



Bekanntmachung

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung

Datum: Dienstag, 03.05.2022

Beginn: 17:00 Uhr

Ort: Mensa der Gesamtschule Ennigerloh-Neubeckum, Turmstraße 20, 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 03.02. und 22.03.2022 sowie über die gemeinsame Sitzung mit dem Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 27.01.2022 – öffentliche Teile –
- 3 Bericht der Verwaltung
- 4 Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses sowie eines Mehrfamilienhauses im Geltungsbereich des Bebauungsplans N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“
- 5 Sachstandsbericht zur Weiterentwicklung des Aktivparks Phoenix
- 6 Radverkehrskonzept
- 7 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

- 1 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 03.02. und 22.03.2022 sowie über die gemeinsamen Sitzungen mit dem Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 27.01.2022 – nicht öffentliche Teile –
- 2 Bericht der Verwaltung
- 3 Bauvorhaben der Berief Food GmbH
- 4 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Beckum, den 21.04.2022

gezeichnet
Andreas Kühnel
Vorsitz



Abschluss eines städtebaulichen Vertrages zur Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses sowie eines Mehrfamilienhauses im Geltungsbereich des Bebauungsplans N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße,,

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

03.05.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum

17.05.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Verwaltung wird beauftragt, den als Anlage zur Vorlage beigefügten städtebaulichen Vertrag abzuschließen.

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Der Abschluss des städtebaulichen Vertrages beruht auf § 11 Baugesetzbuch (BauGB).

Herr Peter Sander beabsichtigt, das auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 307, Flurstück 314 bestehende Gebäude durch ein neues Wohn- und Geschäftshaus zu ersetzen sowie auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 307 Flurstück 526 ein neues Mehrfamilienhaus im Bereich der Kirchstraße zu errichten. Herr Sander ist Eigentümer dieser Grundstücke. Das Gesamtvolumen des Projekts beträgt circa 4.000.000 Euro.

Die Grundstücke liegen innerhalb des Geltungsbereiches des seit 1970 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nummer N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“. Die Realisierung einer Bebauung nach den Vorstellungen des Vorhabenträgers ist auf der derzeitigen Planungsgrundlage nicht möglich. Hierzu bedarf es einer Änderung des Bebauungsplanes.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 07.05.2019 wurde das Vorhaben erstmals vorgestellt und der Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zugestimmt, mit der Maßgabe, dass der Vorhabenträger die Kosten zu tragen hat,

die im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Umsetzung der Planung entstehen. Auf die Vorlage 2019/0088 und die Niederschrift der Sitzung wird verwiesen.

Aufgrund der prominenten, innerstädtischen Lage in Neubeckum bestehen Anforderungen an die Gestaltung der Objekte, die über die möglichen Festsetzungen des Bebauungsplans hinausgehen. Dies betrifft insbesondere die Fassadengestaltung. Gegenstand des Vertrags ist daher die zwischen dem Vorhabenträger und der Verwaltung vereinbarte Fassadengestaltung, welche mit einer Vertragsstrafe abgesichert ist, sollte davon abgewichen werden. Weiterhin im Vertrag enthalten sind die Übernahme der Planungskosten und eine Bauverpflichtung. Das Gesamtprojekt soll bis spätestens zum 31.12.2026 fertiggestellt sein. Die Vertragsstrafe ist auf 5.000 Euro je Monat Verzögerung nach dem 31.12.2026 festgesetzt. Spätestens 6 Monate nach Inkrafttreten des Bebauungsplans soll nach den vertraglichen Festsetzungen mit dem Vorhaben begonnen werden.

Die Vertragsstrafe bei Abweichungen von der vereinbarten Fassadengestaltung wird nach billigem Ermessen festgesetzt, beträgt aber höchstens 10.000 Euro je festgestellter Abweichung. Der Vertrag bietet die Flexibilität, dass vereinbarte Abweichungen möglich sind. Abweichungen sind jedoch im Vorfeld schriftlich anzuzeigen und bedürfen der Zustimmung.

Die Fassadengestaltung der Gebäude lässt sich den Anlagen 3 bis 5 des städtebaulichen Vertrags entnehmen.

Hinsichtlich der vertraglichen Regelungen ergibt sich eine Beratungszuständigkeit des Ausschusses für Stadtentwicklung. Für die abschließende Entscheidung über den städtebaulichen Vertrag insgesamt ist der Rat der Stadt Beckum zuständig. Eine Beratung im Betriebsausschuss ist nicht notwendig.

Anlage(n):

Städtebaulicher Vertrag

Anlagen 1 bis 5 zum städtebaulichen Vertrag

TOP Ö 4 Städtebaulicher Vertrag gemäß § 11 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB)

Anlage 1 zur Vorlage 2022/0137

zwischen

der Stadt Beckum

vertreten durch den Bürgermeister, Weststraße 46, 59269 Beckum

– im folgenden Stadt genannt –

und

Peter Sander,

Friedrichsdorfer Str. 32, 33335 Gütersloh

– im folgenden Vorhabenträger genannt –

Präambel

Der Vorhabenträger beabsichtigt das auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 307, Flurstück 314 bestehende Gebäude durch ein neues Wohn- und Geschäftshaus zu ersetzen sowie auf dem Grundstück Gemarkung Beckum Flur 307 Flurstück 526 ein neues Mehrfamilienhaus im Bereich der Kirchstraße zu errichten. Der Vorhabenträger ist Eigentümer dieser Grundstücke. Das Gesamtvolumen des Projekts beträgt circa 4.000.000 Euro.

Die Grundstücke liegen innerhalb des Geltungsbereiches des seit 1970 rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nummer N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“. Die Realisierung einer Bebauung nach den Vorstellungen des Vorhabenträgers ist auf der derzeitigen Planungsgrundlage nicht möglich. Hierzu bedarf es einer Änderung des Bebauungsplanes.

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 7. Mai 2019 wurde das Vorhaben erstmals vorgestellt und der Einleitung eines Bebauungsplanverfahrens zugestimmt, mit der Maßgabe, dass der Vorhabenträger die Kosten zu tragen hat, die im Zusammenhang mit der Vorbereitung und Umsetzung der Planung entstehen.

Der Vorhabenträger und die Stadt sind sich darüber einig, dass aufgrund der prominenten, in der Neubeckumer Innenstadt befindlichen Lage, qualitativ und optisch hochwertige Wohn- und Geschäftshäuser errichtet werden sollen. Ferner sind sich die Parteien darüber einig, dass für das Vorhaben eine gemeinsame Erarbeitung notwendig ist. Der nachfolgende Vertrag soll neben dem Bebauungsplan eine Grundlage und Basis für das Projekt sein und gleichzeitig die notwendige Flexibilität für Änderungen in der Durchführung des Vorhabens bieten. Der Vertrag soll daher eine Beschleunigung des Verfahrens für den Vorhabenträger und gleichzeitig die Sicherung der Planungsziele für die Stadt bedeuten. Zudem vereinbaren die Parteien in diesem Vertrag die planerischen Ziele, welche im Bebauungsplan nicht festgesetzt werden können.

§ 1 Gegenstand des Vertrags

1. Gegenstand des Vertrags ist gemäß § 11 Absatz 1 BauGB die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Maßnahmen durch den Vorhabenträger, insbesondere die Planung und den Bau zwei neuer Wohn- und Geschäftshäuser sowie den Abriss der bestehenden Anlagen in dem im Lageplan (Anlage 1) gekennzeichneten Gebiet Gemarkung Beckum Flur 307, Flurstücke 314 und 526. Darüber hinaus werden in diesem Vertrag die Übernahme der Kosten für die Planung und Änderung des Bebauungsplans Nummer N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“ durch den Vorhabenträger geregelt.
2. Der Vorhabenträger legt weiterhin einen architektonischen Entwurf des Wohn- und Geschäftshauses vor, welcher ebenfalls Gegenstand dieses Vertrags ist (Anlage 3 bis 5). Der architektonische Entwurf des Vorhabens wurde nach den Vorstellungen des Vorhabenträgers konzipiert und im Vorfeld mit der Stadt abgestimmt. Der Vorhabenträger verpflichtet sich zum Bau des Wohn- und Geschäftshauses und der zusätzlichen Anlagen nach den Bestimmungen dieses Vertrags.

§ 2 Planung

1. Hinsichtlich des Verfahrens zur Änderung des Bebauungsplanes Nummer N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“ beauftragt der Vorhabenträger auf eigene Kosten und Rechnung ein leistungsfähiges Planungsbüro.

Das Planungsbüro erarbeitet in enger Abstimmung mit der Stadt den Entwurf des 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.
2. 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.
3. Der Vorhabenträger sichert der Stadt zu, dass diese die schutzrechtsfähigen Werke Dritter (zum Beispiel Urheberrechte an Gutachten, Planungen), die der Vorhabenträger beauftragt hat und zum Zwecke der Bauleitplanung und des Baugenehmigungsverfahrens der Stadt überlasst, zu den vorgenannten Zwecken ohne die Verletzung gewerblicher Schutzrechte uneingeschränkt nutzen, verwerten und ändern kann. Soweit die Stadt für eine Verletzung solcher gewerblichen Schutzrechte von

Dritten in Anspruch genommen wird, kann sie verlangen, dass der Vorhabenträger sie von dieser Inanspruchnahme freistellt. Dies gilt auch für die Kosten der Rechtsverteidigung. Die Stadt wird solche Ansprüche Dritter nicht anerkennen oder befriedigen, ohne dem Vorhabenträger vorher Gelegenheit zur Stellungnahme zu geben.

§ 3 Keine Vorwegbindung des Rates der Stadt

1. Die Stadt führt das notwendige Bauleitverfahren nach Maßgabe der gesetzlichen Regelungen durch, um das Vorhaben realisieren zu können. Beide Seiten sind sich darüber bewusst, dass auf die Aufstellung beziehungsweise Änderung des Bebauungsplans Nummer N 41 „Hauptstraße/Rektor-Wilger-Straße“, kein Anspruch besteht.
2. Die Parteien sind sich darüber einig, dass durch oder infolge dieses Vertrages die gesetzlich festgelegten Kompetenzen der Stadt sowie deren Entscheidungsfreiheit, insbesondere bei der Vorbereitung und bei der Beschlussfassung über die Änderung des Bebauungsplans für das Plangebiet vollumfänglich erhalten bleibt. Dies umfasst auch eine eventuelle Einstellung des Bebauungsplanverfahrens.
3. Auch bei Scheitern der Planung oder Änderung der planerischen Zielsetzung verbleiben die Planungskosten gemäß § 2 dieses Vertrages bei dem Vorhabenträger. Eine Erstattung der Planungskosten durch die Stadt ist ausgeschlossen.
4. Eine Haftung der Stadt für etwaige Aufwendungen des Vorhabenträgers, die dieser im Hinblick auf die Festsetzungen des Bebauungsplans und den Vollzug dieses Vertrages tätigt, ist ausgeschlossen.

§ 4 Gestaltungsvorgaben des Wohn- und Geschäftshauses

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die Gestaltung der Gebäudefassaden entsprechend der vorabgestimmten Entwürfe gemäß Anlage 3 bis 5 vorzunehmen und vor der Einholung der bauordnungsrechtlichen Genehmigung der Stadt vorzulegen. Insbesondere verpflichtet er sich,
 - für die Fassaden der Vollgeschosse der geplanten Gebäude Vollklinker in gediegener, heller Farbe zu verwenden,
 - den Sockel in einer differenzierten, ebenfalls hellen Klinkerfarbe, herzustellen,
 - für die zurückspringenden Nicht-Vollgeschosse (Staffelgeschosse) einen hellen Putz zu verwenden,
 - die Fassadenabwicklung mit geschwungener Form und Gestaltung der Attika zu realisieren. Die abgesetzte Materialität sowie die geschwungene Form der Attika dienen zur Gliederung und nehmen den Baukörpern die Massivität.
2. Abweichungen von den Festsetzungen des Wohn- und Geschäftshauses der Anlage 2 bis 5 sind mit der Stadt abzustimmen. Die Abstimmung hat schriftlich zu erfolgen und muss im Vorfeld vor der Durchführung seitens des Vorhabenträgers bei der Stadt im zuständigen Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung eingeholt werden.
3. Bei Nichteinhaltung der Vereinbarungen gemäß Absatz 1 zu der Darstellung der Fassade in Anlage 3 bis 5 ist vom Vorhabenträger folgende Vertragsstrafe zu entrichten, wenn und soweit die Stadt nicht gemäß Absatz 1 ihr Einvernehmen erklärt hat.

Die Höhe wird nach billigem Ermessen bestimmt, beträgt aber höchstens bis zu 10.000,00 Euro je Abweichung der Außenhülle von der im Vertrag festgelegten Architektur nach Anlage 3 bis 5. Die Abweichungen zu Absatz 1 und der Anlage 3 bis 5 beziehen sich dabei insbesondere auf

- die Fassadenmaterialien,
 - die Fassadenfarben,
 - den Klinker, dessen Farbe und Beschaffenheit,
 - die Gestaltung der Gebäudefassade.
4. Die festgestellten Abweichungen sind von der Stadt dem Vorhabenträger schriftlich unter Benennung der Höhe der Vertragsstrafen mitzuteilen.
 5. Die Zahlung der Vertragsstrafen nach Absatz 3 entbindet den Vorhabenträger nicht, von der vertraglichen Pflicht, die Vertragsinhalte vereinbarungsgemäß und vollständig umzusetzen.

§ 5 Baupflicht

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes (Bekanntmachung) alle für das Vorhaben gemäß § 1 notwendigen genehmigungsfähigen Bauanträge unter Beifügung aller für die Genehmigung erforderlichen Unterlagen zu stellen. Ferner verpflichtet er sich,
 - spätestens sechs Monate nach Erhalt aller Baugenehmigungen mit der Baumaßnahme zu beginnen und
 - das Gesamtprojekt bis spätestens 31.12.2026 fertig zu stellen.
2. Verzögerungen, die der Vorhabenträger nicht zu vertreten hat, führen zu einer Verlängerung der genannten Fristen. Die Nachweispflicht diesbezüglich obliegt dem Vorhabenträger. Der Vorhabenträger hat innerhalb eines Monats nach Kenntnisnahme die Stadt über die Verzögerung schriftlich zu unterrichten. Bei Nichteinhaltung der unter Absatz 1 genannten Fristen ist vom Vorhabenträger eine Vertragsstrafe zu entrichten, wenn dieser nachweislich die Verzögerung zu vertreten hat. Die Höhe 5.000,00 Euro je Monat Verzögerung nach dem 31.12.2026. Die Vertragsstrafe wird schriftlich seitens der Stadt unter Nennung der Höhe mitgeteilt.
3. Schadensersatzansprüche gegen die Stadt aufgrund von Verzögerungen werden ausgeschlossen.

§ 6 Bestandteile des Vertrags

Bestandteile dieses Vertrags sind:

- Lageplan 1 (Anlage 1)
- Lageplan 2 (Anlage 2)
- Architektonischer Entwurf, Süd-/Westansicht (Anlage 3)
- Architektonischer Entwurf, Fassadenabwicklung (Anlage 4)
- Architektonischer Entwurf, West-/Ostansicht (Anlage 5)

§ 7 Rechtsnachfolge und Schlussbestimmungen

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die in diesem Vertrag vereinbarten Pflichten und Bindungen ihrem Gesamt- oder Einzelrechtsnachfolger mit Weitergabeverpflichtung weiterzugeben, wenn Verpflichtungen aus diesem Vertrag als Ganzes oder in Teilen übertragen werden. Der heutige Vorhabenträger haftet der Stadt als Gesamtschuldner für die Erfüllung des Vertrages neben einem etwaigen Rechtsnachfolger, soweit die Stadt ihn nicht ausdrücklich aus dieser Haftung entlässt. Tritt der Fall der Rechtsnachfolge ein, so entscheidet die Stadt nach Ablauf der Gewährleistungsfristen nach pflichtgemäßem Ermessen, ob der heutige Vorhabenträger aus der Haftung entlassen werden kann.
2. Vertragsänderungen oder -ergänzungen bedürfen zu ihrer Rechtswirksamkeit der Schriftform. Nebenabreden bestehen nicht. Der Vertrag ist zweifach ausgefertigt. Die Stadt und der Vorhabenträger erhalten je eine Ausfertigung.
3. Die Unwirksamkeit einzelner Bestimmungen berührt die Wirksamkeit der übrigen Regelungen dieses Vertrages nicht. Die Vertragsparteien verpflichten sich, unwirksame Bestimmungen durch solche zu ersetzen, die dem Sinn und Zweck des Vertrages rechtlich und wirtschaftlich entsprechen.

Stadt Beckum

Beckum, _____

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister

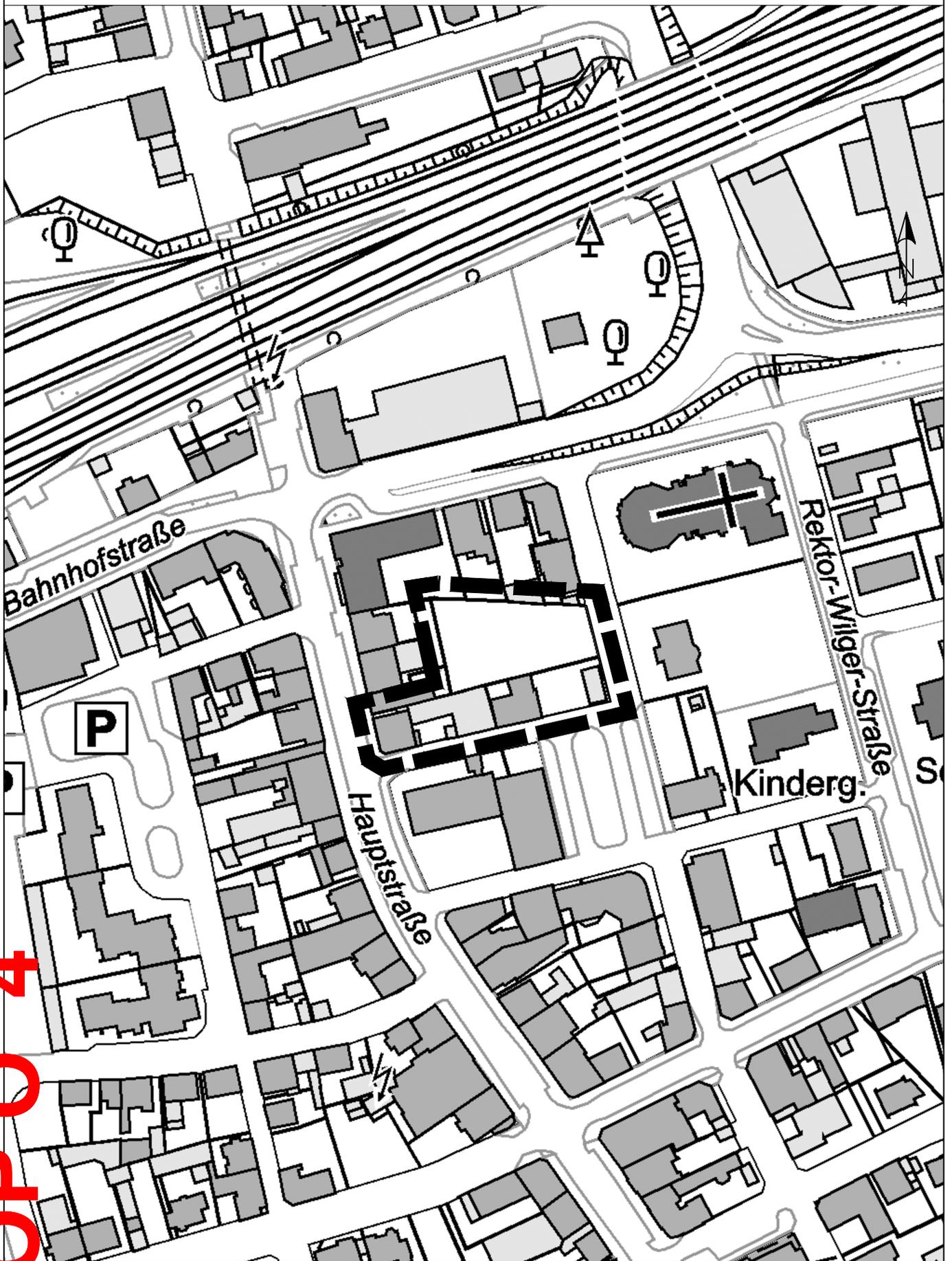
Im Auftrag

Uwe Denkert
Fachbereich Stadtentwicklung

Vorhabenträger

Gütersloh, _____

Peter Sander



TOP Ö 4

Anlage 2 zur
Vorlage 2022/0137

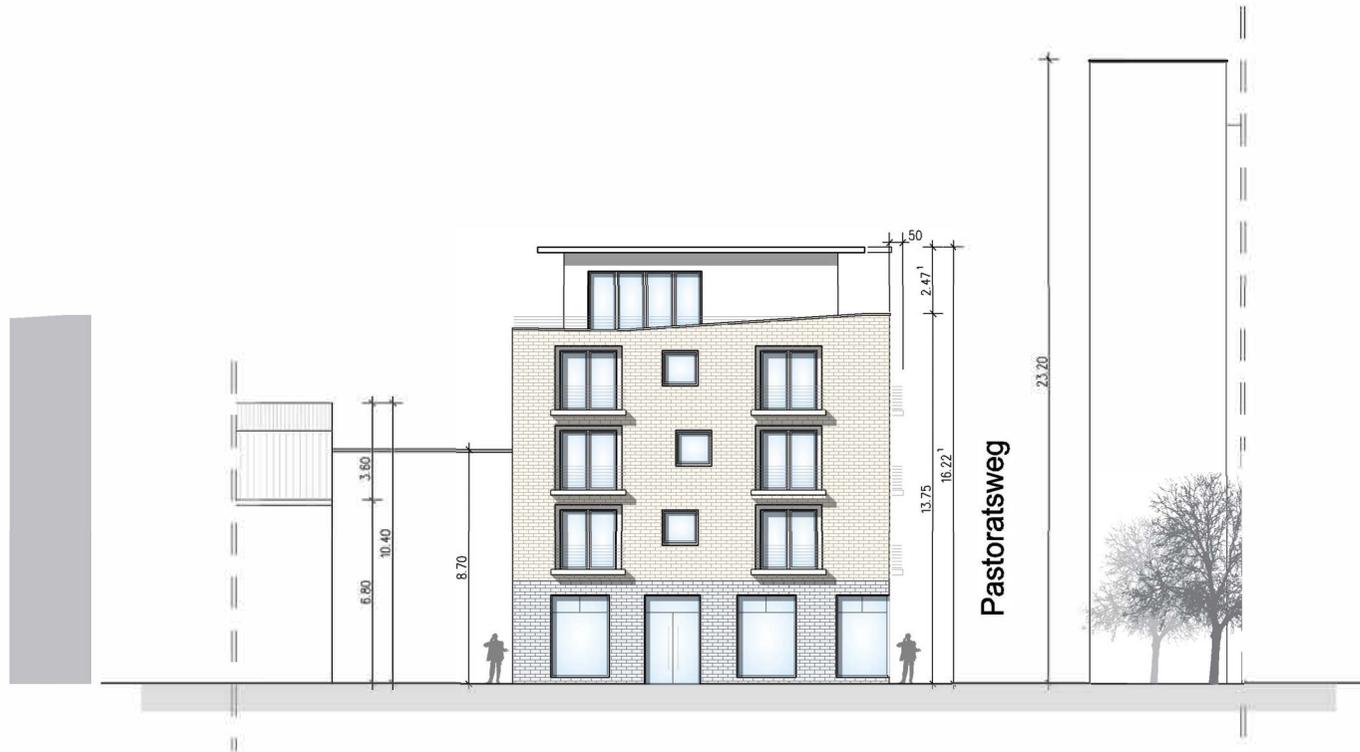


BERECHNUNG DER ABSTANDFLÄCHEN

- T1 : 13,75m x 0.40 = 5,50m
- T2 : 16,22m x 0.40 = 6,49m
- T3 : 11,05m x 0.40 = 4,42m
- T4 : 10,00m x 0.40 = 4,00m

