuchungsraum	7
1.4	Rechtliche Rahmenbedingungen	7
1.5	Methodische Vorgehensweise	10
2	Beschreibung der Ausgangssituation sowie Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen	12
2.1	Mensch und die menschliche Gesundheit	12
2.2	Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	15
2.3	Fläche	18
2.4	Boden	19
2.5	Wasser	22
2.6	Klima und Luft	23
2.7	Landschafts- und Ortsbild	26
2.8	Kultur- und sonstige Sachgüter	28
2.9	Natura2000-Gebiete	29
2.10	Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern	30
2.11	Nutzung erneuerbarer Energie sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie	31
2.12	Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen	32
2.13	Wechselwirkungen	33
2.14	Zusammenfassende Bewertung	33

3	Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung sowie Kompensation von Umweltauswirkungen	35
3.1	Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung von Umweltauswirkungen	35
3.2	Maßnahmen zur Kompensation von Umweltauswirkungen	36
4	Anderweitige Planungsmöglichkeiten	38
5	Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen	39
6	Zusätzliche Angaben	40
6.1	Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben	40
6.2	Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring)	40
6.3	Allgemeinverständliche Zusammenfassung	41
7	Gutachten.....	44
8	Abbildungsverzeichnis	44

1 Einleitung

1.1 Planungsanlass und Ziele der Planaufstellung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt mit vergrößerter Verkaufsfläche zu ersetzen.

Der heutige Markt wurde im Jahr 2008 mit einer Verkaufsfläche von rund 800 Quadratmeter eröffnet. Vor dem Hintergrund fortwährender Veränderungen im Lebensmitteleinzelhandel, die sich unter anderem in einem höheren Flächenbedarf als Folge gestiegener Ansprüche von Kundinnen und Kunden sowie des Bedarfs zusätzlicher Infrastruktur wieder- spiegeln, soll der bestehende Markt abgerissen und durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt werden. Die Verkaufsfläche soll in diesem Zuge um rund 475 Quadratmeter auf insgesamt maximal 1 275 Quadratmeter vergrößert werden.

In Folge der Umsetzung des Ersatzneubaus des bestehenden Lebensmitteldiscountmarktes werden einerseits die logistischen und betrieblichen Abläufe der Filiale verbessert. Andererseits können somit auch die Produktplatzierung im Markt optimiert und der Einkaufskomfort der Kundinnen und Kunden erhöht werden.

Durch die Umsetzung des Vorhabens entsteht ein zeitgemäß gestalteter und den Ansprüchen der Kundinnen und Kunden gerecht werdender Marktstandort, der zudem dem Klimaschutzgedanken Rechnung trägt. Im Rahmen der Umsetzung des firmeneigenen Gebäudekonzeptes mit klimafreundlicher Bauweise und ressourceneffizientem Verbrauch wird ein klimafreundlicher und nachhaltiger Marktbetrieb ohne Verwendung fossiler Brennstoffe ermöglicht.

Bei dem in Rede stehenden Vorhaben handelt es sich um eine städtebaulich sinnvolle Nachnutzung eines heute schon baulich geprägten Bereiches. Die Inanspruchnahme bisher unversiegelter Flächen (zum Beispiel am Siedlungsrand) wird auf diese Weise vermieden. Durch den Neubau des Lebensmitteldiscountmarktes entsteht eine wettbewerbsfähige Nahversorgungsmöglichkeit, welche die Versorgung der angrenzenden Siedlungsbereiche langfristig sichert.

Für den in Rede stehenden Planstandort besteht derzeit kein verbindliches Planungsrecht in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Vor diesem Hintergrund soll ein vorhabenbezogener Bebauungsplan aufgestellt werden, der die erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen für das Bauvorhaben schafft.

1.2 Planungsrechtliche Festsetzungen

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplans „Aldi Lippweg“ soll als Art der baulichen Nutzung ein Sondergebiet mit der Zweckbestimmung »Großflächiger

Einzelhandel Lebensmittel« festgesetzt werden. Das Maß der baulichen Nutzung wird durch Festsetzung der zulässigen Grundflächenzahl, der Anzahl der möglichen Geschosse sowie einem Höchstmaß der Gebäudehöhe geregelt. Die Überbaubarkeit der Grundstücksflächen wird durch die Festsetzung von Baugrenzen geregelt. Weitere Festsetzungen erfolgen im Hinblick auf die Zulässigkeit von Stellplätzen und Ein- und Ausfahrten sowie zur Anpflanzung von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen. Im Zuge des Vorhaben- und Erschließungsplans ist der Gebäudekörper des Lebensmitteldiscountmarktes sowie die Ausgestaltung der zugehörigen Stellplatzanlage bereits konkretisiert.

Der Änderungsbereich ist im rechtswirksamen Flächennutzungsplan bislang als gemischte Baufläche dargestellt. Das mit dem vorhabenbezogenen Bebauungsplan umzusetzende Vorhaben ließe sich somit auf Ebene der vorbereitenden Bauleitplanung derzeit nicht umsetzen beziehungsweise wäre mit deren Vorgaben nicht konform. Es besteht insofern ein Änderungserfordernis und der Flächennutzungsplan soll den betreffenden Planungsbereich nach Änderung als Sonderbaufläche Großflächiger Einzelhandelsbetrieb – Lebensmittelnahversorger – mit maximal 1 275 Quadratmeter Verkaufsfläche darstellen.

1.3 Planerische Vorgaben für den Untersuchungsraum

1.3.1 Untersuchungsraum

Das Plangebiet (= räumlicher Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes) umfasst bereits heute einen Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord. Der Bestandsmarkt befindet sich im südlichen, rückwärtigen Teil des Plangebiets, das über den nördlich angrenzenden Lippweg erschlossen wird. Eine weitere Zufahrt befindet sich am westlichen Plangebietsrand von der dortigen Margaretenstraße. Die Anlieferungszone befindet sich westlich des Baukörpers parallel zur angrenzenden Margaretenstraße. Im nordwestlichen Eckbereich des Grundstückes befindet sich zudem ein separater Zuweg für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. An der nördlichen Plangebietsgrenze befindet sich zudem, auf dem in Rede stehenden Grundstück, eine Bushaltestelle mit Buswartehäuschen.

Das Standortumfeld des Plangebiets ist schwerpunktmäßig wohnbaulich geprägt. Dabei handelt es sich vor allem um kleinere Einfamilien- und Doppelhausbebauung mit Satteldächern und 1 bis 2 Geschossen. Südlich grenzen die Gärten der nördlichen Wohnbebauung der Marienstraße an. Östlich grenzt ebenfalls ein Wohnhaus am Lippweg mit parallel zur östlichen Plangebietsgrenze verlaufendem Garten an.

Entlang der nördlichen Plangebietsgrenze grenzt der Lippweg an. Am Lippweg befindet sich auf Höhe des Plangebiets die Bushaltestelle »Osttor«, auf der nördlichen Straßenseite des Lippwegs grenzt ebenfalls Wohnbebauung an. In Richtung Nordwesten ist über den Lippweg mit Verlängerung in die Oststraße

außerdem der Stadtkern von Beckum zu erreichen. Der Stadtkern befindet sich in rund 500 Metern nordwestlicher Entfernung.

Westlich des Plangebiets befindet sich neben Wohnbebauung unmittelbar angrenzend das Stadttheater Beckums und die Kulturinitiative Filou e.V.. Diese werden durch einzelne Einzelhandels- und Gastronomieeinrichtungen sowie ein Altenheim im Kreuzungsbereich des Lippwegs mit der Lippborger Straße ergänzt.

Zur Bewertung der vorhabenbezogenen Umweltauswirkungen ist es erforderlich, neben dem eigentlichen Vorhabenstandort, im Sinne des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes, auch dessen näheres Standortumfeld zu berücksichtigen. Daher werden neben dem eigentlichen Planungsbereich auch die umliegenden Wohnbereiche sowie die Kultur- und Handelseinrichtungen sowie das Seniorinnen- und Seniorenheim in westlicher Richtung mit in den Untersuchungsraum miteinbezogen.



Abbildung 1: Untersuchungsraum / Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0
(www.govdata.de/dl-de/by-2-0)

1.3.2 Relevante Fachgesetze und Fachpläne

Die nachfolgende Tabelle bietet eine Übersicht über die im Zuge dieser Umweltprüfung zu berücksichtigenden Fachgesetze und Fachpläne:

Fachgesetze	Berührte Schutzgüter und Umweltbelange
Abstandserlass Nordrhein-Westfalen	Mensch
Baugesetzbuch (BauGB), einschließlich Anlage 1	Sämtliche nach § 1 Absatz 6 BauGB zu betrachtenden Schutzgüter und Umweltbelange
Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) und Landesnaturschutzgesetz (LNatSchG Nordrhein-Westfalen)	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter, Natura2000-Gebiete, Wechselwirkungen
Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) einschließlich Verordnungen, insb. 4., 13. 16. und 17. BImSchV	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Klima und Luft, Kultur- und sonstige Sachgüter, Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle oder Katastrophen, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen
Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG) und Landesbodenschutzgesetz (LBodSchG) NW	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen
Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen (DSchG)	Landschafts- und Ortsbild, Kultur- und sonstige Sachgüter
Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) und Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW)	Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie
Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)	Grundlage der Durchführung von Umweltprüfungen oder Einzelfall-Vorprüfungen nach den Anlagen 1 und 5 des Gesetzes
Kreislaufwirtschaftsgesetz (KrWG)	Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern
Technische Anleitung (TA) Lärm, DIN 4109 sowie DIN 18005	Mensch

Technische Anleitung (TA) Luft	Mensch, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Klima und Luft, Wechselwirkungen
Wasserhaushaltsgesetz (WHG) und Landeswassergesetz (LWG) Nordrhein-Westfalen	Wasser, Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern, Wechselwirkungen
Fachpläne (soweit vorhanden)	Berührte Schutzgüter und Umweltbelange
Flächennutzungspläne beziehungsweise regionale Flächennutzungspläne	Sämtliche nach § 1 Absatz 6 BauGB zu betrachtenden Schutzgüter und Umweltbelange in unterschiedlicher Intensität
Hochwassergefahren- und -risikokarten	
Landesentwicklungsplan (LEP) Nordrhein-Westfalen	
Landschaftsplan	
Lärmaktionsplan	
Luftreinhalteplan	
Verkehrsentwicklungsplan	

Abbildung 2: Relevante Fachgesetze und Fachpläne

1.3.3 Raumordnung und Landesplanung

Der Regionalplan Münsterland legt die räumlichen und strukturellen Entwicklungen in der Region als raumplanerisches Gesamtkonzept fest. Als Planungsgrundlage gibt er die Rahmenbedingungen für die Flächennutzungspläne seiner Kreise und der kreisfreien Stadt Münster vor. Dabei ist es Aufgabe der Regionalplanung, die unterschiedlichen Flächenansprüche an den Raum zu koordinieren und zusammenzubringen.

Der geltende Regionalplan Münsterland wurde am 16.12.2013 vom Regionalrat Münster aufgestellt und am 27.06.2014 von der Landesplanungsbehörde Nordrhein-Westfalen bekannt gemacht. Seit dem 16.02.2016 wird der Regionalplan durch den Sachlichen Teilplan Energie und seit dem 24.10.2018 durch den Sachlichen Teilplan Kalkstein ergänzt. Zudem sind mittlerweile mehrere Regionalplanänderungen rechtskräftig geworden.

Im Regionalplan wird der in Rede stehende räumliche Geltungsbereich als Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Das beabsichtigte Planvorhaben ist demnach mit den Vorgaben des Regionalplans konform und erfüllt insbesondere auch das Ziel 6.5-1: Standorte des großflächigen Einzelhandels nur in Allgemeinen Siedlungsbereichen des LEP Nordrhein-Westfalen.

1.3.4 Vorbereitende Bauleitplanung

Der Bereich des Plangebiets wird im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Beckum als gemischte Baufläche dargestellt.

Die vorliegende städtebauliche Planung stimmt somit nicht mit den Darstellungen des derzeit gültigen Flächennutzungsplanes überein, sodass dieser gemäß den Vorgaben des § 8 Absatz 3 BauGB parallel zur Aufstellung des in Rede stehenden Bebauungsplanes geändert wird.

1.3.5 Verbindliche Bauleitplanung

Der in Rede stehende Planungsbereich liegt derzeit nicht innerhalb des räumlichen Geltungsbereichs eines rechtskräftigen Bebauungsplans. Zur Schaffung der erforderlichen planungsrechtlichen Voraussetzungen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung soll daher der in Rede stehende vorhabenbezogene Bebauungsplan aufgestellt werden.

1.3.6 Landschaftsplanung und Schutzgebiete

Der räumliche Geltungsbereich befindet sich im Siedlungsgefüge des Hauptortes Beckum, der gültige Landschaftsplan trifft für diesen Bereich keine konkreten Festsetzungen.

Die Festsetzungskarte des Landschaftsplans weist östlich des Plangebietes in rund 800 Meter Entfernung (östlich des Wohngebiets Sandkuhle zwischen Lippweg im Norden und Heddigermarkstraße im Süden) einen »geschützten Landschaftsbestandteil« aus. Dabei handelt es sich demnach um den „Steinbruch Walkerberg mit offenen Kalksteinsohlen, extensivem Grünland mit Feuchtbereichen, Gehölzen und Kleingewässern“. Im selben Straßenabschnitt des Lippwegs, jedoch auf der nördlichen Seite der Straße, grenzt zudem das Landschaftsschutzgebiet »Steinbruch Honerberg« an. Aufgrund der Entfernung und der dazwischen liegenden weiteren baulichen Strukturen ist ein Einfluss des Vorhabens auf die genannten landschaftsplanerisch geschützten Strukturen auszuschließen.

Auch die Entwicklungskarte des Landschaftsplans weist für den Bereich des Plangebiets keine Ziele aus. Der nächstgelegene Bereich mit Entwicklungszielen befindet sich in rund 200 Meter östlicher Entfernung zum Vorhabenstandort

(»Teilräume der Beckumer Mulde im Umfeld der Ortslage Beckum«). Vor diesem Hintergrund ergeben sich durch das Planvorhaben keine Konflikte mit dem Landschaftsplan.

Landschaftsplanerische Belange werden in der Zusammenschau in Folge der Planumsetzung nicht berührt. Aus Sicht der Landschaftsplanung spricht insofern nichts gegen die beabsichtigte Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans.

1.3.7 Sonstige Ziele und Pläne des Umweltschutzes

Neben den oben genannten gesetzlich verankerten Instrumenten zur Steuerung der räumlichen Entwicklung treffen ebenso informelle Instrumente Aussagen zu den weiteren räumlichen Zielvorstellungen für das Stadtgebiet von Beckum. Auch wenn von ihnen keine rechtsverbindliche Wirkung ausgeht, dienen sie als Orientierungs- und Entscheidungshilfen und ergänzen die formelle Steuerungsinstrumente räumlicher Entwicklungen.

Im Hinblick auf die vorliegende Umweltprüfung wurden informelle Fachplanungen im Rahmen der Schutzgutbetrachtung berücksichtigt, sofern sie konkrete raum- und umweltbezogene Ziele oder Leitbilder beinhalten.

1.3.8 Zusammenfassende Bewertung der planerischen Vorgaben für den Untersuchungsraum

In der Zusammenschau ergibt sich nach Auswertung der planerischen Vorgaben lediglich ein Konflikt im Hinblick auf die derzeitige Darstellung des Plangebietes im Flächennutzungsplan. Dieser stellt den Planungsbereich derzeit noch als gemischte Baufläche dar, was jedoch nicht mit der beabsichtigten Planung des Geländes vereinbar ist. Somit besteht zur Realisierung des Vorhabens ein Änderungserfordernis des Flächennutzungsplans. Dieses soll im Parallelverfahren gemäß § 8 Absatz 3 BauGB zur Aufstellung des in Rede stehenden Bebauungsplanes erfolgen. Nach Änderung des Flächennutzungsplanes liegen keine Hemmnisse oder Konflikte vor, die gegen eine Aufstellung des in Rede stehenden Bebauungsplanes sprechen.

1.4 Rechtliche Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung von Bauleitplänen ist gemäß § 2 Absatz 4 BauGB für die Belange des Umweltschutzes eine Umweltprüfung durchzuführen. Dabei sollen die voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen ermittelt und in einem Umweltbericht gemäß § 2 a BauGB beschrieben und bewertet werden. Der Umweltbericht bildet einen gesonderten Teil der Begründung und stellt die Ziele, Zwecke und wesentlichen Auswirkungen des Bauleitplanes sowie die ermittelten und

bewerteten Belange des Umweltschutzes im oben genannten Sinne dar. Die Umweltprüfung bezieht sich auf das, was nach gegenwärtigem Wissensstand und allgemein anerkannten Prüfmethode n sowie nach Inhalt und Detaillierungsgrad des Bauleitplanes angemessenerweise verlangt werden kann. Das Ergebnis der Umweltprüfung ist in der Abwägung des Bauleitplanverfahrens zu berücksichtigen.

Die voraussichtlichen erheblichen Auswirkungen der Planung werden allgemein hin auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Boden, Fläche, Wasser, Klima und Luft, Orts- und Landschaftsbild, Kulturgüter und sonstige Sachgüter bezogen. Zudem sind die vorhabendingten Auswirkungen im Hinblick auf die Erhaltungsziele und den Schutzzweck von Natura2000-Gebieten, die Vermeidung von Emissionen sowie den sachgerechten Umgang mit Abfällen und Abwässern, die Nutzung von erneuerbarer Energie und die sparsame und effiziente Nutzung von Energie sowie die Auswirkungen aufgrund der Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen im Zuge der Umweltprüfung zu betrachten.

Der Umweltbericht nach den §§ 2 Absatz 4 und 2 a Satz 2 Nummer 2 BauGB (Umweltprüfung und Umweltbericht) besteht gemäß Anlage 1 BauGB aus:

1. einer Einleitung mit
 - a. einer Kurzdarstellung des Inhalts und der wichtigsten Ziele des Bauleitplans, einschließlich einer Beschreibung der Festsetzungen des Plans mit Angaben über Standorte, Art und Umfang sowie Bedarf an Grund und Boden der geplanten Vorhaben;
 - b. einer Darstellung der in einschlägigen Fachgesetzen und Fachplänen festgelegten Ziele des Umweltschutzes, die für den Bauleitplan von Bedeutung sind, und der Art, wie diese Ziele und die Umweltbelange bei der Aufstellung des Bauleitplans berücksichtigt wurden;
2. einer Beschreibung und Bewertung der erheblichen Umweltauswirkungen, die in der Umweltprüfung nach § 2 Absatz 4 Satz 1 BauGB ermittelt wurden; hierzu gehören
 - a. eine Bestandsaufnahme der einschlägigen Aspekte des derzeitigen Umweltzustands (Basisszenario), einschließlich der Umweltmerkmale der Gebiete, die voraussichtlich erheblich beeinflusst werden, und eine Übersicht über die voraussichtliche Entwicklung des Umweltzustands bei Nichtdurchführung der Planung, soweit diese Entwicklung gegenüber dem Basisszenario mit zumutbarem Aufwand auf der Grundlage der verfügbaren Umweltinformationen und wissenschaftlichen Erkenntnisse abgeschätzt werden kann;
 - b. eine Prognose über die Entwicklung des Umweltzustands bei Durchführung der Planung; hierzu sind, soweit möglich, insbesondere die möglichen erheblichen Auswirkungen während der Bau- und Betriebsphase der geplanten Vorhaben auf die Belange nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe a bis i zu beschreiben, unter

anderem infolge des Baus und des Vorhandenseins der geplanten Vorhaben, soweit relevant einschließlich Abrissarbeiten, der Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt wobei soweit möglich die nachhaltige Verfügbarkeit dieser Ressourcen zu berücksichtigen ist, der Art und Menge an Emissionen von Schadstoffen, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme und Strahlung sowie der Verursachung von Belästigungen, der Art und Menge der erzeugten Abfälle und ihrer Beseitigung und Verwertung, der Risiken für die menschliche Gesundheit, das kulturelle Erbe oder die Umwelt (zum Beispiel durch Unfälle oder Katastrophen), der Kumulierung mit den Auswirkungen von Vorhaben benachbarter Plangebiete unter Berücksichtigung etwaiger bestehender Umweltprobleme in Bezug auf möglicherweise betroffene Gebiete mit spezieller Umweltsignifikanz oder auf die Nutzung von natürlichen Ressourcen, der Auswirkungen der geplanten Vorhaben auf das Klima (zum Beispiel Art und Ausmaß der Treibhausgasemissionen) und der Anfälligkeit der geplanten Vorhaben gegenüber den Folgen des Klimawandels, der eingesetzten Techniken und Stoffe; die Beschreibung nach Halbsatz 2 soll sich auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, grenzüberschreitenden, kurzfristigen, mittelfristigen und langfristigen, ständigen und vorübergehenden sowie positiven und negativen Auswirkungen der geplanten Vorhaben erstrecken; die Beschreibung nach Halbsatz 2 soll zudem den auf Ebene der Europäischen Union oder auf Bundes-, Landes- oder kommunaler Ebene festgelegten Umweltschutzziele Rechnung tragen;

- c. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen festgestellte erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, verhindert, verringert oder soweit möglich ausgeglichen werden sollen, sowie gegebenenfalls geplante Überwachungsmaßnahmen. In dieser Beschreibung ist zu erläutern, inwieweit erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden, verhindert, verringert oder ausgeglichen werden, wobei sowohl die Bauphase als auch die Betriebsphase abzudecken ist;
- d. in Betracht kommende anderweitige Planungsmöglichkeiten, wobei die Ziele und der räumliche Geltungsbereich des Bauleitplans zu berücksichtigen sind, und die Angabe der wesentlichen Gründe für die getroffene Wahl;
- e. eine Beschreibung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen nach § 1 Absatz 6 Nummer 7 Buchstabe j; zur Vermeidung von Mehrfachprüfungen können die vorhandenen Ergebnisse anderer rechtlich vorgeschriebener Prüfungen genutzt werden; soweit angemessen, sollte diese Beschreibung Maßnahmen zur Verhinderung oder

Verminderung der erheblichen nachteiligen Auswirkungen solcher Ereignisse auf die Umwelt sowie Einzelheiten in Bezug auf die Bereitschafts- und vorgesehenen Bekämpfungsmaßnahmen für derartige Krisenfälle erfassen;

3. zusätzlichen Angaben, konkret
 - a. eine Beschreibung der wichtigsten Merkmale der verwendeten technischen Verfahren bei der Umweltprüfung sowie Hinweise auf Schwierigkeiten, die bei der Zusammenstellung der Angaben aufgetreten sind, zum Beispiel technische Lücken oder fehlende Kenntnisse,
 - b. eine Beschreibung der geplanten Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt,
 - c. eine allgemein verständliche Zusammenfassung der erforderlichen Angaben nach dieser Anlage,

eine Referenzliste der Quellen, die für die im Bericht enthaltenen Beschreibungen und Bewertungen herangezogen wurden.

1.5 Methodische Vorgehensweise

Der Umweltbericht dokumentiert verfahrensbegleitend die Berücksichtigung der Belange des Umweltschutzes einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege (vergleiche hierzu § 1 Absatz 6 Nr. 7 BauGB) im Rahmen des Aufstellungsverfahrens des Bauleitplans bis zu dessen Satzungsbeschluss. Die Umweltprüfung wird dadurch zu einem integralen Bestandteil des Bauleitplanverfahrens. Die prozessbezogene beziehungsweise -begleitende Umweltprüfung wird entsprechend der sich neu ergebenden Sach- und Kenntnisstände angepasst, mit dem Ziel einer ausreichenden Berücksichtigung der umweltschützenden Belange in der Abwägung.

Die methodische Vorgehensweise der Erarbeitung des Umweltberichts orientiert sich an den gesetzlich definierten Vorgaben der Anlage 1 zu § 2 Absatz 4 und § 2a BauGB. Der Umweltbericht dokumentiert die folgenden hier vereinfacht dargestellten Arbeitsschritte sowie deren Ergebnisse:

- Darstellung der Ziele und Inhalte des Bauleitplanes
- Darstellung der planerischen Vorgaben für den Untersuchungsraum
- Ermittlung und Bewertung der räumlichen Ausgangssituation
- Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen (zu erwartende Auswirkungen auf die Schutzgüter)
- Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung von Umweltauswirkungen und zur Kompensation von Umweltauswirkungen
- Empfehlungen zur Umweltvorsorge im Geltungsbereich des Bauleitplans

- Empfehlungen zum Monitoring.

Gemäß § 1a BauGB sind im Rahmen der Umweltprüfung die »Ergänzenden Vorschriften zum Umweltschutz« anzuwenden. Die Berücksichtigung der folgenden Punkte in der Abwägung ist durch den Umweltbericht nachzuweisen:

- Sparsamer und schonender Umgang mit Grund und Boden
- Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich voraussichtlich erheblicher Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes in seinen bezeichneten Bestandteilen (Belange des Umweltschutzes) über eine Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung.
- Die Ausgleichsmaßnahmen werden über geeignete Darstellungen und Festsetzungen im Bebauungsplan nachgewiesen und im Umweltbericht beschrieben.

Der vorliegende Umweltbericht gibt den Stand des derzeitigen Verfahrens und der bisherigen Untersuchungen wieder. Die Grundlage für die Bewertung bilden die im Rahmen des Bauleitplanverfahrens erstellten Fachgutachten, Ortsbegehungen und digitale Daten öffentlicher Stellen wie zum Beispiel des Landesamts für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV).

2 Beschreibung der Ausgangssituation sowie Ermittlung und Bewertung der Umweltauswirkungen

2.1 Mensch und die menschliche Gesundheit

Das Schutzgut Mensch umfasst die Bevölkerung und ihre Gesundheit sowohl im städtischen Kontext als auch in dessen unbebautem Umfeld. Wesentliche betroffene Raumfunktionen des Schutzgutes Mensch sind die Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt, der Schutz und die Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen sowie das gesunde Wohnen und die Regenerationsmöglichkeiten. Vor dem Hintergrund gesunder Verhältnisse für die Bevölkerung sind der Zustand und die Auswirkungen der Planung auf die Wohnbereiche und das Wohnumfeld zu bewerten. Hierbei spielen Schall- und sonstige Emissionen eine wesentliche Rolle. Daneben sind die Nutz- und Erlebbarkeit der Flächen für Freizeit- und Erholungszwecke im Rahmen der Schutzgutbewertung zu untersuchen. Hierbei steht neben der Nutzbarkeit von Angeboten für Freizeit- und Erholungszwecke, die Zugänglichkeit von Flächen auch im weiteren Planungsraum im Vordergrund der Schutzgutbewertung.

Darlegung der Ausgangssituation

Umfeld und Erholungsfunktion

Bei dem in Rede stehenden Plangebiet handelt es sich um einen sich in Betrieb befindlichen Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord, sodass das Gelände keine Erholungsfunktion für die Bevölkerung bietet. Es dient stattdessen zur Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs für die im Umfeld lebenden Menschen.

Lärmvorbelastung

Das Umfeld des Plangebietes ist von unterschiedlichen Nutzungen und baulichen Strukturen geprägt, womit unterschiedliche Lärmemissionen einhergehen.

Die Lärmkarte des »Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz« (MULNV) des Landes Nordrhein-Westfalen stellt im Planungsbereich keine Vorbelastungen durch Straßenverkehrslärm dar. Als nächstgelegene Lärmquelle wird die westlich verlaufende Hauptstraße Lippborger Straße aufgeführt, wobei deren Auswirkungen sich nicht bis in das Plangebiet erstrecken. Dies betrifft sowohl die Erhebung des Straßenverkehrslärms im Zeitraum von 24 Stunden sowie die relevanten Lärmpegel im Nachtzeitraum.



Abbildung 3: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr 24h / Quelle: MULNV

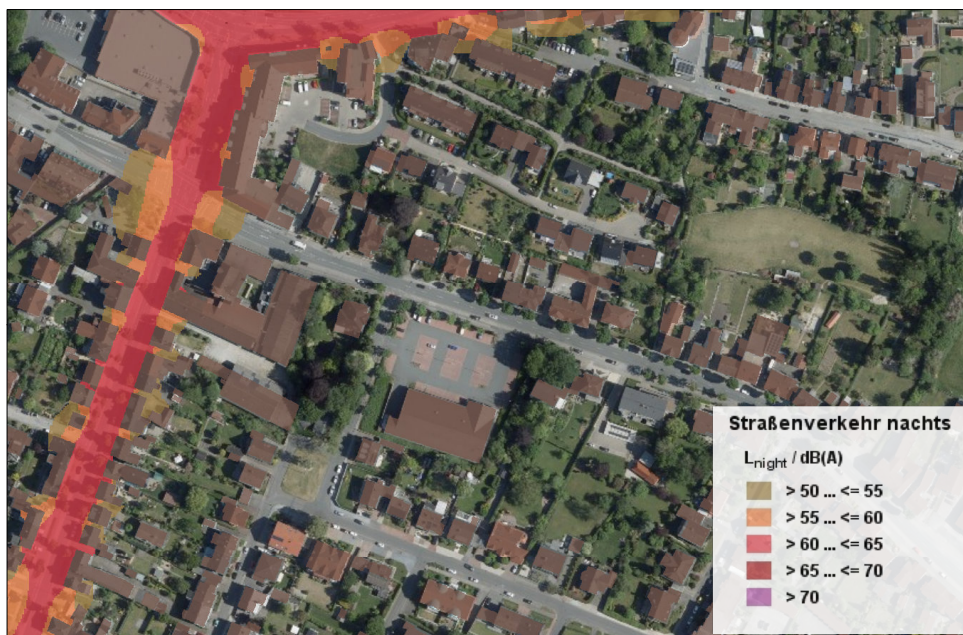


Abbildung 4: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr nachts / Quelle: MULNV

Auch im Lärmaktionsplan Beckum wurde im Zwischenbericht aus dem Jahr 2019 analysiert, dass an der Lippborger Straße Lärmprobleme vorherrschen und Verbesserungsbedarf besteht (Stadt Beckum 2019, Seite 16 f.).

Sonstige Vorbelastungen / Emissionen

Es liegen derzeit keine Hinweise auf relevante Geruchsbelastungen, Erschütterungen oder sonstige Störwirkungen (Wärme, Strahlung, Elektromagnetische Felder) vor. Mögliche Beeinträchtigungen des Menschen in Folge von Luftschadstoffen werden in der entsprechenden Schutzgutbetrachtung abgehandelt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Erholungsfunktion des Plangebiets, da die Nutzung als Nahversorgungsstandort beibehalten wird.

Mit Blick auf mögliche schalltechnische Auswirkungen des Vorhabens wurde im Zuge des Aufstellungsverfahrens ein Schallimmissionsgutachten erarbeitet (vergleiche WENKER & GESING 2021). Ausgangspunkt für die Beurteilung der vorhabenbedingten, schalltechnischen Situation sind zum einen die mit dem Vorhaben verbundenen Geräuschemissionen, die auf das Umfeld einwirken, sowie zum anderen die Geräuschemissionen des Umfelds auf das Vorhaben selbst in Form der Verkehrsgeräusche auf den umliegenden öffentlichen Verkehrsflächen.

Die vorhabenbedingten Schallemissionen umfassen mehrere Schallquellen, die gemeinsam die Gesamtbelastung des Vorhabens auf dessen Umfeld abbilden. Dazu gehört zum einen der Verkehrslärm, der aus den Fahrbewegungen auf dem Parkplatz des Marktes resultiert. Als weiterer Verkehrslärm sind die erforderlichen Anlieferungen des Marktes einschließlich der damit verbundenen Be- und Entladevorgänge zu berücksichtigen. Das Ein- und Ausstapeln der Einkaufswagen zählt ebenfalls zu den vorhabenbedingten Schallquellen, ebenso die für den Marktbetrieb erforderlichen stationären Anlagen (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 11 ff.). Die daraus ermittelte Schallbelastung wird anschließend mit den gesetzlichen Immissionsrichtwerten abgeglichen und darf diese im Sinne der Konfliktfreiheit nicht überschreiten. Die Immissionsrichtwerte beziehen sich dabei stets auf die unterschiedlichen, im Umfeld vorzufindenden Nutzungskategorien, im konkreten Fall sind dies daher die Richtwerte für allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 24). Im Ergebnis werden die relevanten schalltechnischen Immissionsrichtwerte nach Technischer Anleitung (TA) Lärm beziehungsweise die schalltechnischen Orientierungswerte nach DIN 18005-1 an allen betroffenen Immissionsorten im Umfeld tagsüber (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) mindestens eingehalten und nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) um mindestens 3 dB(A) unterschritten (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 24 f.). Auch sonn- und feiertägliche Lieferungen von Frischwaren wie Obst und Gemüse sind im Tageszeitraum demnach unkritisch (im Nachtzeitraum sind diese nicht vorgesehen und daher irrelevant).

Hinsichtlich der Verkehrsgeräusche auf öffentlichen Verkehrsflächen sollen gemäß den Vorgaben der TA Lärm „Geräusche des An- und Abfahrtsverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück [...] durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit

- sie den Beurteilungspegel der Verkehrsgeräusche für den Tag oder die Nacht rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen,

- keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist
- und die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung [...] erstmals oder weitergehend überschritten werden.“ (WENKER & GESING 2021, Seite 30).

Im Ergebnis sind im Hinblick auf das Planvorhaben die obenstehenden Anwendungsvoraussetzungen nicht erfüllt, so findet insbesondere eine Vermischung der Verkehrsgeräusche statt, da die relevanten öffentlichen Verkehrsflächen zu- gleich die Erschließung des Plangebiets sicherstellen. Eine rechnerische Erhöhung der Verkehrsgeräusche um mindestens 3 dB(A) geht von dem in Rede stehenden Vorhaben ferner ebenfalls nicht aus, sodass in der Zusammenschau keine Maßnahmen organisatorischer Art zur Verminderung der Verkehrsgeräusche erforderlich sind (vergleiche WENKER & GESING 2021, Seite 30).

Trotz keiner Überschreitung der immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte sind Schallschutzmaßnahmen notwendig, um die Einhaltung der Grenzwerte, insbesondere in den Nachtstunden und in Bezug auf Lieferverkehre, zu sichern und die angrenzende Wohnbevölkerung damit vor negativen Auswirkungen zu schützen. Zusammenfassend hat das Vorhaben mäßige Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, da mithilfe der Schallschutzmaßnahmen keine negativen Emissionen auf das Umfeld einwirken und parallel das Plangebiet keine Rolle als Erholungsfunktion spielt.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Prognose-Nullfall ohne Planumsetzung ist im Plangebiet mit einem Fortbestand der bestehenden Nutzung als Nahversorgungsstandort zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge. Das Plangebiet verbliebe im derzeitigen Zustand mit dem oben genannten Status Quo hinsichtlich der Erfüllung der Schutzgutfunktionen.

2.2 Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Das Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt beinhaltet den Schutz der Arten und ihrer Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen Artenvielfalt sowie den Schutz ihrer Lebensräume und Lebensbedingungen. Ein besonderes Augenmerk des Schutzgutes liegt auf:

- der Lebensraumfunktion der Biotoptypen,
- der Habitatfunktion für Tiere und deren Entwicklung und
- der Biotopvernetzungsfunktion.

Als Schutzgutfunktionen mit besonderer Sensibilität sind Auswirkungen auf die besonders geschützten Arten (nationale Schutzkategorie), die streng geschützten Arten (national) inklusive der FFH-Anhang-IV-Arten (europäisch) sowie die

heimischen oder eingebürgerten europäischen Vogelarten (europäisch) in die Abwägung einzustellen.

Darlegung der Ausgangssituation

Reale Vegetation und Biotoptypen

Der Vorhabenbereich wird durch den vorhandenen Baukörper des Lebensmittel-discounters einschließlich der zugehörigen Stellplatzanlage geprägt und ist somit überwiegend versiegelt. In den Randbereichen befinden sich Grünstreifen mit Bodendecker-Pflanzungen (vor allem Böschungsmyrthe, *Lonicera pileata*). Entlang des Lippwegs im Norden und der Margaretenstraße im Westen befinden sich Baumreihen aus Laubbaum-Hochstämmen (vorwiegend Spitz-Ahorn, *Acer platanoides*) in den Grünstreifen. Im Osten grenzt ein Hausgarten mit einer geschnittenen Hecke aus verschiedenen Laubgehölzen an.

Besonders geschützte Bereiche von Natur und Landschaft

Im Plangebiet und dessen unmittelbaren Umfeld sind keine Schutzgebiete im Sinne des § 20 (2) BNatSchG, Natura2000-Gebiete oder gesetzlich geschützte Biotope nach § 42 LNatSchG Nordrhein-Westfalen vorzufinden.

Austausch- oder Vernetzungsbeziehungen zwischen dem Plangebiet und der freien Landschaft beziehungsweise den Gehölzbeständen im Umfeld oder naturschutzfachlich wertgebenden Strukturen sind aufgrund der Lage im Siedlungsraum und der aktuellen Nutzungen nicht mehr zu erwarten.

Planungsrelevante Arten und artenschutzrechtliche Konfliktbewertung

Zur Bewertung eines möglichen Einflusses des Vorhabens auf planungsrelevante Arten wurde durch ein Fachgutachterbüro eine Begehung im Mai 2021 durchgeführt und die Fachinformationssysteme des LANUV ausgewertet (vergleiche GRUENPLAN 2021). Die Begehung des Vorhabenbereichs konnte keine konkreten Nachweise oder Zufallsbeobachtungen planungsrelevanter Arten oder indirekte Hinweise durch Spuren, Kot- oder Nahrungsreste erbringen. Eine Auswertung der Fachdaten des LANUV weist für den Großraum jedoch potenziell vorkommende planungsrelevante Arten auf, weshalb die baubedingten, betriebsbedingten und anlagebedingten Auswirkungen des Vorhabens genauer betrachtet wurden. Hinsichtlich planungsrelevanter Fledermausarten ist ein Vorkommen im Plangebiet aufgrund intensiver menschlicher Aktivitäten und geringer Quartierspotenziale für Fledermäuse weitgehend auszuschließen. Aufgrund fehlender geeigneter Habitatstrukturen, der naturfernen Lebensraumausstattung sowie der Vorbelastungssituation (Lärm, Verkehr) ist ebenfalls eine Betroffenheit von Fortpflanzungs- und Ruhestätten planungsrelevanter Vogelarten im Plangebiet auszuschließen. Amphibienvorkommen sind wegen des Fehlens von (temporären) Kleingewässern als potenzielle Laichhabitats sowie wegen der hohen Versiegelungsanteile auszuschließen. Ebenso sind gemäß

Artenschutzprüfung aufgrund mangelnder Lebensraumeignung keine planungsrelevanten Reptilienarten zu erwarten.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Schutzgebiete oder gesetzlich geschützte Biotop sind von der Planung nicht betroffen.

