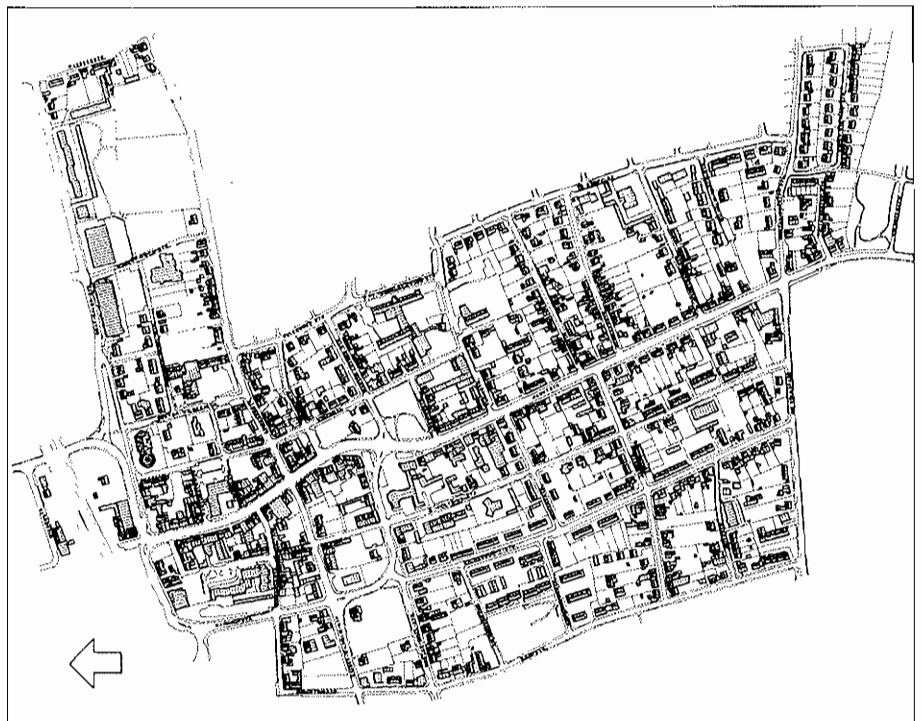


STADT

BECKUM



**Abschließender
Bericht zum
Rahmenplan
Ortskern Neubeckum**

RAHMENPLAN

NEUBECKUM

V o r w o r t

Im Zuge der Beratungen zum Haushaltsplan 1987 der Stadt Beckum wurde vom Rat beschlossen, Mittel für die Aufstellung eines Rahmenplanes für den Kernbereich des Ortsteils Neubeckum bereitzustellen.

Das Büro für Stadt- und Verkehrsplanung, Dr. Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, wurde im Juni 1987 mit der Erarbeitung des Rahmenplanes beauftragt.

Ziel der Bearbeitung sollte sein, vor dem Hintergrund einer abgesicherten Gesamtkonzeption und Erarbeitung von Teilkonzepten möglichst kurzfristig zur Festlegung von flächendeckenden Maßnahmenprogrammen der Wohnumfeldverbesserung zu kommen.

Die Gründe lagen im besonderen in den immer stärker werdenden Konflikten zwischen Wohnen, Einkaufen und Verkehr entlang der stadtbildbestimmenden Hauptstraße als Ortsdurchfahrt mit hohem Verkehrsaufkommen. Aber auch die unmittelbar zu beiden Seiten der Hauptstraße befindlichen Wohnsiedlungsbereiche, die teilweise erhebliche Mängel in der Wohnumfeldqualität aufweisen, sollten analysiert und bewertet werden.

Der mit diesem Bericht vorgelegte Rahmenplan zeigt eine Fülle von Wegen und Lösungen auf, die festgestellten Probleme zu beseitigen, bzw. zu mindern. Es werden Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt, die Wohn- und Lebensqualität entscheidend zu verbessern.

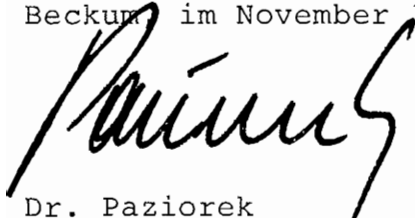
Der gesamte Planungsprozeß wurde intensiv durch die Bürger des Ortsteils Neubeckum, dem Bezirksausschuß Neubeckum und dem Umwelt-, Planungs- und Verkehrsausschuß begleitet.

Die Koordination der bei der Bearbeitung anfallenden Arbeiten lag in den Händen des Stadtplanungsamtes.

Die Planung wurde mit Mitteln des Ministers für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes NW gefördert.

Der Rahmenplan soll nun die Grundlage bieten, konkrete Maßnahmen zu entwickeln, um diese baldmöglichst einer Realisierung zuzuführen.

Beckum im November 1988



Dr. Paziorek

PLANUNGSABLAUF

Im Juli 1987 wurde mit der Erarbeitung des Rahmenplans für Neubeckum begonnen. Zielsetzung war es, die spezifischen Probleme und Bedürfnisse dieses Stadtteils zu analysieren sowie die zukünftigen Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes aufzuzeigen, die zur Verbesserung der Wohn- und Lebensbedingungen beitragen.

Ziele

Ansatzpunkte für die Bearbeitung waren die Untersuchungen des öffentlichen Raumes sowie ergänzend der privaten Freiräume. Um in besonderem Maße auf die örtlichen Gegebenheiten (baulicher und struktureller Art) eingehen zu können, wurde ein problemorientierter und ortsbezogener Ansatz gewählt.

Auf Grundlage der Ergebnisse der problemorientierten Situationsanalyse wurden Konzepte zur Verkehrs- und Freiraumsituation entwickelt. Hieraus konnten konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Wohnumfeldes, Steigerung der Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen sowie zur Schaffung eines attraktiven Zentrums entwickelt werden.

Problemorientierte
Situationsanalyse

Die verschiedenen Einzelmaßnahmen wurden im "Rahmenplan Neubeckum" zusammengefaßt; dieser stellt das Ergebnis der Bearbeitung dar und liegt als Endergebnis im Erläuterungsbericht zum Rahmenplan vor.

Rahmenplan

Einen besonderen Stellenwert nahm während der gesamten Bearbeitungszeit die frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der Bürger ein. Einschätzungen, Anregungen und Hinweise der Bürger wurden bereits in der Analysephase entgegengenommen und im weiteren Planungsprozess berücksichtigt.

Bürgerbeteiligung

Durch eine ebenso frühzeitige wie kontinuierliche Beratung des Rahmenplans in den Fachausschüssen entstand ein wichtiger Dialog zwischen Politikern, Verwaltung und den Planern.

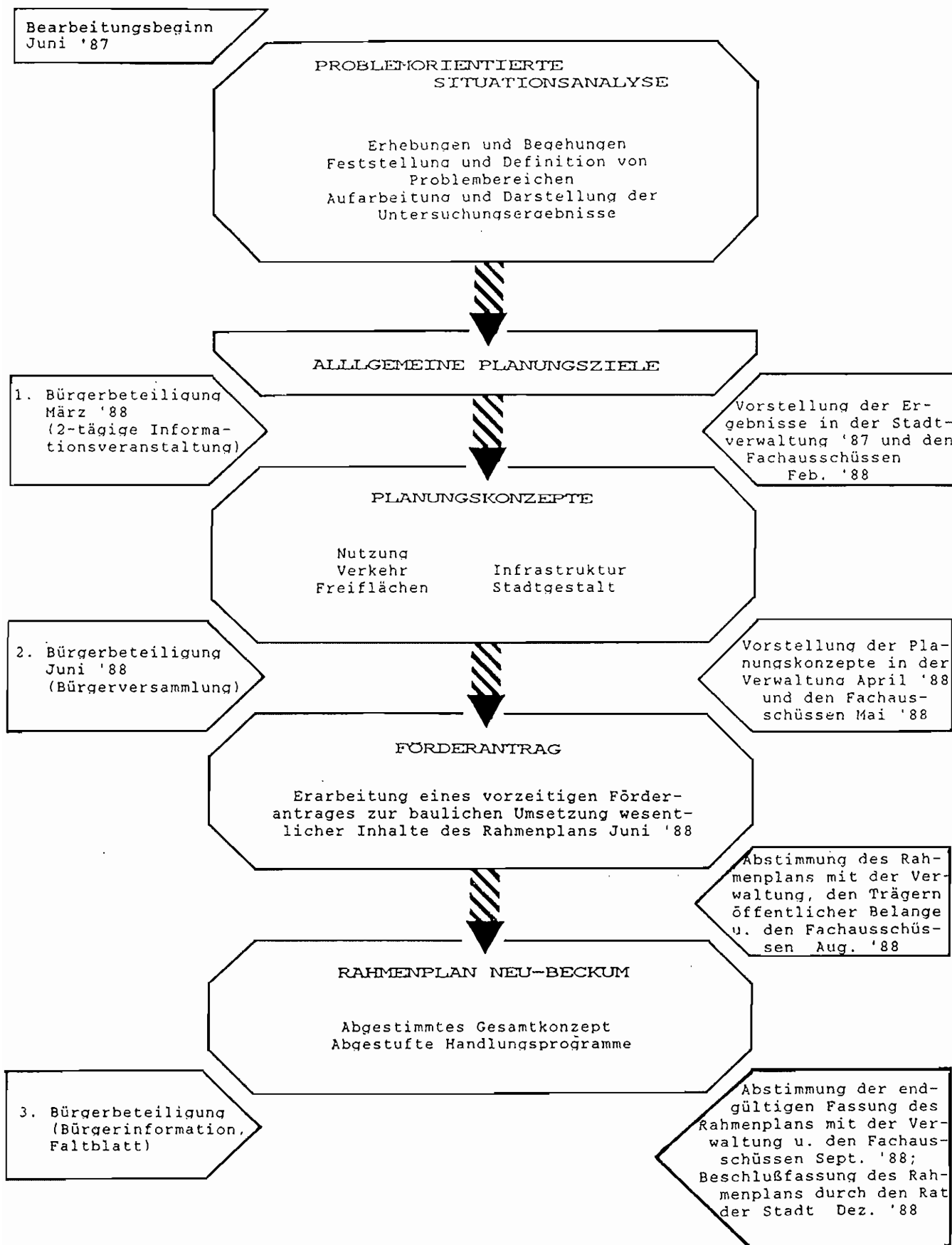
Fachausschüsse

Nach der Beschlußfassung des Rahmenplans durch den Rat der Stadt Beckum werden die Bewohner in Form von Faltblättern über den endgültigen Rahmenplan informiert.

Ein wichtiger Bestandteil des Rahmenplans ist ein zeitlich und finanziell aufeinander abgestimmtes Realisierungsprogramm, das die Realisierung der Maßnahmen in 2 Stufen aufzeigen soll.

Realisierung

PLANUNGSABLAUF



GLIEDERUNG

RAHMENPLAN NEUBECKUM

Gliederung

	Seite
1. Aufgabenstellung und Ausgangssituation	1
1.1 Zielsetzung	1
1.2 Historische Entwicklung	3
2. Städtebauliche Bestandsaufnahme	5
2.1 Bau- und Nutzungsstruktur	5
2.1.1 Gebäudenutzung/Infrastruktur	5
2.1.2 Freiflächennutzung	8
2.1.3 Gebäudezustand	11
2.1.4 Baulicher Straßenzustand	13
2.2 Stadtbild/Stadtgestalt	15
3. Verkehrsanalyse	18
3.1 Fußgängerverkehr	18
3.2 Radverkehr	19
3.3 Öffentlicher Personennahverkehr	21
3.4 Fließender Kraftfahrzeugverkehr	23
3.5 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr	32
4. Mängel und Konflikte	37
5. Planungskonzepte	41
5.1 Verkehrskonzept	42
5.2 Nutzungskonzept	47
5.3 Gestaltungskonzept	49
5.4 Parkkonzept	51
6. Gestaltungsempfehlung für die Hauptstraße	53
6.1 Einmündung Hauptstraße/Bahnhofstraße	55
6.2 Geschäftsabschnitt	57
6.3 Rathausplatz	59
6.4 Südliche Hauptstraße	61

	Seite	
7.	Gestaltungsempfehlungen für Teilbereiche	63
7.1	Anliegerstraßen	63
7.2	Wohnstraßen	65
7.3	Freifläche Kampstraße	67
7.4	Bahnhofsvorplatz	69
7.5	Begrünung der Parkplätze	71
8.	Beteiligungsphasen	73
8.1	Erste Bürgerbeteiligung	73
8.2	Zweite Bürgerbeteiligung	82
8.3	Beteiligung Träger öffentlicher Belange	85
8.4	Beratungen im Bezirksausschuß Neubeckum und im Ausschuß für Umwelt, Planung und Verkehr	87
9.	Maßnahmenkonzept	91
9.1	Umgestaltung der Hauptstraße von Dyckerhoffstraße bis Volkspark	93
9.2	Umgestaltung der Hauptstraße von Volkspark bis Lessingstraße	94
9.3	Intensive Umgestaltung der Hauptstraße im zentra- len Bereich von Lessingstraße bis Bahnhofstraße	95
9.4	Umgestaltung Ennigerloher Straße von Bahnhof- straße bis Knoten Ennigerstraße	96
9.5	Umbau Knoten Dyckerhoffstraße	97
9.6	Knoten Ennigerloher Straße	98
9.7	Punktuelle Umgestaltung an Einmündungen zu Gebie- ten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h	99
9.8	Punktuelle Maßnahmen zur Umgestaltung von Knoten und auf der Strecke	100
9.9	Verkehrsberuhigter Ausbau als Wohnstraße	101
9.10	Verkehrsberuhigter Ausbau als Mischfläche	102
9.11	Platzgestaltung	103
9.12	Begrünung des Straßenraums	104
9.13	Anlage und Ergänzung von Radwegen	105
9.14	Freiraumverknüpfungen außerhalb des Straßenraumes	106
9.15	Parkraumbewirtschaftung	107
9.16	Private Freiflächenbegrünung	108
9.17	Bürgerbeteiligung	109
10.	Rahmenplan Neubeckum	110

	Seite	
11.	Realisierungsphasen	115
11.1	Erste Realisierungsphase	116
11.2	Zweite Realisierungsphase	117
12.	Kosten	118
12.1	Kostenschätzung	118
12.1.1	Umgestaltung der Hauptstraße von Dyckerhoff- straße bis Volkspark	118
12.1.2	Umgestaltung der Hauptstraße von Volkspark bis Lessingstraße	118
12.1.3	Intensive Umgestaltung der Hauptstraße im zentra- len Bereich von Lessingstraße bis Bahnhofstraße	118
12.1.4	Umgestaltung Ennigerloher Straße von Bahnhof- straße bis Knoten Ennigerstraße	118
12.1.5	Umbau Knoten Dyckerhoffstraße	118
12.1.6	Knoten Ennigerloher Straße	119
12.1.7	Punktuelle Umgestaltung an Einmündungen zu Gebie- ten mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	119
12.1.8	Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Knoten und auf der Strecke	119
12.1.9	Verkehrsberuhigter Umbau von Wohnstraßen (Trennungsprinzip)	119
12.1.10	Verkehrsberuhigter Umbau von Anliegerstraßen	120
12.1.11	Platzgestaltungen	120
12.1.12	Ergänzende Begrünung des Straßenraums sowie Begrünung von Parkplätzen	120
12.1.13	Anlage und Ergänzung von Radwegen	121
12.1.14	Freiraumverknüpfungen außerhalb des Straßenraums	121
12.1.15	Parkraumbewirtschaftung	121
12.1.16	Private Freiflächenbegrünung	121
12.1.17	T-30-Kampagne	121
12.1.18	Bürgerberatung	121
12.2	Gesamtkosten	122
13.	Übersicht der Maßnahmen nach Realisierungsphasen	124
13.1	Übersicht der Maßnahmen zur ersten Realisie- rungsphase (1989-1993)	124
13.2	Übersicht der Maßnahmen zur zweiten Realisie- rungsphase (1994-1999)	127

1. Aufgabenstellung und Ausgangssituation

1.1 Zielsetzung

Neubeckum ist seit 1975 Ortsteil der Stadt Beckum und macht mit z.Zt. rd. 10.800 Bewohnern gut ein Viertel der gesamten Beckumer Bevölkerung aus.

Stadtbildbestimmend ist die fast geradlinig den Ortsteil von Süden nach Norden durchlaufende Hauptstraße, die als Ortsdurchfahrt (L 586/ B 475) bis zu dem Bau der westlichen Umgehungsstraße stark von regionalem und überregionalem Verkehr belastet wurde. Gleichzeitig liegt an der Hauptstraße aber auch der eigentliche Ortskern mit den Haupteinkaufsmöglichkeiten. Die Konflikte zwischen den Anforderungen an gesundes Wohnen, ungestörtes Einkaufen und dem Verkehr sind trotz verringerter Verkehrsbelastung der Hauptstraße beträchtlich, was Beeinträchtigungen der Wohn- und Lebensqualität im Ortskern zur Folge hat.

Auch die beidseitig der Hauptstraße befindlichen Wohnsiedlungsbereiche - mit überwiegend ein- bis zweigeschossiger Bebauung - weisen Mängel in der Wohnumfeldqualität auf:

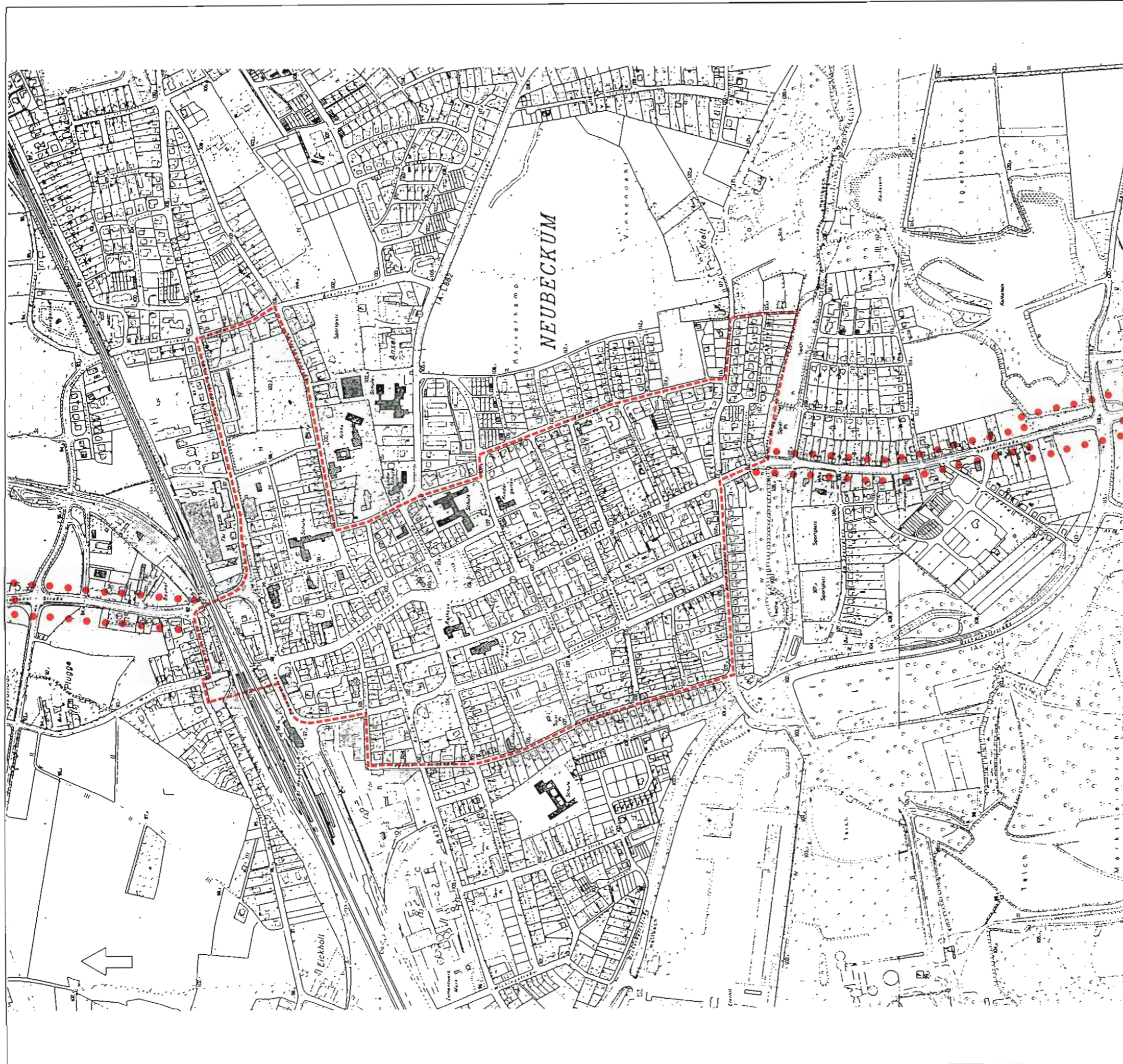
- fehlende Straßenraumbegrünung
- benutzerunfreundliche Freiflächengestaltung größerer Wohnanlagen
- keine angemessenen Straßenraumproportionen (zu breite Fahrbahnquerschnitte)
- Konflikte zwischen Fußgängern bzw. Radfahrern mit dem fließenden Kfz-Verkehr bei Querungen, Aufenthalt und Längsverkehr sowie
- schlechter baulicher Straßenzustand.

Aufgabe des Rahmenplans ist es,

- die oben festgestellten Probleme zu mildern bzw. zu beseitigen und
- die Entwicklungsmöglichkeiten im Hinblick auf ein gesundes Wohnen und Arbeiten aufzuzeigen

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 1



--- GRENZE DES RAHMENPLANGEBIETES

•• GRENZE DES ERWEITERTEN
UNTERSUCHUNGSGEBIETES



1.2 Historische Entwicklung*

Der Beckumer Stadtteil Neubeckum verdankt seine Entstehung der Mitte des letzten Jahrhunderts angelegten Bahnlinie der Köln-Mindener Eisenbahn. Bedingt durch Verhandlungsschwierigkeiten und Probleme bei der Trassenführung wurde die neue Bahnlinie nicht in direkter Nähe zur ehemaligen Stadt Beckum sondern durch die bereits zu Ennigerloh gehörende Bauernschaft Werl geführt. Dem dort im Jahre 1847 angelegten Bahnhof Beckum folgten im Laufe der Zeit mehrere Industrieansiedlungen und die dazugehörigen Arbeitersiedlungen. 1899 wurde Neubeckum schließlich zur selbständigen Gemeinde. Von herausragender Bedeutung für den schnellen Aufstieg dieser Industriegemeinde war der Abbau und Transport von Kalk und später, gegen Ende des Jahrhunderts die Herstellung und der Transport von Zement. Auch die Maschinenfabrik Moll trug wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung Neubeckums bei.

Köln-Mindener Eisenbahn

Die rasant wirtschaftliche Entwicklung spiegelte sich auch in der wachsenden Bevölkerung wieder:

Aufstieg zur Industriegemeinde

Jahr	Einwohner
1871	538
1885	958
1895	1.289
1905	2.518
1925	4.248
1933	4.523
1939	4.734
1946	6.421

Die städtebauliche Entwicklung des neuen Ortes verlief hingegen ziemlich ungeordnet. Um den Bahnhof und um die Kalk- und Zementwerke gruppierten sich in ungeordneter Form Wohn- und Geschäftshäuser. Zumeist handelte es sich hierbei um Wohnungen mit sehr niedrigem Wohnstandard und nur geringer ästhetischer Qualität. Zu Beginn waren es nur einfache Holzbaracken, die von den expandierenden Werken für ihre zum Großteil ausländische Arbeitnehmerschaft (zumeist Italienern, Kroaten und Polen) gebaut wurden. Erst als auch deutsche Arbeiter geworben werden konnten, ging man zum Bau von Häusern aus Ziegel über.

Kalk- und Zementwerke

 * vgl.: Dr. Egon Ahlmer: Gemeinde Neubeckum 1899-1974, Daten und Ereignisse aus 75 Jahren.

Die Erweiterung Neubeckums vollzog sich nach dem Krieg in Richtung Südwesten, später in Richtung Süden und Südosten, jedoch nur in geringem Umfang in Richtung Norden. Hierbei handelte es sich überwiegend um geschlossene Wohngebiete mit Ein- und Mehrfamilienhäusern, die der damals erstmals angestrebten Trennung von Wohnen und Gewerbe entsprachen.

Wohngebiete im
Südwesten

Neben neueren Wohngebieten wurde 1971 im Nordwesten der Gemeinde ein neues Gewerbegebiet ausgewiesen und angelegt, in dem u.a. aus der Ortsmitte ausgelagerte Betriebe angesiedelt wurden.

An der Graf-Galen-Straße siedelte sich nach dem Krieg das Unternehmen Polysius (heute Krupp-Polysius-AG) an. 1960 erfolgte die Ansiedlung der Eternit-Werke. Die Ansiedlung oder der Ausbau weiterer größerer Industrieunternehmen, wie der Balke-Dürr AG (Apparatebau) und der Zementwerke Mark II (Dyckerhoff-AG) und der Anneliese Zementwerke AG, Werk III zeigte in den 70er Jahren günstige Auswirkungen auf die Finanzkraft der Stadt.

Neben der Anlage neuerer Wohn- und Gewerbegebiete nahm aber auch die Entwicklung des Ortskerns einen wichtigen Stellenwert ein.

Der Bau des siebengeschossigen Ladenzentrums, die Anlage von 60 Stellplätzen und die Gestaltung der Außenanlagen seitens der Stadt wurden Ende der 60er Jahre als der erste Schritt zur Verwirklichung einer umfassenderen Ortskernsanierung betrachtet. Hier wurden aus damaliger Sicht die entscheidenden Akzente zur Gestaltung eines modernen Ortszentrums gesetzt.

Ortskernsanierung der
sechziger Jahre

1975 wurde Neubeckum im Zuge der kommunalen Neugliederung mit der Stadt Beckum zusammengeschlossen.

2. Städtebauliche Bestandsaufnahme

2.1 Bau- und Nutzungsstruktur

Das Rahmenplangebiet wird im wesentlichen durch zwei Gebietstypen charakterisiert:

Zwei Gebietstypen

- Wohngebiete mit zumeist offener, überwiegend zweigeschossiger Bauweise mit hohem Freiflächenanteil und verkehrsarmen Erschließungs- und Sammelstraßen
- der Ortskern, gekennzeichnet durch kleine, zumeist unvollständig geschlossene zwei- bis dreigeschossige Baublöcke mit hohem Überbauungsgrad und Nutzungsmischung (Wohnen, Geschäfte, Dienstleistungen, Öffentliche Einrichtungen) beidseitig der verkehrsreichen Hauptstraße.

2.1.1 Gebäudenutzung/Infrastruktur

Geschäfts- und Dienstleistungsnutzungen konzentrieren sich entlang dem nördlichen Abschnitt der Hauptstraße zwischen Turmstraße und Graf-Galen-Straße. Geschäfte und Dienstleistungsunternehmen für den spezielleren Bedarf ebenso wie Läden und Gaststätten zur Deckung des täglichen Bedarfs befinden sich vereinzelt auch im südlichen Abschnitt der Hauptstraße und in den Wohngebieten, hier zumeist als Eckläden und Eckkneipen. Insgesamt weist der Stadtteil seiner Einwohnerzahl und Stellung im Siedlungsgefüge entsprechend ein differenziertes und ausreichendes Angebot an Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen auf.

Nördliche Hauptstraße
Geschäftszentrum

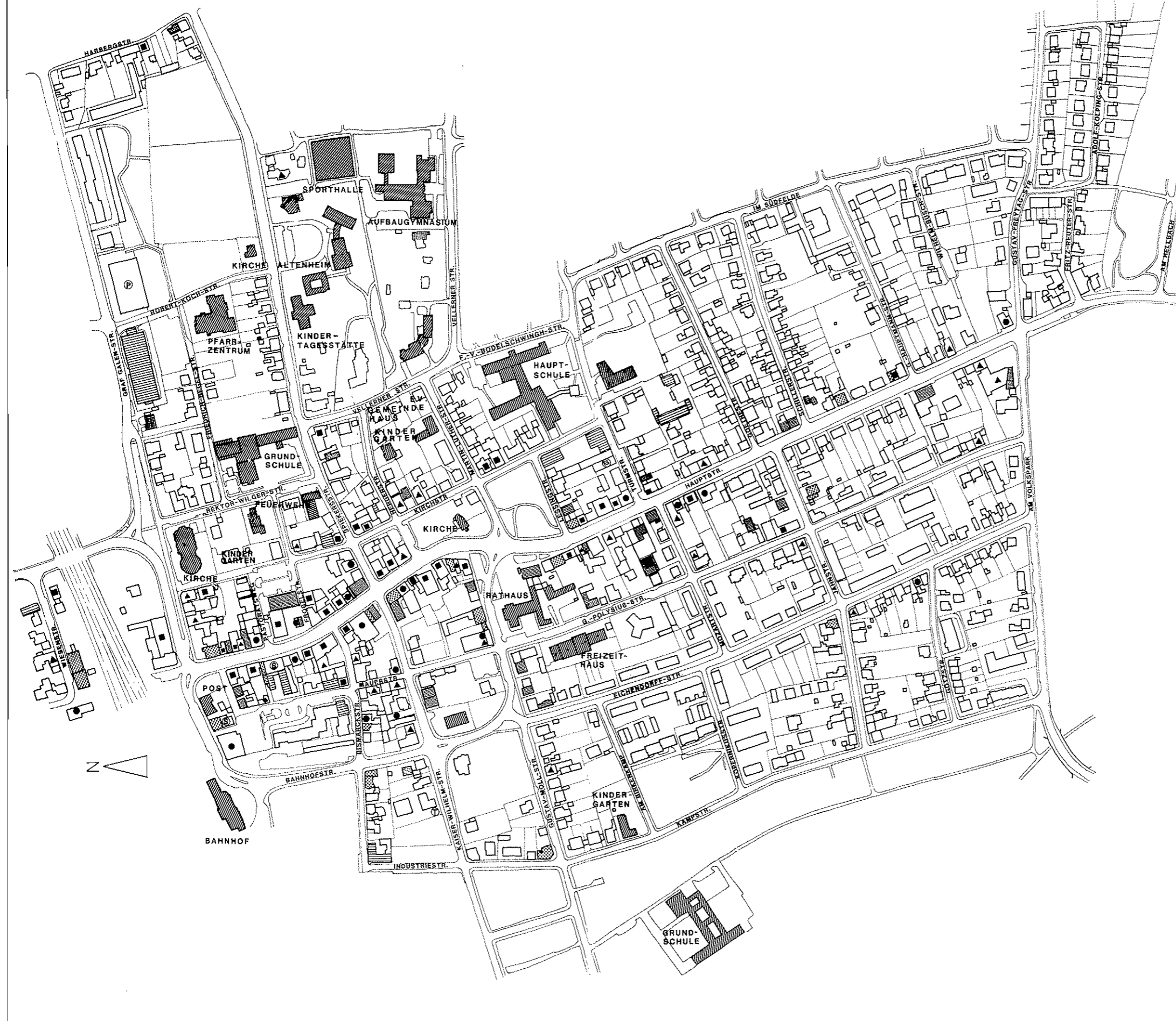
Das Angebot an öffentlichen Einrichtungen, zumeist in fußläufiger Entfernung zum Ortskern gelegen, kann als ausreichend bezeichnet werden. Neubeckum verfügt über: zwei Grundschulen, eine Hauptschule, ein Aufbaugymnasium, das Sportzentrum Harberg, mehrere Sporthallen, vier Kindergärten und eine Kindertagesstätte, eine VHS-Nebenstelle, eine evangelische, katholische und apostolische Kirche, ein Freibad (ca. 1.500 m östlich des Ortskerns), ein Freizeithaus (Jugendheim, Gemeindebibliothek, Seniorentreff), Rathaus (Bezirksverwaltung und DRK), eine Einrichtung für psychisch Kranke (im St. Josef-Hospital) ein kath. Pfarrzentrum mit "Familienbildungsstätte in den Dekanaten Ahlen und Beckum e.V.", Postamt und Bahnhof.

Der Einzugsbereich des Aufbaugymnasiums geht über Neubeckum hinaus - ein relativ hoher Anteil von Fahrschülern erreicht diese Schulen mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bus und Bahn).

Kleinere Gewerbebetriebe befinden sich vereinzelt im Ortskern, die größeren Unternehmen sind mit Ausnahme der Verwaltung der Krupp-Polysius-AG außerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebiets angesiedelt.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 2
GEBÄUDENUTZUNG



EINZELHANDEL

- TÄGLICHER BEDARF
- PERIOD. BEDARF
- ▲ GEHOBENER BZW. A-PERIODISCHER BEDARF
- ▨ GASTSTÄTTENGEWERBE
- ▩ PRIVATE DIENSTLEISTUNGEN
- ▧ ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN
- ▤ GEWERBE, VERWALTUNG
- WOHNEN
- Ⓣ TANKSTELLEN
- Ⓢ SPIELHALLEN
- Ⓟ PARKHAUS

0 50 100 150 200 250 300m



2.1.2 Freiflächennutzung

Der Stadtteil Neubeckum wird durch ein hohes Angebot insbesondere von wohnungsnahen Freiflächen gekennzeichnet.

Wohnungsnahes
Freiflächenangebot

Da der überwiegende Teil der Wohngebiete nach 1945 errichtet wurde, handelt es sich hier zumeist um Gebiete mit Ein- und Zweifamilienhäusern in offener oder halboffener Bauweise und hohem Freiflächenanteil. Verstreut in diesen Wohngebieten befinden sich aber auch Mehrfamilienhauskomplexe, deren Freiflächen durch ihre Lage, Zuordnung und Verfügbarkeit häufig nur als Abstandsgrün fungieren und von den Bewohnern kaum genutzt werden können. Häufig ist ein unverhältnismäßig hoher Anteil dieser Freiflächen versiegelt, da er als Garagenhof bzw. Zufahrt benutzt wird.

Versiegelte Freiflächen

Bei einigen Mehrfamilienhauskomplexen, so z.B. die Siedlungshäuser in der Eichendorffstraße, ist es hingegen gelungen, die gemeinschaftlichen Grünflächen als Mietergärten sinnvoll zu nutzen.

Angesichts der Größe des Stadtteils und seiner Lage im ländlichen Raum weist Neubeckum ein ausreichendes Maß an öffentlichen Grünflächen auf. Im Ortskern sind hier vor allem die Parkanlage an der evangelischen Kirche zwischen Herderstraße und Lessingstraße und der früher private, nun öffentliche Park der "Villa Moll" zu erwähnen. Eine weitere große öffentliche Parkanlage mit Sportplätzen und einem verzweigten, in die offene Landschaft übergehenden Wegenetz befindet sich am südlichen Rand des Rahmenplangebietes.

Öffentliche Grünflächen

Kinderspielplätze liegen an der Straße "Im Südfelde" und an der Kampstraße. Weitere für das Kinderspiel geeignete Flächen befinden sich auf dem Gelände von Schulen und Kindergärten, sind jedoch z.T. nicht ganztägig und für alle Kinder zugänglich. Auch weist die Gestaltung dieser Flächen häufig erhebliche Mängel auf, so daß sie Kindern nur wenig Anreize zum kreativen Spiel bieten.

