



## **Stellungnahme zu den Anmerkungen der Fraktionen CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWG und FDP**

Gutachter: Dipl.-Ing. Alexander Gardyan, M.Sc. (IKS Mobilitätsplanung)

Stand: 08.04.2022

### **Vorwort**

Das Radverkehrskonzept Beckum (Stand Oktober 2021) wurde als Fachgutachten auf Grundlage des aktuellen Standes von Wissenschaft und Technik entwickelt. Dementsprechend muss und kann dieses Fachgutachten nicht vollumfänglich den Anforderungen und politischen Zielen der einzelnen Parteien entsprechen.

Ein Fachgutachten, das maßgeblich durch politische Haltungen beeinflusst wäre, ist aus Gutachtersicht auch nicht zielführend. Die Ergebnisse wären angreifbar und letztlich als objektive und transparente Diskussionsgrundlage wertlos. Zudem würde das der (fachlichen) Reputation des Gutachterbüros schaden.

Dennoch besteht natürlich ein „Spielraum“ im Bereich der fachlich vertretbaren Empfehlungen. Unter diesen Voraussetzungen wurde das Radverkehrskonzept Beckum, soweit fachlich vertretbar, daran ausgerichtet, eine Umsetzbarkeit der Einzelmaßnahmen zu ermöglichen. Wichtiger Baustein war deshalb auch ein Beteiligungsverfahren, zur Abstimmung der wesentlichen Elemente des Konzeptes, sowie der Grundsatz des ressourcenschonenden Planens und eine frühzeitige Abstimmung der übergeordneten Zielsetzung (Bericht, S. 14). Darauf aufbauend wurden im Radverkehrskonzept Beckum eher „konservative“ Maßnahmenempfehlungen entwickelt, um die Chancen auf Umsetzung zu steigern.

Die eingegangenen Anmerkungen der Fraktionen scheinen zum großen Teil aufgrund der „Befürchtung“ zu beruhen, dass mit Beschluss der konzeptionellen Empfehlungen eine verbindliche Umsetzung sämtlicher Maßnahmen beschlossen wird. Dies kann jedoch rechtlich gar nicht gewährleistet werden (beispielsweise sind zur Umsetzung von einigen Maßnahmen Absprachen mit Dritten erforderlich, deren Ausgang nicht vorhergesagt werden kann).

Im Folgenden werden die Anmerkungen der Fraktionen dahingehend abgewogen.

## Stellungnahmen

Auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes Beckum (Stand Oktober 2021) wurden Anmerkungen der einzelnen Fraktionen eingereicht. Diese insgesamt 30 Einzelanmerkungen sind nachfolgend nach den einzelnen Fraktionen dargestellt und mit Stellungnahmen versehen.

### Anmerkungen CDU

Die CDU erklärt sich mit folgenden Teilaspekten des Radverkehrskonzeptes nicht einverstanden (Stand 08.03.2022):

*CDU 1: Änderung der Straßenaufteilung auf Ein- und Ausfallstraßen mit Seitenstreifen durch einfaches Aufbringen von neuen Fahrbahnmarkierungen (Ausnahme Hammer Straße). Hier kann nur eine gezielte bauliche Umgestaltung zum Ziel führen.*

Im Radverkehrskonzept sind fachlich angemessene Möglichkeiten zum Umgang mit den Ein- und Ausfallstraßen dargestellt (vgl. Bericht S. 53-59). Insbesondere Variante 1 verspricht mit mindestens 2,30 m breiten Radfahrstreifen eine hohe Sicherheit und Qualität für Radfahrende. Auch Variante 2 entspricht dem Stand von Wissenschaft und Technik.<sup>1</sup> Somit muss man davon ausgehen, dass bei beiden Varianten auch die Verkehrssicherheit für Radfahrende gewährleistet ist. Von daher entsprechen die vorgeschlagenen Varianten der geforderten „gezielten baulichen Anpassung“.