Die im Zuge der Planaufstellung durchgeführte Artenschutzprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Betroffenheit planungsrelevanter Arten durch die geplante Bebauung und Nutzung des Geländes nicht gegeben ist. In der Zusammenschau von Funden nach Aktenlage, Begehung und Potenzialerfassung vor Ort sowie unter Berücksichtigung der Habitatansprüche kann nach derzeitigem Kenntnisstand ein Auslösen artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände ausgeschlossen werden. Störungen beschränken sich auf die Dauer der Abriss- beziehungsweise Bauzeit, sodass keine größeren Auswirkungen auf gegebenenfalls vorhandene lokale Populationen zu erwarten sind. Zudem ist der Planungsraum bereits durch die Vornutzung von menschlichen Störwirkungen geprägt, sodass die vorkommenden Arten an Störungen angepasst sind. Etwaige Baumfällungen sind im Zuge der Planung allerdings außerhalb der Brutperioden von Vogelarten durchzuführen. Aus Vorsorgegründen wird ein Abriss des Gebäudes in den Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren.

Für den Neubau werden neben den versiegelten Bereichen nur kleinflächig Grünstreifen in Anspruch genommen. Das Vorhaben berücksichtigt eine Begrünung in Form von Pflanzstreifen in den Randbereichen zur gestalterischen Einfassung und Abgrenzung von der schwerpunktmäßig wohnbaulich geprägten Siedlungsstruktur in Analogie zur bisherigen Bestandssituation. Zusätzlich werden Baumpflanzungen auf der Stellplatzfläche vorgesehen. Somit wird die Bestandssituation für Flora und Fauna wiederhergestellt und leicht verbessert. Der Standort wird jedoch auch nach Umsetzung des Planvorhabens nur eine geringe Bedeutung für das Schutzgut aufweisen, da der Anteil der unversiegelten Bereiche mit 20 Prozent der Gesamtfläche gering ist. Somit kann die Auswirkung des Vorhabens auf das Schutzgut als mäßig beschrieben werden.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Prognose-Nullfall ohne Planumsetzung ist im Plangebiet mit einem Fortbestand der bestehenden Nutzung zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge. Das Plangebiet verbliebe im derzeitigen Zustand mit dem oben genannten Status Quo hinsichtlich der Erfüllung der Schutzgutfunktionen.

2.3 Fläche

Durch die Änderung des Baugesetzbuches vom 13.05.2017 wird in § 1 Absatz 6 Nummer 7 BauGB der vormals in der Praxis häufig unter das Schutzgut Boden subsumierte Belang Fläche als eigenständiges Schutzgut definiert. Danach sollen nunmehr die Auswirkungen öffentlicher und privater Projekte auf die betroffenen Flächen, insbesondere auf den Flächenverbrauch, einer gesonderten Betrachtung unterzogen werden. Die Relevanz dieses Belangs ergibt sich aus der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung und der dort formulierten Begrenzung der laufenden Flächeninanspruchnahme auf 30 Hektar pro Tag.

Gemäß § 1a Absatz 2 BauGB soll mit Grund und Boden sparsam und schonend umgegangen werden; dabei sind zur Verringerung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Flächen für bauliche Nutzungen die Möglichkeiten der Entwicklung der Stadt insbesondere durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, Nachverdichtung und andere Maßnahmen zur Innenentwicklung zu nutzen sowie Bodenversiegelungen auf das notwendige Maß zu begrenzen. Die Schutzgutbetrachtung zielt auf die genannten Belange ab und grenzt sich damit gegenüber dem Schutzgut Boden deutlich ab.

Darlegung der Ausgangssituation

Der räumliche Geltungsbereich der in Rede stehenden Planung ist durch eine bauliche Nutzung geprägt. Das rückwärtige Gebäude umfasst bereits einen großen Teil des Areals, zudem nimmt der gepflasterte und geteerte Kundinnen- und Kundenparkplatz der Lebensmitteldiscounterfiliale beinahe die gesamte restliche Fläche ein. Somit ist das Plangebiet im Bestand überwiegend versiegelt. Lediglich angrenzend an die umliegenden Straßen Lippweg und Margaretenstraße befinden sich schmale Grünstreifen, die zum Teil mit Bäumen bepflanzt und unversiegelt ausgeführt sind. Gleiches gilt für die südliche und östliche Plangebietsgrenze, die an rückwärtige Gärten der umliegenden Wohnbebauung angrenzt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

In Folge der Planumsetzung wird grundsätzlich die bestehende Struktur, bestehend aus dem Gebäude des Lebensmitteldiscountmarktes mit zugehöriger Stellplatzanlage, beibehalten. Allerdings wird der Baukörper vergrößert und die Stellplatzanlage hinsichtlich Fahrgassen und Stellplätzen neu geordnet. Die Begrünung in den Randbereichen wird gesichert.

Der derzeitige Anteil an versiegelten und teilversiegelten Flächen beträgt rund 82 Prozent der Gesamtfläche (Vorhandene Gebäude rund 25 Prozent, Stellplatzanlage rund 57 Prozent). Zukünftig beträgt der Anteil in Summe rund 80 Prozent. Diese setzt sich folgendermaßen zusammen:

- Gebäude in Planung: rund 35 Prozent

- Stellplatzanlage und Erschließungsflächen: rund 45 Prozent

Im Ergebnis kommt es in Folge der Planumsetzung insofern zu einer gleichbleibenden, beziehungsweise leicht niedrigeren Versiegelung. Das mit der Planung verbundene »Flächenrecycling« leistet zudem einen Beitrag zur Vermeidung der zusätzlichen Inanspruchnahme von Freiraum beziehungsweise bislang unversiegelter Flächen im Außenbereich und ist daher als vertretbar einzustufen. Das Vorhaben hat in der Zusammenschau somit einen mäßigen Einfluss auf das Schutzgut, da die Flächenversiegelung leicht sinkt.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Prognose-Nullfall ohne Planumsetzung ist im Plangebiet mit einem Fortbestand der vorhandenen Nutzung zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge. Vorhandene Vorbelastungen des Bodens durch Versiegelungen hätten ebenso weiterhin Bestand, sodass keine Veränderungen gegenüber dem Status Quo zu erwarten sind. Ergänzend kann angeführt werden, dass eine Umsetzung des Vorhabens an anderer Stelle im Stadtgebiet mit deutlich höheren Schutzgutauswirkungen einhergehen könnte.

2.4 Boden

Das Schutzgut Boden besitzt diverse Funktionen für den Naturhaushalt. Die wesentlichen Funktionen des Bodens wurden unter anderem im Jahr 2012 durch das damalige Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz (MKULNV) des Landes Nordrhein-Westfalen zusammengefasst:

- Lebensgrundlage und Lebensraum für Mensch, Flora und Fauna (Biopotentialentwicklungspotenzial);
- Abbau und Umbau von Stoffen, einschließlich des Abbaus von Schadstoffen (Filter-, Puffer- und Stoffumwandlungseigenschaften);
- Speicherung und Filterung von Wasser (Grundwasserschutzfunktion sowie Speicher- und Reglerfunktion);
- Standort für die wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit;
- Produktionsgrundlage für die Land- und Forstwirtschaft, für Gartenbau und Rohstoffgewinnung (Ertragspotenzial);
- Grundlage der menschlichen Kulturentwicklung, aus denen auch historische Vorgänge ablesbar sind (Archiv der Natur- und Kulturgeschichte).

Diese Funktionen sind im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen und als natürliche Bodenfunktionen zu schützen. Im Rahmen der Untersuchung von Wechselwirkungen besitzt der Boden als vermittelndes Medium besondere Bedeutung: Hinsichtlich des Standortpotenzials für natürliche Pflanzengesellschaften sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen zu berücksichtigen, hinsichtlich der Wasserfunktionen sind die Wechselwirkungen

mit dem Schutzgut Wasser näher zu beurteilen. Die Archivfunktion spielt zudem hinsichtlich der Schutzgutbewertung der Kultur- und sonstigen Sachgüter eine zentrale Rolle. Die Schutzwürdigkeit des Schutzgutes Boden hat somit einen besonders hohen Stellenwert im Rahmen der Schutzgüterabwägung.

Darlegung der Ausgangssituation

Naturraum, Relief und Geologie

Gemäß dem Umweltinformationssystem des Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) ist das Plangebiet geologisch betrachtet der naturräumlichen Haupteinheit »Kernmünsterland« zuzuordnen:

„Den geologischen Untergrund bilden Gesteine der Kreide. Aufgrund der schwach schüsselförmigen, zum Zentrum des Münsterlandes einfallenden Schichtlagerung werden die Sedimente zum Zentrum immer jünger. Die Abfolge besteht aus Sanden, Sandmergeln, Kalk- und Kalksandsteinen, Mergelsanden und Tonmergelsteinen. Besonders die härteren Sedimente wirken sich morphogenetisch aus. Die Kreideschichten sind im Nordwesten tektonisch beeinflusst und in Mulden gelegt. Die im Kern gelegenen härteren Schichten (zum Beispiel der Baumberge) bilden deutliche Erhebungen, – es handelt sich hierbei um eine schwache Form der Reliefumkehr. Die Kreidegesteine werden von einer mehr oder minder mächtigen Abfolge aus quartären Lockersedimenten überdeckt. Es sind hauptsächlich glaziale Sedimente aus dem saale-eiszeitlichen Gletschervorstoss (Grundmoräne, fluvioglaziale Sande und Kiese).“ (Umweltdaten vor Ort, abrufbar unter: <https://www.uvo.nrw.de>).

Ergänzt werden diese Aussagen durch die vom Büro IGC Geoconsult GmbH durchgeführte Baugrunduntersuchung (vergleiche IGC 2021). Eine Eruierung der stofflichen Zusammensetzung des Bodens ermöglicht auf dieser Grundlage Aussagen zu möglichen bodenbezogenen Konfliktpotenzialen durch schädliche Substanzen. Im Rahmen der Bodenuntersuchungen wurde folgende, vereinfacht dargestellte Materialabfolge festgestellt: Der Boden im Plangebiet umfasst verschiedene Oberflächengestaltungen in Form von asphaltierten Fahrflächen, betongepflasterten Parkflächen, einer mineralischen und gedämmten Bodenplatte sowie Grünflächen mit organischem Oberboden. Unter der Geländeoberfläche sind Auffüllungen in Form von künstlichen Anschüttungen aus Schotter- und Recyclingmaterialien (Ziegel- und Gesteinsbruch, Splitt, Boden) in einer Tiefe von 0,7 Meter bis 1,9 Meter anzutreffen. Darauf folgt eine Schicht aus tonigen Schluffen, teilweise gefolgt von grobsandigem bis schwach kiesigem Mittelsand in einer Tiefe zwischen 2,4 Meter und 2,9 Meter. Der zur Oberfläche nächstgelegene Grundwasserflurabstand beträgt 1,55 Meter.

Topographie

Das in Rede stehende Plangebiet ist sehr eben und bewegt sich zwischen rund 111,6 Meter bis 113 Meter über Normalhöhennull (NHN).

Nutzung des Bodens / Bodenfunktion

Da der Großteil des Planungsbereiches im Bestand versiegelt ist, trägt das Plangebiet nur in geringem Umfang zur Erfüllung der oben genannten Schutzgutfunktionen bei, sodass beispielsweise die Versickerung von Niederschlagswasser im Plangebiet kaum erfolgen kann. Durch diverse Auffüllungen ist der natürliche Boden stark verändert. Die wesentliche Schutzgutfunktion, die am Standort erfüllt wird, ist die Nutzung als Standort für wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit. Größere oder unzerschnittene Freiflächen mit geringfügig veränderten Böden liegen im Vorhabenraum nicht vor.

Boden und Untergrundsituation / Vorbelastungen

Die chemische Analytik des Bodens erfolgte anhand entnommener Proben, die labortechnisch im Hinblick auf ihre stoffliche Zusammensetzung und das mögliche Vorkommen von Schadstoffen untersucht wurden. Anschließend erfolgte eine Bewertung der Ergebnisse nach Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung.

Im Ergebnis zeigen die Bodenproben keine signifikant erhöhten Konzentrationen der analysierten Schadstoffe. Die betreffenden Schadstoffparameter, die für die bestehende und geplante Nutzung sowie den zu untersuchenden Wirkungspfad Boden – Mensch heranzuziehen sind, werden nicht überschritten. (vergleiche IGC 2021, Seite 16 f.).

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Sowohl im Bestand als auch nach Umsetzung der in Rede stehenden Planung wird das Plangebiet lediglich in untergeordneten Teilbereichen die eingangs genannten ökologischen Schutzgutfunktionen erfüllen. Vornehmlich wird das Gelände, analog zur heutigen Bestandssituation, eine Funktion als »Standort für wirtschaftliche Nutzung, für Siedlung, Verkehr und Freizeit« erfüllen. Dabei handelt es sich im konkreten Planungsfall um einen Nahversorgungsstandort. Die Böden des Plangebietes sind durch Auffüllungen überformt, natürlich gewachsene Bodenhorizonte sind nicht vorhanden und werden auch durch die Planung nicht wiedererlangt. Das Vorhaben hat in der Zusammenschau keinen Einfluss auf das Schutzgut.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Prognose-Nullfall ohne Planumsetzung ist im Plangebiet mit einem Fortbestand der bestehenden Nutzung zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.5 Wasser

Das Schutzgut Wasser erfüllt unterschiedliche Funktionen für den Naturhaushalt. Unterschieden wird im Rahmen der Beschreibung der Funktionen in die Bereiche Grundwasser und Oberflächengewässer. Wesentliche Schutzziele sind die Sicherung der Quantität und Qualität von Grundwasservorkommen sowie die Erhaltung und Reinhaltung der Gewässer. Darüber hinaus sind Überschwemmungsgebiete sowie Risikogebiete und damit verbundene Maßnahmen der Hochwasservorbeugung und des Hochwasserschutzes näher zu untersuchen. Bei den Gewässern sind die folgenden Funktionen zu benennen:

- Gewässerökologische Funktionen,
- Vorfluterfunktionen und
- Nutzungsfunktionen.

Die Schutzwürdigkeit des Wassers ergibt sich aus dessen Bedeutung für Menschen, Tiere und Pflanzen als Lebensgrundlage. Die Reinhaltung des Wassers (und aller Zuströme) besitzt somit eine besonders hohe Bedeutung im Rahmen der Bewertung. Das Grundwasser ist hinsichtlich der Grundwasserneubildung und der potenziellen Verschmutzung zu untersuchen, die in Zusammenhang mit dem Schutzgut Boden beurteilt werden müssen. Hierbei übernehmen der Grundwasserflurabstand und die hydraulischen Fähigkeiten des Bodens (beziehungsweise die Durchlässigkeit der überlagernden Deckschichten) wesentliche Vorbedingungen, für die Eintragung von Stoffen in die Wasserkreisläufe. Die Puffer- und Speicherfähigkeit des Bodens spielen zudem bei der Hochwasservorsorge beziehungsweise dem Hochwasserschutz eine zentrale Rolle.

Darlegung der Ausgangssituation

Fließgewässer und stehende Gewässer

Im in Rede stehenden Plangebiet befinden sich weder stehende Gewässer noch offene Fließgewässer, jedoch verläuft entlang der nördlichen Plangebietsgrenze der verrohrte Lippbach in Richtung Westen. Das nächstgelegene, offene Fließgewässer ist die Werse in rund 280 Meter westlicher Entfernung. Aufgrund der Entfernung und der zwischen Plangebiet und Gewässer befindlichen Bebauung besteht kein räumlicher Zusammenhang zum Plangebiet.

Grundwasser

Das Plangebiet gehört zum Grundwasserkörper »Münsterländer Oberkreide«. Die Bewertung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers ist »gut« (3. Monitoringzyklus 2013 - 2018; Fachinformationssystem ELWAS, Abfrage am 18.05.2020). Im Rahmen der Bodenuntersuchungen betrug der zur Oberfläche nächstgelegene Grundwasserflurabstand 1,55 Meter (vergleiche IGC 2021, Seite 6 f.).

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Vorhaben hat in der Zusammenschau allenfalls geringen Einfluss auf das Schutzgut, da ein Großteil des Geländes bebaut oder versiegelt wird. Insofern tragen allenfalls die unversiegelten Grünstreifen in den Randbereichen zu den betreffenden Schutzgutfunktionen bei, wobei diesbezüglich auf die vorgefundene Bodenzusammensetzung (siehe vorheriges Unterkapitel) verwiesen wird.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Prognose-Nullfall ohne Planumsetzung ist im Plangebiet mit einem Fortbestand der bestehenden Nutzung zu rechnen. Ein Ausbleiben der Planung hätte keine negativen Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.6 Klima und Luft

Als Schutzziele für die Schutzgüter Klima und Luft sind die Vermeidung von Luftverunreinigungen und die Erhaltung von Reinluftgebieten zu nennen. Das Bestandsklima sowie die lokalklimatische Regenerations- und Austauschfunktion sollen erhalten bleiben. Zu berücksichtigen sind:

- die Durchlüftungsfunktion,
- die Luftreinigungsfunktion und Frischluftproduktion sowie
- die Wärmeregulationsfunktion.

Die Schutzwürdigkeit von Klima und Luft ergibt sich aus deren Bedeutung für Menschen, Tiere und Pflanzen als Lebensgrundlage. Die Reinhaltung der Luft besitzt aufgrund ihres ständigen Austausches und ihrer chemisch-physikalischen Eigenschaften insbesondere überregionale, nationale und internationale Bedeutung. Die mit einer Belastung einhergehenden Auswirkungen großräumiger Verunreinigungen werden jedoch auch lokal wirksam. Eine hohe Empfindlichkeit besitzt in diesem Zusammenhang die Gesundheit der Menschen beziehungsweise die Belastungen der Menschen durch Schadstoffe, wie Stickoxide, Kohlenstoffverbindungen oder Feinstaub. Somit gehen mit dem Schutzgut Klima und Luft insbesondere Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Mensch einher. Da Stoffeinträge neben anthropogenen Ursachen auch durch Aufwirbelungen von Stoffen

von der Erdoberfläche erfolgen können, sind zudem die Wechselwirkungen mit dem Schutzgut Boden sowie untergeordnet mit dem Schutzgut Wasser zu untersuchen.

Darlegung der Ausgangssituation

Klimatope und Lokalklima

Ein Klimatop stellt die kleinste klimaräumliche Einheit dar, die von einheitlich verlaufenden Prozessen und mikroklimatischen Verhältnissen bestimmt wird. Das Mikroklima wird vor allem durch die Faktoren Flächennutzung, Bebauungsdichte, Versiegelungsgrad, Oberflächenstruktur, Relief und Vegetationsart beeinflusst.

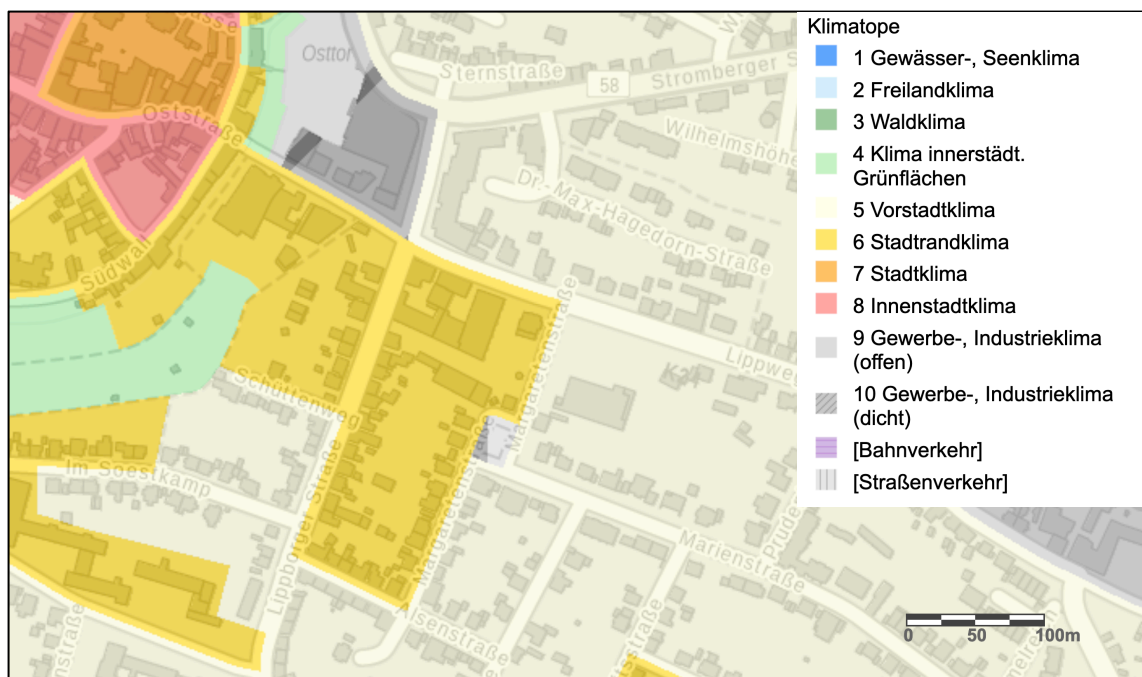


Abbildung 4: Klimatopkarte / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020

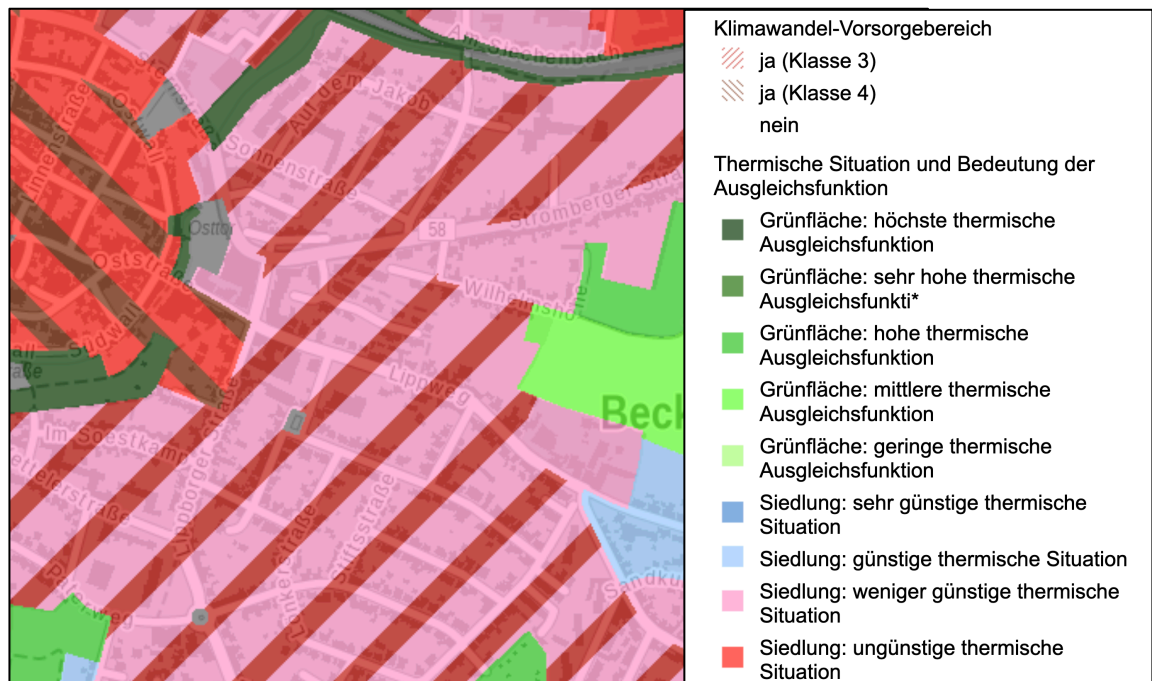


Abbildung 5: Klimaanalyse Gesamtbetrachtung / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020

In der Klimaanalyse des LANUV wird das Plangebiet dem Klimatop »Vorstadt-klima« zugeordnet, unmittelbar westlich des Plangebietsgrenze beginnt das »Stadtrandklima«, welches sich durch eine mäßiger Belüftung auszeichnet. Begründet wird dies durch die dichten Strukturen im Westen (Stadtmitte) sowie die umliegende Wohnbebauung. Der Planungsbereich selbst hat zudem aufgrund des hohen Versiegelungsgrades kaum positiven Einfluss auf das Lokalklima. Lediglich in den Randbereichen befinden sich untergeordnet Grünstrukturen.

Lufthygiene

Vorbelastungen der Luft können sich durch die Schadstoffemissionen der umliegenden Verkehre auf dem Lippweg und eventuell der Lippborger Straße sowie auf der Stellplatzanlage ergeben. Detaillierte Angaben zur lufthygienischen Situation im Plangebiet liegen nicht vor. Es ist davon auszugehen, dass ein leicht erhöhtes lufthygienisches Belastungsniveau in Folge der genannten potenziellen Emissionsquellen vorliegt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Die Bedeutung des Planungsbereichs für die Belange Klima und Lufthygiene ist aufgrund seiner Flächengröße von allgemeiner Art. Die vorhandenen versiegelten Flächen führen bereits aktuell mikroklimatisch zu einer erhöhten

Durchschnittstemperatur. Die in Rede stehende Planung führt nur zu geringen Änderungen des Versiegelungsgrades, da dieser leicht steigt. Allerdings wird die Fläche zukünftig nachhaltiger genutzt, da eine größere Fläche für das Gebäude und damit die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs genutzt wird. Zudem werden Dachflächen für Photovoltaikanlagen genutzt. Parallel nimmt die versiegelte Fläche für Erschließungsflächen und Stellplatzanlagen ab.

Die lufthygienische Situation wird sich durch die Planung nicht ändern, da die Nutzung des Plangebiets nicht verändert wird. Es werden weiterhin Verkehrsemissionen der Umgebung auf den Planstandort einwirken und Verkehre durch den Lebensmitteldiscountmarkt entstehen. Voraussichtlich steigt der vorhabenbedingte Verkehr durch die Vergrößerung des Marktes um rund 560 Kfz am Tag (vergleiche ABVI 2021, Seite 18), sodass das lufthygienische Belastungsniveau weiterhin erhöht sein wird.

Das Vorhaben hat in der Zusammenschau einen mäßigen Einfluss auf das Umweltschutzgut, da die bereits vorherrschenden Belastungen weiterhin bestehen.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte im Plangebiet keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge. Vorhandene Vorbelastungen der Lufthygiene durch angrenzende Verkehrswege hätten ebenso weiterhin Bestand wie die klimatische Situation im Nahbereich.

2.7 Landschafts- und Ortsbild

Der Schutz der Landschaft ist in § 1 Absatz 1 BNatSchG verankert. Insbesondere Landschaftsteile mit besonderen Ausprägungen hinsichtlich Struktur und Größe sind vor diesem Hintergrund zu betrachten und die landschaftsästhetische Funktion zu berücksichtigen. Diese Bedeutung des Landschaftsbildes ist abhängig von der Ausstattung eines Gebietes mit unterschiedlichen Landschaftselementen, der Topographie und der Nutzung, aber auch von der bestehenden Vorbelastung durch künstliche Elemente wie Lärm, Gerüche und Unruhe.

Für Plangebiete, die in innerstädtischen Bereichen liegen, beziehen sich die Ausführungen zum Schutzgut Orts- und Landschaftsbild vorwiegend auf das Ortsbild, sofern das jeweilige Plangebiet nicht besondere topographische Merkmale oder Landmarken aufweist. Das Ortsbild wird überwiegend durch künstliche Elemente beziehungsweise anthropogene Einflüsse bestimmt. Dabei ist als Bewertungsmaßstab einerseits die Eigenart der näheren Umgebung im Sinne des BauGB heranzuziehen (etwa Art und Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise und die überbaubaren Grundstücksflächen innerhalb des Untersuchungsbereiches). Andererseits ist das Ortsbild ein Rechtsbegriff des Denkmalschutzgesetzes für das

Land Nordrhein-Westfalen (DschG NW); hier wird definiert (zum Schutz von Denkmalbereichen): »Denkmalbereiche können Stadtgrundrisse, Stadt-, Ortsbilder und -silhouetten, Stadtteile und -viertel, Siedlungen, Gehöftgruppen, Straßenzüge, bauliche Gesamtanlagen und Einzelbauten sein sowie deren engere Umgebung, sofern sie für deren Erscheinungsbild bedeutend ist. Hierzu gehören auch

handwerkliche und industrielle Produktionsstätten [...]«. Für die Bewertung des Ortbildes sind demnach die Silhouette, die bauliche Abfolge der Stadt- oder Ortsbilder, Gesamtanlagen oder Einzelbauten mit der für ihr Erscheinungsbild notwendigen Umgebung (Freiräume, Freiflächen, Sichtbezüge) relevante Bewertungsmaßstäbe.

Die Schutzwürdigkeit des Orts- und Landschaftsbilds ergibt sich demnach durch dessen Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie dessen Erholungswert.

Darlegung der Ausgangssituation

Landschaftsraumeinheit

Aufgrund seiner innerstädtischen Lage ist das Plangebiet nicht Bestandteil des die Stadt Beckum umgebenden Landschaftsraums.

Ortsbild

Der Planungsbereich liegt zentral in Beckum und ist ein Standort mit einem hohen Versiegelungsgrad. In nördlicher, östlicher und südlicher Richtung schließen überwiegend Ein- und Mehrfamilienhäuser an. In Richtung Westen, und damit in Richtung Stadtkern, schließen an der Lippborger Straße im Kreuzungsbereich mit dem Lippweg jedoch auch größere Baustrukturen in Form eines Seniorinnen- und Seniorenheims und eines Theaters an. Grünstrukturen und Gehölzbestände sind im Untersuchungsbereich vorwiegend in Form von Straßenbegrünung oder in privaten Gärten vorzufinden. S

Sichtbeziehungen

Lage- und strukturbedingt verfügen das Plangebiet sowie der darüberhinausgehende Untersuchungsraum nicht über nennenswerte Sichtbeziehungen.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Grundsätzlich hat das Planvorhaben keinen elementaren Einfluss auf das Schutzgut. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die Neustrukturierung der Fläche und der Neubau des Lebensmitteldiscountmarktes zu einer gestalterischen Aufwertung führt, die sich positiv auf das umfeldnahe Ortsbild auswirkt.

Die städtebauliche Entwicklung im Siedlungsbereich von Beckum vermeidet zugleich die Inanspruchnahme von Landschaftsraum im Außenbereich.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Im Hinblick auf die Prognose für den Nullfall sind keine Veränderungen in Bezug auf das zu betrachtende Schutzgut beziehungsweise die damit verbundenen Schutzgutfunktionen zu erwarten.

2.8 Kultur- und sonstige Sachgüter

Das Schutzziel für Kultur- und sonstige Sachgüter besteht in der Erhaltung historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsbestandteile von besonders charakteristischer Eigenart, von Stadt- beziehungsweise Ortsbildern, Ensembles, geschützten und schützenswerten Bau- und Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung, sofern es für den Erhalt der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist. Die Schutzwürdigkeit der Kultur- und sonstigen Sachgüter ergibt sich, ähnlich zum Schutzgut Orts- und Landschaftsbild, aus ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit.

Darlegung der Ausgangssituation

Kulturgüter

Innerhalb des Plangebietes sind derzeit keine eingetragenen Bau- beziehungsweise Bodendenkmäler oder Naturdenkmale bekannt.

Sachgüter

Als Sachgüter im Sinne der Umweltprüfung können natürliche Ressourcen oder Elemente des Naturhaushaltes verstanden werden, die für die Gesellschaft insgesamt von materieller Bedeutung sind. Hierzu zählen insbesondere forst- und landwirtschaftliche Nutzflächen sowie Bodenschätze als endliche Ressourcen.

Unter Berücksichtigung dessen liegen im Plangebiet keine Sachgüter im Sinne der Umweltprüfung vor.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Die Planung führt nicht zu Beeinträchtigungen von geschützten Kulturgütern oder von Sachgütern im Sinne der Umweltprüfung. Das Vorhaben hat demnach keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.9 Natura2000-Gebiete

Die im April 1998 in nationales Recht umgesetzte FFH-Richtlinie (FFH-RL) der Europäischen Union (92/43/EWG) bildet die Grundlage zur Festlegung von Schutzgebieten im Rahmen des Schutzgebietssystems Natura2000. Dieses stellt ein europaweit zusammenhängendes ökologisches Netz von Gebieten dar, in denen die erforderlichen Maßnahmen zur Erhaltung der biologischen Vielfalt nach FFH-RL sowie Vogelschutz-RL getroffen werden sollen. Mit der Ausweisung des Natura2000-Netzes werden der Erhalt und die Wiederherstellung der biologischen Vielfalt in der Europäischen Union verfolgt. Neben der Bewahrung und Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustands der natürlichen Lebensräume und wildlebenden Tier- und Pflanzenarten von gemeinschaftlichem Interesse, gelten ebenso die Wiederherstellung und Neuschaffung von Lebensstätten als Ziele des Natura2000-Schutzsystems.

Das Natura2000-Schutzsystem deckt gemäß den Anhängen der FFH-RL und Vogelschutz-RL insgesamt 231 Lebensraumtypen und mehr als 1 000 Tier- und Pflanzenarten in der Europäischen Union ab. In Deutschland kommen gemäß Anhang I der FFH-RL 92 Lebensraumtypen und insgesamt 294 heimische Tier- und Pflanzenarten der Anhänge II, IV und V vor. Die Zahlen beinhalten zudem die nach der Roten Liste Deutschland als ausgestorben oder verschollen geführten Arten. Hinzu kommen 11 Arten, die lediglich unbeständige beziehungsweise nicht autochthone oder nicht eigenständige Vorkommen in Deutschland aufweisen.

Darlegung der Ausgangssituation

Natura2000-Gebiete befinden sich weder im Plangebiet noch im Untersuchungsraum, noch in deren weiteren Umfeld.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Die Planumsetzung hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.10 Vermeidung von Emissionen sowie sachgerechter Umgang mit Abfällen und Abwässern

Vorgaben zum Umgang mit Abwasser ergeben sich aus den Richtlinien RL 2006/11/EG und 2006/118/EG, die im Wasserhaushaltsgesetz sowie im Landeswassergesetz Nordrhein-Westfalen in nationales Recht umgesetzt wurden. Ziel ist der Schutz der Böden, der Gewässer und des Grundwassers und zugleich die Entlastung der Kanalisationen und Klärwerke. Dabei sind einerseits die Rahmenbedingungen für Einleitungen in die Kanalisation näher geregelt worden, eine Einleitung von anfallenden Regenwassermengen ist grundsätzlich erschwert worden, um die natürlichen Bodenfunktionen (hier insbesondere: Bildung von Grundwasser) zu stärken, sofern nicht eine Ableitung von Regenwasser zwingend geboten ist. Andererseits ist die Einleitung unbehandelter Abwässer in das Grundwasser sowie in Gewässer erschwert worden, um Böden und Grundwasser vor unzulässigen Eingriffen zu schützen.

Auch der sachgerechte Umgang mit Abfällen fußt auf EU-Richtlinien: Das Kreislaufwirtschaftsgesetz des Bundes sowie das Landesabfallgesetz Nordrhein-Westfalen regeln, dass Abfall in erster Linie vermieden werden soll, anfallende Abfallmengen sind zudem sachgerecht zu entsorgen. Das bedeutet einerseits, dass Wertstoffe in einen Verwertungskreislauf eingehen sollen und andererseits ein sachgerechter Umgang mit Abfällen in Verantwortung der Endnutzer sowie der kommunalen Entsorgungsträger liegt. Eine Eintragung jeglicher Stoffe in Natur und Landschaft ist zudem weitgehend ausgeschlossen.

Die Richtlinie RL 2008/50/EG sowie die entsprechenden Grenzwerte und die Umsetzung insbesondere über das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die BImSch-Verordnungen sind ebenfalls im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zu berücksichtigen. Ziel dabei ist wiederum die Vermeidung und Eindämmung in diesem Fall von Luftemissionen. Der wesentliche Bewertungshintergrund ergibt sich aus der Ubiquität der (Atem-)Luft und der raschen Ausbreitung/Verteilung möglicher Schadstoffe.

Im Rahmen der Umweltprüfung ist demnach zu bewerten, inwieweit die gesetzlichen Vorgaben innerhalb des Plangebietes umgesetzt werden. Der sachgerechte Umgang mit Abfällen und Abwässern soll grundsätzlich im Einvernehmen mit den Entsorgern erfolgen, die Luftschadstoffbelastungen im Einklang mit den unterschiedlichen BImSch-Verordnungen.

Darlegung der Ausgangssituation

Das Plangebiet ist aufgrund der Vornutzung als Einzelhandelsstandort an die öffentliche Kanalisation und weitere Versorgungsinfrastrukturen angeschlossen. Eine Versickerung von Regenwasser findet aktuell nicht statt und Niederschlagswasser wird über die Kanalisation abgeleitet.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Durch die in Rede stehende Planung eines neuen Lebensmitteldiscountmarkts fallen Emissionen in Form von Abwasser und Abfällen an, die einen nutzungstypischen Umfang nicht überschreiten. Über die bestehenden Versorgungsinfrastrukturen kann das Plangebiet weiterhin mit Trinkwasser, Elektrizität, Gas und Telekommunikation versorgt werden. Innerhalb des Plangebiets kann das bestehende Leitungsnetz des bisherigen Lebensmitteldiscountmarkts wiederverwendet werden. Die Entsorgung von Abfällen erfolgt über die lokalen Träger. Eine Versickerung von Niederschlagswasser ist aufgrund der Versiegelung und Bodenbeschaffenheit auf dem Grundstück nicht möglich und ist im Zuge der Entwässerung zu beachten. Das Schmutzwasser wird gemäß den rechtlichen Vorgaben über die vorhandene Kanalisation entsorgt. Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf das Schutzgut, da sich Emissionen, Abfälle und Abwasser durch den Neubau des Marktes nur geringfügig ändern werden.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.11 Nutzung erneuerbarer Energie sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie

Der wachsenden Bedeutung erneuerbarer Energien im Strombereich wird insbesondere durch das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) aus dem Jahr 2000 Rechnung getragen, welches zuletzt 2017 geändert wurde. Das EEG stellt das zentrale Steuerungsinstrument für den Ausbau erneuerbarer Energien in der Bundesrepublik dar und zielt auf einen Umbau der Energieversorgung und die Steigerung des Anteils erneuerbarer Energien an der Stromversorgung ab. Aus den gesetzlichen Vorgaben resultieren folgende schutzgutbezogenen Ziele:

- klimaverträgliche Energieversorgung
- Unabhängigkeit vom Import fossiler Brenn-, Kraft- und Heizstoffe

Darlegung der Ausgangssituation

Derzeit werden keine erneuerbaren Energien im Plangebiet eingesetzt.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das Gebäude, das durch die Planung realisiert wird, erfüllt als Neubau die Vorschriften des EEG. Eine Besonderheit des Planvorhabens ist die Umsetzung der firmeneigenen klimafreundlichen Bauweise. Diese umfasst unter anderem die

Errichtung einer Photovoltaikanlage auf dem Dach des neuen Marktgebäudes. Somit kann in Zukunft auf Sonnenenergie statt auf fossile Brennstoffe zur Energieversorgung des neuen Marktes zurückgegriffen werden. Die Anlagentechnik zur Kühlung und Heizung basiert zudem auf umweltfreundlicher CO₂-Integraltechnik zur Kühlung in Verbindung mit Wärmerückgewinnung und Betonkerntemperierung. Somit hat das Vorhaben in der Zusammenschau einen positiven Einfluss auf das Umweltschutzgut.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge, allerdings kommen die positiven Effekte des Vorhabens nicht zum Tragen.

