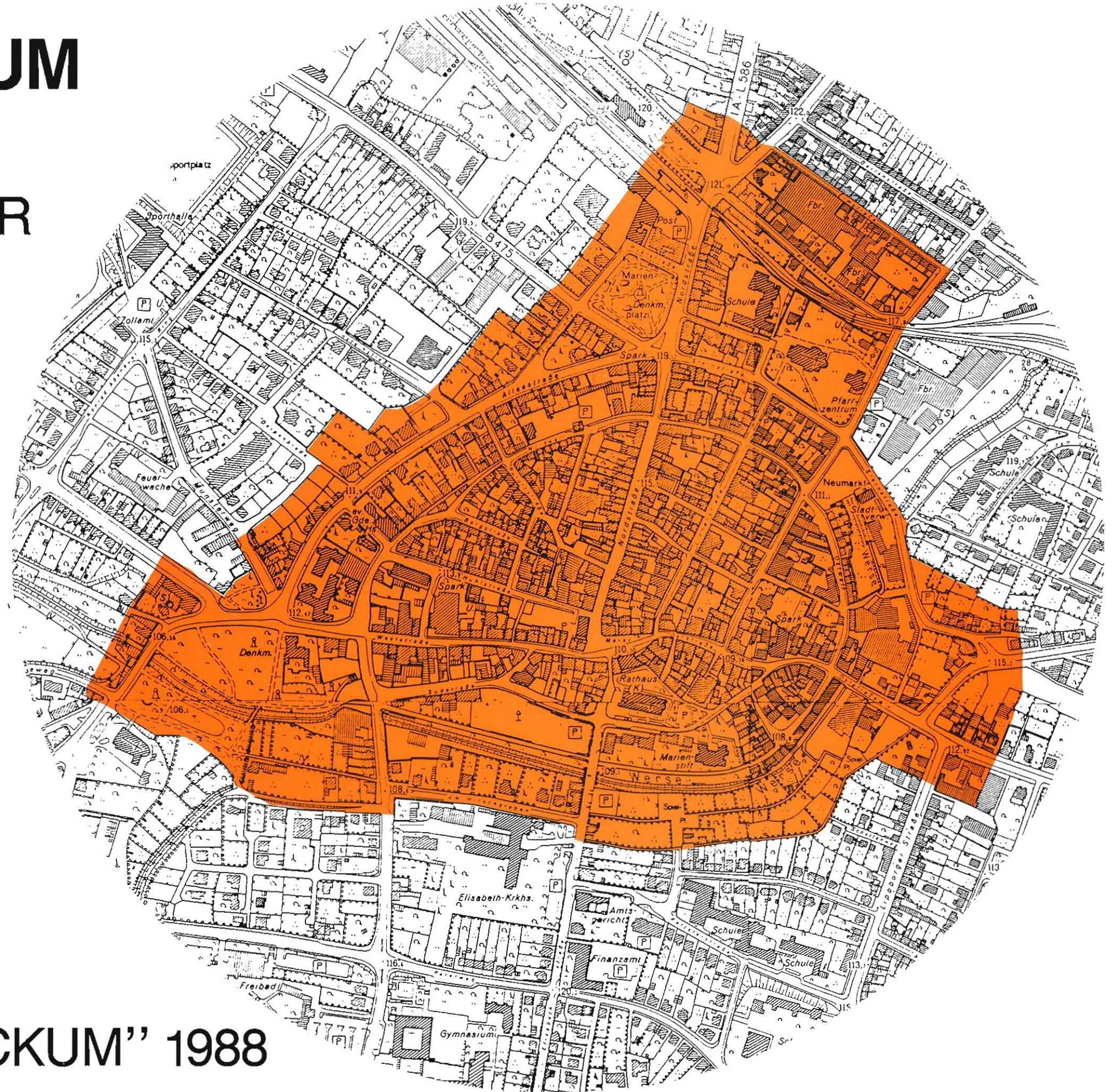


STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN



„INNENSTADT BECKUM“ 1988

STADT BECKUM

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN FÜR DIE INNENSTADT

Innenstadt Beckum - Rahmenplan 88

Auftraggeber: Stadt Beckum - Der Stadtdirektor

Stadtplanungsamt
Weststraße 46

Auftragnehmer: ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH

Reichsstraße 108
1000 Berlin 19
Tel.030/302 40 55

Lange Reihe 29
2000 Hamburg 1
Tel.040/ 24 45 79

Bearbeitung: Karla Bratz
Peter Bratz
Wolfgang Granow
Martin Runge

in Zusammenarbeit mit: Berief und Partner

Kinzigweg 18
4800 Bielefeld 11
Tel.05205/ 32 30

Bearbeitung: Johannes Berief
Reinhard Drees
Tobias Krause-
Kämereit

Sonderfachgutachter: Kaufkraft- und Geschäftsflächenbe-
rechnung

Dr.Elke Bahrs - Discher
Niklasstraße 43
1000 Berlin 37
Tel.030/ 802 23 23

INHALTSVERZEICHNIS

1. Vorwort			
2. Auftragserteilung und Aufgabenstellung	1		
2.1 Auftragserteilung	1		
2.2 Zweck des Rahmenplanes	1		
2.3 Untersuchungsgebiet	2		
3. Übersicht über den Abstimmungs- und Beteiligungsverlauf	3		
3.1 Erläuterungen zum Arbeits- und Abstimmungsverlauf	3		
3.2 Erwartungen an den Rahmenplan seitens der Politiker und der Verwaltung	3		
4. Die historische Entwicklung der Innenstadt Beckums	4		
5. Frühere Rahmenpläne - Kurzdarstellung	8		
5.1 "Gutachten zur Erneuerung des Stadtkerns Beckum" 1967 Prof. Deilmann	8		
5.2 "Rahmenplan für die Innenstadt Beckum" 1974 Büro Büchel	8		
6. Die städtebauliche Ausgangslage Feststellungen aus der Bestandsanalyse - Probleme, Konflikte, Chancen	11		
6.1 Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt	11		
6.1.1 Individualverkehr	11		
6.1.2 Ruhender Verkehr	18		
6.1.3 ÖPNV etc. Fußgänger und Radfahrer	35		
6.2 Defizite im Wohnumfeld und in den Freiräumen	37		
6.3 Defizite im Stadtbild vor dem historischen Hintergrund	47		
6.4 Die Bedeutung der Innenstadt als zukünftiger Standort für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Wohnen	63		
6.4.1 Gewerbe und Arbeitsstätten	63		
6.4.2 Bevölkerung	72		
7. Planungsziele der Klausurtagung - Bewertung durch Politiker und Verwaltung	75		
		8. Beckum 2000 - Generelles Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt; Gesamtkonzept des Rahmenplanes - wesentliche Inhalte	77
		8.0 Hinweise zum Verständnis der Darstellung des vorgelegten Entwurfes zum Rahmenplan	77
		8.1 Erläuterungen zum: Nutzungs- und Bebauungskonzept des Rahmenplanes	78
		8.1.1 Verkehrskonzept	78
		8.1.2 Grün- und Freiflächenkonzept	81
		8.1.3 Stadtbildkonzept	82
		8.1.4 Maßnahmen- und Handlungskonzept	84
		Hauptplan zum Nutzungs- und Bebauungskonzept	85
		Beiplan zum Verkehrskonzept	86
		Grün- und Freiflächenkonzept	87
		Stadtbildkonzept	88
		Maßnahmen- und Handlungskonzept	89
		Katalog: Maßnahmen- und Handlungskonzept	89a- b
		9. Teilbereichskonzepte	90
		9.1 Ackerbürgerhaus (Konzept Einzelhausgebäude)	90
		9.2 Fassadenabwicklung Teilbereich Nordstraße	92
		9.3 Blockkonzept Pulort - Block 5	95
		9.4 Blockkonzept Block 39 zwischen Elmstraße und Kalkstraße	103
		9.5 Gestaltung Alleestraße	106
		9.6 Grobschema Parkpalette Nordwall	108
		9.7 Planung Grünzug am Jugendzentrum	109
		9.8 Planung Grünzug Siechenbach, Kollenbach, Marienplatz	110
		10. Anhang - Materialsammlung	102
		10.1 Kaufkraft- und Geschäftsflächenberechnung	113
		10.2 Material zum Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren	120
		10.2.1 Beteiligung der Bürger	120
		10.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	122
		10.2.3 Beratungen der politischen Gremien	123
		10.3 Verzeichnis aller erstellten Karten und Pläne	128
		10.4 Verzeichnis aller verwendeten Unterlagen und Quellen	129

I. Vorwort

Das Instrument des "Städtebaulichen Rahmenplanes" -andere Bezeichnungen sind "Stadtteilplanung", "Quartiersplanung", "Bereichsplanung" usw.- hat in den letzten Jahren neben den schon lange vorhandenen kommunalen Planungsinstrumenten wie Flächennutzungsplan, Bebauungsplan, Landschafts- und Grünordnungsplan an Bedeutung gewonnen.

Der "Städtebauliche Rahmenplan" ist nämlich ein Planungsinstrument, mit dem frei von förmlichen Verfahrenszwängen Ziele und Konzepte einer gewünschten städtebaulichen Entwicklung für einen räumlich mehr oder weniger scharf abgegrenzten Bereich fachübergreifend dargestellt werden können.

Da finanzielle und rechtliche Konsequenzen als Folge dieser Planung nicht einklagbar sind, ergibt sich die Chance, Planungsvorschläge und Ideen freier zu diskutieren und darzustellen. Es ist auch möglich, für problematische Teilbereiche alternative Lösungsansätze zu zeigen, wobei genauere Aussagen von vertiefenden Untersuchungen abhängig gemacht werden können.

Aus dem "Städtebaulichen Rahmenplan" für den Innenstadtbereich Beckum ergibt sich die Möglichkeit, detailliertere Maßnahmen- und Handlungskataloge zu entwickeln, welche die Initiativen beschreiben, die durch die Stadt oder durch die privaten Eigentümer ergriffen werden können. Bei solch einer stärker detailorientierten Konzeption erscheint es sinnvoll, die angestrebten Maßnahmen nach Dringlichkeitsstufen aufzuteilen. Insoweit handelt es sich also bei diesem Rahmenplan um eine konzeptionelle "Angebotsplanung", die anschließend nach Bedarf abschnittsweise in verbindliche Pläne umgesetzt und im Einzelfall auch flexibel den sich ändernden Verhältnissen angemessen abgeändert werden kann.

Um Mißverständnissen vorzubeugen, sollte gleich klargestellt werden, daß eine solche Abänderung aber nur dann politisch durchsetzbar erscheint, wenn für die Notwendigkeit dieser Änderung gegenüber der Öffentlichkeit eine nachvollziehbare Begründung gegeben wird.

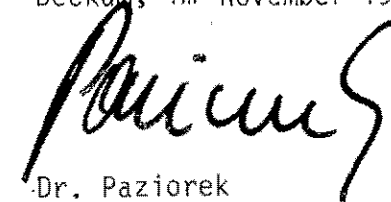
Der hiermit vorgelegte "Städtebauliche Rahmenplan" für die Innenstadt von Beckum ist in einem offenen und für alle Beteiligten, den Politikern, den Bürgern, der Verwaltung und den wichtigsten Trägern öffentlicher Belange nachvollziehbaren Verfahren gemeinsam mit Hilfe des beauftragten Planers erarbeitet worden.

Er ist eine Fortschreibung des Rahmenplanes Beckum von 1974, aus dem die Grundzüge der Planung für das Sanierungsgebiet Nr. 10.1 -Weststraße- abgeleitet wurden.

Die Durchführung der Sanierung, die im Laufe der Jahre einen Wandel in den Auffassungen von Sanierungsplanungen hin zu erhaltender Stadterneuerung erfahren hat, findet in diesem Jahr durch die Aufhebung der Sanierungssatzung von 1972 einen überaus erfolgreichen Abschluß. Als Stichworte möchte ich nur die Schaffung der gut gestalteten Fußgängerbereiche, den Bau vieler neuer Wohnungen und das Einkaufszentrum nennen.

Mit dem neuen Rahmenplan 1989 wird für die Entwicklungsplanung der Innenstadt Beckum umfangreiches und fachlich fundiertes Material bereitgestellt. Ich bin mir sicher, daß mit dieser Planung die Weiterentwicklung der Innenstadt energisch betrieben werden kann.

Beckum, im November 1989



Dr. Paziorek

2. Auftragserteilung und Aufgabenstellung

2.1 Auftragserteilung

Ein Leistungs- und Kostenangebot zur Erarbeitung eines Rahmenplanes für die Innenstadt von Beckum wurde am 22.01.1985 der Stadt Beckum durch die ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH, Berlin, in Zusammenarbeit mit dem Büro Berief und Partner, Bielefeld, vorgelegt.

Am 1.4.1986 erteilte die Stadt Beckum der ASK den Auftrag zur Ausarbeitung des Rahmenplans auf der Grundlage des Angebotes vom 22.01.1985.

Der für die Innenstadt von Beckum 1974 erarbeitete Rahmenplan hat durch den seinerzeit erfolgten Selbstbindungsbeschluß des Rates der Stadt Beckum noch heute Gültigkeit. Dieser Rahmenplan entstand in den Jahren vor 1974 und basierte auf Grundlagen, die aus verschiedenen vorhergegangenen Gutachten resultierten. In den Jahren nach 1974 hat sich ein ausgeprägter Wandel in Auffassungen zu Sanierungsplanungen insgesamt, zu Stadterneuerungen und Stadtgestaltungen überhaupt vollzogen. Erhaltung, Bestandssicherung, Denkmalschutz, Verkehrsberuhigung, Bürgerbeteiligung, Sanierungsförderung, all dies sind Stichworte, die deutlich machen, daß ein mehr als 10 Jahre altes Planwerk gerade aufgrund des Wandels in den Auffassungen und in den heute zu stellenden Ansprüchen einer Fortschreibung bedarf.

Die intensive Abstimmung mit den politischen Gremien und mit den betroffenen Bürgern sollte ein wichtiger Faktor des Verfahrens werden.

Dabei sind insbesondere die Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung) vom 16.03.1988 des Landes NW zu beachten. Auch die veränderten Rahmenseetzungen des am 01.07.1987 in Kraft getretenen Baugesetzbuches (BauGB) sind in die Überlegungen zum Maßnahmen- und Handlungskonzept dieses Rahmenplanes mit einzubeziehen. Das Baugesetzbuch trat an die Stelle des bisherigen Bundesbaugesetzes (BBauG) und des Städtebauförderungsgesetzes (StBauFG).

2.2 Zweck des Rahmenplanes

Der Rahmenplan stellt das langfristige Leitbild für die Stadtentwicklung von Beckum dar, er erstreckt sich nicht auf einen Zeitraum von nur 10 Jahren, sondern reicht weit über das Jahr 2000 hinaus.

Folgende Gedanken und Ziele liegen dem Rahmenplan zugrunde :

- Wer für die Zukunft planen soll, muß die Vergangenheit kennen
- ein Rahmenplan muß sich durch eine ganzheitliche und nicht durch eine sektorale oder punktuelle Herangehensweise und Betrachtung auszeichnen (verschiedene Einzelplanungen können dieses auch durch Addition nicht leisten)
- es ist festzustellen, was der langfristigen Entwicklung der Innenstadt und ihrer verschiedenen benachbarten bzw. überlagerten Nutzungen nützlich ist. Dabei ist für verschiedene Belange die zeitliche Dimension zu berücksichtigen

- einholen und auswerten von Meinungen
(was war bisher richtig/falsch; was ist möglich?)

- Auswertung von vorhandenen Fachplanungen
(welche Planungen liegen vor; welchen Aktualitätsgrad haben diese?)

Ein wesentliches Ziel des Rahmenplans und daraus abgeleitet der Bauleitplanung ist die Optimierung der Qualität der Innenstadt in ihren vielfältigen Nutzungsanforderungen und -ausprägungen. Vor dem Hintergrund bundesweit sinkender Bevölkerungszahlen sowie des Nord-Süd-Gefälles sind die Städte immer stärker einem gegenseitigen Konkurrenzkampf ausgesetzt, der im wesentlichen über das Stadt-Image bestimmt und entschieden wird. Dieses Image wird im Innenstadtbereich u.a. über das Erscheinungsbild sowie das Funktionieren des Nebeneinanders unterschiedlichster Nutzungen mit z.T. gegensätzlichen Ansprüchen bestimmt. Diese Belange sollen durch den Rahmenplan geregelt werden. Er definiert den Rahmen und die Grundlage für eine detaillierte Stadtentwicklung. Hinsichtlich des Erscheinungsbildes gilt hierfür der Grundsatz, daß, solange der städtebauliche Planungsrahmen gut ist, auch die Einfügung einer maßstabgerechten Architektur gelingen muß.

Für die vergangenen 100 Jahre ist die Entwicklung im Altstadtkern von Beckum folgendermaßen zu beschreiben :

Veränderungen, die sich an den historisch überkommenen Grundmaßen orientierten, fügten sich zumeist gut und verträglich in das Stadtgefüge ein. Veränderungen, die das vorherrschende Maß (z.B. Parzellengröße, Gebäudehöhe, Gebäudebreite, Materialien, ...) verließen, waren in der Regel als problematisch einzustufen. Störungsfreie Integration in das Stadtgefüge verlangte weitaus größere Anforderungen, um die Gefahren durch z.B. Maßstabsbruch, Nutzungskonflikte, nachbarschaftliche Unverträglichkeit, Benachteiligung insbesondere der innerstädtischen Wohnverhältnisse abzuwehren.

Um 1900 entfaltete sich die Blütezeit einer neuen Architektur, die vor allem in der Nord-, West- und Oststraße realisiert wurde. Merkmale waren u.a. größere Gebäude auf größeren Grundstücken. Doch stets lassen sich Einfügung und Maßstäblichkeit dieser Architektur mit den vorherrschenden Maßstäben der Stadtgestalt feststellen.

Zwischen den Weltkriegen bestimmte der Fluchtlinienplan des damaligen Stadtbaurates Mey die städtebauliche Planung. Straßenbegradigungen und Backsteinbauten sind auffällige Veränderungen aus dieser Zeit im Stadtgefüge und Stadtbild.

Nach 1945 kam es im Rahmen von Gebäuderenovierungen und -modernisierungen zunächst weitverbreitet durch Verwendung zumeist synthetischer Baumaterialien ("Baumarktprodukte") zu Fassadenzerstörungen. Insbesondere in den Geschäftsstraßen erzeugte der Umbau Veränderungen der Erdgeschoßzone zu großflächig verglasten Geschäften. Die 1967 bzw. 1974 erstellten Rahmenpläne für die Altstadt von Beckum beinhalten gravierende, heute nicht mehr zu vertretende Eingriffe und Veränderungen im historisch gewachsenen Straßennetz ("autogerechte Stadt").

Ein Ziel dieses Rahmenplans, sowie daraus abgeleitet noch notwendigerweise folgende detailliertere Untersuchungen, soll daher auch das Aufspüren der wesentlichen gestaltprägenden, maßstabgebenden Elemente des Stadtbildes von Beckum sein.

Um die Vergleichbarkeit der statistischen Daten des Rahmenplanes 1974 sowie dessen hier beschriebener Fortschreibung zu vereinfachen, wurde die Aufteilung der statistischen Bezirke in der Altstadt Beckums weitgehend beibehalten. Der Rahmenplan 1974 endete mit Ausnahme des Südens im wesentlichen an dem Straßenring, der sich aus Alleestraße, Sternstraße und Stromberger Straße zusammensetzt. Im Süden führte die Grenze des Untersuchungsgebietes etwa eine Grundstückstiefe südlich der Werse entlang.

Für den vorliegenden Rahmenplan ist die Grenze mit dem Rahmenplan 1974 weitgehend identisch. Im Osten wurde das Plangebiet erweitert um einen Großteil des Bereiches des in Aufstellung befindlichen B-Planes 10.3. "Oststr./Stromberger Str.". Im Westen erstreckt sich die Erweiterung auf eine Bautiefe westlich der Straßenachse Hammer Str. (nördl. St. Martins-Kirche)/Alleeestr./Thüerstr./Poststr./Nordstr. Im Norden bilden die Wilhelmstraße und Elmstraße die Grenze des erweiterten Plangebietes.



3. Übersicht über den Abstimmungs- und Beteiligungsverlauf

3.1 Erläuterungen zum Arbeits- und Abstimmungsverlauf

Die Grundlage des Rahmenplanes bildeten auch in Beckum die Erarbeitung der traditionellen Inhalte der Bestandserhebung, Bestandsbewertung und Bestandsanalyse mit dem Ziel, bestehende Probleme zu erfassen und Problemursachen und -zusammenhänge zu analysieren.

Hieran schloß sich die Phase der Erarbeitung von Lösungsvarianten an. Im April 1987 wurde eine 1 1/2-tägige Klausurtagung unter Beteiligung der Ratsfraktionen, der Stadtverwaltung, wichtiger Träger öffentlicher Belange (TÖB) sowie einer sachverständigen Bürgerin mit dem Ziel durchgeführt auf der Basis der "Problemlandschaft" Beckum die entwickelten Lösungsvarianten/-vorschläge vorzustellen, zu diskutieren, zu verfeinern sowie weitere notwendige Tätigkeiten festzustellen.

In anschließenden Versammlungen im Mai 1987 wurden den TÖB und den Bürgern die bisherigen Arbeitsergebnisse und Lösungsvorschläge vorgestellt; eine Ausstellung der Arbeitsergebnisse in der Aula der Antoniuschule im Mai 1987 komplettierte diese Planungsphase. Im Juni '87 wurden die Arbeitsergebnisse und das daraus entwickelte Rahmenplankonzept im Planungsausschuß vorgestellt, in einer weiteren Sitzung im September '87 nahmen die Fraktionen dazu Stellung.

Da sowohl die erste Bürgerversammlung als auch die anschließende Ausstellung im Mai kaum Resonanz in der Bevölkerung gefunden hatten, dazu die Berichterstattung in der lokalen Presse (Berichte/Leserbriefe) sich fast ausschließlich auf eine weitgehend von anderen Rahmenplanaussagen isoliert geführte Diskussion der Lösungsvariante "Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) Südstraße" konzentrierte, wurde im November '87 eine zweite Bürgerversammlung durchgeführt.

Die rahmenplanrelevanten Bedenken und Anregungen aus der Beteiligung der Bürger, TÖB und der Ratsfraktionen wurden in die Lösungsvorschläge eingearbeitet und zu einem Rahmenplankonzept verwoben, das sich aus den Teilkonzepten für die Belange Nutzung, Verkehr, Grün, Stadtbild, Maßnahmen und Handlungen sowie verschiedenen Teilbereichskonzepten zusammensetzt.

Die Erarbeitung des Rahmenplans beinhaltet so in hohem Maße die intensiven Bemühungen, eine Integration der verschiedenen, mit den Stadtplanungsbelangen befaßten Fachdisziplinen auf dem Boden eines Gesamtkonzeptes zu erzielen.

3.2 Erwartungen an den Rahmenplan seitens der Politiker und der Verwaltung

Die Teilnehmer der Klausurtagung vom April 1987 wurden aufgefordert, "brainstorming-mäßig" in breitem Umfang Ansprüche an den Rahmenplan zu formulieren. Alles das, was der Rahmenplan zukünftig leisten soll, war zu nennen und wurde stichwortartig auf Packpapier festgehalten. Diese Liste von Ansprüchen bildeten die Grundlage für den Vergleich mit den in der Tagung erreichten Ergebnissen. 4 Rahmenplan-Teilkonzepte, nämlich Grün, Nutzung, Verkehr und Stadtbild, wurden dabei zur Bestätigung, Erweiterung, Präzisierung der Ansprüche bzw. Formulierung von alternativen Vorgehensweisen mit den genannten Erwartungen überlagert.

Dokumentation der während der Klausurtagung geäußerten wichtigsten Erwartungen an den Rahmenplan:

- Verkehrsführung Innenstadt besser als heute
- Nutzung von heutigen Freiflächen, zB. Südstraße, Osttorparkplatz, Hindenburgplatz, Dalmer Weg
- Attraktive Wasserläufe in der Innenstadt, keine Verrohrung
- Renaturierung, Entsiegelung, Begrünung
- Bessere Gestaltung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt (Plätze)
- Wohnumfeldverbesserung: Pulort, Nordwall, Hühlstr., Nordstr.
- Nutzungsbeschränkungen in der bestehenden Bauleitplanung
- Vorhandenes Grün erhalten und ergänzen; Art- und Standortgerecht
- Standortsicherung von innenstadtgerechten Gewerbebetrieben
- Historischer Stadtgrundriß = Maßstab für den Rahmenplan
- Typische Beckumer Bausubstanz erhalten und weiterentwickeln
- Maßstabssprengende Nutzungen vermeiden
- Umweltschonende Energieversorgung; Kraft-Wärmekoppelung
- Mehr Wohnen in der Innenstadt
- Übergeordnete Planung beachten; LEP, GEP, Zentralörtliche Bedeutung
- Eine schöne gemütliche, wohnliche Stadt, ohne Abgase und Lärm
- dezentrales Parkplatzangebot, je nach Kaufzonen
- Haltestellen für ÖPNV in der Innenstadt
- Attraktives Netz für Radfahrer, Fahrradparkplätze
- Festlegung und Gestaltung des inneren Grünzuges
- Herausarbeitung von Gestaltungssatzungen für Quartiere
- Standort Mehrzweckhalle, - Großversammlungsraum
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen - Reduzierung von Durchgangsverkehr
- Blickzonen auf erhaltenswerte Bausubstanz schaffen
- Aussage zur Kaufkraft und zum Geschäftsflächenbedarf
- Voraussetzung für gutes Stadtklima schaffen, z.B. Frischluftschneisen, Entsiegelung etc.

4. Die Historische Entwicklung der Innenstadt Beckums

Bikeheim (1134), Becheim (1165) und Bekehem (1201) sind die ältesten Formen des Namens Beckum. Der Namensbestandteil "Beke" deutet auf die Lage der Siedlung im Feuchtgebiet der Wersequeilmulde hin; Bekum bedeutet "Heim an Bächen", die in der Stadt zahlreich sind: Göttfrickerbach, Huxdiekerbach, Mühlenbach, Bröggelbach und Lise fließen zur Lippe, Hellbach und Werse fließen zur Ems; die Werse bildet sich kurz vor Beckum aus Kollen-, Siechen- und Lippbach. Die frühgeschichtliche Bedeutung des Beckumer Raumes wird durch archäologisch untersuchte Fundstellen, ein Gräberfeld aus dem 6./7. Jahrhundert sowie einen benachbarten Friedhof aus der nachfolgenden Sächsischen Zeit belegt. (Fürstengrab)

Die Standortgunst des Ortes im Netz alter Fernstraßen und Handelswege war die entscheidende Voraussetzung der Entwicklung Beckums zur Stadt, denn in Beckum bündeln sich mittelalterliche Straßen auffällig. Diese sind auf die im Mittelalter wichtigsten westfälischen Städte ausgerichtet (Lage an der bedeutenden Handelsverbindung Soest-Osnabrück-Bremen/Hamburg). Zu Beginn des 9. Jahrhunderts wurde mit der Einrichtung des Bistums Münster das Königsgut Beckum - nach dem Muster der fränkischen Besiedlungsstrategie planmäßig zum Schutz der Handelswege entstanden - in einen bischöflichen Oberhof umgewandelt und damit der Grundstein für die spätere Stadt gelegt. Der Standort dieses bischöflichen Hofes wird westlich des Marktplatzes vermutet.

Die Hofkapelle ist sehr wahrscheinlich auch Keimzelle der Ursprungskirche; die Pfarrkirche St. Stephanus gründet sich auf 3 Vorgängerbauten; eine kleine Saalkirche aus dem späten 8. Jahrhundert gilt als der karolingische Gründungsbau. Kirche und Friedhof wurden schon frühzeitig nach dem Muster der Kirchdorfbefestigung mit einer Palisadenbefestigung zum Schutz des hier stattfindenden Marktverkehrs umgeben. Mit dem Wachstum des regionalen Marktverkehrs und dem Wachstum der Siedlung entwickelte sich der zunächst einfache Straßenmarkt zu einem etwa dreieckig geformten Platz, auf dem sich die Handelsstraßen kreuzten.

1224 verlieh der Bischof von Münster Beckum die vollen Stadtrechte. Das damit verbundene Recht des Mauerbaus führte zum Ersatz der Palisadenbefestigung durch Mauer, Wall und Doppelwassergraben. Der Verlauf dieses mittelalterlichen Befestigungssystems bestimmt den heutigen Stadtkern mit seinem ellipsenförmigen Grundriß. Bis etwa Mitte des 19. Jahrhunderts fand das Wachstum der Stadt ausschließlich innerhalb dieser Mauern statt. Der Grundriß des Stadtkerns (s. Urkataster von 1806) wird in Längsrichtung deutlich durch die Ost- und Weststraße als Teil der Fernstraße Hamm-Bielefeld sowie senkrecht zu dieser Achse durch die Nordstraße gegliedert. Diese endet bereits auf dem Marktplatz, weil die südlich der Stadt gelegene breite und feuchte Werseniederung eine durchgängige Trassenführung verhinderte.

So entstand im Laufe von Jahrhunderten trotz vieler zum Teil wesentlicher Veränderungen der heutige Stadtgrundriß:

- In manchen Bereichen von nur wenigen Eingriffen verändert,

- an einigen Stellen fast unkenntlich, weitgehend der Prägung beraubt und nivelliert.

Die städtebauliche Gliederung des Altstadtkerns ist in drei Sektoren markant ablesbar:

- Der Nordwestsektor (heute Pulort-Viertel)

Er wird durch eine deutliche Gassenbildung und dichte Bebauung geprägt. 1277 verlieh der Bischof von Münster vermutlich das Gelände seines ehemaligen Amtshofes an Beckumer Bürger, wodurch vor allem Handwerker, Bauern und Tagelöhner angezogen wurden. Der rasche Bevölkerungsanstieg führte hier zu einer Siedlungsverdichtung.

- Der Nordostsektor (heute Wilhelmsviertel)

Er ist durch sein regelmäßiges, gitterförmig angeordnetes Straßennetz geprägt, was auf einen späteren und geplanten Ausbau hindeutet.

- Der südliche Sektor

Er umfaßt das Gelände südlich der Längsachse Ost-/Weststraße mit dem Marktplatz. Die kaufmännische Siedlung um den Markt sowie die kirchlichen Einrichtungen prägen dieses Viertel. Noch heute ist der ehemalige Bereich der "Kirchfreiheit" als größtenteils unbebaute Platzfläche rund um die Pfarrkirche St. Stephanus sichtbar. Weiter südlich befanden sich die Standorte der Kurien des 1267 gegründeten Kollegiatstiftes sowie des von 1446 - 1812 bestehenden Augustinerinnen-Klosters Blumenthal.

Landwirtschaft und Kalkbrennerei waren die beiden Standbeine der Beckumer Wirtschaft. Die günstige Lage inmitten fruchtbarer Böden war die Voraussetzung für die Entwicklung Beckums zu einer reichen Ackerbürgerstadt. Vom 13. Jahrhundert an entstand durch Aufkauf und Verteilung einer ca. 8.000 Morgen großen Acker- und Weidefläche am Stadtrand ein im Mittelalter überaus wertvoller wirtschaftlicher Ergänzungsraum.

Darstellung der historischen Bezüge in Entwicklungsstufen (s. Seite 5a):

Karte A : Bauliche Entwicklung um 780 n. Chr.

Die Siedlungsanfänge in Beckum gruppieren sich entlang der Ost-West-Achse (heute Ost- und Weststraße) mit dem Zentrum im Marktplatzbereich und einer Ausweitung nach Süden zum Platzbereich um die St. Stephanus-Kirche.

Karte B : Bauliche Entwicklung um 1806

Die Siedlungsentwicklung erfolgte bis 1806 ausschließlich innerhalb der Wälle, die zwischen 1770 und 1820 abgetragen wurden. Mit Ausnahme der Hauptachsen Ost-, West- und Nordstraße weisen die Straßenzüge häufig Baulücken auf; auch sonst bestehen im Stadtbereich viele Freiflächen, insbesondere in den Innenblöcken.

Karte C : Bauliche Entwicklung um 1949

Innerhalb des Wallrings zeigt sich die Blockrandbebauung bis auf einige Ausnahmen geschlossen; die Blockinnenbereiche weisen überwiegend keine Bebauung auf. Die Blöcke zwischen Wall- und Außenring sind unterschiedlich dicht, im wesentlichen jedoch nur mäßig dicht bebaut.

Jenseits des Außenrings vollzog sich die Siedlungsentwicklung entlang der radial in das Umland führenden Ausfallstraßen. Die diese Straßen bereits verbindenden Querstraßen sind überwiegend noch unbebaut. Eine Ausnahme bildet der Bereich zwischen Oelder Straße und Wilhelmstraße.

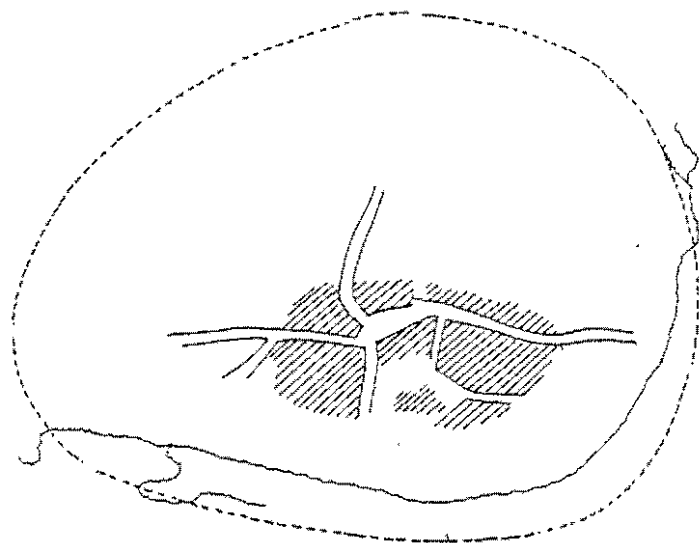
Karte D : Bauliche Entwicklung um 1963

Innerhalb des Wallrings wurden die Blockinnenbereiche verstärkt bebaut, ansonsten vollzog sich die bauliche Entwicklung außerhalb des Außenrings recht gleichmäßig ohne eindeutigen Entwicklungsschwerpunkt.