Schlecht gestaltete
Kinderspielplätze

Erwähnenswert ist ein ausgeprägtes separates Fuß- und Radwegenetz zur Erschließung von Parkanlagen, Sportstätten und Schulen und zur Verbindung der Grünflächen untereinander und mit der freien Landschaft.














Separates Fuß-
und Radwegenetz

In den Wohngebieten westlich und östlich der Hauptstraße befinden sich einige unbebaute Grundstücke, die zur Zeit als Gärten genutzt werden.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 3
FREIFLÄCHENNUTZUNG



-  PRIVATE GÄRTEN/MIETERGÄRTEN
-  GEMEINSCHAFTSGRÜNFLÄCHEN/
ABSTANDSGRÜN
-  ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN
-  P PARKANLAGEN, SPORTANLAGEN
-  K GRÜNFLÄCHEN KINDERGÄRTEN
-  S GRÜNFLÄCHEN SCHULEN
-  KINDERSPIELPLATZ
-  † FRIEDHOF
-  BAULÜCKEN
-  STRASSEN UND GROSSFLÄCHIG
VERSIEGELTE FLÄCHEN
-  SEPARATE FUSSWEGE
-  NÄHE ZUR OFFENEN LANDSCHAFT
-  FREIFLÄCHEN AUSSERHALB DES
RAHMENPLANGEBIETS

2.1.3 Gebäudezustand



Die Einschätzung des Gebäudezustandes erfolgte während der Ortsbegehung durch äußere Inaugenscheinnahme. Kriterien für die Einstufung waren der Zustand von Fenstern, Putz, Mauerwerk und des Daches.

Überwiegend guter
Gebäudezustand

Aufgrund der homogenen Baustruktur in den Wohngebieten (Einzel- bzw. Doppelhäuser mit hohem Identifikationsgrad der Bewohner) sind diese Gebäude weitgehend in gutem Zustand. Leichte Mängel sind nur vereinzelt an Mehrfamilienhauskomplexen festzustellen; hier würde eine Renovierung und eine Instandsetzung der Fassade bereits Abhilfe schaffen. Erhebliche Mängel treten nur an wenigen einzelnen Gebäuden im Ortskern auf; hierbei handelt es sich um ältere Gebäude, die zum Teil auch leerstehen (z.B. Hauptstraße Ecke Fröbelstraße und Hauptstraße Ecke Gerhart-Hauptmann-Straße). An diesen Gebäuden sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen notwendig.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 4
GEBÄUDEZUSTAND

-  LEICHTE MÄNGEL
-  ERHEBLICHE MÄNGEL



2.1.4 Baulicher Straßenzustand




Im Gegensatz zum Gebäudezustand ist der bauliche Straßenzustand weitgehend schlecht. Auffallend viele Straßen, insbesondere die Seitenräume (Gehwege) haben eine unzureichende Deckenbefestigung. Nach Aussage des Tiefbauamtes wurden die als schadhaft beurteilten Gehwege nur mit einer Tränkdecke bzw. einer bituminösen Tragschicht hergestellt. Durch zahllose Aufbrucharbeiten der Versorgungsträger und ungenügend starkem Unterbau sind diese im Verlauf der Jahre verschlissen. Die Inhomogenität der Gehwegbefestigung sowie die damit verbundene Fugenbildung tragen im Winter durch Auffrieren mit zu weiteren Schäden bei.

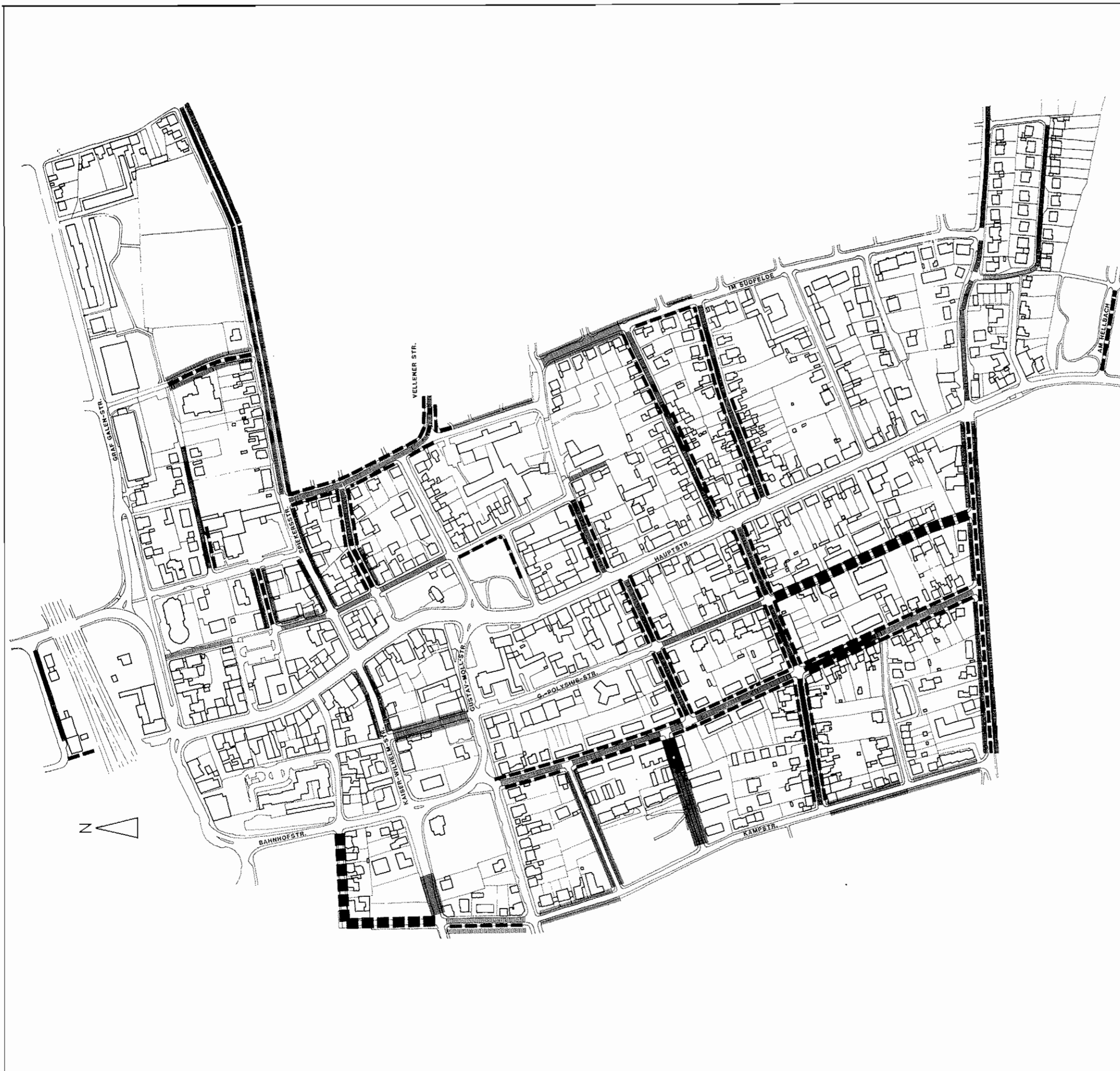
Weitgehend schlechter
Straßenzustand

Für Seitenräume und Fahrbahndecken, welche der Kategorie "leichte Mängel" zugeordnet werden, besteht langfristig eine Erneuerungsbedürftigkeit. Straßen mit "erheblichen Mängeln" bedürfen einer kurz- bis mittelfristigen Erneuerung. Diese kann bei der Indikation weiterer funktionaler und gestalterischer Mängel im Zuge einer Umgestaltung des Straßenraumes erfolgen.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 5
BAULICHER
STRASSENZUSTAND

-  LEICHTE MÄNGEL
-  ERHEBLICHE MÄNGEL
-  ZUSTAND SEITENRAUM
FAHRBAHN
SEITENRAUM



0 50 100 150 200 250 300m



2.2 Stadtbild/Stadtgestalt

Innerhalb des Rahmenplangebietes Neubeckum können zwei charakteristische Gebietstypen unterschieden werden:

Zwei charakteristische Gebietstypen

- Wohnquartiere östlich und westlich der Hauptstraße mit zurückgesetzter lockerer bzw. offener Bebauung; ortstypische gestalterische Merkmale für diese Quartiere sind großzügige Vorgärten und eine dezente Straßenraumbegrünung mit Bäumen.

Locker bebaute Wohnquartiere

In einigen Straßenräumen fehlen diese Gestaltmerkmale - dies führt teilweise zu einem unbefriedigenden bis trostlosen Straßenbild. In der Jahnstraße fehlen beispielsweise sowohl den öffentlichen Straßenraum begrenzende Vorgärten als auch Straßenbäume; in der Gottfried-Polysius-Straße fehlt beispielsweise eine straßenraumwirksame Begrünung durch Straßenbäume.

Die Straßen "Am Volkspark" oder auch Adolf-Kolping-Straße sind Beispiele dafür, wie durch die weit zurückgesetzte Bebauung und eine räumliche kaum wirksame Begrenzung der Vorgärten der Eindruck eines weiten, ungefaßten Straßenraumes entsteht.

- Der Ortskern, begrenzt von Bahnhofstraße/ Gustav-Moll-Straße / Martin-Luther-Straße/ Kirchstraße / Graf-Galen-Straße, der geprägt ist von großzügigen autogerechten Verkehrsflächen (Straßen und Parkplätze), hoher Flächenversiegelung und uneinheitlicher Bebauung mit sehr unterschiedlichen Gebäudehöhen und Fassadengestaltung. Hier spiegelt sich die Konkurrenz der unterschiedlichen Nutzung in einem inhomogenen Stadtbild wider; stadtgestalterische Aspekte sind in den Neubau- und Ausbauplanungen der letzten 20 Jahre offensichtlich vernachlässigt worden.

Autogerechte Verkehrsflächen

Die Eingangsbereiche in den Ortskern, Kreuzung Hauptstraße/Gustav-Moll-Straße, Hauptstraße/ Bahnhofstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße/Bahnhofstraße sind ausgeweitete platzartige Bereiche, die ihrer städtebaulichen Bedeutung nicht entsprechend gestaltet sind - es dominieren die überbreiten Verkehrsflächen. Ebenfalls die Platzsituation vor dem erhaltenen Bahnhofsgebäude ist weitge-

hend umgestaltet. Bedingt durch uneinheitlichen Baustil, Gebäudehöhen und Fassadengestaltung vermittelt die Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Gustav-Moll-Straße einen sehr diffusen Straßenraumeindruck. Besonders auffallend in diesem Zusammenhang ist das den ortsüblichen Maßstab sprengende Ladenzentrum mit seinem die Kontinuität der Hauptstraße unterbrechenden Vorplatz.

Ebenfalls störend fallen großflächige Werbeträger an den Gebäudefassaden der Hauptstraße auf. Für diesen Abschnitt sind gestalterische Verbesserungen notwendig um die Ortstypik wieder herzustellen.

Positive Anhaltspunkte für eine gestalterische Verbesserung des Ortsgebildes sind einige erhaltenswerte ältere Gebäude, in Teilbereichen ein alter Baumbestand und vereinzelte ortstypische Straßenräume, die noch etwas von der dörflichen bzw. kleinstädtischen Atmosphäre aus der Entstehungszeit Neubeckums vermitteln (z.B. die Kirchstraße, Mauerstraße und Bismarckstraße).

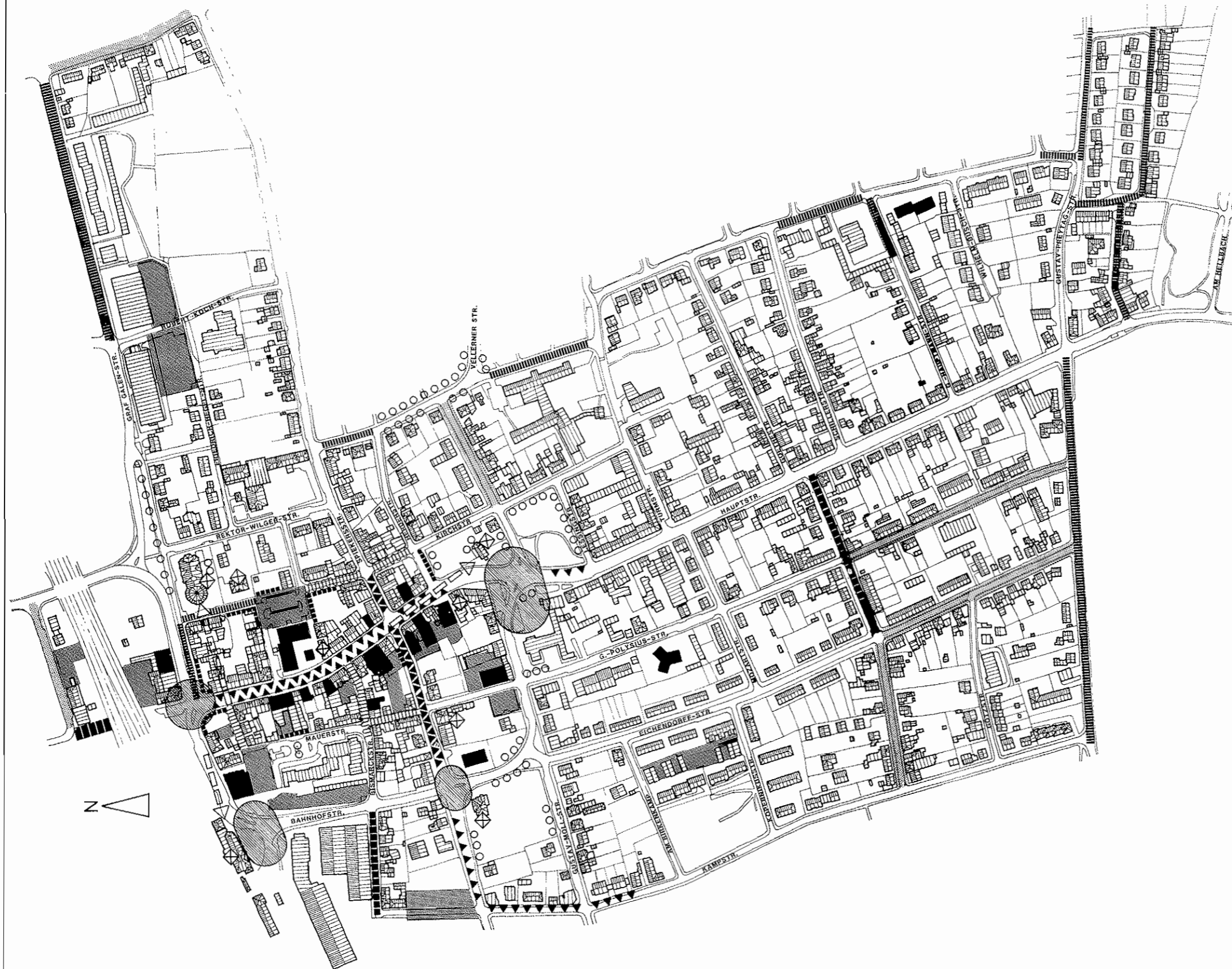
Alter Ortskern













Die Kaiser-Wilhelm-Straße vermittelt im Abschnitt zwischen Hauptstraße und Bahnhofstraße ebenfalls einen diffusen Straßenraumeindruck. Die Baustruktur dieser Straße (zurückgesetzte Gebäude mit Hausvorbereichen) erinnert eigentlich an den Ortstypus Wohnstraße; zugunsten breiter Verkehrsflächen und Parkmöglichkeiten vor den Häusern fehlen jedoch die ortstypischen Vorgärten.

Viele unbebaute Flächen des Ortskerns sind, bedingt durch die hohe Nutzungsmischung, versiegelt und dienen als Parkplätze. Viele dieser Flächen weisen eine trostlose Gestaltung auf und beeinträchtigen anliegende Wohnnutzungen.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 6
STADTBILD



-  UNMASZSTÄBLICHE BAUKÖRPER, VERUNSTALTETE FASSADEN
-  DIFFUSER STRASSENRAUMEINDRUCK
-  FEHLENDE RAUMKANTE
-  UNGEFASSTE, UNGESTALTETE PLATZSITUATION
-  UNATTRAKTIVE RÜCKBEREICHE, HÖFE UND PARKPLÄTZE
-  UNGEFASSTER STRASSENRAUM
-  FEHLENDES GRÜN IM STRASSENRAUM
-  UNGEFASSTER O. UNPROPORTIONIERTER STRASSENRAUM UND FEHLENDES GRÜN
-  STADTBILDPRÄGENDER BAUMBESTAND
-  INTERESSANTE BLICKBEZIEHUNG
-  ERHALTENSWERTE GEBÄUDE
-  STADTBILDPRÄGENDER STRASSENRAUM

3. Verkehrsanalyse

3.1 Fußgängerverkehr

Bedingt durch die Bau- und Nutzungsstruktur der Rahmenplangebiete, konzentrieren sich Probleme und Konflikte für den Fußgängerverkehr auf die stark befahrenen Straßen, an denen auch die zentralen Einrichtungen und Geschäfte liegen; dies sind die Hauptstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße und die Spiekersstraße.

Konflikte an stark befahrenen Straßen

Auf der Hauptstraße werden dem querenden Fußgänger insgesamt nur drei durch Ampeln gesicherte Querungsstellen angeboten: vor dem Kindergarten auf Höhe der Straße "Zum Igelsbusch", auf Höhe der "Mozartstraße" und an der Kreuzung "Spiekersstraße". Freie Querungen sind wegen der überbreiten Fahrbahn und des hohen Kfz-Verkehrsaufkommens während der Spitzenstunden sehr gefährlich. Diese Konflikte treten im Abschnitt zwischen Rathaus und Bahnhofstraße gebündelt auf, da hier vielfältige Querungen im Zuge von Erledigungen, Einkäufen und Schulwegen erfolgen. Einen besonderen Brennpunkt stellt hierbei der Einmündungsbereich Bahnhofstraße dar. Hier müssen allmorgendlich eine Vielzahl von Schülern, die mit der Bahn Neubeckum erreichen, die Hauptstraße überqueren. Ebenfalls nur gefahrvoll erreichbar ist das Ringkaufhaus für Fußgänger.

Der Fußgängerlängsverkehr ist im Abschnitt zwischen Gustav-Moll-Straße und Bahnhofstraße durch teilweise sehr schmale Gehwege gefährdet.

In den Seitenstraßen besteht für den Fußgängerlängsverkehr aufgrund der geringen Kfz-Belastung keine Beeinträchtigung. Ausnahmen stellen die Straßen mit fehlendem bzw. sehr schadhaftem Gehweg dar: Robert-Koch-Straße, Vellerner Straße, Martin-Luther-Straße, Turmstraße, Goethestraße, Lessingstraße, Jahnstraße, Mozartstraße, Gottfried-Polysiusstraße und Eichendorffstraße.

3.2 Radverkehr

Begünstigt durch die ebene Topographie ist das Fahrrad in Neubeckum ein beliebtes Nahverkehrsmittel; es wird überwiegend für die Fahrt zur Schule, zum Einkaufen und in der Freizeit benutzt. Die während der Verkehrszählung am 17. September 1987 erfaßten Fahrräderverkehre an drei ausgesuchten Verkehrsknoten zeigen deutlich, daß die Hauptverkehrsstraßen auch die Hauptrouten für den Radverkehrs sind. Entlang dieser Hauptrouten fehlen z.Zt. jedoch geeignete Radverkehrsanlagen, die auch dem ungeübten und unsicheren Radfahrer (Kinder, ältere Menschen) ein sicheres Fahren ermöglichen.

Fehlende Radwege an Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge von Schulwegen verlaufen wichtige Querbeziehungen über die Hauptstraße, die einen besonderen Schutz erfordern: Kaiser-Wilhelm-Straße/Spiekersstraße/Gustav-Moll-Straße/Martin-Luther-Straße/Vellerner Straße/Mozartstraße/Turmstraße.

Vor den Geschäften der Hauptstraße fehlen geeignete Abstellanlagen für Fahrräder; heute engen die abgestellten Fahrräder den ohnehin schmalen Gehweg noch zusätzlich ein.

Fehlende Abstellanlagen im Geschäftsbereich

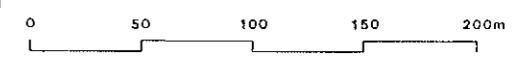
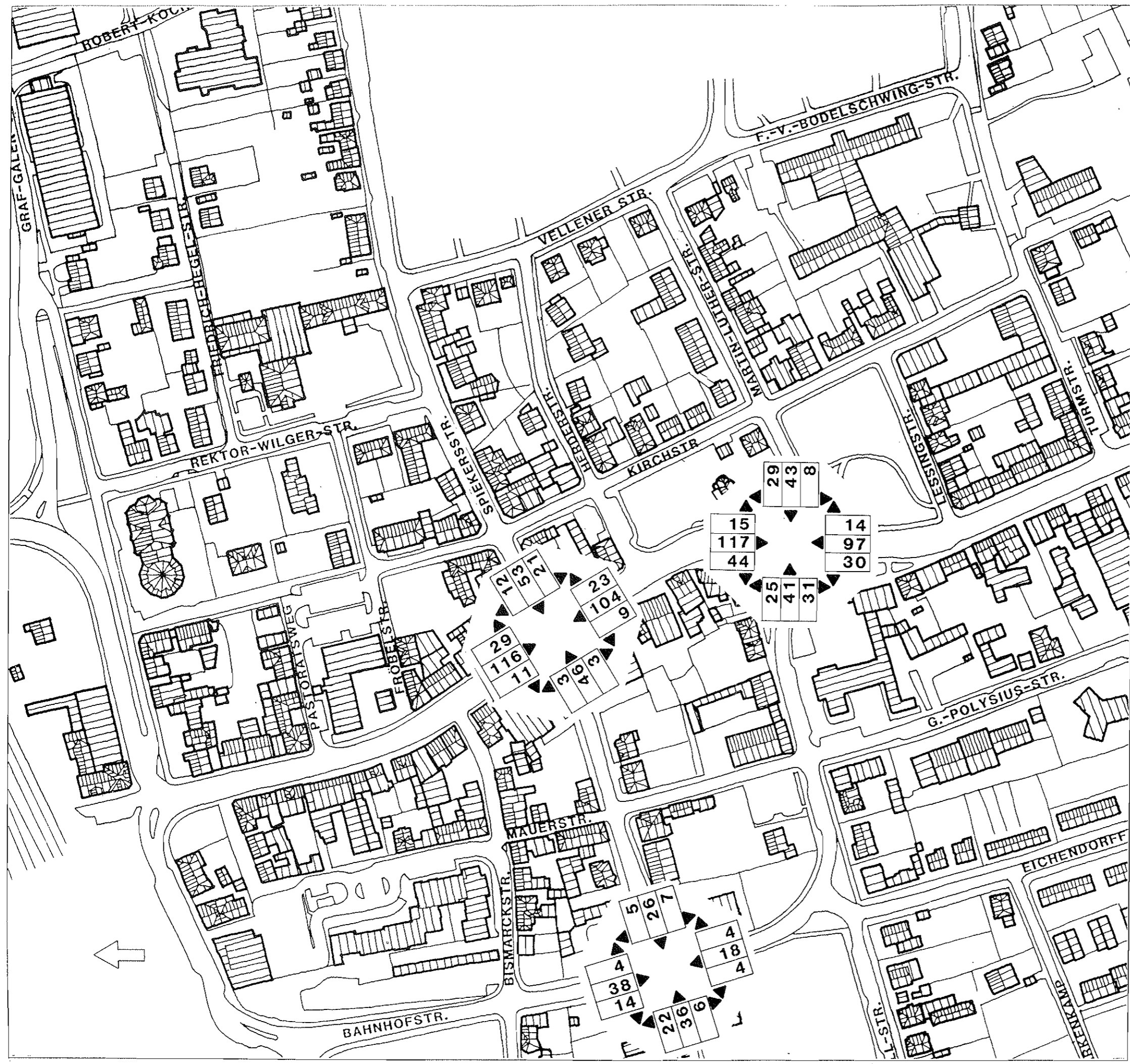
In den Nebenstraßen der Wohngebiete ist der Radverkehr aufgrund des geringen Kfz-Verkehrsaufkommens nicht beeinträchtigt. Das bestehende Radwegenetz in Neubeckum ist unzureichend; Radwege existieren nur auf Teilabschnitten der Vellerner Straße und der südlichen Hauptstraße. Von der Stadt Beckum ist Ende 1986 jedoch ein Radwegeplan mit neuen und ergänzenden Radwegen aufgestellt worden.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 7
VERKEHR

RADVERKEHR KNOTENSTROMBELASTUNGEN

BELASTUNG INNERHALB VON 4 STUNDEN (15.00-19.00 UHR)
GEM. VERKEHRZÄHLUNG VOM 17. 9. 87,
KNOTENSTROMZÄHLUNG VON 15.00-19.00 UHR



3.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Rahmenplangebiet ist durch die Führung mehrerer Buslinien in Richtung Ennigerloh, Vellern, Beckum und Roland hinreichend erschlossen. Für die östlich der Harbergstraße gelegenen Wohngebiete besteht zusätzlich noch eine innerörtliche Linie. Versorgungsengpässe entstehen nach 20.00 Uhr. Dies macht sich besonders negativ für Besucher von kulturellen Einrichtungen in Beckum bemerkbar (Theater, Konzert, Kino), die auf einen eigenen Pkw bzw. ein Taxi angewiesen sind.

Ausreichende
Erschließung

Neben den o.g. Busverbindungen verfügt Neubeckum auch über einen eigenen Bahnhof mit Zugverbindungen in Richtung Hamm und Bielefeld. Bahnbusse fahren mehrmals täglich nach Münster, Dolberg, Lippstadt, Warendorf und Vorhelm. Die Bahnverbindungen spielen in Kombination mit den Busverbindungen eine wichtige Rolle für den Schülerverkehr. Züge mit Abfahrtszeiten nach 20.00 Uhr sind von Beckum aus jedoch nicht mehr mit dem Bus zu erreichen (s.o.).

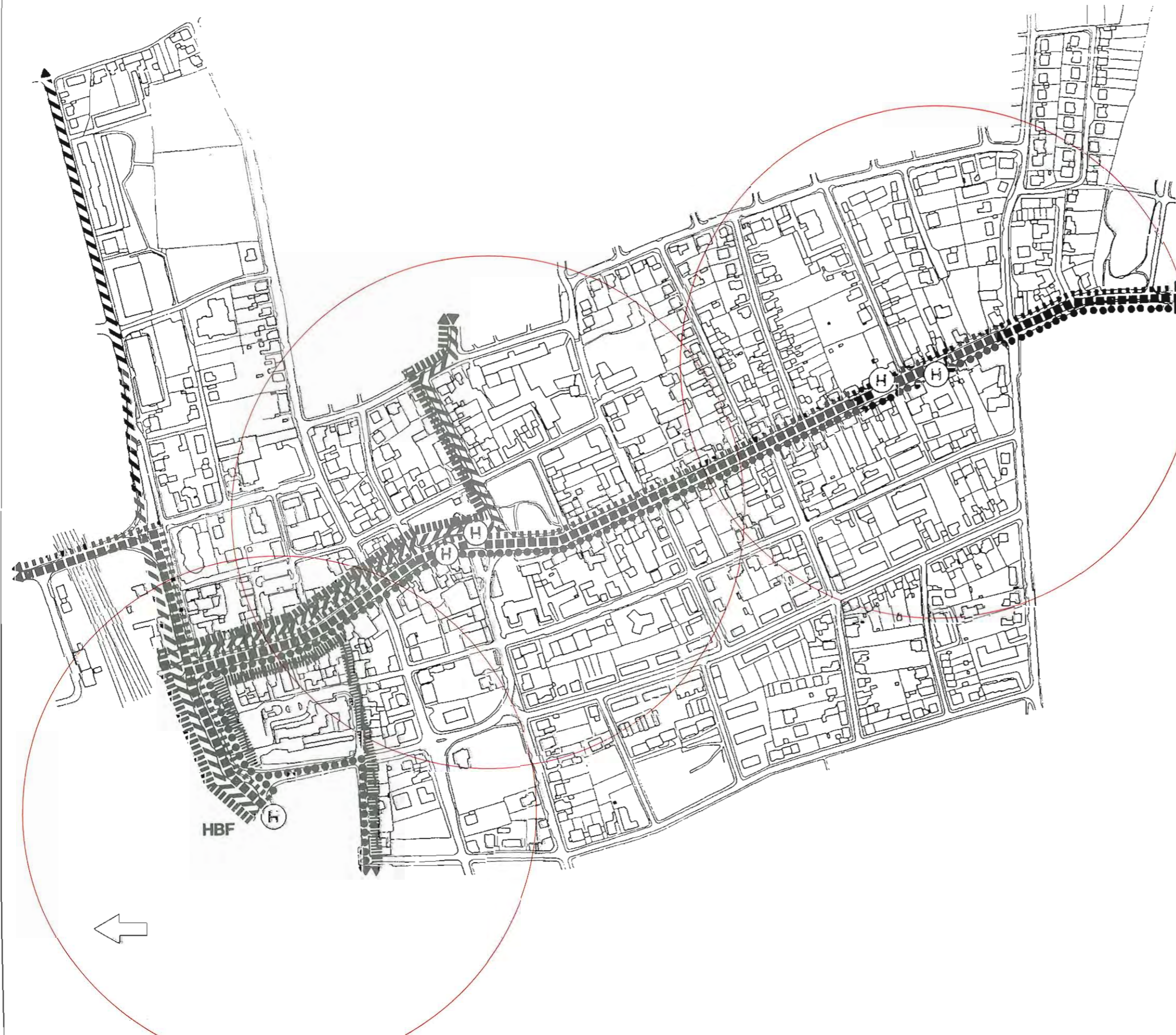
Die Ausstattung der Bushaltestellen im Hinblick auf Fahrgastkomfort (bequemes Ein- und Aussteigen, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, genügend Wartefläche im Seitenraum) ist nicht immer ausreichend. Besonders negativ zu bewerten sind die Haltestellen in der Hauptstraße vor der Martin-Luther-Straße sowie die am Hauptbahnhof: Hier handelt es sich um die meist frequentiertesten Haltestellen, die in keiner befriedigenden Weise die o.a. Bedürfnisse der Fahrgäste berücksichtigen. Hinzu kommt die Behinderung der Fahrgäste beim Ein- und Aussteigen durch Fußgänger auf dem zu schmalen Gehweg (Hauptstraße) sowie die ungünstige Haltestellenlage am Hauptbahnhof. Diese Aspekte müssen bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden.

Nicht genügende
Ausstattung der
Haltestellen

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

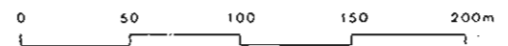
PLAN 8

ÖPNV-LINIENFÜHRUNG



- Ⓜ HALTESTELLEN
MIT 300 M EINZUGSBEREICH
- LINE/RICHTUNG :
- 331/MÜNSTER-BECKUM
- 360/ENNIGERLOH-BECKUM
- 361/WARENDORF-BECKUM
- //// 431/INNERSTÄDTISCHE
RINGVERKEHRSLINIE
- ||||| 432/BECKUM
- |||||| 331/360/361/ROLAND

HBF



3.4 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Ziel dieser Analyse waren quantitative Aussagen zur Kraftfahrzeugverkehrsbelastung der wichtigsten Verkehrsstraßen in Neubeckum, differenziert nach der Belastung an verschiedenen, aus städtebaulicher Sicht bedeutenden Querschnitten und nach der Durchgangsverkehrsbelastung entlang der Hauptverkehrsbeziehungen.

Ziel der Analyse

Hierzu wurde am 17.9.1987 während der nachmittäglichen Spitzenstundengruppe eine Verkehrszählung durchgeführt:

Methode

- Die Erfassung der Kfz-Belastung bzw. der Abbiegebeziehungen an maßgeblichen Knoten bzw. Querschnitten erfolgte durch Knotenstromzählungen (1. Hauptstraße/Spiekersstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße; 2. Hauptstraße/Gustav-Moll-Straße/Martin-Luther-Straße; 3. Kaiser-Wilhelm-Straße/Bahnhofstraße/Eichendorffstraße); um Aussagen zur effektiven Spitzenstundenbelastung zu erhalten, wurden die Zählergebnisse in 15-Minuten-Intervallen festgehalten.
- Die Erfassung des Durchgangsverkehrs erfolgte durch Kennzeichenerfassung an den vier wichtigsten Ortseinfahrten von Neubeckum (1. Hauptstraße: nördlich Einmündung Dyckerhoffstraße; 2. Kaiser-Wilhelm-Straße: westlich Kreuzung Wickingstraße; 3. Ennigerloher Straße: südlich Kreuzung Enniger-/Harbergstraße; 4. Vellerner Straße: östlich Kreuzung Vinkendahl/Herman-Löns-Weg) - siehe Plan 9. An diesen Zählstellen wurden alle Kennzeichen der ein- und der ausfahrenden Kraftfahrzeuge auf Tonband gesprochen; zur zeitlichen Zuordnung der erfaßten Kennzeichen erfolgte eine Zeitangabe in 3-Minuten-Abständen.

Plan 12 gibt einen Überblick über die Kfz-Belastung der wichtigsten Verkehrsstraßen in Neubeckum während der Verkehrsspitzenstunde zwischen 16.30 Uhr und 17.30 Uhr.

Kennzeichnend für die Belastungssituation in Neubeckum sind die relativ geringen Querschnittsbelastungen an den Ortseinfahrten mit zunehmender Verkehrsbelastung im zentralen Bereich (1.244 Kfz/Sph auf der Hauptstraße

Belastungssituation

südlich Gustav-Moll-Straße). Dies zeugt von einem großen Anteil Binnenverkehr (Einkaufsverkehr) begünstigt unter anderem durch das großzügige Stellplatzangebot im zentralen Bereich (siehe Pläne 14-17).

Die Auswertung der Kennzeichenerfassung zur Quantifizierung des Durchgangsverkehrs erfolgte unter Zugrundelegung einer möglichen Fahrzeit von 15 Minuten. Das Ergebnis der Kennzeichenerfassung für den gesamten Erhebungszeitraum von 15.00 - 19.00 Uhr ist in Tabelle 10 dargestellt.

Durchgangsverkehr

Die Tabelle verdeutlicht den relativ geringen Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen in Neubeckum; nennenswerter Durchgangsverkehr ist nur im Zuge der Hauptstraße feststellbar (von Zählstelle 1 nach 3 bzw. von Zählstelle 3 nach 1): 948 Kfz von 15.00 - 19.00 Uhr - das entspricht einem Durchgangsverkehrsanteil von ca. 32% an der Zählstelle 3 (Ennigerloher Straße südlich Ennigerstraße) bzw. von ca. 30% an der Zählstelle 1 (Hauptstraße nördlich Dyckerhoffstraße). Da die Verkehrsbelastung auf der Hauptstraße im zentralen Bereich zunimmt (siehe Plan 9), verringert sich der Anteil des Durchgangsverkehrs entsprechend in den höher belasteten Abschnitten (23% Anteil Durchgangsverkehr an der Querschnittsbelastung der Hauptstraße südlich Gustav-Moll-Straße).