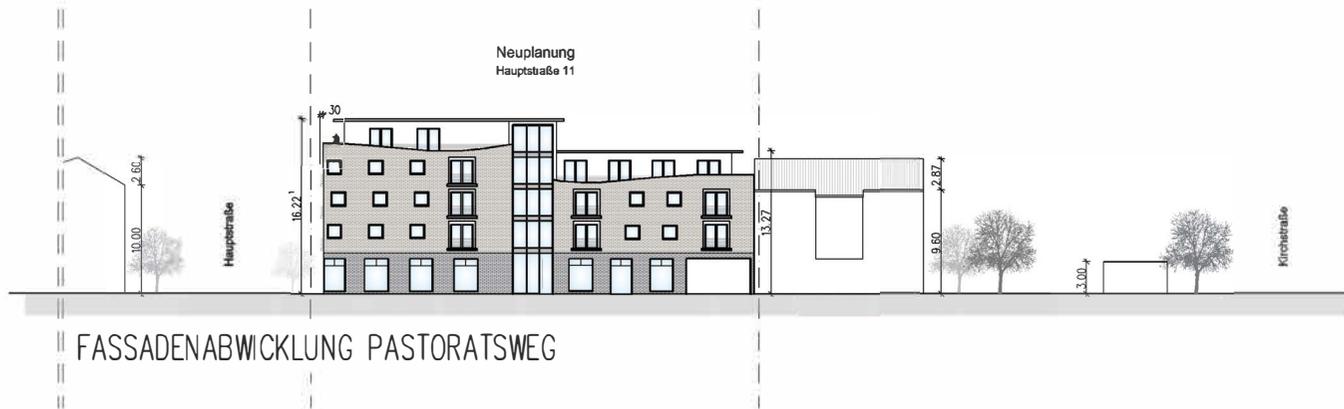
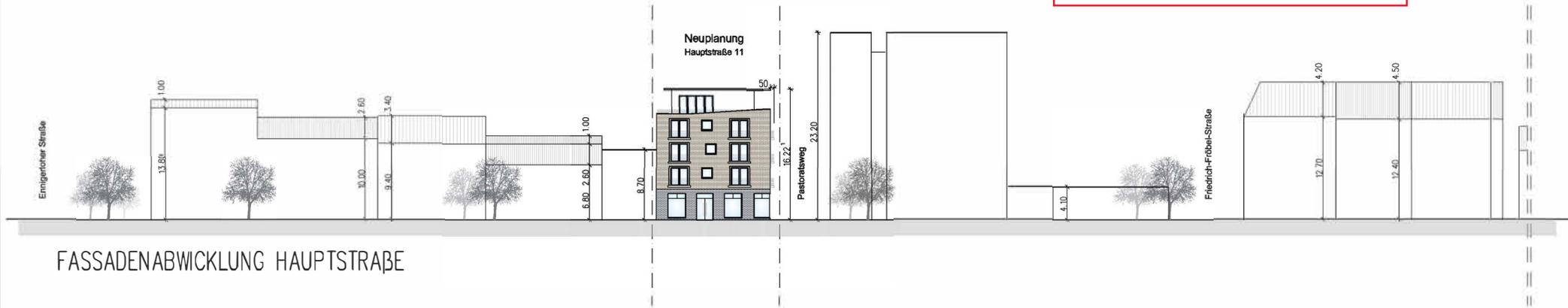
LAGEPLAN		ohne Maßstab	
Bearbeitet: de Vries		Blatt Nr.: G1	
Gepr.:	Datum: 18.12.2019		
Art der Änderung	Index	Datum	Name
Bauvorhaben	NEUBAU VON ZWEI MEHRFAMILIENWOHNHÄUSERN MIT INSGESAMT 30 WE UND GEWERBEFLÄCHE HAUPTSTRASSE 11 59269 BECKUM-NEUBECKUM		
Architekt	RAINER FRIEDMANN, DIPL.- ING. ARCHITEKT IM SODDFELDE 16, 59269 BECKUM TEL.: 02525/3919 FAX: 02525/3863		
Bauherr	HERR PETER SANDER IMMOBILIEN SERVICE KOLBEPLATZ 4 33330 CUTERSLOH		

(VERVIELFÄLTIGUNG – AUCH NACH UNABBEITUNG – NUR MIT ZUSTIMMUNG DES ARCHITECTEN)



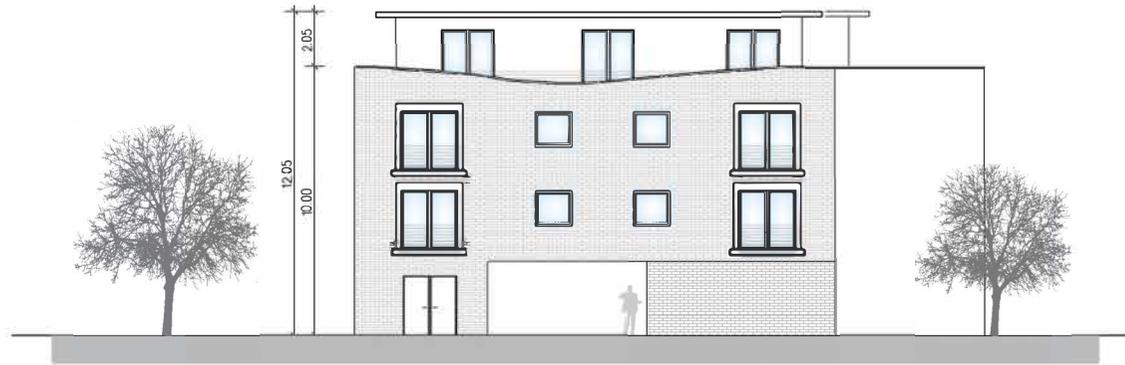
SUD- / WESTANSICHT		ohne Maßstab	
Bearbeitet de Vries		Blatt Nr.: H6	
Gepr.:	Datum: 18.12.2019		
Art der Änderung	Index	Datum	Name
Bauvorhaben	NEUBAU VON ZWEI MEHRFAMILIENWOHNHAUSERN MIT INSGESAMT 30 WE UND GEWERBEFLÄCHE HAUPTSTRASSE 11 59269 BECKUM-NEUBECKUM		
Architekt	RAINER FRIEDMANN, DIPL.- ING. ARCHITEKT IM SÜDFELDE 16, 59269 BECKUM TEL.: 02525/3919 FAX: 02525/3863		
Bauherr	HERR PETER SANDER IMMOBILIEN SERVICE KOLBEPLATZ 4 33330 GÜTERSLOH		

Anlage 2 zur Vorlage 2022/0137



FASSADENABWICKLUNGEN		ohne Maßstab
Bearbeitet de Vries	Datum: 18.12.2019	Blatt Nr.: H7
Gepr.:	Index	Datum
Art der Änderung	Index	Datum
Bauvorhaben	NEUBAU VON ZWEI MEHRFAMILIENWOHNHAUSERN MIT INSGESAMT 30 WE UND GEWERBEFLÄCHE HAUPTSTRASSE 11 59269 BECKUM-NEUBECKUM	
Architekt	RAINER FRIEDMANN, DIPL.- ING. ARCHITEKT IM SODDFELDE 16, 59269 BECKUM TEL.: 02525/3919 FAX: 02525/3863	
Bauherr	HERR PETER SANDER IMMOBILIEN SERVICE KOLBEPLATZ 4 33330 GÜTERSLOH	

Anlage 2 zur Vorlage 2022/0137



WEST- / OSTANSICHT		ohne Maßstab	
Bearbeitet von	de Vries	Datum:	18.12.2019
Gepr.:		Blatt Nr.:	K5
Art der Änderung	Index	Datum	Name
Bauvorhaben	NEUBAU VON ZWEI MEHRFAMILIENWOHNHAUSERN MIT INSGESAMT 30 WE UND GEWERBEFLÄCHE HAUPTSTRASSE 11 59269 BECKUM-NEUBECKUM		
Architekt	RAINER FRIEDMANN, DIPL.-ING. ARCHITEKT IM SÜDFELDE 16, 59269 BECKUM TEL.: 02525/3919 FAX: 02525/3863		
Bauherr	HERR PETER SANDER IMMOBILIEN SERVICE KOLBEPLATZ 4 33330 GÜTERSLOH		



Sachstandsbericht zur Weiterentwicklung des Aktivparks Phoenix

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Jugend und Soziales
Fachbereich Umwelt und Bauen

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.05.2022 Kenntnisnahme

Erläuterungen:

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung und Demografie am 11.12.2019 wurde das Konzept zur Weiterentwicklung des Aktivparks Phoenix beschlossen (siehe auch Vorlage 2019/0244 sowie Niederschrift zur Sitzung).

Seitdem konnten die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden:

- Bereits im Juli 2019 wurde die Minigolfanlage saniert und instandgesetzt. Gleichzeitig wurde im Spielbereich unterhalb des Kiosks der Sandspielturm durch eine Spielkombination ersetzt. Ein Federwippgerät wurde neu aufgestellt.
- Ende 2019 hat der Deutsche Alpenverein (DAV) einen 2. Kletterturm errichtet. 2022 plant der DAV die Errichtung einer kleinen Fotovoltaikanlage mit Akkuspeicher. Die Module sollen auf dessen Vereinshaus installiert werden. Die Anlage ist nicht an das öffentliche Stromnetz angeschlossen. Hierfür wäre eine teure Verlegung einer Stromleitung von der Straße „Auf Sonnenschein“ bis zur Kletteranlage notwendig. Der Anschluss an den Kiosk ist aus Kapazitätsgründen nicht möglich.
- Ende 2020 wurde die Lokomotive von Grund auf saniert. Sie wurde sandgestrahlt und neu lackiert. Hinzu kamen Reparaturen im Führerhaus und es wurden 2 neue Treppen installiert, die den Zugang zum Führerhaus ermöglichen.
- 2020 wurden neue Netze und Bälle für die Beachvolleyballfelder angeschafft, die im Kiosk ausgeliehen werden können.
- 2020 wurde die Schotterfläche oberhalb des Wanderwegs für die Bedarfe des Phoenix-Team-Beckum e. V. zur Durchführung der Ferienspieltage vergrößert.
- Im Sommer 2021 wurde eine Elektro-Ladestation neben dem Kiosk aufgestellt. Die Energieversorgung Beckum hat diese der Stadt Beckum kostenlos zur Verfügung gestellt. Es können gleichzeitig 3 Elektro-Fahrräder geladen werden. Zur Verhinderung von Vandalismus sind die 3 Ladeboxen abgeschlossen. Die Schlüssel können nur über den Kiosk im Rahmen der Sommeröffnungszeiten herausgegeben werden.
- 2021 wurden 2 Holzpergolen, die ursprünglich als Gestaltungselemente an den beiden Spielplätzen errichtet wurden, ersatzlos abgebaut, da diese morsch waren. Von einer Neuerrichtung wird abgesehen, da die nahestehenden Bäume ausreichend Schatten spenden.

- 2021 wurde der obere kleine Spielplatz am Wanderweg neugestaltet. Wege und Pflasterung wurden erneuert, Gefälle entschärft (bessere Zugänglichkeit zum Beispiel für Rollstuhlfahrende oder für Personen, die Rollatoren nutzen), die Böschungen wurden angepasst.
- 2021 wurde in der Nähe der Wasser-/Matschanlage eine neue Stehwippe aufgebaut.

Zukünftige Maßnahmen

Weitere Maßnahmen sollen sukzessive umgesetzt werden. Dazu gehört zum Beispiel die Neugestaltung des sogenannten Atriums am See (Herbst 2022), die Sanierung der Parkplätze Rheinische Straße und Kollenbach (2023). Die Rundwege sowie der Hauptweg ab Eingang Phoenix/Auf Sonnenschein sollen im Sommer 2022 ertüchtigt werden. Es wird geprüft, ob Entwässerungsrinnen die Auswaschung des Hauptweges verhindern können. Die Beschilderung/Verkehrswegweiser an den Straßen sollen in diesem Jahr aktualisiert werden. Die vorhandene Beleuchtung im Park ist über 20 Jahre alt. Es wird geprüft, ob diese gegen moderne Leuchten ausgetauscht werden können. Weiter wird geprüft, ob diese in den Beleuchtungsvertrag mit der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG integriert werden können. Für die Verlagerung der Skate-Anlage wird weiter nach einer geeigneten Fläche gesucht. In der Folge konnte die Verlegung des Basketballkorbes bisher nicht umgesetzt werden. Alternativ entsteht am Stadtteilzentrum Altes E-Werk derzeit ein attraktives Außengelände, auf dem auch ein neuer Basketballkorb vorgesehen ist.

Anlage(n):

ohne



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
03.05.2022 Beratung

Rat der Stadt Beckum
17.05.2022 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die in den Erläuterungen der Vorlage aufgeführten Anregungen 1 bis 7 werden in das Radverkehrskonzept eingearbeitet.
2. Das Radverkehrskonzept wird in der geänderten Fassung 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 sowie 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. 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. Die Verwaltung hatte dem Ausschuss für Stadtentwicklung in seiner Sitzung am 03.02.2022 diese Fassung zur abschließenden Beratung und Beschlussempfehlung an den Rat vorgelegt (siehe Vorlage 2022/028).

In der Sitzung wurden Kritikpunkte am vorliegenden Konzept geäußert. Die Vertreterinnen und Vertreter der Fraktionen von CDU und FDP sprachen sich gegen das Konzept aus. Damit war das Ziel einer möglichst breiten Unterstützung des Radverkehrskonzeptes in dieser Sitzung nicht zu erreichen. Daraufhin traf der Ausschuss für Stadtentwicklung einstimmig die Entscheidung, dass die Fraktionen Vorschläge zu den aus ihrer Sicht kritischen Punkten erarbeiten sollten. Diese Listen sollten dann zu einem Stichtag an die Verwaltung weitergeleitet werden. Die Entscheidung über das Gesamtkonzept sollte solange zurückgestellt werden (siehe Niederschrift vom 25.03.2022).

Die Verwaltung hat daraufhin die Fraktionen gebeten, bis zum 08.03.2022 ihre Stellungnahmen einzureichen. Davon haben alle Fraktionen Gebrauch gemacht. Die Stellungnahmen der Fraktionen von CDU, SPD, Bündnis 90/Die Grünen, FWG und FDP sind als Anlagen 3 bis 7 zur Vorlage beigefügt.

Die Verwaltung hat daraufhin den Auftrag an das Ingenieurbüro erweitert und um Prüfung der eingereichten Stellungnahmen gebeten. Dabei sollten die eingereichten Kritikpunkte, Änderungs- und Ergänzungsvorschläge im Hinblick auf eine mögliche Aufnahme in das Radverkehrskonzept abgewogen werden. Für den Gutachter ist es dabei von besonderer Bedeutung, ob die Übernahme von politischen Änderungsvorschlägen das Fachgutachten im Hinblick auf die Zielsetzung und den angewandten Stand von Wissenschaft und Technik negativ verändert und bei einer Abänderung des Radverkehrskonzeptes noch die Grundsätze eines unabhängigen Fachgutachtens gewahrt werden.

In der Stellungnahme des Ingenieurbüros (siehe Anlage 8 zur Vorlage) wird dargelegt, dass der Gutachter bei den meisten Vorschlägen der Fraktionen keinen Änderungsbedarf am Radverkehrskonzept sieht.

Folgenden Anregungen der Fraktionen könnte jedoch gefolgt werden:

1. In Bezug auf den Punkt 6 der CDU-Fraktion „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.“ soll auf der Seite 99 der Satz „Dennoch kann die Stadt eine vermittelnde Rolle einnehmen und die Anlage von zusätzlichen Lade-standorten mit geeigneten Mitteln unterstützen.“ ergänzt werden, um möglicherweise bestehende Unklarheiten auszuräumen.
2. Die Forderung 3 der SPD-Fraktion „Eine sichere Verbindung zwischen der Sport- und Freizeitanlage Harberg über die Neubeckumer Innenstadt in die westlichen Wohngebiete.“ soll dahingehend berücksichtigt werden, dass die Netzplanung um die Verbindung über die Graf-Galen-Straße östlich der Harbergstraße ergänzt wird.
3. Die FWG moniert unter Punkt 2 die Aufnahme/Bereitstellung von detaillierten Grafiken, aus der das Radverkehrsnetz (Wunschliniennetz) – Hauptrouten und Nebenrouten – ganz konkret ersichtlich wird. Dem Kartenband soll die Karte 5 „Radverkehrsnetz“ zusätzlich in einem größeren Format mit lesbaren Straßennamen hinzugefügt werden.
4. Die FDP-Fraktion regt in Punkt 2 an, die Formulierung 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.“] durch den Satz „Die Ausgestaltung der weiteren Ausfallstraßen ist nach den individuellen örtlichen Gegebenheiten zu planen.“ zu ersetzen. Die empfohlene Formulierung ist selbstverständlich immer zutreffend. Sämtliche Planungen müssen im Rahmen der Detailplanung an die örtlichen individuellen Gegebenheiten angepasst werden. Auch die dargestellte Musterlösung Neubeckumer Straße muss dort im Detail geprüft werden. Die vorgebrachte Formulierung soll als Ergänzung eingefügt werden.
5. Sofern von Seiten der kommunalpolitischen Gremien gewünscht, soll zu Punkt 3 der FDP-Fraktion die Variante Neubau Neubeckumer Straße aufgenommen werden. Gleichwohl sollte darauf verwiesen werden, dass die Planung und Umsetzung dieser Maßnahme innerhalb des Zielhorizontes des Konzeptes von 10 bis 15 Jahren nicht realistisch sind.

6. Unter Punkt 5 schlägt die FDP-Fraktion für den Stadtteil Neubeckum eine Ost-West-Verbindung vor. Es wird die Einrichtung von Fahrradstraßen auf der Gustav-Moll-Straße zwischen Wickingsstraße und Eichendorffstraße sowie auf der Spiekersstraße von der Vellerner Straße bis zur Graf-Galen-Straße angeregt. 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 im Kapitel 8.8.4 Fahrradstraßen (Bericht, Seite 105 bis 106) zu ergänzen.
7. Die unter Punkt 6 der FDP-Fraktion genannten Standorte für E-Bike-Ladestationen sollen im Bericht ergänzt werden. Die Liste ist weiterhin nicht abschließend.

Die Verwaltung schließt sich der Auffassung des Planungsbüros an und empfiehlt den kommunalpolitischen Gremien, das Radverkehrskonzept unter Berücksichtigung der oben aufgeführten Änderungen beziehungsweise Ergänzungen 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.

Der Gutachter, Herr Alexander Gardyan, von IKS Mobilitätsplanung, wird seine Stellungnahme anhand einer Präsentation erläutern und für die weitere Diskussion zur Verfügung stehen.

Anlage(n):

- 1 Radverkehrskonzept – Textteil
- 2 Radverkehrskonzept – Kartenteil
- 3 Stellungnahme CDU-Fraktion
- 4 Stellungnahme SPD-Fraktion
- 5 Stellungnahme Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
- 6 Stellungnahme FWG-Fraktion
- 7 Stellungnahme FDP-Fraktion
- 8 Stellungnahme IKS

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.

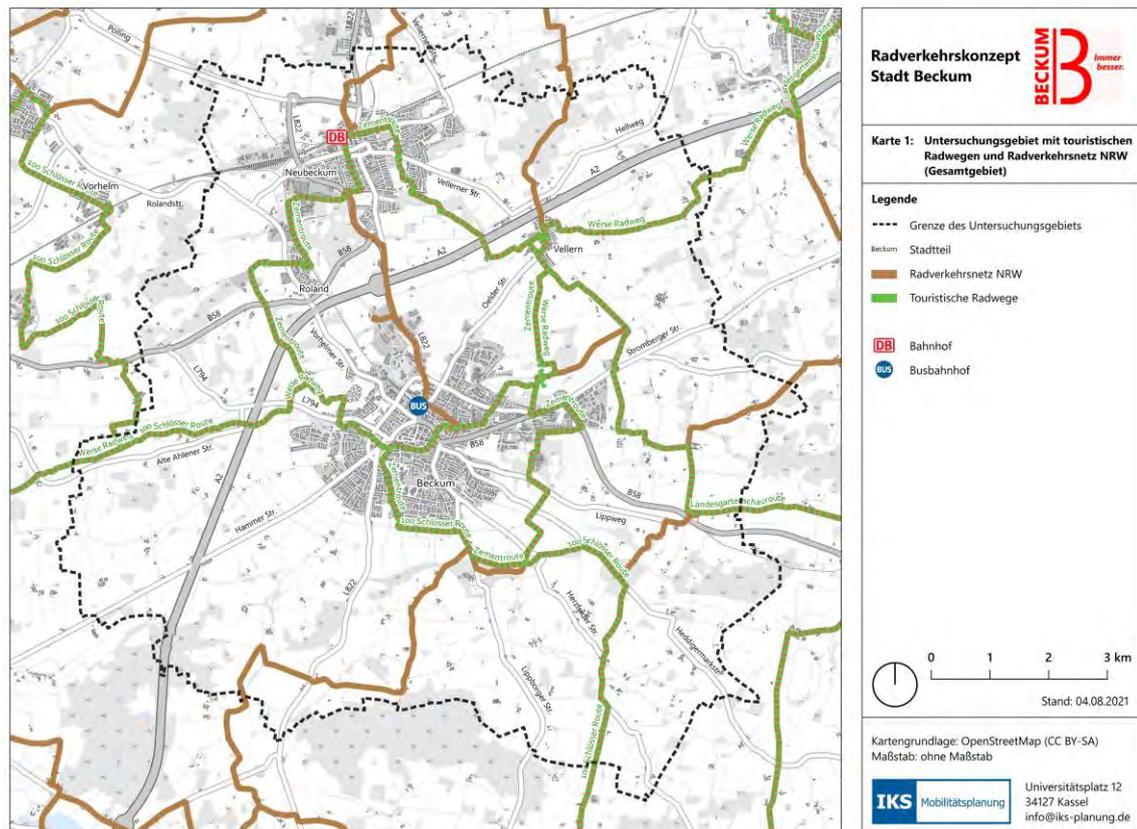
- Radverkehrsnetz NRW⁵
- WerseRadweg
- Zementroute
- 100 Schlösser Route

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).

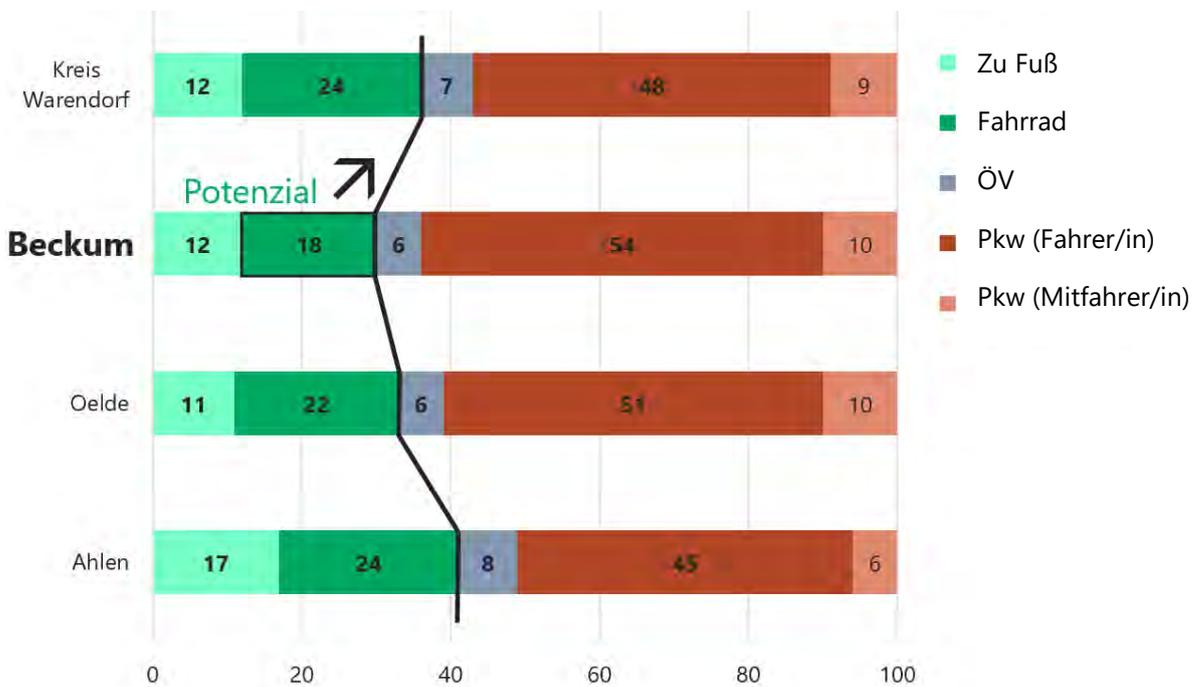


Abbildung 1 - Radverkehrsanteil im Landkreis Warendorf und angrenzenden Städten⁸

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

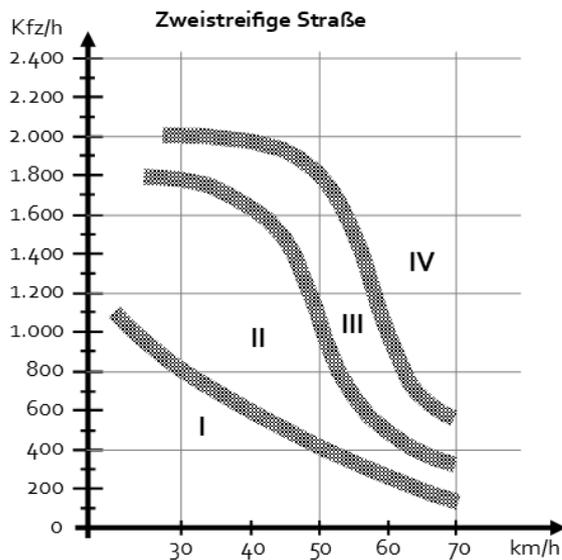
²⁰ Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I Seite 367), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2020 (BGBl. I Seite 3047) geändert worden ist

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

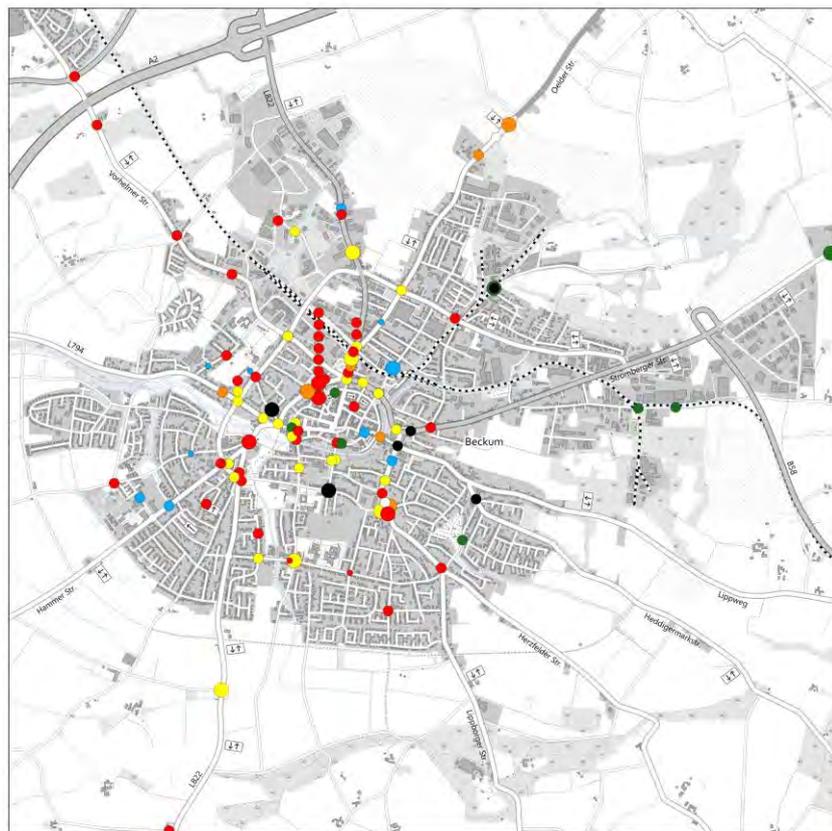
³⁸ Die Daten wurden durch die Polizei Beckum bereitgestellt