Karte E : Bauliche Entwicklung um 1986

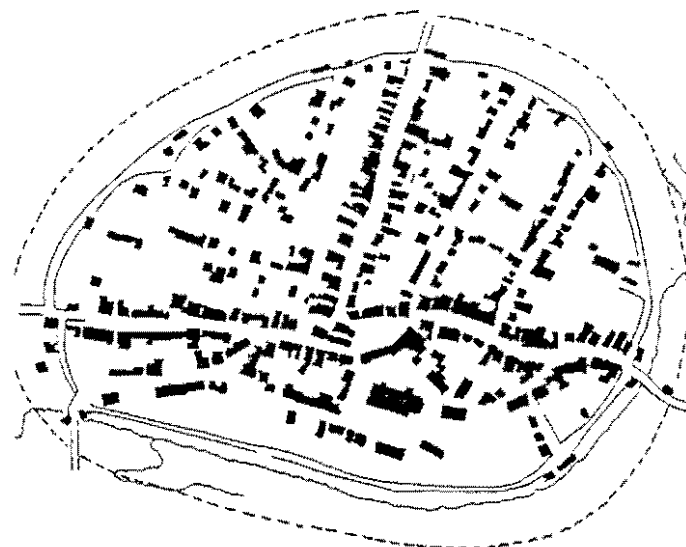
Im Rahmen der Durchführung von Sanierungsmaßnahmen erfolgte innerhalb des Wallrings eine Bebauung mit dem Ziel, die Blockstrukturen zu vervollständigen. Auffallend ist außerdem die Aufgabe größerer Gewerbeflächen im östlichen Stadtgebiet. Die Siedlungsentwicklung außerhalb des Außenrings konzentrierte sich auf Bereiche im Osten, Westen und Südwesten.

KARTE A



780

KARTE B



1806

5a

KARTE C



1949

KARTE D



1963

KARTE E



1986

Auf der Basis des Straßennetzes von Beckum z.Zt. der Stadtbefestigung werden in Karte 1 die Prinzipien der Straßenführung deutlich, die auch heute zum großen Teil noch im Altstadtbereich gültig sind. Einige Straßen, z.B. Ost-, West-, Süd- und Clemens-August-Straße, weisen einen geschwungenen Verlauf auf; bei diesem, für historische Stadtgebilde durchaus üblichen Straßenverlauf ist es nicht möglich, von einem Punkt aus einen Straßenzug in seiner vollen Länge zu überblicken. Solche Visierbrüche, die durch entsprechende Straßenverläufe entstehen, werden auch durch die Ausbildung der Straßen "kreuzungen" geprägt. Sie sind innerhalb des Wallrings ausschließlich so angelegt, daß jeweils ein untergeordneter Straßenzug in der Flucht versetzt den übergeordneten kreuzt, wodurch nur dieser über den Kreuzungsbereich hinaus einsehbar bleibt. Ein Mittel, das die Straßenhierarchie mitprägt und zur Orientierung innerhalb des Straßensystems beiträgt.

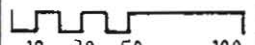
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

HISTORISCHER STADTGRUNDRISS
(UM 1800)

Prinzip :
Keine Kreuzung, Visierbruch

-  Gewässer
-  Raumbegrenzende Kante
-  Visierbruch
-  Stadtmauer

Grundlage:
W. Schulte-Ahlen (Hg.)
Kreis- und Stadthand-
bücherei des Westfäli-
schen Heimatbundes,
Band 2: Kreis Beckum,
Seite 51

 NORD
M. 1 : 3333

10 30 50 100

DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
1

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/265663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230



MÜHLENSTRASSE, Blick nach Norden zur Oststraße



BERGSTRASSE, Blick nach Westen vom Pulort

7



BERGSTRASSE, Blick nach Osten vom Nordwall



TENKHOFFSGASSE, Blick nach Osten aus der Steingasse



OSTWALL, Blick nach Osten von der Ecke Nordwall/Nordstraße



OSTWALL, Blick nach Westen in Höhe Haus Nr. 5



OSTSTRASSE, Blick nach Westen in Höhe Haus Nr. 29



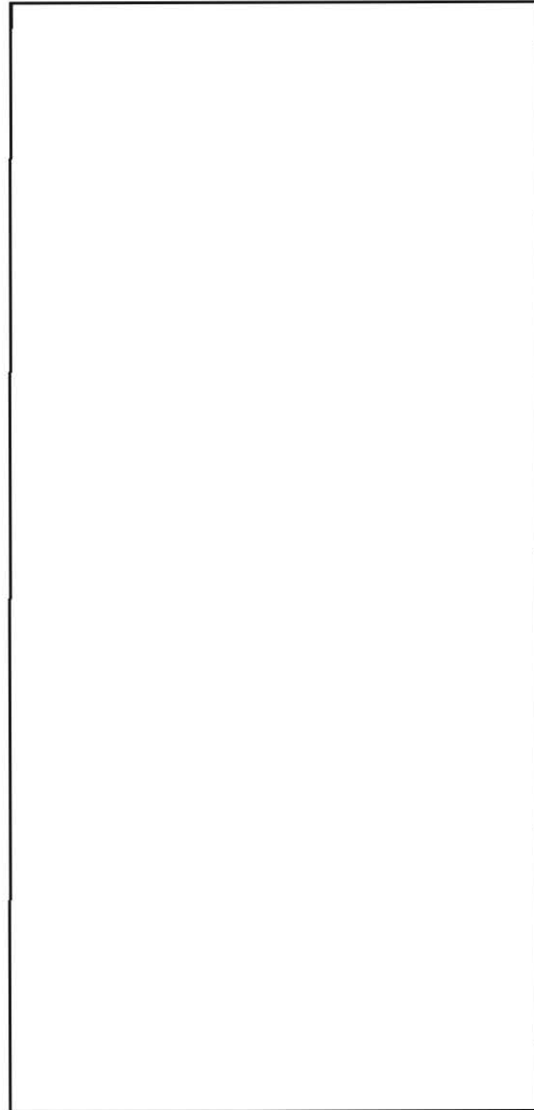
HÜHLSTRASSE, Blick nach Osten in Höhe Einmündung Pulort



HÜHLSTRASSE, Blick nach Westen von der Einmündung Nordstraße

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FOTOKARTE
STRASSENENMÜNDUNGEN /
VISIERBRÜCHE



DATUM:

KARTE NR.
2

5. Frühere Rahmenpläne - Kurzdarstellung -

5.1 "Gutachten zur Erneuerung des Stadtkerns Beckum" 1967 Prof. H. Deilmann

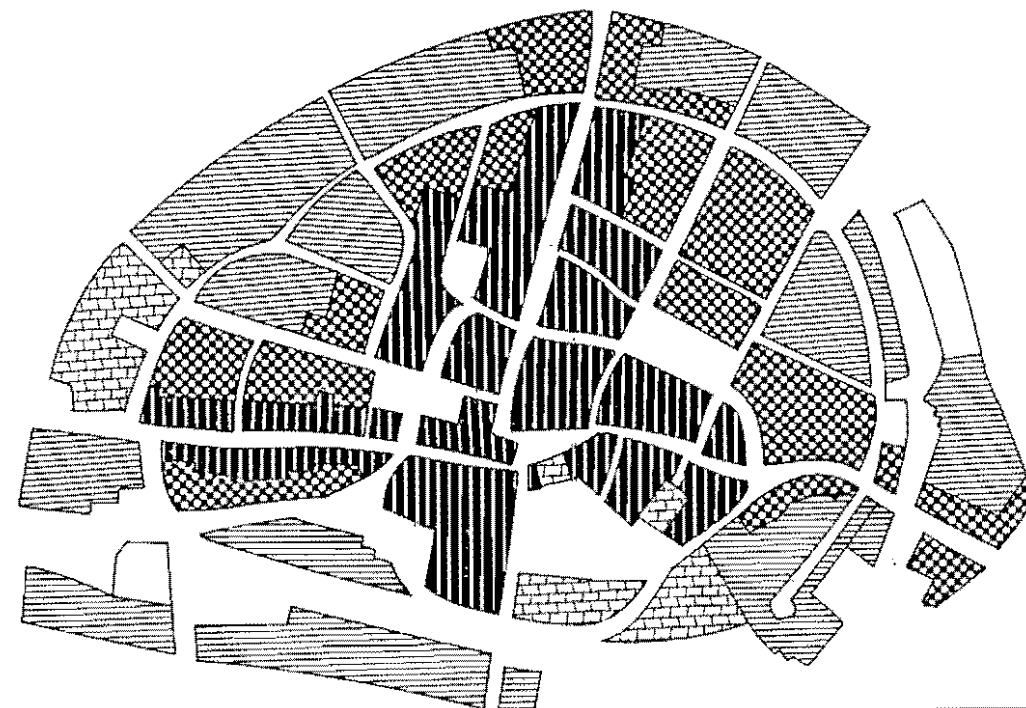
Pläne	Ergebnisse der Bestandsanalyse
Bestandskarten:	
Gebäudezustand u. Besitzverhältnisse	- vorw. alte Bausubstanz 73 % vor 1900 - schlechter Gebäudezustand 73 % - schlechte Wohnungsausstattung 70 % - vorwiegend kleine und schlechtgeschnittene Grundstücke
Gebäudenutzung Art der Nutzung Bebauungsstruktur Verkehr	- teilweise enge Mischlagen mit störendem Gewerbe - hohe Bebauungsdichte - Verkehrsnetz allg. schlecht - Bevölkerungsabwanderung
Konzeptkarten:	
Art der Nutzung Verkehr Bebauungsstruktur	
Zieldefinition mit konzeptionellen Vorstellungen:	
- Neuordnung des Gebiets bei "Erhalt und Entwickl. der Nutzungsmischung" Flächensanierung - Stadtgrundriß erhalten bei Erneuerung der Gebäudesubstanz - Umlegung u. Zusammenlegung von Grundstücken - Aussiedlung störender Betriebe - Entkernung der Blöcke - diff. Stadtwohnungen schaffen	Zahlen:
- Zentrum (r = 150 m um Markt) = Fußgängerzone	- geplante EW-Zahl 4130 Steigerung um 66 %
- Einbahnstraßensystem im gesamten Gebiet, Parkplatzangebot erhöhen	- dabei wird Netto-Bauland geringfügig verringert
- Aufteilung des Gebiets in Sanierungszonen entspricht stat. Blöcken	- Grünflächen verdoppelt und Stellplätze verdoppelt - GRZ von 0,3 - 1,0 auf 0,8 - GFZ von 0,7 - 3,5 auf 3,0

5.2 "Rahmenplan für die Innenstadt Beckum" 1974 Planungsbüro Büchel

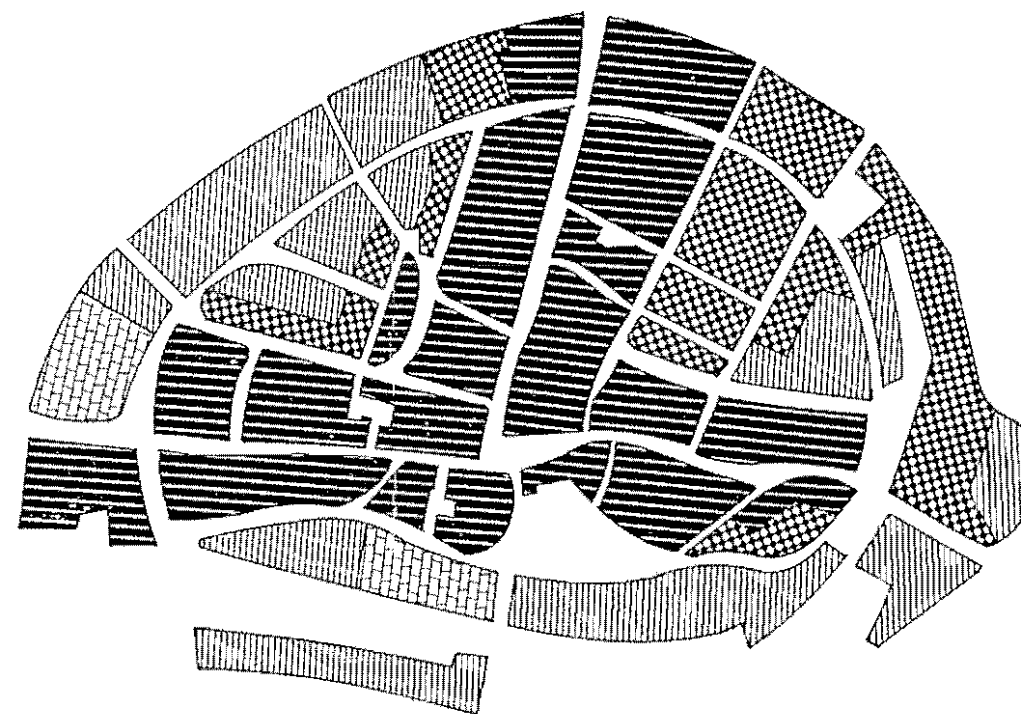
Pläne	Ergebnisse der Bestandsanalyse
Bestandskarten:	
Gebäudezustand	- 40 % über 100 Jahre alt: Gebäude vorwiegend Mängel
charakt. Raumelemente	- vor allem Nordstr. und Ost-Weststraße Kirche, Markt
Nutzung (Gebäude) Verkehr	- mit störendem Gewerbe - Verkehrsnetz überlastet vor allem ruhender Verkehr problematisch
Einwohnerverteilung	- sich abzeichnende typische Innenstadtentwicklung: - Verschlechterung des Altersaufbaus - höherer Ausländeranteil - Wanderungsverluste (Verdrängung durch Gewerbe) - fehlende Grünversorgung, Kindertagesstätten - (allg. wohnzugehörige soziale Infrastruktur) - aber übersehbarer Attraktivitätsgewinn als Wohnort - auch "Verbesserung" Sozialstruktur (weniger Arbeiter) - Wohnlagewert allg. als gut eingestuft
Zieldefinition mit konzeptionellen Vorstellungen:	
- hist. Stadtgrundriß erhalten/entwickeln - Neubebauung orientiert sich in Proportion und Fassade am Alten - Block = Quartier weiterentwickeln	Zahlen:
Nutzungsmischung	Planung:
	Wohnen BGF 149.600 qm
	Gewerbe BGF 134.100 qm
	3740 Einwohner
	3300 Stellplätze
	BGF = Bruttogeschoßfläche
NEUORDNUNG	
- Nord- u. Ost-Weststraße = Fußgängerzonen und Kerngebiet - Ausbau Naherholungsgebiet Werse - Wohnen in der Innenstadt Hebung Wohnlagewert - störendes Gewerbe aussiedeln - Verkehr: Ringsystem - Außenring - Innenring mit Erschließungsschleifen zur Gewerbeandienung - Verkehr reduzieren bis auf Ziel u. Quell P-Angebot erhöhen (r = 5 min. zum Zentrum)	
- Hohe Flächenausnutzung durch vertikale Funktionstrennung - Keller = Lager u. Parkplätze - EG = Gewerbe, Läden, Büros - ab 1.OG = Büros, Wohnen u. Freifl.	KONZEPTKARTEN
	räuml. Konzept
	Höhenplan
	Nutzung
	Verkehr

RAHMENPLAN 1967
NUTZUNGSKONZEPT

9



RAHMENPLAN 1974
NUTZUNGSKONZEPT



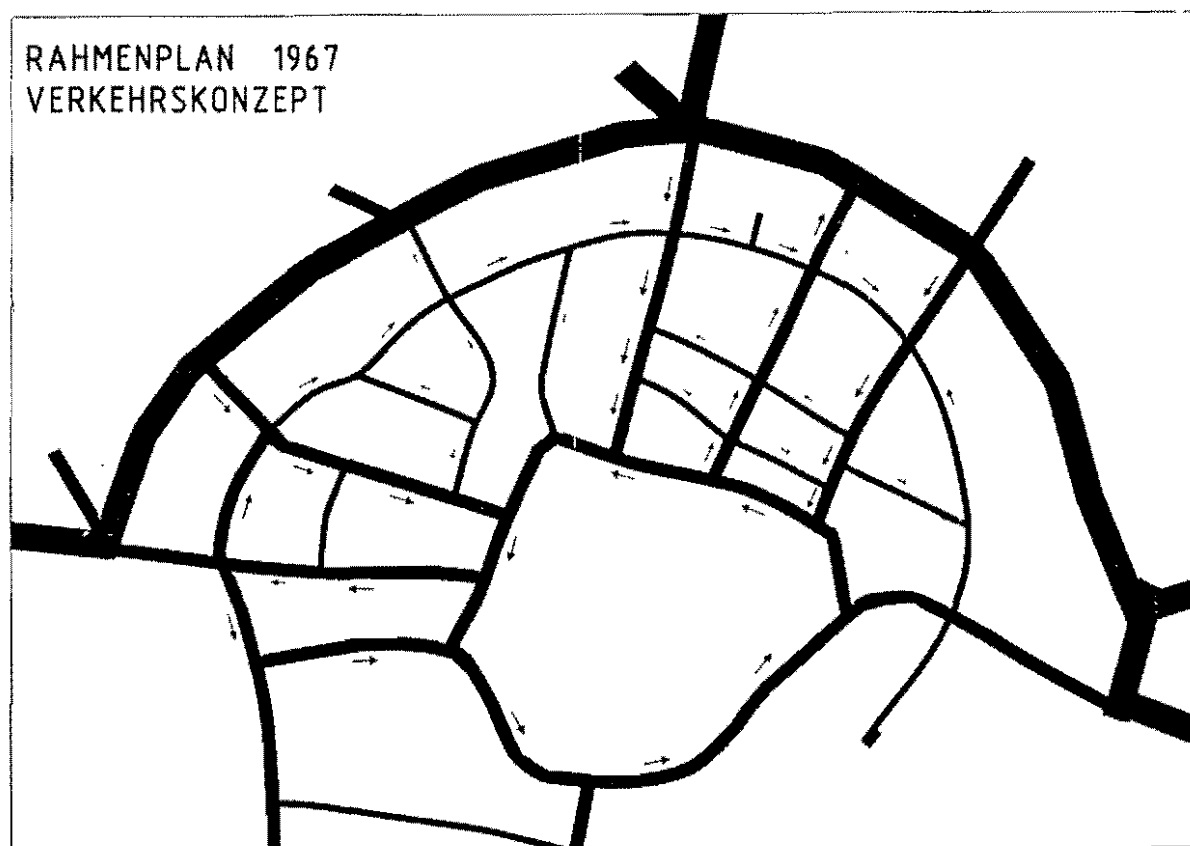
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Rahmenplanungen
1967 und 1974

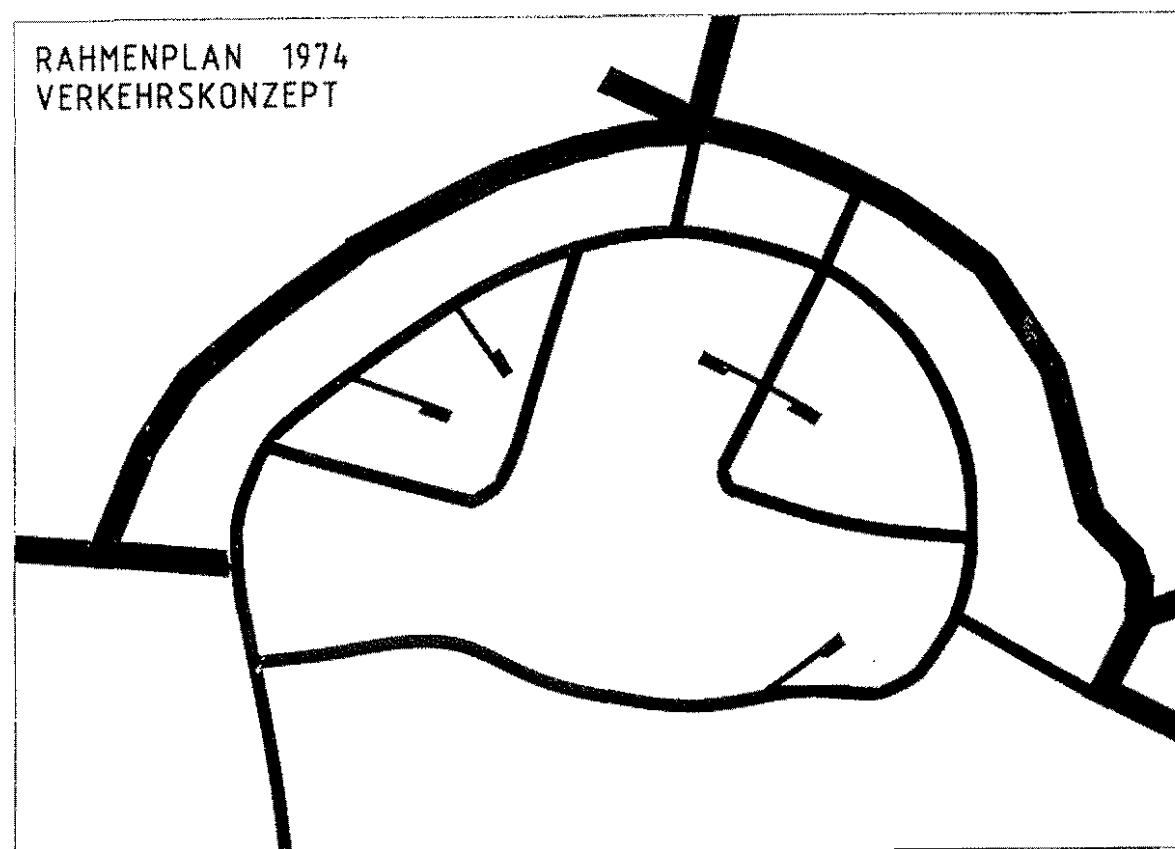
-  Kerngebiet
-  Mischgebiet
-  Wohngebiet
-  Gemeinbedarf

-  Hauptstrassen
-  Erschliessungs-
strasse
-  Anliegerstrasse
-  Einbahnstrasse

RAHMENPLAN 1967
VERKEHRSKONZEPT



RAHMENPLAN 1974
VERKEHRSKONZEPT



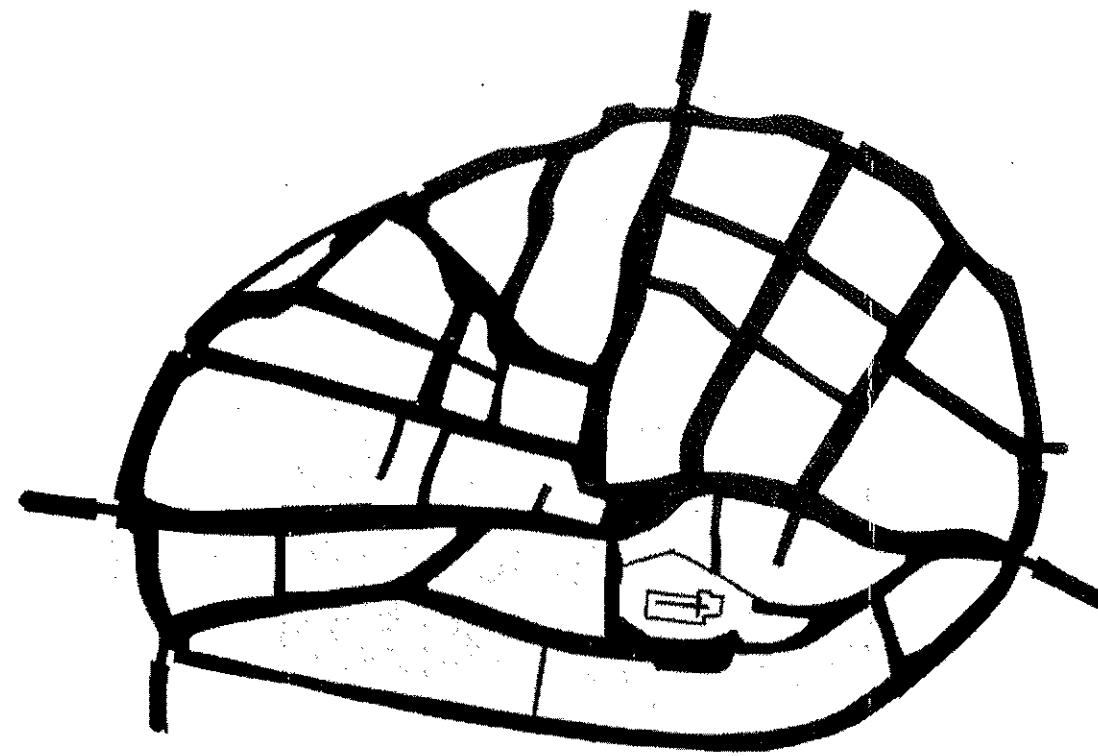
DATUM:

KARTE NR.
3

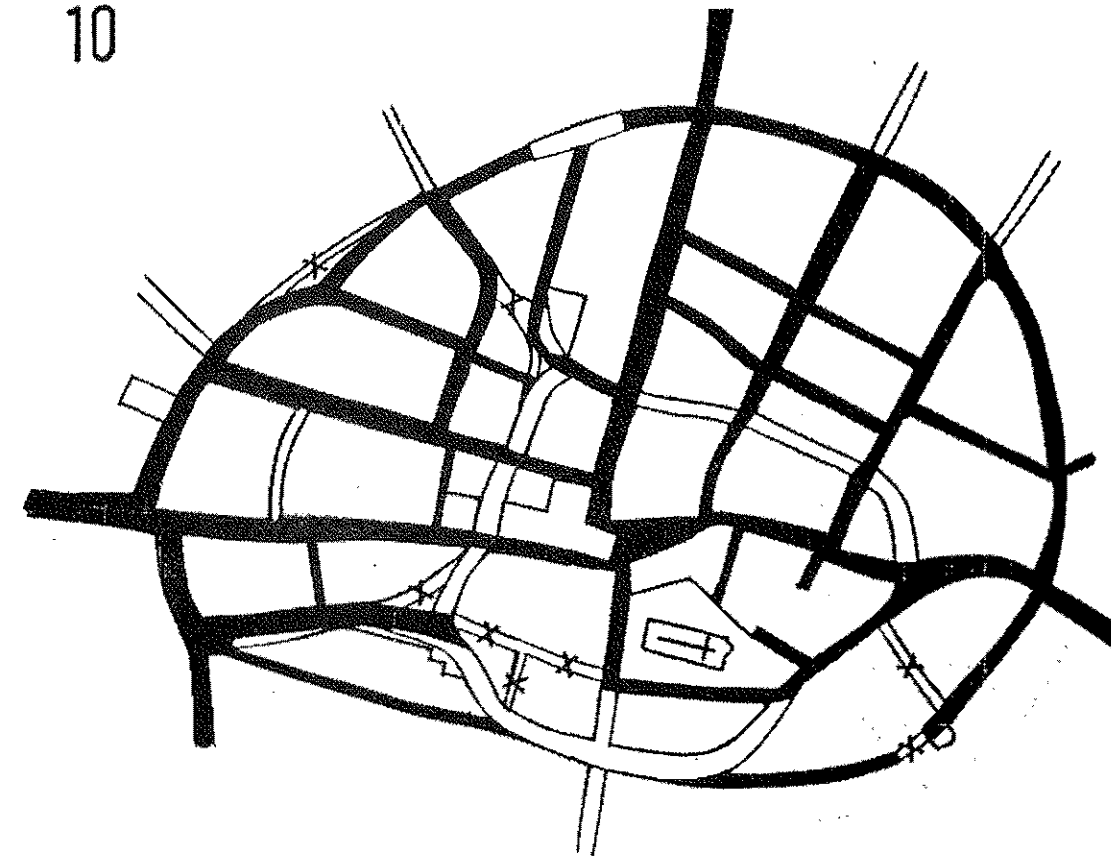
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

TATSÄCHLICHE/GEPLANTE
VERÄNDERUNGEN IM
HISTORISCHEN STRASSENNETZ

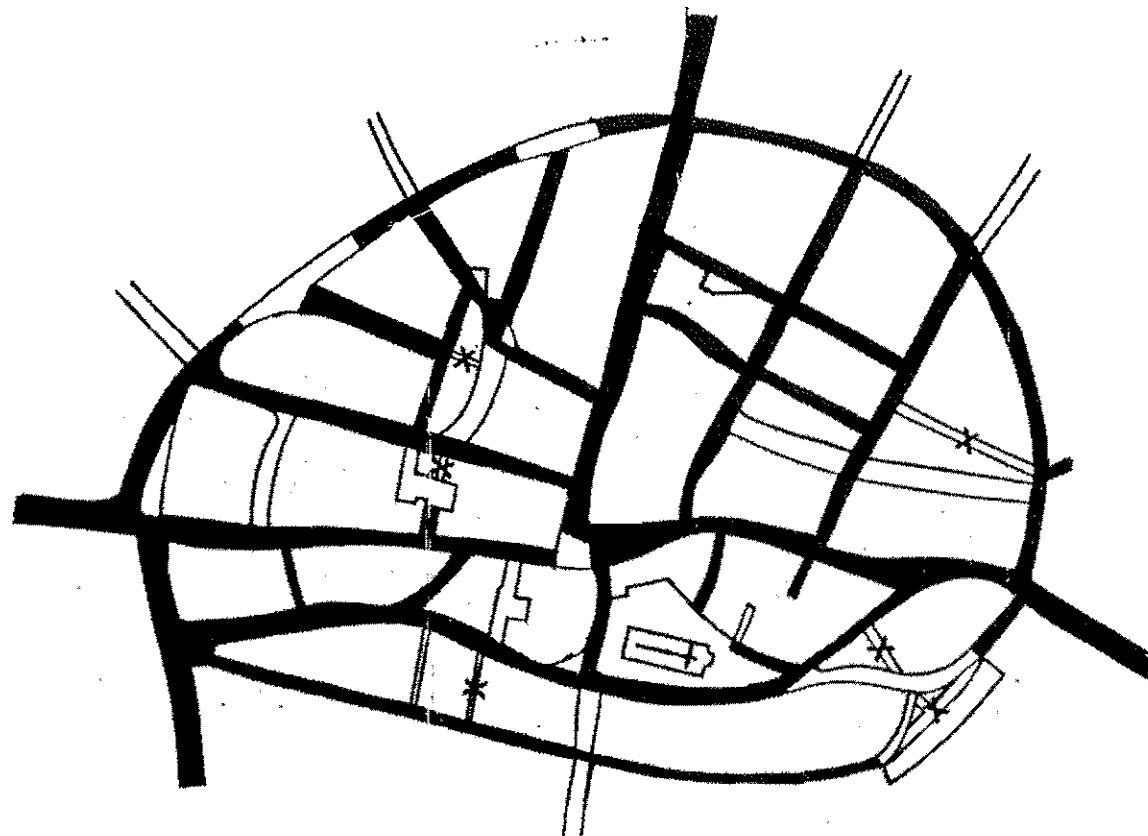
-  historische
Straßenführung
-  Veränderung
des Straßennetzes/
der Straßenführung
- X tatsächlich/geplante
Aufhebung einer
historischen Straße



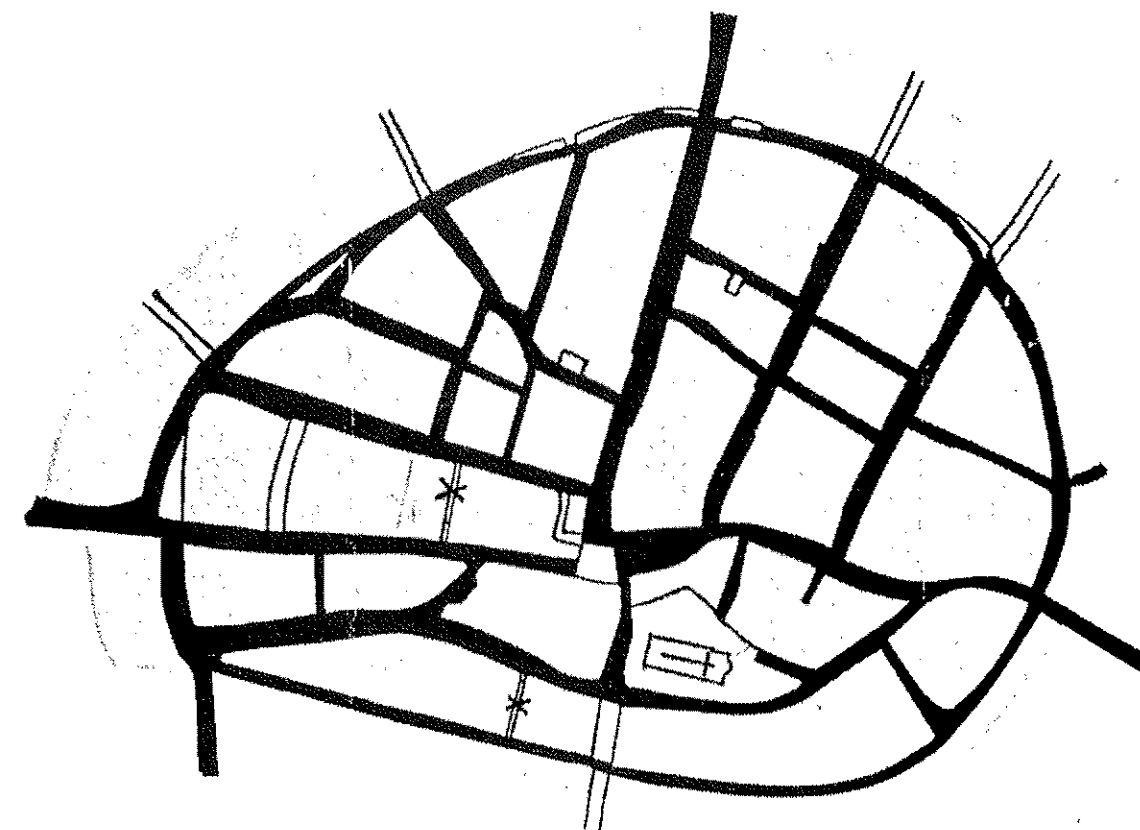
Historisches Straßennetz um 1800



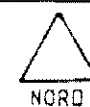
Straßennetz Rahmenplan 1967



Straßennetz Rahmenplan 1974



Vorhandenes Straßennetz 1986



NORD

DATUM:
IM NOV. 1986

KARTE NR.
3a

6. Die städtebauliche Ausgangslage Feststellungen aus der Bestandsanalyse - Probleme, Konflikte, Chancen

Die Erhebung und Bewertung der städtebaulichen Ausgangslage innerhalb des Planungsgebietes erfolgte 1986 und 1987.

Nach Auswertung der Materialien und Unterlagen, die von der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellt wurden, sowie umfangreicher eigener Erhebungen, konnten im Sinne einer bewertenden Analyse planerische Feststellungen für folgende Planungsebenen formuliert werden:

- Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt
- Defizite im Wohnumfeld und in den Freiräumen
- Defizite im Stadtbild vor dem historischen Hintergrund
- Innenstadt als Standort für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Wohnen

Im nachfolgenden Teil dieses Berichtes werden die Erhebungs- und Analyseergebnisse im einzelnen dargestellt.

Eine Zusammenfassung der planerischen Feststellungen wird jeweils den einzelnen Kapiteln vorangestellt.

