



Bekanntmachung

Gremium: Ausschuss für Stadtentwicklung

Datum: Dienstag, 02.09.2025

Beginn: 17:00 Uhr

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

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

- 1 Anfragen von Einwohnerinnen und Einwohnern
- 2 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 24.06. und 09.07.2025 – öffentliche Teile –
- 3 Bericht der Verwaltung
- 4 Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs – Grundsatzbeschluss zum Vorentwurf und zur weiteren Vorgehensweise
- 5 Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Beckum 2025 (ISEK Beckum 2025)
- 6 Entwurf der Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Innenstadt Beckum 2025" – Beschluss zur Durchführung einer Beteiligung im Sinne von §§ 137 und 139 Baugesetzbuch
- 7 Bebauungsplan Nr. N20 "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" – Antrag zur 1. Änderung zur Erweiterung des Rossmann-Marktes an der Hauptstraße
- 8 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" – Beauftragung zum Abschluss eines städtebaulichen Vertrags
- 9 Antrag zur Neubebauung der ehemaligen Ladenzeile in der Neißer Straße
- 10 Bebauungsplan Nr. Kspl. 3 "AugustasträÙe" – Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur öffentlichen Auslegung
- 11 Beschluss des FahrradstraÙenkonzeptes Beckum
- 12 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Nicht öffentlicher Teil:

- 1 Niederschriften über die Sitzungen des Ausschusses für Stadtentwicklung vom 24.06. und 09.07.2025 – nicht öffentliche Teile –
- 2 Bericht der Verwaltung
- 3 Anfragen von Ausschussmitgliedern

Beckum, den 20.08.2025

gezeichnet
Christoph Tentrup-Beckstedde
Vorsitz



Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs – Grundsatzbeschluss zum Vorentwurf und zur weiteren Vorgehensweise

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
02.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die als Anlage 1 und 2 zur Vorlage beigefügten Vorentwürfe zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs werden beschlossen. Die Idee zur Nutzung von Retentionspotenzialen zwischen Elisabethstraße und Oststraße soll gutachterlich hinsichtlich der Umsetzbarkeit überprüft werden. Nach Fördermittelzusage soll die Verwaltung auf Grundlage des Vorentwurfs eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchführen und mit der Planung der Bauabschnitte 1 und 2 entsprechend der Darlegung im Sachverhalt beginnen.

Kosten/Folgekosten

Für die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs fallen Kosten in Höhe von etwa 25.000,00 Euro an. Es entstehen weiterhin Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Die Mittel in Höhe von 25.000,00 Euro stehen im Haushaltsplan 2025 bei der Investitionsmaßnahme 1113 – ISEK Beckum – unter dem Produktkonto 090101.785201 – Aufbauten und Betriebsvorrichtungen auf Grünflächen einschließlich Ausgleichsflächen – zur Verfügung. Im Falle der Aufnahme in das Städtebauförderprogramm und einer Fördermittelzusage können voraussichtlich 60 Prozent der Kosten (aktuelle Förderquote Städtebauförderung für Beckum) refinanziert werden. Die anteiligen Fördermittel von 15.000,00 Euro sind bei der Investitionsmaßnahme 1113 – ISEK Beckum – unter dem Produktkonto 090101.681100 – Investitionszuwendungen vom Land – veranschlagt.

Für die weitere Planung und bauliche Umsetzung der Maßnahmen sind entsprechende Mittel im Rahmen künftiger Haushaltsplanungen ab 2026 zu berücksichtigen.

Erläuterungen:

Der Wersegrünzug in der Beckumer Innenstadt bildet einen wertvollen innerstädtischen Grünring, der sich vom Alten E-Werk südlich der Innenstadt bis zum Westpark erstreckt. Die Weiterentwicklung des Wersegrünzugs als urbanen Freizeit- und Naherholungsbe- reich kann einen erheblichen Beitrag zur Stärkung der Beckumer Innenstadt leisten – vor allem auch der Innenstadt als Wohnstandort.

Wie am 10.06.2025 im 2. Öffentlichen Forum Zukunft Innenstadt vorgestellt, wird die Entwicklung des Wersegrünzugs im Zuge des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts Beckum Innenstadt (ISEK Beckum) und damit in den kommenden Jahren als Kernmaßnahme empfohlen (siehe Beschlussvorlage 2025/0237). Die Stadt Beckum beabsichtigt darauf aufbauend die Akquise von Städtebaufördermitteln auch für diese Maßnahme. In der Online-Beteiligung zum ISEK Beckum, die zwischen dem 10.06. und dem 30.06.2025 durchgeführt wurde und an der 109 Personen teilgenommen haben, gab es mit über 90 Prozent eine hohe Zustimmung für die ersten Ideen zur Entwicklung des Wersegrünzugs; 70,6 Prozent der Teilnehmenden haben die Maßnahme für sehr wichtig eingestuft und 20,2 Prozent für wichtig. Die gewünschte Schwerpunktsetzung war von Erholung, Freunde treffen, Spielen, Sport, Klimaschutz bis hin zur Nutzung für Alltagswege sehr ausgewogen.

Um den Fördervoraussetzungen der Städtebauförderung zu entsprechen, müssen Kernmaßnahmen gemäß den Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW 2023 zum Erstantrag im Tiefbau bis Leistungsphase 2 der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI, Vorentwurf mit Kostenschätzung) vorangetrieben werden. Die Stadt Beckum beabsichtigt einen Erstantrag zur Städtebauförderung für die Innenstadt Beckum zum 30.09.2025 zu stellen. Daher wurde die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie in Anlehnung an die Leistungsphasen 1 und 2 der HOAI (Vorentwurf mit Kostenschätzung) an das Landschaftsarchitekturbüro b. s. l. aus Soest beauftragt.

Die Ergebnisse der Studie liegen nun vor und sind als Anlage zur Vorlage beigefügt. Konkretes Ziel ist es, den Wersegrünzug als innerstädtischen Freizeit- und Naherholungsbereich nachhaltig zu stärken, die Anbindung an die Innenstadt zu verbessern und hochwertige Grün- und Freiräume zu schaffen. Besonderer Wert wird auf eine bestandsorientierte Gestaltung gelegt, die sowohl die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung steigert als auch einen Beitrag zu Klimaschutz und -resilienz leistet. Die Ergebnisse der Studie werden in der Sitzung vom Büro vorgestellt.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie wurde mit Stand August 2025 zudem eine Kostenschätzung vorgelegt. Die Gesamtkosten für die Entwicklung des Wersegrünzugs belaufen sich auf etwa 3.800.000,00 Euro. Etwaige inflations- und marktbedingte Kostensteigerungen, die je nach Umsetzungshorizont zu berücksichtigen sind, sind darin nicht enthalten. In der Städtebauförderung wurde zuletzt ein Baukostensteigerungsindex von 8,5 Prozent pro Jahr gewährt.

Die Verwaltung beabsichtigt die Entwicklung des Wersegrünzugs mit Städtebaufördermitteln in 3 Bauabschnitte zu gliedern. Die Bauabschnitte sind in den Anlagen 3 und 4 zur Vorlage dargestellt.

Bauabschnitt 1 – Stadtpark am Westteich.....445.000 Euro

Der Bauabschnitt beinhaltet die städtischen Flächen südlich der Werse zwischen Hammer Straße und Dalmer Weg. Mit der Umgestaltung des Westteichs hat die Stadt Beckum bereits erste Impulse gesetzt, die eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Folge hatten. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wird nun vorgeschlagen, diesen Bereich weiter zu qualifizieren.

Aus Sicht der Verwaltung kann dieser Bauabschnitt zeitnah umgesetzt werden und sollte daher den Beginn der Entwicklung des Wersegrünzugs darstellen. Die Planungen sollen frühestens nach Förderzusage im Jahr 2026 und unter Berücksichtigung vorhandener personeller Kapazitäten und der Bereitstellung von Haushaltsmitteln beginnen.

Bauabschnitt 2 – Stadtgärten2.039.000 Euro

Der Bauabschnitt Stadtgärten beinhaltet einen großen Teil der städtischen Flächen südlich der Werse zwischen Elisabethstraße und Oststraße. Im Bereich der als „Kleingärten“ wahrgenommenen Flächen hat die Stadt Beckum in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Flächen erworben, um das das planerische Ziel einer öffentlichen Grünfläche (siehe Bauungsplan Nr. 10.3 „Oststraße/Stromberger Straße) weiterverfolgen zu können. Die Machbarkeitsstudie schlägt für diesen Bereich nun eine behutsame Öffnung der Kleingartennutzung für die Öffentlichkeit vor. Das Konzept ist dabei nicht starr und lässt sich permanent weiterentwickeln. Private gärtnerische Nutzungen sind weiterhin vorgesehen. Im Bereich des bestehenden Spielplatzes sollen darüber hinaus ein neuer Spielplatz und Angebote zur Freizeitnutzung geschaffen werden. Dieser Bauabschnitt wird aufgrund der Investitionskosten im Zuge des ISEK zudem als Kernmaßnahme definiert.

Die Vorplanung beinhaltet darüber hinaus das Ziel, in diesem Bauabschnitt Retentionspotenziale zu nutzen, die vor allem im Starkregenfall die Innenstadt entlasten können. Darüber hinaus soll eine Möglichkeit zur Einleitung von Oberflächenwasser von der Oststraße in den Grünzug im Starkregenfall vor dem Hintergrund der technischen und wirtschaftlichen Umsetzbarkeit gutachterlich geprüft werden. Die Prüfung soll vor Fortsetzung der Planungen für diesen Bauabschnitt erfolgen.

Die Planungen für diesen Bauabschnitt sollen nach Förderzusage fortgesetzt werden. In diesem Zuge sind dann auch Gespräche mit den aktuellen Pächterinnen und Pächtern der Kleingartenparzellen zu führen. Aufgrund der Komplexität der Planungen und der Bereitstellung personeller sowie finanzieller Ressourcen ist mit einer Durchführung der Bauleistungen erst mittelfristig zu rechnen.

Bauabschnitt 3 – Stadtpromenade an der Werse..... 1.322.000 Euro

Der Bauabschnitt beinhaltet die „Bandstruktur“ entlang der Werse. Hierbei sind grundsätzlich keine großflächigen Eingriffe vorgesehen. Neben der Schaffung von Sichtachsen könnte angemessenes Stadtmobiliar zur Steigerung der Aufenthaltsqualität ergänzt werden. Hier berücksichtigt sind jedoch auch Maßnahmen zur Akzentuierung der innerstädtischen Eingangsbereiche beziehungsweise des Wersegrünzugs über die kreuzenden Straßen Oststraße, Elisabethstraße und Dalmerweg. Hierunter zu verstehen sind insbesondere geschwindigkeitsreduzierende und gestalterische Maßnahmen an den Straßenzügen, die insbesondere den Rad- und Fußverkehr beziehungsweise die Verkehrssicherheit fördern sollen.

Der Bauabschnitt soll langfristig zum Ende der Gesamtmaßnahme zur Städtebauförderung erfolgen.

Mit Beschluss der Machbarkeitsstudie wird diese dem beabsichtigten Erstantrag zur Städtebauförderung für die Beckumer Innenstadt beigefügt. Die Verwaltung schlägt vor, die weitere Planung erst nach Erteilung der Förderzusage fortzusetzen. Dazu gehören auch etwaige Formate zur Beteiligung der Öffentlichkeit.

Anknüpfend an die bereits umgesetzten Neugestaltungen des Marktplatzes sowie des Kirchplatzes, zielt die Entwicklung des Wersegrünzugs darauf ab, die Beckumer Innenstadt als attraktives Zentrum für die Gesamtstadt nachhaltig zu stärken und neue Nutzungsangebote in den Bereichen Freizeit, Spielen, Sport, Erholung und Naturerlebnis für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher zu schaffen.

Anlage(n):

- 1 Vorentwurf Wersegrünzug Ost
- 2 Vorentwurf Wersegrünzug West
- 3 Bauabschnitte Wersegrünzug Ost
- 4 Bauabschnitte Wersegrünzug West



STADTPROMENADE AM KOLLENBACH

- Neubau Rad-Fußweg entlang der Weser
- Biorücklauf bzw. Neuanlage Grünraum mit Geländer zur Weser
- Pflanzflächen überarbeiten
- Geländer ergänzen
- Aufenthaltsbereiche schaffen

STADTEINGANG OSTTOR

- Zusammenfluss Kollenbach und Lipbach zur Weser
- Optische Anpassungsmaßnahmen zur Betonung des Grünzugs

STADTPROMENADE AN DER WESER

- Wegbau und Neubau des Geländers zur Weser
- Nachplanung im Grünstreifen, Planung einer geschützten Hoch
- Abstimmung mit privaten Anlieger erforderlich
- ggf. Stadtrangerweiterung
- Eingrünung bzw. optische Zurücknahme vorhandener Infrastruktur

STADTPROMENADE AN DER WESER

- Renaturierte Weser und feuchte Wiesen bzw. Hochstaudenur
- Ergänzung von Aufenthaltsbereichen
- ggf. Ergänzung von Beseitzung
- Ergänzung bzw. optische Zurücknahme vorhandener Infrastruktur

STADTEINGANG ELISABETHSTRASSE

- Historische Epochen, Neopomastatue
- Optische Anpassungsmaßnahmen zur Ordnung des Grünzugs

SPIEL- und BEWEGUNGSPASSAGE

- Wegbau mit Aufenthaltsbereichen
- Aufwertung und Ergänzung des Grünzugs
- Schaffung eines Zuspäts des Grünzugs

WIESENPASSAGE

- Blumwiesen
- Angebote zum Aufenthalt
- Regelmäßigkeit in Flutzeiten
- bei Starkregeneinsätze max. Tiefe 40 cm

HIRSCHGRABEN

- Wasserdurchfluss bei Starkregen gewährleisten
- ggf. Graben heräumen, wo verstopft

KLEINGÄRTEN

- Potenzial: Übernahme der Pflege der Gärten durch Bürgerstiftung
- alternativ: öffentliche Pflege und Nutzung als Park

STADTGÄRTEN (KLEINGÄRTEN / PRIVATGÄRTEN / BÜRGERGARTEN / WALDGÄRTEN / BLÜTENHAIN / GÄRTENPASSAGE / WIESENPASSAGE / SPIEL- UND BEWEGUNGSPASSAGE)

- Teilweise Erhalt der Meinenigen und strukturellen Grünstrukturen
- Anlage von Blumwiesen und Pflege von Bürgergärten, menschenfreundlichen Besucher und Vogelhäufigkeiten
- Ergänzung von Grünflächen woher woher
- behutsame Öffnung, Schaffung von Einblicken und punktuellen Durchgrünungen
- Wopbau mit Schaffung von Aufenthaltsbereichen und Sport- und Spielangeboten
- Ergänzung von Beseitzung

BLÜTENHAIN

- Erhalt der Bäume der Ausgleichsplanung
- Ergänzung der Gehwege zum Blüthenhain
- Spiel- und Blumwiesen
- Angebote zum Sitzen und Aufenthalt
- ggf. Flutmulde für Starkregeneinsätze

KLEINGÄRTEN

- Retain: Übernahme der Pflege der Gärten durch Bürgerstiftung
- alternativ: öffentliche Pflege und Nutzung als Park oder Ausweisung des Waldgärtens mit Durchweg

WALDGÄRTEN

- Erhalt der Bäume
- ggf. Beseitzung
- experimentelle Gartengestaltung
- alternativ: experimentelle Gartengestaltung

BÜRGERGARTEN

- Urbaner Garten
- Marktgarten mit Hochbeeten
- Lehrgarten mit Anbau von Gemüse, Obst und Blumen
- Wiesenweidengebiet für Workshops etc.

GÄRTENPASSAGE

- Aufenthaltsbereich, Treffpunkt
- Rastfläche für Gymnastik, Yoga etc.

Bauherr:
Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

Bauherrin:
Machbarkeitsstudie
Werse-Grünzug

B.S.L.
Landschaftsarchitekten

Büro
Nobisstraße 19
59494 Soest

Postanschrift
Damm 2
59494 Soest

T 0 20 21 - 1 50 32 info@bsl-land.de
F 0 20 21 - 38 95 06 www.bsl-land.de

Planart: **Machbarkeitsstudie Wersegrünzug - Ost**

Planart: **Lageplan** Plan-Nr.: **2025/04-MS1.0 Ost**

Maßstab: **1:1000** Datum: **22.07.2025**

Bereit: **AC** Größe: **84,1 x 118,9**

Grafischer Maßstab:

Änderungen/Ergänzungen:	Datum:	Gez.
1. Renaturierung Kollenbach, Zugänge Wasser, Gärtenpassage	04.08.2025	AC
2.		
3.		
4.		

Geprüft	Freigegeben
Siegt	
den	den
Landschaftsarchitektin	Bauherrin

Die Plangrundlage wurde erstellt aus dem Vermessungsaufmaß (2514-LP.dwg) des ©Rechtlich bestellten Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. Jörg Mödendorfer und dem Digitalen Orthofoto in Farbe (DOP) aus der Internet-Anwendung des Landes Nordrhein-Westfalen TM Online.



STADTPARK AM WESTTEICH

- Park mit Wiesen und Baumgruppen sowie dem Vorseit
- Veranstaltungsbereich Westparkmarkt
- Orte des Erinnerns und Gedenkens in Wert setzen
- Aufenthaltsbereiche schaffen z.B. Bänke und Liegebänke ergänzen
- Wegebau, Mästen und Stullenanlage am Westteich (Wiesenteich) bzw. Kriegerehrenwald einbauen
- Zugang mit Sitzbänken zur Werse und Rueteck
- Pflanzflächen überarbeiten bzw. ergänzen, Blumenwiesen in Teilbereichen anlegen
- sowie punktuell Baumfällungen
- ggf. Bekantung ergänzen
- Eingrünung bzw. optische Zurücknahme vorhandener Infrastruktur

STADTPROMENADE AN DER WERSE

- Renaturierte Werse und feuchte Wiesen bzw. Hochstaudenur
- Ergänzung von Aufenthaltsbereichen
- ggf. Ergänzung von Beleuchtung
- Eingrünung bzw. optische Zurücknahme vorhandener Infrastruktur

STADTEINGANG SÜDTOR

- Brücke
- Aufpflasterung und "Schwelle"
- Reduktion der Fläche für den MIV zugunsten von Flächen für Grün bzw. Rad- und Fußwegen

AUE / FEUCHTWIESE

- naturnaher Bereich am Zusammenfluss von Rueteck und Werse
- Zugang mit Sitzbänken zur Werse und zum Rueteck
- Schotterrasenwege
- Aufenthaltsbereiche / Liegebänke

STADTEINGANG ELISABETHSTRASSE

- Historische Brücke Neuenwegbrücke
- Aufpflasterung und "Schwelle"

Bauherr:
Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

Bauvorhaben:
**Machbarkeitsstudie
Werse-Grünzug**

B.S.L.
Landschaftsarchitekten

Büro:
Hörsingstraße 19
59894 Soest

Postanschrift:
Damm 2
59894 Soest

T: 0 29 21 - 1 50 32 info@bsl-planung.de
F: 0 29 21 - 38 95 06 www.bsl-planung.de

Planart: **Machbarkeitsstudie Wersegrünzug-West**

Planart: **Lageplan** Plan-Nr.: **2025/04-MS1.0 West**

Masstab: **1:1000** Datum: **22.07.2025**

Bearbeiter: **AC** Größe: **84,1 x 118,9**

Grafischer Masstab:

Änderungen/Ergänzungen:	Datum:	Gez.:
1. Renaturierung Kollenbach, Zugänge Wasser, Gartenpassage	04.08.2025	AC
2.		
3.		
4.		

Geprüft:
Soest: _____

Freigegeben:

den: _____ den: _____

Landschaftsarchitektin: _____ Bauherrin: _____

Die Plangrundlage wurde erstellt aus dem Vermessungsmaßstab (251:14LP.dwg) des ©Rechtlich bestellten Vermessungsingenieur Dipl.-Ing. Jörg Middendorf und dem Digitalen Orthofoto in Farbe (POB) aus der Internet-Anwendung des Landes Nordrhein-Westfalen TM-online.

TOP Ö 4



Bauherr:		Stadt Beckum Weststraße 46 59269 Beckum	
Bauherrin:		Machbarkeitsstudie Werse-Grünzug	
B.S.L.		Wiese	Postleitzahl
Landschaftsarchitekten		Wiese 1	59269 Beckum
Projekt:		Machbarkeitsstudie Wersegrünzug - Ost	Datum:
Plan:		Lageplan	2025-04-MS1.0.dwg
Maßstab:		1:1000	Datum:
Besteller:		AC	04.09.2025
Geplante Maßstab:		84,1 x 119,9	AC
Änderungen/Ergebnisse:		Datum:	Das
1. Änderung/Kosten/Zeitraum/Geplante:		04.09.2025	AC
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			
8.			
9.			
10.			
11.			
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			
22.			
23.			
24.			
25.			
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			
37.			
38.			
39.			
40.			
41.			
42.			
43.			
44.			
45.			
46.			
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			
53.			
54.			
55.			
56.			
57.			
58.			
59.			
60.			
61.			
62.			
63.			
64.			
65.			
66.			
67.			
68.			
69.			
70.			
71.			
72.			
73.			
74.			
75.			
76.			
77.			
78.			
79.			
80.			
81.			
82.			
83.			
84.			
85.			
86.			
87.			
88.			
89.			
90.			
91.			
92.			
93.			
94.			
95.			
96.			
97.			
98.			
99.			
100.			

Das Planmaterial wurde erstellt aus dem Vektordatensatz (2014) (Fotografie) des ©Pflanzkartell, Vermessungsamt der Ing. Jörg Stöckert und dem Digitalen Ortsplan in Form (2025) aus der (geplante) Anwendung des Landes Nordrhein-Westfalen (2025).

TOP Ö 4



STADTPARK AM WESTTEICH

Park mit Wasser und Baumgruppen sowie dem Westteich
Veranschaulichende Darstellung
Orte des Eintrags und Eintrags in den Karten
Ausführliche Beschreibung der Fläche und Lageplan
Anlagen, Maßen und Höhenlage am Westteich (Westteich, Kriegerdenkmal)
Zugang zum Westteich und Westteich
Planmäßige Gestaltung der Anlagen, Baumgruppen in Verbindung mit
Lageplan und Höhenlage
Zugang zum Westteich
Planmäßige Gestaltung

Bauabschnitt 3

Bauabschnitt 1

ALIE / FEUCHTWIESE

Wiederherstellung des Grünraums
Zugang zum Grünraum
Bühnenanlage
Ausführliche Beschreibung

STADTEINGANG SÜDTOR

Wiederherstellung des Grünraums
Ausführliche Beschreibung

STADTPROMENADE AN DER WERSE

Wiederherstellung des Grünraums
Ausführliche Beschreibung

Bauabschnitt 3

STADTEINGANG ELISABETHSTRASSE

Wiederherstellung des Grünraums
Ausführliche Beschreibung

Bauherr:
Stadt Beckum
Weststraße 46
59269 Beckum

Bauherrin:
Machbarkeitsstudie
Werse-Grünzug

B.S.L. Landschaftsarchitekten	Wise Wiesmann & Partner Landschaftsarchitekten F 49 25 31 - 1 10 10 F 49 25 31 - 20 10 10	Postfach Dortmund D 44139 Info: info@bsl.de www.bsl.de
---	---	--

Projekt: Machbarkeitsstudie Wersegrünzug-West
Plan: Lageplan
Plan-Nr.: 2025-04-M51.0 West
Maßstab: 1:1000
Datum: 22.07.2025
Beauftragter: AC
Größe: 84,1 x 118,9

Auslegung/Ergebnis:	Datum:	Gezeichnet:
2. Besprechung/Antragstellung	22.07.2025	AC
3.		
4.		

Gezeichnet:
Beauftragter:
Landschaftsarchitektin:
Beauftragter:

Die Planunterlagen sind erstellt aus dem Vermessungsplan (DIN 453) und sind als Kopie des Originals anzusehen. Die Maßstäbe sind in der Planzeichnung angegeben. Die Maßstäbe sind in der Planzeichnung angegeben.

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für die Innenstadt Beckum 2025 (ISEK Beckum 2025)

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Bildung, Kultur und Freizeit
Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Jugend und Soziales
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Umwelt und Bauen

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
02.09.2025 Beratung

Rat der Stadt Beckum
16.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Das als Anlage 1 zur Vorlage beigefügte Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Innenstadt Beckum wird – einschließlich dem als Anlage 2 zur Vorlage beigefügten Fachbeitrag Immobilien – beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Für die Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt Beckum und des Fachbeitrags Immobilien fallen Kosten in Höhe von etwa 80.000 Euro an. Es entstehen weiterhin Sach- und Personalkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Im Haushaltsplan 2025 sind unter dem Produktkonto 090101.542945 – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept für den Stadtteil Beckum – 30.000,00 Euro veranschlagt. Aus dem Vorjahr wurden 50.000,00 Euro übertragen. Im Falle der Aufnahme in das Städtebauförderprogramm und einer Fördermittelzusage können voraussichtlich 60 Prozent der Kosten (aktuelle Förderquote Städtebauförderung für Beckum) refinanziert werden. Die anteiligen Fördermittel von in Summe 48.000,00 Euro sind unter dem Produktkonto 090101.414127 – Zuweisung vom Land für Rahme – in Folgejahren veranschlagt.

Für die weitere Planung und bauliche Umsetzung der Maßnahmen sind entsprechende Mittel im Rahmen künftiger Haushaltsplanungen ab 2026 zu berücksichtigen.

Erläuterungen:

Im Oktober 2025 ist die Stadt Beckum in den Prozess zur Neuaufstellung eines Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für die Innenstadt Beckum (ISEK Beckum Innenstadt) gestartet. Mit der Fertigstellung der Baumaßnahmen am Kirchplatz und der Propsteigasse wird das Integrierte Handlungs- und Maßnahmenkonzept Innenstadt Beckum (IHMK) aus dem Jahr 2012 seinen Abschluss finden. Städtebaufördermittel können auf Grundlage des alten Konzepts nicht mehr akquiriert werden.

Die Entwicklung einer Innenstadt wird jedoch nie wirklich abgeschlossen sein. Vor allem Innenstädte sehen sich immer größeren Herausforderungen gegenüber, darunter beispielsweise der Bedeutungsverlust des klassischen Einzelhandels, gesellschaftliche Veränderungen, der Mangel an bezahlbarem Wohnraum und klimawandelbedingte Folgen wie häufigere Starkregenereignisse und Hitzestress. Dies erfordert aktives Handeln, nicht nur von der Verwaltung, sondern aller Innenstadtakteurinnen und -akteure.

Ein ISEK ist die Grundlage, um überhaupt weitere Städtebaufördermittel von Bund und Land akquirieren zu können. Darüber hinaus hilft ein ISEK als ganzheitliches Planungsinstrument dabei, alle relevanten Aspekte der Stadtentwicklung wie Verkehr, Wirtschaft, Umwelt, Kultur und Soziales zu berücksichtigen und Maßnahmen zu bündeln. Im Kern geht es darum, auf Grundlage des ISEK die richtigen Impulse zu setzen, um Gewerbetreibende und Immobilienbesitzerinnen und -besitzer zu Investitionen in den Standort Innenstadt zu motivieren.

Für die Erarbeitung des ISEK Beckum Innenstadt wurde ein externer Planungsauftrag an die scheuven+wachten plus planungsgesellschaft mbH aus Dortmund vergeben. Aufgrund erkennbarer Handlungserfordernisse im Bereich des Gebäudebestands wurde ergänzend ein Fachbeitrag Immobilien an die Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft vergeben. Dieser sollte die konkrete Situation im Gebäudebestand anhand optisch wahrnehmbarer Indikatoren analysieren und Handlungserfordernisse ableiten. Die Ergebnisse des Fachbeitrags sind dann ebenfalls in das ISEK Beckum Innenstadt eingeflossen.

Beide Unterlagen sind zugleich die Voraussetzung zur Aufstellung einer Sanierungssatzung mit förmlich festgelegtem Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Absatz 4 Baugesetzbuch (siehe Vorlage 2025/0238). Damit werden die grundsätzlichen Voraussetzungen zum Einsatz von Städtebaufördermitteln geschaffen. Weiterhin werden in einem Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren ein Vorkaufsrecht zugunsten der Gemeinde sowie beschleunigte Abschreibungsmöglichkeiten für Modernisierungsmaßnahmen im privaten Gebäudebestand ermöglicht.

Im Zuge der Erarbeitung des ISEK wurden strukturiert Analysen zu verschiedenen Themen durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Handlungsfelder und Entwicklungsziele erarbeitet. Darin eingeflossen sind ebenfalls die Ergebnisse eines Verwaltungsworkshops am 17.01.2025 sowie des 1. Öffentlichen Forums am 11.03.2025 (siehe Anlage 3 zur Vorlage). Darauf aufbauend wurde ein stadträumliches Konzept als Vision mit einem Zeithorizont von 15 Jahren erarbeitet. Dieser ermöglicht einen ganzheitlichen und integrieren Blick auf eine städtebaulich wünschenswerte Innenstadtentwicklung. Unberücksichtigt hierbei blieb zunächst die Umsetzbarkeit einzelner Bausteine. Mit dem Konzept soll verdeutlicht werden, dass die Stadt Beckum bei der Entwicklung der Innenstadt eine langfristige Strategie verfolgt.

So kann das Konzept beispielsweise auch Förderchancen für Maßnahmen erhöhen, die aus anderen Förderprogrammen von Bund und Land gefördert werden könnten und die eben nicht Teil des konkreten Maßnahmenpakets zur Städtebauförderung sind. Das stadträumliche Konzept kann auch als Entscheidungshilfe für mögliche Flächenankäufe hinzugezogen werden. Das Konzept ist flexibel gestaltet und lässt Raum für die Anpassung an veränderte Zielsetzungen.

Aus dem stadträumlichen Konzept wurde im Sinne der neuen Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW (2023) ein kompaktes und umsetzbares Maßnahmenpaket für die kommenden 7 bis 10 Jahre definiert.

Das Land NRW hat die Kommunen mit den neuen Förderrichtlinien dazu aufgefordert, nur Maßnahmen in eine neue Gesamtmaßnahme zur Städtebauförderung aufzunehmen, die eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit erwarten lassen. Kostenintensive Investitionsmaßnahmen (mindestens 2 pro Gesamtmaßnahme) sind dabei als Kernmaßnahmen zu definieren und bereits zum Erstantrag in einen bestimmten Planungsstand zu bringen.

Konkret sollen folgende 8 Maßnahmen, die teilweise in Teilmaßnahmen unterteilt sind, für einen Erstantrag entsprechend der Maßnahmenliste und der Maßnahmensteckbriefe im ISEK Beckum vorbereitet werden. Bei der Erarbeitung der Maßnahmensteckbriefe sind die Ergebnisse des 2. Öffentlichen Forums Zukunft Innenstadt am 10.06.2025 eingeflossen, sodass diese auch der weiteren Maßnahmenumsetzung berücksichtigt werden.

Maßnahme	Grobkosten
1 Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.	400.000 Euro
2 Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt.	30.000 Euro
3 Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen.	110.500 Euro
4 Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung/des Klimaschutzes in Bauabschnitten.	3.800.000 Euro
5 Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung, Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung.	780.000 Euro
6 Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen.	525.600 Euro
7 Etablierung Gebäude Markt 1/2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus.	5.685.000 Euro
8 Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteurinnen und Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander.	245.000 Euro

Hinsichtlich der Maßnahme 6 wird darauf hingewiesen, dass diese voraussichtlich nicht mit Städtebaufördermitteln gefördert wird. Straßenumbaumaßnahmen sind erfahrungsgemäß nur dann mit Städtebaufördermitteln förderfähig, wenn damit eine Steigerung der Aufenthaltsqualität einhergeht. Inwieweit dies mit diesen Maßnahmen erfolgt, ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht abschließend zu klären. Sofern es ausschließlich um die Schaffung einer Fahrradstraße geht, sind andere Förderzugänge zielführender. Aufgrund der Unklarheit wird empfohlen, die Maßnahme mit seinen Teilmaßnahmen (siehe Maßnahmenblätter 6.1, 6.2 und 6.3) dennoch mit aufzunehmen.

Mit dem ISEK Beckum Innenstadt ist es aus Sicht der Verwaltung gelungen, zum einen ein neues strategisches Planungsinstrument für die Beckumer Innenstadt zu erarbeiten. Zum anderen erfüllt das ISEK Beckum Innenstadt in einer voraussichtlich gekürzten Fassung den Anforderungen der Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW 2023 mit einem umsetzungsorientierten Maßnahmenpaket. Die Umsetzungshorizonte der einzelnen Maßnahmen berücksichtigen dabei grundsätzlich personelle und finanzielle Ressourcen. Die Einplanung der einzelnen Maßnahmen gilt es im Zuge der konkreten Haushaltsplanberatungen abzustimmen.

Der Beschluss des ISEK ist Grundlage für die Fassung des Beschlusses zum Erstantrag zur Städtebauförderung, der für die Sitzung am 30.09.2025 vorbereitet wird. Ebenfalls dient der Beschluss als Grundlage zur Anwendung des Sanierungsrechts. Hierzu soll in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 02.09.2025 ein Entwurfsbeschluss für eine Behörden- und Betroffenenbeteiligung gefasst werden. Der Satzungsbeschluss erfolgt in der nächstmöglichen Sitzung, voraussichtlich Ende 2025.

Voraussichtlich bis zum 30.09.2027 können Maßnahmen innerhalb der Gesamtmaßnahme noch angepasst oder gestrichen werden, sodass es sinnvoll ist, einzelne Maßnahmen bis zu diesem Zeitpunkt hinsichtlich Umsetzbarkeit und Kosten zu konkretisieren. Denn erst dann wird die Förderobergrenze und die Zielerreichung einer etwaigen Gesamtmaßnahme zur Städtebauförderung für die Beckumer Innenstadt festgezogen (siehe hierzu Berichtsvorlage 2023/0233).

Die Ergebnisse des ISEK Beckum Innenstadt werden vom beauftragten Büro scheuven+wachten aus Dortmund im Ausschuss für Stadtentwicklung am 02.09.2025 vorgestellt. Die Ergebnisse des Fachbeitrags Immobilien werden vom beauftragten Büro Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH ebenfalls vorgestellt.

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.05.2025

Der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (siehe Anlage 5 zur Vorlage) wird mit Aufnahme der Maßnahme 3 (siehe Maßnahmenblätter 3.1 und 3.2) in das ISEK Beckum Innenstadt seitens der Verwaltung als erledigt angesehen.

Antrag der CDU-Fraktion vom 16.07.2025

Mit Schreiben vom 16.07.2025 beantragt die CDU-Fraktion die Aufnahme weiterer Maßnahmen in das ISEK Beckum. Konkret werden die Aufnahme des Knotenpunktes am Busbahnhof mit dem Ziel der Errichtung eines Kreisverkehrs sowie der Bau einer sicheren Radwegverbindung vom Busbahnhof in die Innenstadt beantragt (vergleiche Anlage 6 zur Vorlage).

Im Entwurf des ISEK Beckum sind im stadträumlichen Konzept in diesem Zusammenhang folgende Maßnahmen berücksichtigt: Neuplanung eines Kreisverkehrs am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) sowie Neuplanung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Neubeckumer Straße/Nordstraße/Sternstraße/Alleestraße; Qualifizierung der Eingangstore zur Innenstadt; Qualifizierung des öffentlichen Raums an der Neubeckumer Straße im Bereich Marienplatz/ZOB. Der Bau einer sicheren Radwegverbindung vom Busbahnhof in die Innenstadt korrespondiert mit dem vom Rat der Stadt Beckum im Radverkehrskonzept am 17.05.2022 beschlossenen Projekt der Veloroute Beckum-Neubeckum. Da eine Akquise von Mitteln aus der Städtebauförderung für die Errichtung der beiden Kreisverkehre sowie von Radwegen nicht aussichtsreich ist, strebt die Verwaltung an, hierfür Fördermittel aus dem Bereich Straßeninfrastruktur/Straßenbau einzuwerben.

Vor diesem Hintergrund sind die von der CDU-Fraktion beantragten Maßnahmen nicht als gesonderte, konkrete ISEK-Projekte aufgeführt, sondern ausschließlich Bestandteil des stadträumlichen Konzepts des ISEK, wodurch die städtebauliche Zielsetzung dieser Vorhaben gleichwohl implementiert ist. Der Antrag der CDU-Fraktion vom 16.07.2025 wird seitens der Verwaltung damit als erledigt angesehen.

Anlage(n):

- 1 ISEK Beckum Innenstadt
- 2 Fachbeitrag Immobilien (gleichzeitig Anlage zum ISEK Beckum Innenstadt)
- 3 Ergebnisdokumentation 1. Öffentliches Forum am 11.03.2025
- 4 Ergebnisdokumentation 2. Öffentliches Forum am 10.06.2025
- 5 Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 22.05.2025
- 6 Antrag der CDU-Fraktion vom 16.07.2025

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) Beckum Innenstadt



Impressum

Herausgeber

STADT BECKUM
DER BÜRGERMEISTER
Weststraße 46
59269 Beckum

Ansprechpartner

STADT BECKUM
DER BÜRGERMEISTER
Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

scheuven + wachen **plus**
planungsgesellschaft mbH

scheuven + wachen plus
planungsgesellschaft mbH
Friedenstraße 18
44139 Dortmund

Ansprechpartnerinnen und -partner: Susann Bombach, Christoph Schökel

Gestaltung

scheuven + wachen plus, Dortmund

Bildnachweise

Die Bildquellen sind jeweils in den Bildunterschriften genannt.
Titelbild: Stadt Beckum, Luftaufnahme: Wolfgang Immig

Beckum / Dortmund, im August 2025

Inhalt

Inhalt	3
1 Einführung	4
1.1 Abgrenzung des Untersuchungsbereichs.....	4
1.2 Erarbeitungsprozess und Aufbau des ISEK Beckum-Innenstadt.....	5
2 Ausgangslage – thematische Bestandsanalyse	7
2.1 Demografische Entwicklung und Bedeutung der Innenstadt zur Gesamtstadt.....	7
2.2 Öffentlicher Raum und Stadtgestalt.....	10
Zusammenfassung „Fachbeitrag Immobilien“.....	12
2.3 Grünräume und Wasser.....	13
2.4 Nutzungen und Alltagsorte.....	15
2.5 Verkehr und Mobilität.....	17
2.6 Fazit: Potentiale und Mängel.....	19
Beteiligung in der ersten Phase.....	21
3 Handlungsfelder und Entwicklungsziele	22
3.1 Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich.....	22
3.2 Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich.....	23
3.3 Beckums Innenstadt: erreichbar und vernetzt.....	24
3.4 Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv.....	25
3.5 Stadträumliches Konzept.....	26
Beteiligung in der zweiten Phase.....	29
4 Maßnahmenübersicht	30
4.1 Die Maßnahmen in den Handlungsfeldern.....	30
4.2 Maßnahmenplan.....	31
4.3 Maßnahmenliste.....	33
4.4 Maßnahmensteckbriefe.....	35
4.5 Fördergebietsabgrenzung.....	35
Beteiligung in der dritten Phase.....	37
5 Fazit und Ausblick	38
Anhang	39
Anhang 1: Analysekarten.....	39
Anhang 2: Maßnahmensteckbriefe.....	47
Anhang 3: Fachbeitrag Immobilien und Prüfung zur Anwendung des Sanierungsrechts nach BauGB vom 14.08.2025.....	69

1 Einführung

Die Innenstadt ist ein wesentlicher Identifikationsträger jeder Stadt. Sie prägt das Stadtbild, ist Bühne des öffentlichen Lebens und spiegelt Geschichte, Kultur und städtische Entwicklung wider. Auch in Beckum übernimmt die Innenstadt diese zentrale Rolle. Ihre historisch gewachsene Struktur verleiht ihr eine besondere stadträumliche Identität, die sich im mittelalterlichen Stadtgrundriss mit engen Gassen und gewachsenen Straßenzügen sowie einem hohen Bestand an historischen Gebäuden zeigt. Als Mittelpunkt des städtischen Lebens erfüllt sie vielfältige Funktionen: Sie ist Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestandort, bietet Raum für Begegnung und Aufenthalt und trägt wesentlich zur sozialen und wirtschaftlichen Vitalität Beckums bei. Der vergleichsweise hohe Anteil an inhabergeführten Geschäften unterstreicht ihre Attraktivität und fördert die lokale Identifikation.

Gleichzeitig sind aber auch in der Beckumer Innenstadt die Herausforderungen der Innenstadtentwicklung deutlich sichtbar, die viele Innenstädte Deutschlands vor neue Aufgaben stellen. Der Strukturwandel im Einzelhandel führt zu zunehmendem Leerstand und stellt die Funktionalität des Stadtzentrums langfristig infrage. Hinzu treten weitere Herausforderungen wie die Entwicklung einer zukunftsfähigen, multimodalen Mobilitäts- und Verkehrsinfrastruktur, die Schaffung qualitätsvoller, nicht-kommerzieller Aufenthaltsräume sowie die klimatische Anpassung des Stadtraums im Einklang mit den historischen Gegebenheiten. Diese Aufgaben erfordern ein integriertes und kooperatives Vorgehen, das auf die aktive Einbindung aller relevanten Innentadtakteure setzt, bestehende Netzwerke stärkt und neue Kooperationen initiiert.

Innenstadtentwicklung hat in Beckum eine lange Tradition. Im Jahr 2012 erfolgte die letzte Fortschreibung des Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzept (IHMK) Innenstadt Beckums mit Zielen, Handlungsfeldern und Maßnahmen für die künftige Entwicklung der Beckumer Innenstadt mit einem bis jetzt gültigen Sanierungsgebiet. Das Konzept ermöglichte die Umsetzung zentraler Maßnahmen wie der Umgestaltung des Markt- und Kirchplatzes an der St.-Stephanus-Kirche. An diese Entwicklungsdynamik soll angeknüpft werden. Dazu ist die Erarbeitung eines zukunftsorientierten Handlungsprogramms erforderlich, das die aktuellen Herausforderungen aufgreift und die Innenstadtentwicklung der kommenden 10 bis 15 Jahre strukturiert begleitet.

Das neue Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Innenstadt Beckum (ISEK) soll die strategische Handlungsgrundlage für die Innenstadtentwicklung ab dem Jahr 2025 bilden. Es dient als Leitkonzept und Handlungsrahmen, formuliert Handlungsfelder und Entwicklungsziele und schlägt umsetzungsorientierte Maßnahmen mit unterschiedlichen Umsetzungshorizonten für eine zukunftsgerichtete Weiterentwicklung der Innenstadt vor. Das ISEK soll zugleich den Anforderungen der neuen Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW (2023) entsprechen und Grundlage für einen Erstantrag zur Städtebauförderung sein.

1.1 Abgrenzung des Untersuchungsbereichs

Der Betrachtungsraum (circa 126 Hektar) des ISEK Beckum Innenstadt (2025) umfasst neben der gesamten Altstadt innerhalb der Wallstraßen auch Teile der angrenzenden Innenstadt-Quartiere. Im Westen erstreckt sich das Gebiet bis zum Schlenkhoffs Weg mit den Flächen des Jahnstadions und der Römerkampfbahn und im Norden bis zum Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) mit dem nördlich angrenzenden „Renfert-Areal“, um auch funktionale

Verflechtungsbereiche mit in die Betrachtung einzubeziehen. Der Untersuchungsbereich verläuft von Norden weiter zur Elmstraße und Wilhelmstraße bis zur Sternstraße, die gemeinsam mit der Alleestraße den „äußeren Wall“ bildet. Von dort aus werden wichtige Funktionsbereiche einbezogen: im Osten der großflächige Discounter und das Stadttheater „Filou e.V.“, im Süden die Grundschule Mitte, das Finanzamt, das Amtsgericht und das St. Elisabeth-Hospital sowie im Südwesten der Westpark.

Der Betrachtungsraum orientiert sich dabei am Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzept (IHMK) von 2012 und erweitert dabei wichtige funktionale Verflechtungsbereiche insbesondere im Westen und Süden.



Abb. 1 Betrachtungsraum ISEK Beckum Innenstadt (2025) (Quelle: Plangrundlage Stadt Beckum, Bearbeitung scheuvenus + wachten plus)

1.2 Erarbeitungsprozess und Aufbau des ISEK Beckum-Innenstadt

Die Erarbeitung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts Beckum Innenstadt (2025) ist ein strategischer dynamischer Prozess. Aus vorliegenden und selbst erarbeiteten Grundlagen und Analysen wurden konzeptionelle Handlungsempfehlungen mit konkreten Maßnahmen für die nächsten 10 bis 15 Jahre abgeleitet. Der Erarbeitungsprozess lässt sich in insgesamt drei große Phasen gliedern: die Bestandsanalyse, die Erarbeitung von Handlungsfeldern und Entwicklungszielen sowie die Darstellung einer Gesamtvision in einem Rahmenplan. Anschließend erfolgt daraufhin die Ableitung konkreter Maßnahmen für die kommenden fünf bis zehn Jahre und damit die Definition einer neuen Gesamtmaßnahme für die

Städtebauförderung. In dem Zuge wird auch der Vorschlag einer Gebietskulisse nach besonderem Städtebaurecht gemacht.

Phase 1: Bestandsanalyse

In einem ersten Schritt wurde das Integrierte Handlungs- und Maßnahmenkonzept aus dem Jahr 2012 evaluiert. Danach erfolgte die Sichtung bereits vorliegender Planungen, Konzepte und Gutachten der Stadt Beckum. In dieser ersten Phase wurde eine Verwaltungswerkstatt mit den unterschiedlichen Fachressorts der Stadt Beckum zur Positionsbestimmung, aktuellen Planungen und Rahmenbedingungen durchgeführt. Hierbei wurden die bereits erarbeiteten Inhalte zur Bestandsanalyse auf den Prüfstand gestellt und wichtige Erkenntnisse für die Erarbeitung der Handlungsfelder und Entwicklungsziele abgeleitet.

Phase 2: Handlungsfelder, Entwicklungsziele und Rahmenplan

Aus den Analyseergebnissen sowie den Hinweisen aus der Verwaltungswerkstatt wurden vier spezifische Handlungsfelder abgeleitet, die die Entwicklung der Beckumer Innenstadt zukünftig wesentlich prägen werden und die Handlungserfordernisse widerspiegeln. Zu diesen Handlungsfeldern gehören jeweils konkrete Entwicklungsziele, die wiederum den Rahmen für die Entwicklung einzelner Maßnahmen geben.

Die erarbeiteten Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen wurden dann im ersten Forum „Zukunft Innenstadt“ der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt und mit dieser an vier Thementischen diskutiert und geschärft.

Die Gesamtsynthese aus den Analyseergebnissen, den Handlungsfeldern und Entwicklungszielen sowie Beteiligungsergebnissen sind in einem stadträumlichen Konzept zusammenfassend dargestellt. Es stellt die zukünftigen Maßnahmen ganzheitlich in einer Art „Zukunftsbild der Innenstadt Beckums“ für die kommenden 10 bis 15 Jahre dar. In diesem Konzept bleiben die Umsetzungsperspektive und -wahrscheinlichkeit einer Maßnahme zunächst unberücksichtigt.

Phase 3: Maßnahmen und Gebietskulisse

Darauf aufbauend wurde dann in Zusammenarbeit mit dem Planungsbüro und der Stadtverwaltung Beckum eine umsetzungsorientierte Gesamtmaßnahme für die kommenden fünf bis zehn Jahre – bestehend aus mehreren Einzelmaßnahmen – entsprechend der Förderrichtlinien Stadterneuerung des Landes Nordrhein-Westfalen 2023 definiert. In einem zweiten öffentlichen Forum „Zukunft Innenstadt“ wurden die Maßnahmen der Öffentlichkeit vorgestellt und diskutiert. Gleichzeitig fand eine Online-Beteiligung statt, wo Interessierte die Einzelmaßnahmen bewerten konnten.



Abb. 2 Verfahrensschema zum ISEK Beckum Innenstadt (2025) (Quelle: scheuven + wachten plus)

2 Ausgangslage – thematische Bestandsanalyse

Zu Beginn der Konzeptentwicklung wurden die verfügbaren Planunterlagen und die vorhandenen Untersuchungen der Stadt Beckum gesichtet, eine Ortsbegehung vorgenommen sowie die Ausgangslage und bestehende Situation für unterschiedliche Themenfelder analysiert: Bedeutung der Innenstadt zur Gesamtstadt, Öffentlicher Raum und Stadtgestalt, Grünräume und Wasser, Nutzungen und Alltagsorte, Verkehr und Mobilität. In all diesen Themen wird das Querschnittsthema Klimaanpassung und Klimaschutz aufgegriffen. Auf dieser Basis lassen sich in der Gesamtschau die Stärken und Schwächen beziehungsweise die Potenziale und Mängel der Innenstadt Beckums ableiten, die anschließend die Grundlage für die Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen bildeten.

Im Folgenden werden zu den einzelnen Themenfeldern die wesentlichen Ergebnisse der Bestandsanalyse beschrieben.

2.1 Demografische Entwicklung und Bedeutung der Innenstadt zur Gesamtstadt

Beckums Bevölkerungsentwicklung ist derzeit von zwei gegenläufigen Dynamiken geprägt: Während die natürliche Entwicklung (2022: -175 Personen) – also die Bilanz aus Geburten und Sterbefällen – seit Jahren negativ ist und der Alterungsdruck zunimmt, stabilisieren anhaltende Wanderungsgewinne (2022: +766) die Einwohnerzahl und führten zuletzt sogar zu Zuwächsen. Grund dafür sind insbesondere Zuzüge aus dem In- und Ausland. Der Anteil nichtdeutscher Zuzüge liegt dabei über den Vergleichswerten von Kreis und Land (im Mittel 2018–2022 waren 58,4 Prozent der Zuzüge und 53,3 Prozent der Fortzüge nichtdeutsch (NRW: 44,4 Prozent bzw. 35,5 Prozent). (vergleiche IT.NRW 2024: 5ff)

Mit circa 3.900 Einwohnerinnen und Einwohnern beherbergt die erweiterte Innenstadt innerhalb des Untersuchungsgebiets (siehe Abbildung 1) insgesamt knapp über 10 Prozent der städtischen Gesamtbevölkerung von Beckum.

Stadtbereiche	Bevölkerung	Anteil in %
Altstadtkern	1.869	5,1
angrenzende Altstadtquartiere	2.009	5,5
Altstadtkern + angrenzende Altstadtquartiere	3.878	10,6
Beckum insgesamt	36.692	100

Abb. 3 Bevölkerung von Beckum nach Stadtbereichen (Quelle: Zensus 05.2022, Bearbeitung scheuven's + wachten plus)

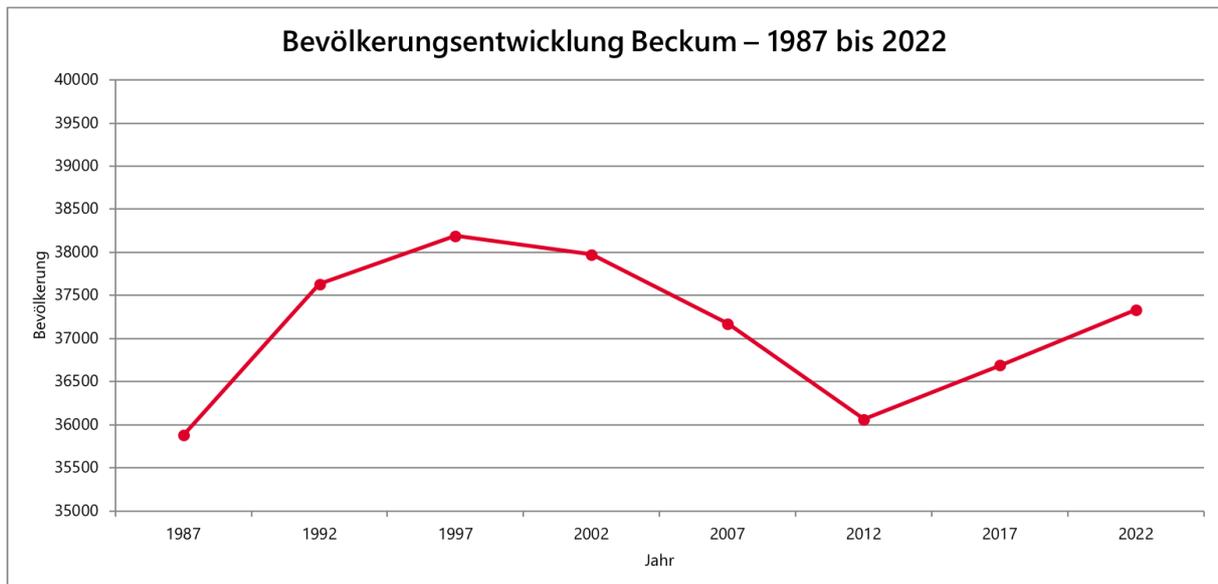


Abb. 4 Bevölkerungsentwicklung von Beckum 1987 bis 2022 (Zensuswerte 1987 - 2022) (Quelle: Stadt Beckum, Bearbeitung scheuven's + wachten plus)

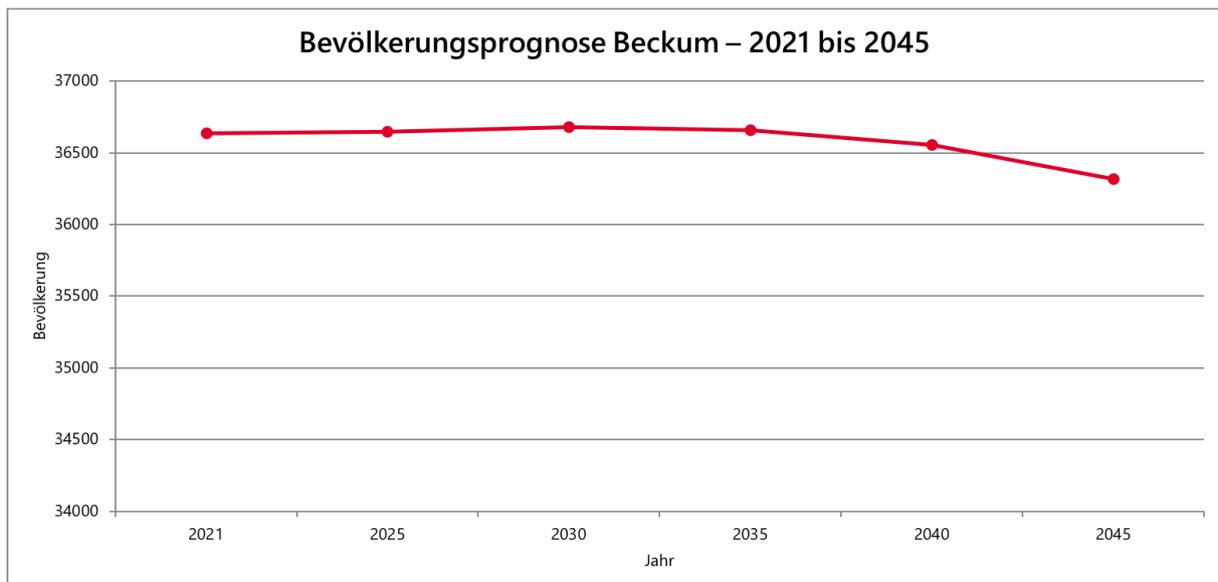


Abb. 5 Bevölkerungsprognose in Beckum 2021 bis 2045 (Quelle: IT.NRW – Vorausberechnung: 'Bevölkerungsentwicklung in den kreisangehörigen Städten und Gemeinden NRW 2021–2050', Bearbeitung: scheuven's + wachten plus)

Der Altersaufbau in Beckum unterstreicht den demografischen Wandel: Der Anteil der 65-Jährigen und Älteren liegt über einem Fünftel (2022: 22,3 Prozent), während die 30- bis 40-Jährigen eine deutlich kleinere Kohorte bilden (2022: 12,5 Prozent). Der Anteil nichtdeutscher Staatsangehöriger an der Bevölkerung beträgt rund 15 Prozent (vergleiche IT.NRW 2024: 6).

Im innerstädtischen Vergleich zeigt sich eine differenzierte Struktur: Die Fläche der Innenstadt (Untersuchungsgebiet) ist absolut kleiner, weist aber einen anderen Schwerpunkt auf als die Gesamtstadt. Hier sind junge Erwachsene (25-39-Jährige) überdurchschnittlich präsent (2024: 782; 20,1 Prozent). Zugleich ist der Anteil sehr alter Menschen (75 Jahre und älter: 12,6 Prozent) höher, während Kinder (0–9 Jahre: 8,4 %) und die mittleren Erwerbsjahre (40–59 Jahre: 25,9 %) relativ schwächer vertreten sind (im Vergleich zum höheren Anteil dieser Gruppe in der Gesamtstadt).

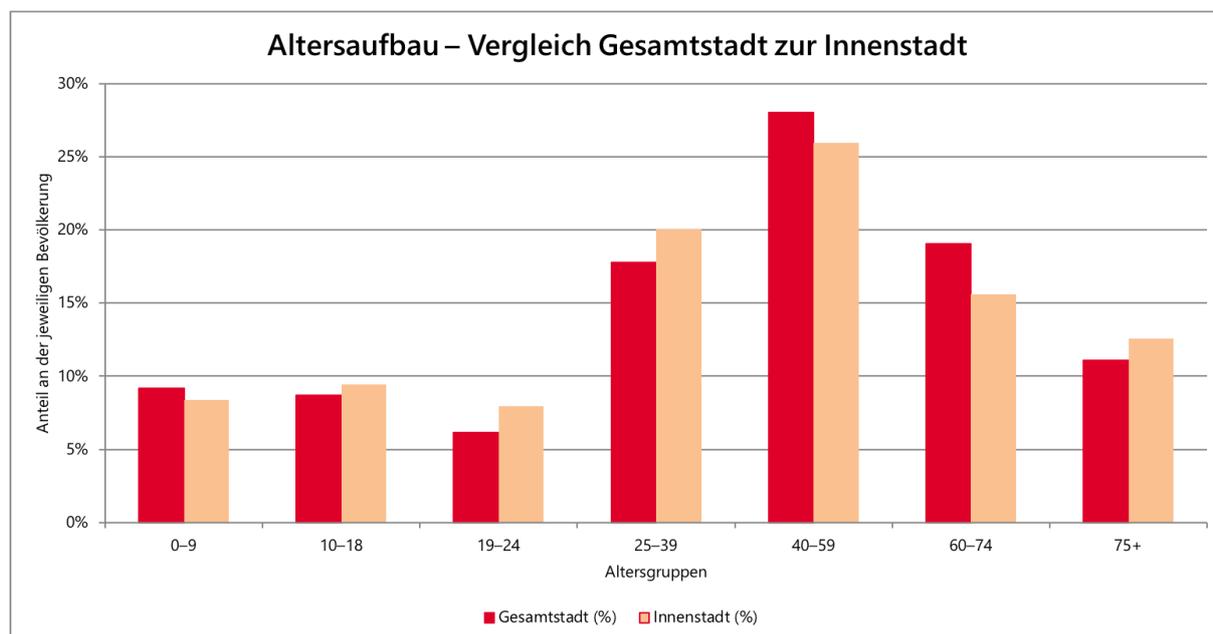


Abb. 6 Altersaufbau in Beckum im Vergleich Gesamtstadt zur Innenstadt (Quelle: Zensus 05.2022, Bearbeitung scheuvenus + wachten plus)

Die folgende Übersicht stellt anhand ausgewählter Kenndaten – wie Flächenanteil, Bevölkerungsanteil und Anzahl der Schülerinnen und Schüler – die besondere Bedeutung der Innenstadt im Verhältnis zur Gesamtstadt dar. Die schematischen Karten verdeutlichen dabei die Relation zwischen dem Betrachtungsraum Innenstadt und dem gesamten Stadtgebiet auf anschauliche Weise.



Steckbrief Betrachtungsraum Innenstadt:

Der Betrachtungsraum Innenstadt (rote Fläche) liegt zentral im Stadtgebiet Beckum (äußere Umrisslinie). Er umfasst mit circa 126 Hektar 1,13 Prozent des Stadtgebiets.



Steckbrief Bevölkerung:

Mit circa 3.800 Bewohnerinnen und Bewohnern (2022) leben in der Innenstadt rund 11 Prozent der gesamten Beckumer Bevölkerung (rund 37.000). Die vergrößerte Fläche des Betrachtungsraums verdeutlicht die Relation.



Steckbrief Schulkinder:

Im Schuljahr 2024/2025 verzeichneten die allgemeinbildenden Schulen in Beckum rund 3.500 Schulkinder. Rund 50 Prozent (d.h. rund 1.700) besuchen eine Schule in der Innenstadt. Die vergrößerte Fläche des Betrachtungsraums verdeutlicht die Relation.

2.2 Öffentlicher Raum und Stadtgestalt

Die Innenstadt Beckums weist aufgrund der kompakten und historisch gewachsenen Stadtstruktur eine besondere stadträumliche Qualität auf. Insbesondere der mittelalterliche Stadtgrundriss prägt mit den teils engen Gassen, der kleinteiligen Parzellenstruktur und der Vielzahl an historischen Gebäuden das Erscheinungsbild der Innenstadt. Mit dem Wehrturm am Westwall und den Mauerresten auf der Oststraße sind noch Überreste der alten Stadtbefestigung zu erkennen. Die ursprünglichen vier Stadttore Beckums sind heute nur noch bedingt wahrnehmbar.

Der Stadteingang im Bereich des Rathauses/Ständehauses vermittelt einen repräsentativen Charakter. Im Gegensatz dazu sind die Eingänge im Osten und Süden durch großflächige Stellplatzanlagen geprägt und als Stadteingänge nicht wahrnehmbar. Es mangelt an städtebaulichen Verknüpfungen zwischen diesen Bereichen und der Beckumer Altstadt.

Insbesondere die Altstadt Beckums verfügt über eine Vielzahl denkmalgeschützter Gebäude, die maßgeblich zur stadträumlichen Identität beitragen. Der denkmalpflegerische Schwerpunkt liegt dabei im Bereich des Marktplatzes sowie entlang der Oststraße. Zu den besonders stadtbildprägenden Baudenkmalern zählen das Ständehaus, die St. Stephanus Kirche, die Liebfrauenkirche sowie das Ensemble um den Marktplatz, unter anderem mit den Gebäuden Markt 1 und 2 sowie dem Sütfeldhaus. Letzteres nimmt durch seine Ecklage eine städtebaulich wichtige

Raumkante zum Marktplatz ein. Das Gebäude befindet sich jedoch in einem baulich mangelhaften Zustand und entspricht weder funktional noch gestalterisch seiner besonderen Lage.

Das Gebäudeensemble Markt 1 (Stadtmuseum) und Markt 2 (ehemalige Apotheke) bietet darüber hinaus ein hohes Entwicklungspotenzial. Zukünftig sollen diese baulichen Strukturen funktional enger miteinander verknüpft und als zusammenhängendes kulturelles Ensemble weiterentwickelt werden (siehe Kapitel 2.4).



Abb. 7 Markt 1/2 und Alte Apotheke
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 8 Gebäude mit erheblichem Sanierungsbedarf
Südwall 1-7 (Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Im Rahmen von Erhebungen zum baulichen Zustand der Innenstadt wurde festgestellt, dass zahlreiche Gebäude einen deutlichen Sanierungsbedarf aufweisen. Zudem zeigt sich, dass viele der historischen Fassaden im Laufe der Jahrzehnte stark überformt wurden und ihre ursprüngliche architektonische Qualität teilweise nicht mehr erkennbar ist. Der Erhalt sowie eine behutsame und klimafreundliche Sanierung stellen daher wichtige Aufgaben im Rahmen der weiteren städtebaulichen Entwicklung dar. Nähere Ausführungen hierzu erfolgen im Fachbeitrag Immobilien zum baulichen Zustand.

In den 1970er Jahren wurde die Stadtgestalt der Beckumer Innenstadt im Zuge umfangreicher Sanierungsmaßnahmen in Teilen überformt. Besonders im Bereich nördlich und südlich der Weststraße kam es zu erheblichen Eingriffen in die historisch gewachsene, kleinteilige Stadtstruktur. Anstelle der ursprünglichen Parzellenbebauung wurden großmaßstäbliche Gebäude wie das Sparkassengebäude und das Woolworth-Gebäude errichtet. Auch nördlich und südlich des Wehrturms am Westwall prägen Wohngebäude dieser Zeit das Bild.

Ein weiteres städtebauliches Defizit ergibt sich durch eine Vielzahl untergenutzter Baulücken im Altstadtkern, die überwiegend als Stellplätze genutzt werden. Dadurch wird das dichte, geschlossene Gefüge der Altstadt unterbrochen, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum gemindert und das historische Stadtbild in der Wahrnehmung beeinträchtigt. Diese Flächen bieten jedoch zugleich ein erhebliches Potenzial für eine qualitätsvolle Nachverdichtung oder für temporäre Zwischennutzungen mit qualitativen Grün- und Aufenthaltsflächen, die so einen Beitrag zur Klimaanpassung leisten können.

Zusammenfassung „Fachbeitrag Immobilien“

Der Fachbeitrag Immobilien (DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH 2025) analysiert umfassend den Gebäudebestand der Beckumer Innenstadt, gibt Empfehlungen zur operativen Herangehensweise an die Problemlagen und zeigt die zur Verfügung stehenden Instrumente auf.

Die Analyse des Fachbeitrags "Immobilien" zeigt einen umfassenden Sanierungsbedarf und teils erhebliche Schwächen in der Bausubstanz und Funktionalität auf.

Ein allgemeiner Sanierungsbedarf ist im gesamten Stadtkern Beckums zu verzeichnen. Dies betrifft insbesondere die historischen Gebäude, die den heutigen energetischen Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Optische Mängel, wie Schäden an Fassaden, Putzablösungen und nicht stimmige Erdgeschossgestaltungen, sind ebenfalls weit verbreitet.

- **Zentrale Hauptachsen (Nord-, West- und Oststraße):** Hier besteht ein besonders hoher Bedarf an energetischer Sanierung, oft verbunden mit einem Bedarf an optischer Aufwertung. Viele reich verzierte Putzfassaden weisen Substanzverluste auf.
- **Süd- und Ostwall:** Die Reihenhäuser in diesem Bereich wirken oft vernachlässigt oder verlassen. Hier gibt es einen hohen Sanierungsbedarf an der Putzsubstanz und der energetischen Ausstattung.
- **Markt- und Kirchplatz:** Auch der historische Gebäudebestand rund um den Marktplatz, einschließlich denkmalprägender Fachwerkgebäude, weist einen deutlichen Instandsetzungsbedarf auf.
- **Antoniusstraße:** Trotz der ursprünglich hohen gestalterischen Qualität befinden sich die Gebäude in einem stark vernachlässigten Zustand.

Die sich aus der Analyse ergebenden Substanz- und Funktionsschwächen können dem Fachbeitrag Immobilien entnommen werden.

Hinzu kommt eine starke Versiegelung der Innenhöfe in der Altstadt. Diese werden vielfach für private Stellplätze genutzt und tragen daher nur begrenzt zur Aufenthaltsqualität oder ökologischen Funktionalität des Stadtraums bei. Der hohe Anteil an Versiegelung verhindert potentielle grüne Stadträume und beeinträchtigt das Innenstadtklima.

Die Innenstadt Beckums verfügt insgesamt über nur wenige öffentliche Plätze. Der zentrale und zugleich bedeutendste städtische Raum ist der Marktplatz. Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts (IHMK) 2012 wurde dessen umfassende Neugestaltung angestoßen und im Sommer 2022 abgeschlossen. Der neu gestaltete Platz übernimmt heute eine multifunktionale Rolle: Er dient als Standort für den Wochenmarkt, als Veranstaltungsort sowie als gastronomisch genutzter Freiraum und alltäglicher Treffpunkt für Bürgerinnen und Bürger. Mit seiner offenen Gestaltung und flexiblen Nutzbarkeit hat der Marktplatz einen hohen Mehrwert für das öffentliche Leben in der Innenstadt geschaffen.



Abb. 9 Kirchplatz St. Stephanus Kirche
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 10 Wohngebäude am Kirchplatz St. Stephanus Kirche
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Eine weitere wichtige Maßnahme im Bereich „öffentliche Räume“ aus dem IHMK (2012) war die Umgestaltung des Kirchplatzes an der St.-Stephanus-Kirche. Diese wurde im Jahr 2024 erfolgreich abgeschlossen. Ergänzt wurde die Maßnahme durch die Errichtung neuer Wohngebäude in direkter Nachbarschaft, die sich gestalterisch hochwertig in den Stadtraum einfügen und im Zusammenspiel mit dem historischen Kirchumfeld eine wichtige Rolle für die alltägliche Belebung der Innenstadt übernehmen. Die räumliche Nähe und die fußläufige Verbindung zwischen Kirch- und Marktplatz schaffen ein starkes freiräumliches und städtebauliches Ensemble, das als Impulsraum fungiert.

Die Fußgängerzone der Beckumer Innenstadt verläuft von der Weststraße über den Marktplatz bis zur Nordstraße und wurde bereits Ende der 2000er Jahre aufgewertet. Während die Gestaltung in weiten Teilen noch heutigen Anforderungen entspricht, zeigen sich insbesondere im Bereich der Nordstraße gestalterische und funktionale Aufwertungspotentiale. Die Nordstraße ist durch eine uneinheitliche Erdgeschossgestaltung mit heterogenen Werbeanlagen und fehlender gestalterischer Ordnung geprägt. Dadurch wird die architektonische Qualität der Fassaden beeinträchtigt und die Lesbarkeit der Gebäudestruktur erheblich eingeschränkt.

Abseits der zentralen Fußgängerzone fehlt es den angrenzenden Seitengassen überwiegend an gestalterischer Qualität, Nutzungsvielfalt und Aufenthaltsqualitäten. Diese Bereiche leisten derzeit nur einen geringen Beitrag zur Belebung der Innenstadt, ausgenommen der funktionale nördliche Randbereich (siehe Kapitel 2.4). Das alltägliche Geschäfts- und Aufenthaltsleben konzentriert sich daher fast ausschließlich auf die Hauptachse der Fußgängerzone sowie auf den Marktplatz und seine angrenzenden Bereiche.

2.3 Grünräume und Wasser

Grün- und Freiräume nehmen in Zeiten des voranschreitenden Klimawandels und zunehmender Flächenversiegelung eine zentrale Rolle in der Stadtentwicklung ein. In dicht bebauten Innenstadtbereichen wie Beckum dienen sie nicht nur als gestalterische Elemente und Erholungsorte, sondern übernehmen essenzielle Funktionen für das Stadtklima und die Lebensqualität. Sie leisten einen aktiven Beitrag zur Klimaanpassung, indem sie Versickerung ermöglichen und Temperaturspitzen abmildern. Besonders in historischen Stadtkernen mit hoher Versiegelung und geringer Durchgrünung gewinnt die Entwicklung und Vernetzung von Grünstrukturen an Bedeutung.

In Beckum ist das zentrale Element der innerstädtischen Grünstruktur der Wersegrünzug, der sich als lineares Landschaftselement entlang der Werse um den Altstadtkern zieht. Teile des Flusslaufs wurden in den vergangenen Jahren renaturiert, was die ökologische Qualität und das landschaftliche Erscheinungsbild nachhaltig verbessert hat. Besonders im südöstlichen Abschnitt des Grünzugs, zwischen Elisabethstraße und Oststraße zeigt sich das vorhandene Potenzial bereits sehr deutlich. Hier befindet sich ein Spielplatz mit angrenzenden nutzbaren Grünflächen, die das Gebiet nicht nur ökologisch aufwerten, sondern auch als niedrighschwellige Naherholungsflächen mit sozial-integrativer Funktion dienen. Die naturnahen Flächen entlang der Werse werden insbesondere von Familien, Spaziergängern und Radfahrenden genutzt und stellen einen wichtigen Baustein im innerstädtischen Freiraumangebot dar.



Abb. 11 Spielplatz im südlichen Wersegrünzug
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 12 Fuß- und Radweg im östlichen Wersegrünzug
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Gleichzeitig bestehen entlang des Wersegrünzugs weiterhin Barrieren und Nutzungskonflikte. Einige Flächen – in Form von Kleingärten – befinden sich in Privatbesitz oder sind verpachtet, was eine durchgängige Erlebbarkeit erschwert. Die bestehenden Wegeverbindungen sind nicht überall barrierefrei oder attraktiv gestaltet. Eine durchgängige und öffentlich zugängliche Erschließung, insbesondere in Richtung der östlichen Innenstadtbereiche, bleibt ein wesentliches Ziel für die zukünftige Entwicklung.

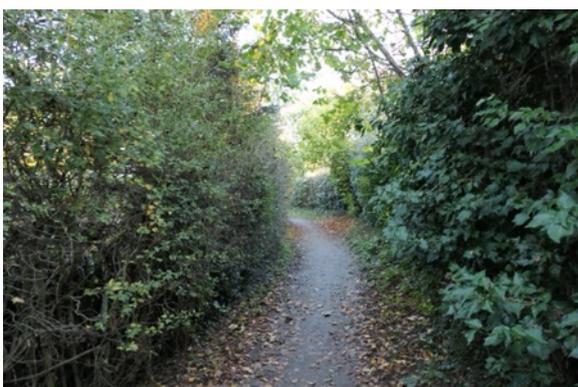


Abb. 13 Öffentlicher Fuß- und Radweg im Bereich der Kleingärten im Wersegrünzug
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 14 Werse im Bereich der östlichen Altstadt
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Neben der Werse prägen weitere Gewässer wie der Ruenkolk, der Kollenbach und der Westteich die wasserbezogene Raumstruktur. Diese innerstädtischen Wasserläufe besitzen neben ökologischen Qualitäten auch ein hohes Potenzial zur stadtklimatischen Entlastung sowie zur Schaffung attraktiver Aufenthaltsräume.

Der Westpark stellt neben dem Wersegrünzug eine der wenigen größeren und qualitätsvollen Grünflächen innerhalb des erweiterten Innenstadtbereichs dar. Mit seinem vielfältigen Baumbestand, der Nähe zu Wasserflächen und seiner Nutzbarkeit für Veranstaltungen ist er ein wichtiger innenstadtnaher Freiraum mit hoher Aufenthaltsqualität. Ebenso bieten der Marienplatz und die Grünfläche um die Liebfrauenkirche baumreiche Rückzugsorte – ihre Wirkung wird jedoch durch die hohe Verkehrsbelastung in ihrer unmittelbaren Umgebung erheblich eingeschränkt. Zudem lassen sich im erweiterten Innenstadtbereich größere zusammenhängende Sport- und Freizeitflächen wie das Jahnstadion sowie das Freibad identifizieren.

Im Kontrast dazu stehen große Teile der historischen Altstadt, die durch einen hohen Versiegelungsgrad und weitgehend ungenutzte, teilweise versiegelte Innenhöfe geprägt ist. Durch den ruhenden Verkehr fehlt es weitgehend an Aufenthaltsqualitäten, was besonders im Sommer zu einer Überhitzung des Stadtraums beiträgt.

Die Analyse macht deutlich, dass die Grün- und Wasserstrukturen in der Beckumer Innenstadt aktuell ein fragmentiertes Bild zeigen. Viele bestehende Qualitäten – wie die renaturierte Werse oder die historischen Grünräume – bleiben unter ihren Möglichkeiten, weil sie entweder schwer erreichbar, nicht nutzbar oder gestalterisch nicht ausreichend qualifiziert sind. Gleichzeitig bestehen Defizite in der Verfügbarkeit von konsumfreien, barrierearmen Aufenthaltsräumen in zentraler Lage – insbesondere im Hinblick auf Klimaanpassung, Biodiversität und soziale Teilhabe.

2.4 Nutzungen und Alltagsorte

Alltagsorte in Innenstädten sind mehr als funktionale Einrichtungen – sie sind Räume der Begegnung, Identität und Teilhabe. Als gewachsener Stadtkern mit hoher identitätsstiftender Bedeutung erfüllt die Innenstadt von Beckum für viele Menschen eine wichtige Rolle als alltäglicher Aufenthalts- und Lebensraum. Besonders für die Bewohnerinnen und Bewohner des unmittelbaren Innenstadtbereichs gewinnen Funktionen wie wohnortnahe Nahversorgung, Bildungseinrichtungen oder konsumfreie Aufenthaltsorte im Alltag zunehmend an Relevanz.

Die Nutzungsstruktur der Beckumer Innenstadt ist geprägt von einer Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie sowie Kultur- und Bildungseinrichtungen. Das Zentrum rund um den Marktplatz bildet hierbei das Herzstück mit einem differenzierten Angebot aus den Bereichen Gastronomie und Handel, ergänzt durch kulturelle Einrichtungen wie das Stadtmuseum. Wohnen findet sich vor allem in den ruhigeren Nebenstraßen sowie in den Randbereichen und umliegenden Quartieren der Innenstadt. Als Grundlage für alltägliches Leben kommt dem Wohnen eine besondere Bedeutung zu. Es fungiert als Fundament für eine kontinuierliche Belegung und Aneignung der innerstädtischen Räume im Alltag.



Abb. 15 Blick in den Ostwall
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 16 Historisches Wohnhaus in der Altstadt
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Die funktionale Gliederung der Innenstadt weist eine klare Trennung zwischen zentralen Konsum- und Aufenthaltsorten, wie der Fußgängerzone mit West- und Nordstraße, und eher peripher gelegenen Alltagsangeboten auf, was sich auf die tägliche Nutzung und Erreichbarkeit dieser Orte deutlich auswirkt. Einerseits erfüllt die Innenstadt zentrale Funktionen des städtischen Lebens – mit einer Vielzahl öffentlicher, kultureller und bildungsbezogener Einrichtungen. Andererseits bestehen hinsichtlich der Verteilung, Zugänglichkeit und Anbindung alltäglicher Orte erkennbare Defizite.

Dies wird besonders in der räumlichen Konzentration wichtiger Einrichtungen im südöstlichen und nördlichen Randbereich der Innenstadt deutlich. Dort befinden sich unter anderem Schulen, Kitas, Kirchen, die VHS und weitere sozio-kulturelle Einrichtungen wie das E-Werk, das Stadttheater und das Mütterzentrum. Diese räumliche Konzentration in Randlage führt jedoch dazu, dass adäquate alltägliche Angebote im zentralen Innenbereich fehlen oder nur eingeschränkt wahrgenommen werden.

Hinzu kommen strukturelle Schwächen wie unzureichende oder wenig attraktive Wegeverbindungen, welche die Innenstadt nur unzureichend an diese Randbereiche anbindet. Insbesondere der Wersegrünzug, der hohes Potenzial als innenstadtnaher Erholungsraum bietet, ist nur in Teilen öffentlich zugänglich. Es fehlen durchgängige und attraktive Wegeverbindungen, die zentrale Orte, Grünräume und wichtige Einrichtungen barrierefrei und konsumfrei miteinander verknüpfen. Dies erschwert eine integrierte und niedrighschwellige Nutzung der Innenstadt im Alltag.

Datum	Anzahl Leerstände	Anzahl Geschäfte	Anteil Leerstand in %	Fläche Leerstand in m ²	Gesamtnutzfläche in m ²	Flächenanteil Leerstand
05/2023	27	265	10,19	4.142	50.305	2,81
11/2023	23	265	8,68	4.086	50.295	8,12
05/2024	23	265	8,68	3.871	50.295	7,7
11/2024	28	265	10,57	4.311	50.335	8,56

Abb. 17 Leerstände (Quelle: Innenstadtmanagement, Bearbeitung scheuven + wachten plus)

Ein zusätzlicher Aspekt, der die funktionale Qualität der Innenstadt beeinflusst, ist die Entwicklung der gewerblichen Leerstände. Der Anteil leerstehender Ladenlokale in Beckum schwankt zwischen 8 und 10 Prozent. Insbesondere da sich ein Teil dieser Leerstände in zentralen Innenstadtlagen befindet, ergibt sich hier die Chance, durch Nutzungsergänzungen wie kulturelle Formate oder gemeinwohlorientierte Angebote neue Alltagsorte zu schaffen. Mit Blick auf konsumfreie Räume und Treffpunkte für verschiedene Altersgruppen kann die Reaktivierung leerstehender Erdgeschosszonen einen wichtigen Beitrag zur Belebung des Stadtzentrums leisten.



Abb. 18 leerstehendes Ladenlokal auf der Nordstraße (Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 19 leerstehendes Ladenlokal auf der Nordstraße (Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Bei der Betrachtung einer funktionalen Balance in der Beckumer Innenstadt rückt die Qualität des öffentlichen Raums in den Fokus. Trotz – oder gerade wegen – der vorhandenen Nutzungsdurchmischung braucht es zusätzliche Orte, an denen Menschen ohne den Zwang zu konsumieren verweilen können. Solche niedrigschwelligen und offenen Räume sind von großer Bedeutung für ein lebendiges Zentrum. Insbesondere für Jugendliche, ältere Menschen und Familien sind diese Räume aktuell nur in begrenztem Umfang vorhanden. Ablesbar ist dies anhand der Verteilung der Spielplätze sowie weiterer Einrichtungen für Kinder und Jugendliche. Hier zeigt sich ebenfalls ein räumliches Ungleichgewicht zugunsten des Stadtrands. Auch für Seniorinnen und Senioren sind Aufenthaltsorte in fußläufiger Nähe zum Zentrum nur eingeschränkt vorhanden.

Trotz dieser Herausforderungen bietet die Innenstadt Beckums auch wichtige Qualitäten – und vor allem Entwicklungspotenziale. Durch eine gezielte Verbesserung der Wegeverbindungen und eine stärkere Verknüpfung von zentralen Bereichen mit alltäglichen Einrichtungen an den Rändern, können bestehende Nutzungen besser miteinander verknüpft und neue Synergien geschaffen werden. Auch eine Aufwertung bestehender öffentlicher Räume kann dazu beitragen, die Innenstadt als alltäglichen Aufenthaltsort für unterschiedliche Zielgruppen attraktiver zu machen.

2.5 Verkehr und Mobilität

Mobilität ist ein zentraler Bestandteil urbaner Lebensqualität und spielt in Beckum eine entscheidende Rolle für Erreichbarkeit, Teilhabe und Nachhaltigkeit. Die Gestaltung von Verkehrsräumen beeinflusst nicht nur funktionale Abläufe, sondern auch Aufenthaltsqualität und Klimaschutzpotenziale im Stadtzentrum.

Der aktuelle Modal Split in Beckum weist einen Pkw-Anteil (MIV) von 54 Prozent auf, während der Umweltverbund mit Radverkehr (18 Prozent), Fußverkehr (12 Prozent) und Öffentlicher

Personennahverkehr (ÖPNV, 6 Prozent) zusammen bereits 36 Prozent der Wege abdeckt. Ergänzt wird dies durch rund 10 Prozent Mitfahreranteil im Pkw. Diese Zahlen, erhoben im Rahmen des Radverkehrskonzepts 2022, zeigen im Vergleich zur Erhebung 2015 (MIV 64 Prozent) eine positive Entwicklung zugunsten nachhaltiger Mobilitätsformen. Der im Jahr 2019 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan 2030 (VEP 2030) strebt perspektivisch einen weiteren Ausbau des Umweltverbundes an.

Die Innenstadt Beckums ist aus allen Richtungen gut an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Hauptzufahrten bilden u. a. die B58, welche Beckum im Norden an die Autobahn A2 anbindet, die Ahlener Straße sowie die Hammer Straße in Richtung Hamm. Im Stadtgebiet zeigen insbesondere die Zementstraße und der Konrad-Adenauer-Ring eine Entlastungsfunktion gegenüber der Innenstadt. Dennoch gibt es auch innerhalb des Innenstadtbereichs zahlreiche Verkehrsachsen mit hoher Belastung, wie etwa die Südstraße oder der Westwall, mit täglich bis zu 5.000 Kraftfahrzeugen. Der VEP 2030 empfiehlt eine flächendeckende Tempo-30-Zone mit einzelnen verkehrsberuhigten (Geschäfts-)Bereichen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und zur Entschärfung von Konfliktpunkten.