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)

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

☐ Einbahnstraße
☐ Zweirichtungsweg

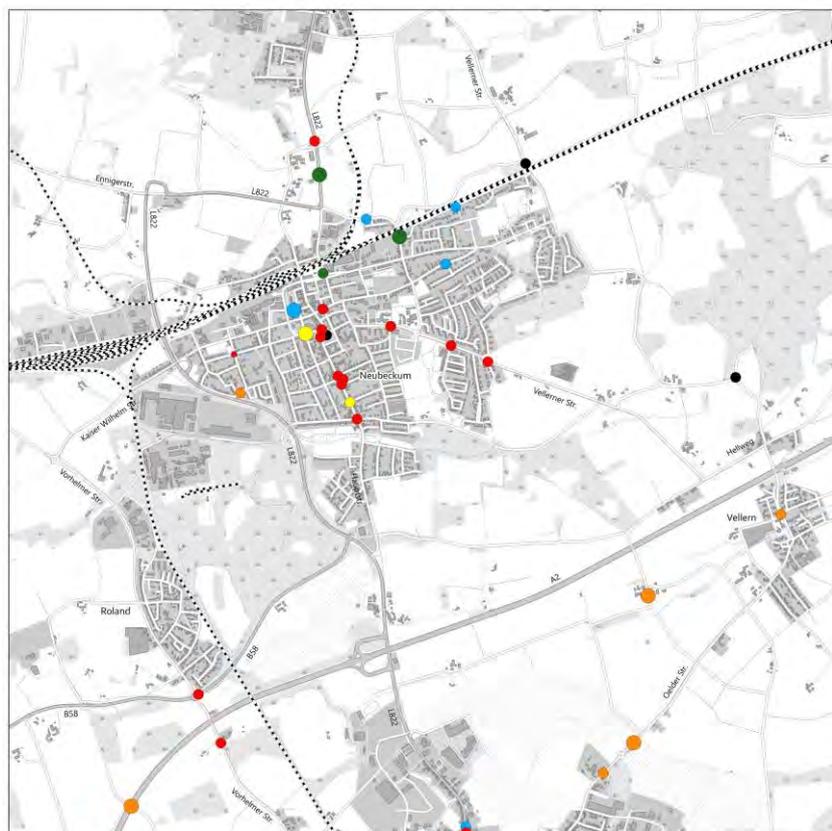
Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019

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)

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

☐ Einbahnstraße
☐ Zweirichtungsweg

Quelle: Polizei Beckum
Zeitraum: 16.02.2017 - 23.12.2019

0 0.5 1 km
Stand: 04.08.2021

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

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

Karte 3 - Unfallkarte (Neubeckum, Roland, Vellern)

6.2 Online-Workshop

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



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

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

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

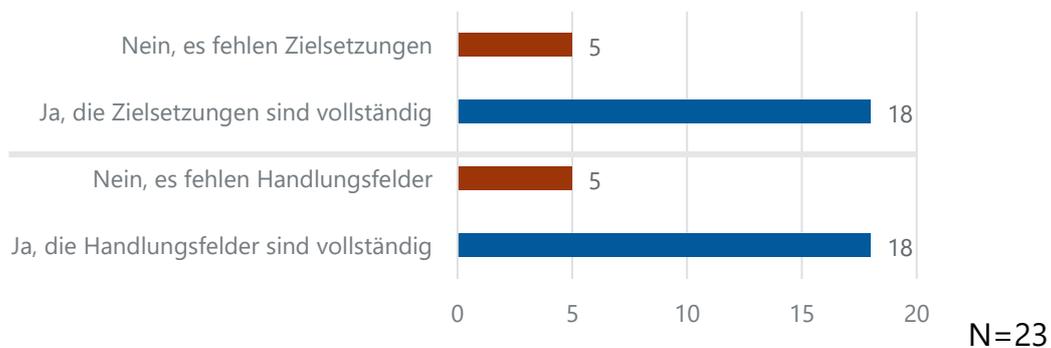


Abbildung 6 - Sind die Zielsetzungen vollständig benannt? Sind die Problemstellen vollständig benannt?

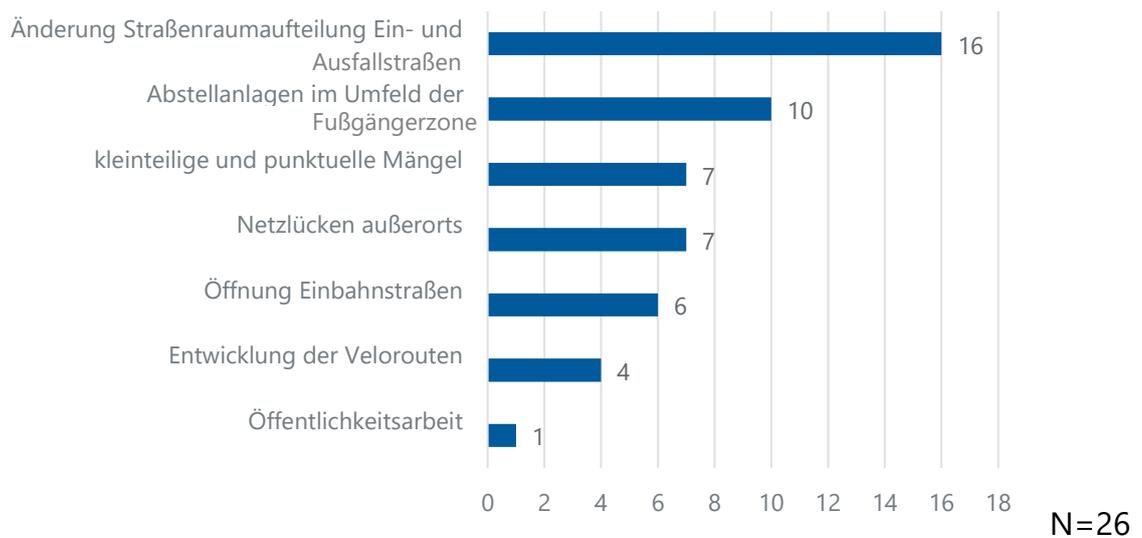


Abbildung 7 - Was sind aus Ihrer Sicht die 2 wichtigsten Handlungsfelder (2 Antwortmöglichkeiten pro Person)

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

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

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

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

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

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

6.3 Netzkonzept

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

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

Wunschliniennetz

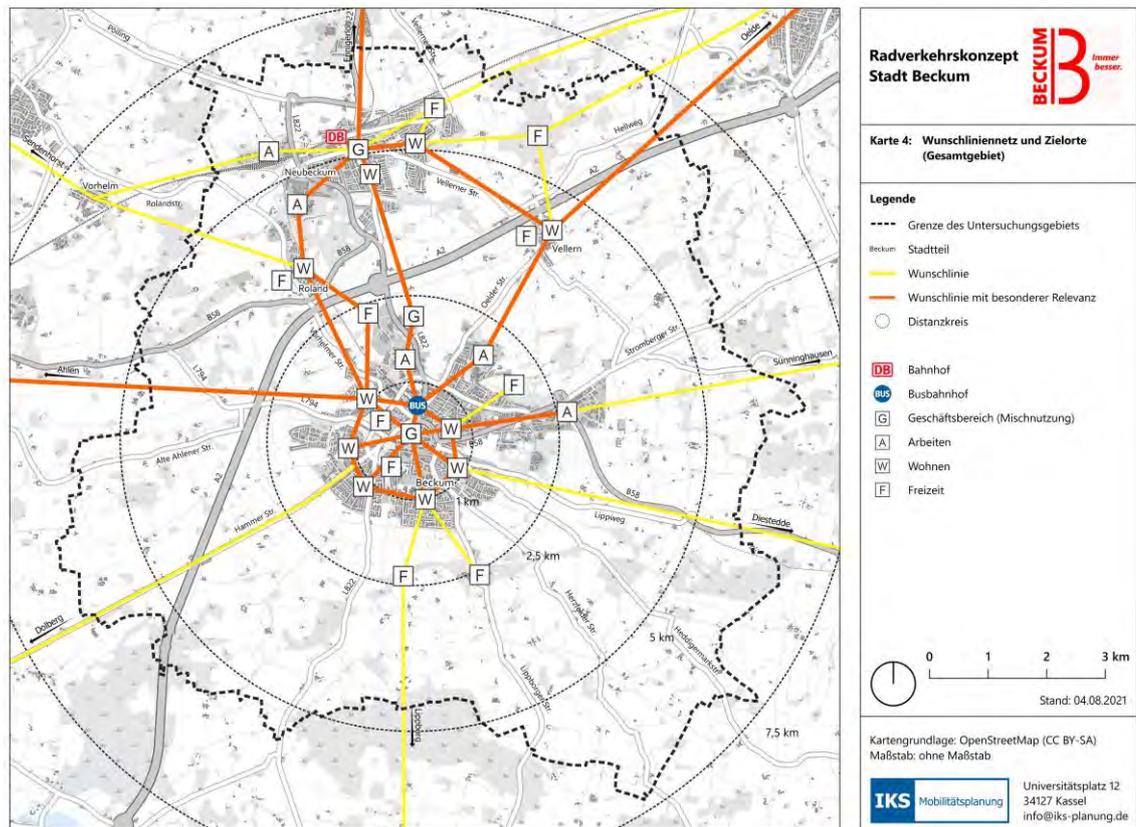
Zur Ableitung eines vorangestellten Wunschliniennetzes wurden die entscheidenden Quell- und Zielorte mit den größten Potenzialen für Alltags- und touristischen Radverkehr miteinander vernetzt. Das Wunschliniennetz wurde unabhängig bestehender Wege entwickelt.

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

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

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

Das daraus abgeleitete Wunschliniennetz ist in Karte 4 dargestellt.



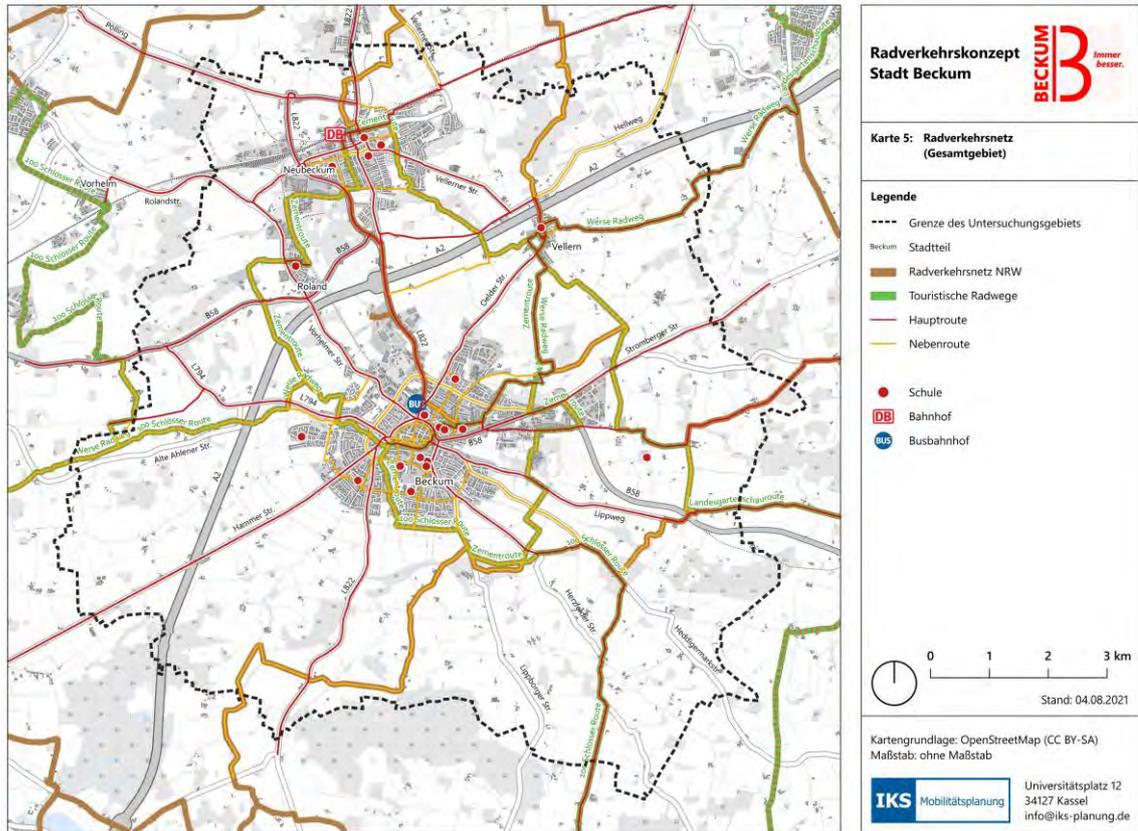
Karte 4 - Wunschliniennetz und Zielorte (Gesamtgebiet)

Radverkehrsnetz

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

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

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



Karte 5 - Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

6.4 Belastungsbereiche und Führungsformen im Radverkehrsnetz

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

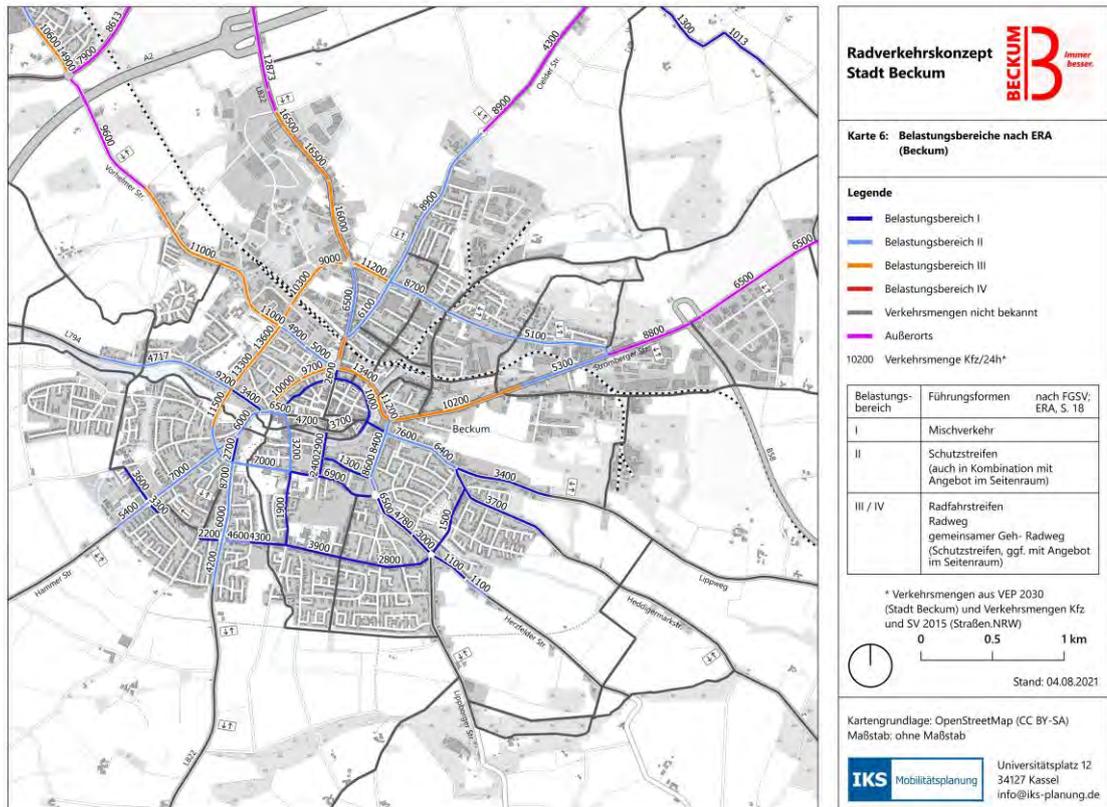
Ein Großteil der Abschnitte im Radverkehrsnetz sind dem Belastungsbereich I oder II zuzuordnen. In diesen Abschnitten ist entsprechend der Regelwerke, sofern nicht besondere Belange von schutzbedürftigen Radfahrenden dazukommen, die Führung im Mischverkehr oder mit Schutzstreifen empfohlen.

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

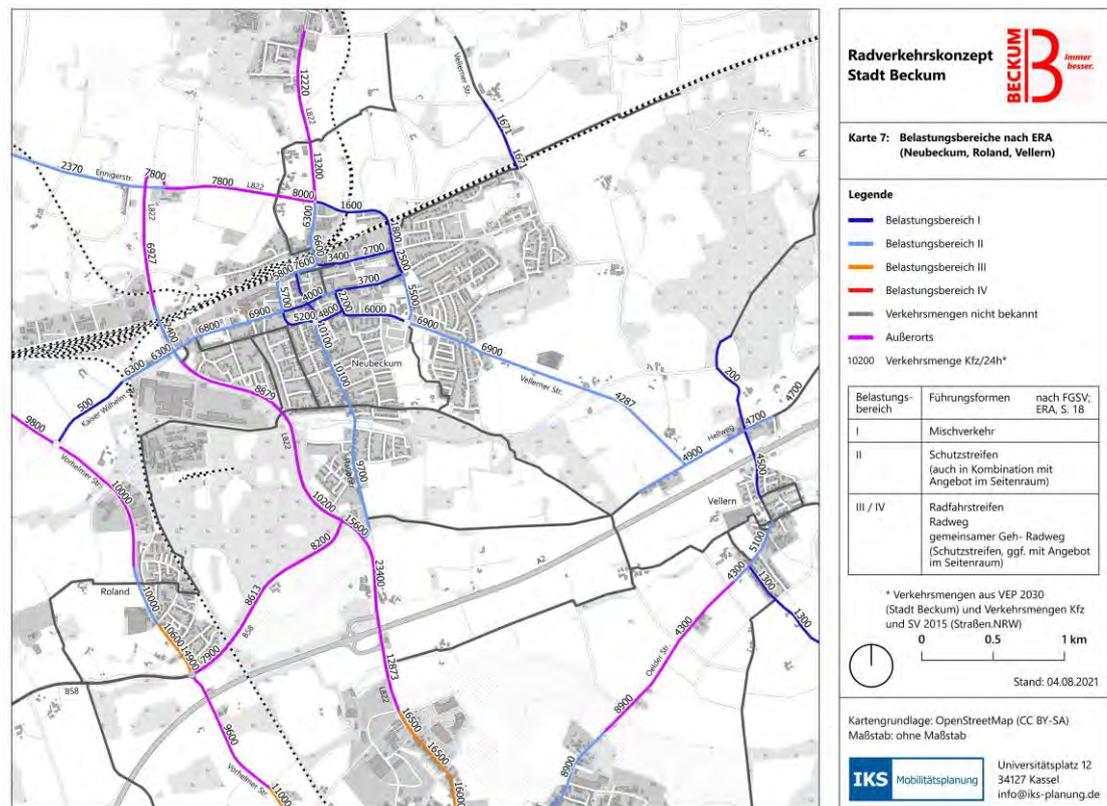
Der Belastungsbereich IV wird innerorts nicht erreicht.

⁴⁰ Vergleiche Abbildung 3 ab Seite 10

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



Karte 6 - Belastungsbereiche nach ERA (Beckum)



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

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



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

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



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

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

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

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

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

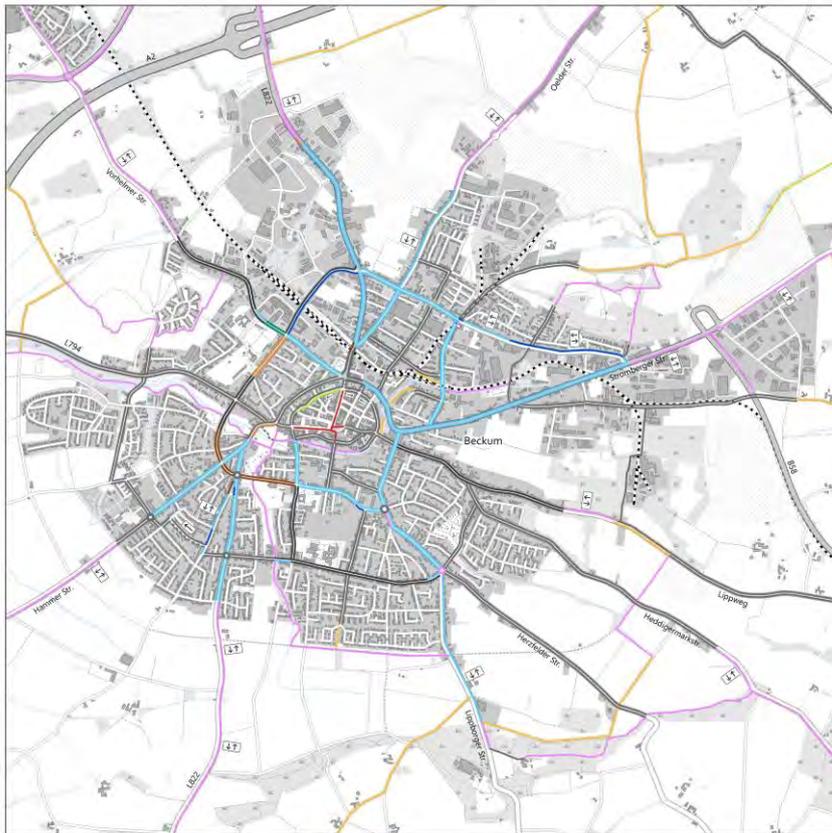


Abbildung 10 - Schutzstreifen auf der Hauptstraße, Neubeckum und Freigabe der Fußgängerzone in Beckum

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



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



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

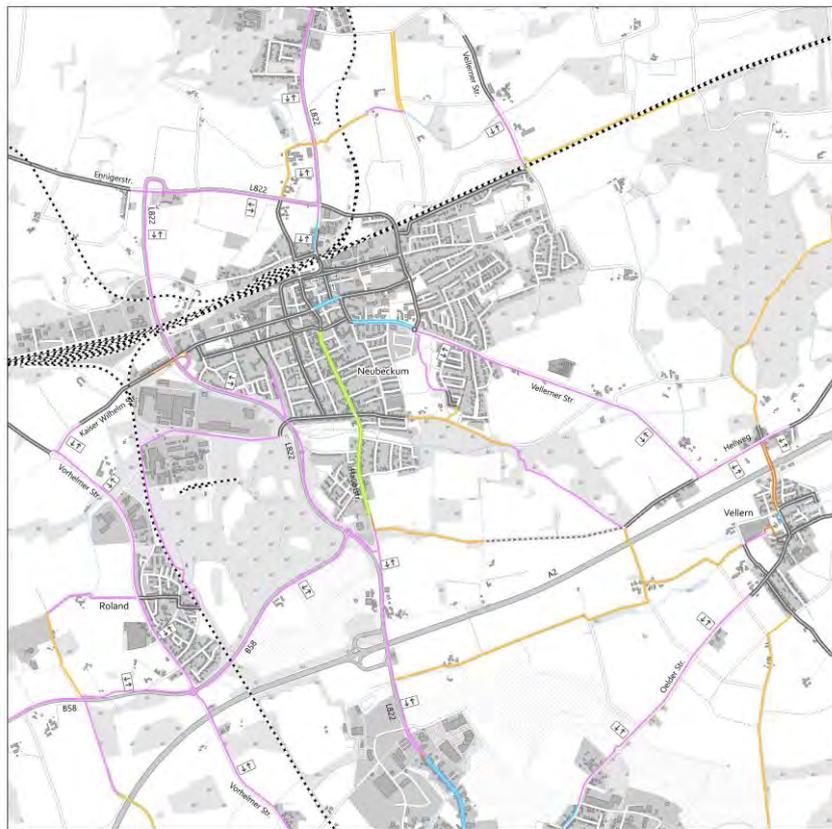
- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- Netzücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsradweg

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).

