



Umgestaltung der Neubeckumer Straße (Velo-Route Beckum-Neubeckum) - Vorstellung der erarbeiteten Varianten

Federführung: Fachbereich Umwelt und Bauen

Beteiligungen: Fachbereich Finanzen und Beteiligungen
Fachbereich Recht, Sicherheit und Ordnung
Fachbereich Stadtentwicklung

Auskunft erteilt: Herr Dr. Hofbauer | 02521 29-7000 | hofbauer@beckum.de

Beratungsfolge:

Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben
25.03.2026 Entscheidung

Beschlussvorschlag:

Die weitere Planung auf Basis der Variante 3 wird beauftragt. Entsprechende Haushaltsmittel sind in den Entwurf des Haushaltes 2027 aufzunehmen.

Erläuterungen:

Für die Baumaßnahme „Radweg Neubeckumer Straße“ wurde am 23.01.2024 mit der Vorlage 2024/0001 im Ausschuss für Stadtentwicklung ein Sperrvermerk beschlossen (siehe Niederschrift zur Sitzung), der am 01.02.2024 im Ausschuss für Bauen, Umwelt, Klimaschutz, Energie und Vergaben (Vorlage 2024/0013/7 und Niederschrift zur Sitzung) sowie am 07.03.2024 im Rat der Stadt Beckum bestätigt wurde (siehe Niederschrift zur Sitzung). Im Ausschuss für Stadtentwicklung wurde der Sperrvermerk am 12.06.2024 wieder aufgehoben (siehe Vorlage 2024/0157). Dabei wurde zugesagt, nicht nur die 3 Varianten aus dem Radverkehrskonzept zu überprüfen, sondern ebenfalls alternative Trassenführungen (siehe Niederschrift zur Sitzung).

Auf dieser Grundlage wurde das Ingenieurbüro Gnegel GmbH mit einer Konzept- und Variantenplanung beauftragt. Gegenstand der Beauftragung war die bauliche Umsetzbarkeit der 3 Varianten aus dem Radverkehrskonzept (Variante 1: beidseitige Radfahrstreifen, Variante 2: Schutzstreifen mit einseitigem Parkstreifen, Variante 3: optionaler Neubau der Neubeckumer Straße) sowie die Identifizierung einer alternativen Trasse abseits der Neubeckumer Straße. Neben der baulichen Machbarkeit wurde eine jeweilige Kostenschätzung beauftragt. Ein Vorentwurf wurde der Verwaltung am 28.04.2025 vorgestellt.

Parallel zur internen Prüfung wurden der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. sowie die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. um Stellungnahmen zum Vorhaben eines Radweges an der Neubeckumer Straße gemäß Radverkehrskonzept gebeten. Seitens der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. liegt bislang keine Rückmeldung vor. Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club e. V. sprach sich für eine Kombination aus Variante 1 (beidseitige Radfahrstreifen) und Variante 2 (Schutzstreifen mit einseitigem Parkstreifen), welche ebenfalls bereits im Radverkehrskonzept erwähnt

wurde, aus. Des Weiteren wurde angeregt, die nutzbaren Breiten für den Radverkehr zu vergrößern und die zulässige Höchstgeschwindigkeit nach Möglichkeit zu reduzieren.

Unter Berücksichtigung der aktuell gültigen Regelwerke sowie der vorliegenden Verkehrszahlen kann aus fachlicher Sicht nur noch eine kombinierte Variante weiterverfolgt werden. Diese sieht im Abschnitt von der Oelder Straße bis zur Zementstraße die Umsetzung der Variante 2 (Schutzstreifen mit einseitigem Parkstreifen) vor. Ab der Zementstraße bis zum Ortsausgang sollte die Variante 1 (Radfahrstreifen) realisiert werden. Diese Festlegung wurde dem Ingenieurbüro Gnegel GmbH mitgeteilt, das daraufhin die Planung und die Kostenschätzungen anpasste. Im weiteren Planungsprozess stellen sich die 3 zu betrachtenden Varianten wie folgt dar: Variante 1 umfasst die Umsetzung der kombinierten Radverkehrsführung entlang der Neubeckumer Straße (Schutzstreifen im südlichen Abschnitt sowie Radfahrstreifen im nördlichen Abschnitt). Variante 2 sieht einen vollständigen Neubau der Neubeckumer Straße einschließlich grundhafter Umgestaltung vor. Variante 3 beinhaltet die alternative Routenführung über die Hans-Böckler-Straße, den Gewerbepark Grüner Weg sowie der Oberen Brede.

