

**Radverkehrskonzept – Aufhebung eines Sperrvermerks für die Baumaßnahme
Radweg Lippweg**

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Umwelt und Bauen

Auskunft erteilt: Herr Denkert | 02521 29-6000 | denkert.u@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
03.09.2024 Entscheidung

Beschlussvorschlag:**Sachentscheidung**

Die Vorplanungen werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, eine erstmalige Ansprache der Eigentümerinnen und Eigentümer zum Erwerb erforderlicher Flächen durchzuführen.

Der Sperrvermerk bei der Investitionsmaßnahme 1100 – Radweg Lippweg Radverkehrskonzept – unter dem Produktkonto 120101.785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – im Haushalt der Stadt Beckum 2024 wird aufgehoben.

Kosten/Folgekosten

Es entstehen zunächst nur Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind. Für die weitere Planung und Umsetzung fallen in Folgejahren weitere Kosten für die Planung, den Bau und den Erwerb von Grundstücken an.

Finanzierung

Bei der Investitionsmaßnahme 1100 – Radweg Lippweg Radverkehrskonzept – unter dem Produktkonto 120101.785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – ist ein Ansatz von 264.000,00 Euro (mit Sperrvermerk) gebildet. Übertragene Haushaltsmittel aus dem Vorjahr von 11.915,49 Euro sind zwischenzeitlich zahlungswirksam geworden.

Erläuterungen:

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 23.01.2024 wurde im Zuge der Beratung und Beschlussfassung zur Maßnahmenumsetzung und Maßnahmenpriorisierung des Radverkehrskonzepts (siehe Vorlage 2024/0001 und Niederschrift zur Sitzung) bei der Investitionsmaßnahme 1100 – Radweg Lippweg Radverkehrskonzept – unter dem Produktkonto 120101.785200 – Auszahlungen für Tiefbaumaßnahmen – im Haushalt der Stadt Beckum folgender Sperrvermerk für die Baumaßnahme Radweg Lippweg aufgenommen: „Sperrvermerk: Gesonderte Freigabe durch den Ausschuss für Stadtentwicklung notwendig.“

Ein gleichlautender Beschluss wurde im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben vom 01.02.2024 gefasst (siehe Vorlage 2024/0013/7 und Niederschrift zur Sitzung). Abschließend beschloss der Rat der Stadt Beckum in seiner Sitzung vom 07.03.2024 den Sperrvermerk (siehe Vorlage 2024/0048/1 und Niederschrift zur Sitzung).

Die Errichtung des 2-Richtungsradweges am Lippweg ist eine Maßnahme aus dem Radverkehrskonzept für Beckum. Wie bereits in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 23.01.2024 im Zuge der Beratung über die Priorisierung vorgestellt, wurde im Jahr 2023 eine Machbarkeitsstudie (Vorplanung) für verschiedene Trassenführungen erarbeitet.

Aus Sicht der Verwaltung sind insbesondere 3 Trassenführungen weiterzuerfolgen, die als Anlage 1 bis 3 zur Vorlage beigefügt sind und in der Sitzung vorgestellt werden. Bei der Erarbeitung der Vorplanungen wurden folgende Planungsgrundsätze berücksichtigt:

- 2-Richtungsradweg im Velorouten-Standard (3 Meter Breite und Asphalt) vom Ortsausgang Beckum bis etwa zur Brücke über die B 58 (circa 3 Kilometer).
- Einhaltung der Standards nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz: ERA), beispielsweise für erforderliche Sicherheitsabstände zur Fahrbahn.
- Einplanung 1 Querung am Ortsausgang Beckum (Maßnahme 8.5.1 aus dem Radverkehrskonzept).
- Möglichst keine Wechsel der Radwegeführung von Nord nach Süd beziehungsweise Süd nach Nord.
- Weitestgehende Berücksichtigung von größeren Gehölzbeständen, Hofzufahrten sowie aktiver, rekultivierter und geplanter Steinbrüche, Anschluss an die Pflaumen-/Steinbruchallee

In den Plänen zur Vorplanung (Anlagen 1 bis 3) sind zur Orientierung Distanzmarkierungen gesetzt worden, die bei der Beschreibung der Trassenvarianten aufgegriffen werden.

Nordtrasse:

Der 2-Richtungsradweg verläuft über die gesamten 3 Kilometer im Norden des Lippwegs. Ganz im Westen werden bis zur Straße Lindenkamp (0+0 bis 0+400 Meter) vorhandene Infrastrukturen modernisiert. Anschließend verläuft der 2-Richtungsradweg entlang des ehemaligen Steinbruchs Mersmann Süd (0+400 bis 1+000 Meter). Aufgrund der ehemaligen Abbruchkante stehen hier voraussichtlich begrenzte Flächen zur Verfügung. Daraus resultieren gegebenenfalls höhere Aufwände für die Verrohrung des Grabens, für Winkelstützwände und Leitplanken. Im Zuge der weiteren Planungen ist die Umsetzbarkeit weitergehend zu prüfen. Im weiteren Verlauf werden insgesamt 7 Hof- und Grundstückszufahrten gequert. Im Abschnitt zwischen 1+550 und 1+850 Meter kann bestehende Infrastruktur aufgegriffen werden. Stellenweise muss auf den Sicherheitsabstand zur Fahrbahn verzichtet werden und/oder die Radwegbreite reduziert werden. Insgesamt sind in dieser Variante 11 Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer betroffen.