Weiterhin muss berücksichtigt werden, dass manche Ein- und Ausfallstraßen (zum Beispiel Neubeckumer Straße) Bestandteil der Velorouten sind (vgl. Bericht S. 60). Diese wurden im Radverkehrskonzept des Kreis Warendorf festgelegt<sup>2</sup> und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan beschlossen.<sup>3</sup> Die Varianten aus dem Radverkehrskonzept Beckum entsprechen der Umsetzung dieser interkommunal angelegten Velorouten. Natürlich kann die Zielsetzung auch über einen grundlegenden Umbau der Straßen umgesetzt werden, wodurch ebenfalls eine sichere Radverkehrsführung entsprechend dem

---

<sup>1</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 19 und 22

<sup>2</sup> Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018

<sup>3</sup> SHP Ingenieure; Verkehrsentwicklungsplan 2030. Hannover 2019

Stand von Wissenschaft und Technik erreicht werden kann. Dies ist allerdings wesentlich teurer und zeitaufwendiger, bei einem vergleichbaren Ergebnis für den Radverkehr. Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU 2: Freigabe der Anton-Schulte-Straße für Radfahrer in Gegenrichtung. Diese Maßnahme verbietet sich aufgrund besonderen Gefahrenlage an dieser Örtlichkeit. Für alle anderen Einbahnstraßen ist eine Einzelfallprüfung durchzuführen.*

Die Empfehlung zur Öffnung der Einbahnstraße Anton-Schulte-Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung entspricht bei bestehenden Voraussetzungen (zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Fahrbahnbreite zwischen parkenden Fahrzeugen 3,00 - 3,50 m) dem Stand von Wissenschaft und Technik.<sup>4</sup> Von der Gewährleistung der Verkehrssicherheit muss man daher ausgehen können.

Sofern zusätzlich die Qualität für Radfahrende gesteigert werden soll, können in regelmäßigen Abständen Bereiche mit absolutem Haltverbot angeordnet werden oder das Kfz-Parken in dem Straßenabschnitt gänzlich verboten werden.

Sämtliche Maßnahmenempfehlungen aus dem Konzept sind Empfehlungen, die im Einzelfall beziehungsweise im Rahmen der Detailplanung auf Umsetzung geprüft werden müssen.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

---

<sup>4</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA). Köln 2010, S. 62

*CDU 3: Festes jährliches Budget für den Radverkehr in Höhe von 1.100.000 €. Das Haushaltsrecht ist das höchste Recht des Stadtrates. Ein festgelegtes Budget in Millionenhöhe würde dieses Recht in unangemessener Weise beschneiden. Wir stellen die notwendige Höhe grundsätzlich in Frage.*

Die Empfehlung zum Beschluss eines jährlichen Budgets in Höhe von 1.100.000 €, ist kein Beschluss an sich, sondern wie beschrieben, eine fachliche Empfehlung (vgl. Bericht, S. 114). Aus dieser fachlichen Empfehlung kann dann im nächsten Schritt ein Beschluss durch den Stadtrat erfolgen.

Die angegebene Höhe ist auf Grundlage des auf Bundesebene verabschiedeten Nationalen Radverkehrsplans 3.0 berechnet, der in erster Version noch vom damaligen Bundesverkehrsminister Scheuer vorgelegt wurde. Die finanzielle Förderung des Radverkehrs soll sich an rund 30 € je Person und Jahr orientieren.<sup>5</sup>

Es steht der Beckumer Kommunalpolitik frei, dort einen höheren, geringeren oder keinen Haushaltsposten einzustellen und von der fachlichen Empfehlung aus dem Radverkehrskonzept abzuweichen.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU 4: Schaffung einer Stelle „Mobilitäts- und Digitalbeauftragter“ - Bei der Umsetzung des Radverkehrskonzepts ist es wichtig, die Bevölkerung stetig und umfassend über die Intention des Konzepts und die einzelnen Umsetzungsschritte zu informieren. Diese Aufgabe füllt jedoch bei Weitem keine ganze Stelle aus. Diese Arbeitsrate in eine vorhandene Stelle zu integrieren ist der richtige Weg.*