Abb. 20 ruhender Verkehr in der Altstadt
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 21 Nördlicher Stadteingang Kreuzung Nordstraße/Sternstraße/Alleestraße
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Der ruhende Verkehr hat erhebliche Auswirkungen auf das Stadtbild, die Erreichbarkeit und die Nutzbarkeit des öffentlichen Raums in der Beckumer Innenstadt. Viele der Altstadteingänge sind durch großflächige Stellplätze und Parkflächen dominiert, etwa am südlichen Stadteingang an der Elisabethstraße oder im Bereich des Rathauses. Diese bieten die Chance, den ruhenden Verkehr gezielt an den Randbereichen zu bündeln und damit den innerstädtischen Raum für andere Nutzungen wie Grünflächen, Fußwege oder konsumfreie Aufenthaltsbereiche freizugeben.

Ergänzend zu den großflächigen Parkangeboten in den Randbereichen werden auch zentrale Flächen der Altstadt, wie der Roggenmarkt sowie zahlreiche weitere Hinterhöfe, primär für den ruhenden Verkehr genutzt. Durch diese Prägung entstehen räumlich-funktionale Konflikte: Aufenthaltsqualität, Begrünungspotenziale und Wegeverbindungen bleiben zugunsten des Parkens im Altstadtbereich unterentwickelt.

Der Umweltverbund gewinnt in der Beckumer Innenstadt zunehmend an Bedeutung und bietet vielfältige Potenziale für eine zukunftsorientierte Mobilitätsentwicklung. Zwar bestehen aktuell noch strukturelle Defizite, etwa im Radwegenetz oder bei barrierefreien Haltestellen, doch gleichzeitig lassen sich bereits zahlreiche positive Entwicklungen erkennen. Fußläufige

Wegebeziehungen und eine ausgedehnte Fußgängerzone bilden eine gute Grundlage für innerstädtische Nahmobilität. Durch das aktuelle Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2022 wird perspektivisch der Ausbau einer adäquaten Infrastruktur weiter fokussiert und der Umweltverbund verstärkt entwickelt. Fahrradstraßen, Abstellmöglichkeiten sowie attraktive Wegeverbindungen sollen die bestehende Infrastruktur ergänzen.



Abb. 22 Radabstellanlagen Kirchplatz St. Stephanus Kirche
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)



Abb. 23 Radabstellanlagen am Rande der Altstadt
(Bildquelle: scheuven + wachten plus)

Der ÖPNV spielt bislang eine untergeordnete Rolle im Modal Split der Stadt Beckum. Zwar ist die Stadt Beckum über den Bahnhof im Stadtteil Neubeckum gut in das regionale und überregionale Schienennetz eingebunden, die Innenstadt Beckums ist jedoch nur eingeschränkt mit dem Bus erreichbar. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) liegt nördlich der Innenstadt und bildet in Beckum den zentralen Knotenpunkt für den ÖPNV. Der Altstadt kern wird durch das bestehende Angebot nur randlich bedient. Besonders für mobilitätseingeschränkte Personen stellt dies eine Herausforderung in der Erreichbarkeit dar.

2.6 Fazit: Potentiale und Mängel

Die Beckumer Innenstadt hat sich in den vergangenen Jahren bereits deutlich weiterentwickelt. Zahlreiche bauliche, gestalterische und funktionale Maßnahmen haben dazu beigetragen, den öffentlichen Raum aufzuwerten und neue Impulse zu setzen. Zentraler Bestandteil dieser Entwicklungsperspektive ist es, sowohl die vorhandenen Chancen zu erkennen und zu nutzen als auch die bestehenden Mängel konsequent zu benennen und durch gezielte Maßnahmen sukzessive abzubauen.

Dabei ist insbesondere die Altstadt ein Bereich mit großem Entwicklungspotenzial. Ihre mittelalterliche Struktur verleiht ihr eine hohe städtebauliche Qualität, die jedoch bislang nur unzureichend sichtbar gemacht wird. Historische Gebäude sind oftmals nicht ausreichend inszeniert und bedürfen energetischer wie auch barrierefreier Sanierung, um langfristig erhalten und erlebbar gemacht zu werden.

Eine bedeutende Rolle in der städtischen Infrastruktur spielt der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), der als wichtiger Verteilernode für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucherinnen und Besucher fungiert. Zukünftig soll die Wegeverbindung zwischen ZOB und Altstadt gestärkt werden, um die Vernetzung der Stadtbereiche zu verbessern. Entlang dieser Achse liegt der Marienplatz – ein städtebaulich wichtiger Grünraum, der derzeit jedoch durch den umliegenden Verkehr stark beeinträchtigt wird und kaum Aufenthaltsqualität bietet. Durch

eine Umstrukturierung des Verkehrs am Knotenpunkt Sternstraße – Nordstraße – Alleestraße soll der Platz gestärkt und der nördliche Stadteingang insgesamt aufgewertet werden.

Auch die östlichen und südlichen Stadteingänge werden derzeit von großflächigen Stellplatzanlagen dominiert, die den Anforderungen an einen attraktiven Stadteingang nicht gerecht werden. Ziel sollte es sein, einen Teil dieser Flächen für grüne, qualitätsvolle Aufenthaltsräume umzunutzen und so den Charakter dieser Bereiche deutlich zu verbessern.

In funktionaler Hinsicht steht insbesondere die Fußgängerzone mit West- und Nordstraße vor großen Herausforderungen. Hier haben sich in den letzten Jahren zunehmend Leerstände entwickelt. Um dieser Entwicklung entgegenzuwirken, ist ein neues funktionales Profil gefragt, das eine stärkere Nutzungsdurchmischung abseits des klassischen Einzelhandels vorsieht und mehr alltägliche, wohnungsnaher Angebote integriert. Die Weststraße weist im Gegensatz zur Nordstraße noch einen vergleichsweise hohen Anteil an inhabergeführten Geschäften auf, was die innerstädtische Qualität unterstreicht. Dennoch mangelt es auch hier an einem klaren Profil, und auch in diesem Bereich nehmen die Leerstände zu. Besonders das Woolworth-Gebäude als großflächiger Einzelhandel bedarf eines gezielten Konzepts, um einer langfristigen Leerstandsproblematik und einem Trading-Down-Effekt vorzubeugen.

Ein bedeutender Standortfaktor für die Innenstadt ist die angrenzende Wohnnutzung sowie die hohe Dichte an Bildungs- und Betreuungseinrichtungen. Diese führen zu einer starken Nachfrage nach alltäglichen Nutzungen und Aufenthaltsqualitäten im Stadtraum und bilden damit eine wichtige Grundlage für die Lebendigkeit und Frequenz in der Altstadt.

Im nordöstlichen Bereich der Innenstadt befinden sich zahlreiche kulturelle und soziale Einrichtungen wie das Mütterzentrum, das E-Werk, das Filou e.V. oder die VHS. Diese Einrichtungen sind wichtige Bausteine für das soziale und kulturelle Leben in Beckum. Sie sollen künftig stärker über Wegeverbindungen in die Altstadt eingebunden sowie in ihrer institutionellen Zusammenarbeit gestärkt werden.

Ein bedeutendes landschaftliches Potenzial stellt der Werse-Grünzug mit Bachlauf dar, der vom Südosten bis zum Südwesten der Innenstadt verläuft. Er bietet bereits eine hohe Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr. Dennoch fehlt es an Aufenthaltsqualitäten sowie Spiel- und Sportangeboten. Auch die Nähe zum Wasser sollte stärker erlebbar gemacht werden. Der angrenzende Westpark mit Westteich ergänzt diesen Grünzug als wichtige innerstädtische Erholungsfläche.

Gleichzeitig zeigt sich, dass die Beckumer Innenstadt insgesamt stark versiegelt ist und nur über wenige grüne Rückzugsräume verfügt. Die Folgen des Klimawandels – insbesondere die zunehmende Überhitzung innerstädtischer Bereiche – machen eine klimawirksame Gestaltung dringend erforderlich. Eine umfassende Begrünung, Verschattungsmaßnahmen sowie die Schaffung neuer Aufenthaltsräume sind entscheidende Schritte zur Klimaanpassung.

Die Umgestaltung des Marktplatzes sowie des Kirchplatzes St. Stephanus haben diesen zentralen Stadtraum deutlich aufgewertet. Weitere städtebauliche Aufwertungen im Bereich des Marktplatzes (Sütfeldhaus, Gebäude Markt 1 und 2) können zur weiteren Belebung der Innenstadt beitragen. In diesem Zusammenhang ist auch der Übergang zwischen Markt, Kirchplatz und Stadtbibliothek entlang der Clemens-August-Straße neu zu denken, um eine

durchgängige städtebauliche Qualität und bessere Verknüpfung der innerstädtischen Räume zu gewährleisten.

Insgesamt zeigt sich, dass die Beckumer Innenstadt über vielfältige Potenziale verfügt, die eine nachhaltige und zukunftsorientierte Entwicklung ermöglichen. Gleichzeitig bestehen weiterhin strukturelle, funktionale und bauliche Herausforderungen, die es gezielt zu bearbeiten gilt. Nur so kann die Innenstadt langfristig als attraktiver, lebendiger und lebenswerter Ort für alle gesichert und gestärkt werden.

Beteiligung in der ersten Phase

Verwaltungswerkstatt

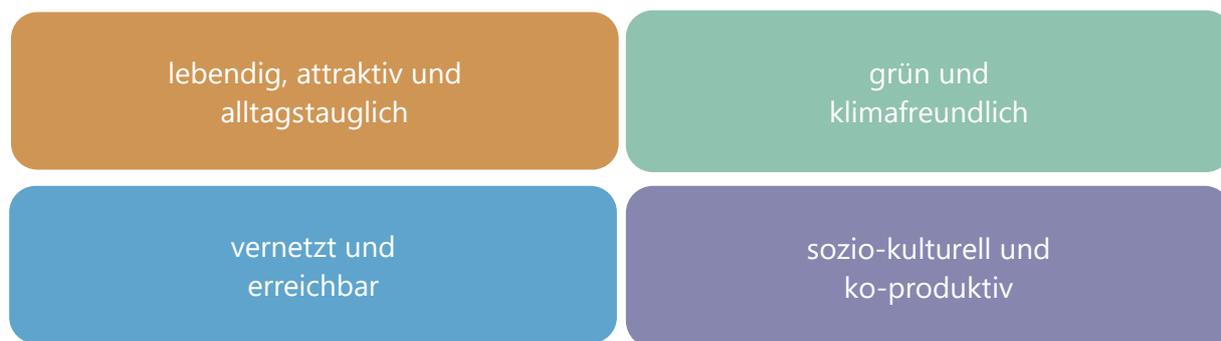
In der Analysephase zur Weiterentwicklung der Beckumer Innenstadt wurde eine Verwaltungswerkstatt mit den zuständigen Fachressorts der Stadt durchgeführt. Ziel war es, erste Ergebnisse der Bestandsanalyse vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren. Dabei wurden auch die Inhalte des Integrierten Handlungskonzepts (IHK) von 2012 auf ihre heutige Relevanz hin überprüft. Im Mittelpunkt der Diskussion standen zentrale Zukunftsthemen wie die Belebung der Innenstadt und eine höhere Aufenthaltsqualität, eine bessere Erreichbarkeit durch nachhaltige Mobilitätskonzepte, der Umgang mit Klimafolgen durch mehr Grünräume, die Stärkung der sozialen Infrastruktur sowie eine verbesserte Außendarstellung und kulturelle Profilierung der Innenstadt.



Abb. 24 Impressionen aus der Verwaltungswerkstatt (Bildquelle: scheuven + wachen plus)

3 Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Aus der thematisch gegliederten Stärken-Schwächen-Analyse sowie den Ergebnissen der Verwaltungswerkstatt wurden die wesentlichen Zukunftsthemen (Handlungsfelder) und Zielstellungen für die Beckumer Innenstadt abgeleitet. Insgesamt wurden vier zentrale Handlungsfelder mit mehreren Zielstellungen identifiziert und formuliert. Diese bilden die Grundlage für die darauffolgende Ableitung von konkreten Maßnahmen, mit denen die jeweiligen Ziele erreicht werden sollen.



3.1 Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

Die Beckumer Innenstadt soll sich zu einer barrierearmen/-freien, funktional gemischten sowie gestalterisch qualitätvollen Innenstadt entwickeln, die den Anforderungen unterschiedlicher Nutzergruppen gerecht wird. In den Teilräumen der Innenstadt, insbesondere an Nord-, West- und Oststraße, dominiert derzeit noch der Einzelhandel. Aufgrund zunehmender Leerstände besteht hier Handlungsbedarf sowohl im Hinblick auf das Nutzungsprofil als auch auf die stadt-räumliche Gestaltung. In diesem Zusammenhang ist auch die funktionale Aufwertung der Erdgeschosszonen von zentraler Bedeutung, um eine vielfältige Nutzung zu fördern, das wohnortnahe Versorgungsangebot zu sichern und Leerstände nachhaltig zu reduzieren.

In den umliegenden Innenstadtquartieren überwiegt das Wohnen. Der gezielte Ausbau attraktiver Wohnangebote – insbesondere im Altstadtkern, etwa für gemeinschaftliches Wohnen – soll zur sozialen Durchmischung und Belebung des Stadtkerns beitragen. Gleichzeitig rückt die Gestaltung der Innenstadt als Ort der Begegnung, Erholung und Bewegung stärker in den Fokus. Spiel-, Sport- und Freizeitangebote sowie Ruhezonen sollen den öffentlichen Raum funktional ergänzen und zu einer höheren Aufenthaltsqualität beitragen.

Darüber hinaus bestehen auf dem Marktplatz und entlang stark frequentierter Wegebeziehungen Potenziale für konsumfreie, öffentliche Aufenthaltsbereiche. Eine gezielte Gestaltung und Nutzungssteuerung soll zudem der Entstehung von Angsträumen entgegenwirken und so die subjektive wie objektive Sicherheit im Stadtraum erhöhen.

Entwicklungsziele:

- Die Innenstadt bietet barrierefreie und konsumfreie Aufenthaltsorte, insbesondere in zentralen Bereichen wie dem Marktplatz und an beliebten Wegen, die für alle Nutzergruppen zugänglich und einladend sind.
- Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt.

- Die Erdgeschosszonen, besonders in der Nord- und Weststraße, sind vielfältig und lebendig gestaltet, sodass sie den Alltag der Menschen bereichern und Leerstände reduziert werden.
- Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird.
- Beckums Innenstadt bietet attraktive Wohnangebote für alle Nutzergruppen, die gemeinschaftliches Wohnen fördern.
- Die alltägliche Versorgung in der Innenstadt ist bedarfsgerecht und dem Wohnumfeld entsprechend, sodass alle notwendigen Angebote für den Alltag fußläufig erreichbar sind.
- Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen.
- Orte der Ruhe und Erholung sind integriert, um den Innenstadtbereich als attraktiven Aufenthaltsort zu stärken.
- Angsträume werden vermieden, indem die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume Sicherheit und Aufenthaltsqualität fördern.

3.2 Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich

Beckums Innenstadt soll im Zuge der Innenstadtentwicklung gezielt klimaresilient gestaltet und an die Herausforderungen des Klimawandels angepasst werden. Trotz – beziehungsweise gerade wegen – ihrer historischen Stadtgestalt kann und soll auch die Innenstadt Beckums einen aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung leisten. Aufgrund der dichten, historischen Bebauung in der Altstadt sind nur wenige Grünflächen vorhanden, wodurch dieser Bereich derzeit als große Hitzeinsel wirkt. Ein zentrales Ziel ist daher die Stärkung des Stadtgrüns im historischen Stadtraum, um Hitzeinseln zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Insbesondere großflächige versiegelte Bereiche – wie Parkplatzareale an den Altstadteingängen – sollen zugunsten von Begrünung und klima-freundlicher Mobilität umgestaltet werden. Mit dem innerstädtischen Werse-Grünzug verfügt die Stadt Beckum über ein bedeutendes grünes Potenzial in unmittelbarer Nähe zur Altstadt. Diese grünen und blauen Infrastrukturen gilt es angesichts der zunehmenden klimatischen Belastungen zu sichern und aufzuwerten, um Naturerleben, Erholung, Freizeitnutzung und Klimaschutz stärker miteinander zu verbinden.

Auch im Bereich Bauen und Sanieren wird Klimaschutz gezielt mitgedacht: Neubauten sollen ressourcenschonend errichtet und Bestandsgebäude möglichst CO₂-arm saniert werden.

Entwicklungsziele:

- Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert.
- Der Werse-Grünzug wird als innerstädtischer Erholungsraum aufgewertet, um Aufenthalt, Natur, Freizeit und Klimaschutz zu verbinden.

- Versiegelte Flächen werden nach Möglichkeit zugunsten von Begrünung und klimafreundlicher Mobilität reduziert.
- Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken.
- CO₂-Emissionen beim Bauen werden minimiert, indem Neubauten ressourcenschonend errichtet und Bestandsgebäude klimafreundlich saniert werden.

3.3 Beckums Innenstadt: erreichbar und vernetzt

Die aktuelle Mobilitätswende führt zu veränderten Mobilitätsbedürfnissen sowie zu Anpassungen in Verkehrsnetzen, -formen und -angeboten. Diese Entwicklungen eröffnen auch für die Beckumer Innenstadt neue Umgestaltungs- und Umnutzungspotenziale, die einen wichtigen Beitrag zur klima- und umweltgerechten Stadtentwicklung leisten können. Ziel ist es, die Innenstadt weiterhin als gut erreichbares Zentrum für Stadt und Region zu erhalten – für alle Verkehrsteilnehmenden, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem Auto oder dem öffentlichen Nahverkehr – und sie gleichzeitig zukunftsfähig weiterzuentwickeln.

Ein besonderer Fokus liegt dabei auf dem gezielten Ausbau sicherer und komfortabler Radverkehrsanlagen sowie der Stärkung der Fußwegeverbindungen, insbesondere zwischen dem Busbahnhof und der Innenstadt. Parallel dazu soll der öffentliche Personennahverkehr klimafreundlicher gestaltet und besser mit der Innenstadt vernetzt werden, um die Attraktivität umweltfreundlicher Mobilitätsangebote insgesamt zu erhöhen.

Die Eingangsbereiche der Altstadt, die derzeit durch großflächige Stellplatzanlagen geprägt sind, bieten Potenzial für städtebauliche Aufwertungen und eine verkehrliche Neuordnung. Ziel ist es, dort Aufenthaltsqualitäten zu schaffen und nachhaltige Mobilitätsangebote stärker in den städtischen Raum zu integrieren. Eine zentrale Rolle nimmt dabei die Fußgängerzone ein: Als Herzstück der Innenstadt ist sie ein stark frequentierter Ort des Handels, der Begegnung und des öffentlichen Lebens. Aufgrund ihrer hohen Bedeutung für Nahversorgung und städtisches Miteinander soll dieser Bereich gezielt weiterentwickelt werden – insbesondere im Hinblick auf Aufenthaltsqualität, Erreichbarkeit und gestalterische Aufwertung.

Entwicklungsziele:

- Die Beckumer Innenstadt bleibt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region gut erreichbar.
- Radverkehrsanlagen werden optimiert, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu gewährleisten.
- Der ÖPNV wird klimafreundlicher gestaltet und besser mit der Innenstadt vernetzt.
- Die Eingangsbereiche der Altstadt werden aufgewertet und verkehrlich neu geordnet, um eine einladende und gut erreichbare Innenstadt zu schaffen.
- Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Busbahnhof und der Innenstadt wird für den Rad- und Fußverkehr gestärkt.
- Die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone als verkehrsfreier Raum wird weiter gesteigert.

3.4 Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

Beckums Innenstadt soll sich zu einem lebendigen Ort der Mitgestaltung, des Austauschs und der kulturellen Vielfalt entwickeln. Dabei wird die Innenstadtentwicklung als Gemeinschaftsaufgabe verstanden, die in enger Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Akteurinnen und Akteuren aus Kultur, Sozialem und Wirtschaft vorangetrieben wird. Ziel ist es, stabile Netzwerke zu fördern, den Dialog zwischen verschiedenen Trägerschaften – insbesondere im Sozialbereich – zu intensivieren und so soziale Teilhabe sowie ein vielfältiges Kulturleben zu stärken.

Bereits heute finden sich in der Beckumer Innenstadt zahlreiche soziale und kulturelle Einrichtungen wie das E-Werk, das Filou e.V., das Mütterzentrum oder die Volkshochschule, die wertvolle Beiträge zu Freizeitgestaltung, kulturellem Leben und generationsübergreifendem Austausch leisten. Diese niedrigschwelligen, multifunktionalen Begegnungsräume ermöglichen die Vernetzung unterschiedlicher sozialer Gruppen – von Familien über Jugendliche bis hin zu Seniorinnen und Senioren. Die Zusammenarbeit zwischen diesen sozio-kulturellen Akteuren soll langfristig verstetigt werden, um bestehende Synergien besser zu nutzen und gemeinsame Initiativen zu fördern.

Das Innenstadtmanagement hat in Beckum bereits Tradition und soll gezielt weiter gestärkt werden, um als zentrale Schnittstelle für eine ko-produktive Stadtentwicklung zu wirken. Ergänzend sollen digitale Angebote sowie das Stadtmarketing ausgebaut werden, um Information, Sichtbarkeit und Identifikation mit der Beckumer Innenstadt zu fördern und eine aktive Mitwirkung der Stadtgesellschaft zu ermöglichen.

Entwicklungsziele:

- Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben.
- Der Austausch zwischen sozio-kulturellen und kulturellen Akteuren wird intensiviert und verstetigt, um Synergien zu nutzen und ein lebendiges und vielfältiges Kulturleben zu fördern.
- Der Austausch zwischen den Trägerschaften des „Sozialbandes“ am nördlichen und östlichen Innenstadtrand wird gestärkt und intensiviert.
- Niederschwellige und multifunktionale Begegnungsräume entstehen, die den Austausch zwischen verschiedenen Zielgruppen – Familien, Kinder, Jugendliche, Senioren – ermöglichen.
- Digitale Angebote und Lösungen werden ausgebaut, um das Stadtmarketing zu stärken und Informationen zur Beckumer Kultur- und Veranstaltungsszene besser zugänglich zu machen.
- Das Innenstadtmanagement wird gezielt gestärkt, um als zentraler Motor einer ko-produktiven Stadtentwicklung zu wirken.

3.5 Stadträumliches Konzept

Aus der Bestandsanalyse, den herausgearbeiteten Potentialen und Mängeln, der Definition von Handlungsfeldern und Entwicklungszielen sowie aus den Ergebnissen der durchgeführten Beteiligungsformate (Verwaltungsworkshop und Foren „Zukunft Innenstadt Beckum“) wurde ein stadträumliches Konzept als Vision für einen Zeithorizont von 15 Jahren erarbeitet. Dieser ermöglicht einen ganzheitlichen und integrierten Blick auf eine städtebaulich wünschenswerte Innenstadtentwicklung. Unberücksichtigt hierbei blieb zunächst die Umsetzbarkeit einzelner Bausteine. Mit dem Konzept soll verdeutlicht werden, dass die Stadt Beckum bei der Entwicklung der Innenstadt eine langfristige Strategie verfolgt. So kann das Konzept beispielsweise auch die Förderchancen für Maßnahmen erhöhen, die aus anderen Förderprogrammen von Bund und Land gefördert werden könnten und die eben nicht Teil des Maßnahmenpakets zur Städtebauförderung (siehe Kapitel 4.1) sind. Das stadträumliche Konzept kann auch als Entscheidungshilfe für mögliche Flächenankäufe hinzugezogen werden. Das Konzept ist flexibel gestaltet und lässt Raum für die Anpassung an veränderte Zielsetzungen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt auf der Aufwertung und Umgestaltung öffentlicher Grünräume. Hierbei soll eine zusammenhängende Grünverbindung geschaffen werden, die sich vom nördlichen Bereich über den Marienplatz, die Grünfläche der Liebfrauenkirche und die Teilbegrünung des Parkplatzes an der Wilhelmstraße bis hin zum Werse-Grünzug erstreckt und am Westpark ihren Abschluss findet.

Die öffentlichen Grünräume sollen qualitativ aufgewertet und als innerstädtische Freizeit- und Naherholungsbereiche etabliert werden. Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung sind ebenfalls zu berücksichtigen. Die Umgestaltung des Marienplatzes sowie der Grünfläche an der Liebfrauenkirche zu hochwertigen Aufenthaltsbereichen ist dabei an die Umstrukturierung der umliegenden Verkehrsräume, insbesondere der Sternstraße und der Nordstraße, geknüpft.

Zur besseren Zugänglichkeit der Grünflächen sind qualitativ hochwertige Querungen für den Fuß- und Radverkehr von zentraler Bedeutung. Diese sind insbesondere an den Altstadteingängen vorgesehen. Zusätzlich ist geplant, einen Fahrradring in der Innenstadt anzulegen. Fahrradstraßen auf der Oststraße und dem Südwall könnten dafür ein erster wichtiger Schritt sein.

Da die Beckumer Innenstadt im historischen Kern aktuell nur wenige Grünflächen aufweist, bieten versiegelte Innenhöfe große Potenziale für Begrünungsmaßnahmen. Hier können durch privates Engagement kleine grüne Oasen entstehen, die zur Steigerung der Lebensqualität beitragen.

Die Nordstraße, als eine der Hauptachsen der Fußgängerzone, bedarf einer umfassenden Aufwertung. Dies betrifft sowohl die Harmonisierung der Gebäude, insbesondere in der Gestaltung der Erdgeschosse und Obergeschosse, als auch die Gestaltung des öffentlichen Raums. Um dem Strukturwandel im Einzelhandel und zunehmenden Leerständen entgegenzuwirken sind Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums sowie neue Nutzungskonzepte mit alltagsrelevanten Funktionen notwendig. Gleiches gilt für die restliche Fußgängerzone entlang der Weststraße.

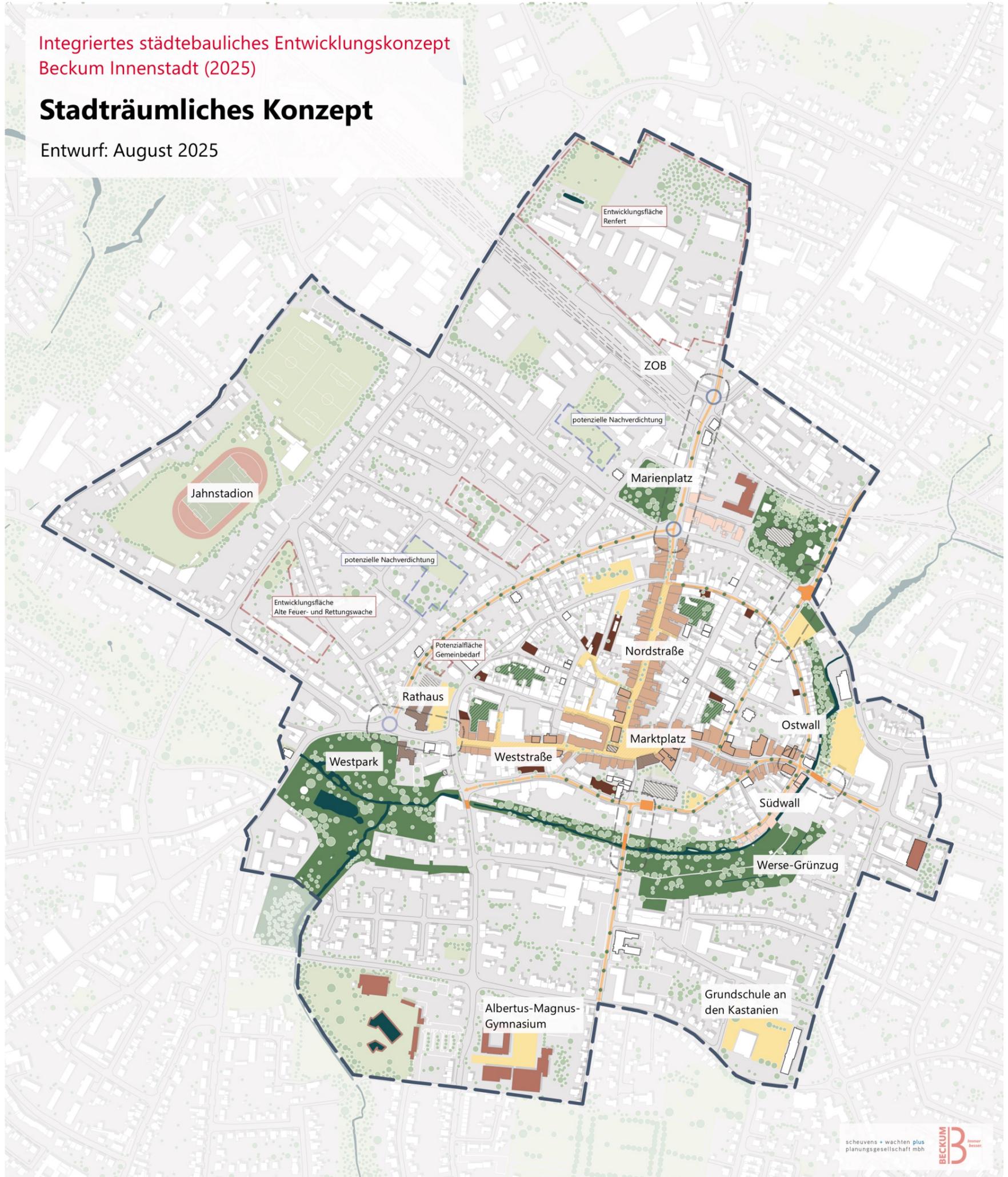
In der gesamten Altstadt sowie der Fußgängerzone sind Orte wie großflächige Parkplatzareale zu identifizieren, die sich für eine klimagerechte Aufwertung durch Entsiegelung, die Installation von Stadtmobiliar und die Schaffung von Bewegungs- und Freizeitangeboten eignen.

Der historische Gebäudebestand in der Beckumer Altstadt weist zwar Qualitäten auf, ist jedoch zum Großteil sanierungsbedürftig und benötigt eine energetische Aufwertung. Dies gilt insbesondere für die Gebäude am Marktplatz und in der Fußgängerzone. Zudem gibt es an einigen Stellen Baulücken, die derzeit als Parkplätze genutzt werden. Diese Flächen können temporär für Zwischennutzungen wie Begrünungsaktionen oder Urban Gardening dienen oder langfristig für eine Bebauung entwickelt werden.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
Beckum Innenstadt (2025)

Stadträumliches Konzept

Entwurf: August 2025



scheuven + wachten plus
planungsgesellschaft mbh
BECKUM
Innovativ
Besser

Bestand

- Gebäude
- Baudenkmal
- stadtbildprägendes Gebäude
- öffentliches Gebäude
- Bahnschiene
- Fußgängerzone
- Wasserfläche
- Grünfläche
- Baumstandorte

Neuplanung

- Umgestaltung im öffentlichen Raum:
- Qualifizierung (halb)öffentlicher Straßen, Wege und Plätze
 - Qualifizierung (halb)öffentlicher Räume zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
 - Qualifizierung der Eingangstore zur Innenstadt
 - Querungen
 - Kreisverkehre

- Innerstädtische Flächenpotenziale:
- potenzielle Entwicklungsflächen
 - private potenzielle Nachverdichtungsflächen
 - Qualifizierung von Grün- und Wasserflächen:
 - Entsigelungspotenziale privater Flächen
 - Qualifizierung (halb)öffentlicher Grünflächen
 - Baumstandorte

- Straßenzüge mit Qualifizierungspotenzial:
- zentraler Gebäudebestand mit gestalterischem und funktionalem Aufwertungsbedarf
 - Straßenzüge mit gestalterischem und funktionalem Aufwertungsbedarf
 - öffentliche/halböffentliche Gebäude mit gestalterischem und funktionalem Aufwertungsbedarf
 - potenzielle innerstädtische Baulücken (nicht abschließend)

Beteiligung in der zweiten Phase

Erstes Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“

Das erste Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ bot den Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit, sich über den aktuellen Stand des ISEK-Prozesses zu informieren und aktiv an der zukünftigen Entwicklung der Innenstadt mitzuwirken. Im Mittelpunkt der Veranstaltung standen die Handlungsfelder und Entwicklungsziele. Diese bildeten die Grundlage für den offenen Austausch an Thementischen, an denen sich die Teilnehmenden mit Ideen, Meinungen und Anregungen einbringen konnten.

Deutlich wurde: Die Beckumer Innenstadt kann durch gezielte Maßnahmen zu einem lebendigen, klimafreundlichen und vielseitigen Zentrum für alle weiterentwickelt werden. Eine bessere Aufenthaltsqualität, klimafreundliche Mobilität, mehr Stadtgrün und attraktive Begegnungsorte standen ebenso im Fokus wie eine nachhaltige Stadtentwicklung mit Begrünung, Entsiegelung und neue konsumfreie Angebote. Auch kulturelle und soziale Aspekte – wie Veranstaltungsräume, Treffpunkte und digitale Informationen – sollen gestärkt werden. Ein aktives Innenstadtmanagement und das Engagement der Bürgerinnen und Bürger gelten dabei als zentrale Bausteine für eine lebenswerte und zukunftsfähige Innenstadt.



Abb. 25 Impressionen aus dem ersten Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ (Bildquelle: scheuven + wachten plus)

4 Maßnahmenübersicht

Aus dem stadträumlichen Konzept wurde im Sinne der neuen Förderrichtlinien Stadterneuerung NRW (2023) ein kompaktes und umsetzbares Maßnahmenpaket für die kommenden 7 bis 10 Jahre definiert. Das Land NRW hat die Kommunen mit den neuen Förderrichtlinien dazu aufgefordert, nur Maßnahmen in eine neue Gesamtmaßnahme zur Städtebauförderung aufzunehmen, die eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit erwarten lassen. Kostenintensive Investitionsmaßnahmen (mindestens 2 pro Gesamtmaßnahme) sind dabei als Kernmaßnahmen zu definieren und bereits zum Erstantrag in einen bestimmten Planungsstand zu bringen.

Zur Konkretisierung des Handlungsprogramms werden nachfolgend die Maßnahmen entsprechend der vier Handlungsfelder aufgelistet, in einem Maßnahmenplan dargestellt (Kapitel 4.2), in einer Übersichtstabelle (Maßnahmenliste, Kapitel 4.3) zusammengefasst sowie in einzelnen Maßnahmenblättern ausführlich beschrieben (siehe Anhang). Es wird darauf hingewiesen, dass einzelne Maßnahmen auch anderen Handlungsfeldern hätten zugewiesen werden können. In den Maßnahmenblättern wird jedoch ersichtlich, welche Ziele (auch aus anderen Handlungsfeldern) erreicht werden sollen.

4.1 Die Maßnahmen in den Handlungsfeldern

Handlungsfeld 1- Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

- 1 Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.
 - 1.1 Beratung und Begleitung von Modernisierungsmaßnahmen privater Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer (Implementierung eines Sanierungsmanagements)
 - 1.2 Neuauflage Haus- und Hofflächenprogramm, auch unter Berücksichtigung von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen
- 2 Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt
Extern begleiteter Prozess zur Identifizierung von Handlungsbedarfen und daraus abgeleiteten Maßnahmen zur qualitätvollen Innenstadtgestaltung
- 3 Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen
 - 3.1 Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt
 - 3.2 Bauliche Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt

Handlungsfeld 2 – Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich

- 4 Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung / des Klimaschutzes (**Kernmaßnahme**)

- 4.1 Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs
- 4.2 Entwicklung Wersegrünzug in Bauabschnitten
- 5 Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung
 - 5.1 Machbarkeitsstudie zur Identifikation von Orten zur klima- und nutzungsgerechten Aufwertung innerstädtischer Orte
 - 5.2 Klima- und nutzungsgerechte Aufwertung innerstädtischer Orte

Handlungsfeld 3 – Beckums Innenstadt: vernetzt und erreichbar

- 6 Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen
 - 6.1 Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße
 - 6.2 Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße
 - 6.3 Umbau der Straße Südwall als Fahrradstraße inkl. Mühlenstraße

Handlungsfeld 4 – Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

- 7 Etablierung Gebäude Markt 1 / 2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus
 - 7.1 Umsetzung der Umnutzung des Gebäudes Markt 1/2 als sozio-kulturelles Kraftzentrum (**Kernmaßnahme**)
- 8 Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander
 - 8.1 Öffentlichkeitsarbeit
 - 8.2 Verfügungsfonds zur aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft
 - 8.3 Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren
 - 8.4 Unterstützungsleistungen externes Innenstadtmanagement

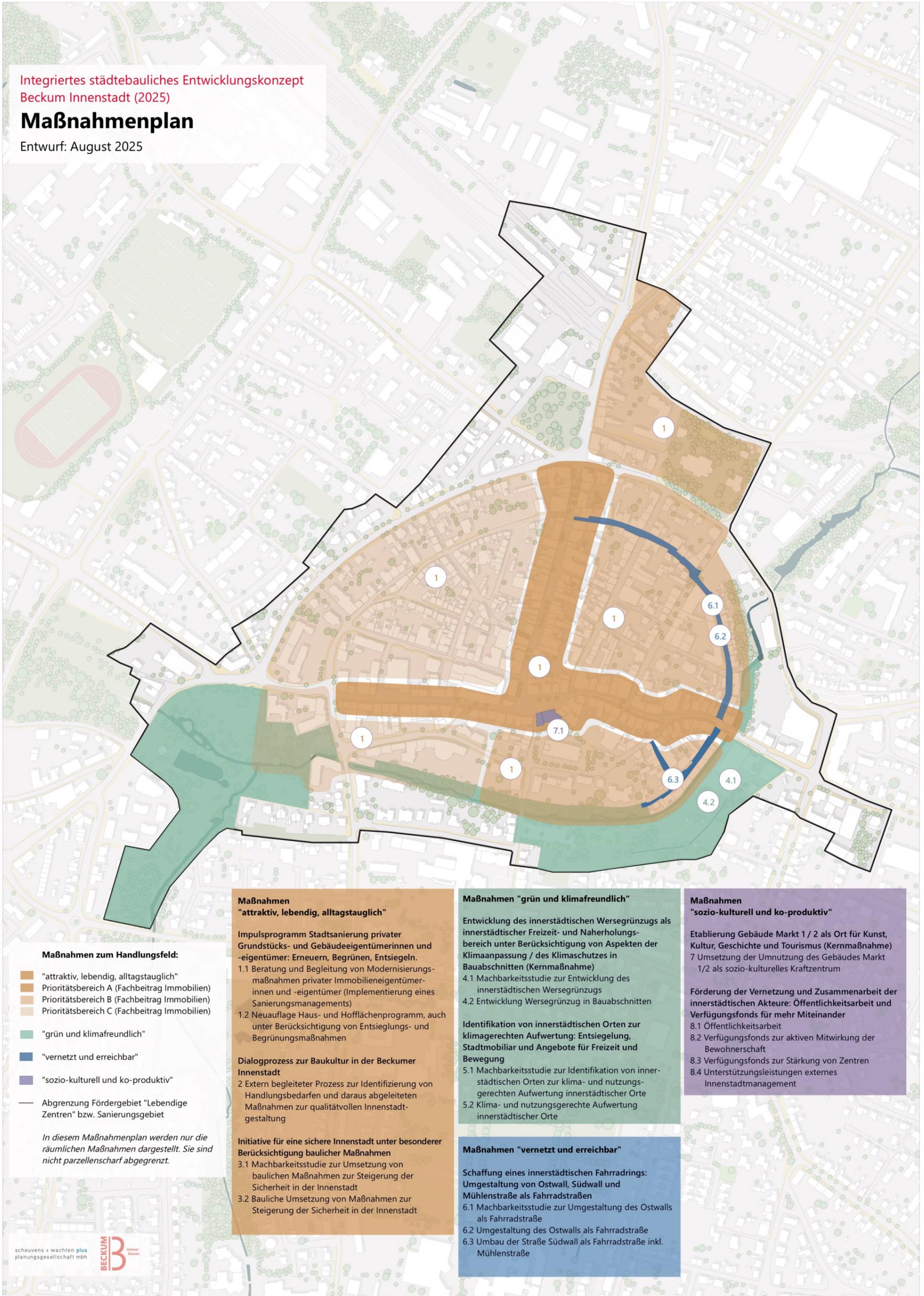
4.2 Maßnahmenplan

Im Maßnahmenplan werden die angestrebten Projekte räumlich verortet und symbolhaft abgegrenzt. Die vier Handlungsfelder werden farblich differenziert dargestellt. Einzelne Maßnahmen sind nicht im Maßnahmenplan erkennbar, da sie keinen räumlichen Bezug aufweisen. Dies betrifft insbesondere die Kommunikationsmaßnahmen im Handlungsfeld 4. Gegebenenfalls ergeben sich Verschiebungen der dargestellten Untersuchungsräume aufgrund ihrer funktionellen oder inhaltlichen Erfordernisse.

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
Beckum Innenstadt (2025)

Maßnahmenplan

Entwurf: August 2025



Maßnahmen zum Handlungsfeld:

- "attraktiv, lebendig, alltagstauglich"
- Prioritätsbereich A (Fachbeitrag Immobilien)
- Prioritätsbereich B (Fachbeitrag Immobilien)
- Prioritätsbereich C (Fachbeitrag Immobilien)
- "grün und klimafreundlich"
- "vernetzt und erreichbar"
- "sozio-kulturell und ko-produktiv"
- Abgrenzung Fördergebiet "Lebendige Zentren" bzw. Sanierungsgebiet

In diesem Maßnahmenplan werden nur die räumlichen Maßnahmen dargestellt. Sie sind nicht parzellenscharf abgegrenzt.

Maßnahmen "attraktiv, lebendig, alltagstauglich"

Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.

- 1.1 Beratung und Begleitung von Modernisierungsmaßnahmen privater Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer (Implementierung eines Sanierungsmanagements)
- 1.2 Neuauflage Haus- und Hofflächenprogramm, auch unter Berücksichtigung von Entsieglungs- und Begrünungsmaßnahmen

Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt

2 Extern begleiteter Prozess zur Identifizierung von Handlungsbedarfen und daraus abgeleiteten Maßnahmen zur qualitätvollen Innengestaltung

Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen

- 3.1 Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt
- 3.2 Bauliche Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt

Maßnahmen "grün und klimafreundlich"

Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung / des Klimaschutzes in Bauabschnitten (Kernmaßnahme)

- 4.1 Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs
- 4.2 Entwicklung Wersegrünzug in Bauabschnitten

Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung

- 5.1 Machbarkeitsstudie zur Identifikation von innerstädtischen Orten zur klima- und nutzungsgerechten Aufwertung innerstädtischer Orte
- 5.2 Klima- und nutzungsgerechte Aufwertung innerstädtischer Orte

Maßnahmen "vernetzt und erreichbar"

Schaffung eines innerstädtischen Fahrradriings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen

- 6.1 Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße
- 6.2 Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße
- 6.3 Umbau der Straße Südwall als Fahrradstraße inkl. Mühlenstraße

Maßnahmen "sozio-kulturell und ko-produktiv"

Etablierung Gebäude Markt 1 / 2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus (Kernmaßnahme)

- 7 Umsetzung der Umnutzung des Gebäudes Markt 1/2 als sozio-kulturelles Kraftzentrum

Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander

- 8.1 Öffentlichkeitsarbeit
- 8.2 Verfügungsfonds zur aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft
- 8.3 Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren
- 8.4 Unterstützungsleistungen externes Innenstadtmanagement

4.3 Maßnahmenliste

Die Maßnahmenliste beinhaltet eine übersichtliche Darstellung der angestrebten Maßnahmen in unterschiedlichen Kategorien. Es wird unterschieden zwischen „Umsetzungshorizont“, „Projektbeteiligte“ und „geschätzte Kosten“.

Umsetzungshorizont

Für alle Maßnahmen der Tabelle wurde ein ungefährender Umsetzungshorizont eingeschätzt. Hierbei wird unterschieden in:

kurzfristig (ca. 2025-2028): Maßnahmen, die bereits initiiert sind, für die bereits Vorplanungen, politische Beschlüsse oder ähnliches vorliegen oder die eine eher kurzfristige Umsetzungsperspektive haben.

mittelfristig (ca. 2029-2033): Maßnahmen mit einer mittelfristigen Umsetzungsperspektive bedürfen umfangreicheren Vorarbeiten und/oder sind verknüpft mit anderen für eine Umsetzung nötigen und noch nicht vorliegenden Voraussetzungen.

langfristig (ab 2034): Bei langfristigen Maßnahmen mit einer stärker zukunftsgerichteten Entwicklung ist mit der Initiierung bzw. Umsetzung des Projektes erst ab dem Jahr 2034 oder später zu rechnen. Gegebenenfalls müssen dann Anpassungen an neue Entwicklungen oder eine neue Konkretisierung der Maßnahmeninhalte erfolgen.

Projektbeteiligte

Zu den einzelnen Vorhaben wurde eingeschätzt, welche potentiellen Projektbeteiligten bei einer Umsetzung der jeweiligen Maßnahme einbezogen werden könnten. Hierbei wird zwischen der Trägerschaft durch die Stadt Beckum, weiteren öffentlichen Trägerinnen und Trägern (wie z. B. Kirchen, Schulen, ...) oder privaten Trägerinnen und Trägern unterschieden.

Geschätzte Kosten

Die in der Maßnahmenliste genannten Kosten sind überwiegend grobe Schätzungen. Sie können sich im Zuge der konkreten Maßnahmenplanung noch verändern. Die Übersicht bietet jedoch einen ersten Kostenrahmen für die geplante Gesamtmaßnahme und ist für den Erstantrag zur Städtebauförderung notwendig. Mit dem Fortschritt der Planung können die Kosten bis zum ersten Fortsetzungsantrag weiter präzisiert werden.

Maßn.-Nr.	Handlungsfeld- und Maßnahmenbezeichnung	Umsetzungs- horizont			Projektbeteiligte			Grobkosten
		kurzfristig 2025-2028	mittelfristig 2029-2033	langfristig ab 2034	Stadt Beckum	weitere öffentliche Trägerinnen und Träger	private Trägerinnen und Träger	
Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich								
Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln								
1	1.1	Beratung und Begleitung von Modernisierungsmaßnahmen privater Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer (Implementierung eines Sanierungsmanagements)	•			•		150.000 €
2	1.2	Neuaufgabe Haus- und Hofflächenprogramm, auch unter Berücksichtigung von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen	•			•	•	250.000 €
Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt								
3	2	Extern begleiteter Prozess zur Identifizierung von Handlungsbedarfen und daraus abgeleiteten Maßnahmen zur qualitätvollen Innenstadtgestaltung	•			•		30.000 €
Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen								
4	3.1	Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt	•			•		10.500 €
5	3.2	Bauliche Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt	•	•		•		100.000 €
Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich								
Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung / des Klimaschutzes in Bauabschnitten (Kernmaßnahme)								
6	4.1	Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs	•			•		40.000 €
7	4.2	Entwicklung Wersegrünzug in Bauabschnitten	•	•	•	•		3.800.000 €
Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung								
8	5.1	Machbarkeitsstudie zur Identifikation von innerstädtischen Orten zur klima- und nutzungsgerechten Aufwertung innerstädtischer Orte	•			•		30.000 €
9	5.2	Klima- und nutzungsgerechte Aufwertung innerstädtischer Orte		•	•	•		750.000 €
Beckums Innenstadt: vernetzt und erreichbar								
Schaffung eines innerstädtischen Fahrradriings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen								
10	6.1	Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße	•			•		5.000 €
11	6.2	Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße	•	•		•		51.000 €
12	6.3	Umbau der Straße Südwall als Fahrradstraße inkl. Mühlenstraße		•	•	•		470.000 €
Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv								
Etablierung Gebäude Markt 1 / 2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus (Kernmaßnahme)								
13	7	Umsetzung der Umnutzung des Gebäudes Markt 1 / 2 als sozio-kulturelles Kraftzentrum	•			•	•	5.685.000 €
Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander								
14	8.1	Öffentlichkeitsarbeit	•			•		25.000 €
15	8.2	Verfügungsfonds zur aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft	•			•	•	35.000 €
16	8.3	Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren	•			•	•	35.000 €
17	8.4	Unterstützungsleistungen externes Innenstadtmanagement	•			•		150.000 €

Abb. 26 Maßnahmenliste (Quelle: scheuven + wachten plus)

4.4 Maßnahmensteckbriefe

In den Maßnahmensteckbriefen sind weitergehende Erläuterungen und Informationen zu allen im ISEK Beckum Innenstadt (2025) aufgeführten Maßnahmen enthalten. Weiterhin werden für jede Maßnahme diejenigen Entwicklungsziele für die Innenstadt (siehe Kapitel 3) aufgeführt, zu deren Erreichung die jeweilige Maßnahme einen Beitrag leisten kann. Hier kann es auch Bezüge zu anderen Handlungsfeldern geben. Auch sind Angaben zum Umsetzungshorizont, zu möglichen Projektbeteiligten und zu geschätzten Kosten enthalten. Alle Maßnahmensteckbriefe sind im Anhang 2 zu finden.

4.5 Fördergebietsabgrenzung

Die Abgrenzung des Fördergebiets im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) „Beckum Innenstadt“ (2025) erfolgt unter Berücksichtigung der Vorgaben der Städtebauförderrichtlinie NRW 2023 (StBauFR NRW 2023) sowie des besonderen Städtebaurechts (2. Kapitel des Baugesetzbuches, BauGB) und bildet die Grundlage für die Beantragung und Umsetzung städtebaulicher Fördermaßnahmen.

Gemäß Ziffer 4.2 der StBauFR NRW 2023 ist für eine Förderung die eindeutige und funktional begründete Abgrenzung eines zusammenhängenden Fördergebiets erforderlich. Diese Gebietskulisse muss sich an den städtebaulichen Missständen bzw. Entwicklungsbedarfen sowie den geplanten Maßnahmen orientieren und räumlich klar gefasst sein.

Die aktualisierte Gebietskulisse des ISEK Beckum Innenstadt (2025) lehnt sich an die bereits im IHMK 2012 definierte Abgrenzung an, wurde jedoch im Hinblick auf die aktuellen städtebaulichen Ziele angepasst. Das Fördergebiet umfasst insbesondere die historische Altstadt und den nördlich angrenzenden Bereich um den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB). Die äußeren Wallstraßen, die eine wesentliche Erschließungs- und Verbindungsfunktion übernehmen, bleiben integraler Bestandteil des Gebiets.

Wesentliche Erweiterungen betreffen den östlichen Bereich: Hier wurde das Gebiet um das gesamte Grundstück des Stadttheaters Filou e.V. ergänzt, um eine umfassende städtebauliche Einbindung dieses Kulturstandorts zu ermöglichen. Gleichzeitig erfolgte im Süden eine Reduzierung entlang des Wersegrünzugs sowie im Bereich des Hirschgrabens, um eine Fokussierung auf städtisch geprägte Räume mit konkretem Entwicklungsbedarf sicherzustellen. Der Westpark verbleibt bis zum Paterweg im abgegrenzten Fördergebiet, da er eine bedeutende Freiraumfunktion für die Innenstadt erfüllt.

Innerhalb der abgegrenzten Gebietskulisse der Beckumer Innenstadt bestehen vielfältige städtebauliche und funktionale Missstände, die im Rahmen der Gesamtmaßnahme der Städtebauförderung behoben werden sollen. Der Fachbeitrag Immobilien liefert hierfür eine fundierte Grundlage und zeigt auf, dass insbesondere in der Altstadt erhebliche bauliche und nutzungsbezogene Defizite vorliegen. Sanierungsbedarfe, Leerstände sowie gestalterische und energetische Mängel sind in weiten Teilen des Stadtkerns erkennbar und beeinträchtigen sowohl das Stadtbild als auch die Funktionsfähigkeit der Innenstadt. Diese Herausforderungen sind häufig auf die historische Gebäudestruktur sowie den Wandel im Einzelhandel und der Nutzung zurückzuführen. Ziel der Gesamtmaßnahme ist es daher, diese Missstände schrittweise zu beheben, die Innenstadt zukunftsfähig weiterzuentwickeln und ihre städtebauliche Qualität sowie Nutzungsvielfalt nachhaltig zu stärken.

Mit der Gebietskulisse wird – in Einklang mit den Anforderungen der StBauFR NRW 2023 – ein räumlich-funktionaler Zusammenhang sichergestellt, der die Umsetzung einer gebietsbezogenen Gesamtmaßnahme, voraussichtlich gemäß § 142 BauGB (Sanierungsgebiet) ermöglicht. Mit der vorgeschlagenen Abgrenzung wird sichergestellt, dass sich alle beabsichtigten Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen.

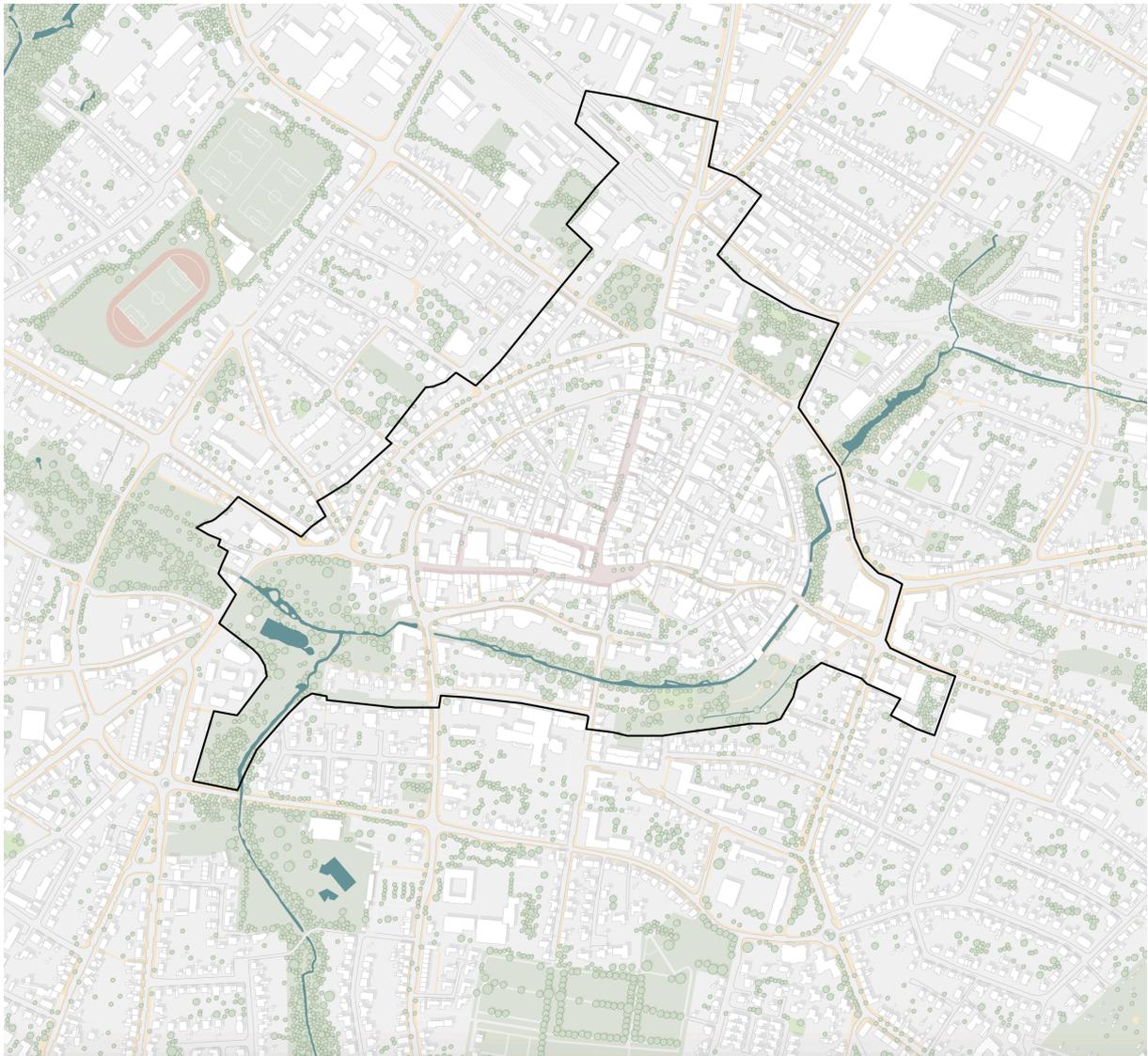


Abb. 27 Gebietsabgrenzung für das ISEK Beckum Innenstadt (2025) gemäß § 171b BauGB (Quelle: Planungsgrundlage Stadt Beckum, Bearbeitung scheuven + wachten plus)

Beteiligung in der dritten Phase

Zweites Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ und Online-Beteiligung

Das zweite Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ wurde durchgeführt, um der Öffentlichkeit das im ISEK-Prozess entwickelte Maßnahmenpaket zur zukünftigen Innenstadtentwicklung vorzustellen. Ziel war es, die Bürgerinnen und Bürger über die geplanten Projekte zu informieren, ihre Rückmeldungen einzuholen und ihnen erneut die Möglichkeit zur Mitgestaltung zu geben.

Besonders war dabei, dass die Beteiligung nicht nur vor Ort, sondern parallel auch online stattfand. Über 100 Personen beteiligten sich digital – ein Format, das gezielt auch jene Bevölkerungsgruppen erreichte, die an der Präsenzveranstaltung nicht teilnehmen konnten. Forum und Online-Beteiligung wurden gemeinsam ausgewertet, da beide denselben inhaltlichen Fokus hatten.

Die Ergebnisse des Forums und der Online-Beteiligung zeigen, dass die geplanten Kernmaßnahmen wie das Impulsprogramm zur Stadtsanierung, die Entwicklung des Wersegrünzugs und die Umnutzung des Gebäudes Markt 1/2 als kulturelles Zentrum auf breite Zustimmung stießen. Ebenso fanden die vorgeschlagenen Klimaschutzmaßnahmen, wie Begrünung, Entsiegelung von Flächen und bauliche Aufwertungen, großen Anklang. Auch die Idee eines innerstädtischen Fahrradrings zur Förderung klimafreundlicher Mobilität sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, wie etwa durch neue Begegnungsräume und Sicherheitsaspekte, wurden positiv aufgenommen. Insgesamt ergaben sich wertvolle Anregungen für die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung der Maßnahmen, die dazu beitragen sollen, die Beckumer Innenstadt zu einem lebenswerten und zukunftsfähigen Ort zu entwickeln.



Abb. 28 Impressionen aus dem ersten Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ (Bildquelle: scheuven + wachten plus)

5 Fazit und Ausblick

Die Beckumer Innenstadt bildet das Herzstück und die Mitte der Stadt – sowohl funktional als auch identitätsstiftend. Mit ihrem historischen Erscheinungsbild und ihrer zentralen Versorgungsfunktion prägt sie das Image der Gesamtstadt und steht damit zwangsläufig im Mittelpunkt der Stadtentwicklung. Die Innenstadtentwicklung hat in Beckum eine lange Tradition. Mit dem Integrierten Handlungs- und Maßnahmenkonzept (IHMK) aus dem Jahr 2012 wurde zuletzt eine strategische Grundlage für die Entwicklung des Innenstadtbereichs geschaffen.

Seitdem haben sich die Rahmenbedingungen spürbar verändert: Die Auswirkungen der Corona-Pandemie, der Strukturwandel im Einzelhandel, der demografische Wandel, die zunehmenden Folgen des Klimawandels sowie die Anforderungen der Mobilitätswende stellen neue Herausforderungen an die Stadtentwicklung. Besonders die historisch geprägte Altstadt mit ihrem Versorgungszentrum nimmt dabei eine Schlüsselrolle ein. Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse des Fachbeitrags Immobilien, dass innerhalb der Innenstadt erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände bestehen. Dazu zählen unter anderem energetische und gestalterische Defizite, erheblicher Sanierungsbedarf im Gebäudebestand sowie zunehmende Leerstände – insbesondere in Erdgeschosslagen ehemals belebter Geschäftsbereiche. Diese Missstände gefährden langfristig die Funktionsfähigkeit der Innenstadt und unterstreichen den dringenden Handlungsbedarf.

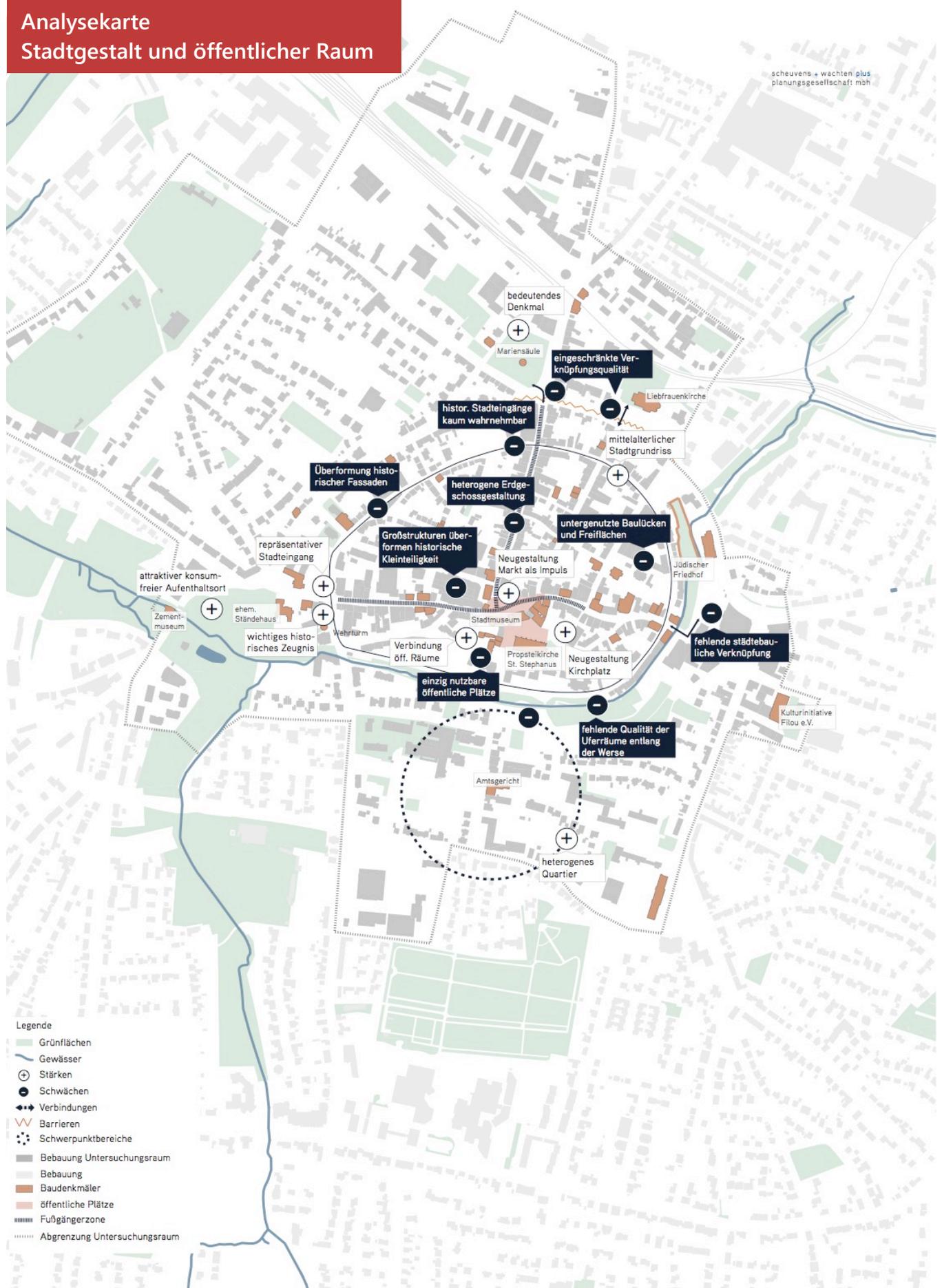
Das vorliegende Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept Beckum Innenstadt (ISEK Beckum Innenstadt, 2025) markiert den Übergang von der konzeptionellen Entwicklung hin zur etwa zehnjährigen Umsetzungsphase. Es dient als strategischer Rahmen für die künftige Innenstadtentwicklung und ergänzt laufende Entwicklungen um neue Impulse und Maßnahmen. Eine besondere Bedeutung kommt dabei den im Konzept definierten Kernmaßnahmen zu, die als prioritäre Projekte den Wandel sichtbar machen sollen. Zugleich zeigt das ISEK auf, wie die einzelnen Projekte im stadträumlichen Zusammenhang stehen – wie im Konzeptteil 3.5 dargestellt – und wie sie gemeinsam zur Erreichung der übergeordneten Entwicklungsziele beitragen können (Gesamtmaßnahme). Als dynamisches Koordinierungsinstrument ist das ISEK regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben, um flexibel auf sich wandelnde Rahmenbedingungen reagieren zu können. Denn die identifizierten Herausforderungen und Potenziale basieren auf einer Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Erstellung.

Das ISEK stellt keine abschließende Planung dar, sondern zeigt Entwicklungsperspektiven für die Innenstadt auf. Die ausgearbeiteten Handlungsfelder mit ihren Entwicklungszielen und konkreten Maßnahmen geben eine strategische Richtung vor. Zentral für eine tragfähige Stadtentwicklung ist dabei die aktive Mitwirkung der Stadtgesellschaft. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der zentralen Innenstadtakteurinnen und -akteure ist daher ein fester Bestandteil des ISEK Beckum Innenstadt (2025). Im Sinne einer kooperativen Stadtentwicklung sollen bestehende Beteiligungsstrukturen weitergeführt und durch neue Formate ergänzt und ausgebaut werden. Denn nur gemeinsam kann die Innenstadt Beckums zukunftsfähig, lebendig und lebenswert gestaltet werden.

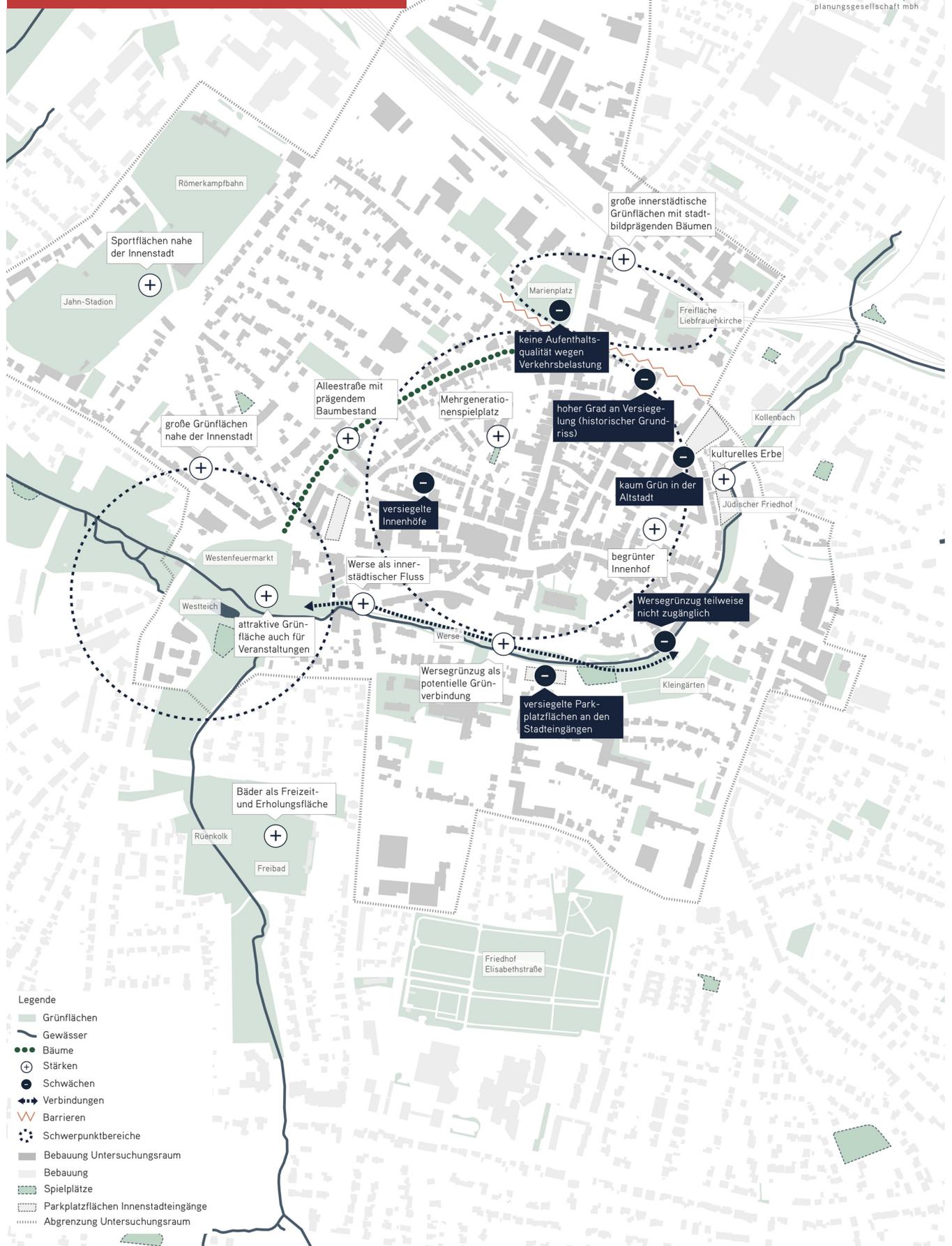
Anhang

Anhang 1: Analysekarten

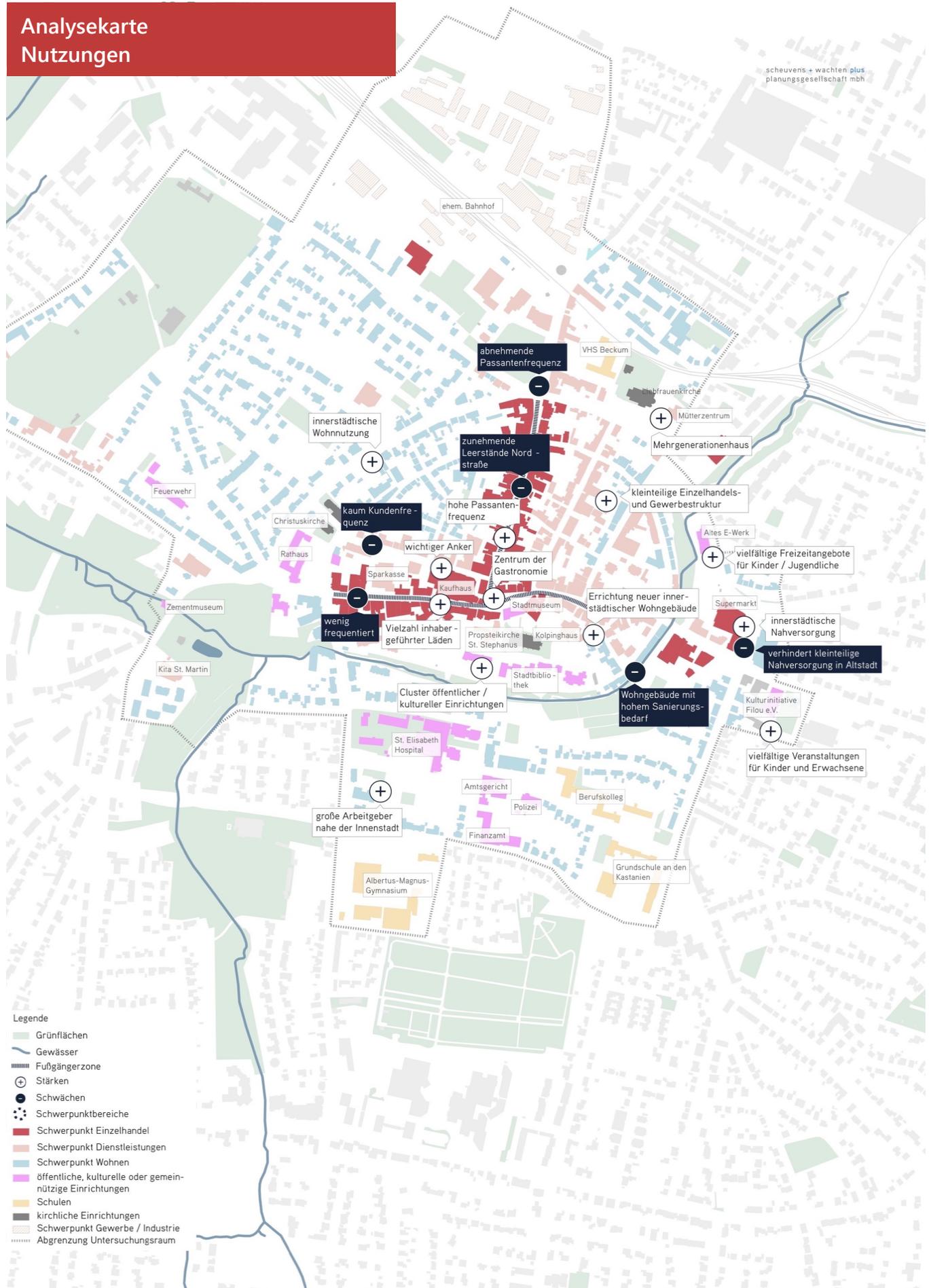
Analysekarte Stadtgestalt und öffentlicher Raum



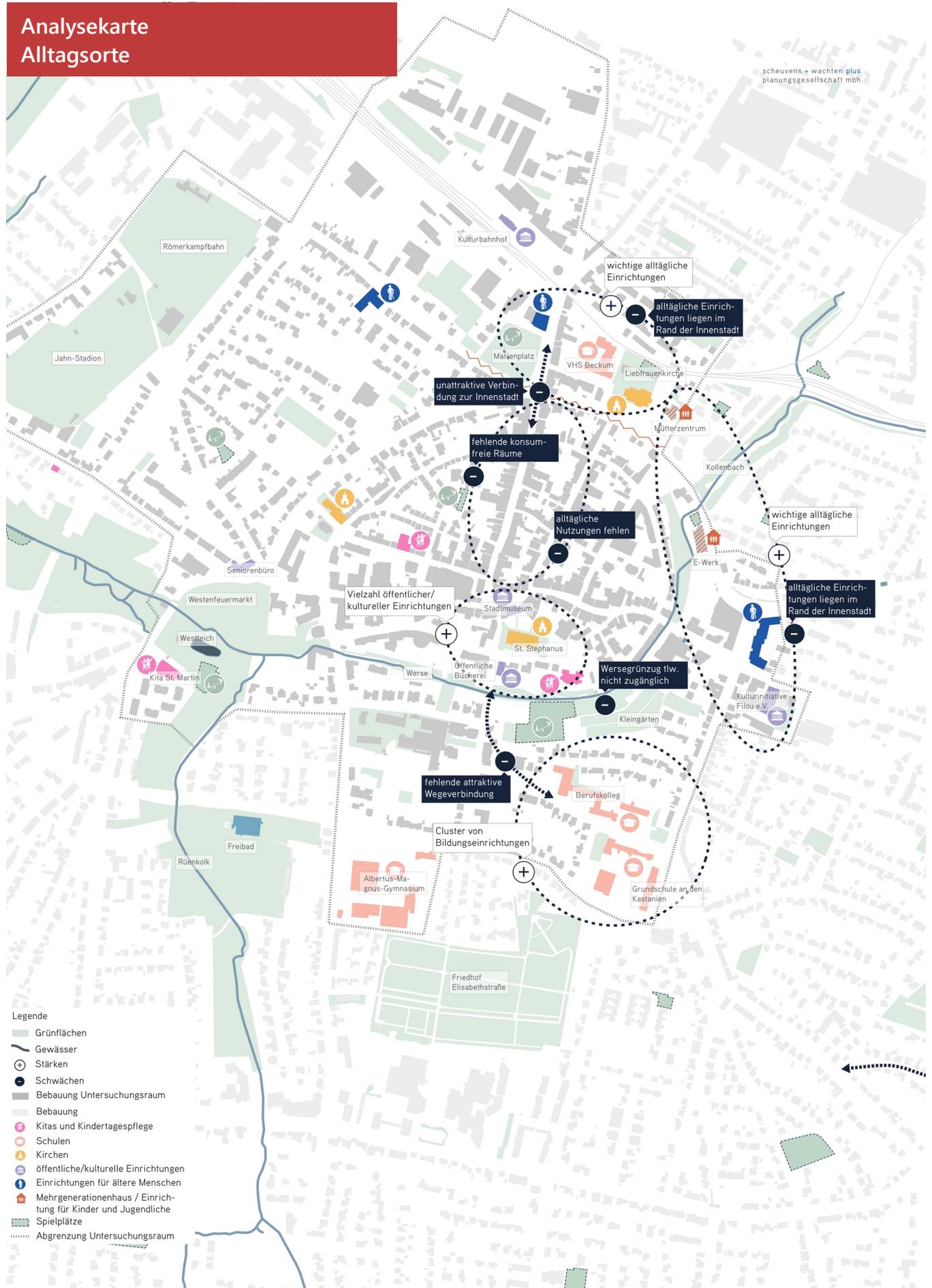
Analysekarte Grünräume und Wasser

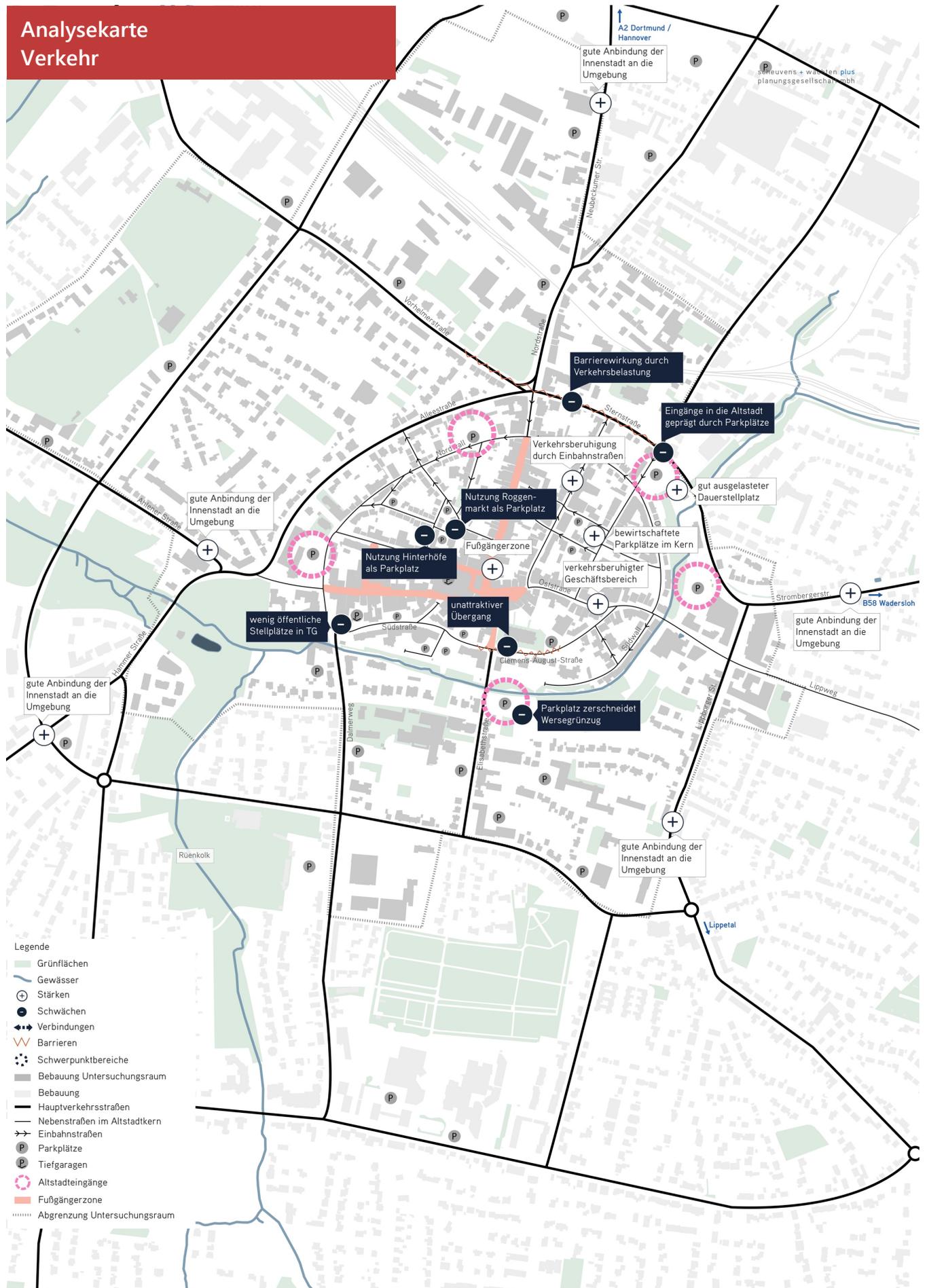


Analysekarte Nutzungen

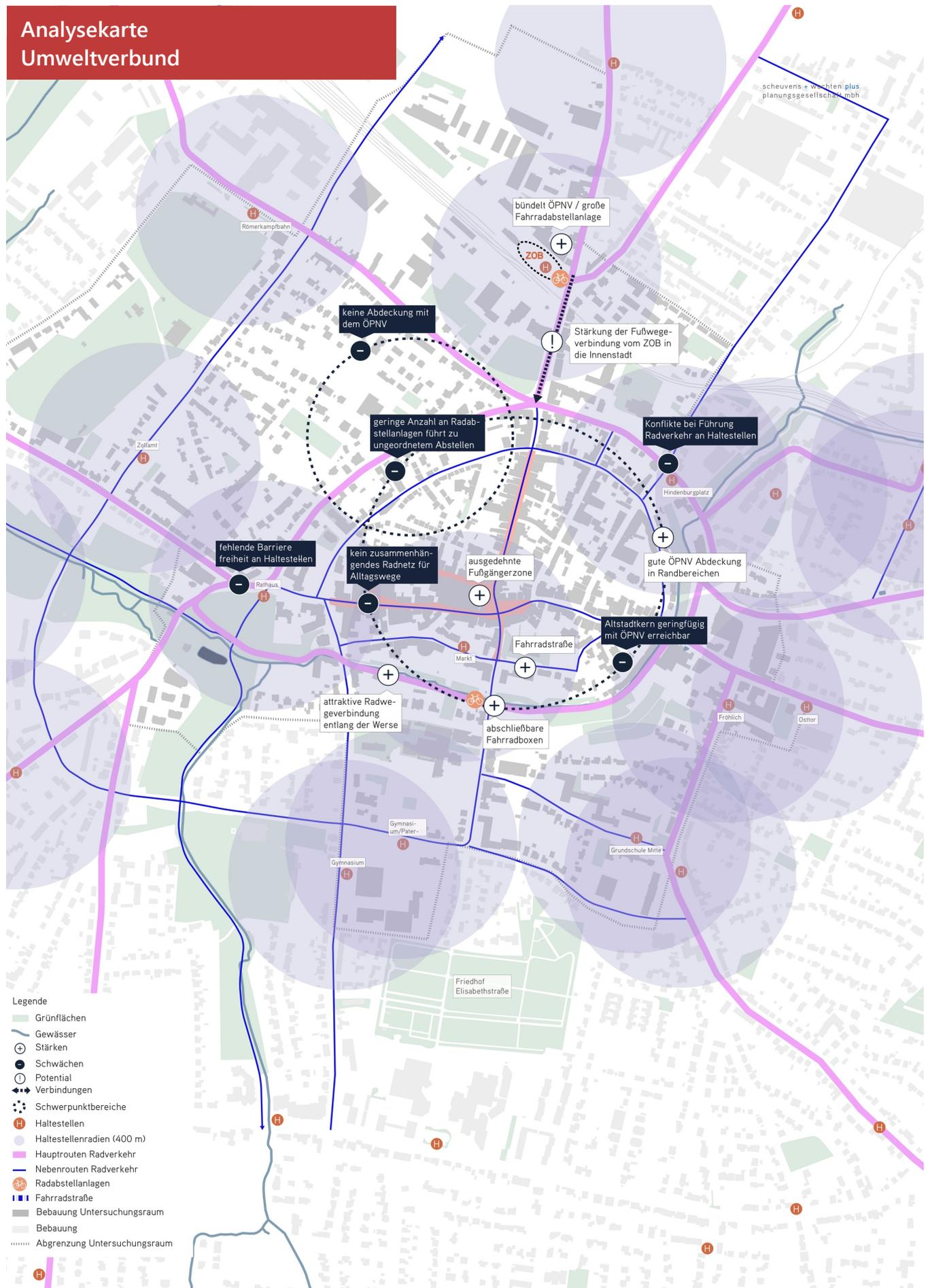


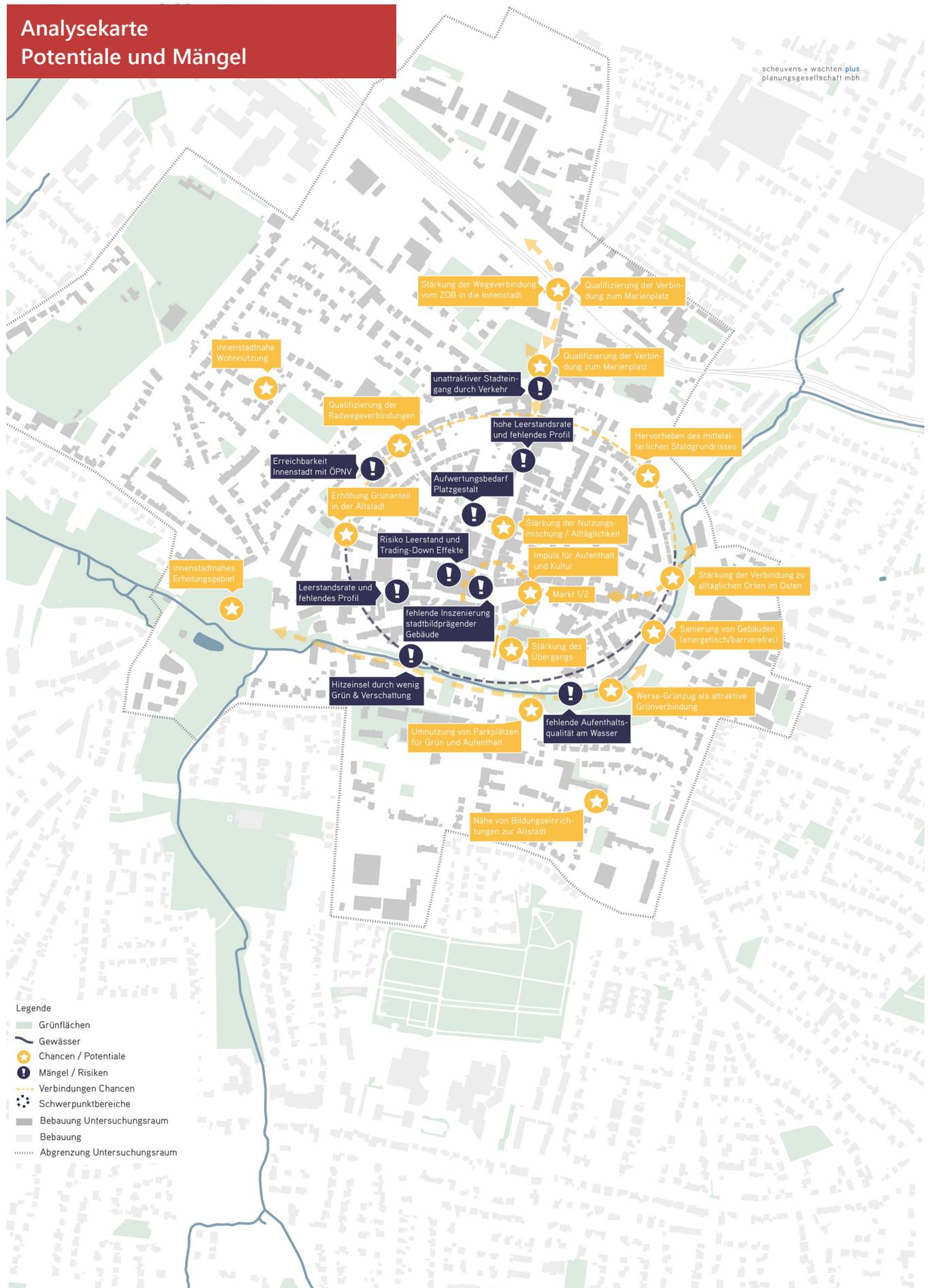
Analysekarte Alltagsorte





Analysekarte Umweltverbund





Anhang 2: Maßnahmensteckbriefe

Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich	
Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.	
1.1 Beratung und Begleitung von Modernisierungsmaßnahmen privater Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer (Implementierung eines Sanierungsmanagements)	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die historisch gewachsene Innenstadt Beckums verfügt über ein großes Potenzial zur baulichen und gestalterischen Weiterentwicklung. Viele Gebäude bieten wertvolle Ansatzpunkte, um das Stadtbild zu stärken, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Detaillierte Aussagen dazu trifft der Fachbeitrag Immobilien (siehe Anhang 3). Durch gezielte Anreize und eine strukturierte Herangehensweise sollen diese Potenziale zukünftig besser genutzt und aktiviert werden. Zu diesem Zweck soll ein Sanierungsprozess initiiert werden.</p> <p>Mit Unterstützung eines Sanierungsmanagements werden Eigentümerinnen und Eigentümer von Immobilien aktiv angesprochen und hinsichtlich der Modernisierung Ihrer Gebäude beraten. Das Sanierungsmanagement soll auch eine Erstberatung zu möglichen Förderinstrumenten (Haus- und Hofflächenprogramm, Denkmalförderung oder Förderungen bei der KfW-Bank, der NRW Bank oder BAFA) durchführen.</p> <p>Eine weitere wesentliche Aufgabe des Sanierungsmanagements soll die Vorbereitung zur Schließung und Abwicklung von Modernisierungsvereinbarungen sein. Über diese Vereinbarungen können Immobilieneigentümerinnen und -eigentümern erhöhte steuerliche Abschreibungen nach § 7h und 10 f Einkommenssteuergesetz (EstG) in Sanierungsgebieten nach § 142 BauGB ermöglicht werden.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Qualifizierte Begleitung des Sanierungsprozesses • Stärkung der Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und privaten Eigentümerinnen und Eigentümern • Beschleunigung und Professionalisierung der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt. • CO₂-Emissionen beim Bauen werden minimiert, indem Neubauten ressourcenschonend errichtet und Bestandsgebäude klimafreundlich saniert werden. • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont	kurzfristig

kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	(Laufzeit mindestens 5 Jahre)
Querverweise	Maßnahmen 1.2; Fachbeitrag „Immobilien“
Grobkosten	150.000 €

Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.

