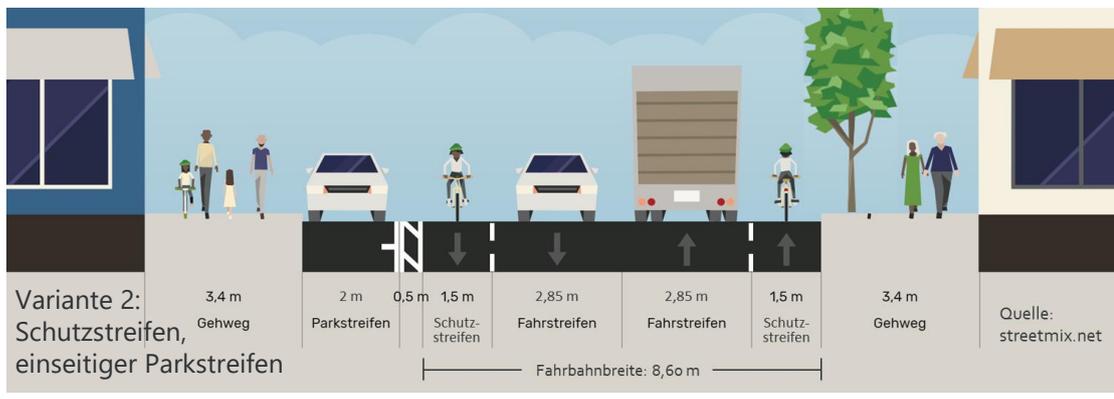
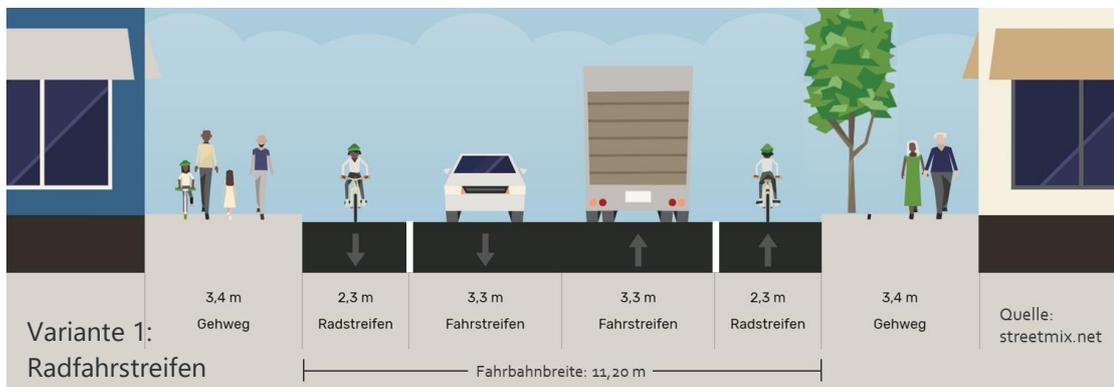
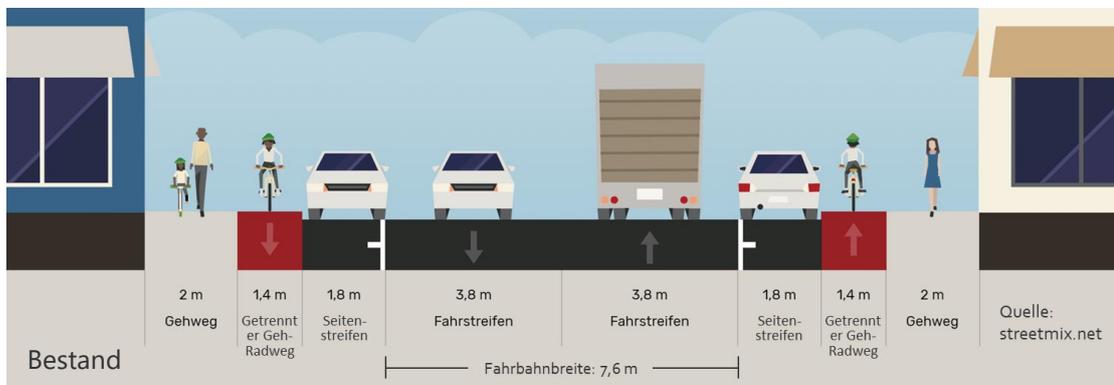
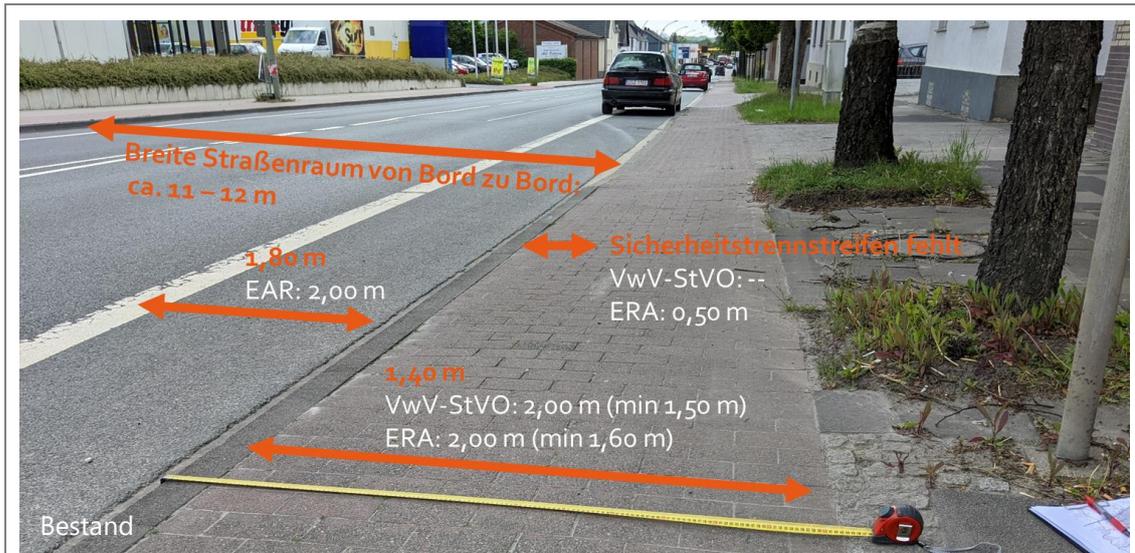


8.1.1 Neubeckumer Straße (modellhaft für ähnlichen Straßentyp)



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)	