Wie im Bericht auf S. 91 beschrieben, soll der empfohlenen Stelle des „Mobilitäts- und Digitalbeauftragten“ eine Rolle in der Beckumer Verkehrsplanung allgemein zukommen. Aufgabenfelder liegen sicherlich nicht alleine in der Begleitung der Umsetzung

---

<sup>5</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI); Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Berlin 2022, Seite 25

des Radverkehrskonzeptes. Der beschriebene Aufwand erfordert zudem besondere fachliche Kenntnisse und ist nicht im Rahmen „irgendeiner Stelle“ ausfüllbar.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU 5: Anlage von Radzählstellen - Ein Mittelzentrum wie Beckum hat eine überschaubare Anzahl von Radfahrern. Der Kostenansatz von vier Stelen mit Display und insgesamt acht Induktionsschleifen in Höhe von insgesamt 112.000 € ist unverhältnismäßig. Hinzu kommt, dass das Radverkehrskonzept keine Aussage zu Wartung der Stelen und zu eventuell zusätzlich benötigter Software macht.*

Das „ein Mittelzentrum wie Beckum eine überschaubare Anzahl Radfahrende hat“ und „die Ausgabe des genannten Betrags zum Monitoring von Radverkehrsmengen unverhältnismäßig ist“, ist sicherlich als politische Aussage zu bewerten und aus fachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.

Der erwartete Nutzen ist im Bericht auf Seite 92-93 beschrieben, worauf auch die Maßnahmenempfehlung basiert. Die Standortempfehlungen sind im Konzept als „mögliche Standorte“ beschrieben, die sukzessive entwickelt und ausgebaut werden können.

Zu den Kosten für Wartung und Software können auf dieser konzeptionellen Ebene keine Aussagen getroffen werden. Diese müssen im Rahmen der erforderlichen Ausschreibung ermittelt werden.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU 6: Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen - Es ist nicht die Aufgabe der Stadt Strom für E-Bikes zu verkaufen. Dies sollte dem freien Markt überlassen werden*

In diesem Punkt stellt die Anmerkung keinen Widerspruch zu dem Konzept dar. Dort sind lediglich potenzielle Standorte aufgelistet, dies sich zur Installation von E-Ladestationen eignen würden. Teilweise liegen diese, wie im Bericht auf Seite 98-99 beschrieben, sogar auf privaten Flächen. Dort besteht keine Berechtigung der Stadt zur Anlage von E-Ladestationen.

Dennoch kann die Stadt eine vermittelnde Rolle einnehmen und die Anlage von zusätzlichen Ladestandorten mit geeigneten Mitteln unterstützen.

Der voranstehende Satz könnte im Radverkehrskonzept ergänzt werden, um bestehende Unklarheiten auszuräumen.

*CDU 7: Veloroute Beckum - Ahlen L794 außerorts - Es ist nicht nachvollziehbar, warum für die Veloroute nicht der bereits vorhandene Werseradweg genutzt werden kann, nur weil der Werseradweg ein naturnaher touristischer Radweg ist. Eine Trennung von Veloroute und touristischer Route erschließt sich nicht.*

Velorouten haben erhöhte Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur. Dazu gehören ausreichende Breiten von 2,50 m - 3,00 m und eine asphaltierte Oberfläche<sup>6</sup>, was erhebliche Ausbauten an dem bestehenden WerserRadweg erforderlich machen würde. Diese widersprechen den Anforderungen an eine angestrebte naturnahe Führung des WerserRadwegs. Auch die Nutzungsform von Freizeitfahradfahrer:innen und Pendler:innen unterscheidet sich in Geschwindigkeit und Streckenanspruch deutlich. Eine gemeinsame Führung würde die Qualität beider Nutzgruppen schmälern.

Aus genannten Gründen wurde die im Rahmen des Radverkehrskonzept Beckum untersuchte Trasse „WerserRadweg“ als Veloroute verworfen (siehe Bericht, S. 66).