1.2 Neuauflage Haus- und Hofflächenprogramm Innenstadt Beckum, auch unter Berücksichtigung von Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen

Maßnahmenbeschreibung	<p>Die bauliche und gestalterische Aufwertung der Innenstadt ist ein zentrales Ziel des integrierten Stadtentwicklungskonzepts Beckum. Insbesondere private Gebäude und Freiflächen können durch gezielte Anreize zur Verbesserung des Stadtbilds, des Mikroklimas und der Aufenthaltsqualität beitragen.</p> <p>Dazu wird das Haus- und Hofflächenprogramm neu aufgelegt und inhaltlich erweitert. Neben klassischen Maßnahmen wie der optischen Aufwertung von Fassaden werden auch klimaaktive Maßnahmen gefördert, z. B. die Entsiegelung von Hofflächen sowie Begrünungen an Fassaden und auf Dächern. Das Programm richtet sich an private Eigentümerinnen und Eigentümer und bietet finanzielle Anreize in Form von Zuschüssen.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sichtbare Aufwertung des Stadtbilds durch private Investitionen • Verbesserung des Mikroklimas durch Entsiegelung und Begrünung • Förderung des Bewusstseins für klimagerechtes Bauen und Gestalten im Bestand
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt. • Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert. • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum (Innenstadtmanagement), Sanierungsmanagement, weitere private Träger
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig (Laufzeit mindestens 5 Jahre)
Querverweise	Maßnahmen 1.2, 8.4; Fachbeitrag „Immobilien“
Grobkosten	250.000 €

Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt

2 Extern begleiteter Prozess zur Aufhebung der Erhaltungssatzung; Identifizierung von Handlungsbedarfen und daraus abgeleiteten Maßnahmen zur qualitätvollen Innenstadtgestaltung

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Die Gestaltung der Innenstadt prägt maßgeblich das Erscheinungsbild, die Identität und die Aufenthaltsqualität eines Ortes. Eine qualitätvolle und zugleich zukunftsfähige Stadtgestaltung erfordert einen sensiblen Umgang mit bestehenden baulichen Strukturen, gestalterischen Leitbildern und den Bedürfnissen der Stadtgesellschaft.</p> <p>Vor diesem Hintergrund soll in Beckum ein extern begleiteter, baukultureller Dialogprozess initiiert werden. Im Rahmen dieses Prozesses werden Handlungsbedarfe identifiziert, bestehende Regelungen und Satzungen überprüft und gemeinsam mit Fachleuten, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der Öffentlichkeit neue, tragfähige Leitlinien und konkrete Maßnahmen zur qualitätvollen Weiterentwicklung des Innenstadtbildes abgeleitet. Ziel ist es, eine zukunftsorientierte und identitätsstiftende Gestaltung der Beckumer Innenstadt zu sichern.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fachlich fundierte Bewertung bestehender Regelungen • Entwicklung neuer, breit abgestützter Gestaltungsleitlinien als zeitgemäße Grundlage für Bau- und Sanierungsmaßnahmen • Stärkung von Dialog, Transparenz und Akzeptanz innerhalb der Stadtgesellschaft für die städtebauliche Entwicklung
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt. • Die Erdgeschosszonen, besonders in der Nord- und Weststraße, sind vielfältig und lebendig gestaltet, sodass sie den Alltag der Menschen bereichern und Leerstände reduziert werden. • Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird. • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum, IHK, weitere private Innenstadtakteure</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahmen 1.1, 1.2</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>30.000 €</p>

Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen

3.1 Machbarkeitsstudie zur Umsetzung von baulichen Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Sicherheitsfragen im öffentlichen Raum sind ein zentraler Bestandteil einer lebenswerten und attraktiven Innenstadt. Ebenso erfährt das Thema Sicherheit bei der Durchführung konkreter Veranstaltungen erhöhte Aufmerksamkeit. Eine gezielte Verbesserung der baulichen Rahmenbedingungen kann Gefahrenstellen reduzieren. Aus diesem Grund sollen in der Beckumer Innenstadt punktuelle bauliche Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit im öffentlichen Raum geprüft und umgesetzt werden.</p> <p>Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen zunächst systematisch Gefahrenstellen erfasst und bewertet werden. Aufbauend darauf werden konkrete bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Stärkung der Sicherheit entwickelt. Die Ergebnisse dienen als Entscheidungsgrundlage für eine spätere bauliche Umsetzung und helfen, Investitionen effizient und bedarfsgerecht zu steuern.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Analyse von Gefahrenstellen im Innenstadtbereich • Entwicklung eines fundierten Maßnahmenkatalogs als Entscheidungs- und Planungsgrundlage • Schaffung der Voraussetzungen für eine bedarfsgerechte und wirtschaftliche Umsetzung von Sicherheitsmaßnahmen
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angsträume werden vermieden, indem die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume Sicherheit und Aufenthaltsqualität fördern. • Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahme 3.2</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>10.500 €</p>

Beckums Innenstadt: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen

3.2 Bauliche Umsetzung von Maßnahmen zur Steigerung der Sicherheit in der Innenstadt

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sollen konkrete bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, um identifizierte Gefahrenstellen nachhaltig zu beseitigen und die Rahmenbedingungen für eine sicherere Nutzung der Innenstadt zu verbessern.</p> <p>Die Innenstadt soll dabei als Aufenthalts- und Veranstaltungsort sicherer und attraktiver gestaltet werden. Durch gezielte bauliche Anpassungen können potenzielle Gefährdungspunkte reduziert und die Sicherheit – auch bei öffentlichen Veranstaltungen – gestärkt werden. Verkehrsreduzierende oder -lenkende Maßnahmen sind dabei ebenso möglich wie Maßnahmen für eine verbesserte Sichtbarkeit unzureichend beleuchteter oder schwer einsehbarer Bereiche. Dies sind jedoch nur Beispiele und kann erst auf Grundlage der Machbarkeitsstudie individuell für die Beckumer Innenstadt erarbeitet werden.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung von Angsträumen und sicherheitsrelevanten Schwachstellen durch bauliche Maßnahmen • Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Durchführung sicherer Veranstaltungen im öffentlichen Raum • Stärkung des Sicherheitsgefühls und der Aufenthaltsqualität für alle Nutzergruppen der Innenstadt
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Angsträume werden vermieden, indem die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume Sicherheit und Aufenthaltsqualität fördern. • Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig/mittelfristig</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahmen 3.1, 5.1, 5.2</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>100.000 €</p>

Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich	
Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung / des Klimaschutzes	
4.1 Machbarkeitsstudie zur Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Der Wersegrünzug bildet einen wertvollen, innerstädtischen Grünring, der sich vom „Alten E-Werk“ südlich der Innenstadt bis zum Westpark erstreckt. Um das Potenzial dieses Grünzugs als urbanen Freizeit- und Naherholungsbereich optimal zu nutzen und ihn stärker an die Innenstadt anzubinden, wird zunächst eine freiraumplanerische Machbarkeitsstudie erstellt.</p> <p>Die Studie soll Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen, Handlungsbedarfe identifizieren und konkrete Maßnahmenvorschläge erarbeiten. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der bestandsorientierten Weiterentwicklung des Grünraums unter Berücksichtigung von Klimaanpassung und Klimaschutz. So bildet die Machbarkeitsstudie die Grundlage für eine nachhaltige und qualitätvolle Gestaltung des Wersegrünzugs und seine stufenweise bauliche Umsetzung.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analyse und Bewertung der bestehenden Grün- und Freiräume im Wersegrünzug • Berücksichtigung von Klimaanpassungs- und Klimaschutzaspekten • Entwicklung umsetzungsorientierter Bauabschnitte zur Steigerung der Aufenthalts- und Erholungsqualität
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Der Werse-Grünzug wird als innerstädtischer Erholungsraum aufgewertet, um Aufenthalt, Natur, Freizeit und Klimaschutz zu verbinden. • Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken. • Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen. • Orte der Ruhe und Erholung sind integriert, um den Innenstadtbereich als attraktiven Aufenthaltsort zu stärken.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig
Querverweise	Maßnahme 4.2
Grobkosten	40.000 €

Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich

Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung / des Klimaschutzes (Kernmaßnahme)

4.2 Entwicklung Wersegrünzug in Bauabschnitten

Maßnahmenbeschreibung

Aufbauend auf der Machbarkeitsstudie wurden potenzielle Maßnahmen zur Aufwertung des Wersegrünzugs ermittelt. Besonderer Wert wird auf eine bestandsorientierte Gestaltung gelegt, die sowohl die Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung steigert als auch einen Beitrag zu Klimaschutz und -resilienz leistet. Ziel ist es, den Wersegrünzug als innerstädtischen Freizeit- und Naherholungsbereich nachhaltig zu stärken, die Anbindung an die Innenstadt zu verbessern und hochwertige Grün- und Freiräume zu schaffen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden drei Bauabschnitte gebildet.

Bauabschnitt 1 (Stadtpark am Westteich): Der Bauabschnitt beinhaltet die städtischen Flächen südlich der Werse zwischen Hammer Straße und Dalmer Weg. Mit der Umgestaltung des Westteiches hat die Stadt Beckum bereits erste Impulse gesetzt, die eine deutliche Steigerung der Aufenthaltsqualität zur Folge hatten. Im Zuge der Machbarkeitsstudie wird nun vorgeschlagen diesen Bereich weiter zu qualifizieren.

Bauabschnitt 2 (Stadtgärten): Der Bauabschnitt Stadtgärten beinhaltet einen großen Teil der städtischen Flächen südlich der Werse zwischen Elisabethstraße und Oststraße. Im Bereich der als „Kleingärten“ wahrgenommenen Flächen hat die Stadt Beckum in den vergangenen Jahren eine Vielzahl von Flächen erworben, um das das planerische Ziel einer öffentlichen Grünfläche (siehe Bebauungsplan Nr. 10.3 „Oststraße/Stromberger Straße) weiterverfolgen zu können. Die Machbarkeitsstudie beinhaltet hier nun eine behutsame Öffnung der Kleingartennutzung für die Öffentlichkeit. Das Konzept ist dabei nicht starr und lässt sich permanent weiterentwickeln. Private gärtnerische Nutzungen sind weiterhin vorgesehen. Im Bereich des bestehenden Spielplatzes sollen darüber hinaus ein neuer Spielplatz und Angebote zur Freizeitznutzung geschaffen werden. Dieser Bauabschnitt wird im Zuge des I-SEKs zudem als Kernmaßnahme definiert.

Bauabschnitt 3 (Stadtpromenade an der Werse): Der Bauabschnitt beinhaltet die „Bandstruktur“ entlang der Werse. Hierbei sind keine großen Eingriffe vorgesehen. Neben der Schaffung von Sichtachsen könnte angemessenes Stadtmobiliar ergänzt werden.

Ziele:

- Aufwertung und bessere Erschließung des Wersegrünzugs als zusammenhängender, urbaner Grünraum
- Stärkung der Aufenthalts- und Erholungsqualität für verschiedene Nutzergruppen
- Beitrag zu Klimaschutz und Klimaanpassung

<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Der Werse-Grünzug wird als innerstädtischer Erholungsraum aufgewertet, um Aufenthalt, Natur, Freizeit und Klimaschutz zu verbinden. • Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken. • Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen. • Orte der Ruhe und Erholung sind integriert, um den Innenstadtbereich als attraktiven Aufenthaltsort zu stärken.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig/mittelfristig/langfristig</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahmen 4.1, 5.1, 5.2</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>3.800.000 €</p>

Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich	
Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung	
5.1 Machbarkeitsstudie zur Identifikation von innerstädtischen Orten zur klima- und nutzungsgerechten Aufwertung innerstädtischer Orte	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die zunehmende Versiegelung innerstädtischer Flächen stellt eine wachsende Herausforderung für Städte dar. Asphaltierte und befestigte Oberflächen verhindern die natürliche Versickerung von Regenwasser, heizen sich im Sommer stark auf und beeinträchtigen das Stadtklima sowie die Lebensqualität.</p> <p>Vor diesem Hintergrund soll für die Beckumer Innenstadt eine umfassende Machbarkeitsstudie durchgeführt werden, um gezielt Orte mit Potenzialen zur Entsiegelung, Begrünung und stadtklimatischen Verbesserung zu identifizieren. Es sollen Orte betrachtet werden, wie beispielsweise die Fußgängerzone, der Marienpark oder auch großflächige Parkplätze. Darauf aufbauend können konkrete Handlungsansätze entwickelt werden, wie diese Orte ökologisch aufgewertet und als lebenswerte, klimaresiliente Aufenthaltsräume gestaltet werden können.</p> <p>Neben Aspekten wie Oberflächenentsiegelung und Integration von Grünstrukturen, soll die Studie auch Regenwassermanagement behandeln, Möglichkeiten für Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangebote einbeziehen sowie eine bedarfsgerechte Ausstattung mit nachhaltigem Stadtmobiliar. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für eine gezielte und wirksame Umsetzung.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Systematische Erfassung versiegelter innerstädtischer Flächen mit Fokus auf Regenwasserversickerung, Hitzeminderung und Begrünung • Entwicklung konkreter punktueller Maßnahmen zur ökologischen und nutzungsorientierten Aufwertung des Stadtraums • Schaffung einer belastbaren Entscheidungs- und Planungsgrundlage für eine klimaresiliente Innenstadtentwicklung
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert. • Versiegelte Flächen werden reduziert, insbesondere großflächige Parkplatzareale, zugunsten von Begrünung und klimafreundlicher Mobilität. • Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken. • Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont	kurzfristig

kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	
Querverweise	Maßnahmen 5.2
Grobkosten	30.000 €

Beckums Innenstadt: grün und klimafreundlich

Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung

5.2 Klima- und nutzungsgerechte Aufwertung innerstädtischer Orte

Maßnahmenbeschreibung	<p>Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie sollen geeignete, innerstädtische Flächen entsiegelt und in attraktive, klimaangepasste Aufenthaltsbereiche umgewandelt werden. Ziel ist es, das Stadtklima durch mehr Begrünung, Verschattung und natürliche Versickerungsflächen zu verbessern und gleichzeitig vielfältige Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsangebote zu schaffen.</p> <p>Durch die Integration von hochwertigem, nachhaltigem Stadtmobiliar und die Gestaltung als lebendige Freiräume wird die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum erhöht. So tragen die umgestalteten Orte nicht nur zur Klimaanpassung und Biodiversität bei, sondern leisten auch einen wichtigen Beitrag zu einer lebenswerten und nutzungsfreundlichen Innenstadt.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Versiegelung und Verbesserung der stadtklimatischen Bedingungen • Schaffung attraktiver, multifunktionaler Aufenthaltsflächen mit Spiel-, Freizeit- und Bewegungsangeboten • Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Ausstattung mit nachhaltigem Stadtmobiliar und ansprechender Gestaltung
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert. • Versiegelte Flächen werden reduziert, insbesondere großflächige Parkplatzareale, zugunsten von Begrünung und klimafreundlicher Mobilität. • Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken. • Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	mittelfristig/langfristig
Querverweise	Maßnahmen 4.1, 4.2, 5.1

Grobkosten	750.000 €
-------------------	-----------

Beckums Innenstadt: vernetzt und erreichbar	
Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen	
6.1 Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Um die Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings in Beckum voranzutreiben, wird zunächst eine Machbarkeitsstudie für den Ostwall erarbeitet. Ziel der Studie ist es, zu prüfen, wie der Ostwall ohne eine umfassende Straßenbaumaßnahme kurzfristig als Fahrradstraße umgestaltet werden kann. Besonderer Fokus liegt dabei auf einfach umsetzbaren Maßnahmen wie Markierungsarbeiten, Beschilderung, Umgestaltung der Verkehrsführung sowie begleitenden Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Studie berücksichtigt außerdem Anforderungen aus dem Radverkehrskonzept Beckum, wie eine sichere und kontinuierliche Führung des Radverkehrs, die Reduzierung von Nutzungskonflikten mit dem Kfz-Verkehr sowie die Stärkung des Umweltverbundes. Die Ergebnisse sollen eine schnelle Umsetzung ermöglichen und als Grundlage für spätere bauliche Weiterentwicklungen dienen.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung einer kurzfristig realisierbaren Umgestaltung des Ostwalls zur sicheren Fahrradstraße • Entwicklung konkreter, kosteneffizienter Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung • Grundlage für eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs in der Beckumer Innenstadt
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen werden optimiert, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu gewährleisten. • Die Eingangsbereiche der Altstadt werden aufgewertet und verkehrlich neu geordnet, um eine einladende und gut erreichbare Innenstadt zu schaffen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig
Querverweise	Maßnahmen 6.2, 6.3; Radverkehrskonzept (2022), Fahrradstraßenkonzept (2025)
Grobkosten	5.000 €

Beckums Innenstadt: vernetzt und erreichbar

Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen

6.2 Umgestaltung des Ostwalls als Fahrradstraße

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Aufbauend auf den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie soll der Ostwall als zentrale Achse des geplanten innerstädtischen Fahrradrings in Beckum als Fahrradstraße ausgewiesen und umgestaltet werden. Ziel ist es, den Radverkehr sicherer, attraktiver und komfortabler zu gestalten und so eine umweltfreundliche Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen.</p> <p>Die Maßnahme umfasst vorrangig Markierungsarbeiten, die Einrichtung einer eindeutigen Beschilderung sowie begleitende Anpassungen zur Verkehrsberuhigung. Dadurch wird der Ostwall in das übergeordnete Radverkehrsnetz eingebunden und eine sichere Verbindung zwischen Innenstadt und angrenzenden Stadtbereichen geschaffen.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schaffung einer durchgängigen, gut erkennbaren Fahrradstraße am Ostwall • Verbesserung der Sicherheit und des Komforts für Radfahrende • Beitrag zur CO₂-Reduzierung und Förderung nachhaltiger Mobilität
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen werden optimiert, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu gewährleisten. • Die Eingangsbereiche der Altstadt werden aufgewertet und verkehrlich neu geordnet, um eine einladende und gut erreichbare Innenstadt zu schaffen.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig/mittelfristig</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahmen 6.1, 6.3; Radverkehrskonzept (2022)</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>51.000 €</p>

Beckums Innenstadt: vernetzt und erreichbar	
Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraßen	
6.3 Umbau der Straße Südwall als Fahrradstraße (inkl. Mühlenstraße)	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Als weiterer Baustein des innerstädtischen Fahrradrings soll der Südwall zur Fahrradstraße umgebaut werden. Die Maßnahme schließt die angrenzende Mühlenstraße mit ein, um eine durchgängige, sichere Verbindung innerhalb des Fahrradrings zu gewährleisten.</p> <p>Die Umgestaltung orientiert sich an den Handlungsempfehlungen des Radverkehrskonzepts und zielt darauf ab, die Sichtbarkeit des Radverkehrs zu erhöhen, Nutzungskonflikte zu minimieren und eine komfortable, sichere Führung für alle Nutzergruppen zu schaffen. Geplant sind dabei Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen, punktuelle bauliche Anpassungen sowie eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Radfahrende.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realisierung einer zusammenhängenden und sicheren Radverbindung über Südwall und Mühlenstraße • Entlastung stark frequentierter Straßen wie Alleestraße und Sternstraße durch attraktive Alternativroute • Förderung einer nachhaltigen und zukunftsorientierten Mobilität in Beckum
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrsanlagen werden optimiert, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu gewährleisten. • Die Eingangsbereiche der Altstadt werden aufgewertet und verkehrlich neu geordnet, um eine einladende und gut erreichbare Innenstadt zu schaffen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	mittelfristig/langfristig
Querverweise	Maßnahmen 6.1, 6.2; Radverkehrskonzept (2022)
Grobkosten	470.000 €

Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

Etablierung Gebäude Markt 1 / 2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus

7 Umsetzung der Umnutzung des Gebäudes Markt 1 / 2 als sozio-kulturelles Kraftzentrum (Kernmaßnahme)

Maßnahmenbeschreibung

Die historischen und denkmalgeschützten Gebäude Markt 1 und 2 sollen zu einem lebendigen Zentrum für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus umgebaut werden. Ziel ist es, moderne und flexible Nutzungsstrukturen zu schaffen, die vielfältige kulturelle Angebote, stadsgeschichtliche Ausstellungen, Kreativ- und Arbeitsbereiche sowie Begegnungsräume für die Bürgerschaft ermöglichen. Die Dauer- und Sonderausstellungsbereiche des Stadtmuseums sollen digitalisiert werden, sodass Führungen in unterschiedlichen Sprachen für unterschiedliche Zielgruppen mit unterschiedlichen Bildungsniveaus sowie Menschen mit Einschränkungen wahrgenommen werden können.

Darüber hinaus werden Räumlichkeiten für die Verwaltung geschaffen, wodurch grundsätzlich zur Belebung der Innenstadt beigetragen wird. Mit der Ergänzung eines Infopunktes der VHS Beckum-Wadersloh soll darüber hinaus eine weitere Verknüpfung zur kulturellen Bildung / Weiterbildung geschaffen werden.

Die geplante Umnutzung umfasst auch den barrierefreien Ausbau, die energetische Sanierung sowie die denkmalgerechte Aufwertung der historischen Bausubstanz. Durch den Umbau des Gebäudes Markt 2 und die Integration des Stadtmuseums als Kernmaßnahme im Rahmen des ISEK Beckum soll ein wichtiger Impuls für die Innenstadtentwicklung gesetzt werden. Die neugestalteten Gebäude sollen den umliegenden Stadtraum aktiv einbeziehen, bestehende historische Verbindungen betonen und so die Innenstadt als kulturellen und kommunikativen Mittelpunkt weiterentwickeln.

Ziele:

- Realisierung eines modernen, barrierefreien Kultur- und Begegnungszentrums im Herzen der Innenstadt
- Stärkung der kulturellen Vielfalt und sozialen Vernetzung durch vielfältige Nutzungsangebote
- Aufwertung der historischen Bausubstanz und Belebung des Stadtraums durch die Verbindung von Geschichte, Kultur und Tourismus

Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt

- Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt.
- Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird.
- CO₂-Emissionen beim Bauen werden minimiert, indem Neubauten ressourcenschonend errichtet und Bestandsgebäude klimafreundlich saniert werden.

	<ul style="list-style-type: none"> • Der Austausch zwischen sozio-kulturellen und kulturellen Akteuren wird intensiviert und verstetigt, um Synergien zu nutzen und ein lebendiges und vielfältiges Kulturleben zu fördern. • Niederschwellige und multifunktionale Begegnungsräume entstehen, die den Austausch zwischen verschiedenen Zielgruppen – Familien, Kinder, Jugendliche, Senioren – ermöglichen. • Digitale Angebote und Lösungen werden ausgebaut, um das Stadtmarketing zu stärken und Informationen zur Beckumer Kultur- und Veranstaltungsszene besser zugänglich zu machen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum, Stadtmuseum, VHS, weitere private Akteure
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig
Querverweise	
Grobkosten	5.685.000 €

Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv	
Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander	
8.1 Öffentlichkeitsarbeit	
Maßnahmenbeschreibung	<p>Die Umsetzung des ISEK für die Beckumer Innenstadt erfordert eine transparente, verständliche und kontinuierliche Kommunikation, um die Akzeptanz und aktive Unterstützung der Beckumer Stadtgesellschaft sicherzustellen. Ziel ist es, die verschiedenen Projektphasen durch eine gezielte Gremien- und Öffentlichkeitsarbeit zu begleiten und die Stadtbevölkerung frühzeitig, kontinuierlich und auf Augenhöhe einzubinden.</p> <p>Dazu werden geeignete Kommunikations- und Beteiligungsformate entwickelt, die an die lokalen Strukturen und Bedürfnisse in Beckum angepasst sind. Die Maßnahmen werden dabei in die übergeordnete Kommunikationsstrategie der Stadt Beckum eingebunden und flexibel an verschiedene Entwicklungsszenarien angepasst.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Transparente Information der Beckumer Stadtgesellschaft über Ziele, Inhalte und Fortschritte der Innenstadtentwicklung • Schaffung von Identifikation, Akzeptanz und Vertrauen durch kontinuierlichen Dialog und aktive Beteiligung • Unterstützung einer erfolgreichen Projektumsetzung durch frühzeitige Einbindung relevanter Akteure, Gremien und Interessengruppen
Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgerinnen und Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben. • Digitale Angebote und Lösungen werden ausgebaut, um das Stadtmarketing zu stärken und Informationen zur Beckumer Kultur- und Veranstaltungsszene besser zugänglich zu machen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum (Innenstadtmanagement)
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig
Querverweise	Maßnahmen 8.2, 8.3, 8.4
Grobkosten	25.000 €

Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander

8.2 Verfügungsfonds zur aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Ein Verfügungsfonds ist ein städtebauliches Instrument der integrierten Stadtentwicklung, welches die umsetzungsorientierte Aktivierung quartiersbezogener Maßnahmen ermöglicht. Er dient der flexiblen und bedarfsgerechten Bereitstellung finanzieller Mittel, um gezielt Projekte zu fördern, die einen unmittelbaren Beitrag zur funktionalen, gestalterischen und sozialen Qualifizierung der Förderkulisse leisten.</p> <p>Im Fokus dieser Maßnahme steht insbesondere die aktive Mitwirkung der Bewohner*innen an der Innenstadtentwicklung von Beckum. Der Verfügungsfonds bietet eine niedrigschwellige finanzielle Unterstützung für private Initiativen, die zur Stärkung nachbarschaftlicher Strukturen und zur Belebung des öffentlichen Raumes beitragen.</p> <p>Durch den strategischen Einsatz von Verfügungsfonds soll die Partizipation der Stadtgesellschaft in der Beckumer Innenstadt gefördert werden, wodurch eine kooperative und resiliente Stadtteilentwicklung unterstützt wird. Gleichzeitig trägt das Instrument dazu bei, bestehende städtebauliche und soziale Defizite durch eine dezentrale, an den lokalen Bedarf angepasste Maßnahmengestaltung zu kompensieren und langfristig die Aufenthalts- und Lebensqualität im Stadtzentrum zu verbessern.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft und lokalen Akteure an der Entwicklung der Beckumer Innenstadt • Unterstützung quartiersbezogener Projekte zur funktionalen, gestalterischen und sozialen Aufwertung der Innenstadt • Stärkung nachbarschaftlicher Strukturen und Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität durch flexible, bedarfsgerechte Förderung lokaler Initiativen
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben. • Die Innenstadt bietet barrierefreie und konsumfreie Aufenthaltsorte, insbesondere in zentralen Bereichen wie dem Marktplatz und an beliebten Wegen, die für alle Nutzergruppen zugänglich und einladend sind. • Niederschwellige und multifunktionale Begegnungsräume entstehen, die den Austausch zwischen verschiedenen Zielgruppen – Familien, Kinder, Jugendliche, Senioren – ermöglichen. • Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert.

Projektbeteiligte	Stadt Beckum (Innenstadtmanagement), weitere öffentliche Trägerinnen und Träger, private Trägerinnen und Träger
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig (Laufzeit mindestens 5 Jahre)
Querverweise	Maßnahmen 8.1, 8.3, 8.4
Grobkosten	35.000 €

Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander

8.3 Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren

<p>Maßnahmenbeschreibung</p>	<p>Neben der aktiven Mitwirkung der Bewohnerschaft leistet ein ergänzender Verfügungsfonds zur Stärkung von Zentren einen wichtigen Beitrag, um die Attraktivität, Nutzungsvielfalt und Funktionsfähigkeit der Beckumer Innenstadt nachhaltig zu sichern.</p> <p>Der Fonds stellt finanzielle Mittel bereit, um gemeinsam mit Gewerbetreibenden, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie weiteren lokalen Akteuren Projekte umzusetzen, die die Aufenthaltsqualität verbessern, das Stadtbild aufwerten oder die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Zentrums fördern. Gefördert werden können beispielsweise kleinere investive Maßnahmen zur Aufwertung von Geschäftsstraßen, Werbe- und Marketingaktionen, Zwischennutzungen leerstehender Ladenlokale oder Aktionen zur Belebung des öffentlichen Raums.</p> <p>Durch den gezielten Einsatz des Verfügungsfonds wird eine partnerschaftliche Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung, lokaler Wirtschaft und weiteren Akteuren gestärkt. So werden Impulse für eine lebendige, funktional vielfältige Innenstadt gesetzt und die Widerstandsfähigkeit gegenüber strukturellem Wandel gefördert.</p> <p>Ziele:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Zusammenarbeit zwischen lokalen Gewerbetreibenden, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der Stadtverwaltung • Unterstützung von Projekten, die zur Steigerung der Attraktivität und Belebung der Beckumer Innenstadt beitragen • Stärkung der wirtschaftlichen und funktionalen Resilienz des Zentrums durch flexible, an den lokalen Bedarf angepasste Maßnahmen
<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben. • Der Austausch zwischen sozio-kulturellen und kulturellen Akteuren wird intensiviert und verstetigt, um Synergien zu nutzen und ein lebendiges und vielfältiges Kulturleben zu fördern. • Die Erdgeschosszonen, besonders in der Nord- und Weststraße, sind vielfältig und lebendig gestaltet, sodass sie den Alltag der Menschen bereichern und Leerstände reduziert werden. • Die Innenstadt bietet barrierefreie und konsumfreie Aufenthaltsorte, insbesondere in zentralen Bereichen wie dem Marktplatz und an beliebten Wegen, die für alle Nutzergruppen zugänglich und einladend sind.

	<ul style="list-style-type: none"> Niederschwellige und multifunktionale Begegnungsräume entstehen, die den Austausch zwischen verschiedenen Zielgruppen – Familien, Kinder, Jugendliche, Senioren – ermöglichen.
Projektbeteiligte	Stadt Beckum (Innenstadtmanagement), weitere öffentliche Träger, weitere private Träger
Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034	kurzfristig (Laufzeit mindestens 5 Jahre)
Querverweise	Maßnahmen 8.1, 8.2, 8.4
Grobkosten	35.000 €

Beckums Innenstadt: sozio-kulturell und ko-produktiv

Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander

8.4 Unterstützungsleistungen externes Innenstadtmanagement

Maßnahmenbeschreibung

Die zukunftsorientierte Weiterentwicklung der Beckumer Innenstadt erfordert eine gebündelte Koordination und Steuerung, um die Vielzahl an Maßnahmen, Akteuren und Interessen aufeinander abzustimmen. Um die Stadtverwaltung bei dieser komplexen Aufgabe zu unterstützen und die Umsetzung der Projekte im Rahmen des ISEK Beckum wirksam zu fördern, soll ein Innenstadtmanagement für diese Aufgaben eingesetzt werden.

Das Management übernimmt eine Schnittstellenfunktion zwischen Stadtverwaltung, Politik, Eigentümerinnen und Eigentümern, Gewerbetreibenden, Initiativen und der Stadtgesellschaft. Zu seinen Aufgaben zählen unter anderem die fachliche Begleitung einzelner Maßnahmen, die Initiierung von Kooperationen sowie die Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus berät es lokale Akteure bei der Beantragung von Fördermitteln, entwickelt gemeinsam mit ihnen Projekte zur Belebung und Aufwertung der Innenstadt und sorgt für einen kontinuierlichen Informationsfluss zwischen allen Beteiligten.

Durch die enge Verzahnung mit bestehenden Strukturen vor Ort trägt das Innenstadtmanagement dazu bei, Synergien zu schaffen, Prozesse zu beschleunigen und die Akzeptanz und Identifikation der Stadtgesellschaft mit der Innenstadtentwicklung zu stärken.

Ziele:

- Gebündelte Begleitung und Koordination der Maßnahmenumsetzung im Rahmen des ISEK Beckum
- Unterstützung der lokalen Akteure bei der Entwicklung, Umsetzung und Finanzierung von Projekten
- Stärkung der Zusammenarbeit und Kommunikation zwischen Stadtverwaltung, Wirtschaft, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie der Stadtgesellschaft

<p>Mit der Maßnahme verfolgte Entwicklungsziele des ISEK Beckum-Innenstadt</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben. • Der Austausch zwischen sozio-kulturellen und kulturellen Akteuren wird intensiviert und verstetigt, um Synergien zu nutzen und ein lebendiges und vielfältiges Kulturleben zu fördern. • Der Austausch zwischen den Trägerschaften des Sozialbandes am nördlichen und östlichen Innenstadtrand wird gestärkt und intensiviert. • Digitale Angebote und Lösungen werden ausgebaut, um das Stadtmarketing zu stärken und Informationen zur Beckumer Kultur- und Veranstaltungsszene besser zugänglich zu machen. • Das Innenstadtmanagement wird gezielt gestärkt, um als zentraler Motor einer ko-produktiven Stadtentwicklung zu wirken.
<p>Projektbeteiligte</p>	<p>Stadt Beckum (Innenstadtmanagement)</p>
<p>Umsetzungshorizont kurzfristig 2025-2028, mittelfristig 2029-2033, langfristig ab 2034</p>	<p>kurzfristig (Laufzeit mindestens 5 Jahre)</p>
<p>Querverweise</p>	<p>Maßnahmen 8.1, 8.2, 8.3</p>
<p>Grobkosten</p>	<p>150.000 €</p>

Anhang 3: Fachbeitrag Immobilien und Prüfung zur Anwendung des Sanierungsrechts nach BauGB vom 14.08.2025



ISEK Innenstadt Beckum 2025 Fachbeitrag Immobilien und Prüfung zur Anwendung des Sanierungsrechts nach BauGB

Stand 14.08.2025

Impressum

Herausgegeben von	Stadt Beckum Weststraße 46 59269 Beckum
Auftrag und Koordination	Stadt Beckum Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung Weststraße 46 59269 Beckum
Bearbeitung	DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH Mittelstraße 55 33602 Bielefeld Oliver Engelhardt Isabell Santüns
Bearbeitungsstand	14. August 2025

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
A. Einleitung	4
B. Bestandsaufnahme	6
C. Städtebauliche Missstände	18
D. Sanierungsziele	19
E. Maßnahmenkonzept	20
F. Beurteilung und Durchführbarkeit	29
G. Abgrenzung des Sanierungsgebiets	31

A. Einleitung

Die Stadt Beckum steht aufgrund ihrer historischen Innenstadt vor einer Vielzahl an Herausforderungen. Neben dem Strukturwandel im Einzelhandel, dem demografischen Wandel und den fortschreitenden klimatischen Veränderungen ist vor allem die energetische und optische Beschaffenheit der Bestandsimmobilien mit großen Herausforderungen und Handlungsbedarfen verbunden. Grund dafür liegt in der langen Historie des Stadtkerns.

Die Innenstadt blickt auf eine lange Geschichte zurück, deren Wurzeln bis ins Mittelalter reichen. Der noch heute gut erkennbare ovale Grundriss, welcher durch die ehemalige Stadtmauer und den Verlauf von Ringstraßen gezeichnet ist, ergab sich aus der frühmittelalterlichen Kirchensiedlung. Der Markt- und Kirchplatz bildeten schon damals das Herz der Stadt, um das sich Handelshäuser, Bürgerhäuser sowie öffentlichen Gebäude gruppierten. Wiederkehrende Stadtbrände, Kriege und wirtschaftliche Umbrüche führten zu teilweisen Zerstörungen und Wiederaufbauten, die noch heute die erkennbare architektonische Vielfalt des Gebäudebestands widerspiegeln. Während einige historische Fachwerkhäuser erhalten geblieben sind, wurde ein großer Teil des Zentrums im 19. und 20. Jahrhundert durch gründerzeitliche Wohn- und Geschäftshäuser ersetzt. Das noch heute ein Großteil der historischen Bausubstanz erhalten ist, ist darauf zurückzuführen, dass die Stadt im zweiten Weltkrieg weitgehend von Bombenangriffen verschont worden ist.

Der historische Stadtgrundriss mit seinen schmalen Straßen, kleinen Parzellen und den zahlreichen Immobilien aus den verschiedensten Epochen prägen heute das charakteristische Stadtbild. Die unterschiedlichen Baualterklassen der Gebäude führen nicht nur zu einer heterogenen und städtebaulich hochwertigen Erscheinung, sondern sind auch der Grund für die Vielzahl denkmalgeschützter Bauwerke.



Abbildung 1: Linnenstraße Richtung Marktplatz

1. Ziel und Bedeutung des Fachbeitrags

Der Fachbeitrag Immobilien ergänzt das ISEK Innenstadt Beckum 2025 um eine vertiefende Betrachtung des Gebäudebestands innerhalb des Untersuchungsgebiets. Ziel des Fachbeitrags ist es, einen Handlungsrahmen zu formulieren, wie mit den bestehenden Gebäuden – insbesondere mit sanierungsbedürftigen oder städtebaulich problematischen Objekten – zukünftig umgegangen werden kann. Dabei werden sowohl städtebauliche als auch immobilienwirtschaftliche und denkmalpflegerische Gesichtspunkte berücksichtigt.

Durch die gezielte Analyse und Bewertung des Gebäudebestandes leistet der Fachbeitrag einen wesentlichen Beitrag zur Umsetzung der Entwicklungsziele des ISEK.

Im Fokus stehen insbesondere die historischen Bausubstanzen der Innenstadt, die sowohl städtebaulich als auch identitätsstiftend von besonderer Bedeutung sind. Zudem soll der Fachbeitrag als Grundlage zur Prüfung der Anwendungsvoraussetzung des Sanierungsrechts dienen.

2. Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet des Fachbeitrags umfasst den historischen Innenstadtbereich von Beckum, den südlich verlaufenden Grünzug entlang der Werse sowie den Westpark. Im Norden erstreckt sich das Gebiet bis zur Neubeckumer Straße, die mit der Nordstraße eine wichtige städtebauliche Achse bildet und bis zum heutigen zentralen Busbahnhof führt. Ergänzend wurde die westlich angrenzenden Grundstücke der Alleestraße in das Untersuchungsgebiet einbezogen, um die dort befindlichen historischen freistehenden Stadthäuser mit besonderer städtebaulicher und architektonischer Bedeutung zu berücksichtigen. Auch der östliche Stadteingang ist Teil der Gebietskulisse, da sich hier mit dem historischen Stadttheater ein zentrales kulturelles Wahrzeichen Beckums befindet.

Insgesamt umfasst das Untersuchungsgebiet somit die wichtigsten innenstadtnahen Bereiche, die sich durch eine funktionale und bauliche Mischung aus öffentlichen Einrichtungen, kulturellen und gewerblichen Standorten, zentralen Verkehrsinfrastrukturen sowie bedeutenden Grün- und Freiräumen auszeichnen. Besonders hervorzuheben ist der südliche Grünzug als Teil der „grün-blauen“ Infrastruktur, der eine wichtige stadtökologische Funktion übernimmt.

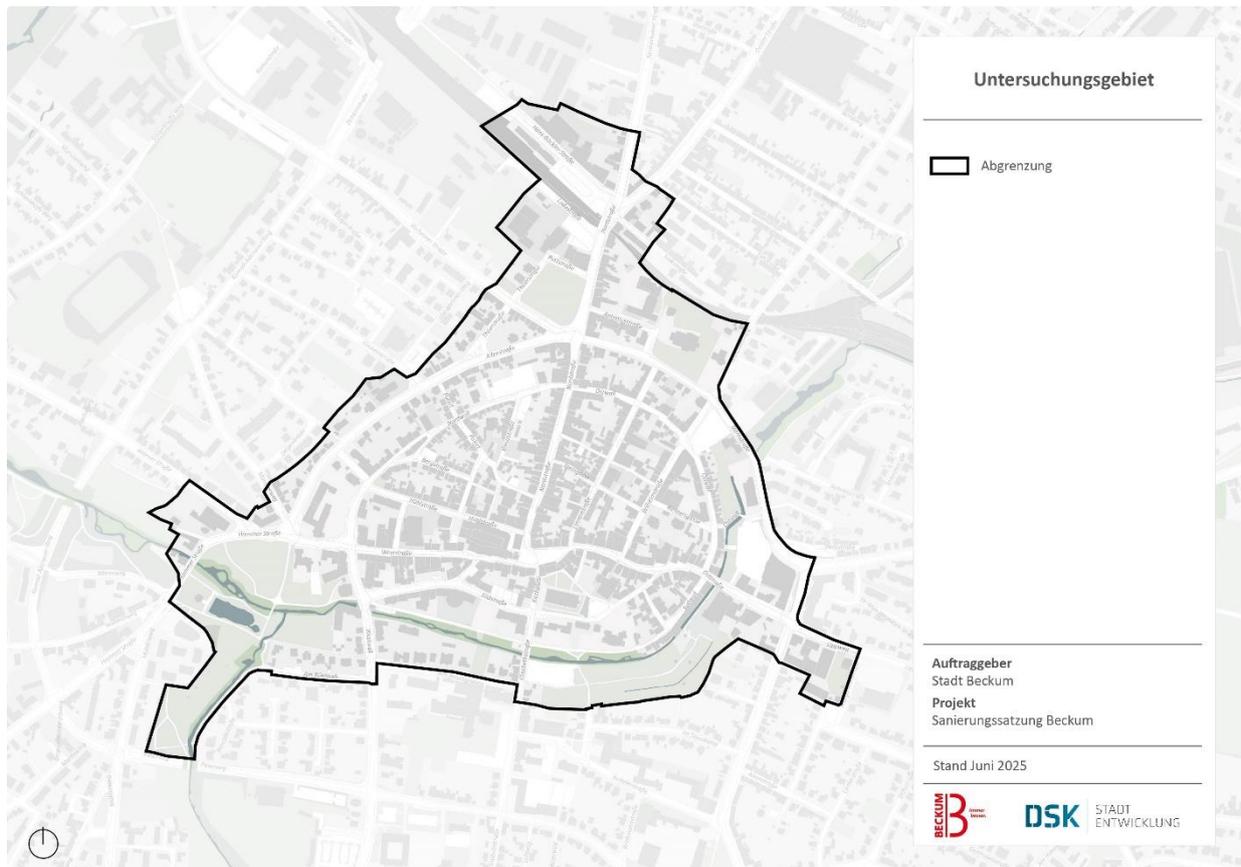


Abbildung 2: Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Zusammenfassend liegt der Fokus des Untersuchungsgebietes auf den historisch und städtebaulich besonders relevanten Bereichen Beckums. Diese zeichnen sich durch eine hohe Dichte an bedeutenden privaten und öffentlichen Immobilien aus und bilden das Rückgrat einer nachhaltigen, identitätsstiftenden Stadtentwicklung.

B. Bestandsaufnahme

1. Städtebauliche und strukturelle Ausgangslage

Das circa 56 Hektar große Untersuchungsgebiet lässt sich aufgrund seiner verschiedenen Bautypologien und strukturellen Beschaffenheit in drei unterschiedliche Gebiete aufteilen.

Innenstadtkern

Der Innenstadtkern weist eine hohe bauliche Dichte in Form geschlossener Blockrandstrukturen auf und ist durch eine Vielzahl historisch bedeutsamer Gebäude geprägt. Die vorhandene Bausubstanz spiegelt unterschiedliche architektonische Epochen wider. Neben prägnanten gründerzeitlichen Häusern sind vereinzelt auch Fachwerkbauten sowie klassische Reihenhäuser mit Klinkerfassaden zu finden. Aufgebrochen wird das Stadtbild durch vereinzelt Neubauten aus späteren Epochen, insbesondere den 60er – 70er Jahren. Der überwiegende Teil der Gebäude wird wohnwirtschaftlich genutzt. In den Erdgeschosszonen dominiert hingegen eine Mischnutzung, in der vor allem Einzelhandelsnutzungen und Dienstleistungen untergebracht sind, was zur Belebung des öffentlichen Raums beiträgt.

Stadterweiterungsgebiete

Die Stadterweiterungsgebiete schließen unmittelbar an den historischen Innenstadtkern an und bilden den äußeren Rand des Untersuchungsgebiets. In diesen Bereichen dominieren freistehende Wohngebäude, häufig gründerzeitliche Stadtvillen mit aufwendig gestalteten Stuckfassaden. Die Gebäude variieren je nach Lage deutlich hinsichtlich ihrer Größe, baulichen Qualität und Erhaltungszustände.

Am Übergang zum Innenstadtkern finden sich zudem vereinzelt mehrgeschossige Wohnbauten der Nachkriegszeit. Diese großformatigen Wohngebäude stehen im starkem architektonischen und städtebaulichen Kontrast zur kleinteiligen, historisch gewachsenen Bebauung der umliegenden Villenviertel.

ZOB/ Gewerbegebiet

Einen deutlichen städtebaulichen Kontrast zu den überwiegend wohn- und mischgenutzten Quartieren bildet der Bereich rund um den heutigen Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB), dem Standort des ehemaligen Bahnhofs von Beckum. Unmittelbar angrenzend befindet sich ein großflächiges Gewerbegebiet, das durch typische Gewebehallen und funktionale Geschäftsgebäude geprägt ist. Es markiert den südlichen Auftakt des sich nach Norden erstreckenden Gewerbe- und Industriegebiets. Charakteristisch für diesen Bereich sind großvolumige Baukörper und eine geringe Bebauungsdichte. Die Bahnstrecke bilden dabei eine funktionale und räumliche Grenze zur Innenstadt.

2. Baualtersklassen und Denkmalschutz

Die Besonderheit des Untersuchungsraums liegt in der großen Vielfalt an Immobilien sowie in der ausgeprägten Heterogenität der Baualtersklassen. Verschiedene historische Epochen haben im Beckumer Stadtgebiet jeweils charakteristische Bautypologien hinterlassen, die noch heute das bauliche Gefüge prägen.

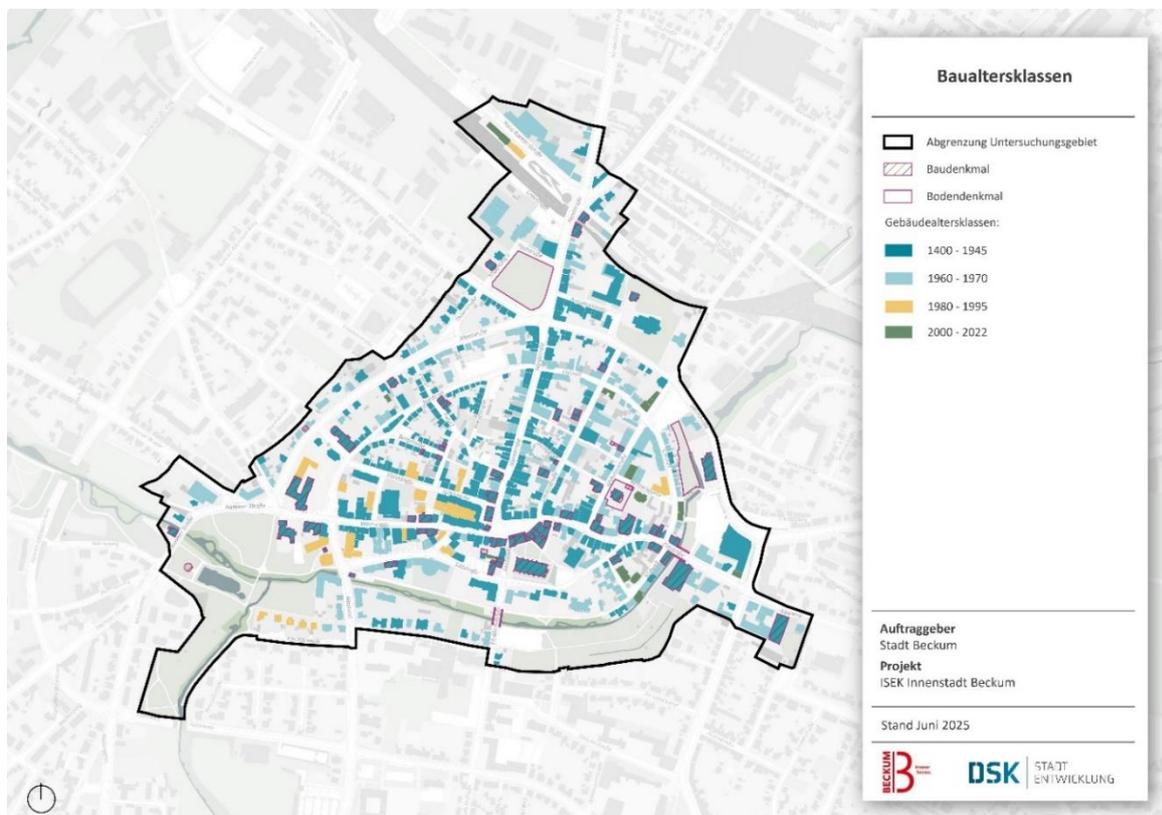


Abbildung 3: Baualtersklassen im Untersuchungsgebiet

Ein erheblicher Teil des Gebäudebestandes im Innenstadtkern stammt aus dem 19. und 20. Jahrhundert. Die Analysekarte verdeutlicht, dass insbesondere im westlichen Teil der Innenstadt viele Gebäude vor 1945 errichtet wurden. Straßenzüge wie die Nordstraße, Weststraße, Hühlstraße, Bergstraße und der Roggenmarkt sind hierbei exemplarisch für die frühmoderne Bebauung.

Im Gegensatz dazu wurde die östliche Innenstadt überwiegend in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg weiterentwickelt. Ein Großteil der dortigen Gebäude ist typologisch den 1960er- und 1970er-Jahren zuzuordnen. Die Reihenhäuser und die Blockrandbebauung sind häufig mit Klinkerfassaden versehen. Dadurch unterscheidet sich beispielsweise die Bebauung am Ostwall deutlich von anderen Straßenzügen wie etwa der Nordstraße, welche sich mehr durch Putz- und Stuckfassaden auszeichnet.

Aufgrund der baulichen Entwicklungsgeschichte finden sich im Stadtkern heute zahlreiche Baudenkmäler aus unterschiedlichen Epochen. Besonders entlang des Marktplatzes und der Oststraße stehen viele Gebäude unter Denkmalschutz wie beispielsweise die Nordstraße 1/ 68/ 70, Weststraße 1 und 3. Diese historische Bausubstanz bringt jedoch auch gewisse Herausforderungen mit sich. So ist die energetische Qualität vieler Gebäude im Stadtkern als kritisch einzustufen. Zwar wurden einzelne Objekte bereits modernisiert, doch der Großteil der Bestandsbauten erfüllt heute nicht mehr den energetischen Anforderungen.

Neben den Baudenkmalern befinden sich im Untersuchungsraum auch vereinzelt Bodendenkmäler, die im Hinblick auf künftige Nutzungen und Entwicklungsmaßnahmen von Bedeutung sind. Insgesamt wurden zwei Bodendenkmäler innerhalb des Untersuchungsraums identifiziert. Das Kloster Blumenthal an der Südstraße und den vorstädtischen Siedlungskern im Bereich der Clemens-August-Straße. Für künftige Entwicklungen in den betroffenen Bereichen sind denkmalrechtliche Genehmigungen verpflichtend einzuholen. +



Abbildung 4: Baudenkmal Stadtmuseum am Marktplatz



Abbildung 5: Baudenkmal Nordstraße 68

Anders stellt sich die Situation beim Grundstück an der Wilhelmstraße dar. Hier handelt es sich nicht nur um ein Bodendenkmal, sondern auch das Gebäude selbst steht unter Denkmalschutz. Dies kann sich nachteilig auf die Wirtschaftlichkeit von Investitionen auswirken, da die Modernisierungen oder Instandsetzungen denkmalrechtlichen Vorgaben unterliegen.

Gleiches gilt auch für die Baudenkmäler im Stadtzentrum. Hier hemmen Auflagen und Genehmigungspflichten oftmals die Investitionsbereitschaft von Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümern. Besonders im Bereich des

Marktplatzes sollte gezielt unterstützend gegengesteuert werden, um die Entwicklungspotenziale zu fördern und markante raumprägende Immobilien zu erhalten.

3. Methodik der Bewertung

Der Gebäudebestand wurde im Mai 2025 auf Missstände und Sanierungsbedarfe analysiert und die Gebäude innerhalb des Untersuchungsgebiets in fünf Kategorien eingestuft. Es ist vorab darauf hinzuweisen, dass der Erhebung ausschließlich eine augenscheinliche Betrachtung zugrunde liegt. Eine fundierte Bewertung wäre nur möglich, wenn zu den einzelnen Immobilien belastbare und detaillierte Daten vorlägen. Die Immobilien sind im Einzelfall zu prüfen.

Die Abstufungen der Kategorien reichen von „kein Sanierungsbedarf“ bis hin zu „Rückbau“. Bei der Einstufung des Gebäudezustandes wird zudem zwischen den energetischen und optischen Zuständen unterschieden. Die Einstufung bildet die Grundlage für die Einschätzung zukünftige Förderperspektiven. Die einzelnen Kategorien der unterschiedlichen Sanierungszustände gliedern sich wie folgt auf:

Kein Sanierungsbedarf

Das Gebäude weist weder energetische, gestalterische noch bauliche Defizite auf. Dies deutet darauf hin, dass entweder eine umfassende Modernisierung und Instandsetzung vorgenommen wurde oder es sich um einen Neubau aus dem 21. Jahrhundert handelt, der den aktuellen energetischen Standards entspricht.

Standortaufwertungsbedarf

Immobilien mit Standortaufwertungsbedarf weisen vor allem gestalterische beziehungsweise optisch wahrnehmbare Defizite auf. Dazu zählen beispielsweise verschmutzte oder verwitterte Fassaden, ungepflegte Dächer oder ein insgesamt vernachlässigtes Erscheinungsbild. Auch bröckelnde Stuck- und Zierelemente von historischen Fassade sind ein Indikator. Diese Immobilien wirken sich negativ auf ihr städtebauliches Umfeld auf. Die Bewertung konzentriert sich dabei ausschließlich auf die äußere Wirkung, die Immobilie sind ansonsten in einem guten Zustand.

Energetischer Sanierungsbedarf

Gebäude, die vor dem Jahr 2000 errichtet wurden, entsprechen häufig nicht mehr den aktuellen energetischen Standards. Typische Anzeichen für einen Sanierungsbedarf sind veraltete, einfachverglaste Fenster, unzureichende oder fehlende Dämmungen an der Gebäudehülle – insbesondere an Fassade und Dach. Solche Merkmale deuten auf eine notwendige energetische Ertüchtigung hin, um den heutigen Anforderungen an Energieeffizienz gerecht zu werden.

Energetischer und Standortaufwertungsbedarf

Ein kombinierter Sanierungsbedarf liegt vor, wenn sowohl energetische als auch gestalterische Defizite am Gebäude festgestellt werden. Häufig treten diese beiden Aspekte gemeinsam auf, da ein energetisch veralteter Zustand (einfach Verglasung, alte Holzfenster, fehlende Dämmung an Fassade und Dach) oft mit einem insgesamt

ungepflegten äußeren Erscheinungsbild einhergeht. Besonders bei historischen Gebäuden ist dieser Zusammenhang ausgeprägt. Aufgrund ihres Alters und der oftmals einhergehenden aufwendigen Fassadengestaltungen liegt ein kombinierter Sanierungsbedarf vor.

Durchgreifender Modernisierungsbedarf

Weist ein Gebäude umfassende bauliche Mängel auf, besteht ein durchgreifender Sanierungsbedarf. Dazu zählen unter anderem eine fehlende Dämmung von Dach und Fassade, Schwächen in der Bausubstanz sowie eine veraltete elektrische Anlage. Zahlreiche bauliche Mängel führen häufig zu einem Funktionsverlust, der nicht selten Leerstand und eine unwirtschaftliche Nutzung nach sich zieht. Aufgrund der grundsätzlich erhaltenswerten Bausubstanz wird das Gebäude der Kategorie „Durchgreifende Modernisierungsbedarf“ zugeordnet.

Rückbau

Ist ein Gebäude derart stark vernachlässigt, dass die Sanierungskosten in keinem wirtschaftlich vertretbaren Verhältnis zum Bestandswert stehen, wird das Gebäude als abbruch- bzw. rückbauwürdig eingestuft. Der jeweilige Sanierungsbedarf und Zustand der Gebäude variiert stark nach Lage und in welchem Jahrzehnt sie gebaut worden sind.

4. Kategorisierung des Sanierungs- und Aufwertungsbedarfs

Die im Mai 2025 durchgeführte Bestandsaufnahme bietet einen umfassenden Überblick über den gesamten Gebäudebestand im Beckumer Untersuchungsraum. Bereits auf den ersten Blick wird deutlich, dass im gesamten Stadtkern Sanierungsbedarfe bestehen. Besonders ausgeprägt zeigt sich dieser entlang der prägenden Hauptachsen – Nord-, West- und Oststraße –, die zugleich die zentralen Einkaufsstraßen bilden. Hier besteht teilweise ein erheblicher energetischer Sanierungsbedarf, der häufig mit einem Bedarf an optischer Aufwertung einhergeht. Diese Defizite lassen sich vor allem durch die historische Entwicklung des Gebäudebestands erklären.



Abbildung 6: Unpassende EG-Gestaltung (Nordstr. 12)

Abbildung 7: Unpassende EG-Gestaltung (Nordstr. 21)

Insbesondere die Immobilien mit reich verzierten Putzfassaden mit ihren gestalterischen Elementen, etwa entlang der Nordstraße bis hin zum ehemaligen Bahnhof, weisen in vielen Fällen sowohl energetische als auch gestalterische Mängel auf. Im Laufe der Jahre haben insbesondere hervorstechende Zierelemente wie Gesimse oder Fensterfaschen an Substanz verloren, wodurch die Fassaden insgesamt vereinzelt stark in Mitleidenschaft gezogenen wurde. Auch die Putzoberflächen weisen häufig Schäden auf, dazu zählen Rissbildungen, dunkle Ablaufspuren an Erkern oder Fenster sowie Abplatzungen und Ablösungen des Putzes. Zu erkennen ist dies bspw. in der Nordstraße 12. Auffällig sind vor allem die Erdgeschosszonen, die häufig so stark umgestaltet wurden, dass sie optisch kaum noch zum Rest der Immobilie passen (bspw. Nordstraße 16). Ein Bild, das sich durchgängig durch die Innenstadt zieht und man die historische Bausubstanz oberhalb des EGs kaum wahrnimmt.

Jedoch ist auch zu erkennen, dass viele Eigentümerinnen und Eigentümer an den zentralen Straßenzügen in die optische Erhaltung ihrer Fassaden investiert haben. Entlang der Ost-, West- und Nordstraße sind zahlreiche Gebäude zu finden, deren Fassaden mit gestalterischen Details erhalten wurden und durch regelmäßige Pflege einen gepflegten Eindruck vermitteln.

Deutlich problematischer stellt sich hingegen die energetische Situation dar. Flächendeckend lassen sich Defizite wie fehlende Dämmungen im Dachbereich, veraltete Fenster und Türen sowie energetisch wie gestalterisch unzureichend ausgestaltete Erdgeschosszonen feststellen. Diese Schwächen wirken sich negativ auf die Energieeffizienz der Gebäude aus und erschweren eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung und sorgt bei den Eigentümern zu höheren Heiz- und Betriebskosten, was den Wert der Immobilie senkt.

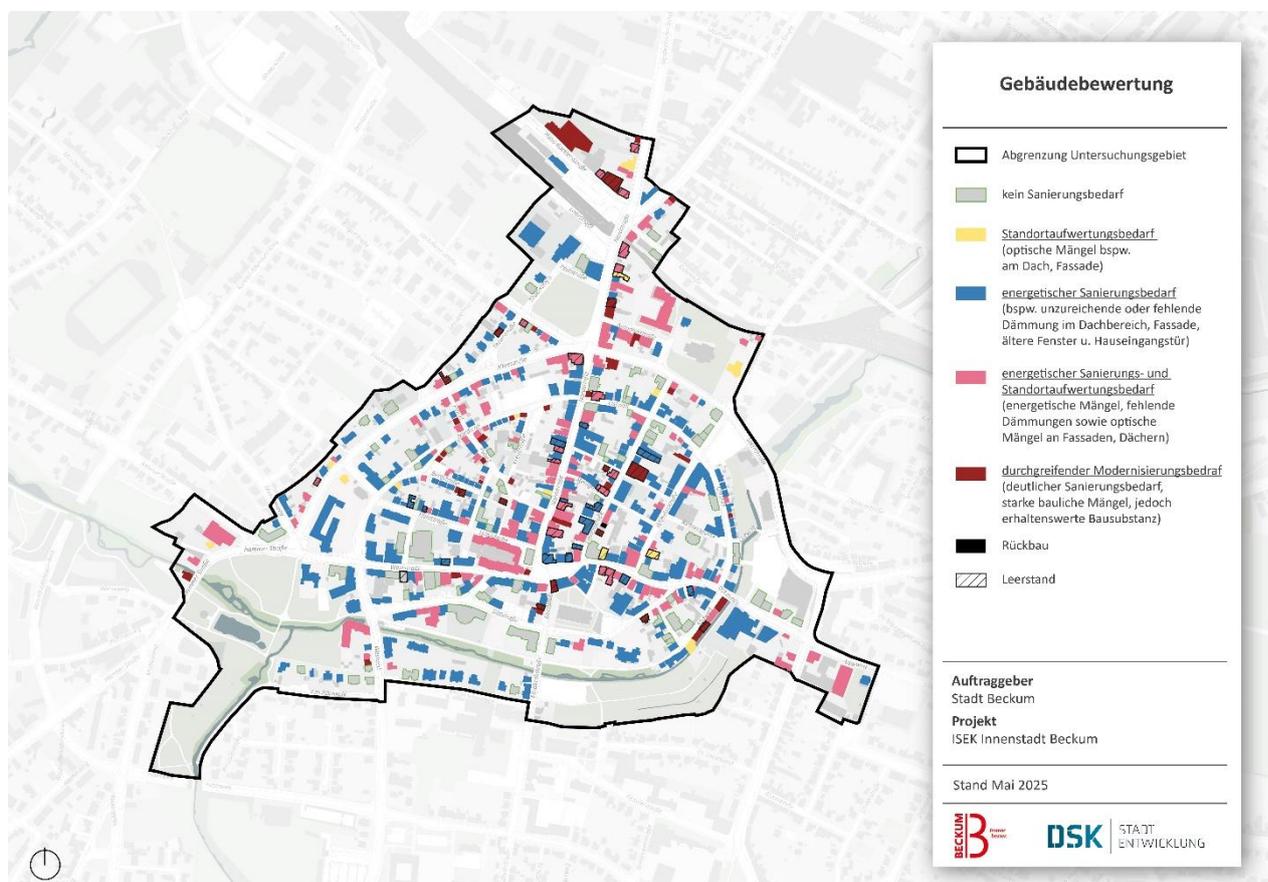


Abbildung 8: Gebäudebewertung im Untersuchungsgebiet

Abseits der frequenzstarken Einkaufsstraßen, insbesondere im Bereich des Süd- und Ostwalls, treten weitere Herausforderungen deutlich hervor. Die dortigen, dicht aneinander gereihten Reihenhäuser weisen überwiegend einfache, weniger verzierte Fassaden auf, die zudem häufig stark verschmutzt oder beschädigt sind. Am Südwall fällt ein besonders hoher Sanierungsbedarf auf – sowohl hinsichtlich der Putzsubstanz als auch der energetischen Ausstattung. Viele dieser Immobilien wirken vernachlässigt oder gar verlassen, was sich spürbar auf das öffentliche Erscheinungsbild und das subjektive Sicherheitsgefühl im Straßenraum auswirkt.



Abbildung 9: Bebauung in der Antoniusstraße

Bewohnende berichten zudem von früheren Problemen mit Kriminalität und sozialen Spannungen in diesem Straßenzug – eine Situation, die sich laut Aussagen in den vergangenen 20 Jahren spürbar verbessert hat. Diese positive Entwicklung ist unter anderem auf private Investitionen in den Gebäudebestand sowie auf Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums zurückzuführen, wie etwa die Neugestaltung von Vorplätzen und den Rückbau trennender Mauern, was zur Reduzierung des Angstraums beigetragen hat.

Auch rund um den Markt- und Kirchplatz erstreckt sich ein historischer Gebäudebestand mit Bauten aus verschiedenen Epochen, darunter das ehemalige Rathaus, heute Stadtmuseum, sowie weitere denkmalprägende Gebäude. Trotz der zentralen Lage besteht auch hier ein deutlicher Sanierungsbedarf. Besonders drei Fachwerkgebäude sind stark instandsetzungsbedürftig: Die „Alte Apotheke“ neben dem Stadtmuseum, weist erhebliche Schäden an der Außenfassade auf; das historische Fachwerk muss restauriert werden, um den originalen Charakter zu bewahren. Das Gebäude Weststraße 4 befindet sich offenbar bereits in Sanierung, während das Fachwerkhaus Kirchplatz 7 und 8 umfassend modernisiert werden muss.



Abbildung 10: Reihenhausbauung am Südwall



Abbildung 11: Historische Fachwerkbauung Kirchplatz 7 u. 8

Als besonders defizitärer Bereich fällt auch die Bebauung entlang der Antoniusstraße auf. Zwar zeichnen sich die Gebäude durch reich verzierte Fassaden und teils hohe gestalterische Qualität aus, jedoch befinden sie sich insgesamt in einem stark vernachlässigten Zustand. Der abgängige Gebäudezustand wirkt sich zudem negativ auf die benachbarte Volkshochschule aus, da der Eindruck eines unsicheren und vernachlässigten Umfelds entsteht.



Abbildung 12: Stadttheater am Stadteingang



Abbildung 13: Volkshochschule Beckum-Wadersloh

Auch die kleinteiligere Bebauung im westlichen Stadtkern – insbesondere in den Bereichen Pulort, Nordwall, Berg- und Kreuzstraße, weist stark durchmischte Sanierungsstände auf. Die hier vorherrschenden kleinen Reihenhäuser unterscheiden sich deutlich von den mehrgeschossigen Gebäuden in den Haupteinkaufsstraßen. Ihre Fassaden sind schlichter gestaltet, häufig ohne ornamentale Elemente. Dennoch, oder gerade deshalb, fallen die baulichen Mängel hier besonders ins Auge. Der Sanierungsbedarf ist teilweise erheblich und wirkt negativ auf das städtebauliche Umfeld aus. Hier finden sich ebenfalls Immobilien mit durchgreifenden Modernisierungsbedarf, welche die Lage noch verschärfen.



Abbildung 14: Pulort 11 u. 13



Abbildung 15: Pulort 21

Neben den privaten Wohn- und Geschäftshäusern besteht auch bei Gemeinbedarfs- oder kulturellen Einrichtungen, vor allem aufgrund des Alters, ein klarer energetischer Sanierungsbedarf. Dazu zählen unter anderem das Stadttheater am Stadteingang im Lippweg, die Volkshochschule Beckum-Wadersloh in der Antoniusstraße sowie das Rathaus an der Alleestraße. Während die Gebäude grundsätzlich architektonisch ansprechend sind, zeigt sich insbesondere an den Fassaden ein sichtbarer Instandhaltungsrückstand. Besonders der Rathausanbau hebt sich durch seinen gestalterisch und baulich deutlich schlechteren Zustand negativ hervor. Insgesamt besteht bei diesen öffentlichen Bauten sowohl energetisch als auch in Teilen der äußeren Erscheinung Handlungsbedarf.

5. Leerstände und Funktionsverluste

Der Rückgang des traditionellen Einzelhandels und den damit verbundenen räumlichen Auswirkungen ist ein Problem mit dem die meisten Städte zu kämpfen haben. Auch in Beckum ist dieser Prozess deutlich zu beobachten. Der Einzelhandel, der traditionell das Rückgrat einer belebten Innenstadt bildete, verliert zunehmend an Bedeutung. Die Folge ist ein fortschreitender Funktionsverlust der Innenstadt als Versorgungs- und Einkaufsstandort.

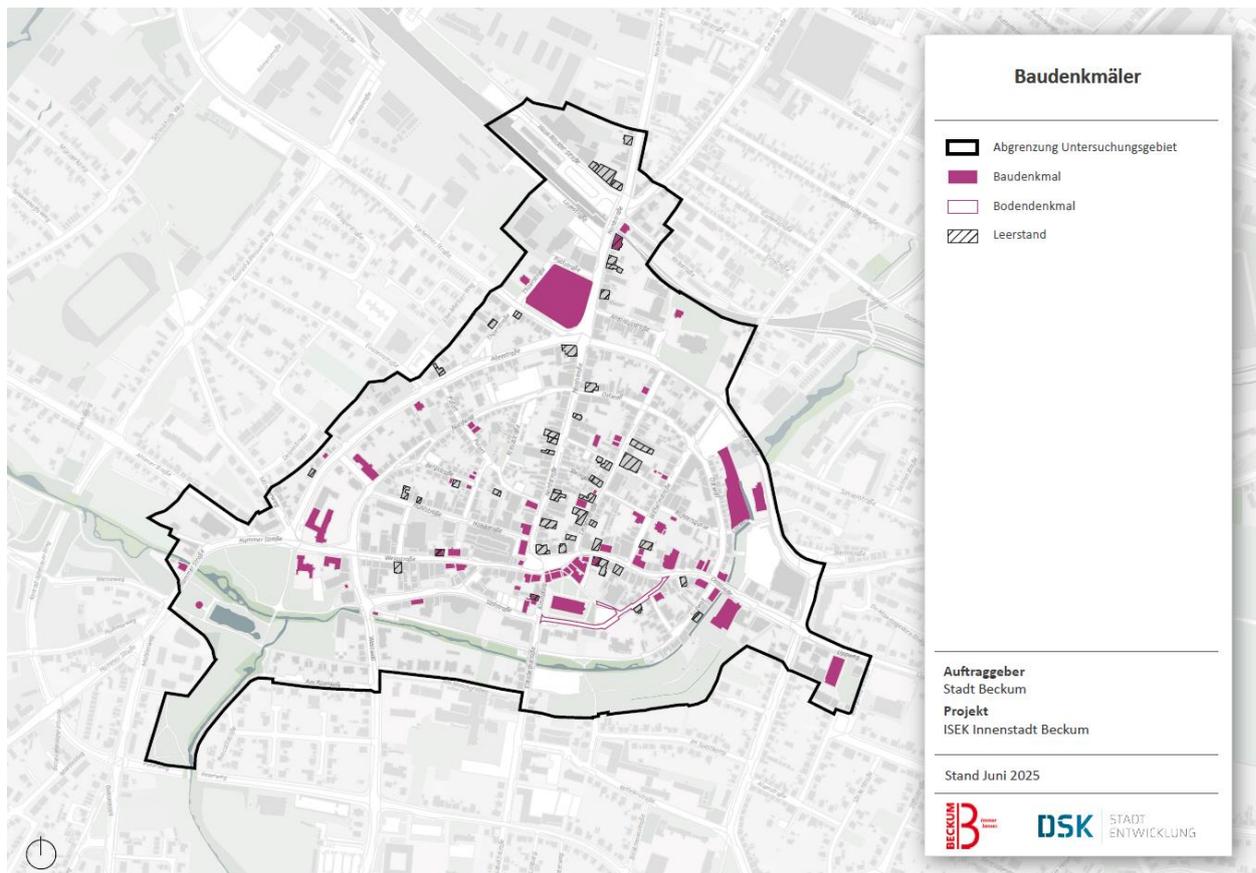


Abbildung 16: Leerstandskarte

Die Analysekarte zur Nutzungssituation in der Innenstadt zeigt deutlich, dass sich die Leerstände vor allem entlang der Nordstraße sowie in ihrer Parallelstraße, der Linnenstraße, konzentrieren. Während die Nordstraße als Hauptgeschäftstraße fungiert, wird besonders an den angrenzenden Seitenstraßen ein zunehmender Strukturwandel sichtbar. Diese ehemals belebten Bereiche verzeichnen verstärkt Nutzungsdefizite, insbesondere im Erdgeschossbereich, wo klassische Ladeneinheiten leer stehen.

Die Ursachen hierfür sind vielschichtig. Neben dem veränderten Konsumverhalten, insbesondere dem wachsenden Anteil des Onlinehandels, spielt auch die sinkende Aufenthaltsfrequenz in der Innenstadt eine zentrale Rolle. Gerade die Randlagen der Haupteinkaufsstraßen sind zunehmend von Geschäftsschließungen betroffen.

Selbst der zentral gelegene und traditionell stark frequentierte Marktplatz bleibt von der negativen Entwicklung nicht verschont. Ein Abgleich der Leerstandskarte mit der Gebäudebewertung macht deutlich, dass sich Leerstände häufig in Gebäuden befinden, die gleichzeitig einen erheblichen Sanierungs- und Aufwertungsbedarf aufweisen. Ein wesentliches Hemmnis für die Reaktivierung dieser Erdgeschosslagen stellt der mangelnde Investitionsanreiz dar. Insbesondere bei älteren Gebäuden sind die notwendigen Maßnahmen zur Instandsetzung, Modernisierung

oder Umnutzung mit hohen Kosten verbunden. Diese übersteigen häufig die wirtschaftlichen Möglichkeiten privater Eigentümerinnen und Eigentümern, insbesondere dann, wenn kleinteilige oder weniger rentable Nutzungen vorgesehen sind, wie etwa kleinere Einzelhandels- oder Dienstleistungsbetriebe.



Abbildung 17: Leerstand Nordstraße 8



Abbildung 18: Leerstand Nordstraße 16 u.18

Vor diesem Hintergrund wird deutlich, dass selbst innerstädtische A-Lagen wie der Marktplatz nicht automatisch vor Nutzungsdefiziten geschützt ist. Ohne gezielte Investitionsanreize, Förderprogramme oder städtebauliche Unterstützung kann eine nachhaltige Wiederbelebung dieser Schlüsselstandorte nur schwer erreicht werden. In manchen Fällen sollte eine Umnutzung der einzelnen Bereiche geprüft werden. Die Verbindung aus baulichen Defiziten und wirtschaftlich schwierigen Rahmenbedingungen stellt somit einen zentralen Faktor für den anhaltenden Leerstand auch an den attraktivsten Lagen der Innenstadt dar.



Abbildung 19: Leerstände in der Linnenstraße

Erfreulicherweise zeigt die Analyse, dass Leerstände nicht in einem direkten oder flächendeckenden Zusammenhang mit den Baudenkmälern der Innenstadt stehen. Zwar sind vereinzelt Leerstände in denkmalgeschützten Gebäuden festzustellen, sie stellen jedoch eher die Ausnahme als die Regel dar.

Dort, wo Leerstand in einem Baudenkmal auftritt, ist jedoch besonderes Augenmerk geboten. Der gleichzeitige Erhalt der historischen Bausubstanz und die Wiederbelebung durch eine angemessene Nutzung stellen eine besondere städtebauliche Herausforderung dar. Gerade bei denkmalgeschützten Gebäuden kann eine aktive Nutzung maßgeblich zur Sicherung des baulichen Zustands sowie zur Aufwertung des öffentlichen Raums beitragen.

In der Innenstadt von Beckum sind deutliche Anzeichen eines fortschreitenden Funktionsverlustes zu beobachten. Besonders in den Erdgeschosszonen entlang der Nord- und Weststraße und der Linnenstraße, aber auch am zentralen Marktplatz, kommt es vermehrt zu Leerständen im Einzelhandel. Damit verliert die Innenstadt schrittweise ihre Funktion als Einkaufs- und Begegnungsort. Die sinkende Frequentierung, der Bedeutungsverlust stationärer Handelsangebote durch den Onlinehandel sowie die mangelnde Investitionsbereitschaft in teils stark sanierungsbedürftige Bestandsgebäude verschärfen diese Entwicklung. Selbst zentrale Lagen bleiben davon nicht verschont, was auf strukturelle Nutzungsdefizite und einen tiefgreifenden Wandel in der funktionalen Prägung des Stadtkerns hindeutet. Zwar sind Baudenkmäler hiervon nur vereinzelt betroffen, jedoch erfordert auch deren Erhalt eine aktive stadtplanerische Steuerung, um die innerstädtische Funktionsvielfalt langfristig zu sichern.



