



Fahrradstraßenkonzept



Fachdienst
Stadtplanung und Wirtschaftsförderung

Stand: September 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, verkehrsärmeres 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 Reisegeschwindigkeit 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-ein-bahnstrassen-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:

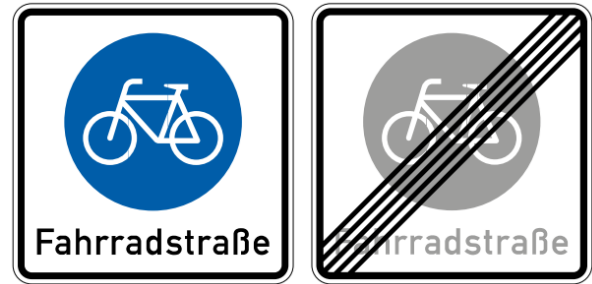


Abbildung 1: Verkehrszeichen 244.1 links und 244.2 rechts

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 Fahrbahnbenutzung 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).

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

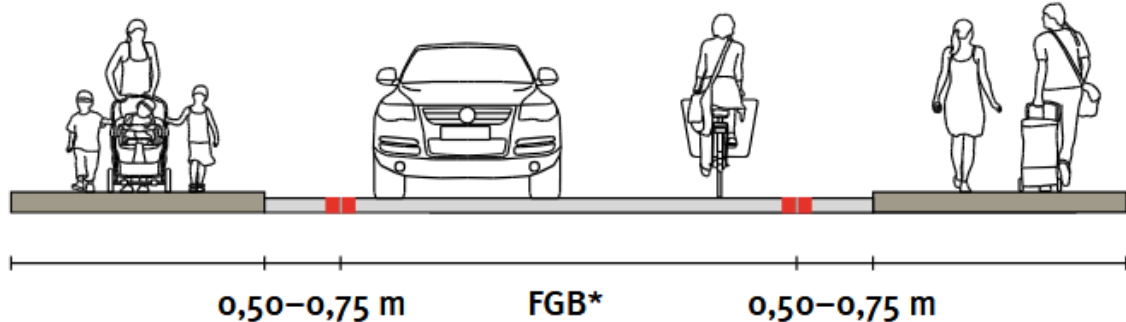


Abbildung 2: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und ohne Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D65

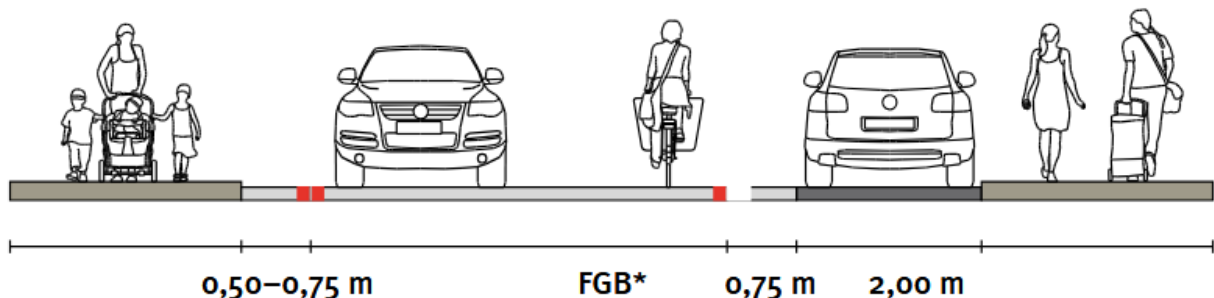


Abbildung 3: Prinzipskizze eines Querschnitts für eine Fahrradstraße mit Kfz-Verkehr und mit Kfz-Parken; Fahrbahnbreite unter 6,50 m, Leitfaden Fahrradstraßen Seite D69

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.

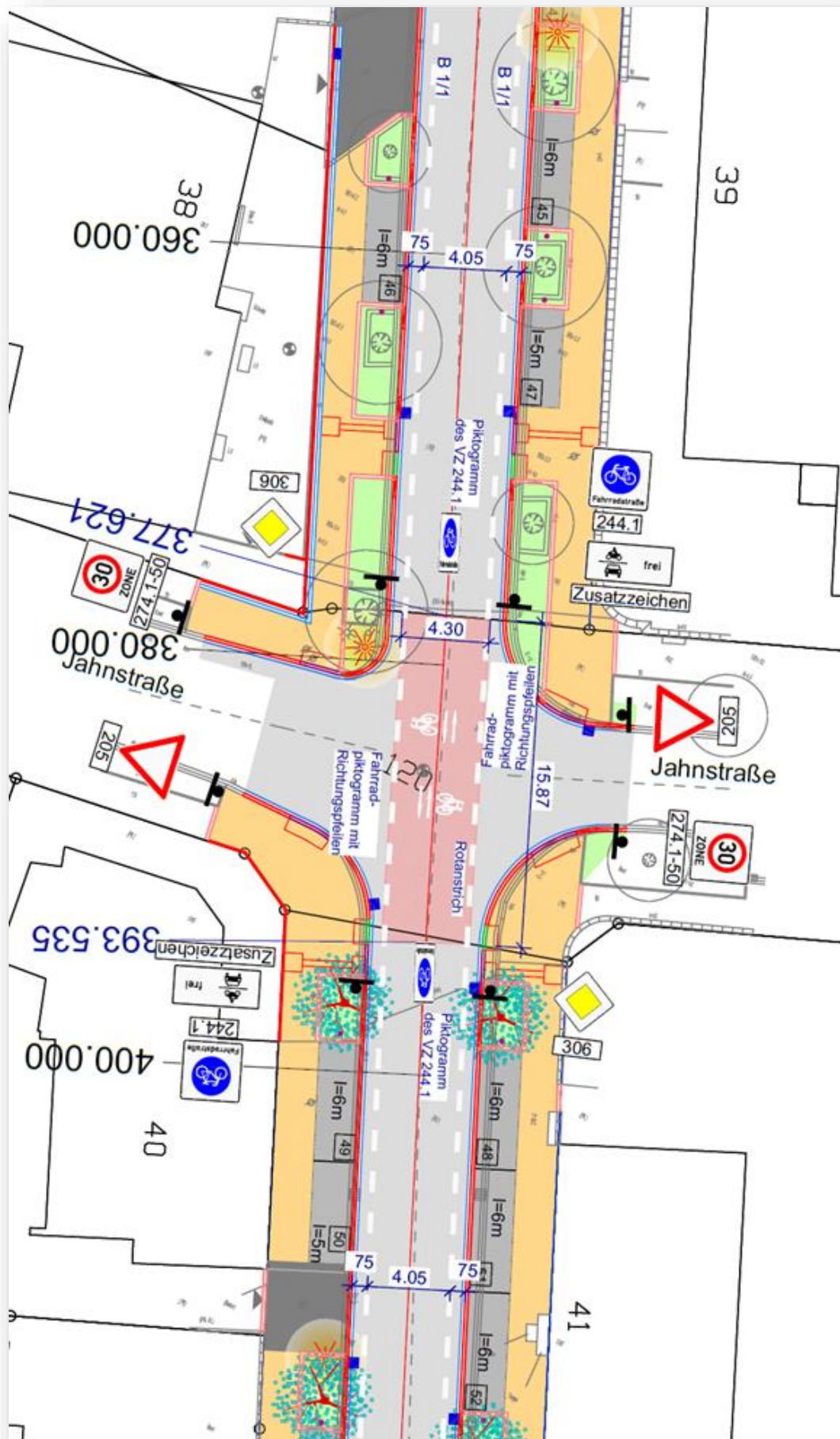


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem Ausführungsplan zur Eichendorffstraße

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 Hauptrouten (in Abbildung 5 rot dargestellt) und Nebenrouten (in Abbildung 5 gelb dargestellt) gegliedert. Hauptrouten 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>