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU 8: Verzicht auf die Machbarkeitsstudie zur Querung der BAB 2 - Die Kosten der Machbarkeitsstudie belaufen sich auf ca. 35.000€. Es ist nicht ersichtlich, warum Radfahrer nicht die bereits vorhandene Strecke des Werseradwegs für Fahrten von und nach Ahlen nutzen können.*

Siehe Punkt oben „CDU 7“

---

<sup>6</sup> Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018, S. 53

*CDU 9: Bei einem so weitgreifenden Thema für Beckums Stadtgesellschaft, hat keine ausreichende Bürgerbeteiligung stattgefunden. Diese Beteiligung darf nicht unter der Corona Pandemie leiden oder leicht abgehandelt werden.*

Trotz der Covid-19-Pandemie wurde eine fachlich angemessene Beteiligung mit Vertreter:innen aus Verwaltung, Politik, Fachverbänden (ADFC) und der Öffentlichkeit (Online-Workshop) durchgeführt.

Sofern weiterer Diskussionsbedarf besteht, ist eine fortlaufende Diskussion zu der Thematik sogar wünschenswert. Die empfohlene Bewerbung zur Mitgliedschaft in der AGFS (siehe Bericht, S. 113) würde diesen Prozess langfristig fördern und neue Impulse in die Diskussion einbringen.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU sonstige 1: Die Stadtteile Neubeckum, Vellern und Roland sind in dem Radverkehrskonzept deutlich unterrepräsentiert*

Das im größten Stadtteil am meisten Handlungsempfehlungen zusammenlaufen, ist ein logisches Ergebnis der Netzbildung für den Radverkehr, da dieses auf Grundlage der Anzahl und Bedeutung an Zielorten entwickelt ist.

Im Rahmen des Konzeptes sind die Stadtteile aber grundsätzlich gleichermaßen bearbeitet worden. Dies umfasst sämtliche Punkte von der Netzbildung (siehe Bericht, S. 26-28 und Karte 5) bis zur Maßnahmenempfehlungen.

Beispielsweise ist eine der Kernmaßnahmen des Konzeptes die Optimierung der Veloroute 1. Innerhalb Neubeckums wurden in diesem Rahmen mehrere Leitmaßnahmen vorgeschlagen, beispielsweise die Anlage einer Fahrradstraße, die Optimierung vorhandener Schutzstreifen oder die Anlage von Querungshilfen (Bericht, S. 62-63 und Karte 12).

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*CDU sonstige 2: Die Umsetzung einer freiwilligen Verkehrswende und die Ausgestaltung des Radverkehrskonzepts gelingen aber nur, wenn die darin festgelegten neuen Regeln und Konzepte auch eine Akzeptanz in der Bevölkerung finden. Ohne Kontrollen sind Regeln jedoch nutzlos. So können erhebliche Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit durch illegales Halten und Parken entstehen. Wir sind uns nicht sicher, ob dieses durch die Ordnungsbehörden in dem nötigen Maß konsequent überprüft werden kann um Parkverstöße mit Behinderungen oder Gefährdungen zu verhindern.*

Dieser Punkt stellt keinen Widerspruch zu dem Konzept dar. Im Radverkehrskonzept ist sogar die Durchführung von Schwerpunktkontrollen angeregt (Bericht, S. 97).

Zudem wird die Verkehrssicherheit von Radfahrenden und Zufußgehenden im aktuellen Zustand erheblich durch vielfältige Verstöße des Kfz-Verkehrs beeinträchtigt. Im Konzept sind beispielhaft das illegale Halten/Parken auf Radwegen und ungemessene Geschwindigkeiten benannt (Bericht, S. 97). Wie sich das Problem durch die Umsetzung der Maßnahmenempfehlungen (beispielsweise auf den Ein- und Ausfallstraßen) noch verstärken soll, kann aus fachlicher Sicht nicht nachvollzogen werden.

Unter der Zielsetzung „Radkultur etablieren und ausbauen“ wird empfohlen, die Problematik ergänzend im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit anzugehen (Bericht, S. 101-102).