Vernachlässigbar sind Durchgangsverkehre quer zur Hauptstraße bzw. über die Straßenzüge Hauptstraße - Vellerner Straße.

Ein nennenswerte jedoch geringer Durchgangsverkehr ist zwischen den Zählstellen 2 (Kaiser-Wilhelm-Straße) und 3 (Ennigerloher Straße) festzustellen: 221 Kfz von 15.00-19.00 Uhr.

In Plan 11 sind die Durchgangsverkehrsströme für die maßgebliche Spitzenstunde von 16.30-17.30 Uhr dargestellt. Der Vergleich mit den Richtungsbelastungen in Plan 9 zeigt, daß die Durchgangsverkehrsbelastung für den, im Sinne des Rahmenplans maßgeblichen zentralen Bereich relativ gering ist. 23% südlich Gustav-Moll-Straße, 33,5% nördlich Kaiser-Wilhelm-Straße.

Um quantitative Aussagen zur Belastung der Hauptstraße durch Schwerlastverkehr zu erhalten, wurde am 3.11.1987 in der Zeit von 7.00 - 11.00 Uhr eine gesonderte Lkw-Verkehrszählung durchgeführt. Hierzu wurden an zwei Zählstellen (1. Ennigerloher Straße nördlich Ennigerstraße, 2. Hauptstraße nördlich Dyckerhoffstraße) eine Kennzeichenerfassung aller nach Neubeckum ein- bzw. aus Neubeckum herausfahrender Lkw's auf die bzw. von der Umgehung mit Hilfe einer Strichliste festgehalten; darüberhinaus wurden alle übrigen Kfz an den Zählstellen mit Hilfe einer Strichliste festgehalten, um Aussagen über den Anteil des Lkw-Verkehrs am gesamten Kfz-Verkehr zu erhalten. Der Anteil des Lkw-Verkehrs am Kfz-Verkehr der Zählstelle 1 (Ennigerloher Straße südlich Ennigerstraße) beträgt 8% und an der Zählstelle 2 (Hauptstraße nördlich Dyckerhoffstraße) 5%.

Schwerlastverkehr

Für die Auswertung der Kennzeichenerfassung wurde eine mögliche Fahrzeit von 15 Minuten zugrundegelegt.

Hieraus ergab sich ein Lkw-Durchgangsverkehr von 42 Lkw's von 7.00 - 11.00 Uhr (siehe Plan 13). Bedingt durch die während der Vormittagsstunden erfolgenden Lade- und Liefervorgänge ist der festgestellte Lkw-Ziel- bzw. Quellverkehr relativ hoch.

Eindeutig höher als der Lkw-Verkehr innerhalb von Neubeckum ist das Lkw-Aufkommen auf der Umgehungsstraße (Dyckerhoffstraße - Ennigerstraße); dies läßt sich anhand starker Abbiegebeziehungen an den Einmündungen der heutigen Umgehungsstraße (Dyckerhoffstraße-Hauptstraße und Ennigerstraße - Ennigerloher Straße) belegen.

Während verkehrsschwacher Zeiten (nachts bzw. frühe Morgenstunden) ist die Akzeptanz von Umleitungsgeboten bei Lkw-Fahrern erfahrungsgemäß geringer. In Neubeckum kann dies zu störenden Lärmbelastigungen entlang der Hauptstraße führen, da Lkw-Fahrer die kürzere Ortsdurchfahrt der heutigen Umgehung vorziehen. Eine quantitative Erfassung dieses störenden Lkw-Verkehrs ist jedoch nicht notwendig, da die Unterbindung dieses Lkw-Verkehrs kein grundsätzlich planerisches Problem darstellt, sondern vielmehr eine Frage der Verkehrsregelung und insbesondere auch der Überwachung ist.

Zusammenfassende Bewertung

Die Analyse der heutigen Verkehrssituation in Neubeckum zeigt, daß eine teilweise Entlastung der Hauptstraße von Durchgangsverkehr bereits durch die heutige Umgehungsstraße (Dyckerhoffstraße - Ennigerstraße) erreicht ist. Der in der Hauptstraße noch festgestellte Durchgangsverkehr läßt sich durch die Weiterführung der westlichen Umgehung nach Norden, sowie durch Widerstandserhöhung der Hauptstraße (Umgestaltung) und flankierende Maßnahmen im Zuge der Umgehung (Bevorrechtigung der Abbiegebeziehungen, koordinierte Lichtsignalsteuerung, zulässige Höchstgeschwindigkeit 70 km/h) in noch größerem Umfang auf die Umgehungsstraße verlagern.

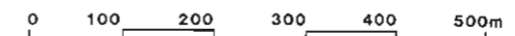
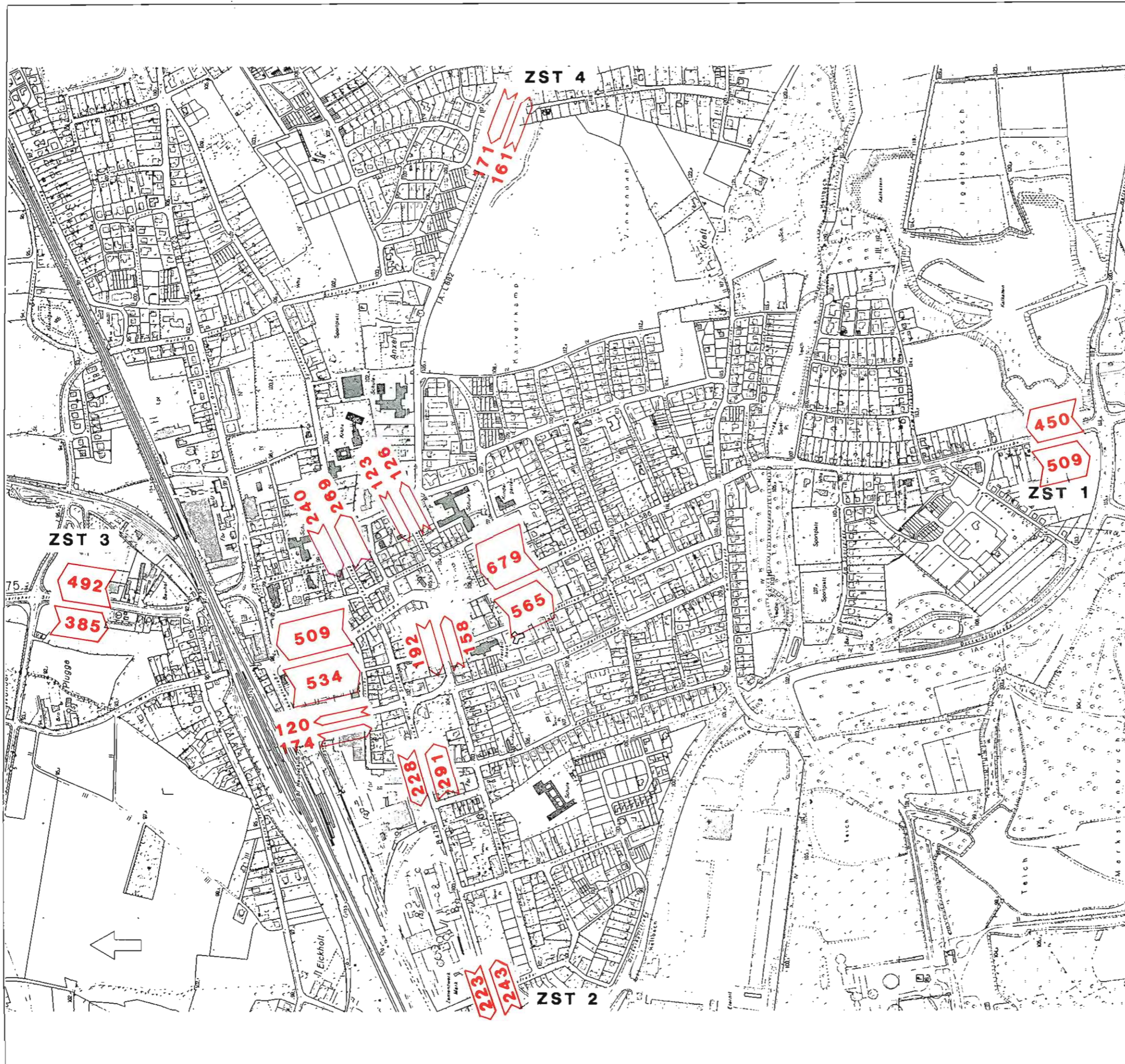
RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 9

VERKEHR

KFZ-RICHTUNGSBELASTUNG

BELASTUNG IN DER SPITZENSTUNDE (16.30-17.30 UHR)
GEM. VERKEHRSZÄHLUNG VOM 17.9.87,
KNOTENSTROMZÄHLUNG VON 15.00-19.00 UHR



Kfz-Verkehrsbeziehungen Kennzeichenerfassung 17.9.1987 **TAB. 10**

nach von		1	2	3	4	Zielverkehr Kfz	Summe
1	-		19 Pkw 4 Busse	427 Pkw 1 Lkw 3 Busse	15 Pkw 1 Bus	1028	1498
2		17 Pkw 1 Bus	-	115 Pkw 4 Lkw 3 Busse	43 Pkw 7 Lkw 1 Bus	618	809
3		502 Pkw 12 Lkw 3 Busse	93 Pkw 2 Lkw 4 Busse	-	12 Pkw 1 Lkw 1 Bus	654	1284
4		6 Pkw 2 Lkw	36 Pkw 3 Lkw 2 Busse	9 Pkw	-	513	571
Quelleverkehr		1154	579	1078	455	Kfz/4 Std (15.00 - 19.00 Uhr)	
Summe		1697	742	1640	536		

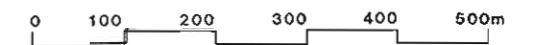
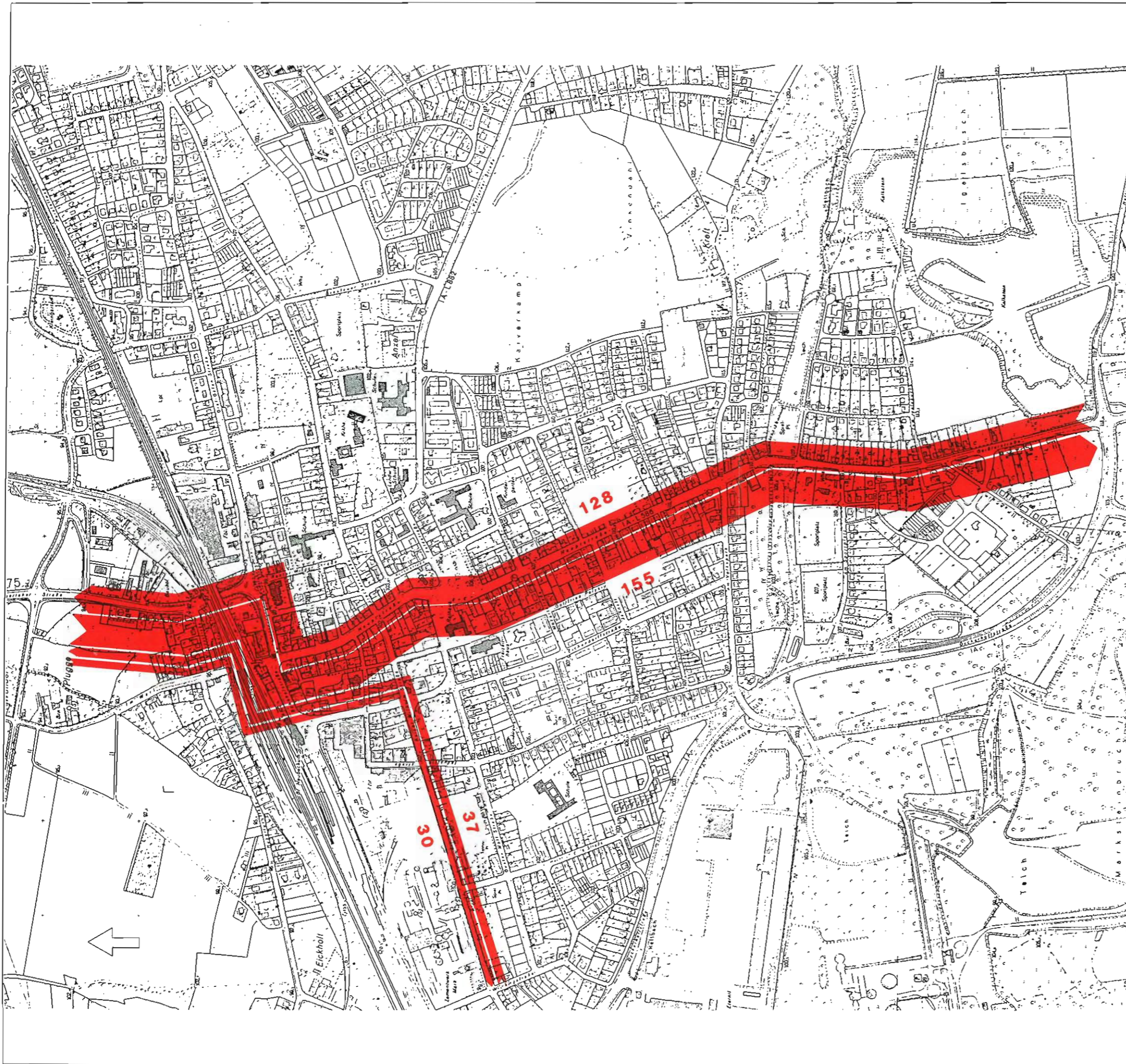
RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 11

VERKEHR

KFZ-DURCHGANGSVERKEHR

BELASTUNG IN DER SPITZENSTUNDE (18.30-17.30 UHR)
GEM. VERKEHRSZÄHLUNG VOM 17.9.87,
KENNZEICHENERFASSUNG VON 15.00-19.00 UHR
DARSTELLUNGSUNTERGRENZE 20 KFZ/STD



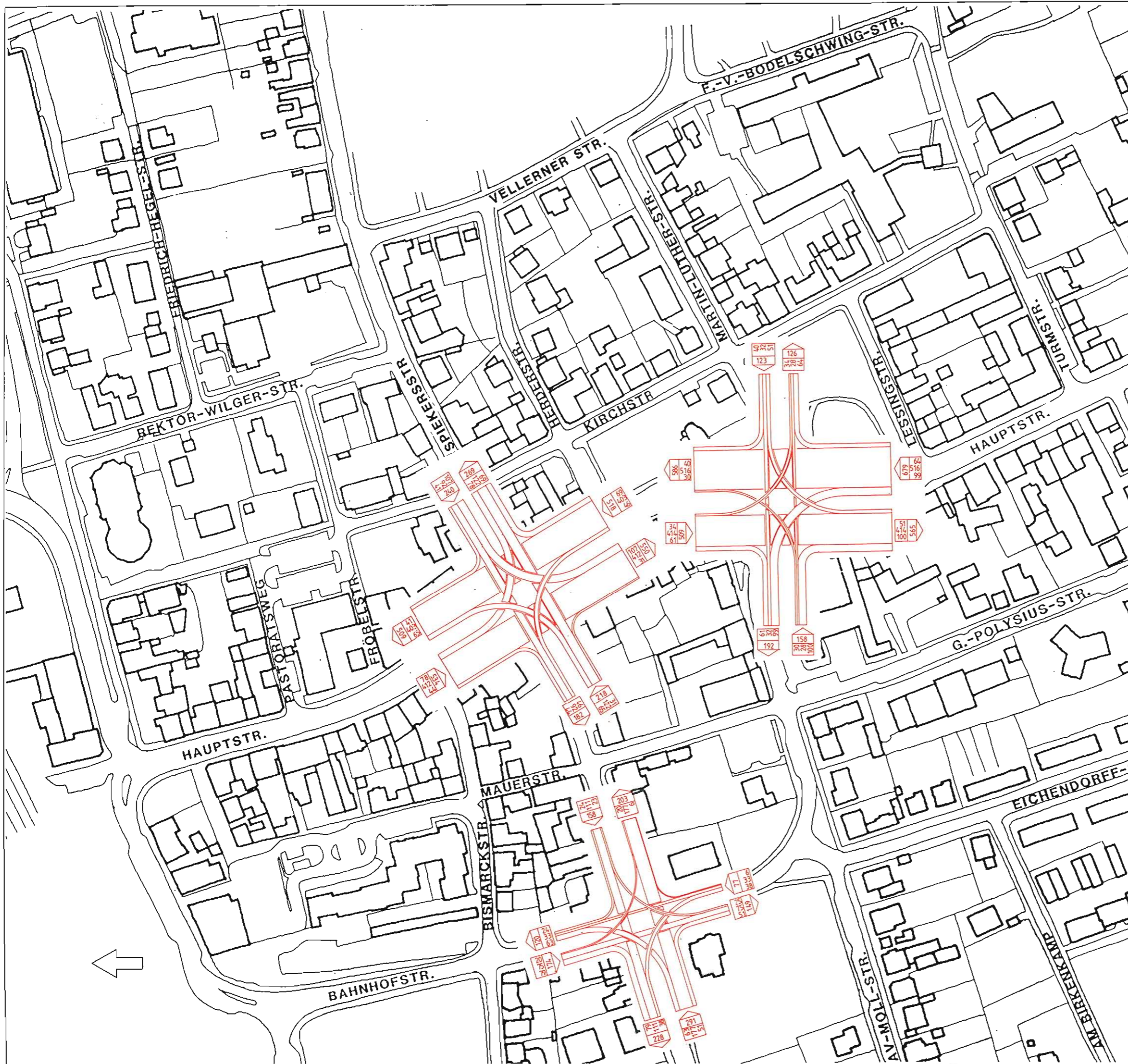
RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 12

VERKEHR

KFZ-KNOTENSTROMBELASTUNGEN

BELASTUNG IN DER SPITZENSTUNDE (16.30-17.30 UHR)
GEM. VERKEHRSZÄHLUNG VOM 17.9.87,
KNOTENSTROMZÄHLUNG VON 15.00-19.00 UHR



RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 13

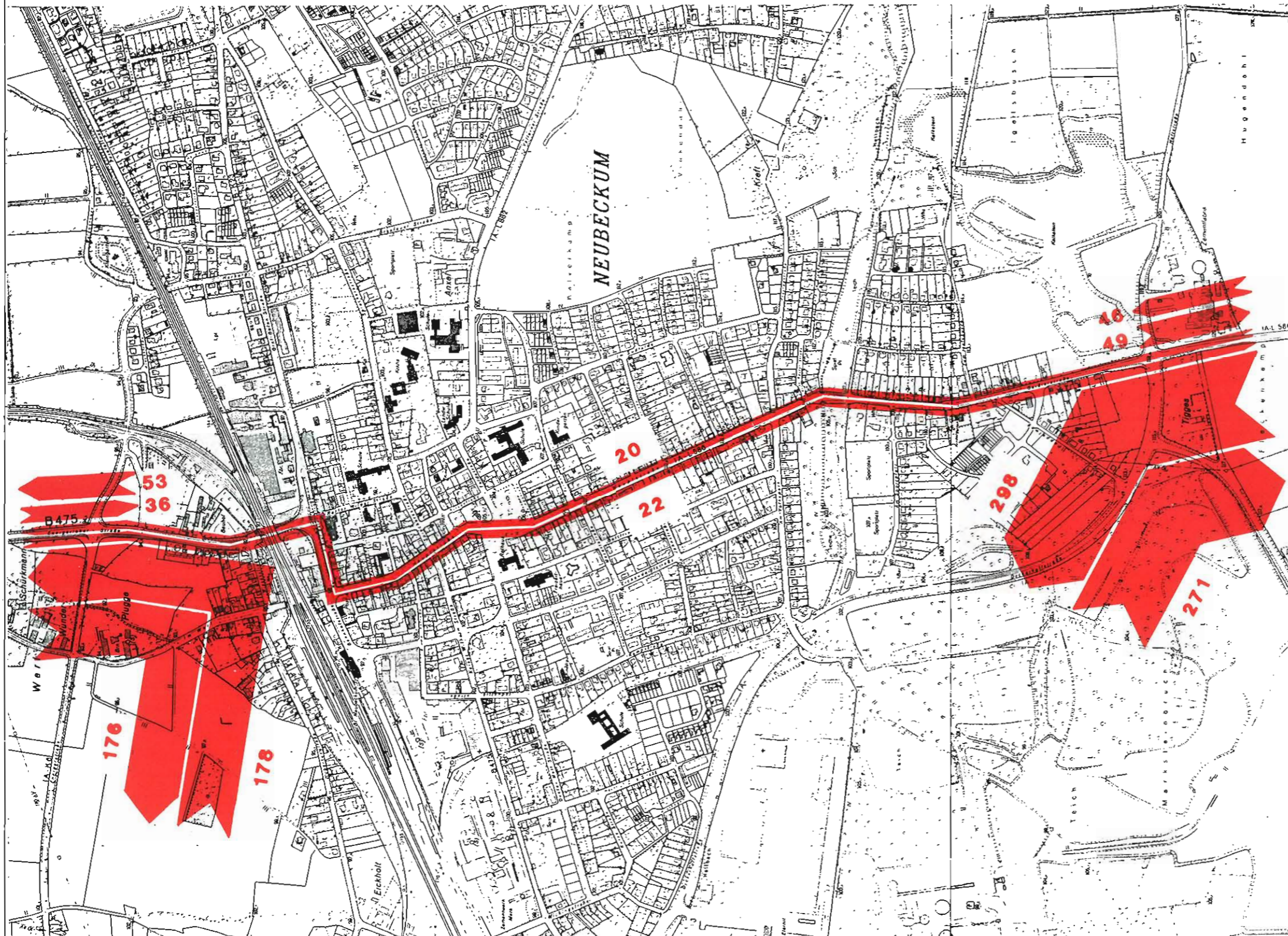
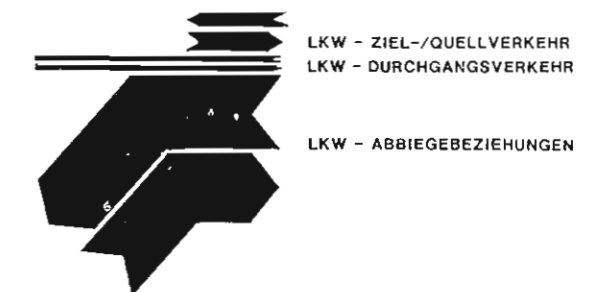
VERKEHR

LKW-VERKEHRSELASTUNG

LKW IN 4 STD. (7.00-11.00 UHR)

GEM. KENNZEICHENERFASSUNG

VOM 3.11.1987



3.5 Ruhender Kraftfahrzeugverkehr

Ziele der Analyse des ruhenden Kraftfahrzeugverkehrs waren quantitative Aussagen zur Auslastung des im Ortskern (Hauptgeschäftsbereich) verfügbaren Parkplatzangebotes während verschiedener Tageszeiten und zu Parkdauern entlang der Kurzparkzone Hauptstraße zwischen Herderstraße bzw. Kaiser-Wilhelm-Straße und Bahnhofstraße. Hierzu wurde am 10.09.1988 eine Parkerhebung durchgeführt.

Parkdauererhebung

Innerhalb des untersuchten Bereiches besteht ein Angebot von 274 Stellplätzen auf öffentlichen Parkplätzen und 253 Stellplätzen im Straßenraum (siehe Plan 14); insgesamt also 527 Stellplätze. Hiervon sind zur Hauptverkehrszeit um 17.00 Uhr 286 Stellplätze belegt; dies entspricht einer Auslastung von 54,3%. Nach Parkplatzart aufgeschlüsselt ergibt sich eine Auslastung von ca. 49% auf Parkplätzen und ca. 71% im Straßenraum. Eine hohe Auslastung während der Hauptverkehrszeit kennzeichnen die Parkplätze hinter dem Ladenzentrum, am Ringkaufhaus und am Plus-Markt; ebenfalls ausgelastet ist die Hauptstraße zwischen Bahnhofstraße und Spiekersstraße. Der Parkplatz an der Bahnhofstraße wird offensichtlich überwiegend von Werktätigen benutzt, da er vormittags zu 73% und nachmittags nur noch zu 15% ausgelastet ist.

Die Auswertung der Parkdauererhebung an der Hauptstraße (15.30 bis 18.30 Uhr mit halbstündiger Kennzeichenerfassung) ergibt einen hohen Anteil an Kurzparkern unter 1/2 Std. (69%) und einen sehr geringen Anteil an Langzeitparkern (7%). Dieser hohe Kurzparkeranteil in der Hauptstraße ist Beleg für einen hohen Stellplatzumschlag, dies erhöht die Chance für Kraftfahrer, in der Hauptstraße einen Parkplatz zu finden und erzeugt naturgemäß Parksuchverkehr.

Hoher Anteil
Kurzparker

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß im Ortskern von Neubeckum keine Engpässe im Stellplatzangebot nachgewiesen werden können.



RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 14

VERKEHR

PARKREGELUNG UND
STELLPLATZKAPAZITÄTEN IM ORTSKERN

--- GRENZE DES ERHEBUNGSGEBIETS

Ⓢ ANZAHL DER STELLPLÄTZE

PARKPLÄTZE

▨ PARKPLATZ

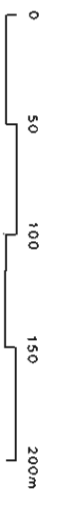
▨ FIRMENPARKPLATZ

PARKEN IM STRASSENRAUM

— UNBESCHRÄNKT

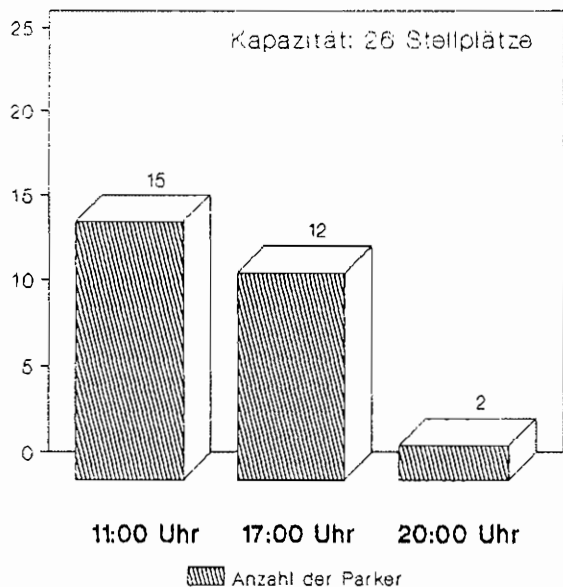
▬ — ZEITLICH BESCHRÄNKT (2 STD.)

⋯⋯ EINGESCHRÄNKTES HALTEVERBOT

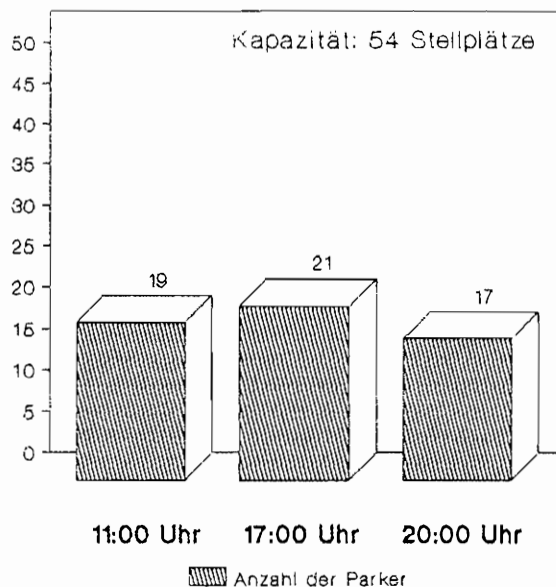


PLAN 15

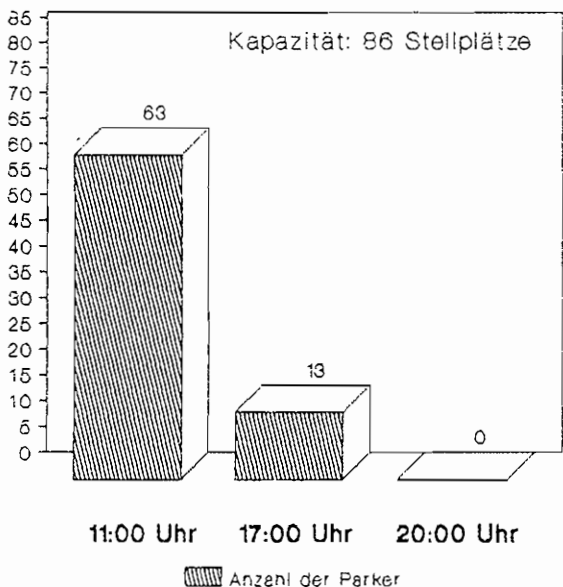
Aldi - Parkplatz



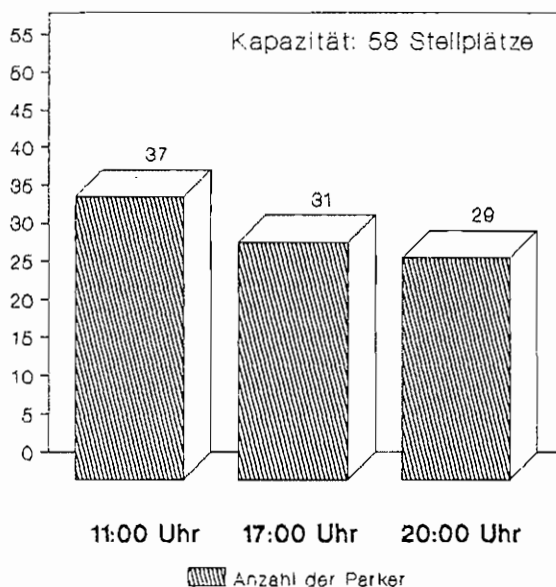
Parkplatz Mauerstrasse



Parkplatz Bahnhofstrasse

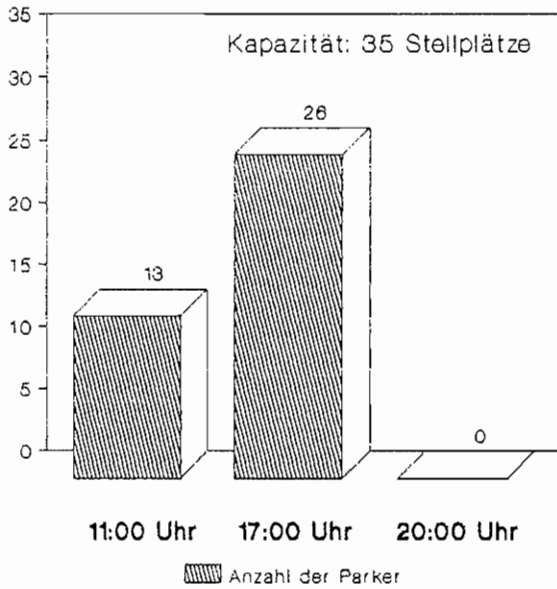


westl. der Hauptstrasse

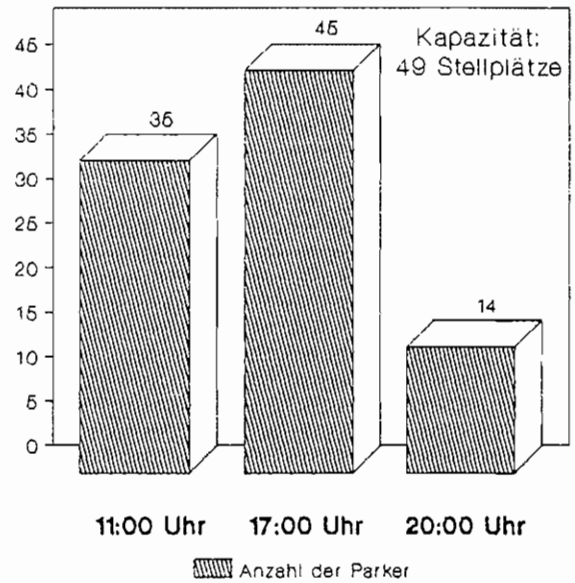


PLAN 16

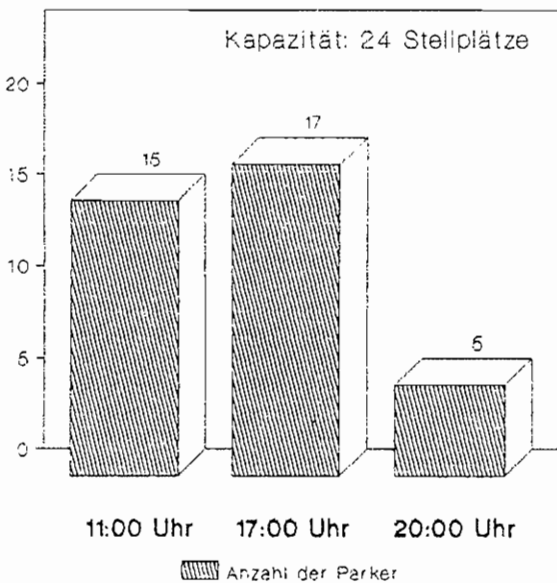
Parkplatz Kaufhaus



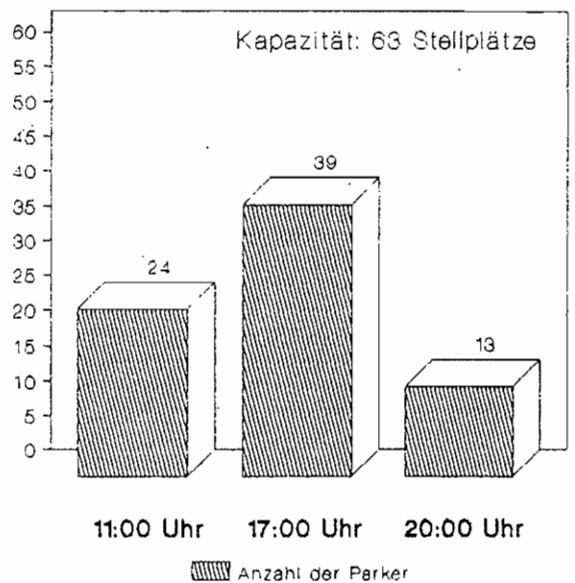
Parkplatz Ladenzentrum



Plus-Parkplatz

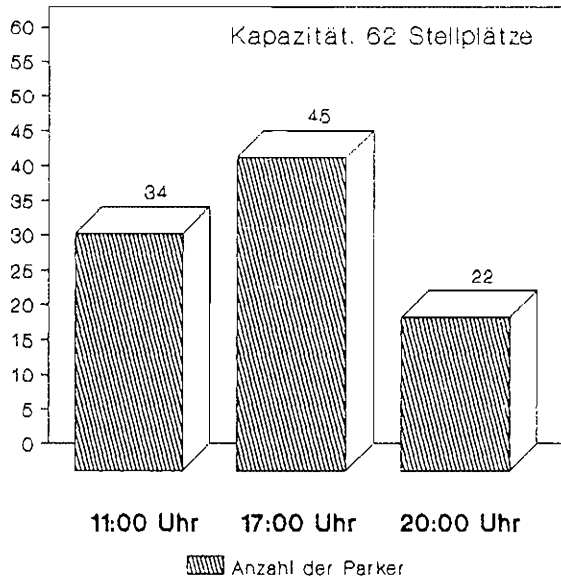


östl. der Hauptstrasse

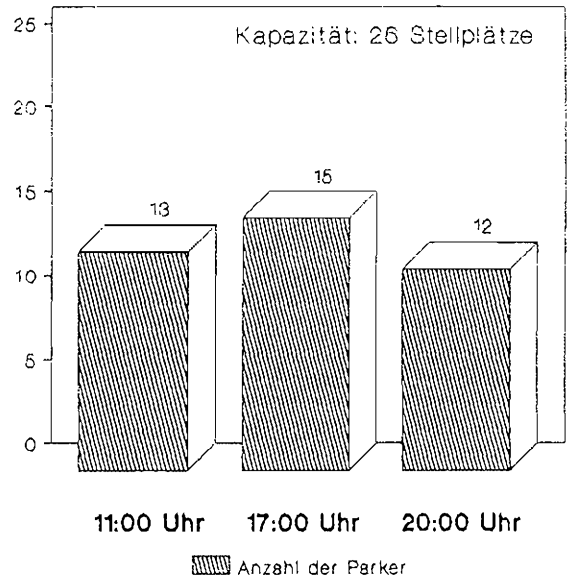


PLAN 17

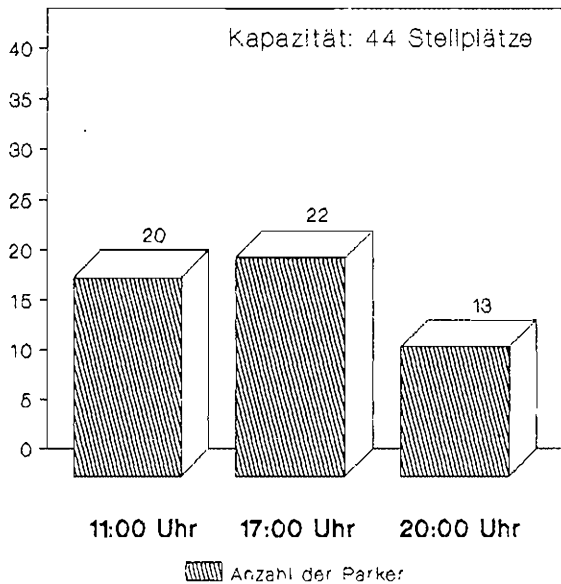
zw. Bahnhof-/Spiekersstr.



zw. Spiekers-/G.-Mollstr.



zw. G.-Mollstr./Turmstr.