Für die Variante 1 entlang der Neubeckumer Straße stellt sich die mögliche Führung des Radverkehrs wie folgt dar: Beginnend am Zentralen Omnibus-Bahnhof im Bereich der Kreuzung Oelder Straße bis zur Zementstraße wäre vorgesehen, den Radverkehr auf einem 1,50 Meter breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn zu führen. Der derzeit vorhandene Mehrzweckstreifen, der faktisch zum Parken genutzt wird, jedoch nicht als ausgewiesene Parkfläche markiert ist, würde aus Platzgründen einseitig entfallen. Zwischen dem ruhenden Verkehr und dem Schutzstreifen wäre eine 0,75 Meter breite Dooring-Zone vorgesehen. Im Abschnitt zwischen der Zementstraße und der Kreuzung Obere Brede würde der bisherige Mehrzweckstreifen vollständig entfallen und als 2,30 Meter breiter Radfahrstreifen ausgewiesen werden. Eine Führung als Schutzstreifen ist in diesem Bereich aufgrund der hohen Verkehrsbelastung durch den Schwerlastverkehr, gemäß den aktuell gültigen technischen Regelwerken, nicht zulässig.

Entlang der Neubeckumer Straße wurden insgesamt 33 potenzielle Konfliktpunkte im Bereich bestehender Zu- und Ausfahrten festgestellt. Darüber hinaus ist projektübergreifend eine Änderung der Zu- und Ausfahrt im Abschnitt Oelder Straße bis Zementstraße als Alarmausfahrt durch den beabsichtigten Neubau der Feuer- und Rettungswache zu berücksichtigen. Die barrierefreien Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs, insbesondere zwischen Zementstraße und Kreuzung Obere Brede, müssten umgeplant werden. Hier ergibt sich ein zusätzlicher Konfliktpunkt durch die Querung des Radfahrstreifens beim barrierefreien Einstieg in die Busse. Die Streckenlänge entlang der Neubeckumer Straße beträgt rund 1,7 Kilometer. Die vom Ingenieurbüro geschätzten Gesamtkosten für die kombinierte Variante belaufen sich auf circa 680.000,00 Euro.

Die Variante 2 sieht einen Neubau der Neubeckumer Straße vor. Die Neuaufteilung des Querschnittes, gemäß dem Radverkehrskonzept Seite 57, sieht einen beidseitigen 2,50 Meter breiten Gehweg, einen einseitigen 2,0 Meter breiten Parkstreifen, einen Sicherheitstrennstreifen für die „Dooring-Zone“ mit einer Breite von 0,75 Meter, einem beidseitigen Radstreifen mit einer Breite von 2,0 Meter und einer 6,40 Meter breiten Fahrbahn für den Mischverkehr vor. Hierbei ist zu erwähnen, dass die Baulast der Straße beim Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen liegt und dass die Straße aufgrund ihres guten Zustandes voraussichtlich erst in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu erneuern wäre.

Seitens des Ingenieurbüros Gnegel GmbH wurden hierfür grobe Kosten von insgesamt 4.400.000,00 Euro geschätzt, welche dann in Abstimmung mit Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen aufzuteilen wären.

Die Variante 3 beginnt ebenfalls am Zentralen Omnibus-Bahnhof und führt über die Hans-Böckler-Straße durch die Unterführung der Zementstraße in die Straße Gewerbepark Grüner Weg. In diesem Abschnitt würde die Führung zunächst im Mischverkehr, was aufgrund der dortigen Verkehrsbelastung als vertretbar eingestuft wird, erfolgen. Im weiteren Verlauf würde ein einseitiger Zweirichtungsradweg entlang der Straße Gewerbepark Grüner Weg anschließen, der bis zu einem Kreisverkehr führt. Die Route würde sich entlang der Oberen Brede auf dem im Jahr 2025 neu errichteten ebenfalls einseitigen Zweirichtungsradweg fortsetzen. Vor Erreichen des Kreisverkehrs an der neuen B 58 würde der Radverkehr mithilfe einer vorhandenen Querungshilfe auf die östliche Straßenseite geführt. Anschließend wird die Kreuzung Neubeckumer Straße/Geißlerstraße erreicht. Die gesamte Strecke weist eine durchgehende Breite von 2,50 Meter auf, ist befestigt und zum größten Teil gut ausgeleuchtet.