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

### **Anmerkungen SPD**

Die SPD bittet, folgende Anregungen zur Ergänzung in das zu beschließenden Radverkehrskonzept mit aufzunehmen (Stand 08.03.2022):

*SPD 1: Verbesserung der Radverbindung vom Bahnhof Neubeckum bis zum Ortsausgangsschild Ennigerloh.*

Die Verbindung nach Ennigerloh verläuft zum einen über die Veloroute entlang der B475 und zum anderen über das Radnetz NRW. Innerhalb Beckums sind eventuelle

Handlungsempfehlungen entwickelt (siehe Karte 12). Planungen außerhalb des Untersuchungsgebietes wurden, zusätzlich zur Netzabstimmung, nicht angestellt. Sofern konkret die Situation im Bereich des Eisenbahntunnels gemeint ist, wird aus Gutachtersicht keine Handlungsspielraum gesehen. Erst mit dem Neubau des Eisenbahntunnels würde sich in Absprache mit der Bahn die Möglichkeit ergeben, die Situation für den Radverkehr zu verbessern. Daher erscheint es nicht sinnvoll, diesen Punkt mitaufzunehmen.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*SPD 2: Prüfungen von Möglichkeiten die Radverbindungen von Neubeckum in Richtung Ahlen und Vorhelm perspektivisch zu verbessern.*

Siehe Bericht: Karte 12; S. 66-70; S. 74-75.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*SPD 3: Eine sichere Verbindung zwischen der Sport- und Freizeitanlage Harberg über die Neubeckumer Innenstadt in die westlichen Wohngebiete.*

In der Netzplanung wurde der Bereich über die Zementroute in Form einer Hauptroute angeschlossen. Das Netz wurde durch den Arbeitskreis sowie im Rahmen des Online-Workshops mehrfach diskutiert und bestätigt. Die Anlage einer Netzergänzung über die Graf-Galen-Straße östlich der Harbergstraße wäre dennoch denkbar und plausibel erklärbar. Die Verbindung könnte in das Netz aufgenommen werden.

*SPD 4: Lastenfahrräder müssen im Radverkehrskonzept bedacht werden. So müssen beispielsweise gesonderte Parkplätze geschaffen werden.*

Das Konzept ist an der Mitnutzung durch Lastenräder ausgelegt. Beispielsweise im Rahmen des Netzkonzeptes (Bericht, S. 26) sowie im Themenfeld C: Abstellanlagen

(Bericht, S. 71). Insbesondere Bügel können auch durch Lastenräder zum Anschließen genutzt werden.

Die separate Ausweisung von Abstellplätzen für Lastenräder ist im Konzept nicht enthalten, da die Mehrfachnutzung der Bügel als ausreichend betrachtet wird.

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*SPD sonstiges: Unter anderem war ein Hauptkritikpunkt, dass der Stadtteil Neubeckum nicht ausreichend in dem zur Abstimmung stehenden Radverkehrskonzept bedacht wird.*

Siehe Stellungnahme zu: „CDU sonstige 2“

#### **Anmerkungen Bündnis 90/Die Grünen**

Die Grünen wünschen die zeitnahe Umsetzung folgender Maßnahmen:

*Die Grünen 1: Roteinfärbung des gesamten Fahrradstreifens auf der Neubeckumer Straße*

*Die Grünen 2: Erweiterung und komplette Roteinfärbung des Fahrradstreifens auf der Fahrbahn der Hauptstraße und Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen*

*Die Grünen 3: Fußgängerpiktogramme auf dem ehemaligen asphaltierten Fahrradweg*

*Die Grünen 4: Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße*

*Die Grünen 5: Aufstellung von Informationsschildern an den Ortseingängen  
> Abstandsgebot 1,50 m zum Fahrrad*

Siehe Bericht: S. 63 und S. 108-110 und S. 101-102

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

## **Anmerkungen FWG**

Die FWG teilt folgende Anregungen zu Änderungen des Konzeptentwurfes mit:

*FWG 1: ... eine zeitnahe Überprüfung der Bestandserhebung samt Analyse und der erarbeiteten Erfordernisse für die Neubeckumer Straße. Die alltägliche Ist-Situation an der Neubeckumer Straße, so unser Eindruck, hat der Gutachter nicht wirklich erkannt. Insofern sind auch die Bedarfe und Maßnahmenvorschläge, zumindest aus Sicht der FWG, nicht wirklich überzeugend. Diese Straße, mit all ihren vielschichtigen Herausforderungen und Konflikten, bedarf eines passgenauen Ausbaus für Radfahrende. Dabei muss insbesondere der Sicherheitsaspekt nachhaltig gelöst werden, um zukünftig eine Stärkung des Radverkehrs erreichen zu können. In diesem Zusammenhang ist auch die Umsetzung der vorgesehene Veloroute Beckum – Neubeckum zu berücksichtigen und hinsichtlich der Umsetzung darzustellen.*

Siehe Stellungnahme zu: „CDU 1“

*FWG 2: ... die Aufnahme/Bereitstellung von detaillierten Grafiken, aus der das Radverkehrsnetz (Wunschliniennetz) – Hauptrouten und Nebenrouten – ganz konkret ersichtlich wird.*

Der Kartenband wurde sämtlichen Fraktionen digital zur Verfügung gestellt. Dieser ist mit Rücksicht auf eine gute Lesbarkeit und Druckfähigkeit im A3-Format entwickelt. Sofern der Verlauf des Netzes nicht im Detail ersichtlich ist, könnte dem Kartenband die Karte 5 „Radverkehrsnetz“ zusätzlich in einem größeren Format mit lesbaren Straßennamen ergänzt werden.

## **Anmerkungen FDP**

Die FDP übersendet folgende Änderungsvorschläge zum Radverkehrskonzept:

*FDP 1: Das Radwegekonzept soll um das Themenfeld „Lückenschlüsse innerorts“ erweitert werden. Auf den Seiten 52ff im bisherigen Radwegekonzept sind mehrere Themenfelder identifiziert. Das Themenfeld D betrachtet bisher nur Schließung von Netzlücken außerorts. Die FDP-Fraktion erachtet den Lückenschluß innerorts als*

*Thema mit hoher Priorität. Für dieses Themenfeld sollen mit dem Gutachter Maßnahmen erarbeitet werden, wie man unter anderem den Lückenschluss an der Kreuzung Sternstraße, Alleestraße, Vorhelmer Straße und Nordstraße realisieren kann. Die Möglichkeit dort einen Kreisverkehr zu realisieren, sollte von der Verwaltung abschließend geprüft werden und im zuständigen Ausschuss der Sachstand hierfür vorgetragen werden.*

Im Radverkehrskonzept sind Lückenschlüsse innerorts bereits mit einer hohen Priorität berücksichtigt, auch wenn diese nicht unter einer solchen Überschrift zusammengefasst sind. Maßnahmenempfehlungen befinden sich unter den Themenfeldern A, B, E, F, G und Sonstige Maßnahmenempfehlungen (siehe Bericht S. 51ff). Zu den konkreten Straßen stehen Empfehlungen im Bericht unter:

- Kreuzung Sternstraße: S. 107-108 (grundlegender Umbau nach aktuellen Standards erforderlich)
- Alleestraße: S. 107-108 (grundlegender Umbau nach aktuellen Standards erforderlich)
- Vorhelmer Straße: S. 53ff
- Nordstraße: S. 64 (bereits in Planung)

Aus Sicht des Gutachters besteht zu dieser Anmerkung kein Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept.

*FDP 2: Die Verallgemeinerung für die Maßnahmen aller Ausfallstraßen sollte überarbeitet werden. Im bisherigen Konzept steht auf Seite 53: „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.“ Diese Formulierung sollte durch „Die Ausgestaltung der weiteren Ausfallstraßen ist nach den individuellen örtlichen Gegebenheiten zu planen“ ersetzt werden.*

Die empfohlene Formulierung ist selbstverständlich immer zutreffend. Sämtliche Planungen müssen im Rahmen der Detailplanung an die örtlichen individuellen Gegebenheiten angepasst werden. Auch die dargestellt Musterlösung Neubeckumer Straße muss dort im Detail geprüft werden.