6.1 Verkehrsverhältnisse in der Innenstadt

- Individualverkehr
- ruhender Verkehr
- ÖPNV

Erkenntnisse und Feststellungen aus der Bestandsanalyse

- Das vorhandene Verkehrsnetz verfügt über Straßenprofile, die in Verbindung mit Engpässen eine Verkehrsberuhigung/Verlangsamung (beide Fahrtrichtungen) gut ermöglichen
- Einbahnstraßen erhöhen Fahrgeschwindigkeit, vermindern Rücksichtnahme und steigern die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer
- Einbahnstraßen erzwingen Umwege und erzeugen höhere Verkehrsbelastungen
- Die Erreichbarkeit der öffentlichen Großparkplätze sowie der Parksuchverkehr beeinträchtigen Wohnumfeld und Wohnlagewert
- Positive Beispiele für die Verbindung von Verkehrsberuhigung, Schaffung von Parkplätzen sowie Begrünung des Straßenraumes sind die Umgestaltung der Hühlstraße und Oststraße
- Bisher häufige Methode zur Schaffung privater Stellplätze: Abriß von abgängiger Bausubstanz und Nutzung als Stellplatzfläche
- Bauplätze sind häufig Stellplätze; Stellplätze verunstalten häufig das stadt-/straßenräumliche Erscheinungsbild
- Das heutige Stellplatzangebot ist mehr als ausreichend
- Die vorhandenen Stellplätze (ca. 1.700) werden nur zu ca. 70 % (= 1.200 St.) benutzt

- Die zusätzlichen notwendigen Stellplätze aufgrund von Verdrängung (Parkplatzbebauungen) und Zuwachs (Bedarf aus Neubauten) sind mit ca. 300 Stellplätzen bereits heute ausreichend vorhanden

- Der bisherigen Steuerung von Stellplatzregelungen liegt kein effektives Parkplatzkonzept zugrunde

6.1.1 Individualverkehr

Einbindung des Rahmenplangebietes

Das 1979 bestehende Verkehrsstraßennetz hat sich zu dem heutigen nur in zwei Bereichen geändert. Im Nord-Westen des Rahmenplangebietes ist die Verbindung des Konrad-Adenauer-Ringes mit der Zementstraße hergestellt und damit ein weiter Umfahrungsring um die Innenstadt geschaffen worden. Durch die Sperrung der Durchfahrt durch die Altstadt über Ost-Weststraße wurde hier teilweise der Verkehr auf die Clemens-August-Straße gelenkt. Die Auswirkungen dieser Eingriffe im Verkehrsnetz sind hier unter Zugrundelegung der damaligen ermittelten Kenntnisse über die Verkehrsbeziehungen, Basis für den Versuch einer Annäherung an die heutige Verkehrssituation.

Ein wichtiger Ansatzpunkt bildet hierbei die damalige Feststellung eines hohen Anteils von Binnenverkehrsbeziehungen am Gesamtverkehrsaufkommen. Dieser kleinräumige Verkehr benutzt vor allem die Tangenten der City. Er hat sich vermutlich zum geringen Teil auf den weiten Umfahrungsring (Konrad-Adenauer-Ring - Zementstraße) lenken lassen und wird nach wie vor die Innenstadt tangierenden Stern-, Alleestraße frequentieren. Weiter ist zu vermuten, daß dieser City-Umfahrungsring nach den Umlenkungen im Innenstadtbereich einen Teil des hier verdrängten Verkehrs hat aufnehmen müssen und damit im besten Fall eine geringe Belastungsabnahme zu verzeichnen hatte.

Die im Abschnitt 9.5 dieses Berichtes vorgeschlagenen Begrünungsmaßnahmen und die vorgeschlagene Veränderung des Querschnittes sollen den Verkehr auf der Alleestraße nicht verdrängen. Die derzeitige Verkehrsfunktion der Alleestraße soll auch weiterhin beibehalten werden.

Das Maßnahmen- und Handlungskonzept des Rahmenplanes Innenstadt Beckum beinhaltet, daß eine der vorrangigen Arbeiten zur Vertiefung der Planung eine Verkehrsuntersuchung auf der Alleestraße sein sollte, um festzustellen, ob der Parkplatz am Nordwall von der Alleestraße aus angefahren werden kann.

In diesem Zusammenhang ist ebenso zu untersuchen, ob Maßnahmen auf der Alleestraße Auswirkungen auf den Konrad-Adenauer-Ring haben werden. Diese Untersuchung wurde schon zu Beginn der Fortschreibung des Rahmenplanes in der Klausurtagung mit Parlamentariern von der Verwaltung als notwendig vorgeschlagen.

Bei dieser Untersuchung ist anhand einer Kennzeichenzählung der KFZ zu ermitteln, wie hoch der Durchgangsverkehr auf der Alleestraße und dem Konrad-Adenauer-Ring ist. Nach der Verkehrsprognose zum Generalverkehrsplan Beckum von 1982, prognostiziert bis 1990, nimmt der Konrad-Adenauer-Ring bei Fertigstellung des Verbindungsstückes von der Vorhelmer Straße bis zur Neubeckumer Straße einen Durchgangsverkehr von 11,7 % als Anteil am Gesamtverkehr auf. Da nach der Prognose von 1982 o.g. Verbindungsstück über die WLE fertiggestellt wurde, könnte durch die zuvor genannte Unter-

suchung das heute tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen gezählt und bewertet werden.

Rahmenplangebiet

Die Verkehrssituation des Rahmenplangebietes wird im inneren des Hauptumfahringes (Allee-, Stern- und Südstraße) vor allem durch drei Komponenten bestimmt: Durch die Fußgängerzonen Nord- und Weststraße, die Vorgaben durch die Straßenraumbreiten und dem Einbahnstraßensystem. Heute haben alle Straßen Erschließungsfunktion für die Fußgängerzone. Hierbei erfüllen die Wallringstraße und die Linnen- und Wilhelmstraße zusätzlich Sammlerfunktionen.

Mit dem bestehenden Einbahnstraßensystem wird vor allem auf den Sammlern der Verkehrsfluß, durch die geringen Abstände zwischen den Kreuzungsbe-
reichen und deren Unübersichtlichkeit, unnötig schnell. Die Unfallhäufig-
keit vor allem in den Wallstraßen weist diese als Gefahrenschwerpunkt
aus. Es ist zu vermuten, daß sie, zumindest der Teilbereich der parallel
zur Alleestraße verläuft, als Schleichweg fungiert.
Die Analyse der Straßenraumbreiten und einer möglichen Flächenorganisa-
tion zeigen die Möglichkeiten der Veränderung auf (s. Karte 5). Hierbei
könnten die Engstellen bei Begegnungsverkehr als natürliches Regulativ
der Flußgeschwindigkeit genutzt werden.

Karte 4 stellt das Verkehrsnetz in der Innenstadt von Beckum dar. Eine Umfahrung der Altstadt zur Aufnahme des innerstädtischen Durchgangsverkehrs sowie zur zügigen, zielgerichteten Erschließung der Altstadt bietet der Innenring, der aus Stromberger-, Stern-, Allee-, Weststraße, Westwall, Dalmer- und Paterweg, Lippborger Straße gebildet wird. Das Altstadtgebiet wird südlich der Hauptgeschäftsachse Weststraße-Oststraße durch Süd- und Clemens-August-Straße erschlossen. Die nördlichen, flächenmäßig größeren Altstadtbereiche werden durch den nördlichen Wallring (Ost- und Nordwall) sowie östlich der Hauptgeschäftsachse Nordstraße durch Wilhelm- und Linnenstraße, westlich durch Hühl-, Kreuz- und Pulortstraße erschlossen. Über zahlreiche Querstraßen ist der Wallring mit dem Innenring verbunden. Die meisten Straßen in der Altstadt sind als Einbahnstraßen eingerichtet. Einher gehen dabei die Probleme erhöhter Fahrgeschwindigkeit, verringerter Rücksichtnahme und damit die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer. Auch werden Umwege und damit insgesamt höhere Verkehrsbelastungen erzwungen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

INNERSTÄDTISCHES VERKEHRSNETZ
1986

- ← Einbahnstraße / Fahrtrichtung
- ▨ Fußgängerzone
- ▨ Verkehrsberuhigter Bereich
- Wichtiger Fußweg

DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
4

M. 1 : 3333

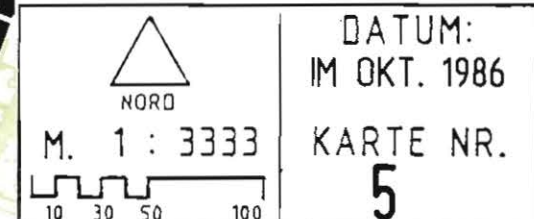
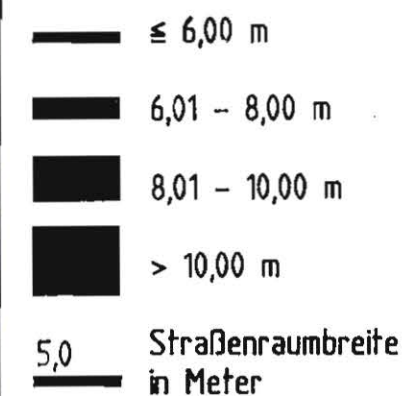
10 30 50 100

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klotzweg 18, 05205/3230

Um für zukünftige Maßnahmen Eignungen beurteilen zu können, sind die Straßenbreiten erfaßt worden. Diese bilden Grenzen und Möglichkeiten. Dabei weisen die meisten Straßenräume Querschnitte auf, die ohne weiteres unter Einbeziehung von Möglichkeiten zur Gestaltung und Verkehrsberuhigung einen Begegnungsverkehr zulassen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STRASSENRAUMBREITE



Die Karte 7 stellt den Zustand des Straßenbelags im Innenstadtbereich von Beckum dar. Schadhafte Straßendecken weisen zumeist Nebenstraßen auf, die vor allem dem Anliegerverkehr dienen. Einen Schwerpunkt mit gehäuftem Auftreten von Schäden stellt der Bereich Pulort-, Kreuz-, Bergstraße, Roggenmarkt und Speckmannsgasse dar. Desweiteren sind Ostwall, Mühlenstraße, Richtersgasse sowie die Wilhelmstraße nördlich des Ostwalls beeinträchtigt. Besonders schlecht ist der Zustand des Pflasters in der Kalkstraße.

16

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STRASSENZUSTAND

-  größere Schäden
-  leichte Schäden
-  ohne Schäden
-  Pflasterung



M. 1 : 3333

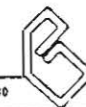
10 30 50 100

DATUM:
IM OKT. 1986

KARTE NR.

7

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzlgweg 18, 05205/3230





NORDWALL, Blick nach Süden von der Einmündung Bergstraße

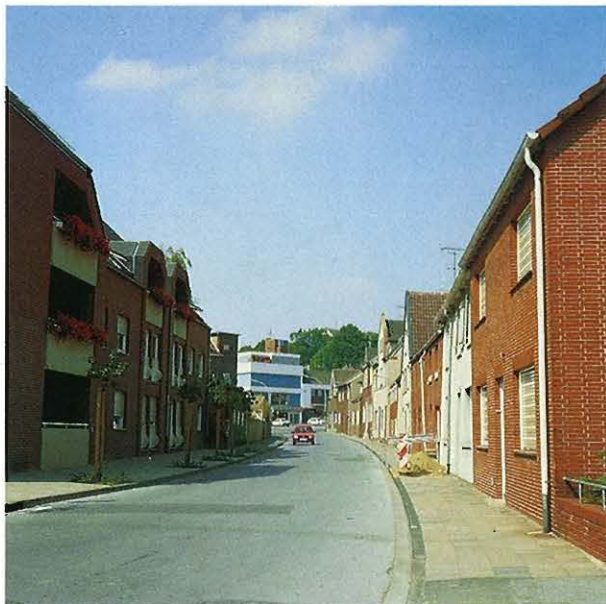


NORDWALL, Blick von der Hühlsstraße in Richtung Bergstraße

17



NORDWALL
Blick vom Pulort nach Süden



OSTWALL, Blick nach Norden von der Einmündung Richtersgasse



OSTWALL, Blick nach Süden in Höhe Haus Nr. 25



ROSENGASSE, Blick nach Osten von der Linnenstraße



STEINGASSE, Blick nach Osten von der Nordstraße



STEINGASSE, Blick nach Westen von der in Höhe Haus Nr. 10



SÜDSTRASSE, Blick nach Norden in die KLEINE SÜDSTRASSE

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FOTOKARTE
STRASSENRAUM

DATUM:

KARTE NR.
8

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245443
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4400 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3220

6.1.2 Ruhender Verkehr

Ermittlung des Parkplatzbedarfs in der Innenstadt Beckums

Ziel der Zählungen im Innenstadtbereich war es, den heutigen Parkplatzbedarf in Beckum festzustellen, damit im Rahmenplan, trotz wesentlicher Veränderungen innerhalb des Verkehrsnetzes (Verlust der Kleinparkplätze durch Bebauung, Konzentration der Kundenparkplätze entlang des Innenrings (Alleeestr./Sternstr.), Verkehrsberuhigung im Innenstadtbereich etc.), ein ausreichendes Parkplatzangebot ausgewiesen wird. Dazu wurden Parkplatzzählungen an drei Tagen durchgeführt, um die Auslastung des bestehenden Parkplatzangebotes zu verschiedenen Spitzenzeiten des Besucheraufkommens im Innenstadtbereich erfassen zu können. Durchgeführt wurden die Zählungen an einem Donnerstag (6.11.86) von 9-12 Uhr und 16-18 Uhr, an einem "normalen" Samstagvormittag (Markt, 15.11.86) sowie an einem verkaufsoffenen Samstag in der Vorweihnachtszeit (6.12.86, Markt, Weihnachtsmarkt, lange Öffnungszeiten).

Zählmethode: Auf der Grundlage des bestehenden Parkplatzangebotes im Innenstadtbereich von Beckum (öffentliche, private Parkplätze, Parkplätze im Straßenraum) werden die jeweils freien Parkplätze gezählt; dies geschieht auf einem Rundgang durch die Innenstadt, so daß sämtliche Parkplätze intervallmäßig (stündlich) pro Zählperiode 2-3mal erfaßt werden. Der Rundweg wird so entwickelt, daß in kürzester Zeit sämtliche Parkplätze erfaßt werden.

Daraus lassen sich annähernd überschüssige (soweit vorhanden) Parkplatzzapazitäten pro Zählstunde für den gesamten Innenstadtbereich errechnen; außerdem wird die Auslastung der verschiedenen Parkplätze deutlich, somit eine gewisse Prioritätensetzung durch die Kunden.

Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die Grundlage für die Dimensionierung der Parkplätze im Rahmenplan sowie gegebenenfalls die Ausweisung weiterer Parkplätze im Innenstadtbereich.

Tabelle : Parkplatzauslastungs - Zählung 11/12 1986

	Gesamt- zahl	%	06.11. %	15.11. %	06.12. %
(A) Öffentliche Parkplätze	809	49,5	61,4	70,9	54,5
(B) Private Parkplätze	440	29,6	57,5	57,2	40,6
(C) Parkplätze im Straßenraum	386	23,6	65,6	83,3	68,9
Summe	1635	100,0	60,6	70,2	54,1
in % Uhrzeit					
Höchste Auslastungen: A				94,1	10.30-11.30
(Tag/Stunde) B				68,0	10.30-11.30
C			85,5 %	85,5	10.30-11.30
			11.30-12.30 Uhr		
Gesamt	A+B+C			84,3	10.30-11.30

Parkplatzzählung Südstraße: "Dauerparker"

Am Donnerstag, 19.11.1987, wurde seitens der Verwaltung der Stadt Beckum ganztägig (7.00 - 18.30 Uhr) eine Parkplatzzählung auf dem Parkplatz Südstraße durchgeführt. Ziel war es, ein Profil des Parkverhaltens seitens der Benutzer auf diesem zentralen Parkplatz zu erstellen. Das Ergebnis dieser Zählungen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Danach haben ca. 70 % der Fahrzeuge maximal 2 Stunden auf dem Parkplatz gestanden, ca. 16,3% länger als 3 1/2 Std., davon 7,1 % sogar länger als 6 1/2 Std. Diese 16,3% sind als Dauerparker zu bezeichnen. Insgesamt wurden an diesem Tag 509 verschiedene Fahrzeuge gezählt. Damit wurde bei einem Angebot von 171 Stellplätzen durchschnittlich jeder Stellplatz an diesem Tag 3x genutzt. Dies ist ein vergleichsweise niedriger Parkplatzumschlag.

Zählung "Parkplatz Südstraße - Dauerparker" am 19.11.1987

Dauer der Zählung : 07.00 - 18.30 Uhr

Parkdauer in Stunden	absolut	%
bis 2,0	357	70,1
2,0 - 3,5	69	13,6
3,5 - 6,5	47	9,2
6,5 u. mehr	36	7,1
Summe	509	100,0

Stellplatzbedarf

Aus den in der Tabelle "STELLPLATZBEDARF" gegenübergestellten Zahlen aus dem Bedarf nach Baunutzungsverordnung NRW einerseits und dem durch die Parkplatzzählungen erhobenen tatsächlichen Bedarf andererseits geht hervor, daß, unter Einrechnung eines Bedarfszuwachses von ca. 300 Stellplätzen durch zukünftige Neubauten, das heutige Stellplatzangebot in der Beckumer Innenstadt mehr als ausreichend ist (Überhang von ca. 30 % = ca. 500 St.). Der zusätzlich notwendige Stellplatzbedarf, der aus Verdrängung (Bebauung von als Parkplatz genutzten Grundstücken) und Neubau entsteht, kann durch den Überhang mehr als ausreichend gedeckt werden.

Stellplatzbedarf

	Baunutzungsverordnung NRW	Erhebung
Geschäfte	800	
Öffentl. Einrichtungen	300	ca. 1200
Privat	570	zusätzlich ca. 75 Garagen
Altenwohnungen	50	
Summe	1720	ca. 1275
Zuwachs	300	300
Bedarf	2000	1500 - 1600
Differenz		ca. 20 - 25 % geringerer Bedarf

Fazit :

- Das heutige Stellplatzangebot ist mehr als ausreichend
- Die vorhandenen Stellplätze (ca. 1.700) werden nur zu ca. 70 % (= 1.200 St.) benutzt
- Die zusätzlich notwendigen Stellplätze aufgrund von Verdrängung (Parkplatzbebauungen) und Zuwachs (Bedarf aus Neubauten) sind mit ca. 300 Stellplätzen bereits heute ausreichend vorhanden

Hinsichtlich der Entwicklung der öffentlichen Großparkplätze (mehr als 50 Stellplätze) sieht das Verkehrskonzept des Rahmenplans folgende Entwicklung vor :

- Am Osttor wird langfristig im Zusammenhang mit der Realisierung der Mehrzweckhalle eine Größenordnung von ca. 100 St. angestrebt;
- der Parkplatz am Nordwall soll durch Errichtung einer Parkpalette mit 2 Ebenen auf ca. 230 St. aufgestockt werden (s. auch "GROBSHEMA PARKPALETTE NORDWALL");
- unter dem heutigen Rathaus-Parkplatz, der z.Z. werktags nur am späten Nachmittag sowie am Wochenende Innenstadtbesuchern zur Verfügung steht, ist langfristig der Bau einer Tiefgarage mit Erschließung über die Alleestraße vorgesehen, die ca. 70 St. anbietet. Für die Angehörigen der Stadtverwaltung wird vorgeschlagen, ein Parkangebot westlich des Westtores zwischen Münsterweg und Ahlener Straße zu entwickeln;
- auf dem Grundstück Südstraße wird langfristig von einem Angebot von ca. 80 St. ausgegangen.

Fazit :

Das Angebot an Stellplätzen auf öffentlichen innenstadtnah gelegenen Großparkplätzen bleibt damit insgesamt erhalten, wird in Bezug auf den Rathaus-Parkplatz werktags sogar verbessert.

Tabelle : Grundlage für Parkplatz-Konzept

Öffentliche Parkplätze	Anzahl heute	Abgang	Zugang	Angebot Zukunft
Osttor	154	ca. 50		ca. 100
Hindenburgplatz	83			ca. 90
Nordwall	94		ca. 140	ca. 230
Rathaus	(71)			ca. 70
Südstraße	171	ca. 90		ca. 80
Summe	502 (573)	ca. 140	ca. 140	ca. 570

Parkplätze am Rathaus sind heute zwar vorhanden, jedoch werktags außer Sonnabend für Besucher im wesentlichen nicht verfügbar (überwiegend Nutzung durch Bedienstete der Verwaltung und Dauerparker umliegender Gewerbebetriebe).

In den Abbildungen "Einwohnerverteilung Stadt Beckum" (s. Seite 79) wird aufbauend auf den Einwohner-Daten der Stadt Beckum dargestellt, über welche Knotenpunkte (Innenstadt-Zufahrten) entlang des innerstädtischen Verkehrsringes welche Bevölkerungsanteile das Innenstadtgebiet erreichen, und welche öffentlichen Großparkplätze mit welchen Kapazitäten dazu relativ direkt angefahren werden können. Die Innenstadt-Zufahrten in dem radial zur Innenstadt angelegten Hauptstraßennetz Beckums sind :

- Südtor (Dalmerweg/Westwall, Ecke Südstr.), 4 % der Bevölkerung Beckums im Einzugsbereich,
- Westtor (Hammer Str./Ahlener Str.), 20 % der Bevölkerung
- Nordtor (Vorhelmer Str./Neubeckumer Str./Oelder Str.), 50 % der Bevölkerung im Einzugsbereich, davon 30 % in Neubeckum,
- Wilhelmstr., Ecke Sternstr. zusammen mit Stromberger Str., Ecke Sternstr., 12 % der Bevölkerung
- Osttor (Lippweg/Lippborger Str.), zusammen 17 % der Bevölkerung

Ziel des Rahmenplans ist es, annähernd entsprechend der jeweils im Einzugsbereich wohnenden Bevölkerung in Nähe der jeweiligen Innenstadt-Zufahrten ein ausreichendes öffentliches Stellplatzangebot zu schaffen. Wie die Isochronen-Untersuchungen gezeigt haben, sind von diesen Parkplätzen aus in kurzer Zeit (3 Minuten Fußweg) bereits viele Ziele in der Innenstadt zu erreichen. Nicht jeder wird jedoch ein Ziel direkt in Nähe des für ihn nächstgelegenen Parkplatzes (auf die gewählte Stadtzufahrt bezogen) aufsuchen wollen und daher einen anderen Zielparkplatz anfahren wollen. Da dies jedoch grundsätzlich für alle Parkplätze/Stadtzufahrten gleichermaßen gilt, ist untereinander ein Ausgleich geschaffen und die Zielaussage insgesamt richtig.

Diese angestrebte Parkplatz- und Verkehrsstruktur ermöglicht überhaupt erst eine Beruhigung der Innenstadt vom Parksuchverkehr, entlastet den Bereich Südstraße/Clemens-August-Straße vom unerwünschten innerstädtischen Durchgangsverkehr und schafft dort erst die Voraussetzungen für eine städtebaulich und stadthistorisch angemessene Gestaltung des Bereichs Kirchplatz St. Stephanus und verbessert die Entwicklungsbedingungen für den Bereich zwischen Paterweg und Werseae/Südstraße entsprechend der Ansprüche der dort konzentriert bestehenden öffentlichen bzw. publikumsintensiven Einrichtungen.

Im großräumigen Straßennetz ist die Elisabethstraße eine Straße von nur kleinräumlich wirksamer Erschließung, weil die Barrieren Friedhof und Berufsschulzentrum eine Funktion der Straße als direkte Verbindung des südlichen Stadtgebietes mit der südlichen Innenstadt verhindern. Das Angebot von heute insgesamt 259 Stellplätzen (171 Südstr., 88 Elisabethstr.) zieht aber zusätzlichen Verkehr auf Elisabethstr./Clemens-August-Str./Südstraße und stört damit die o.g. Entwicklungsziele, belastet z.T. ruhebedürftige Nutzungen (Wohnen, Krankenhaus).

Die Realisierung eines Gutachten-Vorschlages, an der Südstraße ein 400-Stellplatz-Parkhaus zu errichten, widerspräche völlig den im Rahmenplan aufgezeigten Entwicklungszielen und -chancen für den Bereich südlich der Innenstadt beiderseits der Elisabethstraße und entlang der Werseae.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STELLPLÄTZE

-  Große öffentliche oder private Parkplätze
-  Parkplätze im Straßenraum
-  Sonstige kleine öffentliche oder private Parkplätze

Dargestellt ist das Stellplatzangebot, das zum Zeitpunkt der Verkehrszählungen im Herbst '86 bestand und in die Erhebungen einbezogen war. Seit Herbst 1986 hat sich der Bestand folgendermaßen verändert:
Auf dem Grundstück Oststraße 1-3 entstand ein Neubau mit Tiefgarage; Parkplatz Nr. 17 wurde durch Bebauung reduziert; Parkplatz Nr. 18 wurde im Osten erweitert.


NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
9

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Dülferfeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230

Karte 9 zeigt das Stellplatzangebot im Altstadtbereich Beckums, differenziert nach öffentlichen und privaten Stellplätzen. Das Angebot öffentlicher Stellplätze setzt sich aus Großparkplätzen sowie Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum zusammen. Die Großparkplätze konzentrieren sich auf den Bereich zwischen Innenring und Wallring mit den Parkplätzen Rathaus, Nordwall, Neumarkt, Osttor, Clemens-August-Straße, Südstraße und Elisabethstraße sowie die Tiefgarage Südstraße. Zusammen mit weiteren kleineren Parkplätzen sowie Stellplätzen im Straßenraum besteht insgesamt ein Angebot von 1195 öffentlichen Stellplätzen; das sind ca. 73 % des Gesamtangebotes an Stellplätzen. Das mit 386 Stellplätzen recht hohe Angebot an Stellplätzen im Straßenraum ist möglich einerseits durch den recht breiten Querschnitt einiger Straßen, andererseits durch die Schaffung zusätzlicher Fläche im Straßenraum durch Verkehrsregelung und -beruhigung. Das Angebot privater Stellplätze gliedert sich zum einen in einige größere Anlagen im Zusammenhang mit zentralörtlichen Einrichtungen (Einkaufszentrum, Bank, Sparkasse) sowie eine Vielzahl kleinerer Anlagen, die über das gesamte Altstadtgebiet verstreut sind. Der weit überwiegende Teil der privaten Stellplätze ist als "halböffentlich" einzustufen. Private Stellplätze auf Baugrundstücken, die zumeist nur provisorisch befestigt und weder begrünt noch gestaltet sind, verunstalten häufig das stadt-/straßenräumliche Erscheinungsbild. Insgesamt besteht ein Angebot von ca. 440 privaten Stellplätzen im Altstadtbereich, das sind ca. 27 % des gesamten Stellplatzangebotes.



ZAHLUNG Donnerstag, 06.11.1986							ZAHLUNG Sonnabend, 15.11.1986					ZAHLUNG Sonnabend, 06.12.1986						
Zählbereich	Plan Bestand -Nr. (100 %)	9.15- 10.30 %	10.30- 11.45 %	15.45- 17.00 %	17.00- 18.15 %	∅ Aus- last- quote %	Bestand (100 %)	9.30- 10.30 %	10.30- 11.30 %	11.30- 12.30 %	∅ Aus- last- quote %	Bestand (100 %)	10.30- 11.30 %	11.30- 12.30 %	∅ Aus- last- quote %	15.00- 16.00 %	16.00- 17.00 %	∅ Aus- last- quote %
A.: Öffentliche Parkplätze																		
P Osttor	1 154	18,8	22,1	21,4	23,4	21,4	154	27,3	39,0	51,9	39,4	** 36/154	122,2	113,8	118,0	9,1	5,2	7,1
P Sternstraße	2 26	3,8	3,8	7,7	7,7	5,8	26	11,5	7,7	3,8	7,7	26	100,0	76,9	88,4	15,4	19,2	17,3
P Neumarkt	3 83	37,3	48,2	45,8	42,2	43,4	83	36,1	77,1	85,5	66,2	83	95,2	68,7	81,9	52,8	57,8	55,3
P Nordwall	4 94	72,3	78,7	99,0	78,7	82,2	94	101,1	100,0	93,6	98,2	94	99,0	96,8	97,6	92,5	94,7	93,6
P Bergstraße	5 14	0,0	0,0	21,4	21,4	10,7	14	78,6	85,7	35,7	66,7	14	85,7	42,8	64,2	35,7	57,1	46,4
P Rathaus	6 71	94,4	90,1	95,8	49,3	82,4	71	28,2	43,7	33,8	35,2	71	54,9	23,9	39,4	46,5	43,6	45,0
P Ständehaus	7 16	131,2	131,2	100,0	18,8	95,3	16	31,2	31,2	43,8	35,4	16	18,7	18,7	18,7	62,5	31,2	46,8
TG Südstraße	8 51	60,8	58,8	43,1	45,1	52,0	51	47,1	70,6	54,9	57,5	51	68,6	49,0	58,8	29,4	35,3	32,3
P Südstraße	9 171	97,7	89,5	108,2	77,8	93,3	171	110,5	121,1	94,1	108,6	171	117,5	78,4	97,9	81,3	87,1	84,2
P Elisabethstr.	10 88	55,7	53,4	83,0	45,5	59,4	88	92,0	100,0	39,8	79,1	88	89,8	37,5	63,6	57,9	54,5	56,2
P Cle.-Aug.Str.	11 28	67,9	85,7	92,9	71,4	79,5	28	96,4	100,0	96,4	97,6	28	92,8	78,6	85,7	78,6	89,3	83,9
P Kreuzstraße	12 13	123,1	115,4	100,0	100,0	109,8	13	100,0	100,0	100,0	100,0	13	100,0	100,0	100,0	64,6	100,0	92,3
Summe A	809	61,7	62,2	70,7	51,5	61,4	809	66,8	79,1	66,8	70,9	** 691/809	94,1	66,9	80,5	53,6	55,3	54,5
B.: Private Parkplätze																		
P Ostwall	13 28	35,7	32,1	39,3	35,7	35,7	28	32,1	39,3	39,3	36,9	28	39,3	57,1	48,2	28,6	32,1	30,3
P Tenkhoffs Gasse	14 28	92,8	103,6	96,4	85,7	94,6	28	50,0	46,4	42,9	46,4	28	57,1	39,3	48,2	14,2	21,4	17,8
P Linnenstraße	15 9	88,9	111,1	100,0	100,0	100,0	9	44,4	100,0	88,9	77,8	9	22,2	33,3	27,7	22,2	22,2	22,2
TG Roggenmarkt	16 21	66,7	66,7	66,7	80,9	70,2	21	66,7	90,5	90,5	82,6	21	90,5	95,4	92,9	57,1	71,4	64,2
P Nordwall	17 38	47,4	44,7	36,8	44,7	43,4	38	36,8	52,6	68,4	52,6	38	50,0	60,5	55,2	44,7	55,2	49,9
P Südstraße	18 19	78,9	68,4	68,4	78,9	73,6	19	78,9	115,8	94,7	96,5	19	84,2	73,7	78,9	89,5	73,7	81,6
P Sparkasse	19 35	74,3	80,0	85,7	68,6	77,1	32*	34,4	71,9	75,0	60,4	35	85,7	62,8	74,2	45,7	48,6	47,1
P COOP	20 35	20,0	22,9	20,0	17,1	20,0	35	48,6	37,1	22,8	36,2	35	80,0	57,1	68,5	--	--	--
P Volksbank	21 23	56,5	95,6	104,3	104,3	90,2	23	60,9	130,4	91,3	94,2	23	108,7	69,6	89,1	43,5	30,4	36,9
TG Einkaufszentrum	22 50	44,0	52,0	48,0	46,0	47,5	50	64,0	94,0	52,0	70,0	50	84,0	70,0	77,0	66,0	54,0	60,0
Sonstige	149*	48,3	49,2	51,0	52,3	50,2	149*	46,3	47,0	52,3	48,5	154	59,1	53,2	56,1	42,2	35,7	38,9
Summe B	435*	52,6	57,7	60,5	59,1	57,5	432*	49,3	64,1	58,1	57,2	440	68,0	59,5	63,8	41,8	39,2	40,6
C.: Parkplätze im Straßenraum																		
Ostwall-Ost	23 22	4,5	4,5	13,6	22,7	11,3	22	13,6	18,2	31,8	21,2	22	36,3	45,4	40,8	27,3	9,1	18,2
Wilhelmstr.-Mitte	24 23	30,4	65,2	52,2	104,3	63,0	23	82,6	86,9	117,4	95,6	23	100,0	100,0	100,0	65,2	47,8	56,5
Wilhelmstr.-Nord	25 19	0,0	21,0	21,0	10,5	13,1	19	21,0	73,7	73,7	56,1	19	63,1	68,4	65,7	52,6	57,9	52,2
Ostwall-West	26 17	100,0	105,9	88,2	88,2	95,6	17	64,7	77,8	77,8	73,4	17	70,5	100,0	85,2	64,7	76,5	70,6
Linnenstr.-Nord	27 18	83,3	88,9	55,5	72,2	75,0	18	50,0	77,8	77,8	68,5	18	55,5	38,9	47,2	55,5	38,9	47,2
Linnenstr.-Süd	28 14	85,7	92,8	85,7	78,6	85,7	14	114,3	114,3	121,4	116,7	14	114,3	100,0	107,1	92,8	92,8	92,8
Wilhelmstr.-Süd	29 18	66,7	55,5	44,4	50,0	54,1	18	66,7	72,2	66,7	68,5	18	83,3	72,2	77,7	77,8	72,2	75,0
Oststr.-West	30 22	45,5	77,3	90,0	104,5	79,3	22	100,0	100,0	95,4	98,5	22	95,4	100,0	97,7	77,2	95,4	86,3
Roggenmarkt	31 13	84,6	100,0	107,7	107,7	100,0	13	138,5	130,8	146,1	138,5	13	123,1	107,7	115,4	107,7	123,1	115,4
Pulortstraße	32 26	50,0	38,4	46,1	50,0	46,1	26	61,5	57,7	57,7	59,0	26	57,7	65,4	61,5	34,6	38,4	36,5
Bergstraße	33 11	72,7	45,5	63,6	90,9	68,2	11	63,6	63,6	63,6	63,6	11	90,9	100,0	95,4	36,3	45,4	40,8
Südstraße	34 23	82,6	91,3	78,3	91,3	85,9	23	108,7	113,0	86,9	102,9	23	95,6	82,6	89,1	36,3	95,6	65,9
Hühlstr.	35 31	87,1	83,9	90,3	80,6	85,5	31	100,0	90,3	87,1	92,5	31	87,1	90,3	88,7	74,2	83,9	79,0
Nordstraße	36 13	69,2	100,0	100,0	84,6	88,4	10	130,0	130,0	150,0	97,5	13	76,4	100,0	88,2	92,3	100,0	96,1
Mühlenstraße	37 30	40,0	33,3	60,0	60,0	48,3	30	76,7	93,3	86,7	85,6	30	73,3	66,7	70,0	50,0	60,0	55,0
Oststr.-Ost	38 28	50,0	64,3	64,3	50,0	57,1	28	78,6	57,1	60,7	65,5	28	82,1	67,8	74,9	42,8	39,3	41,0
Sonstige Parkplätze	58	63,8	62,0	91,4	89,6	76,7	61	90,2	108,2	93,4	97,3	58	117,2	100,0	108,6	100,0	100,0	100,0
Summe C	386	58,0	63,7	68,6	72,0	65,6	386	79,3	85,2	85,5	83,3	386	85,5	82,4	83,9	67,9	69,9	68,9
Totalsumme	1630*	58,4	61,4	67,5	58,4	60,6	1627*	65,1	76,6	68,9	70,2	** 1517/1635	84,3	68,7	82,3	53,8	54,4	54,1

* Unterschiedliche Stellplatzzahlen resultieren aus geringen Schwankungen im Angebot durch z.B. zeitweise Blockierung von Stellplätzen (Baumaterial u.a.)