Südtrasse:

Der 2-Richtungsradweg verläuft über die gesamten 3 Kilometer im Süden. Ganz im Westen verläuft der 2-Richtungsradweg entlang des ehemaligen Steinbruchs Walkerberg (0+0 bis 0+250 Meter).

Im Zuge der weiteren Planung muss geprüft werden, ob hier auch eine Verringerung des Sicherabstandes zur Fahrbahn erforderlich ist, um den Eingriff in den ehemaligen Steinbruch zu verringern/zu vermeiden.

Bis zum heutigen Anschlusspunkt zur Pflaumenallee wird der bestehende Weg (wassergebundene Wegedecke) aufgegriffen und entsprechend ausgebaut (0+350 bis 0+800 Meter). Hier sind die planfestgestellten Steinbrucherweiterungen Lippberg Nord der Holcim Deutschland GmbH zu berücksichtigen; der veränderte Verlauf der Pflaumenallee ist angedeutet (0+300 Meter). Anschließend verläuft der 2-Richtungsradweg entlang des aktuellen Steinbruchs und entlang der ebenfalls planfestgestellten Steinbrucherweiterungen Lippberg Nord der Holcim Deutschland GmbH nach Osten (bis 1+525 Meter). Sollte die Planung der Südtrasse weiter forciert werden, gilt es zu berücksichtigen, dass dies voraussichtlich Auswirkungen auf planfestgestellte Steinbruchplanungen und -rekultivierungen hat. Im weiteren Verlauf werden insgesamt 4 Hof- und Grundstückszufahrten gequert. Stellenweise muss auf den Sicherheitsabstand zur Fahrbahn verzichtet werden und/oder die Radwegebreite reduziert werden. Insgesamt sind in dieser Variante 15 Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer betroffen.

Süd-Nord-Trasse

Es handelt sich eine Kombination aus den beiden oben beschriebenen Varianten. Zunächst verläuft der 2-Richtungsradweg stadtauswärts im Süden des Lippwegs. Aufgrund der zu erwartenden Schwierigkeiten bei der Realisierung entlang der planfestgestellten Steinbrucherweiterungen und -rekultivierungen Lippberg-Nord wechselt der 2-Richtungsradweg kurz vor der heutigen Steinbruchzufahrt (0+950 Meter) auf die Nordseite des Lippwegs. Im weiteren Verlauf werden insgesamt 7 Hof- und Grundstückszufahrten gequert. Stellenweise muss auf den Sicherheitsabstand zur Fahrbahn verzichtet werden und/oder die Radwegebreite reduziert werden. Insgesamt sind in dieser Variante 14 Grundstückseigentümerinnen und Grundstückseigentümer betroffen.

Aufgrund verschiedener Unwägbarkeiten lassen sich die Kosten zum aktuellen Zeitpunkt nur schwer beziffern. Das Ingenieurbüro hat die Kosten auf etwa 1,7 bis 2,2 Millionen Euro (inklusive Planungs- und Nebenkosten) geschätzt. Hinzu kommen Kosten für den Erwerb erforderlicher Flächen.

Weitere Vorgehensweise:

Aus den Vorplanungen lassen sich maximale Flächenbedarfe für die entsprechenden Trassenvarianten ableiten, um auf dieser Grundlage 1. Gespräche mit Eigentümerinnen und Eigentümern führen zu können. Aus Sicht der Verwaltung sollte daher zunächst eruiert werden, welche Flächen für die weitere Planung zur Verfügung stehen.

Erst auf dieser Grundlage kann seitens der Verwaltung eine Vorzugsvariante definiert werden. Gleiches gilt für die Definition von möglichen Bauabschnitten. Die Vorzugsvariante und mögliche Bauabschnitte werden anschließend politisch beraten.

Aufgrund der zu erwartenden hohen Investitionskosten schlägt die Verwaltung vor, zunächst die Grundstücksverfügbarkeit abschließend zu klären. Anschließend sollen Fördermittel akquiriert werden.

Aktuell gibt es mit dem Förderprogramm nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (kurz FöRi-Nah, Landesförderprogramm, bis zu 80 Prozent Förderung) und dem Förderprogramm Stadt und Land (Bundesförderprogramm, bis zu 90 Prozent Förderung) 2 geeignete Förderprogramme, aus denen Fördermittel beantragt werden könnten.

Mögliche Veränderungen oder Verschiebungen der Haushaltsansätze werden im Zug der Haushaltsplanberatungen für das Jahr 2025 beraten.

Anlage(n):

- 1 Vorplanung Nordtrasse
- 2 Vorplanung Südtrasse
- 3 Vorplanung Süd-Nord-Trasse