2.12 Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen

Die Betrachtung der Auswirkungen durch die Anfälligkeit von Vorhaben für schwere Unfälle oder Katastrophen ergibt sich aus der Umsetzung der europäischen Seveso-III-Richtlinie in nationales Recht. Das sogenannte Gesetzes- und Verordnungspaket zur Umsetzung der europäischen Seveso-III-Richtlinie (Richtlinie 2012/18/EU vom 04.07.2012 zur Beherrschung der Gefahren schwerer Unfälle mit gefährlichen Stoffen, zur Änderung und anschließenden Aufhebung der Richtlinie 96/82/EG des Rates (Seveso-III-Richtlinie)) ist jeweils im Dezember 2016 und Januar 2017 in Kraft getreten. Daraus ergeben sich unter anderem zahlreiche Neuerungen im Hinblick auf das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG), das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), das Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz (UmwRG) sowie das Bundesberggesetz (BBergG). Wesentlicher, zu berücksichtigender Bestandteil ist zudem insbesondere die sogenannte Störfallverordnung (12. BImSchV).

Darlegung der Ausgangssituation

Eine mögliche Gefährdung des Plangebietes durch schwere Unfälle (Störfälle) und damit verbundene schädliche Umwelteinwirkungen ist derzeit nicht erkennbar. Im unmittelbaren Umfeld beziehungsweise Einflussbereich des Vorhabens sind keine Betriebsbereiche nach § 3 Absatz 5a des BImSchG vorhanden.

Ermittlung und Bewertung der vorhabenbedingten Umweltauswirkungen

Das in Rede stehende Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang. Gleichzeitig liegt der Planungsbereich nicht im Eingriffsbereich eines Betriebs nach Störfall-Verordnung, Schutzmaßnahmen sind demnach nicht erforderlich.

Prognose bei Ausbleiben der Planung

Ein Ausbleiben der Planung hätte keine Auswirkungen auf das Schutzgut zur Folge.

2.13 Wechselwirkungen

Das Wirkungsgefüge der einzelnen Schutzgüter steht in enger Wechselwirkung zueinander. Stoffumwandlungsprozesse des Bodens beeinflussen das Schutzgut Pflanzen und Tiere, selbst lokalklimatische Besonderheiten oder Veränderungen wirken sich auf das Schutzgut Wasser, beispielweise die Rate der Grundwasserneubildung aus. Die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Klima und Luft sowie Kultur- und Sachgütern sind auch in einem bereits vorbelasteten Raum ständig gegeben.

2.14 Zusammenfassende Bewertung

Schutzgut / Umweltbelang	Auswirkungen der Planung	Erläuterung der Auswirkungen
Mensch	mäßig	<ul style="list-style-type: none"> • Erhalt des Nahversorgungsstandortes • Erzeugung von zusätzlichen Verkehren • Schallemissionen innerhalb der immissionsschutzrechtlichen Grenzwerte
Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	mäßig	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Betroffenheit planungsrelevanter Arten • Keine Betroffenheit geschützter Naturräume • Erhalt beziehungsweise Wiederherstellung der Randbegrünung
Fläche	mäßig	<ul style="list-style-type: none"> • geringere Flächenversiegelung • Vermeidung einer Inanspruchnahme bislang unversiegelter Flächen im Außenbereich

Boden	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	
Wasser	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	
Klima und Luft	mäßig	<ul style="list-style-type: none"> • Beibehaltung der bestehenden Belastungen hinsichtlich Luft-hygiene und Mikroklima
Landschafts- und Orts-bild	mäßig	<ul style="list-style-type: none"> • Aufwertung des Ortsbildes durch Neubau und moderne, zeitgemäße Gestaltung • Keinen direkten Einfluss auf das Landschaftsbild
Kultur- und sonstige Sachgüter	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	
Natura2000-Gebiet	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	
Vermeidung von Emissionen, sachgerechter Umgang mit Abfall und Abwässern	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	
Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie	positiv	<ul style="list-style-type: none"> • Entwicklung des Gebäudes auf Grundlage der bestehenden Vorschriften und Gesetzeslage • Klimafreundliche Bauweise mit Photovoltaikanlage auf dem Dach, Nutzung von CO₂-Integraltechnik zur Kühlung in Verbindung mit Wärmerückgewinnung und Betonkerntemperatur
Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen	Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf den Umweltbelang.	

Abbildung 6: Schutzgutbezogene Auswirkungen des Vorhabens

3 Darstellung der Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung sowie Kompensation von Umweltauswirkungen

3.1 Maßnahmen zur Vermeidung, Verhinderung und Verminderung von Umweltauswirkungen

Um die voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter zu verringern beziehungsweise vollständig zu vermeiden, wurden folgende Maßnahmen im Rahmen des Bauleitplanverfahrens ergriffen:

Schutzgut / Umweltbelang	Maßnahmen zur Vermeidung	Maßnahmen zur Verringerung
Mensch		<ul style="list-style-type: none"> • Begrenzung der Öffnungszeiten, sodass nächtliche PKW-Bewegungen von Kundinnen und Kunden sicher ausgeschlossen werden; Begrenzung der Parkplatznutzungsdauer durch Kundinnen und Kunden auf einen zusammenhängenden Zeitraum von maximal 15 Stunden innerhalb des Tageszeitraums; PKW-Bewegungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Nachtzeitraum auf definierte Parkplatzteile beschränken • Asphaltierung der Fahrgassen des Parkplatzes • Warenanlieferungen per LKW ausschließlich tagsüber; Warenanlieferungen im Nachtzeitraum dürfen ausschließlich per PKW und Kleintransporter (zulässiges Gesamtgewicht maximal 2,8 t) mit Handverladung erfolgen • Einhaltung der vorgegebenen Schalleistungspegel für technische Anlagen im Nachtzeitraum • Erhalt oder gleichwertiger Ersatz der schalltechnisch relevanten Grenzwände an der nördlichen Grundstücksgrenze

Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt		<ul style="list-style-type: none"> • Ausschluss der Beeinträchtigung europäischer Vogelarten durch Unzulässigkeit von Baumfällungen in der Zeit vom 01.03 bis zum 30.09 zugunsten brütender Vogelarten gemäß § 39 Absatz 5 Nummer 2 BNatSchG • Abrissarbeiten von Gebäuden sind in den Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren
--	--	---

Abbildung 7: Ergriffene Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung möglicher Eingriffe

3.2 Maßnahmen zur Kompensation von Umweltauswirkungen

Eingriffe in Natur und Landschaft, die sich voraussichtlich nach Umsetzung des Bebauungsplans ergeben, müssen auf Grundlage des § 1a BauGB in Verbindung mit den §§ 14 - 15 BNatSchG ausgeglichen werden. Aufgrund der Vornutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort für einen Lebensmitteldiscountmarkt ist das Gelände bereits vollkommen überformt und nicht mehr in einem natürlichen Zustand. Das Areal hat nur eine geringe ökologische Funktion, insbesondere durch die vorhandene hohe Versiegelung.

Um eine Erfassung des Wertes des Untersuchungsraums zu ermöglichen, wird die Bewertung auf Grundlage von Biotoptypen vorgenommen, denen ein festgesetzter Grundwert zwischen 0 und 1 zugeordnet wurde. Hier wurde die Biotoptypenliste des Kreises Warendorf »Warendorfer Modell« verwendet. Der Eingriffswert errechnet sich aus dem Vergleich der Ist-Situation mit dem Zustand von Natur und Landschaft gemäß den Bebauungsplanfestsetzungen beziehungsweise dem anzunehmenden zukünftigen Gebietszustand. Die Flächenanteile der innerhalb des Geltungsbereichs vorhandenen Biotoptypen werden ermittelt und mit dem zugehörigen Wertfaktor aus der Biotoptypenwertliste multipliziert. Durch Addition der einzelnen Werte wird der Gesamtwert des Ausgangszustands des Plangebiets errechnet.

Hieraus ergibt sich für den rund 5 500 Quadratmeter großen Geltungsbereich ein Gesamtwert des Bestands von 293,4 Wertpunkten (vergleiche Abbildung 9). Dem aktuellen Zustand des Plangebiets wird der Zustand nach Realisierung des Bebauungsplans entgegengestellt. Der ermittelte Gesamtwert des Planungszustandes liegt bei 330,6 Wertpunkten (vergleiche Abbildung 9).

Durch die in Rede stehende Planung wird für beinahe keins der oben genannten Schutzgüter eine Verschlechterung erzielt und die Auswirkungen der Planung sind grundsätzlich als mäßig zu bezeichnen, da sich hinsichtlich der

Umweltschutzgüter kaum Veränderungen ergeben. Aufgrund dessen sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich.

Ausgangszustand				
Code	Biotoptyp	Fläche (m ²)	Grundwert (ÖWE)	Einzelflächenwert (Sp 3 x Sp 4)
1.1	Versiegelte Flächen (Gebäude, Asphalt, Beton, engfugiges Pflaster, Mauern)	4 529	0,0	0,0
4.1	Grünfläche am Rand des Einzelhandelsstandortes: Bodendeckerpflanzungen (v. a. Böschungsmyrthe), teilweise mit Laubbaum-Hochstämmen (vorw. Spitz-Ahorn)	987	0,3	293,4
Planungszustand				
1.1	Überbaute und versiegelte Flächen	4 405	0,0	0,0
4.1	Grünflächen, gärtnerisch angelegt (Bodendeckerpflanzungen, Ziergehölze, tlw. mit Laubbaum-Hochstämmen)	1 102	0,3	330,6
Gesamtbilanz				
	Planungswert abzüglich Bestandswert			37,2

Abbildung 9: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung

4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Im Hinblick auf die Nutzung des Planungsbereichs hat sich die Stadt Beckum zum Ziel gesetzt, den Einzelhandelsstandort langfristig zu erhalten und zu sichern. Um den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt an zeitgemäße Ansprüche anzupassen und damit zukunftsfähig zu gestalten, ist eine Neustrukturierung der Fläche nötig. Es ist insbesondere eine vergrößerte Verkaufsfläche zu erzielen.

Dem vorliegenden vorhabenbezogenen Bebauungsplan liegt ein intensiver Abstimmungs- und Entwicklungsprozess zugrunde. Die Vorhabenträgerin hat in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Beckum unterschiedliche architektonische Varianten und deren Vor- und Nachteile erörtert. In diesem Zusammenhang wurden auch die Umweltbelange berücksichtigt. Als Ergebnis dieser Abstimmungen ist eine Vorzugsvariante hervorgegangen, die die Ziele der Planung bestmöglich umsetzt. Diese Vorzugsvariante dient als Grundlage für den vorhabenbezogenen Bebauungsplan.

Die vorliegende Planung ist damit sowohl aus umweltplanerischer als auch aus städtebaulicher Sicht als sinnvoll anzusehen. Das im Zuge dieses Bauleitplanverfahrens verfolgte Vorgehen stellt somit die Idealvariante des Vorhabens dar.

5 Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen

Das in Rede stehende Vorhaben führt nicht zu erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die oben genannten Schutzgüter und Umweltbelange. Sämtliche vorhabenbedingte Auswirkungen einschließlich daraus resultierender Vermeidungs-, Verminderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind im vorliegenden Umweltbericht sowie in der Begründung zum Bebauungsplan beschrieben.

Der Vollständigkeit halber wird dennoch auf die Auswirkungen der Planung auf die Schutzgüter Fläche, Mensch und Flora/Fauna/biologische Vielfalt eingegangen. Obgleich die vorhabenbedingten Auswirkungen auf diese Schutzgüter nicht als erheblich nachteilig einzustufen sind, resultiert aus der Planung eine Veränderung gegenüber dem Status Quo, die mittels oben genannten Vermeidungs- und Verringerungsmaßnahmen relativiert werden kann.

6 Zusätzliche Angaben

6.1 Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren und Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung der Angaben

Wichtigste Merkmale der verwendeten technischen Verfahren

Die Umweltauswirkungen wurden anhand vorliegender Daten umfassend ermittelt, beschrieben und bewertet. Die Bewertung der Schutzgüter im Ist-Zustand sowie die Beschreibung der Umweltauswirkungen erfolgt verbal-argumentativ, die Darstellung der zusammenfassenden Bewertung mit Hilfe einer Matrix in tabellarischer Form.

Hinweise auf Schwierigkeiten bei der Zusammenstellung

Bei der Zusammenstellung der Angaben traten keine nennenswerten Schwierigkeiten auf.

6.2 Geplante Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplans auf die Umwelt (Monitoring)

Gemäß § 4c BauGB sind die erheblichen Umweltauswirkungen, die auf Grund der Durchführung der Bauleitplanung eintreten, von der Stadt als Träger der Bauleitplanung zu überwachen, um insbesondere unvorhergesehene nachteilige Auswirkungen frühzeitig zu ermitteln und in der Lage zu sein, geeignete Maßnahmen zur Abhilfe zu ergreifen. Nachteilige Auswirkungen können sich dabei beispielsweise aus einer falschen Umsetzung der Planung, eine unsichere Prognose oder unvorhersehbare Wirkungen ergeben.

Zum Zweck der Überwachung der erheblichen Auswirkungen der Durchführung des Bauleitplanes auf die Umwelt sind die unten genannten Maßnahmen sowie die Informationen der Behörden nach § 4 Absatz 3 BauGB zu nutzen. Sofern sich nach Inkrafttreten des Bauleitplanes Erkenntnisse über erhebliche Umweltauswirkungen ergeben, deren Überwachung externen Behörden obliegt, sind diese Behörden gemäß § 4 Absatz 3 BauGB verpflichtet, die Stadt entsprechend zu unterrichten.

Für den in Rede stehenden Bauleitplan werden folgende Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt empfohlen:

Schutzgut / Umweltbelang	Monitoring-Maßnahme	Zeitraum
Mensch	Überprüfung der schalltechnischen Gegebenheiten	Alle 5 Jahre

Abbildung 10: Empfohlene Monitoring-Maßnahmen

Darüber hinaus wird spätestens 5 Jahre nach Rechtskraft des Bebauungsplanes eine eigenständige Überprüfung empfohlen. Inhaltlich sollte die Überprüfung unter anderem folgende Punkte abdecken:

- Überprüfung der Umsetzung von Festsetzungen des Bebauungsplanes sowie der weiteren verbindlichen Regelungen, insbesondere von Maßnahmen zur Vermeidung und zum Ausgleich, um festzustellen, ob in Folge ihrer Nichtdurchführung oder defizitären Umsetzung ggf. nicht erwartete nachteilige Auswirkungen auftreten
- Sammlung und Verwertung eventueller Erkenntnisse über das Auftreten sonstiger nicht erwarteter nachteiliger Auswirkungen auf die Schutzgüter

Im Hinblick auf das in Rede stehende Planvorhaben sind dabei insbesondere die nachfolgenden Aspekte im Rahmen der Überwachung von Bedeutung:

- Kontrolle der maximal zulässigen Bebauung im Plangebiet (Grundflächenzahl, Baufelder, Höhe baulicher Anlagen)
- Kontrolle der fachgerechten Umsetzung von Verminderungsmaßnahmen (zum Beispiel im Hinblick auf Schallschutz, Artenschutz)

Die Überprüfung bezieht sich auf die Erkenntnisse, die nach dem gegenwärtigen Wissensstand angemessenerweise verlangt werden können. Die Gemeinde kann sich gemäß § 4 Absatz 3 BauGB auf die Erfüllung der Berichtspflichten externer Fachbehörden stützen.

6.3 Allgemeinverständliche Zusammenfassung

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt der Firma ALDI Nord am Lippweg in Beckum zurückzubauen und durch einen zeitgemäßen Markt mit vergrößerter Verkaufsfläche zu ersetzen. Der heutige Markt wurde im Jahr 2008 mit einer Verkaufsfläche von rund 800 Quadratmeter eröffnet. Vor dem Hintergrund fortwährender Veränderungen im Lebensmitteleinzelhandel, die sich unter anderem in einem höheren Flächenbedarf als Folge gestiegener Ansprüche von Kundinnen und Kunden sowie des Bedarfs zusätzlicher Infrastruktur widerspiegeln, soll der bestehende Markt abgerissen und durch einen zeitgemäßen Neubau ersetzt werden. Die Verkaufsfläche soll in diesem Zuge um rund 475 Quadratmeter auf insgesamt maximal 1 275 Quadratmeter vergrößert werden. Durch die Umsetzung des Vorhabens entsteht ein zeitgemäß gestalteter und den Ansprüchen von Kundinnen und Kunden gerecht werdender Marktstandort, der zudem dem Klimaschutzgedanken Rechnung trägt. Derzeit ist das Areal durch das Marktgebäude und den zugehörigen Kundeninnen- und Kundenparkplatz sowie Erschließungsflächen mit über 77 Prozent versiegelt. Damit hat das Plangebiet eine geringe Bedeutung im Naturkreislauf. Lediglich eine Randbegrünung mit einzelnen Baumstandorten ermöglicht Flächen für Flora und Fauna.

Für die Umsetzung der städtebaulichen Entwicklungsziele wird die Herstellung des entsprechenden Planungsrechtes sowohl auf der Ebene der vorbereitenden (FNP) wie auch der verbindlichen Bauleitplanung (B-Plan) erforderlich.

Das Vorhaben des Rückbaus des bestehenden Lebensmitteldiscountmarkt und der Ersatz durch einen neuen Markt, der ebenfalls eine Randbegrünung aufweisen soll, hat folgende Auswirkungen auf die Umweltbelange:

- Das Vorhaben wirkt sich positiv auf die Schutzgüter Landschafts- und Ortsbild und Nutzung erneuerbarer Energien sowie sparsame und effiziente Nutzung von Energie aus.
- Das Vorhaben wirkt sich geringfügig negativ auf das Schutzgut Fläche aus.
- Das Vorhaben hat mäßige Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tiere / Pflanzen / biologische Vielfalt, Klima / Luft.
- Das Vorhaben hat keine Auswirkungen auf die Schutzgüter Boden; Wasser; Kultur- und Sachgüter; Natura2000-Gebiete; Vermeidung von Emissionen, sachgerechter Umgang mit Abfall und Abwässern und keine Auswirkungen durch die Anfälligkeit für schwere Unfälle und Katastrophen (siehe Kapitel 2.14).

Um die voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter zu verringern beziehungsweise vollständig zu vermeiden werden Schallschutzmaßnahmen in Form einer Schallschutzwand entlang der Bahnlinie (Höhe von 3,5 – 3,75 Metern über Gleisniveau) sowie passive Schallschutzmaßnahmen ergriffen. Durch die Begrenzung der Öffnungszeiten und eine Begrenzung der Parkplatznutzungsdauer durch Kundinnen und Kunden auf einen zusammenhängenden Zeitraum von maximal 15 Stunden innerhalb des Tagzeitraums sowie eine Begrenzung der PKW-Bewegungen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern im Nachtzeitraum auf definierte Parkplatzteile, können die Schallemissionen im Nachtzeitraum begrenzt werden. Ergänzend sind Warenanlieferungen per LKW ausschließlich tagsüber erlaubt und die vorgegebenen Schallleistungspegel für technische Anlagen im Nachtzeitraum einzuhalten. Zudem sind die Fahrgassen zu asphaltieren. Bestehende schalltechnisch relevante Grenzwände an der nördlichen Grundstücksgrenze sind zu erhalten oder gleichwertig zu ersetzen. Ergänzend sind Baumfällungen in der Zeit vom 01.03 bis zum 30.09 zugunsten brütender Vogelarten ausgeschlossen, um Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten auszuschließen. Weiterhin wird ein Abriss von Gebäuden in den Herbstmonaten empfohlen, um das Tötungsrisiko etwaiger Fledermäuse zu minimieren.

Aufgrund der Vornutzung des Plangebiets als Einzelhandelsstandort für einen Lebensmitteldiscountmarkt ist das Gelände bereits vollkommen überformt und nicht mehr in einem natürlichen Zustand. Das Areal hat nur eine geringe ökologische Funktion, insbesondere durch eine hohe Versiegelung. Durch die in Rede stehende Planung wird für beinahe keins der oben genannten Schutzgüter eine Verschlechterung erzielt und die Auswirkungen der Planung sind grundsätzlich als mäßig zu bezeichnen, da sich hinsichtlich der Umweltschutzgüter kaum

Veränderungen ergeben. Aufgrund dessen sind keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich. Monitoringmaßnahmen wurden in Kapitel 6.2 empfohlen.

Im Ergebnis gibt es bei Umsetzung der Maßnahmen zur Vermeidung und zur Verringerung der voraussichtlichen Eingriffe in die Schutzgüter **keine Einwände** gegen das in Rede stehende Vorhaben.

7 Gutachten

ABVI – Verkehrsplanung (2021): Neubau eines ALDI-Marktes am Standort Lippweg 16 in Beckum. Verkehrsgutachten. Stand: März 2021. Bochum.

GRUENPLAN (2021): Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zum Abbruch und Neubau eines ALDI Lebensmittelmarktes in Beckum, Lippweg 16. Artenschutz-Vorprüfung. Stand: Mai 2021. Dortmund.

GRUENPLAN (2021): Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung zum Bebauungsplan "Neubau eines Aldi-Marktes" am Lippweg 16 in Beckum. Stand: September 2021. Dortmund.

IGC – Geoconsult GmbH (2021): Neubau eines ALDI-Marktes in 59269 Beckum, Lippweg 16. Baugrunduntersuchung. Stand: April 2021. Dortmund.

STADT + HANDEL (2020): Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes für die Stadt Beckum. Stand: September 2020. Dortmund.

WENKER & GESING (2021): Schalltechnische Untersuchung zum Betrieb eines ALDI-Marktes nach dessen Rückbau und Neuerrichtung mit vergrößerter Verkaufsfläche in 59269 Beckum, Lippweg 16. Stand: April 2021. Gronau.

8 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsraum / Quelle: LAND NRW (2021) - Lizenz dl/by-2-0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)	3
Abbildung 2: Relevante Fachgesetze und Fachpläne	5
Abbildung 3: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr 24h / Quelle: MULNV	13
Abbildung 4: Lärmkataster 2017 – Straßenverkehr nachts / Quelle: MULNV	13
Abbildung 5: Klimatopkarte / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020	24
Abbildung 6: Klimaanalyse Gesamtbetrachtung / Quelle: FIS Klimaanpassung NRW, Herausgeber: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW unter Verwendung von Daten von GeoBasis-DE/BKG 2020, Geobasis NRW 2020, Planet Observer, LANUV 2020	25
Abbildung 7: Schutzgutbezogene Auswirkungen des Vorhabens	34
Abbildung 8: Ergriffene Maßnahmen zur Vermeidung und Verringerung möglicher Eingriffe	36
Abbildung 9: Eingriffs-Ausgleichs-Bilanzierung.....	37
Abbildung 10: Empfohlene Monitoring-Maßnahmen	40

Städtebaulicher Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „ALDI Lippweg„ sowie zur Änderung des Flächennutzungsplans

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum
22.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der BGB Grundstücksgesellschaft Herten den als Anlage zur Vorlage beigefügten städtebaulichen Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten abzuschließen.

Kosten/Folgekosten

Durch die Vorbereitung, den Abschluss und die Abwicklung des Vertrags entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Eventuelle erstattungsfähige Sachkosten sind bei dem Produktkonto 090101.448700/648700 – Erträge aus Kotenerstattungen/Kostenumlagen von privaten Unternehmen – zu vereinnahmen.

Erläuterungen:

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages beruht auf § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB).

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den auf dem Grundstück Gemarkung Beckum, Flur 33, Flurstück 695 bestehenden ALDI-Markt am Lippweg zu erweitern. Geplant sind der Abriss und Neubau des Marktes. Um das Vorhaben realisieren zu können, ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen Bebauungsplans sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes, nebst Einholung notwendiger Fachplanungen und Gutachten, erforderlich.

Gegenstand des Vertrages ist die Ausarbeitung der städtebaulichen Maßnahmen durch die BGB Grundstücksgesellschaft Herten auf eigene Rechnung sowie die Übernahme von Sachkosten, die der Stadt im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen.

Eventuell erforderlich werdende Gutachten oder Fachbeiträge werden ebenfalls von der BGB Grundstücksgesellschaft Herten auf eigene Rechnung in Auftrag geben.

Anlage(n):

Städtebaulicher Vertrag

Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB)

zwischen

der Stadt Beckum
vertreten durch den Bürgermeister Herrn Michael Gerdhenrich, Weststraße 46,
59269 Beckum

– im folgenden Stadt genannt –

und

BGB Grundstücksgesellschaft Herten
BV7391 Beckum, Lippweg 16
Hohewardstr. 345-349
45699 Herten

vertreten durch

ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG
Hohewardstr. 345-349
45699 Herten

vertreten durch

Martin Golly

– im folgenden Vorhabenträger genannt –

Präambel

Der Vorhabenträger beabsichtigt den auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 33 Flurstück 695 bestehenden Aldi-Marktes zu erweitern. Geplant sind der Abriss und Neubau des Marktes.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 03.03.2021 wurde das Vorhaben erstmals vorgestellt und positiv zur Kenntnis genommen.

Die Stadt beabsichtigt, die für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Verfahren nunmehr durchzuführen. Es ist die Aufstellung eines vorhabenbezogenen

Bebauungsplanes sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes, nebst Einholung notwendiger Fachplanungen und Gutachten, erforderlich.

§ 1

Gegenstand des Vertrages

1. Gegenstand des Vertrages ist die Ausarbeitung städtebaulicher Maßnahmen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 BauGB sowie die Übernahme von Kosten und sonstigen Aufwendungen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 BauGB.

Der Vorhabenträger verpflichtet sich hiermit, diese Maßnahmen und Kosten mit folgenden Maßgaben zu übernehmen:

- a) Hinsichtlich des Verfahrens zur Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Aldi Lippweg“ beauftragt der Vorhabenträger auf eigene Kosten und Rechnung ein leistungsfähiges Planungsbüro.

Das Planungsbüro erarbeitet in enger Abstimmung mit der Stadt den Entwurf des vorhabenbezogenen Bebauungsplans entsprechend dem Leistungsbild und den Leistungsphasen des § 19 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Die für die Beteiligungsschritte erforderlichen Planungsunterlagen werden in Abstimmung mit der Stadt in entsprechender Stückzahl kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Der Bebauungsplan ist in geeigneter anwendungsfähiger digitaler und georeferenzierter Form im DWG-Format zu erstellen und der Stadt zu übergeben. Zusätzlich ist eine vollständige Erfassung der rechtlich bindenden Planungsinhalte in dem XPLANUNG konformen Format XPlanGML in der aktuellen Version fehlerfrei zu liefern. Satzungstexte und Begründungen sind als PDF-Dokumente zu übergeben. Die übergebenen Unterlagen, Pläne und Dateien werden Eigentum der Stadt.

- b) Die bei der Stadt im Rahmen der Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplanes entstehenden Sachkosten (insbesondere die Vervielfältigung von Planunterlagen zur Durchführung der Bauleitplanverfahren sofern erforderlich) werden ihr durch den Vorhabenträger erstattet. Die für das Verfahren erforderlichen Gutachten oder Fachbeiträge wie zum Beispiel Lärmschutzgutachten wird der Vorhabenträger auf eigene Kosten in Auftrag geben. Dies gilt auch für Gutachten oder Fachbeiträge, deren Notwendigkeit sich erst in den weiteren Verfahrensverläufen ergibt. Die Gutachten oder Fachbeiträge sind in enger Abstimmung mit der Stadt zu erstellen und dieser nach deren Fertigstellung kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Sie sind so aufzubereiten, dass diese für das Bebauungsplanverfahren verwendet werden können.
2. Die Parteien sind sich darüber einig, dass die Stadt aufgrund der im BauGB verankerten Planungshoheit der Kommune weder Planungsinhalte noch einen Satzungsbeschluss für einen Bebauungsplan verbindlich zusagen oder vertraglich vereinbaren kann. Dementsprechend besteht kein Anspruch des Vorhabenträgers

auf Aufstellung des vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Aldi Lippweg“, auch nicht mit einem bestimmten Inhalt. Ein solcher Anspruch wird auch nicht durch diesen Vertrag begründet. Dementsprechend werden auch keine Schadensersatzansprüche bei Abbruch des Planverfahrens oder bei einem anderen Inhalt des Bebauungsplanes als dem von dem Vorhabenträger erwarteten begründet.

§ 2

Leistung des Vorhabenträgers

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die nach § 1 Nummer 1 Buchstabe b dieses Vertrages angefallenen und künftig noch anfallenden Sachkosten auf schriftliche Anforderung der Stadt binnen 2 Wochen auf eines der städtischen Konten unter Angabe des **Produktkontos „090101.448700“** und der **Personenkontonummer „40023629“** zu überweisen. Fremdleistungen werden direkt durch die Vorhabenträgerinnen beglichen.
2. Die Kosten sind von dem Vorhabenträger auch dann zu erstatten, wenn sich nach Leistungserbringung herausstellt, dass das Bebauungsplanverfahren nicht fortgeführt wird.

§ 3

Schlussbestimmungen

1. Vertragsänderungen und -ergänzungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je eine Ausfertigung.
2. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

Stadt Beckum

Beckum, _____

Im Auftrag

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister

Uwe Denkert
Fachbereich Stadtentwicklung

Vorhabenträger

Werl, _____

(Martin Golly)
BGB Grundstücksgesellschaft Herten
BV7391 Beckum, Lippweg 16
vertreten durch ALDI Immobilienverwaltung GmbH&Co.KG



Städtebaulicher Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten zur Änderung des Bebauungsplanes Nr. N 67 "Vellerner Straße" sowie zur Änderung des Flächennutzungsplans

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum
22.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Verwaltung wird beauftragt, mit der BGB Grundstücksgesellschaft Herten den als Anlage zur Vorlage beigefügten städtebaulichen Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen und -kosten abzuschließen.

Kosten/Folgekosten

Durch die Vorbereitung, den Abschluss und die Abwicklung des Vertrags entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Eventuelle erstattungsfähige Sachkosten sind bei dem Produktkonto 090101.448700/648700 – Erträge aus Kotenerstattungen/Kostenumlagen von privaten Unternehmen – zu vereinnahmen.

Erläuterungen:

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages beruht auf § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB).

Die BGB Grundstücksgesellschaft Herten beabsichtigt, den auf dem Grundstück Gemarkung Beckum, Flur 311, Flurstücke 350 bis 356 bestehenden ALDI-Markt am Haselnussweg zu erweitern. Geplant sind der Abriss und Neubau des Marktes. Um das Vorhaben realisieren zu können, ist die Änderung des Bebauungsplanes sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes, nebst Einholung notwendiger Fachplanungen und Gutachten, erforderlich.

Gegenstand des Vertrages ist die Ausarbeitung der städtebaulichen Maßnahmen durch die BGB Grundstücksgesellschaft Herten auf eigene Rechnung sowie die Übernahme von Sachkosten, die der Stadt im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen.

Eventuell erforderlich werdende Gutachten oder Fachbeiträge werden ebenfalls von der BGB Grundstücksgesellschaft Herten auf eigene Rechnung in Auftrag geben.

Anlage(n):

Städtebaulicher Vertrag

Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 und 3 Baugesetzbuch (BauGB)

zwischen

der Stadt Beckum
vertreten durch den Bürgermeister, Weststraße 46, 59269 Beckum
– im folgenden Stadt genannt –

und

BGB Grundstücksgesellschaft Herten
BV931 Neubeckum, Haselnussweg 2
Hohewardstr. 345-349
45699 Herten

vertreten durch
ALDI Immobilienverwaltung GmbH & Co. KG
Hohewardstr. 345-349
45699 Herten

vertreten durch
Martin Golly

– im folgenden Vorhabenträger genannt –

Präambel

Der Vorhabenträger beabsichtigt den auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 311 Flurstücke 350 bis 356 bestehenden Aldi-Markt am Haselnussweg zu erweitern. Geplant sind der Abriss und Neubau des Marktes.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 03.03.2021 wurde das Vorhaben erstmals vorgestellt und positiv zur Kenntnis genommen.

Die Stadt beabsichtigt, die für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Verfahren nunmehr durchzuführen. Es ist die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nummer N 67 „Vellerner Straße“ sowie die Änderung des Flächennutzungsplanes, nebst Einholung notwendiger Fachplanungen und Gutachten, erforderlich.

§ 1

Gegenstand des Vertrages

1. Gegenstand des Vertrages ist die Ausarbeitung städtebaulicher Maßnahmen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 BauGB sowie die Übernahme von Kosten und sonstigen Aufwendungen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 BauGB.

Der Vorhabenträger verpflichtet sich hiermit, diese Maßnahmen und Kosten mit folgenden Maßgaben zu übernehmen:

- a) Hinsichtlich des Verfahrens zur 1. Änderung des Bebauungsplanes Nummer N 67 „Vellerner Straße“ beauftragt der Vorhabenträger auf eigene Kosten und Rechnung ein leistungsfähiges Planungsbüro.

Das Planungsbüro erarbeitet in enger Abstimmung mit der Stadt den Entwurf der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nummer N 67 „Vellerner Straße“ entsprechend dem Leistungsbild und den Leistungsphasen des § 19 Honorarordnung für Architekten und Ingenieure. Die für die Beteiligungsschritte erforderlichen Planungsunterlagen werden in Abstimmung mit der Stadt in entsprechender Stückzahl kostenfrei zur Verfügung gestellt.

Der Bebauungsplan ist in geeigneter anwendungsfähiger digitaler und georeferenzierter Form im DWG-Format zu erstellen und der Stadt zu übergeben. Zusätzlich ist eine vollständige Erfassung der rechtlich bindenden Planungsinhalte in dem XPLANUNG konformen Format XPlanGML in der aktuellen Version fehlerfrei zu liefern. Satzungstexte und Begründungen sind als PDF-Dokumente zu übergeben. Die übergebenen Unterlagen, Pläne und Dateien werden Eigentum der Stadt.

- b) Die bei der Stadt im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes entstehenden Sachkosten (insbesondere die Vervielfältigung von Planunterlagen zur Durchführung der Bauleitplanverfahren sofern erforderlich) werden ihr durch den Vorhabenträger erstattet. Die für das Verfahren erforderlichen Gutachten oder Fachbeiträge wie zum Beispiel Lärmschutzgutachten wird der Vorhabenträger auf eigene Kosten in Auftrag geben. Dies gilt auch für Gutachten oder Fachbeiträge, deren Notwendigkeit sich erst in den weiteren Verfahrensverläufen ergibt. Die Gutachten oder Fachbeiträge sind in enger Abstimmung mit der Stadt zu erstellen und dieser nach deren Fertigstellung kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Sie sind so aufzubereiten, dass diese für das Bebauungsplanverfahren verwendet werden können.

2. Die Parteien sind sich darüber einig, dass die Stadt aufgrund der im BauGB verankerten Planungshoheit der Kommune weder Planungsinhalte noch einen Satzungsbeschluss für einen Bebauungsplan verbindlich zusagen oder vertraglich vereinbaren kann. Dementsprechend besteht kein Anspruch des Vorhabenträgers auf Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nummer N 67 „Vellerner Straße“, auch nicht mit einem bestimmten Inhalt. Ein solcher Anspruch wird auch

nicht durch diesen Vertrag begründet. Dementsprechend werden auch keine Schadensersatzansprüche bei Abbruch des Planverfahrens oder bei einem anderen Inhalt des Bebauungsplanes als dem von dem Vorhabenträger erwarteten begründet.

§ 2

Leistung des Vorhabenträgers

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die nach § 1 Nummer 1 Buchstabe b dieses Vertrages angefallenen und künftig noch anfallenden Sachkosten auf schriftliche Anforderung der Stadt binnen 2 Wochen auf eines der städtischen Konten unter Angabe des **Produktkontos „090101.448700“** und der **Personenkontonummer „40023630“** zu überweisen. Fremdleistungen werden direkt durch die Vorhabenträgerinnen beglichen.
2. Die Kosten sind von dem Vorhabenträger auch dann zu erstatten, wenn sich nach Leistungserbringung herausstellt, dass das Bebauungsplanverfahren nicht fortgeführt wird.

§ 3

Schlussbestimmungen

1. Vertragsänderungen und -ergänzungen bedürfen zu ihrer Wirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je eine Ausfertigung.
2. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

Stadt Beckum

Beckum, _____

Im Auftrag

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister

Uwe Denkert
Fachbereich Stadtentwicklung

Vorhabenträger

Werl, _____

(Martin Golly)

BGB Grundstücksgesellschaft Herten

BV931 Neubeckum, Haselnussweg 2

vertreten durch ALDI Immobilienverwaltung GmbH&Co.KG



Radverkehrskonzept

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.02.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum
22.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Das Radverkehrskonzept wird beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Für die Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes sind Kosten von rund 50.000 Euro entstanden.

Finanzierung

Die für die Erstellung des Radverkehrskonzeptes entstandenen Kosten wurden aus dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen/Auszahlungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten – finanziert.

Erläuterungen:

Der Rat der Stadt Beckum hat im Jahr 2019 den städtischen Verkehrsentwicklungsplan 2030 beschlossen. Im darin enthaltenen Maßnahmenblatt zum Thema Radverkehr wurde als Leuchtturm-/Impulsprojekt die Erarbeitung einer Radverkehrsplanung bestimmt.