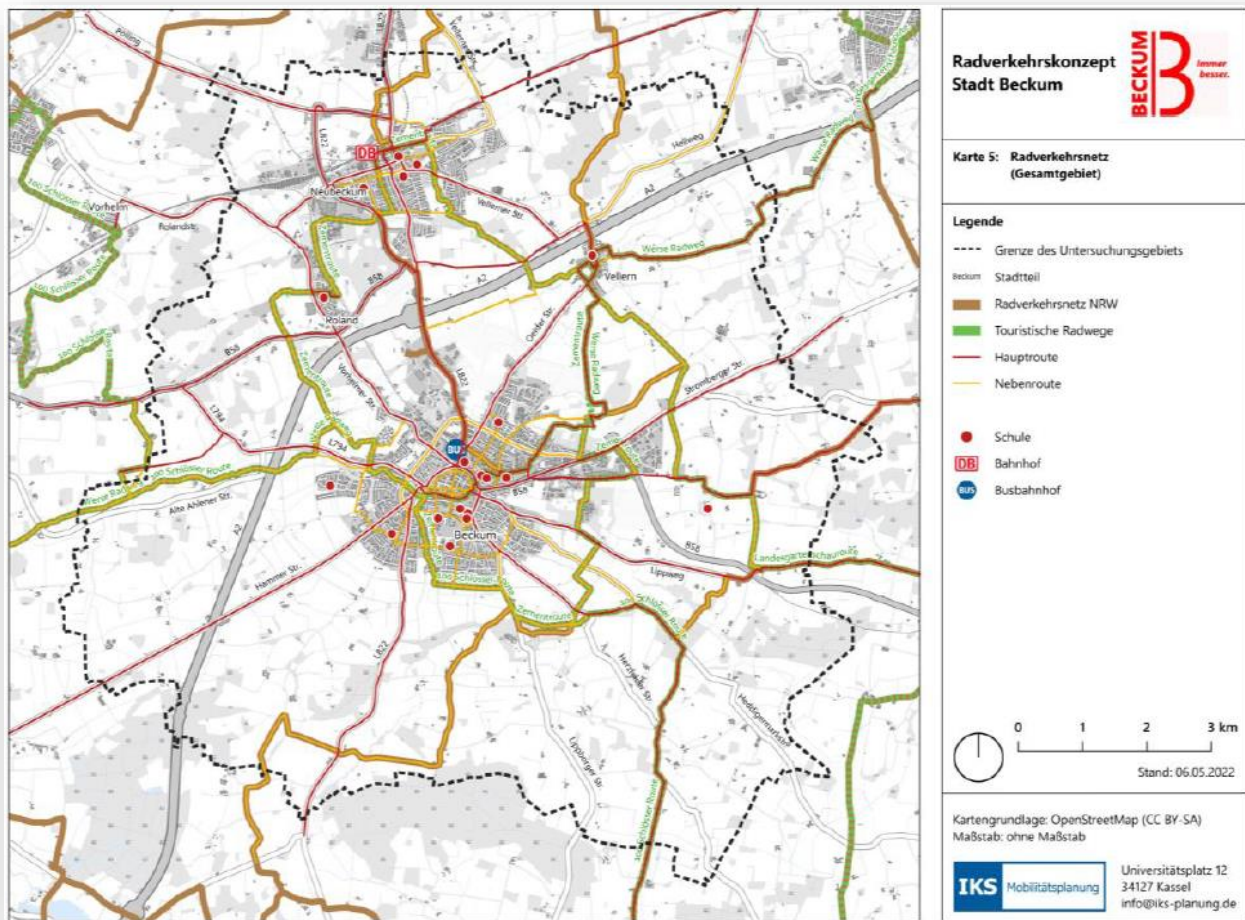


Abbildung 5: Radverkehrsnetz Stadt Beckum

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: Vorbehaltsnetz aus dem VEP 2030, Seite 27

Aufgrund der hohen Bedeutung des Vorbehaltsnetzes für den Kfz- und Schwerlastverkehr sowie den öffentlichen Verkehr und die stadtverträgliche Abwicklung dessen, scheiden Fahrradstraßen grundsätzlich auf dem Vorbehaltsnetz aus. Das Vorbehaltsnetz wurde im ersten Analyseschritt daher auf das Radverkehrsnetz gelegt (siehe Abbildung 7 für Neu-Beckum und Abbildung 8 für Beckum). Die nicht mit dem Vorbehaltsnetz (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).

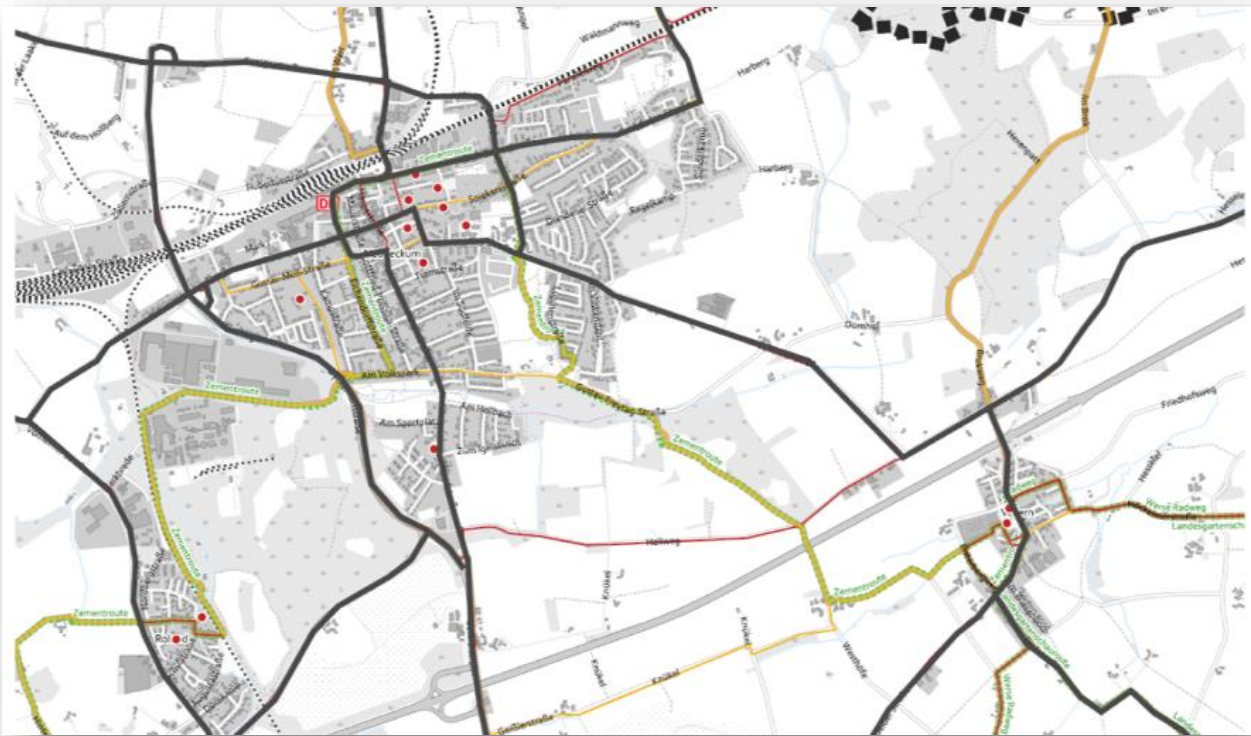


Abbildung 7: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Neubeckum, Vellern, Roland



Abbildung 8: kartographische Darstellung Analyseschritt 1; Ausschnitt Beckum

Tabelle 1: Ergebniszusammenstellung Analyseschritt 1, geordnet nach Stadtteil

Analyse potenzieller Fahrradstraße (Schritt 1 - Radwegenetz unter Berücksichtigung Vorbehaltsnetz); 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 (Wirtschaftsweg)
	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 / Ostwall / 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 / Wirtschaftsweg Werse
	40	Wirtschaftsweg Dalmer
	41	Wirtschaftsweg Unterberg / Herzfelder Straße
	42	Wirtschaftsweg Dünninghausen / Lippweg
	43	Wirtschaftsweg 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. Wirtschaftsweg 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.

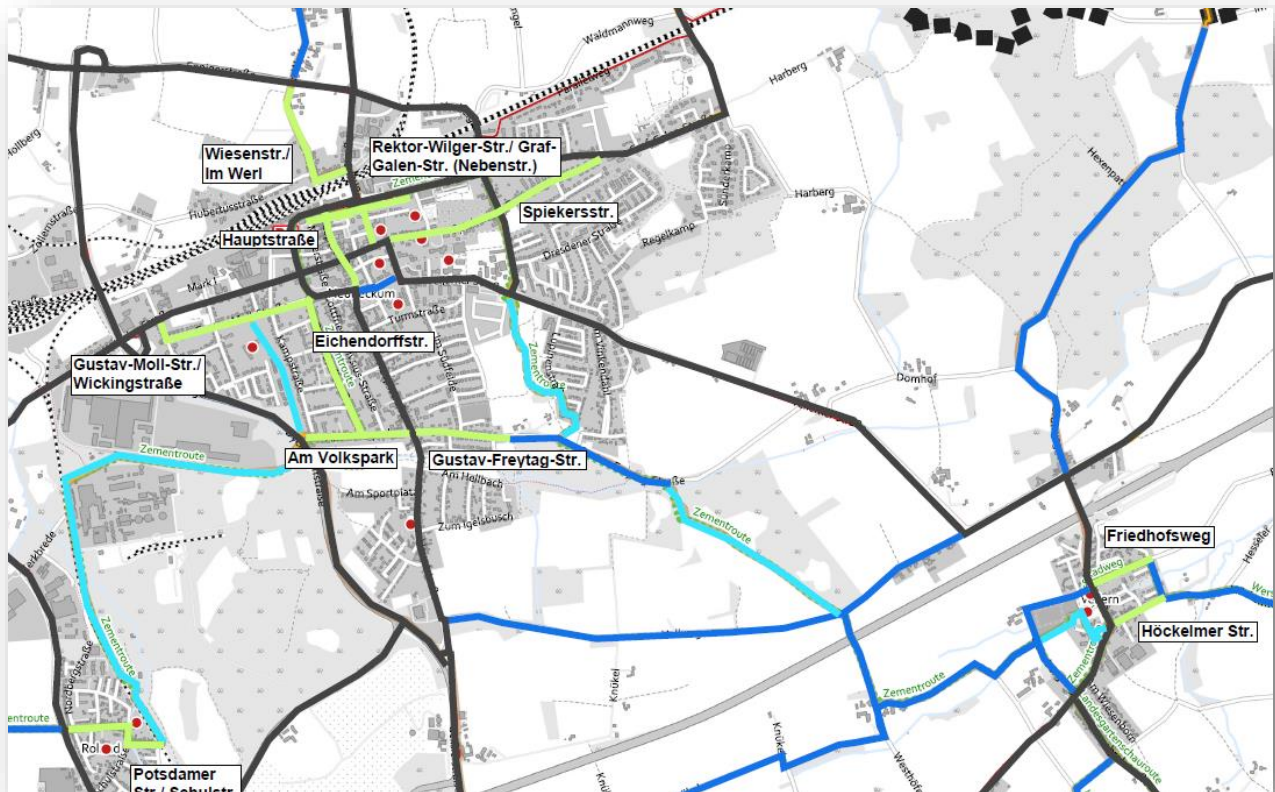
4. Straßenzüge mit untergeordneter Bedeutung:

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.