Abbildung 20: Einkaufsstraße Nordstraße

C. Städtebauliche Missstände

Städtebauliche Missstände liegen gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 1 BauGB vor, wenn ein Gebiet nach seiner Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden und arbeitenden Menschen nicht entspricht (Substanzschwäche). Weiterhin liegen städtebauliche Missstände vor, wenn ein Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist (Funktionsschwäche). Für das Untersuchungsgebiet sind – auch unter Berücksichtigung der Ergebnisse des ISEKs - folgende Missstände festgestellt worden:

1. Substanzschwächen

Im Untersuchungsgebiet sind folgende Substanzschwächen festzustellen:

- Belichtung der Wohnungen teilweise unzureichend, insbesondere im Bereich zwischen Nordstraße und Linnenstraße, Südwahl sowie Speckmannngasse
- Mangelnde energetische Beschaffenheit und Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen teilweise historischen und denkmalgeschützten Bebauung unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung
- Teilweise Mängel in der baulichen und gestalterischen Qualität von Gebäuden, insbesondere in Eingangssituationen (beispielsweise entlang der Nordstraße)
- Äußere Gestaltung der Erdgeschosszone in den Fußgängerzonen harmoniert großenteils nicht mit den Obergeschossen
- Mängel im Erscheinungsbild und der baulichen Beschaffenheit im Bereich Hans-Böckler-Straße/ Neubeckumer Straße, Antoniusstraße und der nördlichen Alleestraße beeinträchtigen das Erscheinungsbild teilweise stark und wirken sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung der umliegenden Bereiche aus.

2. Funktionsschwächen

Folgende Funktionsschwächen sind im Untersuchungsgebiet zu verzeichnen:

- Funktionsverluste im Einzelhandel und dadurch verursachte Leerstände insbesondere im Bereich Nordstraße/ Weststraße/ Linnenstraße
- Vereinzelt vollständige oder teilweise Leerstände von Wohngebäuden
- Barrierefreiheit und Gestaltqualität der bisher nicht neu gestalteten Straßen sowie der Platzflächen entsprechen teilweise nicht den heutigen Anforderungen an eine attraktive Innenstadt
- Fehlende Gestaltung und Betonung der Innenstadteingänge in den Bereichen Neubeckumer Straße / Weststraße / Elisabethstraße / Oststraße
- Lärmbelastung durch Straßenverkehr insbesondere in den Straßenzügen Alleestraße/ Oststraße/ Sternstraße/ Neubeckumer Straße und der an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Stromberger Straße
- Unzureichende Vernetzung der Grünflächen, insbesondere im Bereich entlang der Werse
- Unzureichende Einbindung der Werse in den Stadtraum.

D. Sanierungsziele

Aufbauend auf den Ergebnissen der städtebaulich-funktionalen Bestandsanalyse und des Fachbeitrags und des ISEK Beckum Innenstadt sowie den darauf aufbauend festgestellten städtebaulichen Missständen werden die Sanierungsziele für die Innenstadt abgeleitet:

- Umbau, Umnutzung und Anpassung der Gebäudesubstanz an zeitgemäße Nutzeransprüche und Berücksichtigung des historischen Kontexts, entsprechend der durchgeführten Gebäudebewertung
- Wider-, Zwischen- und Nachnutzung leerstehender Ladenlokale, Geschäftsräume und Wohnungen
- Förderung des innerstädtischen Wohnens und Arbeiten durch Anpassung der Gebäudesubstanz und Verbesserung des Wohnumfelds
- Sicherung und Weiterentwicklung der stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Bausubstanz unter Berücksichtigung der Bedeutung für das Stadtbild
- Gestalterische Aufwertung, Sanierung und Erweiterung öffentlicher Gebäude
- Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Frei- und Grünflächen entlang der Welse aufgrund ihrer Wirkung als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete für die Innenstadt
- Verstärkte Vernetzung der bestehenden Frei- und Grünflächen
- Erhalt und Ausbau baukulturell angepasster Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Mikroklimas
- Sicherung und Weiterentwicklung der Grünstrukturen und des Baumbestandes in den Straßenräumen
- Bedarfsgerechter Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebots
- Optimierung der Wegeführung für den Radverkehr speziell in den Straßenzügen Alleenstraße/ Sternstraße/ Neubeckumer Straße

E. Maßnahmenkonzept

Damit die gesetzten Ziele erreicht und somit die städtebaulichen Missstände behoben werden können ist es notwendig, eine geeignete Strategie zur Umsetzung zu entwickeln. Im Folgenden werden zunächst die zur Verfügung stehenden städtebaulichen Instrumente erläutert, da diese die Grundlage für die Sanierungsvorhaben bilden. Darauf aufbauend wird erläutert, welche Rolle ein Sanierungsmanagement in der Umsetzung der Maßnahmen einnehmen kann. Im folgenden Kapitel wird aufgezeigt, wie eine operative Herangehensweise an die Problemlagen in Beckum durch das Sanierungsmanagement aussehen kann. Abschließend werden die dafür zur Verfügung stehenden Förderinstrumente vorgestellt und erläutert.

1. Städtebauliche Instrumente

Sanierungssatzung

Als Sanierungsmaßnahmen i. S. d. BauGB kommen nur solche städtebaulichen Maßnahmen in Betracht, deren einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegen. Städtebauliche Maßnahmen gemäß § 136 BauGB sind Gesamtmaßnahmen, die gegenüber sonstigen städtebaulichen Maßnahmen besonders zur Lösung von städtebaulichen Problemen in Gebieten mit einem qualifizierten städtebaulichen Handlungsbedarf bestimmt sind (Gebietsbezug). Die Problemlagen und städtebaulichen Missstände in Beckum erfordern insbesondere eine Anpassung des Gebäudebestands an die aktuellen Wohn- und Geschäftsraumanforderungen. Teilweise ist eine Umstrukturierung des nicht denkmalgeschützten Gebäudebestands notwendig. Darüber hinaus ist der öffentliche Raum in einigen Schwerpunktbereichen aufzuwerten.

Auf Basis des ISEKs und insbesondere des Fachbeitrags Immobilien liegen die Voraussetzungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Abs. 4 BauGB vor. Auf tiefergehende vorbereitende Untersuchungen kann gemäß § 141 Absatz 2 BauGB abgesehen werden, da mit dem ISEK Beckum Innenstadt und dem Fachbeitrag Immobilien hinreichende Beurteilungsgrundlagen vorliegen. Zur Behebung der benannten städtebaulichen Missstände ist insbesondere vor dem Hintergrund des hohen Energieeinsparpotentials im Gebäudesektor und des offensichtlichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs die Ausweisung eines Sanierungsgebietes im vereinfachten Verfahren erforderlich. Auf die Weise können weitere Anreize für die Gebäudemodernisierung geschaffen werden.

Mit der Sanierungssatzung hat die Stadt weitreichende Einflussmöglichkeiten auf den Stadterneuerungsprozess, insbesondere im Umgang mit Immobilien. Es wird daher empfohlen eine Sanierungssatzung über die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebiets zu erlassen.

Allgemeines Vorkaufsrecht gemäß §24 BauG

Die Stadt hat im Sanierungsgebiet ein allgemeines Vorkaufsrecht gemäß § 24 BauGB, welches im Fall von Grundstücksveräußerungen angewendet werden kann. Voraussetzung ist, dass die Stadt das Vorkaufsrecht auf Basis der Sanierungsziele begründet. Die Stadt hat das Vorkaufsrecht innerhalb von drei Monaten nach Mitteilung des Kaufvertrags auszuüben.

Sofern Anzeichen vorliegen, dass das Grundstück nicht zum Verkehrswert veräußert wird, kann die Stadt ein Verkehrswertgutachten in Auftrag geben. Die Eigentümerinnen und Eigentümern ist verpflichtet, zum festgestellten Wert zu veräußern.

Erhöhte steuerliche Begünstigung für einkommenssteuerpflichtige Eigentümerinnen und Eigentümern

Im Sanierungsgebiet besteht für einkommenssteuerpflichtige Immobilieneigentümerinnen und -eigentümern ein Steueranreiz für Investitionen in den Gebäudebestand. Die erhöhte steuerliche Begünstigung kann mit Fördermitteln kombiniert werden. Hierbei sind die gewährten Zuschüsse von der Steuerbemessungsgrundlage in Abzug zu bringen.

Folgende Maßnahmen sind begünstigt:

- Baumaßnahmen, die auf die Wiederherstellung des ursprünglichen baulichen Zustands ausgerichtet sind
- Maßnahmen, die zur sinnvollen Nutzung des Gebäudes objektiv notwendig sind

Es handelt sich hier um folgende Einzelmaßnahmen:

- Umnutzung oder Umgestaltung eines Gebäudes, wenn das Gebäude unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht mehr nutzbar ist (z. B. Grundrissänderungen)
- Erhaltung und Erneuerung des Gebäudes, das für die Raumbildung eines Straßenzuges oder Platzes von besonderer Bedeutung ist (z. B. Fassaden oder Dachsanierung)
- Maßnahmen zur notwendigen Anpassung an den allgemeinen Wohnungsstandard über die Mindestanforderung für die Modernisierung i. S. des §177 BauGB hinaus (z.B. Erneuerung der Haustechnik, Wärmedämmung, Anbau Balkone)

Im Gegenzug sind folgende Maßnahmen nicht begünstigt:

- Baumaßnahmen, durch die Gebrauchswert des Gebäudes über die Anforderungen der Sanierung gehoben wird (Luxusmodernisierung)
- Neubauten
- Erweiterungen, durch die die Nutzfläche zwar vergrößert wird, die aber nicht zu Herstellung der Funktionsfähigkeit des Gebäudes notwendig sind (z.B. aufwändiger Ausbau Dachgeschoss)
- Laufende Instandhaltungsmaßnahmen
- Außenanlagen ohne funktionalen Zusammenhang zum Gebäude (z.B. Hofbefestigungen, Rasenanlagen, Blumen)

Das Einkommenssteuerrecht sieht im Vergleich zu regulären Absetzung folgende erhöhte Absetzungen vor:

	Rechtsgrundlage	Fördergegenstand	Maßnahmenart	Absetzungszeiträume	Absetzungssätze
reguläre Absetzung	§ 7 h EStG	vermietete oder selbstgenutzte Wohn- und Geschäftshäuser	Sanierung, Herstellung oder Anschaffung von Gebäuden	bis zur vollen Absetzung (40 bis 50 Jahre)	2 bis 3 %
erhöhte Absetzung	§ 7 h EStG	vermietete oder gewerblich genutzte Gebäude	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden in Sanierungsgebieten	erste 8 Jahre folgende 4 Jahre	bis zu 9 % bis zu 7 %
	§ 10 f EStG	selbstgenutztes Wohneigentum	Aufwendungen an Gebäuden in Sanierungsgebieten	10 Jahre	bis zu 9 %

Abbildung 21: Absetzungsmöglichkeiten im Sanierungsgebiet

Voraussetzungen für die erhöhte steuerliche Begünstigung für Immobilien im Sanierungsgebiet ist der Abschluss einer Modernisierungsvereinbarung zwischen Kommunen und Eigentümer:innen vor Baubeginn. Nach Abschluss der Baumaßnahme beantragt die Eigentümer:in bei der Stadt eine Bescheinigung zur Vorlage beim Finanzamt zusammen mit der Einkommenssteuererklärung.

2. Sanierungsmanagement

Ein Sanierungsmanagement bezeichnet die gezielte Planung, Steuerung und Umsetzung von Maßnahmen zur operativen und strukturellen Sanierung innerhalb von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen. Das Sanierungsmanagement koordiniert alle Beteiligten, insbesondere die Eigentümerinnen und Eigentümer und ihre Maßnahmen. Somit kommt dem Sanierungsmanagement eine zentrale Rolle in der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen und der damit verbundenen Erreichung der Sanierungsziele zu. Auf Grund der vergleichbar hohen Anzahl an Missständen im privaten Gebäudebestand, wird empfohlen ein Sanierungsmanagement aufzubauen.

Das Sanierungsmanagement kann dabei eine strukturierte Eigentümeransprache und Beratung vornehmen, sowie die Koordination der Fortschritte auf strategischer Ebene begleiten. Des Weiteren ist die Vorbereitung und Abwicklung von Modernisierungsvereinbarungen, inklusive der Abrechnung, für die bereits genannten steuerlichen Begünstigungen eine wichtige Aufgabe des aufzubauenden Sanierungsmanagements.

Das operative Handeln eines Sanierungsmanagements sollte dabei eine klare, inhaltliche Vorgehensweise besitzen. Diese wird im folgenden Kapitel skizziert.

3. Quartiersbezogene Erneuerungsstrategie

Um die Sanierungsoffensive zielgerecht und zügig durchführen zu können, ist zwingend die Auswahl der Objekte zu konkretisieren. Hierfür empfiehlt es sich quartiersbezogene Prioritätsbereiche zu bilden, welche es erlauben, bestimmte Missstände konkret in den Blick zu nehmen. Im Folgenden werden verschiedene mögliche Prioritätsbereiche aufgezeigt und erläutert.

Der Prioritätsbereich A umfasst den zentralen Citybereich von Beckum mit starker Nutzungsmischung. Er setzt sich zusammen aus der Nordstraße, Weststraße, dem Marktplatz und der Oststraße. In der Bestandsanalyse wurden hier zahlreiche Objekte ermittelt, welche Qualitätsmängel in der Gestaltung sowie weitere bauliche Missstände aufzeigen. Gleichzeitig ist dieser Bereich für die Außendarstellung und die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger von Beckum besonders wichtig: Hier spielt sich ein wesentlicher Teil des gastronomischen, gewerblichen und kulturellen Lebens der Stadt ab. Somit wirkt dieser Bereich überdurchschnittlich auf die Wahrnehmung des städtischen Erscheinungsbildes und eine Aufwertung kann die größten Effekte entfalten.

Der Prioritätsbereich B spiegelt die ebenfalls gemischt genutzten Nebenlagen wieder, auch hier sind zahlreiche städtebauliche Missstände zu verzeichnen. Diese stehen nicht in einem direkten räumlichen Verhältnis zueinander, sondern sie zeichnen sich durch ähnliche Problemlagen aus. Darunter lassen sich die Linnenstraße, der Südwall zwischen Oststraße und Elisabethstraße sowie die Antoniusstraße und der angrenzende Teil der Nordstraße fassen. Diese Straßenzüge weisen ein hohes Maß an baulichen und gestalterischen Missständen auf. Darüber hinaus drohen durch die hohe Zahl an Leerständen insbesondere in der Linnenstraße Funktionsverluste. Auch wenn es sich um Nebenlagen handelt, ist es notwendig hier einzugreifen, da diese teilweise direkt an die Stadteingänge angrenzen oder wichtige öffentliche Einrichtungen in der Umgebung liegen.

Der Prioritätsbereich C beinhaltet das Quartier Bergstraße/ Kreuzstraße/ Nordwall/ Pulort/ Westwall. Dieser Bereich unterscheidet sich in seiner städtebaulichen Gestalt von den bereits beschriebenen. Hier sind vorrangig Reihenhäuser oder Geschosswohnungsbau zu finden, welche sich durch unterschiedliche Sanierungszustände auszeichnen. Dieser Bereich dient vorrangig dem Wohnen und erfüllt durch seine Lage innerhalb des historischen Innenstadtbereichs eine wichtige Funktion als zentraler Wohnort. Um die Funktion langfristig zu sichern ist es notwendig, hier tätig zu werden.

Auch über die beschriebenen Prioritätsbereiche hinaus existieren städtebauliche Missstände im Gebäudebestand von Beckum. Diese lassen sich jedoch nur schwierig Clustern und liegen räumlich teilweise weit auseinander. Hier empfiehlt sich eine Vorgehensweise nach Gebäudezustand, wie im folgenden Kapitel erläutert wird.

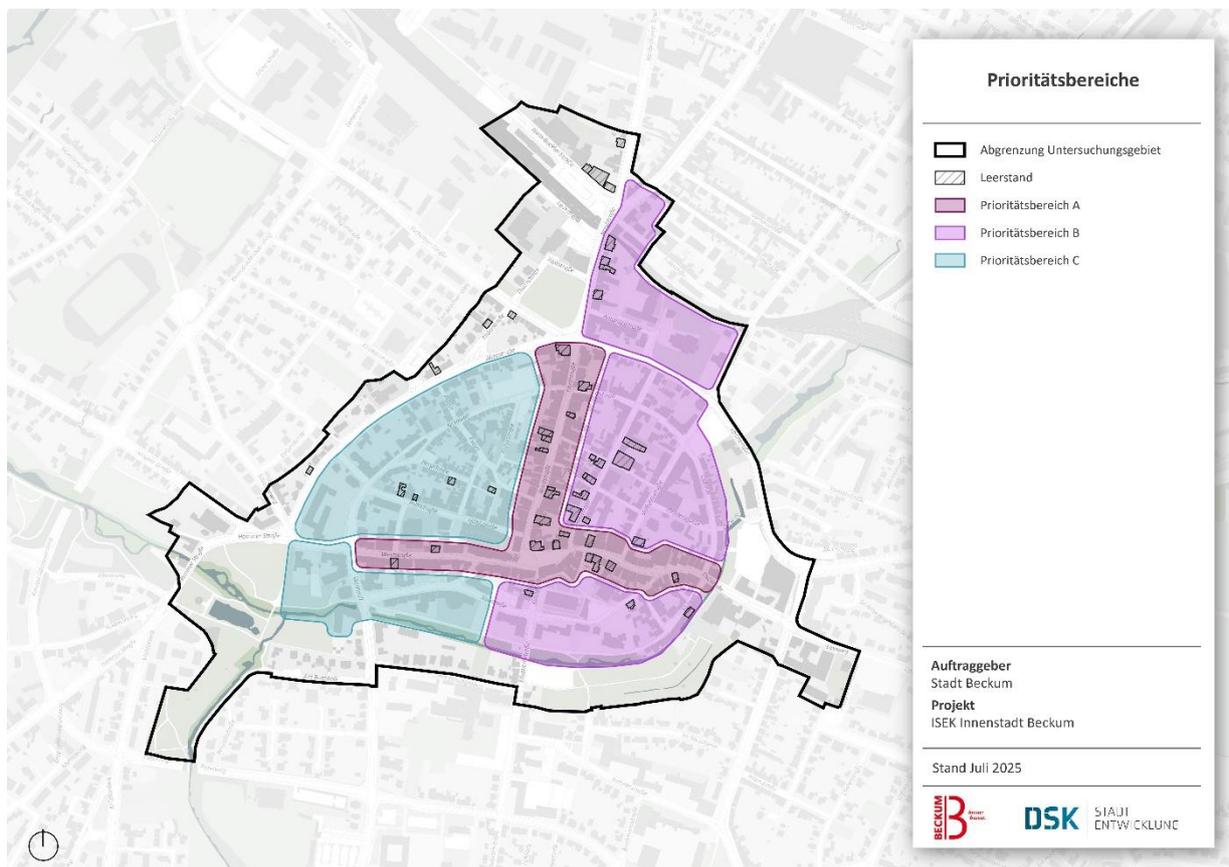


Abbildung 22: Prioritätsbereiche nach Handlungsbedarf

4. Priorisierung nach Gebäudezustand

Auf Grund der Vielzahl an Immobilien innerhalb der jeweiligen Bereiche ist es notwendig, eine klare Priorisierung vorzunehmen. Die durchgeführte Bestandsanalyse ermöglicht es, die verschiedenen Sanierungsbedarfe objektbezogen zu erkennen. Dementsprechend wird empfohlen, auf Grundlage der Ergebnisse eine gebiets- und objektbezogene Modernisierungsdatenbank aufzubauen. Diese umfasst die einzelnen Immobilien mit ihren entsprechenden Handlungsbedarfen, Fotos, Kontaktdaten der Eigentümerinnen und Eigentümer und der grundsätzlichen Strategie. Die Strategie sollte beinhalten, welcher Zustand der Immobilie z. B. durch Modernisierung und Instandsetzung erreicht werden soll und ggf. welche Förderinstrumente dafür eingesetzt werden können. Im weiteren Verlauf der Umsetzung kann die Modernisierungsdatenbank dann auch dafür genutzt werden, Verlauf und Ergebnisse möglicher Beratungsgespräche festzuhalten. Insgesamt bietet die Modernisierungsdatenbank somit die Möglichkeit, einen Überblick über den Sanierungsprozess zu erhalten und diesen strategisch zu steuern.

Innerhalb der Modernisierungsdatenbank sollten die Immobilien nach ihrem baulichen Zustand und ihrer städtebaulichen Bedeutsamkeit priorisiert werden. Die Priorität A erhalten dabei Immobilien, welche durchgreifenden Modernisierungsbedarf haben und/oder über ihre Art, Lage oder Nutzung eine besondere städtebauliche Wirksamkeit entfalten. Letztes umfasst beispielsweise auch Immobilien mit Standortaufwertungsbedarf in zentrale Bereichen wie etwa die Nordstraße 12, Weststraße 1 oder am Kirchplatz 7 und 8. Auch raumgreifende Leerstände sollten die Priorität A erhalten.

Die Priorität B ist vorgehalten für Immobilien, welche über einen energetischen und einen Standortaufwertungsbedarf verfügen. Dies kann dabei sowohl Immobilien in Nebenlagen, als auch Immobilien in zentralen Stellen umfassen, welche sich aber nur unwesentlich negativ auf das Umfeld auswirken.

Priorität C haben Immobilien in Nebenlagen mit Standortaufwertungsbedarf oder energetischem Sanierungsbedarf. Priorität D erhalten Immobilien ohne Handlungsbedarf.

Die Einschätzung der Prioritäten ist dabei im Einzelfall zu prüfen.

5. Förderinstrumente

Um die bestehenden Mängel im Beckumer Immobilienbestand der Innenstadt anzugehen, sollte zunächst versucht werden, kooperative Lösungen gemeinsam mit den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern zu finden. In Kombination mit einer intensiven Beratung z. B. über ein Sanierungsmanagement stehen zahlreiche Förderinstrumente zur Verfügung. Für den privaten Gebäudebestand wird empfohlen, folgende Förderbausteine in der Beckumer Innenstadt anzuwenden:

Städtebauförderung

Die aktuelle Förderrichtlinie zur Stadterneuerung des Landes NRW beinhaltet verschiedene Förderbausteine.

Hof- und Fassadenprogramm (Förderziffer 10.1)

Das alte Hof- und Fassadenprogramm für die Innenstadt Beckum ist ausgelaufen. Es sah klassischerweise die Gestaltung von Fassaden und Dächern sowie die Entsiegelung, Begrünung und Herrichtung von Hof- und Gartenflächen vor. Maximal 50% der zuwendungsfähigen Ausgaben bei einer Deckung von maximal 6.000 Euro Zuschuss pro Grundstück wurden gewährt.

Bei der Neuauflage eines Haus- und Hofflächenprogramms für die Innenstadt wird zum einen empfohlen, auch die inzwischen weiteren Fördermöglichkeiten wie Dachbegrünung einzubeziehen. Zum anderen wird empfohlen die Förderkonditionen auf maximal 10.000 € zu erhöhen. Somit ist die Förderung auch für gestalterisch aufwendige Projekte attraktiver. Damit die Förderung möglichst viele Eigentümerinnen und Eigentümern zugutekommt, sind ebenso Wertgrenzen pro Gewerk denkbar.

Derzeit greift nach den Vorgaben des Landes NRW die Förderung nach Ziffer 10.1 bei energetischen Maßnahmen aufgrund des Subsidiaritätsprinzip nicht. Damit der Anreiz für die energetische Gebäudesanierung erhöht wird, sind energetische Maßnahmen in Kombination mit anderen Fördermitteln (z. B. von KfW und BAFA, s. Förderinstitute) förderfähig.

Denkmalförderung

Durch die am 16. Mai 2019 in Kraft getretene Förderrichtlinie über die Gewährung von Zuwendungen für Denkmalschutz und Denkmalpflege gibt es in NRW drei Förderinstrumentarien, die angewandt werden können um baukulturell schützenswerte Substanz mit denkmalpflegerischen Eigenschaften zu schützen.

Das erste Förderinstrument bedient sich der pauschalen Zuwendung. Diese Mittel können von Kommunen in der Höhe von 200 € bis 10.000 € zur projektbezogenen Unterstützung von denkmalpflegerischen Maßnahmen genutzt werden. Der Fördersatz kann bis zu 80 % betragen.

Das zweite Förderinstrument der Denkmalförderung konzentriert sich auf die Nutzung von Zuweisungen an Gemeinden und Gemeindeverbänden, Kirchen, Vereine sowie Privatpersonen. Denkmalpflegerische Maßnahmen

müssen bis zu 10 % in Eigenleistung finanziert oder erbracht werden. Projekte für Privatpersonen werden mit bis zu 50 % der Ausgaben für die o. g. Organisationen mit bis zu 30 % gefördert. Eine elementare Voraussetzung für die Bewilligung dieser Mittel ist, dass die Denkmäler in der Denkmalliste eingetragen sind.

Über das dritte Instrument werden Zuwendungen für Aufgaben der Bodendenkmalpflege gewährt. Die Höhe der Zuwendung zur Umsetzung der Maßnahmen ist mit den entsprechenden Ämtern abzustimmen und wird quartalsweise ausgeschüttet.

Förderinstitute

Die Förderinstitute KfW, BAFA und NRW.Bank haben verschiedene Förderangebote schwerpunktmäßig in den Bereichen energetische Sanierung, Barrierenreduzierung und Einbruchschutz. Die Programme sind wie folgt ausgestaltet:

KfW

Für Immobilieneigentümerinnen und –eigentümern bietet die KfW unterschiedliche Förderprogramme, die sich oft miteinander kombinieren lassen. Privatpersonen können für folgende Maßnahmen Förderkredite und Zuschüsse erhalten:

Förderkredite:

- ➔ Anlagen zur Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien
- ➔ Bundesförderung für effiziente Gebäude (z.B. Haus und Wohnung energieeffizient sanieren)
- ➔ Altersgerechter Umbau von Wohnraum (z.B. barrierefreie Zugänge, Bau von Aufzügen, Anpassungen von Grundrissen)

Zuschuss:

- ➔ Modernisierungsmaßnahmen für Wohneigentum, mit denen Sie Barrieren reduzieren und Ihren
- ➔ Wohnkomfort erhöhen (z.B. Wege zu Gebäuden, Anpassung der Raumgeometrie, Maßnahmen an Sanitärräumen)
- ➔ Erhöhung des Einbruchschutzes an Wohngebäuden (z.B. einbruchhemmende Haus- und Wohnungseingangstüren, Nachrüstsysteme für vorhandene Fenster sowie einbruchhemmende Gitter, Klapp- und Rollläden)

Detaillierte Informationen sind unter www.kfw.de abrufbar. Eine Kumulierung mit weiteren Fördermitteln ist grundsätzlich möglich.

Der Förderantrag muss vor Vorhabenbeginn gestellt werden. Für die Fachplanung und Baubegleitung eines Effizienzhauses oder einzelner energetischer Maßnahmen an Bestandsgebäuden ist eine Energieeffizienzexpert:in erforderlich.

BAFA

Im Rahmen der Bundesförderung für energieeffiziente Gebäude fördert das BAFA in drei Teilprogrammen (Wohngebäude, Nichtwohngebäude und Einzelmaßnahmen) energieeffizientes Bauen und erneuerbaren Energien im Gebäudebereich über Zuschüsse.

Folgende Maßnahmen werden bei der Sanierung von Wohngebäuden gefördert:

- ➔ Einzelmaßnahmen an der Gebäudehülle (z.B. Dämmung, Austausch Fenster und Türen, sommerlicher Wärmeschutz)
- ➔ Anlagentechnik (z.B. Einbau, Austausch oder Optimierung raumlufttechnischer Anlagen, Einbau von Mess-, Steuer- und Regeltechnik, Kältetechnik zur Raumkühlung, Anlagen zur Wärmeerzeugung (Heizungstechnik), Austausch von Heizungspumpen, Optimierung der Wärmepumpe, Dämmung von Rohrleitungen, Mess-, Steuer-, und Regeltechnik)
- ➔ Fachplanung und Baubegleitung (nur in Zusammenhang mit Einzelmaßnahmen im Rahmen der Richtlinie)

Detaillierte Informationen zu den Förderprogrammen des BAFA sind unter www.bafa.de abrufbar. Eine Kumulierung mit weiteren Fördermitteln ist grundsätzlich möglich. Es gelten jedoch Ausnahmen.

Der Förderantrag muss vor Vorhabenbeginn gestellt werden. Bei der Antragsstellung muss in der Regel eine Energieeffizienzexperten eingebunden werden.

NRW.Bank

Die NRW.Bank fördert über mehrere Programme energetische Sanierungsmaßnahmen und Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel. Ziel der Förderung ist die Steigerung der Energieeffizienz, Verbesserung des Umweltschutzes sowie des barrierefreien Umbaus. Unter anderem werden folgende Maßnahmen bei der Sanierung von Wohngebäuden über zinsgünstigen Darlehen gefördert:

- Verbesserung der Energieeffizienz
- Erneuerung von Heizungsanlagen oder deren Komponenten
- Modernisierung und Instandsetzung mit dem Ziel den Ressourcenverbrauch zu verringern
- Barrierenreduzierung
- Maßnahmen zum Einbruchschutz
- Behebung von baulichen Mängeln
- Klimaanpassungsmaßnahmen

Detaillierte Informationen zu den Förderprogrammen der NRW.Bank sind unter www.nrwbank.de abrufbar.

Gefördert werden Privatpersonen, die Investitionsmaßnahmen an selbst oder fremdgenutzten Wohneigentum vornehmen. Je nach Vorhaben bietet die NRW.Bank zinsgünstige Darlehen. Ein Antrag muss vor Vorhabenbeginn gestellt werden.

F. Beurteilung und Durchführbarkeit

1. Öffentliches Interesse

Das öffentliche Interesse an der Behebung der städtebaulichen Missstände in der Innenstadt Beckum mit den vorhandenen Substanz- und Funktionsmängeln und der damit verbundenen negativen städtebaulichen Ausstrahlung auf die Gesamtstadt ist offensichtlich und wird durch die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen bestätigt.

Neben den aufgezeigten städtebaulichen Missständen im Untersuchungsgebiet ist für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes die Erfüllung weiterer Merkmale erforderlich. Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB sind die einheitliche Vorbereitung, die zügige Durchführung sowie das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses Grundvoraussetzungen für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme.

Der Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse als zentraler planerischer Zielsetzung liegt ein hohes öffentliches Interesse zugrunde. Es resultiert im Grundsatz daraus, dass die städtebauliche Sanierung des betroffenen Bereichs nicht nur allein den Interessen der einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümer dient. Von der Aufwertung profitiert letztendlich die gesamte Stadt, da es sich um einen zentralen Bereich der Kernstadt handelt. Ein öffentliches Interesse besteht auch darin, eine Zukunftsperspektive durch Anpassung des erhaltenswerten Gebäudebestandes an zeitgemäße bauliche Standards zu geben. Ein weiteres maßgebliches öffentliches Interesse besteht darin, die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Beckum positiv zu unterstützen.

2. Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen gemäß § 137 BauGB

Die Entwicklung der Innenstadt Beckums stellt einen dynamischen Prozess dar, dessen Erfolg von dem Engagement aller Akteure abhängig ist. Neben der Politik und der Stadtverwaltung sind es insbesondere die Immobilieneigentümerinnen und -eigentümers, die einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Innenstadt attraktiv bleibt und aufgewertet wird. Jedoch weisen vor allem die Einzeleigentümerinnen und -eigentümers einen geringen Organisations- und Professionalisierungsgrad auf. Die Informations- und Interessenlagen der einzelnen Eigentümer weichen in der Regel stark voneinander ab. Ihr Verhalten und ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an Maßnahmen sind insbesondere von der wirtschaftlichen Situation und den persönlichen Lebensumständen abhängig. Mit den im Rahmen der Städtebauförderung vorgesehenen Zuschüssen für die Sanierung des privaten Gebäudebestands, der erhöhten steuerlichen Begünstigung über die Ausweisung eines Sanierungsgebiets für die Innenstadt sowie den Angeboten der Förderbanken erhalten die Immobilieneigentümer geeignete Anreize für Investitionen in den Gebäudebestand.

Im Sinne des § 137 BauGB wird empfohlen die Sanierungssatzung öffentlich auszulegen.

3. Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger gemäß § 139 BauGB

Im Sinne des § 139 BauGB wird empfohlen parallel zur Offenlage eine Beteiligung betroffener Behörden und Träger öffentlicher Belange an der Erstellung der Sanierungssatzung durchzuführen.

4. Abwägung öffentlicher und privater Belange gemäß §163 Abs. 4 BauGB

Die Aufstellung der Sanierungssatzung unterliegt gem. § 136 Abs. 4 Satz 3 BauGB dem Abwägungsgebot. Danach sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen. Die Verpflichtung zur Abwägung trifft die Gemeinde für die Sanierung als Gesamtmaßnahme, nicht aber für jede einzelne grundstücksbezogene Maßnahme.

Abwägungsrelevant sind vor allem die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Planung und die Abgrenzung des Sanierungsgebiets. Dabei besteht grundsätzlich ein Gestaltungs- und Beurteilungsspielraum, der maßgeblich damit zusammenhängt, dass – anders als bei der Bauleitplanung – der Erlass der Sanierungssatzung am Beginn der Sanierung steht und zu diesem Zeitpunkt noch keine hohen Anforderungen an Konkretisierung der Sanierungsziele gestellt werden dürfen. Es muss insbesondere nicht bereits unmittelbar nach Inkrafttreten der Sanierungssatzung erkennbar sein, wie das Sanierungsgebiet im Einzelnen genutzt werden soll.

5. Wahl der Verfahrensart

Auf Basis der erfolgten vorbereitenden Untersuchungen liegen die Voraussetzungen zur Ausweisung eines Sanierungsgebietes im vereinfachten Verfahren vor. Die beschriebenen städtebaulichen Missstände können aufgrund ihrer Vielzahl und der Auswirkungen auf das Gesamtgebiet nur mit einer mittel- bis langfristigen Sanierungsmaßnahme behoben werden.

Eine planmäßige und zügige Umsetzung erfordert den Einsatz des sanierungsrechtlichen Instrumentariums gemäß §§ 136 ff BauGB. Um die öffentlichen Eingriffe auf ein Minimum zu beschränken, wird hierbei das vereinfachte Sanierungsverfahren angewendet. Das besondere städtebauliche Instrumentarium des umfassenden Sanierungsverfahrens (Preislimitierung beim Grunderwerb, Genehmigungsvorbehalte im Grundbuch, Erhebung von Ausgleichsbeträgen) ist zur Behebung der städtebaulichen Missstände nicht erforderlich. Gleiches gilt derzeit auch für die Genehmigungsvorbehalte gemäß § 144 BauGB.

Im Sinne der zügigen Durchführung der Sanierungsmaßnahme wird die Laufzeit der Sanierungssatzung bis zum 31.12.2040 empfohlen.

G. Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Das Sanierungsgebiet ist gem. § 142 BauGB eindeutig und zweckmäßig abzugrenzen. Die Abgrenzung ist so zu wählen, dass die Sanierung erkennbar in einem überschaubaren Zeitraum umsetzbar ist. Ein Zeitraum von bis zu 15 Jahren entspricht dem Gebot einer zeitigen Durchführung. Insgesamt können Grundstücke einbezogen werden, bei denen zwar nicht selbst städtebauliche Missstände bestehen, die jedoch in deren unmittelbaren Einflussbereich liegen. Innerhalb der vorgeschlagenen Gebietsabgrenzung lassen sich sowohl die flächenmäßig in die Prioritätsbereiche A, B und C (siehe Abbildung 22) festgestellten Gebäudemissstände beheben als auch die weiteren Maßnahmen aus dem ISEK Beckum umsetzen. Die vorgeschlagene Gebietsabgrenzung ist daher zweckmäßig. Es wird empfohlen in der Satzung die Abgrenzung konkret zu beschreiben.

Die vorgeschlagene Abgrenzung des Sanierungsgebiets ist identisch mit der Abgrenzung des Untersuchungsgebiets:

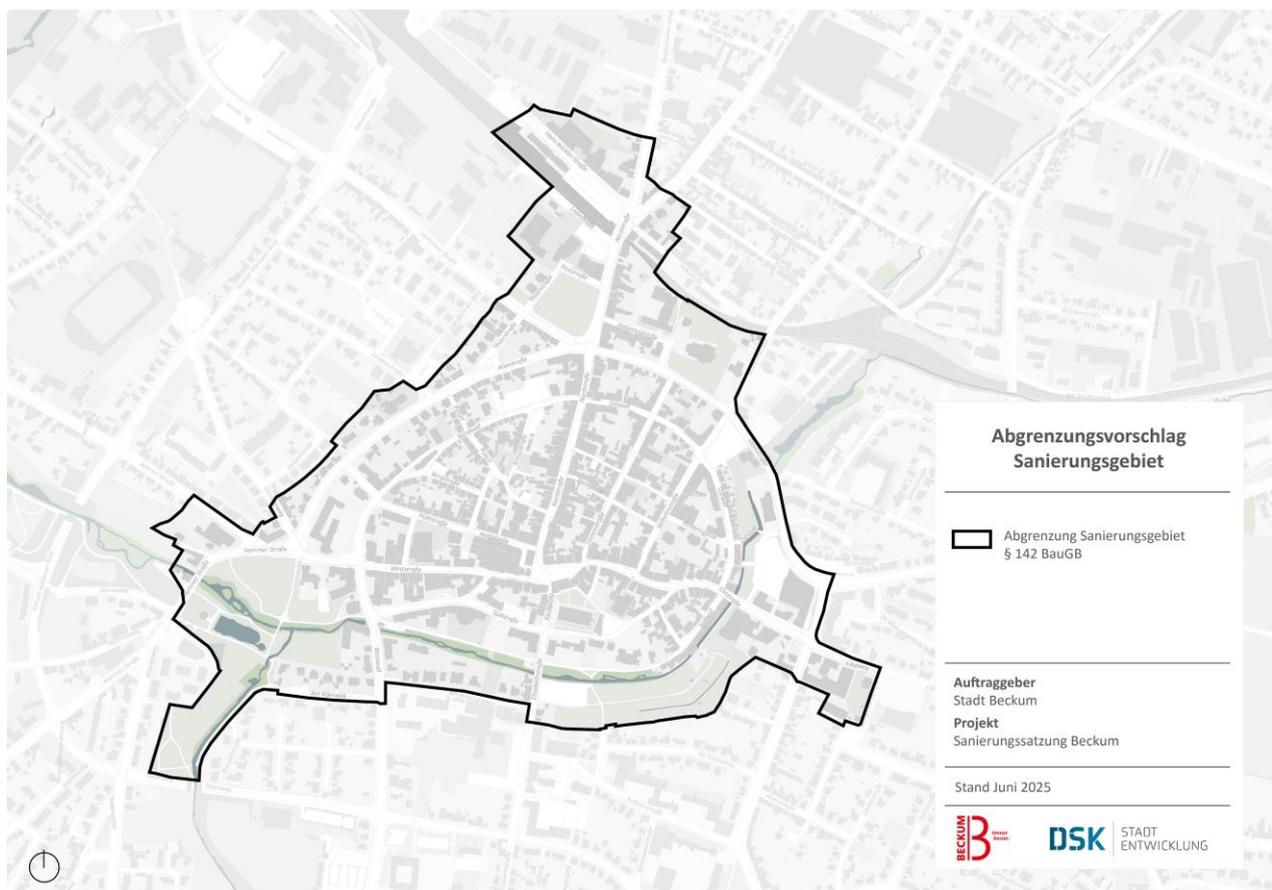
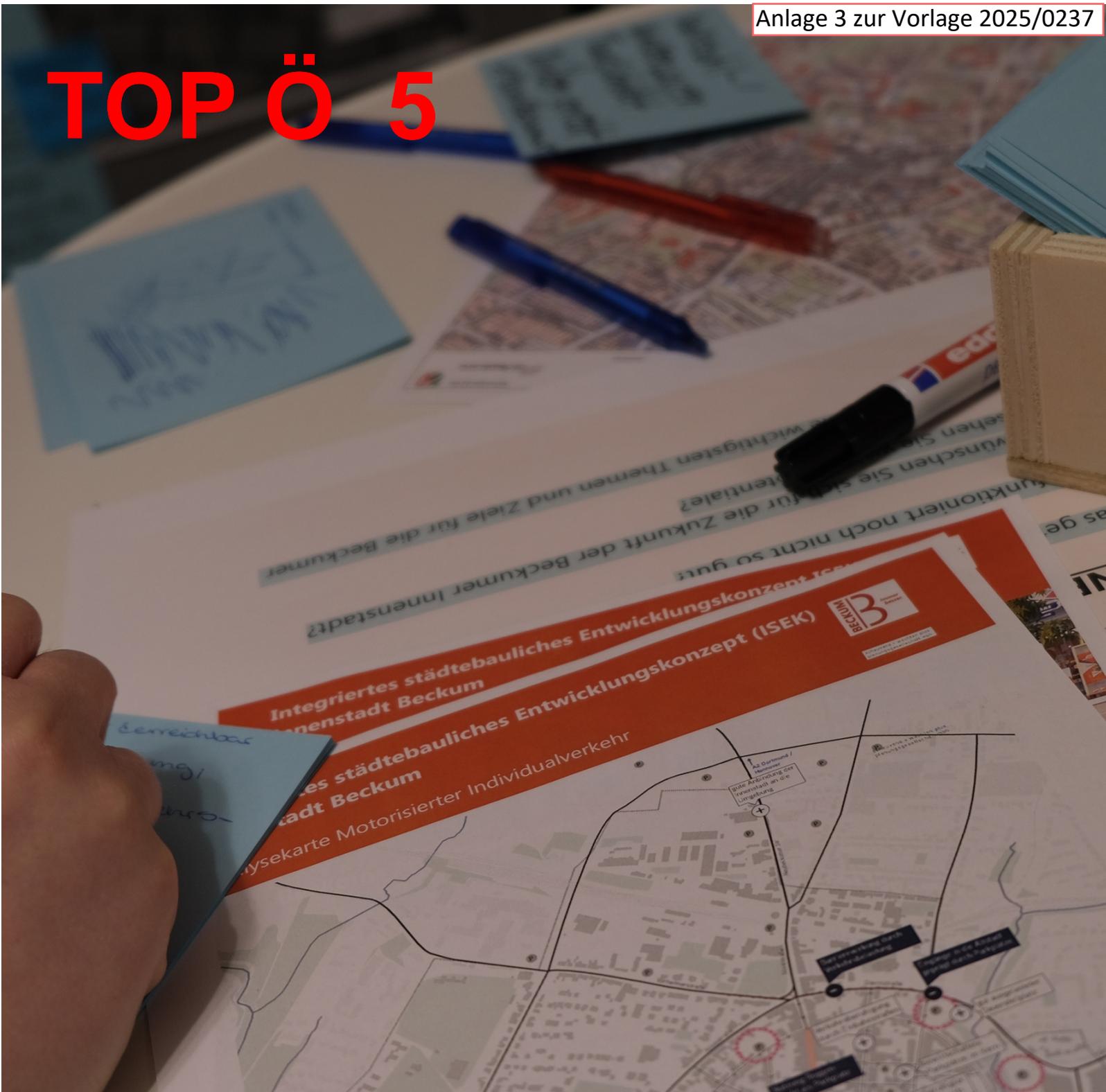


Abbildung 23: Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet

TOP Ö 5



Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Beckum (ISEK)

Forum Zukunft Innenstadt I

Protokoll

Allgemeines

Datum: 11. März 2025, 19 – 21 Uhr

Ort: Aula der Antoniussschule, Antoniusstraße 5-7

Teilnehmende: An der Veranstaltung nahmen ca. 50 interessierte Bürger und Bürgerinnen der Stadt Beckum teil

Ablauf der Veranstaltung

01 Begrüßung durch den Bürgermeister

02 Input durch das Büro scheuvens + wachten plus

03 Arbeit an Thementischen zu den Handlungsfeldern und Entwicklungszielen

04 Resümee aus den Thementischen und Verabschiedung

Ziel der Veranstaltung

Das erste Forum Zukunft Innenstadt Beckum sollte den Bürgerinnen und Bürgern einen ersten Einblick geben: Was macht die Beckumer Innenstadt aus? Was wurde bisher erarbeitet? Und wie soll sich die Beckumer Innenstadt zukünftig entwickeln?

Zu Beginn wurde erklärt, vor welchen Herausforderungen Innenstädte heute stehen und wie der ISEK-Prozess abläuft. Anschließend wurden die vier Handlungsfelder und Entwicklungsziele vorgestellt. Diese dienten als Grundlage für den gemeinsamen Austausch an Thementischen.

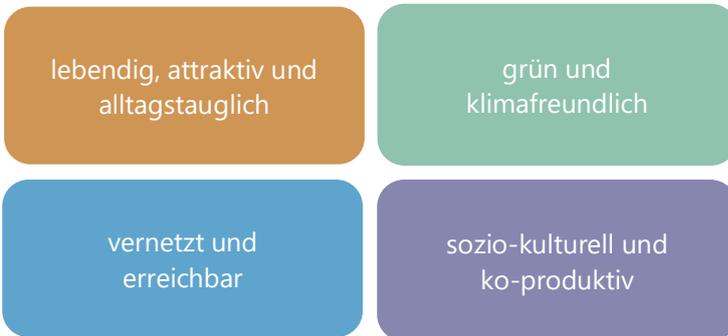
An den Thementischen gab es Informationen zu den vier Handlungsfeldern, den Entwicklungszielen und den bisherigen Ergebnissen. Die Teilnehmenden konnten sich aktiv einbringen, indem sie ihre Meinungen, Anregungen und Wünsche zu den verschiedenen Themen äußerten. Dabei wechselten sie zwischen den Tischen, um alle vier Handlungsfelder zu besprechen.

Wichtige Fragen waren:

- Was gefällt Ihnen an der Beckumer Innenstadt?
- Was funktioniert noch nicht so gut?
- Was wünschen Sie sich für die Zukunft der Beckumer Innenstadt?
- Wo sehen Sie weitere Potenziale?
- Was sind für Sie die wichtigsten Themen und Ziele für die Beckumer Innenstadt?

Ergebnisse des ersten Forums

Die Handlungsfelder



Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wurden den Handlungsfeldern und Entwicklungszielen zugeordnet.

Handlungsfeld 1: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

1. Die Innenstadt bietet barrierefreie und konsumfreie Aufenthaltsorte, insbesondere in zentralen Bereichen wie dem Marktplatz und an beliebten Wegen, die für alle Nutzergruppen zugänglich und einladend sind.

- Konsumfreie Aufenthaltsräume (temporäre Möblierung, Beispiel Münster)
- Mehr schattige Sitzmöglichkeiten (Kirchplatz + Marktplatz)
- Marktplatz für alltägliche Sitzmöglichkeiten nutzen
- Öffentliche Toiletten (wieder einführen)

2. Unterschiedliche Teilbereiche der Innenstadt entwickeln ein eigenständiges Profil, das zur Stärkung ihres individuellen Charakters und Images beiträgt.

- Westpark als Treffpunkt etablieren (Aufenthaltsmöglichkeiten, Veranstaltungsfläche)
- Platz an der Hühlstraße ordnen/gestalten
 - Städtepartnerschaft sichtbar machen (Platzgestaltung an der Hühlstraße)

3. Die Erdgeschosszonen, besonders in der Nord- und Weststraße, sind vielfältig und lebendig gestaltet, sodass sie den Alltag der Menschen bereichern und Leerstände reduziert werden.

- Integration von kleineren Lebensmittelgeschäften („Tante-Emma-Läden“, Bäckerei, Metzgerei)
- Werbeanlagen prüfen: Regelungsbedarf oder individuelle Gestaltung?
- Gastronomieangebote auch außerhalb vom Marktplatz fördern

4. Beckums Innenstadt ist ein kultureller und touristischer Anziehungspunkt, der durch ein vielseitiges Angebot und eine enge Vernetzung der Einrichtungen belebt wird.

- Stadtmarketing verbessern:
 - Digitale Angebote („Wo finde ich was?“)
 - Informationen nötig
- Stadtführungen attraktiver gestalten

5. Beckums Innenstadt bietet attraktive Wohnangebote für alle Nutzergruppen, die gemeinschaftliches Wohnen fördern.

- Vernachlässigung des Wohnraums in der Innenstadt beheben

6. Die alltägliche Versorgung in der Innenstadt ist bedarfsgerecht und dem Wohnumfeld entsprechend, sodass alle notwendigen Angebote für den Alltag fußläufig erreichbar sind.

- Integration von kleineren Lebensmittelgeschäften („Tante-Emma-Läden“, Bäckerei, Metzgerei)

7. Die Innenstadt bietet diverse Freiräume, Spiel- und Sportmöglichkeiten für alle Nutzergruppen, die den öffentlichen Raum aktiv erlebbar machen.

- Mehr Spielgeräte bzw. Sandkiste in der Innenstadt
- Wechselnde/variable temporäre Aktionen: Stühle, Sand, Sandkasten

8. Orte der Ruhe und Erholung sind integriert, um den Innenstadtbereich als attraktiven Aufenthaltsort zu stärken.

- Mobiles Grün für bessere Aufenthaltsqualität (Marktplatz)
- Mehr schattige Sitzmöglichkeiten (Kirchplatz + Marktplatz)

9. Angsträume werden vermieden, indem die Gestaltung und Nutzung öffentlicher Räume Sicherheit und Aufenthaltsqualität fördern.

- Beleuchtung von Marktplatz und Seitenstraßen (auch an Feiertagen, wie Weihnachten)
- Beleuchtung für Sicherheit in Straßenräumen
- Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsformen (E-Roller, Räder etc.)
- „Drogenszene“ hinter dem Kolpinghaus
- Integration von Wärme- und Kältestuben je nach Saison (insbesondere auch für die ältere Bevölkerung) mit dem Hintergrund des Klimawandels
- Sicherheit: subjektives Sicherheitsgefühl

Handlungsfeld 2: grün und klimafreundlich

1. Beckums Innenstadt wird durch mehr Stadtgrün im historischen Stadtraum klimaresilienter gestaltet und Hitzeinseln werden reduziert.

- „Im Sommer ist es in der Innenstadt zu warm“
- Verschattungsmöglichkeiten herstellen
- Mehr Grün
- Mobiles Grün (Welche Art? Welche Bepflanzung? Welcher Standort?)
- Fassadenbegrünung / Dachbegrünung
- Begrünung Marktplatz > Verschattungselemente integrieren
- mehr Grün an der Propsteikirche (z. B. Lavendel)
- Verschattungselemente integrieren
- Wasserspiel am Marktplatz im Sommer für Kinder super

2. Der Werse-Grünzug wird als innerstädtischer Erholungsraum aufgewertet, um Aufenthalt, Natur, Freizeit und Klimaschutz zu verbinden.

- Aufwertung Werse-Grünzug als grüner Ort
- Mehr Wasser (z. B. Werse-Grünzug)
- Beschilderung der grünen Infrastruktur (auch interaktiv)
- Urban Gardening z.B. am Werse-Grünzug

3. Versiegelte Flächen werden reduziert, insbesondere großflächige Parkplatzareale, zugunsten von Begrünung und klimafreundlicher Mobilität.

- Mehr Grün durch Reduzierung des Verkehrs
- Autofreie, verkehrsarme Innenstadt (Mehr Platz für Grün, Lebensqualität)
- Roggenmarkt aufwerten
- Urban Gardening z.B. auf Parkplätzen

4. Bestehende grüne und blaue Infrastrukturen werden gesichert und weiterentwickelt, um die ökologische Vielfalt und Lebensqualität in der Innenstadt zu stärken.

- Kurze Wege zu Grünflächen
- Pflege des Grüns beachten
- Wechselweise Begrünung (kleinteilige Integration von Grün, Bäume)
- Baumpflanzung in privaten Gärten (z. B. Alleestraße)
- Kaum Abstellmöglichkeiten an Grünflächen für Radfahrende
- Kein Aufenthalt am Marienplatz, da zu viel Verkehr und keine Aufenthaltsqualität
 - Qualifizierung der Querungen zum Marienplatz (z.B. Nordstraße)

5. CO₂-Emissionen beim Bauen werden minimiert, indem Neubauten ressourcenschonend errichtet und Bestandsgebäude klimafreundlich saniert werden.

- Photovoltaik
- Fassadenbegrünung / Dachbegrünung

Sonstiges

- Marktplatz ist durch Umgestaltung lebendiger, z.B. spielen Kinder Fußball
- City-Cleaner wie in Neubeckum
- Bürgerschaftliches Engagement für verschiedene Maßnahmen notwendig (Urban Gardening, etc.)

Handlungsfeld 3: erreichbar und vernetzt

1. Die Beckumer Innenstadt bleibt für alle Verkehrsteilnehmenden aus Stadt und Region gut erreichbar.

- Beschilderung in der Innenstadt + außerhalb
- Aufstockung der Stellplätze Alleestraße
- Parkverbot und Markierung der Fahrbahn am Hirschgraben (Krankenhaus)

2. Radverkehrsanlagen werden optimiert, um eine sichere und komfortable Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Fahrrad zu gewährleisten.

- in der Innenstadt sollen alle Straßen Radfahrstraßen sein
- inneren Ring (außerhalb des Walls) für den Fuß- und Radverkehr attraktiv gestalten
- Radfahrwege an Sternstraße und Alleestraße
- Radwege von der Innenstadt zum ZOB
- Rad-Abstellanlagen installieren (begrünt oder mit solar) z.B. an der Werse
- Abstellanlagen für Lastenräder
- Öffentliche Ladestationen und Reparaturstationen für E-Bikes z.B. am Markt (erneuerbare Energien nutzen)
- E-Bike Lademöglichkeiten (Fahrradständer mit Solarpanel + Ladestruktur)
- Verlagerung der Velo-Route? / Alternative Route?
- Radfahrende mit E-Bike kontrollieren z.B. in verkehrsberuhigten Zonen und der Fußgängerzone (z.B. Nordstraße)

3. Der ÖPNV wird klimafreundlicher gestaltet und besser mit der Innenstadt vernetzt.

- On-Demand ÖPNV

4. Die Eingangsbereiche der Altstadt werden aufgewertet und verkehrlich neu geordnet, um eine einladende und gut erreichbare Innenstadt zu schaffen.

- Zuviel Individualverkehr in der Innenstadt > Durchgangsverkehr kontrollieren
- Verkehrsberuhigung Clemens-August-Str.
- Verkehrsberuhigung Südstraße
- Wall als Einbahnregelung
- Kreuzung Sternstraße/Alleestraße neu ordnen

5. Die Fuß- und Radwegeverbindung zwischen dem Busbahnhof und der Innenstadt wird für den Rad- und Fußverkehr gestärkt.

- (Temporäre) Umgestaltung von Stellplätzen
- Parkmöglichkeiten an der Hühlstraße reduzieren

6. Die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone als verkehrsfreier Raum wird weiter gesteigert.

- Beschattung Marktplatz > Verbesserung des Klimas

Sonstiges

- Aufzug in der VHS für Barrierefreiheit
- ebenerdige Erweiterung des Kirchplatzes zur Clemens-August-Straße (Shared-Space)
- Umgestaltung Kirchplatz wird positiv gesehen
- Gassen in der Innenstadt mitdenken & miteinbinden

Handlungsfeld 4: sozio-kulturell und ko-produktiv

1. Die Entwicklung der Innenstadt wird als gemeinsame Aufgabe von Stadt, Bürgern, Kultur- und Wirtschaftstreibenden aktiv vorangetrieben.

2. Der Austausch zwischen sozio-kulturellen und kulturellen Akteuren wird intensiviert und verstetigt, um Synergien zu nutzen und ein lebendiges und vielfältiges Kulturleben zu fördern.

- Vernetzung der Vereine im Stadtgebiet → Vereine präsentieren sich
- Kulturzentrum → Location für Künstler der Innenstadt
- Musik-Workshop Open Stage
- Proberäume für Zirkus, Kunst, Ballett, Musik, Karnevalsakademie
- ehem. Kirche als Veranstaltungsraum

3. Der Austausch zwischen den Trägerschaften des Sozialbandes am nördlichen und östlichen Innenstadtrand wird gestärkt und intensiviert.

- Entzerrung des Weihnachtsmarktes in der Nordstraße

4. Niederschwellige und multifunktionale Begegnungsräume entstehen, die den Austausch zwischen verschiedenen Zielgruppen – Familien, Kinder, Jugendliche, Senioren – ermöglichen.

- Aktivierung Südfeldhaus
- Familienbüro / Seniorenarbeit als Anlaufstelle (niedrigschwellig)
- Bürgertreff / Kneipe
- Treffen für Vereine (niederschwellige Treffpunkte)
- Plätze für Jugendliche zum Treffen (auch abends; 14 – 17 Jahre)

5. Digitale Angebote und Lösungen werden ausgebaut, um das Stadtmarketing zu stärken und Informationen zur Beckumer Kultur- und Veranstaltungsszene besser zugänglich zu machen.

- in den Wintermonaten die Fassaden mit Installationen anleuchten → Event?
- Informationsmöglichkeiten: digitale Anzeige, Stadtplan
- Städtische App
- Veranstaltungskalender auf Homepage sehr bedienungsunfreundlich

6. Das Innenstadtmanagement wird gezielt gestärkt, um als zentraler Motor einer ko-produktiven Stadtentwicklung zu wirken.

Sonstiges

- Veranstaltungshalle, -stätte als Ersatz für das Kolpinghaus
- Multifunktions-Gebäude, -halle
- Veranstaltungen für verschiedene Zielgruppen (z. B. Open-Air)
- Events / Veranstaltungen in der Innenstadt (auch kleinere)
- Hop-On / Hop-Off Bus bei Veranstaltungen
- Zebrastreifen zur Bücherei (Querung)
- (Nicht nur) Wasser als Begegnungsraum → Sandlandschaften
- Bürgerbüro gut erreichbar
- kleines Kino
- Repair-Café
- weihnachtliches Programm nach Weihnachtsmarkt in Beckum (Märchenerzählerin? Eisbahn? ...)

Fazit

Die Beckumer Innenstadt kann durch gezielte Maßnahmen zu einem lebendigen, klimafreundlichen und vielseitigen Zentrum für alle Bürgerinnen und Bürger weiterentwickelt werden. Eine ausgewogene Verkehrsinfrastruktur sorgt für gute Erreichbarkeit, während gleichzeitig Fuß- und Radverkehr gestärkt und der ÖPNV klimafreundlicher gestaltet werden. Die Aufenthaltsqualität kann durch mehr Stadtgrün, Verkehrsberuhigung und attraktive Begegnungsräume gesteigert werden.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Förderung einer klimafreundlichen und -angepassten Stadtentwicklung. Begrünungsmaßnahmen, Entsiegelung von Flächen und klimafreundliches Bauen tragen zur Reduzierung von Hitzeinseln und zur Verbesserung des Stadtklimas bei. Gleichzeitig soll die Innenstadt als Wohn- und Lebensraum weiterentwickelt werden, indem konsumfreie Aufenthaltsorte, Spiel- und Sportmöglichkeiten sowie Orte der Ruhe geschaffen werden.

Auch das kulturelle und soziale Leben in der Innenstadt soll gestärkt werden. Neue Veranstaltungsräume, Treffpunkte und eine verbesserte Vernetzung von Vereinen und Initiativen können das Miteinander und die Vielfalt des Stadtlebens fördern. Digitale Angebote und ein aktives Stadtmarketing können für eine bessere Zugänglichkeit zu kulturellen und touristischen Informationen sorgen.

Als Schlüssel zur Belebung der Innenstadt wird ein gezieltes Innenstadtmanagement und das Engagement von Bürgerinnen und Bürgern in der Innenstadt gesehen. Vielfältige Veranstaltungen, Stadtbegrünung und soziale Treffpunkte können dazu beitragen, die Innenstadt Beckums als attraktiven, lebenswerten und zukunftsfähigen Ort zu gestalten.

Wie geht es weiter?

Auf Basis der Analyse und der Verwaltungswerkstatt wurden erste Handlungsfelder und Entwicklungsziele formuliert, die als Grundlage für die Ableitung konkreter Maßnahmen dienen. Diese bildeten zugleich die Diskussionsgrundlage für das erste Forum „Zukunft Innenstadt“, in dem zahlreiche Ideen und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern eingebracht wurden.

Die zahlreichen Ideen und Anregungen aus dem ersten Forum werden vom Planungsteam gesichtet und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit und des zeitlichen Horizonts geprüft. Daraus entsteht ein kompaktes Maßnahmenpaket für die nächsten fünf bis zehn Jahre, das in die Städtebauförderung eingebracht werden soll.

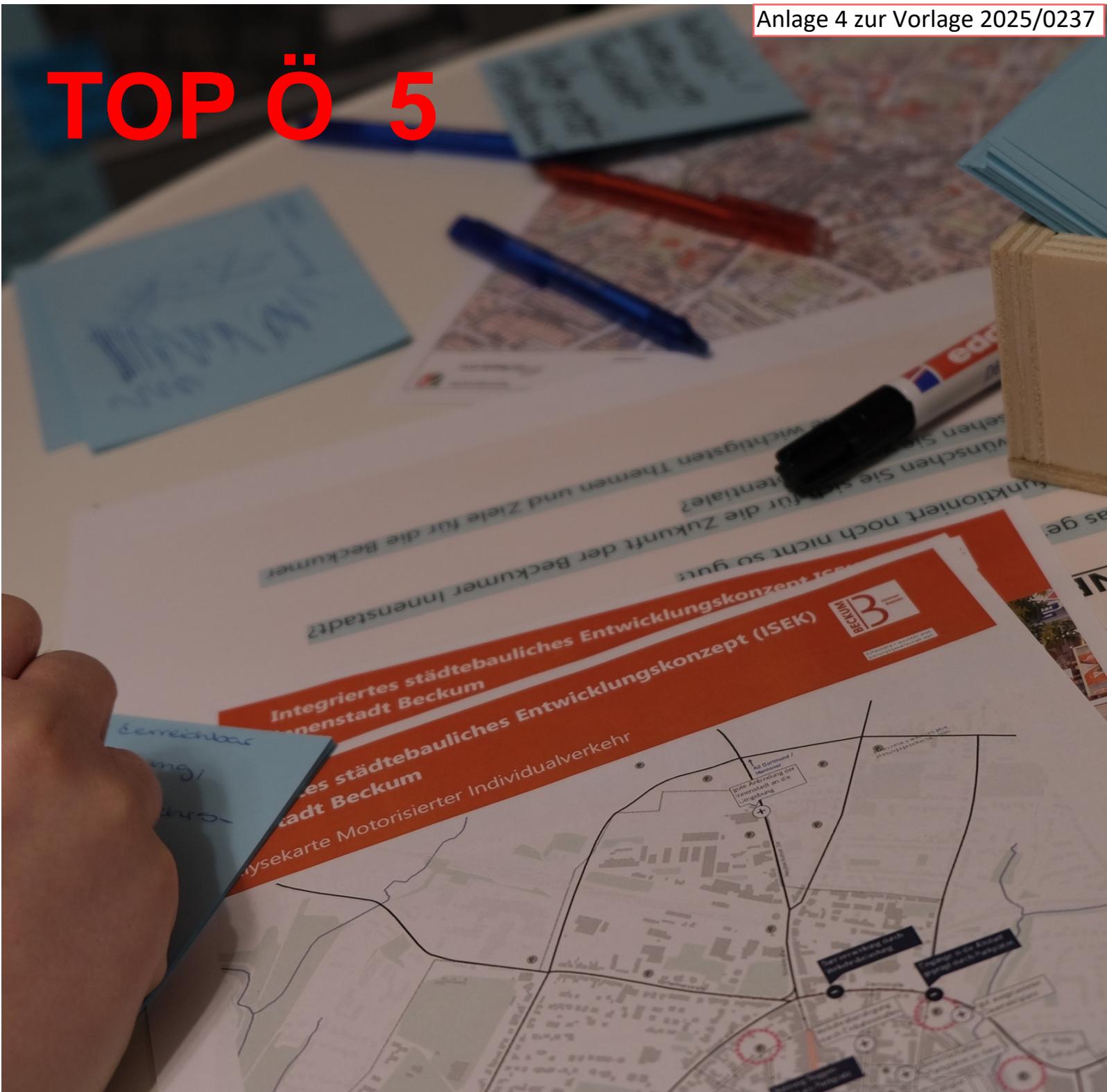
Langfristige Projektideen werden dokumentiert und können zu einem späteren Zeitpunkt weiterentwickelt oder unter veränderten Rahmenbedingungen erneut bewertet werden. Das heißt, nicht alle benannten Ideen und Anregungen aus dem ersten Forum können bereits in das kompakte Maßnahmenpaket des ISEK einfließen, bleiben aber dennoch nicht unberücksichtigt.

Die abgeleiteten Maßnahmen werden dabei in enger Abstimmung mit der Stadtverwaltung Beckum diskutiert und gemeinsam abgewogen, bevor sie in die nächste Planungsphase überführt werden. So wird gewährleistet, dass sowohl fachliche als auch bürgerschaftliche Perspektiven in den weiteren Prozess einfließen.

Impressionen aus der Veranstaltung



TOP Ö 5



Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt Beckum (ISEK)

Forum Zukunft Innenstadt II und Online-Beteiligung

Auswertung

Allgemeines

Datum: 10. Juni 2025, 18.30 – 21 Uhr

Ort: Aula der Antoniussschule, Antoniusstraße 5-7 & digital über Beteiligung.NRW

Teilnehmende: An der Veranstaltung nahmen ca. 50 interessierte Bürger und Bürgerinnen der Stadt Beckum teil.

Ablauf der Veranstaltung

01 Begrüßung durch den Bürgermeister

02 Input durch das Büro scheuevens + wachten plus zusammen mit externen Experten und Expertinnen

03 Arbeit an Thementischen zu den Handlungsfeldern und Maßnahmen

04 Resümee aus den Thementischen und Verabschiedung

Rückblick und Ziel der Veranstaltung

Im ersten Forum am 11. März 2025 diskutierten zahlreiche interessierte Bürgerinnen und Bürger die identifizierten Handlungsfelder und Entwicklungsziele für die Innenstadt Beckums. Diese basierten auf einer umfassenden Analyse sowie den Ergebnissen der vorangegangenen Verwaltungswerkstatt. Die eingebrachten Ideen und Anregungen aus dem Forum wurden anschließend vom Planungsteam sorgfältig gesichtet und im Hinblick auf Umsetzbarkeit, Finanzierbarkeit und zeitlichen Realisierungsrahmen geprüft.

Aus diesem Prozess ist ein kompaktes Maßnahmenpaket entstanden, das auf einen Zeithorizont von fünf bis zehn Jahren ausgerichtet ist und in die Städtebauförderung eingebracht werden soll. Nicht alle eingebrachten Ideen konnten dabei bereits berücksichtigt werden – teilweise aufgrund begrenzter Ressourcen, fehlender Umsetzungsreife oder langfristiger Perspektiven. Diese Vorschläge bleiben jedoch nicht unberücksichtigt: Sie wurden dokumentiert und können zu einem späteren Zeitpunkt weiterentwickelt oder unter veränderten Rahmenbedingungen neu bewertet werden.

Im zweiten Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ wurde dieses Maßnahmenpaket der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu Beginn des Abends wurde ein kurzer Rückblick auf den bisherigen ISEK-Prozess gegeben, einschließlich der Erläuterung zur Herleitung der Maßnahmen und der rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen der Städtebauförderung des Landes NRW.

Im Anschluss wurden die identifizierten Kernmaßnahmen durch externe Expertinnen und Experten inhaltlich vertieft vorgestellt. Kernmaßnahmen sind zentrale Projekte mit besonderer Impulswirkung für die künftige Innenstadtentwicklung, die von der Stadt Beckum prioritär umgesetzt werden sollen. Dazu gehören:

- **Impulsprogramm zur Stadtsanierung für private Eigentümerinnen und Eigentümer mit dem Fokus auf Erneuerung, Begrünung und Entsiegelung,**
- **Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als Freizeit- und Naherholungsraum mit besonderem Augenmerk auf Klimaschutz und Klimaanpassung,**
- **Etablierung des Gebäudes Markt 1/2 als zentralem Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus.**

Die vorgestellten Maßnahmen – insbesondere die Kernmaßnahmen – bildeten anschließend die Diskussionsgrundlage für den Austausch an den vier Thementischen. Hier hatten die Teilnehmenden

erneut die Möglichkeit, ihre Perspektiven und Anregungen zur konkreten Ausgestaltung der Maßnahmen einzubringen und den weiteren Prozess aktiv mitzugestalten.

Wichtige Fragen waren:

- Wie **bewerten** Sie die geplanten Maßnahmen **inhaltlich**? Wo sehen Sie ggf. andere Schwerpunkte? Was gefällt Ihnen gut?
- Welche **Maßnahmen** sollten aus ihrer Sicht inhaltlich noch **präziser oder klarer formuliert** werden?
- Sehen Sie Veränderungen in der **Priorisierung von Maßnahmen**?

Ergebnisse des zweiten Forums

Die Handlungsfelder



Die Anregungen der Bürgerinnen und Bürger wurden den Handlungsfeldern und den zugehörigen fallenden Maßnahmen zugeordnet.

Handlungsfeld 1: lebendig, attraktiv und alltagstauglich

1. Kernmaßnahme: Impulsprogramm Stadtsanierung privater Grundstücks- und Gebäudeeigentümerinnen und –eigentümer: Erneuern, Begrünen, Entsiegeln.

- Hof- und Fassadenprogramm mit Fokussierung auf Entsiegelung

2. Dialogprozess zur Baukultur in der Beckumer Innenstadt.

- Verschattungsmöglichkeiten auf dem Marktplatz schaffen
- Nutzungen für Kinder und Familien etablieren

3. Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen.

- keine weiteren Anmerkungen

Handlungsfeld 2: grün und klimafreundlich

1. Kernmaßnahme: Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs als innerstädtischer Freizeit- und Naherholungsbereich unter Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung/ des Klimaschutzes.

- Artenvielfalt im Kleingarten erhalten
- Sitzstufen am Wasser
- Umlaufgitter am Kollenbach aufweiten → Dreiräder/Kinderanhänger
- Der Bereich der sogenannten ‚Stadtgärten‘ (laut Plan zum Wersegrünzug) bietet aufgrund der geringen Anwohnerzahl gute Voraussetzungen für jugendgerechte Angebote, da mögliche Lärmentwicklungen dort voraussichtlich wenig störenden wirken
- Aufwertung der Kreuzungsbereiche des Wersegrünzugs den Fuß- und Radverkehr, zum Beispiel Zebrastreifen
- Kirchblick wiederherstellen, da dieser aktuell verwachsen ist
- Anregungen zum Spielplatz am Wersegrünzug:
 - Spielplatz am Wersegrünzug sollte aufgewertet werden
 - Jugendliche sitzen auf der Schaukel, sodass die Kinder nicht spielen können
 - hölzerne Abgrenzung des Spielplatzes, damit die Kinder nicht auf den Weg rennen
 - Barrierefreier Spielplatz durch bspw. ein Rollstuhlkarussell
 - Wetterschutz am Spielplatz an der Wese errichten

2. Identifikation von innerstädtischen Orten zur klimagerechten Aufwertung: Entsiegelung, Stadtmobiliar und Angebote für Freizeit und Bewegung.

- Marienplatz aufwerten
- Entsiegelung des Parkplatzes „Hindenburg“, um eine grüne Verbindung Richtung Norden zu schaffen
- Alleecharakter an der Sternstraße fördern
- Marktplatz und Kirchplatz benötigen mehr Grün
- Sitzmöglichkeiten an Spielplätzen etc. für Eltern
- Spielplätze mit Sportfunktion, z.B. Ninjaparkour

Handlungsfeld 3: erreichbar und vernetzt

1. Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings: Umgestaltung von Ostwall, Südwall und Mühlenstraße als Fahrradstraße.

- Nordwall sollte als Fahrradstraße mitgedacht werden, um den Ring zu schließen
- Clemens-August-Straße sollte als Fahrradstraße mitgedacht werden
- Entschleunigung des MIV
- Einbahnstraßensystem am Ring etablieren

Sonstiges

- Gleichberechtigung der Verkehrsarten
- Nordstraße von Busbahnhof bis Innenstadt sollte attraktiver für Fuß- und Radverkehr gestaltet und Querungsmöglichkeiten geschaffen werden
- Paralleles Parken an der Oststraße beschränken
- Die zeitliche Begrenzung der Parkplätze für kurze Erledigungen, wie Arztbesuche oder Einkäufe (z. B. bei Edeka), soll aufgehoben werden
- Langzeitparken soll durch höhere Parkgebühren eingeschränkt werden
- Für den Innenstadtbereich wird ein einheitliches Tempolimit von 20 km/h angeregt, insbesondere im Hinblick auf eine verkehrsberuhigte Gestaltung

Handlungsfeld 4: sozio-kulturell und ko-produktiv

1. Kernmaßnahme: Etablierung Gebäude Markt 1/2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus.

- Warum soll das Karnevalszimmer verlegt werden?
- Das Klassenzimmer muss unbedingt erhalten bleiben!
- Warum sollen die bisherigen Toiletten neben der Küche wegfallen und woanders neu entstehen?
- Was passiert mit dem Tante-Emma-Laden? Wird der irgendwie ins neue Konzept integriert?

2. Förderung der Vernetzung und Zusammenarbeit der innerstädtischen Akteure: Öffentlichkeitsarbeit und Verfügungsfonds für mehr Miteinander.

- Ist mit den innerstädtischen Akteuren im Vorfeld gesprochen worden?

Fazit

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass der vorgelegte Maßnahmenkatalog insgesamt auf breite Zustimmung bei den Bürgerinnen und Bürgern stößt. Auch die drei Kernmaßnahmen – das Impulsprogramm Stadtsanierung, die Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs sowie die Etablierung des Gebäudes Markt 1/2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus – wurden mehrheitlich mitgetragen und als wichtige Impulse für eine attraktive und zukunftsfähige Innenstadt bewertet. Zu einzelnen Maßnahmen wurden darüber hinaus ergänzende Hinweise und Anregungen formuliert, insbesondere in Bezug auf die Ausgestaltung, Zielgruppenansprache und Umsetzungsdetails. Zur Kernmaßnahme Markt 1/2 wurde am Thementisch deutlich, dass zunächst noch ein Erläuterungsbedarf bestand, um die Inhalte und Intentionen der Maßnahme nachvollziehen zu können – dieser konnte im direkten Austausch geklärt werden.

Weitere zentrale Anliegen der Bürgerinnen und Bürger betrafen die Themen klimafreundliche Mobilität, Klimaanpassung und Aufenthaltsqualität. So fand die Idee eines innerstädtischen Fahrradrings breite Zustimmung, ebenso wie Maßnahmen zur Begrünung, Entsiegelung und energetischen Sanierung im Rahmen der Stadtsanierung. Der Hinweis auf die steuerlichen Vorteile der Sanierungssatzung wurde ebenfalls positiv aufgenommen.

Ergänzend wurde der Wunsch nach einer höheren Aufenthaltsqualität durch sichere, gestaltete Räume mit Stadtmobiliar und Freizeitangeboten betont. Auch das soziale und kulturelle Miteinander spielte eine große Rolle: Die Bürger begrüßten die Öffnung und multifunktionale Nutzung des Gebäudes Markt 1/2 sowie die stärkere Vernetzung innerstädtischer Akteure.

Zusätzliche Anregungen aus der Beteiligung betrafen vor allem die konkrete Ausgestaltung der Maßnahmen: So wurden z. B. Vorschläge zur barrierefreien Gestaltung, zur besseren Einbindung von Kindern und Jugendlichen sowie zur stärkeren Kommunikation und Transparenz des Umsetzungsprozesses eingebracht.

Insgesamt zeigt sich: Der Maßnahmenkatalog wird von der Öffentlichkeit breit unterstützt. Die Rückmeldungen bestärken die Stadt darin, die Umsetzung der Kernprojekte zügig voranzutreiben und gleichzeitig die Impulse aus der Beteiligung in die weitere Planung zu integrieren.

Impressionen aus der Veranstaltung



Auswertung der Online-Beteiligung

Allgemeine Informationen zur Beteiligung

Im Rahmen der Online-Beteiligung zum Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für die Beckumer Innenstadt gingen insgesamt 109 Beiträge ein. Der überwiegende Teil der Teilnehmenden war zwischen 25 und 64 Jahre alt. 64,2 Prozent gaben an, sich in ihrer Freizeit regelmäßig in der Innenstadt aufzuhalten. Darüber hinaus wohnen oder arbeiten über 30 Prozent der Teilnehmenden ebenfalls im Innenstadtbereich.

Impulsprogramm Stadtsanierung: Entsiegeln, Begrünen, Erneuern

Die Mehrheit der Befragten (über 80 Prozent) besitzt keine Immobilie in der Innenstadt. Unter den Personen mit Immobilieneigentum zeigte sich eine hohe Bereitschaft, ein kostenloses Beratungsgespräch für künftige Modernisierungs- oder Sanierungsvorhaben in Anspruch zu nehmen. Die Maßnahme selbst wurde von 45,9 Prozent der Teilnehmenden als sehr wichtig und von 29,4 Prozent als wichtig für die Entwicklung der Innenstadt in den nächsten fünf bis zehn Jahren eingestuft. Weitere Wünsche beinhalteten eine stärkere Aufwertung der Fassaden durch Begrünung sowie die Entsiegelung des Marktplatzes. Es wurde auch angeregt, die Geschäfte im Innenstadtbereich durch attraktivere Schaufenster nicht nur für die bestehenden Kundinnen und Kunden, sondern auch für jüngere Menschen interessanter zu gestalten.

Dialogprozess zur Baukultur

Diese Maßnahme wurde von über 63 Prozent der Befragten als sehr wichtig oder wichtig eingeschätzt. Nur 12,8 Prozent stuften die Maßnahme als weniger wichtig ein. Viele Teilnehmende wünschen sich die Entwicklung eines einheitlichen und attraktiven Stadtbildes. Der Dialogprozess soll dabei helfen, ein umsetzbares Leitbild für die Beckumer Innenstadt zu entwickeln.

Initiative für eine sichere Innenstadt unter besonderer Berücksichtigung baulicher Maßnahmen

Diese Maßnahme wurde von 40,4 Prozent der Befragten als sehr wichtig und von 25,7 Prozent als wichtig beurteilt. Alle anderen Teilnehmenden sahen die Maßnahmen unter neutralen Gesichtspunkten bzw. als weniger- oder unwichtig an.

Flexible ein- und ausfahrbare „Poller“ werden sich an zentralen Punkten gewünscht, um die Durchfahrt von potenziell gefährlichen Fahrzeugen einzuschränken. Über die baulichen Maßnahmen hinaus wurde mehr Präsenz von Polizei oder dem kommunalen Ordnungsdienst gefordert, um Sicherheit und Sauberkeit in der Innenstadt zu gewährleisten.

Entwicklung des innerstädtischen Wersegrünzugs

Die Maßnahme zur Weiterentwicklung des Wersegrünzugs stieß auf breite Zustimmung: Über 90 Prozent der Teilnehmenden hielten sie für sehr wichtig, oder wichtig. Über 70 Prozent gaben an, die vorhandenen Grünflächen bereits zu nutzen, insbesondere zur Erholung, für alltägliche Wege oder für Treffen mit Freunden.

Für die künftige Entwicklung des Bereichs wurden folgende Schwerpunkte genannt: Erholung (68,8 Prozent), Alltagswege (55 Prozent), Klimaschutz und Klimaanpassung (51,4 Prozent), Sport (50,5 Prozent) sowie Spielen und Freunde treffen mit jeweils knapp über 40 Prozent. Der Wersegrünzug soll in Zukunft ein attraktiver Aufenthaltsort werden, der zum Verweilen einlädt, zum Beispiel durch Sitz- und Liegemobiliar. Neben grüner Infrastruktur werden sich hier generationsübergreifende Spiel- und Sportflächen gewünscht. Zudem soll für Sicherheit durch Beleuchtung und Sauberkeit gesorgt sowie die Pflege der Grünfläche, zum Beispiel durch ausreichend Abfallbehälter, gewährleistet werden.

Identifikation von innerstädtischen Orten zur klima- und nutzungsgerechten Anpassung

Über die Hälfte der Teilnehmenden stuften diese Maßnahme als sehr wichtig, etwa ein Viertel als wichtig ein. Zudem machten über 50 Prozent der Teilnehmenden konkrete Vorschläge zu Orten innerhalb der Innenstadt, die klima- und nutzungsgerecht aufgewertet werden sollten. Unter den genannten Orten befinden sich der Marktplatz, die Nordstraße, die Weststraße und der Marienplatz.

Hier wünschten sich die Teilnehmenden insbesondere Bäume und Schirme, die im Sommer Schatten spenden sowie zusätzliche grüne Infrastrukturen zur Verbesserung des Stadtklimas und zur Retention von Niederschlagswasser.

Schaffung eines innerstädtischen Fahrradrings

Die Meinungen zu dieser Maßnahme fielen unterschiedlich aus: Mehr als ein Drittel bewerteten sie als sehr wichtig, etwa 15 Prozent als wichtig. Etwa ein Drittel haben eine neutrale Haltung oder bewerten die Maßnahme als unwichtig.

Insgesamt lässt sich daraus eine geringere Priorisierung gegenüber anderen Maßnahmen ableiten. Gewünscht wurde vor allem eine sichere und einheitliche Gestaltung des Radverkehrs durch breitere Radwege und Fahrbahnmarkierungen sowie die Bereitstellung ausreichend vieler Radabstellanlagen. Darüber hinaus wurde auf die problematische Parkplatzsituation hingewiesen, da der Parksuchverkehr häufig zu gefährlichen Situationen und Behinderungen für Radfahrende führt.

Etablierung Gebäude Markt 1 und 2 als Ort für Kunst, Kultur, Geschichte und Tourismus

Bei dieser Maßnahme ergibt sich ein gemischtes Meinungsbild: 17,4 Prozent der Teilnehmenden bewerteten die Maßnahme als sehr wichtig, etwa ein Drittel als wichtig, ein Viertel als neutral und über 16 Prozent als weniger wichtig. Die Bewertungen deuten auf eine eher moderate Prioritätensetzung durch die Teilnehmenden hin. Die Teilnehmenden wünschten sich, dass die Gebäude Markt 1 und 2 zukünftig ein attraktiver Ort für alle Generationen wird und besonders auch Kindern sowie Jugendlichen die Themen Kunst, Kultur und Geschichte nähergebracht werden. Einen Spielecke für Kinder soll Platz im Gebäude finden. Sicherheit und Erscheinungsbild des Gebäudes sollen in der Planung ebenfalls berücksichtigt und mitgedacht werden.

Förderung der Vernetzung der Zusammenarbeit innerstädtischer Akteure

Die Einschätzungen zur Bedeutung dieser Maßnahme waren ebenfalls differenziert: Etwa 45 Prozent der Teilnehmenden bewerteten sie als sehr wichtig oder wichtig. Etwa ein Drittel hat eine neutrale Haltung, während etwa 14 Prozent der Teilnehmenden die Maßnahme als weniger wichtig bzw. unwichtig einstufen.

Besonders betont wurde, dass die jüngere Generation in zukünftige Planungen stärker eingebunden werden sollte, um lösungsorientierte Ansätze gemeinsam mit der breiten Bevölkerung zu entwickeln.

Weitere Anregungen

Zentrale Anregungen, die vermehrt aufkamen, waren der bauliche Zustand des Volkshochschulgebäudes, des Kolpinghauses und des Stadttheaters. Eine Sanierung dieser Orte wurde von vielen Teilnehmenden gewünscht, um diese für die Bevölkerung attraktiver zu machen. Ebenfalls genannt wurde die Versiegelung der Schulhöfe und die dort notwendige Entsiegelung und Begrünung. Darüber hinaus wurde die Notwendigkeit einer einheitlichen und flächendeckenden Beleuchtung in der Innenstadt betont, um Angsträume zu vermeiden. Auch eine Aufwertung der Eingänge zur Innenstadt wurde gefordert, um mehr Menschen in die Stadt zu ziehen.

Wie geht es weiter?