Für die Erstellung des Radverkehrskonzepts wurde ein Auftrag an das IKS – Ingenieurbüro für Stadt- und Mobilitätsplanung UG aus Kassel vergeben. Über die Zwischenergebnisse der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes wurde in verschiedenen Sitzungen berichtet (siehe Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 11.09.2019, 20.08.2020 und 24.09.2020 und Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung am 28.01.2021 und 03.03.2021).

Projektstart war im Frühjahr 2020. Dabei wurden durch das Büro umfangreiche Bestandsaufnahmen durchgeführt und erste Analysen vorgenommen. Hierzu wurde das gesamte Streckennetz mit dem Fahrrad befahren, georeferenziert digitalisiert und die jeweiligen Führungsformen für den Radverkehr ermittelt. Darüber hinaus wurden fahrradbegleitende Infrastrukturen (zum Beispiel Abstellanlagen, E-Ladestationen) erfasst.

Mit den vorliegenden Ergebnissen wurden erste Netzbetrachtungen durchgeführt und mögliche Handlungsfelder sowie Zielvorstellungen formuliert.

Anschließend hat eine Arbeitsgruppe die weitere Arbeit aufgenommen. Hierzu wurden neben Mitarbeitenden des Büros und der Verwaltung auch ein Mitglied der Ortsgruppe des ADFC sowie die örtliche Polizei eingeladen. Seitens der Polizei wurde eine kontinuierliche Teilnahme nicht zugesagt, jedoch eine Unterstützung in Einzelfragen angeboten.

Aufgrund der Corona-Pandemie konnte der Arbeitskreis seine Arbeit jedoch erst im Januar 2021 aufnehmen; die Termine wurden als Online-Konferenzen durchgeführt. Dabei wurden die Bestandsaufnahmen und die mittlerweile erarbeiteten Maßnahmenvorschläge diskutiert.

Das Programm zur Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes hatte ursprünglich eine intensive Bürgerbeteiligung vor Ort vorgesehen. Aufgrund der Corona-bedingten Kontaktbeschränkungen konnte dies nicht durchgeführt werden, sodass zur Beteiligung der Öffentlichkeit im März 2021 ein Online-Workshop durchgeführt wurde. Zu diesem wurde öffentlich eingeladen und verschiedene Interessengruppen direkt angeschrieben; etwa 40 Personen haben das Angebot wahrgenommen.

Es folgte die Erarbeitung des Schlussberichts durch das Ingenieurbüro IKS. Ein erster Entwurf (Stand August 2021) wurde den Fraktionen im August 2021 zur Verfügung gestellt.

Anschließend wurde dieser erste Entwurf in einigen Detailfragen durch das Ingenieurbüro nochmals geringfügig überarbeitet und auch diese Fassung (Stand Oktober 2021) den Fraktionen im November 2021 zur Verfügung gestellt, sodass die Entwurfsfassung im Rahmen einer Klausurtagung ausführlich diskutiert werden konnte.

Das Radverkehrskonzept mit Stand Oktober 2021 (siehe Anlagen 1 und 2 zur Vorlage) stellt nunmehr die Grundlage der Schlussfassung dar. Dem Rat wird empfohlen, dieses als künftige Handlungsempfehlung zu beschließen.

Eine erste Priorisierung über die dann anstehenden Aufgaben wurde durch den Gutachter in Kapitel 10 ab Seite 117 vorgenommen. Im Weiteren sollen zeitnah Vorschläge zur Verwendung der im Haushalt 2022 zur Verfügung stehenden Mittel erarbeitet werden. Für die Folgejahre können dann in den zuständigen Fachausschüssen die weiteren Maßnahmen im Rahmen der Haushaltsplanung beraten und entsprechende Mittel eingestellt werden.

Anlage(n):

- 1 Radverkehrskonzept – Textteil
- 2 Radverkehrskonzept – Kartenteil

Radverkehrskonzept



Fachdienst Stadtplanung
und Wirtschaftsförderung

Stand: Oktober 2021

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 Radinfrastruktur)	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.

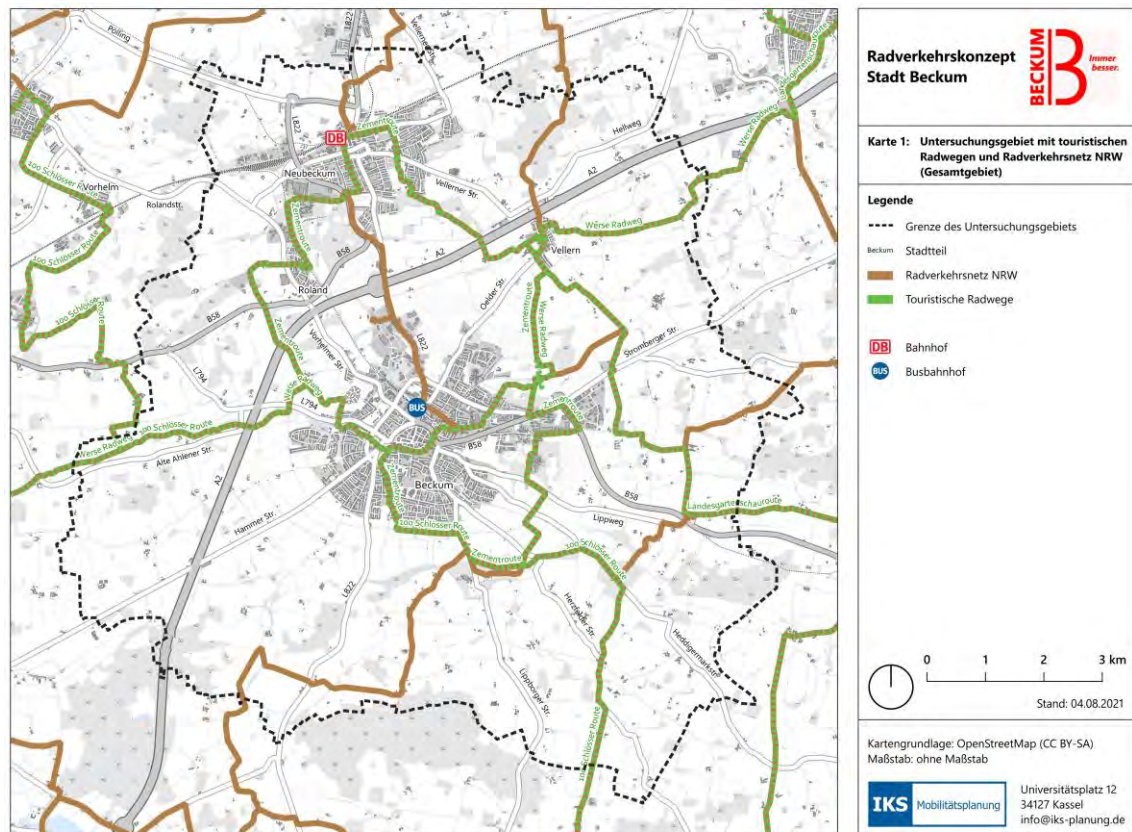
- Radverkehrsnetz NRW⁵
- WerseRadweg
- Zementroute
- 100 Schlösser Route

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: Dorffinnenentwicklungskonzept für den Stadtteil Roland¹¹
- 2018: Dorffinnenentwicklungskonzept 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; Dorffinnenentwicklungskonzept (DIEK) für den Stadtteil Roland. Bad Berleburg/Münster 2018

¹² Vera Lauber raumplanung und planinvent - Büro für räumliche Planung; Dorffinnenentwicklungskonzept (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

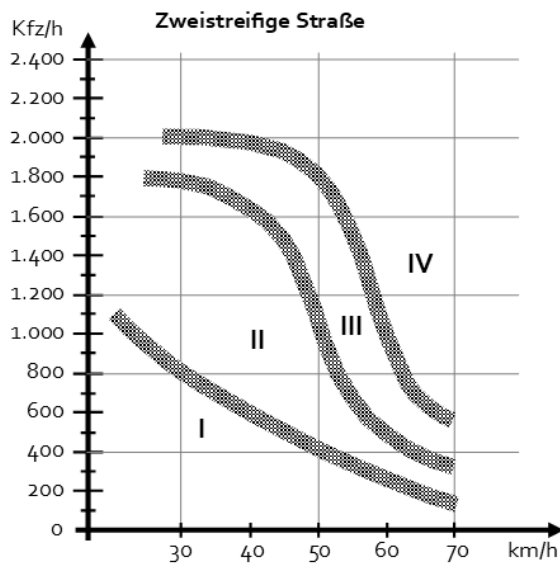
²⁰ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I Seite 3047) geändert worden ist

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

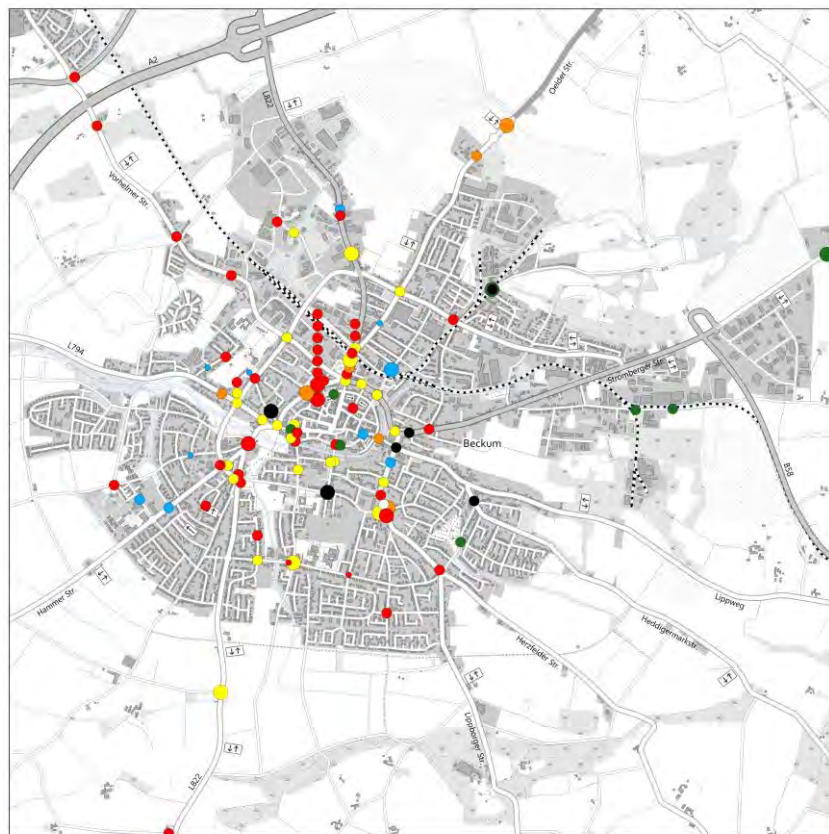
³⁸ Die Daten wurden durch die Polizei Beckum bereitgestellt

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.

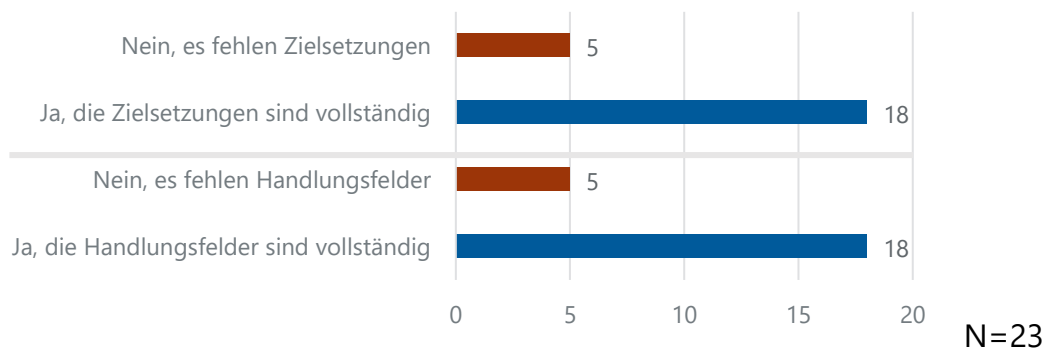


Abbildung 6 - Sind die Zielsetzungen vollständig benannt? Sind die Problemstellen vollständig benannt?

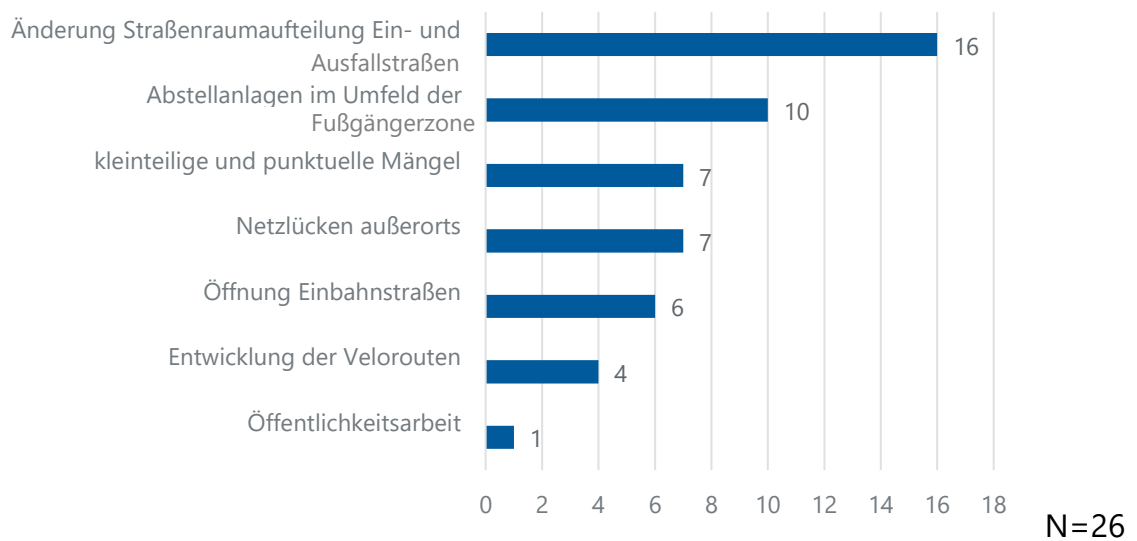


Abbildung 7 - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 wichtigsten Handlungsfelder (2 Antwortmöglichkeiten pro Person)

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

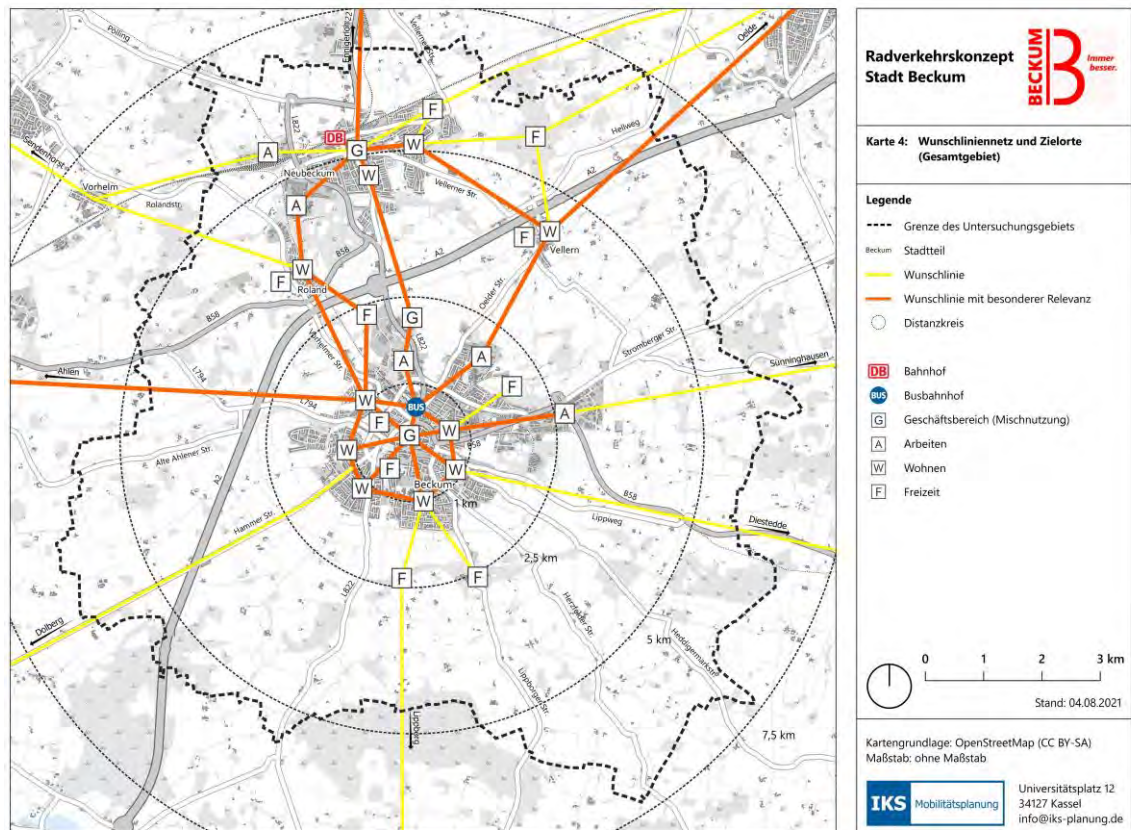
Zur Ableitung eines vorangestellten Wunschliniennetzes wurden die entscheidenden Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr miteinander vernetzt. Das Wunschliniennetz wurde unabhängig bestehender Wege entwickelt.

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.



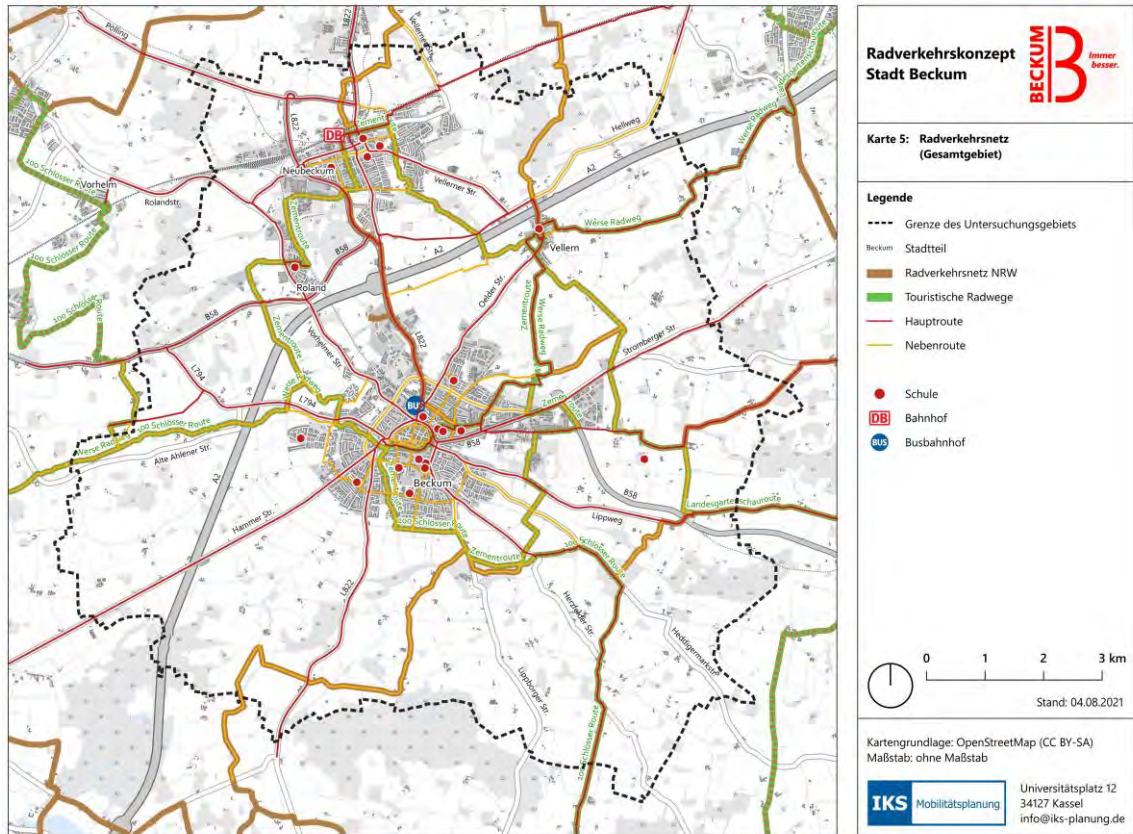
Karte 4 - Wunschliniennetz und Zielorte (Gesamtgebiet)

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.

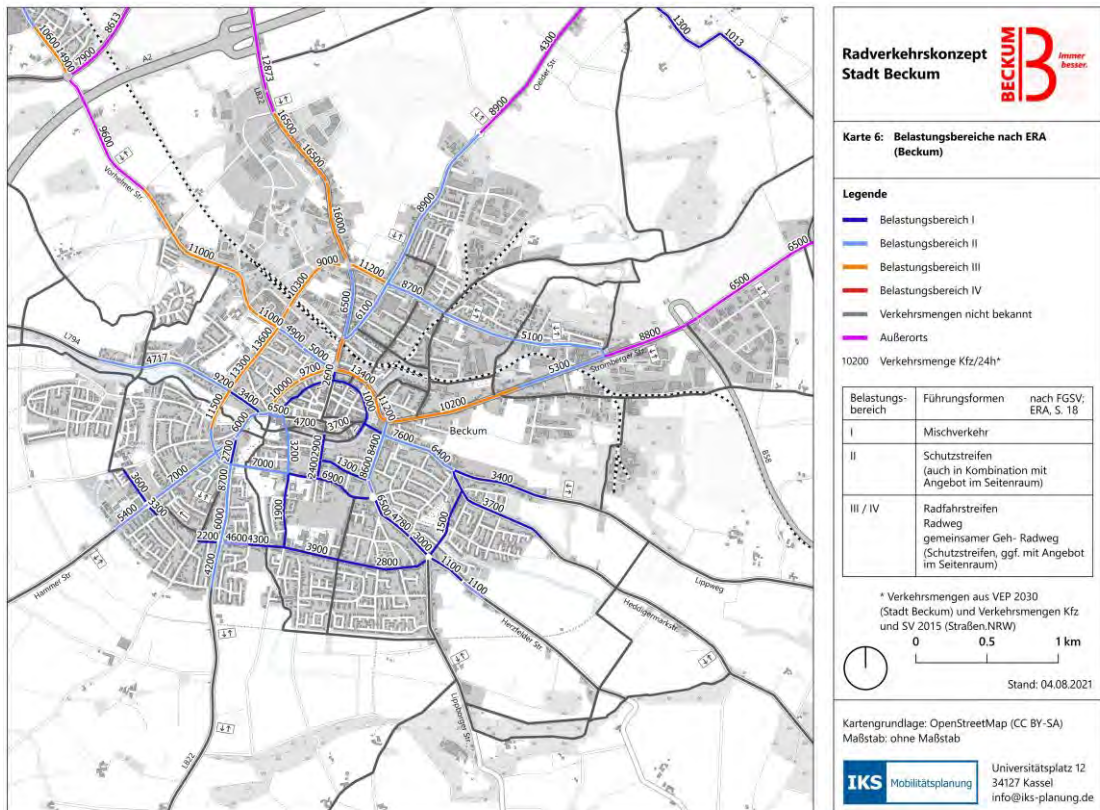
Ein Großteil der Abschnitte im Radverkehrsnetz sind dem Belastungsbereich I oder II zuzuordnen. In diesen Abschnitten ist entsprechend der Regelwerke, sofern nicht besondere Belange von schutzbedürftigen Radfahrenden dazukommen, die Führung im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen empfohlen.

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.

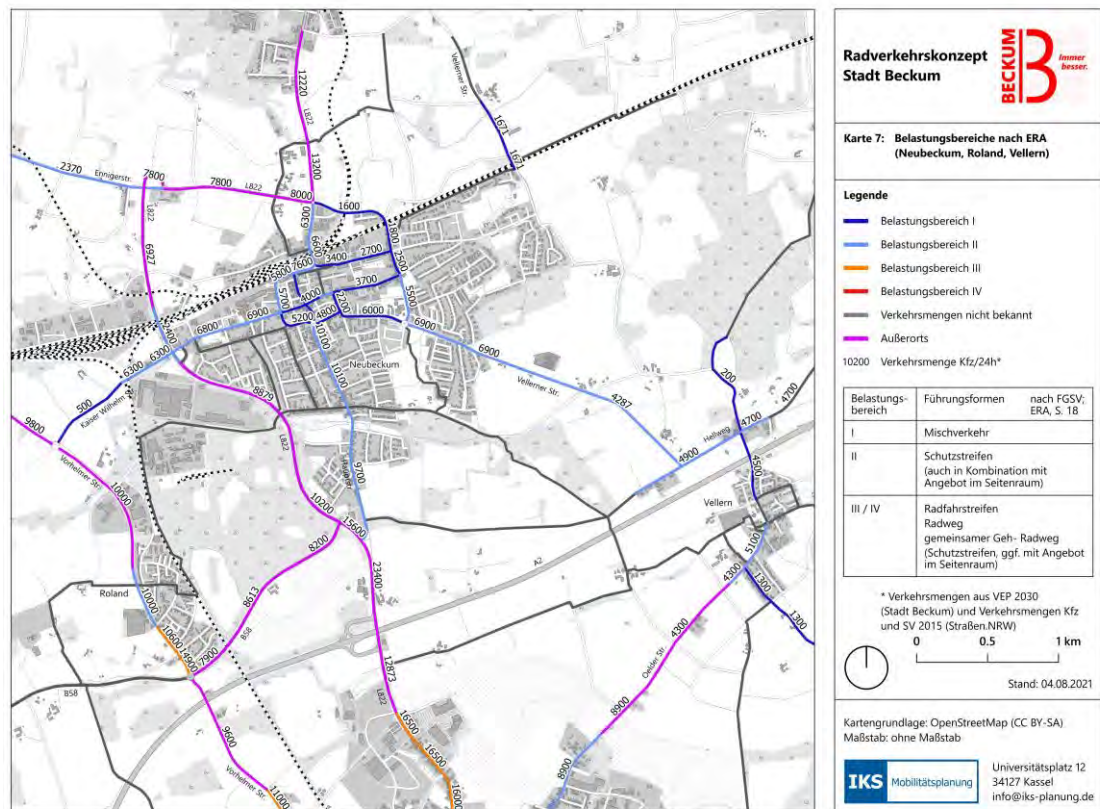
Der Belastungsbereich IV wird innerorts nicht erreicht.

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).

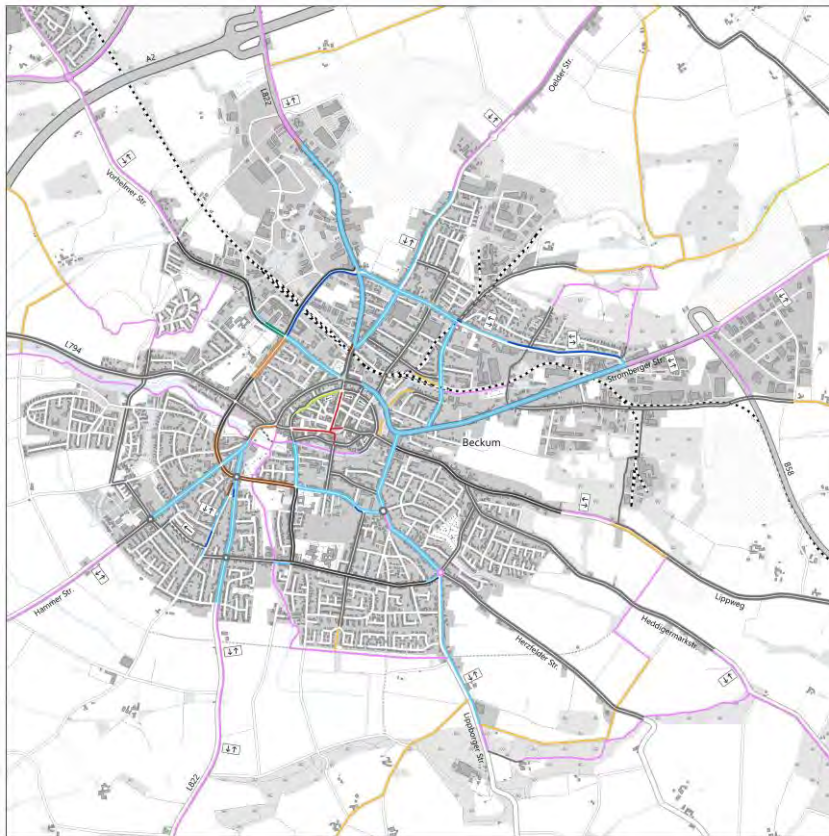


Abbildung 10 - Schutzstreifen auf der Hauptstraße, Neubeckum und Freigabe der Fußgängerzone in Beckum

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 WerserRadweg westlich von Beckum



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

Karte 8: Führungsformen (Beckum)

Legende

Führung auf Fahrbahnniveau

- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

Führung im Seitenraum

- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg (Radfahrer frei) (Z 242 + ZZ 1022-10 StVO)

Sonstige

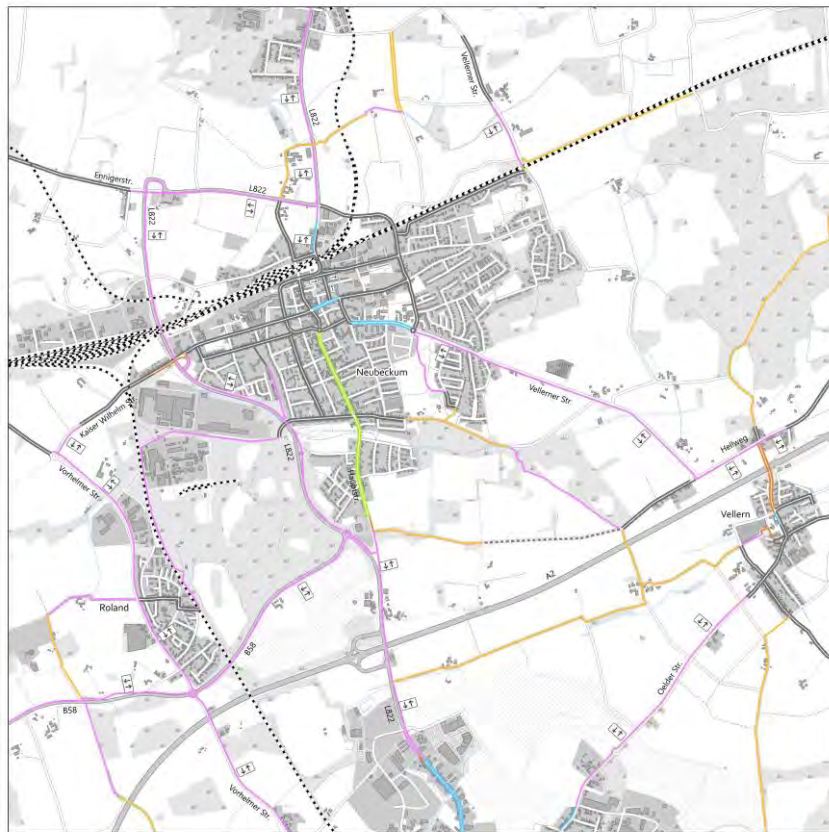
- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- Netzücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsradweg

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 8 - Führungsformen (Beckum)



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

Karte 9: Führungsformen (Neubeckum, Roland, Vellern)

Legende

Führung auf Fahrbahnniveau

- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

Führung im Seitenraum

- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg (Radfahrer frei) (Z 242 + ZZ 1022-10 StVO)

Sonstige

- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- Netzücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsradweg

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 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).

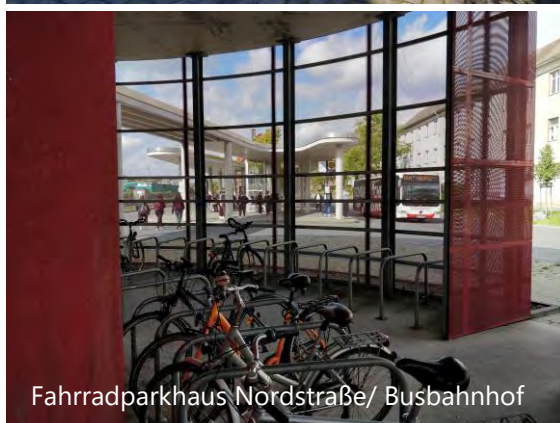
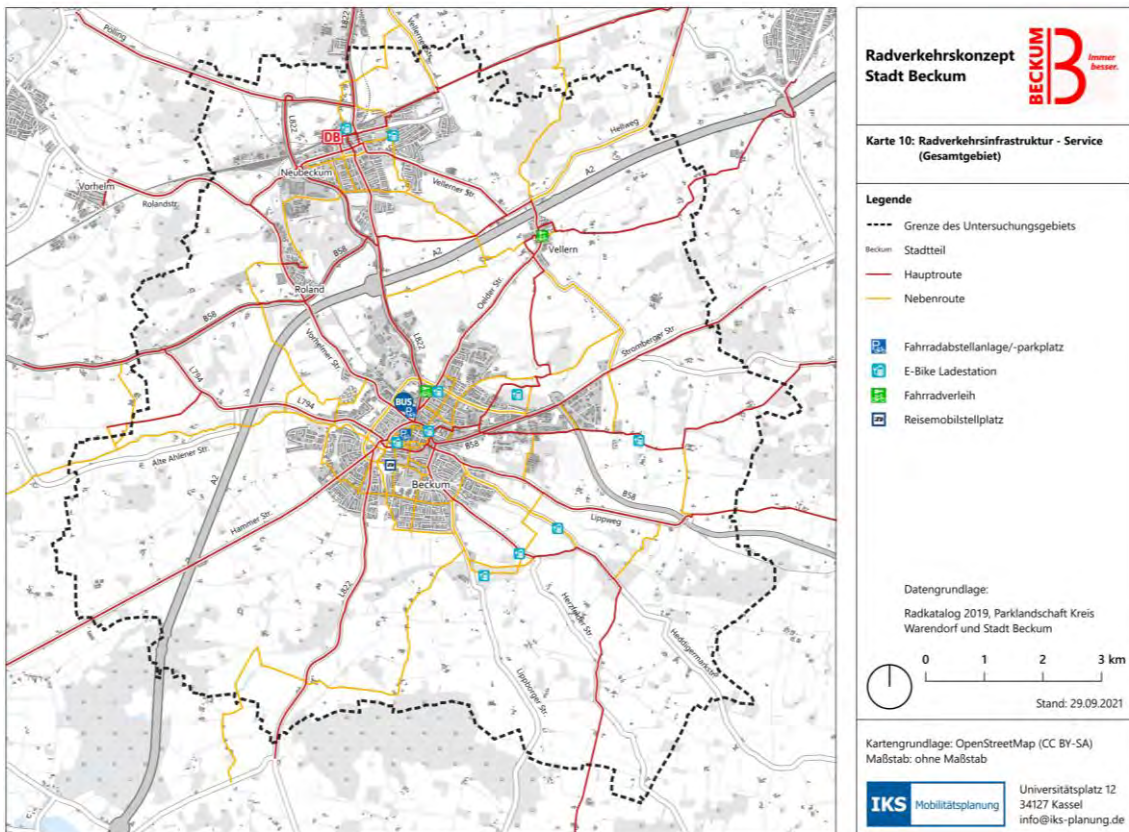


Abbildung 12 – Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

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.