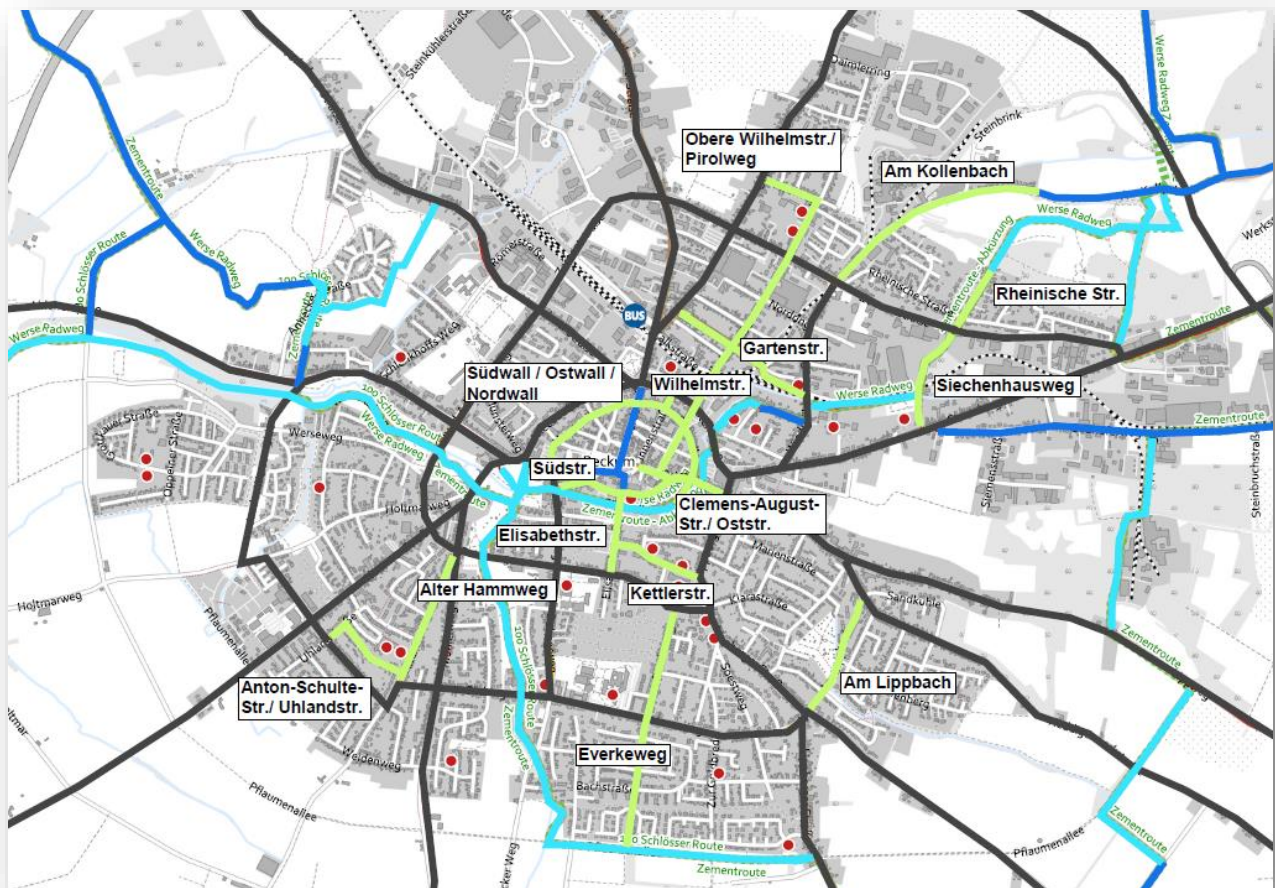
5. Alleinführende Geh- und Radwege:

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 Freizeit Zwecken 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 beigelegt. 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 Neubekum, Vellern, Roland**



**Abbildung 10: kartographische Darstellung Analyseschritt 2 und potenzielle Fahrradstraßen;
Ausschnitt Beckum**

Tabelle 2: Ergebniszusammenstellung potenzielle Fahrradstraßen, geordnet nach Stadtteil

Ergebnis potenzieller Fahrradstraßen		
	Nummer	Straßenname
Neubeckum	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
Vellern	9	Friedhofsweg (bis Ortsausgang)
	10	Höckelmer Straße
Roland	11	Potsdamer Straße / Schulstraße (Abschnitt Potsdamer Straße bis Augustastraße)
Beckum	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
* = 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 Umsetzkategorie 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 Umsetzkategorien wurden gebildet:

kurzfristige Umsetzung

Straße erfüllt die baulichen Voraussetzungen und hat eine hohe Netzbedeutung; es sind i. d. R. „nur“ Markierungsarbeiten erforderlich

Mittelfristige Umsetzung

Straße erfüllt i. d. R. nicht die baulichen Voraussetzungen, hat jedoch eine hohe Netzbedeutung; es sind i. d. R. umfassendere Planungen erforderlich

Langfristige Umsetzung

Straße erfüllt i. d. R. nicht die baulichen Voraussetzungen; Umsetzung bei umfassender Straßenbaumaßnahme prüfen; ggf. Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung erforderlich

keine Umsetzung

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

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 Prosessionsweg)
	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.

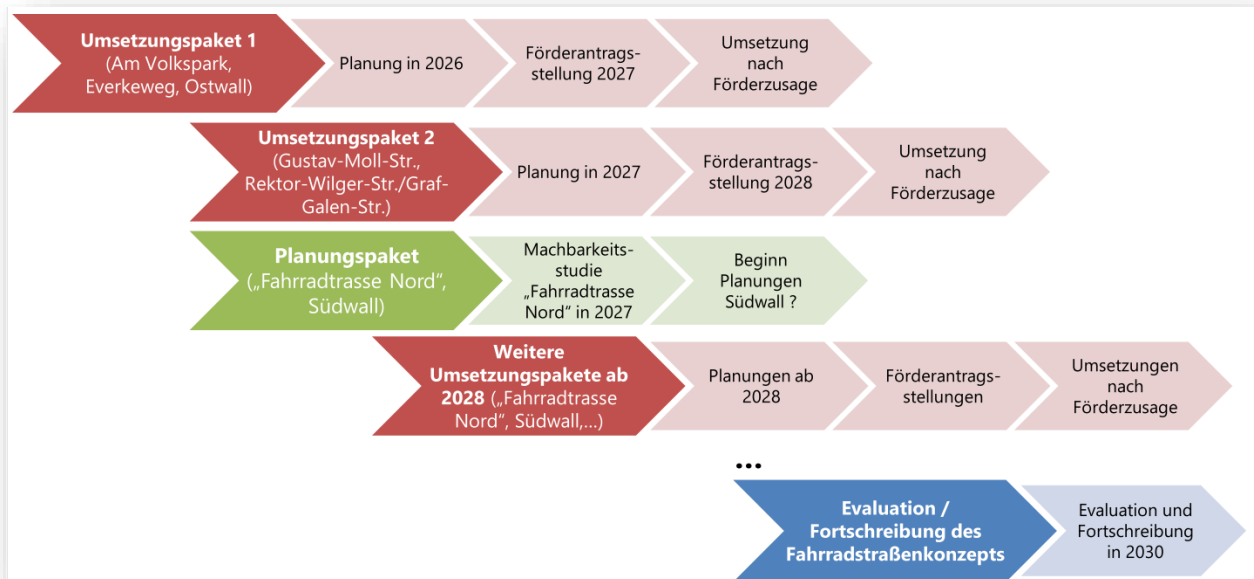


Abbildung 11: mögliche Umsetzungsstrategie

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)