Die im zweiten Forum „Zukunft Innenstadt Beckum“ und die in der Onlinebeteiligung eingebrachten Ideen und Anregungen zu den vorgestellten Maßnahmen werden nun vom Planungsteam systematisch ausgewertet. Dabei erfolgt eine Prüfung und Abwägung hinsichtlich ihrer inhaltlichen Relevanz, Umsetzbarkeit, finanziellen Ressourcen sowie des zeitlichen Horizonts. Die Ergebnisse fließen anschließend in die inhaltliche Weiterentwicklung und Präzisierung der Maßnahmenbeschreibungen ein.

Darauf aufbauend erstellt das Planungsteam sogenannte Maßnahmensteckbriefe für alle Projekte des Maßnahmenpakets. Diese dienen als Grundlage für die Städtebauförderung und schaffen sowohl für die Stadt Beckum als auch für die Bezirksregierung einen Rahmen für die spätere Umsetzung.

Das überarbeitete Maßnahmenpaket wird Bestandteil des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK), das im Spätsommer in den Rat der Stadt Beckum eingebracht werden soll. Nach der politischen Beschlussfassung folgen die Vorbereitung und Einreichung der Förderanträge. Mit Bewilligung der Fördermittel können erste Maßnahmen – insbesondere die prioritären Kernmaßnahmen – in die Umsetzung überführt werden.

TOP Ö 5
#BEgreen
f @ GrueneBeckum



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, 22.05.2025

Antrag zur Verbesserung der Sicherheit durch Maßnahmen des Zufahrtsschutzes im Bereich der Innenstadt Beckums und Aufnahme ins ISEK Beckum

Sehr geehrter Herr Gerdhenrich,

bezugnehmend auf unseren Antrag **Montage von Sperrpfosten zum Schutz der Bevölkerung** vom 14.5.2021, der inzwischen mehrfach beraten, aber noch nicht zur Abstimmung gestellt wurde, möchten wir als Reaktion auf weitere, die Bevölkerung massiv gefährdende Vorfälle in anderen Städten (Mannheim, München, Stuttgart, Magdeburg, Berlin) nunmehr, dass der Antrag in erweiterter Form bei gleichzeitiger Aufnahme ins ISEK Beckum zur Abstimmung gestellt wird.

Antrag

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen beantragt, dass die Stadt Beckum ein Konzept zur Erhöhung der Sicherheit in der Beckumer Innenstadt durch die Errichtung von Maßnahmen des Zufahrtsschutzes an neuralgischen Punkten in Auftrag gibt und die Ergebnisse im zuständigen Ausschuss vorgestellt werden. Ferner sollen die Konzepterstellung sowie deren anschließende Umsetzung in das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Beckum aufgenommen werden.

Begründung

Die mediale Berichterstattung zeigt schonungslos, wie einfach und dennoch erschreckend effektiv Einzeltäter mit ihren Fahrzeugen die Bevölkerung gefährden können. Neben den vielen Verletzten sind in der Regel auch Todesfälle zu beklagen – ganz zu schweigen von den auf lange Zeit traumatisierten Angehörigen und betroffenen Augenzeugen. Angesichts der Schwere der Tat mit ihren verheerenden Auswirkungen bei gleichzeitiger Häufung entsprechender Vorkommnisse sieht die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen hier einen dringenden Handlungsbedarf, der keinen Aufschub mehr duldet. Nicht zuletzt die viel diskutierte Sicherheitsproblematik bei der Absicherung des Beckumer Rosenmontagsumzugs hat gezeigt, dass derlei Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung zunehmend auch in der Landes- und Bundespolitik einen hohen Stellenwert einnehmen und auch förderwürdig werden.

Mit freundlichen Grüßen



(Nadhira de Silva)
Fraktionsvorsitzende



(Peter Dennin)
Fraktionsvorsitzender



(Justus Lütke)
Ratsmitglied

TOP Ö 5



CDU-Fraktion im Rat der Stadt Beckum

Andreas Kühnel
Fraktionsvorsitzender
Heinz-Fütting-Straße 32
59269 Beckum

Herrn
Bürgermeister
Michael Gerdhenrich
Weststraße 46
59269 Beckum

Beckum, den 16.07.2025

Aufnahme weiterer Maßnahmen in das ISEK Beckum

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

auf der von der Verwaltung eingerichteten Sonderseite zum ISEK Beckum steht: „ein ISEK ist die rechtliche Grundlage, um eine Gebietskulisse nach dem Baugesetzbuch ausweisen zu können, in der formell der Einsatz von Städtebaufördermitteln möglich ist.“ In den vom beauftragten Planungsbüro erarbeiteten Analysekarten finden wir wichtige Hinweise für die Gestaltung der Beckumer Innenstadt. Das Büro widmet sich ausführlich der verkehrlichen Vernetzung der Innenstadt. Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wird hier ausdrücklich benannt, um eine gute Anbindung an die Innenstadt zu erlangen. Vor diesem Hintergrund beantragt die CDU Fraktion:

1. Aufnahme des Knotenpunktes am Busbahnhof in das ISEK Beckum mit dem Ziel dort einen Kreisverkehr zu errichten.

Der Kreuzungsbereich Neubeckumer Straße (Bundesstraße 58)/Nord Straße/Oelder Straße (Kreisstraße 45)/Hans-Böckler-Straße/Kalkstraße in Nähe des zentralen Busbahnhofes in Beckum soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden.

Die Planungen für den Kreisverkehr sind abgeschlossen, sie haben bereits eine Summe von ca. 60.000 € gekostet. Der Rat hat das Projekt insgesamt begrüßt, die Umsetzung dieser Maßnahme aber aus finanziellen Erwägungen zurückgestellt. Das ISEK Beckum bietet nun die Möglichkeit diese Planungen mit Fördermitteln umzusetzen. Aus den Unterlagen des beauftragten Planungsbüros geht mittelbar hervor, dass die Wegeverbindung vom Busbahnhof zur Innenstadt gestärkt werden muss.

2. Bau einer sicheren Radwegverbindung vom Busbahnhof in die Innenstadt

Zu einer sicheren Verbindung vom Busbahnhof in die Innenstadt gehört auch ein sicherer Radweg. Hier bietet es sich im Rahmen des ISEK Beckum an, auch direkt einen Radweg zu planen und zu bauen.

Die CDU Fraktion bittet um eine entsprechende Beschlussfassung im zuständigen Ausschuss.

Mit freundlichen Grüßen

Andreas Kühnel
-Fraktionsvorsitzender-

Kathrin Averdung Christoph Pundt
-stellvertretende Fraktionsvorsitzende-

Entwurf der Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Innenstadt Beckum 2025" – Beschluss zur Durchführung einer Beteiligung im Sinne von §§ 137 und 139 Baugesetzbuch

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

02.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Dem Entwurf der Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt Beckum 2025“ wird zugestimmt. Die Beteiligung der Betroffenen im Sinne von § 137 Baugesetzbuch und eine Beteiligung betroffener Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange im Sinne § 139 Absatz 2 Baugesetzbuch wird beschlossen.

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Aus städtebaulichen Gründen soll die Innenstadt von Beckum in dem als Anlage zur Vorlage beigefügten Bereich als förmliches Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Absatz 4 Baugesetzbuch (BauGB) festgesetzt werden. Das Ziel der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes ist die Behebung gebietsbezogener städtebaulicher Missstände im Sinne von § 136 Absätze 2 und 3 BauGB. Die Festlegung von Gebietskulissen des besonderen Städtebaurechts (Sanierungsgebiete, Stadtumbaugebiete, und so weiter) ist allen voran zwingende Voraussetzung zum Einsatz von Städtebaufördermitteln.

Vorbereitende Untersuchungen

Gemäß § 141 BauGB sind für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes vorbereitende Untersuchungen notwendig. Auf diese kann gemäß § 141 Absatz 2 BauGB verzichtet werden, wenn bereits hinreichende Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden Ziele und die Durchführung der Sanierung im Allgemeinen vorliegen.

Insbesondere mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept für die Beckumer Innenstadt (ISEK Beckum Innenstadt) und dem als Anlage zum ISEK beigefügten Fachbeitrag Immobilien (siehe Beschlussvorlage 2025/0237) sind umfassende Analysen und Erhebungen durchgeführt worden, die eine ausreichende Beurteilungsgrundlage darstellen.

Städtebauliche Missstände

Städtebauliche Missstände gemäß § 136 Absätze 2 und 3 BauGB liegen vor, wenn ein Gebiet nach seiner Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden und arbeitenden Menschen nicht entspricht (Substanzschwäche) sowie wenn ein Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist (Funktionschwäche). Für den als Anlage zur Vorlage beigefügten Bereich in der Innenstadt sind auf Basis des ISEK Beckum Innenstadt sowie ergänzend des Fachbeitrags Immobilien folgende Missstände festgestellt worden.

Substanzschwächen:

- Belichtung der Wohnungen teilweise unzureichend, insbesondere im Bereich zwischen Nordstraße und Linnenstraße, Südwahl sowie Speckmangasse.
- Mangelnde energetische Beschaffenheit und Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen, teilweise historischen und denkmalgeschützten Bebauung unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimafolgenanpassung.
- Teilweise Mängel in der baulichen und gestalterischen Qualität von Gebäuden, insbesondere in Eingangssituationen (beispielsweise entlang der Nordstraße).
- Äußere Gestaltung der Erdgeschosszone in den Fußgängerzonen harmoniert großenteils nicht mit den Obergeschossen.
- Mängel im Erscheinungsbild und der baulichen Beschaffenheit im Bereich Hans-Böckler-Straße/Neubeckumer Straße, Antoniusstraße und der nördlichen Alleestraße beeinträchtigen das Erscheinungsbild teilweise stark und wirken sich negativ auf die öffentliche Wahrnehmung der umliegenden Bereiche aus.

Funktionsschwächen:

- Funktionsverluste im Einzelhandel und dadurch verursachte Leerstände insbesondere im Bereich Nordstraße/Weststraße/Linnenstraße.
- Vereinzelt vollständige oder teilweise Leerstände von Wohngebäuden.
- Barrierefreiheit und Gestaltqualität der bisher nicht neu gestalteten Straßen sowie der Platzflächen entsprechen teilweise nicht den heutigen Anforderungen an eine attraktive Innenstadt.
- Fehlende Gestaltung und Betonung der Innenstadteingänge in den Bereichen Neubeckumer Straße/Weststraße/Elisabethstraße/Oststraße.
- Lärmbelastung durch Straßenverkehr insbesondere in den Straßenzügen Alleestraße/Oststraße/Sternstraße/Neubeckumer Straße und der an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Stromberger Straße.
- Unzureichende Vernetzung der Grünflächen, insbesondere im Bereich entlang der Werse.
- Unzureichende Einbindung der Werse in den Stadtraum.

Öffentliches Interesse

Die Behebung der städtebaulichen Missstände in der Innenstadt Beckums liegt im Sinne des § 136 Absatz 2 Satz 2 BauGB im öffentlichen Interesse. Die vorhandenen Substanz- und Funktionsmängel und die damit verbundenen negativen städtebaulichen Ausstrahlung auf die Gesamtstadt sind offensichtlich und werden durch die Ergebnisse des ISEK Beckum Innenstadt und des Fachbeitrags Immobilien zusätzlich bestätigt.

Neben den aufgezeigten städtebaulichen Missständen im Untersuchungsgebiet ist für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes die Erfüllung weiterer Merkmale erforderlich. Gemäß § 136 Absatz 1 BauGB sind die einheitliche Vorbereitung, die zügige Durchführung sowie das Vorhandensein eines öffentlichen Interesses Grundvoraussetzungen für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme.

Der Schaffung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse als zentraler planerischer Zielsetzung liegt ein hohes öffentliches Interesse zugrunde. Es resultiert im Grundsatz daraus, dass die städtebauliche Sanierung des betroffenen Bereichs nicht nur allein den Interessen der einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümer dient. Von der Aufwertung profitiert letztendlich die gesamte Stadt, da es sich um einen zentralen Bereich der Kernstadt handelt.

Ein öffentliches Interesse besteht auch darin, eine Zukunftsperspektive durch Anpassung des erhaltenswerten Gebäudebestandes an zeitgemäße bauliche Standards zu geben. Ein weiteres maßgebliches öffentliches Interesse besteht darin, die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Beckum positiv zu unterstützen.

Sanierungsziele

Im Zuge der Vorbereitung der Sanierung sind zudem die Ziele und Zwecke der Sanierung zu bestimmen. Zur Klarstellung und um möglicherweise aufkommenden Irritationen hinsichtlich der Verwendung des Begriffes „Sanierung“ entgegenzuwirken, wird darauf hingewiesen, dass der Begriff „Sanierung“ im Zusammenhang mit der Sanierungssatzung ein Sammelbegriff für die Umsetzung des Maßnahmenbündels aus dem ISEK Beckum Innenstadt ist. Aufbauend auf den städtebaulichen Missständen werden folgende Sanierungsziele für die Innenstadt abgeleitet:

- Umbau, Umnutzung und Anpassung der Gebäudesubstanz an zeitgemäße Nutzeransprüche und Berücksichtigung des historischen Kontexts, entsprechend der durchgeführten Gebäudebewertung.
- Wieder-, Zwischen- und Nachnutzung leerstehender Ladenlokale, Geschäftsräume und Wohnungen.
- Förderung des innerstädtischen Wohnens und Arbeitens durch Anpassung der Gebäudesubstanz und Verbesserung des Wohnumfelds.
- Sicherung und Weiterentwicklung der stadtbildprägenden und denkmalgeschützten Bausubstanz unter Berücksichtigung der Bedeutung für das Stadtbild.
- Gestalterische Aufwertung, Sanierung und Erweiterung öffentlicher Gebäude.
- Sicherung und Weiterentwicklung bestehender Frei- und Grünflächen entlang der Welse aufgrund ihrer Wirkung als Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete für die Innenstadt.
- Verstärkte Vernetzung der bestehenden Frei- und Grünflächen.
- Erhalt und Ausbau baukulturell angepasster Dach- und Fassadenbegrünung zur Verbesserung des Mikroklimas.

- Sicherung und Weiterentwicklung der Grünstrukturen und des Baumbestandes in den Straßenräumen.
- Bedarfsgerechter Ausbau und Verbesserung des ÖPNV-Angebots.
- Optimierung der Wegeföhrung für den Radverkehr speziell in den Straßenzügen Alleenstraße/Sternstraße/Neubeckumer Straße.

Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist gemäß § 142 Absatz 1 BauGB eindeutig und zweckmäÙig abzugrenzen. Die Abgrenzung ist so zu wählen, dass sich die Sanierung zweckmäÙig durchführen lässt. Entscheidend hierbei ist, dass sich alle festgestellten städtebaulichen Missstände beheben und die beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen in der Innenstadt durchführen lassen.

Die Gebietskulisse beinhaltet daher zunächst alle Bereiche der Innenstadt, in denen gebäudeseitig flächenhaft Missstände festgestellt wurden. Die Handlungsempfehlungen des Fachbeitrags Immobilien lassen sich daher zweckmäÙig umsetzen. Ebenso wurden die städtebaulich bedeutenden Stadteingänge im Norden, Osten und Westen, an denen insbesondere auch funktionale Missstände erkennbar sind, einbezogen. Innerhalb der Gebietskulisse lassen sich darüber hinaus alle weiteren Maßnahmen aus dem ISEK Beckum Innenstadt wie die Umgestaltung des Wersegrünzugs oder die Umgestaltung von Verkehrsräumen umsetzen.

Befristung der Sanierungssatzung

In der Satzung ist gemäß § 142 Absatz 3 BauGB eine Frist festzulegen, in der die Sanierung durchgeführt werden soll. Eine Frist von 15 Jahren entspricht im Allgemeinen dem Gebot einer zügigen Durchführung. Im Sinne der zügigen Durchführung der Sanierungsmaßnahme wird die Laufzeit der Sanierungssatzung bis zum 31.12.2040 vorgeschlagen.

Begründung der Verfahrenswahl

Aufgrund der Erkenntnisse aus den erarbeiteten Untersuchungen wird für die Sanierung des als Anlage beigefügten innerstädtischen Bereichs das „vereinfachte Verfahren“ im Sinne des § 142 Absatz 4 BauGB mit Ausschluss der §§ 152 bis 156a vorgeschlagen, weil die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften wie das Preisprüfungs-, Entschädigungs-, Umliegungs- und Ausgleichsbetragsrecht für die Durchführung nicht erforderlich sind und die Durchführung voraussichtlich nicht erschwert wird.

Da vor allem die Modernisierung/Instandsetzung von Wohngebäuden und die Verbesserung des direkten Wohnumfeldes ohne durchgreifende Maßnahmen der Bodenordnung Ziele der Sanierungsmaßnahme sind, wurde die Entscheidung der Verfahrenswahl letztlich auch auf dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gestützt und nach heutiger Sicht auf das Vorgehen nach dem „klassischen“ Verfahren mit Preisprüfungs-, Entschädigungs-, Umliegungs- und Ausgleichsbeitragsrecht verzichtet.

Ebenso kann auf die sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalte im Sinne des § 144 BauGB und auf die Eintragung eines Sanierungsvermerkes im Sinne des § 143 Absatz 2 BauGB verzichtet werden.

Auswirkung einer förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes

Zur Umsetzung der Ziele und der gleichzeitigen Beseitigung der vorhandenen Missstände wird eine breite Auswahl unterschiedlicher Ordnungsmaßnahmen auf der einen und Baumaßnahmen auf der anderen Seite angestrebt und ihre Durchführung zugleich durch die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet ermöglicht. Ordnungsmaßnahmen können nach förmlicher Festlegung des Sanierungsgebietes beispielsweise die Optimierung der Erschließung oder der zielgerichtete städtische Grundstückserwerb sein (allgemeines Vorkaufsrecht gemäß § 24 BauGB). Bauliche Maßnahmen auf städtischer Seite stellen insbesondere die anstehenden Investitionen in den öffentlichen Raum dar. Im Fokus der städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen stehen neben dieser Verbesserung und Aufwertung des Wohnumfelds insbesondere auch die Erhaltung und Modernisierung des Gebäudebestands in der Beckumer Innenstadt. Durch die mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet einhergehenden beschleunigten Abschreibungsmöglichkeiten (§ 7h Einkommensteuergesetz, § 11a Einkommensteuergesetz, § 10f Einkommensteuergesetz) sollen für die einzelnen Gebäudeeigentümerinnen und Gebäudeeigentümer über die durch die Maßnahmenumsetzung geplanten Fördermöglichkeiten hinaus Anreize geschaffen werden, in ihren eigenen Gebäudebestand zu investieren.

Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen

Die Entwicklung der Innenstadt Beckums stellt einen dynamischen Prozess dar, dessen Erfolg von dem Engagement aller Akteurinnen und Akteure abhängig ist. Neben der Politik und der Stadtverwaltung sind es insbesondere die Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer, die einen wesentlichen Beitrag dazu leisten, dass die Innenstadt attraktiv bleibt und aufgewertet wird. Jedoch weisen vor allem die Einzeleigentümerinnen und -eigentümer einen geringen Organisations- und Professionalisierungsgrad auf. Die Informations- und Interessenlagen der einzelnen Eigentümerinnen und Eigentümer weichen in der Regel stark voneinander ab. Ihr Verhalten und ihre Bereitschaft zur Mitwirkung an Maßnahmen sind insbesondere von der wirtschaftlichen Situation und den persönlichen Lebensumständen abhängig. Mit den im Rahmen der Städtebauförderung vorgesehenen Zuschüssen für die Sanierung des privaten Gebäudebestands, der erhöhten steuerlichen Begünstigung über die Ausweisung eines Sanierungsgebiets für die Innenstadt sowie den Angeboten der Förderbanken erhalten die Immobilieneigentümerinnen und -eigentümer geeignete Anreize für Investitionen in den Gebäudebestand.

Zwar wurde die Öffentlichkeit bereits umfangreich im Zuge zweier Foren an der Erstellung des ISEK Beckum Innenstadt beteiligt, allerdings erfüllt dies aus Sicht der Verwaltung noch nicht die Anforderungen des § 137 BauGB. Im Zuge der beiden Foren wurde noch nicht die konkrete Gebietskulisse vorgestellt und diskutiert. Die Verwaltung beabsichtigt daher den Entwurf der Sanierungssatzung mit dem Sanierungsgebiet in Anlehnung an eine Offenlage im Zuge von Bauleitplanverfahren für den Zeitraum von 1 Monat auszulegen. Betroffene haben dann die Gelegenheit sich zur Sanierungssatzung zu äußern. Voraussetzung für die Durchführung der Beteiligung ist der mit dieser Vorlage zu fassende Beschlussvorschlag.

Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger

Gleiches gilt für die Beteiligung öffentlicher Aufgabenträger. Parallel zur Offenlage sollen betroffene Behörden und Träger öffentlicher Belange im Sinne des § 139 Absatz 2 BauGB an der Erstellung der Sanierungssatzung beteiligt werden. Grundlage hierfür ist ebenfalls der mit dieser Vorlage zu fassende Beschlussvorschlag.

Abwägung öffentlicher und privater Belange

Die Aufstellung der Sanierungssatzung unterliegt gemäß § 136 Absatz 4 Satz 3 BauGB dem Abwägungsgebot. Danach sind die öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abzuwägen. Die Verpflichtung zur Abwägung trifft die Gemeinde für die Sanierung als Gesamtmaßnahme, nicht aber für jede einzelne grundstücksbezogene Maßnahme. Abwägungsrelevant sind vor allem die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Planung und die Abgrenzung des Sanierungsgebiets. Dabei besteht grundsätzlich ein Gestaltungs- und Beurteilungsspielraum, der maßgeblich damit zusammenhängt, dass – anders als bei der Bauleitplanung – der Erlass der Sanierungssatzung am Beginn der Sanierung steht und zu diesem Zeitpunkt noch keine hohen Anforderungen an Konkretisierung der Sanierungsziele gestellt werden dürfen. Es muss insbesondere nicht bereits unmittelbar nach Inkrafttreten der Sanierungssatzung erkennbar sein, wie das Sanierungsgebiet im Einzelnen genutzt werden soll.

Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials erfolgt vor allem auch auf Grundlage der Beteiligungen gemäß § 137 und 139 Absatz 2 BauGB. Mit einem Abwägungsvorschlag soll die Sanierungssatzung dann Ende des Jahres beschlossen werden, um den Anforderungen der Bewilligungsbehörden zur Städtebauförderung gerecht zu werden.

Aufhebung der alten Sanierungssatzung Innenstadt Beckum

Mit der neuen Sanierungssatzung „Innenstadt Beckum 2025“ tritt zugleich die Sanierungssatzung „Innenstadt Beckum“ vom 09.07.2012 außer Kraft. Die Dauer der Satzung wurde auf 12 Jahre festgelegt, sodass eine Aufhebung der Satzung – auch vor dem Hintergrund neuer Sanierungsziele – zweckmäßig erscheint.

Anlage(n):

Entwurf der Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt Beckum 2025“



ENTWURF Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt Beckum 2025“

(Sanierungssatzung „Innenstadt Beckum 2025“)

Auf Grundlage des § 142 Baugesetzbuch (BauGB) in Verbindung mit §§ 7 Absatz 1 und 41 Absatz 1 Satz 2 Buchstabe f der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen hat der Rat der Stadt Beckum am _____ folgende Satzung beschlossen:

§ 1

Festlegung des Sanierungsgebietes

- (1) Die Stadt Beckum beabsichtigt, für den Bereich des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes 2025 für die Innenstadt Beckum eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme durchzuführen. In dem Bereich liegen städtebauliche Missstände im Sinne des § 136 BauGB vor. Der nachfolgend beschriebene Geltungsbereich hat eine Größe von rund 56,6 Hektar und wird hiermit förmlich als Sanierungsgebiet auf der Grundlage des § 142 Absatz 4 BauGB festgelegt und erhält die Bezeichnung „Innenstadt Beckum 2025“.
- (2) Die Grenze des Sanierungsgebiets wird konkret wie folgt beschrieben:
 - Im Norden beginnt die Grenze westlich des Gebäudes Hans-Böckler-Straße 7 unter Einbeziehung des Zentralen Omnibusbahnhofs (Ausgangspunkt)
 - von dort entlang der nördlichen Grundstücksgrenzen Hans-Böckler-Straße 8 und der Neubeckumer Straße 7,
 - dann nach Süden entlang der östlichen Grenze der Neubeckumer Straße,
 - anschließend entlang der nördlichen Grenzen der Neubeckumer Straße 2 und Oelder Straße 5 über die Oelder Straße und die südliche Grenze der Elmstraße
 - von dort nach Süden entlang der südöstlichen Grenze der Grundstücke Oelder Straße 4, 8, 10 sowie Kalkstraße 1, dann nach Süden über die Kalkstraße und östlich des Gebäudes Kalkstraße 2,
 - dann nach Südosten entlang der Bahnschienen bis zur Wilhelmstraße und entlang der westlichen Grenze der Wilhelmstraße nach Süden und von dort entlang der östlichen Grenze der Sternstraße,
 - anschließend in Höhe der östlichen Grenze der Kreuzung zur Stromberger Straße entlang der östlichen Grenze der Stromberger Straße bis zum Lippweg,
 - dann entlang der nördlichen Grenze des Lippwegs nach Osten bis zur Margaretenstraße,
 - dann nach Süden entlang der westlichen Grenze der Margaretenstraße und
 - anschließend nach Westen entlang der südlichen Grenze der Lippborger Straße 1 über die Lippborger Straße und weiter nach Westen entlang der südlichen Grenze der Grundstücke Oststraße 48 und Lippborger Straße 4 und 4a,

- dann nach Westen entlang der Grenze zwischen Wohnbebauung Schüttenweg/Im Soestkamp und Grünraum bis zur Elisabethstraße (einschließlich der Grundstücke Elisabethstraße 7 und 7a),
- von dort nach Norden entlang der Elisabethstraße und anschließend nach Westen entlang der Straße Am Hirschgraben,
- anschließend entlang des Dalmerwegs nach Süden und entlang der südlichen Grenze der Straße Am Rünenkolk nach Westen bis zum Grünraum,
- dann nach Süden bis zum Paterweg und auf der westlichen Seite des Grünraums wieder nach Norden bis zur Hammer Straße,
- dann entlang der westlichen/nordwestlichen Grenzen der Grundstücke Hammer Straße 8a, 10, 12 sowie Ahlener Straße 1 bis zur Ahlener Straße,
- anschließend entlang der Ahlener Straße und dann nach Nordosten entlang der nördlichen Grenzen der Grundstücke Münsterweg 1 und Alleestraße 72 und 74 sowie Ahlener Straße 2,
- dann weiter nach Nordosten entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen der westlichen/nordwestlichen Bebauung entlang der Alleestraße,
- im weiteren Verlauf entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenzen der nordwestlichen Bebauung der Thüerstraße über die Vorhelmer Straße bis zur südlichen Grenze des Grundstücks Poststraße 6 und dann nach Nordwesten entlang des Grundstücks Poststraße 8,
- dann nach Nordosten entlang des Grundstücks Poststraße 8 weiter bis zu den Bahngleisen und dann entlang der Bahngleise nach Nordwesten bis zum Ausgangspunkt

Die Grenzen des räumlichen Geltungsbereichs dieser Satzung sind zudem in dem als Anlage beigefügten Lageplan, der Bestandteil dieser Satzung ist, dargestellt.

§ 2

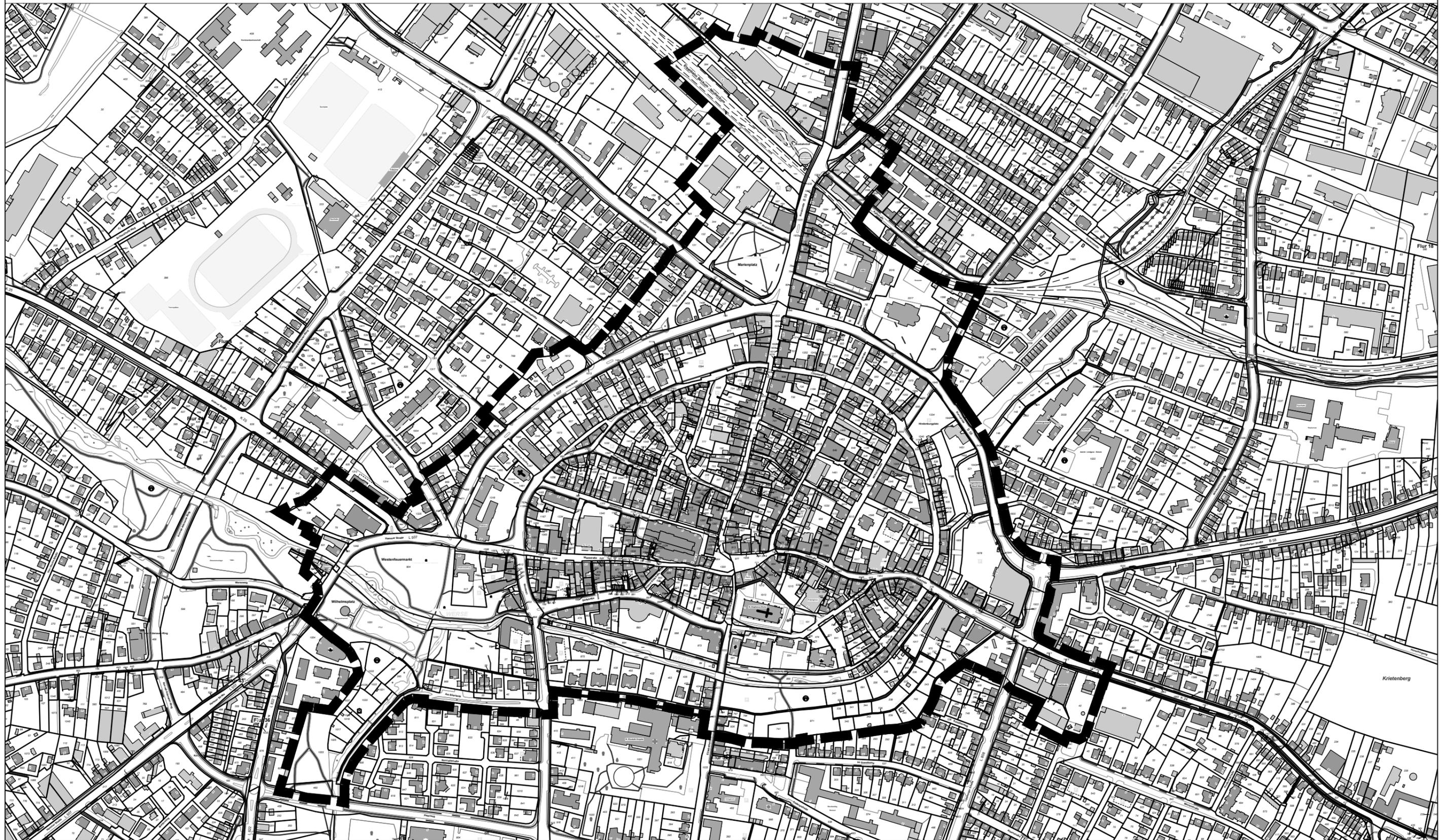
Verfahrensart und -dauer

- (1) Die Sanierung wird im vereinfachten Verfahren gemäß § 142 Absatz 4 BauGB durchgeführt. Die Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB und des § 144 BauGB werden deshalb ausgeschlossen.
- (2) Die Sanierung soll nach 15 Jahren abgeschlossen sein.

§ 3

Inkrafttreten

Diese Satzung wird gemäß § 143 Absatz 1 BauGB mit ihrer Bekanntmachung rechtsverbindlich. Mit dem gleichen Tag tritt die Satzung der Stadt Beckum über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt Beckum (Sanierungssatzung „Innenstadt Beckum“) vom 09. Juli 2012 außer Kraft.



Bebauungsplan Nr. N20 "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" – Antrag zur 1. Änderung zur Erweiterung des Rossmann-Marktes an der Hauptstraße

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Umwelt und Bauen
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
02.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:**Sachentscheidung**

Die vorgestellte Planung mit dem Ziel, den Rossmann-Drogeriemarkt im Stadtteil Neubeckum zu erweitern, wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, einen städtebaulichen Vertrag vorzubereiten und den Antragsteller bei den weiteren erforderlichen Arbeitsschritten zu begleiten.

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Der Eigentümer der Immobilien Hauptstraße 34 und 36 im Stadtteil Neubeckum hat mit Schreiben vom 11.07.2025 die Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 „Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße“ zur Erweiterung des bestehenden Rossmann-Marktes gestellt. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage 1 beigefügt.

Die 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 „Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße“ wird erforderlich, um die baurechtlichen Voraussetzungen für die Erweiterung des bestehenden Rossmann-Marktes im Stadtteil Neubeckum zu schaffen. Der Markt beabsichtigt, seine Verkaufsfläche in den rückwärtigen Grundstücksbereich zu erweitern, um den gestiegenen betrieblichen Anforderungen weiterhin gerecht zu werden und seine langfristige Standortperspektive zu sichern.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. N20 „Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße“ deckt mit seinen Baugrenzen nicht den gesamten Gebäudebestand ab. Im Zuge der 1. Änderung wird daher der Geltungsbereich auf den gesamten betreffenden Häuserblock ausgedehnt, um eine ganzheitliche Anpassung und Erweiterung der Baugrenzen zu ermöglichen.

Für die bestehenden Gebäude innerhalb des erweiterten Geltungsbereichs gilt weiterhin Bestandsschutz. Darüber hinaus wird die Festsetzung der maximal zulässigen Geschossigkeit an die vorhandene Bebauung angepasst, um eine städtebaulich verträgliche Weiterentwicklung sicherzustellen. Es sind Geschossigkeiten von 2 bis 4 Geschossen möglich. (siehe Anlage 2 zur Vorlage)

Das Vorhabengebiet befindet sich im Innenbereich und ist bereits vollständig versiegelt. Der bestehende Bebauungsplan setzt für diesen Bereich eine Grundflächenzahl von 1,0 fest, die unverändert bestehen bleibt. Durch die Planänderung sollen die bestehenden Baugrenzen angepasst sowie die Lage einer Versorgungsfläche neu geordnet werden. Zudem ist die Ausweisung als „Urbanes Gebiet“ vorgesehen, um eine flexiblere Nutzungsmischung zu ermöglichen. Die geplante bauliche Erweiterung bleibt in ihrer städtebaulichen Struktur verträglich und fügt sich funktional wie gestalterisch in die bestehende Umgebung ein.

Der ruhende Verkehr wird weiterhin auf dem rückwärtigen Stellplatzbereich untergebracht. Dieser Bereich wird im Zuge der Planung geringfügig überplant und daher neu strukturiert, um eine effiziente Ausnutzung der vorhandenen Fläche sicherzustellen und die Stellplatzorganisation an die neue Gebäudesituation anzupassen.

Sofern der Ausschuss das Vorhaben positiv bewertet, wird die Verwaltung den Antragsteller bei den erforderlichen Arbeitsschritten begleiten und einen entsprechenden städtebaulichen Vertrag vorbereiten.

Das Vorhaben wird in der Sitzung vorgestellt.

Anlage(n):

- 1 Antrag zur 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 „Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße“
- 2 Lageplan der geplanten 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 „Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße“

Von: Martin Roelfing

Gesendet: Freitag, 11. Juli 2025 08:31

An: Waldmüller, Johannes <waldmueller@beckum.de>

Betreff: Antrag neuer Bebauungsplan für die Erweiterung Rossmann, Hauptstr. 34-36 in Neubeckum

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stellen wir einen Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplan-Verfahrens in der Stadt Beckum.

Der mögliche Geltungsbereich (siehe Anlage) befindet sich im Ortsteil Neubeckum und liegt westlich der Hauptstraße, südlich der Bismarckstraße und nördlich der Kaiser-Wilhelm-Straße.

Ziel der Planung ist die Änderung eines Teilbereiches des bestehenden Bebauungsplanes *Nr. 20 „Für den Bereich Mauerstraße, Hauptstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße“* mit dem Ziel einer bestandsorientierten Anpassung und einer maßvollen Verdichtung im Sinne der Innenentwicklung. Durch die Anpassung soll die planungsrechtliche Grundlage an die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten angeglichen und gleichzeitig eine Nachverdichtung innerhalb des bereits bebauten Bereichs ermöglicht werden.

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie unsere Planungsabsichten unterstützen und ein Bebauungsplanverfahren einleiten würden. Für die Erarbeitung des Bebauungsplanes haben wir das Planungsbüro Hempel + Tacke GmbH aus Bielefeld beauftragt. Sofern weitergehende Kosten im Rahmen des Verfahrens entstehen, sind wir bereit, diese zu übernehmen.

Die Zustimmung der von der Planung betroffenen Nachbarn entnehmen Sie bitte der Anlage.

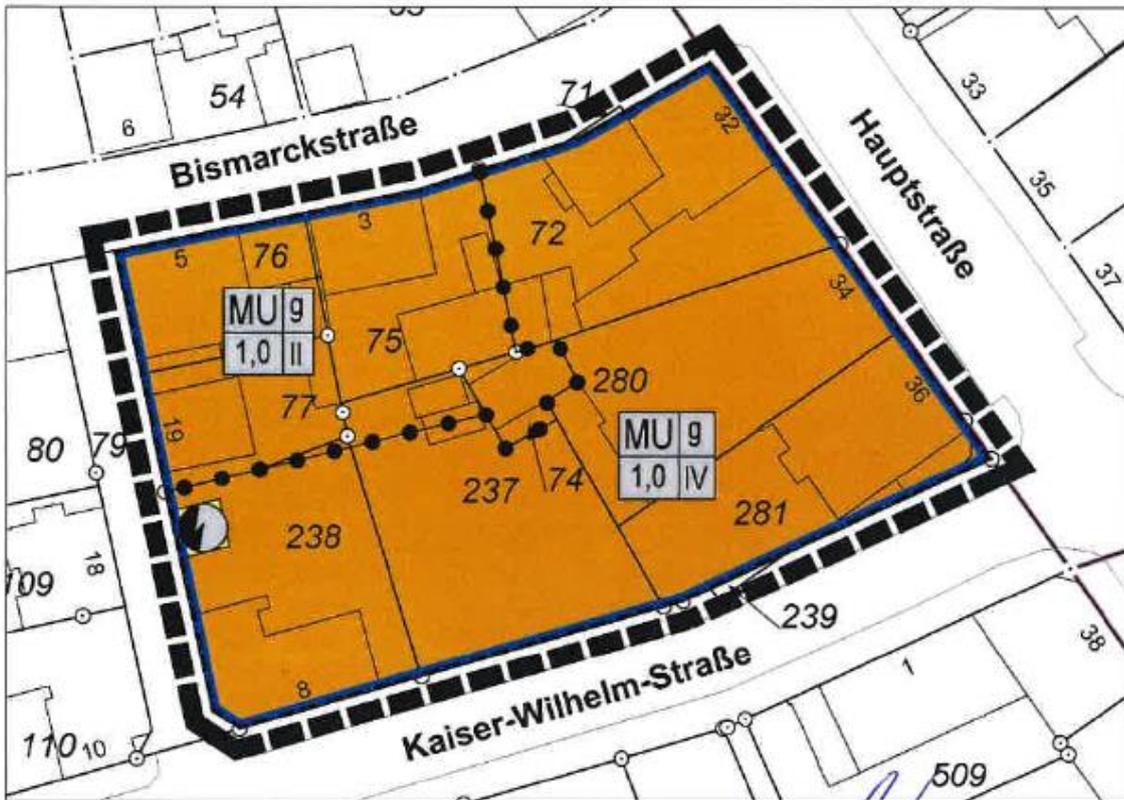
Die Eigentümer von Bismarckstr.5 und Mauerstr. 19 konnte ich bis dato nicht erreichen.

Die Eigentümer von Hauptstr. 32, Kaiser-Wilhelm-Str. 8 und Bismarckstr. 3 haben unterschrieben.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Rölfing

Darstellung mögliche Bebauungsplanänderung



Planzeichenerklärung

Abgrenzungen



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs des Bebauungsplanes
gem. § 9 (7) BauGB



Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
gem. § 1 (4) und § 18 (5) BauNVO

Art der baulichen Nutzung gem. § 9 (1) Ziffer 1 BauGB



Urbanes Gebiet
(§ 6a BauNVO)

Maß der baulichen Nutzung gem. § 9 Abs. (1) Ziffer 1 BauGB, § 16 BauNVO

1,0 Grundflächenzahl, z.B. 0,8

IV Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß, z.B. IV

Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen gem. § 9 (1) Ziffer 2 BauGB

□ geschlossene Bauweise



Baugrenze

Flächen für Versorgungsanlagen (gem. § 9 (1) Ziffer 12,14 und Abs. 6 BauGB)

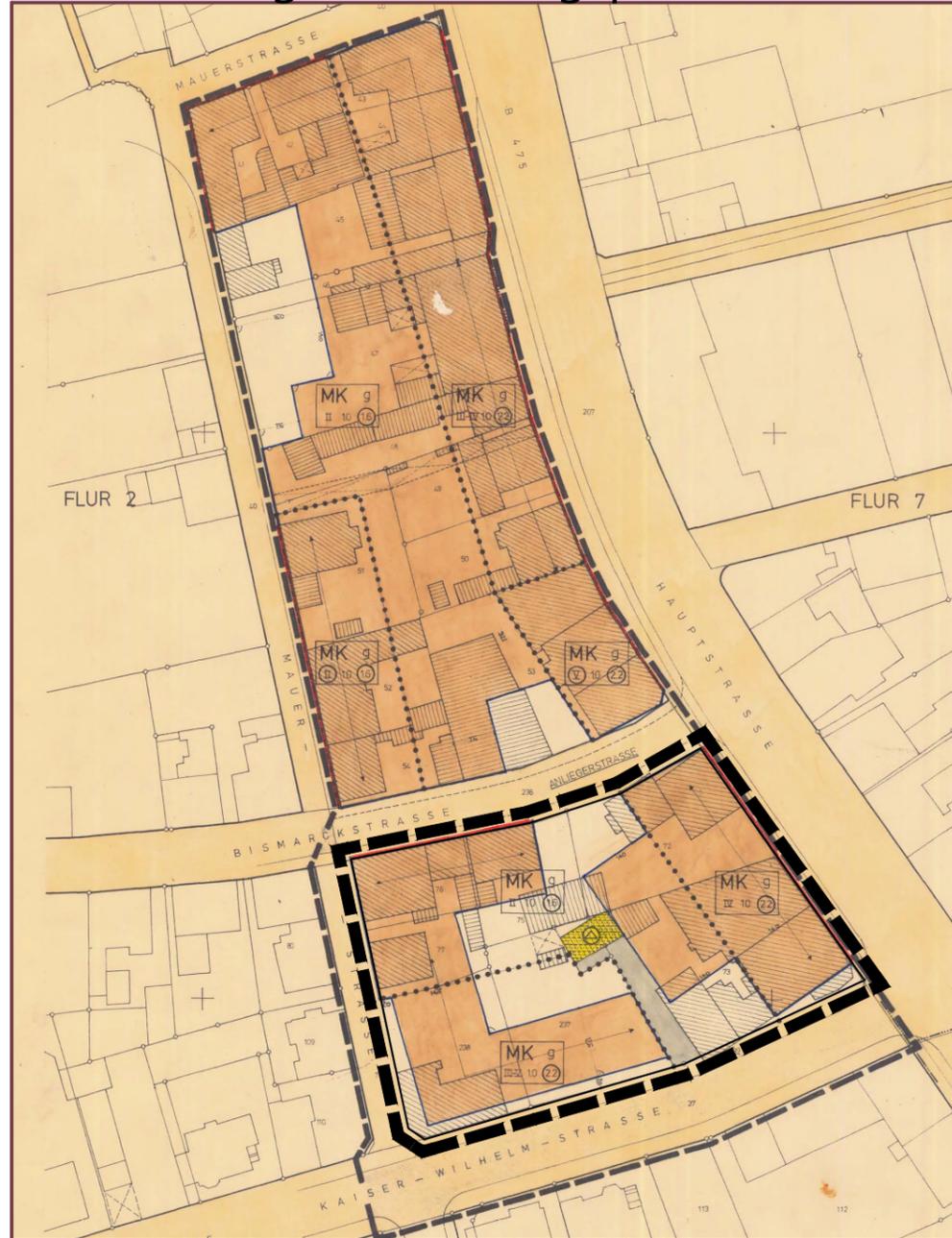


Zweckbestimmung: Trafostation

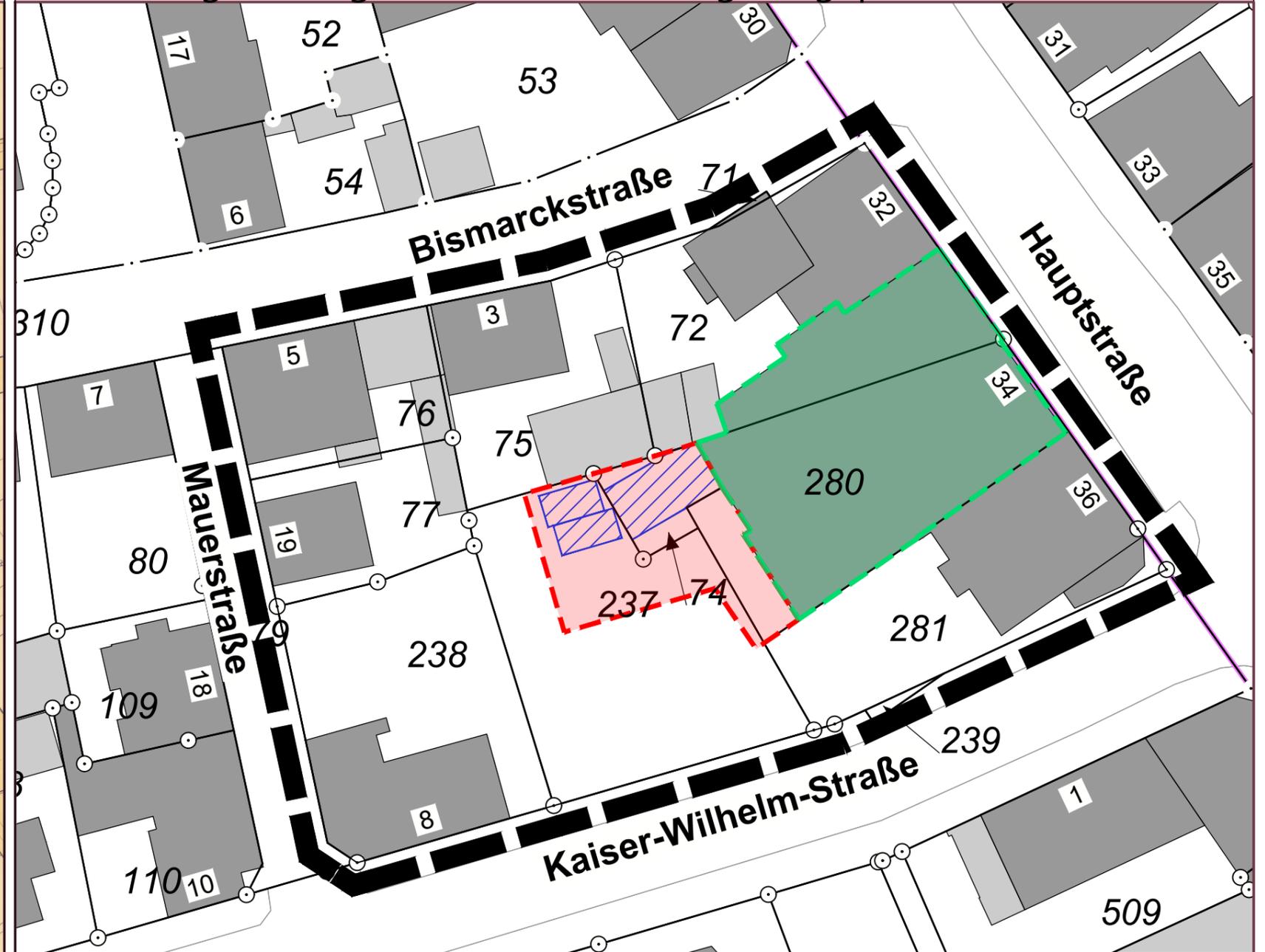
Handwritten signatures:
Frankfurt
Beitrag Bebauungsplan
Dennis TURAN

Bebauungsplan Nr. N 20 für den Bereich "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" 1. Änderung, Lageplan

Rechtskräftiger Bebauungsplan Nr. N 20

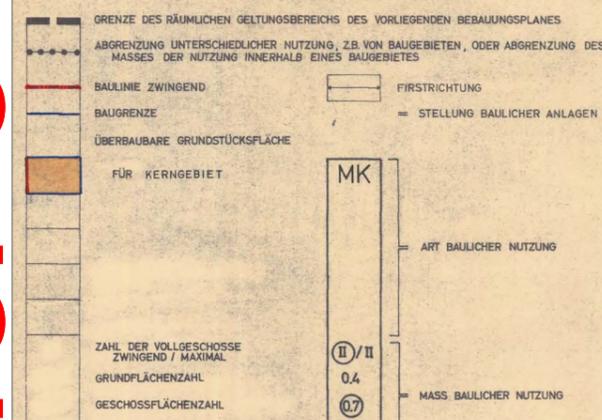


Darstellung Geltungsbereich 1. Änderung - Lageplan



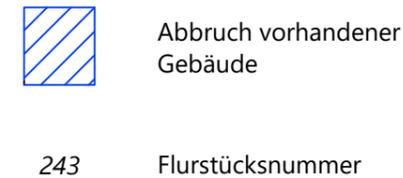
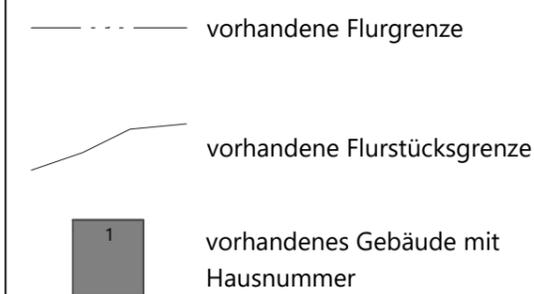
TOP Ö 7

FÜR FESTSETZUNGEN

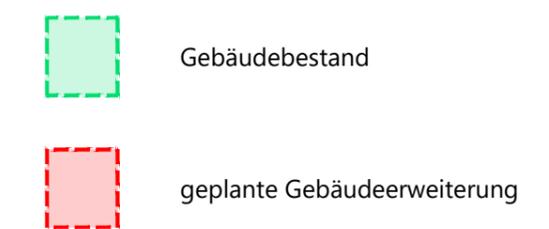


Legende

Bestand



Lageplan



1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" – Beauftragung zum Abschluss eines städtebaulichen Vertrags

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen:

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

02.09.2025 Beratung

Rat der Stadt Beckum

16.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die Verwaltung wird beauftragt, mit Herrn Martin Roelfing den als Anlage zur Vorlage beigefügten städtebaulichen Vertrag zur Übernahme von Planungsleistungen- und -kosten im Rahmen der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. N20 "Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße" abzuschließen

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

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

Erläuterungen:

Mit Schreiben vom 11.07.2025 beantragte Herr Roelfing die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens zur Änderung des Bebauungsplans Nr. N20, Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße. Auf die Vorlage 2025/0235 wird verwiesen.

Gegenstand des Vertrags ist die Ausarbeitung der notwendigen Unterlagen und Gutachten auf eigene Rechnung sowie die Übernahme von potentiellen Sachkosten, die der Verwaltung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens entstehen. Der Abschluss eines weiteren städtebaulichen Vertrags im Laufe des Verfahrens ist nicht ausgeschlossen.

Anlage(n):

Städtebaulicher Vertrag

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

zwischen

der Stadt Beckum

vertreten durch den Bürgermeister, Weststraße 46, 59269 Beckum

- im folgenden Stadt genannt -

und

Martin Roelfing, Graf-Galen-Straße 125, 59269 Beckum

- im folgenden Vorhabenträger genannt -

Präambel

Mit Schreiben vom 11.07.2025 beantragte der Vorhabenträger die Einleitung eines Bauleitplanverfahrens zur Änderung des Bebauungsplans Nummer N20, Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße.

Der bisherige Planbereich für die 1. Änderung des oben genannten Bebauungsplans umfasst die Grundstücke Gemarkung Beckum Flur 302, Flurstücke 238, 237, 281, 280, 72, 75 und 76. Grund für die beantragte Änderung ist die Erweiterung des bestehenden Droge-riemarktes „Rossmann“ sowie die Anpassung der vorhandenen Bebauung im Rahmen einer maßvollen Nachverdichtung im innerstädtischen Gebiet.

Die vom Plangebiet umfassten Grundstücke liegen im Privateigentum verschiedener Eigentümerinnen und Eigentümer, die teilweise bereits ihre Zustimmung zur Änderung des Bebauungsplans mitgeteilt haben. Ziel ist es, eine städtebaulich verträgliche Umgestaltung durch die Änderung des Bebauungsplans zu ermöglichen. Bestehende Gebäude genießen dabei Bestandsschutz.

Zur Realisierung des Vorhabens ist die Änderung des Bebauungsplans Nummer N20, Mauerstraße/Hauptstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße notwendig. Zur Beschleunigung des Verfahrens einigen sich die Parteien im Rahmen dieses Vertrags zunächst darauf, dass der Vorhabenträger sämtliche Planungskosten, die das Vorhaben betreffen, zu tragen hat. Im weiteren Verlauf des Verfahrens kann sich das Erfordernis zur Vereinbarung weiterer städtebaulicher Maßnahmen ergeben. Ziel ist es, eine attraktive und städtebaulich sinnvolle Änderung des Bebauungsplans zu erreichen. Unabhängig davon schließen die Parteien folgenden, städtebaulichen Vertrag:

§ 1 Gegenstand des Vertrags

Gegenstand des Vertrags ist die Ausarbeitung städtebaulicher Maßnahmen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 1 BauGB sowie die Übernahme von Kosten und sonstigen Aufwendungen im Sinne von § 11 Absatz 1 Satz 2 Nummer 3 BauGB. Der Vorhabenträger verpflichtet sich hiermit, diese Maßnahmen und Kosten mit folgenden Maßgaben zu übernehmen:

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

§ 2 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 des Bebauungsplans 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. Auch in diesem Fall verbleiben die übergebenen Unterlagen im Eigentum der Stadt.
3. Auch bei Scheitern der Planung oder Änderung der planerischen Zielsetzung verbleiben die Planungskosten gemäß § 1 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.

§ 3 Leistung des Vorhabenträgers

1. Der Vorhabenträger verpflichtet sich, die nach § 1 Nummer 2 dieses Vertrages angefallenen und künftig noch anfallenden Sachkosten auf schriftliche Anforderung der Stadt binnen 2 Wochen nach Rechnungsstellung zu überweisen. Fremdleistungen werden direkt durch die Vorhabenträgerinnen beglichen.
2. Die Kosten sind von dem Vorhabenträger auch dann zu erstatten, wenn sich nach Leistungserbringung herausstellt, dass das Bebauungsplanverfahren nicht fortgeführt wird.

§ 4 Schlussbestimmungen

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

Stadt Beckum

Beckum, _____

Im Auftrag

Michael Gerdhenrich
Bürgermeister

Uwe Denkert
Fachbereich Stadtentwicklung

Vorhabenträger

Beckum, _____

Martin Roelfing

Antrag zur Neubebauung der ehemaligen Ladenzeile in der Neißer Straße

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Umwelt und Bauen
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
02.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

Die vorgestellte Planung mit dem Ziel, an der ehemaligen Ladenzeile in der Neißer Straße geförderten Wohnraum zu realisieren, wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Antragsteller bei den weiteren erforderlichen Arbeitsschritten zu begleiten.

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Der Eigentümer der Immobilie Neißer Straße 5, 5 a, 7, 7 a, 9, 11 und 13 im Stadtteil Beckum hat mit Schreiben vom 14.08.2025 eine Neubebauung der ehemaligen Ladenzeile in der Neißer Straße angestoßen. Im Rahmen der aktuellen Planung ist die Errichtung von 3 Mehrfamilienhäusern mit insgesamt 36 Wohneinheiten vorgesehen. Dabei handelt es sich um öffentlich geförderten Wohnraum, der einen wichtigen Beitrag zur Deckung des örtlichen Wohnraumbedarfs leisten und zugleich die städtebauliche Qualität des Quartiers stärken soll. Der Antrag ist der Vorlage als Anlage 1 beigefügt.

Die ehemalige Ladenzeile in der Roten Erde (Flur 45, Flurstück 358, Gemarkung Beckum) fungierte in der Vergangenheit als kleines Zentrum innerhalb des Quartiers, jedoch hat sich der Nutzungsanspruch im Laufe der Zeit verändert. Derzeit ist die Fläche überwiegend von Leerstand und temporären Raumnutzungen geprägt, da der ursprünglich bestehende Bedarf an gewerblichen Angeboten nicht mehr gegeben ist. Angesichts des anhaltenden Wohnraumbedarfs in Beckum eröffnet sich hier die Möglichkeit, benötigten Wohnraum zu schaffen. Die betreffende Fläche bietet dafür geeignete städtebauliche Voraussetzungen und lässt sich gut in die bestehende durch Wohnnutzung geprägte Umgebung integrieren.

Der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 4 „Rote Erde“ inklusive 1. Änderung setzt gegenwärtig ein Mischgebiet mit einer Grundflächenzahl von 0,4 und Geschossflächenzahl von 0,7 fest. Es sind 1 beziehungsweise 2 Vollgeschosse zulässig. Des Weiteren sind eine Dachneigung bis 30 Grad (zwingend) sowie eine Firststellung (zwingend) festgesetzt.

Für die Umsetzung des geplanten Bauvorhabens ist eine Änderung des Bebauungsplans von einem Mischgebiet zu einem Allgemeinen Wohngebiet notwendig, sodass die baulichen Voraussetzungen für den Neubau von 3 Mehrfamilienhäusern entlang der Neißer Straße gegeben sind. Neben der Änderung der Art der baulichen Nutzung wird die Festsetzung der maximal zulässigen Geschossigkeit an die vorhandene Bebauung angepasst, um eine städtebaulich verträgliche Weiterentwicklung sicherzustellen. Es ist eine Geschossigkeit von 3 Geschossen möglich sowie die Festsetzung eines Flachdachs. Die 3 geplanten Mehrfamilienhäuser unterscheiden sich in ihrer äußeren Gestaltung durch variierende Fassadenfarben. Zur Schaffung eines harmonischen Gesamtbildes und zur Integration in das bestehende Ortsbild wird die Fassadengestaltung mittels Riemchen ausgeführt, welche sich gestalterisch an der umliegenden Bebauung orientiert. Auf diese Weise wird eine architektonische Verbindung zur vorhandenen Nachbarbebauung hergestellt, ohne dabei die Individualität der einzelnen Gebäude zu beeinträchtigen (siehe Anlagen 2 und 3 zur Vorlage).

Alternativ zur Durchführung eines Bauleitplanverfahrens kann das Vorhaben möglicherweise mit dem am 18.06.2025 vom Bundeskabinett beschlossenen „Wohnungsbau-Turbo“ gemäß § 246e Baugesetzbuch umgesetzt werden. Dieser soll im Herbst 2025 in Kraft treten. Die geplante Sonderregelung soll ermöglichen, dass schneller neue Wohnungen gebaut, Wohngebäude erweitert, aufgestockt und Gebäude in Wohnraum umgewidmet werden. Demzufolge könnte gegebenenfalls auf die Aufstellung eines Bebauungsplans verzichtet werden, indem von den bisher entgegenstehenden Festsetzungen des Bebauungsplans befreit wird.

Sofern der Ausschuss das Vorhaben positiv bewertet, wird die Verwaltung den Antragsteller bei den erforderlichen Arbeitsschritten begleiten.

Das Vorhaben wird in der Sitzung vorgestellt.

Anlage(n):

- 1 Antrag
- 2 Lageplan
- 3 Ansichten

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stellen wir einen Antrag auf Einleitung eines Bebauungsplan-Verfahrens in der Stadt Beckum.

Der mögliche Geltungsbereich (siehe Anlage) befindet sich im Ortsteil Beckum und liegt im Stadtteil Rote Erde in eine Schönen Gewachsenen Wohnsiedlung.

Ziel der Planung ist die Änderung eines Teilbereiches des bestehenden Bebauungsplanes *Rote Erde* mit dem Ziel einer bestandsorientierten Anpassung und einer maßvollen Verdichtung im Sinne der Innenentwicklung. Durch die Anpassung soll die planungsrechtliche Grundlage an die tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten angeglichen und gleichzeitig eine Nachverdichtung innerhalb des bereits bebauten Bereichs ermöglicht werden.

Wir wären Ihnen sehr verbunden, wenn Sie unsere Planungsabsichten unterstützen und ein Bebauungsplanverfahren einleiten würden. Für die Erarbeitung des Bebauungsplanes haben wir das Planungsbüro Tischmann Loh & Partner kontaktiert. Sofern weitergehende Kosten im Rahmen des Verfahrens entstehen, sind wir bereit, diese zu übernehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Frederik Rodejohann

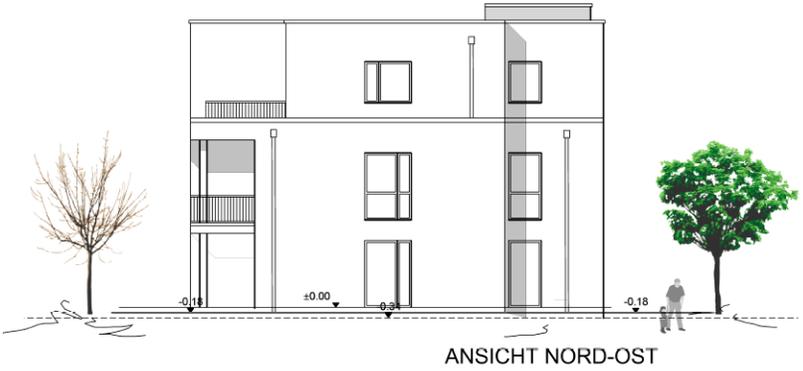
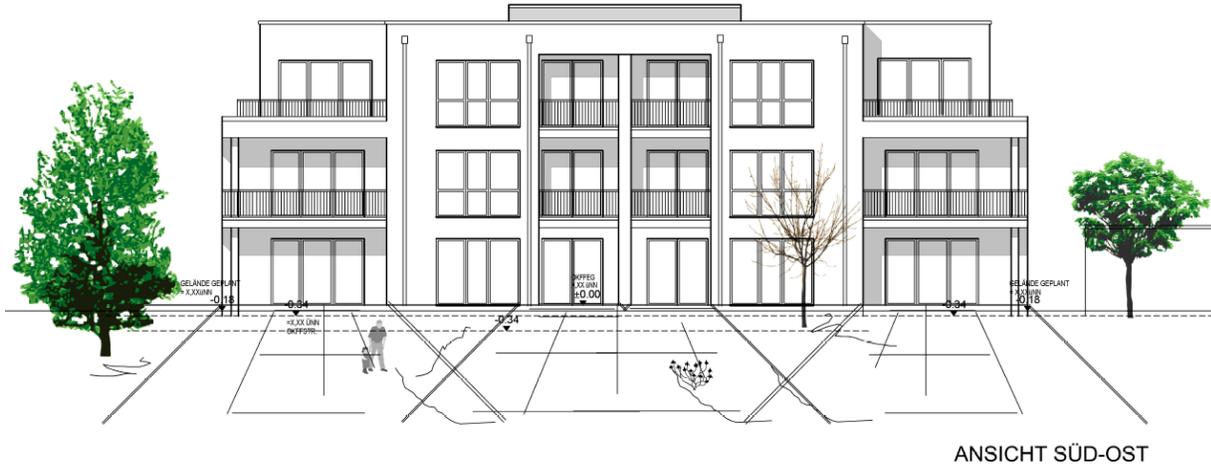
Anlage

Lageplan

Ansichten

Grundrisse

TOP Ö 9





Bebauungsplan Nr. Kspl. 3 "AugustastraÙe" – Aufstellungsbeschluss und Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

Beteiligungen: Fachbereich Umwelt und Bauen
Städtischer Abwasserbetrieb Beckum

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung
02.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Sachentscheidung

1. Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „AugustastraÙe“ wird gemäß § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 13a Baugesetzbuch unter anderem zur Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung sowie der überbaubaren Grundstücksfläche beschlossen.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „AugustastraÙe“ umfasst in der Gemarkung Beckum in der Flur 155 Teilflächen der städtischen Flurstücke 120, 695 und 793 und befindet sich östlich der AugustasträÙe und westlich der Bahnstrecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn. Die genaue Abgrenzung ist aus dem als Anlage 1 zur Vorlage beigefügten Übersichtsplan ersichtlich.

2. Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „AugustasträÙe“ wird gemäß § 3 Absatz 2 in Verbindung mit § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch beschlossen. Der Entwurf des Bebauungsplanes und die Begründung werden für die Dauer von mindestens 30 Tagen öffentlich ausgelegt.

Das Verfahren wird gemäß § 13a Baugesetzbuch im beschleunigten Verfahren durchgeführt.

Kosten/Folgekosten

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

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Auswirkungen auf den städtischen Haushalt.

Erläuterungen:

Im Bereich des heutigen Fest- und Bolzplatzes östlich der AugustasträÙe im Stadtteil Roland soll eine im städtischen Eigentum befindliche Fläche (Gemarkung Beckum, Flur 155, Teilflächen der Flurstücke 120, 695 und 793) für Wohnbebauung ausgewiesen werden.

Der Geltungsbereich hat eine Größe von circa 0,9 Hektar und verfügt aufgrund der Lage in unmittelbarem Anschluss an die Siedlungsbereiche über einen engen Ortsbezug zur bestehenden Struktur.

In der Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum (Stadt- und Regionalplanung Dr. Janzen GmbH, Köln, Oktober 2017) stellt sich die Fläche im Bereich Augustastraße als eine Potentialfläche mit kurzfristiger Entwicklungsperspektive dar. Vor diesem Hintergrund wurde auch das Projekt R5 „Baugebiet Festplatz Augustastraße und Fußweg Roland Nord-Süd“ in das Dorffinnenentwicklungskonzept Roland (Stadt Beckum, 2018) als Projektidee aufgenommen.

Mit der geplanten Bauflächenentwicklung sollen deshalb circa 16 Baugrundstücke für Einfamilien-, Doppel- und Kettenhäuser sowie die Möglichkeit für ein Mehrfamilienhaus geschaffen werden. Vorgesehen ist die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes mit einer 2- bis 3-geschossigen Bebauung sowie der dazugehörigen Erschließungsanlagen.

Der Bebauungsplan Nr. Kspl. 3 „Augustastraße“ wird gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) als Bebauungsplan der Innenentwicklung im beschleunigten Verfahren aufgestellt. Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Beckum stellt das Plangebiet bisher als „Öffentliche Grünfläche“ dar. Damit weicht der Flächennutzungsplan von den Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfs ab. Gemäß § 13a Absatz 2 Nummer 2 BauGB erfolgt nach Abschluss des vorliegenden Bebauungsplanverfahrens die Anpassung des Flächennutzungsplans im Wege der Berichtigung.

Im Zuge der Umsetzung dieses Beschlusses erfolgt die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 BauGB im Rahmen einer öffentlichen Auslegung der Planunterlagen im Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung der Stadt Beckum für die Dauer von mindestens 30 Tagen. Parallel erfolgt die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 BauGB.

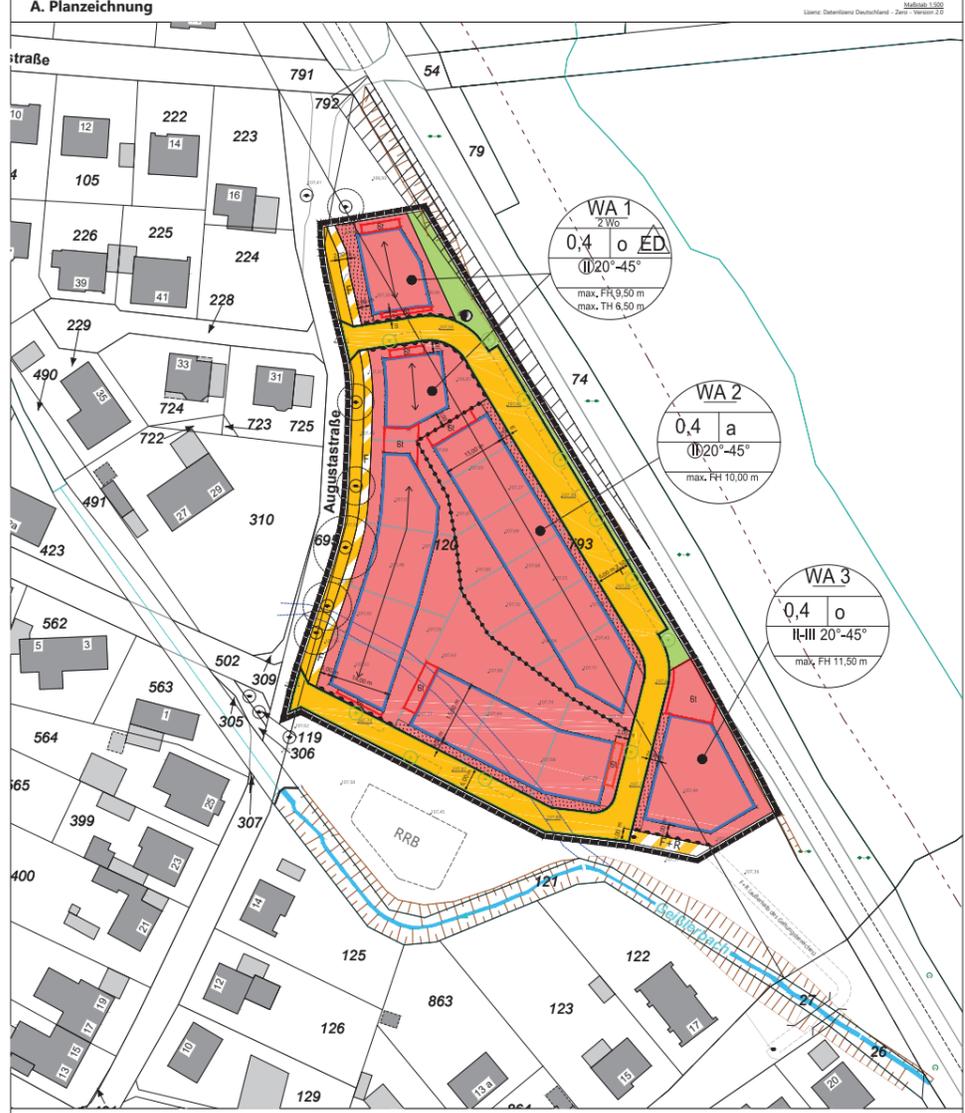
Zur Information der Öffentlichkeit ist eine Bürgerinformationsveranstaltung vorgesehen.

Nähere Einzelheiten zur Planung können den der Vorlage beigefügten Anlagen 1 und 2 entnommen werden. In der Sitzung wird der Entwurf des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „Augustastraße“ vorgestellt.

Anlage(n):

- 1 Planverkleinerung des Entwurfs zum Bebauungsplan
- 2 Begründung zum Entwurf des Bebauungsplans

Bebauungsplan Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe"



A1. Festsetzung von Lärmpegelbereichen / Schutz für Außenwohnbereiche



Legende
Signatur gemäß der Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planmaterials (Planzeichnungsverordnung 1990 - PlanV 90)

- Bestand
- vorhandene Flurgrenze
- vorhandene Flurstücksgrenze
- vorhandenes Gebäude mit Hausnummer
- Flurstücknummer
- Höhepunkt (vorhandene Geländeöhe über NNH)
- Böschung
- Bestandsbaum mit Kronenumfang
- ehemaliger Bachlauf

Festsetzung
1. Art der baulichen Nutzung
2. Maß der baulichen Nutzung
3. Bauweise, Baualien, Baugrenzen

- 1. Art der baulichen Nutzung
2. Maß der baulichen Nutzung
3. Bauweise, Baualien, Baugrenzen
4. Verkehrsflächen
5. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallverwertung und Abfallbehandlung, sowie für Ablagerungen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken

- 6. Verkehrsflächen
7. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallverwertung und Abfallbehandlung, sowie für Ablagerungen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken
9. Grünflächen
15. Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

15. Sonstige Planzeichen
Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, zum Beispiel von Baugeländen, oder Abgrenzung des Maßes der Nutzung innerhalb eines Baugeländes

- 4. Stellplätze, Carports, Garagen
5. Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden
6. Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Nachrichtliche Darstellungen
geplante Grundstücksauflagen (nicht bindend)
geplante Wegeverbindungen
geplante Stellplätze
geplante Begrünung der Verkehrsfläche
geplantes Regenhaltebecken
geplantes Schallschutzwand
Sichtdreieck
Bemaßung
Sperpfosten

Textliche Festsetzungen
A BAUPLANRECHTLICHE FESTSETZUNGEN
1. Art der baulichen Nutzung
Allgemeines Wohngebiet (WA) gemäß § 4 BauNVO L. v. m. § 1 Absatz 5 und Absatz 6 BauNVO
2. Maß der baulichen Nutzung
Grundflächenzahl (GRZ)
Verhältnis der überbaubaren Fläche zur Grundstücksfläche
Anzahl der Vollgeschosse, Dachneigung
Finische (ab Oberkante Stalle Endausbau)
Traufhöhe (ab Oberkante Stalle Endausbau)
3. Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen
Offene Bauweise
Abwechslung Bauweise
nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
4. Verkehrsflächen
Offentliche Straßenverkehrsfläche
Offentlicher Fußweg
Offentlicher Rad- und Gehweg
5. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallverwertung und Abfallbehandlung, sowie für Ablagerungen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken
Trafostation
6. Grünflächen
Offentliche Grünflächen
7. Flächen für Versorgungsanlagen, für die Abfallverwertung und Abfallbehandlung, sowie für Ablagerungen, Einrichtungen und sonstige Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken
8. Verkehrsflächen
Offentliche Straßenverkehrsfläche
Aufhebung der Verkehrsflächen ist unverbundlich.
9. Grünflächen
Offentliche Grünflächen
10. Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
11. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen

11. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen
12. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen
13. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen
14. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen

Überschaubare Grundstücksflächen
Die überschaubaren Grundstücksflächen werden durch die Festsetzung von Baugrenzen und durch den Eintrag in den zeichnerischen Teil bestimmt. Untergrenzen für die Größe der Grundstücke sind im Allgemeinen durch die Festsetzung von Baugrenzen und durch den Eintrag in den zeichnerischen Teil bestimmt.

4. Stellplätze, Carports, Garagen
5. Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden
6. Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen

Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen
Schallschutz von Schlafräumen
Schutz von typischen Außenwohnbereichen
Anlage von Zisternen und Sickerentwässerungen
Flächenversiegelung
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr

8. Verkehrsflächen
9. Grünflächen
10. Flächen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
11. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen

11. Gebiete, in denen bei der Errichtung von Gebäuden oder bestimmten sonstigen baulichen Anlagen bestimmte bauliche oder sonstige technische Maßnahmen für die Erzeugung, Nutzung oder Speicherung von Strom, Wärme oder Kälte aus erneuerbaren Energien oder Kraft-Wärme-Kopplung getroffen werden müssen

B ÖRTLICHE BAUVORSCHRIFTEN
Äußere Gestaltung baulicher Anlagen
Dachneigung/Dachform
Dachdeckung
Dachflächen
Dachaufbauten
Fassadengestaltung
Enfrischung
Geländehöhe
Abgrabungen und Aufschüttungen sind in folgenden Fällen zulässig:

C HINWEISE
Antenschutz
Flächenversiegelung
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr
Abfallabfuhr

D RECHTSGRUNDLAGEN
1. Baugesetzbuch (BauGB)
2. Baunutzungsverordnung (BauNVO)
3. Planungsrecht (PlanV)
4. Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
5. Die Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen
6. Gesetz über Naturschutz- und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG)

Der Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Beckum hat am ... die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" gemäß § 1 (1) BauGB beschlossen.

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Der Ausschuss für Stadtentwicklung der Stadt Beckum hat am ... die öffentliche Auslegung des Bebauungsplans Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" gemäß § 1 (1) BauGB beschlossen.

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Ort und Zeit der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" ist am ...

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Der Entwurf des Bebauungsplans Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" und die Begründung haben für die Dauer eines Monats vom ... bis einschließlich ... zu jedermanns Einsicht öffentlich ausgelegt.

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Der Rat der Stadt Beckum hat am ... über die vorgebrachten Anregungen gemäß § 1 (2) BauGB entschieden und den Bebauungsplan Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" als Satzung, sowie die Begründung in einer Sitzung am ... beschlossen.

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Der Beschluss des Rates der Stadt Beckum über den Bebauungsplan Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe" ist am ... gemäß § 10 (3) BauGB ortsnah bekannt gemacht worden.

Beckum, den ...
Michael Gerhards
Bürgermeister

Die Planunterlagen entsprechen den Anforderungen des § 1 der Planzeichnungsverordnung vom 19.12.1990.

Beckum, den ...
Stadt Beckum
Der Bürgermeister
Im Auftrag

STADT BECKUM DER BÜRGERMEISTER



Bebauungsplan Nr. Kspl 3 "AugustastraÙe"

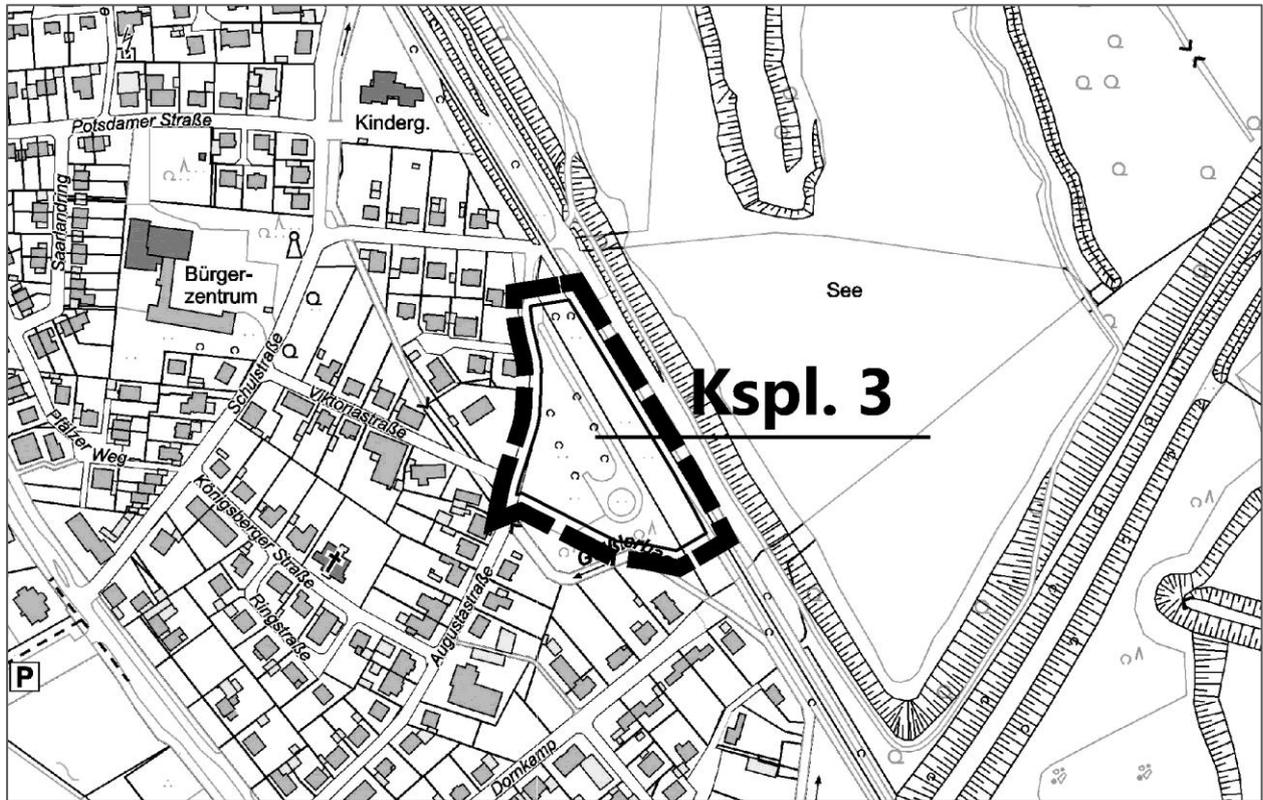
Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch

rechnerisch bindend
fachdienst
Stadtplanung und
Wirtschaftsverwaltung
www.beckum.de



Bebauungsplan Nr. Kspl. 3 „AugustastraÙe“

Plangebiet: Östlich der AugustastraÙe



Übersichtplan ohne Maßstab

Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Begründung

Verfahrensstand:

Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 2 Baugesetzbuch sowie der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 2 Baugesetzbuch in Verbindung mit § 13a Baugesetzbuch

Verfasser:

Stadt Beckum

Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

WeststraÙe 46

59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-1999 (Fax)

stadt@beckum.de

Stand: 15.08.2025

STADT BECKUM

DER BÜRGERMEISTER

www.beckum.de



Kontaktdaten:

Stadt Beckum
Fachdienst Stadtplanung
und Wirtschaftsförderung
Weststraße 46
59269 Beckum

02521 29-0

02521 2955-199 (Fax)

stadt@beckum.de

Inhaltsverzeichnis

I	Begründung zum Bauleitplan	1
1	Räumlicher Geltungsbereich.....	1
2	Planungsanlass, Ziele und Zwecke der Planung.....	1
3	Planverfahren	2
4	Planungsrechtliche Situation	3
4.1	Vorgaben der Raumordnung und der Landesplanung.....	3
4.2	Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan.....	5
4.3	Aktuelles Planungsrecht/Rechtsgrundlage gemäß Baugesetzbuch.....	6
4.4	Landschaftsplan.....	6
4.5	Schutzgebiete und schutzwürdige Bereiche	6
5	Bestandsbeschreibung/Städtebauliche Ausgangssituation	7
5.1	Verkehr/Erschließung/Öffentlicher Personennahverkehr.....	7
5.2	Grünflächen/Freiraum/Gewässer.....	8
6	Städtebauliches Konzept/Städtebaulicher Entwurf	8
6.1	Städtebau.....	8
6.2	Erschließungskonzept.....	9
6.3	Grünflächen/Freiraum	10
6.4	Ver- und Entsorgung/Energiekonzept	10
7	Planungsrechtliche Festsetzungen/Belange der Bauleitplanung	11
7.1	Art der baulichen Nutzung.....	11
7.2	Maß der baulichen Nutzung.....	11
7.3	Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen.....	13
7.4	Stellplätze, Carports und Garagen.....	14
7.5	Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden.....	14
7.6	Öffentliche Verkehrsflächen.....	15
7.7	Öffentliche Grünflächen	15
7.8	Gestaltung privater unbebauter Flächen / Vorgärten	16
7.9	Grünordnung.....	17
7.10	Flächen für die Rückhaltung/Versickerung von Niederschlagswasser.....	17
7.11	Immissionsschutz	17
7.12	Örtliche Bauvorschriften und Belange des Orts- und Landschaftsbildes ...	23
8	Belange des Umweltschutzes	23
8.1	Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung	29
8.2	Artenschutz	30
8.3	Bodenschutz	31
8.4	Hochwasserschutz und Starkregen	32
8.5	Belange der Landwirtschaft.....	34

8.6	Altlasten und Kampfmittel.....	34
8.7	Klimaschutz und Energieeffizienz	34
9	Umsetzung der Bauleitplanung	35
9.1	Bodenordnung.....	35
9.2	Flächenbilanz.....	35
10	Hinweise	35
11	Verzeichnis der zugrunde liegenden Gutachten und Fachbeiträge	37
II	Anlagen	38
Anlage 1:	Die zeichnerische Vorher-Nachher-Darstellung der Anpassung im Wege einer Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Beckum.....	38
Anlage 2:	Unterlagen zur Artenschutzprüfung: Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP) – Gesamtprotokoll – (A. Angaben zum Plan/Vorhaben, B. Anlage „Art-für-Art-Protokoll“, C. Naturschutzbehörde).....	39

I Begründung zum Bauleitplan

1 Räumlicher Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „AugustastraÙe“ liegt im Ortsteil Roland und grenzt östlich an die AugustastraÙe an. Das Plangebiet umfasst in der Gemarkung Beckum in der Flur 155 Teilflächen der Flurstücke 120, 695 und 793 und umfasst eine Gesamtfläche von 8 898 Quadratmeter (siehe Abbildung 1).