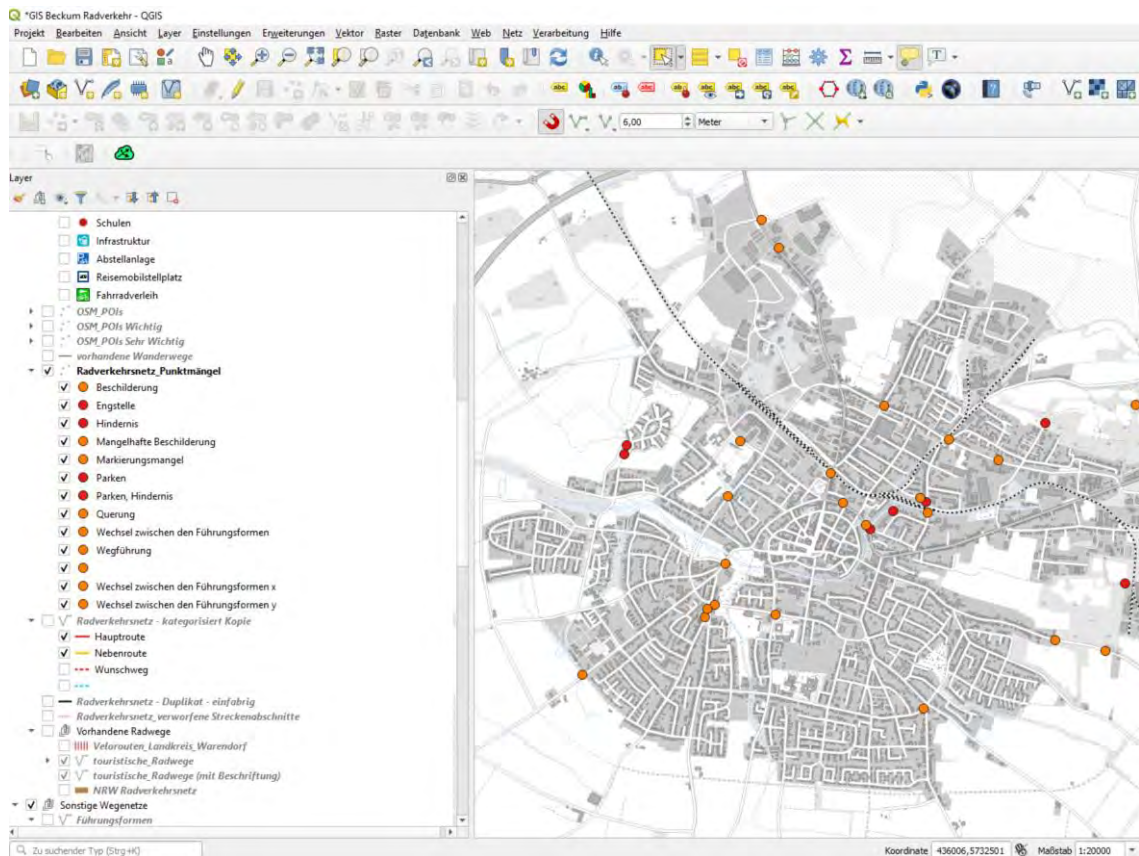


Abbildung 13 - GIS Daten auf Grundlage der Bestandserhebung (Beispielhafte Abfrage und Ausschnitt: punktuelle Mängel in Beckum)

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 Haupttrouten 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:

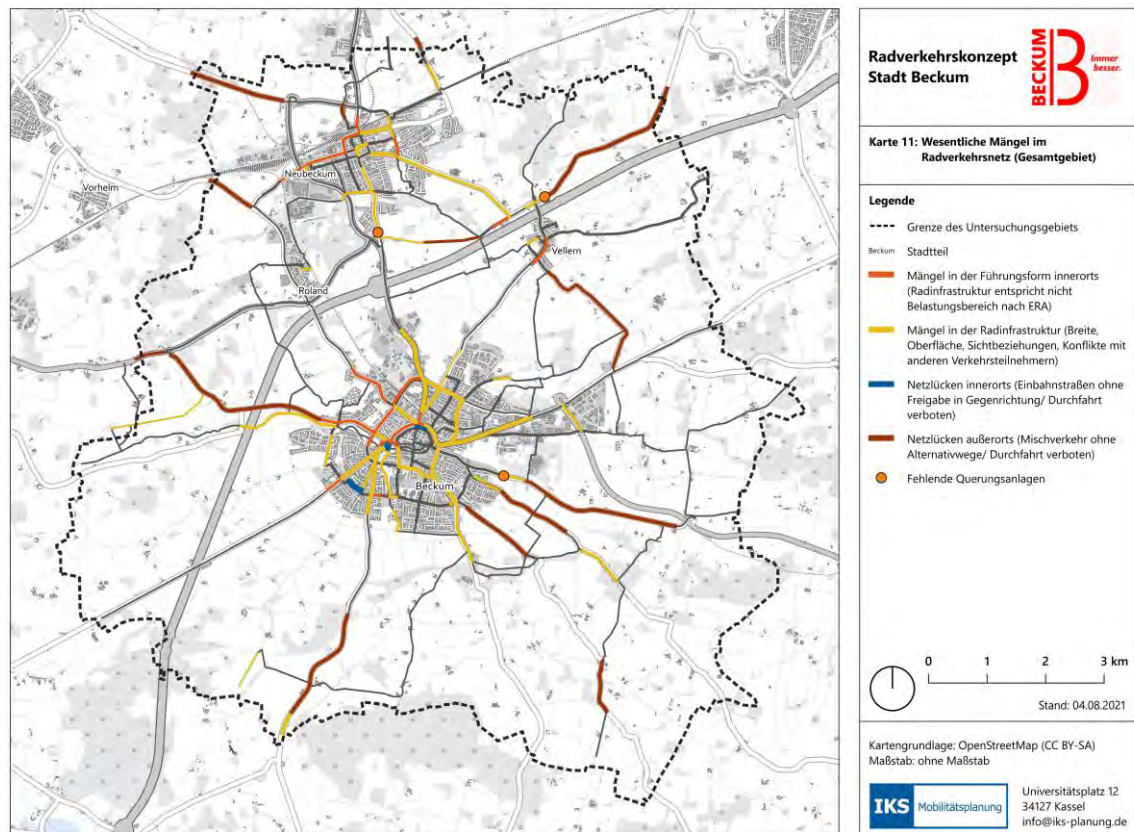
- Entlang den innerörtlichen Abschnitten Richtung Neubeckum, Ahlen und Oelde werden Radfahrende auf zu schmalen Radwegen im Seitenraum geführt.
- Entlang der Verbindung Richtung Ahlen und Diestedde (Wadersloh) befinden sich Außerortsbereiche ohne separate Infrastruktur für Radfahrende.
- Insgesamt besteht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

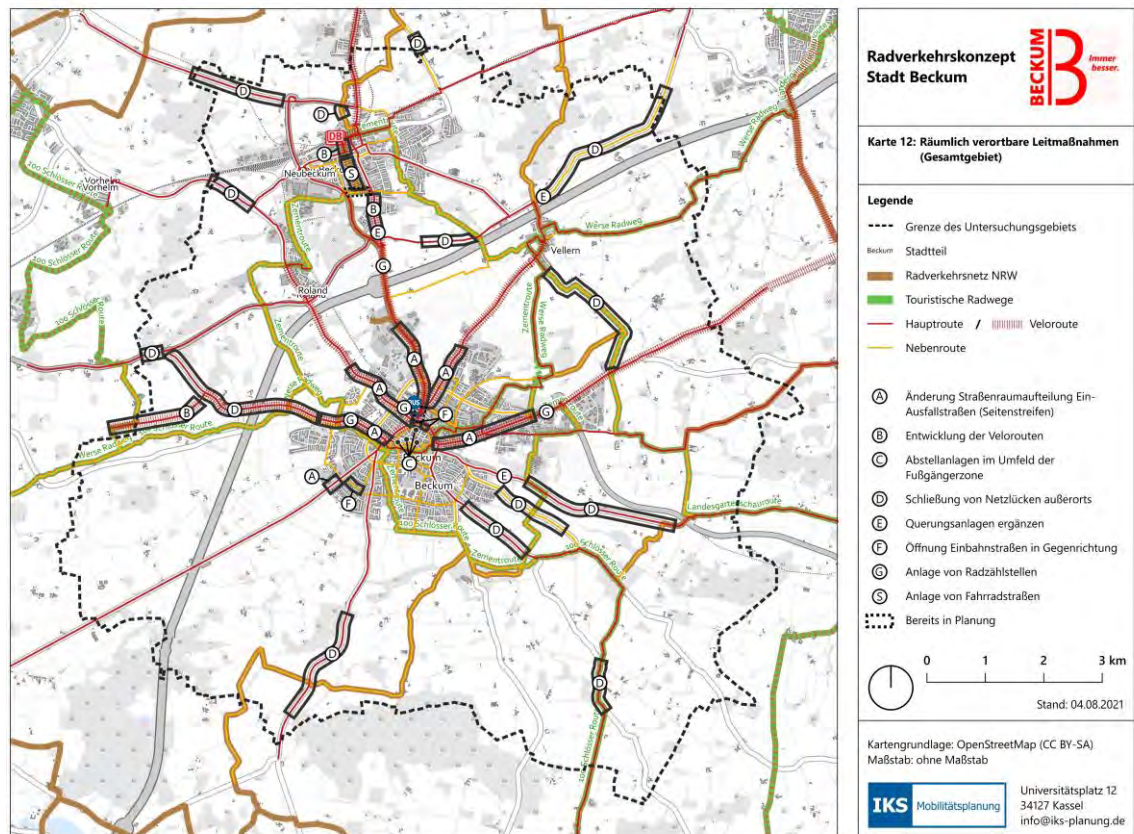
Sofern große Preisspannen in der Kostenschätzung auftreten, hängt das ebenfalls mit der baulichen Ausführung zusammen. Beispielsweise können Radfahrstreifen markiert werden (Niedrigwert) oder der Straßenraum, inklusive Baumpflanzungen, begleitend baulich angepasst werden (Höchstwert). Die Kostenschätzungen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

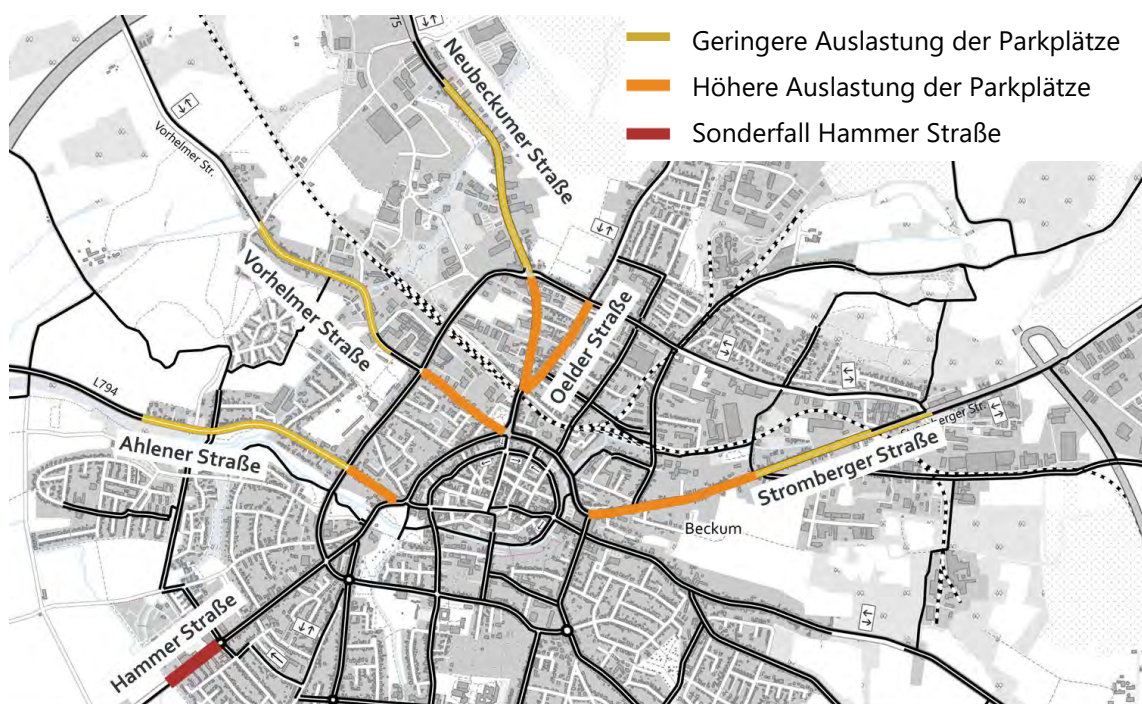


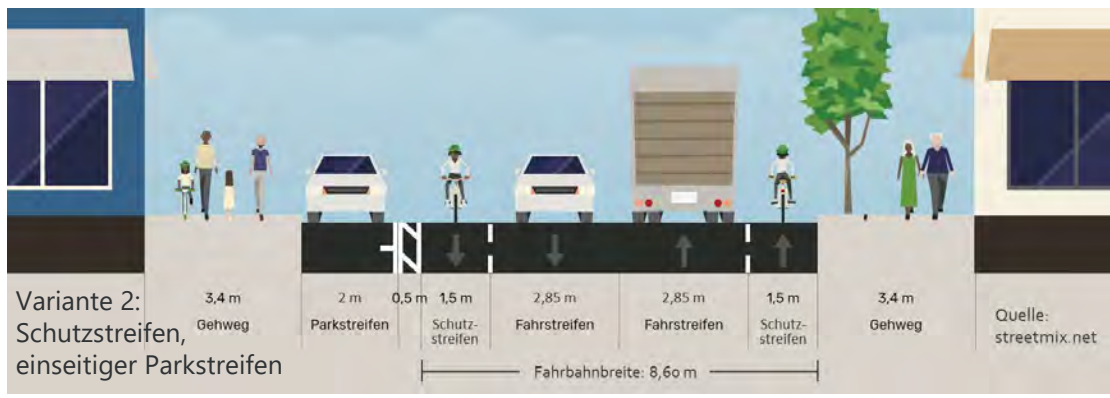
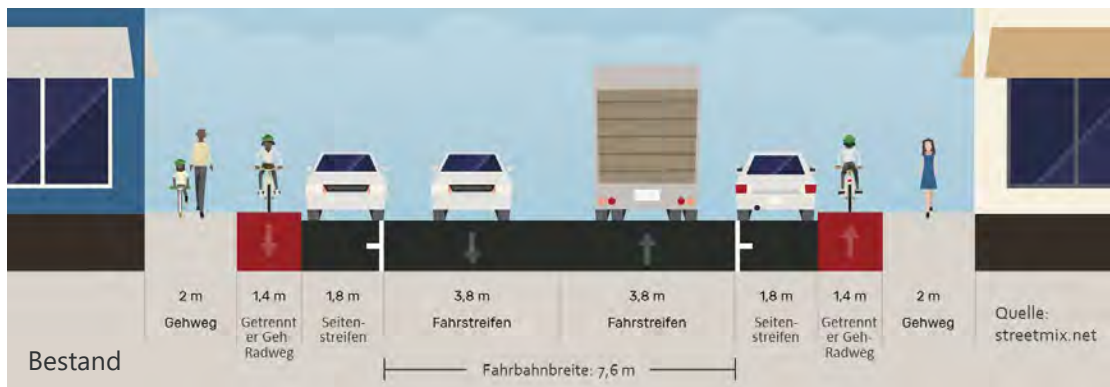
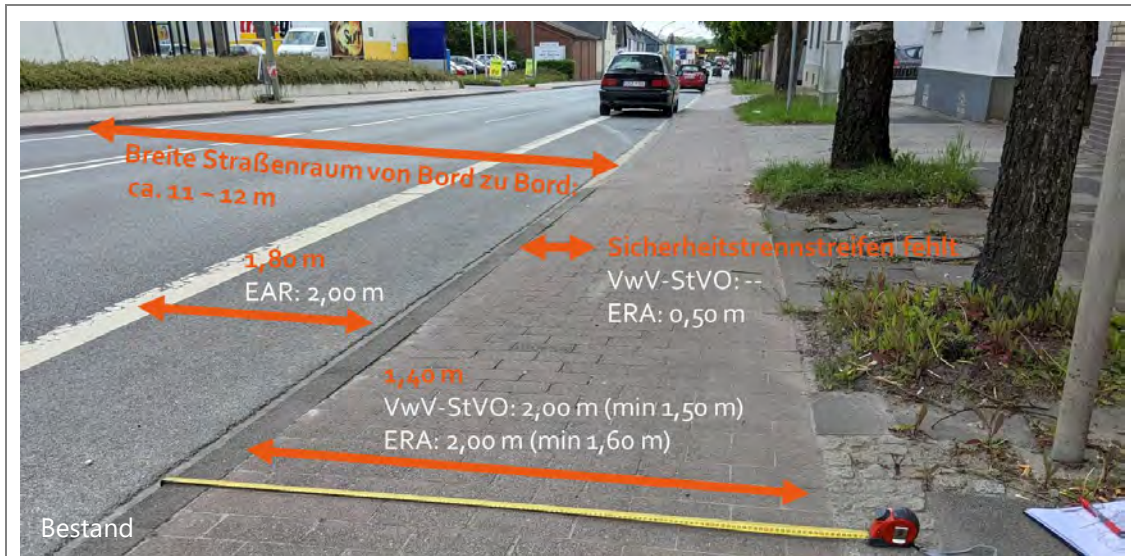
Abbildung 23: Ein- und Ausfallstraßen in Beckum (mit Seitenstreifen)

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

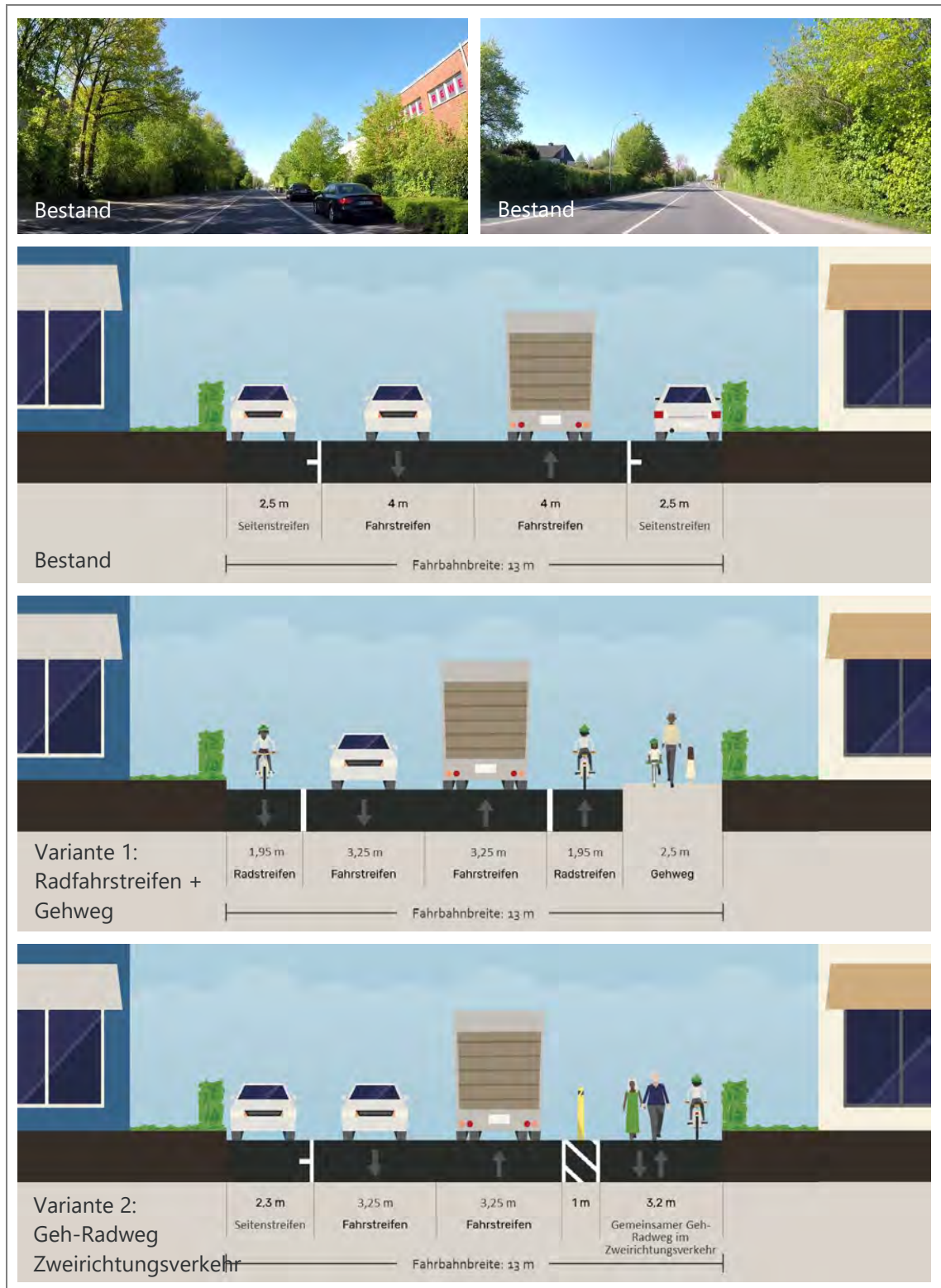
Es wird empfohlen, die beiden Varianten zu kombinieren, um den bestmöglichen Kompromiss zwischen Radinfrastruktur mit hoher Qualität und Umsetzbarkeit (Erhalt von Parkplätzen) zu erreichen.

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)			
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 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.

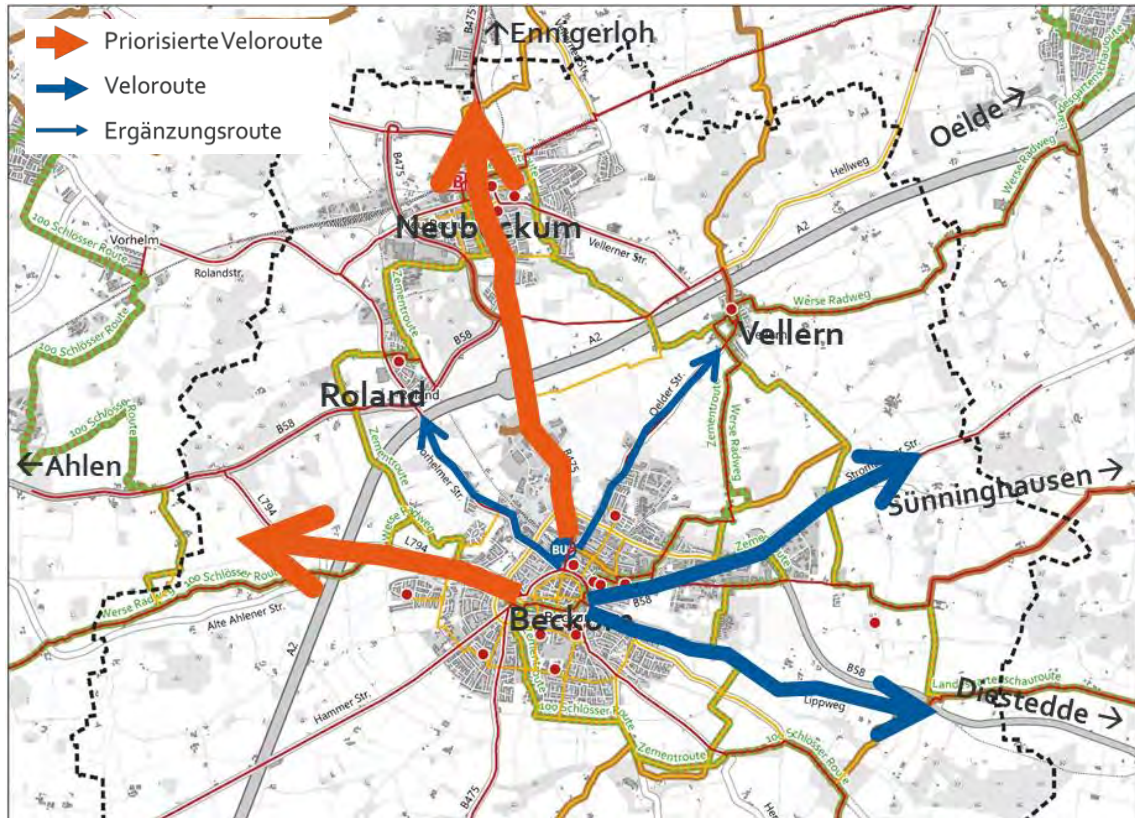


Abbildung 24: Velorouten im Untersuchungsgebiet

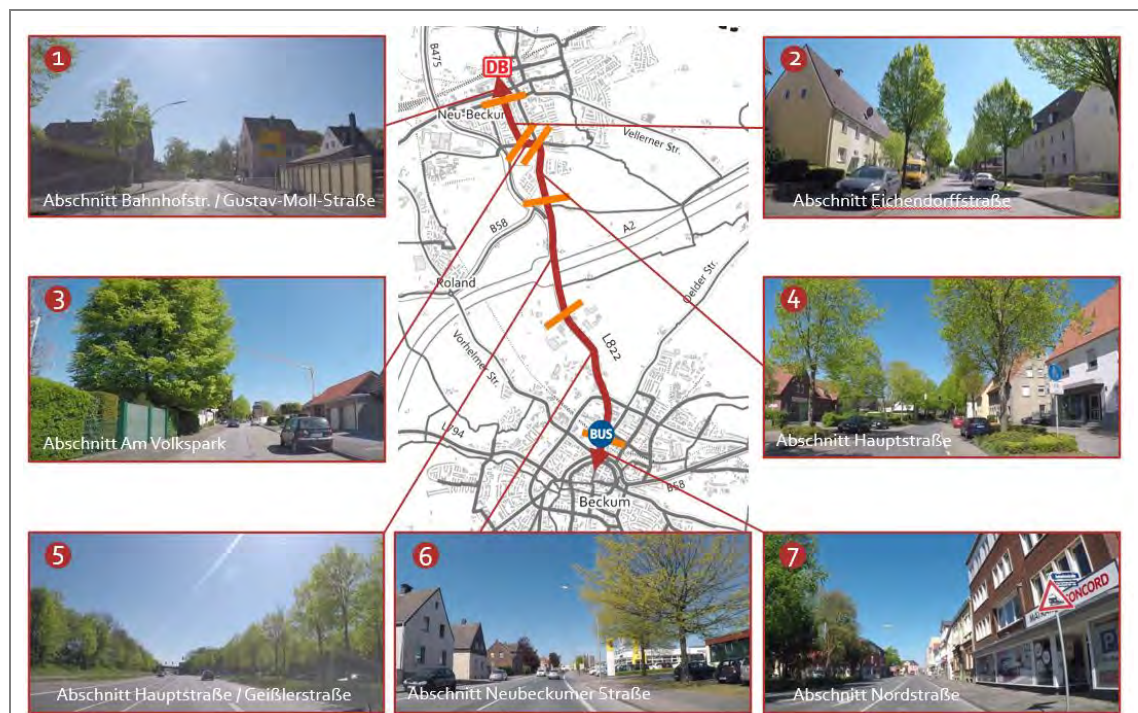
Auf den Velorouten sollen besondere Standards und Qualitäten für Radfahrende umgesetzt werden, um das vorhandene Verlagerungspotenzial von Pendelverkehren mit dem Pkw auf das Fahrrad möglichst gut zu erreichen.

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).

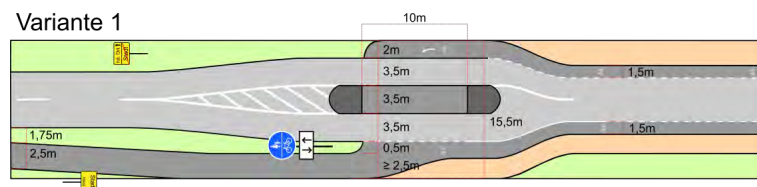
4. Abschnitt Hauptstraße



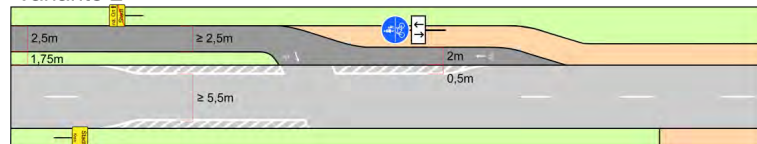
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
- Rotmarkierung der Einmündungsbereiche zur besseren Erkennbarkeit der Radinfrastruktur.
- Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße.

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

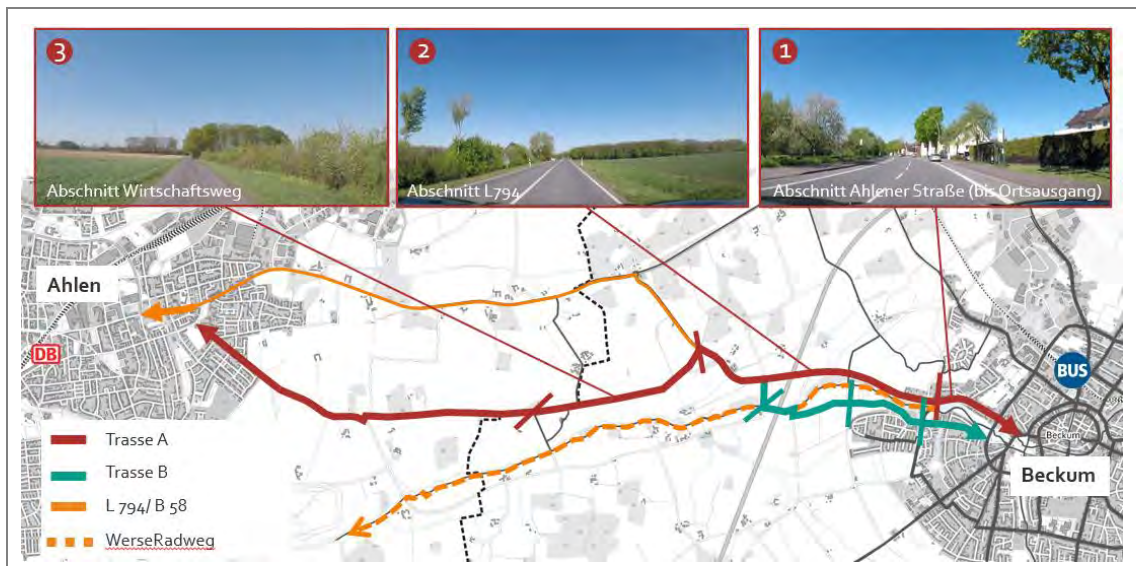


Umsetzungsempfehlungen

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 Fahrradbügel 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).

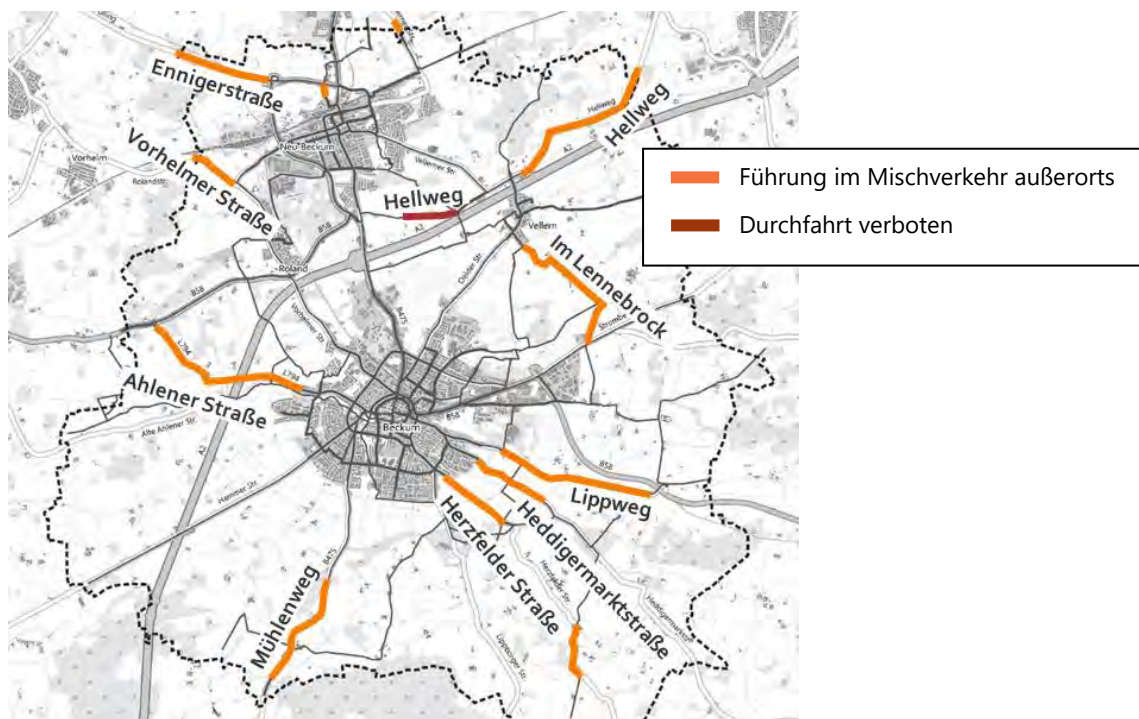
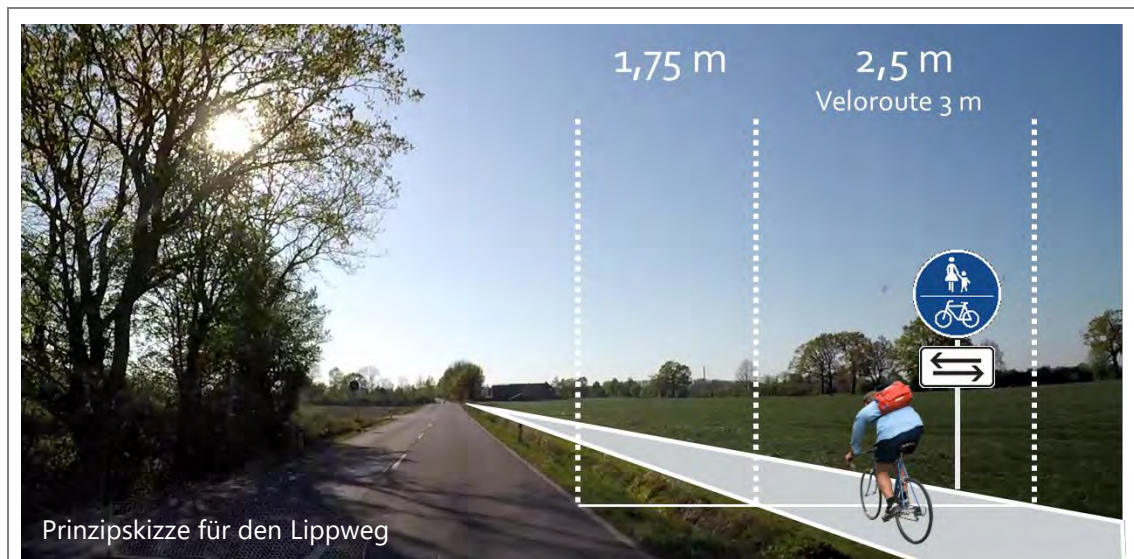


Abbildung 26: Handlungsbedarf außerorts

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.

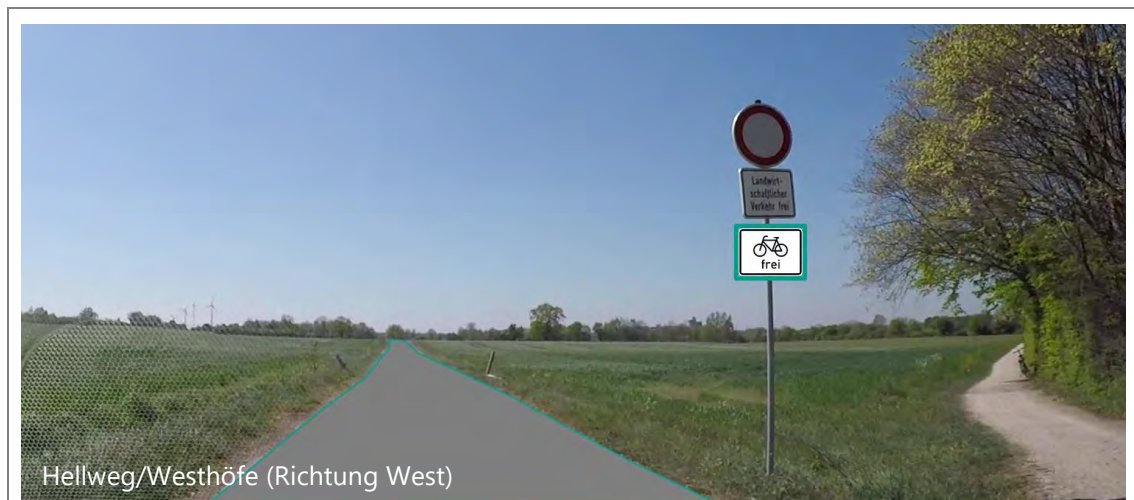
Es wird daher empfohlen, zunächst Abschnitte innerhalb der Hauptrouten anzugehen, da dort der höchste Nutzen für Radfahrende erwartet wird. Sofern sich eine Verbindung zum aktuellen Zeitpunkt als nicht umsetzbar herausstellt, sollte zunächst Abschnitte mit guten Aussichten angegangen werden. Es wird 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).