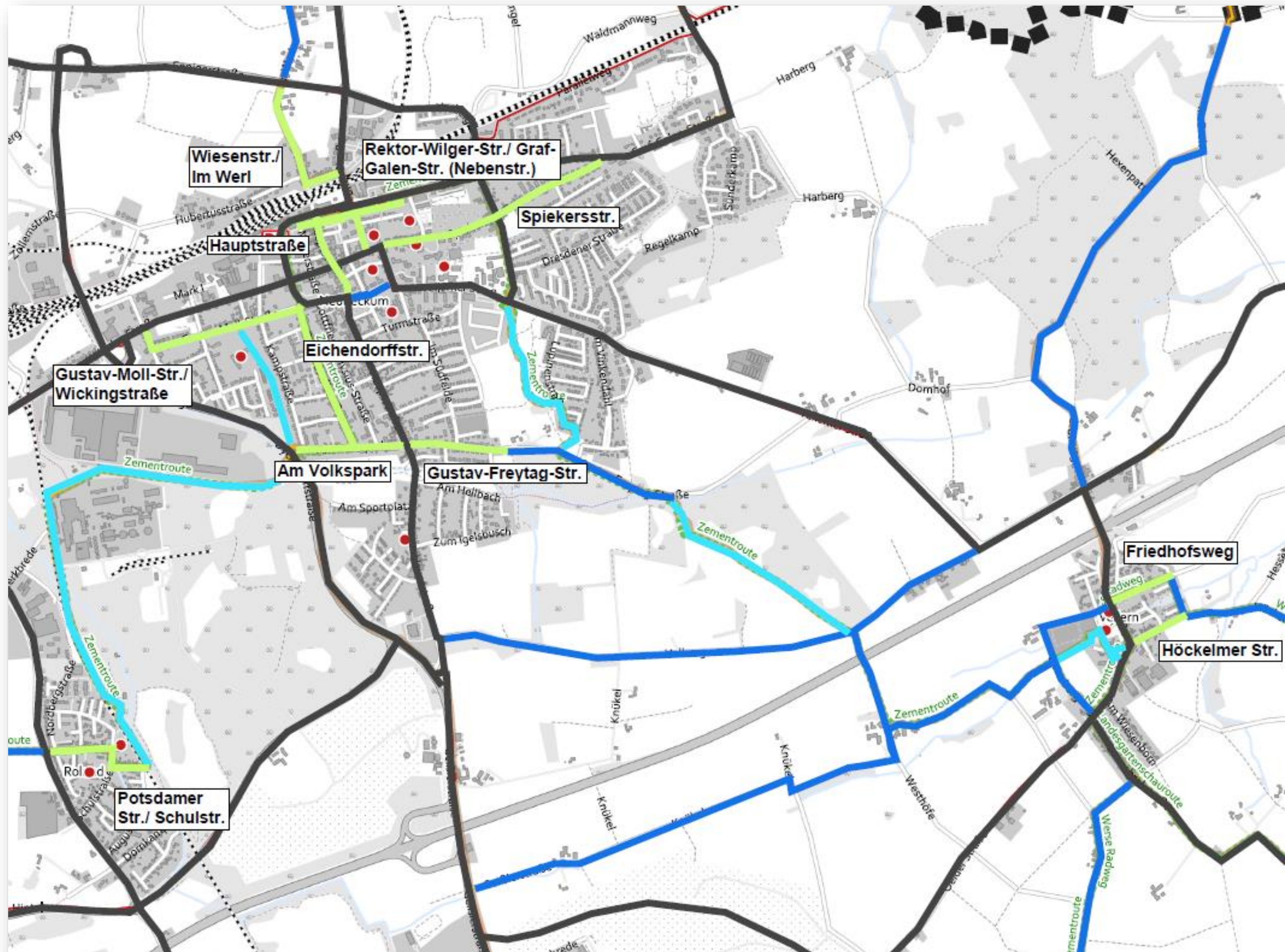
11 Abbildungsverzeichnis

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:	Erstellt von: Herr André Korten, am: 19.05.2025 , Aktenzeichen: - Kreispolizeibehörde W A R E N D O R F Direktion Verkehr Führungsstelle SB: PHK Korten - 22.61.07.02 - Stadt Beckum Fachdienst Stadtplanung und Wirtschaftsförderung ANHÖRUNG: Fahrradstraßenkonzept für das Stadtgebiet Beckum Stellungnahme Sehr geehrter Herr Jürgens, 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. Warendorf, den 19.05.2025 Im Auftrag gez. Korten, PHK Anhänge: -
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:	Erstellt von: Frau Verena Schrader, am: 11.06.2025 , Aktenzeichen: - Stellungnahme Zu dem o.a. Planungsvorhaben habe ich folgende Anregungen und Hinweise: Amt für Planung und Naturschutz Gegen die dargestellten Planungsabsichten bestehen aus naturschutzrechtlicher Sicht keine Bedenken. Allgemeine Hinweise 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. 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. Anmerkung ÖPNV/ Tourismus 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. Sollten naturschutzrechtliche Belange in einzelnen Projekten tangiert werden, bitte ich um erneute Beteiligung. Amt 66 Amt für Umweltschutz und Straßenbau Abteilung Straßenbau - Kreisstraßen 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 Quering der BAB 2 in der dargestellten Form nach Gesprächen mit den Städten Ahlen und Beckum nicht realisiert werden.

	Ansonsten wird der Zwischenstand zustimmend zur Kenntnis genommen. Mit freundlichen Grüßen im Auftrag gez. Verena Schrader Planungsrecht Anhänge: -
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:	Erstellt von: Frau Ina Pellmann, am: 16.06.2025 , Aktenzeichen: MSL-4118 2025-0014347 Sehr geehrte Damen und Herren, den vorliegenden Zwischenstandsbericht des Fahrradstraßenkonzepts nimmt Straßen NRW hiermit zur Kenntnis. 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. 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)). Weitere Anmerkungen erfolgen zum jetzigen Zeitpunkt nicht. Mit freundlichen Grüßen i.A. Ina Pellmann Anhänge: -
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 Spiekersstraße (Abschnitt Vellener 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:

- Vorschlag Radverkehrskonzept
- hohe innerörtliche Verbindungsfunktion
- Kreuzung mit Vorbehaltsnetz (Breslauer Straße)

Umsetzungspriorisierung:

Umbauten erforderlich / Reduzierungen
Kfz-Verkehre empfehlenswert

Langfristige Umsetzung





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

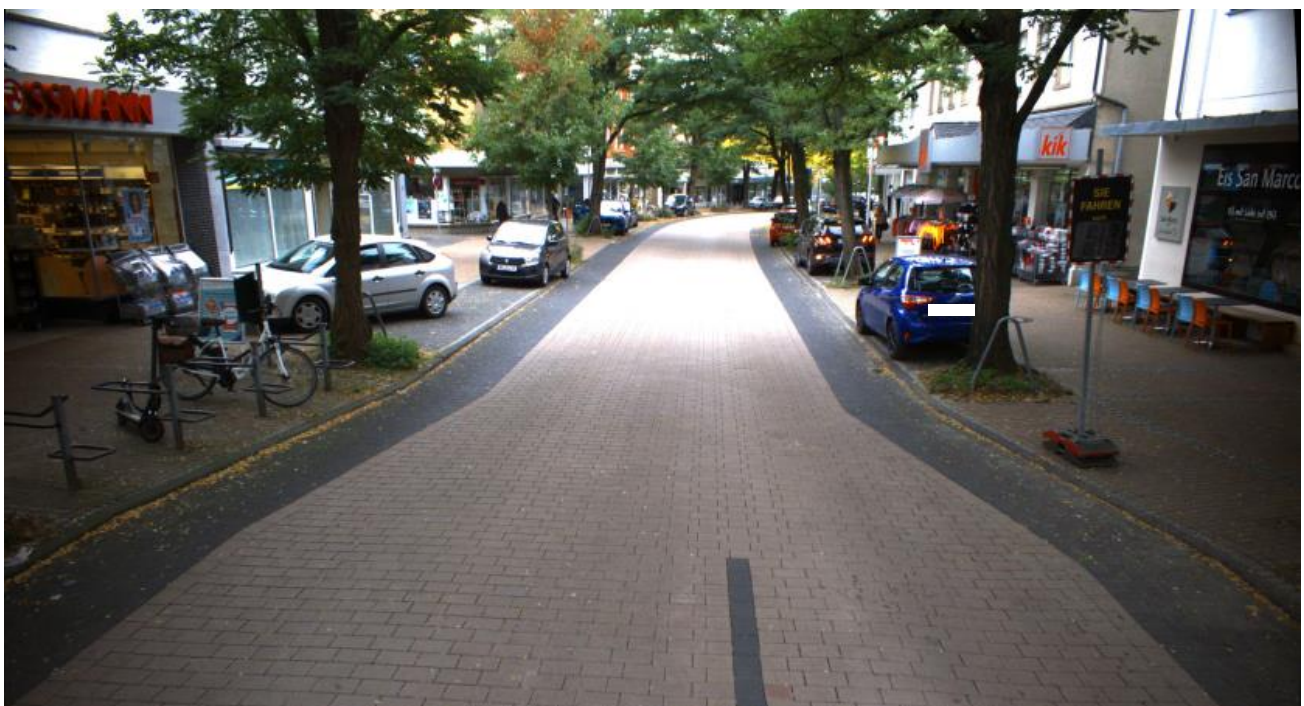
Sonstiges:

- verkehrsberuhigter Geschäftsbereich
- kreuzt Vorbehaltsnetz (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:

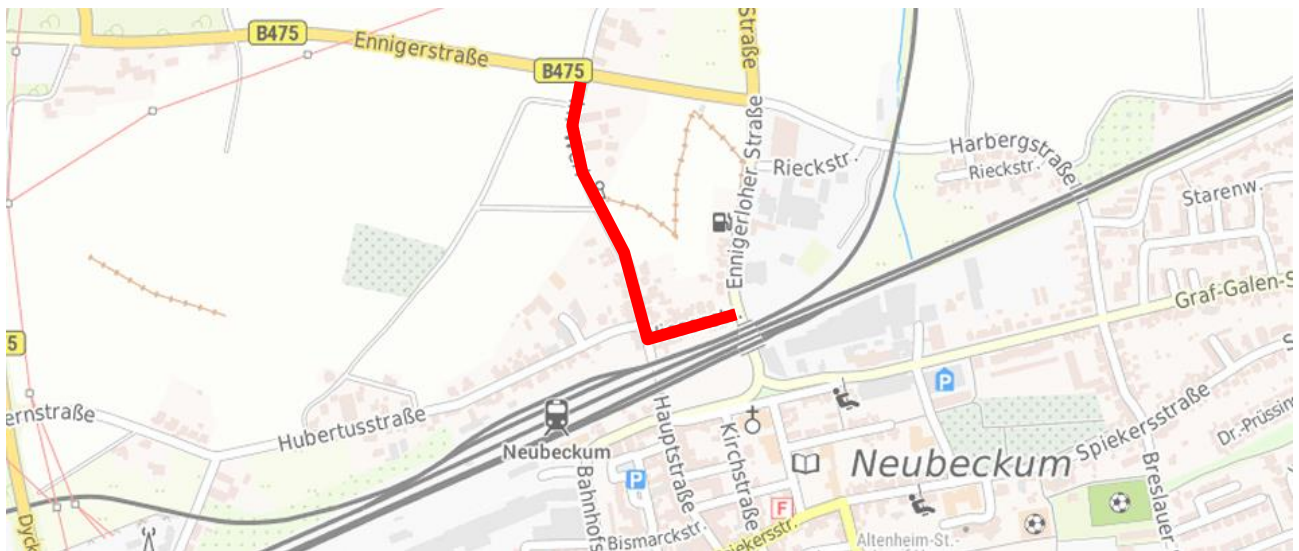
- Radverkehrsnetz NRW
- Einbahnstraßen
- wichtige Verknüpfung in Richtung Bahnhof für die östlichen Quartiere / Fahrradstraße Spiekersstraße Forts.
- Öffentliche Einrichtungen (Kita, Schule) angrenzend

Umsetzungspriorisierung:

Anforderungen weitestgehend gegeben

kurzfristige Umsetzung





Steckbrief Wiesenstraße/Im Werl

Stadtteil:	Neubeckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	600 m
Kfz-Anteil:	niedrig (keine Zählung)
ÖPNV:	nein
Parken:	weitestgehend ungeordnet

Sonstiges:

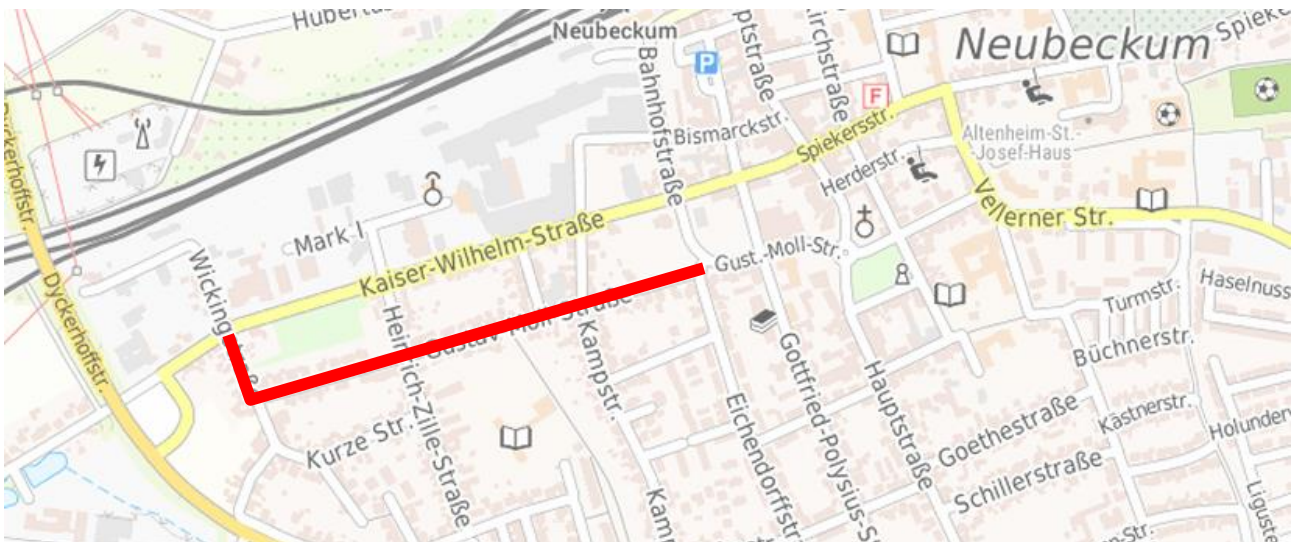
- Radverkehrsnetz NRW
- geringe Netzbedeutung
- Umfahrung der stark befahrenen Ennigerloher Straße

Umsetzungspriorisierung:

geringe Radverkehrspotenziale, sodass kein Mehrwert zu erkennen ist

keine Umsetzung

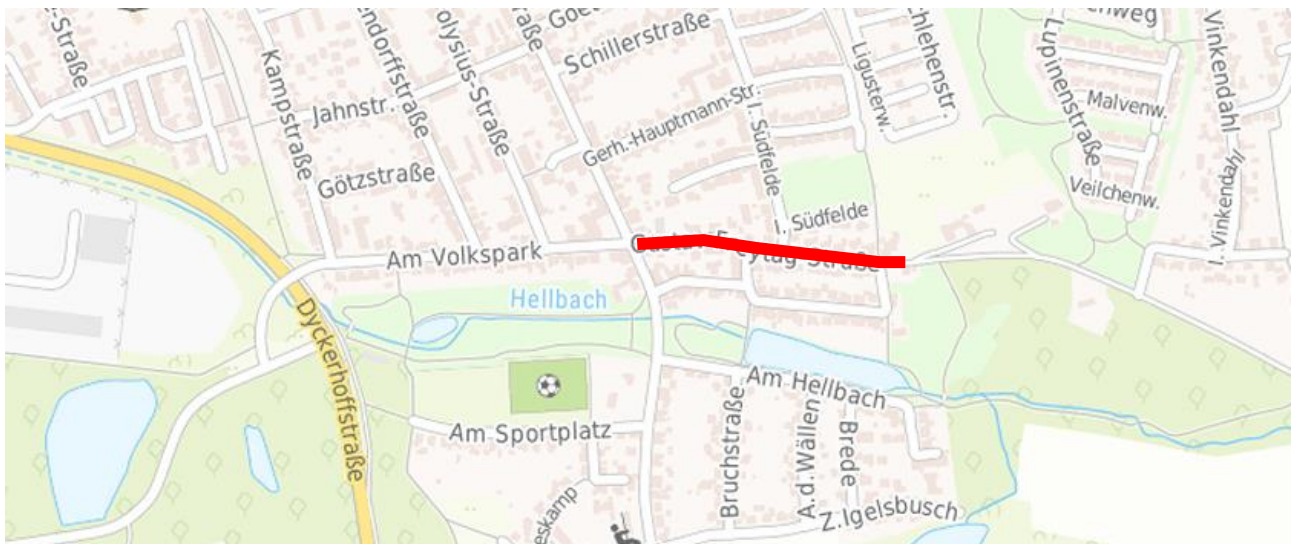




Steckbrief Gustav-Moll-Straße/Wickingstraße (Anschluss Kaiser-Wilhelm-Straße)

Stadtteil:	Neubeckum	Sonstiges:	- Vorschlag Radverkehrskonzept - hohe Verbindungsfunktion - Schulverkehre (Roncallischule) - Feuerwehr-Einfahrt Wickingstraße
Radverkehrsnetz:	Nebenroute	Umsetzungspriorisierung:	Gustav-Moll-Straße
Länge:	700 m		kurzfristige Umsetzung
Kfz-Anteil:	mittel (keine Zählung)		Wickingstraße
ÖPNV:	ja (Schulbusse)		keine Umsetzung
Parken:	teilweise geordnet (einseitig Parkstreifen) Teilweise ungeordnet (Parken auf der Fahrbahn)		





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:

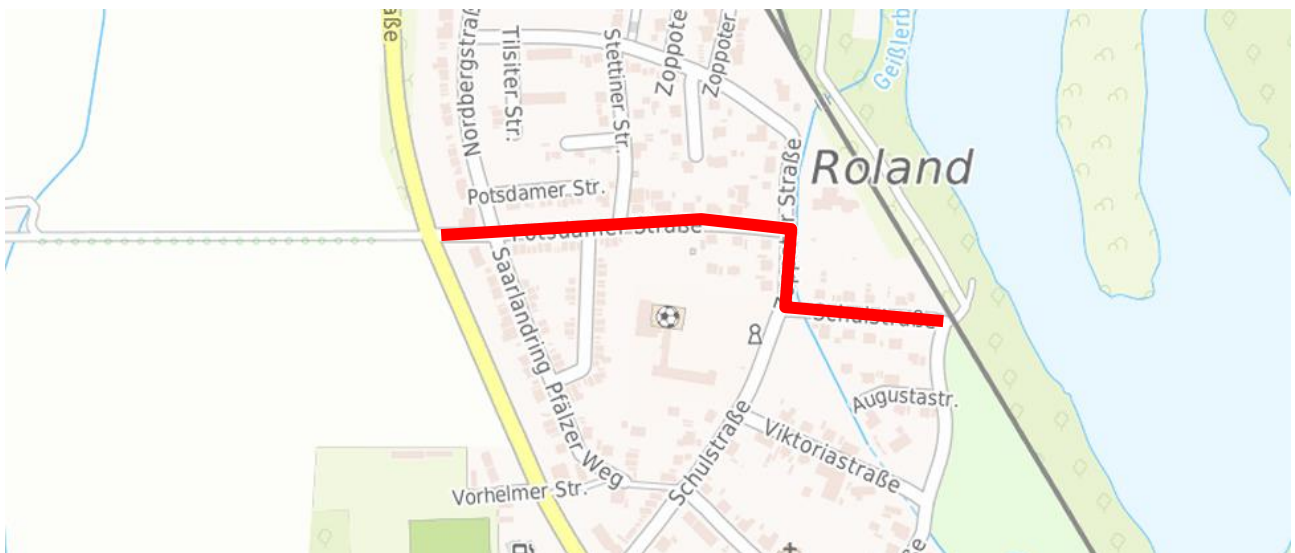
- Geringe innerörtliche Netzbedeutung und Verbindungsfunktion