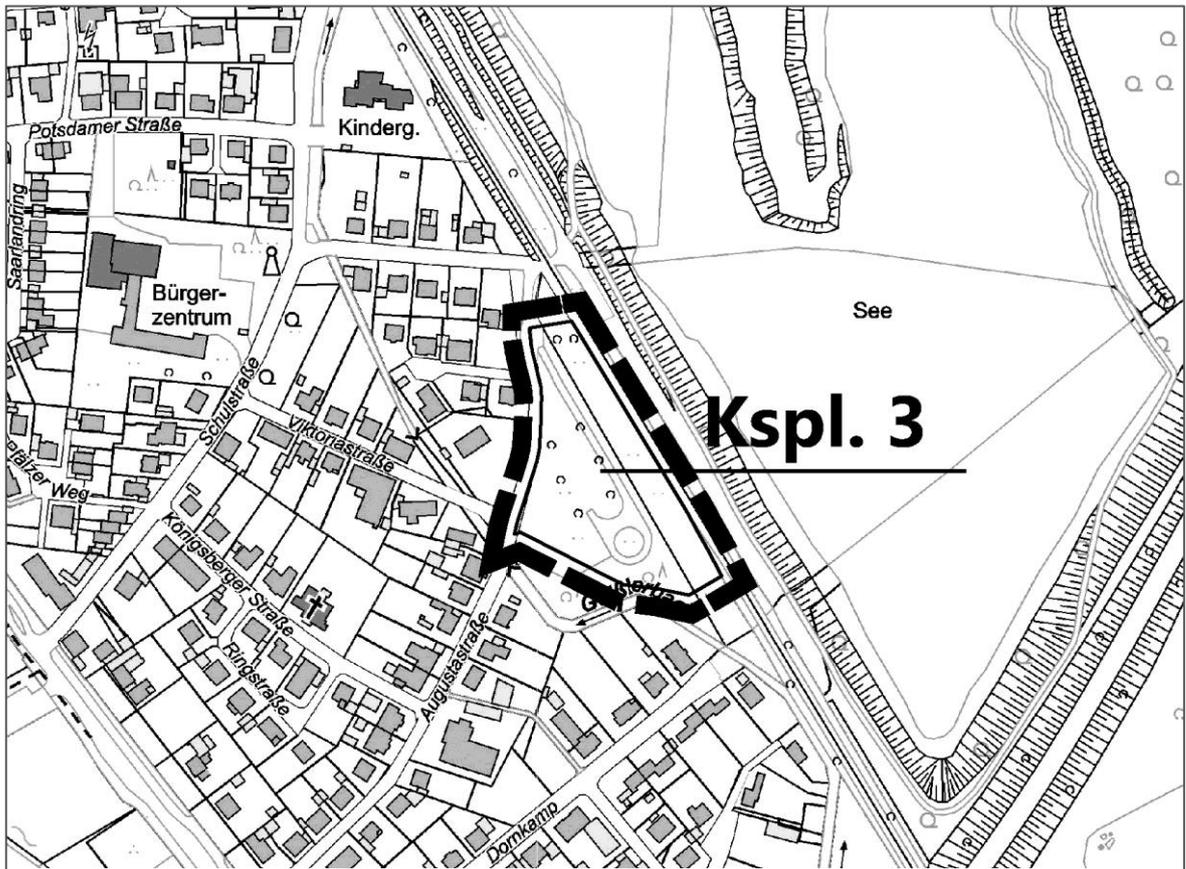


Abbildung 1: Räumliche Geltungsbereiche des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „Augustastrade“
Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

Im Norden grenzt das Plangebiet an eine städtische Grünfläche, im Osten an die Bahnstrecke der Westfälischen Landes-Eisenbahn GmbH (Abschnitt Neubeckum-Beckum), im Süden an eine städtische Grünfläche mit dem angrenzenden Geißlerbach und im Westen an die Augustastrade mit einseitiger Wohnbebauung.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes wird im Plan selbst gemäß § 9 Absatz 7 BauGB festgesetzt.

2 Planungsanlass, Ziele und Zwecke der Planung

Die Stadt Beckum plant im Bereich „Augustastrade“ die städtische Fläche der Gemarkung Beckum, Flur 155, Teilflächen der Flurstücke 120, 695 und 793 zur Erweiterung des Wohnbauflächenpotenziales für den Ortsteil Roland zu entwickeln. Der Geltungsbereich hat eine Größe von circa 0,9 Hektar und verfügt aufgrund der Lage

in unmittelbarem Anschluss an die Siedlungsbereiche über einen engen Ortsbezug zur bestehenden Struktur und der Grundstücksverfügbarkeit über gute Voraussetzungen zur Wohnbauflächenentwicklung.

Letztmalig wurde im Jahr 2007 mit der 3. Vereinfachten Änderung des Bebauungsplanes KSPL 1 „Roland“ Planungsrecht für Einzel- und Doppelhäuser in Roland geschaffen. Da bei derzeit 1 107 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 17.07.2025, Quelle: Stadt Beckum, Bestandsstatistik) weiterhin Nachfrage nach Wohnbauflächen in Roland besteht, der aber aufgrund fehlender Möglichkeiten im Bestand nicht nachgekommen werden kann, beabsichtigt die Stadt Beckum neue Wohnbauflächen in Roland zu entwickeln.

In der Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum (Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, Köln, Oktober 2017) stellt sich die Fläche im Bereich „AugustastraÙe“ als eine Potentialfläche mit kurzfristiger Entwicklungsperspektive bis circa 2025 dar.

Vor diesem Hintergrund wurde auch das Projekt R5 „Baugebiet Festplatz AugustasträÙe und Fußweg Roland Nord-Süd“ in das Dorffinnenentwicklungskonzept Roland (Stadt Beckum, 2018) als Projektidee aufgenommen.

Die umliegende Bestandssituation ist vorwiegend durch Ein- und Zweifamilienhausbebauung geprägt. Mit der geplanten Bauflächenentwicklung sollen deshalb circa 16 Baugrundstücke für Einfamilien-, Doppel- und Kettenhäuser sowie die Möglichkeit für ein Mehrfamilienhaus geschaffen werden.

Ziel der Planung ist es, die bestehende Ortslage in Roland sinnvoll zu erweitern, um eine bedarfsgerechte Entwicklung von Wohnbauflächen zu ermöglichen.

Der Bebauungsplan Nr. Kspl. 3 „AugustasträÙe“ soll zur Wiedernutzbarmachung der Fläche und mit dem Ziel der Nachverdichtung als Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren aufgestellt werden.

Vorgesehen ist die Ausweisung eines „Allgemeinen Wohngebietes“ mit einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung und die dazugehörigen Erschließungsanlagen. Um den vorhandenen Alleecharakter an der AugustasträÙe zu sichern, wird der Erhalt der gewachsenen Gehölzstruktur festgesetzt.

3 Planverfahren

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzung für den dringend erforderlichen Wohnungsbau bedarf es der Aufstellung eines Bebauungsplanes.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. Kspl. 3 „AugustasträÙe“ soll gemäß § 2 Absatz 1 BauGB in Verbindung mit § 13a BauGB im beschleunigten Verfahren als Bebauungsplan der Innenentwicklung erfolgen, da er der Wiedernutzbarmachung von Flächen und der Nachverdichtung dient.

Für einen „Bebauungsplan der Innenentwicklung“ kann gemäß § 13a Absatz 1 Nummer 1 BauGB ein beschleunigtes Verfahren durchgeführt werden, sofern für die

zulässige Grundfläche im Sinne des § 19 Absatz 2 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) eine Größe der Grundfläche von weniger als 20 000 Quadratmeter festgesetzt wird, wobei die Grundflächen mehrerer Bebauungspläne, die in einem engen sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang aufgestellt werden, mitzurechnen sind. Die Größe der festgesetzten Grundfläche beträgt weniger als 20 000 Quadratmeter (Geltungsbereich insgesamt = 8 898 Quadratmeter = rund 3 560 Quadratmeter Grundfläche). Im vorliegenden Fall befindet sich im Hinblick auf den sachlichen, räumlichen und zeitlichen Zusammenhang kein weiterer Bebauungsplan in direkter Umgebung im Aufstellungsverfahren. Weiterhin begründet der Bebauungsplan nicht die Zulässigkeit eines Vorhabens, das der Pflicht der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt. Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Absatz 6 Nummer 7b BauGB genannten Schutzgüter liegen nicht vor. Dennoch werden die wesentlichen Auswirkungen der Planung sowie die durch die Planung betroffenen wesentlichen Umweltbelange im Sinne einer sachgerechten Zusammenstellung des Abwägungsmaterials darzustellen (siehe Kapitel 8).

Insofern erfüllt der Bebauungsplan Kspl. 3 „Augustastraße“ die Vorgabe gemäß § 13a Absatz 1 BauGB. Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens nach § 13 Absatz 2 und 3 Satz 1 BauGB entsprechend, das heißt unter anderem, dass von der Umweltprüfung, von dem Umweltbericht, von der Angabe, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, sowie von der zusammenfassenden Erklärung abgesehen wird. Im beschleunigten Verfahren kann auf die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden verzichtet werden. Zudem gelten gemäß § 13a Absatz 2 Nummer 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Absatz 3 Satz 6 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder als zulässig. Eine Prüfung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) wurde in einem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag vorgenommen (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur Umweltplanung GbR, Bielefeld, 30.10.2024).

4 Planungsrechtliche Situation

4.1 Vorgaben der Raumordnung und der Landesplanung

Bauleitpläne sind gemäß § 1 Absatz 4 BauGB den Zielen der Raumordnung anzupassen. Rechtliche Grundlage sind die Ziele und Grundsätze des Regionalplans Münsterland sowie die Ziele des Landesentwicklungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen (LEP NRW).

Mit Urteil vom 21.03.2024 (AZ.: 11 D 133/20.NE) hat das Oberverwaltungsgericht Münster den überwiegenden Teil der Festlegungen des 1. Änderungsverfahrens zum Landesentwicklungsplan für unwirksam erklärt. Eine raumordnungsrechtliche Beurteilung der Planung erfolgt daher auf der LEP-Fassung von 2017.

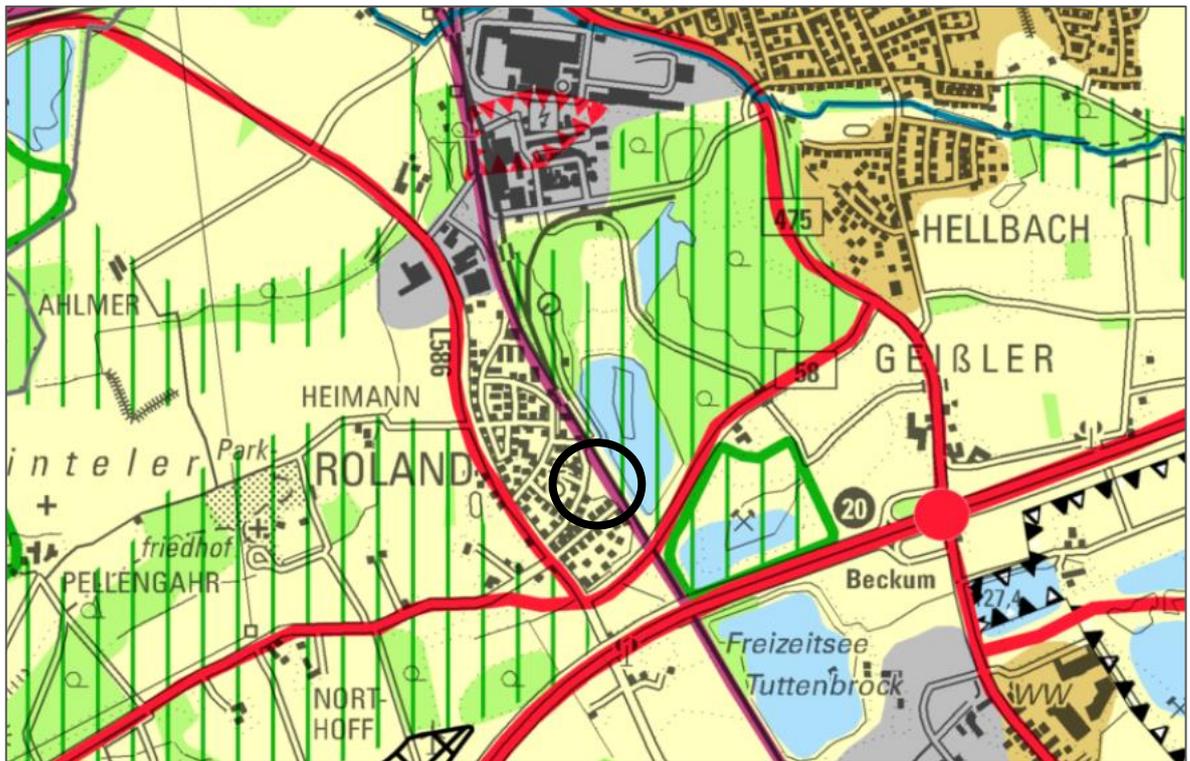


Abbildung 2: Ausschnitt Regionalplan Münsterland, unmaßstäblich

Der Planbereich ist im Regionalplan Münsterland als „Allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich“ (AFAB) zeichnerisch festgelegt (siehe Abbildung 2).

Gemäß der textlichen Festlegungen des Ziels 2-3 – Siedlungsraum und Freiraum – im LEP NRW, ist das Land in Gebiete zu unterteilen, die vorrangig Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) oder vorrangig Freiraumfunktionen (Freiraum) erfüllen oder erfüllen werden. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche.

Unberührt davon kann sich in den im regionalplanerisch festgelegten Freiraum gelegenen Ortsteilen eine Siedlungsentwicklung vollziehen; die Siedlungsentwicklung in diesen Ortsteilen ist unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Landschaftsentwicklung und des Erhalts der landwirtschaftlichen Nutzfläche auf den Bedarf der ansässigen Bevölkerung und vorhandener Betriebe auszurichten.

Ausnahmsweise können im regionalplanerisch festgelegten Freiraum Bauflächen und -gebiete dargestellt und festgesetzt werden, wenn die besondere öffentliche Zweckbestimmung für bauliche Anlagen des Bundes oder des Landes dies erfordert oder – die jeweiligen baulichen Nutzungen einer zugehörigen Freiraumnutzung deutlich untergeordnet sind.

Für die geplante Wohnbauentwicklung werden keine landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen. Die Fläche ist im Flächennutzungsplan bisher als Spielplatz dargestellt und liegt im durch Zäsuren begrenzten Wohngebiet, sodass auch die Erfordernisse der Landschaftsentwicklung als berücksichtigt betrachtet werden können.

Der Bauleitplanung in Roland stehen gemäß landesplanerischer Stellungnahme der Bezirksregierung Münster vom 04.06.2024 keine Ziele der Raumordnung entgegen. Die Planung wird aus raumordnerischer Sicht als sinnvolle Siedlungsarrondierung bewertet.

Der Bedarf für die geplante Erweiterung der Wohnbauflächen wird in den vorliegenden Konzepten (Wohnbedarfsanalyse für die Stadt Beckum, Dorffinnenentwicklungskonzept Roland) für den Ortsteil Roland ausreichend und plausibel begründet. Ein Flächentausch ist nicht erforderlich, da der Bedarf gemäß der LEP-Fassung von 2017 nur für den Ortsteil Roland nachgewiesen werden muss. Die gesamtstädtische Bedarfssituation ist hier nicht mehr relevant.

Die Bauleitplanung ist mit den Zielen der Raumordnung vereinbar.

4.2 Entwicklung aus dem Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Beckum vom 12.07.2003 ist der Geltungsbereich als „Öffentliche Grünfläche“ dargestellt. (siehe Abbildung 3).

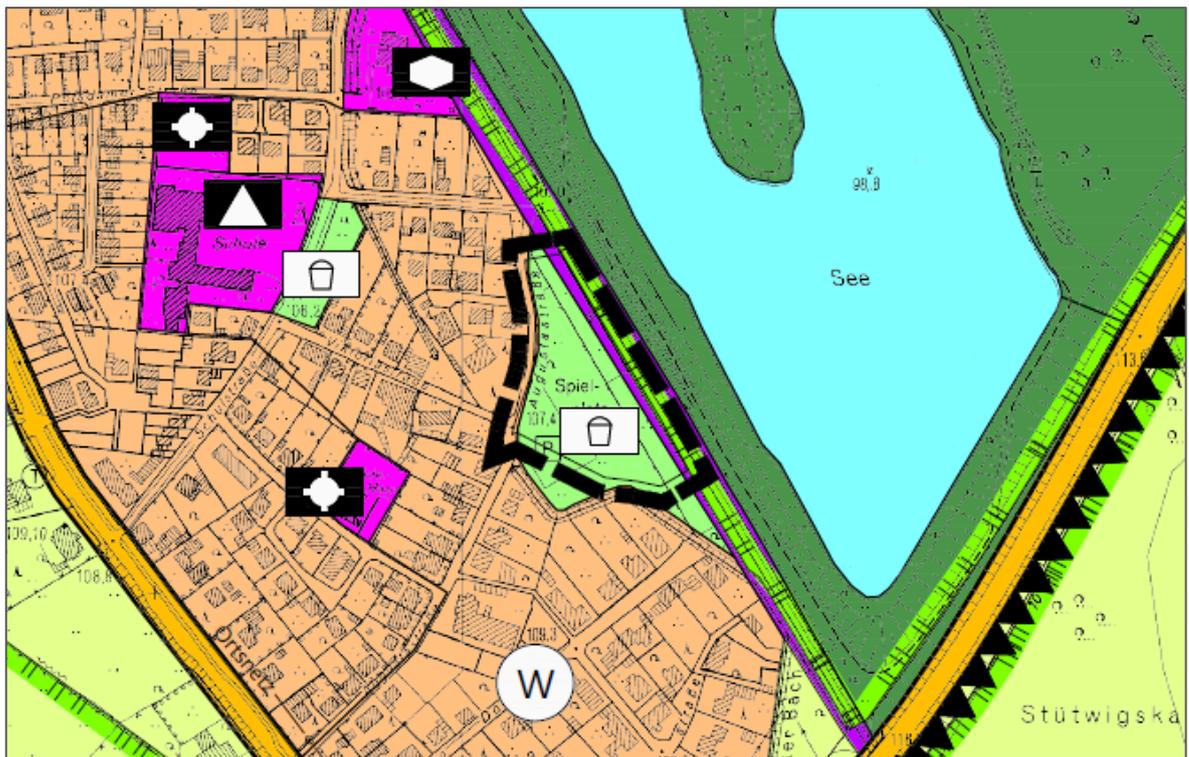


Abbildung 3: Ausschnitt Flächennutzungsplan der Stadt Beckum, unmaßstäblich

Die in dem vorliegenden Bebauungsplan zur Festsetzung beabsichtigte Nutzung als Wohnbaufläche ist somit nicht gemäß § 8 Absatz 2 BauGB aus der Darstellung des Flächennutzungsplanes entwickelt. Der Flächennutzungsplan wird daher im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes gemäß § 13a Absatz 2 Nummer 2 BauGB im Wege der Berichtigung angepasst (von Öffentliche Grünfläche in Wohnbauflächen). Dem Entwicklungsgebot des § 8 Absatz 2 BauGB kann somit entsprochen werden.

Die zeichnerische Vorher-Nachher-Darstellung der Anpassung im Wege der Berichtigung befindet sich im Anhang dieser Begründung (Anlage 1).

4.3 Aktuelles Planungsrecht/Rechtsgrundlage gemäß Baugesetzbuch

Für das Plangebiet besteht derzeit kein rechtskräftiger Bebauungsplan. Der Geltungsbereich ist nach aktuellem Stand somit planungsrechtlich gemäß § 34 BauGB beziehungsweise § 35 BauGB zu beurteilen.

4.4 Landschaftsplan

Das Plangebiet liegt auÙerhalb des Geltungsbereiches des rechtskräftigen Landschaftsplanes Beckum des Kreises Warendorf. Östlich des Plangebietes beginnt der Geltungsbereich des Landschaftsplanes. Die Flächen sind als Landschaftsschutzgebiet Friedrichshorster Bruch festgesetzt (siehe Abbildung 4).

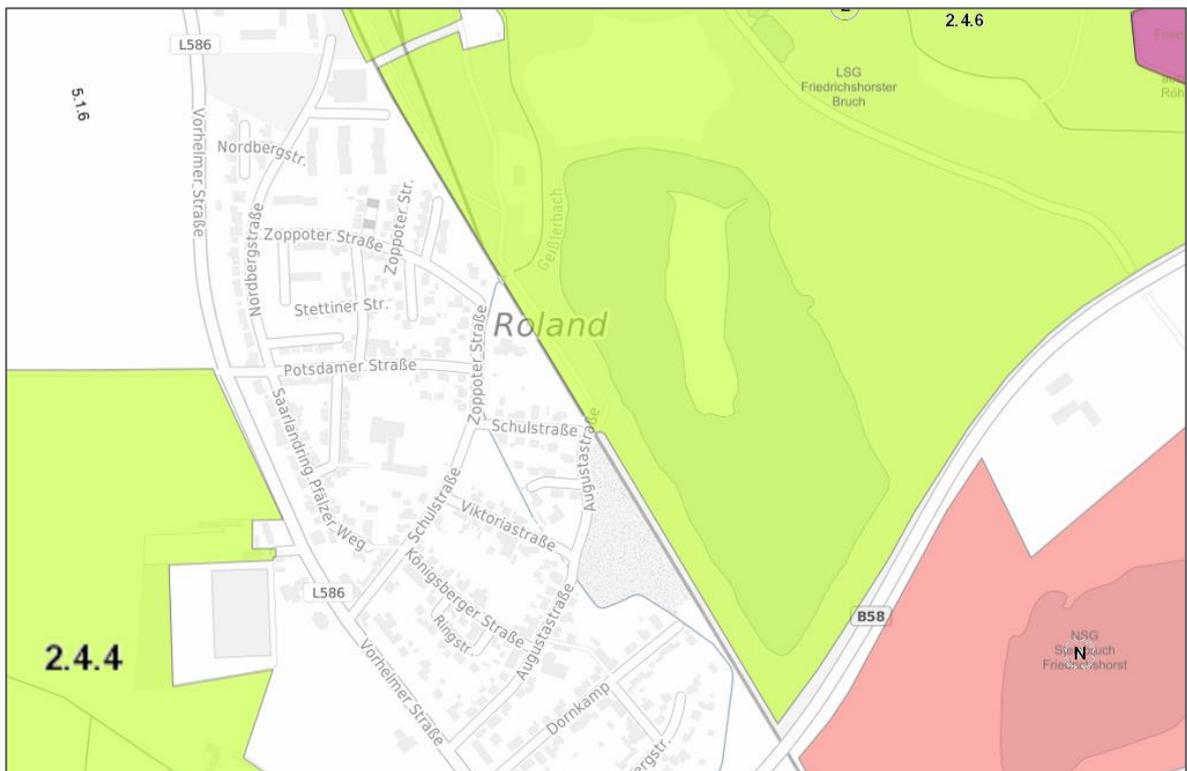


Abbildung 4: Ausschnitt Landschaftsplan/Festsetzungskarte, unmaßstäblich
Lizenz: Datenlizenz Deutschland – Zero – Version 2.0

4.5 Schutzgebiete und schutzwürdige Bereiche

Von der Planung im Rahmen des Bebauungsplanes Kspl. 3 sind keine der in § 20 Absatz 2 BNatSchG aufgeführten Schutzgebiete (Naturschutzgebiet, Nationalparke, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturpark, Naturdenkmal oder geschützter Landschaftsbestandteile) berührt. Auch Wasserschutzgebiete liegen nicht im Plangebiet. Ebenso werden Natura 2 000 Gebiete – Vogelschutzgebiete und Fauna-Flora-Habitat-Gebiete (FFH-Gebiete) – von der Planung nicht beeinträchtigt.

5 Bestandsbeschreibung/Städtebauliche Ausgangssituation

Roland ist einer der vier Stadtteile der Stadt Beckum. Im südöstlichen Münsterland gelegen, ist Beckum ein Teil des Kreises Warendorf sowie des übergeordneten Regierungsbezirks Münster. Der Ortsteil Roland liegt im Westen der Stadt Beckum, südwestlich von Neubeckum. Das Plangebiet befindet sich am östlichen Siedlungsrand in Roland.

Die städtebauliche Situation am Siedlungsrand ist durch Wohnbebauung, insbesondere im Westen entlang der Augustastrabe mit dem fortlaufendem Baumbestand sowie durch den angrenzenden Geißlerbach im Süden geprägt. Auch auf der Fläche befindet sich weiterer Gehölzbestand. Die Strecke der Westfälischen Landeseisenbahn begrenzt im Osten das Gebiet und trennt es von der Naherholungs- und Freizeitfläche am Roland-See ab.

Für das Plangebiet relevante Infrastruktureinrichtungen wie zum Beispiel die St. Michael Kindertageseinrichtung, der Dorfplatz am Bürgerzentrum Roland mit angrenzendem Spielplatz oder eine Tankstelle sind sowohl fußläufig als auch mit dem Fahrrad gut zu erreichen.

Derzeit wird die Fläche als Fest- und Bolzplatz genutzt. Der Straßename selbst weist auf den Standort des ehemaligen Zementwerks „Augusta-Victoria“ auf der Fläche hin. Der Bau des Zementwerks wurde im Jahr 1912 begonnen. Das Zementwerk wurde jedoch nie in Betrieb genommen und blieb ein Rohbau, bis es abgerissen wurde. Später wurde die Fläche für Kleingärten und einen Spielplatz genutzt. Mit Beschluss des Ausschusses für Kinder, Jugendliche und Familien am 28.02.2012 wurde bereits die Aufgabe des Spielplatzes Augustastrabe im Rahmen der Spielraumplanung „SPIELRAUMROLAND – Ein Pilotprojekt zur Spielraumplanung in der Stadt Beckum“ beschlossen.

Die angrenzenden Wohngebiete sind überwiegend durch Ein- und Zweifamilienhäuser mit zum Teil großen Gärten geprägt. Die Dachlandschaft wird bestimmt durch Satteldächer, die Farben der Dacheindeckungen variieren zwischen anthrazit, braun und rot.

5.1 Verkehr/Erschließung/Öffentlicher Personennahverkehr

Der Verkehr in Roland konzentriert sich vor allem auf die Vorhelmer Straße (Landesstraße 586). Diese liegt am westlichen Ortsrand von Roland. Dort befinden sich auch zwei Bushaltestellen (Roland Potsdamer Straße und Roland Augustastrabe), von denen Busse sowohl nach Beckum als auch nach Neubeckum fahren. Die am südlichen Ortsrand angrenzende Bundesstraße 58 (B 58) verbindet den Ortsteil Roland auf kürzesten Weg mit der Bundesautobahn 2 (BAB 2), die unter anderem Bielefeld und Hannover mit dem Ruhrgebiet verbindet. Die nächste Anschlussstelle ist Beckum in circa 2,5 Kilometer Entfernung.

Die nächste Anbindung an das Schienennetz besteht ab dem Bahnhof Neubeckum mit der Verbindung Minden-Köln/Bonn Flughafen (RE 6) und Münster-Bielefeld

(RB 69). Die nächste Anbindung an den Fernverkehr besteht ab dem Hauptbahnhof in Hamm oder Gut ersloh.

Das Plangebiet selbst ist über die AugustastraÙe an das örtliche Verkehrsnetz angebunden.

5.2 Grünflächen/Freiraum/Gewässer

Das Plangebiet besteht zum GroÙteil aus einer öffentlichen Grünfläche sowie Gehölzbeständen mit Bäumen und Sträuchern mit vereinzelt en Gehwegen und asphaltierten Flächen. Südlich des geplanten Baugebietes verläuft das Gewässer GeiÙlerbach. Im Kreuzungsbereich der AugustastraÙe verläuft der GeiÙlerbach in der AugustastraÙe/ViktoriastraÙe und in privaten Grundstücken verrohrt weiter.

Für das geplante Baugebiet im Bereich der AugustastraÙe am GeiÙlerbach gibt es keine ausgewiesenen Hochwassergefahrenkarte des Landes Nordrhein-Westfalens. Auch seitens des Kreises Warendorf wurde der Bereich zu keinem festgesetzten Überschwemmungsgebiet zugeordnet.

Das Plangebiet liegt nicht in einem Trinkwasser- oder Heilquellenschutzgebiet.

6 Städtebauliches Konzept/Städtebaulicher Entwurf

6.1 Städtebau



Abbildung 5: Städtebaulicher Entwurf, Stadt Beckum ohne MaÙstab

Mit der vorliegenden Planung soll der Bedarf der Stadt Beckum im Ortsteil Roland an Wohnbauflächen im Einfamilien- und Doppelhaussegment gedeckt werden. Das städtebauliche Konzept sieht eine Siedlungserweiterung der bestehenden Wohnsiedlung im Osten von Roland vor und entwickelt sich aus der umgebenden Wohnbebauung, setzt diese teilweise fort und schafft gleichzeitig eine eigene Identität.

Auf der in Rede stehenden Fläche soll ein Wohngebiet mit Einzel-, Doppel- und Kettenhausbebauung entstehen. Die Errichtung von einem Mehrfamilienhaus soll in einem Teilbereich des Plangebietes ebenfalls zulässig sein und wird angestrebt.

Insgesamt sind 16 Bauplätze vorgesehen (siehe Abbildung 5). Um zum einen die Schaffung von barrierefreien Wohnungen realisieren zu können und zum anderen gleichzeitig die städtebauliche Ordnung sicherzustellen, wird die maximal zulässige Anzahl der Wohnungen in Wohngebäuden an konkreten Stellen festgesetzt. Sie orientiert sich dabei in ihrer Dimensionierung überwiegend an dem bereits entlang der Augustastraße bestehendem Wohnsiedlungsbereich.

6.2 Erschließungskonzept

Das geplante Baugebiet wird verkehrstechnisch sowohl über die bestehende Augustastraße als auch über eine neu zu errichtende Ringstraße erschlossen. Durch die Anbindung der Ringstraße an die Augustastraße entstehen zwei neue Kreuzungsbereiche, die eine effektive und geordnete Verkehrsführung ermöglichen und eine verkehrsberuhigende Wirkung entfalten.

Aufgrund des Zuschnitts des Plangebietes, der lärmtechnischen Situation bedingt durch die Bahnlinie der WLE, sowie Restriktionen aufgrund von vorhandenen Leitungen bietet es sich an, eine größtenteils einseitige Erschließung vorzusehen. Für diese besondere städtebauliche Situation ist die, im Normalfall ineffektive, einseitige Erschließung sinnvoll.

Die Planstraße wird auf eine Breite von 6,00 Metern festgesetzt. Der Straßenausbau soll verkehrsberuhigt erfolgen.

Entlang der Augustastraße werden die überbaubaren Grundstücksflächen direkt erschlossen. Die Fahrbahn der Augustastraße ist in der Ortslage Roland eine Tempo-30-Zone und circa 4,50 Meter breit. Einseitig verläuft ein Gehweg. Entlang des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ist bislang kein Gehweg vorhanden, sondern nur teilweise Wegefläche des ehemaligen Spielplatzes. Um entlang des Geltungsbereiches des Bebauungsplanes ebenfalls einen Gehweg zu realisieren, ist entlang der Augustastraße eine 2,00 Meter breite Fläche als Fußweg festgesetzt.

Für die Besucherinnen und Besucher des Gebiets werden Stellplätze entlang der Ringstraße vorgesehen. Diese befinden sich zum einen innerhalb des Straßenraumes und zum anderen am östlichen Rand, als Abgrenzung zur Bahnlinie. Im Bebauungsplan sind in diesem Zusammenhang ausschließlich die Verkehrsflächen festgelegt und die geplanten Stellplätze nur nachrichtlich dargestellt.

Die genaue Aufteilung des StraÙenraums sowie die spezifische Planung der StraÙengestaltung unterliegen einer gesonderten Ausbauplanung.

Eine geplante Verlängerung der neuen ErschließungsstraÙe als Fuß- und Radweg im Südosten des Plangebietes stellt eine sinnvolle Ergänzung des örtlichen Wegenetzes dar und verbindet „Roland Nord“ mit „Roland Süd“ entlang des Geißlerbaches mit dem Dornkamp.

Mit der Planung wird nicht nur die Erschließung des Gebiets sichergestellt, sondern auch die Integration des Neubaugebietes in das bestehende Verkehrs- und Wegenetz des Ortsteils gefördert, was zur Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit für alle Nutzerinnen und Nutzer beiträgt.

6.3 Grünflächen/Freiraum

Der bestehende Baumbestand entlang der AugustasträÙe, einschließlich der Heckenstruktur, stellt ein wichtiges Element des StraÙenbegleitgrüns dar und soll daher in seiner Funktion weitestgehend erhalten bleiben. Die Bäume und Hecken tragen nicht nur zur Verbesserung des Stadtklimas bei, sondern auch zur Erhöhung der Lebensqualität in der Umgebung, indem sie die Luftqualität verbessern und optisch den StraÙenraum aufwerten.

Die öffentliche Grünfläche entlang der Bahnlinie erfüllt zwei wesentliche Funktionen: Zum einen wird sie genutzt, um das notwendige Sichtdreieck der Bahnfläche freizuhalten, was aus verkehrsrechtlicher Sicht erforderlich ist, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten. Zum anderen bildet diese Grünfläche einen natürlichen Übergang hin zur Bahnstrecke.

6.4 Ver- und Entsorgung/Energiekonzept

Die Versorgung mit Wasser, Strom und Telekommunikation wird durch die jeweiligen Versorgungsträger sichergestellt.

In der AugustasträÙe sind Gasleitungen vorhanden. Das Plangebiet selber wird nicht mit Gas erschlossen. Die Wärmeversorgung ist ausschließlich über nicht leitungsgebundene Systeme wie Luft- und Erdwärmepumpen zu sichern. Der Einbau von Erdwärmepumpen ist mit der Unteren Wasserbehörde abzustimmen. Eine Anbindung an das städtische Gasnetz der Energieversorgung Beckum GmbH & Co. KG wird nicht erfolgen.

Zur Sicherung der Elektrizitätsversorgung ist eine neue Trafostation vorgesehen.

Alle Baugrundstücke werden über die neuen ErschließungsstraÙen oder die bestehende AugustasträÙe angeschlossen.

Entwässerung

Im geplanten Baugebiet AugustasträÙe verläuft ein Mischwasserkanal. Dieser Kanal entwässert die ViktoriastraÙe im süd-westlichen Bereich und den Dornkamp im süd-östlichen Bereich des geplanten Baugebietes.

Entsprechend § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) soll die Entwässerung des geplanten Neubaugebietes „Augustastraße“ im Trennsystem erfolgen.

Für das Schmutzwasser stehen die vorhandenen Mischwasserkanäle außerhalb des Plangebietes zur Verfügung. Das Niederschlagswasser soll gedrosselt in den südlich gelegenen Geißlerbach eingeleitet werden. In der unmittelbar an das Plangebiet grenzenden Fläche soll der erforderliche Retentionsraum geschaffen werden.

Die genaue Ausführung und Lage der Regenrückhaltung ist der abschließenden bautechnischen Ausführungsplanung vorbehalten.

Abfallentsorgung

Die Abfallentsorgung ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben gesichert.

7 Planungsrechtliche Festsetzungen/Belange der Bauleitplanung

7.1 Art der baulichen Nutzung

Auf der Grundlage des Baugesetzbuches (BauGB) und der Baunutzungsverordnung (BauNVO) wird im Bebauungsplan Allgemeines Wohngebiet (WA 1, WA 2, WA 3) gemäß § 4 BauNVO festgesetzt.

Zulässig sind gemäß § 4 Absatz 2 Nummer 1 bis 3 BauNVO:

- Wohngebäude,
- die der Versorgung des Gebiets dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störenden Handwerksbetriebe,
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sind gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauNVO:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 1,
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 2,
- Anlagen für Verwaltungen gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 3,
- Gartenbaubetriebe gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 4,
- Tankstellen gemäß § 4 Absatz 3 Nummer 5.

Der vorstehende Nutzungsausschluss wird vorgenommen, um die aufgrund ihrer typischen baulichen Struktur, des im Vergleich zu der vorhandenen und ergänzend geplanten kleinteiligen und aufgelockerten Wohnbebauung höheren Flächenbedarfes sowie des ausgelösten zusätzlichen Verkehrsaufkommens (und daraus möglicherweise resultierenden Immissionsschutzkonflikten) nicht in das Gebiet passen.

7.2 Maß der baulichen Nutzung

Mit der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung innerhalb des Plangebietes soll zum einen die bauliche Dichte und zum anderen die Ausdehnung der zulässigen baulichen Anlagen geregelt werden.

Grundflächenzahl

Insgesamt wird für das Plangebiet eine zulässige Grundflächenzahl (GRZ) von 0,4 festgesetzt. Dies ist nach § 17 BauNVO der Orientierungswert für die Obergrenze zur Bestimmung des Maßes der baulichen Nutzung für Allgemeine Wohngebiete.

Ausnahmsweise kann eine GRZ von Reihenmittelhäusern bis zu 0,5 zugelassen werden, um eine profilgleiche Errichtung mit den angrenzenden Nachbarhäusern zu ermöglichen.

Tiefgaragen sind bei der Berechnung der Grundflächen einzubeziehen. Durch sie bedingt darf die GRZ bis zu 0,8 betragen.

Um jedoch den Flächenverbrauch und die damit verbundene Verdichtung begrenzen zu können, wird die zulässige Überschreitung der Grundflächenzahl von 50 Prozent gemäß § 19 Absatz 4 BauNVO auf 25 Prozent beschränkt.

Zahl der Vollgeschosse

Die vertikale Ausdehnung baulicher Anlagen wird über die Festsetzung der Zahl der Vollgeschosse und der maximalen Gebäudehöhe geregelt.

Die zwingende Zahl der Vollgeschosse wird aufgrund des Ziels einer harmonischen Arrondierung der bestehenden Wohnbebauung auf zwei festgesetzt.

Ausgenommen davon ist das WA 3 mit einer zulässigen zwei- bis dreigeschossigen Bauweise. Hierdurch wird die mögliche Errichtung eines Mehrfamilienhauses in einem Teilbereich des Plangebietes sichergestellt.

Höhe baulicher Anlagen

Zur Sicherung einer städtebaulich verträglichen Einfügung der Neubebauung in das bestehende Orts- und Landschaftsbild werden differenzierte Höhenbegrenzungen für bauliche Anlagen festgelegt.

Im allgemeinen Wohngebiet WA 1 wird mit einer maximalen Traufhöhe von 6,50 Meter und einer maximalen Firsthöhe von 9,50 Meter eine maßvolle bauliche Entwicklung entlang der AugustastraÙe vorgesehen, die sich in Umfeld einfügt.

Für die WA 2 und WA 3, die eine dichtere und teils höhere Bebauung ermöglichen sollen, wird auf eine Begrenzung der Traufhöhe verzichtet. Stattdessen wird über die zulässige Firsthöhe eine klare Höhenstaffelung vorgenommen: Im WA 2 beträgt die maximal zulässige Firsthöhe 10,00 Meter, im WA 3 11,50 Meter.

Zur Sicherung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Dachlandschaft wird in allen allgemeinen Wohngebieten (WA 1, WA 2 und WA 3) eine Dachneigung zwischen 20 und 45 Grad festgesetzt. Die festgesetzte Dachneigung lässt die sowohl traditionellen Satteldächer als auch moderne geneigte Dachformen zu.

Die Bezugshöhe für die Messung der baulichen Höhen stellt die Oberkante (OK) der StraÙe im Endausbau dar. Diese wird bestimmt durch die mittlere Höhenlage der Grenze zwischen der öffentlichen Verkehrsfläche, von der der Zugang zum jeweiligen Baugrundstück erfolgt, und dem Baugrundstück selbst.

Die entsprechenden Höhenpunkte sind im zeichnerischen Teil des Bebauungsplans dargestellt.

7.3 Bauweise, überbaubare und nicht überbaubare Grundstücksflächen

Im Bebauungsplan „AugustastraÙe“ wird bezüglich der Bauweise zwischen dem westlichen WA 1, dem östlichen WA 2 und dem südlichen WA 3 differenziert.

Im WA 1 und WA 3 ist entsprechend den städtebaulichen Erfordernissen und den Zielen der Planung eine offene Bauweise gemäß § 22 Absatz 2 BauNVO zulässig.

Im WA 2 gilt die abweichende Bauweise gemäß § 22 Absatz 4 BauNVO. In diesem Teilbereich werden Grundstücke angeboten, die flächensparendes Bauen ermöglichen. Es gilt die offene Bauweise mit folgenden Maßgaben:

- Es sind neben Doppelhäusern und Hausgruppen (bestehend aus maximal 3 Einheiten) auch Kettenhäuser zulässig.
- Kettenhäuser sind mit einer Gebäudekante zwingend an einer der seitlichen Grundstücksgrenzen ohne seitlichen Grenzabstand zur anderen Grundstücksgrenze zu errichten. Zu derjenigen Grundstücksgrenze entfällt der erforderliche Grenzabstand. Bei Endgrundstücken kann, zur gegenüberliegenden Grundstücksgrenze der anschließenden grenzständigen Bebauung, einseitig von der festgesetzten Grenzbebauung abgewichen werden.

Im WA 2 sind zum Schutz vor Lärmimmissionen im abgewandten Wohnbereich zwingend zur gegenüberliegenden Grundstücksgrenze geschlossene Schallhindernisse von mindestens 2,50 Meter Höhe wie beispielsweise Garagenbauten oder Mauern ohne seitlichen Grenzabstand mit einer Breite von mindestens 3,00 Meter und direkt an das Hauptgebäude angrenzend zu errichten (siehe Schalltechnischer Bericht zur Verkehrslärmsituation im Bereich des Plangebietes Kspl. 3 „AugustastraÙe“ in 59269 Beckum, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Lingen, 19.12.2023).

Die überbaubaren Grundstücksflächen werden ohne Ausnahme durch Baugrenzen gemäß § 23 BauNVO festgesetzt und sichern zu den öffentlichen Verkehrsflächen und zu den privaten Erschließungsflächen eine Vorgartenzone von 2,00 bis 3,00 Metern.

Die Tiefe der überbaubaren Grundstücksflächen beträgt zwischen 11,00 und 15,00 Meter, um für die Baukörperstellung einen gestalterischen Spielraum zu gewährleisten.

Um bei den Baugrundstücken eine angemessene Ausnutzung zu sichern, sind untergeordnete Bauteile (zum Beispiel Erker und Zwerchgiebel) gemäß § 23 Absatz 3 BauNVO über maximal ein Drittel der Fassadenlänge bis 1,00 Meter ausnahmsweise auch außerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zulässig.

Zudem ist eine rückwärtige Überschreitung der Baugrenze im Erdgeschoss für Terrassenüberdachungen und Wintergärten bis zu 3,00 Meter und einer maximalen Grundfläche von 30,00 Quadratmetern zulässig.

Zur angemessenen Gestaltung der Vorgartenbereiche wird festgesetzt, dass Nebenanlagen im Sinne des § 14 BauNVO nur außerhalb der Vorgärten (siehe Kapitel 7.8) auf den überbaubaren und nicht überbaubaren Grundstücksflächen bis zu maximal 12,00 Quadratmeter Grundfläche je Grundstück zulässig sind. Nebenanlagen haben einen Abstand von mindestens 0,50 Meter zu öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen sowie den mit Geh-, Fahr- und Leitungsrechten belasteten Flächen einzuhalten.

7.4 Stellplätze, Carports und Garagen

Der private ruhende Verkehr ist auf den jeweiligen Baugrundstücken innerhalb der überbaubaren Fläche beziehungsweise innerhalb der ausgewiesenen Flächen gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 4 und 22 BauGB unterzubringen. Garagen und überdachte Stellplätze (Carports) innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen müssen mindestens 5,00 Meter hinter der Straßenbegrenzungslinie liegen, um ausreichende Stellflächen zu gewährleisten. Ausgenommen davon sind Garagen und Carports innerhalb der dafür ausgewiesenen Flächen außerhalb der überbaubaren Flächen.

Offene Stellplätze (nicht überdachte Stellplätze) sind auch auf den nicht überbaubaren Flächen zwischen den seitlichen Baugrenzen und dem benachbarten Grundstück zulässig, sofern dabei die hintere Baugrenze nicht überschritten wird. Zu öffentlichen Verkehrs- und Grünflächen ist dabei ein Mindestabstand von 0,50 Metern einzuhalten. Offene Stellplätze dürfen im Gegensatz zu überdachten Stellplätzen auch ohne Einhaltung des 5-Meter-Abstands zur Straßenbegrenzungslinie angeordnet werden.

Für das Allgemeine Wohngebiet WA 3 werden zusätzlich Tiefgaragen innerhalb und außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche als zulässig erklärt. Mit der Unterbringung der privaten Kfz in Tiefgaragen kann bei einer Bebauung mit Geschosswohnungsbau gewährleistet werden, dass die nicht überbauten Flächen hochwertig gestaltet werden können und nicht hauptsächlich der Herstellung privater Stellplatzflächen dienen.

Die Wohnumfeldqualität beziehungsweise der gartenbezogene Charakter des Baugebiets wird dadurch gesichert, dass die Traufhöhe von Garagen, Carports und anderen Nebenanlagen auf maximal 3,00 Meter festgesetzt wird. Zur Sicherung der Stadtgestalt ist die Gestaltung von Garagen und Carports auf das Hauptgebäude abzustimmen

Die ausschließliche Nutzung eines Baugrundstücks zur Anlage von Stellplätzen und Garagen ist nicht zulässig, da die Errichtung reiner Stellplatzanlagen nicht der vorhandenen und geplanten Siedlungsstruktur entspricht.

7.5 Höchstzulässige Zahl der Wohnungen in Wohngebäuden

Um eine in ihrem Umfang ortsübliche Wohnnutzung zu sichern, soll die Zahl der Wohnungen je Wohngebäude gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 6 BauGB begrenzt werden. Dabei soll die Anzahl der Wohnungen in den Allgemeinen Wohngebieten WA 1 und WA 2 auf zwei beschränkt werden. Diese dem städtebaulichen Umfeld

entsprechende Limitierung der Zahl der Wohnungen je Wohngebäude gewährleistet insgesamt eine dem Wohngebietscharakter sowie dem Erschließungssystem angemessene Verdichtung. Für das Allgemeine Wohngebiet WA 3 wird keine Beschränkung festgesetzt, um dort Raum für Geschosswohnungen zu schaffen, um eine breite Zielgruppe ansprechen zu können und auch für dieses Nachfragesegment ein Angebot zu schaffen.

7.6 Öffentliche Verkehrsflächen

Das Plangebiet wird über die AugustastraÙe erschlossen.

Die PlanstraÙe wird gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB als öffentliche Straßenverkehrsfläche mit einer Querschnittsbreite von 6,00 Meter festgesetzt. Der geplante Fußweg entlang der AugustastraÙe weist eine Querschnittsbreite von 2,00 Meter auf. Die PlanstraÙe ist als Ringerschließung geplant.

Eine Separierung von Fahrbahn, Gehweg und Stellplätzen ist nicht Gegenstand der Bebauungsplanfestsetzungen. Die konkrete Ausbauart wird im Zuge der StraÙenausbauplanung festgelegt. In dem Bebauungsplan werden hierzu lediglich Stellplätze sowie Baumscheiben nachrichtlich dargestellt, um die Systematik des geplanten StraÙenquerschnitts aufzuzeigen.

Begründung der Verkehrsflächen

Um das Wohngebiet entlang der öffentlichen Verkehrsfläche mit Grün zu gliedern, attraktiv zu gestalten und das Mikroklima zu verbessern, ist innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche pro 250,00 Quadratmeter Verkehrsfläche ein heimischer Laubbaum mit einem Stammumfang von mindestens 16,00 Zentimeter zu pflanzen. Zum Schutz der Bäume sind mindestens 2,00 Meter breite und mindestens 6,00 Quadratmeter große Baumscheiben anzulegen. Die Baumscheiben sind zu begrünen.

Aus Gründen der planerischen Zurückhaltung werden die Standorte der Baumpflanzung im Bebauungsplan nicht festgelegt, um eine gewisse Flexibilität bei der StraÙenquerschnittsgestaltung zu gewährleisten.

Bereiche ohne Ein- und Ausfahrt

Die Festsetzung von Bereichen ohne Ein- und Ausfahrt gemäß § 9 Absatz 1 Nummer 11 BauGB in den Eingangsbereichen der neuen Ringerschließung dient der Vermeidung von unübersichtlichen Ein- und Ausfahrtbereichen im Kreuzungsbereich. Darüber hinaus wird aus städtebaulicher Sicht eine klare Ausrichtung und Erschließung der Grundstücke im Planungsbereich WA 1 über die AugustastraÙe sichergestellt. Die Festsetzung sichert die geordnete und sichere Nutzung der Erschließungsflächen und trägt zur städtebaulichen Qualität des Gebiets bei.

7.7 Öffentliche Grünflächen

Der Bebauungsplan sieht im östlichen Plangebiet einen öffentlichen Grünstreifen als natürlichen Übergang zur Bahnstrecke vor.

Im Bereich der Verkehrsflächen der Erschließungsstraße sind aus gestalterischen Gründen Einzelbaum-Anpflanzungen vorgesehen. Sofern möglich, sollen zudem die Bestandsbäume entlang der Augustastrabe erhalten werden und sind dementsprechend nachrichtlich dargestellt.

Bei der Pflanzung von Bäumen und Gehölzen sind überwiegend heimische Gehölze zu verwenden.

7.8 Gestaltung privater unbebauter Flächen/Vorgärten

Vorgärten / Verbot von Schottergärten

Die Festsetzung zur Gestaltung privater unbebauter Flächen soll zu einem insgesamt grünen Erscheinungsbild des Wohngebietes sowie zum Schutz der ökologischen Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts beitragen. Ferner dient sie zum Schutz sowie zur Verbesserung des örtlichen Mikroklimas.

Es besteht gemäß § 8 Absatz 1 BauO NRW eine gesetzliche Verpflichtung, die nicht mit Gebäuden oder vergleichbaren baulichen Anlagen überbauten Flächen der bebauten Grundstücke zu begrünen oder zu bepflanzen, soweit dem nicht die Erfordernisse einer anderen zulässigen Verwendung der Flächen entgegenstehen. Bereits aus dieser gesetzlichen Regelung ergibt sich eine Verpflichtung zur Begrünung von Vorgärten.

Basierend auf den Erfahrungen aus anderen Wohngebieten der Stadt Beckum und um die gesetzliche Verpflichtung gemäß § 8 Absatz 1 BauO NRW zu verstärken, wird im Bebauungsplan Kspl. 3 „Augustastrabe“ festgesetzt, dass im Bereich der Vorgartenfläche die befestigte Fläche 50 Prozent nicht überschreiten darf. Zufahrten, Zuwegungen, Briefkastenanlagen, Fahrradboxen und Stellplätze sind zur Vorgartenfläche zu zählen. Es wird ein zu bepflanzender Anteil von 50 Prozent für Vorgärten festgesetzt, da dies als Mindestmaß für den Eindruck von grünen Vorgärten und für eine merkliche ökologische Funktion eingeschätzt wird. Um den eingeschränkten Flächenverhältnissen Rechnung zu tragen, kann bei Reihenmittel- und Kettenhäusern die befestigte Fläche bis zu 70 Prozent betragen. Flächen mit Schotter, Kies oder ähnlichem losen Material- und Steinschüttungen (sogenannte „Schottergärten“) sind unzulässig. Ein erforderlicher Fassadenspritzschutz ist davon ausgenommen. Wasserdichte oder nicht durchwurzelbare Materialien (Folie, Vlies) sind nur zur Anlage von permanent mit Wasser gefüllten Gartenteichen zulässig.

Als Vorgarten gilt der in der Planzeichnung gekennzeichnete Bereich der Baugrundstücke, der zur öffentlichen Verkehrsfläche gelegen ist und von der die Grundstückszufahrt erfolgt. Die Vorgartenfläche reicht bis zu der in der Planzeichnung festgesetzten Baugrenze und ihrer Verlängerung bis zu den seitlichen Grundstücksgrenzen. Dies gilt bis zum errichteten Gebäude.

Mit der Festsetzung zur Bepflanzung der Vorgärten wird erreicht, dass die im Straßenraum geplante Begrünung eine Fortsetzung in den Vorgärten findet.

7.9 Grünordnung

Begrünung von Tiefgaragen

Die nicht überbauten Dächer von Tiefgaragen sind intensiv zu begrünen, soweit sie nicht für eine andere zulässige Verwendung benötigt werden. Die Begrünung ist dauerhaft zu erhalten und zu pflegen. Die Mindeststärke der Drän-, Filter- und Vegetationsschicht beträgt 60,00 Zentimeter. Zur Anpassung an das umgebende Gelände beziehungsweise im Übergangsbereich zu anderen zulässigen Verwendungen auf den Decken von Tiefgaragen (zum Beispiel Terrassen, Hauseingängen, Wege) kann die Mindeststärke bis auf 35,00 Zentimeter reduziert werden.

Begrünung von privaten Stellplatzanlagen

Innerhalb ebenerdiger privater Stellplatzanlagen ist je angefangene sechs Stellplätze mindestens ein hochstämmiger Laubbaum zu pflanzen. Für jeden Baum ist eine Vegetationsfläche von mindestens 2 × 3 Metern dauerhaft freizuhalten. Die Bäume sind dauerhaft zu unterhalten und bei Abgang durch geeignete Gehölze zu ersetzen (Ersatzverpflichtung).

Ziel dieser Festsetzung ist die Minderung der versiegelten Flächen, die Verbesserung des Mikroklimas sowie die gestalterische Einbindung der Stellplatzanlagen in das Orts- und Landschaftsbild.

7.10 Flächen für die Rückhaltung/Versickerung von Niederschlagswasser

Zur Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers ist eine zentrale Entwässerungsanlage in Form eines offenen Regenrückhaltebeckens erforderlich. Als Standort für das Regenrückhaltebecken ist eine städtische Fläche außerhalb des Plangebietes nördlich des Geißlerbaches und südlich des Plangebietes vorgesehen. Die Fläche wird nachrichtlich dargestellt. Innerhalb des Plangebietes werden keine Flächen festgesetzt.

7.11 Immissionsschutz

Für die Entwicklung von Wohnbauflächen an diesem Standort ist eine Betrachtung möglicher Lärmquellen von wesentlicher Bedeutung.

Gemäß den gesetzlichen Vorgaben des § 1 BauGB hat der Bebauungsplan gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse und eine menschenwürdige Umwelt sicherzustellen. Im Bebauungsplanverfahren ist deshalb eine Abschätzung der schädlichen Umwelteinwirkungen durch Lärmverunreinigungen vorzunehmen.

Die Belange des Immissionsschutzes wurden im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung fachgutachterlich geprüft (Schalltechnischer Bericht zur Verkehrslärmsituation im Bereich des Plangebietes Kspl 3 „Augustastraße“, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Lingen, 19.12.2023).

Untersucht wurden die Auswirkungen des Verkehr- und Schienenlärms auf das Plangebiet Kspl. 3 „Augustastraße“, welches künftig als Allgemeines Wohngebiet gemäß

§ 4 BauNVO ausgewiesen werden soll. Dabei wurden sowohl die Immissionen durch den Straßenverkehr (BAB A2, B58, L586) als auch der Schienenverkehrslärm der Westfälischen Landeseisenbahn einbezogen. Es erfolgten Berechnungen zur freien Schallausbreitung sowie zur Abschirmwirkung geplanter Bebauung. Weitere auf das Plangebiet einwirkende Lärm- und Schadstoffquellen, die zu einer vertiefenden Betrachtung im Rahmen des Verfahrens führen würden, sind nicht ersichtlich.

Die Beurteilung erfolgte auf Basis der Orientierungswerte nach dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 (Schallschutz im Städtebau), die für Allgemeine Wohngebiete bei Verkehrslärm einen Wert von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts vorsehen. Zusätzlich wurden die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV (59/49 dB(A) tags/nachts) sowie Schwellenwerte der Lärmwirkungsforschung berücksichtigt (zum Beispiel 62 dB(A) für Außenwohnbereiche).

Die Berechnungsergebnisse des Gutachtens zeigen, dass im gesamten Plangebiet bei freier Schallausbreitung im Tages und Nachtzeitraum Überschreitungen der für Allgemeine Wohngebiete (WA) geltenden schalltechnischen Orientierungswerte von 55/45 dB(A) tags/nachts gemäß dem Beiblatt 1 zu DIN 18005-1 hervorgerufen werden.

Sie zeigen zudem, dass im Bereich ebenerdiger und gebäudegebundener Außenwohnbereiche sowohl die schalltechnischen Orientierungswerte gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 von 55 dB(A) tags als auch der Immissionsgrenzwert gemäß 16. BImSchV von 59 dB(A) tags im gesamten Plangebiet überschritten werden (siehe Abbildung 6). Der zumindest anzustrebende obere Wert von 62 dB(A) wird allerdings nur im östlichen Bereich des Plangebietes entlang der Schienenstrecke überschritten.

Aufgrund der Überschreitung der schalltechnischen Orientierungswerte gemäß DIN 18005-1 sowie der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV im gesamten Plangebiet sind Festsetzungen zum Immissionsschutz erforderlich. Diese betreffen insbesondere die Schalldämmung der Außenbauteile gemäß DIN 4109, die Ausstattung von Schlafräumen mit schallgedämpften Lüftungseinrichtungen sowie Regelungen zur Lage und Zulässigkeit von Außenwohnbereichen. Die Zuordnung der Lärmpegelbereiche und die betroffenen Flächen sind in der Planzeichnung dargestellt.

Gemäß § 1 Absatz 6 Nummer 1 BauGB sind gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen. Dem wird durch die folgenden textlichen Festsetzungen Rechnung getragen.

Die damit verbundenen Maßnahmen werden als zumutbar und städtebaulich vertretbar eingestuft. Die vorgesehene Festsetzung der Lärmpegelbereiche in der Planzeichnung schafft zudem Planungssicherheit für die Umsetzung im Baugenehmigungsverfahren.



Abbildung 6: Rasterlärnkarte (Verkehrslärm) für den Beurteilungszeitraum Tag (6:00 bis 22:00 Uhr), Außenwohnbereiche (Schalltechnischer Bericht zur Verkehrslärmsituation im Bereich des Plangebietes Kspl. 3 „AugustastraÙe“ in 59269 Beckum, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Lingen, 19.12.2023)

Schallschutz von Aufenthaltsräumen im Sinne der DIN 4109

Im Plangebiet sind für Neubauten beziehungsweise baugenehmigungspflichtige Änderungen von Aufenthaltsräumen nach der DIN 4109 Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile (Wandanteil, Fenster, Lüftung, Dächer et cetera) zu stellen.

Die gesamten bewerteten Bau-Schalldämm-Maße $R'_{w,ges}$ der Außenbauteile von schutzbedürftigen Räumen sind unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten nach DIN 4109-1:2018-01, Kapitel 7.1, Gleichung (6) zu bestimmen. Dabei sind die Außenlärmpegel zugrunde zu legen, die sich aus den in der Planzeichnung gekennzeichneten Lärmpegelbereichen ergeben.

Die Zuordnung zwischen Lärmpegelbereichen und maßgeblichem Außenlärmpegel ist in der Tabelle 1 definiert:

Lärmpegelbereich	Maßgeblicher Außenlärmpegel in dB
I	55
II	60
III	65
IV	70
V	75
VI	80
VII	>80

Tabelle 1: Lärmpegelbereiche und maßgebliche Außenlärmbereiche

Abweichungen von den Festsetzungen zur Lärmvorsorge sind im Einzelfall im Rahmen des jeweiligen Baugenehmigungsverfahrens mit entsprechendem Nachweis zulässig, wenn aus dem konkret vor den einzelnen Fassaden oder Fassadenabschnitten bestimmten maßgeblichen Außenlärmpegel nach DIN 4109-2:2018-01 die schalltechnischen Anforderungen an die Außenbauteile unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Raumarten nach DIN 4109-1:2018-01, Kapitel 7.1, Gleichung (6), ermittelt und umgesetzt werden.

Schallschutz von Schlafräumen

Im gesamten Plangebiet sind beim Neubau beziehungsweise bei baugenehmigungspflichtigen Änderungen im Zusammenhang mit Fenstern von Räumen, die vorwiegend zum Schlafen genutzt werden, schallgedämpfte, gegebenenfalls fensterunabhängige Lüftungssysteme vorzusehen, die die Gesamtschalldämmung der Außenfassaden nicht verschlechtern. Alternativ hierzu ist die Belüftung über ausreichend abgeschirmte Fassadenseiten mit entsprechendem Einzelnachweis über gesunde Wohnverhältnisse zu gewährleisten.

Schutz von typischen Aufenthaltsbereichen im Freien (Außenwohnbereiche)

In den in der Planzeichnung gekennzeichneten Bereichen sind beim Neubau beziehungsweise bei baugenehmigungspflichtigen Änderungen Außenwohnbereiche ohne zusätzliche schallabschirmende Maßnahmen nicht zulässig beziehungsweise an den vollständig der Schienenstrecke abgewandten Fassadenseiten anzuordnen.

Als solche Maßnahmen gelten zum Beispiel Lärmschutzwände, Nebengebäude, geschlossene Loggien oder vorgelagerte Baukörper. Diese sind so auszubilden, dass eine Reduzierung des Verkehrslärmpegels auf <62 dB(A) erreicht wird.

Abweichungen sind zulässig, wenn im Einzelfall durch ein schalltechnisches Gutachten nachgewiesen wird, dass gesunde Wohn- und Aufenthaltsverhältnisse gewährleistet sind.

Das schalltechnische Gutachten zeigt, dass unter Berücksichtigung des Baukonzeptes der Zielwert von 62 dB(A) für Außenwohnbereiche an vielen geplanten Gebäuden eingehalten werden kann. Für das südöstlich gelegene geplante Mehrfamilienhaus sind jedoch zusätzliche Abschirmmaßnahmen – insbesondere an der Ost-, Süd- und Nordfassade – erforderlich. (siehe Abbildung 7)

Daher wird im Bereich des WA 2 festgesetzt, dass geschlossene Schallhindernisse mit einer Mindesthöhe von 2,50 Meter (zum Beispiel Garagen, Mauern) im seitlichen Grenzbereich innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen zu errichten sind.



Abbildung 7: Rasterlärnkarte (Verkehrslärm) für den Beurteilungszeitraum Tag (6:00 bis 22:00 Uhr), Außenwohnbereiche unter Berücksichtigung des Baukonzeptes (Schalltechnischer Bericht zur Verkehrslärmsituation im Bereich des Plangebietes Kspl. 3 „AugustastraÙe“ in 59269 Beckum, TÜV SÜD Industrie Service G

7.12 Örtliche Bauvorschriften und Belange des Orts- und Landschaftsbildes

Ziel der gestalterischen Festsetzungen ist eine konzeptionell aufeinander abgestimmte Gestaltung und Maßstäblichkeit der Baukörper und die verträgliche Einbindung in den umgebenden Siedlungs- und Landschaftsraum. Die gewählten Festsetzungen engen die Gestaltungsfreiheit der Bauherren wenig ein, setzen aber grundlegende ortsübliche Rahmenbedingungen, die ausreichend Spielraum für individuelle Gestaltungswünsche lassen. Die Festsetzungen beinhalten kaum Verbote und erlauben in finanzieller und gestalterischer Hinsicht jeweils zumutbare Alternativen.

Beschränkungen der Dachneigung, Trauf- und Firshöhen werden aufgenommen, um eine in den Grundzügen abgestimmte Gebäudegliederung im Plangebiet zu ermöglichen. Durch die Regelung der Geschossigkeit sollen Baukörper ermöglicht werden, deren Kubatur sich dem vorhandenen Gebäudebestand anpasst. Da großformatige Dachaufbauten die geschlossene Wirkung der Dachflächen und das Erscheinungsbild der Dachlandschaft auflösen, werden Beschränkungen aufgenommen, die Dachaufbauten in einer ausreichenden Breite ermöglichen, aber Dach und Traufe als prägende Gestaltungselemente noch wirksam werden lassen.

Um eine einheitliche Gestaltung von Doppelhäusern und Hausgruppen, Garagen, Carports und Nebenanlagen zu erreichen, werden entsprechende gestalterische Festsetzungen getroffen. Doppelhäuser und Hausgruppen sind in Bezug auf die äußere Gestaltung, wie Trauf- und Firshöhe, Dachneigung und Materialien, die von außen sichtbar sind, einheitlich zu gestalten.

Die Vorschrift zur Einfriedung dient der Durchgrünung des Plangebietes und verhindert Zäune, Mauern und Gabionen als prägende Einfriedung. Hecken bilden eine grüne Einfassung von weitestgehend versiegelten öffentlichen Verkehrsflächen und tragen zusammen mit Straßenbäumen zu einer „grünen“ Gestaltung des öffentlichen Raumes bei. Zwischen öffentlichen Verkehrsflächen und den zu begrünenden privaten Freiflächen stellen Hecken eine Beziehung her und bilden keine Zäsur, wie zum Beispiel Mauern.

Aus gestalterischen Gründen sind zudem sämtliche außerhalb der Gebäude aufgestellten Abfallbehälter so einzugrünen, dass sie von der öffentlichen Straßenverkehrsfläche aus nicht eingesehen werden können.

8 Belange des Umweltschutzes

Entsprechend des § 1 Absatz 6 Nummer 7 BauGB sind bei der Aufstellung von Bebauungsplänen die Belange des Umweltschutzes, einschließlich des Naturschutzes und der Landschaftspflege, zu berücksichtigen.

Das Plangebiet erfüllt die Bedingungen an einen Bebauungsplan der Innenentwicklung gemäß § 13a BauGB (siehe Kapitel 3).

Mit der Anwendung des § 13a BauGB kann entsprechend dem vereinfachten Verfahren zur Aufstellung von Bebauungsplänen (§ 13 BauGB) auf eine Darstellung der nach § 2 Absatz 4 BauGB ermittelten und bewerteten Belange des Umweltschutzes

und der voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen (Umweltprüfung) verzichtet werden. Die Zulässigkeit eines Vorhabens, das einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz zur Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegt, wird nicht vorbereitet. Die Umweltbelange sind dennoch im Sinne einer sachgerechten Zusammenstellung abwägungsrelevanter Belange in der Begründung zum Bebauungsplan zu betrachten.

Es ergeht bezüglich der zu betrachtenden Schutzgüter folgende Beurteilung:

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
Mensch/ Erholung	<p>Das Plangebiet liegt in einem Siedlungsrandbereich mit angrenzender Wohnbebauung sowie in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Bahnstrecke der WLE. In diesem Bereich treten regelmäßig Lärmimmissionen durch den Schienen- wie auch Straßenverkehr auf. Innerhalb des Plangebietes werden Lärmwerte von 60 dB(A) bis 68 dB(A) tags erreicht (siehe Kapitel 7.11). Die Aufenthaltsqualität im Freien ist in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke eingeschränkt.</p> <p>Die Flächen werden teils als Fest- und Bolzplatz, teils als brachliegende oder extensiv genutzte Flächen verwendet. Die Erholungsnutzung ist informell möglich, aber nicht gezielt erschlossen. Eine Naherholungsfunktion besitzt das Gebiet aufgrund der derzeitigen Nutzung nicht.</p>	<p>Mit vorliegender Planung wird die vorhandene Wohnbebauung an der Augustastrasse durch eine geringfügige Arrondierung ergänzt. Gegenüber der bestehenden Nutzung werden die dort entstehenden Emissionen durch die geplante Wohnbebauung geringfügig zunehmen.</p> <p>Zudem entsteht durch die neue Wohnbebauung eine Lärmsensitivität gegenüber dem vorhandenen Bahnlärm.</p> <p>Es sind Überschreitungen der Lärmwerte für allgemeine Wohngebiete nach den schalltechnischen Orientierungswerten gemäß Beiblatt 1 zur DIN 18005-1 von 55/45 dB(A) tags/nachts als auch der Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV von 59 dB(A) tags im gesamten Plangebiet zu erwarten.</p> <p>Um gemäß § 1 Absatz 6 Nr. 1 BauGB gesunde Wohnverhältnisse sicherzustellen, werden Maßnahmen des baulichen und passiven</p>

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
		<p>Schallschutzes festgesetzt (siehe Kapitel 7.11).</p> <p>Durch die geplante Wohnbebauung mit Freiräumen, Durchgrünung und Erschließung wird ein geordnetes Wohnumfeld geschaffen.</p> <p>Eine nachteilige Auswirkung auf benachbarte Nutzungen ist nicht zu erwarten. Das Schutzgut Mensch wird nicht negativ tangiert.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.</i></p>
Pflanzen und Tiere	<p>Es wurde ein artenschutzrechtliches Fachgutachten erarbeitet (siehe Kapitel 8.2). Das Plangebiet weist eine hohe strukturelle Vielfalt auf, mit extensiv genutzten Grünflächen, einem dichten Gehölzbestand sowie Einzelbäumen, Kopfweiden und Hecken. Diese bieten wertvolle Lebensräume für eine Vielzahl heimischer Tier- und Pflanzenarten. Potenzielle Fortpflanzungs- und Ruhestätten für gehölbewohnende Vogelarten sowie Fledermäuse sind vorhanden.</p> <p>Im Rahmen der Voruntersuchungen wurden Arten mit planungsrelevanter Schutzstellung potenziell nachgewiesen, darunter verschiedene Fledermausarten (zum Beispiel Abendsegler, Braunes Langohr, Wasserfledermaus)</p>	<p>Durch die geplante Wohnbebauung kommt es im Plangebiet zu einer teilweisen Versiegelung sowie zum Verlust von krautiger Vegetation und Gehölzstrukturen, wodurch Rückzugsräume für geschützte Arten entfallen können. Gleichzeitig ist mit erhöhten Licht- und Lärmemissionen sowie einer stärkeren menschlichen Freqüentierung zu rechnen, die sich störend auf empfindliche Arten auswirken können.</p> <p>Das Eintreten der Verbotstatbestände nach § 44 Absatz 1 Nummer 1 und 3 BNatSchG kann jedoch unter Anwendung von artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen (siehe Kapitel 8.2) ausgeschlossen werden.</p> <p>Ein Verlust von Brutplätzen für einzelne Individuen</p>

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
	<p>und höhlenbrütende Vögel (zum Beispiel Gartenrotschwanz, Star, Nachtigall).</p> <p>Die bestehende naturnahe Ausstattung unterliegt jedoch bereits durch angrenzende Nutzungen (Verkehr, Wohnbebauung, Bahnanlage) einer gewissen Vorbelastung, insbesondere durch Licht-, Lärm- und Stoffeinträge.</p> <p>Schutzgebiete oder naturschutzfachlich wertvolle Flächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden.</p>	<p>sogenannter Allerweltsarten kann nicht ausgeschlossen werden. Dabei besteht aber keine Gefährdung der Bestände, da alternative Brutplätze zahlreich in umliegenden Gebieten vorhanden sind.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.</i></p>
Naturraum und Landschaft	<p>Das Plangebiet befindet sich am östlichen Siedlungsrand des Ortsteils Roland.</p> <p>Im Geltungsbereich selbst sind aufgrund der ehemaligen Spielplatz- und Kleingartennutzung naturnahe Strukturen und landschaftsbildende Elemente vorhanden.</p>	<p>Durch die geplante Bebauung verändert sich das Landschaftsbild hin zu einem städtebaulich geprägten Charakter. Durch Festsetzungen zur Baugestaltung, Höhenbegrenzung und Begrünung wird eine gute Einfügung in das Orts- und Landschaftsbild gewährleistet.</p> <p><i>Keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.</i></p>
Boden/Fläche	<p>Die als Festplatz dienende Hauptfläche ist mit einer Asphalt-Zuwegung und ansonsten mit Schotterrasen bedeckt. Die weiteren Fläche sind weitgehend unversiegelt. Die Flächen sind teils bewachsen.</p> <p>Zur Beurteilung der Bodenbeschaffenheit wurde eine Baugrunduntersuchung</p>	<p>Mit der geplanten Wohnbebauung ist durch gezielten Bodenaustausch und Tiefgründungen ein standsicherer Baugrund herzustellen.</p> <p>Der Einbau technisch geeigneter, unbelasteter Mineralstoffe trägt zur Wiederherstellung der Filter- und Pufferfunktionen des Bodens bei. Durch diese Maßnahmen wird eine</p>

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
	<p>durchgeföhrt (Baugrunduntersuchung und Baugrundgutachten Baugebiet Augustastrafe, PTM Geotechnik Arnsberg GmbH, Arnsberg, 08.04.2015).</p> <p>Im Plangebiet befinden sich im oberflächennahen Untergrund weit verbreitet anthropogene Auffüllungen unterschiedlicher Zusammensetzung, unter anderem mit Bauschutt, Ziegelbruch, Schlacke, organischem Material sowie in Teilbereichen mit Hausmüllanteilen (insbesondere im Bereich des ehemaligen Bachverlaufs). Diese Verfüllungen sind aus bodenmechanischer Sicht als setzungsanfällig und schlecht tragfähig einzustufen.</p> <p>Der natürliche Baugrund unterhalb dieser Auffüllungen besteht vorwiegend aus verlehmtten Sanden und Tonen mit wechselnder Konsistenz und geringer Wasserdurchlässigkeit.</p> <p>Der Bodenwasserstand liegt teilweise bereits ab 1,20 Meter unter Gelände, was die Versickerungsfähigkeit zusätzlich einschränkt. Der derzeitige Boden erfüllt daher seine natürlichen Funktionen nur eingeschränkt. Aufgrund der geringen ökologischen Wertigkeit, der geringen</p>	<p>nachhaltige Verbesserung der Bodenverhältnisse erreicht und die Voraussetzungen für eine dauerhafte, umweltgerechte Nutzung des Gebietes als Wohnbaufläche geschaffen.</p> <p>Mit der geplanten üblichen Grundflächenzahl von 0,4 wird zudem ein Versiegelungsgrad erreicht, der im Plangebiet noch Freiflächen bereithält auf denen sich die Bodenfunktion erhalten beziehungsweise verbessern lässt.</p> <p>Negative Auswirkungen auf das Schutzgut Boden werden vermieden.</p> <p>Die mit der Planung beabsichtigte bauliche Entwicklung sieht eine arrondierende Wohnbebauung vor. Aufgrund der bestehenden Standortfaktoren und der Lage des Plangebietes sind die Beeinträchtigungen durch die Überbauung aus umweltschutzrechtlicher Sicht vertretbar.</p> <p><i>Überwiegend keine erhebliche Beeinträchtigung zu erwarten.</i></p>

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
	<p>Wasserdurchlässigkeit sowie der Störstoffbelastung wird die Schutzwürdigkeit des bestehenden Bodens insgesamt als niedrig eingestuft.</p>	
Gewässer/ Grundwasser	<p>Das Plangebiet befindet sich in keinem Hochwasserrisiko-beziehungsweise Hochwassergefahrenbereich.</p> <p>Auch befindet sich das Gebiet außerhalb von Wasserschutzgebieten.</p> <p>Es befinden sich keine Oberflächengewässer im Plangebiet. Im Süden grenzt das Plangebiet jedoch an den Geißlerbach an.</p>	<p>Durch die Umsetzung des Bebauungsplans ist mit einer teilweisen Versiegelung des Bodens zu rechnen, wodurch das natürliche Versickerungspotenzial reduziert wird. Die geplante Entwässerung des Gebietes (siehe Kapitel 6.4)) dient der gezielten Ableitung des anfallenden Niederschlagswassers. Durch diese Maßnahmen wird der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen sowie die Begrenzung von Abflussmengen sichergestellt. Negative Auswirkungen auf das Grundwasser werden unter Beachtung entsprechender technischer Vorkehrungen nicht erwartet.</p> <p><i>Keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.</i></p>
Luft/Klima	<p>Das Plangebiet befindet sich am östlichen Ortsrand vom Ortsteil Roland und besteht zum Großteil aus einer öffentlichen Grünfläche sowie Gehölzbeständen mit Bäumen und Sträuchern mit vereinzelt Gehwegen und asphaltierten Flächen.</p> <p>Das Gebiet ist somit einem Grünanlagen-Klimatop zuzuordnen.</p>	<p>Mit der vorliegenden Planung wird sich die lufthygienische Situation im Plangebiet zum Stadtrand-Klimatop ändern.</p> <p>Insgesamt ist aber aufgrund der als nachrangig zu bewertenden bioklimatischen Ausgleichsfunktion der betroffenen Fläche das mit der geplanten Baumaßnahme verbundene Risiko für die Schutzgüter Luft und Klima gering einzustufen.</p>

Schutzgut	Derzeitiger Umweltzustand	Umweltzustand nach Aufstellung des Bebauungsplanes
	<p>Damit ist eine Kalt- und Frischluftproduktion verbunden, die ausgleichend auf die bebaute und meist überwärmte Umgebung wirkt.</p> <p>Aufgrund der Lage am bebauten Siedlungsgefüge und der Größe des Plangebietes kommt der Fläche als Kaltluftproduktionsgebiet eine geringe Funktion zu.</p>	<i>Keine erheblichen Beeinträchtigungen zu erwarten.</i>
Kultur- und sonstige Sachgüter	<p>Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerten Objekte. Auch Bodendenkmale sind in dem Gebiet nicht bekannt.</p>	<p>Mit der Planung ergeben sich keine Auswirkungen auf Kultur- und Sachgüter.</p> <p><i>Keine Beeinträchtigungen zu erwarten.</i></p>

Tabelle 2: Beurteilung der zu betrachtenden Schutzgüter

Die Planung lässt keine erheblichen Umweltauswirkungen erwarten (siehe Tabelle 2), da das Plangebiet bereits durch die bestehenden und ehemaligen Nutzungen in den natürlichen Funktionen beeinträchtigt ist. Ebenfalls ist das Plangebiet durch die bestehende westlich und südlich angrenzende Wohnbebauung sowie der Lage an der WLE-Strecke vorgeprägt. Dies wird durch die vorgesehene und zukünftig entstehende zusätzliche Wohnbebauung verstärkt werden.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nicht zu erwarten.

8.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Gemäß § 13a Absatz 2 Nummer 4 BauGB sind Eingriffe in den Natur- und Landschaftshaushalt bereits vor der planerischen Entscheidung zur Aufstellung dieser Bebauungsplanänderung erfolgt oder zulässig gewesen. Ein Eingriff in den Natur- und Landschaftshaushalt ist danach durch die Bebauungsplanänderung nicht gegeben.

Aus diesen Gründen entfällt die Notwendigkeit zur naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung gemäß § 1a BauGB in Verbindung mit dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) sowie das Aufzeigen von Maßnahmen zur Bewältigung von Eingriffsfolgen.

8.2 Artenschutz

Gemäß den Bestimmungen des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG wurde im Rahmen der Bauleitplanung eine Artenschutzprüfung (Stufen I und II) durchgeführt. Dabei wurde geprüft, ob durch die Planung Verbote gemäß § 44 Absatz 1 BNatSchG ausgelöst werden können, insbesondere das Töten geschützter Tiere, erhebliche Störungen oder die Zerstörung von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten.

Im Zuge des Fachbeitrags (Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur | Umweltplanung, Bielefeld, 30.10.2024) wurden alle relevanten Wirkfaktoren des Vorhabens sowie potenziell betroffene Arten fachlich untersucht. Das Plangebiet weist ein mittleres bis gutes Lebensraumpotenzial insbesondere für verschiedene Fledermausarten (Abendsegler, Braunes Langohr, Breitflügelfledermaus, Fransefledermaus, Kleinabendsegler, Mückenfledermaus, Rauhautfledermaus, Wasserfledermaus und Zwergfledermaus) sowie für mehrere gehölbewohnende Vogelarten (Bluthänfling, Gartenrotschwanz, Girlitz, Nachtigall und Star) auf. Die Artenschutzprüfung hat ergeben, dass artenschutzrechtliche Verbotstatbestände nicht ausgeschlossen werden können.

Im Rahmen einer Art-für-Art-Betrachtung (Stufe II) wurden Kartierungen durchgeführt und mit den Daten die etwaige Betroffenheit tiefergehend beurteilt.

Zum Schutz fortpflanzungs- und ruhestättenrelevanter Strukturen werden folgende artenschutzrechtliche Auflagen im Bebauungsplan berücksichtigt:

- Festlegung und Sicherung von Ersatzquartieren

Es sind 9 Ersatzquartiere für den Verlust von Fledermausquartieren als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme bereitzustellen, welche zum Beispiel auf dem Grundstück Flur 159, Flurstück 80 aufzuhängen sind. Als Alternative sind die zu erhaltene Bäume entlang der Augustastrasse als Standort auszuwählen.

- Rodungsarbeiten Vögel – zeitliche Beschränkung

Fäll-, Rodungsarbeiten haben außerhalb der Zeit der Brut und Jungenaufzucht von Vögeln zu erfolgen. Alternativ ist vor Beginn der Fäll-, Rodungsarbeiten durch eine fachkundige Person sicherzustellen, dass keine Vogelbruten an den Gehölzen stattfinden. In diesem Fall kann eine Ausnahme von der zeitlichen Beschränkung bei der unteren Naturschutzbehörde beantragt werden.

- Rodungsarbeiten Fledermäuse – zeitliche Beschränkungen und fachgutachterliche Untersuchungen

Im Zeitraum von Mitte November bis Mitte März halten Fledermäuse Winterruhe. Einige der Bäume weisen kein Winterquartierspotenzial auf, ein Besatz in diesen Baumquartieren ist daher in diesem Zeitraum unwahrscheinlich und die Gehölzfällung zu präferieren. Unabhängig vom Rodungszeitpunkt sind die Gehölze vor der Rodung durch einen fachkundigen Gutachter auf Besatz zu kontrollieren.

Sollten Fledermäuse festgestellt werden, sind die Abbrucharbeiten bis zum Ausflug der Fledermäuse zu verschieben.

Das Untersuchungsgebiet stellt kein wesentliches Fortpflanzungshabitat für Amphibien dar. Für die betroffenen Fledermaus- und Vogelarten kann durch die Umsetzung der Maßnahmen ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote ausgeschlossen werden.

Die Ergebnisse sind zudem im Gesamtprotokoll einer Artenschutzprüfung der Begründung als Anlage 2 beigefügt.

8.3 Bodenschutz

Die Bodenschutzbelange unter Berücksichtigung des Bundes-Bodenschutzgesetzes (BBodSchG), der Bundes-Bodenschutzverordnung (BBodSchV) und des Landesbodenschutzgesetzes (LBodSchG) werden wie folgt beurteilt:

Das Schutzgut Boden ist im Rahmen der Bauleitplanung gemäß § 1a Absatz 2 BauGB in besonderem Maße zu berücksichtigen. Dabei sind insbesondere die Funktionen des Bodens als Lebensraum, Filter- und Puffersystem sowie als Grundlage für bauliche Nutzungen zu erhalten oder zu verbessern.