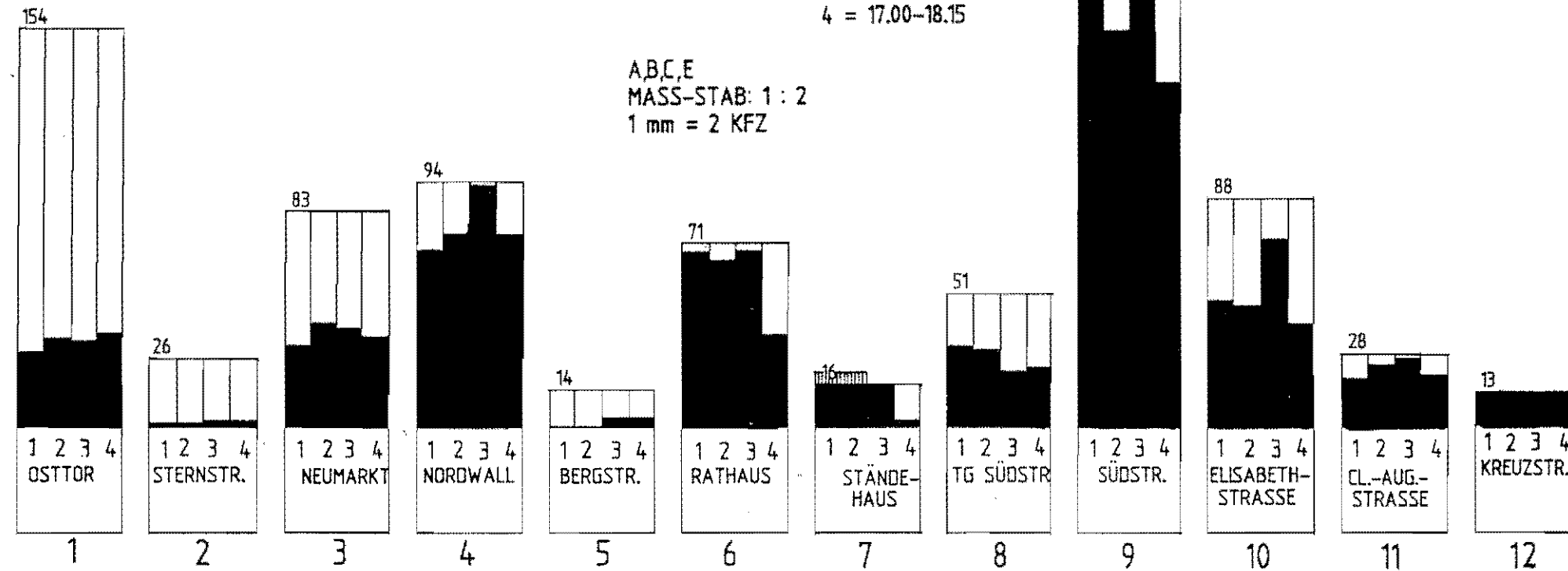
** Diese Stellplatzzahl-Schwankung ist auf die vorübergehende Blockierung von Stellplätzen durch die Nutzung Wochenmarkt auf dem Parkplatz "Osttor" zurückzuführen

PARKPLATZ-AUSLASTUNG DONNERSTAG, 06.11.1986

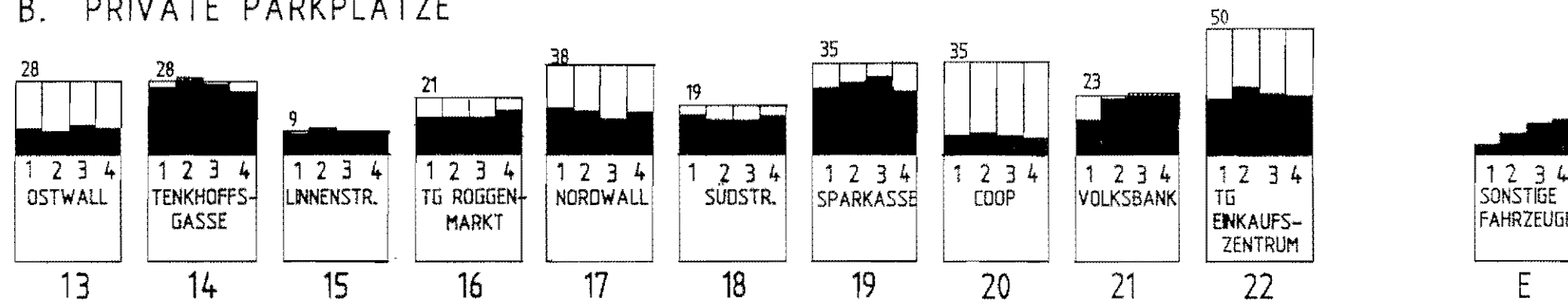
A. ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE

ZÄHLZEITRÄUME: 1 = 9.15-10.30
2 = 10.30-11.45
3 = 15.45-17.00
4 = 17.00-18.15

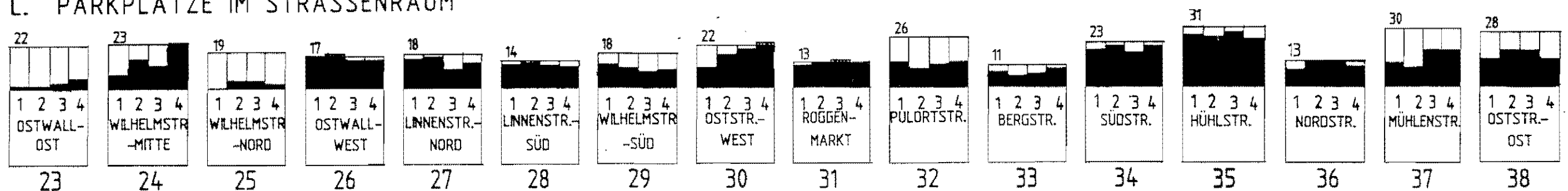
A,B,C,E
MASS-STAB: 1 : 2
1 mm = 2 KFZ



B. PRIVATE PARKPLÄTZE

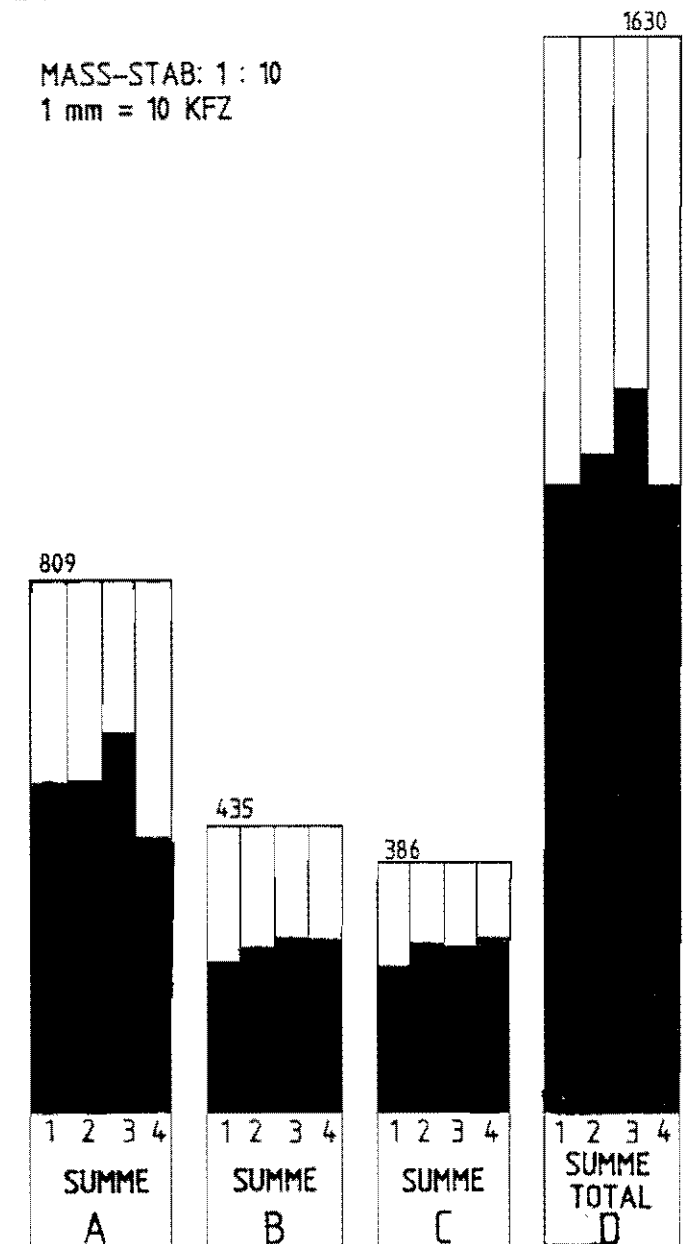


C. PARKPLÄTZE IM STRASSENRAUM



D. GESAMTBETRACHTUNG

MASS-STAB: 1 : 10
1 mm = 10 KFZ

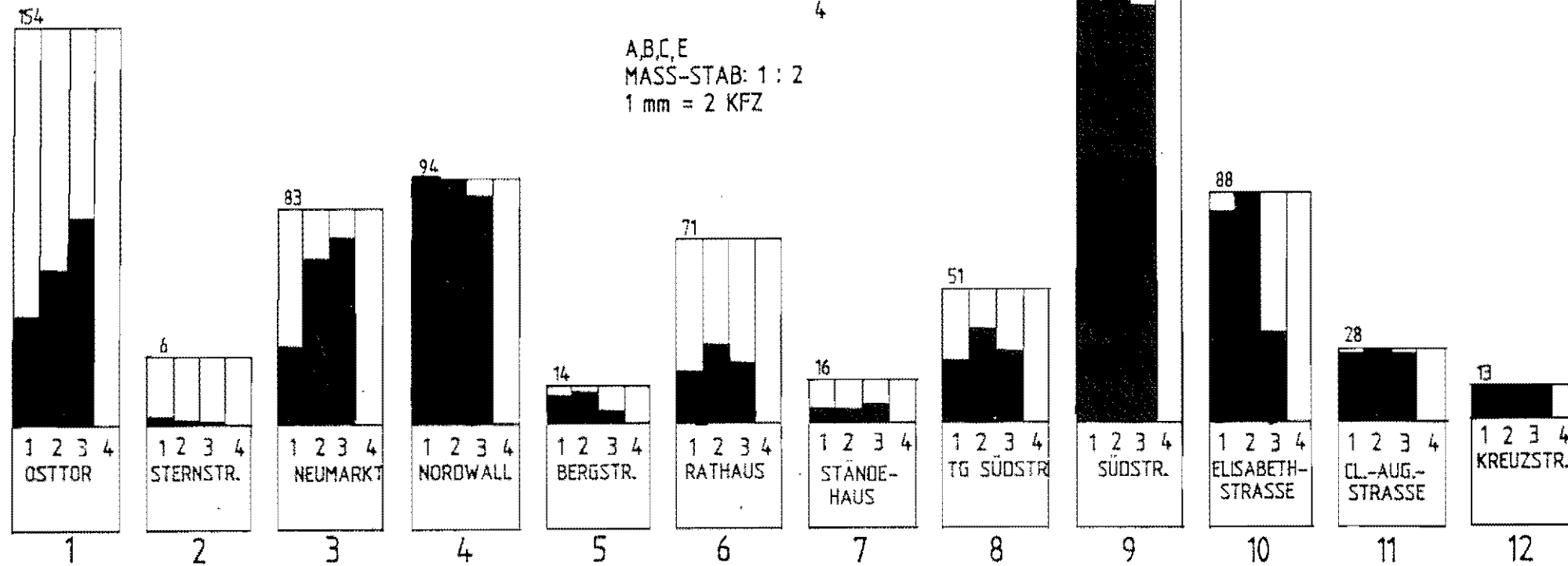


PARKPLATZ-AUSLASTUNG SONNABEND, 15.11.1986 (MARKT)

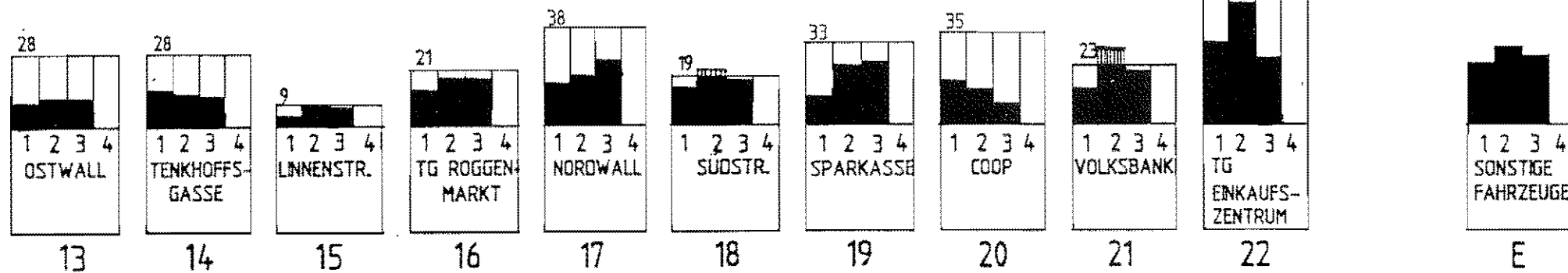
A. ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE

ZÄHLZEITRÄUME: 1 = 9.30-10.30
2 = 10.30-11.30
3 = 11.30-12.30
4

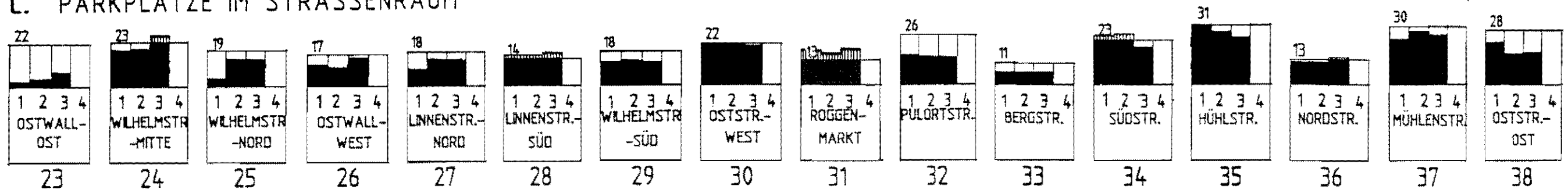
A,B,C,E
MASS-STAB: 1 : 2
1 mm = 2 KFZ



B. PRIVATE PARKPLÄTZE

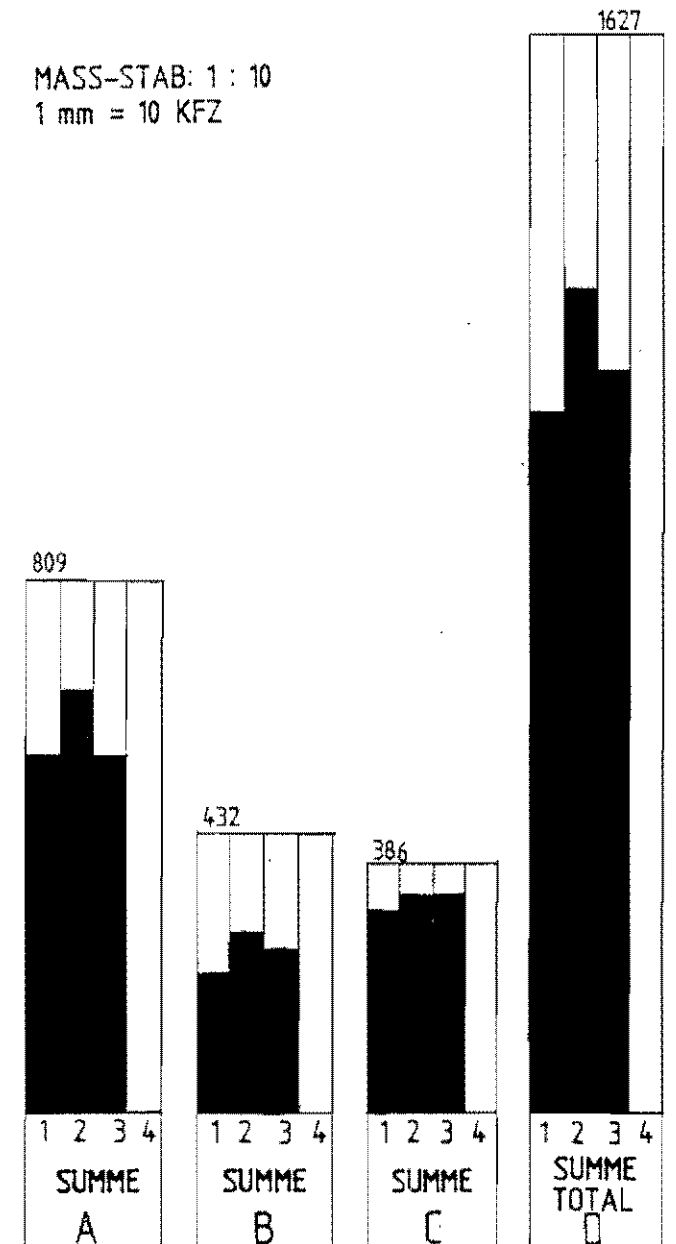


C. PARKPLÄTZE IM STRASSENRAUM



D. GESAMTBETRACHTUNG

MASS-STAB: 1 : 10
1 mm = 10 KFZ

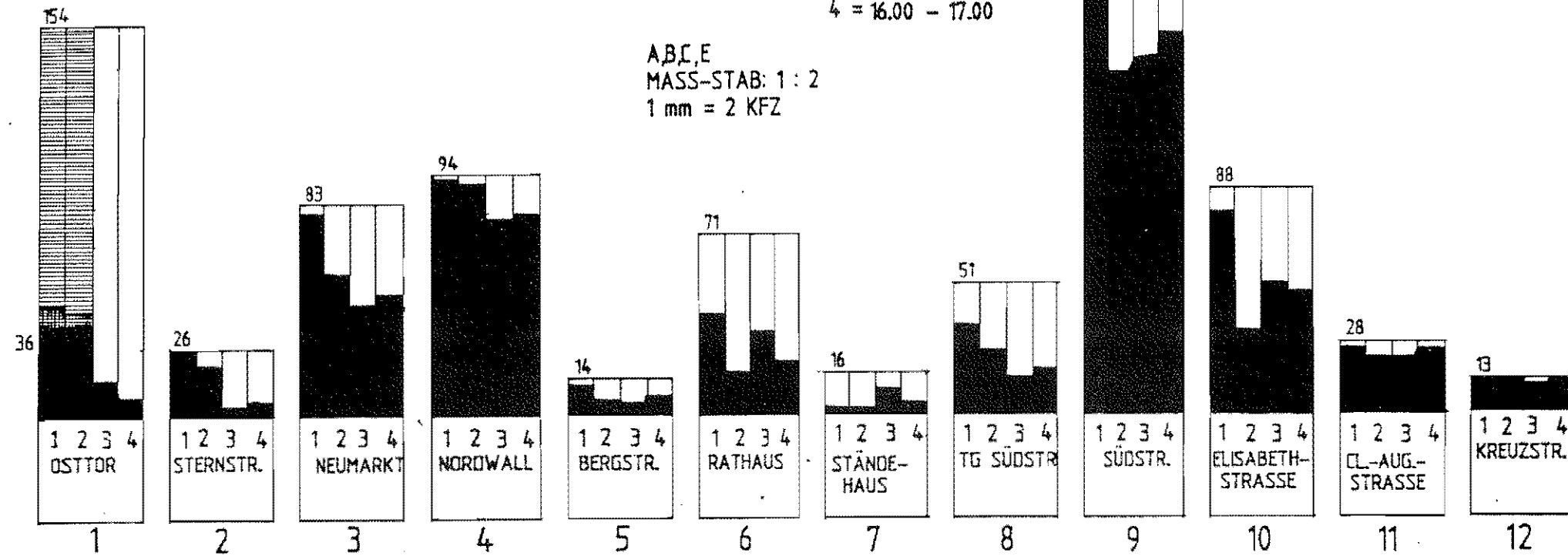


PARKPLATZ-AUSLASTUNG SONNABEND, 06.12.1986 (MARKT, LANGER SAMSTAG)

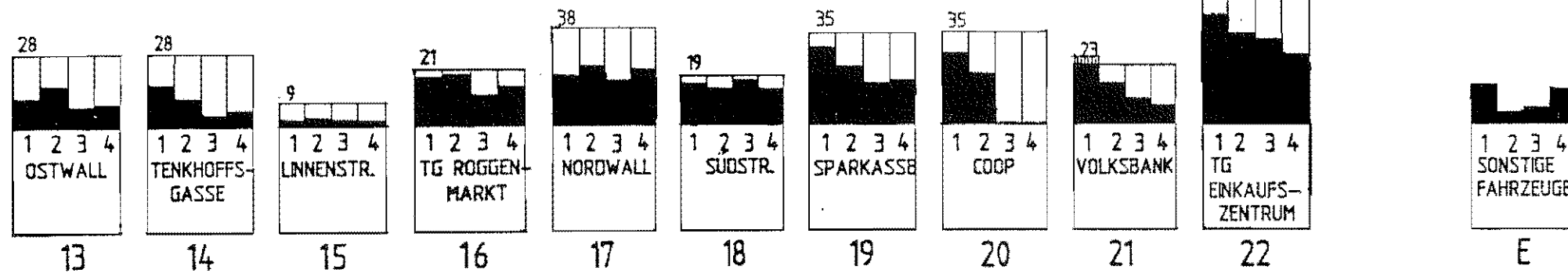
A. ÖFFENTLICHE PARKPLÄTZE

ZÄHLZEITRÄUME: 1 = 10.30 - 11.30
2 = 11.30 - 12.30
3 = 15.00 - 16.00
4 = 16.00 - 17.00

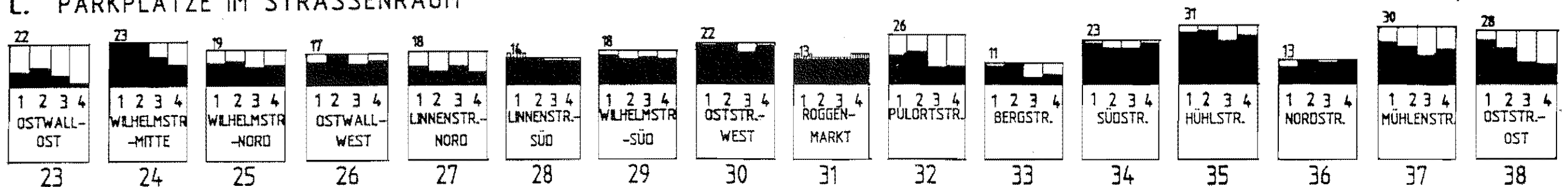
A,B,C,E
MASS-STAB: 1 : 2
1 mm = 2 KFZ



B. PRIVATE PARKPLÄTZE



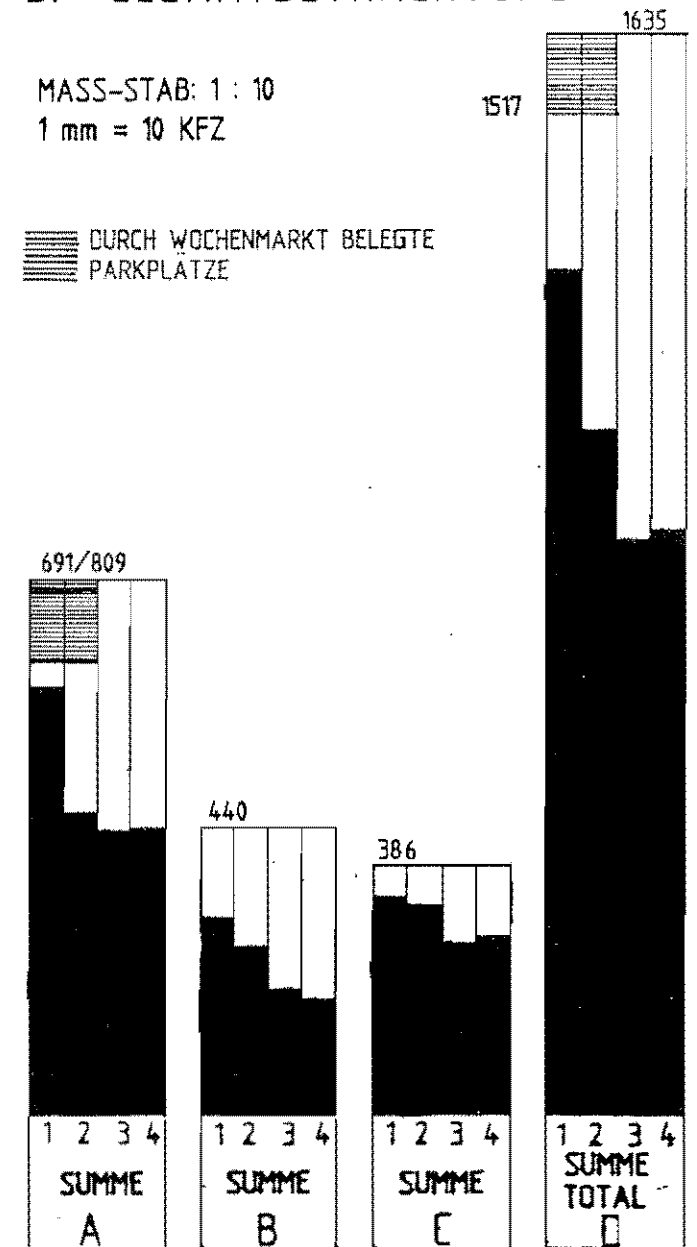
C. PARKPLÄTZE IM STRASSENRAUM



D. GESAMTBETRACHTUNG

MASS-STAB: 1 : 10
1 mm = 10 KFZ

DURCH WOCHENMARKT BELEGTE
PARKPLÄTZE



Parkplatz-Isochronen für die Parkplätze:

- Osttor (öffentlich; 154 St.)
- Tiefgarage Einkaufszentrum Hühlstraße (privat; 50 St.)

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PARKPLATZ - ISOCHRONEN

-  Großparkplatz
-  Gebiet ist vom Parkplatz innerhalb von 3 Minuten zu Fuß erreichbar
Geschwindigkeit:
1 Minute = 80 Meter
3 Minuten = 240 Meter
-  Gebiet liegt im Einzugsbereich zweier Parkplätze

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
10

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 104, 030/3026055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 19, 040/265663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzigweg 18, 05205/3230

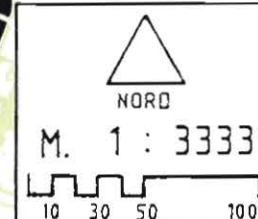
Parkplatz-Isochronen für die öffentlichen Parkplätze:

- Rathaus (71 St.)
- Neumarkt (83 St.)

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PARKPLATZ - ISOCHRONEN

-  Großparkplatz
-  Gebiet ist vom Parkplatz innerhalb von 3 Minuten zu Fuß erreichbar
Geschwindigkeit:
1 Minute = 80 Meter
3 Minuten = 240 Meter



DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
11

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinikweg 18, 05205/3230

Parkplatz-Isochronen für den öffentlichen Parkplatz:

- Südstraße (171 St.)

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

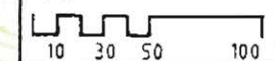
PARKPLATZ - ISOCHRONEN

 Großparkplatz

 Gebiet ist vom Parkplatz
innerhalb von 3 Minuten
zu Fuß erreichbar
Geschwindigkeit:
1 Minute = 80 Meter
3 Minuten = 240 Meter



M. 1 : 3333



DATUM:
IM MARZ 1987

KARTE NR.
12

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzigweg 18, 05205/3230

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PARKPLATZ - ISOCHRONEN

Parkplatz-Isochronen für die öffentlichen Parkplätze:

- Nordwall (94 St.)
- Tiefgarage Südstraße (51 St.)
- Elisabethstraße (88 St.)

 Großparkplatz

 Gebiet ist vom Parkplatz innerhalb von 3 Minuten zu Fuß erreichbar
Geschwindigkeit:
1 Minute = 80 Meter
3 Minuten = 240 Meter

 Gebiet liegt im Einzugsbereich zweier Parkplätze


NORD
M. 1 : 3333


DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
13

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinzweg 18, 05205/3230

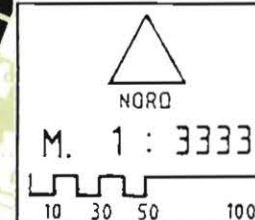
In Karte 14 ist dargestellt, welches Ziel man in realer Weglänge von jedem größeren Parkplatz in der Innenstadt Beckums erreichen kann. Dabei wird eine Geschwindigkeit von 80 Metern pro Minute = 240 m in 3 Minuten zugrunde gelegt. 3 Minuten gelten allgemein als eine noch zumutbare Zeitdauer für einen Fußweg zum Erreichen eines Ziels, auch wenn der in dieser Zeit gewöhnlich zurücklegbare Weg häufig als wesentlich zeitraubender eingeschätzt wird. Dargestellt wird dieses "Zeit-Weg"-Ergebnis (sogenannte Isochronen) für die Parkplätze Rathaus, Nordwall, Neumarkt, Osttor, Südstraße, Elisabethstraße sowie die Tiefgaragen Südstraße und des Einkaufszentrums. Die zentral gelegenen Parkplätze Südstraße und TG Einkaufszentrum decken jeweils gut die Hälfte der Innenstadt ab; alle anderen am Rand der Innenstadt gelegenen Parkplätze decken jeweils eine Fläche zwischen 20 und 30 % der Innenstadt ab. Eine weniger günstige Lage zu den Hauptgeschäftsstraßen (Fußgängerzone) weisen die Parkplätze Neumarkt und Osttor auf, da nur ein Teil der Oststraße innerhalb von 3 Minuten erreicht werden kann. Grundsätzlich aber kann jeder Ort innerhalb der Innenstadt innerhalb von 3 Minuten zu Fuß erreicht werden, insbesondere dann, wenn man jeweils einen der dem Ziel nächstgelegenen Parkplätze am Innenstadtrand ansteuert.

29

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ABDECKUNG DER INNENSTADT
DURCH GROSSPARKPLÄTZE
(3 - MINUTEN - ISOCHRONEN)

-  Grossparkplatz
- Gebiet liegt im Einzugsbereich:
-  eines Grossparkplatzes
-  zweier Grossparkplätze
-  dreier Grossparkplätze
-  vierer Grossparkplätze



DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
14

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024955
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245643
in Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230

Die Karte 15 stellt die Immissionsbelastung der Straßen in der Innenstadt Beckums durch den Parksuchverkehr dar. An der Südstraße besteht eine hohe Belastung durch das dort bestehende geballte Angebot von Stellflächen auf den 3 Großparkplätzen Südstraße, Elisabethstraße und Tiefgarage Südstraße. Die Belastung des Nordwalls ergibt sich aus der alleinigen Ausrichtung der Parkplätze Nordwall und Rathaus auf diese Straße, während weiter östlich die Parkplätze Neumarkt und Osttor sowohl von der Sternstraße als auch dem Ostwall erschlossen sind.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

IMMISSIONSBELASTUNG DURCH
PARKSUCHVERKEHR
- BESTAND -

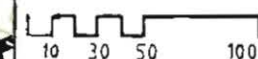
Immissionsbelastung:

- XXX hoch
- ~ mittel
- ^ gering
- Öffentlicher Großparkplatz
- ◀ Zu- / Abfahrt



NORD

M. 1 : 3333



DATUM:
IM MARZ 1987

KARTE NR.
15

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245463
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzweg 18, 05205/3230

Die Karte 16 stellt den Planvorschlag "Parkplatzring" dar. Die öffentlichen Großparkplätze werden ausschließlich über den äußeren Straßenring Sternstraße/Alleestraße/Westwall/Südstraße erschlossen. Der Parkplatz Nordwall wird in seinem Angebot durch Errichtung einer zweigeschossigen Parkpalette aufgestockt; aus Gründen der Entlastung der Zu- und Ausfahrt Alleestraße kann es u.U. hier ratsam erscheinen, eine zusätzliche Ausfahrt auch zum Nordwall einzurichten. Für den Bereich des Parkplatzes am Rathaus ist langfristig eine Bebauung stadträumlich und stadtgestalterisch wünschenswert. Das bestehende Parkplatzangebot könnte dann unter Ausnutzung der bestehenden Geländestufe zwischen Nordwall und Alleestraße in einer Tiefgarage unter dem Neubau untergebracht werden mit Erschließung über die Alleestraße. Der Planvorschlag bewirkt die nahezu vollständige Verkehrsberuhigung der Altstadt bei gleichzeitig verbesserter Erreichbarkeit der öffentlichen Großparkplätze.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

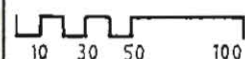
IMMISSIONSBELASTUNG DURCH
PARKSUCHVERKEHR
VORSCHLAG "PARKPLATZRING"

Immissionsbelastung:

-  hoch
-  mittel
-  gering
-  Öffentlicher Großparkplatz
-  Zu- / Abfahrt
-  Planvorschlag: Tiefgarage
-  Planvorschlag: Öffentlicher Parkplatz, insbesondere für Bedienstete der Verwaltung



M. 1 : 3333



DATUM:
IM MÄRZ 1987

KARTE NR.
16

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230

Die Karte 17 simuliert die Verkehrsentwicklung und -belastung der Straßen in der Altstadt Beckums unter der Annahme, zusätzlich zum bestehenden Angebot bestünden zentral in der Innenstadt in unmittelbarer Nachbarschaft zur Fußgängerzone 2 Parkhäuser, nämlich beispielsweise am südlichen Roggenmarkt sowie an der südlichen Linnenstraße. Die Folge: Nahezu alle Straßen der Altstadt werden durch den Ziel- und Quellverkehr dieser beiden Parkhäuser belastet. Das angestrebte Ziel der Verkehrsberuhigung der überwiegend wohngenutzten innerstädtischen Quartiere würde konterkariert.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

IMMISSIONSBELASTUNG DURCH
PARKSUCHVERKEHR
SIMULATION
"ZENTRALE PARKHÄUSER"

Immissionsbelastung:



hoch



mittel



gering



Öffentlicher Großparkplatz



Zu- / Abfahrt

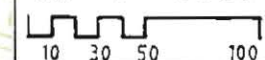


Simulationsannahme:
Standort neues Parkhaus



NORD

M. 1 : 3333



DATUM:
IM MARZ 1987

KARTE NR.

17



Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 27, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

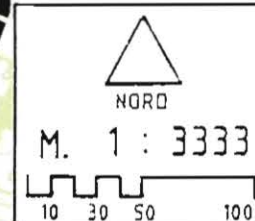
4800 Bielefeld 11, Kinsigweg 18, 05205/3230



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

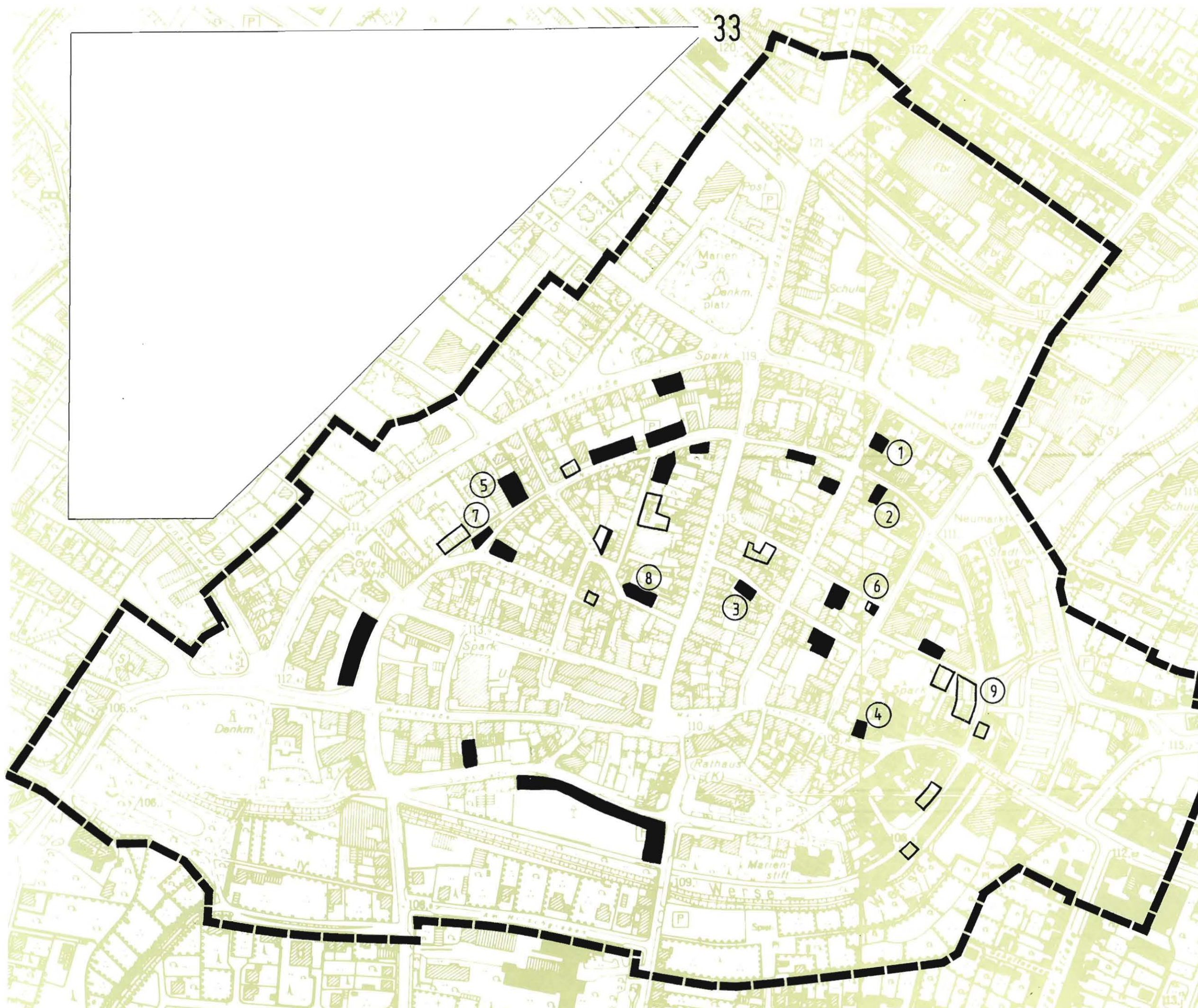
STELLPLÄTZE / GARAGEN
AUF POTENTIELLEN
BAUGRUNDSTÜCKEN

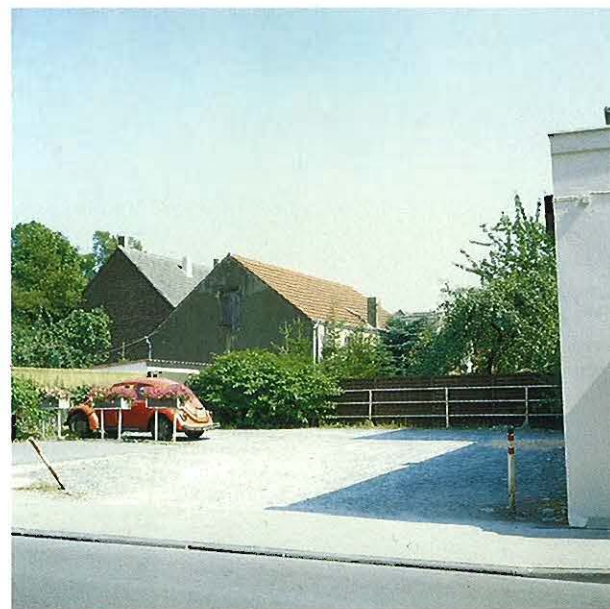
-  Stellplätze
-  Garagen
- ① Standorte Fotos
(auf folgender Seite)



DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
18

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
1800 Bielefeld 11, Kitzigweg 18, 05205/3230





1 LINNENSTRASSE
Kundenparkplatz Restaurant



2 OSTWALL
Parkplatz auf Baulücke

34



3 STEINGASSE
Kundenparkplatz



4 OSTSTRASSE
Kundenparkplatz



5 NORDWALL
Kundenparkplatz



6 ROSENGASSE/
ECKE WILHELMSTRASSE
Garagen, Kundenparkplatz



7 NORDWALL
Parkplatz auf Baulücke



8 ROGGENMARKT
Parkplatz auf Baulücke



9 RICHTERSGASSE/ECKE OSTWALL
Garagenhof

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FOTOKARTE
STELLPLÄTZE / GARAGEN AUF
POTENTIELLEN BAUGRUNDSTÜCKEN

DATUM:

KARTE NR.
19

6.1.3 ÖPNV etc. Fußgänger und Radfahrer

Radwege

Im Bereich der Radwege ist in Beckum ein Defizit festzustellen. Es existiert kein Radwegenetz, obwohl nach der Topographie, dem zu beobachtenden Radverkehrsaufkommen und dem hohen Binnenverkehrsanteil durchaus ein Bedarf abzuleiten ist. Die in der Forschung ermittelten durchschnittlichen Radverkehrsanteile gehen hierbei von der größten Akzeptanz bei einer Entfernung von vier Kilometern aus. Den bislang ausgebauten Radwegen zwischen Beckum und Neubeckum, den übrigen Ortsteilen und den Erholungsgebieten mangelt es an einer Weiterführung in das engere Stadtgebiet und Vernetzung untereinander.

Insbesondere die zentralen Einrichtungen der Innenstadt sowie die sie umgebenden Standorte der öffentlichen Einrichtungen wie Schulen, Sport- und Schwimmanlagen etc., sollten in ein Radwegenetz eingebunden werden. Hierbei sind vor allem an den Hauptverkehrsstraßen für die Sicherheit dieser Verkehrsteilnehmer Radwege vorzusehen. Ebenso eignen sich die Grünzüge zur Aufnahme dieses Verkehrs.

Fußwege

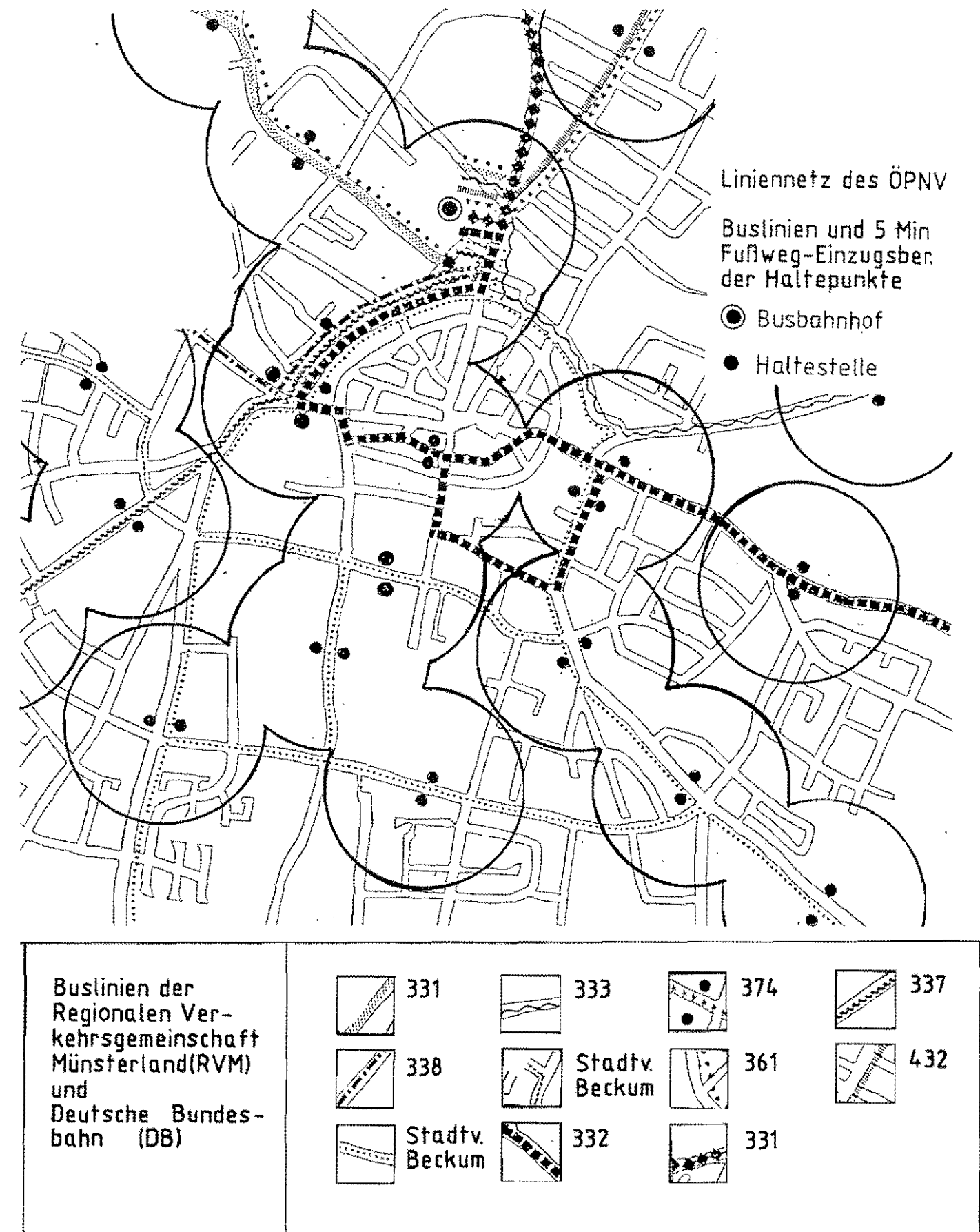
Die einzige ausgeformte, gebietsübergreifende Fußwegeverbindung führt von einem Wohngebiet im Westen des Rahmenplangebiets entlang der Werse. Die Situation für Fußgänger in den Quartierstraßen der Innenstadt wird durch den Individualverkehr bestimmt. So sind Fußwegebreiten von weit unter einem Meter keine Seltenheit. Als problematischer Bereich der Fußgängerführung erscheint vor allem die Verbindung des Busbahnhofs mit dem Zentrum über den Verkehrsknoten Nordstraße. Auch wirken die Umfahrungsstraßen der historischen Stadt als starke Barrieren (Sternstr., Stromberger Str., Lippweg und Nordstr.).

ÖPNV

Beckum wird heute von den Buslinien zweier Gesellschaften erschlossen und an die umgebenden Städte angebunden. Die Führungen der 10 Buslinien gehen ausnahmslos über den Busbahnhof Nordstraße, der in ca. 200 m Entfernung zum Eingang der Fußgängerzone des Zentrums liegt. Mit den vier Linien der Alleestraße und der Führung der Linie 332 über die südliche Innentstadtdurchquerung ist das Rahmenplangebiet in der flächenhaften Betrachtung (bis auf den östlichen Bereich) gut erschlossen.

Bei Betrachtung der Taktfrequenzen ergeben sich allerdings Lücken in der Erschließungsqualität des ÖPNV-Netzes. So sind die Linien nach Neubeckum und Ennigerloh und die Linie 332 nach Lippstadt die einzigen mit einem regelmäßigen Zeittakt über den ganzen Tag. Diese sind nach Auskunft des Regionalverbandes die am besten ausgenutzten Strecken. Im allgemeinen ist aber die Auslastung gering und die bevorzugten Nutzergruppen sind Alte und Jugendliche, die auf diese Verkehrsmittel angewiesen sind.

Obwohl die regionale Anbindung als durchaus gut zu bezeichnen ist, ist das Beckumer Stadtgebiet selbst schlecht erschlossen.



Karte 20 zeigt den Zustand des Gehwegenetzes im Rahmenplangebiet bzw. Lücken im Gehwegenetz auf. In gutem Zustand sind die straßenbegleitenden Gehwege dort, wo die Straßen in der jüngsten Vergangenheit modernisiert wurden, z.B. in der Fußgängerzone, Verkehrsberuhigung Oststraße, Hühlstraße. Ansonsten ist der Zustand der Gehwege überall dort mangelhaft, wo auch die Straßendecke schadhaft ist, vor allem in den Bereichen Pulort-, Mühlenstraße und Ostwall. An einigen Stellen des Gebietes fehlen Gehwege einseitig oder gar beidseitig, so in der Mühlen-, Kreuzstraße, am Nord- und Ostwall.

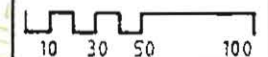
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ZUSTAND DER GEHWEGE

-  Gehweg fehlt,
-  größere Schäden, Gehweg zu schmal
-  mittlere Schäden
-  keine oder geringe Schäden
-  Fußgängerzone
-  Verkehrsberuhigte Zone



M. 1 : 3333



DATUM:
IM OKT. 1986

KARTE NR.
20

6.2 Defizite im Wohnumfeld und in den Freiräumen

Feststellungen

- Ein breites Erholungspotential ist innerstadtnah vorhanden, wird jedoch durch eine fehlende Verknüpfung sowie z.T. mangelhafte Gestaltung der bestehenden Grünanlagen nicht erlebbar
- Sehr starke Bebauung und Oberflächenversiegelung in vielen Bereichen der Innenstadt
- Dadurch wird das kleinräumliche Stadtklima nachteilig beeinflusst (Aufheizung /schlechte Durchlüftung)
- Der Bestand an öffentlichen Grünflächen ist im Innenstadtgebiet gering und untereinander nicht verknüpft; Bestand z.T. unattraktiv bzw. ohne Funktionswert
- Fehlen von Bäumen / Grün in vielen Straßenräumen
- Im Zusammenhang mit der Sanierung wurden in diesem Gebiet bereits zahlreiche Maßnahmen zur Begrünung des Straßenraums durchgeführt
- Bisherige Planung des Jugendzentrums stellt übergeordnete Grünplanung an wichtigen Nahtstellen in Frage
- Weite Flächen des Plangebietes liegen nicht im Einzugsbereich der ohnehin zu wenigen Spielplätze
- Der Bestand an Privatgrün schafft nur in wenigen Blöcken einen gewissen Ausgleich an Spielmöglichkeit

Karte 21 stellt bebaute und nicht-bebaute Flächen des Rahmenplangebietes gegenüber. Auffällig ist die insgesamt hohe Baudichte innerhalb des Wallrings, dort insbesondere beiderseits entlang der Hauptgeschäftsstraßen Ost-, West- und Nordstraße. Die Blockinnenbereiche weisen eine anteilig sehr unterschiedliche Bebauung auf.

38

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BEBAUUNG

 bebaute Fläche

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
21

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
1000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3730

Karte 22 stellt durch Asphalt, Pflaster bzw. Schotter versiegelte Freiflächen im Rahmenplangebiet dar. Dazu sind zu zählen: Straßen, Wege, Parkplätze, Schulhöfe, sonstige befestigte Freifläche (z.B. Gleisanlagen). Augenfällige Häufungen versiegelter Freifläche bestehen im Norden im Bereich des Bahnhofs/Busbahnhofs sowie im Südosten rund um das Rathaus.

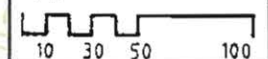
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

VERSIEGELTE FREIFLÄCHE

 versiegelte Freifläche



M. 1 : 3333



DATUM:
IM OKT. 1986

KARTE NR.
22

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230



Karte 23 faßt Bebauung und versiegelte Freiflächen zusammen und stellt sie den unversiegelten Freiflächen gegenüber.

Bis auf die Privatgärten in den Blockinnenbereichen sind innerhalb des Wallrings ca. 90 % der Fläche bebaut oder versiegelt. Bebauung und Freiflächenversiegelung halten sich dabei mit jeweils ca. 45 % die Waage. Eine nahezu vollständige Versiegelung besteht schon jetzt im Bereich der Weststraße. Hinzuweisen ist hier auf die Begrünung durch Bäume und kleine Pflanzflächen vor allem in Ost-, West- und Nordstraße. Sie bestimmen das Erscheinungsbild sehr stark mit. Ihre Darstellung konnte im vorliegenden Maßstab jedoch nicht erfolgen.

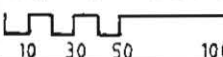
Der Anteil unversiegelter Freifläche wird sich zukünftig noch verringern, da z.B. im Südosten der Innenstadt heutige (Grün-)Brachflächen in Bebauungsplänen als Bauland ausgewiesen werden.

Stadtklimatisch ist der Mangel an Vegetation innerhalb bebauter Umgebung nachteilig. Die versiegelten bzw. bebauten Flächen heizen sich z.B. bei Sonnenschein stärker auf als unversiegelte Freiflächen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

VERSIEGELUNG
SUMME BEBAUUNG
+ FREIFLÄCHENVERSIEGELUNG

 versiegelte Fläche


NORD
M. 1 : 3333

10 30 50 100

DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
23

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/745663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

KLIMA

In Karte 24 wird die Innenstadt Beckums hinsichtlich des Stadtklimas beurteilt.

Eine Beeinträchtigung des Stadtklimas ergibt sich aus der überwiegend hohen Flächenversiegelung im gesamten Innenstadtbereich: Versiegelte Flächen heizen sich bei Sonnenschein stärker auf, der Mangel an Vegetation, insbesondere Großgrün, vermindert die Staubbindung und -filterung. Zahlreiche Blöcke weisen zusätzlich eine nahezu geschlossene und i.d.R. mehrgeschossige Blockrandbebauung bei z.T. sehr engen Blockinnenbereichen auf. Hier ist die Durchlüftung beeinträchtigt. Dieser Mangel verstärkt sich dann, wenn fehlende Begrünung und massive Versiegelung hinzukommen und so das Kleinklima/Wohnklima entsprechend beeinträchtigen.

Stadtklimatisch
problematische Blöcke

Wenig Grün,
Versiegelung > 80 %,
= erhöhte Aufheizung

Baublock mit geschlossener
Blockrandbebauung
= schlechte Belüftung

Baublock mit hoher Ver-
siegelung und geschlossener
Blockrandbebauung



NORD

M. 1 : 3333



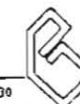
DATUM:
IM NOV. 1986

KARTE NR.

24

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 930/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 95205/3230



Die Karte 25 stellt die Verteilung von Bebauung, Grün- und Freiflächen z.Zt. der Stadtbefestigung dar.
Vor 1820 beschränkte sich die Bebauung der Stadt Beckum ausschließlich auf den Bereich innerhalb der heutigen Wallstraßen. Nach Norden und Westen war die Stadt geschützt durch die Stadtmauer, nach Süden und Osten bildeten die Werse und der Lippbach natürliche Barrieren. Jenseits dieser Begrenzungen umfaßte ein Grüngürtel geschlossen die Stadt, der sich aus Wallgärten und Bleichwiesen zusammensetzte. Zwischen ca. 1770 und 1820 wurden die Wälle abgetragen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BESIEDLUNG/GRÜNRING
UM 1800

-  Wallgärten/Bleichen
-  Blockstruktur
-  Stadtmauer mit Tor
-  Turm
-  Gewässer

Grundlage:
W. Schulte-Ahlen (Hg.)
Kreis- und Stadthand-
bücherei des Westfäli-
schen Heimatbundes,
Band 2: Kreis Beckum,
Seite 51

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
25

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/265663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4400 Bielefeld 11, Klotzweg 18, 05205/3230

Karte 26 stellt private und öffentliche Grünflächen sowie Brachflächen im Rahmenplangebiet dar.

Innerhalb des Wallrings beschränken sich Grünflächen mit Ausnahme des nördlichen Kirchplatzes St. Stephanus auf Privatgärten, die fast ausnahmslos in den Blockinnenbereichen liegen. Bezogen auf die gesamte Blockinnenfläche sind Gärten gegenüber Bebauung bzw. versiegelter Freifläche in der Minderheit. Eine bemerkenswerte Ausnahme ist das parkartige Gartengrundstück um die Villa Mersmann an der Wilhelmstraße.

Südlich der Werse nehmen private Gärten und Baugrundstücke großen Raum ein. Die Blöcke zwischen Wallring und Allee-/Sternstraße weisen gegenüber der Innenstadt einen höheren Flächenanteil an Garten- und Grünfläche auf. Ausnahmen sind diesbezüglich jedoch die Blöcke, die großflächige Parkplätze aufweisen (Rathaus, Nordwall, Oststraße, Südstraße). Westlich der Alleestraße sowie östlich der Sternstraße überwiegt offene Bebauung auf relativ großen Gartengrundstücken.

In zwei Bereichen des Rahmenplangebietes häufen sich die Brachflächen: Einmal im Bereich des geplanten Osttorknotens, zum anderen nördlich der Südstraße im Sanierungsgebiet Weststraße. Für beide Bereiche ist auf der Grundlage bestehender bzw. in der Aufstellung begriffener B-Pläne überwiegend Bebauung in Verbindung mit Straßenraumbegrünung (Bäume) und Fassadenbegrünung vorgesehen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

GRÜNFLÄCHE - BESTAND -

-  öffentliche Grünfläche
-  Privatgärten
-  Grünbrache
-  Verkehrsgrün
-  Dachgarten
-  Grünfläche nicht frei zugänglich (Judenfriedhof)



M. 1 : 3333
10 30 50 100

DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
26

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 23, 040/245463
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
1400 Bielefeld 11, Klnzweg 18, 05205/3230

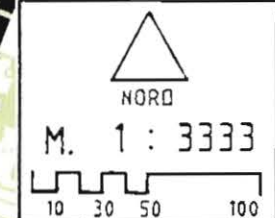


STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ÖFFENTLICHE GRÜNFLÄCHE - BESTAND -

Die Karte 27 zeigt den Bestand an öffentlichen/halböffentlichen Grünanlagen und Grünzügen im Innenstadtbereich von Beckum. Restbestände des historischen Grüngürtels bilden heute der Judenfriedhof sowie die Werse-Aue mit ihren Gärten zwischen Elisabeth und Oststraße. Dieser Bereich verkleinerte sich in der jüngsten Vergangenheit durch Bebauung bzw. Anlegung eines öffentlichen Parkplatzes und eines Supermarktes an der Oststraße (Coop). Der Bestand an öffentlichen bzw. halböffentlichen Grünflächen im Rahmenplangebiet setzt sich im wesentlichen zusammen aus 6 Anlagen: Marienplatz, Liebfrauen-Kirchhof, Judenfriedhof, Werse-Aue, Westteich und die als Grünanlage gestaltete Restfläche Münsterweg/Ahlener Straße. Hinsichtlich Größe, Attraktivität (Erschließung, Ausstattung, Gestaltung) und der Eignung als Erholungsfläche besitzen die Anlagen sehr unterschiedliche Qualität. An das Rahmenplangebiet führen Grünzüge heran entlang der Wasserläufe Kollen-/Siechenbach, Göttrickerbach sowie entlang der Werse westlich der Hammer Straße. Der Grünzug Kollen-/Siechenbach ist derzeit weitgehend nicht fußläufig erschlossen und besteht z.Zt. in wesentlichen aus Brachland bzw. Gärten. Fußläufig miteinander verbunden sind nur die Anlagen im südlichen Stadtgebiet. Im Westen stellt die Alleestraße den Ansatz für einen begrüneten Fußweg als Verbindung zwischen Marienplatz und Westteich dar, der lückenhafte Baumbestand sowie das hohe Verkehrsaufkommen sorgen jedoch für eine nur geringe Attraktivität. Innerhalb des Wallrings besteht keine öffentliche Grünfläche.

-  öffentliche Grünfläche
-  nicht erschlossene Grün/- Brachfläche
-  Gewässer
-  Hauptfußwege
-  Grünfläche ohne Erholungswert wegen Verkehrsimmissionen
-  Grünfläche nicht frei zugänglich (Judenfriedhof)
-  Fußwegeverbindung fehlt



DATUM:
IM NOV. 1986
KARTE NR.
27

Karte 28 stellt den Bestand an markantem Großgrün im Rahmenplangebiet dar. Die Standorte, die eine Häufung von wertvollem Baumbestand aufweisen, sind im wesentlichen die öffentlichen/halböffentlichen Grünanlagen, vereinzelt auch Blockinnenbereiche. Standorte mit einem großen Anteil an Privatgärten befinden sich vorwiegend außerhalb des Wallrings sowie innerhalb auf dem Grundstück der Villa Mersmann. Unabhängig von den Grünanlagen finden sich Bäume nur selten im Straßenraum. Die einzigen Straßen mit straßenbegleitendem Großgrün sind die Wilhelmstraße nördlich der Sternstraße sowie die Alleestraße, diese allerdings nicht mehr in dem früheren Umfang und der Eindeutigkeit ausschließlich mit Rotdorn, sondern nunmehr wesentlich weniger in der Anzahl und zahlreicher in der Art (Dafür weniger eindeutig!).

Der B-Plan 10.1 (Sanierungsgebiet) sieht Begrünungen für Straßen und Fassaden vor, die zum großen Teil realisiert sind. Auf die bereits erfolgten Maßnahmen wie Nordwall, Westwall, Hühlstraße, Weststraße, Südstraße, Markt und Oststraße ist hinzuweisen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

GROSSGRÜN
- BESTAND -

-  grössere Baumgruppen
-  wertvoller Einzelbaum
-  vorh. Alleebepflanzung
-  durchgeführte Maßnahmen zur Straßenbegrünung

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
28

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
in Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Diefeld 11, Klotzweg 18, 05205/3230

Karte 29 stellt Spielplatzstandorte sowie deren Einzugsbereiche nach realer Lauflänge im Rahmenplangebiet und Umgebung dar (Isochronen). Unterschieden wird nach Kleinspielplätzen mit geringer Ausstattung, Größe und einem Einzugsbereich von nur 100 Metern sowie größeren Spielplätzen mit einem Einzugsbereich von ca. 400-500 Metern. Von den letztgenannten Spielplätzen weist das Gebiet 2 Anlagen im äußersten Süden in der Grünanlage Westteich sowie östlich des Parkplatzes Elisabethstraße in der Werse-Aue auf.

3 Kleinspielplätze bestehen im Gebiet, 1 weiterer besteht im westlich angrenzenden Wohngebiet an der Deipenbreite. Ansonsten bestehen auch in direkter Umgebung außerhalb des Rahmenplangebietes keine weiteren Anlagen.

Die Erreichbarkeit der bestehenden Anlagen wird innerhalb der Einzugsbereiche beeinträchtigt durch Hauptverkehrs- und sonstige Straßen, die nur an wenigen Stellen gefahrlos (Fußgängerüberwege mit Ampelregelung) zu überqueren sind.

Insgesamt ist der Stand der Spielplatzversorgung für viele Bereiche der Innenstadt von Beckum als mangelhaft zu beurteilen. Ein begrenzter Ausgleich durch Privatgärten besteht lediglich in den Randbereichen des Rahmenplangebietes.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ÖFFENTLICHE SPIELPLÄTZE - BESTAND -

- Spielplatz C
- Einzugsbereich Spielplatz C (100 m reale Lauflänge)
- Spielplatz B
- Einzugsbereich Spielplatz B (400 m reale Lauflänge)
- ⚡ Hauptverkehrsstraße
- ⋯ sonstige Straße
- ▬ ampelgeregelter Fußgängerüberweg

NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100

DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
29

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230

6.3 Defizite im Stadtbild vor dem historischen Hintergrund

Feststellungen

- Bisherige Stadtkernplanungen haben in unterschiedlichem Umfang das typische Stadtbild und die typische Stadtstruktur wesentlich verändert und z.T. unkenntlich gemacht
- Unbehagen besteht aber auch zu einigen realisierten Ergebnissen
- Die historische Stadtstruktur ist geprägt durch die Blockstruktur mit überwiegend geschlossener Randbebauung.
- Diese Blockstruktur ist an zahlreichen Stellen zerstört durch :
 - Fehlen der Blockrandbebauung,
 - die Freilegung des Blockkerns,
 - Stadtbild beeinträchtigende Nutzungen im Blockrandbereich (Parkplätze, Garagenhöfe, Brache)
- Das gegenwärtige Straßennetz ist weitgehend identisch mit dem historischen; die Rahmenplanungen von 1967 und 1974 zeigen demgegenüber ein heute nicht mehr vertretbares Ziel auf
- Die historische Straßenführung ist bestimmt durch versetzte Einmündungen; es gibt keine Straßenkreuzungen
- Innerhalb der Wallstraßen besteht ein insgesamt breiter Bestand an historischen Gebäuden (Holzfachwerk) sowie Gebäuden aus der Gründerzeit
- Einige Straßenzüge weisen noch einen recht einheitlichen Besatz an historischen Gebäuden (u.a. Pulort-, Bergstraße) auf
- Zahlreiche historische Gebäude zeigen Modernisierungsbedarf auf
- In den Hauptgeschäftsstraßen steht die Gestaltung der Erdgeschoßzone fast ausnahmslos in Widerspruch zu der ursprünglichen Architektur der Fassaden (überwiegend Gründerzeit)
- Einige Neubauten stören durch fehlenden Ortsbezug ("die Gebäude stehen nicht auf Beckumer Boden," sondern auf "Betonkragplatten"), durch fehlende Maßstäblichkeit und untypische Materialien nachhaltig das Erscheinungsbild von Straßenraum und Stadtbild
- Ein überwiegend gelungenes Beispiel für die Anpassung von Neubausubstanz gemäß der ortstypischen Blockstruktur und Gestaltung ist das Projekt Einkaufszentrum/Altenwohnungen

Beispiele aus der Vergangenheit

Die Beispiele aus der Vergangenheit sollten nicht als anklagende Kritik verstanden werden. Vielmehr sollten gewachsene Erkenntnisse in der Bewertung und differenzierte Betrachtung den Blick schärfen für die mit dem Rahmenplan anzustrebende Qualität für die Innenstadt. Anhand von Beispielen aus dem Rahmenplangebiet "Innenstadt" wurden durch Gegenüberstellung von Plänen und Fotos der Bebauung früher und heute

diese baulichen und/oder stadtstrukturellen Veränderungen kritisch beleuchtet. Dies geschah mit folgenden Absichten :

- Es sollte nicht Kritik im/am Einzelnen geübt werden, sondern es galt vielmehr Erkenntnisse zu sammeln für die Qualität von Stadtentwicklung nach 2000;
- Bauen/Stadtplanung ist nie Werk eines Einzelnen, sondern immer Werk und Abbild der Gesellschaft;
- auch Gesellschaften unterliegen zeitlich Strömungen/Veränderungen

Basis und Maßstab für die Qualität von Stadtentwicklung soll bei diesem Rahmenplan der historische Stadtgrundriß Beckums sein. Dieser Anspruch wird anhand der unten stehenden Beispiele aus der Vergangenheit erläutert. Leitbild kann hierbei durchaus das sehr treffende Goethe-Zitat sein

Es gibt kein Vergangenes
das man zurücksehnen dürfte

es gibt nur ein ewig Neues
das sich aus den erweiterten
Elementen des Vergangenen
gestaltet

Beispiel 1: Kirchplatz St. Liebfrauen

Die Entwicklung vom Friedhof zum Pfarrzentrum erfolgte durch einzelne Baumaßnahmen. Leider bestimmen heute die Beseitigung der historischen Situation und die solitären Entwicklungen den eher zusammenhanglosen Bereich. Die Chance eines städtebaulich erfaßbaren Pfarrzentrums wurde nicht erkannt und verfolgt.

Beispiel 2: Neubauten Volksbank und AWA, Wilhelmstraße

Einbruch von großstrukturellen Kernnutzungen in zuvor intakte Wohnstrukturen mit der Folge maßstabssprengender Architektur, aufgerissener Blockränder und großflächiger Parkplätze. Der Stadtgrundriß kann die durch diese Nutzungen entstandenen Folgen (Verkehr/Parken) nicht verkraften.

Beispiel 3: Neubau Sparkasse, Weststraße und Eckbebauung Südstraße/Kleine Südstraße

Anstelle ortstypischer und maßstäblicher Blockrand- bzw. Eckbebauung entstanden ortuntypische, solitäre Großbaukörper, die für das Stadtbild nicht vorteilhaft sind. In diesen Ergebnissen sind die historischen Belange nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Beispiel 4: Bereich Kreuzungsbau Weststraße/Westwall/Nordwall

Eingriff in den historischen Stadtgrundriß zwecks Ausbaus eines Verkehrsknotens; stadträumlich gelungene Wiederbebauung der aufgebrochenen Blockränder.

Die Karte 30 stellt zusammengelegte Grundstücke im Altstadtbereich dar. Dabei wurden die Bebauungen auf diesen Grundstücken hinsichtlich ihrer Anpassung an die ortstypische Maßstäblichkeit bewertet.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FESTSTELLUNGEN ZU
ZUSAMMENGELEGTEN GRUNDSTÜCKEN

-  bebaute Grundstücke
-  unbebaute Grundstücke
-  Bebauung unmaßstäblich und unbefriedigend
-  Bebauung unbefriedigend
-  Bebauung maßstäblich und befriedigend
-  unmaßstäbliches und unbefriedigendes Detail
-  unmaßstäbliche Zusammenfassung von Gebäuden



M. 1 : 3333



DATUM:
IM MARZ 1987

KARTE NR.
30

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4300 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230



Karte 31 stellt die Geschosshöhen der Gebäude innerhalb des Wallrings dar. Obwohl die Geschossigkeit kein absolutes Maß der Höhenentwicklung abgibt - diese wird in starkem Maße durch die Höhe der jeweiligen Geschosse, Dachformen und Höhenlage des Erdgeschosses beeinflusst - läßt der Plan eine überwiegend einheitliche Höhenentwicklung erkennen. Die historischen Gebäude der St. Stephanus-Kirche und Christus-Kirche ragen deutlich über die Dächer der übrigen Häuser hinaus und bilden eine charakteristische Stadtsilhouettenwirkung; diese wird allerdings durch höhere Neubauten - vor allem im südwestlichen Altstadtbereich und angrenzender Umgebung - erheblich verwischt. Dreigeschossige Bauweise tritt - vermischt mit zweigeschossiger Bauweise - beiderseits der Hauptgeschäftsstraßen auf; zweigeschossige Bauweise dominiert in den Nebenstraßen. Eingeschossige Bauweise tritt vereinzelt bei historischen Holzfachwerkbauten, ansonsten überwiegend bei Neubauten bzw. Gebäudeerweiterungen von Geschäftshäusern auf.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

GESCHOSSZAHL

-  1 Vollgeschloß
-  2 Vollgeschosse
-  3 Vollgeschosse
-  ≥ 4 Vollgeschosse

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
31

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230

Karte 32 zeigt die verschiedenen Dachformen innerhalb des Wallrings. Das Satteldach in traufständiger sowie in giebelständiger Stellung zum Straßenraum ist die überwiegende Dachform, die auch die historische Dachlandschaft prägte. Die Gebiete mit einem hohen Anteil historischer Gebäude (z.B. Pulort-, Bergstraße, Nord-, Ostwall) weisen fast ausschließlich diese Dachform auf. Daneben gibt es Walm-, Krüppelwalm- und Mansarddächer. Abweichungen sind bei den in den letzten Jahrzehnten entstandenen Gebäuden festzustellen, die sich in ihrer Dachform und der Dachdimension z.T. stark von den jahrhundertlang vorherrschenden Dachformen unterscheiden. Hier fallen vor allem Flach- und vereinzelt Pultdächer auf. Besonders störend sind dabei die über das übliche Breitenmaß hinausgehenden Flachdächer der Gebäude Weststraße 28, Nordseite Südstraße, Kreuzstraße 8-10, Linnenstraße 16-18 und 24-26, Clemens-August-Straße 15 und Wilhelmstraße 12 (Anbau Richtersgasse). Es hat den Anschein, daß das traufständige Haus weit überwiegt, insbesondere in den Nebenstraßen; es ist jedoch festzustellen, daß durch die Vielzahl von z.T. breiten Zwerchgiebeln im äußeren Erscheinungsbild eine mehr giebelständige Anordnung vom öffentlichen Straßenraum sichtbar wird. Die Hauptstraßen Nord-, Ost- und Linnenstraße werden durch eine starke Mischung von trauf- und giebelständigen Häusern geprägt. In den anderen Straßen überwiegt das traufständige Haus.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

DACHFORMEN

-  Satteldach
-  Krüppelwalm
-  Walm
-  Flachdach
-  W Walmdach
-  M Mansarddach
-  P Pultdach

DATUM:
IM FEBR. 1987

KARTE NR.
32

NORD

M. 1 : 3333

10 30 50 100

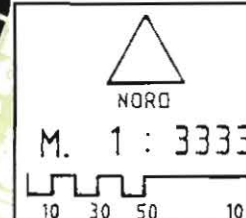
ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
in Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzlerweg 18, 05205/3230

Karte 33 bewertet die räumliche Gestaltqualität des öffentlichen Straßenraumes im Rahmenplangebiet. Das Erscheinungsbild des öffentlichen Straßenraumes ist besonders dort beeinträchtigt, wo die historisch überlieferte Struktur der überwiegend geschlossenen Blockrandbebauung weit über das Breitenmaß einer Einzelhausbaulücke aufgerissen und der Blockinnenbereich bloßgestellt ist. Besonders auffällig ist dieser Gestaltverlust in der Südstraße, Nordwall und Kreuzstraße. Über das Innenstadtgebiet verteilt sind Grundstücke, deren oft abgängige Bausubstanz abgerissen wurde und die nun als zu meist nicht gestalteter bzw. nicht-begrünter Parkplatz genutzt werden. Ergebnisse dieser Entwicklung zeigen sich relativ zahlreich.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STADTRÄUMLICHE GESTALTUNG

-  ungeordnete Fläche Straßen-/Platzraum in seiner räumlichen Wirkung gestört
-  fehlender Blockrand
-  Raumbildende Wände : Gebäude
-  räumlich wirksame Vegetation und Einfriedung
-  räumlich wirksame Bäume



DATUM:
KARTE NR.
33

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245643
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzowweg 18, 05205/3230

Karte 34 bewertet die Gestaltqualität der Gebäude innerhalb der Wallstraßen. Bei der Beurteilung der Gestaltung der Gebäude ist maßgebend das Zusammenwirken der äußeren Gebäudeform mit der Gestaltung der Fassade, des Zustandes, des Bezugs zum Standort sowie der Ensemblewirkung. Besonders auffallend ist, daß sich zahlreiche Neubauten nicht in die Umgebung eingepaßt haben. Besonders hervortretende Beispiele sind die Gebäude Weststraße 28, Linnenstraße 16-18, Kreuzstraße 8-10 und Südstraße 18.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ANALYSE BEEINTRÄCHTIGUNG DER STADTGESTALT DURCH GEBÄUDE

- Keine ortstypische Dachform
- überhöhte Geschößzahl
- * Unmaßstäblichkeit
- Fassadengestaltung ohne Ortsbezug
- Standortnutzung erzeugt hohes Verkehrsaufkommen
- ▲ Substanzmängel

NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100

DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
34

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3824055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzligweg 18, 05205/3230

Karte 35 bewertet die Gestaltqualität der Gebäude innerhalb der Wallstraßen.

Bei der Beurteilung der Gestaltung der Gebäude ist maßgebend das Zusammenwirken der äußeren Gebäudeform mit der Gestaltung der Fassade, des Zustandes, des Bezugs zum Standort sowie der Ensemblewirkung. Besonders auffallend ist, daß sich zahlreiche Neubauten nicht in die Umgebung eingepaßt haben. Besonders hervortretende Beispiele sind die Gebäude Weststraße 28, Linnenstraße 16-18, Kreuzstraße 8-10 und Südstraße 18.

In den Hauptgeschäftsstraßen treten gehäuft Maßstabs- und Materialbrüche in der Erdgeschoßzone auf; in der Nordstraße ist nahezu jedes Gebäude davon betroffen. Die verstreut über das gesamte Altstadtgebiet verteilten Baulücken werden häufig als Parkplatz genutzt, was den negativen Gesamteindruck für die Umgebung noch verstärkt. Eine Häufung von modernisierungsbedürftigen Gebäuden ist im Bereich Speckmannsgasse zu verzeichnen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STADTGESTALTERISCHE GEBÄUDEMÄNGEL

- Maßstäblichkeit und Ortsbezug fehlen
- Ortsbezug fehlt
- Maßstabs- bzw. Materialbruch im Erdgeschoß
- Modernisierungsbedarf, starke Gebäudeschäden

NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100

DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
35

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 10a, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Klitzingweg 18, 05205/3230

Karte 36 führt Baudenkmäler sowie erhaltens- bzw. denkmalwerte Gebäude im Verzeichnis des zu schützenden Kulturgutes der Stadt Beckum auf.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BAUDENKMÄLER

-  Baudenkmäler
(gem. § 3 SchG NW in die
Denkmaliste eingetragen
Stand: 31.1.1989)
-  erhaltens- bzw.
denkmalwertes Gebäude
im Verzeichnis des zu
schützenden Kulturgutes
der Stadt Beckum
(Westfälisches Amt für
Denkmalpflege, Münster;
Stand: 12.11.1987)

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM JAN. 1989
KARTE NR.
36

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkerweg 18, 05205/3230

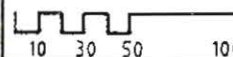
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL
FACHWERK TATSÄCHLICH

 Holzfachwerk
 Straßenfassade aus
anderem Material

Die Karten 37 a-g stellen die innerhalb des Wallrings vorherrschenden Fassaden-Materialien der Gebäude dar. Das Material der Fassade bestimmt weitestgehend das äußere Erscheinungsbild der Stadt. Es kann jedoch keineswegs gesagt werden, daß in Beckum ein bestimmtes Fassadenmaterial vorherrscht wie z.B. Holzfachwerk. Es ist vielmehr in den meisten Bereichen ein unmittelbares Nebeneinander von Sichtmauerwerk, Putzfassade oder modernen Fassadenmaterialien festzustellen. Holzfachwerk tritt bei ca. 106 der insgesamt ca. 370 Hauptgebäude auf, von denen ca. 56 mit anderen Fassadenmaterialien verkleidet sind. Bei ca. 20 weiteren Gebäuden besteht die Vermutung, daß unter der Fassade ebenfalls Holzfachwerk verborgen ist. Damit beträgt der Anteil der Holzfachwerkhäuser an der Gesamtheit der ca. 370 Hauptgebäude ca. 28,5-33,9 %. Eine auffällige Häufung von Holzfachwerkhäusern besteht in der Berg- sowie Pulortstraße.

Einige historische Gebäude weisen Naturstein-Mauerwerk (Kalkbruchstein) auf. An zahlreichen Stellen sind Fassadenmaterialien verwendet worden, die aus der typischen Konstruktionsweise der historischen Altstadt nicht ableitbar sind. Dies tritt überwiegend bei Neubauten auf, bei denen insbesondere die Gebäude Weststraße 28, Nordwall 45-47, Westwall 8-18, Südstraße 18, sowie Linnenstraße 16-18 und 24-28 zu erwähnen sind.

 NORD
M. 1 : 3333
 10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
37 a

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 23, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klitzweg 18, 05205/3230

Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) wird bei ca. 20 Gebäuden eine Holzfachwerk-Konstruktion vermutet, deren Fassaden jedoch mit anderen Materialien verkleidet sind.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

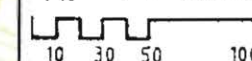
FASSADENMATERIAL

HOLZFACHWERK VERMUTET

 Holzfachwerk vermutet



M. 1 : 3333



DATUM:
IM OKT. 1986

KARTE NR.
37 b

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Kürzweg 18, 05205/3230



Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) ist das Fassadenmaterial bei 8 Gebäuden vorherrschend Natursteinmauerwerk aus Kalkbruchstein.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL
NATURSTEINMAUERWERK
(KALKBRUCHSTEIN)

■ Natursteinmauerwerk
(Kalkbruchstein)
— Mauer aus Naturstein-
mauerwerk

NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
37 c

AGK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/265663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Kinzigweg 18, 05205/3230

Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) ist das Fassadenmaterial bei ca. 110 Gebäuden vorherrschend Ziegelmauerwerk.

58

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL

ZIEGEL

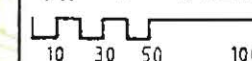
■ Gebäude aus
Ziegelmauerwerk

■ Straßenfassade aus
anderem Material

| Fassade aus
Ziegelmauerwerk



M. 1 : 3333



DATUM:
IM OKT. 1986

KARTE NR.
37 d

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245463

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Klitzingweg 18, 05205/3230



Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) ist das Fassadenmaterial bei ca. 125 Gebäuden vorherrschend Putz auf Mauerwerk; ca. 75 weitere Gebäude weisen zur Straße hin eine Putz-(Schmuck-)Fassade auf. Die übrigen Fassaden der Gebäude bestehen aus anderen Materialien.

59

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL
PUTZ AUF MAUERWERK

■ Gebäude,
Putz auf Mauerwerk
— Fassade,
Putz auf Mauerwerk

NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
37 e

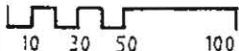
RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Kintzigweg 18, 05205/3230

Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) ist das Fassadenmaterial bei 12 Gebäuden vorherrschend Beton, bei 7 Gebäuden herrscht eine Kombination aus Ziegel und Beton vor.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL
BETON
BETON/ZIEGEL

 Beton
 Beton/Ziegel

 NORD
M. 1 : 3333

DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
37 f

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 23, 040/245463
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENMATERIAL
KUNSTSTEIN, METALL, GLAS ETC.
PAPPE, KUNSTSTOFF ETC.

 Kunststein, Glas etc.
 Pappe, Kunststoff etc.

Von den ca. 370 Gebäuden der Innenstadt Beckums innerhalb des Wallstraßen-Rings (einschließlich der beidseitigen Randbebauung) ist das Fassadenmaterial bei 5 Gebäuden vorherrschend Kunststein, Metall, Glas etc.; bei 6 Gebäuden ist die Fassade mit Pappe oder Kunststoff verkleidet, darunter verbirgt sich in den meisten Fällen vermutlich Holzfachwerk.

Tabelle : Fassadenmaterialien in der Innenstadt Beckum

Fassadenmaterial	Zahl	Anteil
Holzfachwerk	ca. 106	28,5
davon verkleidet	(ca. 56)	(15,0)
Holzfachwerk, vermutet	ca. 20	5,4
Natursteinmauerwerk	ca. 7	1,9
Ziegelmauerwerk	ca. 90	24,2
Ziegelfassade einzeln	(ca. 20)	(5,4)
Putz auf Mauerwerk	ca. 125	33,6
Putzfassade einzeln	(ca. 75)	(20,2)
Beton	ca. 12	3,2
Beton/Ziegelmauerwerk	ca. 7	1,9
Kunststein/Glas	ca. 5	1,3
Pappe/Kunststoff	(ca. 6)	(1,6)
Summe Gebäude	ca. 372	100,0

Zahlen in () beziehen sich auf Einzelfassaden bzw. vorgehängte Leichtfassaden

 NORD
M. 1 : 3333
10 30 50 100
DATUM:
IM OKT. 1986
KARTE NR.
37 9

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
1400 Blefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3220

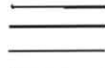
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

SORGFALTSBEREICHE
DER STADTGESTALT

 hoher Anteil erhaltens-
und schützenswerter
Gebäude, Ensemble

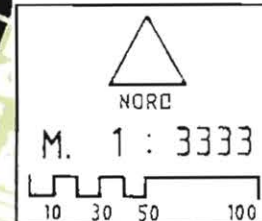
 Weiterentwicklung des
Straßenraumes mit be-
sonderer Grüngestaltung

 Zusammenhängende stadt-
räumliche Gestaltung
notwendig

 Auffällige Häufung ge-
stalterischer Mängel

 Baudenkmal; erhaltens-
und denkmalwertes
Gebäude

 Fachwerk



DATUM:
IM DEZ. 1987
KARTE NR.
38

RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Rakstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzigweg 18, 05205/3230

6.4 Die Bedeutung der Innenstadt als zukünftiger Standort für Gewerbe, Handel, Dienstleistungen und Wohnen

6.4.1 Gewerbe und Arbeitsstätten

Allgemein treten in innerstädtischen, historisch gewachsenen Lagen verstärkt Nutzungskonkurrenzen auf. Neben der traditionellen Gemengelageproblematik zwischen Wohnen und Gewerbe sind insbesondere die auf mittelalterlichen Grundrissen gegründeten Stadtanlagen durch die Übernahme zentraler Funktionen meist stark belastet. Hierzu gehören die zum Verkehrsknotenpunkt Innenstadt zusammenlaufenden Verkehrsstränge, wie auch das gebündelte Angebot von Dienstleistungen, Handel und öffentlichen Einrichtungen.

Nachdem das Postulat der Funktionstrennung für die innerstädtisch bebauten Gebiete in der Praxis nicht mehr haltbar ist, bemüht man sich um ein kleinteiligeres, Nutzungen integrierendes Konzept der städtebaulichen Ordnung. Bei wachsender Nachfrage ist hier vor allem das Wohnen als eine wichtige Nutzungskategorie der Innenstadt zu sichern.

Die Eigenschaften gewerblicher Betriebe stehen jedoch oft in Konkurrenz zur Wohnnutzung. So sind durch die schnelle Veränderung der Größe der baulichen Anlagen und Entwicklung der Anlagentechnik auch die Veränderungen der Emissionssituation für die benachbarten Nutzungen schwer vorhersehbar.

Insbesondere größere Betriebe sind durch den zu erwartenden Expansionsdruck, dem erhöhten Verkehrsaufkommen und dem Stellflächenbedarf planerisch schwer einzuordnen.

Die Regelungen des Miteinanders der Nutzungen durch das Planungsrecht sind aber mit den Maßgaben des § 15 BauNVO flexibel gestaltet. So ist in den historisch begründeten Gemengelagen die Akzeptanz der Beeinträchtigungen bei den Gewerbetreibenden und den Anwohnern ein entscheidendes Kriterium. In Beckum spielen die bestehenden Besitz-/Wohnverhältnisse der Innenstadt mit eine wichtige Rolle, wie die Karte "Grundeigentum" zeigt (kleinteilige Besitzverhältnisse, in denen der Gewerbetreibende sein Grundstück auch bewohnt).

Feststellungen zu Bevölkerung, Nutzung, Bebauungsstruktur:

- Die Bevölkerungsverluste betrugen in dem Zeitraum von 1966 (2757) bis 1986 (2025) ca. 26,6 %.
- Der Neubau von etwa 230 Wohneinheiten (incl. Ersatz von ca. 80 abgängigen WE) ergab einen Zuwachs von ca. 150 WE. Dadurch konnte eine noch negative Entwicklung deutlich aufgefangen werden.
- Einzelne Teilbereiche, vor allem bei denen der Abriss nicht durch Neubau ausgeglichen wurde, weisen aber besonders hohe Bevölkerungsverluste auf (südl. der Weststr.). Der Ausgleich wurde im Sanierungsgebiet aber wieder durch entsprechenden Wohnungsbau geschaffen.
- Während der Altenanteil insgesamt von 1968 (13,86 %) zu 1986 (18,53 %) um 4,67 % und damit vergleichbar mit dem Landesdurchschnitt gestiegen ist, weist insbesondere der Pulort überdurchschnittlich hohe gewachsene Se-

norenanteile auf, die durch weiteren Neubau für diese Altersgruppe noch verstärkt wurden.

- Der Jugendanteil ist hingegen von 1968 mit 23 % zu 1986 auf 13,86 % um 9,14 % stark gesunken.
- Der Ausländeranteil ist von 1974 (16,7 %) um 5,2 % auf 11,92 % 1986 gesunken.
- Mehrheitlich sind kleine Grundstücke vorzufinden auf denen zudem der Besitzer in auffallend vielen Fällen wohnt oder wohnt und arbeitet.
- Im Bereich des Pulortes läßt der hohe Altenanteil und die niedrige Belegungsdichte daher nicht nur auf eine baldige Veränderung der Bevölkerungsstruktur, sondern auch auf die der Eigentümerstruktur schließen.
- Die generelle GRZ liegt bei 0,3, die GFZ bei 0,7. Beide Werte sind für eine mittelalterliche Stadtstruktur insgesamt nicht zu hoch.
- Bei grundstücksbezogener Betrachtung zeigen sich jedoch einige wenige negativ zu bewertende Überschreitungen der baulichen Ausnutzung, vor allem im Zusammenhang mit Grundstückszusammenlegungen (Sparkasse, Volksbank usw.).
- Die überwiegende Zahl von verstreut liegenden, sehr kleinen Grundstücken (um 200 qm) lassen noch durchaus Baumaßnahmen nach heutigen Ansprüchen zu.
- Eine hohe Überbauung in den Blockbereichen ist vor allem auf den übermäßig großen Anteil an Garagen und sonstigen Nebenanlagen zurückzuführen.
- Handel und Handwerk sowie Dienstleistungen und Gastronomie konzentrieren sich in der Hauptsache an der Nord-, Ost- und Weststraße.
- In den übrigen Gebietsteilen überwiegt die Wohnnutzung, durchsetzt mit kleinen nicht störenden Einzelhandelsbetrieben.
- Die für einige Blöcke in der bisherigen Genehmigungspraxis zugrundegelegte Nutzungskategorie Mischgebiet (MI) entspricht damit nicht der Realnutzung.
- Zwei Betriebe des tertiären Bereichs, die vor allem durch ein hohes Verkehrsaufkommen auffallen (Volksbank, ehem. AWA), sollten nicht das einzige Kriterium für eine Mischgebietsausweisung sein.
- Durch die erfolgreiche Verlagerungspolitik der Stadt in den letzten Jahren sind nur noch wenige störende Betriebe des produzierenden Gewerbes (KFZ Illigens, Zaffiro Getränkelerger, Ellinghaus usw.) in den Wohnquartieren eingestreut. Hier laufen zum größten Teil ebenfalls Auslagerungsverhandlungen bzw. -absichten.
- Im Innenstadtbereich stehen durch den Leerstand von Gebäuden, durch Baulücken und Stadtbrachen Flächenpotentiale zur Verfügung.

Karte 39 "Grundeigentum" zeigt die Besitzverhältnisse im Bezug zur Nutzung. Auffallend sind allgemein die kleinen und auch ungünstig geschnittenen Grundstücke. Sie nehmen den weitaus größten Teil des Rahmenplangebietes ein. Mehrheitlich werden diese Grundstücke von ihren Besitzern bewohnt oder bewohnt und zudem gewerblich genutzt. Insbesondere der Pulort hat hieran einen hohen Bestand. So ist in diesem Bereich bei einem hohen Altenanteil (bis zu 26 %) und niedriger Belegungsdichte (1.88 Personen pro Haushalt) nicht nur eine baldige Veränderung der Bevölkerungsstruktur, sondern auch die der Eigentümerstruktur zu erwarten. Bei künftigen Bauvorhaben sind aber der größte Teil der kleinen Grundstücke (mit einer Fläche von rund 200 qm) kein Problemfall. Im Falle von Zusammenlegungen könnte allerdings die historisch kleinteilige Bau- und Nutzungsstruktur nachhaltig gestört werden. Größere Grundstücke sind hingegen meist in der Hand privater Institutionen, den Kirchen und der Stadt Beckum. Während sich der Grundbesitz privater Gesellschaften und Verbände im gesamten Rahmenplangebiet verteilt, sind kirchlicher und städtischer Besitz mehr den Rändern der Innenstadt zugeordnet. Hierbei wird das Grundeigentum der Stadt Beckum heute vorwiegend für Stellplatzflächen genutzt. Diese stellen damit die größten zusammenhängenden Grundstücke der Innenstadt dar.

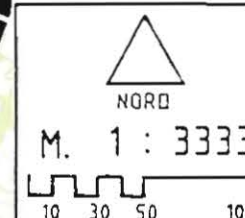
64

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

GRUNDEIGENTUM

-  priv. Eigentümer
wohnt oder wohnt und arbeitet
auf seinem Grundstück
-  Stadt Beckum
-  priv. Institutionen
(Banken, Vereine etc.)
-  Kirchen

Quelle:
eigene Erhebung ASK 1986,
u. Angaben der Stadtver-
waltung



39

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245463
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230

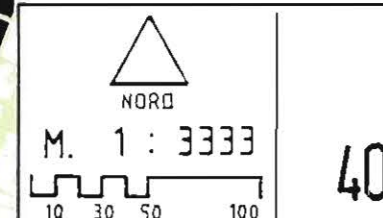
Karte 40 "Handel und Dienste" zeigt grundstückswise die Verteilung vorwiegend nicht störender Betriebe. Dabei wird zwischen Handels- und Handwerksbetrieben, Dienstleistungsgewerbe und dem Gastronomie- und Vergnügungsgewerbe unterschieden. Im innerstädtischen Zentrum von Beckum ist der Besatz an Einzelhandel- und Dienstleistungsbetrieben natürlicherweise hoch. Entsprechend der funktionellen Gliederung nach dem Rahmenplan von 1974 sind jedoch heute die meisten Betriebe den beiden Achsen der Nordstraße und der West-/Oststraße zugeordnet. In den übrigen Gebietsteilen sind in unterschiedlicher Dichte Grundstücke mit gewerblicher Nutzung in die Wohnlagen eingestreut. Hierbei handelt es sich jedoch zumeist um nicht störende Klein- und Kleinstbetriebe. Auch der gegenüber den anderen zwei Wohnquartieren der Innenstadt etwas höhere gewerbliche Besatz im Wilhelmviertel, vornehmlich in der Linnen- und Wilhelmstraße, ist in seiner funktionalen und räumlichen Einbindung (Nähe zum Fußgängerbereich, rasterförmiges Erschließungsnetz) in die Innenstadtstruktur vertretbar.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

HANDEL, DIENSTE und GEWERBE

-  Handel und Handwerk
-  Dienste
(Banken, Vers. etc.)
-  Gastronomie und
Vergnügungsgewerbe
-  Gewerbe
(leerstehend).

Quelle:
eigene Erhebung ASK 1986,
u. Angaben der Stadtver-
waltung



ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Klinkweg 18, 05205/3230



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

GEMEINBEDARF



Bestand

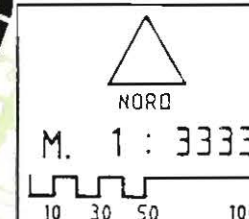
- 1) Stadtverwaltung
- 2) ev. Kirche/Jugendheim
- 3) Landw. Kreisstelle
- 4) Musikschule
- 5) Arbeitsamt
- 6) Post
- 7) Hauptschule
- 8) kath. Kirche/Jugendheim
- 9) Kolpinghaus
- 10) Stadtmuseum
- 11) katholische Kirche
- 12) kath. öffentl. Bücherei
- 13) kath. Pfarramt
- 14) Kindergarten
- 15) Altenbegegnungsstätte



Planung

- A) Jugendbegegnungsstätte
B) Mehrzweckhalle

Quelle:
Stadtplan 1986
eigene Erhebung ASK 1986



41



Karte 42 "Nutzungsbestand" beschreibt die derzeitige Flächennutzung und bewertet die Lage nach den Maßgaben der Baunutzungsverordnung. Hierbei sind allerdings Grünflächen, Leerstände, Brachen und Parkplatzflächen nicht dargestellt, da sie Bestandteil anderer Planwerke des Berichts sind. Die drei Quartiere der Innenstadt, die durch die Kerngebiete der Innenstadt, den Barrieren der Allee- und Sternstraße und dem Wersegrünzug im Süden umgrenzt sind -, sind zum größten Teil als Allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Hier überwiegt deutlich die Wohnnutzung, obwohl wie in Karte "Handel und Dienste" beschrieben, gewerblich genutzte Grundstücke eingestreut liegen. Die meisten Klein- und Kleinstbetriebe lassen sich jedoch problemlos der Kategorie Allgemeines Wohngebiet zuordnen. Die Darstellung einzelner Betriebe als Mischgebiet bezieht sich zum größten Teil auf die Problematik des hohen Verkehrsaufkommens dieser Standorte. Sie sind aber durchaus auch bei entsprechenden Regelungen in einem WB einzuordnen und bedürfen nicht der Bestandssicherung durch die planerisch schwer regelbare Mischgebietsausweisung. Die Zurücknahme der Kerngebietsausweisung vom Rahmenplan 74 bis zur derzeitigen Genehmigungsgrundlage sollte weiter verfolgt werden, da die Notwendigkeit größerer Ausweisungen über den heutigen Bestand hinaus bei nur geringem Geschäftsflächenzuwachs nicht gegeben ist. (s.a. Kaufkraft- und Geschäftsflächenberechnung im Anhang)

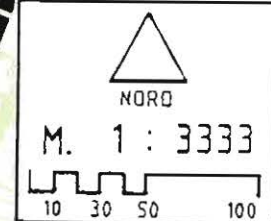
67

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BESTAND DER NUTZUNG

-  Kerngebiet (MK)
-  Mischgebiet (MI)
-  Allg. Wohnen (WA)
-  Reines Wohnen (WR)
-  Gewerbegebiet (GE)
-  Gemeinbedarf
-  Bebauungsplangrenzen

Quelle:
Bebauungspläne 10.1/10.2/
10.3; Gewerbebestandsliste;
eigene Erhebung ASK 1986



42

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230

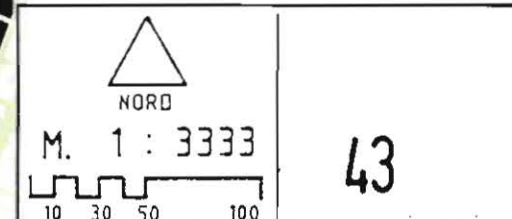
Karte 43 zeigt die Baugenehmigungspraxis auf der Grundlage der Einschätzung der Flächennutzung, nach der die Stadt Beckum zzt. Bauanträge genehmigt. Im Vergleich mit den Flächenausweisungen des Rahmenplans von 1974 ist hier das Kerngebiet etwas zurückgenommen worden. An deren Stelle ist dann zu-meist die Kategorie Mischnutzung getreten. Allgemeine oder reine Wohn-gebiete sind hingegen nur in geringem Maße vertreten.

68

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Derzeitige
Genehmigungsgrundla-
ge der Verwaltung

-  Kerngebiet (MK)
-  Mischgebiet (MI)
-  Allg. Wohnen (WA)
-  Reines Wohnen (WR)
-  Bes. Wohnen (WB)
-  Gewerbegebiet (GE)
-  Gemeinbedarf



RSK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230

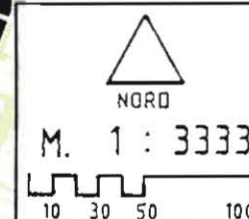
Karte 44 zeigt den "Bestand an Hauptgebäuden, der die Berechnungsgrundlage für Ermittlung der baulichen Ausnutzung der Blockflächen (GRZ / GFZ) bildete. Wie auch in der Karte "Versiegelung" bei der Grünthematik dargestellt, ist eine höhere Überbauung in den Innenbereichen der Wohnblöcke auf den hohen Bestand an Nebengebäuden zurückzuführen. Hier könnte mit entsprechenden Neuordnungsmaßnahmen und dem Einsatz weniger Mittel eine Verbesserung des Wohnumfeldes erzielt werden.

69

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BESTAND AN HAUPTGEBÄUDEN

Quelle:
Luftbild 1985, eigene
Erhebung ASK 1986



ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245643
In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230



Karte 45 "Bauliche Dichte der Blöcke" zeigt die durchschnittliche bauliche Ausnutzung der Nettoblockflächen. Im gesamten Rahmenplangebiet liegt die durchschnittliche Grundflächenzahl (GRZ) bei 0,3 und die Geschößflächenzahl (GFZ) bei 0,7. Bei einer zumeist zweigeschössiigen Bauweise ist diese Ausnutzung in der mittelalterlichen Stadtstruktur Beckums nicht zu hoch. Im Bereich der Fußgängerzonen, bei denen die dreigeschössiige Bebauung überwiegt, weisen die Blöcke entsprechend der Kerngebietsnutzung auch eine höhere GFZ von 0,9 bis zu 1,8 auf. Damit sind aber die Dichtewerte insgesamt auch hier in einem verträglichen Maß. Ein hoher Bestand an Nebenanlagen, der in die Berechnung von GRZ und GFZ nicht eingegangen ist, führt jedoch in einzelnen Blockbereichen zu einer erhöhten Überbauung (siehe hierzu Karte "Grün"). Auch die häufig auftretenden kleinen Grundstücke im Innenstadtbereich bieten bei der vorhandenen kleinteiligen Bebauung und den heutigen Ansprüchen genug Spielraum für eine vernünftige bauliche Ausnutzung. Grundstücke mit Flächengrößen unter 150 qm hingegen sind wegen Unbebaubarkeit oftmals Anlaß zur Grundstückszusammenlegung. Hier sollte auf die Sicherung der kleinmaßstäblichen Struktur der Bebauung und des Stadtbildes geachtet werden.

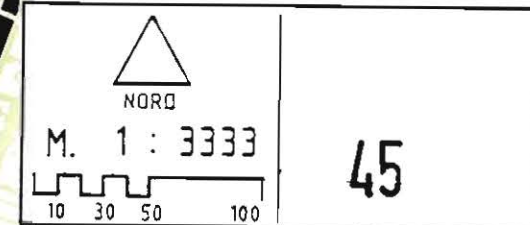
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BAULICHE DICHTEN DER BLÖCKE

GFZ
1.00/0.50
GRZ

• Grundstück ≤ 150 qm

Quelle:
Angaben der Stadtverwaltung
1986



Karte 46 "Abriss - Neubau" zeigt die Veränderung des Wohngebäudebestandes seit ca. 1968 bis 1986.

Zum größten Teil ist bei Abriß von Gebäuden die Substanz durch Neubau ersetzt worden. Insgesamt wurden seit 1968 230 Wohnungen erstellt. Dies entspricht beim Abriß von rund 80 Wohneinheiten einem Zugewinn von 150 WE. Teilbereiche bei denen die Abgänge nicht durch Wohnungsneubau aufgefangen worden sind, sind deutlich in der Bevölkerungsstatistik wiederzufinden. Hierzu gehören vor allem Blöcke an der Südstraße und auch Teilbereiche im Pulort. In der besonderen Situation des "Pulorts" sind allerdings die Verluste zum größten Teil durch den natürlichen Abgang und das fehlende Nachrücken der jüngeren Generation erklärbar.

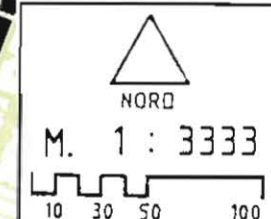
Weiter zeigt die Karte die vorhandenen Baulücken der Innenstadt. Sie werden heute überwiegend als Parkplatz genutzt oder liegen brach. Für das Stadtbild zzt.abträglich, bilden diese Flächen die Möglichkeit einer geordneten zukünftigen Entwicklung der Teilbereiche.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ABRISS - NEUBAU

-  Abriss
-  Neubau

Quelle:
Abrissliste der Stadt-
verwaltung, Neubauliste
der Stadtverwaltung



46

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 104, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Königsberg 18, 05205/3230



6.4.2 Bevölkerung

Vorwort zum Vorgehen :

Die statistischen Betrachtungen beziehen sich zur besseren Vergleichbarkeit auf das Rahmenplangebiet von 1968 und 1974 (s. nebenstehende Karte stat. Blöcke).

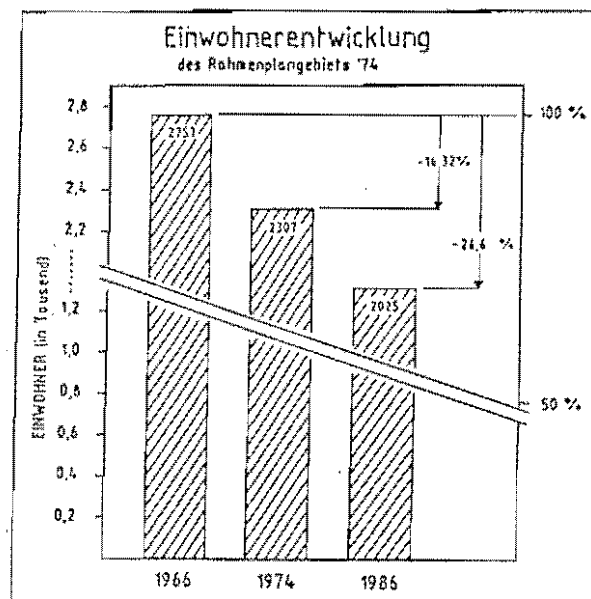
Während im Bereich der Bevölkerungsstatistik die gesicherten Daten des Einwohnermeldeamtes von Okt. 1986 vorlagen, mußten für Aussagen zu den Wohnstätten Hochrechnungen und Schätzungen vorgenommen werden. Die Aussagen über die Zahl der Wohneinheiten sind somit ziemlich genaue Näherungswerte, die auf der Grundlage der Statistiken von 1986 und 1972 und anhand von Neubau-Abrißlisten erstellt wurden. Hierbei konnten allerdings die Um- und Ausbaumaßnahmen in den Wohnhäusern nur in begrenztem Umfang Berücksichtigung finden.

Blockweise Vergleichsaussagen sind bei der Kleinteiligkeit und mit einer meist geringen Einwohnerzahl ausgestatteten statistischen Blöcken nur bedingt möglich. So könnte z.B. der Zuzug einer fünfköpfigen Familie aus den USA den Ausländeranteil eines Blocks leicht um 10 % heben. Deshalb sind schon im vorhinein die Blöcke 1, 22, 32, 35 und 42 aus der blockweisen Betrachtung herausgenommen worden.

Als ein besseres Vorgehen stellte sich die Zusammenstellung in Teilbereiche heraus. Dabei wurden drei gleichgroße Teile der Innenstadt gewählt. Sie werden durch die Fußgängerzone der Nordstraße und Ost-Weststraße getrennt:

- I der Pulort
- II das Wilhelmviertel
- III der Süden

Bevölkerung im Rahmenplangebiet (in den Grenzen von 1968 und 1974):



EINWOHNERSTRUKTURENTWICKLUNG DER INNENSTADT (Rahmenplangebiet von 1974)

	1968	1974	1986
Einwohner	2757	2307	2025
Altersaufbau (in %)			
bis 15 J.	23.00	20.00	13.86
16 - 64 J.	64.00	62.00	67.62
über 65 J.	13.00	18.00	18.53
Ausländer (in %)	--	16.70	11.92
Erwerbstätigenanteil an Gesamteinwohner (in %)	36.00	44.00	--
Soz. Status d. Erwerbstätigen (in %)			
Selbstständige	28.00	28.00	--
Beamte/			
Angestellte/Azub	41.00	34.00	--
Arbeiter	31.00	38.00	--

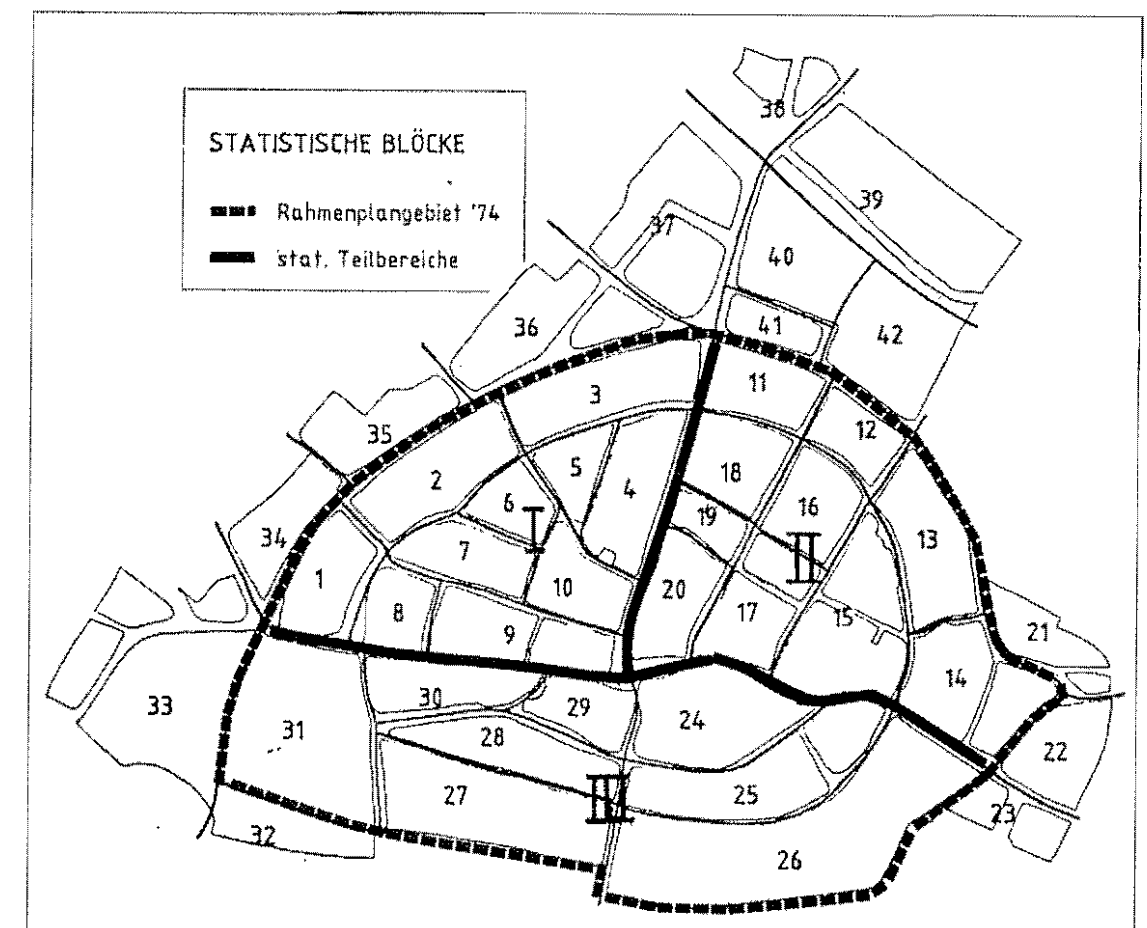
Im Rahmenplangebiet ist in der Zeitspanne von 1966 - 1986 eine stetige Bevölkerungsabnahme (26,6 %) zu verzeichnen. Hierbei hat die Neubautätigkeit eine drastischere Entwicklung etwas aufgefangen. Z.B. hat schon allein die Neubautätigkeit im Bereich des Bebauungsplans 10.1 ein weiteres Absinken der Einwohnerzahlen auf 30 % zu 1966 verhindert.

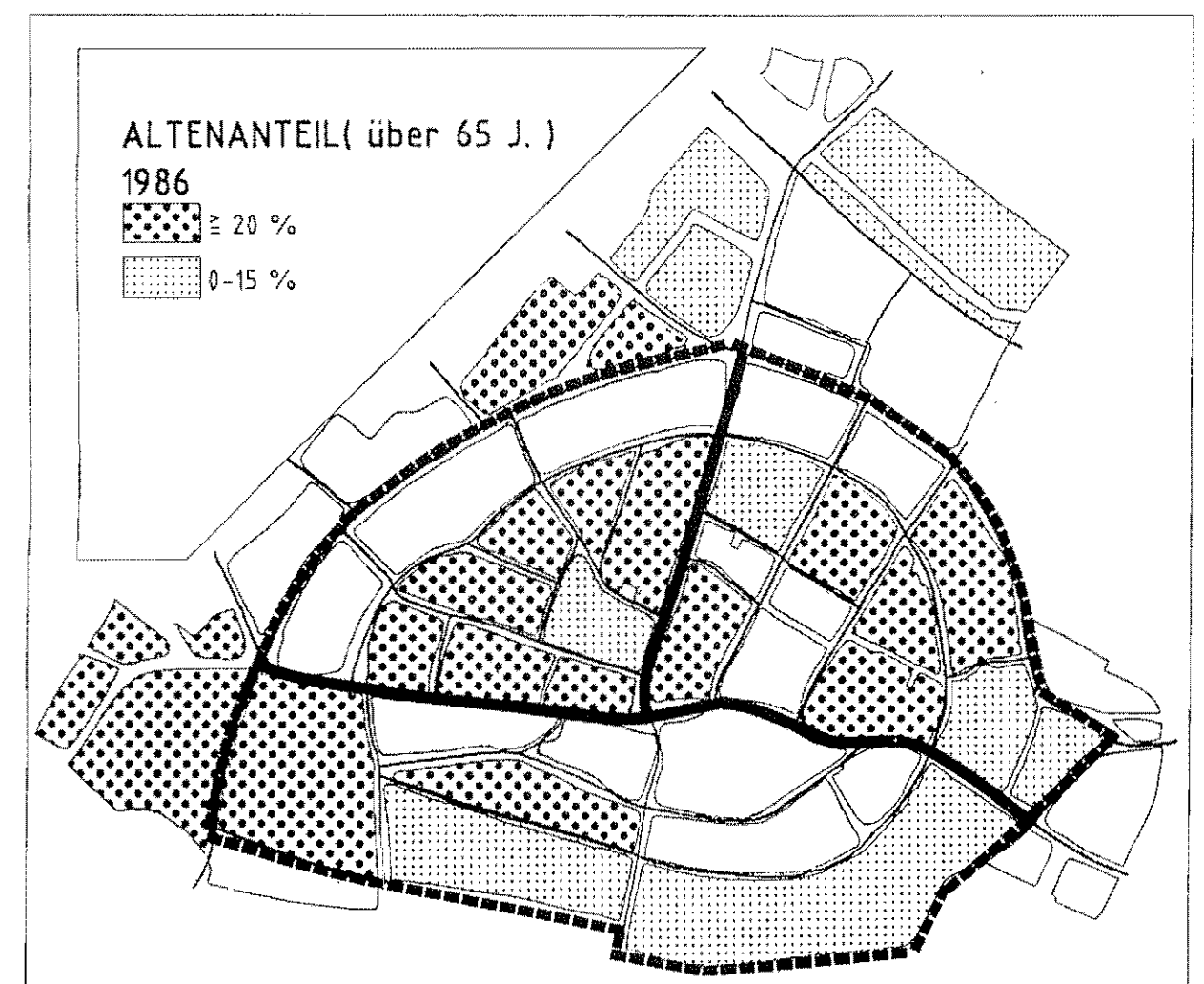
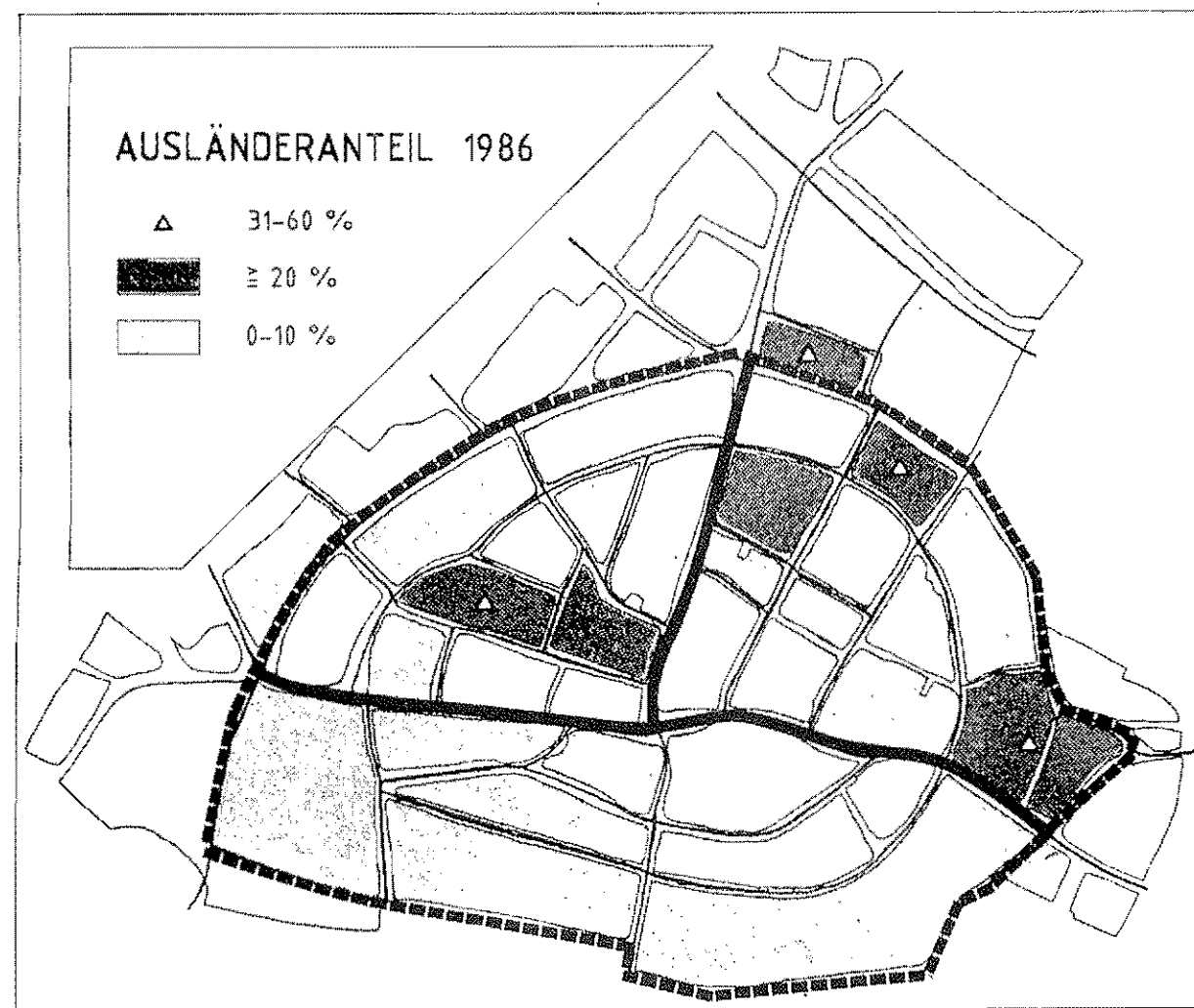
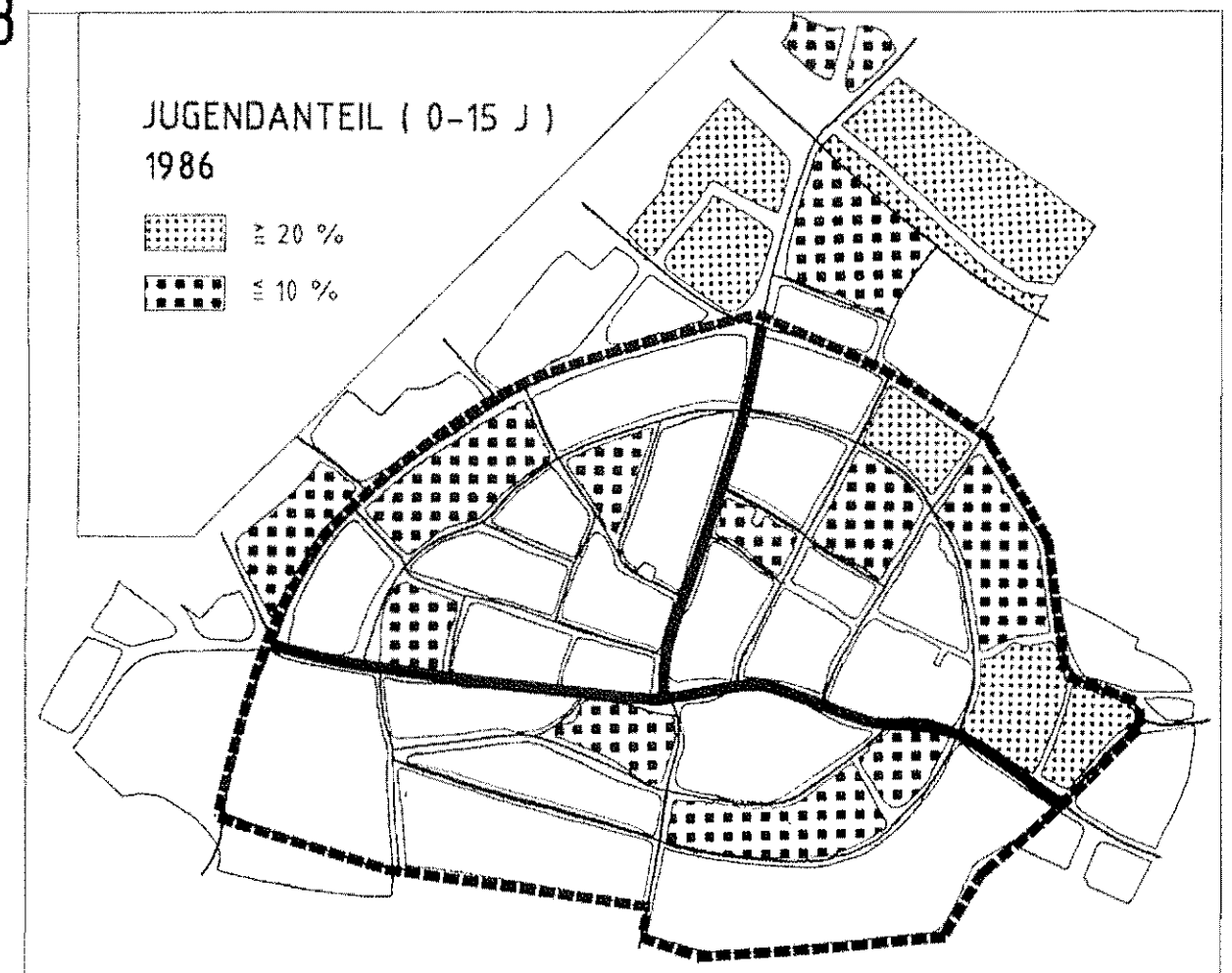
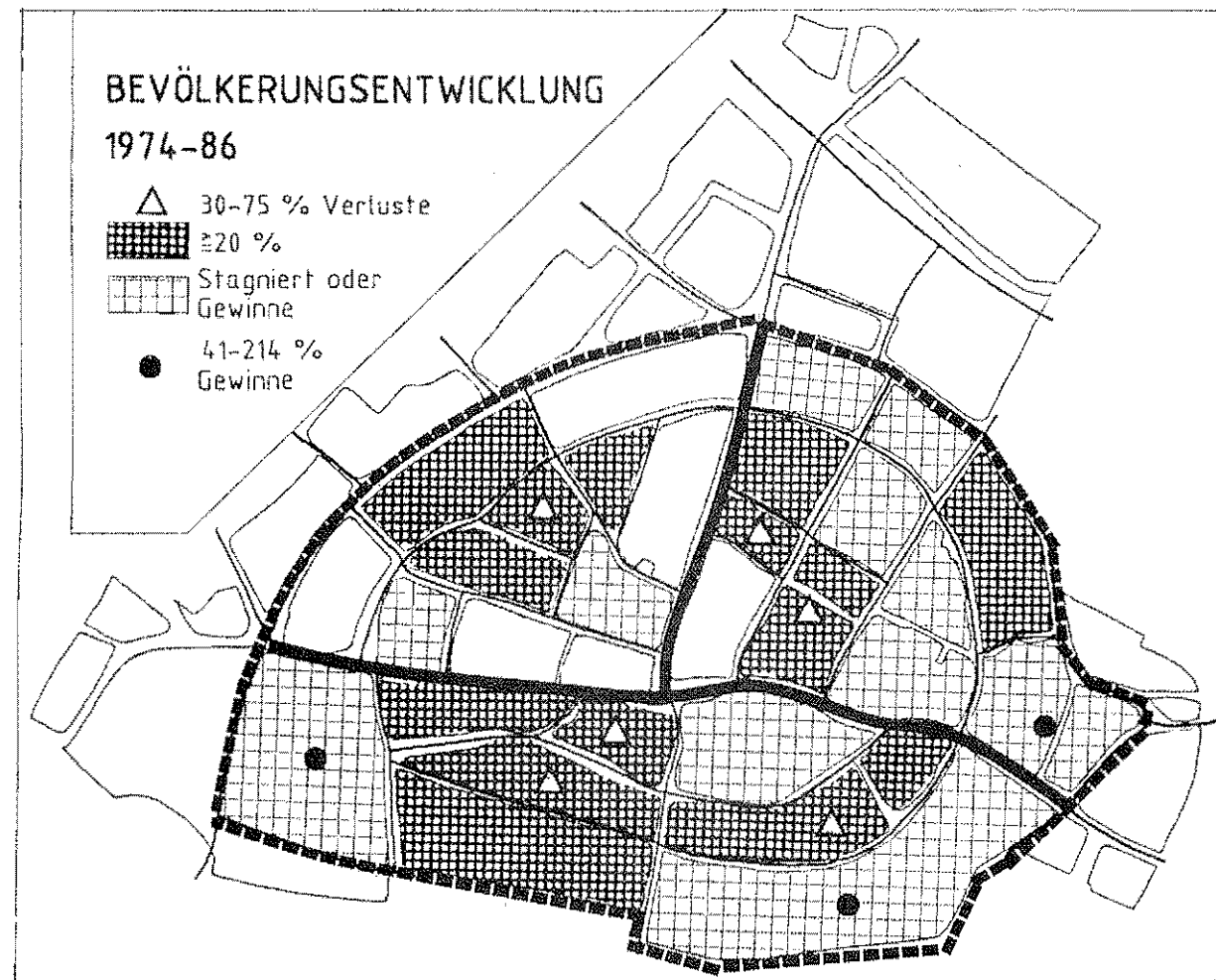
Bei einer Bevölkerungszahl von 2757 im Jahre 1968 gegenüber 2025 heute bedeutet dies beim Neubau von rund 230 Wohnungen eine Abnahme der durchschnittlichen Belegungsdichte von 3,8 auf ca. 2,5 Personen pro Haushalt. Auffallend am Altersaufbau ist der geringe Anteil der 0 - 15jährigen. Während diese Altersgruppe von 68 bis heute abnimmt, gewinnen die über 64jährigen stetig und liegen anteilmäßig leicht über dem Durchschnitt des Rahmenplangebietes. Mit dem Ausbau des Angebots an altengerechten Wohnungen ist diese Entwicklung erklärbar.

Auswertung der Teilbereiche:

Entwicklung der Teilbereiche von 1968-1986

	1968			!	1986			!			
	WE	WE	EW/WE	!	EW	Veraend in %	WE	Veraend in %	EW/WE	Veraend in %	
I	1017	261	3.79	!	673	-33.82	358	+37.16	1.88	-50.40	
II	856	258	3.48	!	702	-17.99	278	+ 7.75	2.53	-27.30	
III	884	185	4.78	!	650	-26.47	215	+16.22	3.02	-36.82	
Summe	2757	704	4.02	!	2025	-26.55	851	+20.88	2.48	-38.31	





Feststellungen

1. Teilbereich "der Pulort"

Nach den Negativmerkmalen Ausländer-, Jugend-, Altenanteil und Bevölkerungsverlust ist dieser Teilbereich insgesamt als Problemgebiet einzustufen (bis auf den Geltungsbereich des B-Plans 10.1).

Bei einer Belegungsdichte, die deutlich unter dem Innereichtdurchschnitt liegt, ist ein hoher Altenanteil festzustellen. Trotz der starken Bevölkerungsgewinne im Bebauungsplanbereich hat der Pulort Bevölkerungsverluste gegenüber 1968 von 34 %. Betrachtet man nun hierzu die Eigentumsstrukturen, in denen die Überalterten Bereiche durch eine kleinteilige Besitz-, und Wohnstruktur gekennzeichnet sind, ergibt sich für diese Teile nicht nur eine bald zu erwartende Umstrukturierung der Bevölkerung insgesamt, sondern auch eine der Eigentümerstruktur (s. auch Karte 39 Grundeigentum).

Der zur Hühlstraße orientierte Teil mit den Blöcken 7 und 10 ist dagegen durch einen überdurchschnittlich hohen Ausländeranteil gekennzeichnet. Hier sind die Bewohner nicht gleichzeitig Eigentümer der Grundstücke, so daß hieraus der schlechtere bauliche Zustand erklärlich scheint. Ohne direkte Hinweise aus dem vorliegenden statistischen Material ziehen zu können, weisen jedoch auch Bebauungsdichte und Bausubstanz auf ein Problemgebiet hin.

2. Teilbereich "das Wilhelmviertel"

Das Wilhelmviertel hat von den drei Teilbereichen die geringsten Bevölkerungsverluste aufzuweisen. Während die größten Bereiche des Gebietes Gewinne zu verzeichnen haben, sind die Abgänge in den Blöcken 17 (30 %) und 19 (34 %) hoch. Trotz der geringsten Neubautätigkeit der Teilbereiche gegenüber den übrigen Teilbereichen (in Saldo 20 WE) ist aber auch hier bei einem Bevölkerungszuwachs in den Blöcken die Hebung des Altenanteils für das gesamte Viertel knapp über dem Durchschnitt zu beobachten. Hier sind mit ihren Neubautätigkeiten die Blöcke 15 und 16 hervorzuheben. Eindeutige Problemgebiete lassen sich in dem Umfang also nicht bestimmen. Nur die Blöcke 12 und 14 sind gesondert zu betrachten. Besonders in Block 14, dem Osttor, fallen die Häufung typischer Sanierungsindikatoren auf. Hier ist mit 58 % der höchste Ausländeranteil bei überdurchschnittlichem Jugendanteil und kräftigen Bevölkerungsgewinnen zu verzeichnen. Ohne Neubautätigkeit liegt die Belegungsdichte bei 4 Personen pro Haushalt sehr hoch.

3. Teilbereich "der Süden"

Dieser Teilbereich unterscheidet sich durch den Altersaufbau deutlich von den übrigen Gebieten. Alte und die Jugend sind hier stark unterdurchschnittlich vertreten.

In der Bevölkerungsentwicklung ist kein Block, der nicht eine starke Veränderung erfahren hätte. Dabei sind vor allem die Blöcke südl. der Weststraße mit starken Bevölkerungsverlusten in die Statistik eingegangen. Die Bereiche an der Werse haben hingegen starke Gewinne, so daß insgesamt der Verlust von 14 % der Einwohner seit 68 gering ist. Damit ist auch die noch hohe Belegungsdichte von ca. 3 Personen pro Haushalt erklärbar.

7. Planungsziele der Klausurtagung vom 1. und 2. April 1987 *, vorgeschlagen von den Gutachtern aufgrund der Feststellungen aus den Bestandsanalysen

7.1 Bevölkerung, Nutzung, Bebauungsstruktur

- Bei einem nur gering zu erwartenden Geschäftszuwachs sind die Kerngebietsausweisungen auf den derzeitigen Bestand zu beschränken, ggf. an einigen Stellen zu arrondieren.
- Die Gebietsteile des "Pulorts", "Wilhelmviertel" und der östl. Bereich des "Südens" sind in ihrer Wohnnutzung zu stärken, ohne daß verträgliche Nutzungen verdrängt werden. Damit sind alle Bereiche - bis auf die Kerngebiete - als Allg. Wohngebiet darzustellen.
- Leerstand, Baulücken und Stadtbrachen sollten zur Deckung der zukünftigen Bedarfe herangezogen werden (Wohnungsbau, Stellplatzbedarf, Spiel- und Grünflächen etc.)
- Bei weiteren Baumaßnahmen in den Quartieren ist die kleinmaßstäbliche Bau-, Raum- und Nutzungsstruktur eine zwingende Vorgabe zur Erhaltung und Entwicklung des Stadtbildes. Bei Zusammenlegung von teilweise sehr kleinen Grundstücken sollte auf eine Abwendung negativer Entwicklungen geachtet werden.
- Die notwendige Aufwertung der Straßenräume sowie die Ordnung der Blockinnenbereiche bieten Ansatzpunkte zur Hebung der Wohnqualität auch für familiengerechtes Wohnen.

7.2 Grün, Freiräume, Wohnumfeld

Der Grünring soll die Funktionen Erholung, Wohnumfeld, Spielen, Wohnlagewert, Verkehrsberuhigung, Fuß- und Radwegenetz, Stadtbild usw. stärken:

- durch Zusammenfassung der radialen Grünzüge sowie der insulären Grünbereiche zu einem stadträumlich wertvollen Grün-Gesamtnetz
- durch Vernetzung von notwendigen Maßnahmen und anderen Ansprüchen (z.T. in Verbindung mit der Verbesserung anderer Nutzungen) die bestehenden Grünflächen zu einem innenstadtumfassenden Grünring gestalten:
 - Fußweg Siechenbach/Kollenbach - Marienplatz und Judenfriedhof
 - Wiederherstellung der Allee in der Alleestraße
 - Fußweg entlang der Werse zwischen Jugendzentrum und Osttor
 - Verbindung Schüttenweg - Mühlenstraße
- durch die Verbesserung des kleinräumlichen Stadtklimas durch Blockentkernung bzw. Grünmaßnahmen im Wohnumfeld
- durch Entsiegelung/Begrünung als wesentliche Gestaltungsmerkmale bei Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- durch Schaffung von Spielplätzen in öffentlichen Grünanlagen sowie wohnungsnah durch Blockentkernung

*) s. auch "Protokoll der Klausurtagung Rahmenplan Beckum am 1.+2. April 1987"

7.3 Verkehr

- Überarbeitung der Ordnungsmaßnahmen (Verkehrsregelung/Einbahnstraßen) im Rahmen der Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung
- Neustrukturierung des Parkplatzangebotes
- Vermeidung von Parksuchverkehr durch verbesserte Erschließung der Großparkplätze sowie breitere Verteilung und Erweiterung der Stellplätze in geringer versorgten Bereichen
- Steuerung von differenzierten Stellplatzregelungen nach einheitlichem Konzept durch Satzung/B-Plan
- Wohnumfeldverbesserung durch Verkehrsberuhigung

7.4 Stadtbild, Stadtgestalt

- Wiederherstellen der straßenräumlichen Gliederung durch ergänzende Blockrandbebauung bzw. sonstige randbetonende Gestaltung entsprechend der historischen Struktur
- Bisherige "flexible" und "bürgernahe" Bau- und Abrißpraxis darf nicht Ziel zukünftiger Innenstadtplanung sein
- Ortstypische Eigenart muß die Bau- und Stadtgestalt (Materialien, Maßstab, Gliederung) bestimmen
- Heutige Nutzungsansprüche sind wie früher maßvoller zu entwickeln (Beispiel Bürgerhaus)

7.5 Diskussion der Planungsziele während der Klausurtagung am 1. und 2. April 1987 *

An der Klausurtagung nahmen 32 Personen teil.
Davon waren:

- 6 Verwaltungsangehörige
- 3 Vertreter von Trägern öffentlicher Belange (TÖB)
- 1 sachkundiger Bürger
- 22 Mitglieder des Rates der Stadt Beckum
- 5 Vertreter der beauftragten Gutachterbüros

Erläuterungen zum Ablauf:

Die Teilnehmer wurden gebeten, auf der Basis der "Feststellungen" und "Planungsziele" der Gutachter, in kleinen Arbeitsgruppen ihre Ziele unter dem Motto "Beckum nach 2000" zu erarbeiten.

Kleingruppe 1 "Beckum nach 2000"

- 1. Kleingruppenleiter : Berief
- 2. Kleingruppenreferent im Plenum : Schnell

Ergebnis :

- Innenstadt wieder zum attraktiven Wohnstandort machen durch Verkehrs-entlastung, Wohnumfeldverbesserungen, Bau von Wohnungen in Bürgerhäusern für alle Bevölkerungsgruppen
- Arrondierung des Angebots an Geschäften entlang der Einkaufsstraßen; Schaffung von Durchgangsmöglichkeiten von den Geschäften (zusätzliches Angebot für Kunden/Einkaufsatmosphäre) in den Blockinnenbereichen zur Blockrückseite. Verbesserung der Erreichbarkeit für die benachbarten Wohnquartiere
- Erschließung der Großparkplätze über Stern-/Alleestraße sowie verbesserte Gestaltung
- Entwicklung eines vernetzten Grünflächen- und Wegeangebotes

Kleingruppe 2 "Beckum nach 2000"

1. Kleingruppenleiter : Drees
2. Kleingruppenreferent im Plenum : Kummertat

Ergebnis :

- Stärkung des Grünanteils (Blockinnenbereich/Erweiterung Grünzug Werse/-Grün im Straßenraum)
- Umnutzung Parkplatz Südstraße (überwiegend Wohnen, z.T. Geschäfte o.ä.)
- Stärkung des Wohnens in der Innenstadt
- Verkehrsberuhigung in der Innenstadt; ruhender Verkehr in den Straßen
- Gestaltungssatzung

Kleingruppe 3 "Beckum nach 2000"

1. Kleingruppenleiter : Bratz
2. Kleingruppenreferent im Plenum : Dr. Lukas

Ergebnis :

- Grüngürtel um die Innenstadt wiederherstellen
- Konzentration von Einzelhandel/Dienstleistungen auf die Einkaufsstraßen sowie - verträglich zu Wohnen - im Bereich Wilhelmstraße
- Stärkung des Wohnens in der Innenstadt
- Stärkung von Kommunikationsangeboten/Freizeitinfrastruktur (keine Spielhallen !)
- Erreichbarkeit der Innenstadt verbessern durch Erschließung der nördlichen Großparkplätze von Stern-/Alleestraße

7.6 Gemeinsame Bewertung der Planungsziele durch Politiker und Verwaltung

Auf der Grundlage der Kleingruppen "Beckum nach 2000" wurden gemeinsam im Plenum folgende Bewertungen der Ziele vorgenommen:

Bewertung Nutzung/Grün

Zum Abschluß dieses Info-Marktes wurden die Teilnehmer gebeten, in Kenntnis der Info-Markt-Inhalte 6 Fragen zu beantworten :

	Ja	Nein
- Zugunsten der Stärkung und Ordnung der innerstädtischen Wohnfunktion muß insbesondere die Ausweisung der Mischnutzung beschränkt werden (Neuordnungsmaßnahmen) ?	19	12
- Die Aufhebung des hohen Versiegelungsgrades der Blockinnenbereiche und die Vermehrung privater Grünflächenanteile sollte durch Entkernung angestrebt werden ?	31	--
- Leerstände von gewerblichen Betrieben sollten ebenso zur Entwicklung der Wohnquartiere genutzt werden, wie Brachen und Baulücken (Umnutzung in Spielplatz, Kindertagesstätte, Parkdeck, Treffpunkt, Vereinsheim etc.) ?	24	7
- Grün-/Wegeverbindung zwischen Kollenbach/Siechenbach und Marienplatz langfristig herstellen ?	30	1
- Alleestraße soll wieder Allee werden ?	28	3
- Grünzug im Bereich Jugendzentrum entsprechend Grünordnung entwickeln ?	29	1

Bewertung Verkehr

- Verkehrsberuhigung durch Änderung der Netzstruktur ?	29	--
- Das bestehende Stellplatzangebot soll nach Anzahl, Standort und Verteilung optimiert werden ?	27	--
- Zu- und Abfahrten der öffentlichen Parkplätze zu Sternstraße und Alleestraße orientieren ?	25	--
- Steuerung von differenzierten Stellplatzregelungen durch Satzung/B-Plan ?	25	2

Bewertung Stadtbild, Stadtgestalt

- Erlebbarkeit des historischen Stadtgrundrisses - zeitgemäß interpretiert - soll das Leitbild für den Rahmenplan sein ?	31	--
- Platz- und Straßenräume, die in den letzten Jahrzehnten ihre Konturen und ihren Ausdruck verloren haben, soweit möglich wiederherstellen ?	26	2
- Wiederbebauung von freien Grundstücken mit zeitgemäßen Bürgerhäusern (Stadthäusern) ?	25	3
- Zerstörte Fassaden (vor allem Geschäfte) maßstäblich reparieren ?	24	2

8. Beckum 2000 - Generelles Leitbild zur Entwicklung der Innenstadt;
Gesamtkonzept des Rahmenplans - wesentliche Inhalte

Nutzung und Bebauung - Leitbild

Die Innenstadt Beckums soll als zentrales Handels-, Handwerks- und Dienstleistungszentrum für ein weites Umland weiterentwickelt und in den Stand versetzt werden, die Konkurrenz zu den stärker werdenden dezentralen Einzelhandelsangeboten mit Hilfe guter Erreichbarkeit, angenehmer und anregender städtischer Umfeldqualität sowie eines vielfältigen und qualitativollen Waren- und Dienstleistungsangebotes zu bestehen. Zur Ergänzung und Stützung der Kern-Funktionen soll das innerstädtische Wohnen, für das zunehmend Nachfrage bei bestimmten Bevölkerungsgruppen besteht, in der Mischung mit verträglichen Gewerbenutzungen verstärkt und in seiner Qualität angehoben werden.