4. Mängel und Konflikte

Die räumliche Differenzierung der Untersuchungsergebnisse aus Situationsanalysen zeigen eine deutliche Konzentration von Mängeln und Konflikten entlang der Hauptstraße und im zentralen Ortskern von Neubekum.

Die Hauptstraße stellt als stark befahrene Ortsdurchfahrt auf der gesamten Länge von der Dyckerhoffstraße bis zur Wiesenstraße eine Beeinträchtigung der anliegenden Nutzungen durch Verkehrslärm und -immissionen, eine Gefährdung querender Fußgänger und Radfahrer und eine Beeinträchtigung der Aufenthaltsqualität im zentralen Ortskern dar. Darüberhinaus ist der Straßenraumeindruck bedingt durch die inhomogene Bebauung zwischen Gustav-Moll-Straße und Bahnhofstraße sehr diffus. Gleiches gilt für die beiden anderen das Rahmenplangebiet durchziehenden Verkehrsstraßen: Spiekersstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße.

Konzentration der Mängel entlang der Hauptstraße

Das breite Verkehrsband der Hauptstraße zerschneidet zusammenhängende Platzbereiche wie z.B. den Rathausvorplatz und die städtische Parkanlage (Lessingstraße), wodurch unter anderem die Aufenthaltsqualität dieser Bereiche stark beeinträchtigt werden. Die Fußwegführung und Gestaltung des Stadtparks schränken die Nutzbarkeit zum Verweilen und Durchqueren ein. Die Flächengestaltung vor dem Rathaus läßt diesen Bereich sehr trostlos erscheinen. Der Bahnhofsvorplatz wird im wesentlichen von der Bahnhofstraße und den Aufstellflächen für die Busse dominiert; hierbei tritt das denkmalwerte Bahnhofsgebäude stark in den Hintergrund und die städtebauliche Bedeutung dieses Platzes (immerhin Ausgangspunkt der Entstehung Neubeckums) in den Hintergrund.

Sowohl funktional als auch stadtgestalterisch unbefriedigend ist der Abschluß der Hauptstraße im Norden:

- * eine unvermittelte Aufweitung des Straßenraumes durch das unbebaute Eckgrundstück der Einmündung Bahnhofstraße mit der Folge des Verlustes einer eindeutigen Straßenführung
- * die nur unter Gefahren überquerbare Fahrbahn der Hauptstraße und Bahnhofstraße

- * die gestalterisch nicht deutliche fußläufige Weiterführung der Hauptstraße unter der Bahnlinie.

Die Probleme der an die Hauptstraße grenzenden Wohngebiete liegen vorwiegend im gestalterischen Bereich. Mangelnde Begrünung sowie fehlende Vorgartenzonen (als typisches Gestaltungselement) hinterlassen oft einen trostlosen Straßenraumeindruck. Hinzu kommt, daß in Teilbereichen der bauliche Zustand von Fahrbahnen und Gehwegen miserabel ist (z.B. Jahnstraße). In einigen Straßen entstehen Nutzungskonflikte zwischen Fußgängern und gebietsfremdem motorisiertem Kraftfahrzeugverkehr:

- * Die Goethestraße und Schillerstraße werden als "Abkürzung" von Fahrzeugen aus und nach Vellern benutzt.
- * Im östlichen Teil der Robert-Koch-Straße, die abschnittsweise ohne Gehweg ist, befindet sich ein Gemeindezentrum. Gleichzeitig liegt hier jedoch der Parkplatz der Fa. Krupp-Polysius mit 450 Stellplätzen. Diese Nutzungswidersprüche führen zwangsläufig zu Gefährdungen der nicht motorisierten Besucher des Gemeindezentrums (vorwiegend Kinder und ältere Menschen) durch den Kfz-Verkehr, da sie die schmale Straße mit den Fahrzeugen ungesichert teilen müssen.

Wohngebiete mit Gestaltungsmängeln

Gemeinschaftsgrünanlagen von Mietwohnungsbauten sind aufgrund unattraktiver Gestaltung schlecht benutzbar.

Große innenstadtnahe Parkplätze (wie Aldi-Parkplatz, Bahnhofstraße, Industriestraße) beeinträchtigen durch ihre großflächige Versiegelung oder fehlende Begrünung das Stadtbild nachteilig.

Versiegelte Parkplätze

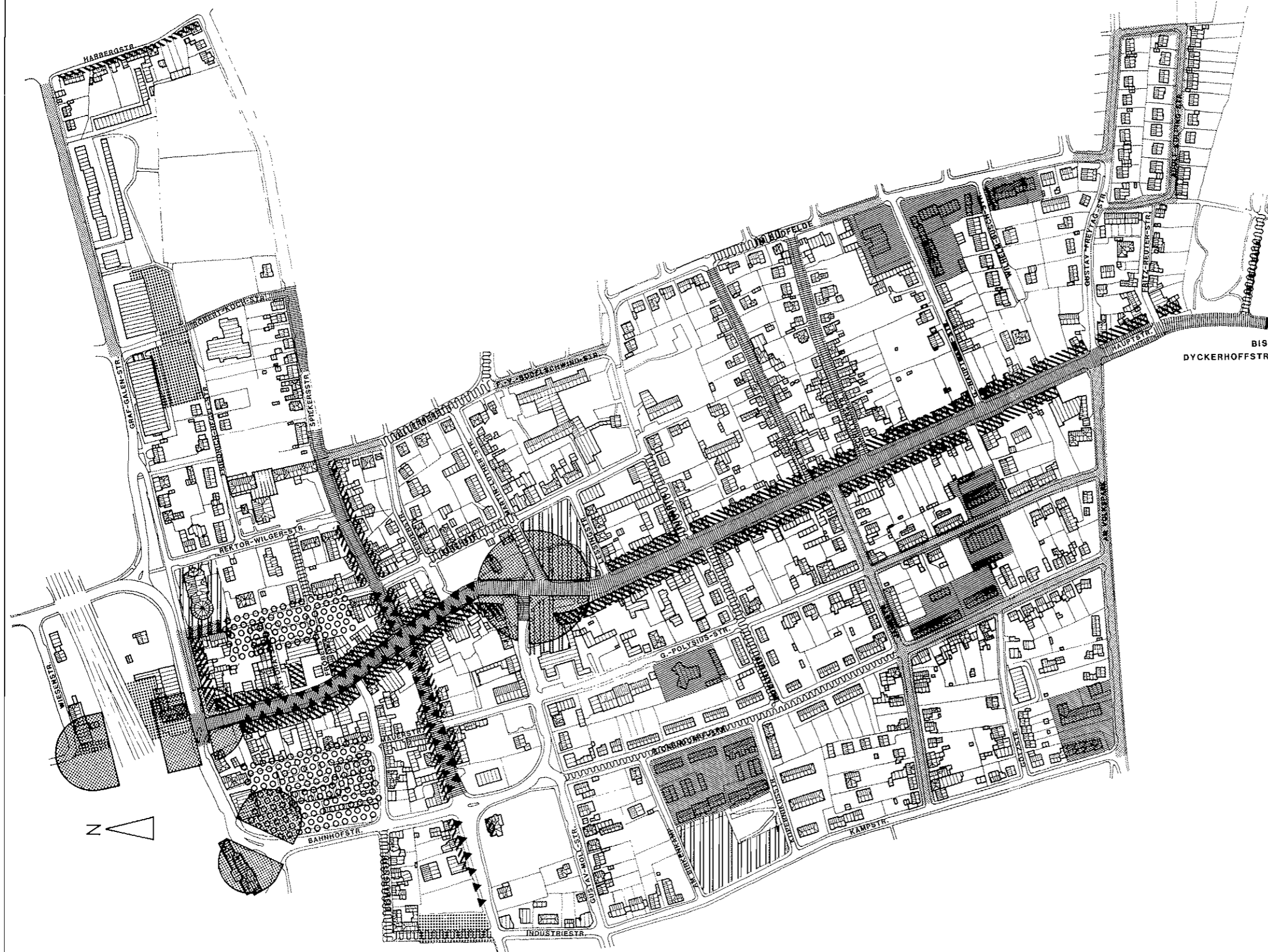
An den Hauptverkehrsstraßen, die gleichzeitig Haupttrouten des Radverkehrs sind, fehlen Radwege.




An der Kirchstraße und der Mauerstraße - nahe des Ortskerns - befinden sich interessante städtebauliche Gefüge (z.B. Kirche mit schönem Baumbestand), die jedoch mangels sinnvoller Gestaltung und Nutzung unattraktiv bleiben.

In Plan 19 sind die Entwicklungsziele dargestellt, die kurz- und langfristig durch die Beseitigung der Mängel zu einer Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität führen sollen.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 18
MÄNGEL UND KONFLIKTE





-  STARKE BELÄSTIGUNG DER ANWOHNER DURCH VERKEHRLÄRM UND -IMMISSIONEN
-  ZERSCHNEIDUNG ZUSAMMENGEHÖRIGER BEREICHE DURCH STRASSEN ODER BAHN
-  BEREICHE MIT ZU GERINGER AUSNUTZUNG ODER FEHLNUTZUNG
-  GEMEINSCHAFTSGRÜNANLAGEN MIT GERINGER NUTZBARKEIT
-  UNATTRAKTIVE RÜCKBEREICHE, HÖFE UND PARKPLÄTZE
-  DIFFUSER STRASSENRAUMEINDRUCK
-  NUTZUNGSKONFLIKTE FUSSGÄNGER/RADFÄHRER MIT MOTORISIERTEM VERKEHR DURCH GEFÄHRDUNG UND BEEINTRÄCHTIGUNG VON FAHRBAHNQUERUNGEN, LÄNGSVERKEHR UND AUFENTHALT
-  FEHLENDE AUFENTHALTSQUALITÄT
-  FEHLENDE STRASSENRAUM-BEGRÜNNUNG BZW. -GESTALTUNG
-  SCHLECHTER BAULICHER STRASSENZUSTAND


RAHMENPLAN
NEUBECKUM


PLAN 19


ZIELE

- 

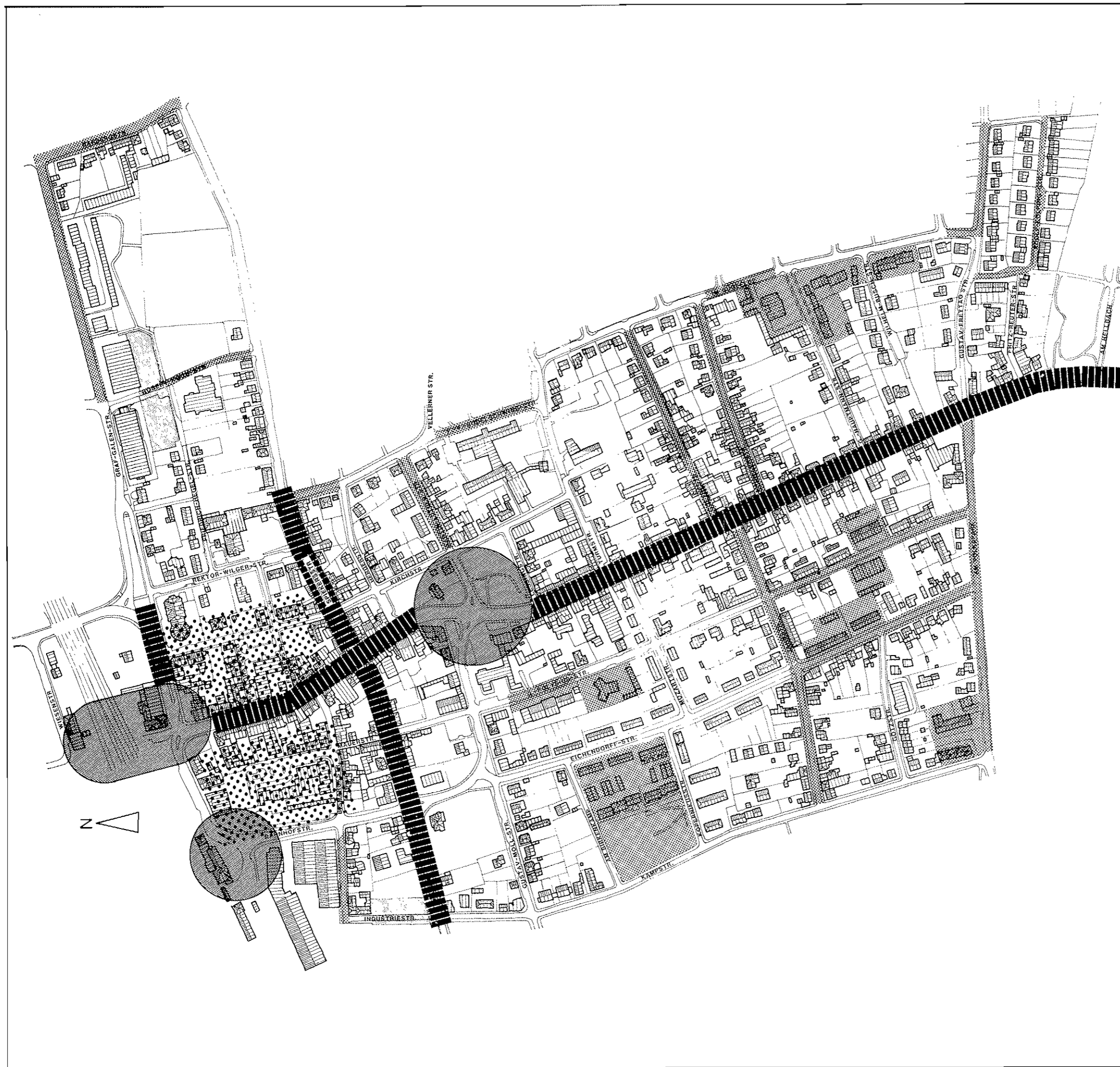
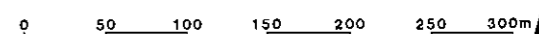
STÄDTEBAULICHE NEUORDNUNGS-
BEREICHE: VERBESSERUNG DER
FUNKTIONALEN STRUKTUR UND
RÄUMLICHEN GESTALT IM RÜCK-
WÄRTIGEN BEREICH
- 

ERHÖHUNG DER NUTZBARKEIT UND
AUFENTHALTSQUALITÄT
IM ÖFFENTLICHEN RAUM
- 

VERRINGERUNG DER BEEINTRACHTI-
GUNGEN DURCH DEN KFZ-VERKEHR.
ERHÖHUNG DER AUFENTHALTS-
QUALITÄT IM STRASSENRAUM,
VERBESSERUNG DES STRASSEN-
RAUMEINDRUCKS
- 

PUNKTUELLE MASSNAHMEN ZUR
VERBESSERUNG DER WOHNUMFELD-
QUALITÄT IN ÜBERWIEGEND WOHN-
GENUTZTEN GEBIETEN
- 

GESTALTERISCHE AUFWERTUNG VON
UNATTRAKTIVEN RÜCKBEREICHEN,
HÖFEN UND PARKPLÄTZEN



5. Planungskonzepte

Auf Grundlage der intensiven Untersuchungen und Bestandserhebungen wurden bereits im ersten Schritt des Rahmenplans die Mängel und Probleme des Untersuchungsgebiets herausgearbeitet und analysiert. Niederschlag fanden die Ergebnisse in verschiedenen Plänen, die Auskunft über

- Gebäude- und Freiflächennutzung,
- das Ortsbild,
- den Straßenzustand,
- den Gebäudezustand sowie
- den Verkehr

geben.

Im nächsten Arbeitsschritt entstanden die ersten Konzepte:

Erste Konzepte

- Das Verkehrskonzept soll die verschiedenen Belange zwischen motorisierten und nicht motorisierten Verkehrsteilnehmern berücksichtigen und Beeinträchtigungen, die sich aus dem Kfz-Verkehr ergeben, mildern bzw. beseitigen.
- Das Nutzungskonzept soll vorwiegend die der Wohnnutzung dienenden Gebiete stärken und das Zentrum von störender Nutzung freihalten (z.B: Vergnügungsstätten).
- Das Gestaltungskonzept soll die Maßnahmen aufzeigen, die zur Verbesserung der gestalterischen Qualität des Ortskerns und Identifikation der Bewohner mit dem eigenen Wohnort beitragen sollen.

Aus diesen Konzepten werden für Teilbereiche Gestaltungsvorschläge sowie prototypische Querschnitte entwickelt.

5.1 Verkehrskonzept

Dem Verkehrskonzept liegen folgende Überlegungen zugrunde:

- Um die ehemalige innerstädtische Ortsdurchfahrt (L 586/B 475) von dem heute noch vorhandenen Durchgangsverkehr (ca. 30% des Gesamtverkehr) zu entlasten, müssen die beiden Verkehrsknoten, die den Verkehr auf die heutige Umgehungsstraße führen, leistungsfähiger werden.

Der südliche Knoten (Dyckerhoffstraße) soll so umgebaut werden, daß der ortsfremde Autofahrer direkt auf die Umgehungsstraße (als Geradeausfahrer) geleitet wird, der Verkehr nach Neubeckum jedoch abbiegen muß. Der Anschluß des Hellweges sollte bei diesem Umbau mit einbezogen werden - als mögliche Verbindung nach Vellern.

Der nördliche Knoten an der Ennigerstraße soll in seiner Signalsteuerung so geändert werden, daß eine Bevorrechtigung für die Kraftfahrer besteht, die die Umgehung benutzen. Ein intensiver Umbau ist hier nicht sinnvoll, da dieser Knoten nur noch bis zur endgültigen Schließung der westlichen Entlastungsstraße seine heutige Bedeutung als Hauptanschluß an die Umgehungsstraße behält.

- Die Hauptstraße bleibt weiterhin als Hauptverkehrsführung für den innerörtlichen Verkehr von Neubeckum erhalten. Wie aus den Untersuchungsergebnissen zu entnehmen ist, besteht etwa 70% des Verkehrsgeschehens aus Ziel- und Quellverkehr (sogenannter hausgemachter Verkehr).

Eine Umgestaltung der Hauptstraße muß daher aus verkehrlicher Sicht

- * die Befahrbarkeit der Straße in beiden Richtungen,
- * den Begegnungsfall Bus/Bus
- * ausreichende Flächen für Fußgänger und Radfahrer sowie
- * sichere Querungshilfen

beinhalten.

Das übrige Straßennetz läßt sich in drei Kategorien einteilen:

Zu der ersten Gruppe gehören die Straßen, die für die innerörtliche Verkehrsführung sowie für überörtliche Anbindung von Bedeutung sind. In diesen Straßen sollen Maßnahmen zum Schutz und zur Sicherheit der Fußgänger und Radfahrer eingerichtet werden (z.B. Anlage von Radwegen, Verbesserung der Querungsmöglichkeiten oder in Teilen Straßenraumbegrünung). Hierzu zählen im Untersuchungsgebiet:

Hauptstraßenzüge

- Hauptstraße
- Graf-Galen-Straße
- Kaiser-Wilhelm-Straße
- Vellerner Straße
- Ennigerloher Straße
- Bahnhofstraße
- Teile des Gustav-Moll-Straße

Zu der zweiten Kategorie zählen diejenigen Straßen, die zur inneren Erschließung der Wohngebiete dienen und deshalb fast ausschließlich von Bewohnern eines Viertels benutzt werden. Hier sind punktuell Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung notwendig. Hier soll überwiegend die Begrünung des Straßenraums durch Baumbete erfolgen, die zum einen die Fahrbahn verschmälern, das Straßenbild verbessern sowie ein geordnetes Parken bewirken.

Wohnstraßen

Zu dieser Straßenkategorie zählen:

- * Goethestraße
- * Schillerstraße
- * Eichendorffstraße
- * Gustav-Moll-Straße (westlich)
- * Gottfried-Polysius-Straße (südlich)
- * Jahnstraße
- * Am Volkspark
- * Industriestraße
- * Turmstraße

Zu der dritten Kategorie zählen die sogenannten Anliegerstraßen, die nur von Bewohnern der Straße genutzt werden und eine entsprechend hohe Aufenthaltsfunktion haben.

Anliegerstraßen

Hier werden ebenfalls Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Form von Straßenbegrünung vorgesehen.

- * Robert-Koch-Straße (südlich)
- * Kopernikusstraße
- * Am Birkenkamp
- * Mozartstraße
- * Herderstraße
- * Adolf-Kolping-Straße (nördlich)
- * Fröbelstraße

Da einige Straßen in einem sehr schlechten baulichen Zustand sind, sollen die punktuellen Maßnahmen so angelegt werden, daß spätere Instandsetzungsarbeiten ohne Probleme möglich sind.

Ebenfalls zur dritten Kategorie zählen diejenigen zentrumsnahen Straßen, die durch ihre Nähe zur Haupteinkaufsstraße oder durch ihre besondere Lage (z.B. zwischen Park und Kirche) eine intensive verkehrsberuhigte Umgestaltung in Form von Mischflächenausbau erhalten sollten. Hierzu gehören:

Zentrumsnahe
Mischfläche

- Martin-Luther-Straße (östlich)
- Kirchstraße (nördlich)

Abseits der o.a. Hauptverkehrsstraßen ist für die Wohngebiete eine zonenhafte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h vorgesehen. Die Einrichtung von Tempo-30 Zonen darf sich jedoch nicht auf reine Beschilderung beschränken. Begleitend ist eine umfassende Aufklärungskampagne erforderlich, in der mit Hilfe von Info-Blättern, Plakaten, Aktionen und gebietsweisen Einsatzes eines Infomobils die Anwohner und Autofahrer über Sinn und Nutzen von "Tempo 30" informiert werden. Unterstützend soll die bauliche Umgestaltung von Zufahrten in Tempo-30 Gebiete die Aufmerksamkeit der Autofahrer erhöhen.

Flächenhafte Ver-
kehrsberuhigung
durch Tempo 30

Eine Besonderheit stellt die Spiekersstraße dar. Sie dient zur Erschließung der östlichen Wohngebiete Neubeckums, gleichzeitig befinden sich hier empfindliche Einrichtungen wie Kindergarten und Krankenhaus. So soll die Spiekersstraße von Vellerner Straße bis hinter Einmündung Robert-Koch-Straße mit Radwegen und punktuellen Maßnahmen (wie Querungshilfen) versehen werden; ab der Vellernerstraße gehört sie zum Tempo-30 km/h-Gebiet.

Ein wichtiges Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Entlastung der Spiekersstraße vom fließenden Verkehr. Ein maßgeblicher Anteil der

heutigen Verkehrsbelastung in der Spiekersstraße geht vom zu- bzw. abfließenden Verkehr der Parkplätze von Krupp-Polysius aus. Dieser Verkehr führt zudem in der Robert-Koch-Straße zu Unverträglichkeiten vor dem Gemeindezentrum. Eine Netzunterbrechung in der Robert-Koch-Straße wird einen wesentlichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verringerung der Verkehrsbelastung in der Spiekersstraße beitragen.

Das Verkehrskonzept beinhaltet weiterhin Verbesserungen für Fußgänger und Radfahrer. Wichtige Achsen für den nicht motorisierten Verkehr sollen in Komfort und Zugänglichkeit verbessert werden. An der Eisenbahnunterführung Hauptstraße/ Wiesenstraße soll durch bessere Ausstattung und Umgestaltung die fußläufige Anbindung der durch die Bahn vom Zentrum abgetrennten Wohngebiete erfolgen.

Bahnunterführung

Das Verkehrskonzept geht von der Beibehaltung der heutigen Linienführung des öffentlichen Personennahverkehrs durch den Ortskern von Neubeckum aus. An den Haltestellenbereichen sind Verbesserungen vorgesehen, die einerseits die Verkehrssicherheit erhöhen (ausreichende Flächenzuteilung für Fahrgäste), andererseits den Linienbussen ein zeitraubendes Einfädeln in den fließenden Verkehr ersparen (Fahrbahnhaltestellen statt Busbuchten).

ÖPNV

Bei allen Planungen, die eine bauliche Veränderung der Straßen zur Folge haben, müssen die Belange der öffentlichen Personennahverkehrs, des Rettungswesens und der Müllabfuhr berücksichtigt werden.

RAHMENPLAN

NEUBECKUM

PLAN 20

VERKEHRSKONZEPT



-  HAUPTVERKEHRSFÜHRUNG MIT STRASSENBEGLEITENDEN RADWEGEN
-  ERGÄNZENDE ANLAGE VON RADWEGEN
-  INTENSIVE UMGESTALTUNG
-  PUNKTUELLE VERKEHRSBERUHINGUNG UND ABSCHNITTSWEISE UMGESTALTUNG
-  AUFHEBUNG DER EINBAHNREGELUNG
-  ZONENGESCHWINDIGKEITS-BESCHRÄNKUNG
-  NETZUNTERBRECHUNG BESTAND/PLANUNG
-  INTENSIVE VERKEHRSBERUHINGUNG (MISCHFLÄCHENAUSBAU)
-  EINSATZ PUNKTUELLER VERKEHRSBERUHINGUNGSELEMENTE (Z.B. KNOTENPUNKTAUFPLASTERUNG)
-  VERKEHRSBERUHINGTER AUSBAU IM ZUGE VON BAULICHEN STRASSENERNEUERUNGEN
-  VERBESSERUNG DES KOMFORTS FÜR FUSSGÄNGER UND RADFAHRER AN DER BAHNUNTERFÜHRUNG

5.2 Nutzungskonzept

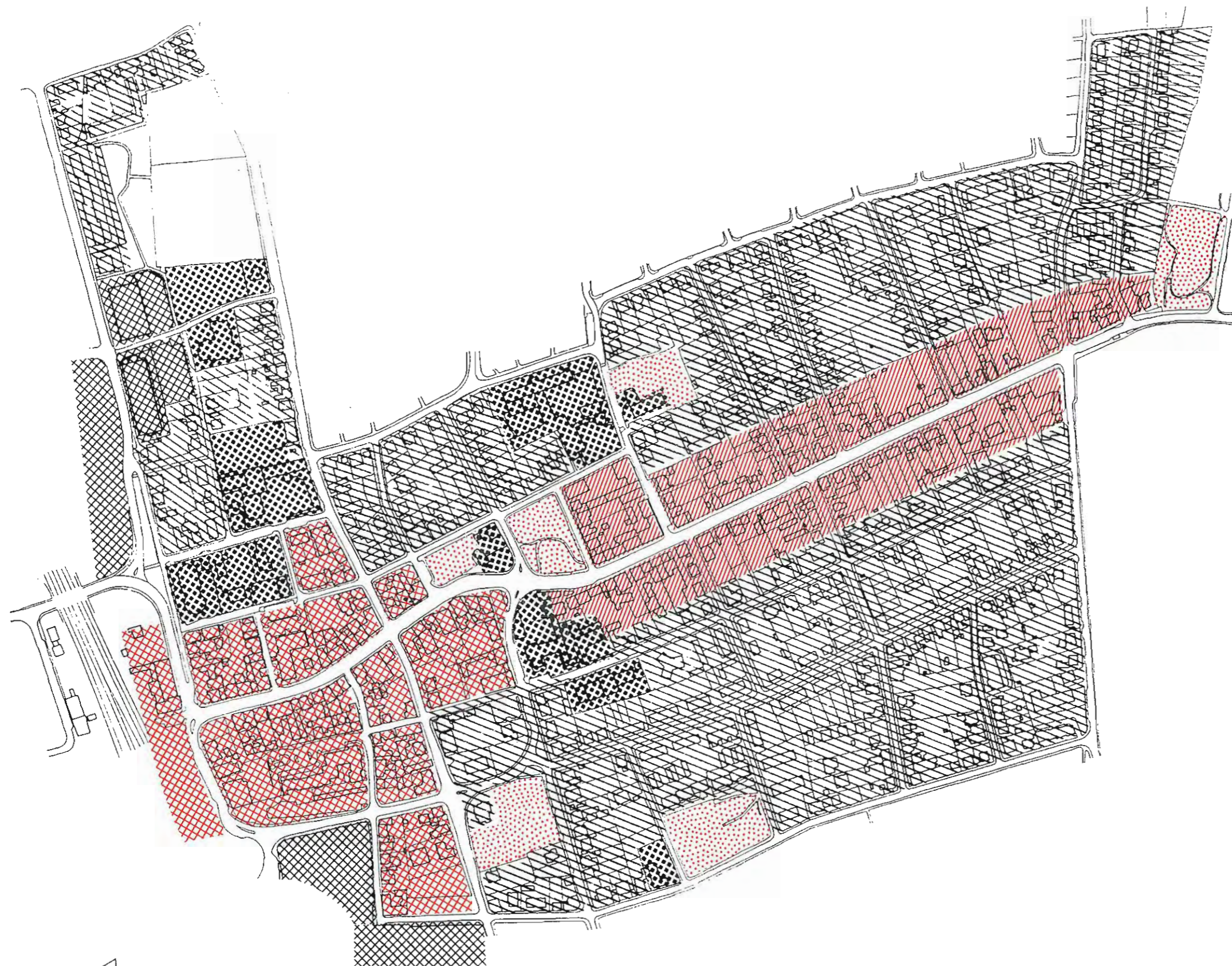
Das nachstehend abgebildete Nutzungskonzept weist folgende Gebiete aus:







- Das besondere Wohngebiet wird für den südlichen Abschnitt der Hauptstraße (von Fritz-Reuter-Straße bis zur Lessingstraße) vorgesehen. Hier befindet sich überwiegend Wohnnutzung durchsetzt mit einigen wenigen Geschäften, einer Tankstelle etc. In diesem Abschnitt der Hauptstraße soll die bestehende Wohnnutzung gestärkt werden. Besonderes Wohngebiet
- Der zentrale Bereich um die Hauptstraße reicht im Westen bis zur Kaiser-Wilhelm-Straße/ Bahnhofstraße, im Osten bis zur Kirchstraße und im Norden bis zur Bahnhofstraße. Hier wird die Ausweisung als Mischgebiet vorgeschlagen, das der vorhandenen gemischten Struktur (Wohnen / Geschäftsnutzung / nicht störendes Gewerbe) gerecht wird. Mischgebiet
- Die Flächen an der Industriestraße, Graf-Galen-Straße, die überwiegend von Gewerbebetrieben belegt sind, werden als Gewerbegebiete ausgewiesen. Gewerbegebiet
- Alle übrigen Flächen des Rahmenplangebietes sind reine bzw. allgemeine Wohngebiete, je nach ihrer Nutzung und Lage zum zentralen Bereich. Wohngebiete

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 21

NUTZUNGSKONZEPT



-  BESONDERE WOHNGBIETE
-  ALLGEMEINE-/
REINE WOHNGBIETE
-  MISCHGBIETE
-  GEWERBEGEBIETE
-  GEMEINBEDARFSEINRICHTUNGEN
-  ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN

5.3 Gestaltungskonzept

Folgende Gestaltungsgrundsätze werden im Rahmenplan Neubeckum umgesetzt:

- Der ehemals alleinartige Charakter der Hauptstraße sowie die Straßenraumproportionen sollen durch beidseitige Baumpflanzungen und Fahrbahnverschmälerung wiederhergestellt werden.

Alleencharakter
- Die räumlich/funktional unterschiedlichen Straßenabschnitte der Hauptstraße sollen gestalterisch hervorgehoben werden.
- In den Straßen mit überwiegender Wohnnutzung sollen die ortsüblichen Straßenraumproportionen wieder entstehen; begrünte Hausvorbereiche, Straßenraumbegrünung in Form von Baumpflanzungen sowie die Verschmälerung der Fahrbahnen tragen hierzu bei. In Straßen, die überwiegend nur von Anliegern genutzt werden, soll zusätzlich das Mischungsprinzip angewandt werden.

Straßenraumproportionen
- Parkplätze sollen teilentsiegelt und begrünt werden.
- Platzflächen (z.B. Bahnhof, Rathausplatz) sollen entsprechend ihrer Funktion und städtebaulichen Bedeutung neu gestaltet werden.

Platzgestaltung
- Baulücken sollen unter Verwendung ortstypischer Materialien und Wahrnehmung der Maßstäblichkeit geschlossen werden.
- Gebäude im zentralen Bereich, die nicht den Straßenraumproportionen entsprechen und den Maßstab der ortsüblichen Bebauung sprengen (z.B. eingeschossige Flachdachbauten) sollen unter Verwendung ortstypischer architektonischer Elemente aufgestockt werden.
- Fußgänger- und Radfahrerverbindungen, die zu den am Ortsrand gelegenen Naherholungsflächen führen (Hellbach, Freibad, Sportstätten am Harberg etc.) sollen im Straßenraum durch entsprechende Gestaltung verdeutlicht werden.






Freiraumverbindungen

RAHMENPLAN

NEUBECKUM

PLAN 22

GESTALTUNGSKONZEPT

-  WIEDERHERSTELLEN ORTSÜBLICHER STRASSENRAUMPROPORTIONEN DURCH SCHAFFUNG VON BEGRÜNTEM HAUSVORBEREICHEN, STRASSENRAUMBEGRÜNUNG UND VERSCHMÄLERUNG DER FAHRBAHN
-  S.O. UNTER ANWENDUNG DES MISCHUNGSPRINZIPS
-  GLIEDERNDE NEUGESTALTUNG DER FREIFLÄCHE KAMPSTRASSE
-  TEILENTSIEGELUNG UND BEGRÜNUNG VON PARKPLÄTZEN
-  WIEDERHERSTELLEN DER STRASSENRAUMPROPORTIONEN DURCH ALLEEPLANZUNG UND FAHRBAHNVERSCHMÄLERUNG
-  BILDUNG VON RÄUMLICH/FUNKTIONAL BEGRÜNDBAREN ABSCHNITTEN, LÄNGSGLIEDERUNG DES STRASSENRAUMS
-  ERGÄNZENDE BEBAUUNG UNTER BERÜCKSICHTIGUNG ORTSTYPISCHER MATERIALIEN UND PROPORTIONEN
-  GEBÄUDEAUFSTOCKUNG UNTER VERWENDUNG ORTSTYPISCHER ARCHITEKTONISCHER ELEMENTE UND WAHRUNG DER STRASSENRAUMPROPORTIONEN
-  STRASSENÄUMLICHE VERDEUTLICHUNG VON GRÜNBINDUNGEN
-  PLATZGESTALTUNG

0 50 100 150 200 250 300m



5.4 Parkkonzept

Im engeren Ortskern (zwischen Gustav-Moll-Straße, Mauerstraße, Bahnhofstraße, Hauptstraße und Herderstraße) soll durch eine gezielte Parkraumbewirtschaftung das heutige Stellplatzangebot neu geordnet werden.

Dies bedeutet:

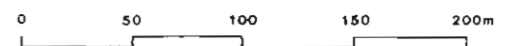
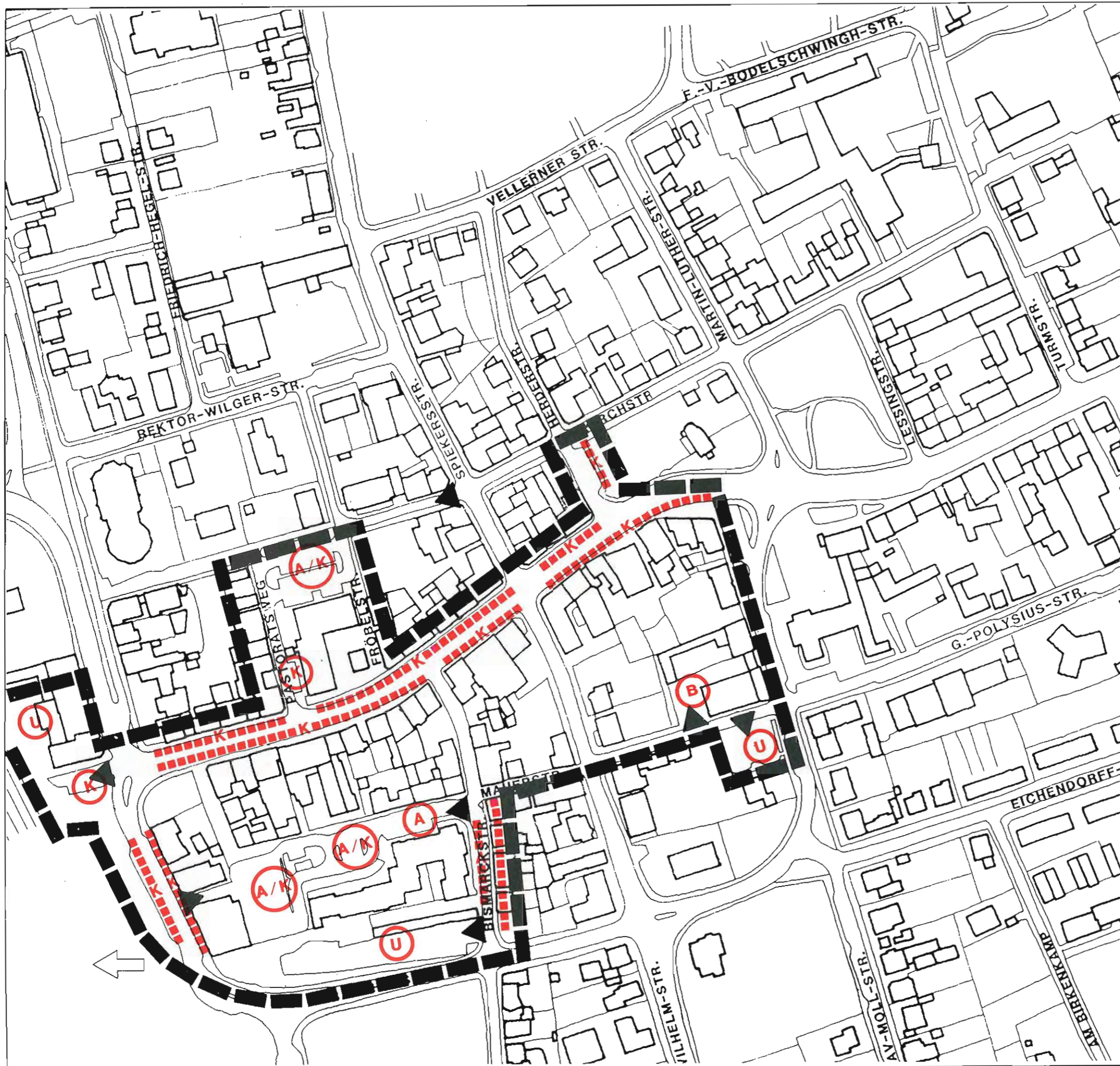
- * Einrichtung von geschäftsnahen Kurzparkzonen (max. 2 Std.), die vorwiegend von Kunden frequentiert werden. Kurzparkzonen
- * Schaffung von kombinierten Anwohner-/Kurzparkzonen bzw. Anwohnerparkzonen am Rande des Einkaufsgebietes; da hier der Geschäftsbesatz abnimmt, sollen die Stellplätze überwiegend von der dort wohnenden Bevölkerung genutzt werden. Anwohnerparkzone
- * Uneingeschränkte Parkmöglichkeit an drei unweit von der Hauptstraße befindlichen Parkplätzen:
- Bahnhofstraße,
- Gustav-Moll-Straße/Mauerstraße und
- am Ringkaufhaus. Uneingeschränktes Parken
- * Ausbau des weitgehend unbefestigten Plus-Parkplatzes an der Mauerstraße.

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 23

PARKKONZEPT

- A ANWOHNERPARKEN
- K KURZPARKZONE (BIS 2 STD.)
- A/K KOMBINIerte ANWOHNER-/KURZPARKZONE
- U UNEINGESCHRÄNKTES PARKEN
- B AUSBAU EINES PARKPLATZES
- PARKPLATZ
- STRASSENBEGLEITENDE STELLPLÄTZE
- || STRASSENSPERRUNG
- ▶ ERSCHLIESSUNG DER PARKPLÄTZE
- ▬ GRENZE DES GEBIETES MIT PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG



6. Gestaltungsempfehlung für die Hauptstraße

Für die Hauptstraße ist im Verkehrs- und Gestaltungskonzept eine Umgestaltung vorgesehen, die der städtebaulichen Funktion dieser zentralen Lebensader Neubeckums stärker Rechnung trägt.

Die Lebensbedingungen der hier wohnenden und arbeitenden Bevölkerung sollen durch eine geänderte Flächenaufteilung (wie z.B. Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,5 m, Begrünung des Straßenraums, Verbreiterung der Seitenräume zugunsten von Geh- und Radwegen) verbessert werden.

Zwischen den beiden Knoten (Dyckerhoffstraße und Ennigerloher Straße) soll sich eine zum zentralen Bereich hin gestaffelte Straßenraumgestaltung vollziehen. Die Umbaustrecke läßt sich in gestalterisch funktionale Abschnitte gliedern:

Abschnittsbildung

1. der einseitig, locker bebaute Abschnitt von Dyckerhoffstraße bis zum Volkspark,
2. der beidseitig offen bebaute Abschnitt mit wenig Geschäftsbesatz vom Volkspark bis Lessingstraße und
3. der zentrale, geschlossen bebaute Bereich mit hohem Geschäftsbesatz von Lessingstraße bis Bahnhofstraße
4. der nur einseitig, offen bebaute Abschnitt von Graf-Galen-Straße bis Ennigerstraße.

Gestaltungsprinzip des 1. Abschnitts ist die Längsgliederung des Straßenraums; der auf weiten Strecken dieses Abschnitts bestehend straßenbegleitende Grünstreifen wird konzeptionell aufgegriffen und punktuell an die auf 6,5 m reduzierte Fahrbahn herangezogen. Solche vorgezogenen Baumbeete gliedern die Parkstreifen und stellen den Alleencharakter der Hauptstraße wieder her.

Im 2. Abschnitt sind die Seitenräume zugunsten eines Radweges zu verbreitern; hier kann der Baumbestand ergänzt werden.

Im zentralen 3. Abschnitt ist eine der städtebaulichen Funktionen angemessene, intensive Umgestaltung anzustreben; Querglie-

derung und Verdeutlichung der Aufenthaltsfunktion bestimmen hier die Straßenraumgestaltung.

Punktuelle Fahrbahnverengungen und Straßenraumbegrünung werden im 4. Abschnitt, der aus dem Ortskern Neubeckums herausführenden Ennigloher Straße, eingesetzt.

Im gesamten Straßenabschnitt werden begleitend Radwege angelegt. Querungshilfen sollen an Stellen eingerichtet werden, an denen ein erhöhter Querungsbedarf für Fußgänger- und Radfahrer besteht (z.B. im Zuge von Schulwegen).

Radwege

Bei einer weitergehenden Entwurfsplanung der Hauptstraße ist die Lichtsignalsteuerung für die Knoten Spiekersstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße/Hauptstraße hinsichtlich ihrer Notwendigkeit zu überprüfen.

Lichtsignalanlage

6.1 Einmündung Hauptstraße/Bahnhofstraße

Der nördliche Einmündungsbereich der Hauptstraße an der Bahnhofstraße ist heute nur unzureichend mit Querungshilfen ausgestattet. Die nachfolgenden Gestaltungsempfehlungen zeigen zwei Varianten auf, die beide die beginnende Hauptstraße sowie den Geschäftsbereich betonen, andererseits ausreichend Quermöglichkeiten schaffen sollen. Die Fahrbahnbreite beträgt 6,0 m - 6,5 m. Die Andienung durch den ÖPNV soll gewährleistet werden.

Variante 1

Die übergroßen Einmündungsradien werden auf das nötige Maß für Müll- und Rettungsfahrzeuge sowie Lkw-Anlieferer verringert. An der Bahnhofstraße und am Ringkaufhaus entstehen Querungshilfen mit begrünten Mittelinseln. Die Baulücke an der Bahnhofstraße wird durch einen Neubau geschlossen. Hierdurch wird die bisher unattraktive Ecksituation gestalterisch aufgewertet und der Einmündungsbereich erhält ein neues Gesicht. In Höhe des neuen Gebäudes liegt an der Hauptstraße eine als Baumtor wirksame Mittelinsel, die zugleich als Querungshilfe und als "Schleuse" dient und den beginnenden Geschäftsbereich betont.

Baulückenschließung

Variante 2

Die zweite Variante sieht ebenfalls begrünte Querungsstellen an der Bahnhofstraße und am Ringkauf vor. Zusätzlich führt ein gepflasterter Mittelstreifen als Linksabbiegespur von der Mittelinsel zur Hauptstraße. Der Einmündungsbereich an der Hauptstraße ist hier ebenfalls - wie die Eingangssituation am Rathausplatz - mit einem breiten, mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen versehen. Die Mittelinsel ist begehbar und so auf ihrer ganzen Breite als Querungsstelle benutzbar.

Begrünter Fahrbahnteiler

6.2 Geschäftsabschnitt

An der Einmündung Lessingstraße beginnt das eigentliche Zentrum, das bis zur Bahnhofstraße reicht. Hier befindet sich die Hauptgeschäftsstraße Neubeckums.

Dieser zentrale Teil soll intensiv umgestaltet werden. Die Fahrbahn wird auf maximal 6,0 - 6,5 m reduziert. Die Seitenräume werden auf 3,5 - 4,0 m verbreitert und bieten somit mehr Platz für Fußgänger beim Einkaufen oder Verweilen. Entlang der Fahrbahn werden Längsparkstände für Kurzzeitparker vorgesehen. Baumbeete zwischen den Parkständen sollen zur Wiederherstellung eines proportionalen Straßenraumes beitragen.

Die platzartige Erweiterung neben der Fröbelstraße wird als Aufenthaltsfläche umgestaltet. (Entsprechende Nutzung durch Eiscafé o.a. wären hier wünschenswert.)

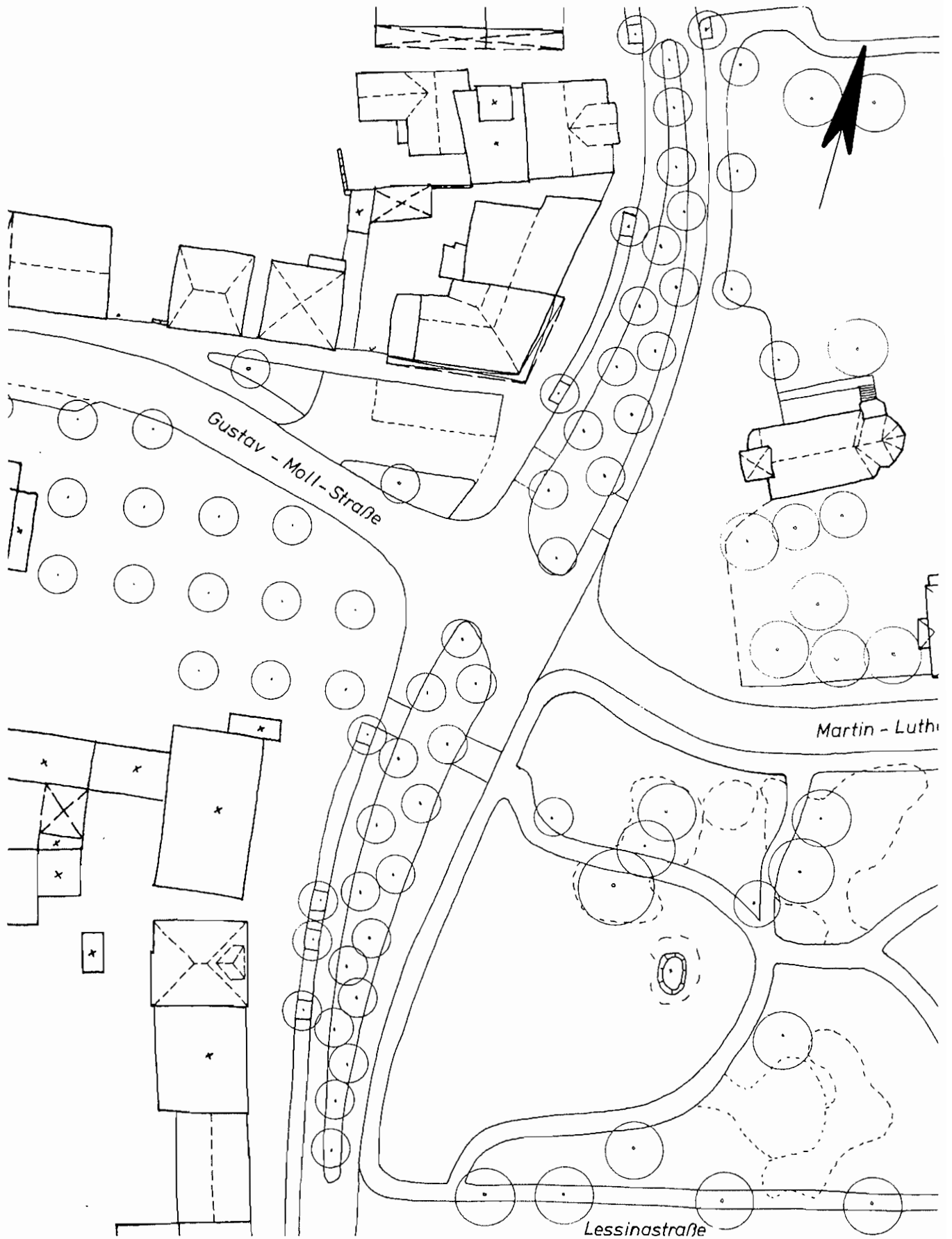
Diese Maßnahmen erhöhen sowohl die Attraktivität der Ortsmitte Neubeckums als auch die Verkehrssicherheit dieses intensiv genutzten Straßenabschnitts.

6.3 Rathausplatz

Der intensiv umgestaltete zentrale Bereich beginnt von Süden kommend an der Lessingstraße. Ein breiter, mit Bäumen bepflanzter Fahrbahnteiler soll einen gestalterischen Querbezug vom Stadtpark zum Rathausplatz gewährleisten. Die Trennwirkung der Martin-Luther-Straße zwischen der Kirche und Stadtpark kann durch einen Mischflächenausbau dieser Straße verringert werden, so daß der stadträumliche Zusammenhang zwischen Rathausplatz, Stadtpark und evangelischer Kirche stärker zur Geltung kommt.

Der heute unzureichend angenommene Stadtpark wird durch zusätzliche Wege und Verweilmöglichkeiten ergänzt, um seine Nutzbarkeit zu attraktivieren.

Ein Baumraster bindet den heute trostlosen Rathausvorplatz in den vom Stadtpark nach Osten reichenden Grünzug ein. Detailplanungen zur Platzgestaltung sind auf die auch in Zukunft beizubehaltende Nutzung als Marktplatz abzustimmen.

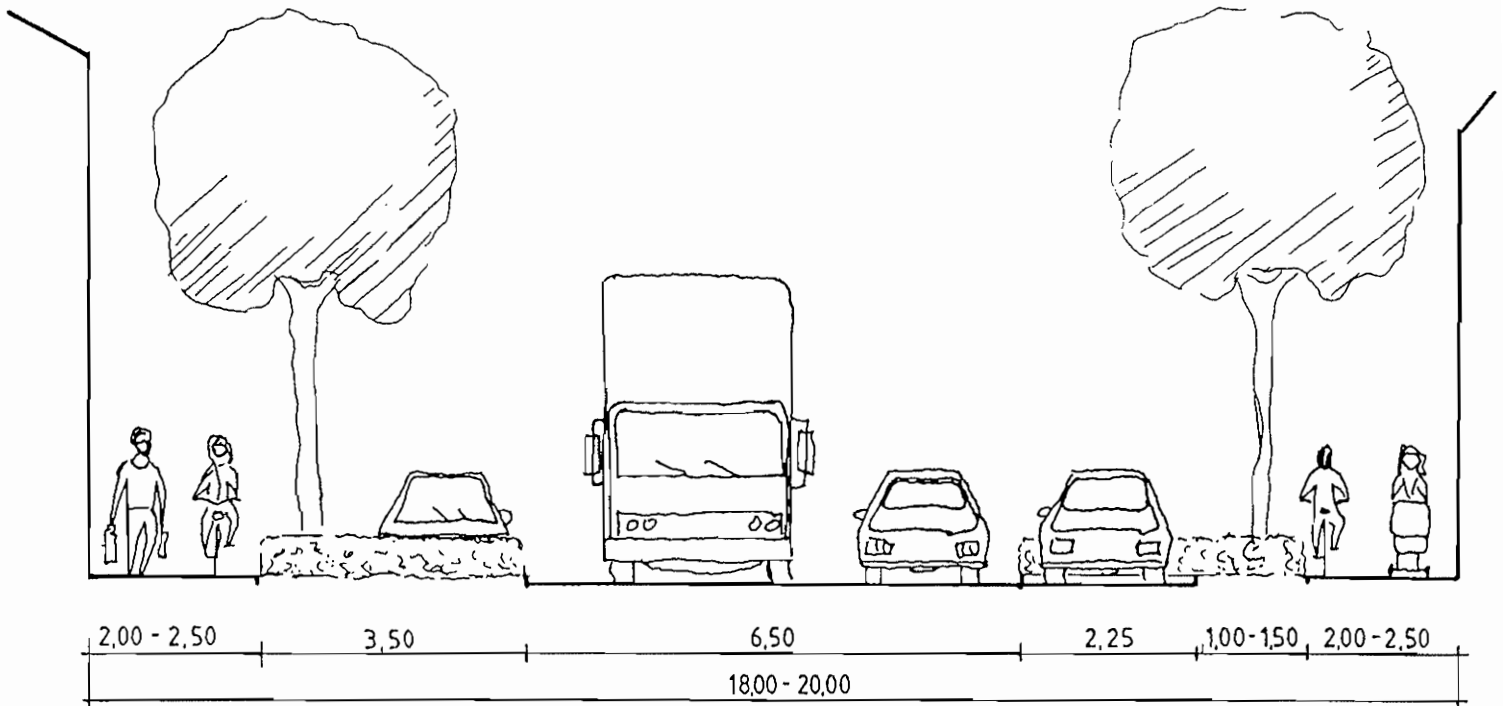
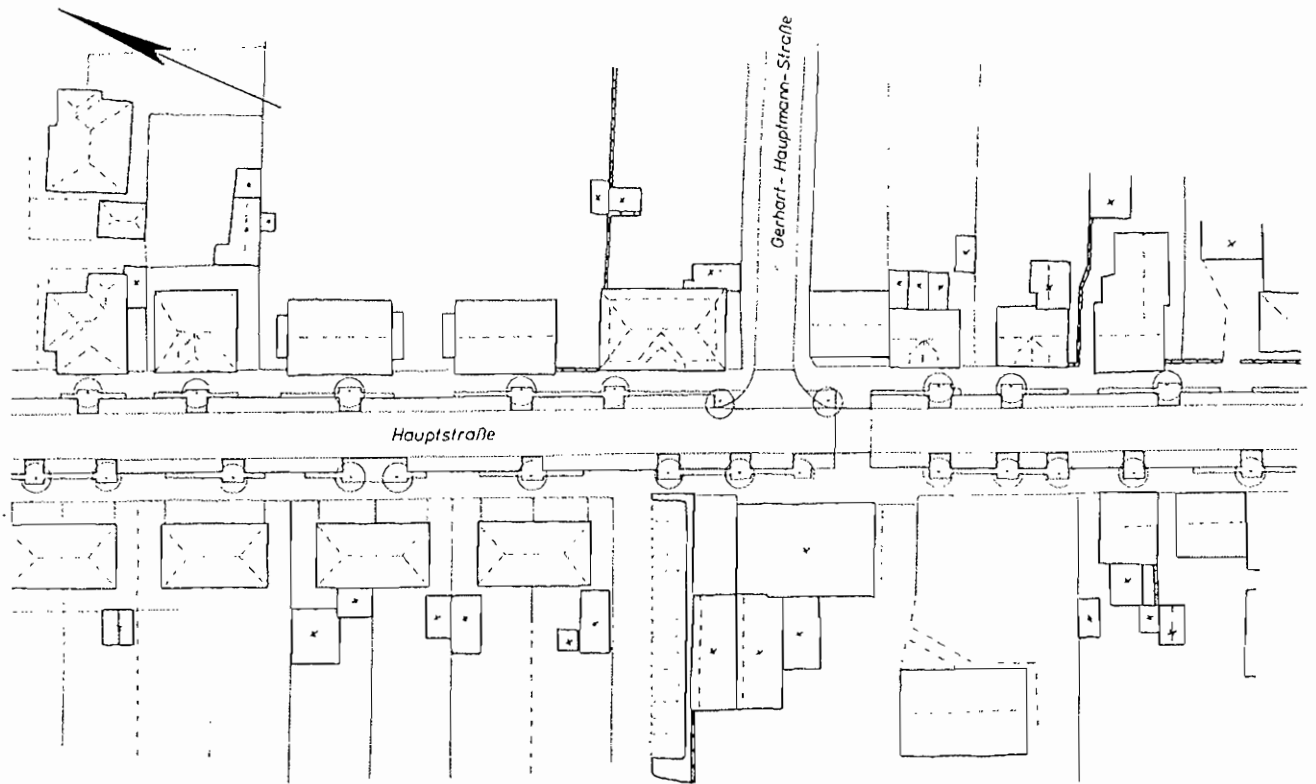


6.4 Südliche Hauptstraße

Der südliche Abschnitt der Hauptstraße wird durch einen Teilumbau verkehrsberuhigt:

- die Fahrbahn wird durch Baumbeeten von 8,00 m auf 6,5 m verschmälert,
- der in Teilen existierende fahrbahnbegleitende Grünstreifen wird als gestalterisches Element und Trennung zwischen Parken/Fahrbahn und Radweg/Gehweg aufgegriffen und weitergeführt,
- die Seitenräume erhalten je nach Breiten gemeinsame Rad- und Gehwege oder separat geführte Radwege,
- im südlichen Teil (an der Dyckerhoffstraße) werden neue Bäume gepflanzt; ab Volkspark erhalten die vorhandenen Bäume breite, in die Mehrzweckstreifen ragende Beete.

Verkehrsberuhigter Teilumbau des südlichen Abschnitts

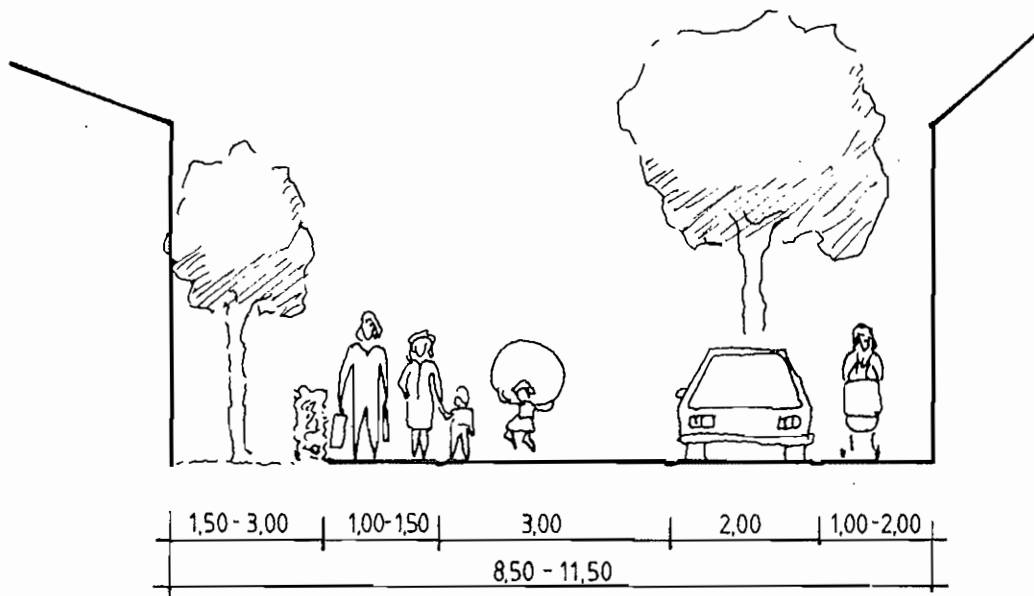
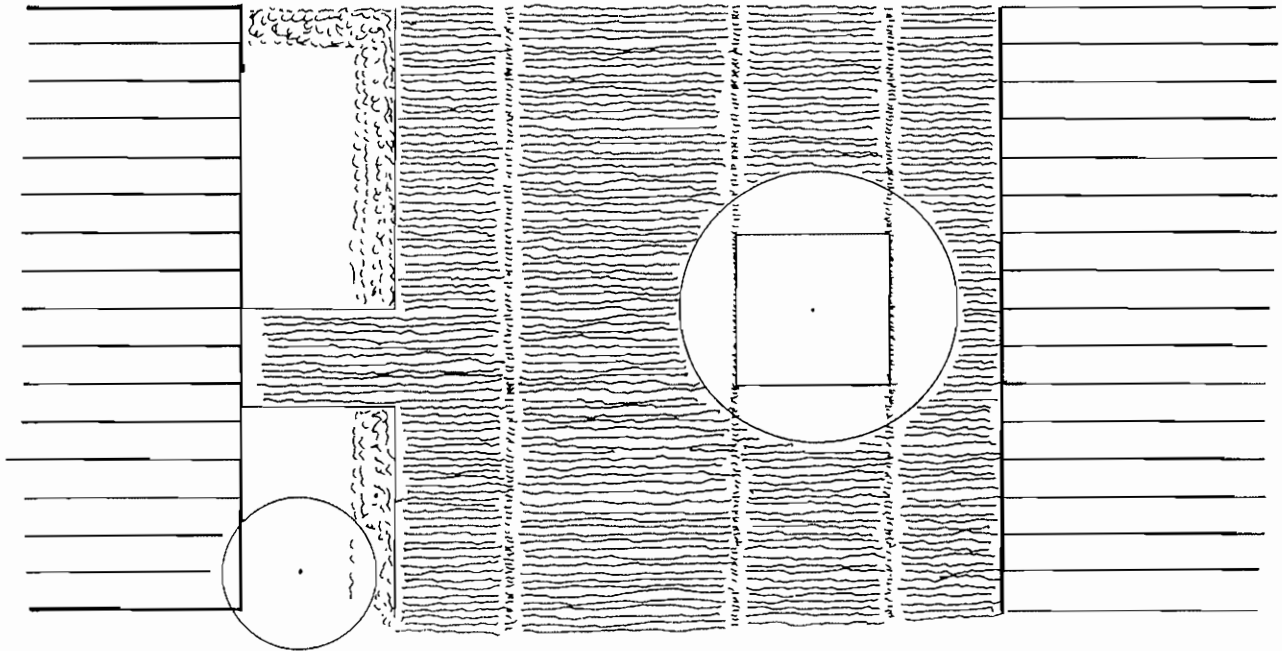


7. Gestaltungsempfehlungen für Teilbereiche

7.1 Anliegerstraßen

In den meisten Anliegerstraßen sind durch die Art der Bebauung die Möglichkeiten zur Gestaltung schon vorgegeben. Die vorwiegend frei stehenden ein- bis zweigeschossigen Wohnhäuser weisen in den meisten Fällen Vorgartenzonen auf; in einigen Fällen existieren diese, den Straßenraum positiv gestaltenden Gärten nicht mehr; auch fehlen oft (z.B. Goethestraße, Schillerstraße u.s.w.) Bäume im Straßenraum. Der hier abgebildete Vorschlag soll eine Möglichkeit der neuen Gestaltung aufzeigen. An einer Häuserseite werden fehlende Vorgärten ergänzt; die Restfläche wird in einen verkehrsberuhigten Bereich verwandelt; die niveaugleich ausgebaute Straßenfläche erhält mittig eine schmale Fahrgasse mit beidseitiger Rinne als Orientierung für den Autofahrer. Ein längs der Fahrgasse verlaufender 2,0 m breiter Streifen, durch Bäume gegliedert, kann von Autos beparkt werden. Vor den Häusern entstehen 1,0 - 2,0 m breite hausnahe Zonen. Die gesamte Straßenfläche kann als Fläche zum Spielen und Verweilen benutzt werden. Da in den meisten in Frage kommenden Straßen der Straßenzustand sehr schlecht ist, soll eine komplette Oberflächenneugestaltung vorgesehen werden.

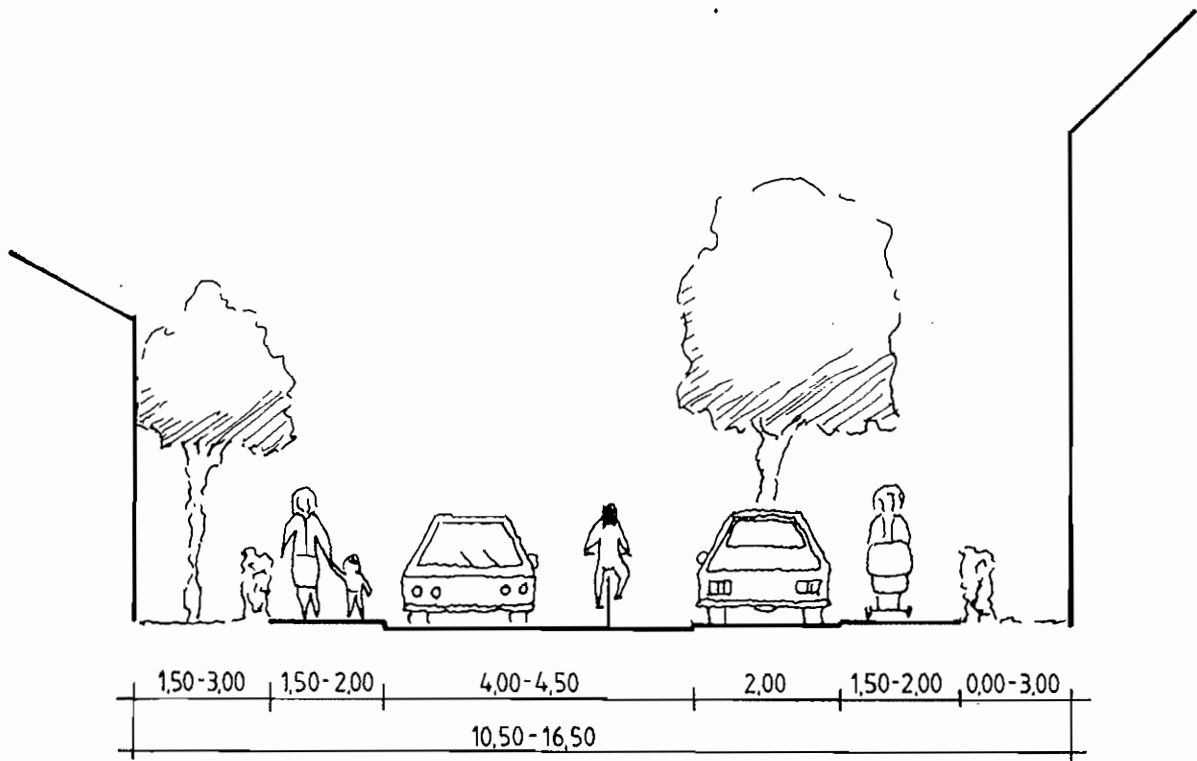
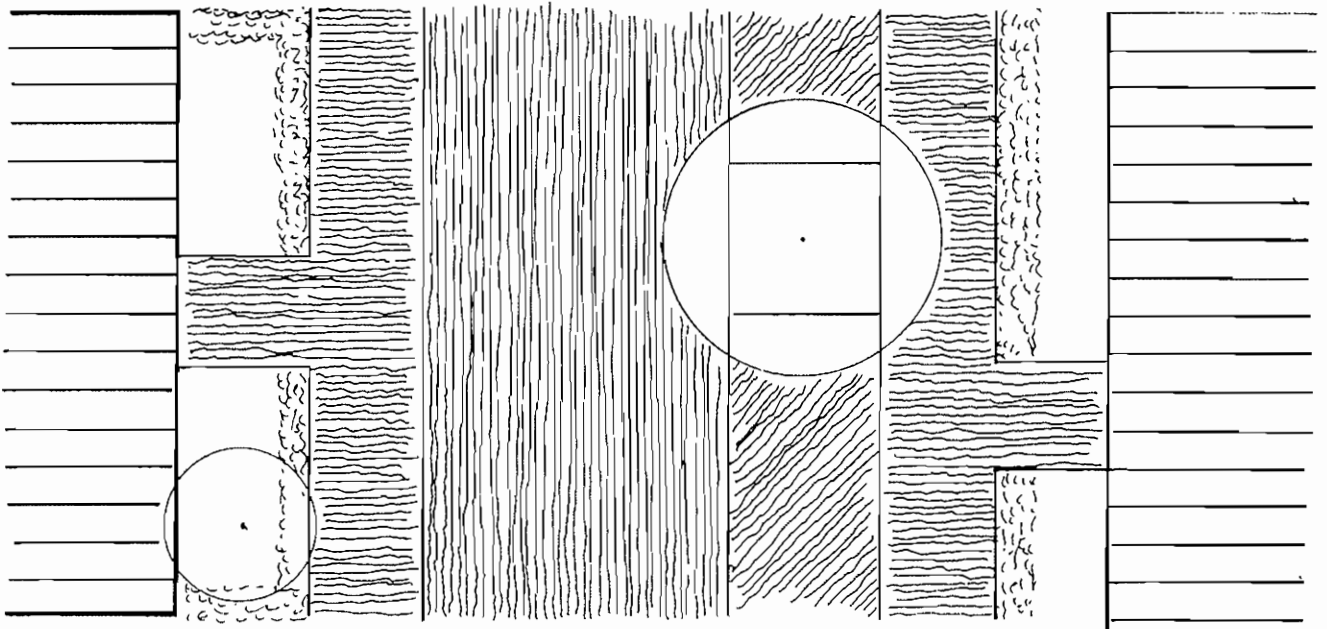
Mischflächenausbau



7.2 Wohnstraßen

Die Straßen, die überwiegend der Erschließung der Wohngebiete dienen und in schlechtem bautechnischen Zustand sind, sollen einen verkehrsberuhigten Umbau erfahren. Auch hier soll durch Anlage bzw. Ergänzung von Vorgärten der Straßenraum aufgelockert werden. Die zur Verfügung stehende Fläche enthält eine ca. 4,00 m bis 4,50 m breite Fahrgasse, die durch Borde von den Seitenräumen getrennt ist. Je nach Breite der Straße können ein- oder beidseitig begrünte Längsparkstände angelegt werden. Die Seitenräume für Fußgänger sind 1,50 m bis 2,00 m breit. Eine materialmäßig aufeinander abgestimmte Pflasterung des gesamten Straßenraums soll auch hier den überwiegenden Wohncharakter betonen.