Schutzwürdigkeit des Bodens im Plangebiet

Zur Bewertung des Baugrundes wurde durch das Ingenieurbüro PTM-Geotechnik Arnsberg GmbH eine Baugrunduntersuchung und ein Baugrundgutachten erarbeitet (Baugrunduntersuchung und Baugrundgutachten zum Baugebiet AugustasträÙe in Beckum-Roland, PTM-Geotechnik Arnsberg GmbH, Arnsberg, 08.04.2015)

Die im Gutachten dokumentierten Bodenverhältnisse im Plangebiet weisen auf eine stark anthropogen überformte Ausgangssituation hin.

Im Plangebiet befinden sich im oberflächennahen Untergrund weit verbreitet anthropogene Auffüllungen unterschiedlicher Zusammensetzung, unter anderem aus Bauschutt, Asche, Ziegelbruch und organischen Stoffen. In Teilbereichen (hier: ehemaligen Bachlauf) besteht die Verfüllung aus hausmüllähnlichen Bestandteilen.

Der natürliche Boden ist dadurch in weiten Teilen überprägt, teils vollständig zerstört. Die nach LAGA-Bauschutt untersuchten Verfüllmaterialien des ehemaligen Bachlaufs sind wegen erhöhter Belastungen mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) sowie Schwermetallen in die Einbauklasse Z 2 einzustufen. Die Bachverfüllungen sind einer ordnungsgemäÙen Entsorgung zuzuführen.

Die natürliche Bodenfunktionen – insbesondere die Filter-, Puffer- und Lebensraumfunktionen – sind in den aufgefüllten Bereichen als stark eingeschränkt bis nicht mehr wirksam einzustufen. Aufgrund der geringen ökologischen Wertigkeit, der geringen Wasserdurchlässigkeit sowie der Störstoffbelastung wird die Schutzwürdigkeit des bestehenden Bodens insgesamt als niedrig eingestuft. Eine Ausnahme bilden kleinere Randbereiche mit gewachsenem Bodenprofil und partieller Durchgrünung, die eine mittlere Schutzwürdigkeit aufweisen können.

Beurteilung nach BBodSchV

Die Untersuchung oberflächennaher Sande, Schluffe und Tone zeigen, dass die Prüfwerte der BBodSchV für die Nutzungsart Wohngebiete unterschritten werden. Per Definition ist daher der Verdacht einer schädlichen Bodenveränderung/Altlast ausgeräumt.

Die Ergebnisse der chemischen Untersuchungen lassen für das Bauvorhaben Augustastraße trotz anthropogener Auffüllungen, die sich auf dem Gelände befinden, keine Nutzungseinschränkung für die geplante Wohnbebauung ableiten.

Für in das Gelände einzuführende Oberböden sind die Vorsorgewerte der BBodSchV einzuhalten.

8.4 Hochwasserschutz und Starkregen

Die Planung berührt keine in Hochwassergefahren- oder Hochwasserrisikokarten des Landes Nordrhein-Westfalen dargestellten Bereiche. Auch seitens des Kreises Warendorf wurde der Bereich keinem festgesetzten Überschwemmungsgebiet zugeordnet.

Das Bundesamt für Kartographie und Geodäsie (BKG) hat für das Land Nordrhein-Westfalen zur Bewertung der Beeinflussung von Starkregenereignissen die „Starkregenhinweiskarte für NRW“ zur Verfügung gestellt.

Gegenstand der Starkregenhinweiskarte ist auf Grundlage eines digitalen Geländemodelles eine Darstellung, wie sich Starkregenereignisse außerhalb von Fließgewässern auswirken können. Diese Darstellung wird dabei für zwei Starkregenszenarien vorgenommen: ‚Seltener Starkregen‘ (100-jährliche Wiederkehr gemäß regionaler meteorologischer Statistiken) und ‚Extremer Starkregen‘ (0,90 Liter pro Stunde und Quadratmeter), wobei es sich circa um ein HQ 250 handelt.

Der Starkregenhinweiskarte Nordrhein-Westfalen ist zu entnehmen, dass die Mulden auf der nord-östlichen, sowie süd-westlichen Bahntrassenseite ein hohes Niederschlagsrückhaltepotential aufweisen. An genannten Standorten stellen sich Wassertiefen von 0,10 bis 1,00 Meter ein (siehe Abbildung 8). Die mittlere Fläche des geplanten Baugebietes ist nicht betroffen. Das seltene Starkregenereignis lässt den Geißlerbach nicht ausufernd.

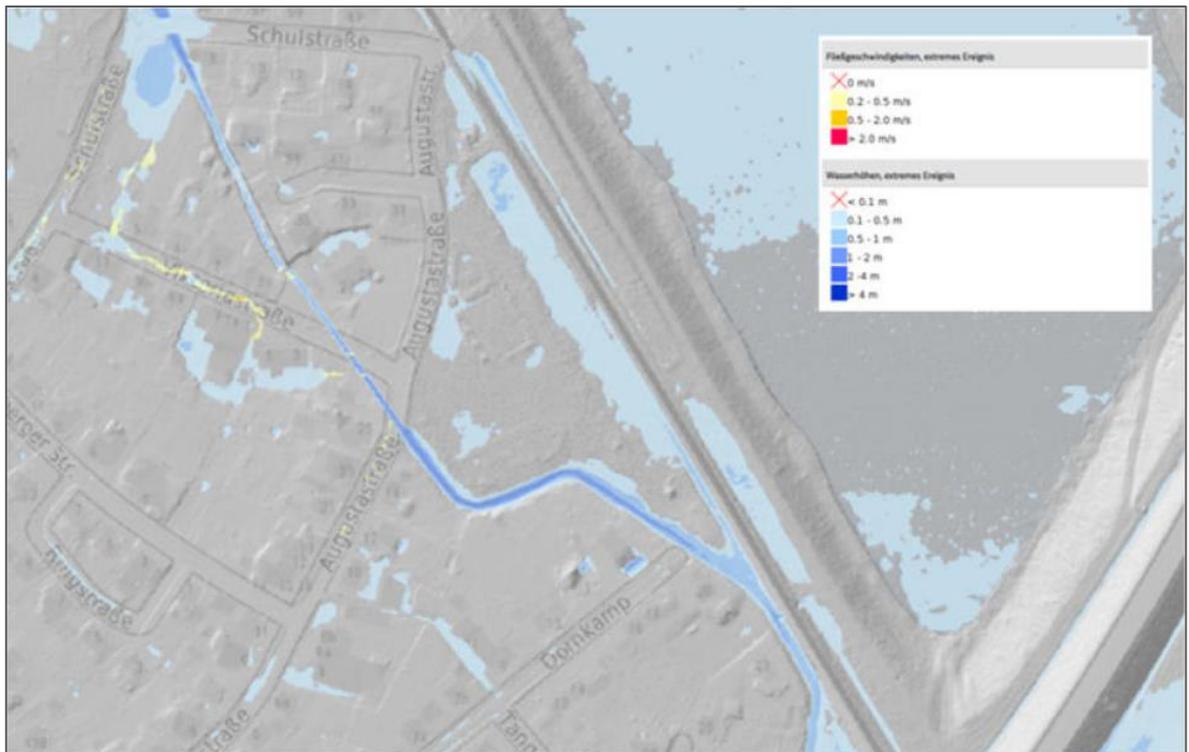


Abbildung 8: Starkregengefahrenkarte des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG), für extreme Ereignisse im Bereich des Geltungsbereich des Kspl. 3 „AugustastraÙe“

Zur Sicherstellung der Erschließung des Baugebietes „AugustastraÙe“, wurde eine Hochwassergefährdungsanalyse für den Geißlerbach durch das Ingenieurbüro Rummler + Hartmann GmbH durchgeführt (Hochwasserschutzgutachten zum Bebauungsplan Kspl. 3 „AugustastraÙe“, Ingenieurbüro Rummler + Hartmann GmbH, Havixbeck, 27. April 2023).

Für die Hochwassergefährdungsanalyse wurde eine zweidimensionale Simulation erstellt. Die natürlichen Hochwasserabflussdaten wurden von der Bezirksregierung Münster erfragt. In Abstimmung mit dem Kreis Warendorf wurde die Simulation für ein Jahrhunderthochwasser (HQ 100) durchgeführt, da dieser Nachweis für die Erteilung eines neuen Baugebietes gemäß WHG entscheidend ist.

Die Simulationen zeigen, dass das Gewässer Geißlerbach bei dem geplanten Bebauungsplan Kspl. 3 „AugustastraÙe“ nicht ausfört. Die Ergebnisse zeigen weiter, dass die Erschließung des geplanten Baugebietes AugustastraÙe nachweistechisch (HQ 100) möglich ist.

Es wird auf eine regelmäßige Sichtung und Wartung der Durchlässe hingewiesen.

Die Erdgeschosshöhen, Lichtschächte, sowie Kellereingänge sollten zur Sicherheit mindestens um 0,20 Meter über die umliegende Gewässerböschungskante gelegt werden.

8.5 Belange der Landwirtschaft

Für die geplante Wohnbauentwicklung werden keine landwirtschaftlichen Nutzflächen in Anspruch genommen.

8.6 Altlasten und Kampfmittel

Altlasten

Nach Auswertung der vorliegenden Daten im Altlastenkataster des Kreises Warendorf sind keine Flächen als altlastverdächtig eingestuft.

Die künftigen Bauherrinnen und Bauherren werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens darauf hingewiesen, dass bei außergewöhnlicher Verfärbung des Erdaushubs, beim Vorfinden von Abfallstoffen oder der Beobachtung verdächtiger Gegenstände bei den Erdarbeiten die Arbeiten sofort einzustellen sind. In diesen Fällen ist die Untere Bodenschutzbehörde (Kreis Warendorf) zu verständigen und gegebenenfalls auch der Kampfmittelräumdienst über die örtliche Ordnungsbehörde zu informieren.

Kampfmittel

Eine Auswertung der Flächen auf Kampfmittel hat ergeben, dass für einen Großteil der Flächen keine Maßnahmen erforderlich sind, da keine in den Luftbildern erkennbare Belastungen vorliegen. Für eine Teilfläche im westlichen Bereich des Plangebiets entlang der AugustastraÙe ergaben sich jedoch potenzielle Hinweise auf eine mögliche Belastung. Aufgrund entsprechender Luftbildmerkmale wird hier eine weitergehende Überprüfung empfohlen. Diese soll im Rahmen der weiteren Planung beziehungsweise vor Baubeginn erfolgen, um potenzielle Gefährdungen für Mensch und Umwelt auszuschließen.

Allgemein gilt, dass sofern bei der Durchführung der Bauvorhaben der Erdaushub auf eine außergewöhnliche Verfärbung hinweist oder verdächtige Gegenstände beobachtet werden, die Arbeiten sofort einzustellen sind und der Kampfmittelbeseitigungsdienst Westfalen-Lippe durch die Ordnungsbehörde oder die Polizei zu verständigen ist.

8.7 Klimaschutz und Energieeffizienz

In dem Plangebiet sind bauliche Grundsätze des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EnEV) beziehungsweise des Erneuerbare-Energien-Wärme-Gesetzes (EEWärmeG) bei den Gebäuden ebenso umsetzbar wie die aktive und passive Nutzung der Solarenergie oder die Installation von Anlagen zur Nutzung der Geothermie.

Den Erfordernissen des Klimaschutzes ist sowohl durch Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirken, als auch durch solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienen, Rechnung getragen (klimagerechte Stadtentwicklung). Dieser Grundsatz des Absatzes 5 des § 1a BauGB (ergänzende Vorschriften zum Umweltschutz) ist in der Abwägung nach § 1 Absatz 7 BauGB zu berücksichtigen.

Gemäß § 14 Absatz 1 BauNVO sind Anlagen für erneuerbare Energien als untergeordnete Nebenanlagen und Einrichtungen (im Zusammenhang mit baulichen Anlagen) allgemein zulässig, sofern sie dem Nutzungszweck der in dem Baugebiet gelegenen Grundstücke oder des Baugebietes dienen und die seiner Eigenart nicht widersprechen. Die der Versorgung der Baugebiete mit Elektrizität, Wärme und Wasser sowie zur Ableitung von Abwasser einschließlich der Anlagen für erneuerbare Energien dienenden Nebenanlagen sind in dem Bebauungsplan zulässig, auch soweit für sie im Bebauungsplan keine besonderen Flächen festgesetzt sind (§ 14 Absatz 2 BauNVO).

9 Umsetzung der Bauleitplanung

9.1 Bodenordnung

Der Bebauungsplan umfasst ausschließlich städtische Grundstückflächen.

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

9.2 Flächenbilanz

Die Verteilung der einzelnen festgesetzten Flächennutzungen sind in der nachfolgenden Tabelle 3 als Flächenbilanz dargestellt.

Nutzung	Planung	Anteil
Allgemeines Wohngebiet (WA)	6.397 Quadratmeter	72 Prozent
Straßenverkehrsfläche	2.207 Quadratmeter	25 Prozent
Öffentliche Grünfläche	295 Quadratmeter	3 Prozent
Gesamt:	8.898 Quadratmeter	100 Prozent

Tabelle 3: Flächenbilanz

10 Hinweise

Ergänzend zu den sonstigen Inhalten des Bebauungsplanes werden Hinweise zu folgenden Punkten aufgenommen:

Artenschutz

Die geltenden fachgesetzlichen Vorgaben zum Artenschutz sind zu beachten, insbesondere § 39 und § 44 BNatSchG.

Gemäß des § 39 BNatSchG haben potenzielle Arbeiten an Gehölzen wie Fällungen, Rodungen und Beseitigungen, zum allgemeinen Schutz von Brutvögeln in der Zeit vom 1. Oktober bis zum 28./29. Februar stattzufinden.

Soll eine Beseitigung von Gehölzen in die Zeit vom 1. März bis 30. September fallen, ist im Vorfeld eine Besatzfreiheit gutachterlich zu attestieren und der Unteren Naturschutzbehörde mitzuteilen. Vor Baubeginn sollte ein längeres Brachliegen der zu

bebauenden Fläche verhindert werden, da sich dadurch weitere Arten im Plangebiet ansiedeln könnten.

Anlage von Zisternen und Sickereinrichtungen

Die Nutzung beziehungsweise das Sammeln des Niederschlagswassers in Zisternen ist erwünscht und wird zur Entlastung der öffentlichen Entwässerungsanlagen empfohlen. Die Regenwasserbehälter müssen über einen Überlauf in die öffentliche Kanalisation verfügen.

Flächenversiegelung

Um den Verlust der natürlichen Retentionsfähigkeit des Bodens durch Versiegelung zu reduzieren sowie zur Minimierung der Niederschlagswasserabflussmengen wird empfohlen, die Befestigungen der privaten Erschließungsflächen wie zum Beispiel für oberirdische Stellplätze, Zufahrten und Garagenvorplätze aus wasserdurchlässigen Materialien herzustellen. Dazu eignen sich Sickersteine, Drainpflaster oder Rasenpflaster.

Mutterboden

Mutterboden, der bei der Errichtung und Änderung baulicher Anlagen sowie bei wesentlichen anderen Änderungen der Erdoberfläche ausgehoben wird, ist gemäß § 202 BauGB in nutzbarem Zustand zu erhalten und vor Vernichtung oder Vergeudung zu schützen. Er ist vordringlich im Plangebiet zu sichern, zur Wiederverwendung zu lagern und später wieder einzubauen.

Baugrunduntersuchung

Für das Plangebiet liegt ein Baugrundgutachten vor (PTM Geotechnik Arnberg GmbH, Arnberg, 05.01.2015). Die im geotechnischen Gutachten ermittelten Bodenverhältnisse im Plangebiet weisen starke Heterogenität und inhomogene Auffüllungen mit geringer Tragfähigkeit auf. Der tragfähige Baugrund (verwitterter Mergelstein) beginnt in variabler Tiefe. Zur Gewährleistung einer standsicheren Bebauung wird eine objektspezifische Baugrunduntersuchung empfohlen. Mögliche Gründungsmaßnahmen umfassen Tiefgründungen (zum Beispiel Bohrpfähle) oder den vollständigen Austausch der Auffüllungen. Die Ausführung ist auf Grundlage einer individuellen Gründungsberatung festzulegen.

Altablagerungen

Für das Plangebiet liegt ein Baugrundgutachten vor (PTM-Geotechnik Arnberg GmbH, Arnberg, 08.04.2015). Im Plangebiet wurden im Untergrund anthropogene Auffüllungen festgestellt, die zum Teil belastet sind und auf nicht dokumentierte Altablagerungen hindeuten. Bei künftigen Erdarbeiten, insbesondere bei Tiefbau- und Gründungsmaßnahmen, ist mit heterogenem Material und potenziellen Schadstoffbelastungen zu rechnen. Es wird empfohlen, vor Beginn von Bauarbeiten eine orientierende Vorerkundung und eine Einstufung des Aushubmaterials durch eine fachkundige Stelle vornehmen zu lassen. Die Entsorgung ist gemäß den Bestimmungen der Deponieverordnung (DepV) und unter Beachtung der LAGA-Richtlinien

durchzuführen. Eventuell notwendige Abstimmungen mit der Unteren Bodenschutzbehörde sind frühzeitig einzuleiten.

Denkmalschutz

Innerhalb des Plangebietes befinden sich nach heutigem Kenntnisstand keine Baudenkmale oder denkmalwerte Objekte. Auch Bodendenkmale sind in dem Gebiet nicht bekannt. Maßnahmen des Denkmalschutzes oder zur Denkmalpflege sind nicht erforderlich.

Für das Verhalten im Fall von Bodenfunden wird ein entsprechender Hinweis in den Bebauungsplan aufgenommen.

Bei Bodeneingriffen können Bodendenkmäler (kulturgeschichtliche Bodenfunde, das heißt Mauerwerke, Einzelfunde, aber auch Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Beschaffenheit) entdeckt werden.

Die Entdeckung von Bodendenkmälern ist der Stadt Beckum, dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe anzuzeigen und die Entdeckungstätte mindestens drei Werkstage in unverändertem Zustand zu erhalten (§§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz Nordrhein-Westfalen).

11 Verzeichnis der zugrunde liegenden Gutachten und Fachbeiträge

- Baugrunduntersuchung und Baugrundgutachten zum Baugebiet Augustastrabe in Beckum-Roland, PTM-Geotechnik Arnsberg GmbH, Arnsberg, 08.04.2015
- Hochwasserschutzgutachten zum Bebauungsplan Kspl 3 „Augustastrabe“, Ingenieurbüro Rummler + Hartmann GmbH, Havixbeck, 27.04.2023
- Schalltechnischer Bericht zur Verkehrslärsituation im Bereich des Plangebietes Kspl. 3 „Augustastrabe“ in 59269 Beckum, TÜV SÜD Industrie Service GmbH, Lingen, 19.12.2023
- Aufstellung des Bebauungsplanes Kspl. 3 „Augustastrabe der Stadt Beckum, Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur | Umweltplanung GbR, Bielefeld, 30.10.2024

Beckum, August 2025

Verfasser:

Stadt Beckum
Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung
Weststraße 46
59269 Beckum

II Anlagen

Anlage 1: Die zeichnerische Vorher-Nachher-Darstellung der Anpassung im Wege einer Berichtigung des Flächennutzungsplanes der Stadt Beckum



Vorher



Nachher

ohne Maßstab

Anlage 2: Unterlagen zur Artenschutzprüfung: Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP) – Gesamtprotokoll – (A. Angaben zum Plan/Vorhaben, B. Anlage „Art-für-Art-Protokoll“, C. Naturschutzbehörde)

Anlage 2 - Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP)

A.) Antragsteller oder Planungsträger (zusammenfassende Angaben zum Plan/Vorhaben)

Allgemeine Angaben	
Plan/Vorhaben (Bezeichnung):	Bebauungsplanverfahren Nr. Kspl. 3 "Augustastraße"
Plan-/Vorhabenträger (Name):	Stadt Beckum
Antragstellung (Datum):	30.10.2024
<p>Geplantes Wohngebiet mit 16 Baugrundstücken für Einzel-, Doppel- und Kettenhäuser sowie ein Mehrfamilienhaus am östlichen Ortsrand von Roland. Das circa 0,9 Hektar große Plangebiet besteht zum Großteil aus einer öffentlichen Grünfläche sowie Gehölzbeständen mit Bäumen und Sträuchern mit vereinzelt Gehwegen und asphaltierten Flächen. Südlich des geplanten Baugebietes verläuft das Gewässer Gelübberbach. Artenschutzrechtlich relevante Beeinträchtigungen durch das Vorhaben für potenziellen Konfliktarten konnten in der APS I nicht ausgeschlossen werden.</p>	
Stufe I: Vorprüfung (Artspektrum/Wirkfaktoren)	
Ist es möglich, dass bei FFH-Anhang IV-Arten oder europäischen Vogelarten die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG bei Umsetzung des Plans bzw. Realisierung des Vorhabens ausgelöst werden?	<input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	
Stufe II: Vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände <small>(unter Voraussetzung der unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“) beschriebenen Maßnahmen und Gründe)</small>	
Nur wenn Frage in Stufe I „ja“: Wird der Plan bzw. das Vorhaben gegen Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG verstoßen (ggf. trotz Vermeidungsmaßnahmen inkl. vorgezogener Ausgleichsmaßnahmen oder eines Risikomanagements)?	<input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nein
<p>Arten, die nicht im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung einzeln geprüft wurden: <u>Begründung:</u> Bei den folgenden Arten liegt kein Verstoß gegen die Verbote des § 44 Abs. 1 BNatSchG vor (d.h. keine erhebliche Störung der lokalen Population, keine Beeinträchtigung der ökologischen Funktion ihrer Lebensstätten sowie keine unvermeidbaren Verletzungen oder Tötungen und kein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko). Es handelt sich um Irrgäste bzw. um Allerweltsarten mit einem landesweit günstigen Erhaltungszustand und einer großen Anpassungsfähigkeit. Außerdem liegen keine ernst zu nehmende Hinweise auf einen nennenswerten Bestand der Arten im Bereich des Plans/Vorhabens vor, die eine vertiefende Art-für-Art-Betrachtung rechtfertigen würden.</p>	
<p>Die nicht planungsrelevanten europäischen Vogelarten profitieren von der Bauzeitenregelung und der Beachtung des § 39 BNatSchG. Vertiefende Betrachtungen sind hier nicht erforderlich. Weiteres siehe Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur Umweltplanung GbR (30.10.2024)</p>	
Stufe III: Ausnahmeverfahren	
Nur wenn Frage in Stufe II „ja“:	
1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben?	<input type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nein
<div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>	
Antrag auf Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG	
<p>Nur wenn alle Fragen in Stufe III „ja“: Die Realisierung des Plans/des Vorhabens ist aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt und es gibt keine zumutbare Alternative. Der Erhaltungszustand der Populationen wird sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-Anhang IV-Arten günstig bleiben. Deshalb wird eine Ausnahme von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG beantragt. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).</p>	
<p>Nur wenn Frage 3, in Stufe III „nein“: (weil bei einer FFH-Anhang IV-Art bereits ein ungünstiger Erhaltungszustand vorliegt) Durch die Erteilung der Ausnahme wird sich der ungünstige Erhaltungszustand der Populationen nicht weiter verschlechtern und die Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes wird nicht behindert. Zur Begründung siehe ggf. unter B.) (Anlagen „Art-für-Art-Protokoll“).</p>	
Antrag auf Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG	
<p>Nur wenn eine der Fragen in Stufe III „nein“: Im Zusammenhang mit privaten Gründen liegt eine unzumutbare Belastung vor. Deshalb wird eine Befreiung von den artenschutzrechtlichen Verboten gem. § 67 Abs. 2 BNatSchG beantragt.</p>	
<p>Kurze Begründung der unzumutbaren Belastung.</p> <div style="border: 1px solid black; height: 20px; width: 100%;"></div>	

Anlage 2 - Protokoll einer Artenschutzprüfung (ASP)

B.) Antragsteller oder Planungsträger (Anlage „Art-für-Art-Protokoll“)

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Abendsegler"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="V"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="R"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	
Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Kleinabendsegler"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="D"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="V"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input type="radio"/> grün günstig <input checked="" type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	
Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Braunes Langohr"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="3"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="G"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Breitflügelfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="3"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="2"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	
Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Fransenfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="*"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="*"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	
Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Mückenfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="*"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="D"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <input type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht	

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Rauhautfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="*"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="R"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht 	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht 	

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Wasserfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="*"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="G"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht 	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht 	

Angaben zur Artenschutzprüfung für einzelne Arten (Für alle Arten, die im Sinne einer vertiefenden Art-für-Art-Betrachtung geprüft werden, einzeln bearbeiten!)		
Durch Plan/Vorhaben betroffene Art: <input type="text" value="Zwergfledermaus"/>		
Schutz- und Gefährdungsstatus der Art		
<input checked="" type="checkbox"/> FFH-Anhang IV-Art <input type="checkbox"/> europäische Vogelart	Rote Liste-Status Deutschland <input type="text" value="*"/> Nordrhein-Westfalen <input type="text" value="*"/>	Messtischblatt <input type="text" value="4214"/>
Erhaltungszustand in Nordrhein-Westfalen <input checked="" type="checkbox"/> atlantische Region <input type="checkbox"/> kontinentale Region <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="radio"/> grün günstig <input type="radio"/> gelb ungünstig / unzureichend <input type="radio"/> rot ungünstig / schlecht 	Erhaltungszustand der lokalen Population (Angabe nur erforderlich bei evtl. erheblicher Störung (II.3 Nr.2) oder voraussichtlichem Ausnahmeverfahren(III)) <ul style="list-style-type: none"> <input type="radio"/> A günstig / hervorragend <input type="radio"/> B günstig / gut <input type="radio"/> C ungünstig / mittel-schlecht 	

Arbeitsschritt II.1: Ermittlung und Darstellung der Betroffenheit der Art (ohne die unter II.2 beschriebenen Maßnahmen)	
Im Zuge einer Baumhöhlenkartierung am 20.03.2024 wurden die Höhlungen der Gehölze des Plangebiets auf eine Quartierseignung für Fledermäuse untersucht. Dabei wurden geeignete Strukturen für Fledermäuse bzw. potenzielle Quartiere Endoskopisch untersucht. Die Lage und Verteilung der Baumhöhlen siehe Karte 1, Baumhöhlenkartierung siehe Tabelle 5. Insgesamt wurden 25 Bäume aufgenommen, die eine Eignung eine Quartierseignung für Fledermäuse aufweisen (Worst-Case). Vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur Umweltplanung GbR, 30.10.2024	
Arbeitsschritt II.2: Einbeziehen von Vermeidungsmaßnahmen und des Risikomanagements	
Baufeldräumung erfolgen außerhalb der Wochenstubezeit (1. März bis 30. September), und nur nach vorheriger artenschutzfachlicher Prüfung. Eine ökologische Baubegleitung stellt sicher, dass potenzielle Quartierstrukturen frühzeitig erkannt und geeignete Maßnahmen eingeleitet werden. Ersatzquartiere (Fledermauskästen) werden rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten installiert. Die Maßnahmen werden im Zeitraum vor Baubeginn realisiert. Vgl. Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, Höke Landschaftsarchitektur Umweltplanung GbR, 30.10.2024	
Arbeitsschritt II.3: Prognose der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände (unter Voraussetzung der unter II.2 beschriebenen Maßnahmen)	
Nach Umsetzung der beschriebenen Vermeidungsmaßnahmen ist davon auszugehen, dass keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände ausgelöst werden. Die ökologische Funktion potenziell betroffener Fortpflanzungs- und Ruhestätten bleibt im räumlichen Zusammenhang erhalten. Durch Bauzeitenregelung, Quartierprüfung, Erhalt geeigneter Strukturen und Bereitstellung von Ersatzquartieren werden verbleibende Auswirkungen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert. Die lokale Population geschützter Arten wird dadurch nicht in ihrem Erhaltungszustand beeinträchtigt.	
1. Werden evtl. Tiere verletzt oder getötet? (außer bei unabwendbaren Verletzungen oder Tötungen, bei einem nicht signifikant erhöhtem Tötungsrisiko oder infolge von Nr. 3)	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nein
2. Werden evtl. Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderungszeiten so gestört, dass sich der Erhaltungszustand der lokalen Population verschlechtern könnte?	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nein
3. Werden evtl. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten aus der Natur entnommen beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nein
4. Werden evtl. wild lebende Pflanzen oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur entnommen, sie oder ihre Standorte beschädigt oder zerstört, ohne dass deren ökologische Funktion im räumlichen Zusammenhang erhalten bleibt?	<input type="radio"/> ja <input checked="" type="radio"/> nein
Arbeitsschritt III: Beurteilung der Ausnahmevoraussetzungen (wenn mindestens eine der unter II.3 genannten Fragen mit „ja“ beantwortet wurde)	
1. Ist das Vorhaben aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses gerechtfertigt?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein
<input type="text"/>	
2. Können zumutbare Alternativen ausgeschlossen werden?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein
<input type="text"/>	
3. Wird der Erhaltungszustand der Populationen sich bei europäischen Vogelarten nicht verschlechtern bzw. bei FFH-AnhangIV-Arten günstig bleiben?	<input type="radio"/> ja <input type="radio"/> nein
<input type="text"/>	

**Beschluss des Fahrradstraßenkonzeptes Beckum**

Federführung: Fachbereich Stadtentwicklung

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

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

Beratungsfolge:

Ausschuss für Stadtentwicklung

02.09.2025 Beratung

Rat der Stadt Beckum

16.09.2025 Entscheidung

Beschlussvorschlag:**Sachentscheidung**

Das als Anlage zur Vorlage beigefügte Fahrradstraßenkonzept Beckum wird beschlossen.

Kosten/Folgekosten

Durch die Vorbereitung, Entwicklung und Durchführung des Konzeptes entstehen Personal- und Sachkosten, die dem laufenden Verwaltungsbetrieb zuzuordnen sind.

Finanzierung

Es entstehen keine zusätzlichen Kosten für den Haushalt der Stadt Beckum.

Erläuterungen:

In der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung am 24.06.2025 wurde der Zwischenstand des Fahrradstraßenkonzeptes Beckum vorgestellt (vergleiche Vorlage 2025/0176 und Niederschrift zur Sitzung).

Wie in der Ausschusssitzung seitens der Verwaltung zugesagt, wurde das verschriftlichte Konzept der Politik am 24.07.2025 zur Verfügung gestellt. Bis zum Vorlagenschluss am 19.08.2025 sind keine Anmerkungen oder Rückfragen bei der Verwaltung eingegangen. Inhaltlich haben sich daher im Fahrradstraßenkonzept Beckum keine Änderungen zu der Version vom 24.07.2025 mehr ergeben. Rein redaktionell wurden wenige Passagen angepasst.

Entsprechend der Diskussion zum Fahrradstraßenkonzept in der Ausschusssitzung vom 24.06.2025 wurden die Straßen Clemens-August-Straße und Südstraße nun in die Priorisierung „Langfristige Umsetzung“ mitaufgenommen.

Die Umsetzung der im Fahrradstraßenkonzept Beckum vorgeschlagenen Maßnahmen soll mit der Planung des „Umsetzungspakets 1“ (Am Volkspark, Everkeweg, Ostwall) im Jahr 2026 beginnen.

Unter dem Vorbehalt der Bereitstellung von Haushalts- und Fördermitteln wird die Einrichtung der Fahrradstraßen des „Umsetzungspakets 1“ im Jahr 2027/2028 angestrebt. In den darauffolgenden Jahren sollen schrittweise die weiteren Umsetzungspakete geplant und durchgeführt werden. Die Finanzierung der Planung und Umsetzung der einzelnen Fahrradstraßen soll innerhalb der Haushaltsplanberatungen der jeweiligen Haushaltsjahre entschieden werden.

Im Jahr 2030 sollen die bis dahin gewonnenen Erkenntnisse und Ergebnisse des Fahrradstraßenkonzeptes evaluiert werden. Es ist angedacht, auf Grundlage dieser Evaluation das Fahrradstraßenkonzept Beckum fortzuschreiben.

Anlage(n):

Fahrradstraßenkonzept Beckum



Fahrradstraßenkonzept



Fachdienst
Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: Juli 2025

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.

Titelbild Foto der Eichendorffstraße im Stadtteil Neubeckum (Quelle Stadt Beckum)

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.

Fahrradstraßenkonzept

Verkehrsplanerisches Konzept
im Sinne des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 7 StVO

Inhaltsverzeichnis

1	Anlass zur Aufstellung eines Fahrradstraßenkonzepts	1
2	Ziele der Einrichtung von Fahrradstraßen	2
3	Rechtsgrundlagen für die Anordnung von Fahrradstraßen.....	5
4	Verkehrsregeln auf Fahrradstraßen.....	8
5	Bauliche Anforderungen an Fahrradstraßen.....	9
6	„Beckumer Standard“ in der Umsetzung.....	11
7	Ermittlung potenzieller Fahrradstraßen	13
7.1	Ermittlung von Potenzialflächen unter Beachtung des Vorbehaltsnetzes (Analyseschritt 1).....	13
7.2	Definition von weiteren Ausschlusskriterien (Analyseschritt 2)	17
7.3	Informelle Behördenbeteiligung	20
8	Kategorisierung	21
9	Umsetzungsstrategie	23
10	Literaturverzeichnis	24
11	Abbildungsverzeichnis.....	25
12	Tabellenverzeichnis	25
	Anlagen zum Fahrradstraßenkonzept	i
	Anlage 1: potenzielle Fahrradstraßen, Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland, Maßstab unbekannt	ii
	Anlage 2: potenzielle Fahrradstraßen, Ausschnitt Beckum, Maßstab unbekannt.....	iii
	Anlage 3: Stellungnahme Kreispolizeibehörde Warendorf vom 16.06.2025.....	iv
	Anlage 4: Stellungnahme Kreis Warendorf vom 11.06.2025.....	v
	Anlage 5: Stellungnahme Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 16.06.2025	vii
	Anlage 6: Steckbriefe der Straßenzüge mit Kategorisierung	viii
	Steckbrief Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)	x
	Steckbrief Rektor-Wilger-Straße/Graf-Galen-Straße	xi
	Steckbrief Wiesenstraße/Im Werl.....	xii
	Steckbrief Gustav-Moll-Straße/Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)	xiii
	Steckbrief Gustav-Freytag-Straße	xiv
	Steckbrief Am Volkspark	xv
	Steckbrief Friedhofsweg (bis Ortsausgang).....	xvi
	Steckbrief Höckelmer Straße	xvii

Steckbrief Potsdamer Straße/Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis AugustasträÙe)	xviii
Steckbrief Siechenhausweg	xix
Steckbrief Südwall/Ostwall/Nordwall	xx
Steckbrief Wilhelmstraße	xxi
Steckbrief Obere Wilhelmstraße/Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)	xxii
Steckbrief Gartenstraße	xxiii
Steckbrief Everkeweg	xxiv
Steckbrief Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-StraÙe)	xxv
Steckbrief Anton-Schulte-StraÙe/Uhlandstraße (Anschluss Prozessionsweg)	xxvi
Steckbrief Kettlerstraße	xxvii
Steckbrief Elisabethstraße	xxviii
Steckbrief Südstraße	xxix
Steckbrief Clemens-August-StraÙe/Oststraße	xxx
Steckbrief Rheinische Straße	xxxi
Steckbrief Am Kollenbach	xxxii
Steckbrief Am Lippbach	xxxiii

1 Anlass zur Aufstellung eines Fahrradstraßenkonzepts

Anlässlich der politisch beschlossenen Maßnahmenpriorisierung zum Radverkehrskonzept hat sich die Stadt Beckum gesamtstädtisch und konzeptionell mit der Einrichtung von Fahrradstraßen beschäftigt und hieraus ein Fahrradstraßenkonzept entwickelt.

Das Fahrradstraßenkonzept dient so zum einen dazu, potenzielle Fahrradstraßen im Stadtgebiet (auch über die bereits bekannten Straßenzüge hinaus) zu identifizieren (siehe Kapitel 6). Durch die Hinzuziehung des Radverkehrsnetzes aus dem Radverkehrskonzept wird sichergestellt, dass Fahrradstraßen dazu beitragen, dass gesamtstädtische Netz zu stärken.

Zum anderen wird mit diesem Konzept ein „Beckumer Standard“ zur Umsetzung von Fahrradstraßen definiert. Der Standard berücksichtigt die baulichen Anforderungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlage (ERA 2010) der Forschungsgesellschaft für Straßen- (FGSV) sowie des „Leitfadens Fahrradstraßen“ der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. AGFS entsprechend (siehe Kapitel 4 und 5).

Die Stadt Beckum geht davon aus, dass zur Umsetzung der Fahrradstraßen Fördermittel akquiriert werden können. Das Land Nordrhein-Westfalen (NRW) bietet beispielsweise mit dem Förderprogramm nach den Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (Föri-Nah) seit vielen Jahren ein Förderprogramm, in dem auch Maßnahmen zur Einrichtung von Fahrradstraßen gefördert werden. Das Vorhandensein eines Konzepts kann dabei die Förderchancen erhöhen. Dabei sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik, die der „Beckumer Standard“ berücksichtigt, einzuhalten.

Mit der Novellierung der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) in 2024 und der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) in 2025 dient das Fahrradstraßenkonzept darüber hinaus als Anordnungsgrundlage im Sinne des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO; es ersetzt jedoch nicht die Einzelfallprüfung sowie den Verwaltungsakt einer verkehrsrechtlichen Anordnung. Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung richten sich jedoch nach den planerischen Abwägungen des Fahrradstraßenkonzeptes. Das Fahrradstraßenkonzept ist dahingehend als Konzept zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung zu verstehen, welches zur Stärkung des innerstädtischen Radverkehrs und damit zum Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz beitragen soll. (siehe Kapitel 2)

2 Ziele der Einrichtung von Fahrradstraßen

Bereits im Verkehrsentwicklungsplan 2030¹ (VEP 2030) der Stadt Beckum aus dem Jahr 2019, das mit externer Unterstützung des Fachbüros SHP Ingenieure aus Hannover erarbeitet wurde, wird in Kapitel 6.3.3 die Prüfung zur Einrichtung von Fahrradstraßen² empfohlen. Auf Grundlage des VEP 2030 wurde anschließend ein Radverkehrskonzept³ mit externer Unterstützung durch das Fachbüro IKS Mobilitätsplanung aus Kassel erarbeitet. Dieses wurde im Jahr 2022 fertiggestellt und beschlossen.

Im Radverkehrskonzept der Stadt Beckum wird grundsätzlich ebenso die Errichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet als sonstige Maßnahmenempfehlung vorgeschlagen. Auf Grundlage des Radverkehrsnetzes⁴ werden verschiedene Straßenabschnitte als potenzielle Fahrradstraßen vorgeschlagen. Dazu zählen neben der bereits als Fahrradstraße umgebauten Eichendorffstraße (als Teil der Veloroute Beckum–Neubeckum), der Everkeweg (Testphase zwischen Hansaring und Paterweg in 2025), die Südstraße/Clemens-August-Straße (als Umfahrung der Innenstadt), die Wilhelmstraße, die Gustav-Moll-Straße (Wickingstraße bis Eichendorffstraße) und die Spiekersstraße (Vellerner Straße bis Graf-Galen-Straße). Die Liste ist jedoch nicht abschließend. (siehe Radverkehrskonzept Kapitel 8.8.4)

Dringlichen Handlungsbedarf sah das Radverkehrskonzept zum damaligen Zeitpunkt bei der Einrichtung weiterer Fahrradstraßen jedoch nicht. Nichtsdestotrotz sind Fahrradstraßen ein bedeutender Baustein städtischer Verkehrsplanungen, um den Radverkehr nachhaltig zu stärken und die Verkehrswende voranzutreiben.

Darüber hinaus werden alle Ziele des Radverkehrskonzepts unterstützt (siehe Radverkehrskonzept Beckum Kapitel 3):

Aufenthalts- und Lebensqualität erhöhen:

Durch ein ruhigeres, verkehrsrärmeres Umfeld kann die Aufenthalts- und Lebensqualität im öffentlichen Raum gestärkt werden. Die Bündelung des Radverkehrs auf speziell ausgewiesenen Straßen unterstützt nicht nur die Übersichtlichkeit des Verkehrsraums, sondern ermöglicht auch einen gleichmäßigen Verkehrsfluss und eine insgesamt höhere Reisesgeschwindigkeit für Radfahrende. Ein einheitliches Markierungs- und Beschilderungs-

¹ VEP 2030 abrufbar unter <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-2030/>

² Es wird darauf hingewiesen, dass – sofern nicht ausdrücklich anders benannt und bezeichnet – der Begriff „Fahrradstraße“ in diesem Konzept für sogenannte „unechte Fahrradstraßen“ steht. Nähe Informationen dazu folgen in Kapitel 5)

³ Radverkehrskonzept abrufbar unter <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/radverkehrskonzept/>

⁴ Radverkehrsnetz abrufbar unter: <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/radverkehrskonzept/2022-05-23-karte-radverkehrsnetz-format-a0.pdf?cid=23s>

konzept soll schließlich für Klarheit und Wiedererkennbarkeit im gesamten Stadtgebiet sorgen und damit die Funktionsfähigkeit der Fahrradstraßen weiter erhöhen.

Gleichzeitig wirkt sich die verstärkte Nutzung des Fahrrads positiv auf die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger sowie der Beschäftigten aus. Auch soziale Aspekte werden gestärkt, denn das Fahrrad ist ein günstiges Verkehrsmittel und ermöglicht insbesondere Kindern und älteren Menschen ein hohes Maß an selbstständiger Mobilität.

Kontinuierliche und attraktive Führungsformen anbieten – Trennung des Radverkehrs vom Fußverkehr / Steigerung des Radverkehrsanteils durch Verlagerung von Wegen mit Kraftfahrzeugen auf das Fahrrad:

Die Einrichtung von Fahrradstraßen an geeigneten Stellen kann dazu beitragen, kontinuierliche und attraktive Führungsformen anzubieten. Dies kann die Steigerung des Radverkehrsanteils durch die Verlagerung der Anteile des Modal Splits weg vom motorisierten Individualverkehr nach sich ziehen. Dies ist insbesondere dann zu erwarten, wenn Fahrradstraßen dazu beitragen, dass Wege mit dem Fahrrad als alltagstauglich, komfortabel und sicher wahrgenommen werden und der Verzicht auf das Auto leichter fällt.

Im Vergleich zu anderen Städten im Kreis Warendorf und in der Umgebung weist Beckum bislang einen geringeren Radverkehrsanteil auf. Dies deutet darauf hin, dass durch gezielte Maßnahmen – wie etwa die Einrichtung von Fahrradstraßen – deutliche Steigerungen des Radverkehrsanteils möglich sind.

Erhöhung des Komforts und der subjektiven und objektiven Sicherheit für alle Radfahrenden:

Ein weiteres zentrales Ziel ist die Erhöhung der subjektiven und objektiven Verkehrssicherheit. Durch die Vorrangstellung des Radverkehrs innerhalb der Fahrradstraßen sollen Unfallpotenziale gesenkt und das Sicherheitsgefühl aller Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Ebenso ist die Erhöhung des Komforts beim Radfahren ein wesentliches Anliegen, insbesondere durch das Ermöglichen unterbrechungsfreier Fahrten auf durchgängigen und gut erkennbaren Streckenführungen.

Damit Radfahrende Fahrradstraßen sicher nutzen können, sind verschiedene Aspekte zu berücksichtigen. Zum einen darf der Anteil des Kraftfahrzeugverkehrs (Kfz-Verkehr) nicht zu hoch sein. So sieht die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) die Einrichtung von Fahrradstraßen bis zu einer Belastung von 400 Kraftfahrzeugen (Kfz) pro Stunde vor. Im Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS aus dem Jahr 2023 werden 1.000 Kfz pro Tag als unproblematisch genannt. Zwischen 1.000 und 2.500 Kfz pro Tag sollten im Einzelfall Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs als zusätzliche Maßnahme in Betracht gezogen werden.

Eine Studie der Unfallforschung der Versicherer⁵ (UDV) aus dem Jahr 2016 stellt fest, dass *„Fahrradstraßen grundsätzlich verhältnismäßig sicher sind. Im Durchschnitt geschahen in fünf Jahren nur drei bis vier Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung und Personenschaden je Fahrradstraße. Darüber hinaus ließ dabei nur etwa jeder dritte dieser Unfälle auf einen offensichtlichen Zusammenhang mit der Fahrradstraße erkennen. Etwa jeweils die Hälfte der Unfälle geschah auf der Strecke bzw. am Knotenpunkt. Trotz der geringen Gesamtanzahl der Unfälle zeigte sich dabei ein typisches Unfallgeschehen. So waren 80 Prozent der Radverkehrsunfälle an Knotenpunkten Einbiegen-/Kreuzen-Unfälle. Auf den Streckenabschnitten geschahen 56 Prozent der Unfälle im Zusammenhang mit dem Kfz-Parken [...] (siehe Studie Seite 6 und 7)“* Mit entsprechenden baulichen Voraussetzungen kann hier Abhilfe geschaffen werden (siehe Kapitel 4 und 5).

Radkultur etablieren und ausbauen:

Der Radverkehr ist in vielerlei Hinsicht anderen Verkehrsarten überlegen: In Bezug auf Geschwindigkeit, Kosten und Komfort bietet das Fahrrad – gerade in einer kompakt strukturierten Stadt wie Beckum – große Vorteile, da die meisten Ziele in unter fünf Kilometern erreicht werden können und somit schnell und effizient mit dem Rad zurückgelegt werden können. Die topografischen Gegebenheiten mit weitgehend ebener Strecke tragen grundsätzlich zusätzlich zu einer hohen Attraktivität für Radfahrende bei.

⁵ Studie abrufbar unter <https://www.udv.de/source/blob/74808/f9107c310d02dc9e99ea64305c7e00c9/60-fahrradstrassen-und-geoeffnete-einbahnstrassen-data.pdf>

3 Rechtsgrundlagen für die Anordnung von Fahrradstraßen

Rechtsgrundlage für die Anordnung von Fahrradstraßen ist der § 45 StVO. Mit der Novelle der StVO im Jahr 2024 ist der § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO als neue Anordnungsgrundlage hinzugekommen. Damit können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nun auch aus Gründen des Umwelt-, Klima- und des Gesundheitsschutzes und zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet werden. Diese neue Rechtsgrundlage ersetzt nicht die bestehende des Gefahrenabwehrrechts, sondern tritt als Alternative neben sie. Die Anordnungsmöglichkeiten beschränken sich unter anderem auf die Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrradverkehr – darunter eben auch Fahrradstraßen.

§ 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

„(1) Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie [...]

7. zur Verbesserung des Schutzes der Umwelt, darunter des Klimaschutzes, zum Schutz der Gesundheit oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung, sofern die Leichtigkeit des Verkehrs berücksichtigt ist und die Sicherheit des Verkehrs nicht beeinträchtigt wird, hinsichtlich [...]

b) der Bereitstellung *angemessener Flächen für den fließenden und ruhenden Fahrradverkehr sowie für den Fußverkehr.*“

Ergänzende Regelungen trifft die VwV-StVO. Diese wurde im Jahr 2025 novelliert. Unter Randnummer 1 wird zunächst dargelegt, dass Fahrradstraßen angeordnet werden können, wenn eines der drei Kriterien (hohe oder zu erwartend hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr oder eine Straße mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr) vorliegt. Ergänzend werden mit dem Verweis auf die Randnummern 14a ff. zu § 45 Absatz 1 bis 1e vor allem die städtebaulich-verkehrsplanerischen Konzepte als Anordnungsgrundlage gestärkt. Die Stadt Beckum hat die drei Kriterien bei der Erarbeitung des Konzepts dennoch berücksichtigt.

VwV-StVO zu Zeichen 244.1 und 244.2 Beginn und Ende einer Fahrradstraße

Randnummer 1: „1. Die Anordnung einer Fahrradstraße aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs kommt nur auf **Straßen mit einer hohen oder zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr in Betracht.** Eine hohe Fahrradverkehrsdichte, eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr setzen nicht voraus, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. Zur Förderung des Radverkehrs kann eine Fahrradstraße auch unter den Maßgaben nach Nummer VII zu § 45 Absatz 1 bis 1e, Randnummern 14a ff., angeordnet werden.“

Mit dem VEP 2030 und dem Radverkehrskonzept liegen bereits zwei verkehrsplanerische Gesamtkonzepte vor, aus denen sich die Anordnung von Fahrradstraßen als Beitrag zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz ableiten lassen könnte. Aus Sicht der Stadt Beckum wurde die Einrichtung von Fahrradstraßen, vor allem auch aufgrund der bis dahin schwierigen Rechtslage für die Anordnung von Fahrradstraßen, nicht abschließend betrachtet. Mit dem Fahrradstraßenkonzept soll nun eine Anordnungsgrundlage für die Straßenverkehrsbehörde geschaffen werden.

VwV-StVO zu § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

zu VII, Randnummer 14a: „1. Soweit Anordnungen zur Einrichtung [...] zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Rad- und Fußverkehr auf § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 gestützt werden, sollten sie auf **einem verkehrsplanerischen Gesamtkonzept** beruhen. Das Gesamtkonzept kann auch für eine Verkehrsart (z. B. Radverkehrsplan, Fußverkehrsplan, Nahverkehrsplan) oder ein räumliches Teilgebiet aufgestellt werden.“

zu VII, Randnummer 14b: „2. Aus ihm muss sich ableiten lassen, dass die anzuordnende **Maßnahme zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz, zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung oder zum Gesundheitsschutz beiträgt. Zum Umwelt- einschließlich Klimaschutz tragen insbesondere Maßnahmen bei, deren Umsetzung eine Verkehrsverlagerung zugunsten des öffentlichen Personenverkehrs, des Radverkehrs oder des Fußverkehrs erwarten lässt. Zu einer geordneten städtebaulichen Entwicklung tragen Maßnahmen insbesondere dann bei, wenn sie zu einer besseren Verträglichkeit des Straßenverkehrs mit den Nutzungsansprüchen des städtebaulichen Bestands oder mit der Verwirklichung städtebaulicher Ziele beitragen.** Dies gilt im beplanten wie auch im unbeplanten Innenbereich. Die städtebaulichen Ziele können sich aus der Bauleitplanung oder aus informellen Planungen ergeben (z. B. städtebauliche Entwicklungskonzepte, integrierte Stadtentwicklungskonzepte, Quartiersplanungen). Zum Gesundheitsschutz, soweit nicht bereits durch die Ziele der Verkehrssicherheit und des Umweltschutzes abgedeckt, zählt auch die Förderung des Zufußgehens und des Radfahrens als Formen der aktiven Mobilität. Es genügt dabei, wenn sich der Beitrag aus der perspektivischen Umsetzung des Gesamtkonzepts ergibt; der Effekt muss sich nicht bereits aus der Umsetzung der jeweiligen Einzelmaßnahme ergeben.

Weiterhin verdeutlicht die VwV-StVO, dass die Leichtigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen ist. Dabei kommt es nicht allein auf den Kraftfahrzeugverkehr an, sondern auf den Straßenverkehr insgesamt. Mit dem Fahrradstraßenkonzept erfolgt eine planerische Abwägung, die die Abwägung im Zuge der Anordnung reduzieren soll. Das Fahrradstraßenkonzept ersetzt jedoch in keiner Weise den Verwaltungsakt einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung; es soll für diesen jedoch die rechtlichen Voraussetzungen schaffen. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass Straßenverkehrsbehörden im Einzelfall auch ohne ein verkehrsplanerisches Konzept abweichend davon oder ergänzend dazu entsprechende Anordnungen treffen können.

VwV-StVO zu § 45 StVO Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen

zu VII, Randnummer 14c: 3. Die Berücksichtigung der Leichtigkeit des Verkehrs erfordert eine Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde. **Dabei kommt es auf die Leistungsfähigkeit des Straßenverkehrs insgesamt an, so dass auch die Inkaufnahme von Nachteilen bestimmter Verkehrsarten gerechtfertigt sein kann.** Liegt der Anordnung ein Konzept nach Randnummer 14a zugrunde, richten sich Umfang und Tiefe der Abwägung für die Anordnung danach, in welchem Maße entsprechende planerische Abwägungen bereits im Gesamtkonzept erfolgt sind.

Zu VII, Randnummer 14d: 4. Es bleibt den Straßenverkehrsbehörden unbenommen, im Einzelfall auch ohne ein solches Konzept, abweichend davon oder ergänzend dazu Anordnungen nach § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 zu treffen. Die prognostizierten Effekte für die genannten Rechtsgüter und die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind dann mit vertretbarem Aufwand im Einzelfall darzulegen und abzuwägen. Ein auf den Einzelfall bezogener gutachterlicher Nachweis ist in der Regel nicht erforderlich.

Zuletzt stellt die VwV-StVO klar, dass zu Flächen für den Rad- und Fußverkehr im Sinne des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 7 StVO auch Fahrradstraßen zählen. Ebenso wird auf die einschlägigen technischen Regelwerke bei der Einrichtung von Flächen für den Rad- und Fußverkehr verwiesen.

Zu VII, Randnummer 14e: 5: Zur Bereitstellung von **Flächen für den Rad- und Fußverkehr zählen Anordnungen von Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraßen, Fahrradzonen, verkehrsberuhigten Bereichen** (Zeichen 325.1), Fußgängerzonen sowie alle übrigen Anordnungen von Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen, durch die Flächen auf öffentlichen Straßen alleine oder vorrangig dem Fuß- oder Radverkehr zugewiesen werden. Nicht zur Bereitstellung angemessener Flächen für den Radverkehr zählt die Anordnung einer Radwegbenutzungspflicht für bauliche Radwege mit den Zeichen 237, 240 oder 241.

Der Vorbehalt des Straßenrechts, insbesondere das ggf. bestehende Erfordernis einer straßenrechtlichen Teileinziehung (vgl. unten Nummer XIII, Randnummer 45a), ist zu beachten.

Flächen für den Rad- und Fußverkehr sind grundsätzlich angemessen, wenn sie mindestens den einschlägigen technischen Regelwerken entsprechen. Die Bereitstellung angemessener Flächen kann auch ergänzende Anordnungen zur Sicherstellung der Funktion der Verkehrsfläche umfassen (z. B. zum Vorrang an Knotenpunkten, beim Queren oder zum Schutz vor dem Befahren oder Beparken durch Kraftfahrzeuge; nicht aber streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen mit Zeichen 274).“

4 Verkehrsregeln auf Fahrradstraßen

Durch das Verkehrszeichen 244.1 StVO wird der Beginn, durch das Verkehrszeichen 244.2 StVO das Ende einer Fahrradstraße angeordnet (siehe Abbildung 1).

Anlage 2 zu § 41 Absatz 1 definiert unter Nummer 23 folgende Ge- oder Verbote für eine Fahrradstraße:

1. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr sowie Elektrokleinstfahrzeuge im Sinne der Verordnung über die Teilnahme von Elektrokleinstfahrzeugen am Straßenverkehr (eKFV) darf Fahrradstraßen nicht benutzen, es sei denn, dies ist durch Zusatzzeichen erlaubt.
2. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
3. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.
4. Im Übrigen gelten die Vorschriften über die Fahrbahnbenutzung und über die Vorfahrt.

Die VwV-StVO gibt zu diesen Vorgaben weitere Erläuterungen. Zusätzlich zugelassene Fahrzeuge sind durch Zusatzzeichen (zum Beispiel: „Anlieger frei“ – 1020-30 StVO) berechtigt, die Fahrradstraße zu befahren. Daher müssen die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs durch beispielsweise alternative Verkehrsführungen ausreichend berücksichtigt werden (VwV-StVO zu Zeichen 244.1 StVO und 244.2 StVO Beginn und Ende einer Fahrradstraße Nummer 2).

Hinsichtlich der Fahrbahnnutzung und der Vorfahrt gelten die Vorschriften der StVO, insbesondere:

- Rechtsfahrgebot für alle Fahrzeuge (§ 2 Absatz 2 StVO)
- Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr müssen, Kinder bis zum vollendeten zehnten Lebensjahr dürfen mit Fahrrädern Gehwege benutzen (§ 2 Absatz 5 StVO)
- Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge dürfen durch Kraftfahrzeuge nur überholt werden, wenn innerorts ein ausreichender Seitenabstand von 1,50 Meter und außerorts von 2,00 Meter gewährleistet ist (§ 5 Absatz 4 StVO)

In Fahrradstraßen gelten keine abweichenden Regelungen für den ruhenden Verkehr. Auch hier gelten die allgemeinen Regelungen der StVO (§ 12 StVO). Entsprechend ist in Fahrradstraßen, wenn Kraftfahrzeuge zugelassen sind, zunächst immer davon auszugehen, dass Parken am Straßenrand für den Kraftfahrzeugverkehr zulässig ist. Soll der ruhende Verkehr für den Kraftfahrzeugverkehr eingeschränkt werden, dann sind im Regelfall gesonderte Maßnahmen zu ergreifen (siehe Kapitel 4 und 5).



Abbildung 1: Verkehrszeichen 244.1 links und 244.2 rechts

5 Bauliche Anforderungen an Fahrradstraßen

In den ERA 2010 werden bauliche Anforderungen an Fahrradstraßen beschrieben. Darüber hinaus hat die AGFS im Jahr 2023 einen „Leitfaden Fahrradstraßen“⁶ herausgegeben, der diese Anforderungen berücksichtigt und versucht, landesweite Gestaltungsgrundsätze für Fahrradstraßen zu formulieren. So soll neben dem Wiedererkennungswert auch die Akzeptanz von Fahrradstraßen verbessert werden. Fahrradstraßen bieten – insbesondere im innerstädtischen Verkehrsnetz – die Möglichkeit, attraktive (Alltags-)Routen für den Radverkehr zu schaffen und können somit einen erheblichen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Sie machen Radverkehrsverbindungen im Straßennetz sichtbar und begünstigen eine komfortable Bündelung.

Neben der verkehrsrechtlich notwendigen Beschilderung wird in den VwV-StVO lediglich darauf hingewiesen, dass dem fließenden Verkehr die zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen eingeengt werden kann und dass auf Senkrecht- und Schrägparkstände grundsätzlich verzichtet werden sollte. Nur aufgrund einer veränderten Beschilderung unterscheidet sie sich für diese nicht unmittelbar von einer Erschließungsstraße oder einer Straße in einer Tempo-30-Zone. Daher sollte eine Fahrradstraße immer selbsterklärend als solche aufgrund ihrer einheitlichen Gestaltung für die Verkehrsteilnehmenden erkennbar sein. (siehe Kapitel 2.7 Leitfaden Fahrradstraßen)

Der Leitfaden Fahrradstraßen macht insbesondere in den Kapiteln 2.8 bis 2.22 gestalterische Vorschläge, die nachstehend einmal zusammengefasst werden. Für einen Gesamtüberblick wird auf den Leitfaden Fahrradstraßen verwiesen.

- Gestaltung des Einfahrtsbereich mit roter Markierung mit dem verzerrten Piktogramm des Verkehrszeichens 244.1 / optional Einengungen oder sonstige geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an den Einfahrtsbereichen
- auch Knotenpunktbereiche sollten rot eingefärbt werden
- Hervorhebung der Fahrradstraße durch ein linienhaftes Element wie eine durchgehende Einfärbung der Fahrgasse oder eine begleitende Randmarkierung („Dooring-Zone“) empfohlen → stadtweite Einheitlichkeit empfohlen
- Eine Regelbreite von 4,00 Metern Fahrgasse (Fahrbahn abzüglich „Dooring-Zone“) sollte nicht unterschritten werden; insbesondere bei Einbahnstraßen ist eine Unterschreitung jedoch möglich
- Kann auf Parkstände im Verlauf einer Fahrradstraße nicht verzichtet werden, sind diese aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Attraktivität der Radverkehrsverbindung ausschließlich als einseitige Längsparkstände auf der Fahrbahn bzw. im

⁶ Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS abrufbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf

- Seitenraum auszubilden; auf Senkrecht- oder Schrägparkstände sollte in Fahrradstraßen grundsätzlich verzichtet werden
- Die dem fließenden Verkehr zur Verfügung stehende Fahrbahnbreite kann durch bauliche Maßnahmen oder Sperrflächen weiter eingengt werden; Engstellen sollten in Fahrradstraßen maximal 50 Meter lang sein
- Fahrradstraßen sind an den Knotenpunkten gegenüber den einmündenden oder kreuzenden Straßen nach Möglichkeit immer zu bevorzugen (Vorfahrtsregelung)
- Die Oberfläche der Fahrbahn soll in der Regel asphaltiert sein
- Grundsätzlich ist in den Knotenbereichen auf ausreichende Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmern zu achten
- Grundsätzlich soll schon die Gestaltung einer Fahrradstraße geschwindigkeitsdämpfend auf den Kfz-Verkehr wirken
- Grundsätzlich ist die Führung des Linienbusverkehrs über eine Fahrradstraße aus Sicherheitsaspekten zu vermeiden, kann aber unter Berücksichtigung der Taktung im Einzelfall möglich sein (nicht mehr als zwei Linienbusse pro Stunde)
- Im Einzelfall Elemente zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs
- Auch Einbahnstraßen eignen sich dafür, den Radverkehr mittels Einrichtung einer Fahrradstraße als vorherrschende Verkehrsart herauszubilden; im Zusammenhang mit der Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung

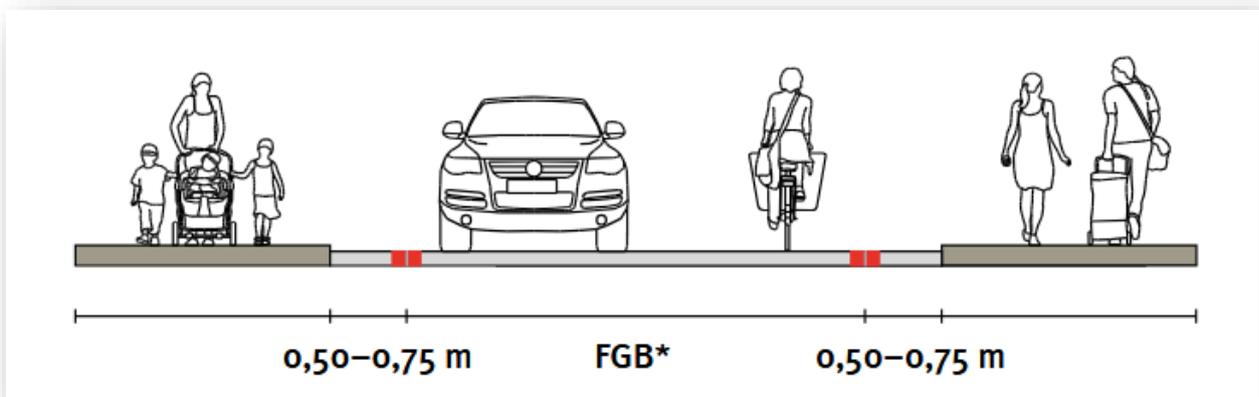


Abbildung 2: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und ohne Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D65

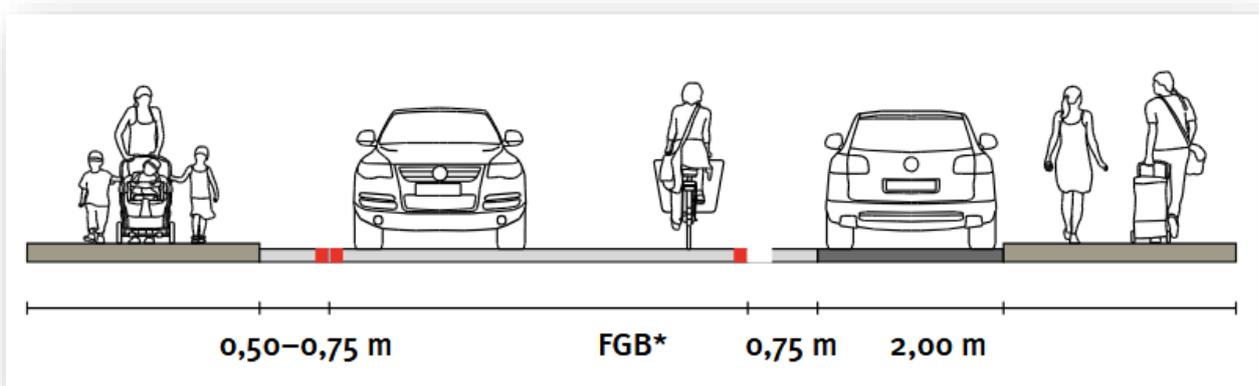


Abbildung 3: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und mit Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D69

6 „Beckumer Standard“ in der Umsetzung

Bei der Umsetzung der Fahrradstraßen im Stadtgebiet soll ein „Beckumer Standard“ etabliert werden. Es gibt – zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Konzeptes – keine verbindlichen Regelungen für die Gestaltung einer Fahrradstraße (siehe Kapitel 5). Zur Erkennbarkeit für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer dient die einheitliche Gestaltung somit der Verkehrssicherheit und auch der Funktionsfähigkeit der Fahrradstraßen.

Der Standard der Eichendorffstraße soll dabei unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Besonderheiten als Vorbild und – soweit möglich und angemessen – gestalterisch als Vorlage für jede weitere Fahrradstraße dienen.

Abweichungen von diesem Standard können unter Umständen daher aus Gründen der Wirtschaftlichkeit oder aus baulichen Gründen in Einzelfällen nicht verhindert werden.

Grundsätzlich sollen Kraftfahrzeuge und Elektrokleinstfahrzeuge im „Beckumer Standard“ zugelassen werden; ob als „Kfz-frei“ (Zeichen 1024-10 StVO) oder „Anlieger frei“ (Zeichen 1020-1030 StVO) gilt es im Einzelfall zu entscheiden. Die Fahrradstraßen im Stadtgebiet sollen daher in der Regel als „unechte Fahrradstraßen“ angeordnet werden.

In Kreuzungsbereichen soll der Radverkehr bevorrechtigt werden. In Ausnahmefällen können bei Hauptverkehrsstraßen und Straßen des Vorbehaltsnetzes abweichende Regelungen getroffen werden. In bevorrechtigten Kreuzungsbereichen soll eine rote Asphaltierung sowie die Aufbringung von Piktogrammen zusätzlich zur Beschilderung durch das Verkehrszeichen 205 (Vorfahrt gewähren) auf die geänderte Verkehrsführung aufmerksam machen und somit die Verkehrssicherheit erhöhen.

Der ruhende Verkehr soll grundsätzlich nicht auf der Fahrbahn zugelassen werden, sondern in entsprechenden Parkzonen, die entweder baulich oder durch Markierungen eingezeichnet werden. Auf Senkrecht- und Schrägparken wird verzichtet. Sogenannte „Doo-ring-Zonen“ sollen die Gefahren durch unachtsam geöffnete Kraftfahrzeugtüren minimieren und dienen zusätzlich dazu, die Fahrradstraße auf gesamter Strecke hervorzuheben.

Der „Beckumer Standard“ sieht weiterhin einen einheitlichen, asphaltierten Bodenbelag vor. Engstellen sind, wie bereits im vorherigen Kapitel erläutert, prinzipiell zulässig in Fahrradstraßen und sollen auch im „Beckumer Standard“ eingesetzt werden, da dies der Verkehrsberuhigung dient.

Im Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS aus dem Jahr 2023 werden 1.000 Kfz pro Tag als unproblematisch genannt. Zwischen 1.000 und 2.500 Kfz pro Tag sollten im Einzelfall Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs als zusätzliche Maßnahme in Betracht gezogen werden.

7 Ermittlung potenzieller Fahrradstraßen

Die potenziellen Beckumer Fahrradstraßen wurden in zwei Schritten ermittelt. Ausgehend von der gesamtstädtischen Netzkonzeption aus dem Radverkehrskonzept wurden die Fahrradstraßen unter Berücksichtigung objektiver Kriterien ermittelt (siehe Kapitel 6.1 und 6.2). So wird gewährleistet, dass die Fahrradstraßen sinnvoll in das Netz eingebunden sind und ein erhöhter Bündelungseffekt von Radfahrenden eintreten kann.

7.1 Ermittlung von Potenzialflächen unter Beachtung des Vorbehaltsnetzes (Analyseschritt 1)

Basis der Ermittlung potenzieller Fahrradstraßen ist zunächst das Radverkehrsnetz⁷. Das Radverkehrsnetz ist als Teil des Radverkehrskonzepts vom Rat der Stadt Beckum am 17.05.2023 beschlossen worden. Das Radverkehrsnetz ist hierarchisch in Haupttrouten (in Abbildung 5 rot dargestellt) und Nebenrouten (in Abbildung 5 gelb dargestellt) 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. Ebenso dargestellt sind die wichtigen touristischen Radwege Werseradweg, 100-Schlösser-Route und Zementroute (in Abbildung 5 grün-gestrichelt dargestellt) und das Radverkehrsnetz NRW (in Abbildung 5 braun gestrichelt dargestellt).

Das Radverkehrsnetz ist ein Zielnetz, das auf Grundlage eines Wunschliniennetz unter Berücksichtigung von wichtigen Zielorten im Stadtgebiet definiert wurde. 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. Da es sich um ein Zielnetz handelt, müssen zum aktuellen Zeitpunkt nicht alle Verbindungen optimal nutzbar sein. Teile des Netzes werden erst durch die Umsetzung von Maßnahmen (optimal) befahrbar. Fahrradstraßen können dabei einen erheblichen Beitrag leisten.

⁷ Radverkehrsnetz abrufbar unter: <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/radverkehrskonzept/2022-05-23-karte-radverkehrsnetz-format-a0.pdf?cid=23s>

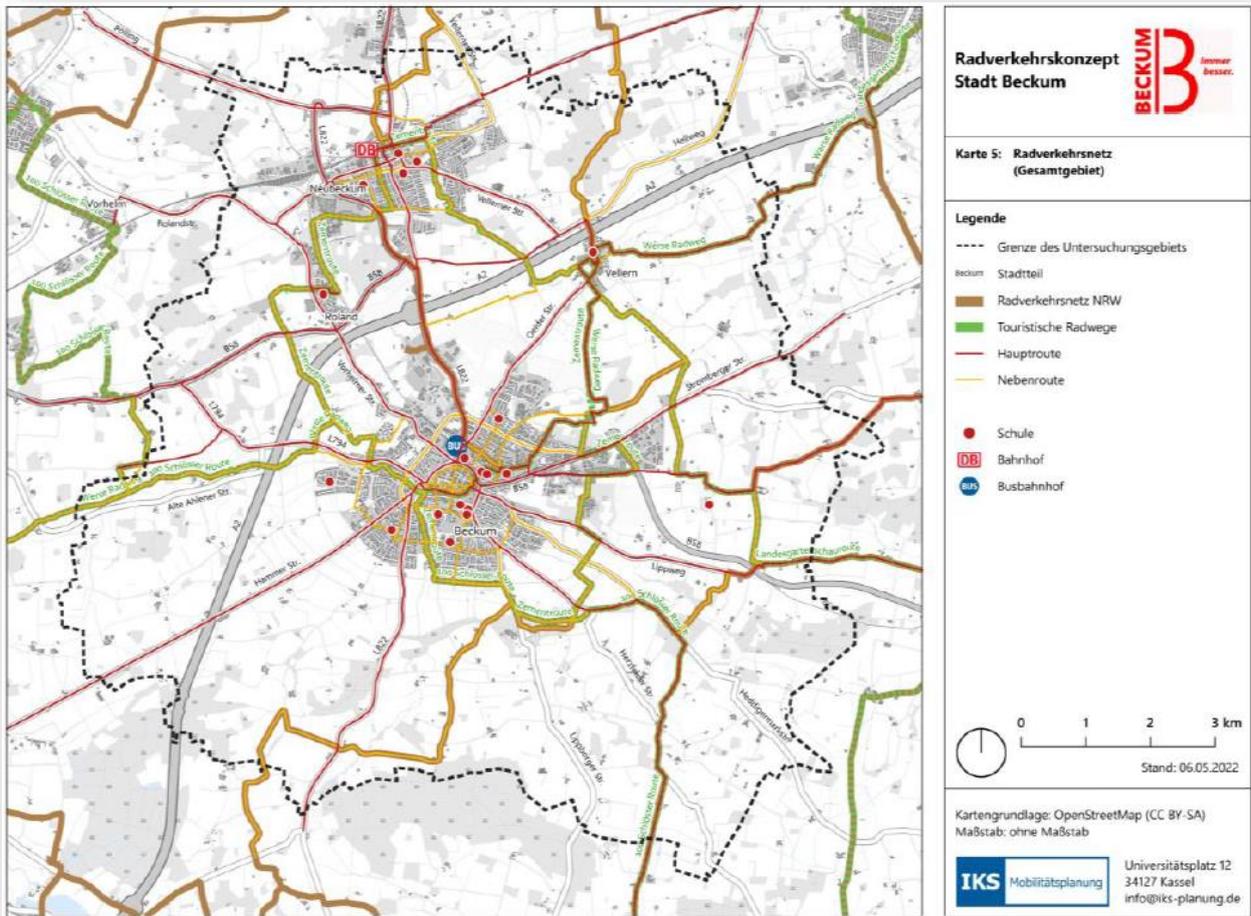


Abbildung 5: Radverkehrsnetz Stadt Beckum

Dem gegenüber zu stellen ist im ersten Schritt das Vorbehaltsnetz der Stadt Beckum aus dem VEP 2030⁸. Das Vorbehaltsnetz beinhaltet alle Hauptverkehrsstraßen, alle verkehrswichtigen Straßen und Vorfahrtsstraßen. Straßen des Vorbehaltsnetzes dienen der Abwicklung der örtlichen und gegebenenfalls überörtlichen Verkehre und nehmen die öffentlichen Verkehre auf. Die Definition des Vorbehaltsnetzes ist darüber hinaus die Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen außerhalb dieser definierten Straßen.

⁸ VEP 2030 abrufbar unter <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-2030/vep2030-beckum.pdf?cid=23g>



Abbildung 6: Vorbehaltssystem aus dem VEP 2030, Seite 27

Aufgrund der hohen Bedeutung des Vorbehaltssystems für den Kfz- und Schwerlastverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und die stadtverträgliche Abwicklung dessen, scheidet Fahrradstraßen grundsätzlich auf dem Vorbehaltssystem aus. Das Vorbehaltssystem wurde im ersten Analyseschritt daher auf das Radverkehrsnetz gelegt (siehe Abbildung 7 für Neu-Beckum und Abbildung 8 für Beckum). Die nicht mit dem Vorbehaltssystem (in Abbildung 7 und 8 dunkelgrau dargestellt) überlagerten Haupt- und Nebenrouten des Radverkehrsnetzes sind weiterhin als Fahrradstraßen denkbar. Es verbleiben insgesamt 43 Straßenzüge, die in einem zweiten Analyseschritt weiter betrachtet werden (siehe Tabelle 1).

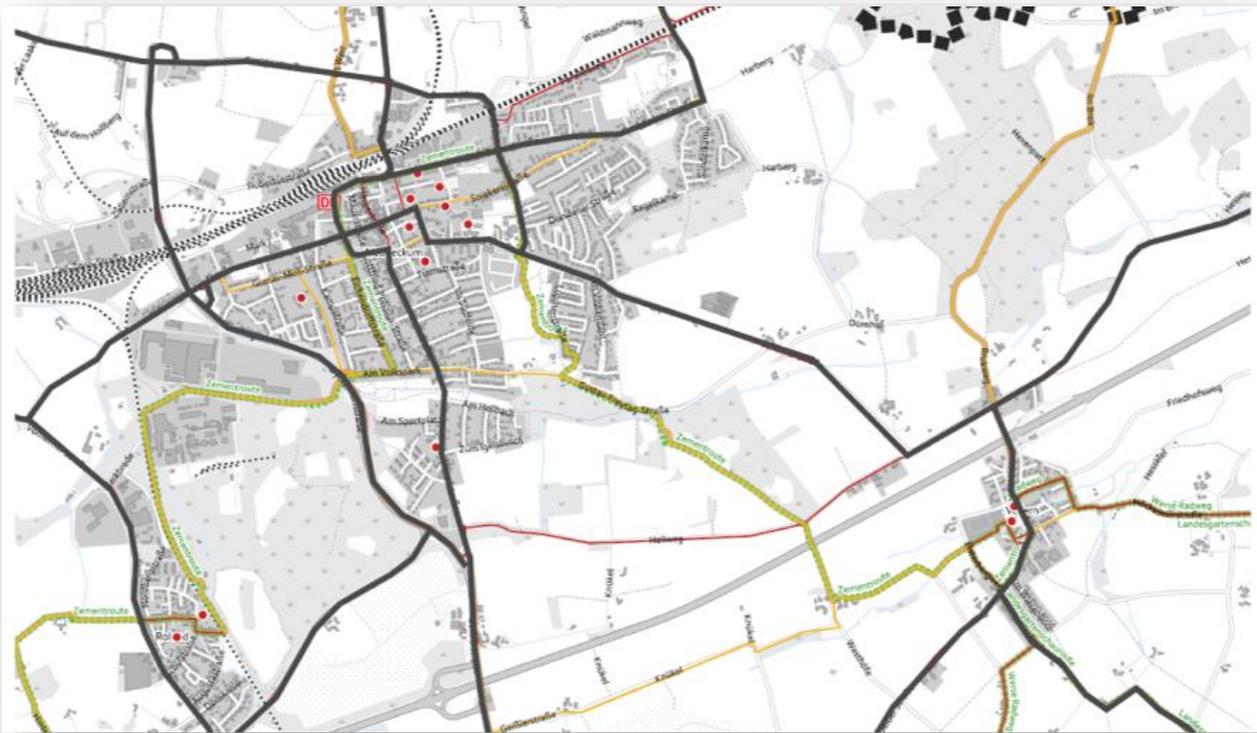


Abbildung 7: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland

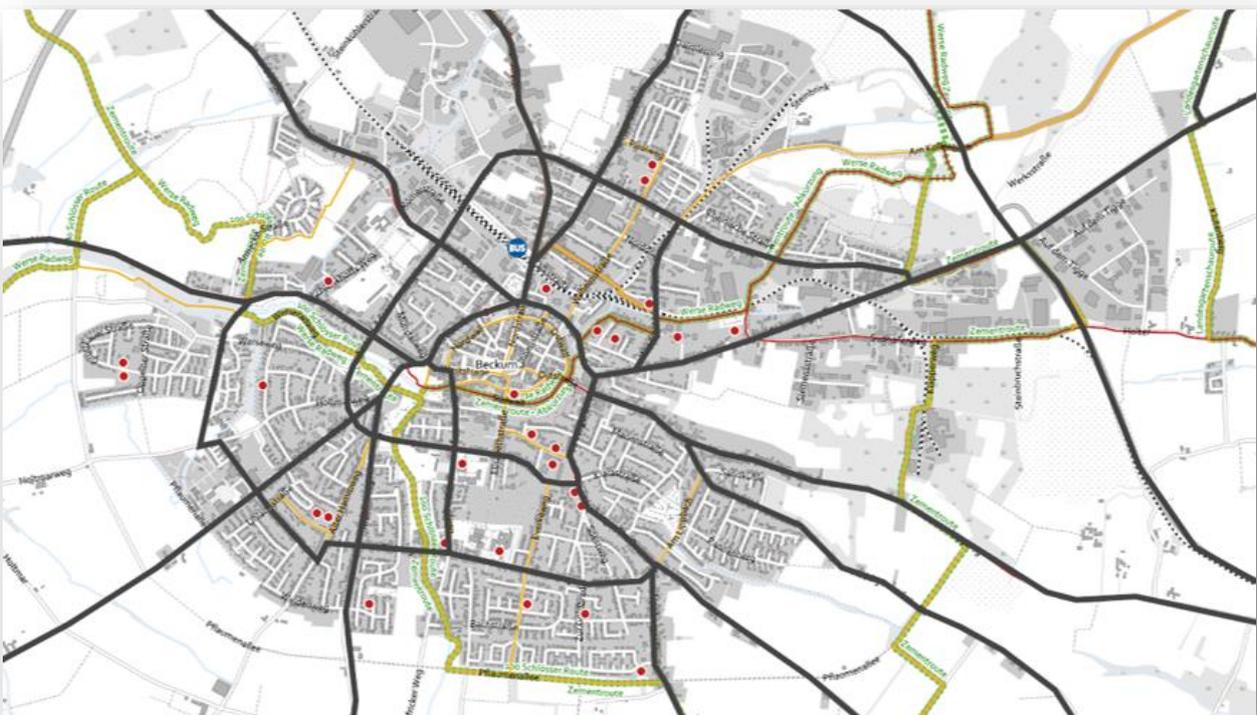


Abbildung 8: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Beckum

Tabelle 1: Ergebniszusammenstellung Analyseschritt 1, geordnet nach Stadtteil

Analyse potenzieller Fahrradstraße (Schritt 1 - Radwegenetz unter Berücksichtigung Vorbehaltensnetz); ohne Geh- und Radwege		
	Nummer	Straßenname
Neubeckum	1	Spiekersstraße * (Abschnitt Vellerner Straße bis Graf-Galen-Straße)
	2	Martin-Luther-Straße
	3	Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)
	4	Rektor-Wilger-Straße / Graf-Galen-Straße (Nebenstraße)
	5	Wiesenstraße / Im Werl / Wirtschaftsweg Im Werl
	6	Gustav-Moll-Straße * / Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)
	7	Gustav-Freytag-Straße / Wirtschaftsweg Gustav-Freytag-Straße
	8	Hellweg (Wirtschaftsweg bis Kurve Vellerner Straße)
	9	Eichendorffstraße
	10	Am Volkspark
Vellern	11	Elsternbergweg
	12	Friedhofsweg (bis Ortsausgang)
	13	Am Stichelbach / Dr.-Sundern-Straße
	14	Grummelstraße (Wirtschaftsweg)
	15	Westhöfe / Knükel (Wirtschaftswege)
	16	Höckelmer Straße / Wirtschaftsweg Höckelmer Straße
	17	Brokweg (Wirtschaftsweg)
Roland	18	Potsdamer Straße / Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)
	19	Hinteler (Wirtschaftsweg)
Beckum	20	Siechenhausweg
	21	Südwahl / Ostwahl / Nordwall
	22	Wilhelmstraße *
	23	Obere Wilhelmstraße / Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)
	24	Gartenstraße
	25	Everkeweg *
	26	Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)
	27	Anton-Schulte-Straße / Uhlandstraße (Anschluss Prozessionsweg)
	28	Kettlerstraße
	29	Elisabethstraße
	30	Fußgängerzone Innenstadt (Nordstraße und Weststraße)
	31	Auf dem Jakob
	32	Südstraße *
	33	Clemens-August-Straße * / Oststraße
	34	Rheinische Straße
	35	Am Kollenbach / Am Kollenbach (Wirtschaftsweg)
	36	Freudenbergstraße
	37	Am Lippbach
	38	Sudhoferweg
	39	Alte Beckumer Straße / Wirtschaftswege Werse
	40	Wirtschaftswege Dalmer
	41	Wirtschaftswege Unterberg / Herzfelder Straße
	42	Wirtschaftswege Dünninghausen / Lippweg
	43	Wirtschaftswege Holter / Klutenberg

* = Vorschlag Fahrradstraßen aus dem Radverkehrskonzept

7.2 Definition von weiteren Ausschlusskriterien (Analyseschritt 2)

In einem zweiten Schritt werden nun weitere Ausschlusskriterien definiert, die die Anordnung einer Straße als Fahrradstraße aus straßenverkehrsrechtlichen, baulichen oder städtebaulichen Gesichtspunkten ausschließen. Dabei wurden folgende Ausschlusskriterien definiert:

1. Wirtschaftswege und Straßen außerhalb des Siedlungszusammenhangs:
Fahrradstraßen sollen nicht auf Wirtschaftswegen und Straßen außerhalb des Siedlungszusammenhangs eingerichtet werden, da diese Wege primär land- oder

forstwirtschaftlichen Zwecken dienen. Fahrradstraßen entfalten ihr Potenzial dort, wo sie Teil eines städtischen Verkehrsnetzes sind, durchgehende Radverkehrsverbindungen schaffen und das Radfahren im Alltag attraktiver machen.