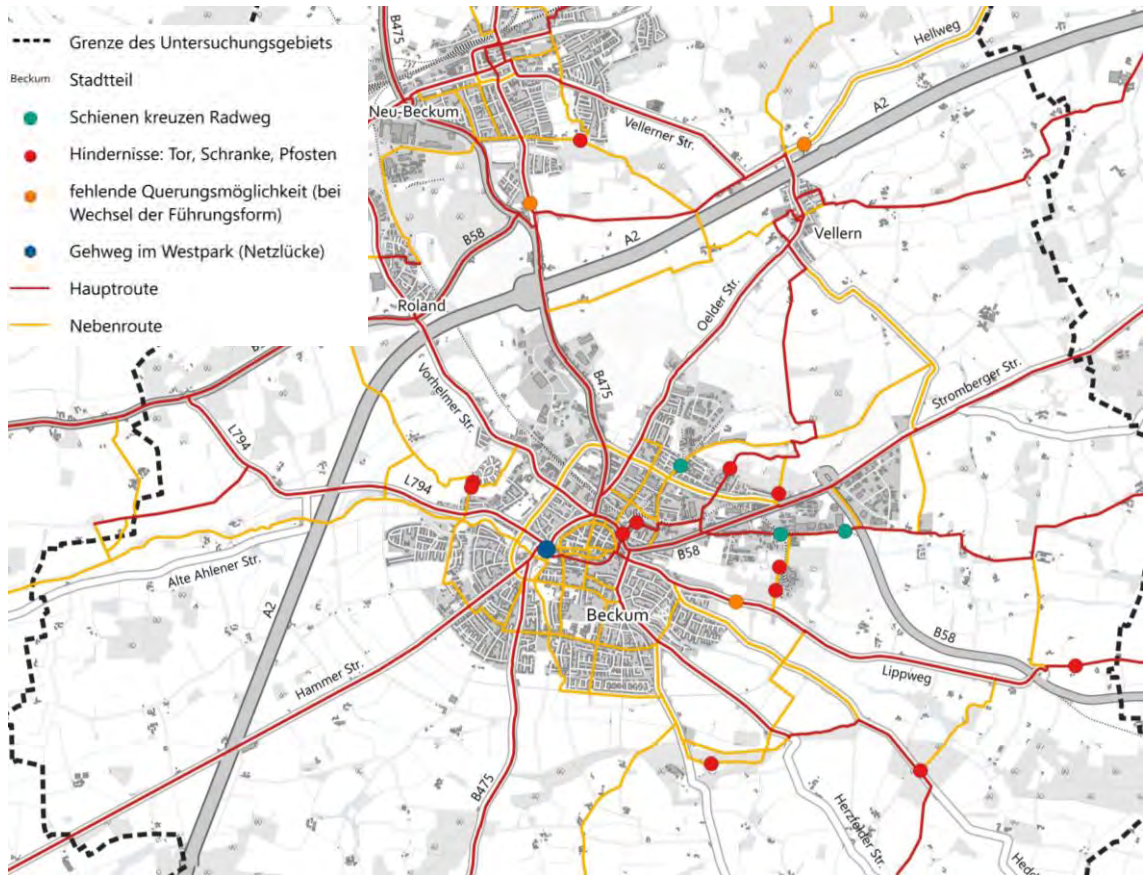
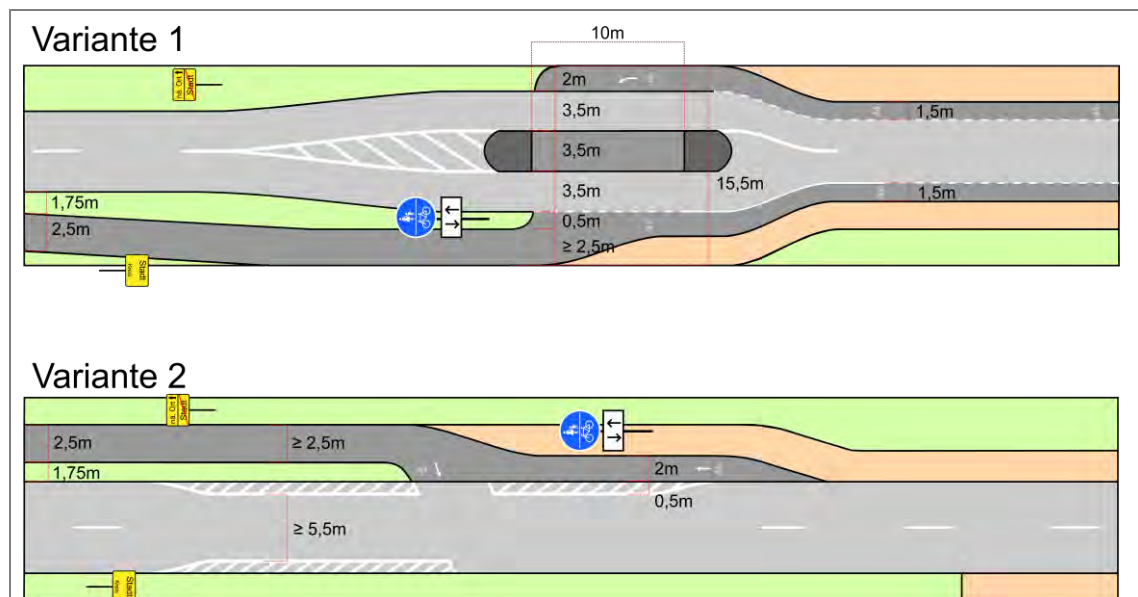


Abbildung 27: Punktueller Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz

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>Fahrbahn</p> <p>3m</p> <p>selbständiger Geh- und Radweg</p> <p>1,5m</p> <p>1,15m</p> <p>2 m</p>
 <p>Bestandssituation Lindenkamp und Umsetzungsempfehlung „Poller“</p>	 <p>Fahrbahn</p> <p>3m</p> <p>selbständiger Geh- und Radweg</p> <p>2 m</p> <p>2,25 m</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



Anton-Schulte-Straße (Kreuzung Umlandstraße) - empfohlene Freigabe für Radfahrende in Gegenrichtung



Anton-Schulte-Straße (Kreuzung Alter Hammweg)

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

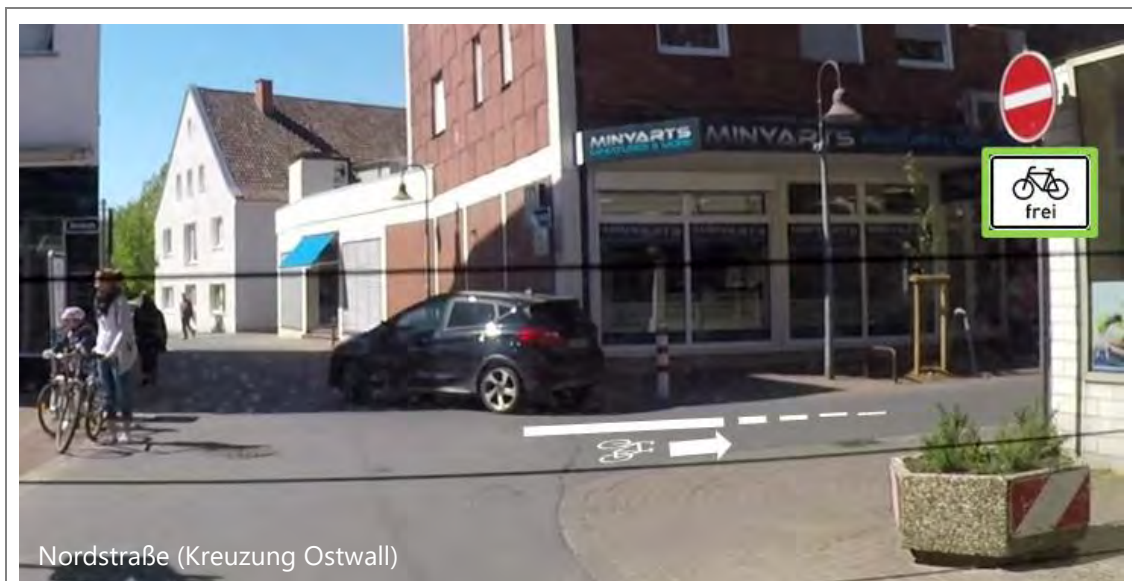
- Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden
- Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr

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	

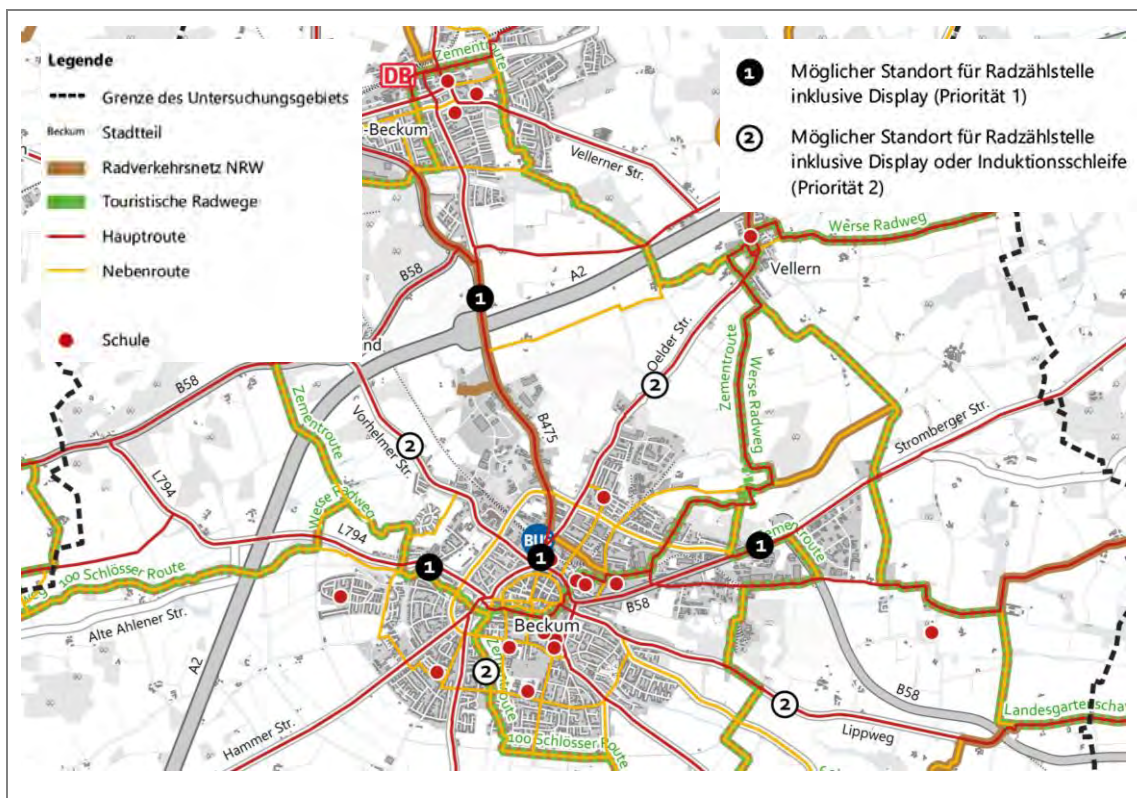
8.7 Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder

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)

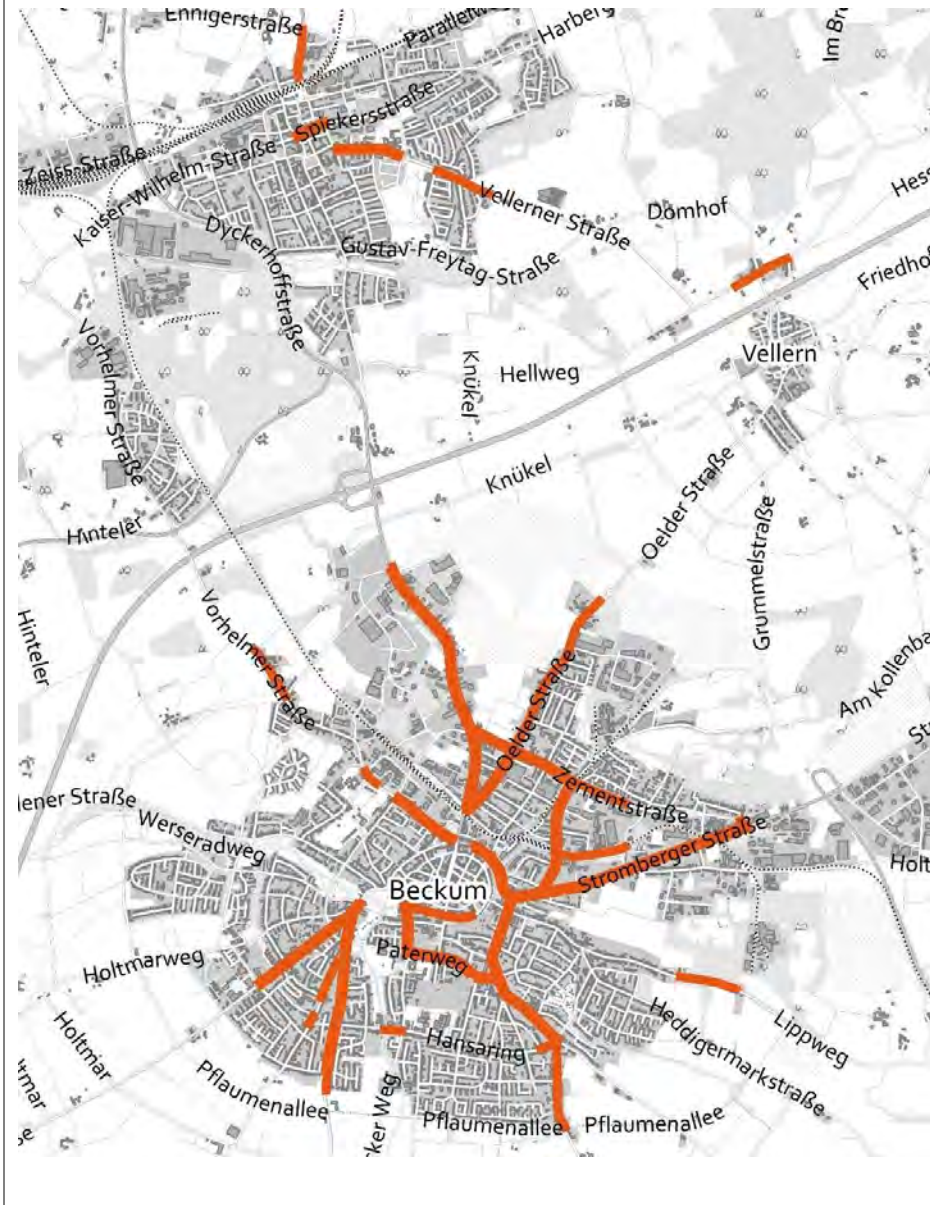
Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle Interessierten im Internet abrufbar sein. Je nach Bedarf sollte das Netz an Zählstellen perspektivisch ausgebaut werden.

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)

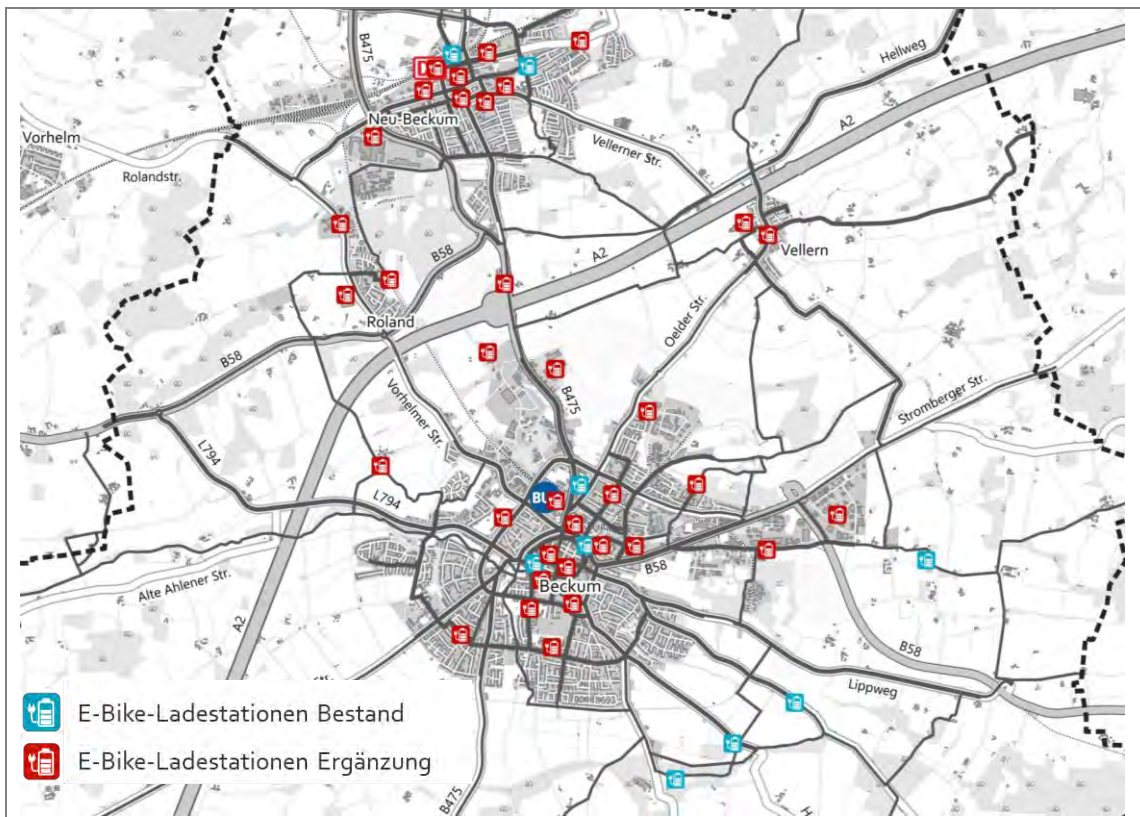
Sofern innerorts eine Benutzungspflicht auf weiteren gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen außerhalb des Radverkehrsnetzes besteht, sollten diese ebenfalls auf Aufhebung geprüft werden.

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

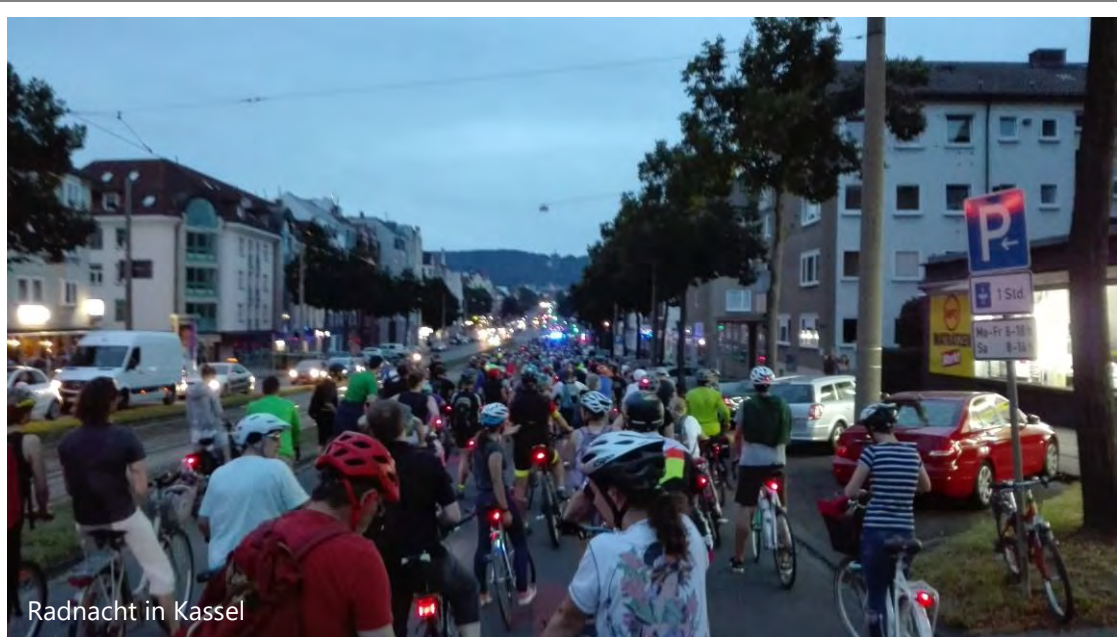
Maßnahmenempfehlung

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 Fahrradhauptströme 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

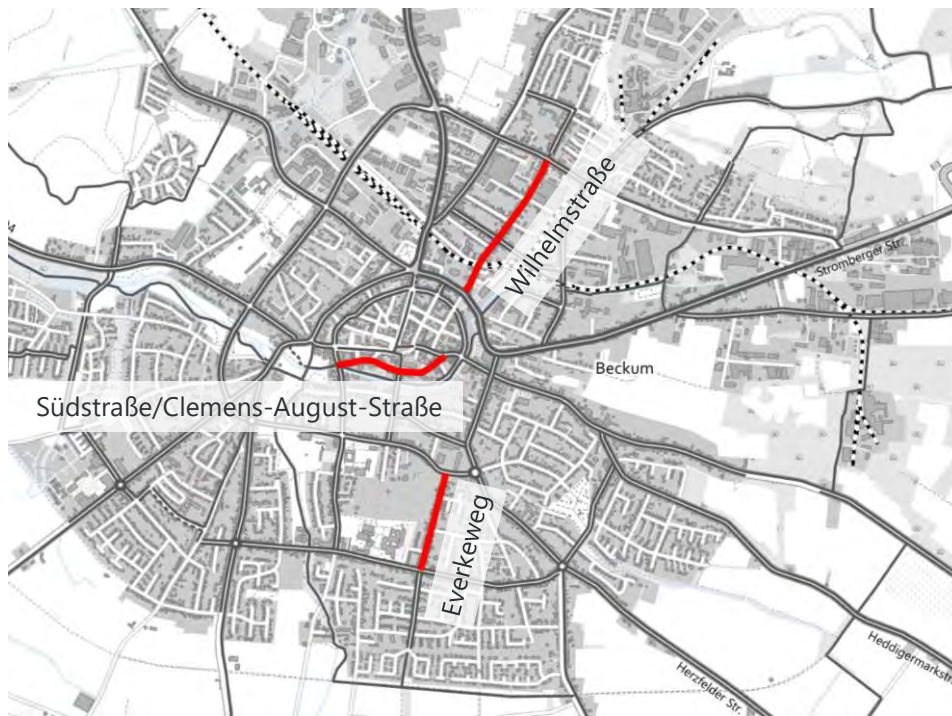


Abbildung 29: Potenzielle Fahrradstraßen

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 Fahrradinfrastruktur 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; Förder Richtlinien 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 WerseRadweg 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

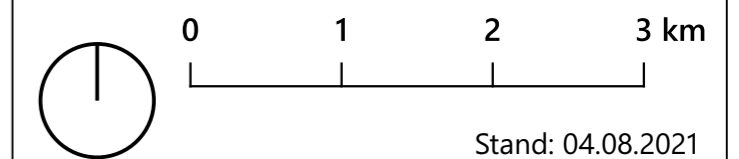
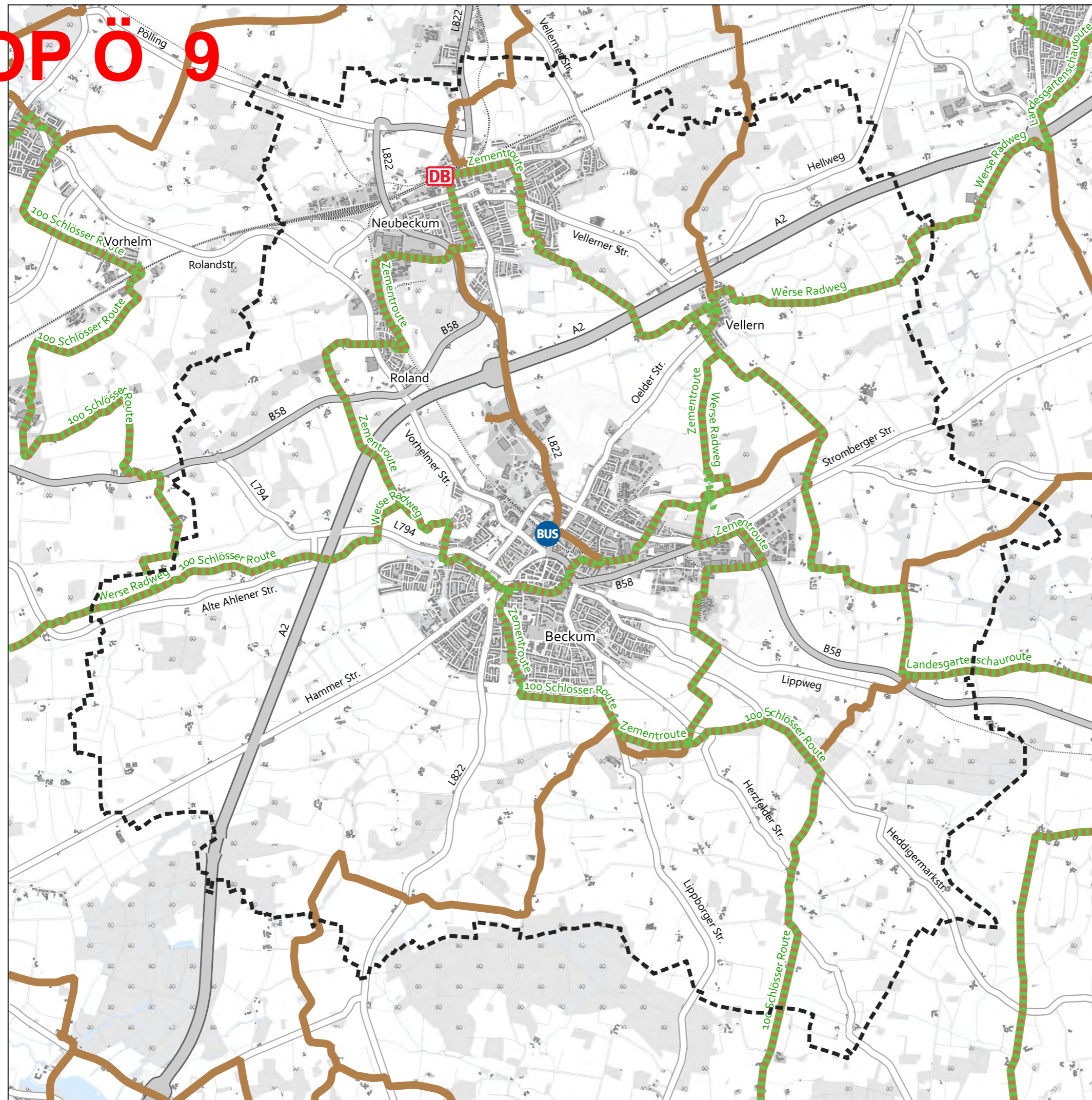
14 Tabellenverzeichnis

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

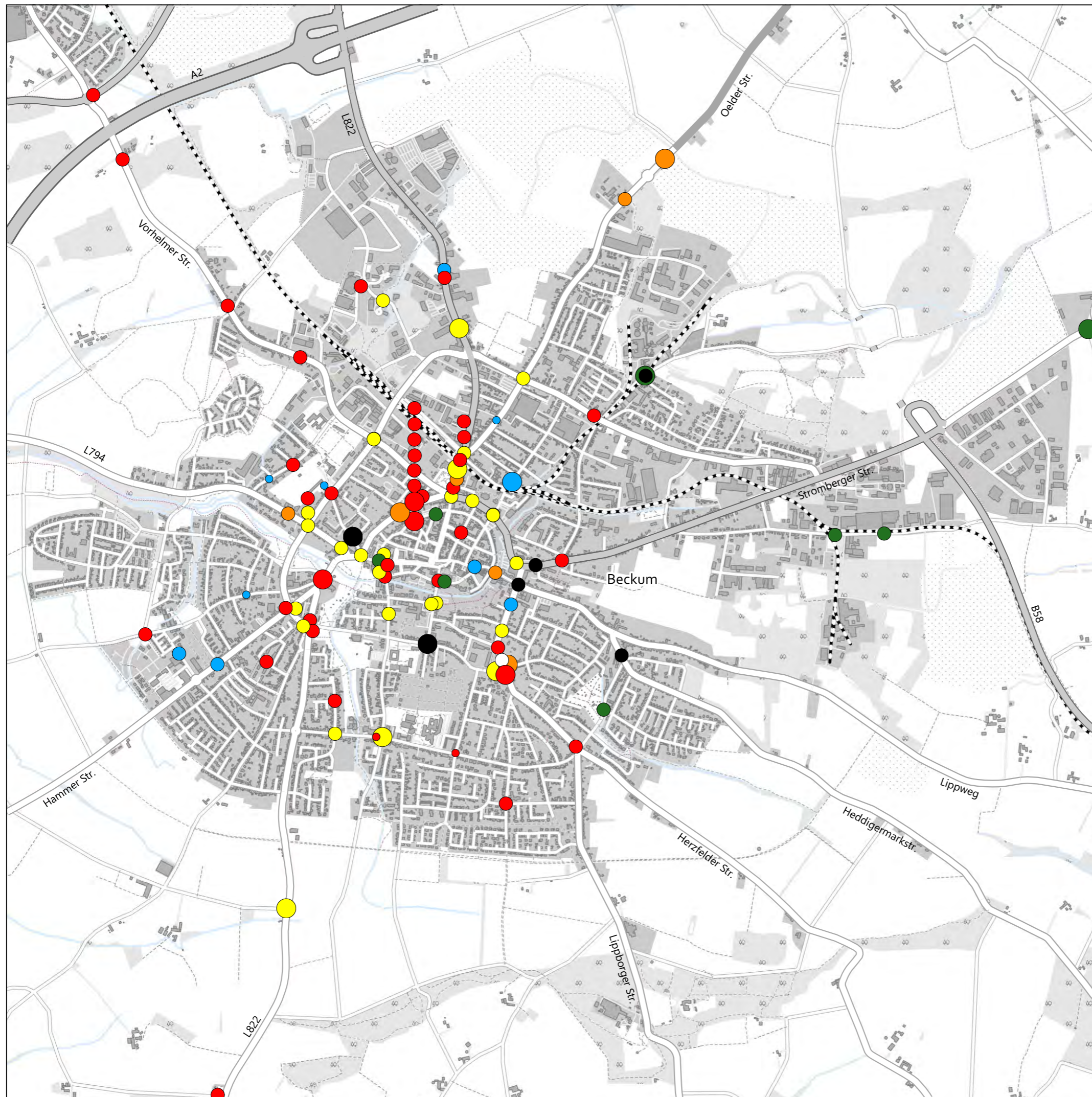
Karte 1: Untersuchungsgebiet mit touristischen Radwegen und Radverkehrsnetz NRW (Gesamtgebiet)

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Bahnhof
- Busbahnhof



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



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



Karte 2: Unfallkarte (Beckum)

Legende

Unfallkategorie (Schwere)

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

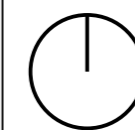
Unfalltyp (Art)

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

Einbahnstraße

Zweirichtungsradweg

Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019



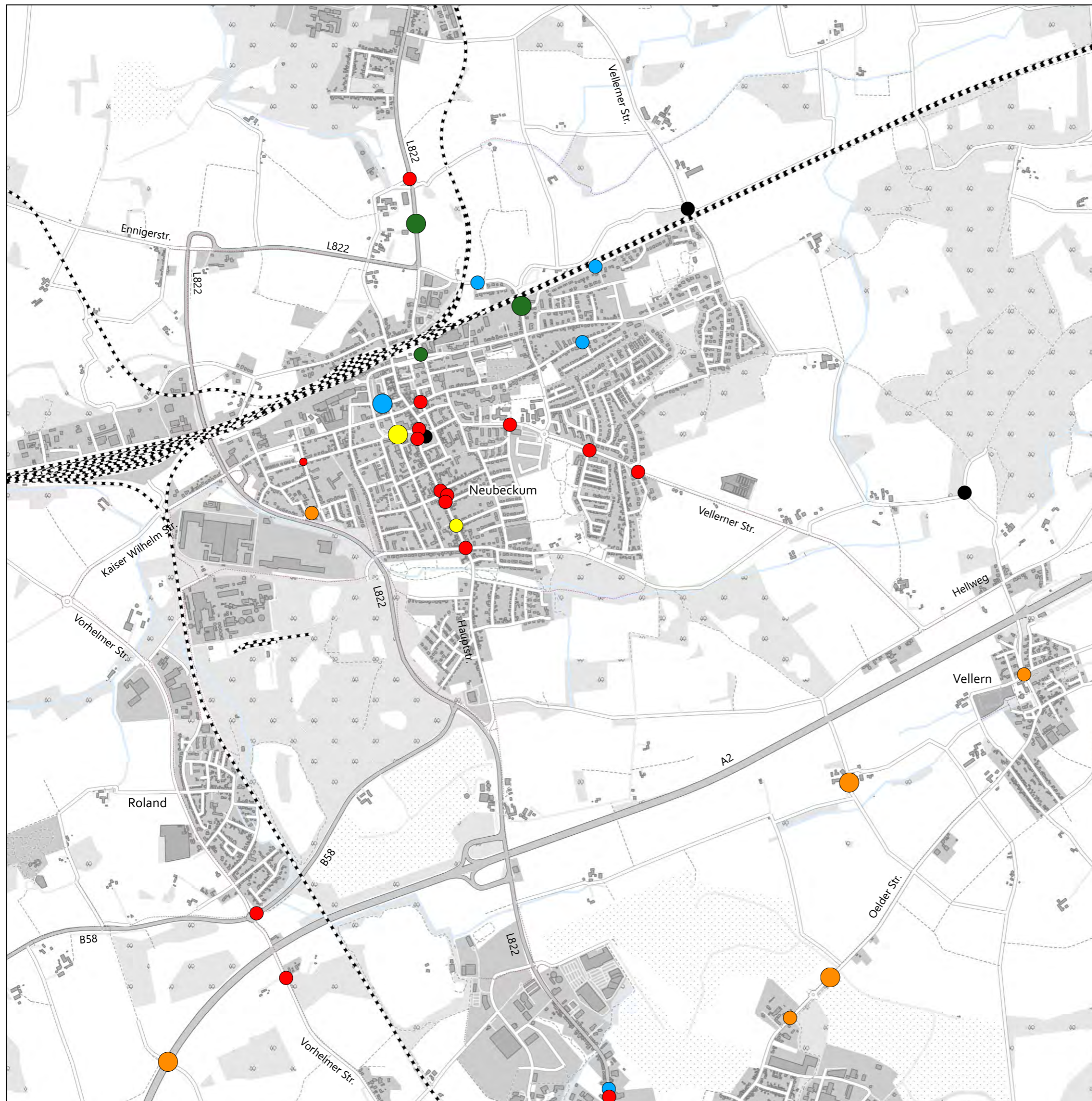
0 0.5 1 km

Stand: 04.08.2021

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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 3: Unfallkarte
(Neubeckum, Roland, Vellern)**

Legende

Unfallkategorie (Schwere)

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

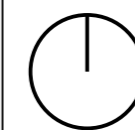
Unfalltyp (Art)

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

Einbahnstraße

Zweirichtungsradweg

Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019



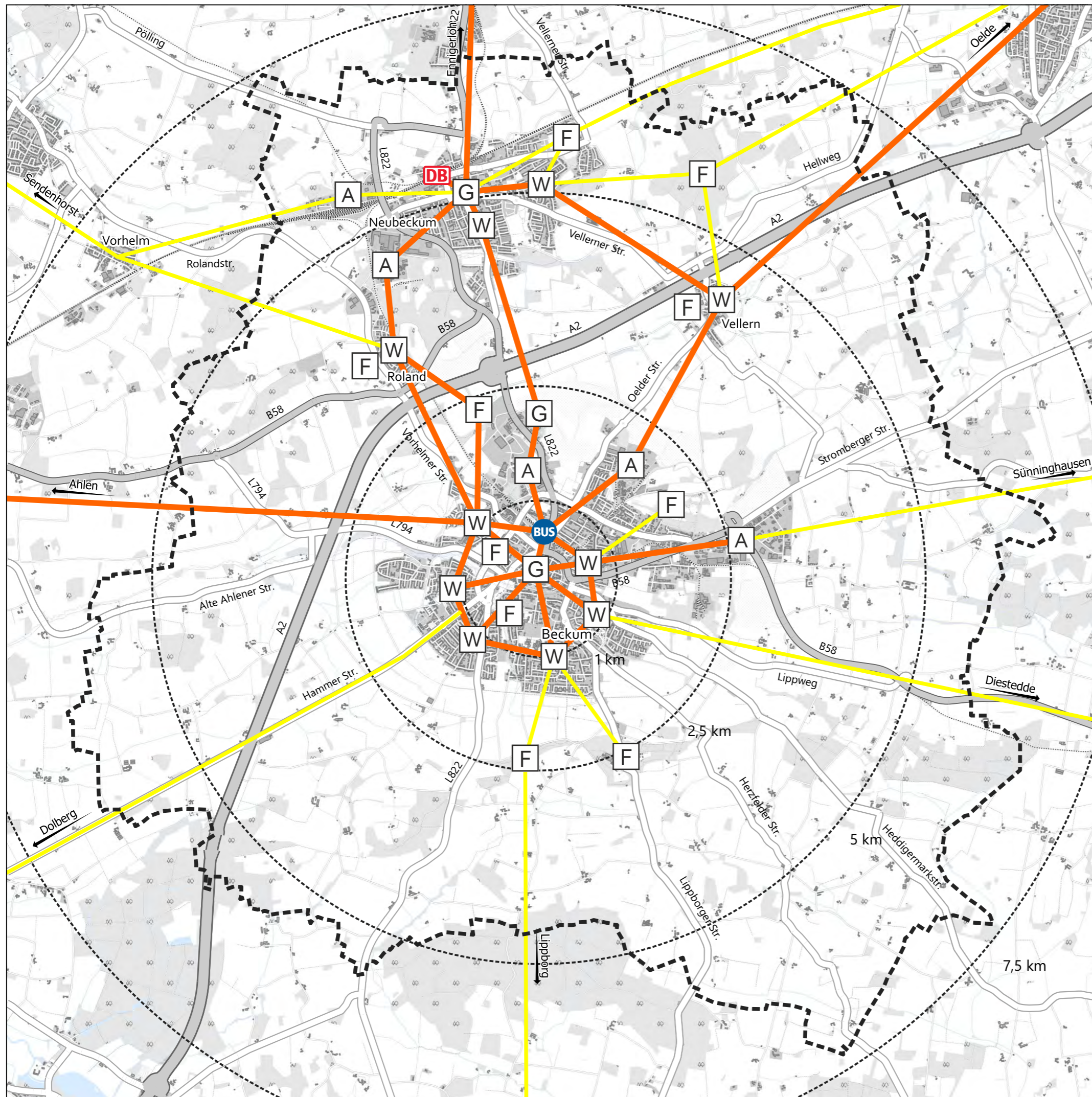
0 0.5 1 km

Stand: 04.08.2021

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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



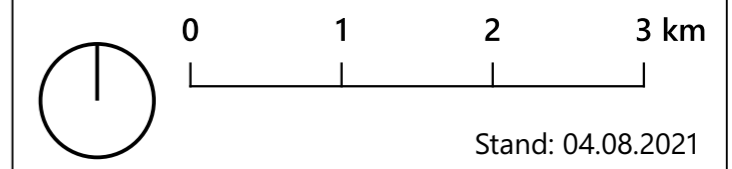
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 4: Wunschliniennetz und Zielorte
(Gesamtgebiet)**

Legende

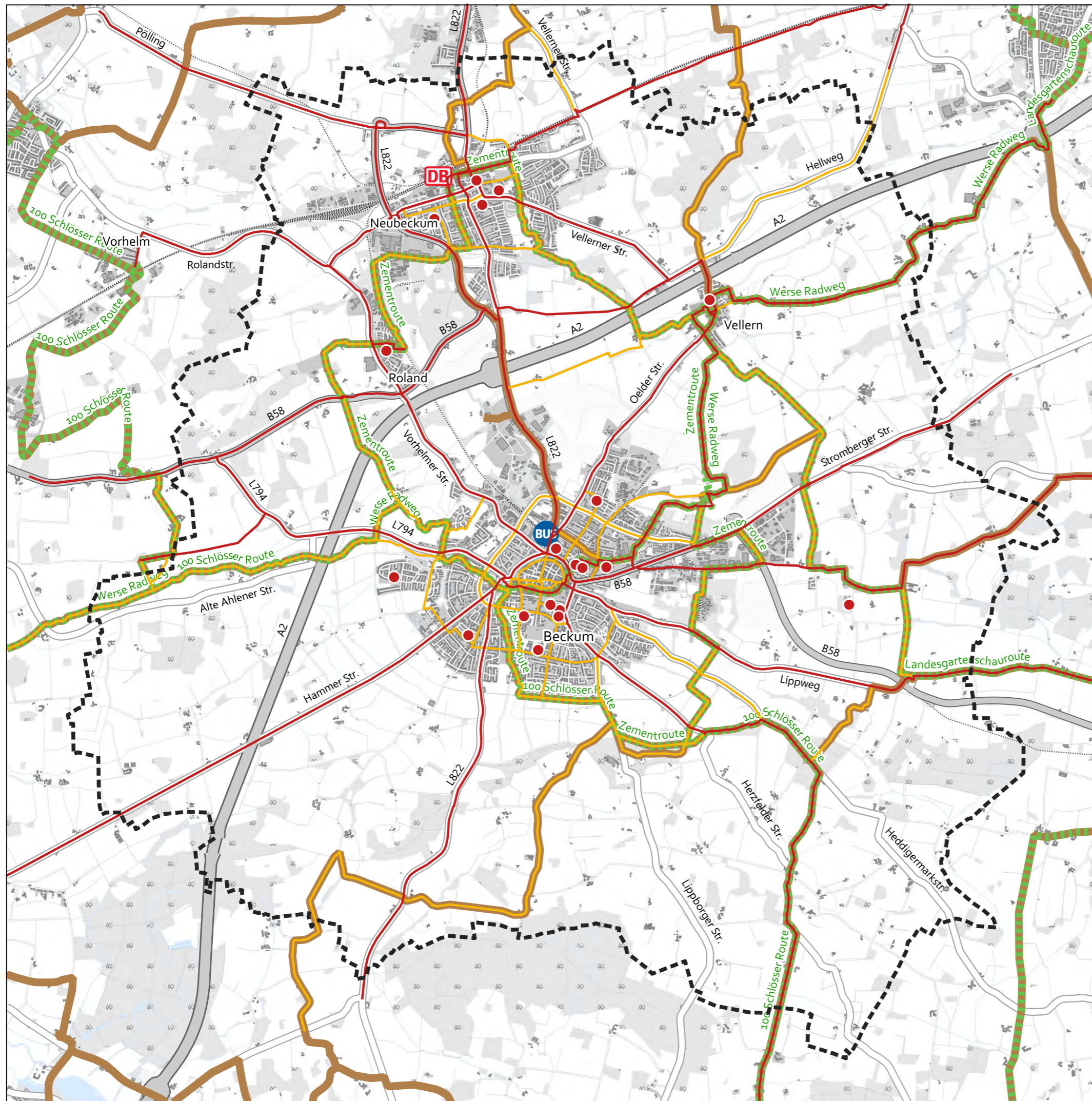
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Wunschlinie
- Wunschlinie mit besonderer Relevanz
- Distanzkreis
- DB Bahnhof
- BUS Busbahnhof
- G Geschäftsbereich (Mischnutzung)
- A Arbeiten
- W Wohnen
- F Freizeit