Verkehrsberuhigter Ausbau mit Fahrgasse



7.3 Freifläche Kampstraße

Die Freifläche an der Kampstraße besteht aus drei Teilbereichen:

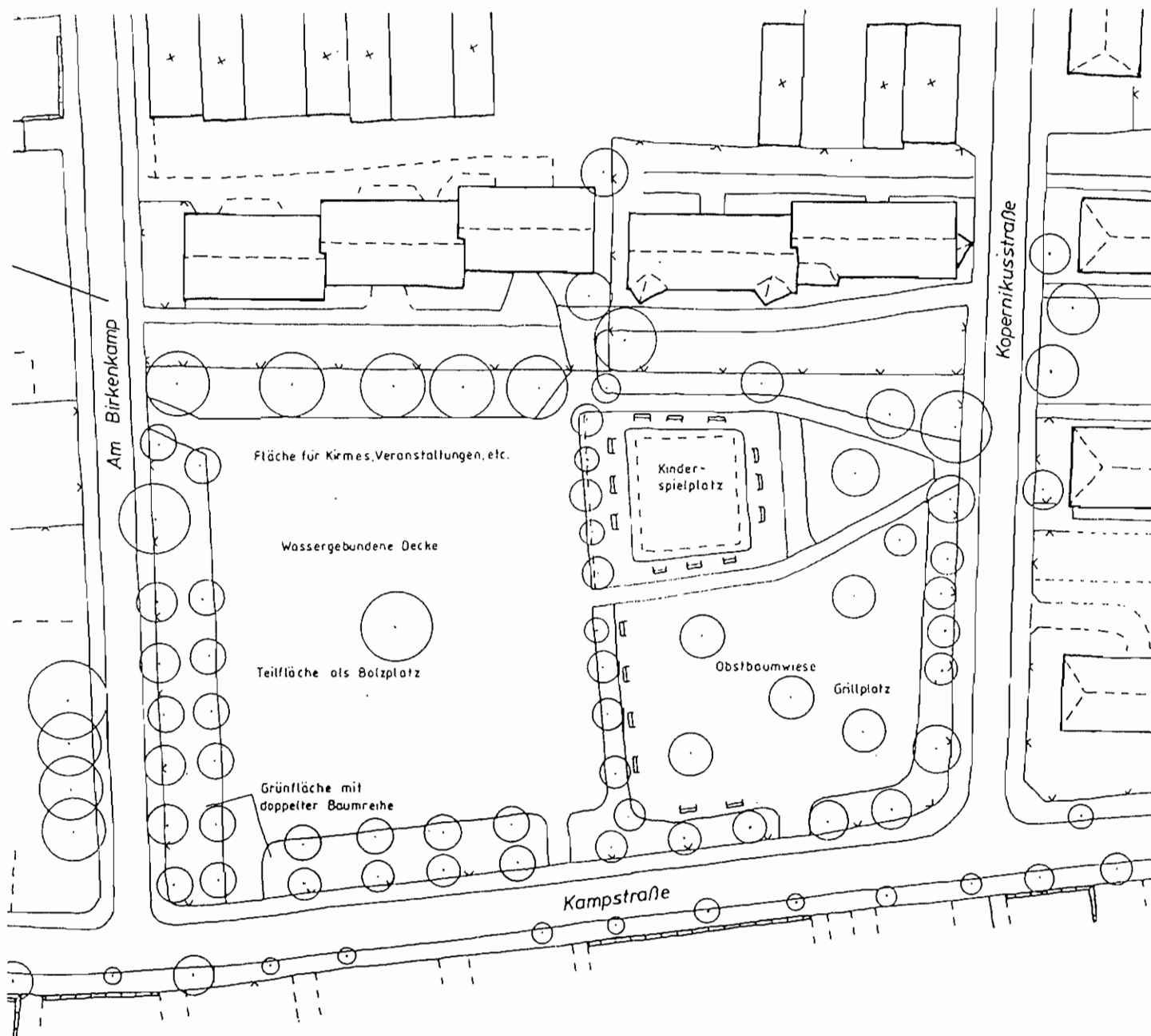
- einem Kirmesplatz,
- einem Kinderspielplatz und
- einer alten Rollschuhbahn.

Diese Flächen sind heute in schlechtem und äußerst unattraktivem Zustand, der eine wirkliche Benutzung durch Anwohner und Kinder einschränkt. Die ca. 6000 qm große Fläche mißfällt einerseits durch die mangelnde Eingrünung und Raumbildung zu den angrenzenden Straßen andererseits durch schlechte Oberflächengestaltung und Ausstattung als wohnungsnaher Freifläche. Die Fläche soll im nördlichen Teil (Am Birkenkamp und Kampstraße) von einer mit doppelter Baumreihe bepflanzten Grünfläche eingefasst werden; die bituminöse und in schlechtem Zustand befindliche Decke des Kirmesplatzes soll als wassergebundene Decke ausgebaut werden; die Platzmitte erhält einen großkronigen Baum (z.B. Kastanie); ansonsten bleibt dieser Platz von Möblierung frei. Mehrfachnutzungen wie Kirmes, Fußballspiel sowie andere platzintensive Freizeitspiele sind möglich.

Mehrfachnutzungen

Die zweite, heute schon mit mehr Bäumen versehene südliche Teilfläche soll gänzlich durchgrünt werden. Ein Teil wird als neu ausgestatteter Kinderspielplatz mit Sandkasten sowie Kinderspielgeräten sowie Parkbänken versehen. Die heutige Rollschuhbahn wird komplett entsiegelt und in eine mit wilden Gräsern bepflanzte Obstbaumwiese hergerichtet. Rings um die Wiese sollen Sitz- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden; eine Grillstelle soll auch abends die Wiese für die Bewohnern nutzbar machen.

Obstbaumwiese



7.4 Bahnhofsvorplatz

Der heutige Zustand des Bahnhofsvorplatzes sowie die direkt auf ihn führende Bahnhofstraße werden der Bedeutung des denkmalgeschützten Bahnhofes mit seiner herausragenden Gebäudegestaltung nicht gerecht.

Die halbkreisförmige Platzfläche ist mit einigen Bäumen bepflanzt, die aber die Architektur der Gebäude nicht genügend betonen.

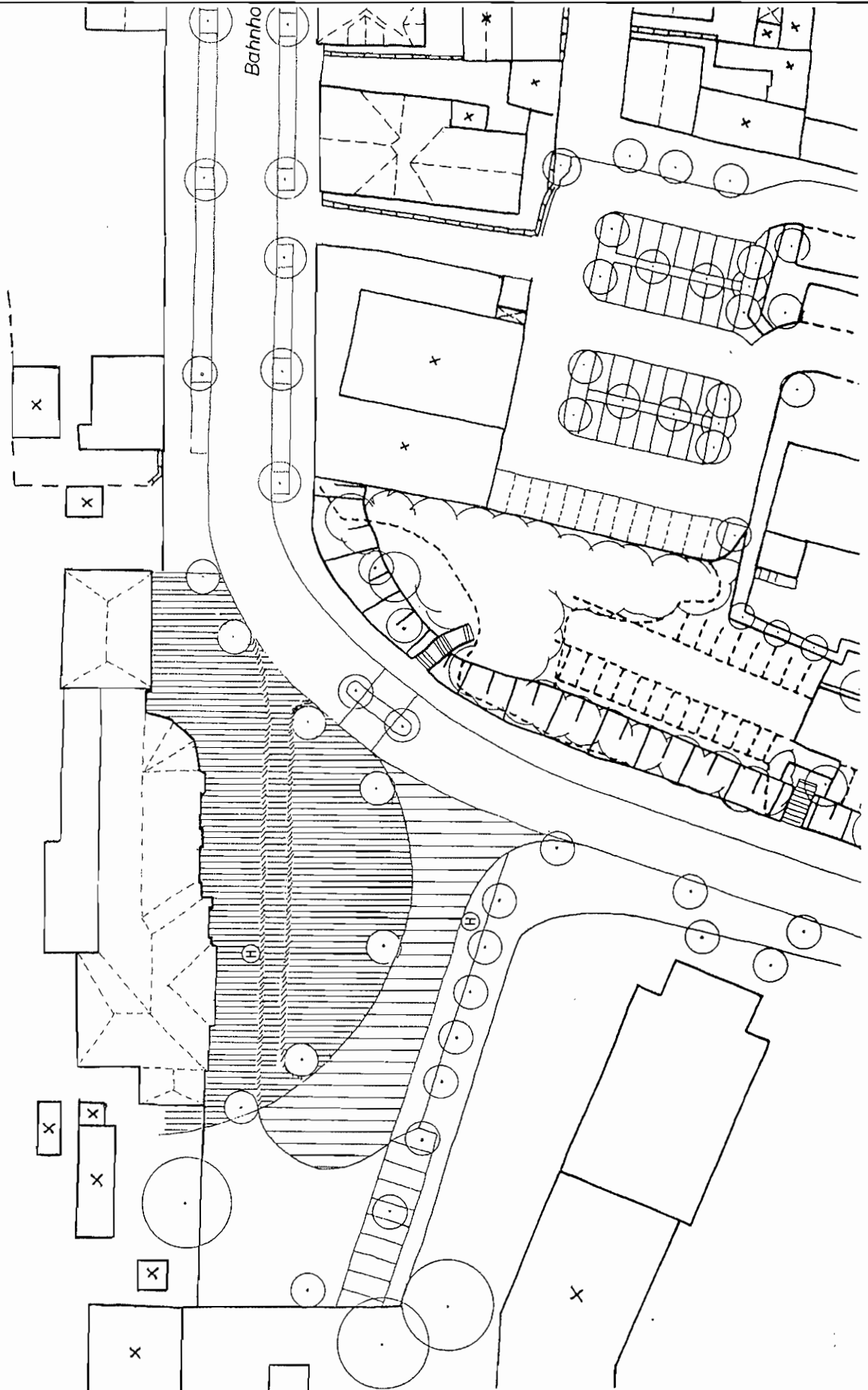
Der hier aufgezeigte Vorschlag stellt eine von mehreren Möglichkeiten dar, wie der Bahnhofplatz in Zukunft aussehen könnte:

Um die Form des Platzes zu betonen, wird eine halbkreisförmige Bepflanzung mit Bäumen vorgeschlagen. Es sollen hier keine Parkstände mehr vorgesehen werden; Möglichkeiten zum Parken werden an der gegenüberliegenden südlichen Straßenseite (als Senkrechtparkstände) angeboten.

Um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und den Komfort für die Fahrgäste zu erhöhen, soll auf dem Platz eine Bushaltestelle für aussteigende Fahrgäste eingerichtet werden. Der Weg vom Bus zur Bahn wird somit enorm verkürzt.

Über eine in die Platzgestaltung integrierte befahrbare Gasse können die Busse sowie Taxen vorfahren. Die Bushaltestelle für die einsteigenden Gäste verbleibt auf der gegenüberliegenden Straßenfläche. Hier soll durch zusätzliche Begrünung ein räumlicher Abschluß nach Süden geschaffen werden.

Die gesamte Straßenfläche vor dem Bahnhof wird materialmäßig an die Platzgestaltung angepaßt und in ihrer Fahrbahnbreite reduziert.



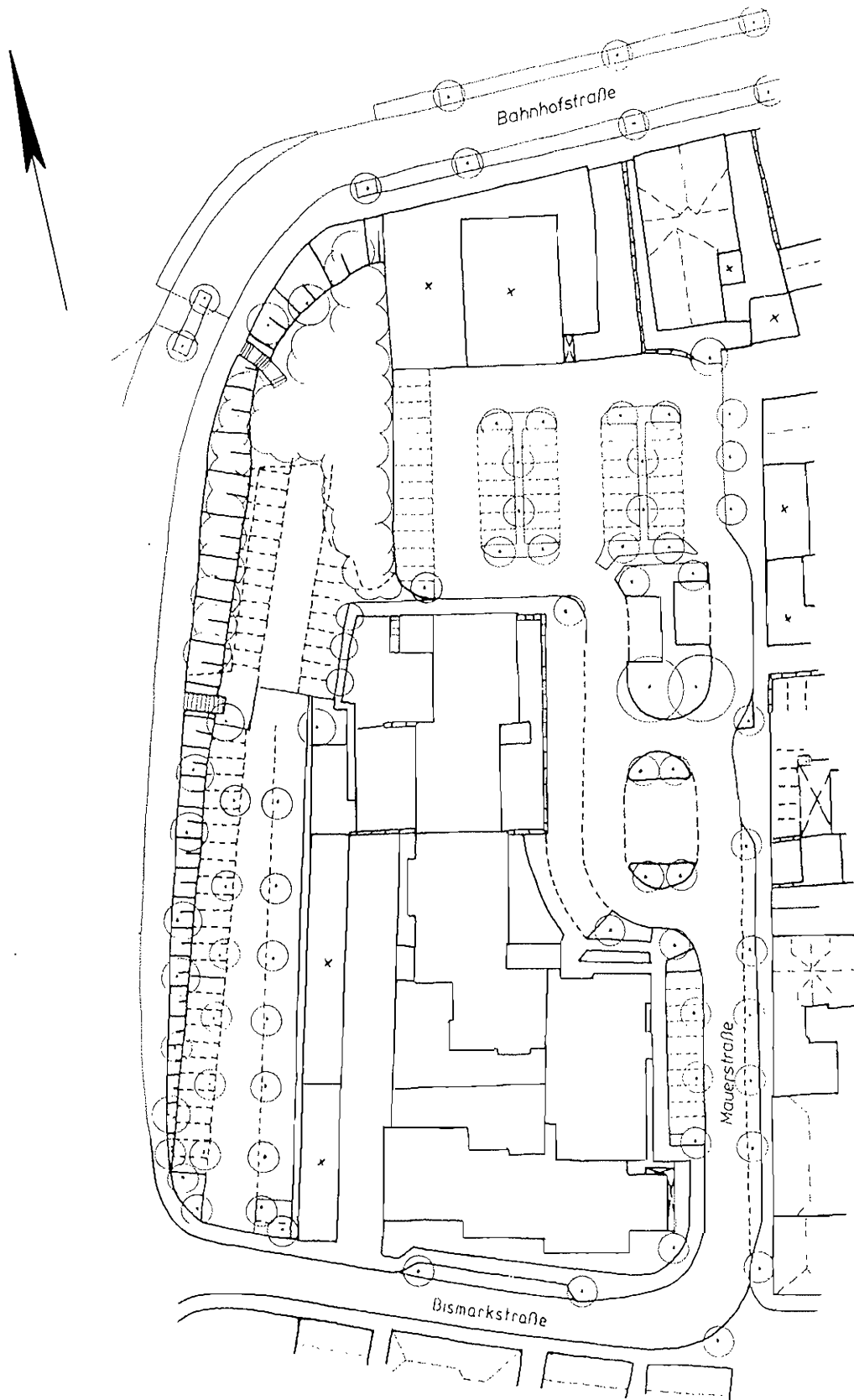
7.5 Begrünung der Parkplätze

Große Parkplatzflächen fallen besonders negativ durch ihre asphaltierte, unbegrünte Oberfläche auf; ortskernnahe Flächen beeinträchtigen durch die komplette Versiegelung der Oberfläche das Stadtklima nachhaltig (Erhöhung der Temperatur, fehlende Grünfilter).

Hierunter fallen u.a. der Aldi Parkplatz an der Mauerstraße, der Parkplatz an der Bahnhofstraße (Fa. Balke-Dürr) sowie der Parkplatz an der Fröbelstraße.

Folgender Gestaltungsvorschlag zeigt

- a) die bessere Parkplatzausnutzung durch eine neue Parkanordnung am Aldi-Parkplatz sowie
- b) die Auflockerung der gesamten Straßenraums (Mauerstraße) bzw. des Parkplatzes durch Begrünung und Ergänzung des in Teilen vorhandenen Baumbestandes.



8. Beteiligungsphasen

8.1 Erste Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der ersten Beteiligungsphase zum Rahmenplan Neubeckum fand im Sitzungssaal des Neubeckumer Rathauses am 17. und 18. März 1988 eine Informationsveranstaltung für interessierte Neubeckumer Bürger statt. Das Interesse der Bürger war rege: am 17.3. nutzten ca. 70 Bürger, am 18.3. ca. 50 Bürger die Möglichkeit, Hinweise, Anregungen und Ideen zum Thema Rahmenplan Neubeckum zu äußern.

Bürgerbeteiligung
- 17.-18.03.1988 -
Rathaus

Mitarbeiter des BSV informierten über Befunde der Untersuchungen zum Rahmenplan und über erste Zielvorstellungen, nahmen die Hinweise und Anregungen entgegen und begutachteten von den Bürgern angesprochene Problembereiche.

Eindeutiger thematischer Schwerpunkt der Äußerungen war die Situation entlang der Hauptstraße oft in Verbindung mit dem Thema "Umgehungsstraße". Ein weiterer Schwerpunkt betraf die Verkehrssituation in der Breslauer Straße/Dresdner Straße/Vellerner Straße außerhalb des Rahmenplangebietes.

Ebenfalls viele Bürger kritisierten den schlechten baulichen Zustand vieler Gehwege im und außerhalb des Rahmenplangebietes.

Häufig kritisiert wurden auch die Grenzen des Rahmenplangebietes, die viele Probleme Neubeckums ausklammern würden.

Im folgenden werden die festgehaltenen Hinweise und Anregungen zusammengefaßt und sinngemäß wiedergegeben, gegliedert nach:

1. Allgemeine Äußerungen und Hinweise
2. Einschätzungen der derzeitigen Situation
3. Ideen und Anregungen zu Verbesserungen
4. Hinweise und Anregungen zu Problemen außerhalb des Rahmenplangebietes

zu 1. Allgemeine Äußerungen und Hinweise

- Bis zur kommunalen Neugliederung und dem Zusammenschluß Neubeckums mit Beckum war

Neubeckum ein lebhafter, interessanter und aufstrebender Ort. Seit dem Zusammenschluß wurde aber nur noch in Beckum geplant, investiert und saniert, um die Stadt interessanter und attraktiver zu machen. Die Neubeckumer Geschäftswelt beklagt einen Schwund der Kaufkraft um 50%.

- Beckum soll für Neubeckum mal etwas tun, aber nicht auf Kosten der Neubeckumer sondern der Beckumer.
- Die Grenzen des Rahmenplangebietes sparen wichtige Problempunkte Neubeckums wie z.B. Industriebetriebe und stillgelegte Zementwerke aus; dabei ist doch gerade die weitere Entwicklung dieser Bereiche für die Zukunft Neubeckums von Bedeutung.
- Die Grenzen des Rahmenplans schließen größere Wohngebiete westlich der Kampstraße aus, die eng mit der Zementindustrie verwachsen waren; heute sind die Straßen stark verwahrlost.

zu 2. Einschätzungen der derzeitigen Situation

- Während der Hauptverkehrszeit findet man an der Hauptstraße keine Parkplätze.
- Angestellte der anliegenden Geschäfte belegen einige Parkplätze entlang der Hauptstraße.
- Die Überquerung der Hauptstraße ist für Fußgänger sehr gefährlich insbesondere auf Höhe der Einmündung Bahnhofstraße und des Ringkaufhauses
- Die Gehwege an der Hauptstraße sind teilweise so schmal, daß neben den Auslagen von manchen Geschäften gerade noch ein Fußgänger Platz hat.
- Die Bushaltestelle an der Hauptstraße kurz vor der G.-Moll-Straße ist dort sehr ungünstig gelegen, da der Gehweg viel zu schmal und die Straßenbiegung sehr unübersichtlich ist.

-
- Das Linksabbiegen aus der Martin-Luther-Straße in die Hauptstraße ist schwierig; auch Fußgängerquerungen an dieser Stelle sind gefährlich.
 - Vor der Eisdielen an der Hauptstraße parken nur Langzeitparker trotz Parkscheibenregelung.
 - Das Rotlicht vor dem Kindergarten an der Hauptstraße wird häufig überfahren.
 - Nachts halten sich die LKW's nicht an das Durchfahrverbot durch Neubeckum.
 - Im Ortskern vor Neubeckum (Hauptstraße) fehlen Gelegenheiten zum Verweilen und Ausruhen.
 - An der Hauptstraße fehlt auf Höhe der Jahnstraße eine Ampel als Querungshilfe für Schüler.
 - In der Robert-Koch-Straße hört der ohnehin schmale Gehweg auf; Fußgänger müssen bis zum Pfarrzentrum auf der Fahrbahn gehen. Angestellte der Firma Krupp-Polysius verlassen die Firmenparkplätze vielfach über die Robert-Koch-Straße in Richtung Spiekersstraße; hierdurch werden Fußgänger stark gefährdet.
 - Die Jahnstraße zierten einst Vorgärten und Kastanien, die aus unverständlichen Gründen entfernt wurden; seitdem sind die Gehwege nicht mehr richtig befestigt worden mit der Folge von hohen Staubbelastungen an trockenen Tagen.
 - Die Gehwege in den Nebenstraßen sind in einem sehr schlechten Zustand; Fußgänger müssen oft die Fahrbahn benutzen, während Dunkelheit besteht Stolpergefahr.
 - Ein Anwohner ist mit der heutigen Gestaltung der Mauerstraße und der Parkplatzes Mauerstraße sehr zufrieden.
 - Die Fußgängerunterführung unter der Bahn in Verlängerung der Hauptstraße ist sehr schlecht:
 - * es existieren keine Rampen für Kinderwagen, sodaß Eltern mit Kinderwagen immer einen großen Umweg machen müssen

- * sie ist für die Länge zu schmal und bei Dunkelheit unzureichend ausgeleuchtet, sodaß sie von vielen Fußgängern erst gar nicht genutzt wird.
- Die Fußwege vor der ehemaligen Landwirtschaftsschule an der Vellerner Straße sind in mangelhaftem Zustand.
- Die Bushaltestellenausstattungen sind miserabel.
- Es fehlen Container zur Abgabe bzw. Lagerung von Batterien und Dosen.
- Die ärztliche Versorgung in Neubeckum ist notdürftig: es gibt nur einen Arzt für allgemeine Krankheiten und einen Zahnarzt; es fehlen vor allem Fachärzte für Kinder- und Frauenheilkunde.
- Die Spielplätze in Neubeckum werden nicht in ausreichendem Maß gepflegt.
- Die Straße "Im Südfelde" ist für Kinder sehr gefährlich.
- Die Martin-Luther-Straße wird oft als Abkürzung zur Vellerner Straße genutzt.
- Der Stadtpark an der Martin-Luther-Straße ist nicht besonders einladend gestaltet; wegen der ungünstigen Wegführung kann man ihn noch nicht mal als Abkürzung nutzen.
- Es fehlen Freizeiteinrichtungen für Jugendliche.
- In Neubeckum fehlen attraktive Cafés und Kneipen.
- Es fehlen Räume für Vereine (Kegelräume).
- In Neubeckum gibt es keine Parkprobleme, allenfalls freitags rund um den Wochenmarkt.
- Die Bäume der Graf-Galen-Straße sind vor einigen Jahren ersatzlos gefällt worden.
- Die Fahrgeschwindigkeiten in der Gustav-Freytag-Straße (Schleichverkehr über "Im Vinkendahl" nach Vellern) sind zu hoch.

- Das LKW-Problem in der Harbergstraße ist heute weitgehend gelöst; es ergeben sich jedoch Probleme durch den Pkw-Verkehr von und nach Krupp-Polysius.
- Die Einmündung Kolpingstraße - Gustav-Freytag-Straße ist sehr unübersichtlich.
- Seit Sperrung der Turmstraße ist der Verkehr "Im Südfelde" und in der Gustav-Freytag-Straße in Richtung Vellern gestiegen.
- Die F.v.Bodelschwinghstraße ist abends oft so stark beparkt, daß die Feuerwehr nicht mehr durchkommt.
- Welche Nutzung soll das Gebäude an der Hauptstraße Ecke Gerhart-Hauptmann-Straße erhalten (Asylantenheim)?
- Die Busverbindungen nach Beckum und Ennigerloh sind abends schlecht.
- Die Gehwege an der Vellerner Straße sind sehr schadhaft, außerdem parken auf den breiten Gehwegen permanent Autos: Forderung nach Parkbuchten und neuer Gehwegbefestigung.
- Auf der Kampstraße ist unter anderem auch wegen des Kindergartens eine Geschwindigkeitsbeschränkung erforderlich.
- Der Parkplatz an der Bahnhofstraße/Mauerstraße wird fast ausschließlich von Angestellten der Firma Balke Dürr genutzt, da der Weg zu den Sozialgebäuden von hier aus kürzer ist als vom Firmenparkplatz an der Industriestraße.
- In der Goethe- und Schillerstraße (beides Einbahnstraßen) gefährden hohe Fahrgeschwindigkeiten spielende Kleinkinder.

zu 3. Ideen und Anregungen zu Verbesserungen

- Die B 475 sollte ganz aus der bebauten Ortslage von Neubeckum herausgenommen werden und auf die Umgehungsstraße verlegt werden; dies würde sowohl zu einer Entlastung der Hauptstraße führen als auch zur Entschärfung der Engstelle an der Brücke über die Kaiser-Wilhelm-Straße beitragen.

Durch eine gute Anbindung des Ortsteils Roland an die Umgehungsstraße ist auch hier eine Entlastung zu erreichen.

- Die Hauptstraße soll zwischen Bahnhofstraße und Gustav-Moll-Straße geschlossen werden und der überörtliche Verkehr über die Umgehung und der innerörtliche Verkehr über die G.-Moll-Straße und Bahnhofstraße umgeleitet werden; beiderseits der Hauptstraße sind Parkplätze anzulegen.
- Auf Höhe der Bahnhofstraße ist eine Ampel notwendig, um Fußgängerquerungen über die Hauptstraße zu ermöglichen.
- Auf dem Mehrzweckstreifen können vor den Geschäften der Hauptstraße Fahrradständer installiert werden.
- Die Hauptstraße sollte mehr Grün aufweisen (wie es vor der Straßenerweiterung bis in die 60-er Jahre einmal gewesen war).
- Die Grünsituation in der Jahnstraße sollte unter anderem durch Baumpflanzungen verbessert werden.
- Wird aus der Hauptstraße eine Fußgängerzone?
- Ab der Kreuzung Hellbach ist eine zweite Umgehung notwendig - damit seien alle Probleme geregelt.
- Die Hauptstraße sollte zu einer Straße für eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h umgestaltet werden.
- An den Einmündungen der Umgehungsstraße ist eine bessere Ampelschaltung notwendig.
- Die Hauptstraße sollte in eine autogerechte Einkaufsparkstraße umgestaltet werden; jede "erdenkbare Fläche" muß Parkmöglichkeiten bieten - ähnlich einem Supermarktparkplatz. Hierdurch werde eine "Verkehrsberuhigung erster Güte" sichergestellt. Die Hauptstraße als Fußgängerzone würde das Aus für Neubeckum bedeuten.
- Einbahnregelung für die Hauptstraße zwischen G.-Moll-Straße und Bahnhofstraße; die andere Fahrtrichtung kann über Bahnhof-

straße und G.-Moll-Straße geleitet werden. Hierdurch können in diesem Abschnitt der Hauptstraße mehr Parkplätze geschaffen werden.

- Die Hauptstraße sollte zur Fußgängerzone werden.
- Der Radweg an der Hauptstraße sollte bis zum Kindergarten Hellbach oder evtl. bis zur Zufahrt des Neubaugebietes verlängert werden.
- Die Gehwege der Hauptstraße sollten breiter werden, Bäume gepflanzt und insgesamt mehr Atmosphäre geschaffen werden. Die Parkplätze müssen jedoch erhalten bleiben.
- Das Eckhaus an der Hauptstraße/Fröbelstraße ist in einem miserablen Zustand - die Stadt sollte den Besitzer veranlassen dieses Haus in einen ordnungsgemäßen Zustand zu bringen; hier könnte z.B. ein Straßencafé eingerichtet werden.
- Der Platz vor dem Rathaus sollte besser gestaltet werden z.B. in einen Treff für Jugendliche und Alte.
- Die Mauer "Am Sportplatz" soll begrünt werden (dies wurde von der Stadt - Liegenschaftsabteilung - im Herbst versprochen).
- Durch Radwege sollte der Besuch der Innenstadt möglich werden - z.Zt. ist die Spiekersstraße für Radfahrer lebensgefährlich. Fazit: mehr Fahrräder, weniger Autos in Neubeckum.
- Der Ortskern sollte stärker durchgrünt werden.
- In der Mozartstraße sollten Teile der überbreiten Gehwege den Anwohnern für die Anlage von Vorgärten zur Verfügung gestellt werden.
- Vom Heimatverein wird die Umgestaltung des Bahnhofvorplatzes angeregt - eigene Ideen sind bereits entwickelt worden.
- In Neubeckum dürfen keine weiteren Spielhallen genehmigt werden.

- Im hinteren Bereich des Freizeithauses sollten attraktive Aufenthaltsflächen angeboten werden, damit die Anwohner der G.-Polysiusstraße nicht von Jugendlichen gestört werden.

zu 4. Hinweise und Anregungen zu Problemen außerhalb des Rahmenplangebietes

- Die Verlängerung der Umgehungsstraße nach Ennigerloh ist notwendig.
- Die Kreuzung Dresdner Straße/Breslauer Straße stellt eine große Gefahr insbesondere für Radfahrer und Kfz-Fahrer dar, weil die Dresdner Straße die einzige Zufahrt zum östlich gelegenen Wohngebiet ist. Ebenfalls unfallträchtig ist die Einmündung der Breslauer Straße in die Vellerner Straße.
- Die Ampelschaltung am Beginn und Ende der Umgehungsstraße ist falsch; sie begünstigt die Ein- und Durchfahrt über die Hauptstraße.
- Hohe Lkw's benutzen auf ihrer Fahrt von Ennigerloh nach Vellern (Oelde) die Harbergstraße, da hier die Eisenbahnunterführung höher ist als an der Hauptstraße.
- Im Vinkendahl sind die Straßen kaum befestigt, es fehlt ein Kinderspielplatz. Schleichverkehre über G.-Freitag-Straße und Im Vinkendahl in Richtung Vellern und Oelde gefährden die spielenden Kinder und belasten die Wohnstraße. Zwar ist eine Umplanung der Kreuzung Vellerner Straße vorgesehen und in vielen Plänen ein Wendehammer eingetragen - es ist jedoch bislang nichts geschehen.
- Wenn der Durchgangsverkehr der Hauptstraße ganz auf die Umgehung verlagert wird, sind hier Lärmschutzmaßnahmen notwendig.
- Die Fahrgeschwindigkeiten vor den Sportanlagen und dem Freibad sind zu hoch.
- Wenn der Hellweg (Abgrabefläche von Dyckerhoff) als öffentliche Verkehrsfläche entfällt, wird die Verbindung nach Vellern und Oelde von der Umgehung aus problematisch.

-
- An der Autobahnauffahrt sollte ein Parkplatz für Fahrgemeinschaften angelegt werden.
 - Das Rekultivierungsgelände von Dyckerhoff ist für Bewohner aus Neubeckum nicht zugänglich sondern nur von Roland aus.
 - Das Wohngebiet Dresdner Straße sollte zu 30 km/h-Zone erklärt werden.
 - Auf der Vellerner Straße fehlt ein Geh-/Radweg von "Im Vinkendahl" in Richtung Hellweg mindestens bis "Brandkamp".
 - An der Autobahnabfahrt ist eine weitere Ampel notwendig.
 - Die Gustav-Moll-Straße ist auf Höhe der H.-Zille-Straße eine Rennbahn; dies führt zu Beeinträchtigungen durch Lärm.
 - Das Wohngebiet am Sunderkamp wird durch hohe Fahrgeschwindigkeiten (insbesondere von Motorradfahrern) beeinträchtigt; Forderung nach Tempo 30.

8.2 Zweite Bürgerbeteiligung

Im Rahmen der zweiten Beteiligungsphase nach Entwicklung erster Planungskonzepte fand in der Aula der Schule Turmstraße am 8.6.88 eine Bürgerversammlung statt. Hier konnten interessierte Bürger die planerischen Inhalte der Konzepte mit dem Planer und der Verwaltung diskutieren.