2. Straßen mit hoher gewerblicher Nutzung:

Fahrradstraßen sollen nicht auf Straßen in Gewerbegebieten oder auf Straßen mit hoher gewerblicher Nutzung eingerichtet werden. Dieses Ausschlusskriterium wurde bereits weitestgehend im Radverkehrsnetz berücksichtigt, da durch Gewerbegebiete in der Regel keine Haupt- oder Nebenrouten verlaufen. Darüber hinaus werden durch die Berücksichtigung des Vorbehaltsnetzes die Straßen ausgeschlossen, die vor allem auch für die Abwicklung von Schwerlastverkehren vorgesehen sind. Nichtsdestotrotz wurden Straßen mit hoher gewerblicher Bedeutung als Ausschlusskriterium erneut betrachtet, sodass auf dieser Grundlage der Sudhoferweg nicht weiter betrachtet wurde.

3. Fußgängerzonen:

Aufgrund von Konflikten mit Zufußgehenden sollten Fahrradstraßen ebenso nicht in Fußgängerzonen eingerichtet werden. Mit steigenden Geschwindigkeiten der Radfahrenden durch die Nutzung von E-Bikes sind die Gefahrenpotenziale hierbei in den vergangenen Jahren weiter gestiegen.

4. Straßenzüge mit untergeordneter Bedeutung:

Zu den Straßenzügen mit untergeordneter Bedeutung zählen Straßenabschnitte, die nur geringfügig Teil des Radverkehrsnetzes sind und dessen Anordnung entweder nicht einfach nachvollziehbar ist oder keinen Mehrwert erkennen lässt. Hierunter fällt zum Beispiel ein kurzer Abschnitt der Annecke-Straße oder der Straße Auf dem Jakob.

5. Alleinführende Geh- und Radwege:

Die alleinführenden Geh- und Radwege auf Beckumer Stadtgebiet sind vor allem Teil des Freizeitnetzes zum Werseradweg, zur 100-Schlösser-Route oder zur Zementroute. Die alleinführenden Geh- und Radwege dienen insbesondere Freizeitzwecken und sind häufig mit wassergebundener Wegedecke ausgeführt. Im Sinne einer Gleichrangigkeit von Radfahrenden und Zufußgehenden sollte diese Qualität beibehalten werden und kein Schwerpunkt auf Radfahrende durch die Einrichtung von Fahrradstraßen gelegt werden.

Die Ausschlusskriterien 1 bis 4 sind in den nachstehenden Abbildungen 9 und 10 in dunkelblau dargestellt; das Ausschlusskriterium 5 ist hellblau dargestellt. In grün sind alle Straßenzüge dargestellt, auf denen entweder eine Haupt- oder Nebenroute des Radverkehrsnetzes liegt und auf denen keine der beschriebenen Ausschlusskriterien vorliegt. Zur besseren Lesbarkeit sind die Abbildungen 9 und 10 zusätzlich im A 3 Format als Anlage 1 und 2 beigefügt. Insgesamt 26 Straßenzüge konnten unter Anwendung der Analyse-schritte 1 und 2 als potenzielle Fahrradstraßen ermittelt werden (siehe Tabelle 2).

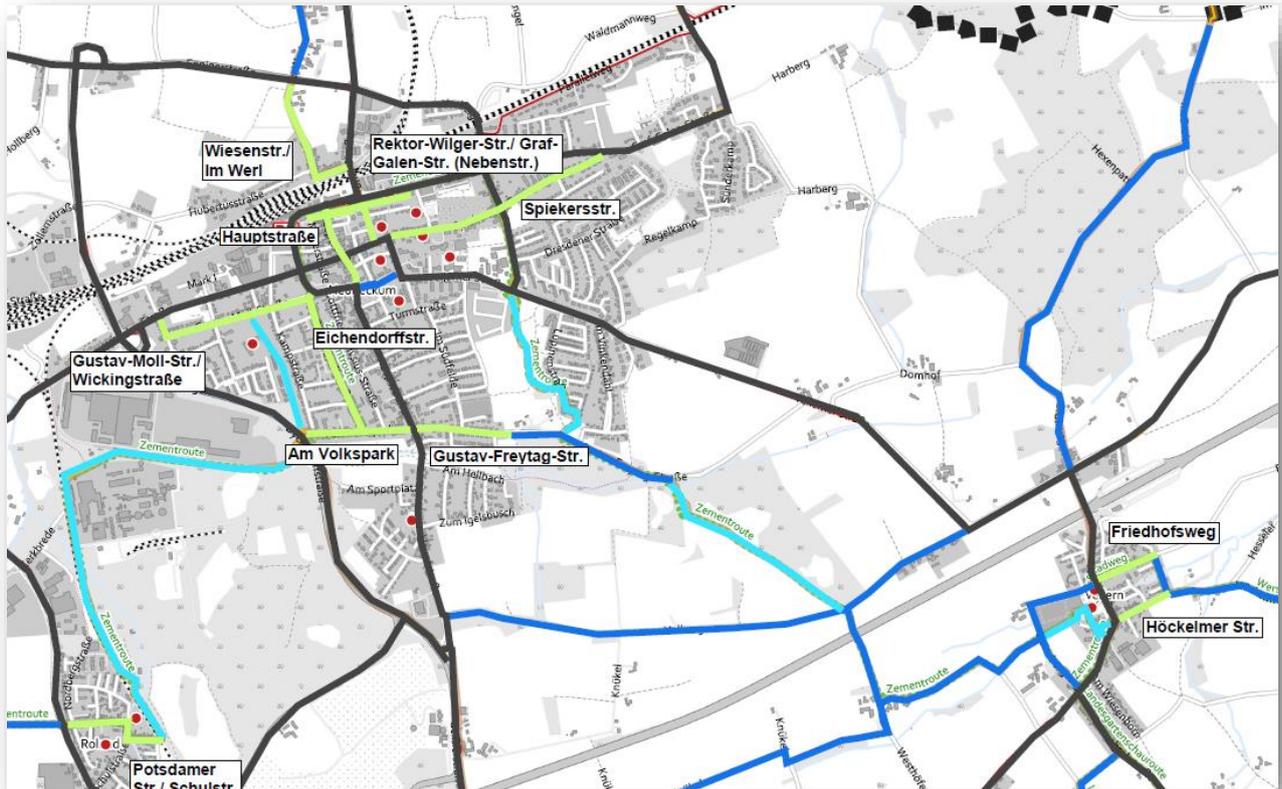


Abbildung 9: kartographische Darstellung Analyseschritt 2 und potenzielle Fahrradstraßen; Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland

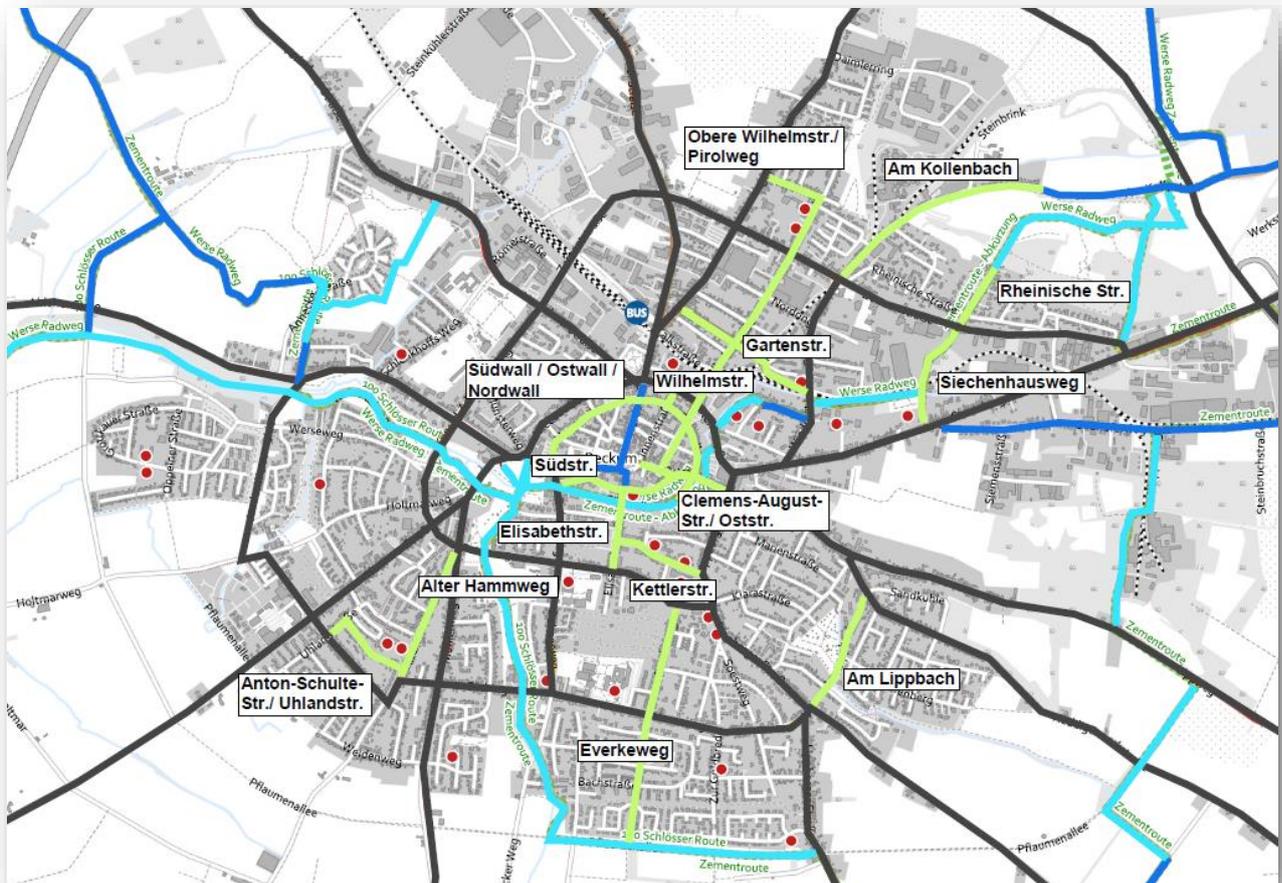


Abbildung 10: kartographische Darstellung Analyseschritt 2 und potenzielle Fahrradstraßen; Ausschnitt Beckum

Tabelle 2: Ergebniszusammenstellung potenzielle Fahrradstraßen, geordnet nach Stadtteil

Ergebnis potenzieller Fahrradstraßen																																																							
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Nummer</th> <th>Straßenname</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>Spiekersstraße * (Abschnitt Vellerner Straße bis Graf-Galen.Straße)</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>Rektor-Wilger-Straße / Graf-Galen-Straße (Nebenstraße)</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>Wiesenstraße / Im Werl</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>Gustav-Moll-Straße * / Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Gustav-Freytag-Straße</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Eichendorffstraße</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Am Volkspark</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Friedhofsweg (bis Ortsausgang)</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>Höckelmer Straße</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>Potsdamer Straße / Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>Siechenhausweg</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>Südwall / Ostwall / Nordwall</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>Wilhelmstraße *</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>Obere Wilhelmstraße / Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)</td> </tr> <tr> <td>16</td> <td>Gartenstraße</td> </tr> <tr> <td>17</td> <td>Everkeweg *</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>Anton-Schulte-Straße / Uhlandstraße (Anschluss Prozessionsweg)</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>Kettlerstraße</td> </tr> <tr> <td>21</td> <td>Elisabethstraße</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>Südstraße *</td> </tr> <tr> <td>23</td> <td>Clemens-August-Straße * / Oststraße</td> </tr> <tr> <td>24</td> <td>Rheinische Straße</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>Am Kollenbach</td> </tr> <tr> <td>26</td> <td>Am Lippbach</td> </tr> </tbody> </table>	Nummer	Straßenname	1	Spiekersstraße * (Abschnitt Vellerner Straße bis Graf-Galen.Straße)	2	Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)	3	Rektor-Wilger-Straße / Graf-Galen-Straße (Nebenstraße)	4	Wiesenstraße / Im Werl	5	Gustav-Moll-Straße * / Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)	6	Gustav-Freytag-Straße	7	Eichendorffstraße	8	Am Volkspark	9	Friedhofsweg (bis Ortsausgang)	10	Höckelmer Straße	11	Potsdamer Straße / Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)	12	Siechenhausweg	13	Südwall / Ostwall / Nordwall	14	Wilhelmstraße *	15	Obere Wilhelmstraße / Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)	16	Gartenstraße	17	Everkeweg *	18	Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)	19	Anton-Schulte-Straße / Uhlandstraße (Anschluss Prozessionsweg)	20	Kettlerstraße	21	Elisabethstraße	22	Südstraße *	23	Clemens-August-Straße * / Oststraße	24	Rheinische Straße	25	Am Kollenbach	26	Am Lippbach
Nummer	Straßenname																																																						
1	Spiekersstraße * (Abschnitt Vellerner Straße bis Graf-Galen.Straße)																																																						
2	Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)																																																						
3	Rektor-Wilger-Straße / Graf-Galen-Straße (Nebenstraße)																																																						
4	Wiesenstraße / Im Werl																																																						
5	Gustav-Moll-Straße * / Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)																																																						
6	Gustav-Freytag-Straße																																																						
7	Eichendorffstraße																																																						
8	Am Volkspark																																																						
9	Friedhofsweg (bis Ortsausgang)																																																						
10	Höckelmer Straße																																																						
11	Potsdamer Straße / Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)																																																						
12	Siechenhausweg																																																						
13	Südwall / Ostwall / Nordwall																																																						
14	Wilhelmstraße *																																																						
15	Obere Wilhelmstraße / Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)																																																						
16	Gartenstraße																																																						
17	Everkeweg *																																																						
18	Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)																																																						
19	Anton-Schulte-Straße / Uhlandstraße (Anschluss Prozessionsweg)																																																						
20	Kettlerstraße																																																						
21	Elisabethstraße																																																						
22	Südstraße *																																																						
23	Clemens-August-Straße * / Oststraße																																																						
24	Rheinische Straße																																																						
25	Am Kollenbach																																																						
26	Am Lippbach																																																						
Neubeckum																																																							
Vellern																																																							
Roland																																																							
Beckum																																																							

* = Vorschlag Fahrradstraßen aus dem Radverkehrskonzept

7.3 Informelle Behördenbeteiligung

Vom 19.05.2025 bis einschließlich 16.06.2025 hat die Stadt Beckum auf Grundlage der bis dato vorliegenden Ergebnisse eine Behördenbeteiligung durchgeführt. Beteiligt wurden der Kreis Warendorf, die Kreispolizeibehörde Warendorf, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Regionalverkehr Münsterland GmbH. Die Beteiligung der Behörden ersetzt dabei nicht erforderliche Beteiligungen im Zuge des Anordnungsverfahrens. Der Fokus der Beteiligung lag dabei auf mögliche Anmerkungen und Hinweise der Behörden, insbesondere zum definierten „Beckumer Standard“, zu den Analyseschritten 1 und 2 sowie zu den betrachteten Straßenzügen.

Folgende Behörden haben eine Stellungnahme abgegeben:

- Kreispolizeibehörde am 19.05.2025 (siehe Anlage 3)
- Kreis Warendorf am 11.06.2025 (siehe Anlage 4)
- Landesbetrieb Straßenbau NRW am 16.06.2025 (siehe Anlage 5)

Die Regionalverkehr Münsterland GmbH hat demnach keine Stellungnahme abgegeben. Die eingegangenen Stellungnahmen führen auf Ebene des Konzepts zu keinen Veränderungen, werden an den passenden Stellen jedoch informell aufgegriffen.

8 Kategorisierung

Das konzeptionelle Ergebnis mit den insgesamt 26 potenziellen Fahrradstraßen lässt außer Acht, dass die Straßenzüge weiterhin unterschiedliche Ausgangssituationen haben, um nun tatsächlich auch als Fahrradstraße angeordnet werden zu können. So können einzelne Straßen eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben oder lassen eine so geringe Fahrradverkehrsdichte erwarten, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt eher nicht als Fahrradstraße weiterverfolgt werden sollten. Ebenso ist es möglich, dass größere bauliche Eingriffe erforderlich sind, um eine Straße als funktionierende Fahrradstraße auszuweisen.

So wurden alle 26 Straßenzüge ergänzend einzeln betrachtet und einer Umsetzungskategorie zugeordnet. Die Bewertung erfolgte auf Grundlage vorhandener Daten und auf Grundlage vorliegender Fotos. Es handelt sich somit um eine grobe Ersteinschätzung hinsichtlich der Umsetzung einer Straße als Fahrradstraße. Im Zuge der konkreten Planungen kann es daher zu Verschiebungen kommen. Die Kategorisierung hilft jedoch dabei, eine Umsetzungsstrategie abzuleiten. Folgende Umsetzungskategorien wurden gebildet:

kurzfristige Umsetzung	<i>Straße erfüllt die baulichen Voraussetzungen und hat eine hohe Netzbedeutung; es sind i. d. R. „nur“ Markierungsarbeiten erforderlich</i>
Mittelfristige Umsetzung	<i>Straße erfüllt i. d. R. nicht die baulichen Voraussetzungen, hat jedoch eine hohe Netzbedeutung; es sind i. d. R. umfassendere Planungen erforderlich</i>
Langfristige Umsetzung	<i>Straße erfüllt i. d. R. nicht die baulichen Voraussetzungen; Umsetzung bei umfassender Straßenbaumaßnahme prüfen; ggf. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung erforderlich</i>
keine Umsetzung	<i>Straße erfüllt i. d. R. nicht die baulichen Voraussetzungen und/oder hat i. d. R. keine hohe Netzbedeutung; es gibt divergierende Planungsziele / hohe Erschließungsfunktion für den Kfz-Verkehr</i>

Das Ergebnis der Einzelbetrachtung ist in Tabelle 3 dargestellt. Die Herleitung kann aus den Steckbriefen in Anlage 6 entnommen werden. Konkret bedeutet das Ergebnis, dass auf Grundlage der groben Ersteinschätzung für 5 Straßenzüge (Am Volkspark, Everkeweg, Ostwall, Gustav-Moll-Straße und Rektor-Wilger-Straße/Graf-Galen-Straße) die baulichen Voraussetzungen weitestgehend erfüllt sind und voraussichtlich nur Markierungsarbeiten

erforderlich sind. Für diese Straßenzüge wird vorgeschlagen in die Prüfung einzusteigen, einen Entwurf zu erarbeiten und Fördermittel zu akquirieren.

Tabelle 3: Potenzielle Fahrradstraßen, geordnet nach Umsetzungskategorie

Analyse potenzieller Fahrradstraßen (Umsetzungskategorien)		
Umsetzungskategorie	Nummer	Straßenname
Kurzfristige Umsetzung	1	Am Volkspark
	2	Everkeweg *
	3	Ostwall
	4	Gustav-Moll-Straße *
	5	Rektor-Wilger-Straße/Graf-Galen-Straße
Mittelfristige Umsetzung	6	Wilhelmstraße *
	7	Obere Wilhelmstraße/Pirolweg
	8	Südwall
	9	Gustav-Freytag-Straße
Langfristige Umsetzung	10	Spiekersstraße *
	11	Siechenhausweg
	12	Gartenstraße
	13	Rheinische Straße
	14	Südstraße *
	15	Clemens-August-Straße * / Oststraße
Vorerst keine Umsetzung	16	Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)
	17	Wickingstraße
	18	Wiesenstraße/Im Werl
	19	Friedhofsweg (bis Ortsausgang)
	20	Höckelmer Straße
	21	Potsdamer Straße/Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)
	22	Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)
	23	Anton-Schulte-Straße/Uhlandstraße (Anschluss Possessionsweg)
	24	Kettlerstraße
	25	Elisabethstraße
	26	Nordwall
	27	Am Kollenbach
	28	Am Lippbach

Für weitere 3 weitere Straßenzüge (Wilhelmstraße, Obere Wilhelmstraße/Pirolweg, Südwall) liegen aktuell nicht die baulichen Voraussetzungen vor; die Straßenzüge haben jedoch eine hohe Netzbedeutung und sollten planerisch in den kommenden Jahren betrachtet werden. Für die Gustav-Freytag-Straße liegen die baulichen Voraussetzungen weitestgehend vor. Aufgrund der etwas geringeren Netzbedeutung wurde die Straße in die mittelfristige Umsetzungskategorie eingestuft.

Des Weiteren sind 6 Straßenzüge der langfristigen Umsetzungskategorie zugeordnet. Die Umsetzung dieser Straßen als Fahrradstraßen sollte geprüft werden, sobald eine umfangreichere Straßenbaumaßnahme erfolgt. Auch bei Umsetzung einzelner Abschnitte sollte der Umbau bestenfalls so erfolgen, dass perspektivisch eine Fahrradstraße angeordnet werden kann.

Weitere 13 Straßenzüge sollten aktuell nicht weiterverfolgt werden, da diese entweder eine hohe Bedeutung für den Kfz-Verkehr haben oder keine großen Radverkehrsanteile erwarten lassen. Im Zuge der Evaluation des Fahrradstraßenkonzepts kann es möglich sein, dass Straßenzüge aufgrund veränderter Rahmenbedingungen einer anderen Kategorie zugewiesen werden.

9 Umsetzungsstrategie

Der Fokus bei der Umsetzung von Fahrradstraßen in Beckum sollte darauf liegen, zunächst die Straßen umzusetzen, die zum einen die baulichen Voraussetzungen weitestgehend erfüllen und damit kostengünstig umsetzbar sind (nur Markierungsarbeiten). Dabei handelt es sich um die Straßen der kurzfristigen Umsetzkategorie. In Abbildung 11 ist eine mögliche Umsetzungsstrategie dargestellt. Die Umsetzung der Fahrradstraßen erfolgt unter Berücksichtigung personeller Kapazitäten, verfügbarer Haushaltsmittel sowie möglicher Förderungen, sodass Änderungen möglich sind.



Abbildung 11: mögliche Umsetzungsstrategie

Weiterhin werden folgende Handlungsempfehlungen für die konkrete Umsetzung der Fahrradstraßen gegeben:

- Zählung des Radverkehrs- und Kfz-Verkehrsanteils vor und nach der Umsetzung
- Öffentlichkeitsbeteiligung im Zuge der Planung
- Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Zuge der Umsetzung

10 Literaturverzeichnis

Verkehrsentwicklungsplan Stadt Beckum aus 2019 (VEP 2030)

abrufbar unter <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/verkehrsentwicklungsplan-2030/>

Radverkehrskonzept der Stadt Beckum aus 2022

abrufbar unter <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/radverkehrskonzept/>

Radverkehrsnetz der Stadt Beckum aus 2022

abrufbar unter: <https://www.beckum.de/wohnen-zukunft/bauen-planen/stadtplanung/staedtebauliche-konzepte/radverkehrskonzept/2022-05-23-karte-radverkehrsnetz-format-a0.pdf?cid=23s>

Studie der Unfallforschung der Versicherer aus dem Jahr 2016

abrufbar unter <https://www.udv.de/re-source/blob/74808/f9107c310d02dc9e99ea64305c7e00c9/60-fahrradstrassen-und-geo-effnete-einbahnstrassen-data.pdf>

Leitfaden Fahrradstraßen der AGFS aus 2023

abrufbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO)

Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO)

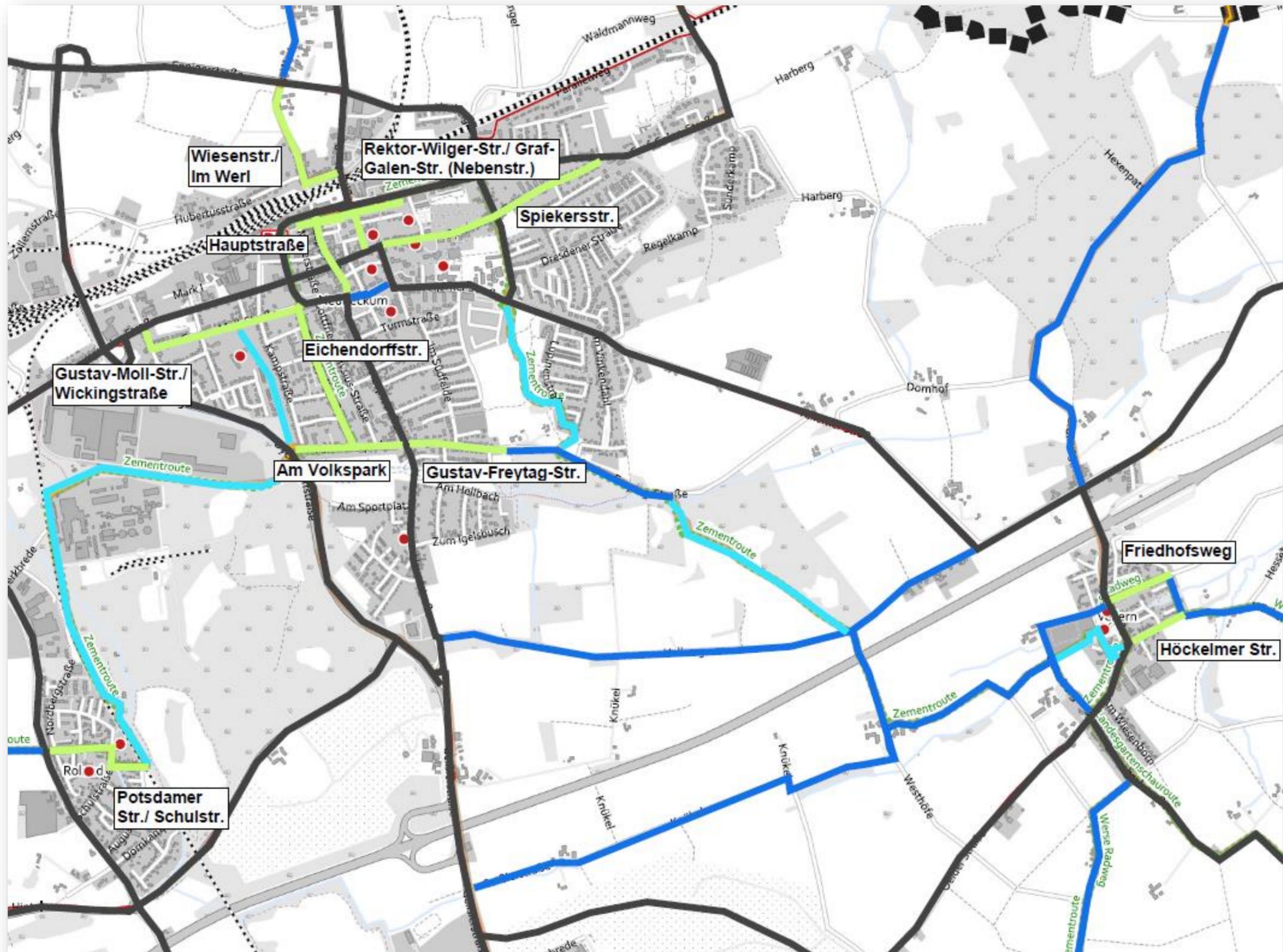
11 Abbildungsverzeichnis

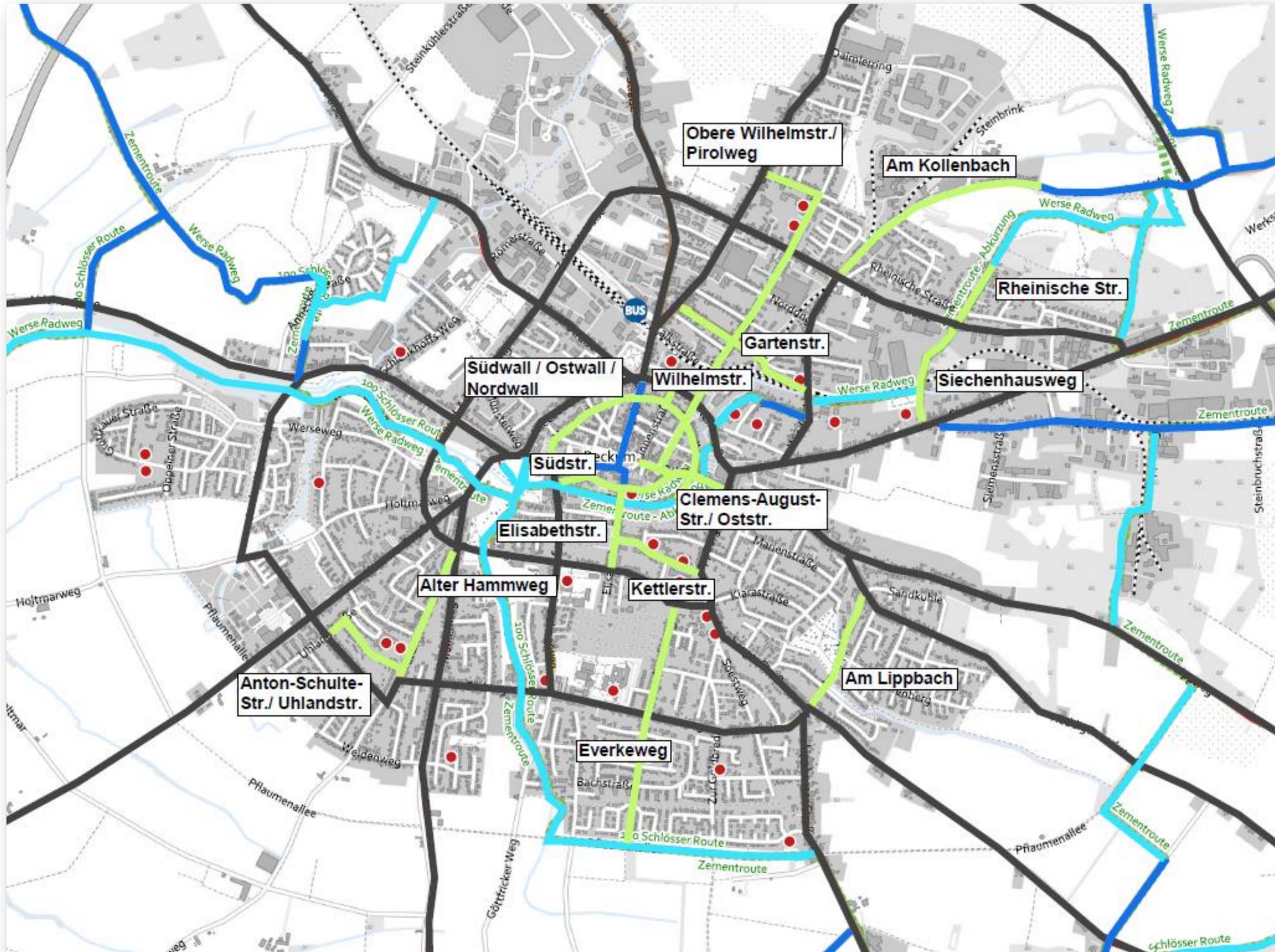
Abbildung 1: Verkehrszeichen 244.1 links und 244.2 rechts	8
Abbildung 2: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und ohne Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D65	10
Abbildung 3: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und mit Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D69	10
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Ausführungsplan zur Eichendorffstraße	12
Abbildung 5: Radverkehrsnetz Stadt Beckum	14
Abbildung 6: Vorbehaltsnetz aus dem VEP 2030, Seite 27	15
Abbildung 7: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland	16
Abbildung 8: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Beckum	16
Abbildung 9: kartographische Darstellung Analyseschritt 2 und potenzielle Fahrradstraßen; Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland	19
Abbildung 10: kartographische Darstellung Analyseschritt 2 und potenzielle Fahrradstraßen; Ausschnitt Beckum	19
Abbildung 11: mögliche Umsetzungsstrategie	23

12 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergebniszusammenstellung Analyseschritt 1, geordnet nach Stadtteil	17
Tabelle 2: Ergebniszusammenstellung potenzielle Fahrradstraßen, geordnet nach Stadtteil	20
Tabelle 3: Potenzielle Fahrradstraßen, geordnet nach Umsetzkategorie	22

Anlagen zum Fahrradstraßenkonzept





Anlage 3: Stellungnahme Kreispolizeibehörde Warendorf vom 16.06.2025

Stellungnahme(n) (Stand: 02.07.2025)

Sie betrachten: Fahrradstraßenkonzept für das Stadtgebiet Beckum

Verfahrensschritt: Behördenbeteiligung

Zeitraum: 19.05.2025 - 16.06.2025

Behörde:	Kreispolizeibehörde Warendorf
Frist:	16.06.2025
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Herr André Korten, am: 19.05.2025 , Aktenzeichen: -</p> <p>Kreispolizeibehörde W A R E N D O R F Direktion Verkehr Führungsstelle SB: PHK Korten - 22.61.07.02 -</p> <p>Stadt Beckum Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung</p> <p>ANHÖRUNG: Fahrradstraßenkonzept für das Stadtgebiet Beckum Stellungnahme</p> <p>Sehr geehrter Herr Jürgens,</p> <p>bzgl. Ihrer Anfrage wegen Stellungnahme kann ich Ihnen von hier aus mitteilen, dass seitens der Polizei Warendorf hinsichtlich des geplanten Konzeptes aus verkehrsrechtlicher Sicht keine Einwände bestehen.</p> <p>Warendorf, den 19.05.2025</p> <p>Im Auftrag</p> <p>gez. Korten, PHK</p> <p>Anhänge: -</p>
Nachträge:	-
manuelle Einträge:	-

Anlage 4: Stellungnahme Kreis Warendorf vom 11.06.2025

Stellungnahme(n) (Stand: 04.07.2025)

Sie betrachten: Fahrradstraßenkonzept für das Stadtgebiet Beckum
Verfahrensschritt: Behördenbeteiligung
Zeitraum: 19.05.2025 - 16.06.2025

Behörde:	Kreis Warendorf - Der Landrat
Frist:	16.06.2025
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Frau Verena Schrader, am: 11.06.2025 , Aktenzeichen: -</p> <p>Stellungnahme</p> <p>Zu dem o.a. Planungsvorhaben habe ich folgende Anregungen und Hinweise:</p> <p>Amt für Planung und Naturschutz</p> <p>Gegen die dargestellten Planungsabsichten bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken.</p> <p>Allgemeine Hinweise</p> <p>Bei ggf. notwendigen Bauarbeiten sind Bäume und Straßenbegleitgrün weitestgehend zu erhalten. Sollte eine Beseitigung unumgänglich sein, ist § 39 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu beachten. Bei Betroffenheit ist der Baumschutz gem. DIN 18920 einzuhalten.</p> <p>Grundsätzlich darf nicht gegen die im Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) geregelten Verbote zum Artenschutz verstoßen werden, die unter anderem für alle europäisch geschützten Arten gelten. Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es verboten, Tiere dieser Arten zu verletzen oder zu töten, sie erheblich zu stören oder ihre Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu beschädigen oder zu zerstören.</p> <p>Anmerkung ÖPNV/ Tourismus</p> <p>Bei dem Umbau der Gustav-Moll-Straße ist im Regionalverkehr die R62 betroffen. Allerdings handelt es sich um ein sehr kleines Stück des Linienwegs in Neubeckum, sodass dies als unkritisch zu betrachten ist.</p> <p>Sollten naturschutzrechtliche Belange in einzelnen Projekten tangiert werden, bitte ich um erneute Beteiligung.</p> <p>Amt 66 Amt für Umweltschutz und Straßenbau</p> <p>Abteilung Straßenbau - Kreisstraßen</p> <p>Bei dem vorliegenden Verfahrensstand handelt es sich ausschließlich um die Mitteilung des Zwischenstandes der Planung. Die dargestellte Hauptroute über die L 794 (jetzt K 25 Abschnitt 8 und 9) kann wegen der Querung der BAB 2 in der dargestellten Form nach Gesprächen mit den Städten Ahlen und Beckum nicht realisiert werden.</p>

	<p>Ansonsten wird der Zwischenstand zustimmend zur Kenntnis genommen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen im Auftrag</p> <p>gez. Verena Schrader Planungsrecht</p> <p>Anhänge: -</p>
Nachträge:	-
manuelle Einträge:	-

Anlage 5: Stellungnahme Landesbetrieb Straßenbau NRW vom 16.06.2025

Stellungnahme(n) (Stand: 02.07.2025)

Sie betrachten: Fahrradstraßenkonzept für das Stadtgebiet Beckum

Verfahrensschritt: Behördenbeteiligung

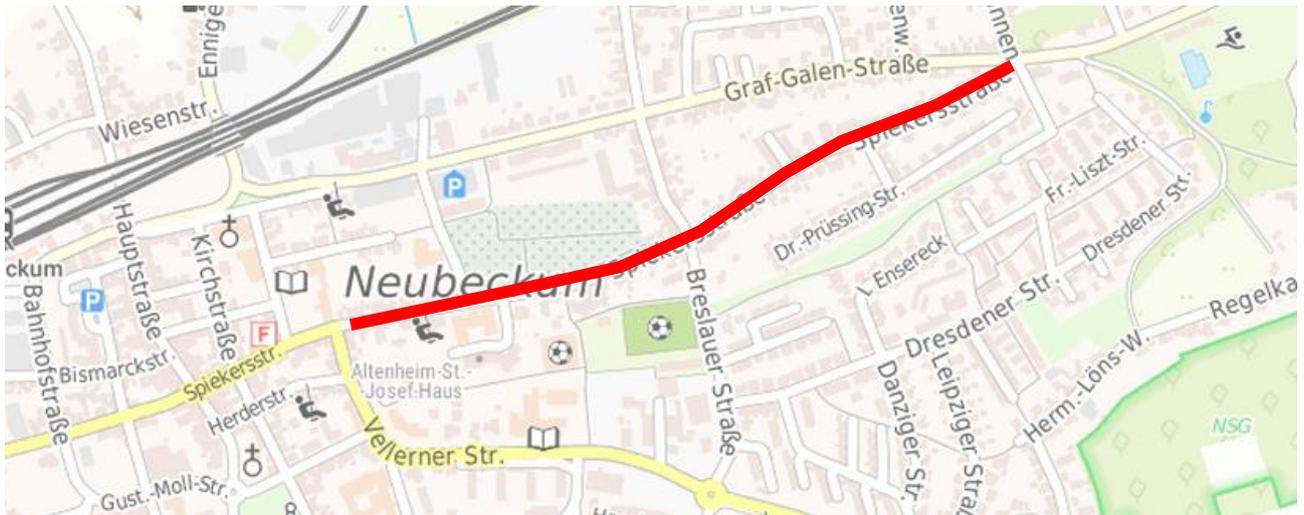
Zeitraum: 19.05.2025 - 16.06.2025

Behörde:	Landesbetrieb Straßenbau NRW: Regionalniederlassung Münsterland Hauptstelle Coesfeld
Frist:	16.06.2025
Stellungnahme:	<p>Erstellt von: Frau Ina Pellmann, am: 16.06.2025 , Aktenzeichen: MSL-4118 2025-0014347</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>den vorliegenden Zwischenstandsbericht des Fahrradstraßenkonzepts nimmt Straßen NRW hiermit zur Kenntnis.</p> <p>Das Fahrradstraßenkonzept versteht die Stadt Beckum als straßenverkehrsrechtliche Anordnungsgrundlage, welche nicht die im Einzelfall zu treffende straßenverkehrsrechtliche Anordnung ersetzen soll. Konkrete Betroffenheit an klassifizierten Straßen in der Bau- und Unterhaltungslast von Straßen NRW sind aktuell nicht zu erkennen. Die Anlegung möglicher Fahrradstraßen erfolgt auf Gemeindestraßen.</p> <p>Im Zuge einer möglichen/späteren Anbindung bzw. Querung einer Fahrradstraße mit einer Bundes- oder Landesstraße ist die Fahrradstraße auf keinen Fall bevorrechtigt (z.B. kreuzt bei den Einzelfallbetrachtungen die Wilhelmstraße die Sternstraße (B 58)).</p> <p>Weitere Anmerkungen erfolgen zum jetzigen Zeitpunkt nicht.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen i.A.</p> <p>Ina Pellmann</p> <p>Anhänge: -</p>
Nachträge:	-
manuelle Einträge:	-

Anlage 6: Steckbriefe der Straßenzüge mit Kategorisierung

Die kartographischen Darstellungen in den Steckbriefen wurden aus dem Geoportal des Kreises Warendorf erstellt (Datenlizenz Deutschland 2.0 WMS TopPlusOpen); https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_topplusopen.html

Die Fotos in den Steckbriefen stammen aus der städtischen Befahrung aus dem Jahr 2024 (eagle-eye)



Steckbrief Spiekerstraße (Abschnitt Vellerner Straße bis Graf-Galen-Straße)

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	ca. 1 km
Kfz-Anteil:	hoch Verkehrszählung zum VEP 2030: 3.700 Kfz/Tag (östl. Abschnitt) 2.100 Kfz/Tag (westl. Abschnitt)
ÖPNV:	ja (Schulbus) 1x morgens, 1x mittags
Parken:	weitestgehend geordnet Senkrechtaufsteller im Bereich Breslauer Str.

Sonstiges:	<ul style="list-style-type: none"> - Vorschlag Radverkehrskonzept - hohe innerörtliche Verbindungsfunktion - Kreuzung mit Vorbehaltsnetz (Breslauer Straße)
Umsetzungspriorisierung:	Umbauten erforderlich / Reduzierungen Kfz-Verkehre empfehlenswert
<div style="border: 2px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #f4a460;">Langfristige Umsetzung</div>	





Steckbrief Hauptstraße (zwischen Kreisverkehr und Bahnhofstraße)

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	400 m
Kfz-Anteil:	hoch
	Verkehrszählung zum VEP 2030: 4.000 Kfz/Tag (nördl. Abschnitt) 5.700 Kfz/Tag (südl. Abschnitt)
ÖPNV:	ja
Parken:	geordnet

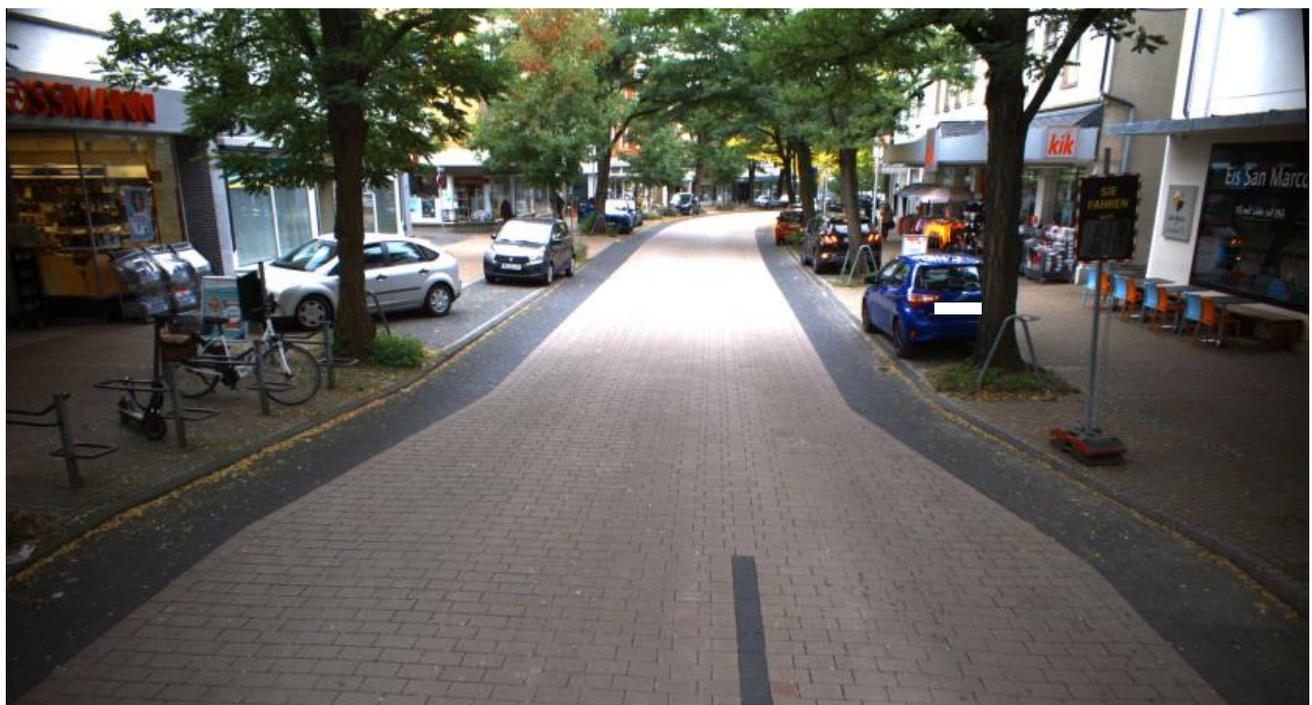
Sonstiges:

- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- kreuzt Vorbehaltensnetz (Spiekersstraße)
- Alternativen in Nord-Süd-Richtung vorhanden (Bahnhofstraße, Rektor-Wilger-Straße)

Umsetzungspriorisierung:

Aufgrund guter Alternativen nicht weiterverfolgen

keine Umsetzung





Steckbrief Rektor-Wilger-Straße/Graf-Galen-Straße (Nebenstrecke)

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	niedrig (keine Zählung)
ÖPNV:	nein
Parken:	geordnet (Rektor-Wilger-Straße) ungeordnet (Graf-Galen-Straße)

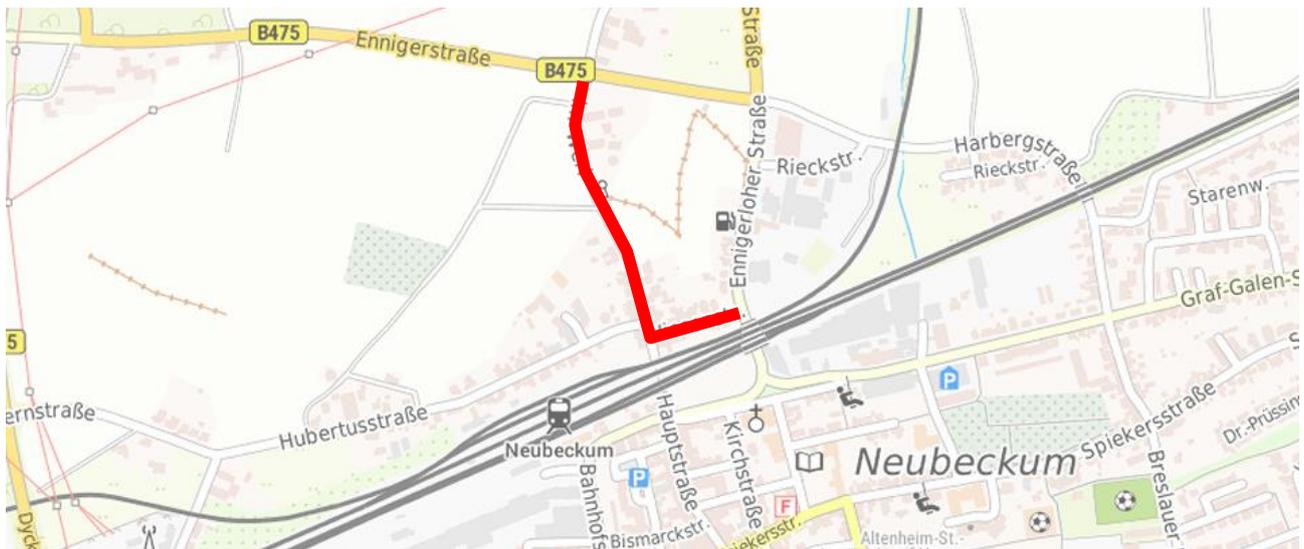
Sonstiges:

- Radverkehrsnetz NRW
- Einbahnstraßen
- wichtige Verknüpfung in Richtung Bahnhof für die östlichen Quartiere / Fahrradstraße Spiekersstraße Forts.
- Öffentliche Einrichtungen (Kita, Schule) angrenzend

Umsetzungspriorisierung:
Anforderungen weitestgehend gegeben

kurzfristige Umsetzung





Steckbrief Wiesenstraße/Im Werl

Stadtteil:	Neubekum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	600 m
Kfz-Anteil:	niedrig (keine Zählung)
ÖPNV:	nein
Parken:	weitestgehend ungeordnet

Sonstiges:

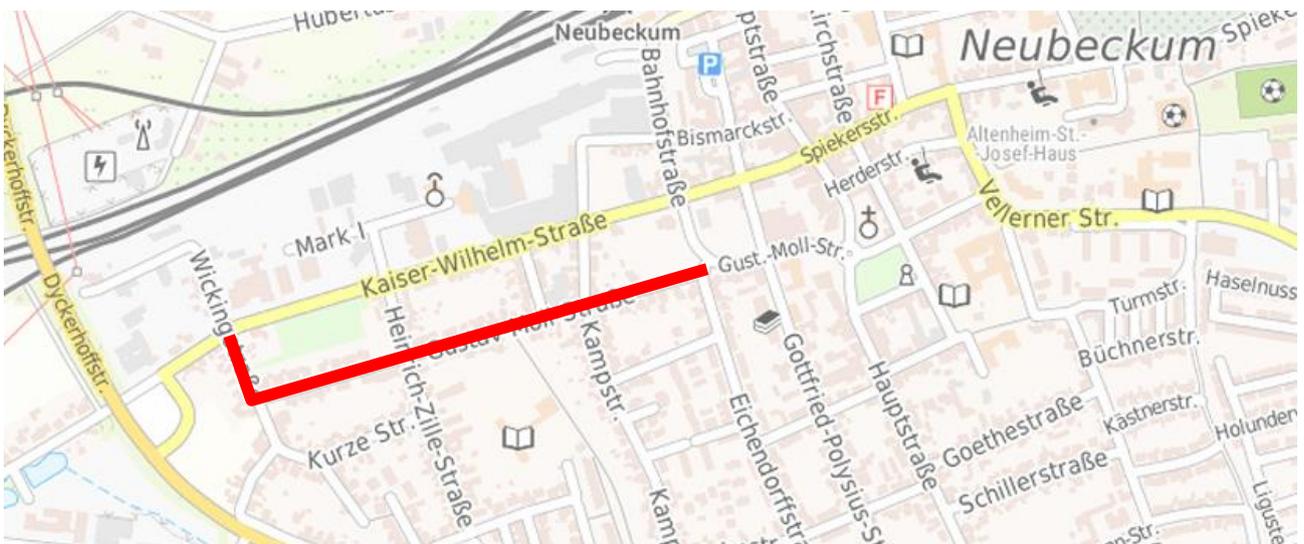
- Radverkehrsnetz NRW
- geringe Netzbedeutung
- Umfahrung der stark befahrenen Ennigerloher Straße

Umsetzungspriorisierung:

geringe Radverkehrspotenziale, sodass kein Mehrwert zu erkennen ist

keine Umsetzung





Steckbrief Gustav-Moll-Straße/Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	700 m
Kfz-Anteil:	mittel (keine Zählung)
ÖPNV:	ja (Schulbusse)
Parken:	teilweise geordnet (einseitig Parkstreifen) Teilweise ungeordnet (Parken auf der Fahrbahn)

Sonstiges:

- Vorschlag Radverkehrskonzept
- hohe Verbindungsfunktion
- Schulverkehre (Roncallischule)
- Feuerwehr-Einfahrt Wickingstraße

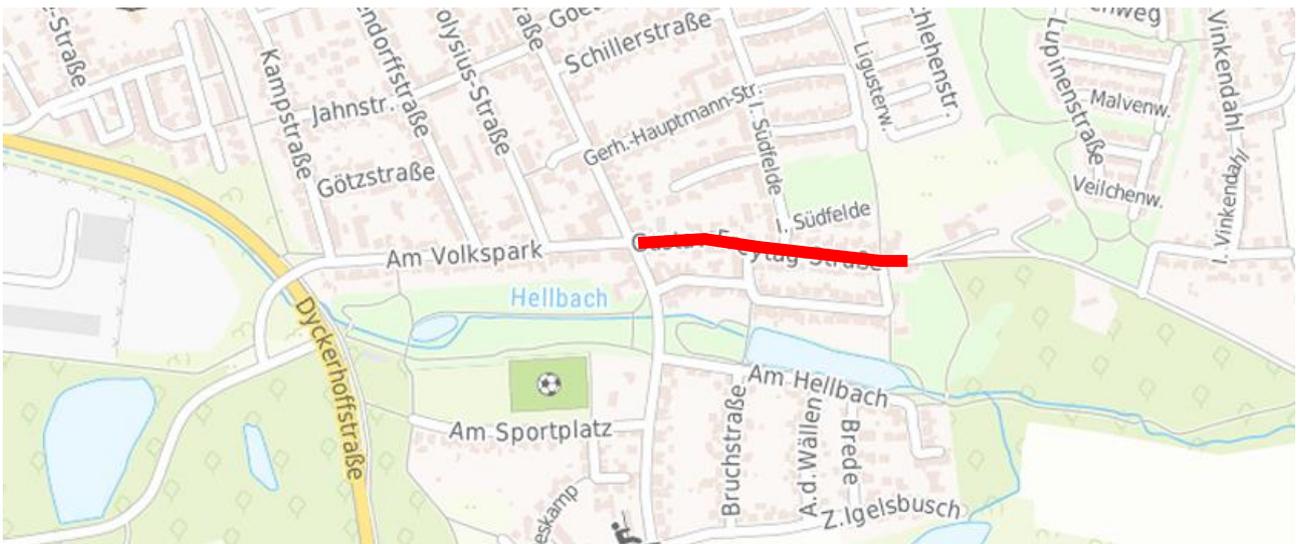
Umsetzungspriorisierung:
Gustav-Moll-Straße

kurzfristige Umsetzung

Wickingstraße

keine Umsetzung





Steckbrief Gustav-Freytag-Straße

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	400 m
Kfz-Anteil:	gering bis zu 600 Kfz/Tag (Zählung aus 2023)
ÖPNV:	nein
Parken:	weitestgehend geordnet

Sonstiges:

- Verbindung zwischen Neubeckum und Vellern
- längere Engstelle durch Einbuchtungen und parkende Autos im Bereich Adolf-Kolping-Straße

Umsetzungspriorisierung:
Im Vergleich zur Straße Am Volkspark geringere Radverkehrspotenziale, daher nicht sofort umsetzen

Mittelfristige Umsetzung





Steckbrief Am Volkspark

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	600 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	geordnet

Sonstiges:

- Hohe Verbindungsfunktion zwischen Roland und Neubeckum
- Östlicher Abschnitt Teil der Veloroute Beckum – Neubeckum

Umsetzungspriorisierung:
Voraussetzungen erfüllt und östlicher Teil als Teil der Veloroute

kurzfristige Umsetzung





Steckbrief Friedhofsweg (bis Ortsausgang)

Stadtteil:	Vellern
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	400 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

Sonstiges:

- geringe innerörtliche Netzbedeutung und Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:
geringe Radverkehrspotenziale, sodass kein Mehrwert zu erkennen ist

keine Umsetzung





Steckbrief Höckelmer Straße

Stadtteil:	Vellern
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	250 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

Sonstiges:
- Geringe innerörtliche Netzbedeutung und Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:
geringe Radverkehrspotenziale, sodass kein Mehrwert zu erkennen ist

keine Umsetzung





Steckbrief Potsdamer Straße/Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)

Stadtteil:	Roland
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	ja (Schulbus)
Parken:	ungeordnet

Sonstiges:

- Geringe innerörtliche Netzbedeutung und Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:
geringe Radverkehrspotenziale, sodass kein Mehrwert zu erkennen ist

keine Umsetzung





Steckbrief Siechenhausweg

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	geordnet

Sonstiges:

- Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und nordöstliche Quartiere
- hohe Bedeutung für Freizeitnetz (Phoenix-Park)
- getrennt durch Schienen
- nördlicher Teil nicht ausgebaut

Umsetzungspriorisierung:
 Radverkehr voraussichtlich heute schon dominierend; Umbau im nördlichen Teil erforderlich

Langfristige Umsetzung





Steckbrief Südwall/Ostwall/Nordwall

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	1 km
Kfz-Anteil:	mittel
ÖPNV:	nein
Parken:	größtenteils geordnet
<p>Nordwall vor wenigen Jahren mit Pflasterbelag ausgebaut (geöffnete Einbahnstraße für den Radverkehr; geringe Breiten)</p> <p>Ostwall in Teilen Einbahnstraße (Breiten?)</p> <p>Südwall als Einbahnstraße; schlechter baulicher Zustand</p>	

Sonstiges:	<ul style="list-style-type: none"> - Ziel Beckums „innerstädtischer Fahrrading“ - Umfahrung der Fußgängerzone - Alternative zur Allee- und Sternstraße - in Teilen geringe Breiten / Einbahnstraßen
Umsetzungspriorisierung:	
Nordwall	keine Umsetzung
Ostwall	kurzfristige Umsetzung
Südwall	Mittelfristige Umsetzung





Steckbrief Wilhelmstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	700 m (1 km bis Oststraße)
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

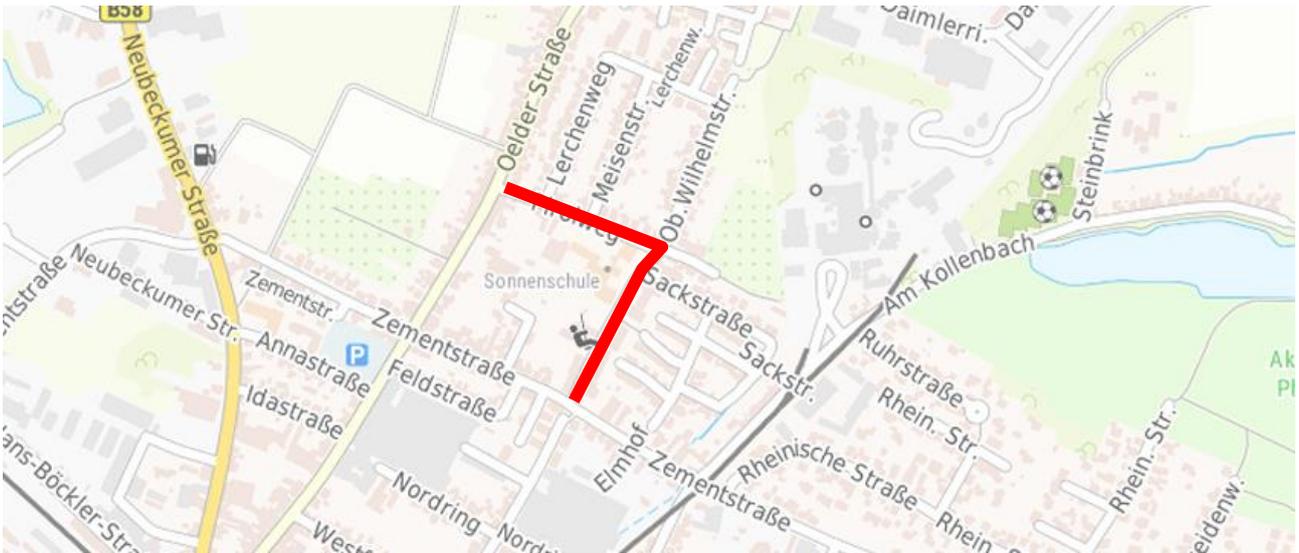
Sonstiges:

- Vorschlag Radverkehrskonzept
- hohe Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und nördliche Quartiere
- querende Gewerbeverkehre (Beumer)
- gemeinsame Betrachtung mit Obere Wilhelmstraße / Pirolweg sinnvoll („Fahrradtrasse Nord“, Machbarkeitsstudie?)

Umsetzungspriorisierung:
hohe Potenziale, jedoch Umbauten nötig

Mittelfristige Umsetzung





Steckbrief Obere Wilhelmstraße/Pirolweg (Anschluss Oelder Straße)

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	500 m
Kfz-Anteil:	mittel bis 1.500 Kfz/Tag (Zählung aus dem Jahr 2023)
ÖPNV:	ja (Schulbus)
Parken:	ungeordnet teilweise Senkrechtaufstellung

Sonstiges:

- Sinnvolle Fortsetzung der Wilhelmstraße; nur sinnvoll, wenn Wilhelmstraße zur Fahrradstraße wird
- Schulverkehr und ÖPNV
- gemeinsame Betrachtung mit Wilhelmstraße sinnvoll („Fahrradtrasse Nord“, Machbarkeitsstudie?)

Umsetzungspriorisierung:
hohe Potenziale, jedoch Umbauten nötig

Mittelfristige Umsetzung





Steckbrief Gartenstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	600 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

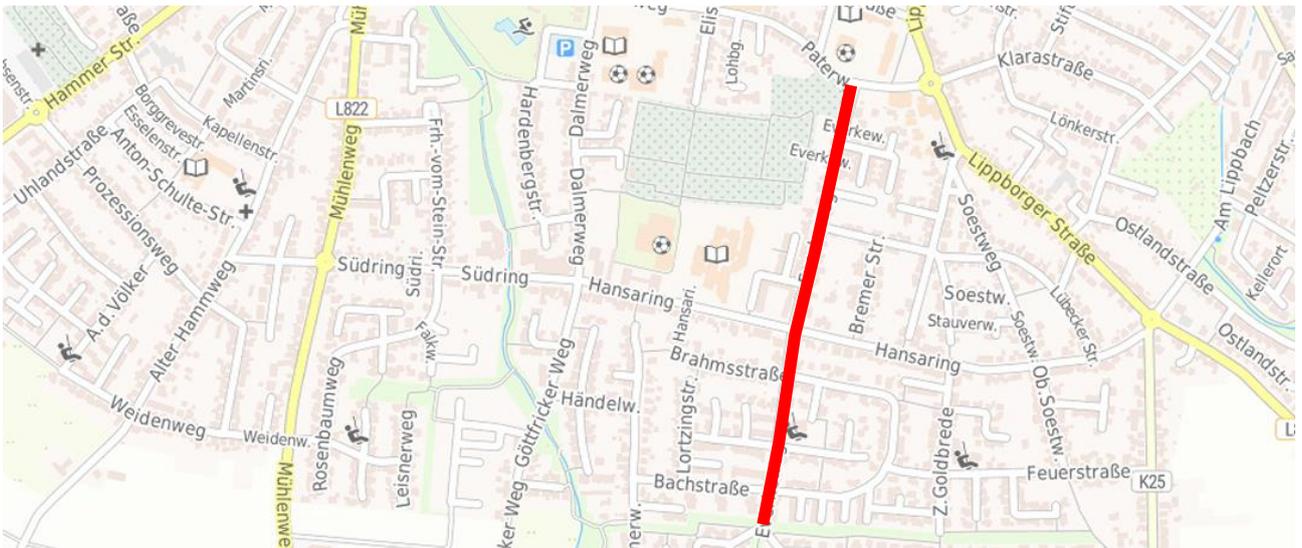
Sonstiges:

- Radverkehrsnetz NRW
- Verbindungsfunktion zwischen ZOB und östlichen Quartieren

Umsetzungspriorisierung:
Straßenumbau erforderlich

Langfristige Umsetzung





Steckbrief Everkeweg

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	800 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	geordnet (südlicher Abschnitt) ungeordnet (nördlicher Abschnitt)

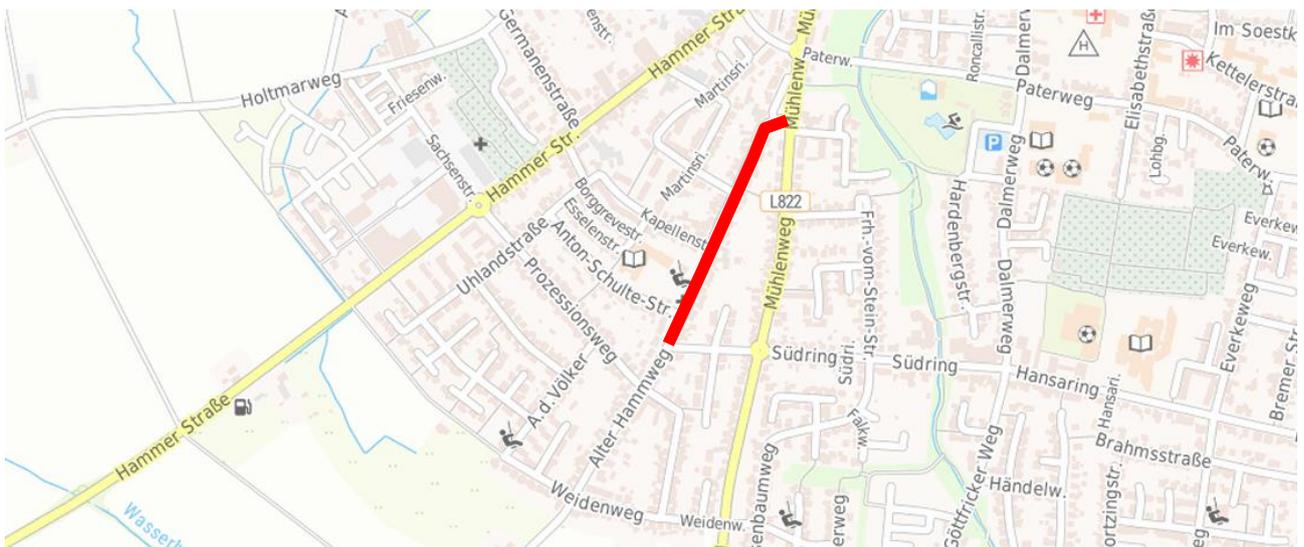
Sonstiges:

- Vorschlag Radverkehrskonzept
- hohe Verbindungsfunktion zwischen den Schulen / der Innenstadt und den südlichen Quartieren
- Verkehrsversuch in 2025 auf dem nördlichen Abschnitt

Umsetzungspriorisierung:
Hohe Radverkehrspotenziale und Voraussetzungen bereits weitestgehend erfüllt

kurzfristige Umsetzung





Steckbrief Alter Hammweg (Abschnitt Mühlenweg bis Maria-Kahle-Straße)

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	ja (Schulbus)
Parken:	geordnet

Sonstiges:

- geringe Bedeutung aufgrund guter Alternativen (Radweg Mühlenweg und Hammer Straße)

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Anton-Schulte-Straße/Uhlandstraße (Anschluss ProzeSSIONsweg)

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	400 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	ja (Schulbus)
Parken:	ungeordnet

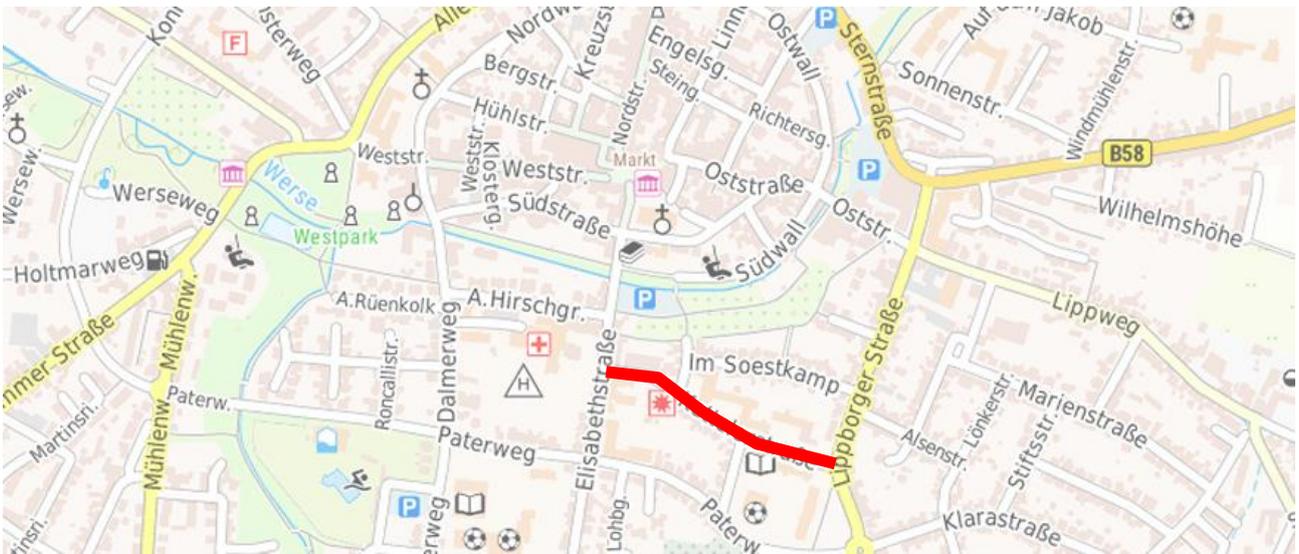
Sonstiges:

- keine hohe Verbindungsfunktion
- Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung geplant
- Grundschule mit Schulverkehren

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Kettlerstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	350 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	ja (Schulbus)
Parken:	geordnet

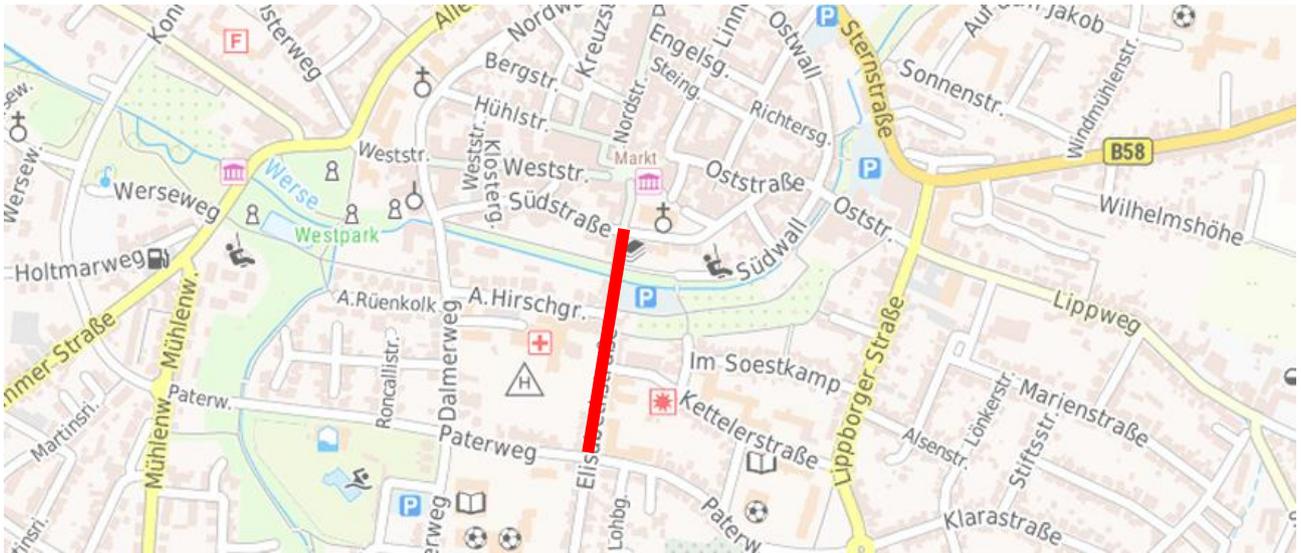
Sonstiges:

- Lage zwischen zwei Schulen (viel Schulverkehr, ÖPNV)
- Polizeistation
- geringe Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Elisabethstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	300 m
Kfz-Anteil:	mittel
ÖPNV:	nein
Parken:	größtenteils ungeordnet

Sonstiges:

- geringe Verbindungsfunktion
- hohe Kfz-Erschließungsfunktion für die Innenstadt (Parkplatz Elisabethstraße)
- Krankenhaus

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Südstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	300 m
Kfz-Anteil:	hoch
ÖPNV:	ja
Parken:	geordnet

Sonstiges:

- hohe Verbindungsfunktion (Clemens-August-Str. / Ostst. als Fortsetzung)
- aktuell hohe Kfz-Verkehrszahlen (Durchgangsverkehr)
- weitestgehend Tempo 50
- ÖPNV

Umsetzungspriorisierung:
Aktuell liegen die Voraussetzungen nicht vor; es handelt sich jedoch um eine sinnvolle und alltagstaugliche Alternative zur „Bummelke“

Langfristige Umsetzung





Steckbrief Clemens-August-Straße/Oststraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	hoch
ÖPNV:	ja
Parken:	geordnet

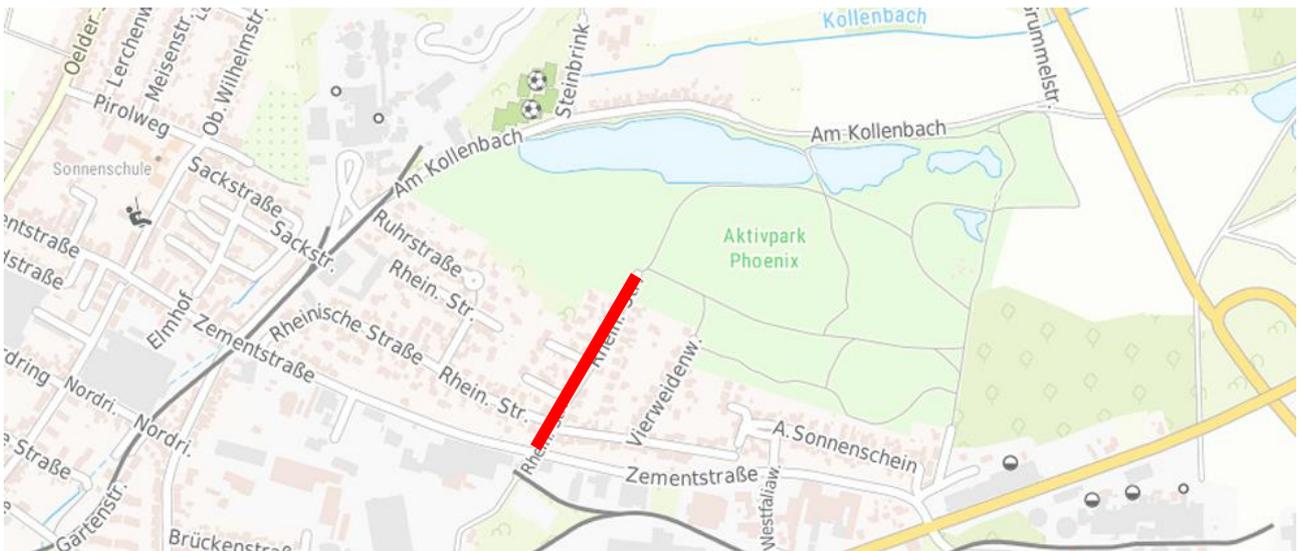
Sonstiges:

- hohe Verbindungsfunktion (Südstraße als Fortsetzung)
- aktuell hohe Kfz-Verkehrszahlen (Durchgangsverkehr)
- ÖPNV

Umsetzungspriorisierung:
Aktuell liegen die Voraussetzungen nicht vor; es handelt sich jedoch um eine sinnvolle und alltagstaugliche Alternative zur „Bummelke“

Langfristige Umsetzung





Steckbrief Rheinische Straße

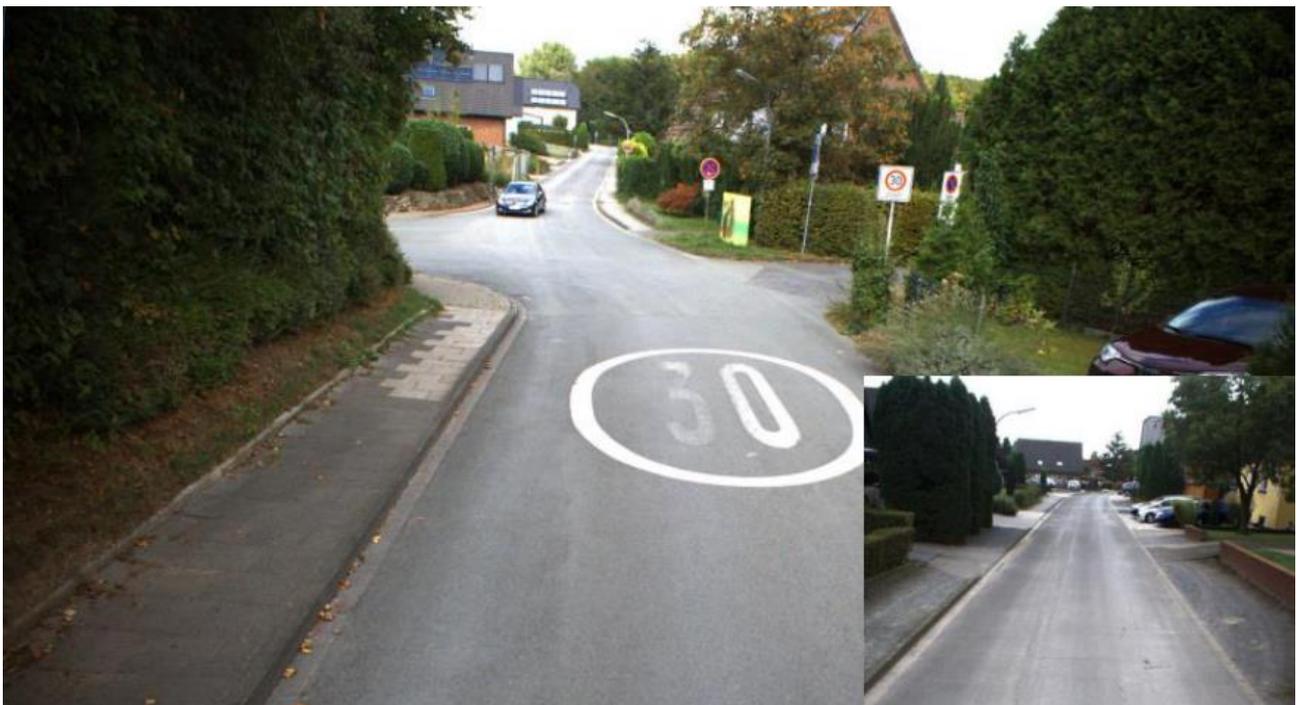
Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Hauptroute
Länge:	300 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

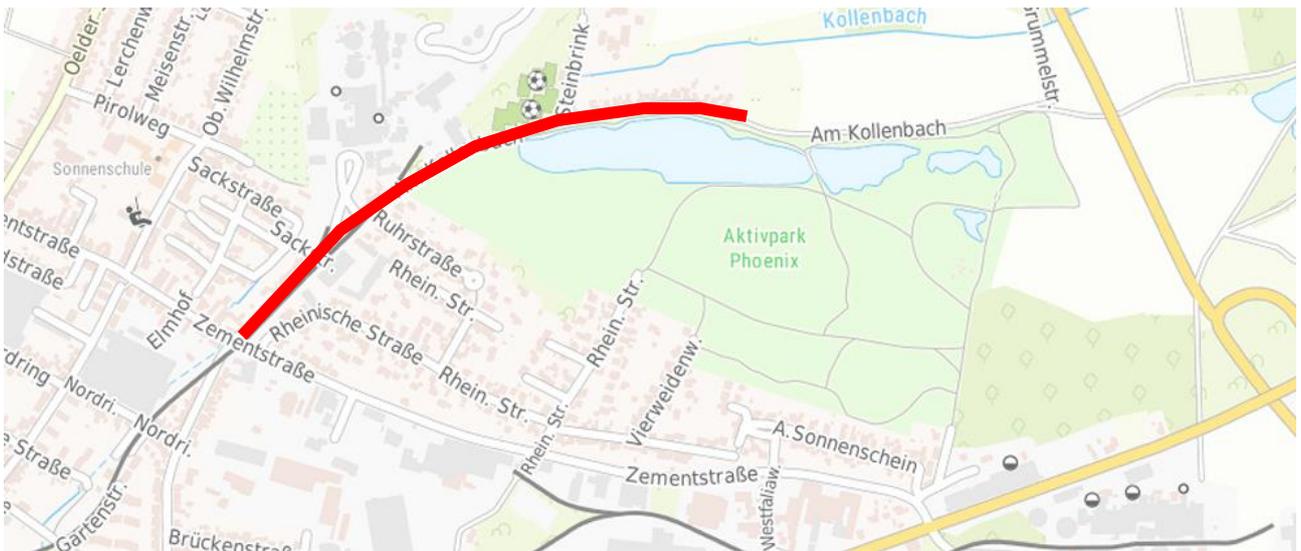
Sonstiges:

- sinnvolle Ergänzung zum Siechenhausweg
- unübersichtlicher Kreuzung im Einfahrtsbereich
- hohe Kfz-Erschließungsfunktion
- Freizeitverkehre Phoenix

Umsetzungspriorisierung:
Die Voraussetzungen liegen nicht vor; es sind Umbauarbeiten erforderlich

Langfristige Umsetzung





Steckbrief Am Kollenbach

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	900 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

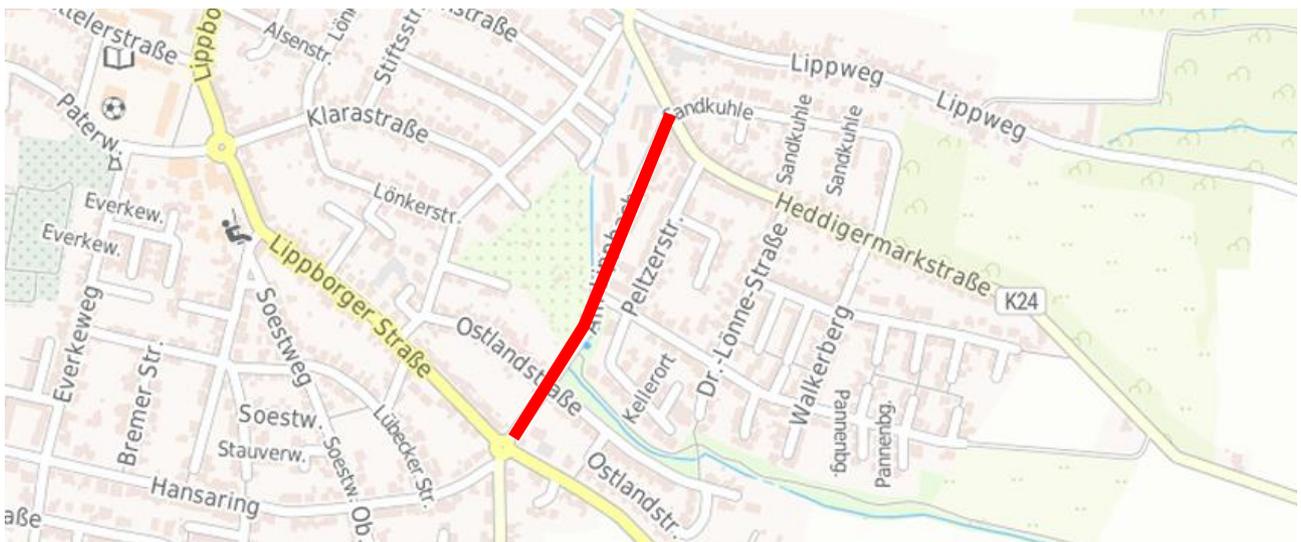
Sonstiges:

- geringe Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Am Lippbach

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	450 m
Kfz-Anteil:	mittel
ÖPNV:	nein
Parken:	geordnet

Sonstiges:

- geringe Verbindungsfunktion
- hohe Kfz-Erschließungsfunktion
- potenzielles Vorbehaltsnetz im VEP 2030

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung