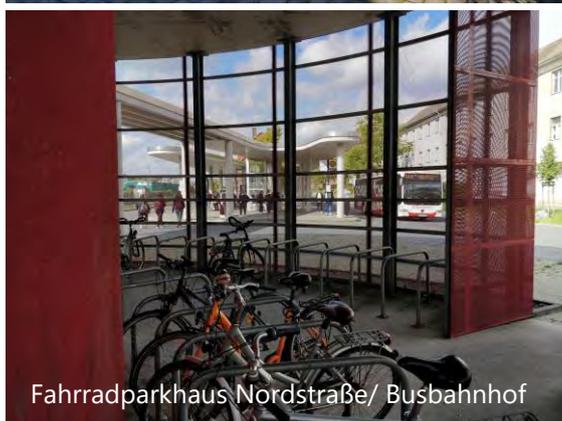
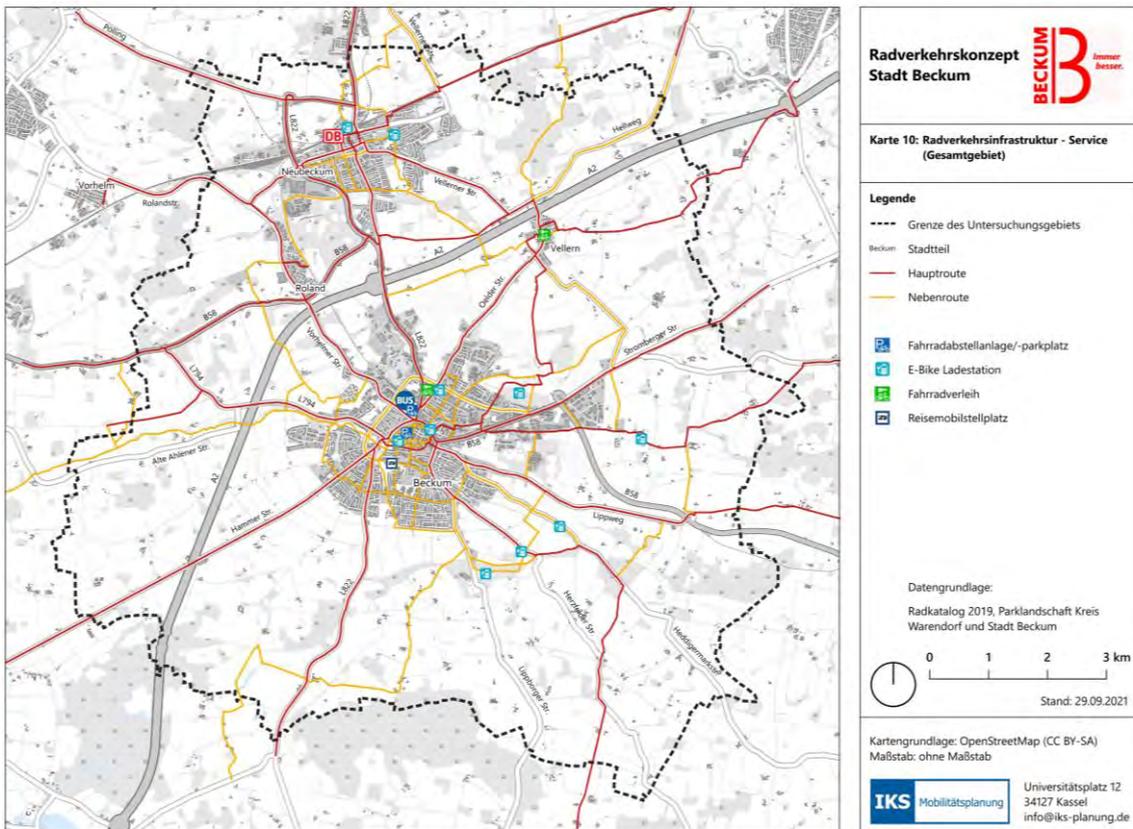


Abbildung 12 – Ausgewählte Fahrradabstellanlagen im Untersuchungsgebiet

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.

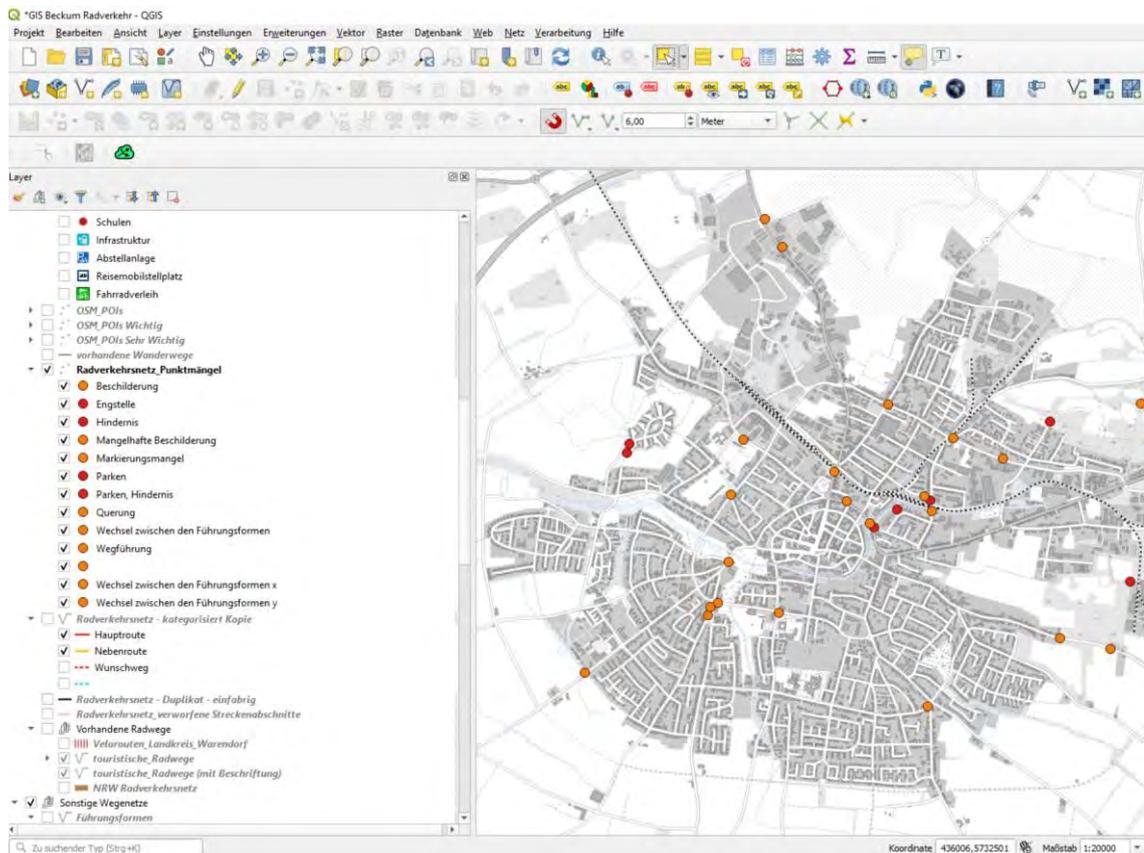


Abbildung 13 - GIS Daten auf Grundlage der Bestandserhebung (Beispielhafte Abfrage und Ausschnitt: punktuelle Mängel in Beckum)

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 Regelmäße 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:

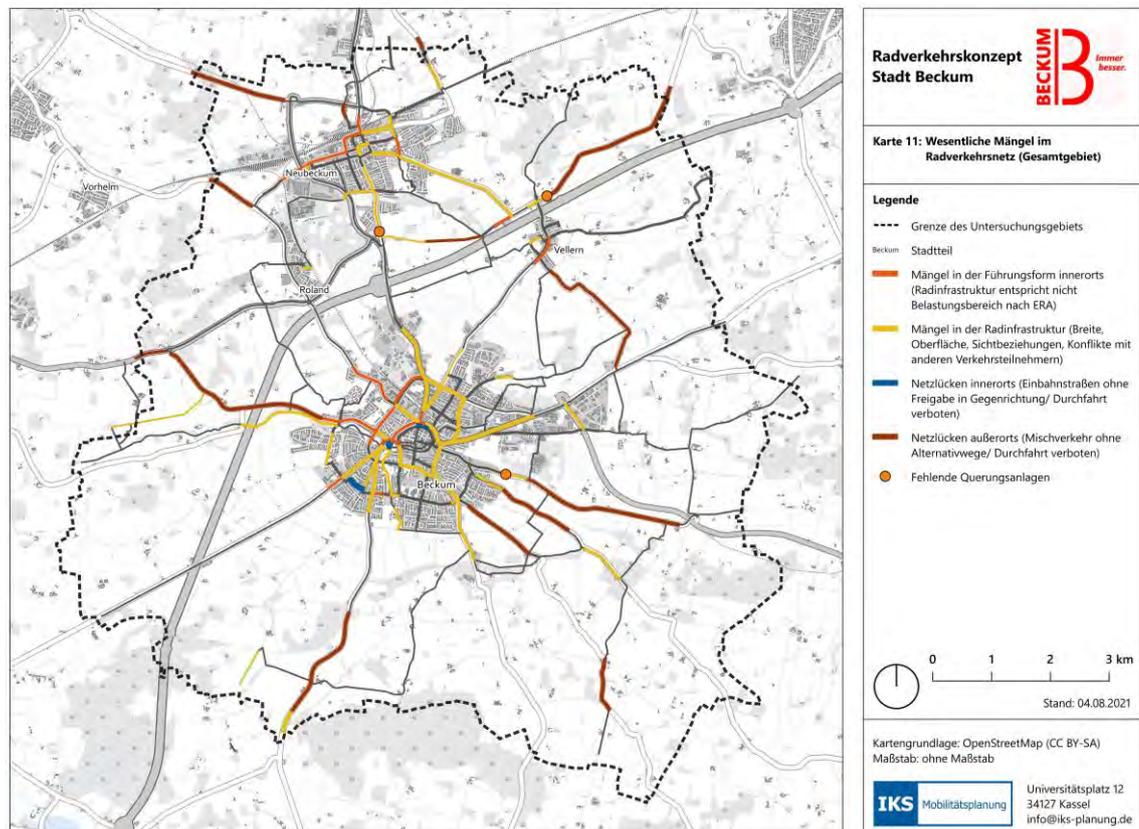
- Entlang den innerörtlichen Abschnitten Richtung Neubeckum, Ahlen und Oelde werden Radfahrende auf zu schmalen Radwegen im Seitenraum geführt.
- Entlang der Verbindung Richtung Ahlen und Diestedde (Wadersloh) befinden sich Außerortsbereiche ohne separate Infrastruktur für Radfahrende.
- Insgesamt besteht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

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

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

7 Strategien und Handlungsfelder

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

Integrierte Planung

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

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

Straßenraum als öffentlichen Raum entwickeln

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

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

Verlagerung des Kfz-Verkehrs zum Radverkehr

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

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

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

Haupttrouten für den Radverkehr etablieren

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

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

Netzlücken schließen

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

Radverkehr ist Fahrverkehr - Trennung von Fuß- und Radverkehr

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

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

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

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

Elektromobilität im Radverkehr

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

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

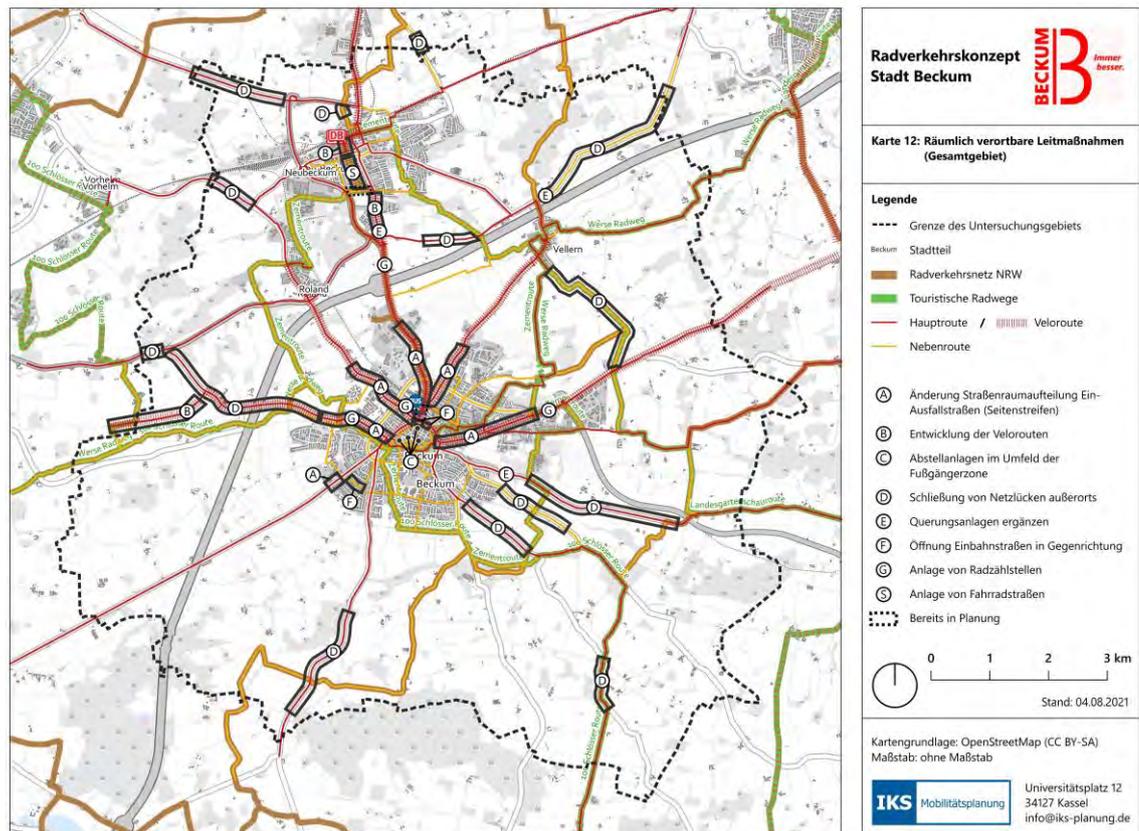
Sofern große Preisspannen in der Kostenschätzung auftreten, hängt das ebenfalls mit der baulichen Ausführung zusammen. Beispielsweise können Radfahrstreifen markiert werden (Niedrigwert) oder der Straßenraum, inklusive Baumpflanzungen, begleitend baulich angepasst werden (Höchstwert). Die Kostenschätzungen 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).

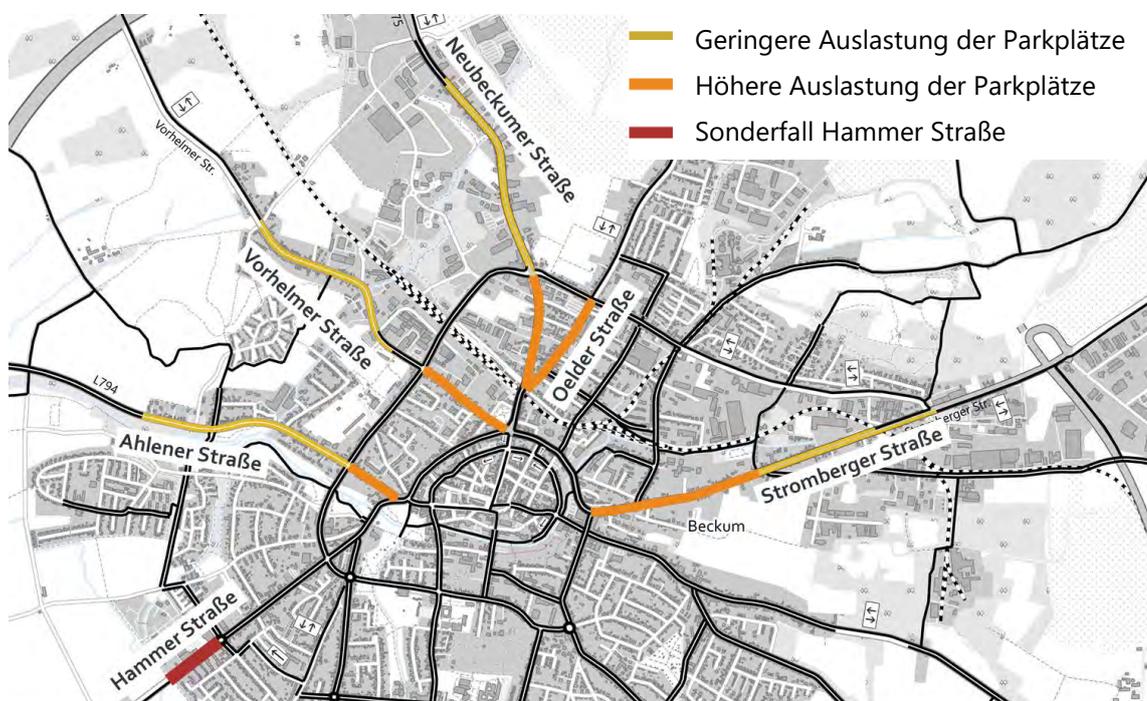


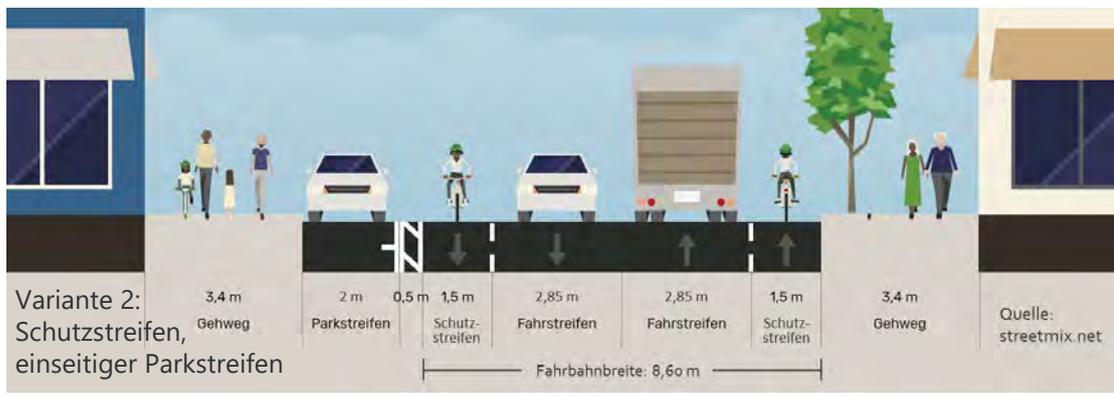
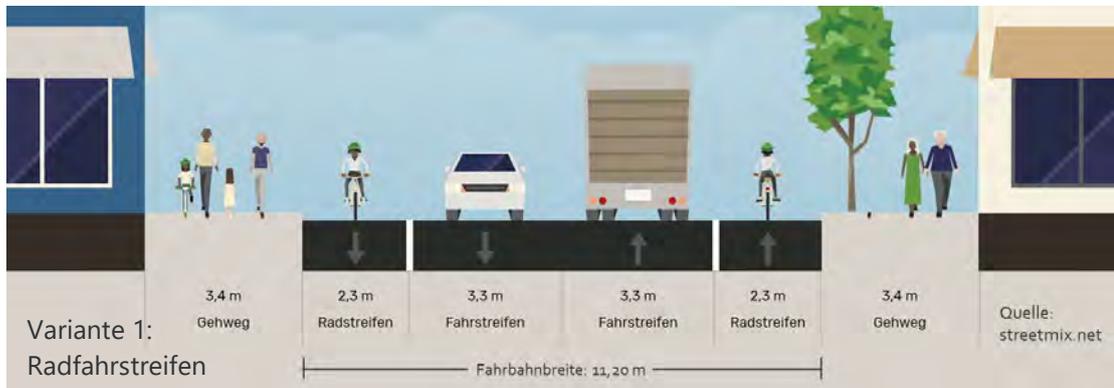
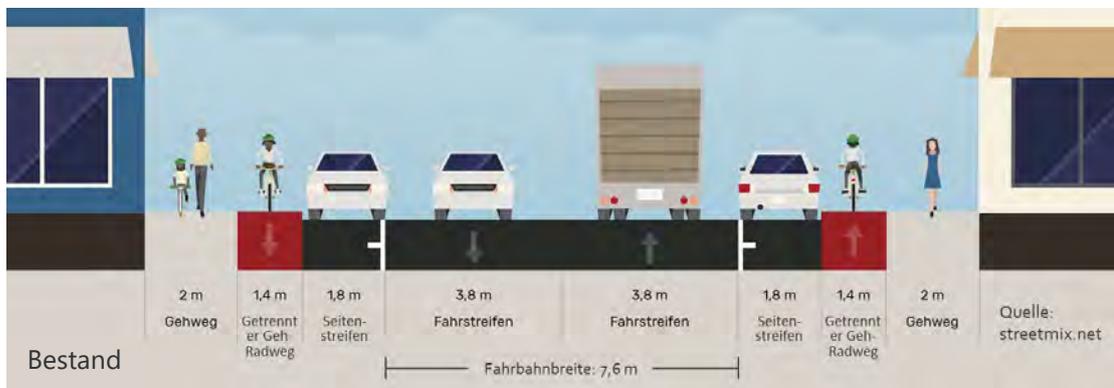
Abbildung 23: Ein- und Ausfallstraßen in Beckum (mit Seitenstreifen)

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 Neubekumer 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

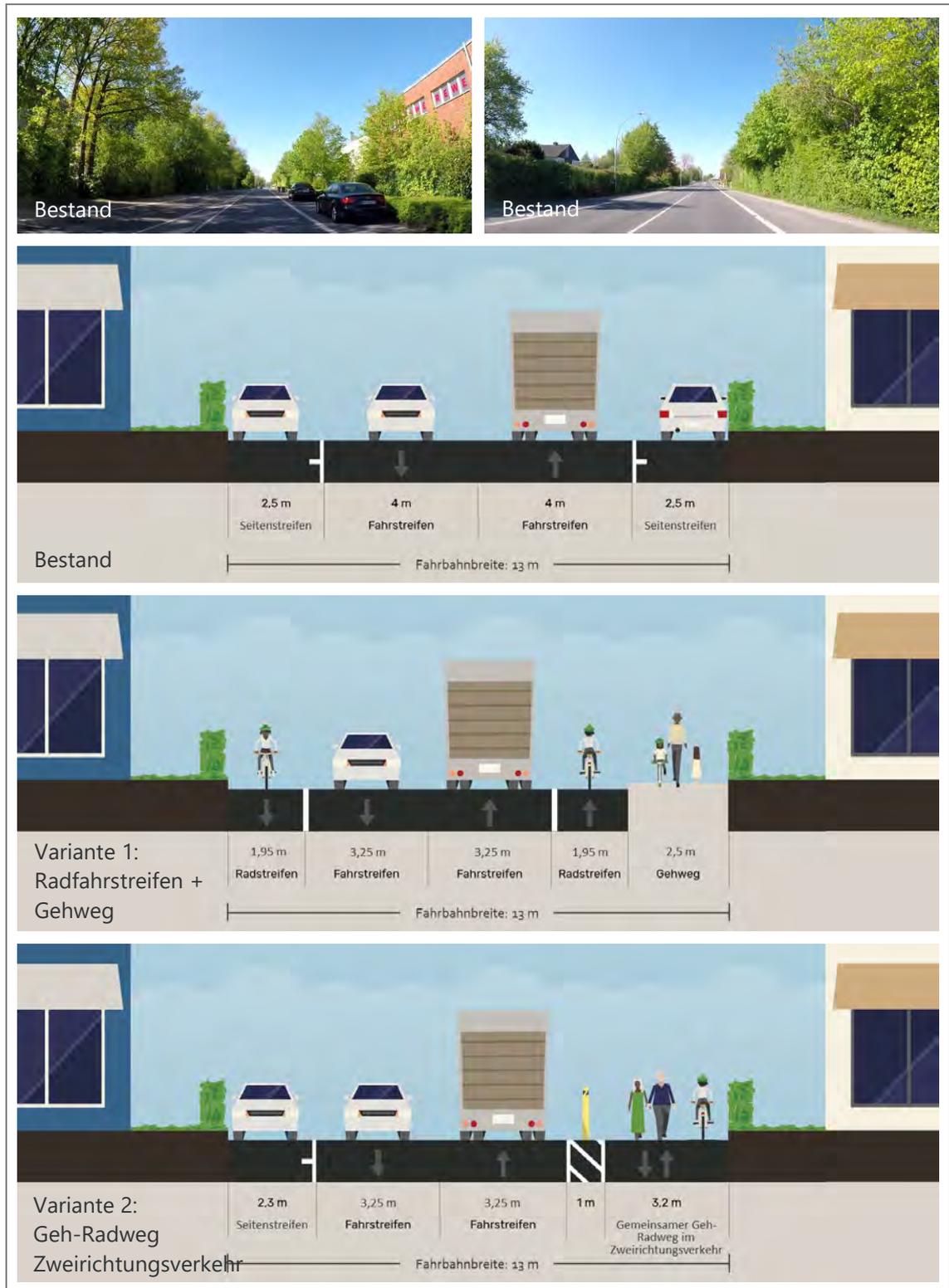
Es wird empfohlen, die beiden Varianten zu kombinieren, um den bestmöglichen Kompromiss zwischen Radinfrastruktur mit hoher Qualität und Umsetzbarkeit (Erhalt von Parkplätzen) zu erreichen.

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.