Dennoch ist der Lösungsansatz der Neubeckumer Straße aus fachlicher Sicht auch ein zutreffender für die genannten Straßen, weshalb die vorgebrachte Formulierung als Ergänzung, aber nicht als Ersatz eingebracht werden könnte.

*FDP 3: Für die Neubeckumer Straße schlagen wir die Variante 2 zur Realisierung vor. Die Umsetzungsempfehlung auf Seite 56 zur Neubeckumer Straße sollte durch eine neue Empfehlung wie folgt ersetzt werden: „Die Variante 2 sollte für die Neubeckumer Straße realisiert werden um diese Maßnahme schnellstmöglich mit einer Testphase als Pilotprojekt zu realisieren“. Zu diesem Punkt haben wir im letzten Ausschuss ausführlich Stellung genommen. Wir sehen die Variante 2 als bessere Variante an und wir brauchen eine breite Akzeptanz in unserer Bürgerschaft zur Realisierung dieser Maßnahme. Nur so können wir nach Ansicht der FDP-Fraktion schnell ein Pilotprojekt an den Start bringen. Eine Kombination von Variante 1 mit der Variante 2 lehnen wir ab. Als FDP-Fraktion stellen wir zudem eine weitere Variante für eine spätere mögliche Umbauvariante nach der Testphase an der Neubeckumer Straße zur Diskussion, welche wir in der Anlage als Variante 3a bezeichnen. Der Gutachter möge zu dieser Variante im dafür zuständigen Ausschuss bitte eine Stellungnahme abgeben.*

Grundsätzlich sind beide im Konzept dargestellten Varianten umsetzbar und entsprechen dem aktuellen Stand von Wissenschaft und Technik. Ob den fachlichen Empfehlungen gefolgt wird, eine Kombination der Varianten 1 und 2 umzusetzen, unterliegt letztlich der Kommunalpolitik. Zu diesem Zweck der Wahlmöglichkeit wurden die Varianten entwickelt.

Der Lösungsvorschlag aus der beigefügten Skizze (Anlage Variante 3a) kann aus fachlicher Sicht nicht empfohlen werden:

- Der verbleibende Gehweg von 2,00 m Breite entspricht nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit (Mindestmaß 2,50 m) und den zu Grunde liegenden Regelwerken<sup>7</sup> und kann daher, insbesondere bei einem Neubau, nicht empfohlen werden.

---

<sup>7</sup> Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt). Köln 2006, S. 81 oder Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA). Köln 2002, S. 16

- Sofern ein Neubau der Straße vorgesehen ist, sollten die Anforderungen an die Veloroute mit besonderer Priorität umgesetzt werden. Das beinhaltet mindestens die Anlage eines Radfahrstreifens, bestenfalls baulich vom Kfz-Verkehr getrennt. Sofern gewünscht, könnte unter Berücksichtigung der fachlichen Anforderungen eine zusätzliche Variante „Neubau Neubeckumer Straße“ ergänzt werden. Da allerdings nicht bekannt ist, dass der Straßenbaulastträger (Bund/Straßen NRW) eine grundlegende Sanierung vorsieht, erscheint die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme innerhalb des Zielhorizontes von 10 bis 15 Jahren sehr unwahrscheinlich.