Bürgerbeteiligung
- 8.6.1988 -
Schule Turmstraße

Schwerpunkt des allgemeinen Interesses waren konzeptionelle Möglichkeiten zur Verbesserung der Situation an der Hauptstraße.

Im folgenden werden die diskutierten Themen inhaltlich zusammengefaßt wiedergegeben:

Anwohner äußerten Bedenken gegen die Aufhebung des Einrichtungsverkehrs in der Goethe-/Schiller- und Gerhard-Hauptmann-Straße, da diese Straßen bereits heute durch das Parken schlecht befahrbar seien.

- Bei Fahrbahnbreiten von ca. 6,00 m ist auch heute kein beidseitiges Fahrbahnparken möglich; versetztes, einseitiges Parken führt zu Fahrgassenbreiten von ca. 4,00 m und bremst in Verbindung mit einem Zweirichtungsverkehr die Fahrgeschwindigkeiten.

Der Parkplatz hinter dem Ladenzentrum sollte sowohl von der Spiekers- als auch von der Hauptstraße aus erreichbar bleiben.

- Bei entsprechender Umgestaltung des Pastoratsweges in eine Mischfläche mit schmaler Fahrgasse kann auf die vorgesehene Netzunterbrechung verzichtet werden.

Die Bäume in der Kirchstraße werfen mit ihren Wurzeln die Gehwegbefestigung auf.

- Im Zuge von Instandsetzungsmaßnahmen sollten größere Baumbeete angelegt werden.

Ein Anwohner schätzt die Bereitschaft der Bürger zur Anlage und Pflege von Vorgärten sehr hoch ein.

Anwohner bitten darum, bei zukünftigen Straßenbaumaßnahmen die Belange von Behinderten und Eltern mit Kinderwagen durch Bordabsenkungen stärker zu berücksichtigen.

Ein Anwohner wendet ein, keine neuen Umbauplanungen für die Mauerstraße vorzusehen, da diese erst vor wenigen Jahren fertiggestellt worden sei und Anwohner nicht bereit seien, erneut Anliegerbeiträge zu entrichten.

- Eine Entlastung der Mauerstraße mit der anliegenden Wohnnutzung von Ziel- und Quellverkehr der Parkplätze ist auch durch Verlagerung der Parkplatzzufahrt zur Bahnhofstraße zu erreichen; eine Umgestaltung ist daher funktional nicht unbedingt erforderlich, stadtgestalterisch jedoch wünschenswert.

Allgemein wird der bauliche Zustand von Straßen und Gehwegen bemängelt.

- Hier kann im Zuge von Instandsetzungsmaßnahmen oder baulichen Umgestaltungen Abhilfe geschaffen werden.

Hinsichtlich der anliegenden Nutzungen von Grundschule und Kindertagesstätte wird für die Spiekersstraße eine Entlastung vom Kfz-Verkehr gewünscht.

- Die wirksamste Entlastungswirkung wird von der Sperrung der Robert-Koch-Straße für den Ziel- und Quellverkehr der Krupp-Polysius-Parkplätze ausgehen.

Für die Kaiser-Wilhelm-Straße wird ebenfalls eine Entlastung vom Kfz-Verkehr gewünscht.

- Die Kaiser-Wilhelm-Straße kann max. um ca. 70 Kfz/sp-h entlastet werden, die als reiner Durchgangsverkehr auf die Umgehungsstraße verlagert werden können.

Es wurde auch nach Entlastungswirkungen der Nebenstraßen gefragt.

- In den ohnehin weit unter 200 Kfz/sp-h belasteten Nebenstraßen sind keine Entlastungswirkungen erzielbar; die Probleme dieser Straßen sind in der Regel unangepasste Geschwindigkeiten. Diesen Problemen wird durch Einrichtung zonenhafter Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) und durch punktuelle Verkehrsberuhigungselemente entgegengetreten.

"Im Südfelde" wird trotz bestehender links-vor-rechts-Regelung über zu hohe Geschwindigkeiten geklagt.

- Für diese Straße sind geschwindigkeitsdämpfende Teilaufpflasterungen und Tempo 30 vorgesehen.

Es bestand breite Übereinstimmung zur Notwendigkeit, die Hauptstraße entsprechend ihrer städtebaulichen Funktion umzugestalten; es wurden jedoch Bedenken gegen eine mögliche Verringerung des Stellplatzangebotes für den ruhenden Verkehr geäußert.

- In der Hauptstraße werden weiterhin Kurzparkmöglichkeiten vorgesehen werden; zugunsten einer Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und einer Aufwertung des städtebaulichen Erscheinungsbildes kann jedoch eine geringfügige Reduktion des Stellplatzangebotes erforderlich werden.

Die nördlich der Einmündung Mauerstraße im Gestaltungsvorschlag Hauptstraße vorgesehene Querungshilfe sollte weiter nach Süden verlegt werden.

- Bauliche Querungshilfen sind jeweils am Beginn und Ende des Geschäftsabschnitts der Hauptstraße vorgesehen, sie bilden gleichzeitig einen straßenräumlichen Abschluß; zwischen diesen Stellen wird dem ohnehin linienhaft auftretenden Querungsbedarf durch Verringerung der Fahrbahnbreite entsprochen.

Es wurden Bedenken geäußert, daß erst nach Fertigstellung der Ortsumgehung bis Ennigerloh an eine Umgestaltung der Hauptstraße gedacht werden könne.

- Die Umgehungsstraße bietet bereits heute eine Umfahrungsmöglichkeit um Neubeckum; der heute noch feststellbare Durchgangsverkehr kann durch bauliche Umgestaltung des Knotens Hauptstraße/Dyckerhoffstraße und lichtsignaltechnische Bevorrechtigung der Ortsumgehung am Knoten Ennigerloher Straße/Ennigerstraße ganz auf die Umgehung verlagert werden; davon abgesehen läßt bereits die heutige Verkehrsbelastung eine Umgestaltung unter Berücksichtigung zukünftiger Nutzungsansprüche zu.

Außerhalb des Rahmenplangebietes wird ange-regt, den Hellweg zur Aufnahme des LKW-Verkehrs auszubauen statt zu verschmälern.

- Eine Anbindung des Hellweges an die Umgehungsstraße ist zur Herstellung einer direkten Verbindung nach Vellern in jedem Fall sinnvoll; da der Hellweg jedoch außerhalb des untersuchten Rahmenplangebietes liegt, können hierfür nur allgemeingültige Aussagen getroffen werden.

8.3 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

Vor Fertigstellung des Rahmenplans Neubeckum wurden mit den Trägern öffentlicher Belange die Planungskonzepte für den Ortskern Neubeckum diskutiert, um spezielle Planungsanforderung bereits im Vorfeld detaillierter Planungen zu berücksichtigen.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange - 23.8.88 - Rathaus Beckum

Im folgenden werden die wesentlichsten Hinweise inhaltlich zusammengefaßt wiedergegeben:

Industrie- und Handelskammer:

- Notwendigkeit von Maßnahmen zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs, jedoch auch
- besondere Berücksichtigung des Stellplatzbedarfs für den Individualverkehr im Geschäftsbereich der Hauptstraße erforderlich

Landesstraßenbauamt Münster:

- differenzierte Planungsaussagen zu den Knoten am Beginn und Ende der heutigen Umgehungsstraße erforderlich: südlicher Knoten mit baulicher Umgestaltung; nördlicher Knoten (Provisorium) mit geändertem Lichtsignalprogramm
- im Zuge der Umbauplanung zur Hauptstraße Notwendigkeit der Lichtsignalanlage Spieckers-/Haupt-/Kaiser-W.-Straße rechnerisch überprüfen
- Planung Vellerner Straße wird vom Rahmenplan nicht in Frage gestellt

Regionalverkehr Münsterland:

- im Zuge der Umgestaltungsplanung zur Hauptstraße sind Maßnahmen zur Bevorrechtigung des öffentlichen Personennahverkehrs zu überlegen
- hohe Netzwerkwiderstände mit der Folge von Fahrzeitverlusten sollen vermieden werden, da dies die Attraktivität des ÖPNV verringere
- Einmündungs- und Kurvenradien sind auf Gelenkbusse abzustimmen
- am Bahnhof sollte sowohl eine Aus- als auch Einstiegshaltestelle vorgesehen werden

Oberpostdirektion Münster:

- die Mauerstraße sollte weiterhin von Post-LKW's befahren werden können

Handwerkskammer Münster:

- keine Bedenken bezüglich einer Umgestaltung der Hauptstraße
- bei flächenhafter Verkehrsberuhigung sollte die Anfahrbarkeit ggf. vorhandener Gewerbebetriebe durch LKW's gewährleistet bleiben
- Bedenken gegen die Ausweisung des südlichen Abschnitts der Hauptstraße als besonderes Wohngebiet - dies könnte ggf. die Attraktivität der Hauptstraße als Gewerbestandort beeinträchtigen

Evangelische Kirchengemeinde:

- in der Nähe der Kirche sollten entweder in der Martin-Luther-Straße oder Hauptstraße einige Stellplätze vorgesehen werden

8.4 Beratungen im Bezirksausschuß Neubeckum und im Ausschuß für Umwelt, Planung und Verkehr

Wesentlicher Bestandteil des Planungsprozesses zum Rahmenplan Neubeckum war neben der frühzeitigen Beteiligung von Bürgern und Trägern öffentlicher Belange die intensive Diskussion von Untersuchungsergebnissen und Konzepten in den betreffenden Ausschüssen nach Abschluß der jeweiligen Arbeitsschritte. Diskussionsergebnisse und Anregungen aus der Ausschubarbeit konnten so in den Planungsprozeß mit einfließen und trugen mit zu einem breiten Konsens für den Rahmenplan Neubeckum bei.

Die wesentlichen Erwartungen der Ausschüsse an den Rahmenplan Neubeckum waren:

- Entlastung des Ortskerns von gebietsfremdem Verkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Neubeckums Straßen
- Attraktivierung und Stärkung des Geschäftszentrums
- Verbesserung der Wohnbedingungen.

Die Ergebnisse der Situationsanalyse stießen auf großes Interesse; teilweise bestätigten sie die persönlichen Erfahrungen und Einschätzungen der Ausschußmitglieder, teilweise sorgten sie auch für angeregte Diskussionen dabei insbesondere die Untersuchungsergebnisse zum fließenden und ruhenden Verkehr. Während der Anteil des Durchgangsverkehrs am Verkehrsaufkommen allgemein höher eingeschätzt wurde als es die Untersuchung belegte, wurden die freien Stellplatzkapazitäten für den ruhenden Verkehr im unmittelbaren Ortskern unterschätzt. Auf Bitten der Ausschüsse wurde eine ergänzende Parkerhebung durchgeführt, die jedoch die ersten Ergebnisse weitgehend bestätigte.

Intensive Diskussionen wurden zum Verkehrskonzept geführt; in den Diskussionen kristallisierten sich folgende thematische Schwerpunkte heraus:

- Hauptstraße
Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur punktuellen Verkehrsberuhigung sollen für die gesamte Hauptstraße (bis Dyckerhoffstraße) vorgesehen werden.

- Die Hauptstraße wird im Rahmenplan in ihrer gesamten Länge berücksichtigt; die zeichnerischen Darstellungen beschränken sich jedoch auf das Rahmenplangebiet.
- Öffentlicher Personennahverkehr
Linienführung und Haltestellenstandorte des ÖPNV sollen beibehalten werden.
 - Die Linien des ÖPNV werden weiterhin durch den Ortskern von Neubeckum geführt, die Haltestellen bleiben zur Erhaltung der Attraktivität an den heutigen Punkten bestehen und sollen im Zuge von Detailplanungen für Fahrgäste und Fahrer verbessert werden.
- Sperre Ladenzentrum
 - Nach Anregung der Ausschüsse und Bürger wurde nach Überprüfung der örtlichen Situation im Rahmenplan von einer Sperre zwischen Hauptstraße und Parkplatz Ladenzentrum abgesehen.
- Goethe-/Schiller-/Gerhard-Hauptmann-Straße
Zur Dämpfung der Geschwindigkeiten in diesen Straßen sollte statt der Freigabe für den Zweirichtungsverkehr Tempo 30 eingerichtet werden.
 - Einrichtungsverkehr wirkt erfahrungsgemäß beschleunigend; Tempo 30 alleine ist dort nicht wirkungsvoll. Die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung ist bei Zweirichtungsverkehr mit ggf. versetzt angeordneten Parkständen größer.
- Feuerwehr/Rettungsfahrzeuge
Planungen zur Verkehrsberuhigung und Umgestaltung müssen die Belange des Rettungswesens berücksichtigen.
 - Die Belange des Rettungswesens (z.B. fahrgeometrische Anforderungen) werden in der konkreten Bauplanung berücksichtigt.
- Spiekersstraße
Die Spiekersstraße sollte weitgehend von Kfz-Verkehr entlastet werden. Deshalb sollte auf eine intensive Umgestaltung der Martin-Luther-Straße verzichtet und

statt dessen zur Aufnahme des Verkehrs in und aus Richtung Vellern herangezogen werden.

- Die Verkehrsbeziehungen von und nach Vellern machen nur einen relativ geringen Teil der Belastung auf der Spiekersstraße aus; relativ hoch ist der Anteil des Verkehrs zu und von den Parkplätzen von Krupp-Polysius. Die Umgestaltung der Martin-Luther-Straße führt nicht zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung der Spiekersstraße, da die Befahrbarkeit weiterhin gegeben ist. Eine Führung des Verkehrs von und nach Vellern ausschließlich über die Martin-Luther-Straße würde jedoch einen zusätzlichen Konfliktpunkt im Einmündungsbereich Martin-Luther-Straße/Vellerner Straße erzeugen. Die Umgestaltung der Martin-Luther-Straße ist vielmehr städtebaulich begründet.

- Sperre Robert-Koch-Straße

Die Sperrung der Robert-Koch-Straße führt zu Problemen im Knoten Graf-Galen-Straße/Ennigerloher Straße; der Verkehr von den Parkplätzen Krupp-Polysius sollte sich möglichst frühzeitig verteilen.

- Eine wirksame Entlastung der Spiekersstraße ist nur durch Herausnahme des Verkehrs zu und von den Parkplätzen Krupp-Polysius erreichbar. Die heutige Situation führt zu Unverträglichkeiten in den umliegenden Wohnstraßen und damit zu einer latenten Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern. Nach der Umgestaltung der Hauptstraße mit weiterer Verringerung des Durchgangsverkehrs wird sich die Verkehrssituation am Knoten Graf-Galen-Straße/Ennigerloher Straße entschärfen. Vor endgültigen baulichen Maßnahmen in der Robert-Koch-Straße kann nach Veränderung der Verkehrssituation in der Hauptstraße die Sperrung der Robert-Koch-Straße versuchsweise eingerichtet werden; begleitende Verkehrsbeobachtungen können dann Aufschluß über die Wirkung der Maßnahme geben.

Ebenfalls intensiv diskutiert wurden Inhalte des Gestaltungskonzeptes; hier ging es vorran-

gig um die Hauptstraße. Es wurde Wert darauf gelegt, daß nach Umgestaltung der Hauptstraße und des Rathausvorplatzes weiterhin Stadtfe-
ste und Wochenmärkte abgehalten werden können und für den ruhenden Verkehr ausreichende
Stellplätze zur Verfügung stehen. Wie viele
andere Detailfragen können auch diese erst im
Zuge einer konkreten Umgestaltungsplanung
erörtert werden.

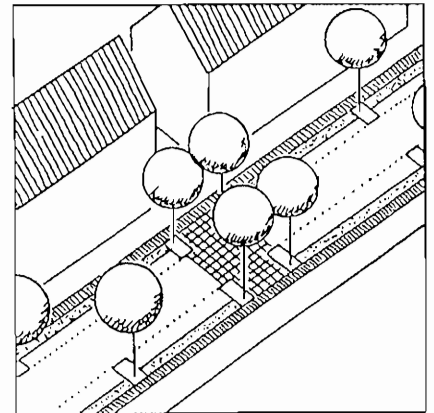
9.2 Umgestaltung der Hauptstraße von Volkspark bis Lessingstraße

Ziele:

- * Verengung des Straßenquerschnittes zugunsten von Fuß- und Radwegen
- * Schaffung von sicheren Übergängen
- * Verminderung der überhöhten Geschwindigkeiten

Maßnahmen:

- * Reduzierung der Fahrbahnbreite
- * Ergänzung von Radwegen ggf. kombinierten Geh- und Radwegen
- * Querungshilfen
- * Vergrößerung der vorhandenen Baumbeete in den Mehrzweckstreifen hinein
- * Anlage von Längsparkständen zwischen Baumbeeten (im ehemaligen Mehrzweckstreifen)



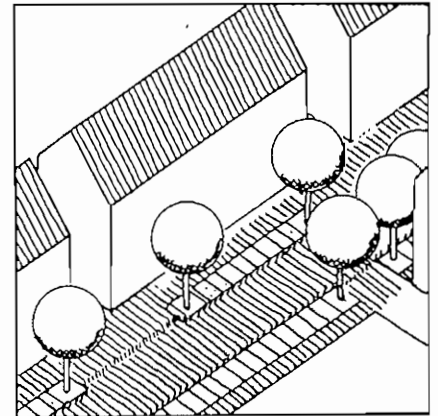
9.3 Intensive Umgestaltung der Hauptstraße im zentralen Bereich von Lessingstraße bis Bahnhofstraße

Ziele:

- * Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- * Ordnen der Parksituation
- * Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer
- * Betonung von städtebaulich wichtigen Platzsituationen

Maßnahmen:

- * Intensive Umgestaltung des gesamten Straßenraumes
- * Schutz der Einmündungs- und Hauseingangsbereiche
- * Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 6,5 m
- * Verbreiterung der Seitenräume
- * Straßenraumbegrünung
- * Querungshilfen



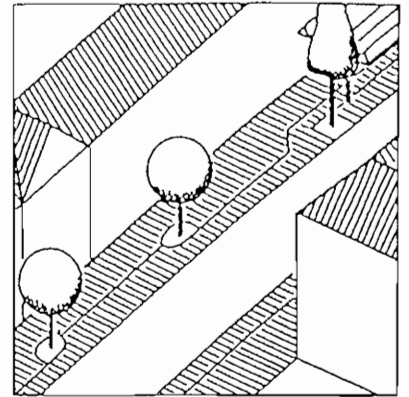
9.4 Umgestaltung Ennigerloher Straße von
Bahnhofstraße bis Knoten Ennigerstraße

Ziele:

- * Verengung des Straßenquerschnittes zugunsten von Fuß- und Radwegen
- * Schaffung von sicheren Übergängen
- * Verminderung von überhöhten Geschwindigkeiten

Maßnahmen:

- * Reduzierung der Fahrbahnbreite
- * Anlage von Radwegen bzw. kombinierten Geh- und Radwegen
- * Begrünung des Straßenraumes
- * Querungshilfen



9.5 Umbau Knoten Dyckerhoffstraße

Ziel:

- * Herausnahme des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern

Maßnahmen¹ :

- * Umbau des Knotens zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Achse Geißlerstraße -Dyckerhoffstraße (Umgehung)
- * Änderung der Signalsteuerung zugunsten der Umgehungsstraße

¹ Diese Maßnahme wird durch ein anderes Programm finanziert.

9.6 Knoten Ennigerloher Straße

Ziel:

- * Bevorrechtigung der Umgehungsstraße durch Verbesserung der Signalsteuerung
- * Verminderung von ortsfremdem Durchgangsverkehr

Maßnahmen²:

- * Veränderung der Signalsteuerung

² Diese Maßnahme wird durch ein anderes Programm finanziert.

9.7 Punktuelle Umgestaltung an Einmündungen zu Gebieten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h

Ziel:

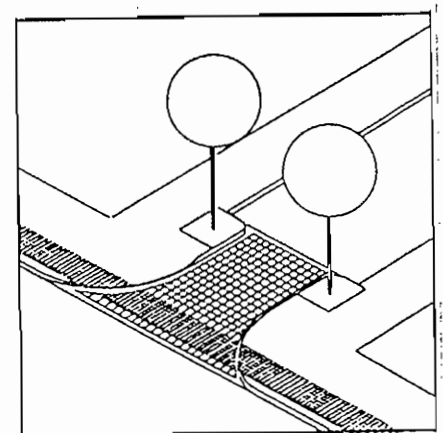
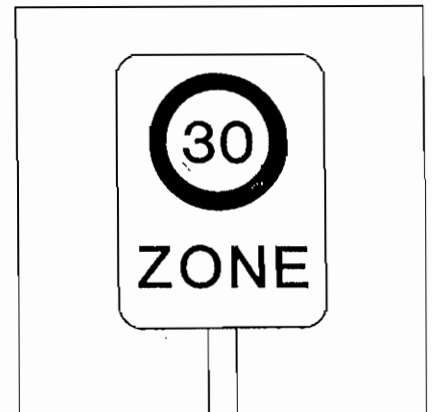
- * Reduzierung der Geschwindigkeiten durch Unterstützung baulicher Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Wohngebieten
- * Erhöhung der Sicherheit in Wohnquartieren
- * Verringerung der vom Kfz-Verkehr ausgehenden Wohnumfeldbeeinträchtigungen

Maßnahmen:

- * Neueinrichtung zonenhafter Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 km/h)
- * Unterstützende Informationsaktionen
- * Bauliche Umgestaltung von Einmündungsbereichen

Diese Maßnahme wird in folgenden Gebieten bzw. Straßen vorgeschlagen:

- * Hauptstraße/Gustav-Freytag-Straße
- * Hauptstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße
- * Hauptstraße/Schillerstraße
- * Hauptstraße/Goethestraße
- * Hauptstraße/Turmstraße
- * Hauptstraße/Lessingstraße
- * Hauptstraße/Mozartstraße
- * Hauptstraße/Jahnstraße
- * Hauptstraße/Am Volkspark
- * Vellerner Straße/Spiekersstraße
- * Vellerner Straße/Bodelschwingstraße
- * Vellerner Straße/Martin-Luther-Straße
- * Vellerner Straße/Herderstraße
- * Spiekersstraße/Kirchstraße (2x)
- * Spiekersstraße/Rektor-Wilger-Straße
- * Kaiser-Wilhelm-Straße/Gottfried-Polysius-Straße
- * Kaiser-Wilhelm-Straße/Industriestraße
- * Bahnhofstraße/Bismarckstraße
- * Gustav-Moll-Straße/Eichendorffstraße
- * Gustav-Moll-Straße/Polysiusstraße (2x)
- * obere Graf-Galen-Straße (2x)
- * Graf-Galen-Straße/Robert-Koch-Straße
- * Am Volkspark/Kampstraße
- * Gustav-Freytag-Straße/Im Südfelde



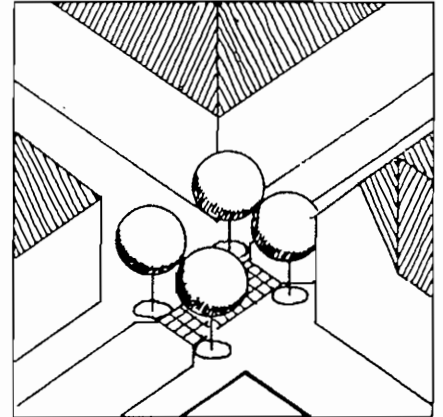
9.8 Punktuelle Maßnahmen zur Umgestaltung von Knoten und auf der Strecke

Ziel:

- * Geschwindigkeitsreduzierung
- * Betonung von Querbeziehungen oder besonderen Eingangsbereichen

Maßnahmen:

- * Einengungen der Fahrbahn
- * Materialwechsel in der Fahrbahn ggf. Anrampung
- * Querungshilfen
- * Hervorhebung der besonderen Situation durch Baumpflanzungen



Diese Maßnahme wird in folgenden Straßen vorgesehen:

- * Im Südfelde
- * Vellerner Straße
- * Spiekersstraße
- * Kampstraße
- * Eichendorffstraße
- * Gottfried-Polysius-Straße
- * Gustav-Freytag-Straße
- * Am Volkspark

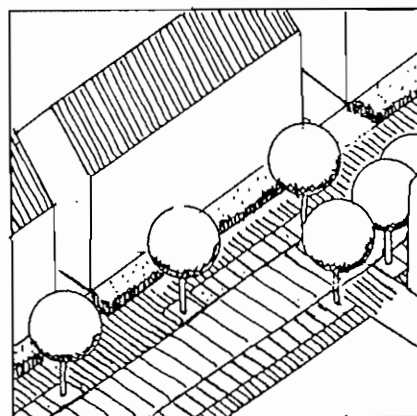
9.9 Verkehrsberuhigter Ausbau als Wohnstraße

Ziel:

- * Betonung des Wohncharakters

Maßnahmen:

- * Umgestaltung des gesamten Straßenraumes
- * Verschmälerung der Fahrgasse auf 4,0-4,5 m
- * Anordnung von Längsparkständen
- * Anlage von Vorgartenzonen



Diese Maßnahme wird in folgenden Straßen vorgesehen:

- * Am Volkspark
- * Gottfried-Polysius-Straße (südlich)
- * Eichendorffstraße
- * Jahnstraße
- * Gustav-Moll-Straße (westlich)
- * Industriestraße (südlich)
- * Turmstraße
- * Goethestraße
- * Schillerstraße

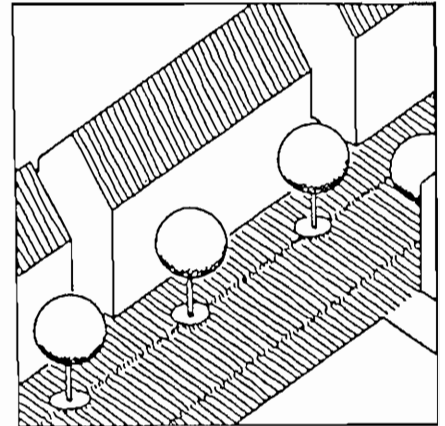
9.10 Verkehrsberuhigter Ausbau als Mischfläche

Ziel:

- * Schaffung von Aufenthaltsqualitäten in Anliegerstraßen
- * Ordnen des ruhenden Verkehrs

Maßnahmen:

- * Intensive Umgestaltung und Erneuerung des ganzen Straßenraums
- * Schutz der Eingangsbereiche
- * ggf. Kennzeichnung einer Fahrgasse
- * Anlage von Vorgartenzonen



Diese Maßnahme wird in folgenden Straßen vorgeschlagen:

- * Am Birkenkamp
- * Kopernikusstraße
- * Kirchstraße (nördlich)
- * Fröbelstraße
- * Herderstraße
- * Robert-Koch-Straße
- * Mozartstraße
- * Adolf-Kolping-Straße
- * Martin-Luther-Straße

9.11 Platzgestaltung

Ziel:

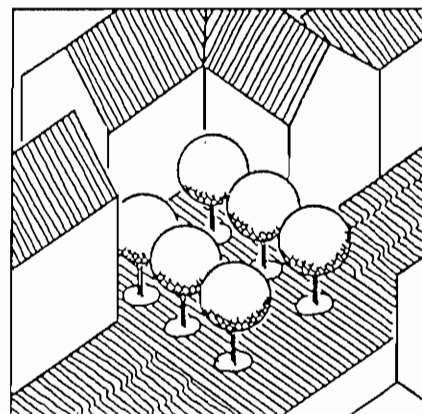
- * Verbesserung der Aufenthaltsqualität unter Berücksichtigung besonderer städtebaulicher und gestalterischer Gegebenheiten
- * Integration in den vorhandenen Straßenraum

Maßnahmen:

- * Intensive Neugestaltung der gesamten Platzfläche
- * Bauliche Gestaltung von Aufenthaltsbereichen
- * Begrünung

Die Maßnahme wird in folgender straßenräumlicher Situation vorgeschlagen:

- * Bahnhofplatz
- * Rathausplatz



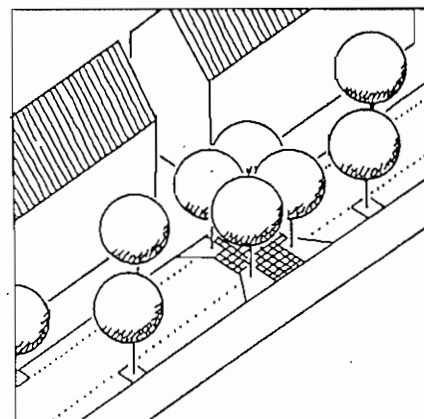
9.12 Begrünung des Straßenraums

Ziele:

- * Räumlich wirksames Grün in den Straßen und an Parkplätzen durch Baumbepflanzungen
- * Fahrbahnversmälnerungen
- * Neuordnung des ruhenden Verkehrs

Maßnahmen:

- * Ergänzung bzw. Neupflanzung von Bäumen beidseitig des Straßenraumes (ohne Veränderung der vorhandenen Straßenentwässerung)
- * Begrünung von Parkplätzen (P)



Diese Maßnahme wird in folgenden Straßen vorgesehen:

- * Jahnstraße
- * Eichendorffstraße
- * Gottfried-Polysius-Straße
- * Gustav-Freytag-Straße
- * Adolf-Kolping-Straße
- * Im Südfelde
- * Gerhart-Hauptmann-Straße
- * Schillerstraße
- * Goethestraße
- * Am Volkspark
- * Kopernikusstraße (östlich)
- * Am Birkenkamp (östlich)
- * Industriestraße
- * Kampstraße
- * Turmstraße
- * Kirchstraße (nördlich)
- * Rektor-Wilger-Straße
- * Robert-Koch-Straße
- * Graf-Galen-Straße
- * Spiekersstraße
- * Bahnhofstraße
- * Kaiser-Wilhelm-Straße
- * Gustav-Moll-Straße
- * Mauerstraße (P)
- * Bismarckstraße/Bahnhofstraße (P)
- * Herderstraße

9.13 Anlage und Ergänzung von Radwegen

Ziele:

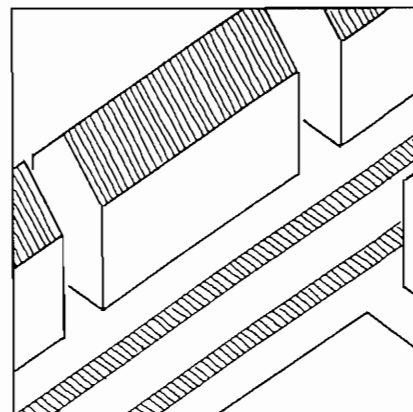
- * Sichere Führung des Radverkehrs in Straßen mit starkem Kfz-Verkehr oder an wichtigen Radverkehrsbeziehungen

Maßnahmen:

- * Anlage von Radwegen unter Reduzierung vorhandener Fahrbahnbreiten
- * Ggf. je nach Straßenraumbreite als einseitige, beidseitige Radwege oder kombinierte Geh- und Radwege
- * Ggf. nur Markierungsarbeiten

Diese Maßnahme soll in folgenden Straßen angewendet werden:

- * Bahnhofstraße (beidseitig)
- * Gustav-Moll-Straße (beidseitig, Markierungsarbeiten)
- * Spiekersstraße, westlich (beidseitig)
- * Graf-Galen-Straße (beidseitig, Markierungsarbeiten)
- * Kaiser-Wilhelm-Straße (einseitig)
- * Vellerner Straße (beidseitig)



9.14 Freiraumverknüpfungen außerhalb des
Straßenraumes

Ziel:

- * Weiterführung bzw. Ausbau von wichtigen Fuß- und Radwegeverbindungen in bestehenden Freiflächen

Maßnahmen:

- * Anlage von begeh- und befahrbaren Wegen
- * Ggf. Beleuchtung der Wege

Die Maßnahme wird an folgenden Stellen vorgeschlagen:

- * Bahnunterführung Wiesenstraße

9.15 Parkraumbewirtschaftung

Ziele:

- * Entlastung von Straßenräumen mit hohem Parkdruck durch Fremdarkeranteil in unmittelbarer Zentrumsnähe
- * Hohe Frequenz an Kurzzeitparkern im Zentrum

Maßnahmen:

- * Einrichtungen von Anwohner-/Kurzparkzonen (AW/KP)
- * Informationsaktionen

Diese Maßnahme wird für folgende Straßen vorgeschlagen:

- * Mauerstraße AW/KP
- * Pastoratsweg KP
- * Kirchstraße AW/KP
- * Bahnhofstraße KP
- * Hauptstraße KP (von Bahnhofstraße bis Gustav-Moll-Straße)
- * Herderstraße KP
- * Bismarckstraße AW



9.16 Private Freiflächenbegrünung

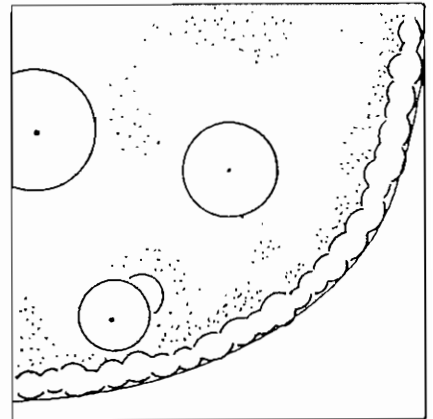
Ziel:

- * Abgrenzung von privaten Vorgärten zum öffentlichen Straßenraum
- * Wiederherstellung der Vorgartenzonen als ortstypische Gestaltmerkmale

Maßnahmen:

- * Begrünung von Hauseingängen
- * Anlage von Hecken im Vorgartenbereich

Diese Maßnahmen sollen schwerpunktmäßig in südlichen Wohnquartieren des Rahmenplangebietes vorgesehen werden.



9.17 Bürgerbeteiligung

Maßnahmen:

- * Informationen der Neubeckumer Bevölkerung über die Maßnahmen zur Realisierung des Rahmenplans insbesondere der Zonengeschwindigkeitsbegrenzung

Begleitend zur Planung und Realisierung der Einzelmaßnahmen der ersten Phase des Rahmenplans Neubeckum ist eine umfangreiche Informations- und Beteiligungsarbeit vor Ort notwendig. Bestandteile dieser Arbeit sind die Verteilung anschaulicher Informationsmaterialien an alle Haushalte, die Einrichtung von Info-Ständen an zentralen Orten, die Durchführung von Bürgerversammlungen etc.

In diesem Zusammenhang besonders wichtig ist die Durchführung einer Tempo-30-km/h-Aktion. Hier soll eine spezielle Aufklärungsarbeit der Bevölkerung durch Plakate, Info-Blätter Fragebögen und Einsatz eines Informations-Busses betrieben werden.



10. Rahmenplan Neubeckum

Der hier vorliegende Rahmenplan ist das Ergebnis einer umfassenden Bestandserhebung, Analyse sowie den Gesprächen mit Bürgern, Politikern und Stadtverwaltung. Die räumlichen und sachlichen Zielaussagen zur zukünftigen Entwicklung des Ortskerns von Neubeckum wurden zeichnerisch umgesetzt. Die in dem Plan dargestellten Maßnahmen beziehen sich sowohl auf den öffentlichen als auch den privaten Sektor; wobei für die gesamten Maßnahmen im öffentlichen Bereich sowie deren Realisierung die Kosten und die Realisierungsphasen erarbeitet wurden. Auf die Tätigkeiten im privaten Bereich kann durch den Rahmenplan kein Einfluß genommen werden; oft haben aber öffentliche Bautätigkeiten wie Neugestaltung des Straßenraumes - "Initialzündung" für private Investitionen, die z.B. zur Attraktivierung des Ortsbildes beitragen:

- Gebäuderenovierung
- Baulückenschließung
- Gebäudeaufstockung
- Fassadenrenovierung
- sowie Schaffung eines attraktiven Geschäftsbesatzes.