Entlang der alternativen Route wurden 9 potenzielle Konfliktpunkte im Bereich von Zu- und Ausfahrten ermittelt. Projektübergreifende Änderungen bestehender Zu- und Ausfahrten sind derzeit nicht bekannt. Die alternative Route weist eine Gesamtlänge von rund 2,1 Kilometern auf. Die vom Ingenieurbüro Gnegel GmbH geschätzten Kosten belaufen sich auf circa 130.000,00 Euro und umfassen im Wesentlichen Markierungs- und Beschilderungsarbeiten, punktuelle Sanierungsmaßnahmen und Ergänzungen von Beleuchtungseinrichtungen.

Hinsichtlich der signalgeregelten Knotenpunkte sind beide Varianten als vergleichbar zu bewerten. Bei einer Führung über die Neubeckumer Straße ist eine signalgeregelte Querung im Bereich der Zementstraße sowie eine weitere Querung der Grevenbrede erforderlich. Bei der alternativen Route erfolgt die signalgeregelte Querung der Neubeckumer Straße am Knotenpunkt Obere Brede/Neubeckumer Straße/Grevenbrede/Geißlerstraße sowie ebenfalls eine Querung der Grevenbrede.

Für die Varianten 1 und Variante 3 besteht die Möglichkeit, über das Förderprogramm Nahmobilität bei der Bezirksregierung Münster eine Förderung zu beantragen. Die Förderquote beträgt bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Gesamtkosten. Die Bagatellgrenze liegt bei 20.000,00 Euro, zudem ist eine Zweckbindungsfrist von 10 bis 20 Jahren zu beachten. Stichtag zur Einreichung eines Förderantrages ist der 31.05. des jeweiligen Jahres.

Im direkten Vergleich der Varianten ergeben sich folgende sachliche Unterschiede: Die Streckenlänge der Führung entlang der Neubeckumer Straße (Variante 1) beträgt rund 1,7 Kilometer, während die alternative Route über die Obere Brede (Variante 3) eine Länge von rund 2,1 Kilometer aufweist. Entlang der Neubeckumer Straße wurden 33 potenzielle Konfliktpunkte im Bereich bestehender Zu- und Ausfahrten identifiziert, entlang der alternativen Route 9. Im Bereich der Neubeckumer Straße sind darüber hinaus projektübergreifende Anpassungen im Zusammenhang mit der Alarmausfahrt durch den beabsichtigten Neubau der Feuer- und Rettungswache zu berücksichtigen.

Zudem wären im Abschnitt zwischen Zementstraße und Kreuzung Obere Brede Umpflanzungen der barrierefreien Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs erforderlich, da sich durch die Führung des Radverkehrs zusätzliche Querungsbeziehungen ergeben. Bei der alternativen Route sind derartige Anpassungen nach derzeitigem Planungsstand nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der signalgeregelten Knotenpunkte sind die Varianten 1 und 3 vergleichbar, da jeweils 2 Querungen mit Lichtsignalanlagen vorhanden sind. Die Führung entlang der Neubeckumer Straße erfolgt vollständig im Straßenraum der Hauptverkehrsstraße. Die alternative Route nutzt im südlichen Abschnitt Mischverkehr und im weiteren Verlauf einen bereits vorhandenen, zum Teil neu errichteten und beleuchteten Zweirichtungsradweg mit einer durchgehenden Breite von 2,50 Meter.

Die vom Ingenieurbüro Gnegel GmbH geschätzten Kosten belaufen sich für Variante 1 auf circa 680.000,00 Euro, für Variante 2 (vollständiger Neubau der Neubeckumer Straße) auf circa 4.400.000,00 Euro und für Variante 3 auf circa 130.000,00 Euro. Für die Variante 1 und Variante 3 besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer Förderung über das Programm Nahmobilität mit einer Förderquote von bis zu 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die Variante 2 wurde bislang nicht im Hinblick auf eine Förderfähigkeit bewertet, da sie aus Sicht der Verwaltung ohnehin zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu vertreten wäre. Ein Ausbau der Veloroute entlang der Neubeckumer Straße sollte dann erfolgen, wenn die Straße von Grund auf erneuert wird.

Die Verwaltung befürwortet unter wirtschaftlicher Abwägung der Varianten für die Variante 3 (Hans-Böckler Straße/ Obere Brede) als Interimslösung bis zum vollständigen Umbau der Neubeckumer Straße. Diese allerdings nur, wenn auch die mögliche Förderung von 75 Prozent bewilligt wird. Eine mögliche Umsetzung könnte durch Stellung eines Förderantrages im Jahr 2027 erfolgen, die bauliche Umsetzung im Jahr 2028. Hierzu wären dann vorbehaltlich etwaiger Preissteigerungen die Haushaltsmittel neu zu veranschlagen.

Anlage(n):

- 1 Lageplan Variante 1
- 2 Lageplan Variante 3