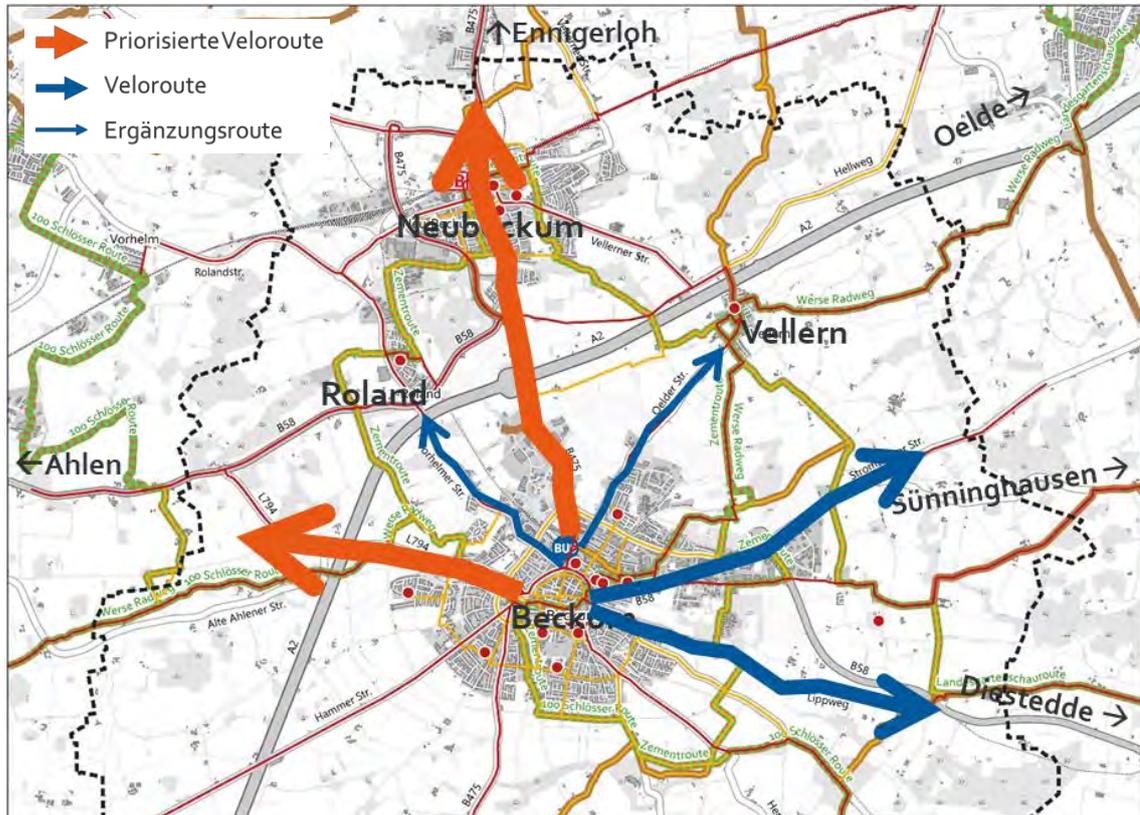


Abbildung 24: Velorouten im Untersuchungsgebiet

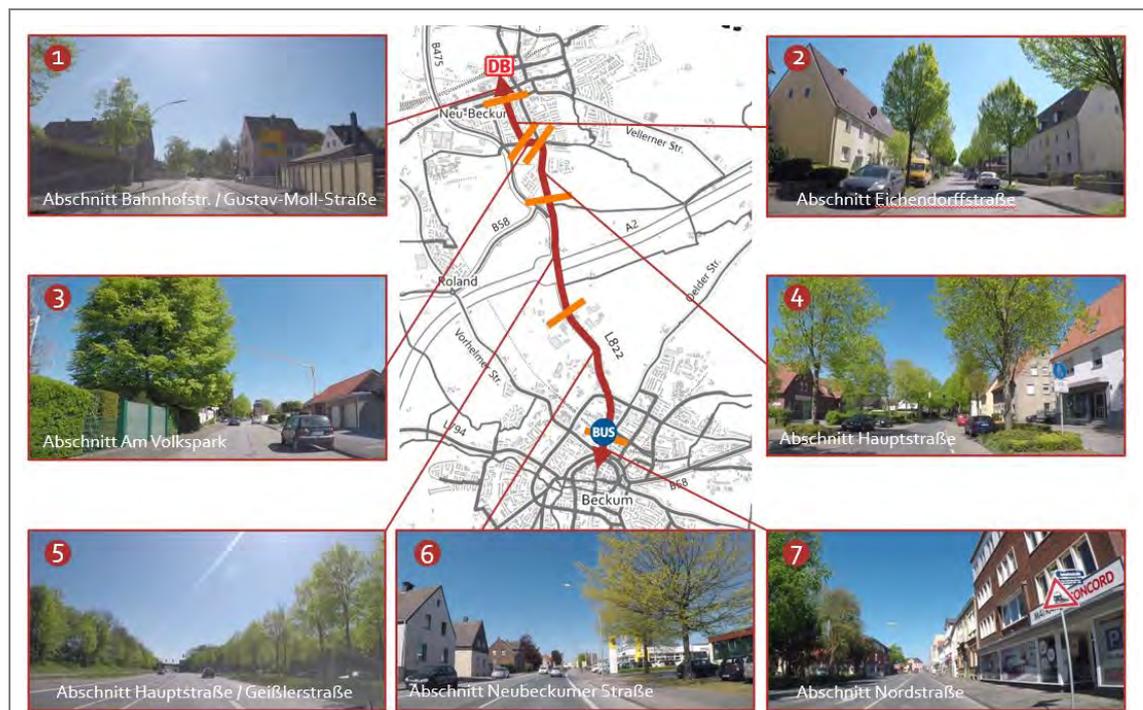
Auf den Velorouten sollen besondere Standards und Qualitäten für Radfahrende umgesetzt werden, um das vorhandene Verlagerungspotenzial von Pendelverkehren mit dem Pkw auf das Fahrrad möglichst gut zu erreichen.

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).

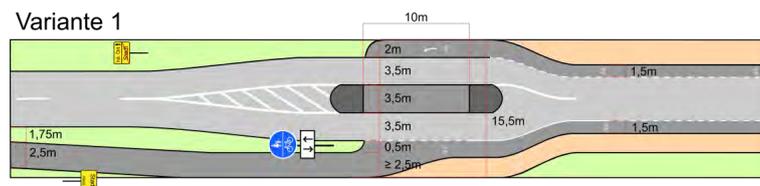
4. Abschnitt Hauptstraße



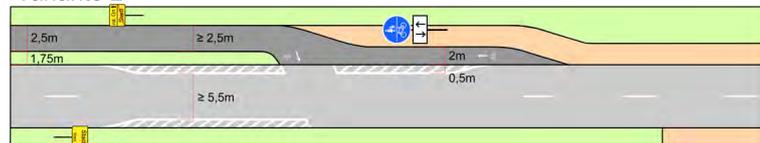
- Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen.
- Rotmarkierung der Einmündungsbereiche zur besseren Erkennbarkeit der Radinfrastruktur.
- Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße.

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)



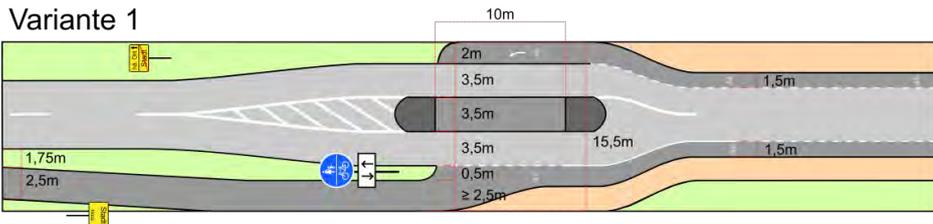
- Neuaufteilung des Straßenraums mit Anlage geeigneter Radinfrastruktur (siehe Maßnahmenempfehlung 8.1.1 Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp) auf Seite 54).

2. Abschnitt L794

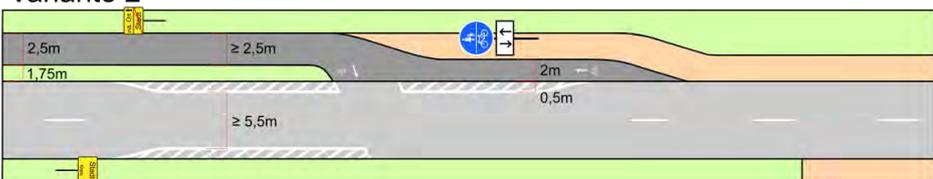


- Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radwegs (Z 240 StVO) im Zweirichtungsverkehr.
- Anwendung des Neubaustandards der Veloroute mit einer Breite von 3,00 Meter (mindestens bis zur Abzweigung des Wirtschaftsweges)
- Siehe Maßnahmenempfehlung 8.4.1 auf Seite 75

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).

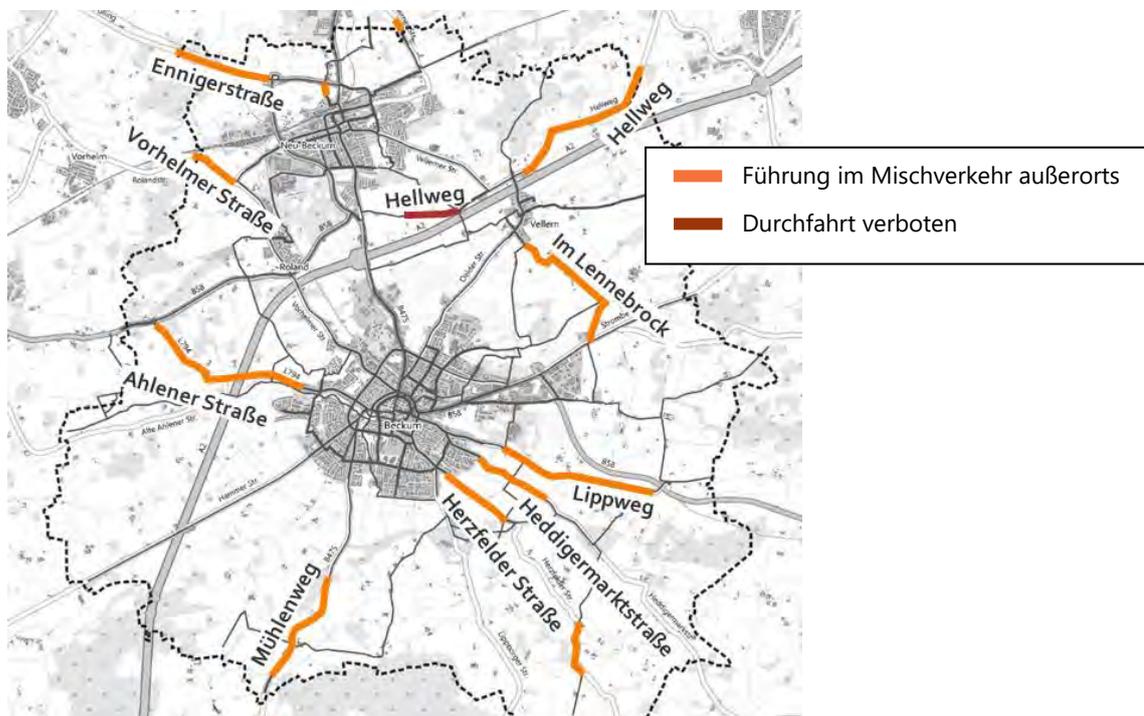
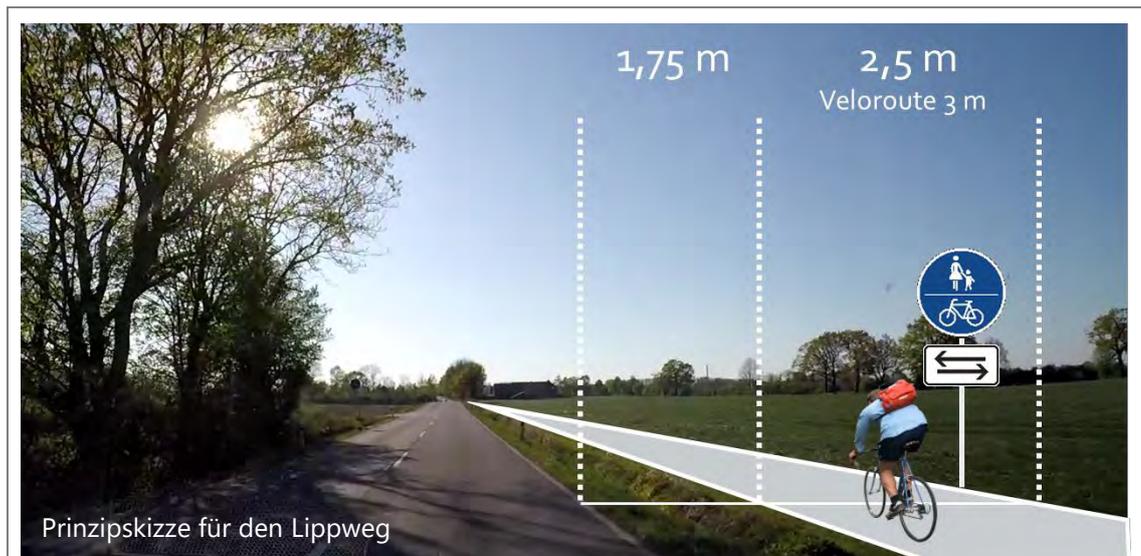


Abbildung 26: Handlungsbedarf außerorts

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).

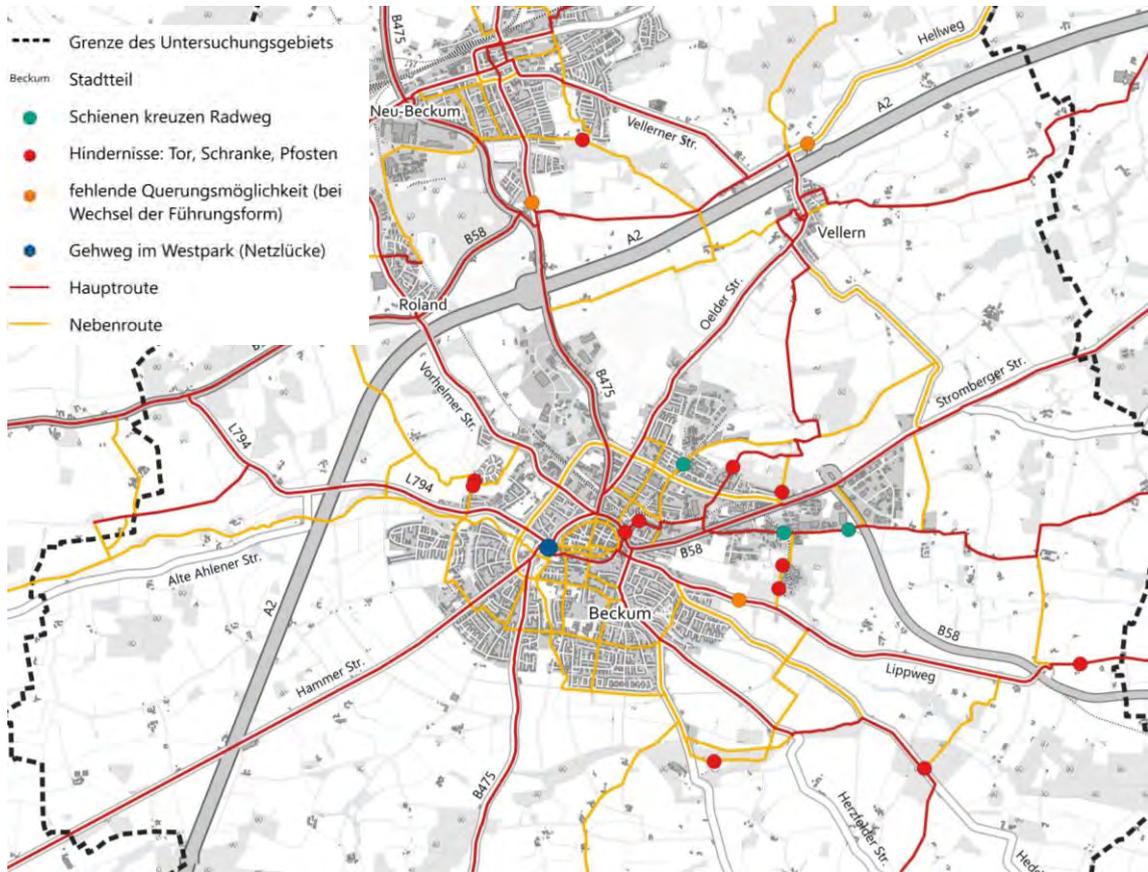
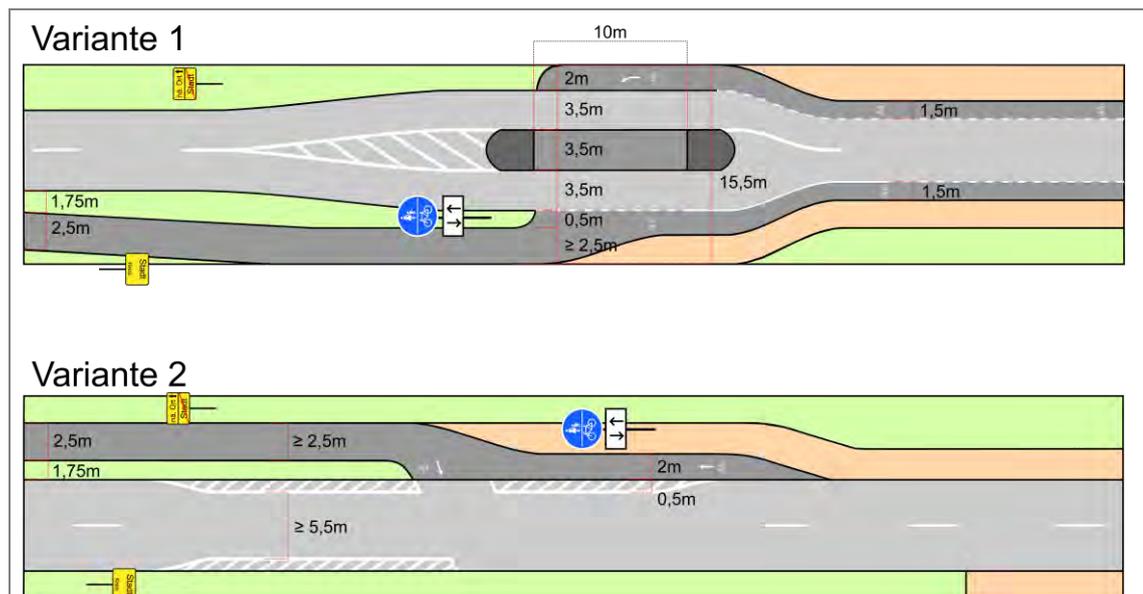


Abbildung 27: Punktueller Handlungsbedarf im Radverkehrsnetz

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

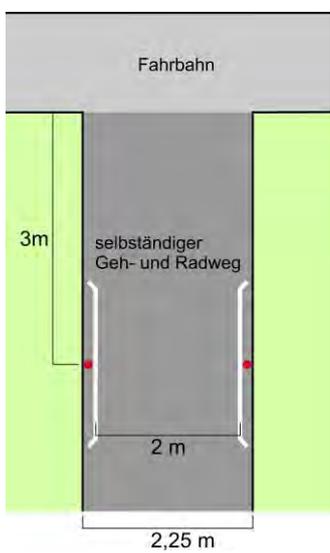
Maßnahmenempfehlung

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 Umfahrmöglichkeit 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	

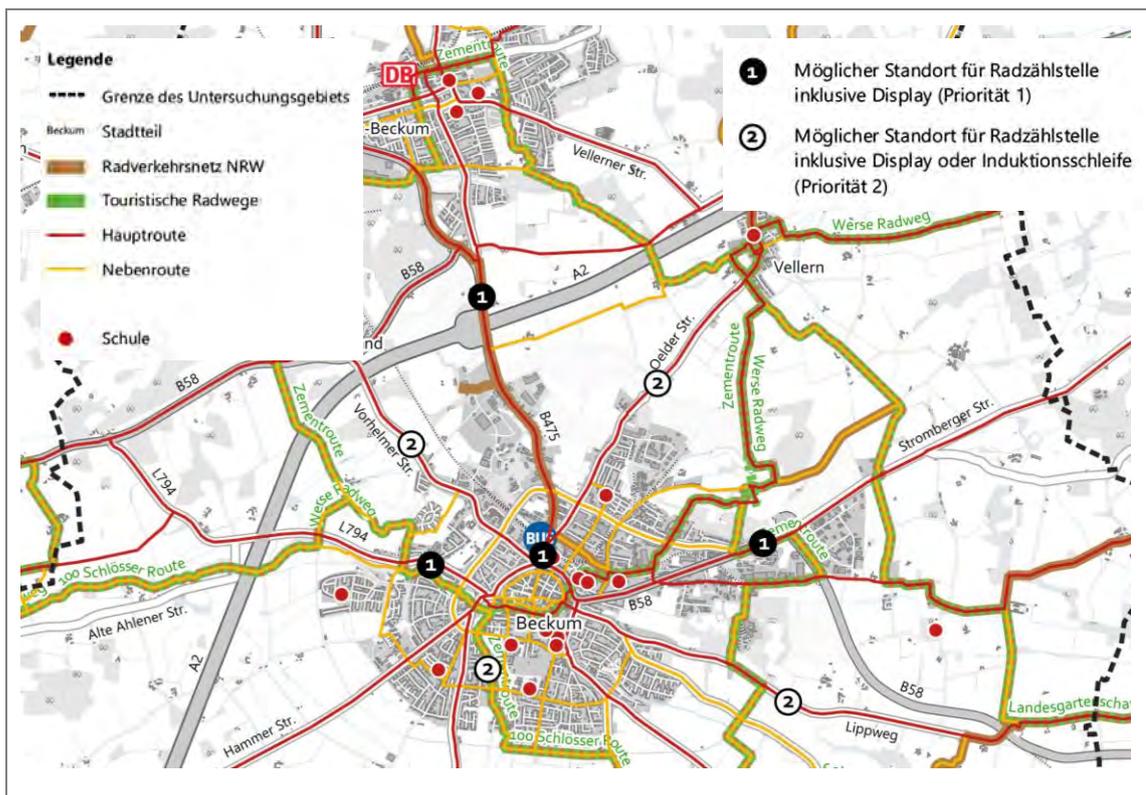
8.7 Themenfeld G: Daueraufgaben und allgemeine Handlungsfelder

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

8.7.2 Monitoring: Anlage von Radzählstellen

**Ausgangslage/Problemstellung**

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

Zielsetzung

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

Maßnahmenempfehlung

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

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

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

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

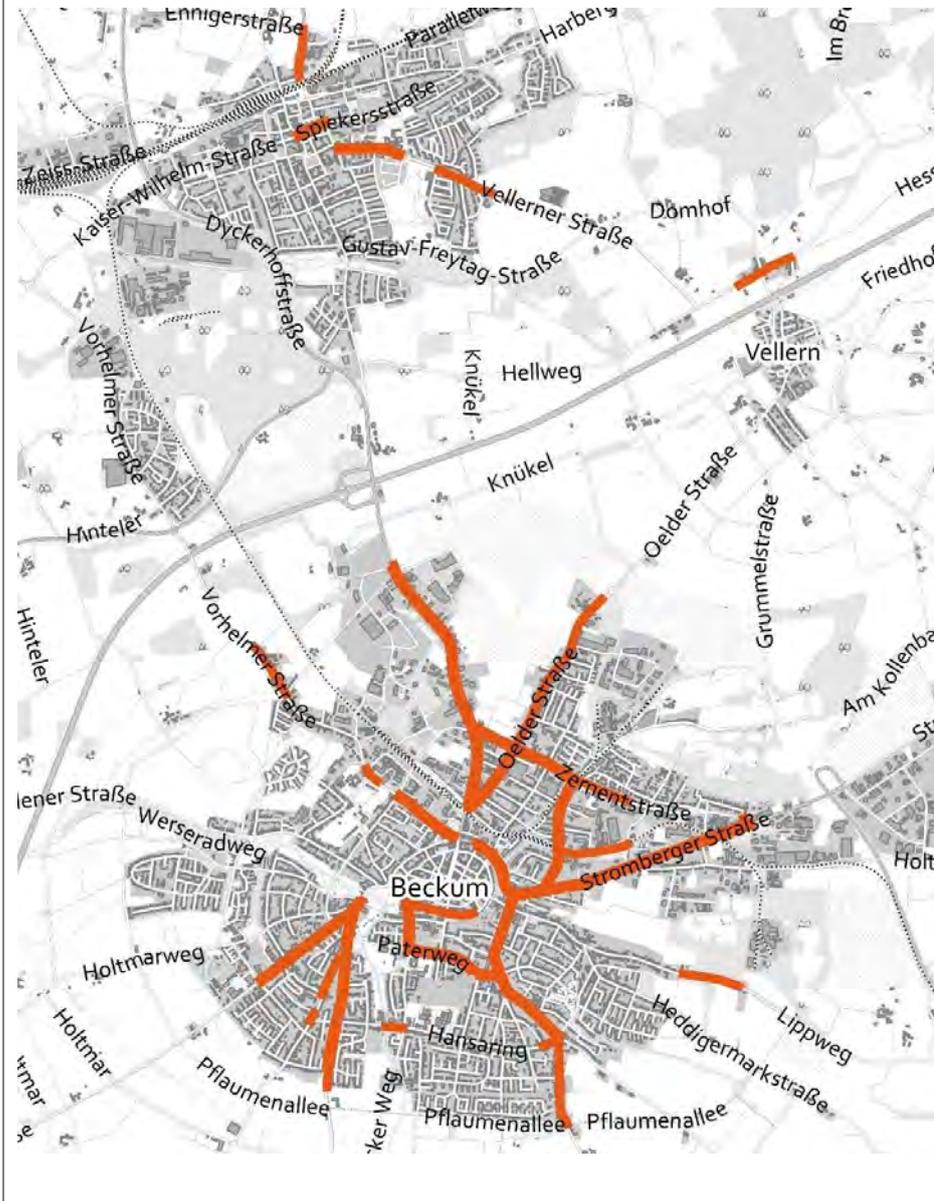
Die Daten von allen Zählstellen sollten für alle Interessierten im Internet abrufbar sein. Je nach Bedarf sollte das Netz an Zählstellen perspektivisch ausgebaut werden.