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:

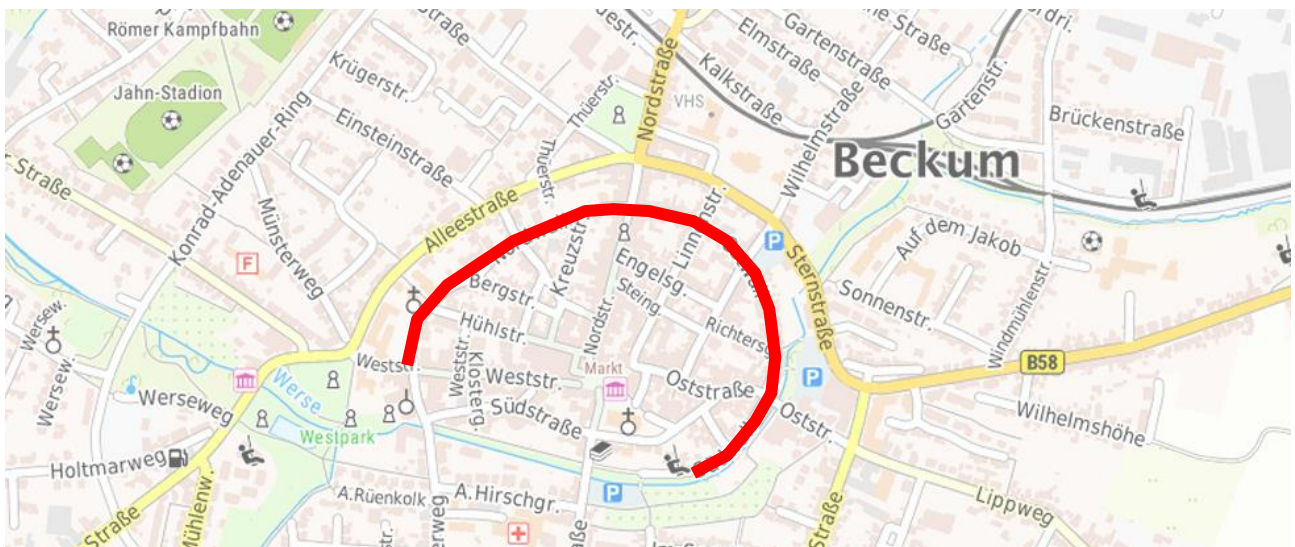
- Verbindungsfunktion zwischen Innenstadt und nordöstliche Quartiere
- hohe Bedeutung für Freizeitnetz (Phoenix-Park)
- getrennt durch Schienen
- nördlicher Teil nicht ausgebaut

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

Nordwall vor wenigen Jahren mit Pflasterbelag ausgebaut (geöffnete Einbahnstraße für den Radverkehr; geringe Breiten)
 Ostwall in Teilen Einbahnstraße (Breiten?)
 Südwall als Einbahnstraße; schlechter baulicher Zustand

Sonstiges:

- 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	Sonstiges:	- Sinnvolle Fortsetzung der Wilhelmstraße; nur sinnvoll, wenn Wilhelmstraße zur Fahrradstraße wird - Schulverkehr und ÖPNV - gemeinsame Betrachtung mit Wilhelmstraße sinnvoll („Fahrradtrasse Nord“, Machbarkeitsstudie?)
Radverkehrsnetz:	Nebenroute	Umsetzungspriorisierung:	hohe Potenziale, jedoch Umbauten nötig
Länge:	500 m		
Kfz-Anteil:	mittel bis 1.500 Kfz/Tag (Zählung aus dem Jahr 2023)		
ÖPNV:	ja (Schulbus)		
Parken:	ungeordnet teilweise Senkrechtaufstellung		
			Mittelfristige Umsetzung





Steckbrief Gartenstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	600 m
Kfz-Anteil:	gering
ÖPNV:	nein
Parken:	ungeordnet

Sonstiges:

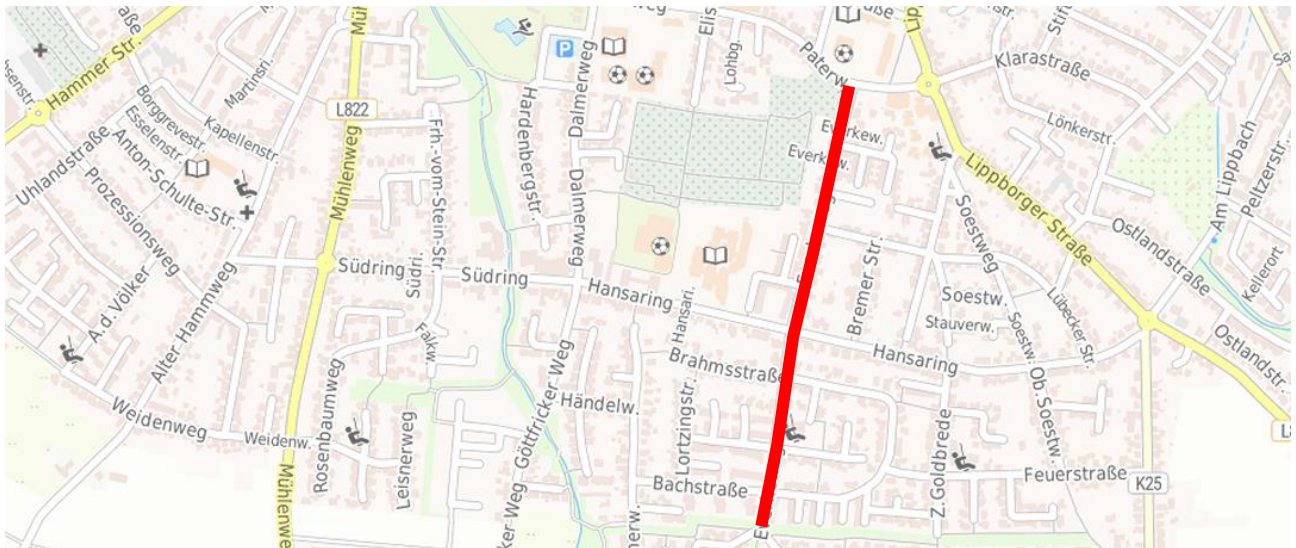
- Radverkehrsnetz NRW
- Verbindungsfunktion zwischen ZOB und östlichen Quartieren

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

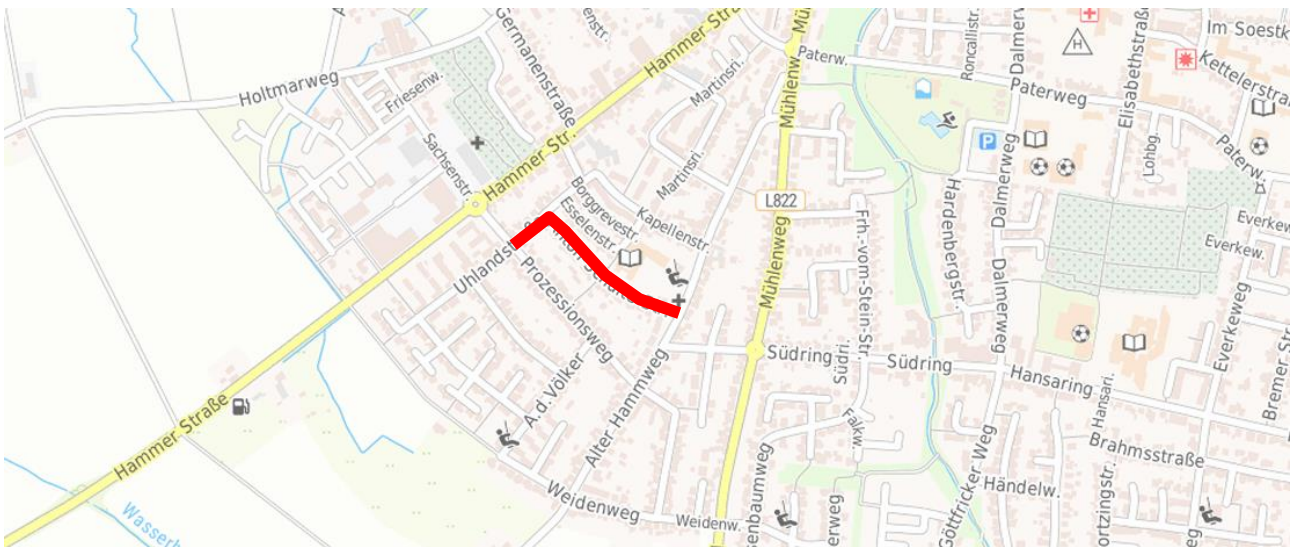
Sonstiges:

- 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

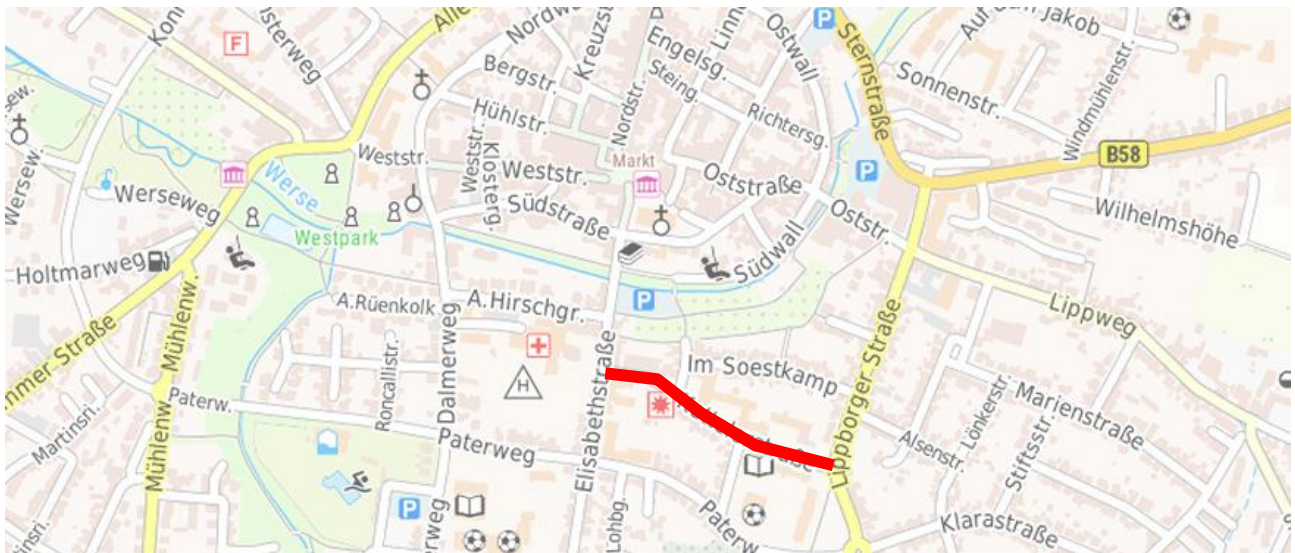
Sonstiges:

- 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

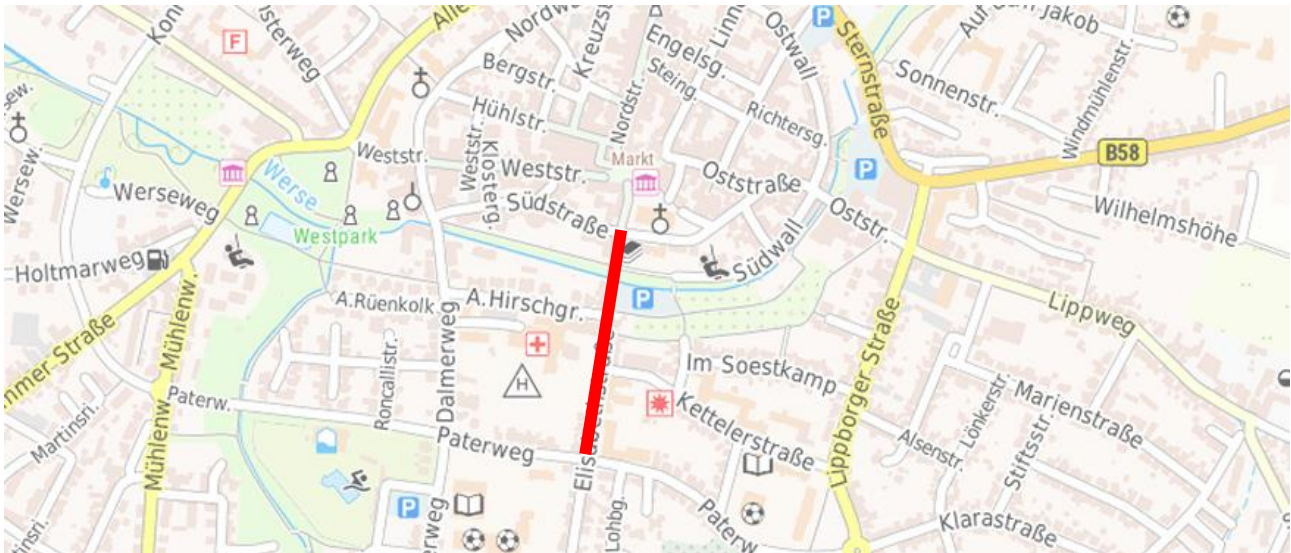
Sonstiges:

- Lage zwischen zwei Schulen (viel Schulverkehr, ÖPNV)
- Polizeistation
- geringe Verbindungsfunktion

Umsetzungspriorisierung:

keine Umsetzung





Steckbrief Elisabethstraße

Stadtteil:	Beckum	Sonstiges:	- geringe Verbindungsfunktion - hohe Kfz-Erschließungsfunktion für die Innenstadt (Parkplatz Elisabethstraße) - Krankenhaus
Radverkehrsnetz:	Nebenroute	Umsetzungspriorisierung:	
Länge:	300 m		
Kfz-Anteil:	mittel		
ÖPNV:	nein		
Parken:	größtenteils ungeordnet		
			keine Umsetzung





Steckbrief Südstraße

Stadtteil:	Beckum
Radverkehrsnetz:	Nebenroute
Länge:	300 m
Kfz-Anteil:	hoch
ÖPNV:	ja
Parken:	geordnet

Sonstiges:

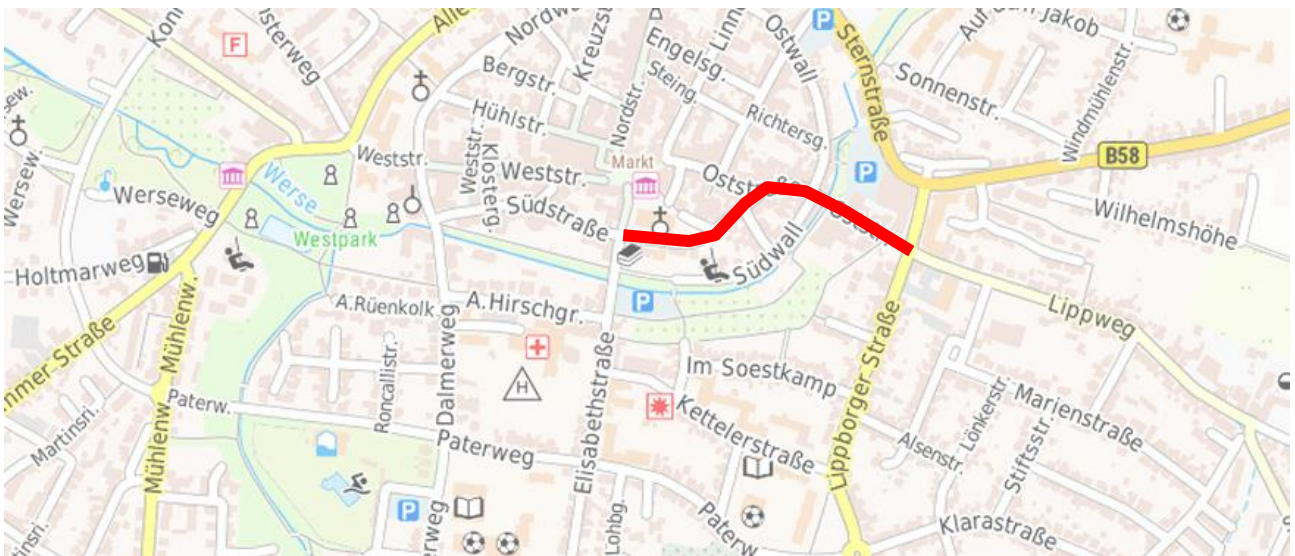
- hohe Verbindungsfunktion (Clemens-August-Str. / Ostst. als Fortsetzung)
- aktuell hohe Kfz-Verkehrszahlen (Durchgangsverkehr)
- weitestgehend Tempo 50
- ÖPNV

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:

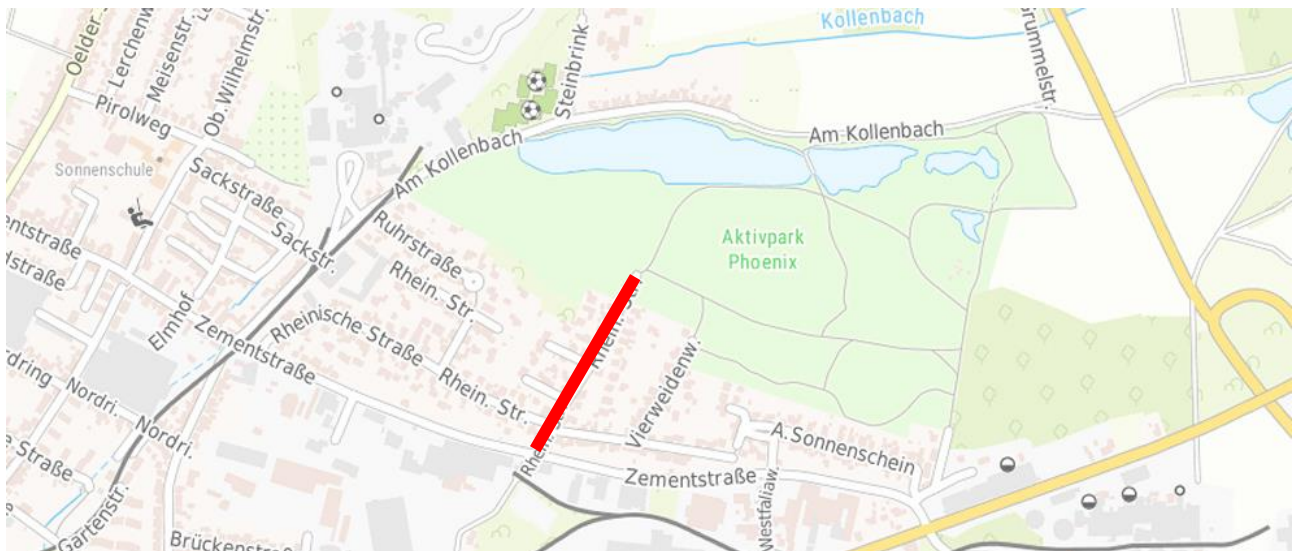
- hohe Verbindungsfunktion (Südstraße als Fortsetzung)
- aktuell hohe Kfz-Verkehrszahlen (Durchgangsverkehr)
- ÖPNV

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

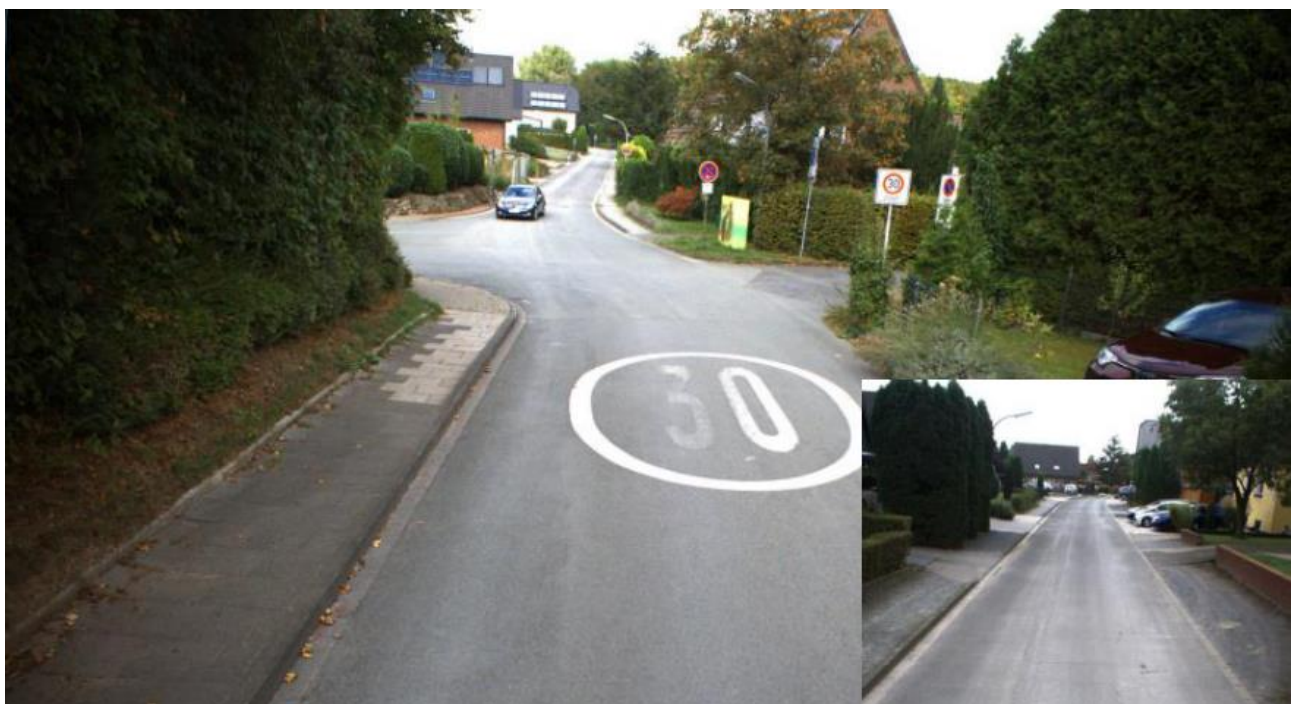
Sonstiges:

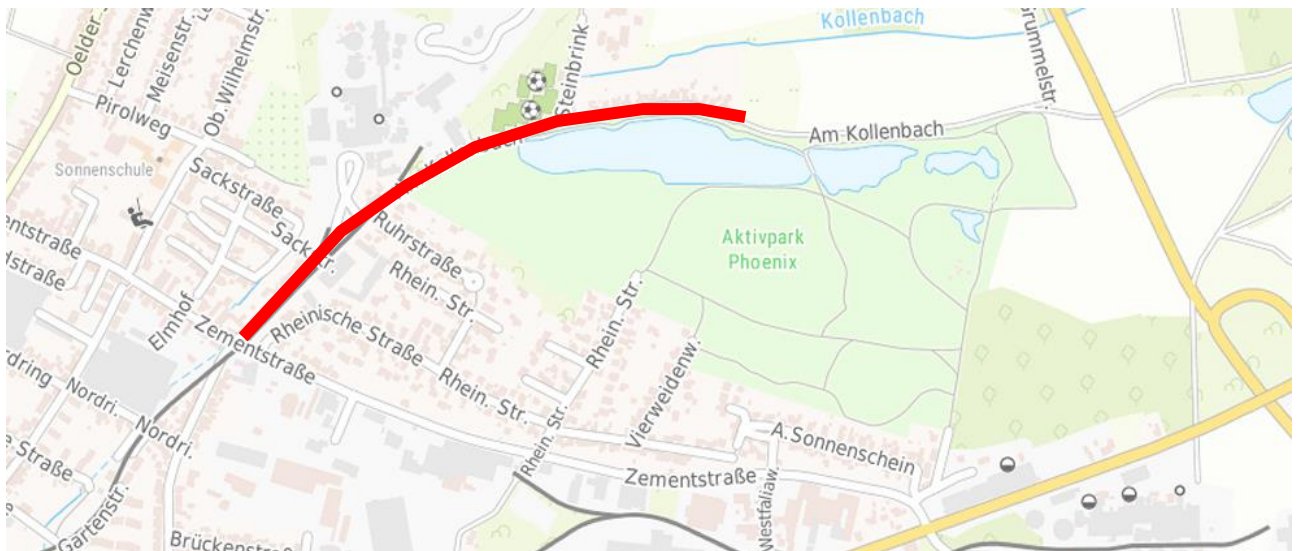
- sinnvolle Ergänzung zum Siechenhausweg
- unübersichtlicher Kreuzung im Einfahrtsbereich
- hohe Kfz-Erschließungsfunktion
- Freizeitverkehre Phoenix

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

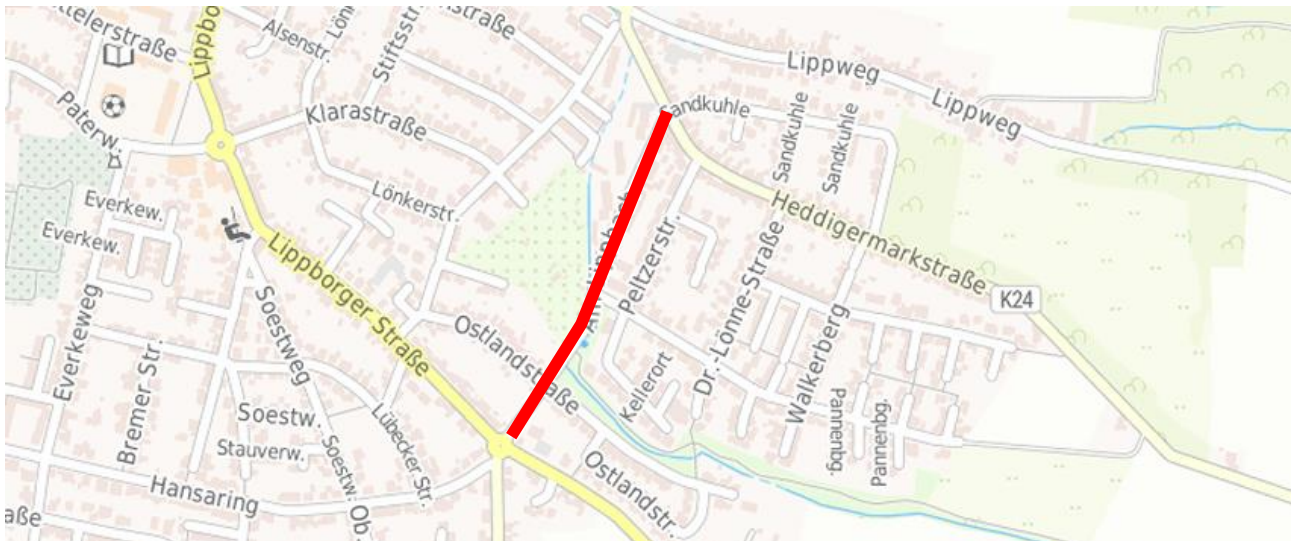
Sonstiges:

- 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