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



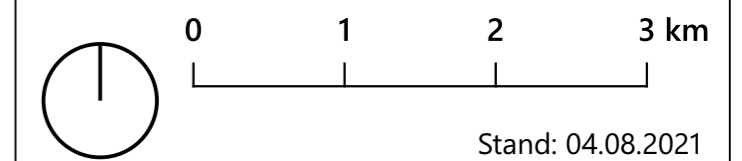
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 5: Radverkehrsnetz
(Gesamtgebiet)**

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Hauptroute
- Nebenroute
- Schule
- Bahnhof
- Busbahnhof



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de

Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 6: Belastungsbereiche nach ERA
(Beckum)**

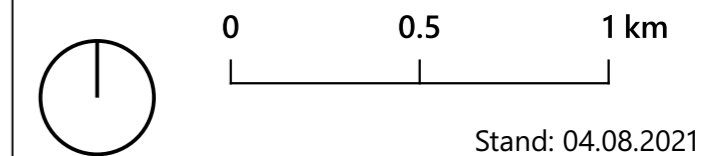
Legende

- █ Belastungsbereich I
- █ Belastungsbereich II
- █ Belastungsbereich III
- █ Belastungsbereich IV
- █ Verkehrsmengen nicht bekannt
- █ Außerorts

10200 Verkehrsmenge Kfz/24h*

Belastungs- bereich	Führungsformen nach FGSV; ERA, S. 18
I	Mischverkehr
II	Schutzstreifen (auch in Kombination mit Angebot im Seitenraum)
III / IV	Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- Radweg (Schutzstreifen, ggf. mit Angebot im Seitenraum)

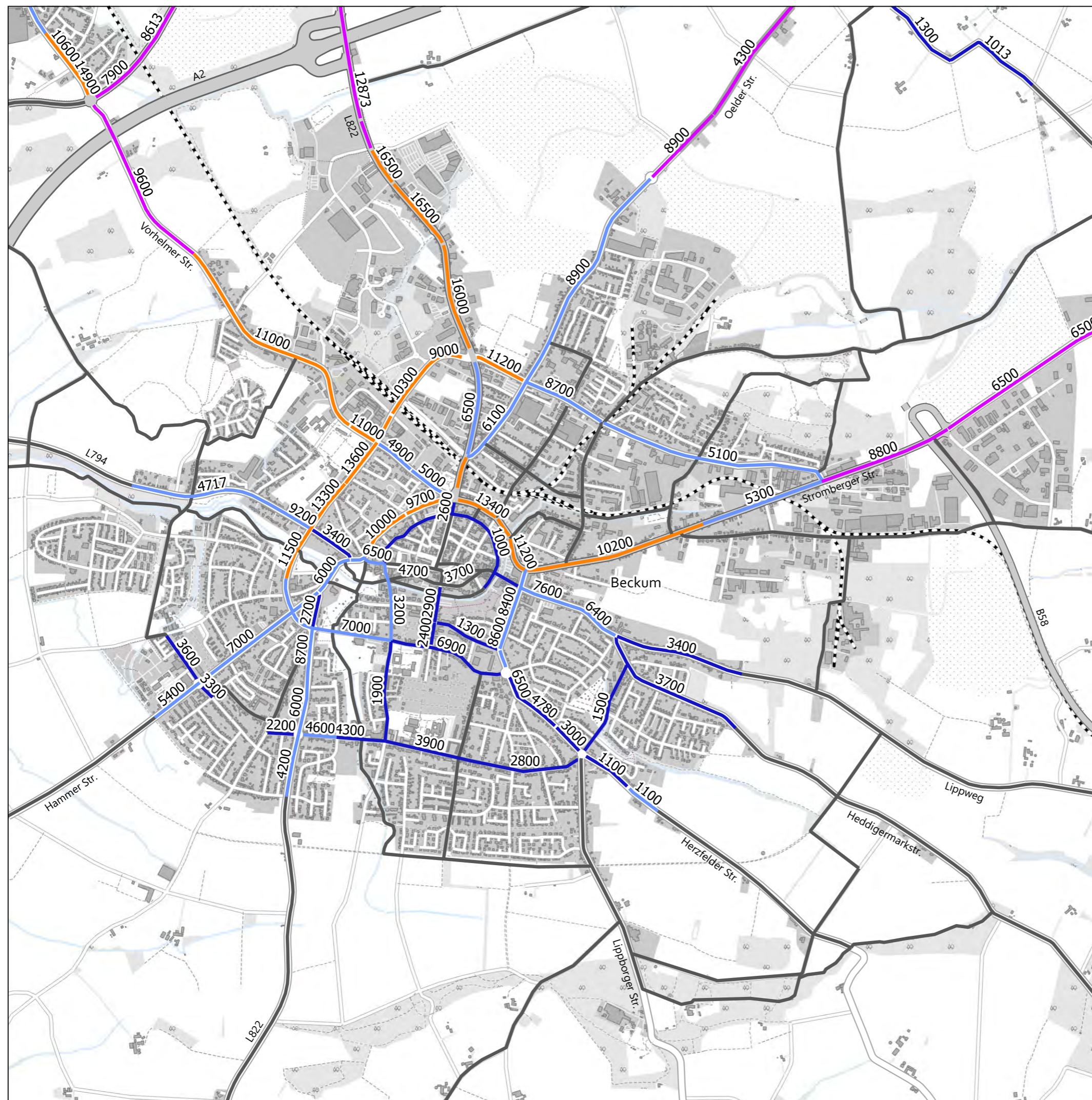
* Verkehrsmengen aus VEP 2030
(Stadt Beckum) und Verkehrsmengen Kfz
und SV 2015 (Straßen.NRW)



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



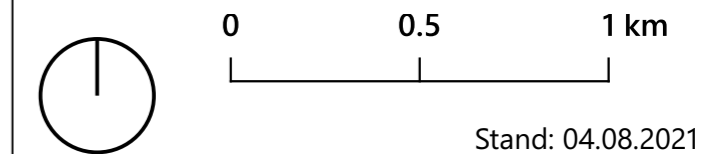
**Karte 7: Belastungsbereiche nach ERA
(Neubeckum, Roland, Vellern)**

Legende

- █ Belastungsbereich I
 - █ Belastungsbereich II
 - █ Belastungsbereich III
 - █ Belastungsbereich IV
 - █ Verkehrsmengen nicht bekannt
 - █ Außerorts
- 10200 Verkehrsmenge Kfz/24h*

Belastungs- bereich	Führungsformen nach FGSV; ERA, S. 18
I	Mischverkehr
II	Schutzstreifen (auch in Kombination mit Angebot im Seitenraum)
III / IV	Radfahrstreifen Radweg gemeinsamer Geh- Radweg (Schutzstreifen, ggf. mit Angebot im Seitenraum)

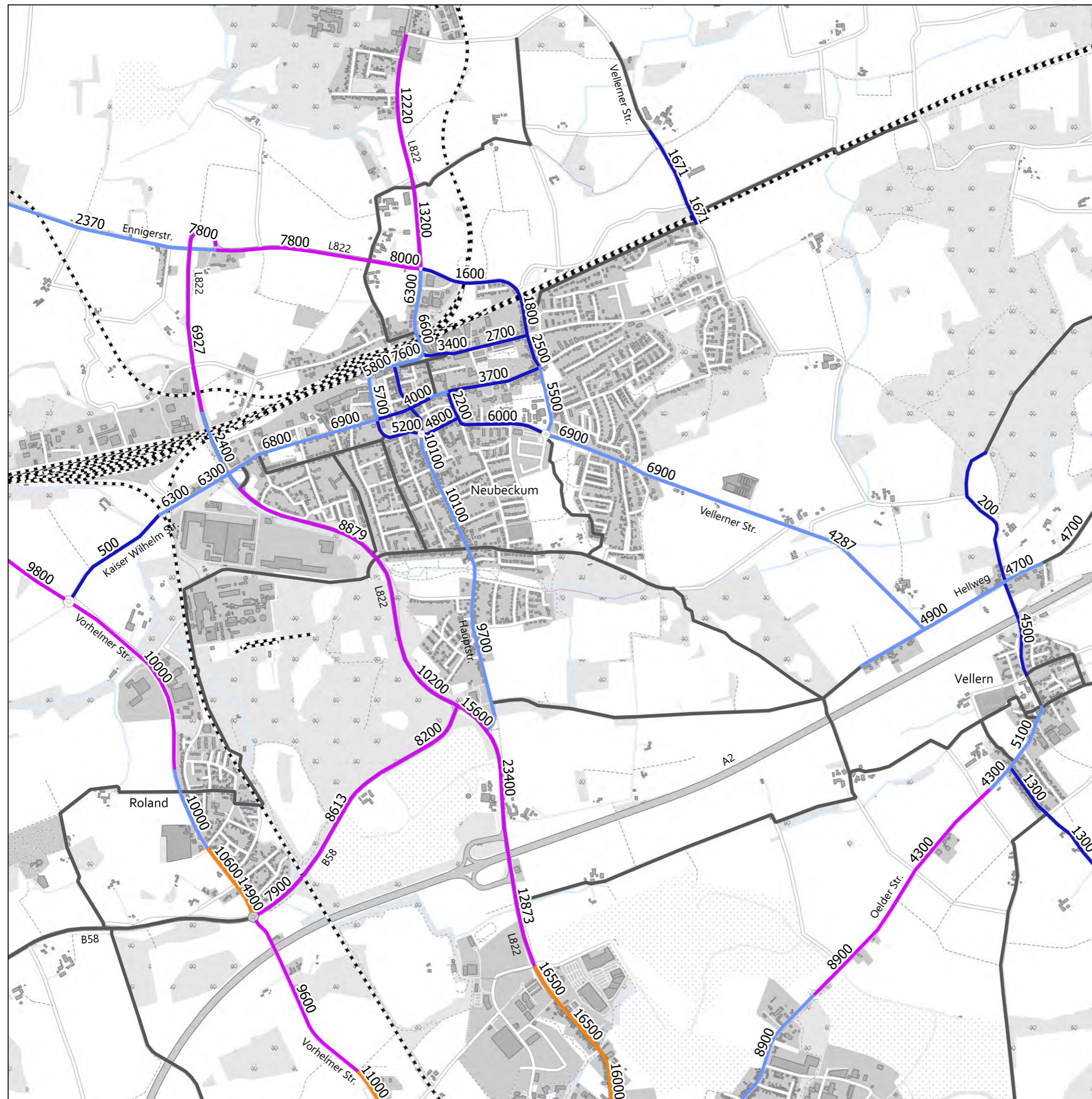
* Verkehrsmengen aus VEP 2030
(Stadt Beckum) und Verkehrsmengen Kfz
und SV 2015 (Straßen.NRW)



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 8: Führungsformen
(Beckum)**

Legende

Führung auf Fahrbahnniveau

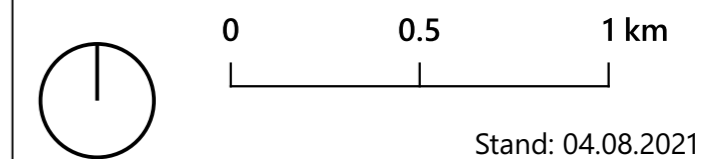
- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

Führung im Seitenraum

- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg (Radfahrer frei) (Z 242 + ZZ 1022-10 StVO)

Sonstige

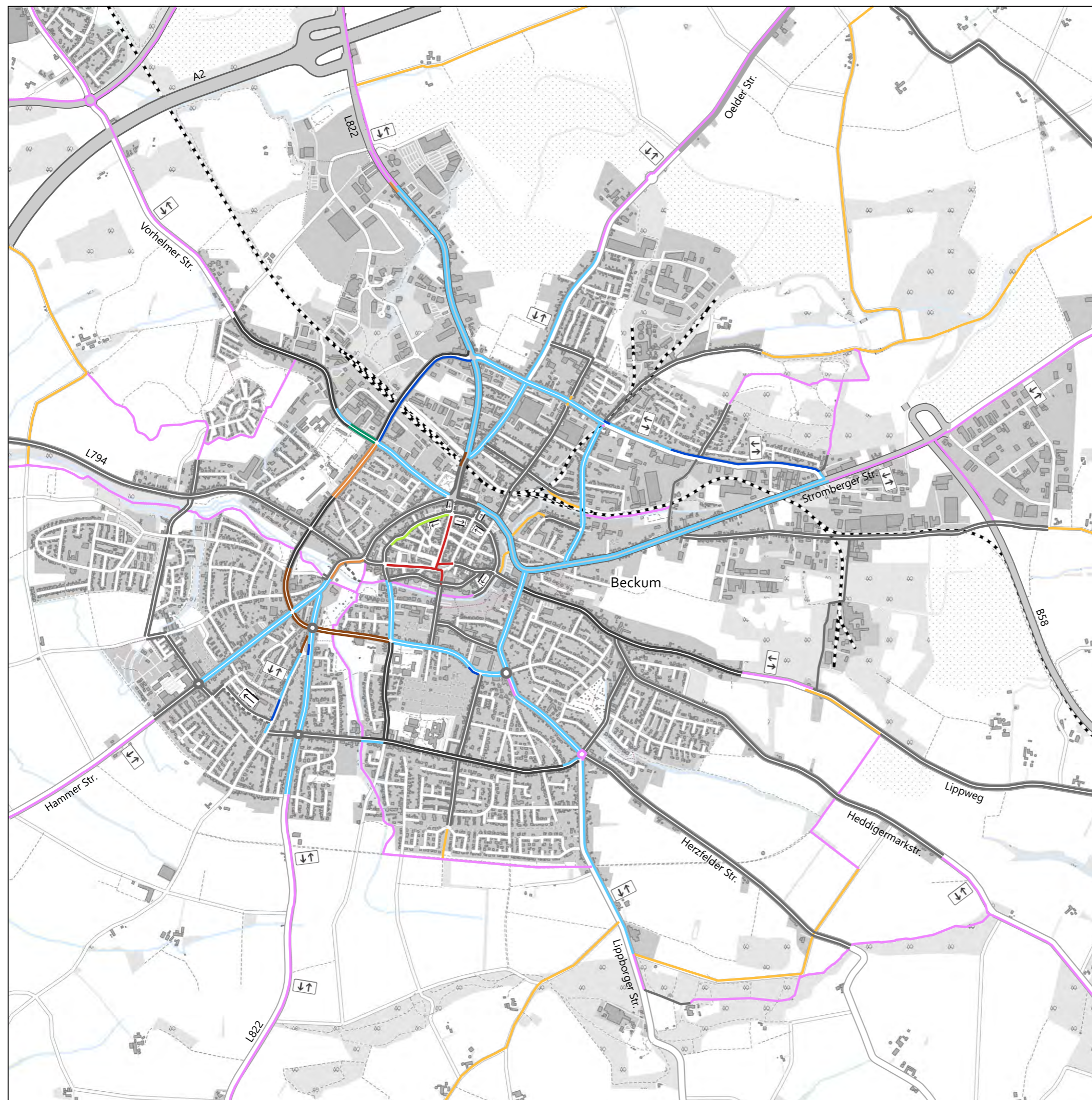
- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- Netzlücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsrادweg



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



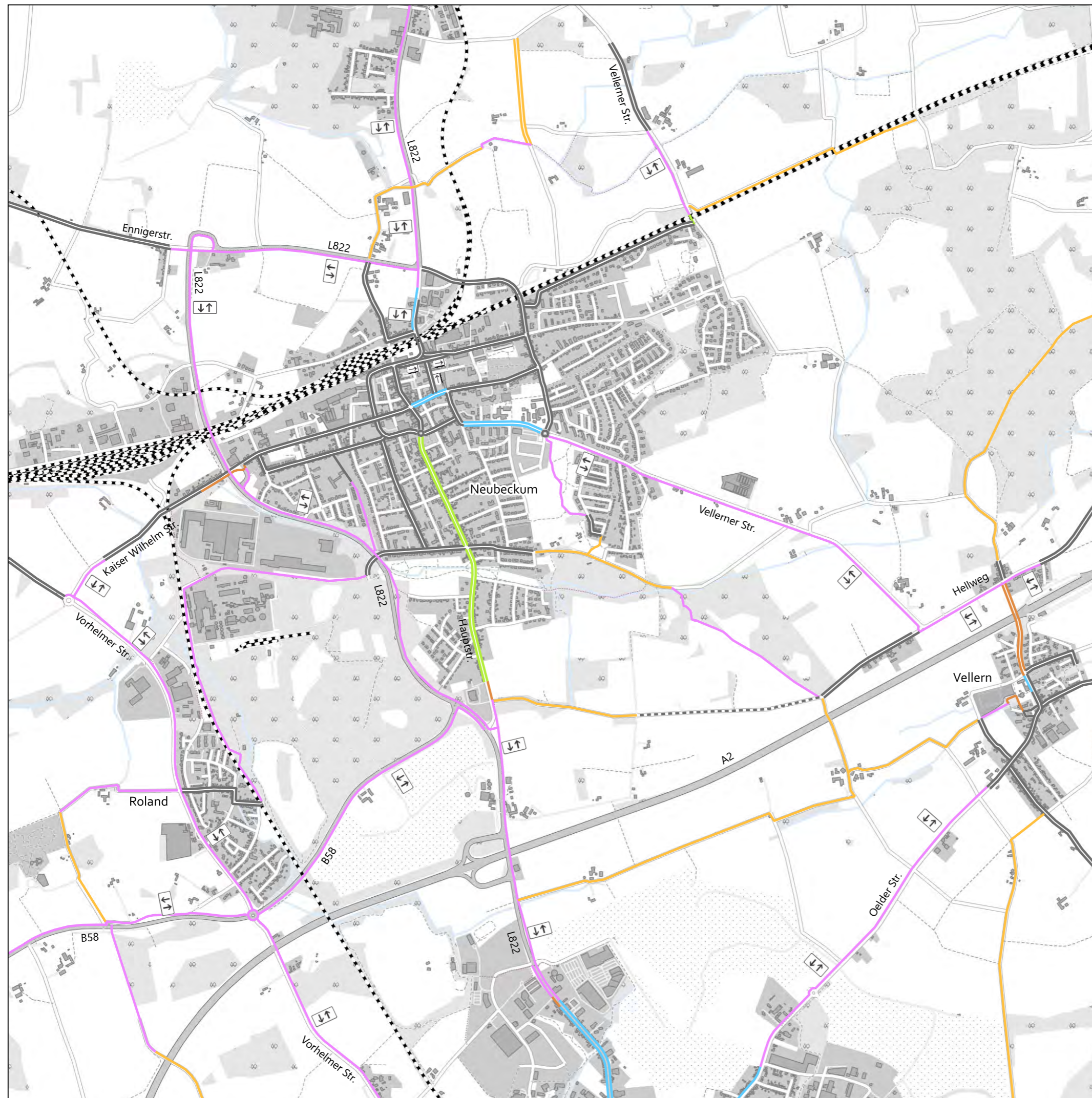
Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 9: Führungsformen
(Neubeckum, Roland, Vellern)**



Legende

Führung auf Fahrbahnniveau

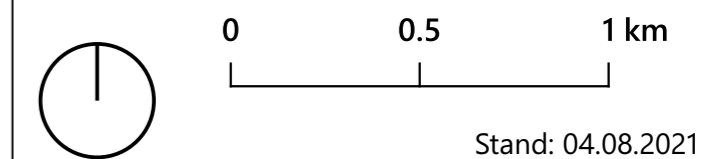
- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

Führung im Seitenraum

- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg (Radfahrer frei) (Z 242 + ZZ 1022-10 StVO)

Sonstige

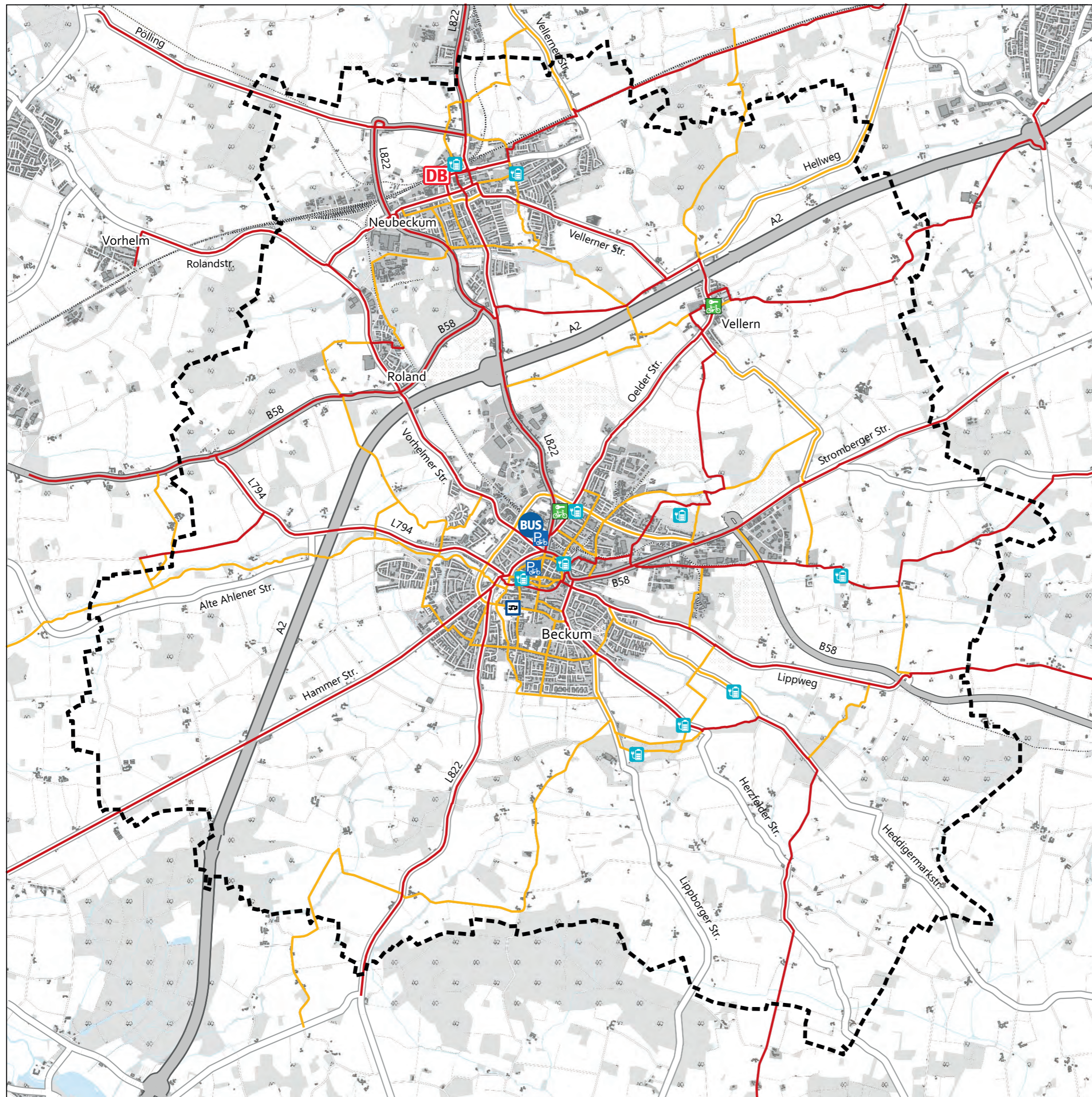
- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- - - Netzlücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- ↕ Zweirichtungsradweg



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

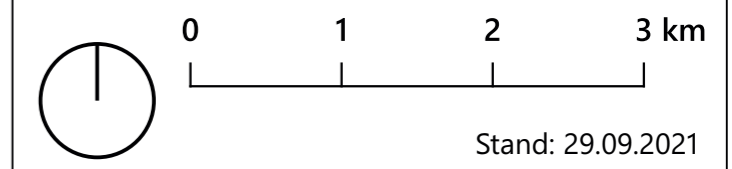


Karte 10: Radverkehrsinfrastruktur - Service (Gesamtgebiet)

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Hauptroute
- Nebenroute
- Fahrradabstellanlage/-parkplatz
- E-Bike Ladestation
- Fahrradverleih
- Reisemobilstellplatz

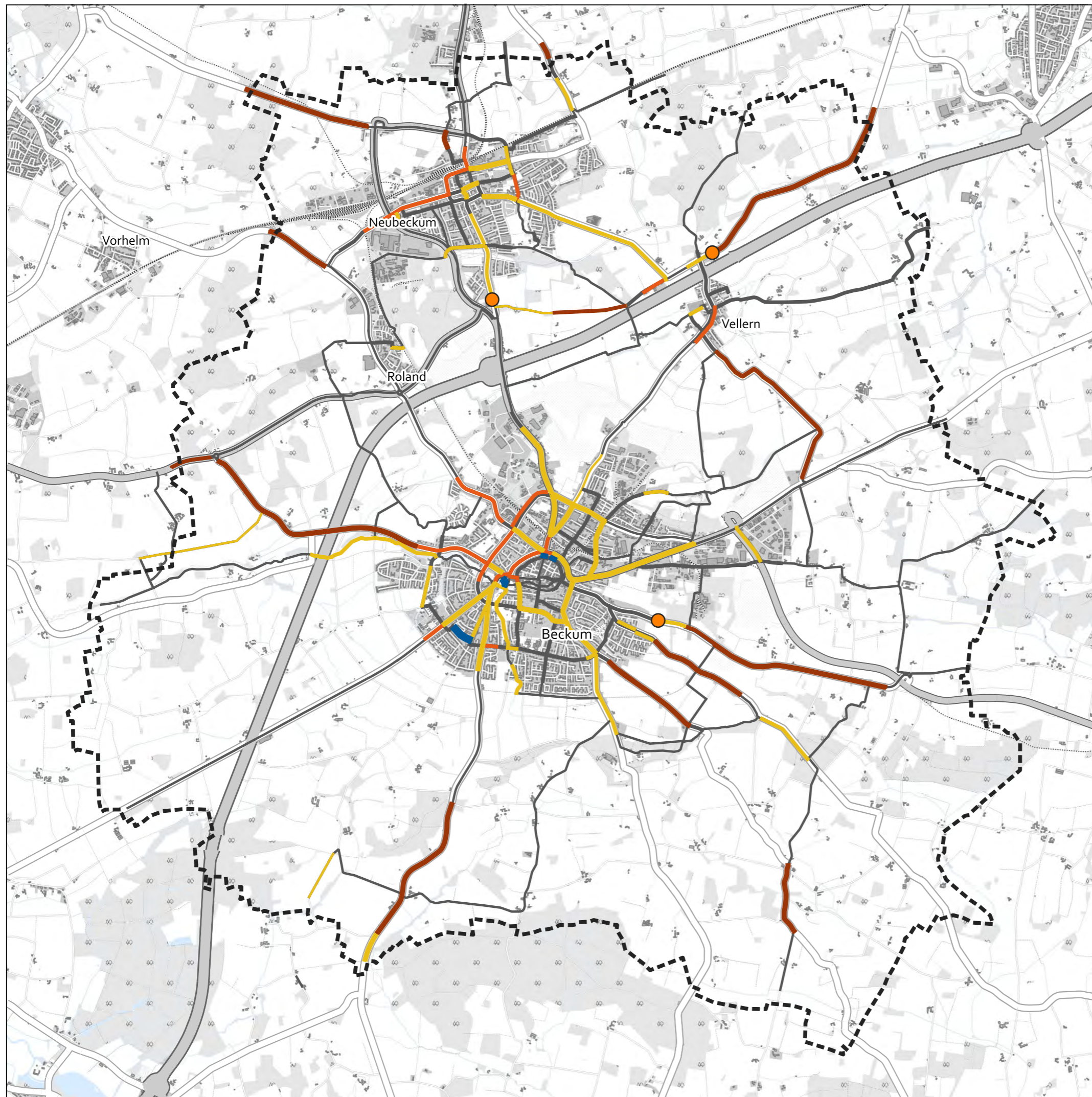
Datengrundlage:
Radkatalog 2019, Parklandschaft Kreis Warendorf und Stadt Beckum



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



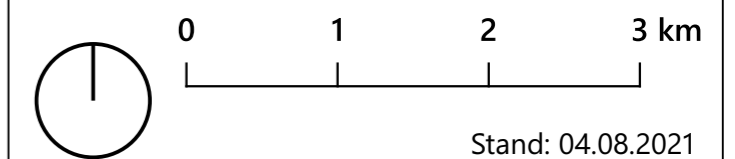
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



Karte 11: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

Legende

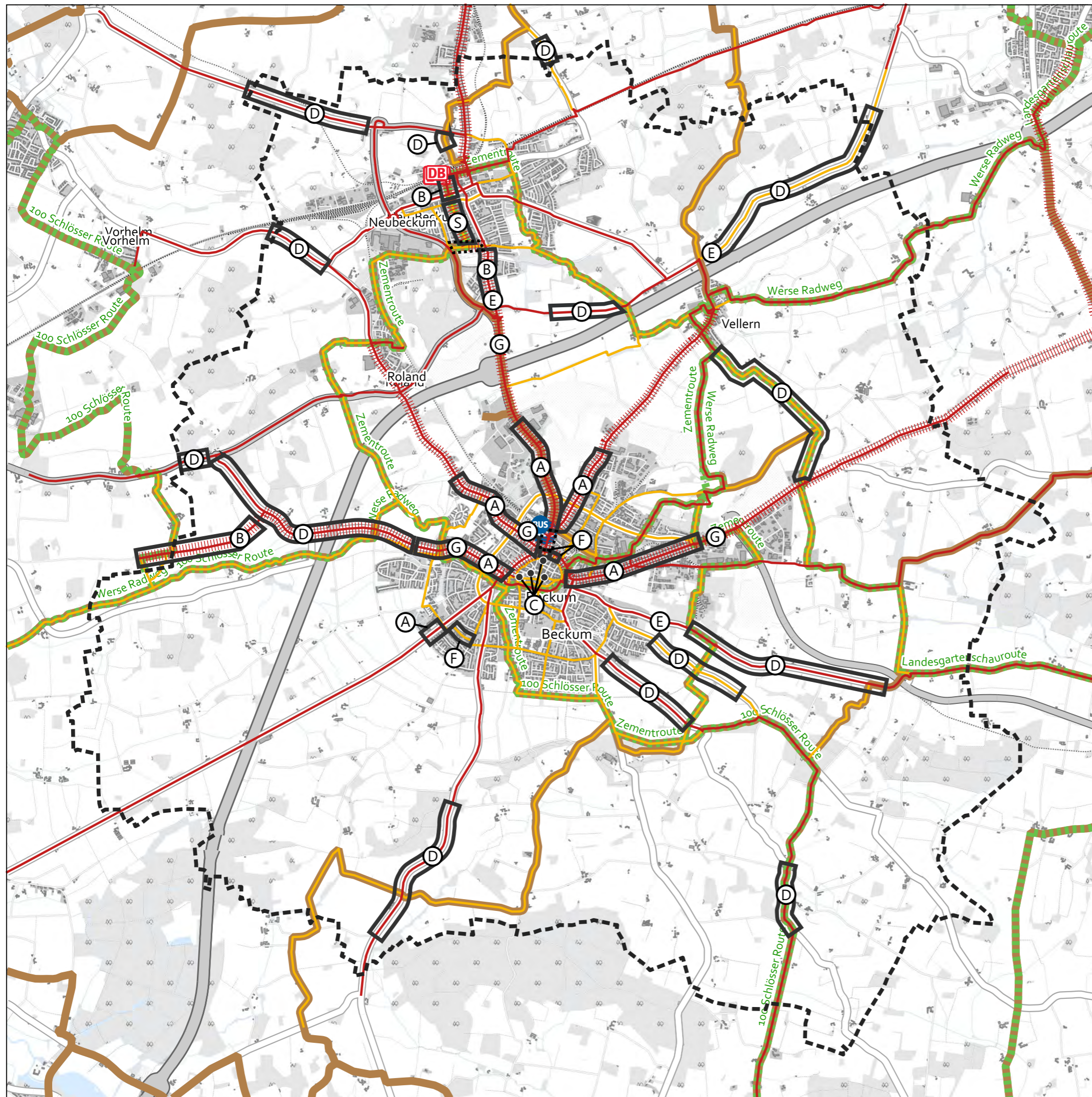
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Mängel in der Führungsform innerorts (Radinfrastruktur entspricht nicht Belastungsbereich nach ERA)
- Mängel in der Radinfrastruktur (Breite, Oberfläche, Sichtbeziehungen, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern)
- Netzlücken innerorts (Einbahnstraßen ohne Freigabe in Gegenrichtung/ Durchfahrt verboten)
- Netzlücken außerorts (Mischverkehr ohne Alternativwege/ Durchfahrt verboten)
- Fehlende Querungsanlagen



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum

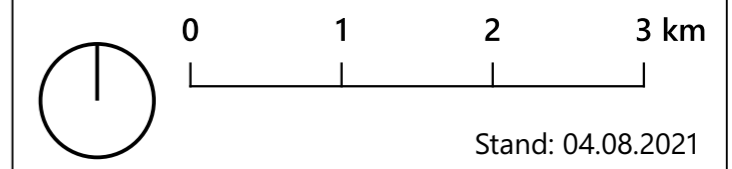


**Karte 12: Räumlich verortbare Leitmaßnahmen
(Gesamtgebiet)**

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- Hauptroute / Veloroute
- Nebenroute

- A Änderung Straßenraumaufteilung Ein-
Ausfallstraßen (Seitenstreifen)
- B Entwicklung der Velorouten
- C Abstellanlagen im Umfeld der
Fußgängerzone
- D Schließung von Netzlücken außerorts
- E Querungsanlagen ergänzen
- F Öffnung Einbahnstraßen in Gegenrichtung
- G Anlage von Radzählstellen
- S Anlage von Fahrradstraßen
- Bereits in Planung



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



**Investor(inn)enauswahlverfahren – Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob" –
Folgenutzung des aktuellen Schulstandortes der Astrid-Lindgren-Schule
– Bericht zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022 und Beschluss zum weiteren Verfahren**

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Bildung, Kultur und Freizeit
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien

01.02.2022 Beratung

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.02.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum

22.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Der Beschlussempfehlung der Jury wird zugestimmt und die Verwaltung wird beauftragt, das am besten bewertete Konzept (siehe Anlage 1 zur Vorlage) weiter zu verfolgen und mit dem Bieter/Planverfasser Verhandlungen zur Realisierung des Projektes unter Berücksichtigung der von der Jury festgehaltenen Anmerkungen und Fragen aufzunehmen.

Eine ausführliche Vorstellung des Entwurfs durch den Vorhabenträger soll in einer der nächsten Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung erfolgen.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Die Kosten für das Investor(inn)enauswahlverfahren sind im Haushaltsplan 2022 bei dem Produktkonto 090101.542900/742900 – Sonstige Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten – veranschlagt.

Erläuterungen:

Sachverhalt

Die Aufstellung und Änderung von Bauleitplänen und Satzungen nach den §§ 34 und 35 Baugesetzbuch (BauGB) erfolgen im Rahmen der gemeindlichen Planungshoheit nach den Vorschriften des BauGB.

In der Zeit vom 20.08.2021 bis zum 15.11.2021 wurde die 2. Phase (Konzeptvergabe) des Investor(inn)enauswahlverfahrens „Auf dem Jakob“ für die Folgenutzung des aktuellen Schulstandortes der Astrid-Lindgren-Schule durchgeführt. Von den ursprünglich 7 gemeldeten Bewerberinnen und Bewerbern der 1. Phasen wurden nach Prüfung der Bewerbungsunterlagen von Vertreterinnen und Vertretern der Stadtverwaltung Beckum hinsichtlich formaler und inhaltlicher Kriterien 5 Bewerberinnen und Bewerber zur Teilnahme an der 2. Phase des Verfahrens aufgefordert. Hiervon hat ein Bewerber mit Schreiben vom 12.11.2021 seinen Rückzug erklärt. Von den 4 verbleibenden Bewerberinnen und Bewerbern sind die geforderten Unterlagen fristgerecht zum 15.11.2021 eingegangen. Aus der formalen und inhaltlichen Vorprüfung durch Vertreterinnen und Vertreter der Stadtverwaltung Beckum ergaben sich keine Beanstandungen, somit konnten alle eingereichten Unterlagen der Jury anonymisiert für ihre Beratung am 13.01.2022 zur Verfügung gestellt werden.

Die Jury war unter Vorsitz des Architekten Herrn Dipl.-Ing. Matthias Fritzen (Fritzen + Müller-Giebeler Architekten GmbH) mit Frau Dipl.-Ing. Architektin Tanja Kuckert (KUCKERT ARCHITEKTEN BDA), den Ausschussvorsitzenden der Ausschüsse für Stadtentwicklung sowie für Kinder, Jugendliche und Familien und 2 Vertretungen der Verwaltung (Fachbereich Stadtentwicklung, Fachbereich Jugend und Soziales) besetzt.

Die eingereichten Arbeiten unterscheiden sich sowohl in der städtebaulichen als auch in der inhaltlichen Lösung.

Nach der Vorstellung der Entwürfe (siehe Anlagen 1 bis 4 zur Vorlage) durch die Vorprüfung hat die Jury positive und negative Anmerkungen und Fragen festgehalten, die bei einer weiteren Bearbeitung der Entwürfe zu berücksichtigen sind. Abschließend haben die stimmberechtigten Jury-Mitglieder anhand eines vorher auch über die Ausschreibung festgelegten Kriterien- und Gewichtungskatalogs ihre Bewertungen zu den Entwürfen abgegeben. Abschließend ergab sich folgendes Bild:

- Der Bewerber 0951 erhielt 34,00 Punkte.
- Der Bewerber 1007 erhielt 20,46 Punkte.
- **Der Bewerber 1022 erhielt 48,39 Punkte.**
- Der Bewerber 1054 erhielt 35,46 Punkte.