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

8.7.3 Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege



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



Ausgangslage/Problemstellung

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

Zielsetzung

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

Maßnahmenempfehlung

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

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

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

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

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

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

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

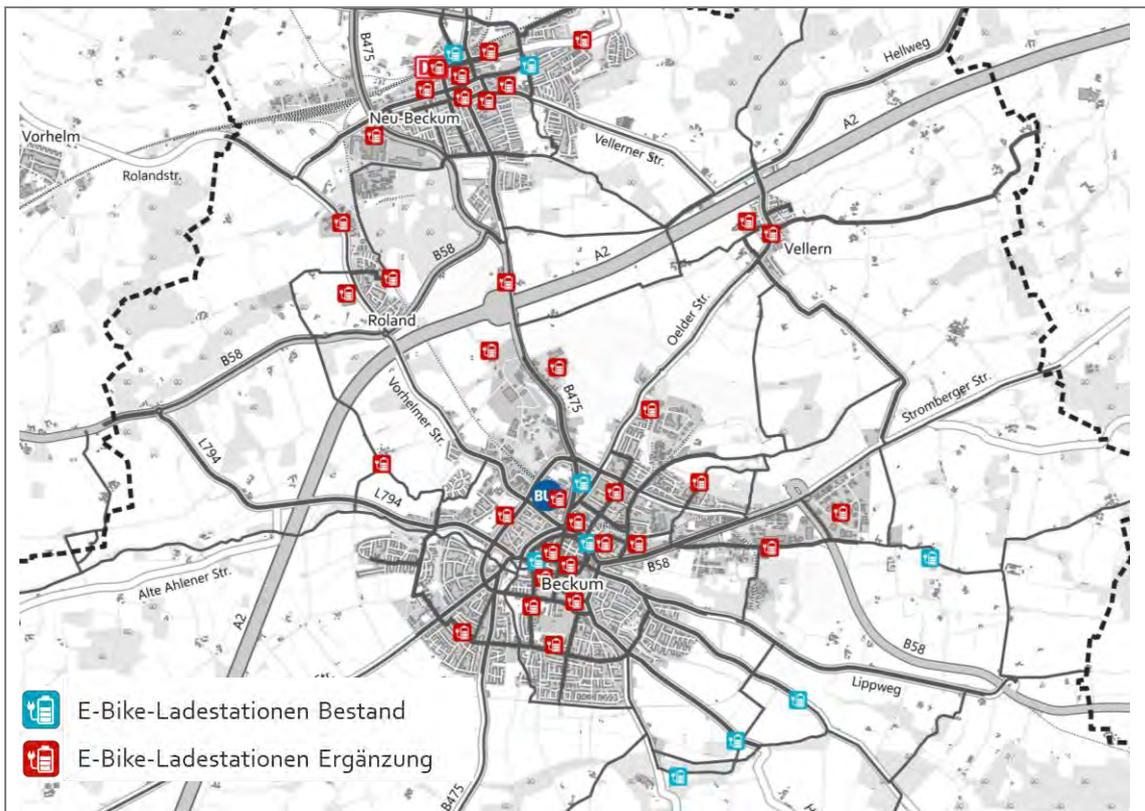
Sofern innerorts eine Benutzungspflicht auf weiteren gemeinsamen und getrennten Geh- und Radwegen außerhalb des Radverkehrsnetzes besteht, sollten diese ebenfalls auf Aufhebung geprüft werden.

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

8.7.4 Kontrollen verstärken

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

8.7.5 Ladeinfrastruktur für E-Bikes ausbauen



Ausgangslage/Problemstellung

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

Zielsetzung

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

Maßnahmenempfehlung

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

Potenzielle Standorte Vellern

- Sportplatz/Grundschule
- An der Kirche

Potenzielle Standorte Roland

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

Potenzielle Standorte Neubeckum

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

Potenzielle Standorte Beckum

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

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

8.7.6 Anlage von Gehwegnasen und dezentralen Fahrradbügeln



Beispiel Erlangen, dezentrale Anlage von Fahrradbügeln auf Fahrbahnniveau anlegen

Ausgangslage/ Problemstellung

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

Zielsetzung

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

Maßnahmenempfehlung

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

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

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

8.7.7 Öffentlichkeitsarbeit



Ausgangslage/Problemstellung

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

Zielsetzung

- Radkultur etablieren und ausbauen

Maßnahmenempfehlung

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

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

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

8.8 Sonstige Maßnahmenempfehlungen

8.8.1 Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern

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

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

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

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

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

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

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

8.8.2 Freigabe der Fußgängerzone für den Radverkehr

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

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

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

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

8.8.3 Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr

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

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

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

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

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

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

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

8.8.4 Anlage von Fahrradstraßen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

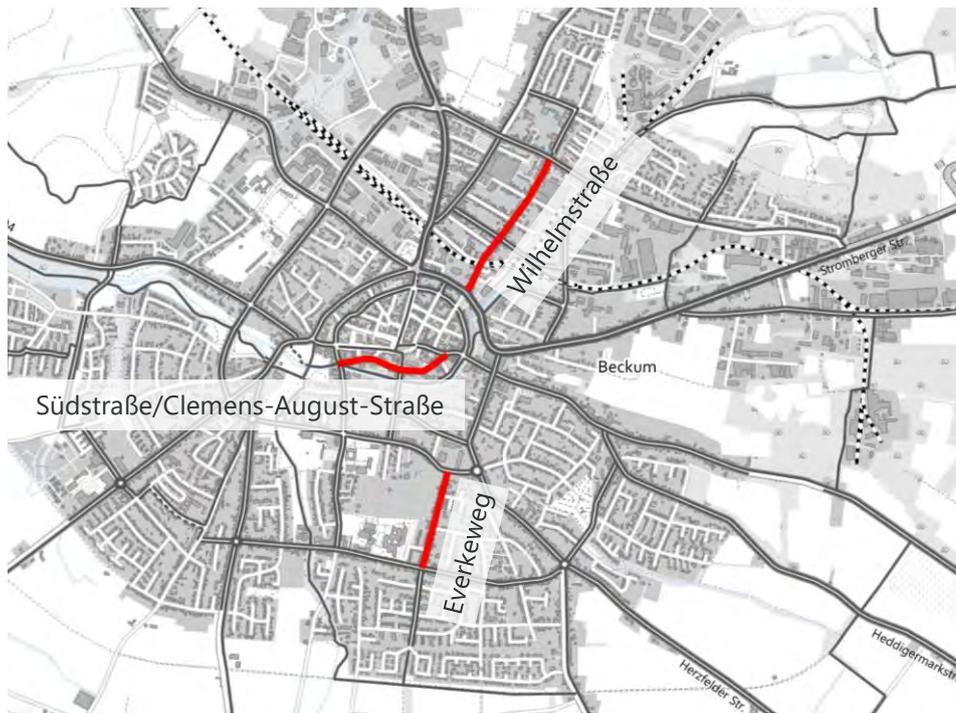


Abbildung 29: Potenzielle Fahrradstraßen

8.8.5 Straßenräume mit perspektivischem Transformationsbedarf

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

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

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

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

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

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

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

8.8.6 Einfärbung von Radinfrastruktur und Design der Velorouten

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

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



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

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



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

8.8.7 Anlage von aufgeweiteten Radaufstellstreifen „ARAS“

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

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



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

8.8.8 Qualitätssicherung

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

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

8.8.9 Grünpfeilregelung für Radfahrende

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.8.10 RRX Westfalenradweg (Arbeitsname) durch Neubeckum

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



Abbildung 33: Möglicher Streckenverlauf „RRX Westfalenradweg“ im Untersuchungsgebiet

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

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

Dabei befinden sich die vorgeschlagenen Wege westlich des Bahnhofs Neu-Beckum 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

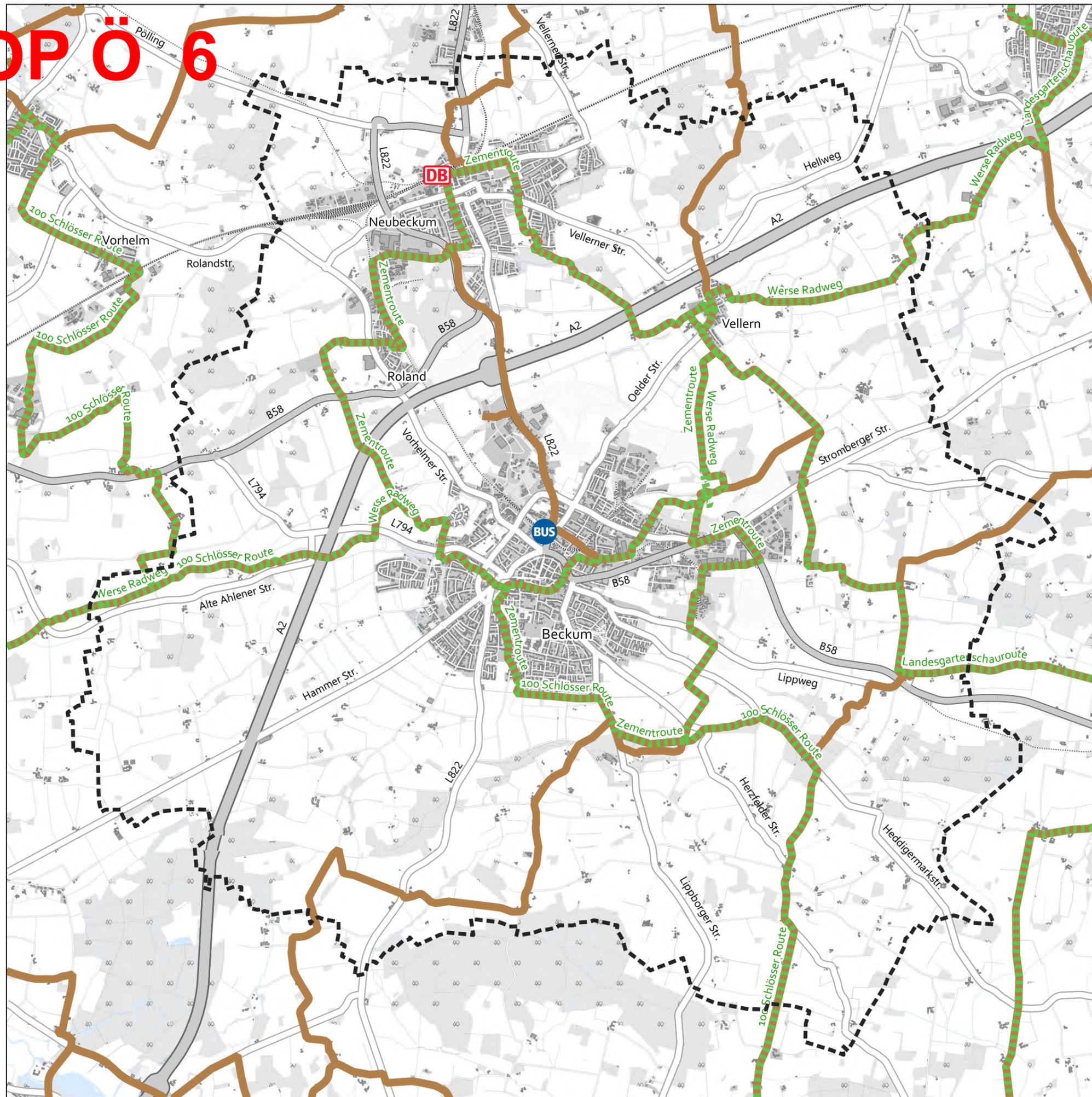
Abbildung 1 - Radverkehrsanteil im Landkreis Warendorf und angrenzenden Städten	10
Abbildung 2 - Vorstellung im Ausschuss für Stadtentwicklung	14
Abbildung 3: Geeignete Führungsformen bei zweistreifigen Straßen innerorts	16
Abbildung 4: Verkehrszeichen 237, 240, 241 StVO	19
Abbildung 5: Screenshot des 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

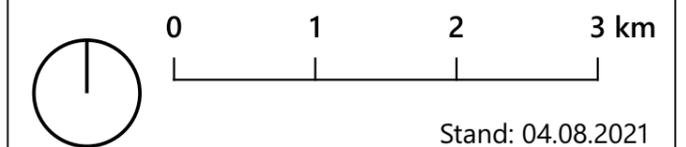
Tabelle 1: Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitstrennstreifen.....	17
Tabelle 2: Fahrradabstellanlagen - Standort und mögliche Ausstattung.....	20
Tabelle 3 - Definition von Unfalltypen (Auszug)	22
Tabelle 4: Musteraufbau Maßnahmensteckbrief	50
Tabelle 5: Zusammenfassung der Maßnahmenempfehlungen.....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



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

Legende

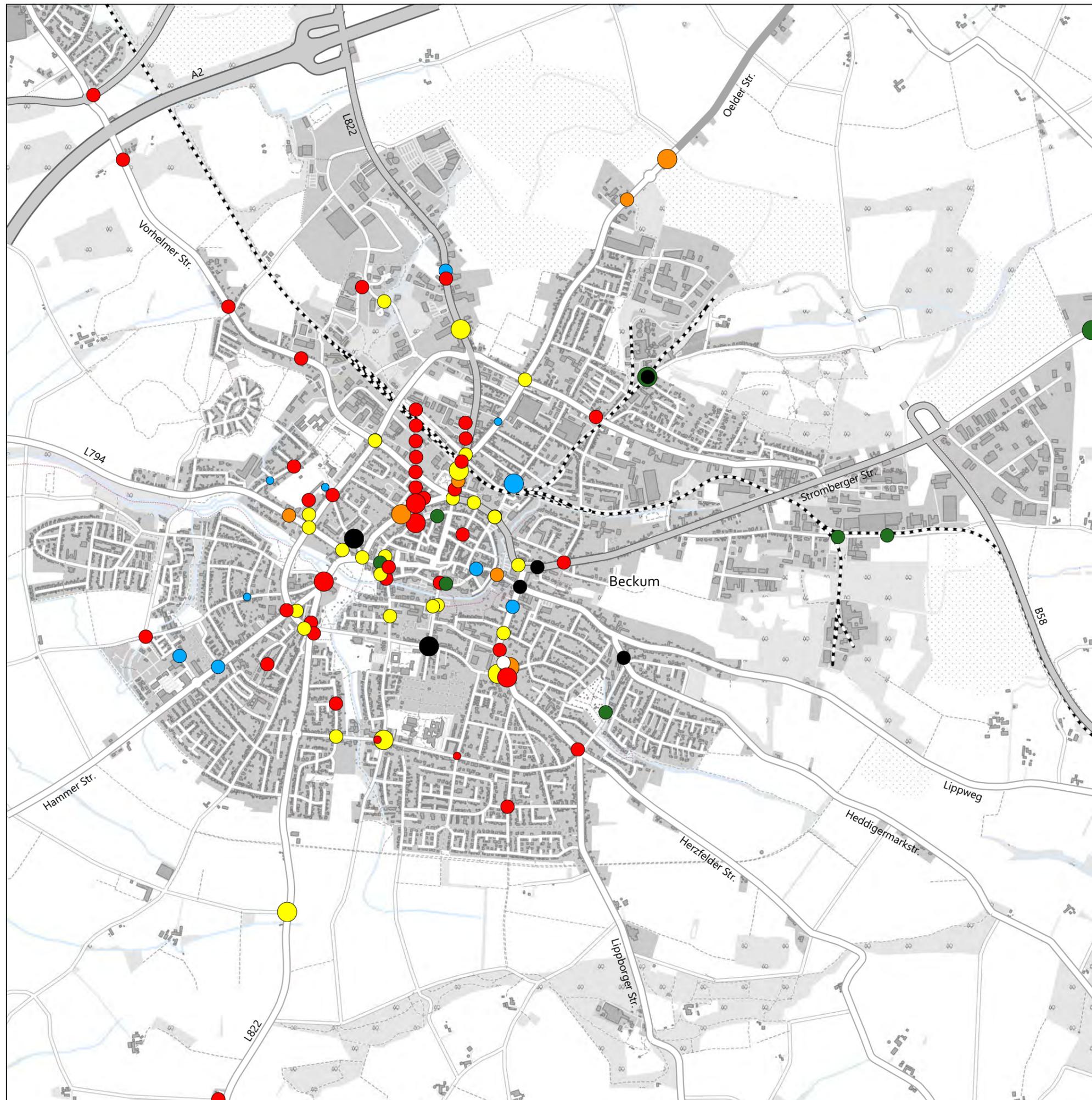
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Radverkehrsnetz NRW
- Touristische Radwege
- DB Bahnhof
- BUS Busbahnhof



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



Karte 2: Unfallkarte (Beckum)

Legende

Unfallkategorie (Schwere)

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

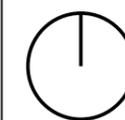
Unfalltyp (Art)

- 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



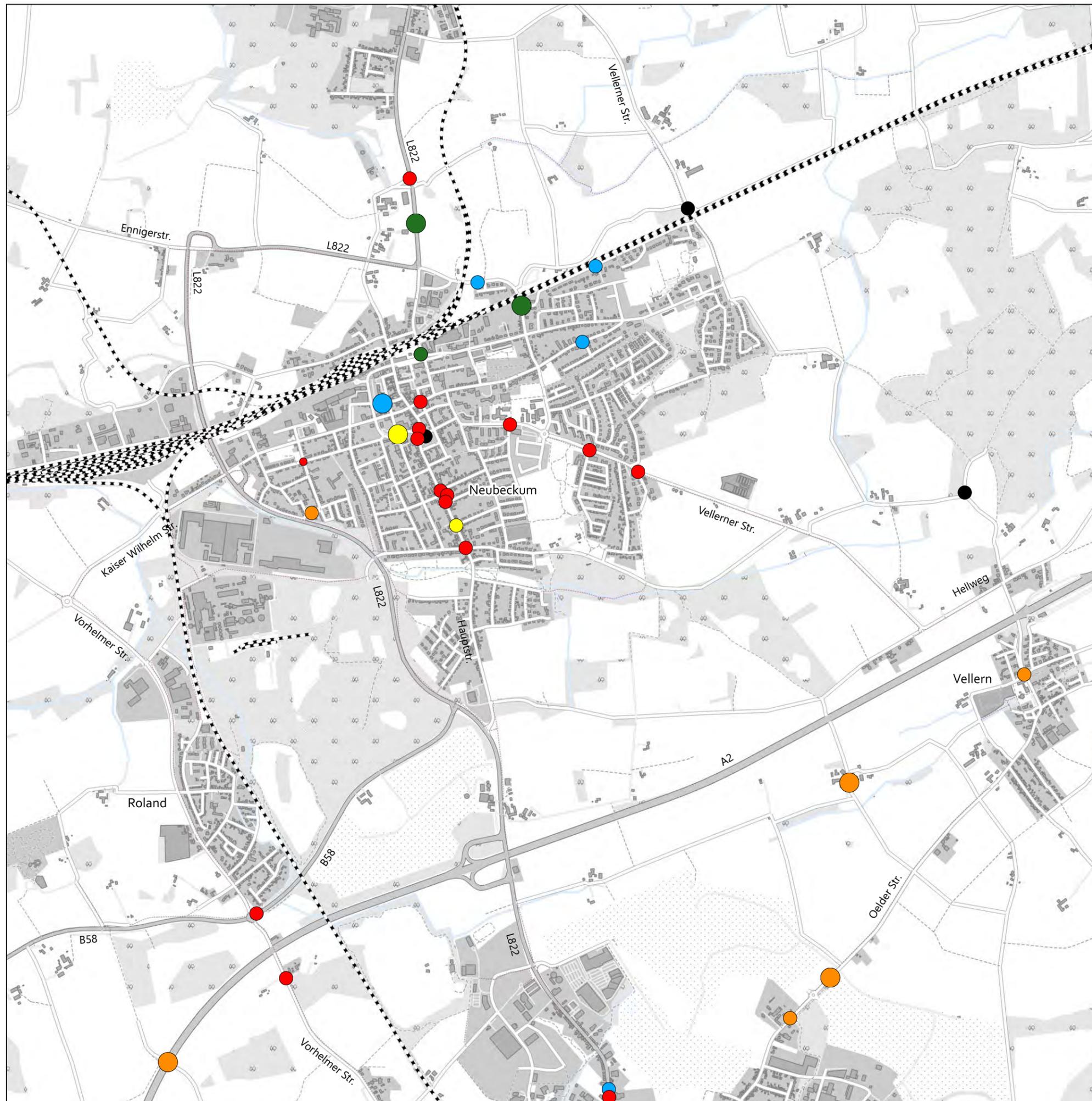
0 0.5 1 km

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)

- Fahr Unfall
- 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



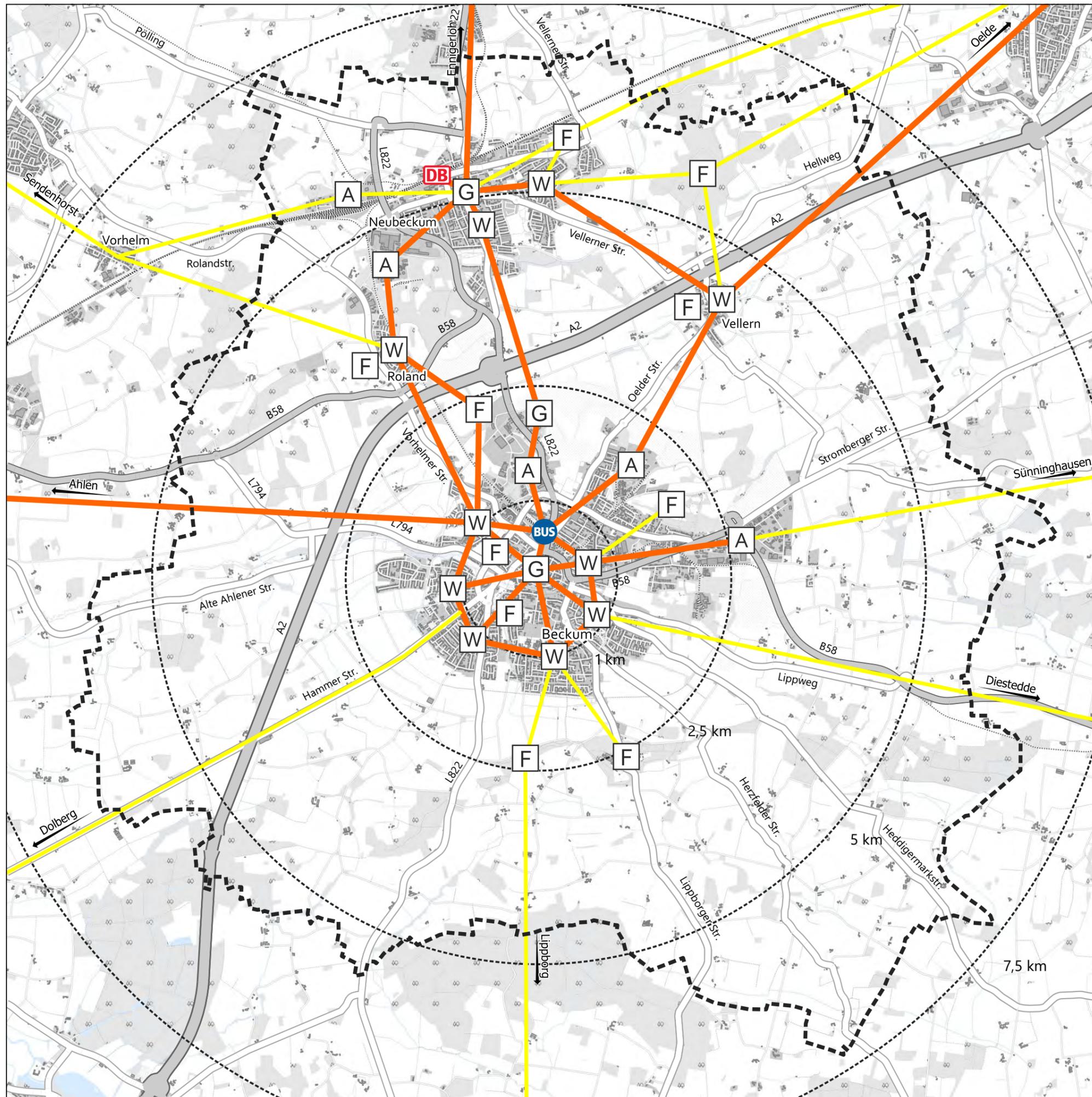
0 0.5 1 km

Stand: 04.08.2021

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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



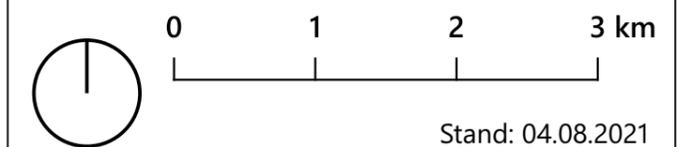
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