Investitionen zur Verbesserung des Wohnumfeldes und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit werden vorwiegend im öffentlichen Straßenraum eingesetzt:

- So soll der ehemalige Alleencharakter der Hauptstraße durch Begrünung und Fahrbahnverschmälerung wieder hergestellt. Durch intensive Umgestaltung des Straßenraums im Hauptgeschäftsbereich erhält der Ortskern ein neues "Gesicht". Fußgänger und Radfahrer sollen das Straßenbild prägen. Zum einen soll der Durchgangsverkehr durch Umbau des Knotens Dyckerhoffstraße und durch geänderte Signalsteuerung des Knotens Ennigerloher Straße aus dem Geschäftsabschnitt herausgehalten werden; zum anderen können die Kraftfahrzeuge, die nicht unmittelbar das Zentrum anfahren müssen, über die Bahnhofstraße den Geschäftsbereich umfahren.

Hauptstraße

Ziel einer Umgestaltung der Hauptstraße muß sein, ihre heutige Trennwirkung, die sich aus der überdimensionierten Fahrbahnbreite ergibt, zu verringern. Ausgebaute Querungshilfen im südlichen Bereich der Hauptstraße sowie große begrünte Mittelinseln am Park Lessingstraße können die Überquerbarkeit erleichtern. Die heute trostlosen Platzbereiche am Rathaus, der Kirche und an der Fröbelstraße sollen in die intensive Gestaltung der Straßenfläche und Seitenräume mit einbezogen werden. Hier können, bei entsprechendem Geschäftsbesatz, im Sommer Cafés Stühle und Tisch hinausstellen und zur Belebung des Ortskern beitragen.

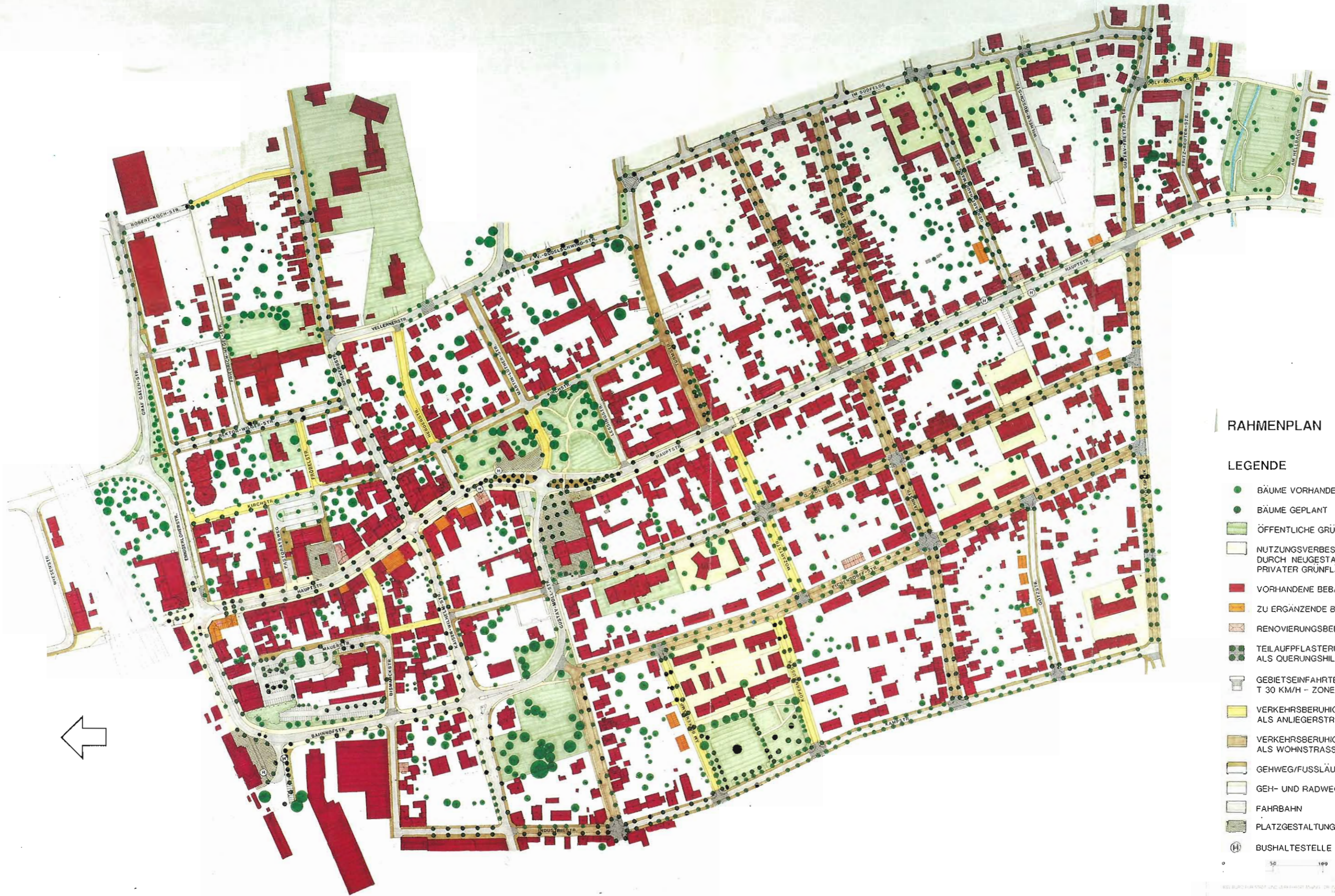
- In den Wohnquartieren beidseitig der Hauptstraße soll besonders die Verkehrssicherheit erhöht werden. Hierfür sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen:
 - Flächendeckend werden in allen Wohngebieten des Rahmenplangebietes T-30-Zonen eingerichtet. Die Einmündungen zu diesen Gebietseinfahrten werden baulich durch Aufpflasterung, Materialwechsel, ggf. durch Baumpflanzungen hervorgehoben; gleichzeitig wird an Kreuzungen die Rechtsvor-Links-Regelung eingeführt.
 - In den Wohngebieten werden alle Einbahnstraßenregelungen aufgehoben. Dies mindert die hier festgestellten erhöhten Geschwindigkeiten, da bei Gegenverkehr hier langsam gefahren werden muß.
 - Die Kreuzungsbereiche werden aufgepflastert und mit Bäumen versehen, wodurch ein rücksichtsvoller Fahrstil angestrebt werden soll.
 - Um das Gehwegparken zu abzubauen, werden Baumbeete in regelmäßigen Abständen in die Fahrbahn gesetzt, zwischen denen geparkt werden kann.
- Der Wohnwert soll durch Umgestaltung von Wohn- und Anliegerstraßen zugunsten der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer gesteigert werden:

Verkehrssicherheit

- Straßen, die reinen Erschließungscharakter haben und nur von Anliegern benutzt werden, werden verkehrsberuhigt als Mischfläche umgestaltet. Kraftfahrzeuge müssen hier besonders rücksichtsvoll fahren; da hier der Aufenthalt und das Spielen in der Straße möglich ist.
- Wohnstraßen, die in besonders schlechtem bautechnischem Zustand sind, werden zugunsten von Raum für Fußgänger und Radfahrer umgestaltet.
- Private Vorgartenbereiche, die weitgehend umgestaltet sind und lediglich als Abstandsgrün fungieren, können mit einfachen Mitteln (wie Heckenbepflanzung) optisch aufgewertet werden.
- Die schlecht gestaltete Freifläche Kampstraße soll zur Straße hin intensiv begrünt werden (als Abschirmung); die Oberfläche soll aus wassergebundener Decke bestehen, so daß hier vielfältige Nutzungen möglich sind; der Kinderspielplatz sollte besser ausgestattet werden; im westlichen Teil soll eine Tummelwiese entstehen.
- Neue Radwege sollen an den Hauptverkehrsstraßen angelegt werden, da hier die Gefährdungen durch den fließenden Verkehr zu hoch sind. In Wohngebieten hingegen können die Radfahrer auf der Fahrbahn fahren. Die Querungsmöglichkeiten sollen an Radfahrrouten, die oft identisch sind mit Fußgängerrouen, verbessert werden.
- Die Fußgängerunterführung von der Hauptstraße zur Wiesenstraße wird benutzerfreundlich gestaltet, so daß eine direkte fußläufige Anbindung der nördlichen Gebiete an den Kern möglich ist.

Alle diese Maßnahmen sollen dazu beitragen,

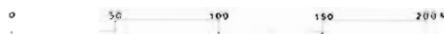
- die Verkehrssicherheit zu erhöhen,
- die Wohnqualität zu verbessern,
- den Ortskern zu beleben,
- Anreize für private Investitionen zu schaffen und
- die Identifikation der dort lebenden und arbeitenden Bevölkerung mit dem eigenen Ort steigern.



RAHMENPLAN NEUBECKUM

LEGENDE

- BÄUME VORHANDEN
- BÄUME GEPLANT
- ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHEN
- NUTZUNGSVERBESSERUNG DURCH NEUGESTALTUNG PRIVATER GRÜNFLÄCHEN
- VORHANDENE BEBAUUNG
- ZU ERGÄNZENDE BEBAUUNG
- RENOVIERUNGSBEDÜRFTIGE GEBÄUDE
- TEILAUFPFLASTERUNG ALS QUERUNGSHILFE
- GEBIETSEINFÄHRTEN ZU T 30 KM/H - ZONEN
- VERKEHRSBERUHIGTER AUSBAU ALS ANLIEGERSTRASSE
- VERKEHRSBERUHIGTER AUSBAU ALS WOHNSTRASSE
- GEHWEG/FUSSLÄUFIGE BEREICHE
- GEH- UND RADWEG
- FAHRBAHN
- PLATZGESTALTUNG
- Ⓜ BUSHALTESTELLE



11. Realisierungsphasen

Die Planung, Finanzierung und Realisierung der Maßnahmen müssen sinnvoll aufeinander abgestimmt werden. Hierzu wird ein Zeitraum von ca. 10 Jahren angesetzt. Die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen zu den jeweiligen Realisierungsstufen orientiert sich nicht vorrangig an einer möglichst gleichmäßigen Verteilung der Gesamtkosten auf 10 Jahre, sondern an einem aus den Zielen des Rahmenplans abgeleiteten funktionalen Zusammenhang von Maßnahmenbündeln und an einer Prioritätenreihung dieser Maßnahmen.

Zu den Maßnahmen mit erster Priorität gehören:

- der Umbau der Hauptstraße, (Ortsdurchfahrt)
- der Umbau des Knotens Dyckerhoffstraße,
- Wohnumfeldverbesserung (Begrünung),
- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Einrichtung von T-30-Zonen
- und Verkehrsberuhigung.

1. Priorität

Von nachgeordneter Priorität sind die Maßnahmen

- zur Ergänzung von Radwegen
- zur Verbesserung des Wohnwertes (Wohn- und Anliegerstraßengestaltung) und
- zur Attraktivierung der Innenstadt (Platzgestaltung, Platzbegrünung).

2. Priorität

Flankierende Maßnahmen - wie Einrichtung von Anwohner- und Kurzparkzonen und private Freiflächenbegrünung sollen begleitend zu den Realisierungsphasen durchgeführt werden. Bei der Zuordnung von Maßnahmen zu den einzelnen Realisierungsstufen wird davon ausgegangen, daß über die gesamte Laufzeit eine kontinuierliche Bürgerbeteiligung erfolgt.

11.1 Erste Realisierungsphase

Für die Umsetzung der ersten Realisierungsphase wird ein Zeitraum von ca. 5 Jahren (Realisierungsstufen) angenommen. Folgende Prioritätenreihung wird vorgeschlagen:

1989-1993

- Die für die Durchsetzung der Rahmenplan-Ziele grundlegend wichtigste Maßnahme ist die Umgestaltung der Hauptstraße (Ortsdurchfahrt) von Dyckerhoffstraße bis Ennigerstraße.
- In bisher besonders benachteiligten und vernachlässigten Gebieten westlich der Hauptstraße wird vorrangig - vor den anderen Wohngebieten - mit Maßnahmen zur Begrünung, zur Verkehrsberuhigung und zur Einrichtung von T-30-Zonen begonnen.
- Straßen, an denen Gefährdungen für Fußgänger und Radfahrer herrschen, sollen umgehend mit verkehrsberuhigenden Elementen versehen werden: Hierzu zählen die Vellerner Straße, die Spiekersstraße, Im Südfelde sowie die Robert-Koch-Straße. Während in den drei erstgenannten Straßen punktuell Elemente zur Verkehrsberuhigung eingesetzt werden, soll in der Robert-Koch-Straße durch Netzunterbrechung in Höhe der Friedrich-Hegel-Straße der Ziel- und Quellverkehr der Krupp-Polysius-Parkplätze Richtung Spiekersstraße verhindert werden. Diese Maßnahme kann nach Fertigstellung der Umgestaltung Hauptstraße probeweise erfolgen, um die Verteilung des Verkehrs und die Entlastungswirkung zu beobachten.

11.2 Zweite Realisierungsphase

Die zweite Realisierung soll in einem Zeitraum von 5 Jahren durchgeführt werden. Die Maßnahmen, die sich vorwiegend auf Straßenraumgestaltung sowie punktuelle Verkehrsberuhigung beziehen, sollen mit folgender Priorität verwirklicht werden:

- Radwege sollen an den wichtigen Verkehrsachsen ergänzt bzw. neu angelegt werden.
- Anliegerstraßen, deren baulicher Zustand äußerst schlecht ist, sollen vorrangig umgestaltet werden; anschließend soll die Umgestaltung der Wohnstraßen erfolgen.
- Punktuelle Verkehrsberuhigung (Knotenpunktaufpflasterungen) sollen straßenweise angelegt werden.
- Die Plätze an Bahnhof und Rathaus sollten nach Fertigstellung der Umgestaltung Hauptstraße realisiert werden, um das Erscheinungsbild abzurunden.

Die ergänzenden Begrünungsmaßnahmen an Parkplätzen können parallel zu den übrigen Maßnahmen durchgeführt werden.

12. Kosten

Um die Gesamtkosten der zu realisierenden Maßnahmen zu ermitteln, wurde auf der Grundlage prototypisch durchgearbeiteter Einzelmaßnahmen und deren Kostenansätze die Kostenschätzung vorgenommen. In den nachstehend aufgeführten Nettokosten sind die Planungskosten mit ca. 15% enthalten.

12.1 Kostenschätzung

12.1.1 Umgestaltung der Hauptstraße von Dyckerhoffstraße bis Volkspark

ca. 1620 m
 200,-- DM/lfm = 324.000,-- DM

12.1.2 Umgestaltung der Hauptstraße von Volkspark bis Lessingstraße

ca. 400 m
 400,-- DM/lfm = 160.000,-- DM

12.1.3 Intensive Umgestaltung der Hauptstraße im zentralen Bereich von Lessingstraße bis Bahnhofstraße

ca. 10.400 m²
 200,-- DM/m² = 2.080.000,-- DM

12.1.4 Umgestaltung Ennigerloher Straße von Bahnhofstraße bis Knoten Ennigerstraße

ca. 580 m
 400,-- DM/lfm = 232.000,-- DM

12.1.5 Umbau Knoten Dyckerhoffstraße¹

ca. 3.600 m²
 200,-- DM/m² = 720.000,-- DM

abzügl. # 50 % 360.000,-- DM
 360.000,-- DM

1 Durch Mischfinanzierung (Bund/Land/Gemeinde) entfallen auf die Stadt ca. 50 % der Kosten.

12.1.6 Knoten Ennigerloher Straße²

12.1.7 Punktuelle Umgestaltung an Einmündungen zu Gebieten mit Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h

27 Gebietseinfahrten
 ca. 15.000,-- DM/Stück =
 405.000,-- DM

54 Schilder
 ca: 500,-- DM/Stück =
27.000,-- DM
 432.000,-- DM

12.1.8 Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Knoten und auf der Strecke

Im Südfelde	80.000,-- DM
Vellerner Straße	20.000,-- DM
Spiekersstraße	40.000,-- DM
Am Volkspark	60.000,-- DM
Eichendorffstraße	80.000,-- DM
Gustav-Freytag-Straße	40.000,-- DM
Gottfried-Polysius-Str.	40.000,-- DM
Kampstraße	<u>100.000,-- DM</u>
	460.000,-- DM

12.1.9 Verkehrsberuhigter Umbau von Wohnstraßen (Trennungsprinzip)

Am Volkspark	324.000,-- DM
Gottfried-Polysius-Straße	445.000,-- DM
Eichendorffstraße	999.000,-- DM
Jahnstraße	483.000,-- DM
Gustav-Moll-Straße (westl.)	270.000,-- DM
Industriestraße (südl.)	130.000,-- DM
Turmstraße	202.000,-- DM
Goethestraße	300.000,-- DM
Schillerstraße	<u>345.000,-- DM</u>
	3.498.000,-- DM

² Diese Maßnahme wird von einem anderen Straßenbaulastträger finanziert.

12.1.13 Anlage und Ergänzungen von Radwegen

Bahnhofstraße	105.000,--	DM
Gustav-Moll-Straße	50.000,--	DM
Graf-Galen-Straße	60.000,--	DM
Kaiser-Wilhelm-Straße	50.000,--	DM
Vellerner Straße	95.000,--	DM
Spiekersstraße	<u>120.000,--</u>	DM
	480.000,--	DM

12.1.14 Freiraumverknüpfungen außerhalb des Straßenraums

Bahnunterführung Wiesenstraße

ca. 20.000,-- DM

12.1.15 Parkraumbewirtschaftung

ca. 5.000,-- DM

12.1.16 Private Freiflächenbegrünung

ca. 86.000,-- DM

12.1.17 T-30-Kampagne

ca. 20.000,-- DM

12.1.18 Grunderwerb

Für den Umbau des Knotens Dyckerhoffstraße

ca. 60.000,-- DM

12.1.19 Bürgerberatung

(28.000,-- DM/Jahr bei 10 Jahren)

ca. 280.000,-- DM

12.2 Gesamtkosten

Nachfolgend sind die Gesamtkosten (Planungs- und Baukosten) aller vorgeschlagenen Maßnahmen nach Gruppen aufgeführt

1.	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Hauptstraße von Dyckerhoffstraße bis Ennigerstraße	2.798.600,00 DM
2.	Gebietseinfahrten zu Gebieten mit Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h	448.000,00 DM
3.	Punktuelle Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	460.000,00 DM
4.	Verkehrsberuhigter Ausbau von Wohnstraßen	3.498.000,00 DM
5.	Verkehrsberuhigter Ausbau von Anliegerstraßen	1.757.000,00 DM
6.	Platzgestaltungen	750.000,00 DM
7.	Begrünung des Straßenraumes	1.980.000,00 DM
8.	Freiraumverknüpfung außerhalb des Straßenraums	20.000,00 DM
9.	Radwege	480.000,00 DM
10.	Parkraumbewirtschaftung	5.000,00 DM
11.	Private Freiflächenbegrünung	86.000,00 DM
12.	T-30-Kampagne	20.000,00 DM
13.	Grunderwerb	60.000,00 DM
14.	Umbau Knoten Dyckerhoffstraße	360.000,00 DM
15.	Bürgerberatung (ca. 28.000 DM/Jahr bei zehn Jahren)	280.000,00 DM

 Nettokosten (einschließl. 15% Planungskosten) 13.002.600,00 DM (Übertrag)

Nettokosten	13.002.600,00 DM	(Übertrag)
abzüglich Planungs- kosten in Höhe von (entfallen auf die Ziffern 1-9, 11 + 14)	<u>././ 1.098.921,00 DM</u>	
Nettobau- bzw. Realisierungskosten	<u>11.903.679,00 DM</u> =====	
Nettokosten	13.002.600,00 DM	
+ die z.Zt. gültige MWST von 14%	<u>1.820.400,00 DM</u>	
Bruttokosten	<u>14.823.000,00 DM</u> =====	

13. Übersicht der Maßnahmen

13.1 Übersicht der Maßnahmen zur ersten Realisierungsphase (1989-1993)

NR*	STRASSE/SITUATION	MASSNAHMEKOSTEN	DM
1.	Hauptstraße	Umgestaltung der Ortsdurchfahrt incl. Umbau Knoten Dyckerhoffstraße, Radwege, Begrünung, Tempo-30-Zufahrten	3.300.000,00
2.	Graf-Galen-Straße	Begrünung des Straßenraumes, Tempo-30-Einfahrt	204.000,00
3.	Bahnhofstraße	Begrünung des Straßenraumes, Tempo-30-Einfahrt	157.000,00
4.	Kaiser-Wilhelm-Straße	Begrünung des Straßenraumes, Tempo-30-Einfahrt	117.000,00
5.	Gustav-Moll-Straße	Begrünung des Straßenraumes, Tempo-30-Einfahrt	62.000,00
6.	Spiekersstraße	Querungshilfen, Begrünung, Tempo-30-Einfahrt	212.000,00
7.	Vellerner Straße	Querungshilfen, Tempo-30-Einfahrt	84.000,00
8.	Industriestraße	Begrünung	48.000,00
9.	Am Birkenkamp	Begrünung	36.000,00
10.	Kopernikusstraße	Begrünung	30.000,00
11.	Kampstraße	Begrünung	45.000,00
12.	Jahnstraße	Begrünung	138.000,00
13.	Eichendorffstraße	Begrünung	90.000,00
14.	Gottfried-Polysius-Straße	Begrünung	156.000,00
15.	Adolf-Kolping-Straße	Begrünung	57.000,00
16.	Gustav-Freytag-Straße	Begrünung, Tempo-30-Einfahrt	67.000,00

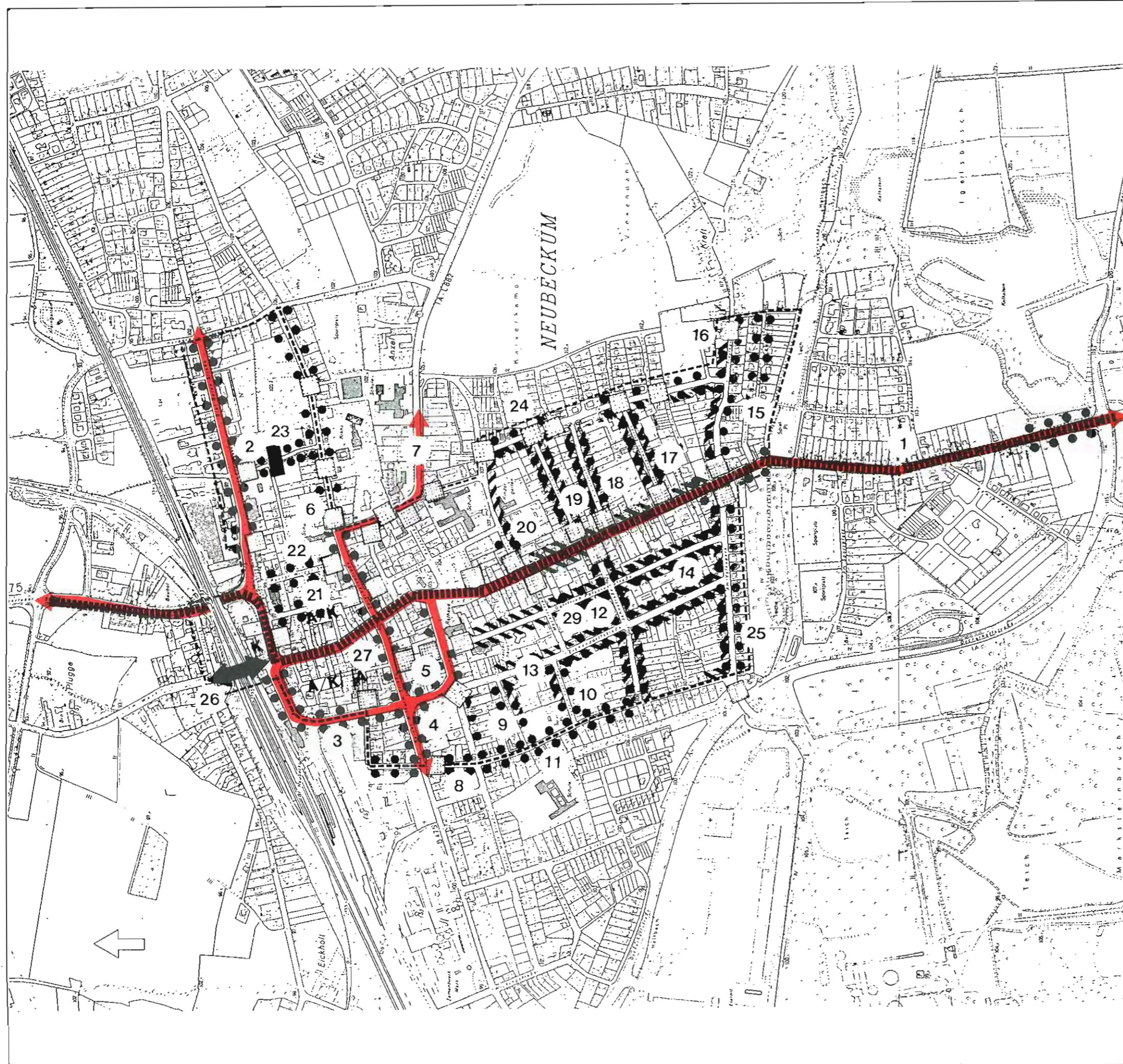
*Die Numerierung der Maßnahmen ist keine Prioritätenreihung.

17.	Gerhart-Hauptmann-Straße	Begrünung	90.000,00
18.	Schillerstraße	Begrünung	96.000,00
19.	Goethestraße	Begrünung	78.000,00
20.	Turnstraße	Begrünung	21.000,00
21.	Kirchstraße	Begrünung	18.000,00
22.	Rektor-Wilger-Straße	Begrünung	66.000,00
23.	Robert-Koch-Straße	Begrünung, Sackgasse	36.000,00
24.	Im Südfelde	Begrünung, Querungshilfen	260.000,00
25.	Am Volkspark	Begrünung, Tempo-30-Einfahrt	148.000,00
26.	Freiraumverknüpfung	Unterführung Wiesenstraße	20.000,00
27.	Parkraumbewirtschaftung		5.000,00
28.	T-30-Kampagne		20.000,00
29.	Private Freiflächenbegrünung		86.000,00
30.	Bürgerberatung		140.000,00
	Gründerwerb		60.000,00
	Gesamtkosten (incl. Planungskosten)		5.953.000,00
	+ der z.Zt. gültigen MWSt. von 14%		833.420,00
			<u>6.786.000,00</u>

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 24

MASSNAHMENPLAN I



- GRENZE DES PLANGEBIETES
- ||||| UMGESTALTUNG HAUPTSTRASSE
- ▣ GEBIETSEINFahrTEN
T-30 km/h-ZONEN
- ▣ PUNKTUELLE VERKEHRS-
BERUHINGSMASSNAHMEN
- STRASSENRAUMBEGRÜNUNG
- ↔ VERBINDUNG BAHNUNTER-FÜHRUNG
- A ANWOHNERPARKZONE
- K KURZZEITPARKZONE
- ▨ PRIVATE FREIFLÄCHENBEGRÜNUNG
- NETZUNTERBRECHUNG
- 1 NUMMER DER MASSNAHMEN
- RADWEGE

13.2 Übersicht der Maßnahmen zur zweiten
Realisierungsphase (1994-1999)

NR.	STRASSE/SITUATION	MASSNAHME	KOSTEN/DM
1.	Am Volkspark	Verkehrsberuhigter Ausbau	384.000,00
2.	Gottfried-Polysius Straße	Verkehrsberuhigter Ausbau	485.000,00
3.	Eichendorffstraße	Verkehrsberuhigter Ausbau	1.079.000,00
4.	Jahnstraße	Verkehrsberuhigter Ausbau	483.000,00
5.	Gustav-Moll-Straße	Verkehrsberuhigter Ausbau	270.000,00
6.	Industriestraße	Verkehrsberuhigter Ausbau	130.000,00
7.	Am Birkenkamp	Mischflächenausbau	261.000,00
8.	Kopernikusstraße	Mischflächenausbau	280.000,00
9.	Kampstraße	Punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahme	158.000,00
10.	Bahnhofsvorplatz	Platzgestaltung	350.000,00
11.	Mauerstraße	Parkplatzbegrünung	32.000,00
12.	Bismarckstraße	Parkplatzbegrünung	12.000,00
13.	Rathausvorplatz	Platzgestaltung	400.000,00
14.	Kirchstraße (nördlich)	Mischflächenausbau	156.000,00
15.	Fröbelstraße	Mischflächenausbau	114.000,00
16.	Herderstraße	Mischflächenausbau	296.000,00
17.	Robert-Koch-Straße	Mischflächenausbau	139.000,00
18.	Martin-Luther-Straße (östlich)	Mischflächenausbau	152.000,00
19.	Mozartstraße	Mischflächenausbau	218.000,00
20.	Turmstraße (nördlich)	Verkehrsberuhigter Ausbau	202.000,00
21.	Goethestraße	Verkehrsberuhigter Ausbau	300.000,00
22.	Schillerstraße	Verkehrsberuhigter Ausbau	345.000,00
23.	Gustav-Freytag-Straße	Punktuelle Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	40.000,00









24. Adolf-Kolping-Straße	Mischflächenausbau	144.000,00
25. Graf-Galen-Straße, Bahnhofstraße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Gustav-Moll-Straße, Spiekersstraße, Vellerner Straße	Radwege	480.000,00
26. Bürgerberatung		140.000,00
Gesamtkosten (incl. Planungskosten + d.z.Zt. gültigen MWSt von 14%)		7.050.000,00
		987.000,00
		<u>8.037.000,00</u>

RAHMENPLAN
NEUBECKUM

PLAN 25

MASSNAHMENPLAN II



- GRENZE DES PLANGEBIETES
-  PUNKTUELLE VERKEHRSBERUHIGUNGSMASSNAHMEN
-  STRASSENRAUMBEGRÜNUNG/
PARKPLATZBEGRÜNUNG
-  VERKEHRSBERUHIGTER AUSBAU
ALS ANLIEGERSTRASSE
-  VERKEHRSBERUHIGTER AUSBAU
ALS WOHNSTRASSE
-  PLATZGESTALTUNG
-  ZU ERGÄNZENDE GEBÄUDE
-  RENOVIERUNGSBEDÜRFTIGE GEBÄUDE
-  1 NUMMER DER MASSNAHMEN

0 50 100 150 200 250 300m



RAHMENPLAN NEUBECKUM

PLAN 14

VERKEHR

PARKREGELUNG UND
STELLPLATZKAPAZITÄTEN IM ORTSKERN

----- GRENZE DES ERHEBUNGSGEBIETS


Ⓢ ANZAHL DER STELLPLÄTZE


PARKPLÄTZE

 PARKPLATZ

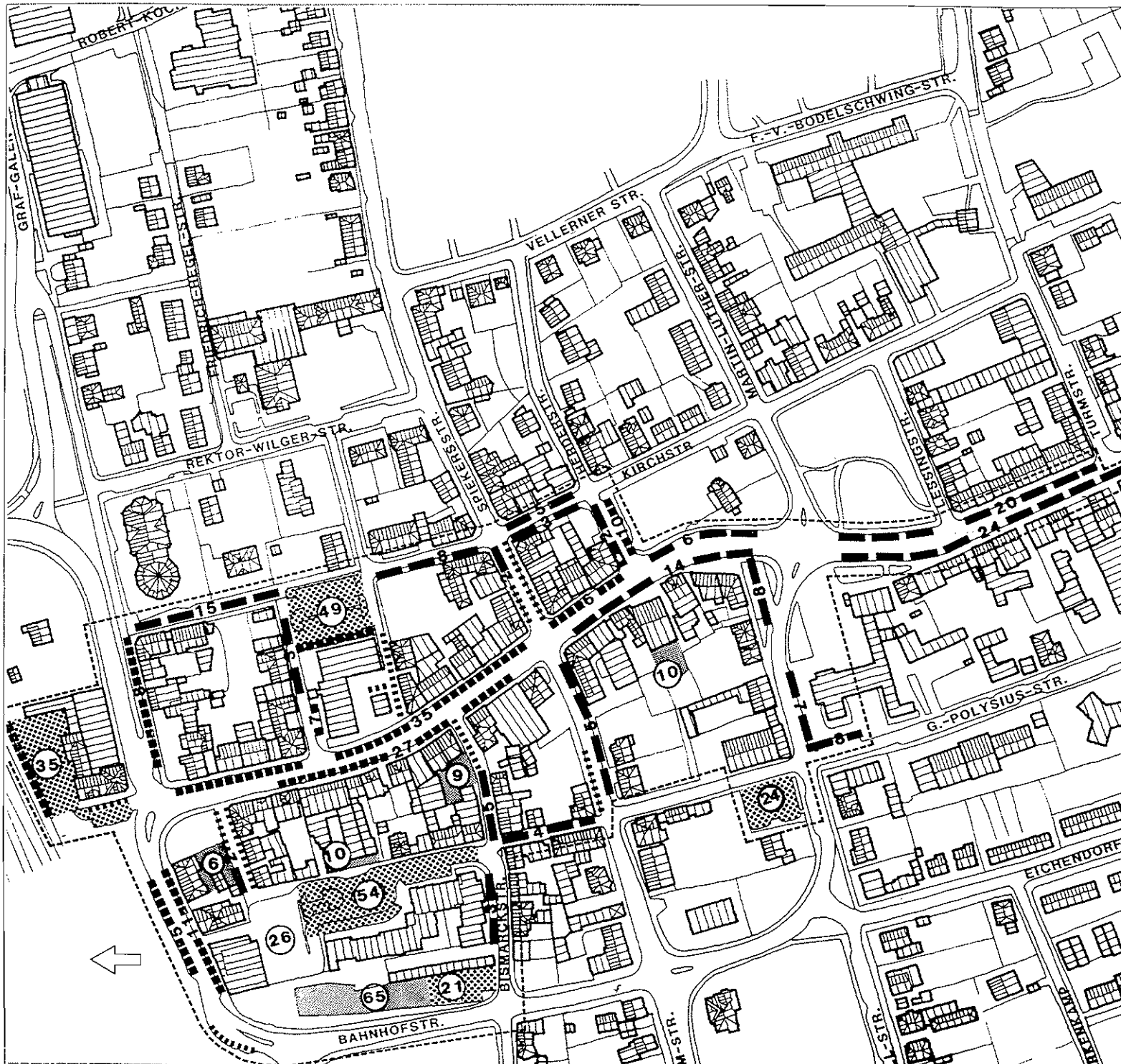
 FIRMENPARKPLATZ

PARKEN IM STRASSENRAUM

 - UNBESCHRÄNKT

 - ZEITLICH BESCHRÄNKT (2 STD.)

 EINGESCHRÄNKTES HALTEVERBOT



0 50 100 150 200m