Der Bewerber 1022 (siehe Anlage 1 zur Vorlage) erhielt im Ergebnis deutlich die meisten Punkte und überzeugt wie folgt:

Der Entwurf des Bewerbers 1022 sieht insgesamt 5 Gebäude vor, die in kammartiger Bebauungsstruktur dem leicht geschwungenen Straßenverlauf „Auf dem Jakob“ folgt. Die Gebäudezeilen ragen fingerartig in das Gelände hinein, sodass der Grünzug um den Kollenbach prägend in das Ensemble hineinreicht.

Die Baukörper sind straßenseitig 2-geschossig mit Staffelgeschoss konzipiert und passen sich durch eine geplante Backstein-Fassade in die Umgebung mit 2-geschossigen Wohnhäusern und der gegenüberliegenden Schule ein.

Das im süd-westlichen Bereich des Grundstücks platzierte Kindergarten-Gebäude liegt gut erreichbar an einem neu geplanten Wendehammer. Mit 2 Vollgeschossen und einem Gartengeschoss im Souterrain bietet das in der Ecksituation geplante Gebäude den geforderten 6 Gruppen ausreichend Platz sowie Potenzial für eine optimale Entwicklung des Standortes.

Aufgrund des Bewertungsergebnisses hat die Jury beschlossen, dem Rat der Stadt Beckum zu empfehlen, den Entwurf des Bewerbers 1022 weiter zu verfolgen und mit ihm Verhandlungen zur Realisierung des Projektes aufzunehmen. Die Bewerbungsgemeinschaft 1022 wird aus der Arning Bauunternehmung GmbH aus Steinfurt und dem Architekturbüro LECKE ARCHITEKTEN aus Münster gebildet.

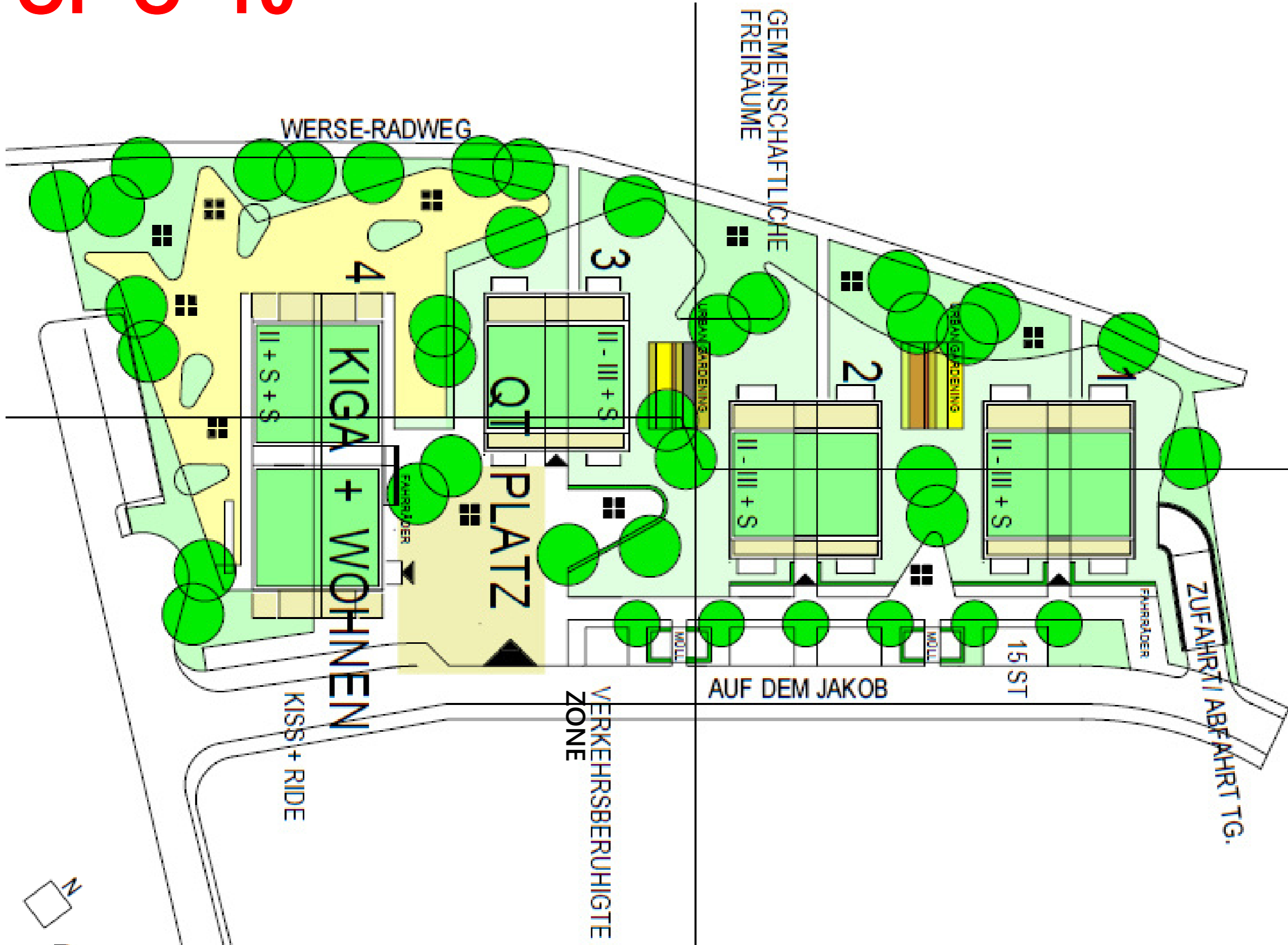
Das Protokoll zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022 wird im Rahmen einer Ergänzungsvorlage nachgereicht.

Anlage(n):

- 1 Lageplan Entwurf 1022
- 2 Lageplan Entwurf 1054
- 3 Lageplan Entwurf 0951
- 4 Lageplan Entwurf 1007









Investor(inn)enauswahlverfahren – Integrierte Gesamtplanung "Auf dem Jakob" –
Folgenutzung des aktuellen Schulstandortes der Astrid-Lindgren-Schule
– Bericht zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022 und Beschluss zum weiteren Verfahren
– Protokoll zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Bildung, Kultur und Freizeit
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-170 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien

01.02.2022 Beratung

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.02.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum

22.02.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Siehe Vorlage 2022/0039.

Erläuterungen:

Das Protokoll zur Jury-Sitzung vom 13.01.2022 wird im Rahmen dieser Ergänzungsvorlage nachgereicht (siehe Anlage zur Vorlage).

Anlage(n):

Protokoll zur Jury-Sitzung am 13.01.2022

TOP Ö 10.1

Investorenauswahlverfahren

– Integrierte Gesamtplanung „Auf dem Jakob“

Gebiet: Westlich der Straße Auf dem Jakob, nördlich der Sonnenstraße

Protokoll

zur Jury-Sitzung am 13.01.2022,

Aula der Antoniuschule,

10:00 bis 16:00 Uhr

Verkäufer:

Stadt Beckum

Der Bürgermeister

Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Weststraße 46, 59269 Beckum

Jurymitglieder

Dipl.- Ing. Architektin Tanja Kuckert, KUCKERT ARCHITEKTEN BDA

Dipl.-Ing. Architekt Matthias Fritzen, Fritzen + Müller-Giebeler Architekten GmbH

Andreas Kühnel, Ausschussvorsitzender Ausschuss für Stadtentwicklung

Felix Brinkmann, Ausschussvorsitzender Ausschuss für Kinder, Jugendliche und Familien

Johannes Waldmüller, Fachbereich Stadtentwicklung

Olaf Schulte, Fachbereich Jugend und Soziales

Vorprüfung und Protokoll

Pia-Isabel Stricker, Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Organisation

Söhnke Wilbrand, Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Bernd Matuszek, Fachdienst Kinder-, Jugend- und Familienförderung

Beginn der Jury-Sitzung um 10:00 Uhr in der Aula der Antoniuschule in Beckum.

Herr Waldmüller als Vertreter des Fachbereichs Stadtentwicklung begrüßt die Anwesenden und stellt die Jury vor. Weiter bringt er die Bedeutung des Vorhabens für die Stadt Beckum zum Ausdruck.

Frau Stricker stellt das bisherige Verfahren vor.

Auf Vorschlag der Jury wird Herr Fritzen einstimmig als Vorsitzender gewählt. Er nimmt die Wahl an und übernimmt die Sitzungsleitung.

Herr Fritzen schlägt das weitere Vorgehen sowie den Ablauf der Jury-Sitzung vor.

Bericht der Vorprüfung:

Im Zuge der Vorprüfung wurden die eingereichten Unterlagen unter Berücksichtigung der in der Auslobung fixierten Vorgaben auf fristgerechten Eingang, Vollständigkeit sowie formale und inhaltliche Richtigkeit geprüft.

Der Abgabetermin der geforderten Leistungen war der 15.11.2021, 11:00 Uhr für die Planunterlagen. Vier Arbeiten wurden fristgerecht eingereicht. Ein Teilnehmer hat bereits mit Schreiben vom 12.11.2021 seinen Rückzug erklärt.

Alle eingereichten Unterlagen wurden seitens der Vorprüfung mit vierstelligen Tarnzahlen anonymisiert (0951, 1007, 1022, 1054).

Die Wettbewerbsunterlagen waren formlos über den Vergabemarktplatz NRW im PDF-Format einzureichen. Die Unterlagen wurden so präsentiert, wie sie eingegangen sind. Die vier eingereichten Arbeiten haben alle die im Auslobungstext vorgegebenen Aufgabe bearbeitet.

Alle vorgeprüften Arbeiten entsprechen den formalen und inhaltlichen Anforderungen im Wesentlichen. Kleine Abweichungen sind der tabellarischen Übersicht zu entnehmen.

Vollständigkeitsprüfung	0951	1007	1022	1054
Konzeption des Bauvorhabens/ Lageplan, M 1:200	+	+	+	+
Einbindung in die Umgebung, M 1:2000	+	+	○	○
Schwarzplan, M 1:2000	+	○	+	+
2 Schnitte, M 1:250	○	+	+	+
Exemplarische Grundrissgestaltung	+	+	+	+
Lage und Anzahl der Stellplätze	+	+	+	+
Kurze Erläuterungen	+	+	+	+
Flächenkennwerte	+	○	+	+

+ vollständig ○ unvollständig - fehlt

0951 hat Schnitte im Maßstab 1:200 eingereicht.

1007 hat einen unsachgemäßen Schwarzplan eingereicht.

1007 hat keine Berechnung von Geschossflächenzahl (GFZ) und keine Berechnung einer gesonderten GRZ unter Berücksichtigung der Grundstücksversiegelung mit Zufahrten und Wegen sowie Angaben zu den unterbauten Flächen eingereicht.

1022 deckt mit Schwarzplan im Maßstab 1:2000 auch die Einbindung in die stadträumliche Umgebung im Maßstab 1:2000 ab.

1054 deckt mit Schwarzplan im Maßstab 1:2000 auch die Einbindung in die stadträumliche Umgebung im Maßstab 1:2000 ab.

Alle Arbeiten werden in der Bewertung der Jury berücksichtigt.

Beurteilungskriterien:

Die eingereichten Unterlagen werden nach den folgenden Kriterien beurteilt:

Bewertungskategorie	max. Punkte
Integrierte Gesamtplanung/Quartiersentwicklung	
1. Städtebauliches Gesamtkonzept	
a) Städtebauliches Konzept	10
b) Architektur	8
c) Freiflächenkonzept/Freiraumplanung	7
d) Ökologisches Konzept	5
Punktzahl	30
2. Gebäudekonzept/Nutzungskonzept	
a) Qualität des Nutzungskonzeptes	5
b) Soziale Infrastruktur	10
c) Geförderte und preisgedämpfte Wohnformen	10
d) Nachhaltigkeit	5
Punktzahl	30
3. Konzept für verkehrliche und technische Infrastruktur	
a) Verkehrserschließungskonzept	7
b) Energieversorgungskonzept	4
c) Wasser- und Entsorgungskonzept	4
Punktzahl	15
Gesamt Punktzahl	75
Gewichtete Punktzahl	75%
Wirtschaftlichkeit/Kaufpreis	
4. Kaufpreis (von der Stadt Beckum auszufüllen)	25
Punktzahl	25
Gewichtete Punktzahl	25%
Gesamte Punktzahl	100%

Sichtungsrundgang:

Frau Stricker stellt die eingereichten Entwürfe im Rahmen der Vorprüfung im ersten Sichtungsrundgang wertfrei vor. Das Ergebnis der Vorprüfung wird jedem Jury-Mitglied zur Verfügung gestellt.

Erste Fragen und Besonderheiten der Entwürfe werden diskutiert. Die Jury stellt schnell fest, dass verschiedene Lösungen vorgeschlagen wurden, die sich auch hinsichtlich ihres Ausarbeitungsgrades unterscheiden.

Ortsbesichtigung:

Zum besseren Verständnis des Geländes und der Umgebung wird eine Ortsbesichtigung durchgeführt.

Entscheidungsrundgang:

An die Ortsbesichtigung schließt der erste Entscheidungsrundgang mit einer kritischen Beurteilung der Arbeiten durch die externen Jury-Mitglieder Frau Kuckert und Herrn Fritzen an. Nach der fachlichen Beurteilung der einzelnen Arbeiten hinsichtlich des städtebaulichen und architektonischen Konzeptes, der Kita-Planung sowie der Verkehrserschließung schließt eine allgemeine Diskussion der Jury an.

Die inhaltliche Bewertung ist im Anhang zu finden. Dabei handelt es sich nicht um eine abschließende Aufzählung aller Bewertungspunkte. Vielmehr werden die wichtigen Punkte der Diskussion wiedergegeben, die insbesondere zu Auf- oder Abwertung der Arbeiten geführt haben.

Entscheidungsrunde/Bewertung der Arbeiten:

Im Rahmen der Punktevergabe diskutiert die Jury die Entwürfe noch einmal kritisch und fasst das Ergebnis in einer Bewertungsmatrix zusammen. Über die Bepunktung der Arbeiten wird jeweils einzeln abgestimmt. Schließlich wurde auch der Kaufpreis in der Bewertung berücksichtigt, hatte aber am Ende keine Auswirkungen auf die Reihenfolge der Platzierungen.

Die Bewertungsmatrix ist als Anlage beigefügt.

Im Ergebnis erreichen die unterschiedlichen Arbeiten nachstehende Punktzahl.

Bewerber 0951: 34,00 Punkte

Bewerber 1007: 20,46 Punkte

Bewerber 1022: 48,39 Punkte

Bewerber 1054: 35,46 Punkte

Die Jury empfiehlt der Ausloberin, mit dem meist bepunkteten Entwurf des Bewerbers 1022 unter Betrachtung der in der schriftlichen Bewertung aufgeführten Empfeh-

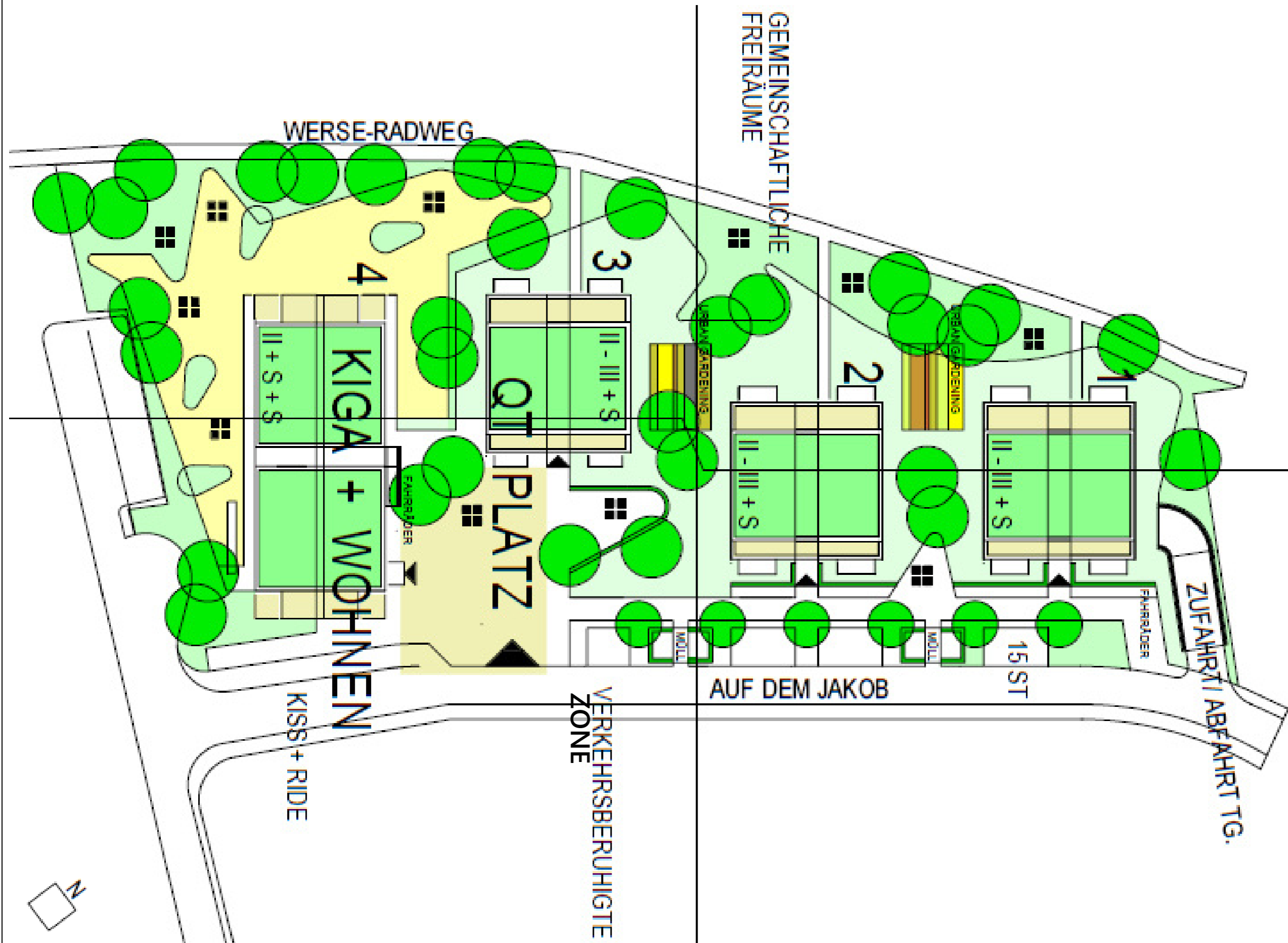
lungen (wie zum Beispiel Reduzierung der Baumasse/Wohnungsanzahl, Umpfung/Prüfung Kita hinsichtlich isolierter Gruppe 6 und bauordnungsrechtlicher Vorschriften) weiter zu arbeiten.

Nach Ergebnismitteilung wurden die Namen der Verfasser durch die Vorprüfung bekanntgegeben. Es kann festgestellt werden, dass sich hinter Bewerber 1022 die Berggemeinschaft Arning Bauunternehmung aus Steinfurt und das Architekturbüro Lecke Architekten aus Münster verbirgt.

Der Vorsitzende beendet die Jury-Sitzung um 16:00 Uhr.

Beckum, den 28.01.2022

Lageplan



unmaßstäblich

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Die Zweigeschossigkeit der Umgebung wird aufgenommen und durch ein Staffelgeschoss ergänzt. Entlang der Straße „Auf dem Jakob“ werden drei Einzelgebäude in Reihe platziert. Das südliche dieser Gebäude springt etwas zurück und bildet mit der dann weiter südlich quergestellten Kindertagesstätte mit den aufgesetzten Wohnungen eine Platzsituation. Die Gebäude nehmen den Geländeversprung auf und weisen somit an der Westseite ein weiteres Geschoss auf.

Es werden Einzelhäuser vorgeschlagen, welche in ihrem Erscheinungsbild verschieden sind. Die Fassade wird mit einem Verblendmauerwerk vorgeschlagen, welches von Haus zu Haus in der Farbe variiert. Sämtliche Gebäude erhalten so ein ähnliches Erscheinungsbild und es ergibt sich in der Summe eine angemessene Homogenität.

Die Freiflächen und deren Nutzung ergeben sich unmittelbar aus der Nutzung der Gebäude. An der Straße „Auf dem Jakob“ gibt es entlang der Gebäude den öffentlichen Bereich mit der Platzsituation.

Bewertung und Diskussion

- Entlang der Straße „Auf dem Jakob“ sind drei Wohngebäude und ein Kita-Gebäude mit Wohnungen geplant, diese sind kopfseitig zur Straße hin ausgerichtet.
- Die Wohnungen haben eine Ost-West-Ausrichtungen mit Blick ins Grüne.
- Die Gebäude nehmen den Geländeversprung auf.
- Der Entwurf ist durch aufgelockerte Bebauung und viel Grünfläche gezeichnet.
- Die im Schwarzplan dargestellte Körnigkeit ist angemessen.
- Entwurf ist typologisch nicht ganz ausgereift.
- Die zwei Kuben für die Wohnungen auf der Kita stören das Konzept der einzelnen Baukörper, die Teilung der Kuben ist architektonisch nicht schlüssig. Durch die zwei Kuben wirkt das Kita-Gebäude zudem sehr Massiv.
- Platzgestaltung ist an der richtigen Stelle platziert, städtebaulich insgesamt guter Ansatz, Platz ist jedoch zu groß.
- Es wird die Schwierigkeit gesehen, die Wohnungen an die Tiefgarage anzugliedern.
- Wohnungen funktionieren, die Kreativität der Grundrisse wird jedoch als gering angesehen.
- Das Fassadenmaterial zeichnet sich durch unterschiedliche Klinker aus und vermittelt einen wertigen Eindruck.
- Die Fassaden lassen einen Gestaltungsanspruch erkennen.

- Ungünstige Planung der Kita: die Grundfläche der Kita ist nicht ausreichend, die Geschosse von der Kubatur her zu klein, vom Raumprogramm an der untersten Grenze nach KiBiz, die Lage der Küche ist ungünstig, es gibt keinen Speiseraum, der Differenzierungsraum ist direkt am Gruppenraum platziert, was als ungünstig bewertet wird. Das Raumprogramm ist wenig innovativ, in der Kita wird insgesamt wenig Potenzial gesehen.
- Bei dem Entwurf wären hohe Auflagen und eine Neuplanung der Kita notwendig, das vierte Gebäude müsste neu konzipiert werden, damit es funktioniert.
- Kita ist der Schwachpunkt der vorgelegten Planung.
- Es wird als positiv gewertet, dass eine Nachnutzung der Kita mitgedacht wurde.

- Die Positionierung der Tiefgaragenzufahrt im Norden des Baufeldes wird kritisch diskutiert.
- Die Tiefgaragenzufahrt wird als nicht optimal platziert beurteilt, die Positionierung kann zu Problemen mit dem Nachbarn führen, birgt erhebliche Gefahr für Konfliktpotenzial, Nachbargrundstück wird belastet.
- positiv: Planung einer Kiss + Ride-Spur.

- Problem: Zieht den Verkehr über die Straße „Auf dem Jakob“ rein, um Schleife fahren zu können.
- Es wird kritisch gesehen, dass die Tiefgarage bis an die Grundstücksgrenze/an die Straße geplant wird und große Bereiche der Freiflächen unterbaut werden. Dies führt zu hoher Bearbeitung des Bodens und einer hohen Versiegelung (deswegen auch hohe GRZ II).
- Es wird befürchtet, dass der Blick vom Kollenbach aus auf die Wand der Tiefgarage geht.

- Städtebaulich ist der Entwurf generell verträglich und solide, aber er birgt viele Schwachpunkte, insbesondere im Hinblick auf die Fehlplanung der Kita und der zu großen Platzgestaltung.
- Aufgabe eine funktionierende Kita zu liefern, wurde nicht gelöst.
- Eine tiefe Ausarbeitung des Entwurfes wäre notwendig.



Lageplan

unmaßstäblich

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Die Wohngebäude sind überwiegend zum „Kollenbach“ ausgerichtet, was zu einer hohen Wohnqualität führt. Die verschiedenen Haustypen sind in drei bzw. zwei plus Staffelgeschoss in massiver Bauweise geplant. Die verschiedenen Haustypen sind auf dem Grundstück wechselnd geplant um eine Abwechslungsreiche Bebauung auch im Hinblick der verschiedenen Nutzungsgrößen zu gewährleisten.

Der zweigeschossige Kindergarten ist zur Straße „Auf dem Jakob“ positioniert, gegenüber den Gebäuden der Paul-Gerhardt-Schule.

Alle Wohngebäude werden verklindert und mit einem leicht geneigten Walmdach ausgestattet. Die Fassaden werden mit Rot-Braunen Klinkern verblendet. Die Fenster werden in weiß ausgeführt. Die Staffelgeschosse werden in Putzausführung weiß hergestellt. Die Dacheindeckung erfolgt in roten Tonfarben.

Der Kindergarten wird ebenfalls massiv errichtet und verklindert. Die Farbgebung differiert und wird den Wohngebäuden angepasst. Das Gebäude wird mit einem Flachdach als Gründach versehen.

Durch den Gleichklang der Materialien wird dem Viertel ein homogenes Erscheinungsbild gegeben.

Bewertung und Diskussion

- Entwurf hat viele Unklarheiten.
- Hauptschwachpunkt: Welche Adressen gibt es beziehungsweise welche Adresse haben die Gebäude in der zweiten Reihe?
- Der Entwurf macht eine zusätzliche innere Erschließung notwendig.
- Die Wohn-Gebäude sitzen zu nah am Fuß- und Radweg.
- Es wird kritisiert, dass keine Straßeneinfassung durch die Baukörper erfolgt.
- Es ist kein Zusammenspiel der einzelnen Gebäude untereinander zu erkennen.
- Die Architektur ist schwer zu bewerten, da keine Ansichten eingereicht wurden, zudem erscheinen die Schnitte fehlerhaft zu sein.
- Die Topografie wird im Entwurf nicht berücksichtigt.
- Eine Freiraumplanung ist nicht ablesbar, entsprechend ist die Qualität der grünen Mitte nicht erkennbar.
- positiv: Höchster Anteil an geförderten Wohnungen.

- Die Ausrichtung der Kita wird als ungünstig und städtebaulich nicht nachvollziehbar bewertet.
- Kita ist eine komplette Flur-Kita, räumlich ist die Kita nicht ansprechend, Küche und Schlafräume sind zu klein, kein Speisesaal, Gruppenräume sind an der Untergrenze (Größe).
- Außenspielfläche ist zu klein, negativ: zur Straße hin ausgerichtet.
- negativ: Die Tiefgarageneinfahrt ist im Norden platziert.
- Zu viel Erschließungsfläche wegen Bebauung in zweiter Reihe nötig.
- Tiefgarage wird nicht dargestellt, Stellplätze werden nur flächig dargestellt, Konzept kann nicht bewertet werden.

- Es wurde einstimmig beschlossen, diese Arbeit in der zweiten Entscheidungsrunde aufgrund der vielen Defizite nicht mehr zu berücksichtigen.



Lageplan

unmaßstäblich

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Die kammartige Bebauungsstruktur folgt als Straßenrandbebauung dem leicht geschwungenen Straßenverlauf „Auf dem Jakob“. Die Gebäudekörper ragen fingerartig in das Gelände hinein, sodass der Grünzug um den Kollenbach prägend in das Ensemble hineinreicht. So profitieren eine Vielzahl von Wohnungen von dem attraktiven Naturraum am Bachlauf.

Die Baukörper sind straßenseitig 2-geschossig mit Staffelgeschoss konzipiert. Durch die Gefällesituation entsteht je nach Baukörperausformung in Richtung Kollenbach ein weiteres Gartengeschoss. Die Baukörper sind einheitlich in Backstein gehalten, das ruhige und ausgeglichene Erscheinungsbild passt sich in die Umgebung mit 2-geschossigen Mehrfamilienhäusern und der gegenüberliegenden Grundschule ein.

Die 6-Gruppen-Kita wird formal ähnlich gehalten, in der Ecksituation pointiert durch einen Materialwechsel in hellem Stein für den Gemeinschafts- und Mobilitätsraum.

Bewertung und Diskussion

- Es sind 5 Einzelgebäude geplant, die sich entlang der Straße „Auf dem Jakob“ auffächern.
- Die Bebauung ist als relativ enge Kopfbauung geplant, daraus ergeben sich „Engpunkte“ an den Eingangsbereichen.
- positiv: Daraus ergeben sich kleine Plätze an den Eingangsbereichen. Diese Eingangszonen haben hohe Qualität zwischen den Gebäuden.
- Trotz enger Bebauung weist der Entwurf einen hohen Grünanteil auf.
- Hochwertige Außenflächen sind zum Grünzug geplant.
- positiv: Keine zweite Reihe geplant, deswegen auch weniger Verkehrsfläche.
- Die Dichte und die teilweise geringen Abstände zwischen den Gebäuden werden kritisch diskutiert.
- Die Kubatur der Gebäude mit Rücksprüngen wird als anspruchsvoll bewertet.
- Die dargestellten Ansichten lassen ein gutes und wertiges Erscheinungsbild erwarten.
- Gebäude sind unterschiedlich, bilden jedoch ein Ensemble.
- Teilweise ist die Ausrichtung der Wohnungen negativ zu bewerten: einige Wohnungen sind leider zum Norden ausgerichtet (mittlere Wohnungen mit zu wenig Licht im großen Baukörper).
- Nördlicher Nachbar ist gegebenenfalls von Bebauung betroffen, Balkone am besten zum Kollenbach hin ausrichten.
- Generell sind zu viele Wohnungen geplant (55 statt den geforderten rund 40 Wohnungen).
- Reduzierung der Anzahl der Wohneinheiten dringend notwendig.
- positiv: Planung einer möglichen Nutzung durch Wohngruppe.

- Kita ist als separates Gebäude geplant, steht für sich.
- Fassadengestaltung der Kita könnte sich stärker abheben, Adressbildung der Kita ist herauszuarbeiten.
- Eine Änderung der Kita hinsichtlich der isolierten 6. Gruppe im Souterrain ist erforderlich, Organisation muss optimiert werden.
- Kita hat eine „Durchgangsgruppe“.
- Als positiv wird gewertet, dass der Mehrzweckraum im Eingangsbereich geplant ist, sodass er separat nutzbar ist (gut für zum Beispiel Veranstaltungen, da Eltern nicht durch die gesamte Kita laufen müssen).
- Ruhe durch Trennung der Gruppen- und Differenzierungsräume.
- Kita-Planung weist Überarbeitungspotenzial auf.
- Im Obergeschoss fehlt voraussichtlich ein zweiter Rettungsweg von Schlafräumen, Prüfung bauordnungsrechtlicher Vorschriften notwendig, da voraussichtlich so nicht genehmigungsfähig.

- Gedanke gut, Eingang der Kita an der Sonnenstraße zu planen, so wird der Verkehr im Süden gehalten.
- Charmante Lösung, die Ein- und Ausfahrt der Tiefgarage in den Gebäuden zu integrieren (anspruchsvolle Gestaltung der Ein- und Ausfahrten vorausgesetzt). Auf Nachbarn im Norden wird so Rücksicht genommen, zudem ist so weniger Erschließungsfläche vorzuhalten.
- Im Entwurf sind zu wenig bauordnungsrechtlich geforderte Stellplätze geplant. Reduzierung der Wohneinheiten wirkt sich jedoch auf Stellplätze aus.
- Der Gedanke der PKW-Reduzierung durch Car-Sharing Angebot wird positiv gewürdigt.
- Die Maße des Wendehammers sind zu prüfen.
- Der Straßenquerschnitt (Fußgängerweg) wird zu bearbeiten sein.

- Es ist insgesamt ein starker Gestaltungswille zu erkennen.
- Körnigkeit ist in diesem Entwurf am besten gelöst, dies ist im Schwarzplan abzulesen.
- Hoher Ausarbeitungsgrad der Arbeit wird positiv gewertet.

Anmerkungen und Fragen:

Anzahl und Ausrichtung der Wohnungen

- Reduzierung der Wohnungen ist dringend notwendig
- Grundrisse sind entsprechend zu überarbeiten
(Wohnungen zusammenlegen, Ausrichtung der Wohnungen)

Baumasse

- die Reduzierung des großen Baukörpers wird empfohlen
- Überarbeitung des Ensembles
- in diesem Zuge ist die Dichte/Abstände der Gebäude zu prüfen

Kita

- Umplanung Kita hinsichtlich isolierter Gruppe im Souterrain
- Prüfung bauordnungsrechtlicher Vorschriften notwendig
(insbesondere hinsichtlich Rettungswege)
- Stärkere Adressbildung der Kita durch Materialität

Erschließung

- Wendehammer und Straßenquerschnitt werden zu prüfen sein



Lageplan

unmaßstäblich

Auszug aus dem Erläuterungsbericht

Das geplante Projekt „Auf dem Jakob“ soll die bestehende Wohnbebauung und den Kollenbach zu einem gemeinsamen Wohnquartier entwickeln und die städtebauliche Anbindung an die Stadt schaffen.

Durch die Anordnung der Baukörper auf der Gesamtgrundstückfläche schafft man den Eindruck eines gewachsenen Baugebietes. Der Charakter der existierenden Bebauung des Gebiets wird aufgenommen und erweitert.

Die einzelnen Baukörper sind durch die Fußwege miteinander verbunden und schaffen durch die sich öffnen und schließenden Freiräume eigene Aufenthaltsqualitäten.

Jedes Gebäude wird durch unterschiedliche Gebäudeformen deren Grundrisse und dessen Fassadengestaltungen eine eigene Adressbildung schaffen und sich dem Gesamtbild des Quartiers und der umgebenen Bebauung einfügen. Durch die Ausschöpfung der Geländeverläufe wird ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild der Gebäude geschaffen.

Durch die unterschiedlichen Baukörper und deren Positionierung wird eine Kleinteiligkeit des Gesamtquartiers geschaffen, womit eine Bild von großen Wohnkomplexen vermieden wird.

Die Wohngebäude werden durch helle grau/beige Verblender und durch eine Metallfassade in Schlagoptik verkleidet.

Bewertung und Diskussion

- Der Entwurf weist ebenfalls eine kopfseitige Bebauung entlang der Straße „Auf dem Jakob“ auf.
- Im Gegensatz zum Entwurf 1022 teilen sich die Gebäude jedoch in eine zweite Reihe, für die rückwertige Bebauung ergibt sich daraus ein höherer Erschließungsanteil.
- Die zweite Erschließungsreihe führt zu einer geringeren Qualität der Garten- und Terrassenflächen.
- Im Schwarzplan ist zu erkennen, dass die Gebäudemasse zu nah an den Fuß- und Radweg reicht.
- Der Entwurf weist eine recht dichte Bebauung auf.
- Die Jury schätzt die vorteilhaften Grundrisse, die alle eine Südausrichtung aufweisen.
- Die architektonische Wirkung kann nur schwer bewertet werden, da leider keine Ansichten geliefert wurden.
- Die Quartiersplätze weisen keine besonderen außenräumlichen Qualitäten auf.
- Die Platzierung des Erlebnisparks wird kontrovers diskutiert, Wert der nördlichen „Erlebnisfläche“ städtebaulich fraglich.
- Typologie der Wohnungsgrößen: kleinere Größe mit circa 50 Quadratmetern fehlt.

- Das Kita-Gebäude ist länger gestreckt, dadurch haben die Außenflächen eher eine Nord-Lage, Verschattung?
- Kombination/Mischnutzung des Kita-Gebäudes mit geringer Anzahl (3) von Wohnungen wird als kritisch erachtet, in Summe hoher Mehr-Aufwand (2 Aufzüge, 2 Treppenhäuser) für Wohnungen
- Kitaplanung im Grundsatz positiv und mit weiterem Potenzial
- Entwurf hat zwei Bauliche Rettungswege – Prüfung bauordnungsrechtlicher Vorschriften notwendig.
- Besonderheit des überdachten Souterrain wird positiv gewertet.

- Tiefgarageneinfahrten stören in den Freibereichen, Einfahrten wirken sich negativ auf die Straße „Auf dem Jakob“ aus.
- Tiefgaragen-Organisation ist etwas unübersichtlich, aber funktionsfähig.
- Eingang zu den Wohngebäuden aus der Tiefgarage heraus möglich.
- Tiefgarage ist bis unter die Kita geplant, positiv: Stellplätze auch für Mitarbeiter/-innen.

- Der städtebauliche Entwurf ist solide, jedoch ohne besondere Stärken.
- Die Durcharbeitungstiefe ist noch recht gering.
- Der überdachte Bereich der Kita-Planung ist interessant, die Beschattung und Ruhe-Zonen werden positiv gewertet. Der Bereich ist eine Chance/Möglichkeit.

Bewertungsmatrix - 2. Phase

Bewertungskategorie	max. Punkte	Bewerberinnen			
Integrierte Gesamtplanung/Quartiersentwicklung		0951	1007	1022	1054
1. Städtebauliches Gesamtkonzept					
a) Städtebauliches Konzept	10	4	1	8	6
b) Architektur	8	4	1	7	4
c) Freiflächenkonzept/Freiraumplanung	7	4	1	7	3
d) Ökologisches Konzept	5	2	1	4	2
Punktzahl	30	14	4	26	15
2. Gebäudekonzept/Nutzungskonzept					
a) Qualität des Nutzungskonzeptes	5	4	1	3	3
b) Soziale Infrastruktur	10	1	2	5	7
c) Geförderte und preisgedämpfte Wohnformen	10	8	10	9	3
d) Nachhaltigkeit	5	3	0	2	2
Punktzahl	30	16	13	19	15
3. Konzept für verkehrliche und technische Infrastruktur					
a) Verkehrserschließungskonzept	7	3	1	5	4
b) Energieversorgungskonzept	4	2	2	3	3
c) Wasser- und Entsorgungskonzept	4	2	0	4	3
Punktzahl	15	7	3	12	10
Gesamt Punktzahl	75	37	20	57	40
Gewichtete Punktzahl	75%	27,75	15	42,75	30
Wirtschaftlichkeit/Kaufpreis					
Kaufpreis (von der Stadt Beckum auszufüllen)					
Punktzahl	25	25	22	23	22
Gewichtete Punktzahl	25%	6,25	5,46	5,64	5,46
Gesamte Punktzahl	100%	34,00	20,46	48,39	35,46