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

Legende

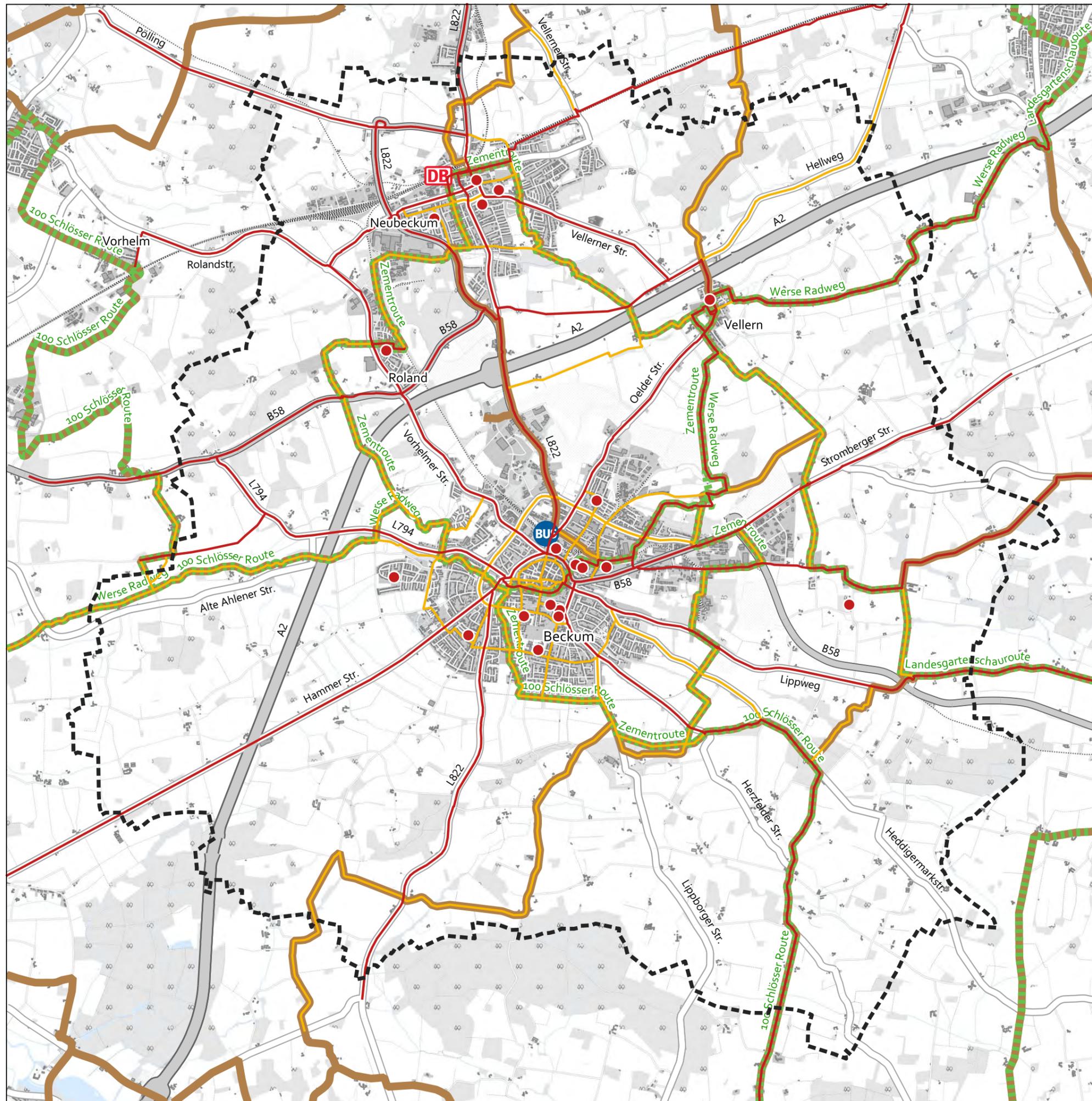
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Wunschlinie
- Wunschlinie mit besonderer Relevanz
- Distanzkreis
- DB Bahnhof
- BUS Busbahnhof
- G Geschäftsbereich (Mischnutzung)
- A Arbeiten
- W Wohnen
- F Freizeit



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



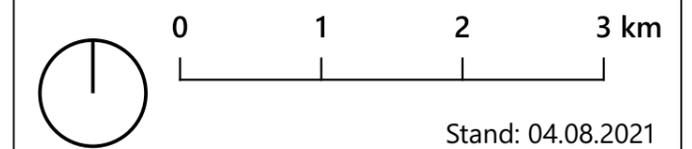
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 5: Radverkehrsnetz
(Gesamtgebiet)**

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- 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)

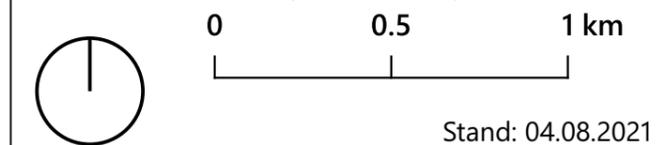
Legende

- █ 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)

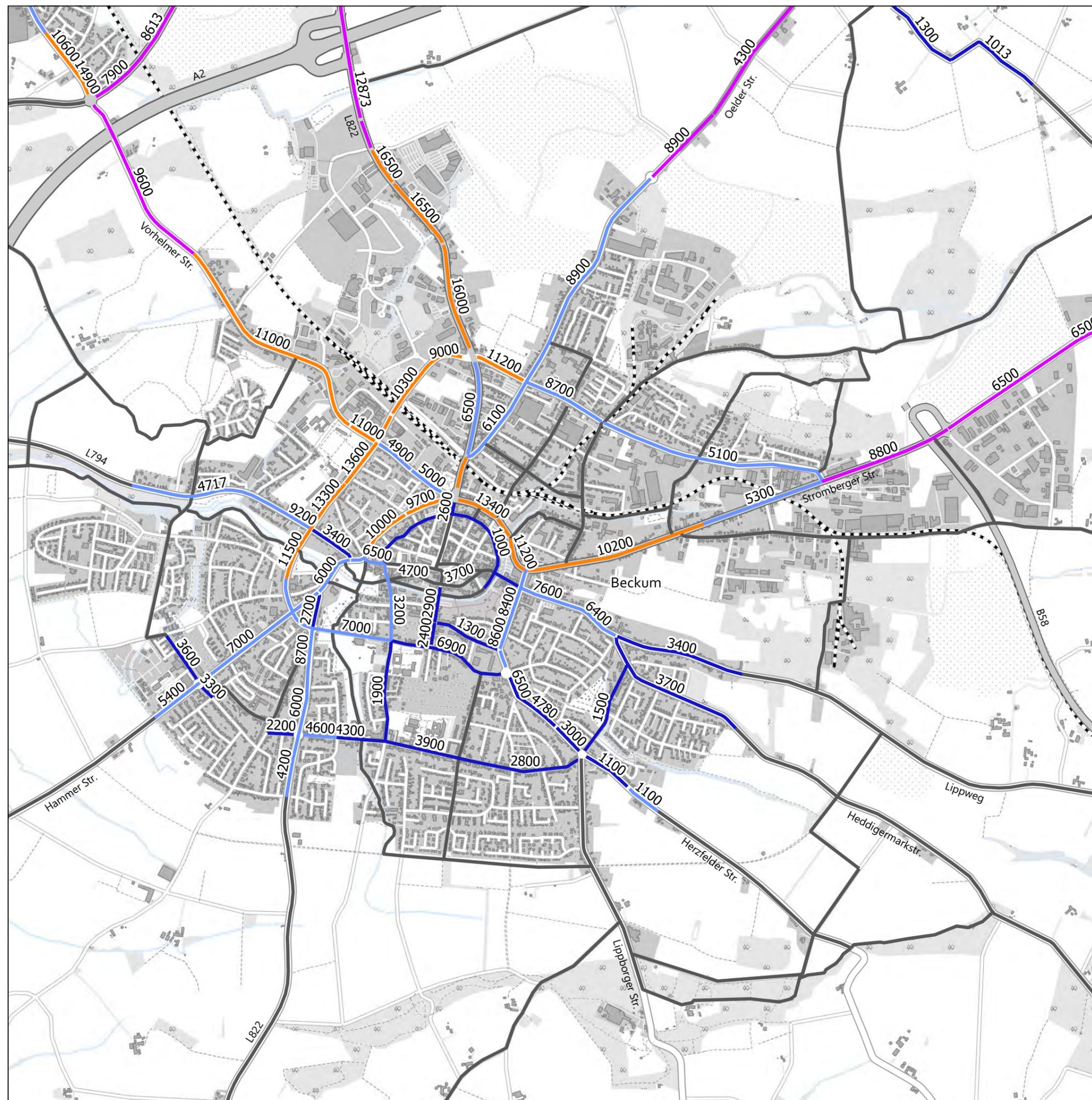
* Verkehrsmengen aus VEP 2030 (Stadt Beckum) und Verkehrsmengen Kfz und SV 2015 (Straßen.NRW)



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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



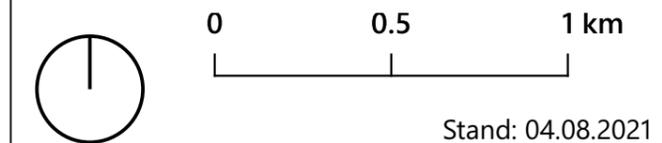
**Karte 7: Belastungsbereiche nach ERA
(Neubeckum, Roland, Vellern)**

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)

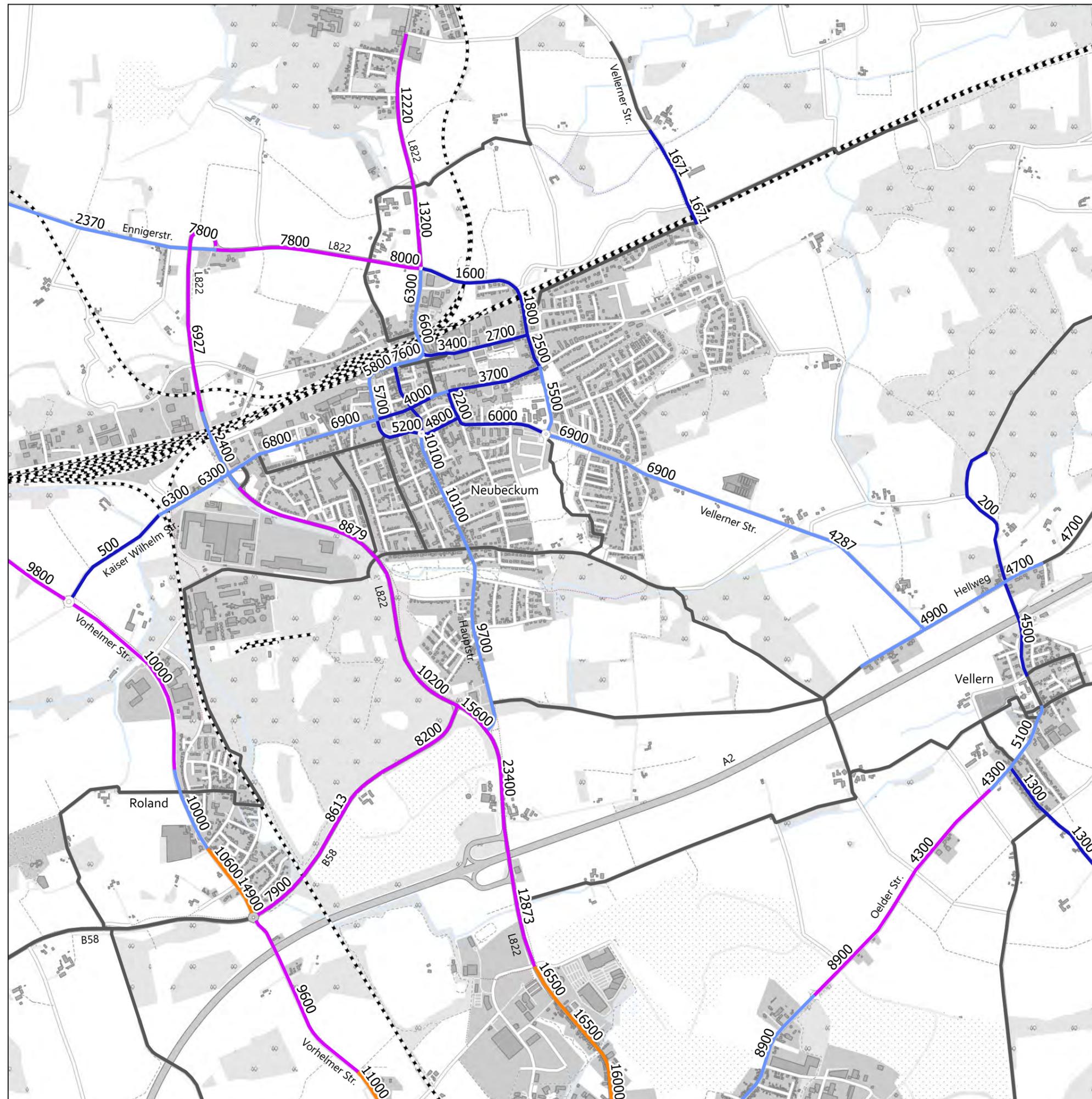
* Verkehrsmengen aus VEP 2030
(Stadt Beckum) und Verkehrsmengen Kfz
und SV 2015 (Straßen.NRW)



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

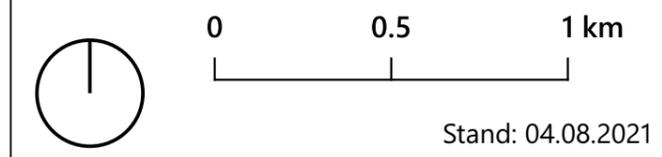
- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

Führung im Seitenraum

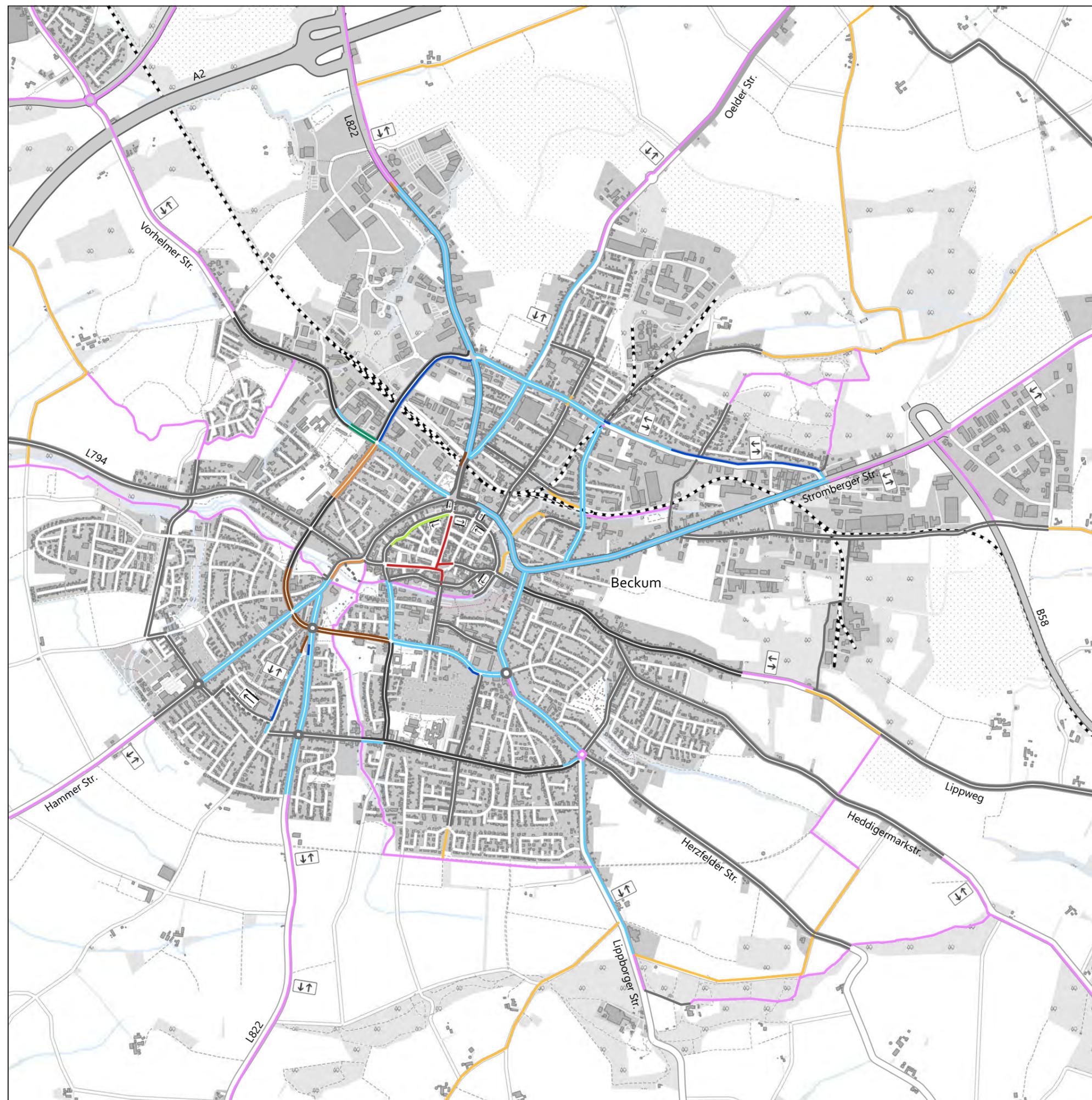
- Radweg (Z 237 StVO)
- Getrennter Geh- und Radweg (Z 241 StVO)
- Gemeinsamer Geh- und Radweg (Z 240 StVO)
- Gehweg (Radfahrer frei) (Z 242 + ZZ 1022-10 StVO)

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



Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**Karte 9: Führungsformen
(Neubeckum, Roland, Vellern)**

Legende

Führung auf Fahrbahnniveau

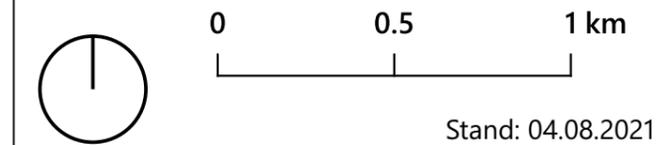
- Radfahrstreifen (Z 237 StVO)
- Schutzstreifen
- Mischverkehr
- Mischverkehr (anderer Radweg)
- Seitenstreifen (mit Fahrrad-Piktogramm)

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

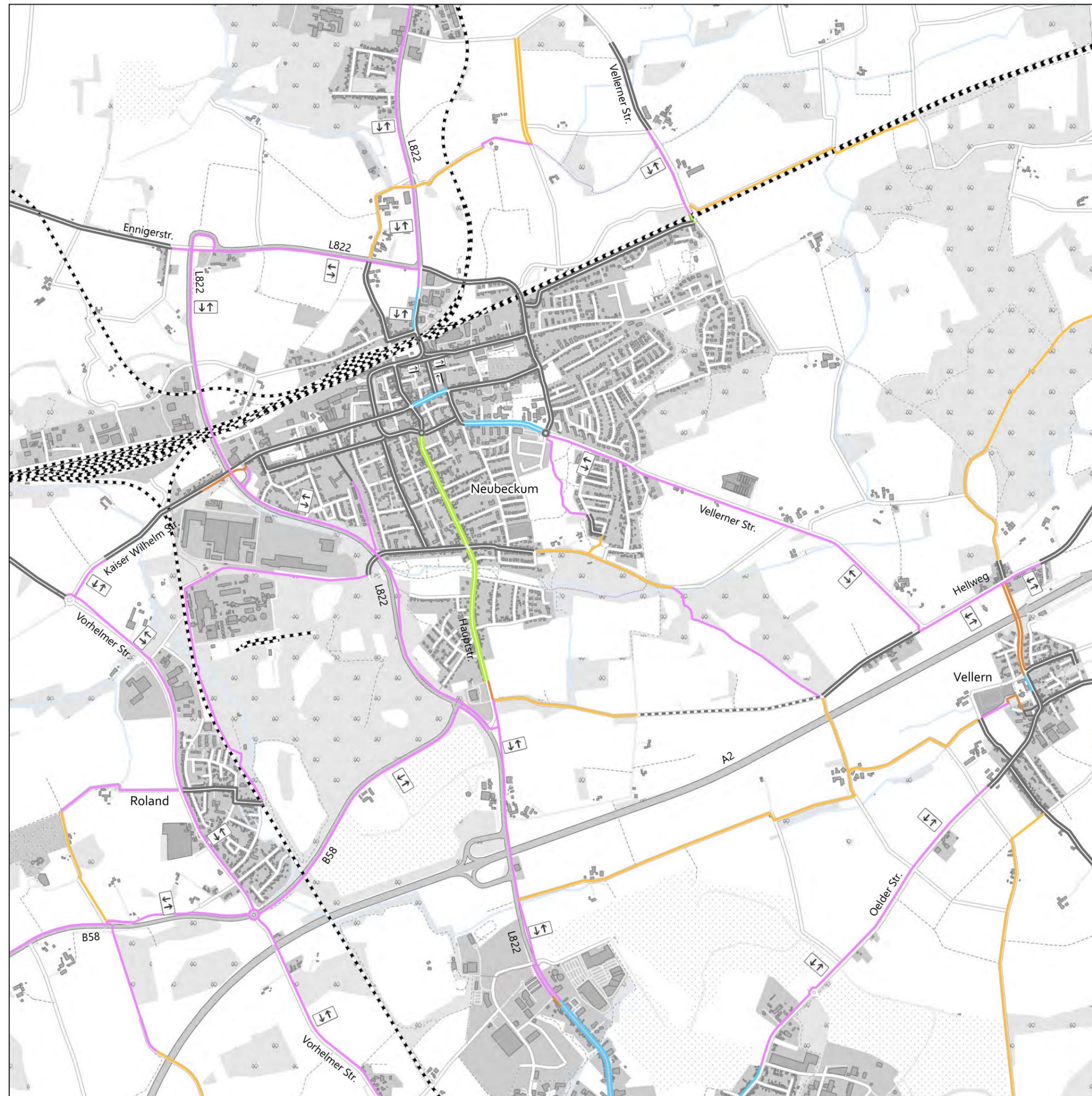
- Fußgängerzone, Radverkehr frei (20-8h, außer Mi+Sa)
- Weg
- Netzlücke (baulich oder rechtlich nicht für Radverkehr befahrbar)
- Einbahnstraße
- Zweirichtungsradweg

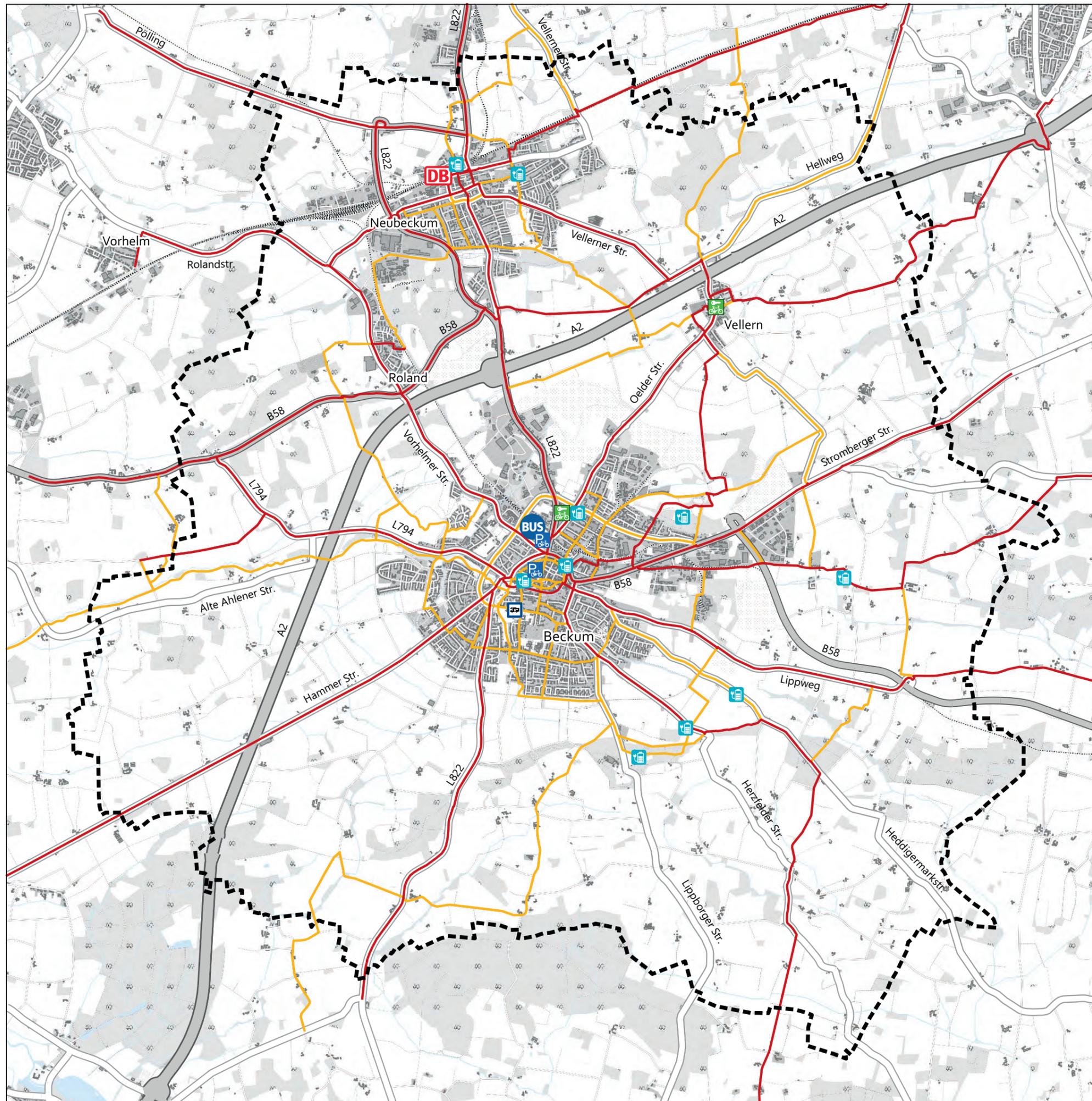


Kartengrundlage: OpenStreetMap (CC BY-SA)
Maßstab: ohne Maßstab



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de





Radverkehrskonzept Stadt Beckum



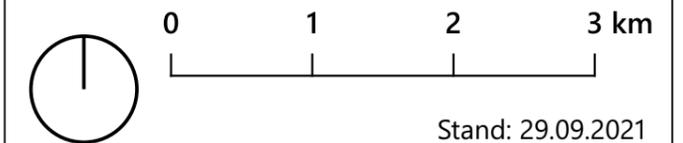
**Karte 10: Radverkehrsinfrastruktur - Service
(Gesamtgebiet)**

Legende

- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Hauptroute
- Nebenroute
- P Bike Fahrradabstellanlage/-parkplatz
- E Bike E-Bike Ladestation
- B Bike Fahrradverleih
- R Bike Reisemobilstellplatz

Datengrundlage:

Radkatalog 2019, Parklandschaft Kreis
Warendorf und Stadt Beckum

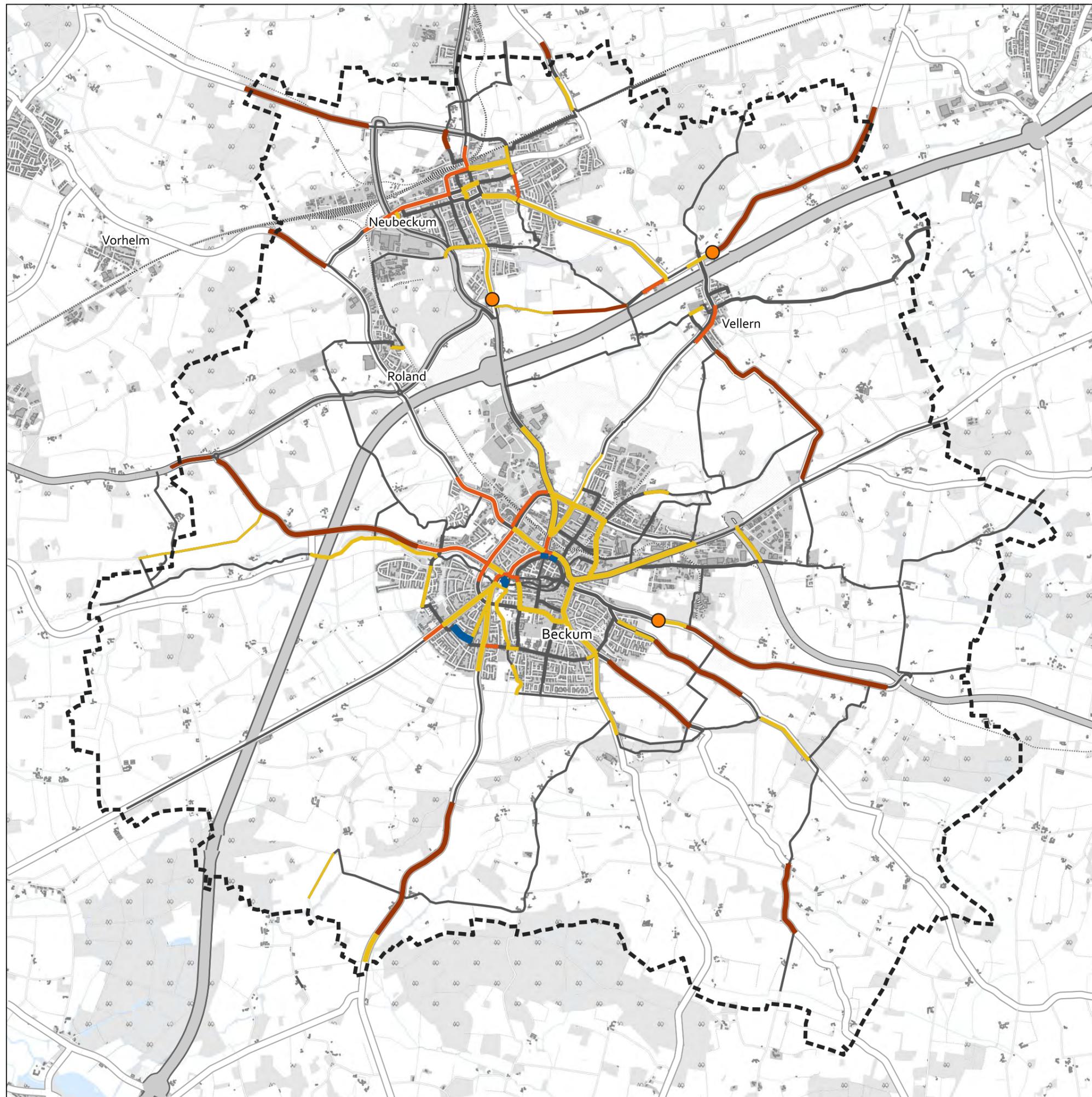


Stand: 29.09.2021

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



Universitätsplatz 12
34127 Kassel
info@iks-planung.de



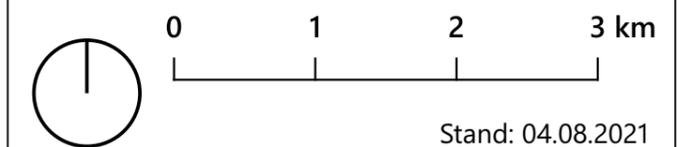
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



Karte 11: Wesentliche Mängel im Radverkehrsnetz (Gesamtgebiet)

Legende

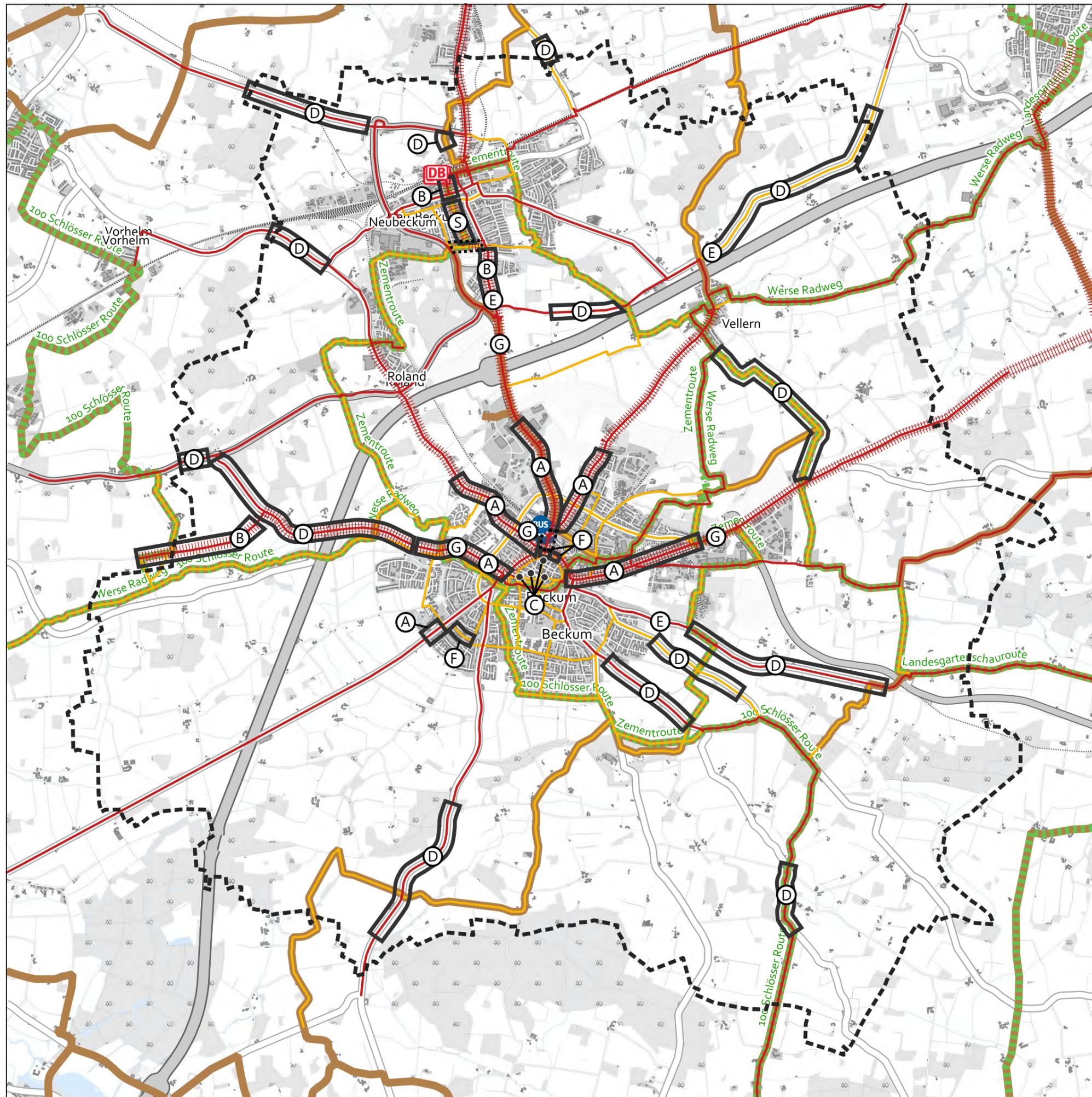
- Grenze des Untersuchungsgebiets
- Beckum Stadtteil
- Mängel in der Führungsform innerorts (Radinfrastruktur entspricht nicht Belastungsbereich nach ERA)
- Mängel in der Radinfrastruktur (Breite, Oberfläche, Sichtbeziehungen, Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern)
- Netzlücken innerorts (Einbahnstraßen 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



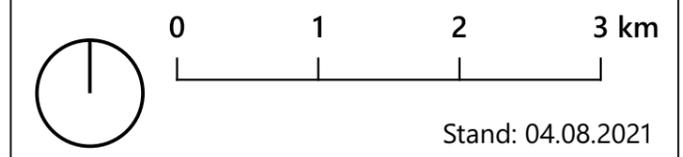
Radverkehrskonzept Stadt Beckum



**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

Markus Höner
Fraktionsvorsitzender
Hesseler 14
59269 Beckum

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststrasse 46

59269 Beckum

Beckum, den 08.03.2022

Eingabe der CDU-Fraktion zum Radverkehrskonzept

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Gerdhenrich,

die CDU-Fraktion begrüßt die Verabschiedung eines Radverkehrskonzepts. Ausdrücklich bekennen wir uns zu dem Ziel eines gleichberechtigten Nebeneinanders zwischen Pkw, Radfahrern und Fußgängern. Die CDU-Fraktion befürwortet das Ziel, den Modal Split zugunsten des Radverkehrs deutlich zu verändern. Insbesondere die Radwegbenutzungspflicht mit dem Urteil des BVWG in Einklang zu bringen, ist ein wichtiges Anliegen unserer Fraktion. Daraus ergeben sich wichtige Aspekte für die Verkehrssicherheit, die für uns natürlich an erster Stelle steht.

Durch die Neuanschaffung von Fahrradabstellanlagen im Bereich der Innenstadt wird ein deutliches Signal zur Nutzung des Fahrrades gesetzt. Die CDU-Fraktion unterstützt die in dem Radverkehrskonzept zu diesem Thema gemachten Aussagen. Über die Art und Weise der Ausgestaltung der Fahrradabstellanlagen muss im Einzelfall entschieden werden. Eine kurzfristige Umsetzung dieser Maßnahme scheint jedoch denkbar. Ähnlich verhält es sich mit den in dem Konzept benannten sonstigen Hindernissen für Radfahrer. Eine Umgestaltung oder Beseitigung dieser Hindernisse wäre kurzfristig möglich und würde die Attraktivität des Radverkehrs deutlich steigern. Die Freigabe der Einbahnstraßen für Radfahrer in Gegenrichtung ist ein gutes und richtiges Signal, jedoch bedarf es auch hier einer sorgfältigen Einzelfallprüfung. Insbesondere der Aspekt der Verkehrssicherheit muss geprüft werden.

Kritisch sieht die CDU-Fraktion die im Konzept vorgeschlagenen Umgestaltungen von Hauptverkehrsstraßen. **Ausdrücklich einverstanden** ist die Fraktion jedoch mit dem so genannten **Sonderfall Hammer Straße**.

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.

Die Stadtteile **Neubeckum, Vellern** und **Roland** sind in dem Radverkehrskonzept deutlich **unterrepräsentiert**.

Insbesondere eine sichere Radverkehrsführung aus dem Zentrum Neubeckums hin zum Harberg/Freibad ist dringend angezeigt.

Die CDU-Fraktion erklärt sich mit folgenden Teilaspekten des Radverkehrskonzepts **nicht einverstanden** und beantragt daher die Streichung der folgenden Punkte:

- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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.
- 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
- 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.
- 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.

- 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.

Mit freundlichen Grüßen

Markus Höner
-Fraktionsvorsitzender-

Andreas Kühnel
-stellvertretender Fraktionsvorsitzender-



Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Stadt Beckum
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 08. März 2022

Ergänzungsvorschläge zum Radverkehrskonzept

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

im Stadtentwicklungsausschuss vom 03.02.2022 wurde ausführlich und kontrovers über das Radverkehrskonzept diskutiert. Unter anderem war ein Hauptkritikpunkt, dass der Stadtteil Neubeckum nicht ausreichend in dem zur Abstimmung stehenden Radverkehrskonzept bedacht wird. Es muss uns gelingen, ein ausgewogenes Radverkehrskonzept für alle vier Stadtteile zu beschließen und umzusetzen. Daher ist es uns ein Anliegen, dass die Bürger:innen aller Stadtteile die Umsetzung dieses Konzeptes begleiten.

Die Förderung des Radverkehrs und die Einleitung einer Mobilitätswende in unserer Stadt liegen uns sehr am Herzen. Aus diesem Grund bitten wir Sie, folgende Anregungen zur Ergänzung in das zu beschließende Radverkehrskonzept mit aufzunehmen:

- Verbesserung der Radverbindung vom Bahnhof Neubeckum bis zum Ortsausgangsschild Ennigerloh.
- Prüfungen von Möglichkeiten die Radverbindungen von Neubeckum in Richtung Ahlen und Vorhelm perspektivisch zu verbessern.
- Eine sichere Verbindung zwischen der Sport- und Freizeitanlage Harberg über die Neubeckumer Innenstadt in die westlichen Wohngebiete.
- Lastenfahrräder müssen im Radverkehrskonzept bedacht werden. So müssen beispielsweise gesonderte Parkplätze geschaffen werden.

Die Aufnahme der Anregungen in das zu beschließende Radverkehrskonzept begrüßen wir ausdrücklich.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Felix Markmeier-Agnesens
Fraktionsvorsitzender SPD

gez. Peter Tripmaker
Fraktionsvorsitzender SPD



BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN · Nordwall 37 · 59269 Beckum

Bündnis90/Die Grünen
Ratsfraktion der Stadt Beckum

Nadhira de Silva
Peter Dennin
Fraktionsvorsitzende

Nordwall 37
59269 Beckum

E-Mails:
peter.dennin@gruene-beckum.de
nadhira.de-silva@gruene-beckum.de

Herrn

BM Michael Gerdhenrich

Weststraße 46

59269 Beckum

Beckum, 28.02.2022

Ergänzungsvorschlag zum Radverkehrskonzept

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

wir bitten darum, folgende Anregungen zur Ergänzung in das zu beschließende Radverkehrskonzept mit aufzunehmen:

Die im Radverkehrskonzept entwickelten Maßnahmen und die unten hinzugefügten Erweiterungen u.a. für die Hauptstraße sollten zwingend in die Prioritätenliste für das kommende Jahr mit aufgenommen werden. Begründung: Die Hauptstraße gehört mit zur priorisierten Veloroute Beckum-Neubeckum und muss als Lückenschluss zur Neubeckumer Straße in Beckum und der Straße Am Volkspark in Neubeckum gesehen werden. In diesem dargestellten Straßenabschnitt ist es für die Radfahrer*innen derzeit sehr unangenehm zu fahren. Denn die unterschiedlichen Straßenarten und -beschilderungen werden sehr unterschiedlich und oft nicht regelkonform von sehr vielen Verkehrsteilnehmer*innen umgesetzt. Der als Fußweg mit einem Zusatzschild „Radfahrer frei“ beschilderte Gehweg wirkt durch seinen optisch zweigeteilten Belag (Asphalt links- Pflaster rechts) für viele als konformer Rad- und Fußweg, was aber der Beschilderung nicht entspricht. Es besteht für die Radfahrer*innen keine Benutzungspflicht auf diesem Weg, doch falls er benutzt wird, gilt Schritttempo.

Da auf der gegenüberliegenden Seite auch nur ein Gehweg mit der gleichen Befreiung für den Radverkehr vorhanden ist, wird der Gehweg mit Asphaltdecke regelmäßig von radelnden „Geisterfahrer*innen“ im Gegenverkehr genutzt. Die Mehrzweckstreifen auf der Fahrbahn halten sehr viele Autofahrer*innen für den zugewiesenen Radweg, nehmen die Strichellinie als Grenze wahr und halten sich genau an diese, ohne regelkonform den Sicherheitsabstand von mind. 1,50 Meter zum Radverkehr einzuhalten.

Aus diesem Grund sollten folgende Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden:

- Roteinfärbung des gesamten Fahrradstreifens auf der Neubeckumer Straße
- Erweiterung und komplette Roteinfärbung des Fahrradstreifens auf der Fahrbahn der Hauptstraße und Markierung von Fahrradpiktogrammen in regelmäßigen Abständen
- Fußgängerpiktogramme auf dem ehemaligen asphaltierten Fahrradweg
- Einrichtung von zulässiger Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h auf gesamter Hauptstraße
- Aufstellung von Informationsschildern an den Ortseingängen
> Abstandsgebot 1,50m zum Fahrrad

Mit freundlichen Grüßen



(Nadhira de Silva)
Fraktionsvorsitzende



(Peter Dennin)
Fraktionsvorsitzender

Von: Gregor Stöppel <gregorstoepfel@t-online.de>
Gesendet: Dienstag, 22. Februar 2022 13:56
An: Bzdok, Ralf
Cc: Andreas Borgmann; Britta Kadatz; Elisabeth Eickmeier; 'Elmar Stallmann'; markusschiewe@aol.com; Niklas Rickfelder; 'Rüdiger Eickmeier'; Tobias Paschedag
Betreff: WG: STADT BECKUM - Änderungen am Radverkehrskonzept
Priorität: Hoch

Anregungen zur Änderung des Konzeptentwurfes

Sehr geehrter Herr Bzdok,

für die FWG-Fraktion bitte ich hiermit um

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

Ganz grundsätzlich möchte die FWG-Fraktion von der Verwaltung im weiteren Verfahren sichergestellt wissen, dass das Radverkehrskonzept möglichst zügig im Rat der Stadt Beckum verabschiedet werden kann.

Sollten ggf. weitere Erläuterungen erwünscht sein, stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

FWG-Fraktion im Rat der Stadt Beckum

Gregor Stöppel
Fraktionsvorsitzender

Von: Wilmes, Stefan [mailto:wilmes@beckum.de]
Gesendet: Donnerstag, 10. Februar 2022 11:39
An: !! Fraktionsvorsitzende !!
Cc: Gerdhenrich, Michael; Wulf, Thomas; Waldmüller, Johannes; Denkert, Uwe; Schenkel, Horst; Liekenbröcker, Elmar; Bzdok, Ralf
Betreff: STADT BECKUM – Änderungen am Radverkehrskonzept

Sehr geehrte Frau de Silva,
sehr geehrte Herren,

in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 03.02.2022 wurde die Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept zurückgestellt und verabredet, dass die Fraktionen jeweils Ihre Anregungen zur Änderung des Konzeptentwurfes an die Verwaltung übermitteln.

Bitte senden Sie daher bis spätestens zum 08.03.2022 Ihre Änderungswünsche an Herrn Bzdok (bsdok@beckum.de, 02521 29-321) vom städtischen Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung, damit anschließend das weitere Vorgehen – gegebenenfalls mit dem Gutachter – abgestimmt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen
Stefan Wilmes

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER



Büro des Rates
und des Bürgermeisters
Im Auftrag
Stefan Wilmes

02521 29-105

02521 2955-105 (Fax)

wilmes@beckum.de

www.beckum.de



Timo Przybylak
FDP-Fraktionsvorsitzender
Alleestraße 1
59269 Beckum

Herrn Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststr. 46
59269 Beckum

Beckum, 07.03.2022

Änderungen im Radwegekonzept

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Gerdhenrich,

hiermit übersendet die FDP-Fraktion ihre Änderungsvorschläge für das Radwegekonzept. Nachdem das Radwegekonzept mit Stand vom Oktober 2021 in den Ausschuss zur politischen Beschlussfassung vorgelegt wurde, fand in dem zuständigen Ausschuss die politische Debatte statt. In diesem Ausschuss wurde erkannt, das über weitere Änderungen politisch zu beraten ist. Als FDP-Fraktion würden wir eine erneute politische Debatte über Änderungsvorschläge aller Fraktionen im hierfür zuständigen Ausschuss und mit dem zuständigen Gutachter für das Radwegekonzept vorschlagen bzw. beantragen. Jede einzelne Änderungsvorlage der Fraktionen sollte transparent im zuständigen Gremium diskutiert und politisch abgestimmt werden. Die Ergebnisse sollten danach in das Radwegekonzept eingearbeitet werden und abschließend zur Beschlussvorlage dem zuständigen Ausschuss vorgelegt werden.

Die FDP-Fraktion schlägt hiermit folgende Änderungen für die weiteren politischen Beratungen vor:

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.

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.
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.
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.
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.
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.

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

Mit freundlichen Grüßen,

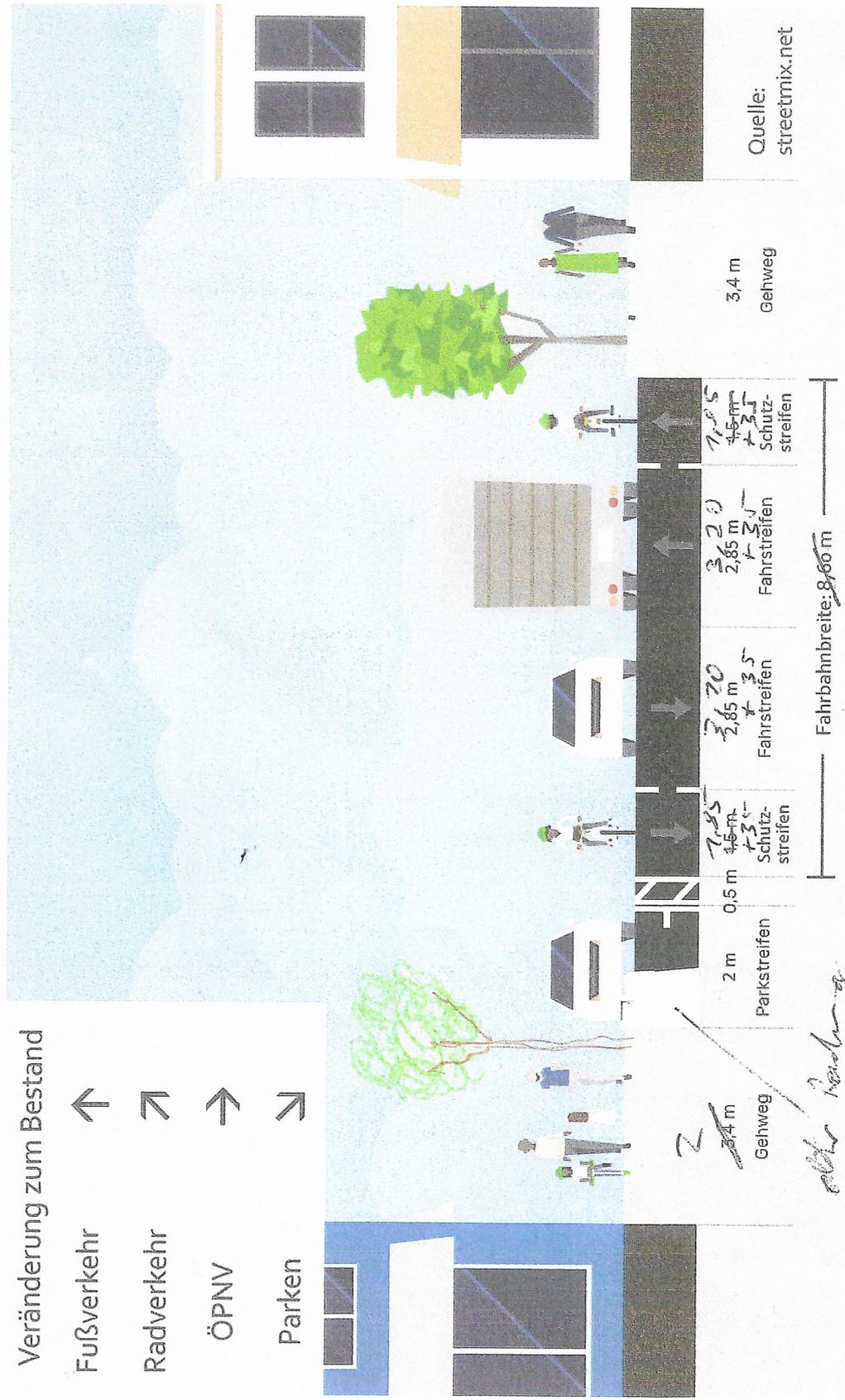


Timo Przybylak
FDP Fraktionsvorsitzender

*Anlage
30*

Variante 2: Schutzstreifen + einseitiger Parkstreifen (Neubeckumer Straße)

- Veränderung zum Bestand
- Fußverkehr ↑
 - Radverkehr ↗
 - ÖPNV →
 - Parken ↘



Quelle: streetmix.net

- Planung mit bestehenden Borden
- Anlage von beidseitigen Schutzstreifen
- Seitenstreifen bleibt einseitig als Parkstreifen erhalten
- Anlage eines Sicherheitstrennstreifens
- Gehwege werden barrierefrei
- Es besteht die Möglichkeit Straßenbäume anzulegen (Mikroklima und Aufenthaltsqualität)
- Entfall von etwa 225 Parkplätzen entlang des 1,5 km langen Abschnitts

70 m!

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.¹ 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 festgelegt² und im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplan beschlossen.³ 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

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

² Planersocietät; Klimaschutzteilkonzept Mobilität – Radverkehrskonzept. Dortmund 2018

³ 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.⁴ 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.

⁴ 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.⁵

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

⁵ 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 Oberfläche⁶, 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“

⁶ 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 Regelwerken⁷ und kann daher, insbesondere bei einem Neubau, nicht empfohlen werden.

⁷ 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, Tuttenbrocksee, 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.⁸ Die vornehmliche Führungsform entlang der Velorouten ist zudem auf Fahrbahnniveau, wobei ebenfalls die Signalisierung für den Fahrverkehr gilt.

⁸ Vgl. § 37 Abs. 2 Satz 6 StVO