*FDP 4: Die Empfehlung für die Anton-Schulte-Straße (Seite 87ff) sollte aufgrund hoher Sicherheitsbedenken ersatzlos gestrichen werden. Die Sicherheitsbedenken wurden ausführlich im letzten Ausschuss für Stadtentwicklung unsererseits vorgetragen.*

Siehe Stellungnahme zu: „CDU 2“

*FDP 5: Für den Ortsteil Neubeckum schlagen wir vor über eine Ost-West-Verbindung zu diskutieren und hierbei auch explizit die Gustav-Moll-Straße mit einzubeziehen. Nach Ansicht der FDP-Fraktion sollte die Maßnahmenempfehlung bei der Gustav-Moll-Straße als „Fahrradstraße“ von der Wickingstraße bis hin zur Eichendorfstraße diskutiert werden. Im bisherigen Konzept sind auf Seite 105ff Anlagen von Fahrradstraßen niedergeschrieben, hier soll die Gustav-Moll-Straße mit aufgenommen werden. Der Gutachter sollte zudem die Spiekersstraße von der Vellerner Str. bis hin zur Graf-Galen-Straße in Neubeckum als Fahrradstraße bewerten und für den zuständigen Ausschuss eine Empfehlung vorbereiten.*

Beide genannten Abschnitte befinden sich bereits innerhalb des Radverkehrsnetzes. Die Führung im Mischverkehr entspricht dabei den Regelwerken, weshalb im Bericht keine Handlungsempfehlungen abgeleitet sind.

Grundsätzlich wäre es aus fachlicher Sicht denkbar, in den genannten Abschnitten die Situation für Radfahrende durch die Anlage von Fahrradstraßen zu verbessern. Daher wird empfohlen, die Anmerkung zu übernehmen und die Abschnitte in das Kapitel 8.8.4 Fahrradstraßen (Bericht, S. 105-106) zu ergänzen.

*FDP 6: Für E-Bikes schlagen wir vor weitere Standorte für Ladestationen zur Umsetzung mit aufzunehmen. Wir schlagen hiermit konkret weitere Standorte vor: Busbahnhof Beckum, Freibad Neubeckum, Freibad Beckum, Hallenbad Beckum, Tutenbrocksee, einen zentralen Standort in Vellern und einen Standort am Rolandsee.*

Im Konzept sind mögliche Standorte dargestellt (Bericht, S. 98-99), die um die benannten Punkte ergänzt werden können. Auch mit Aufnahme der genannten Standorte wird die Liste nicht abschließend sein, sondern soll auch zukünftig offen für Ergänzungen sein.

*FDP 7: Im Radwegekonzept sollte explizit niedergeschrieben werden das die Fahrradabstellanlagen für Lastenräder und E-Bikes geeignet sein sollten.*

Siehe Stellungnahme zu: „SPD 4“

*FDP 8: Eine weitere Ergänzung bezieht sich auf die Zementroute. Es befinden sich einige nicht mehr benötigte Bahnschienen auf Fahrrad- und Fußwegen in unserem Stadtgebiet, hier besteht nach unserer Ansicht erhöhte Sturzgefahr. Es sollte eine Empfehlung bezüglich dieser Thematik in das zu überarbeitende Radwegekonzept mit einfließen..*

Siehe Bericht, S. 81-82

*FDP 9: Im Konzept fehlt bisher ein Hinweis auf Optimierung von Ampelschaltungen auf Velorouten. Beim Seitenwechsel auf großen Kreuzungen benötigt der Radfahrer oft mehrere Minuten, weil er an den Fußgängerampeln sehr lange warten muss. Um schneller vorwärtszukommen, wird man quasi gezwungen, in den fließenden Verkehr einzuschwenken und mit den Autos abzubiegen. Bei Optimierung von Ampelschaltungen (Rundum-Grün) kann dieses Risiko minimiert werden und dem Radfahrer freie Fahrt gewährt werden. Dies sollte im Zuge der Planung der Velorouten geprüft werden. Die Optimierung von Ampelschaltungen sollte mit in das Konzept aufgenommen werden.*

Die Anmerkung ist nicht nachvollziehbar. Radverkehr hat die Lichtzeichen für den Fahrverkehr zu beachten, außer es besteht eine eigene Signalisierung für den Radverkehr.<sup>8</sup> Die vornehmliche Führungsform entlang der Velorouten ist zudem auf Fahrbahnniveau, wobei ebenfalls die Signalisierung für den Fahrverkehr gilt.

---

<sup>8</sup> Vgl. § 37 Abs. 2 Satz 6 StVO