Verkehr - Leitbild

Auf der Basis des historischen Stadtgrundrisses sollen die typischen straßenräumlichen Eigenarten verkehrsgerecht und verkehrsberuhigt unter Wahrung historischer Belange entwickelt und die Ansprüche des ruhenden Verkehrs so geordnet werden, daß die Erreichbarkeit der Innenstadt gesichert und die Gestaltungs- und Umfeldqualität der inneren Stadtstraßen verbessert wird.

Grün- und Freiflächen - Leitbild

Auf der Basis des historischen Stadtgrundrisses soll das innere Landschaftsgerüst der Stadt mit seinen Grünpotentialen (ehem. Wallring) und Wasserläufen in sich arrondiert und verknüpft und mit den in die umgebende Landschaft führenden Grünzügen verbunden werden, damit ein zusammenhängendes und erlebnisreiches Grünangebot mit Wegen und Einrichtungen für die Erholung entsteht.

Stadtbild - Leitbild

Auf der Basis des historischen Stadtgrundrisses sollen die bedeutsamen und noch bestehenden stadtbildprägenden Elemente stärker verdeutlicht, gestörte oder verlorengegangene wieder aufgespürt und in zeitgemäßer Interpretation wieder sichtbar gemacht werden.

8.0 Hinweise zum Verständnis der Darstellung des vorgelegten Entwurfes zum Rahmenplan

Der Rahmenplan Innenstadt Beckum besteht im Original aus dem Hauptplan "Nutzungs- und Bauungskonzept" und 4 Beiplänen im Maßstab 1:1000

Die 4 Beipläne sind:

- Verkehrskonzept
- Grün- und Freiflächenkonzept
- Stadtbildkonzept
- Maßnahmen- und Handlungskonzept

sowie 2 Teilbereichskonzepten im Maßstab 1 : 500 (Blockkonzepte) für Block 5, "Pullort" und Block 39, "Fa. Ellinghaus".

Die Beipläne dienen der sektoralen Darstellung und Erläuterung von Planungszielen, die der Hauptplan in ihrer Gesamtheit zusammengefaßt mit dem Bestand darstellt sowie zur Verdeutlichung der Maßnahmen- und Handlungsebene :

z.B. Verkehrsberuhigung :

Der Hauptplan stellt generell Straßen dar, in denen Maßnahmen vorgesehen sind, die dem Oberbegriff "Verkehrsberuhigung" zuzuordnen sind. Der Beiplan "Verkehrskonzept" stellt einzelne Straßenzüge differenziert dar, je nachdem, welche Art von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung vorgesehen sind.

z.B. öffentliche Grünflächen :

Der Hauptplan stellt das Endziel der Entwicklung des öffentlichen Grünflächensystems in einer Farbe dar. Der Beiplan "Grün- und Freiflächenkonzept" stellt Bestand und Planung differenziert dar.

z.B. Stadtbild :

Der Hauptplan stellt das Endziel der Blockrand- und Raumkantenschließung im Zusammenhang mit dem Bestand dar. Der Beiplan "Stadtbildkonzept" stellt dar, wo das System der Blockränder und Raumkanten durch Neubebauung geschlossen werden soll und wo diese z.B. auf Flächen errichtet werden sollen, die heute mit Nebenanlagen besetzt sind.

Das "Nutzungs- und Bauungskonzept" (überbaubare Flächen und deren Art der Nutzung) ist nicht in einem gesonderten Beiplan dargestellt worden, sondern ist aus der Darstellung des Hauptplanes im Maßstab 1 : 1000 ersichtlich.

8.1 Nutzungs- und Bebauungskonzept des Rahmenplanes (im Hauptplan 1:1000 enthalten)

Erläuterungen zum Hauptplan des Rahmenplanes

Die räumliche Zuordnung der Nutzungsarten in der Innenstadt wird bestimmt durch das "T-Stück" der Kernnutzungen beiderseits der Geschäfts- und Fußgängerzonen Nordstraße/Weststraße/Oststraße. Dieses "T-Stück" soll auch in Zukunft das "Rückgrat" des Nutzungsgefüges in der Innenstadt sein.

Da eine erhebliche Ausweitung der Geschäftsflächen in der Innenstadt nicht zu erwarten ist (s. unter 10.1 im Anhang: "Kaufkraft und Geschäftsflächenschätzung" der ASK), soll die Kerngebietsfläche nur noch da, wo nötig, arrondiert werden.

Der Aspekt des Wohnens in der Innenstadt soll stärker hervorgehoben werden. Ansätze dafür bieten sich insbesondere einmal im Quartier "Pulort" sowie im "Wilhelmviertel" zwischen Nordstraße und Ostwall. Da eine Ausweisung dieser Quartiere als MI "Mischgebiet" nicht der Stärkung der Wohnfunktion dienlich sein kann, kommt als Art der Nutzung nur WA "Allgemeines Wohngebiet" oder WB "Besonderes Wohngebiet" in Frage.

Es wird vorgeschlagen, die Blöcke des "Pulort" als WA, die des "Wilhelmviertels" als WB darzustellen (s. Baunutzungsverordnung § 4 u. § 4a).

In WA sind der Versorgung des Gebietes dienende Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe sowie nicht störende Handwerksbetriebe zulässig. Ausnahmsweise können auch sonstige nicht störende Gewerbebetriebe zugelassen werden.

WB-Gebiete dienen vorwiegend dem Wohnen. Sie dienen auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sonstigen Anlagen, soweit diese nach der besonderen Eigenart des Gebietes mit der Wohnnutzung vereinbar sind. Zulässig sind (neben Wohngebäuden): Läden, Betriebe des Beherbergungsgewerbes, Schank- und Speisewirtschaften, sonstige Gewerbebetriebe, Geschäfts- und Bürogebäude, Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, sportliche und gesundheitliche Zwecke. Ausnahmsweise können auch zugelassen werden: Anlagen für zentrale Einrichtungen der Verwaltung, Vergnügungsstätten, Tankstellen.

Die Baustruktur in der Innenstadt soll auch in Zukunft durch die historisch bedingte Blockrandbebauung bestimmt sein. Dabei gewinnt aber das Moment der Entsiegelung, ggf. Entkernung und Begrünung der Blockinnenbereiche, insbesondere im Hinblick auf die Stärkung der Wohnfunktion, große Bedeutung. Der Rahmenplan stellt hierzu verschiedene Freiflächen-Typen für die Blockinnenbereiche dar, die dem jeweils zugehörenden Typ der baulichen Nutzung entsprechen (s. Hauptplan "Nutzungs- und Bebauungskonzept" und Beiplan "Grün- und Freiflächenkonzept").

8.1.1 Erläuterungen zum Verkehrskonzept

Die Innenstadt Beckums, als Standort von zentralen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten für einen weiten Einzugsbereich, soll auch in Zukunft für den Individual- und für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gut erreichbar sein. Ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr ist in zumutbarer Entfernung zu den Geschäftslagen der Innenstadt sicherzustellen. Die innerstädtischen Erschließungsstraßen sollen auch weiterhin als Fahr- und Abstellflächen für den Individualverkehr dienen, jedoch in einer der umgebenden Quartiersnutzung (s. Leitbild Nutzung) entsprechenden abgestuften Form der Verkehrsberuhigung mit Anhebung der Aufenthaltsqualität und Sicherheit für Fußgänger und Gestaltverbesserung für das Stadtbild.

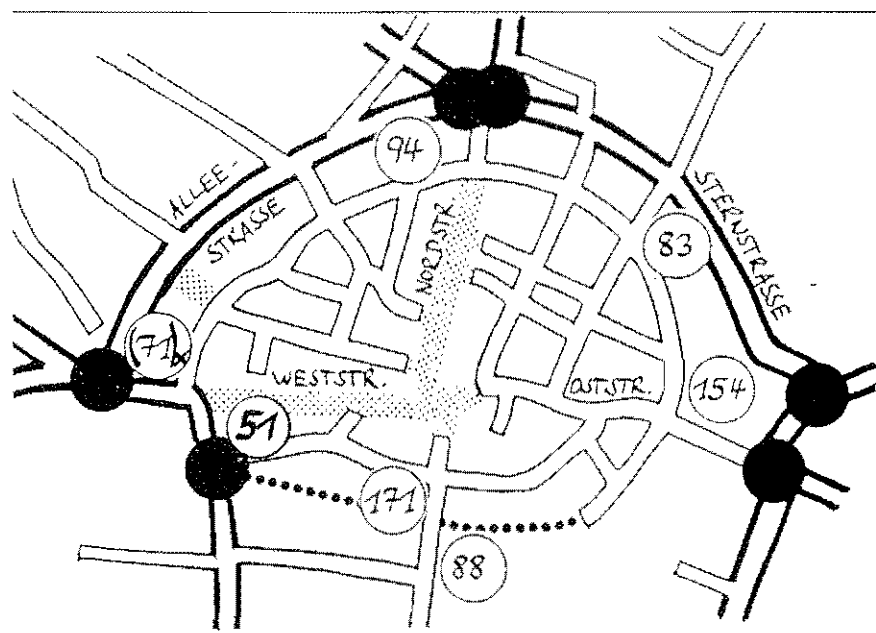
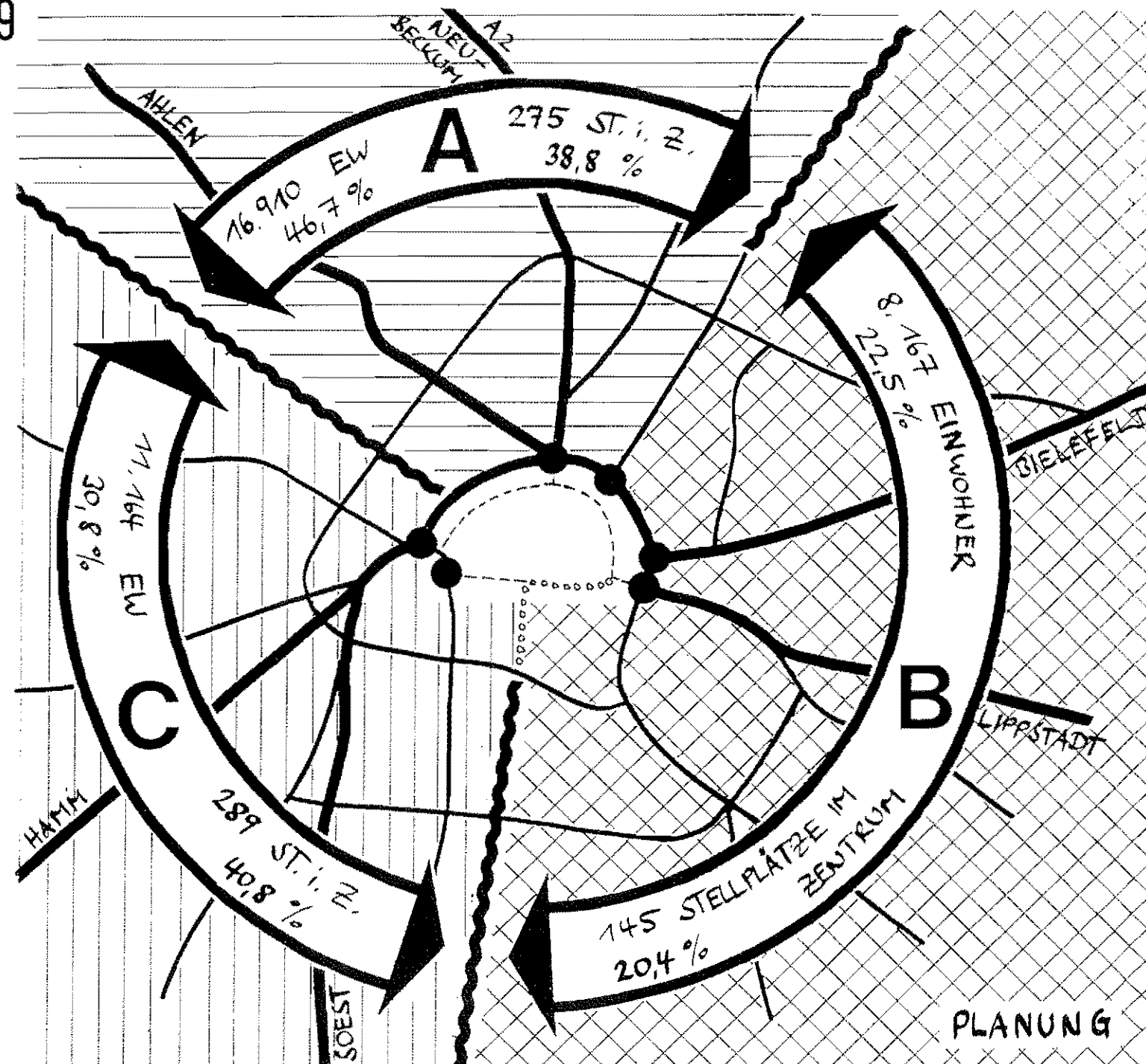
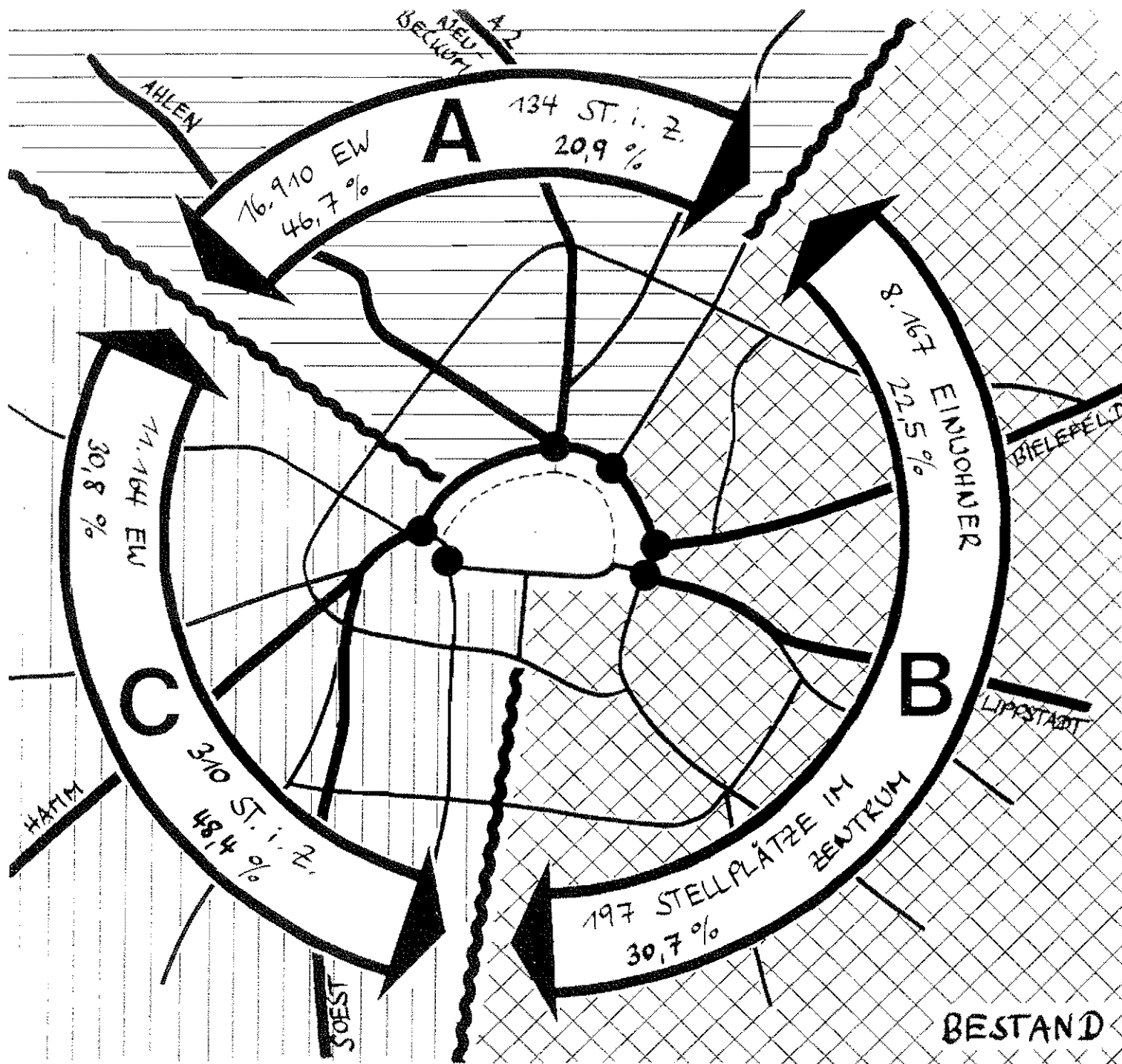
Maßgebend dafür ist die allgemeine Erkenntnis, daß die Geschäftszentren der Innenstädte mit ihrem qualifiziertem Einzelhandelsangebot gegenüber dezentralen Verbraucher- und Großmärkten nur noch dann konkurrenzfähig sein werden, wenn sie dem Publikum gute Erreichbarkeit gewährleisten können, verbunden mit angenehmen und sicheren Aufenthalt in einem städtebaulich ansprechenden Umfeld.

Verkehrskonzept für den ruhenden Verkehr

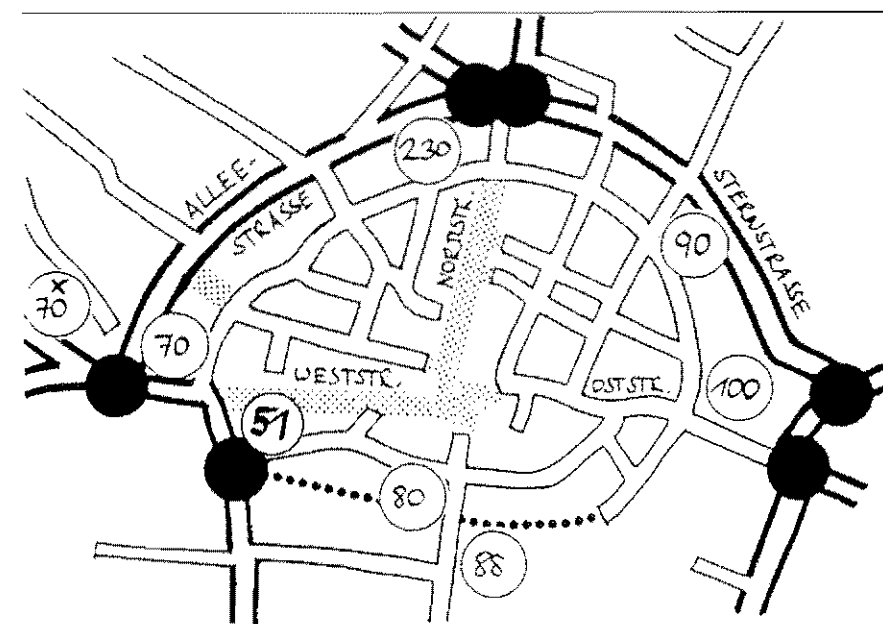
Das Ergebnis der Analyse des ruhenden Verkehrs in der Innenstadt Beckum zeigt deutlich ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen. Die weitergehenden Untersuchungen der Einzugsbereiche der einzelnen Großparkplätze (Isochronen) zeigen deutlich, daß die Mehrzahl der Parkplätze auf das Verkehrsnetz der Gesamtstadt bezogen, relativ günstig liegt. Dieses ist nicht der Fall für den Parkplatz an der Südstraße, besonders, wenn Vorüberlegungen eines Gutachters hier den Standort für ein Parkplatzangebot von bis zu 400 Stellplätzen empfehlen. Die Erreichbarkeit dieser Stellplätze und weniger der Standort an sich bilden in hohem Maße eine Benachteiligung vieler Belange im Innenstadtgebiet. Insbesondere ist hier zu nennen, daß ein Stellplatzangebot an dieser Stelle aufgrund der Erreichbarkeit über Südstraße bzw. Kirchplatz St. Stephanus bzw. Elisabethstraße in hohem Umfang zu Störungen und Behinderungen führt. Die übergeordneten Ziele einer ausgewogenen Entwicklung für die Innenstadt, in der auch das Wohnen und die Verweilqualitäten neben anderen Ansprüchen langfristig mehr Beachtung finden müssen, sind hierbei kaum gewährleistet.

Für die Elisabethstraße kommt noch erschwerend hinzu, daß sie heute als eine Verbindungsstraße zwischen den im Osten gelegenen Zufahrtsstraßen über den Paterweg oder Soestkamp zum Stadtzentrum führt und gerade diese Straße verschiedener öffentlicher Einrichtungen wegen, hier insbesondere das St. Elisabeth-Krankenhaus, auf jeden Fall eine Verkehrsentslastung erhalten müßte. Allenfalls der hier entstehende Ziel- und Quellverkehr sollte Berücksichtigung finden, dies gilt aber kaum für den Verkehr aus nördlicher Richtung, sondern vor allem für den Verkehr von Süden, Osten oder Westen. Überzeichnet hieße dieses, daß im Grunde die Brücke über die Werse fahrverkehrsfrei sein sollte.

Verfolgt man diese Vorstellung, wird deutlich, wie sehr hierbei die Ordnung im Bereich zwischen Paterweg und Alleestraße/Sternstraße umfassender gelingen kann, ohne die Belange der Erreichbarkeit aus verkehrlicher Sicht unangemessen zu beeinträchtigen.



- GRENZE EINGEGEBIET
- HAUPT-EINFALLSTRASSE (RADIALE)
- WICHTIGE STRASSE
- STADTKERN :
- HAUPTERSCHLIESSUNGSSTRASSE
- ANLIEGERSAMMELSTRASSE
- VERKEHRSKNOTEN
RINGSTRASSE - RADIALE
- FUSSGÄNGERZONE
- x Öffentliches Parkplatz nicht ständig für Kunden verfügbar



- GRENZE EINGEGEBIET
- HAUPT-EINFALLSTRASSE (RADIALE)
- WICHTIGE STRASSE
- STADTKERN :
- HAUPTERSCHLIESSUNGSSTRASSE
- ANLIEGERSAMMELSTRASSE
- VERKEHRSKNOTEN
RINGSTRASSE - RADIALE
- FUSSGÄNGERZONE
- x Planvorschlag: Standort eines öffentlichen Parkplatzes für die Bediensteten der Verwaltung; Anzahl ist grobe Annahme.

Es wurde darum im weiteren Verlauf der Erarbeitung eines Parkplatzkonzeptes die Erreichbarkeit aufgrund des Gesamtverkehrsnetzes in der Stadt Beckum und in Verbindung mit den Wohnstandorten der Bevölkerung verglichen. Deutlich wird hierbei, wie sehr das Grundgerüst der verkehrlichen Erschließung der Innenstadt – bestehend aus radialen Zufahrtsstraßen zur Sternstraße bzw. Alleestraße – in guter Form die Erreichbarkeit sichert. Im Gegensatz hierzu wird im Süden die Bestandssituation mit Oststraße, Clemens-August-Straße, Elisabethstraße und insbesondere Südstraße vom Durchgangsverkehr durch die südliche Innenstadt als auch vom Ziel- und Quellverkehr des dort befindlichen größeren Stellplatzangebotes genutzt. Damit bilden diese Verkehrsbeziehungen eine Behinderung für die notwendige innerstädtische Verkehrsberuhigung insbesondere auch im Bereich des St. Stephanus-Kirchplatzes.

Entsprechend der Verteilung der öffentlichen Parkplätze in der Beckumer Innenstadt sowie der Zuordnung der radialen Zufahrtsstraßen gliedert sich das Stadtgebiet in 3 Sektoren (A - C) mit folgenden Radialen und Knotenpunkten:

Sektor A:	Radialen Knoten	Neubeckumer Str., Vorhelmer Str.; Marienplatz/Nordtor
Sektor B:	Radialen Knoten	Stromberger Str., Lippweg; Osttor/Sternstraße
Sektor C:	Radialen Knoten	Hammer Str., Mühlenweg; Westtor

Eine Verkehrsberuhigung in der Innenstadt ließe sich schon durch eine Verringerung des Parksuchverkehrs erreichen über eine direkte Zuordnung von Stellplätzen in einer Größenordnung entsprechend der Einzugsbereiche der Radialen und einer zügigen Erreichbarkeit vom Ring. Die Untersuchung der Struktur der innerstädtischen öffentlichen Stellplätze im Verhältnis zu den Einwohner-Einzugsgebieten zeigt diesbezüglich deutliche Abweichungen auf:

Tabelle: Parkplatz- Konzept: Bestand

	Einwohner	%	Stellplätze	%	Differenz y-x
		x	im Zentrum	y	%
Sektor A	16.910	46,7	134	20,9	- 25,8
Sektor B	8.167	22,5	197	30,7	+ 8,2
Sektor C	11.164	30,8	310	48,4	+ 17,6

Während das Stellplatzangebot im Verhältnis zu den Einwohnern im direkten Einzugsbereich in Sektor B leicht und in Sektor C deutlich überwiegt, ist in Sektor A mit 25,8 % ein beachtlicher Fehlbetrag an direkt zuzuordnenden Stellplätzen zu verzeichnen.

Ziel des Parkplatz-Konzeptes ist es:

- den Durchgangsverkehr aus dem Stadtkern fernzuhalten,
- eine zügige Erreichbarkeit der Großparkplätze sowie der Innenstadt zu sichern,
- die Wohn- und Verweilqualitäten nachhaltig zu entwickeln.

Das mittel- bis langfristig anzustrebende Parkplatz-Konzept wurde auf der Grundlage der Radialstruktur des Verkehrsnetzes der Stadt Beckum entwickelt. Danach wird das notwendige Hauptstellplatzangebot gut erreichbar entlang des Straßenrings Sternstraße/Alleestraße ausgewiesen. Der Planvorschlag gliedert die Struktur (Standorte und Größenordnung) des Stellplatzangebotes entsprechend der Struktur der Einwohner-Einzugsbereiche:

Tabelle: Parkplatzkonzept: Planung

	Einwohner	%	Stellplätze	%	Differenz y-x
		x	im Zentrum	y	%
Sektor A	16.910	46,7	275	38,8	- 7,9
Sektor B	8.167	22,5	145	20,4	- 2,1
Sektor C	11.164	30,8	289	40,8	+ 10,0

In der **Tabelle Parkkonzept Planung** wird deutlich, daß die Anteile der Stellplätze und der Einwohner im Einzugsgebiet im Vergleich zur Bestandssituation wesentlich ausgeglichener sind.

Wenn auch die Erreichbarkeit der gesamten Innenstadt von allen Stellplatzstandorten entlang des Innenstadtrings aus als ausreichend angesehen werden kann, werden nicht alle Besucher der Innenstadt den aus ihrer Fahrtrichtung jeweils nächstgelegenen öffentlichen Parkplatz ansteuern, sondern sich zielbezogen einen günstigeren Parkplatz suchen; dieses Verhalten trifft jedoch ausgleichend für alle Radialen zu und schmälert damit nicht die Richtigkeit der Zielaussage.

Mit diesem Konzept für den ruhenden Verkehr sind die ersten Voraussetzungen für eine Verkehrsberuhigung in der Beckumer Innenstadt erreicht. Dies trifft auch für den Bereich Südstraße/Elisabethstraße zu. Die Innenstadt wird auch hier nicht mehr durchquert.

Fazit:

Die gewünschte Verkehrsberuhigung in der Innenstadt wird durch das Konzept für den ruhenden Verkehr erreicht. Die öffentlichen Groß-Parkplätze sind insgesamt günstig gelegen und entsprechen in der Erreichbarkeit der radialen Netzstruktur, den Zufahrten und der Bevölkerungsverteilung im Beckumer Stadtgebiet. Für die Innenstadt sind damit günstige Entwicklungsvoraussetzungen für die vorherrschenden Nutzungen (Geschäfte/Wohnen) gegeben. Das Verkehrskonzept berücksichtigt das gewachsene Straßennetz (Radialstruktur) und ermöglicht eine zügige Erreichbarkeit des Hauptstellplatzangebotes entlang der innerstädtischen Ringstraße.

Radwegekonzept

Eine sichere und direkte Erreichbarkeit ist auch für den Fahrradverkehr herzustellen. In einem seit 1981 vorliegenden Radwegeplan des Büros Brinkschmidt sind bereits Lösungsmöglichkeiten für ein innerstädtisches Radwegenetz konzipiert worden, das den Ausbau von Radwegen vorsieht. Dabei sind folgende Bedingungen nach Möglichkeit weitgehend zu erfüllen:

- das Radwegenetz sollte so weit wie möglich vom vorhandenen Straßennetz abgekoppelt werden

- die Radwege sollten im innerstädtischen Bereich auch nicht mit Fußwegen kombiniert werden
- falls es sich nicht vermeiden läßt, Radwege an vorhandenen Straßen zu führen, müssen diese Wege im innerstädtischen Bereich auf beiden Straßenseiten geführt werden.

Gleichzeitig wird ein Leitsystem empfohlen, das durch entsprechende Beschilderung und Ausweisung sowie einer gleichmäßigen Oberflächenstruktur oder Färbung der Radwege gekennzeichnet wird. Radwege im engeren Innenstadtbereich (Zentrum) sind in der Planung des Büros Brinkschmidt nicht enthalten, mit Hinweis auf das Straßenprofil, das keinen Ausbau von Radwegen im Sinne des zugrundeliegenden Konzeptes zuläßt. Eine wünschenswerte Erschließung und Öffnung des engeren Bereiches für Radfahrer ist daher nur im Rahmen eines Gesamtkonzeptes zur Verkehrssituation zu lösen.

Die nun im vorliegenden Verkehrskonzept des Rahmenplanes enthaltenen Planungsziele und Maßnahmenvorschläge zur Verkehrsberuhigung und -lenkung lassen auch eine gefahrlose und schnelle Nutzung der Wege mit dem Fahrrad zu.

Die wichtigsten Planungsziele zur Verbesserung des Fahrradverkehrs sind:

- Ausbau und ggf. Kapazitätssteigerung vorhandener Parkflächen entlang Allee-, Stern- und Südstraße.
- Vermeidung von Parksuchverkehr durch verbesserte Erschließung der Großparkplätze.
- Umfeldverbesserung der innerstädtischen Straßen mit mehr Aufenthaltsqualität für Geschäftskunden und Anwohner.
- Verkehrsberuhigung in funktionsgerecht abgestufter Form nach Wohnstraßen, Wohn- und Geschäftsstraßen, Erschließungsstraßen.
- Ordnungsmaßnahmen im Rahmen der Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung:
 - Einbahnstraßen-Aufhebung der Wallstraßen, der Linnenstraße und der Wilhelmstraße und Einführung von Tempolimits
 - Umwidmung (§ 42 STVO) der Wohnquartiersstraßen, der Clemens-August-Straße und östl. Teilstück Oststraße
 - langfristig Umbau der Alleestraße mit Ausbau von Fahrradwegen
 - ausreichendes Angebot an Fahrradständen im Randbereich der Fußgängerzone
 - separate Radwege in vorhandenen und geplanten Grünzügen.

8.1.2 Erläuterungen zum Grün- und Freiflächenkonzept

Das Grün- und Freiflächenangebot in der Innenstadt Beckums soll auf vielfältige Weise arrondiert und verbessert werden. Der historische Wallring (um ca. 1800 noch eine zusammenhängende breite Grünfläche) ist an vielen Stellen ungenutzt, überbaut und unterbrochen worden. Er soll aber in Zukunft die Funktionen Erholung, Wohnumfeld, Spielen, Wohnlagewert, Fuß- und Radwegeverbindungen und Stadtbild stärken und verbessern helfen.

Da, wo sich Möglichkeiten ergeben, Verbindungsstücke als Grünstreifen und Fußwege in das alte, die Innenstadt umfassende Wallringsystem einzufügen, sollte dies konsequent geschehen. Hierbei sind die Anknüpfungsmöglichkeiten an die in die Umgebung führenden radialen Grünzüge und Landschaftselemente besonders zu beachten und aufzunehmen.

Das Kleinklima der Innenstadt ist durch den sehr hohen Versiegelungsgrad der privaten und öffentlichen Flächen geprägt. Durch Entsiegelung von Flächen und neuer Begrünung muß erreicht werden, daß wieder mehr Regenwasser in den Boden gelangt und im Verbund mit mehr Begrünung, auch an Fassaden und auf Dächern, eine Verbesserung des Kleinklimas erreicht wird. Dabei müssen auch die Spielmöglichkeiten auf privaten und öffentlichen Grünflächen verbessert werden.

Im Verbund mit Umgestaltungs- und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Straßen muß der Grünanteil aus gestalterischen und ökologischen Gründen erhöht werden.

Die wichtigsten Ziele dabei sind:

Zusammenfassung der tangentialen (Wallring) und radialen Grünzüge sowie Integration der insulären Grünflächen zu einem stadträumlich wertvollen Grün-Gesamtnetz durch :

- Herstellung des Zusammenhanges zwischen Kollenbach-Siechenbach und Werseae.
- Schaffung einer Verbindung zwischen Kollenbach-Siechenbach und Marienplatz über den St. Liebfrauen Kirchplatz.
- Aufwertung der Alleestraße als Allee zwischen Marienplatz und Westteich-Werseae.

Verbesserung der innerstädtischen Freiflächen- und Klimasituation durch:

- Blockentkernung, Entsiegelung und Begrünung im privaten Wohnumfeld.
- Entsiegelung und Begrünung als wesentliche Gestaltungsmerkmale bei der Verkehrsberuhigung.
- Schaffung von Spielplätzen in öffentlichen Grünanlagen und wohnungsnah durch Blockentkernung.

8.1.3 Erläuterungen zum Stadtbildkonzept

Der historische Stadtgrundriß der Innenstadt Beckums ist weitgehend erhalten und deutlich ablesbar. Zusammen mit der bisher an einigen Stellen störend überformten ortstypischen relativ kleinteiligen Eigentums-, Nutzungs- und Bebauungsstruktur fügt sich ein insgesamt unverwechselbarer Gesamteindruck des Stadtbildes.

Diesen gilt es zu erhalten und da wo notwendig wiederherzustellen, zu sichern und zu verbessern. Zusammen mit gestalterischen Verbesserungen in den öffentlichen Straßen und Plätzen (s. Verkehrskonzept und Grünkonzept) soll vorrangig in denjenigen öffentlichen Außenräumen mit der Pflege und Verbesserung des Stadtbildes fortgefahren werden, in denen die Innenstadt sich Bewohnern und Besuchern am häufigsten und deutlichsten darstellt. Dies sind die Fußgängerzonen, Plätze und Hauptstraßen der Innenstadt, aber auch die Umfahrungs- und Durchgangsstraßen (Alleestraße, Sternstraße). In diesen Bereichen ist neben der Sicherung und dem Erhalt noch vorhandener historischer oder ortstypischer Bau- und Gestaltungsformen darauf zu dringen, daß störende und unpassende gestalterische Überformungen (z.B. in den Ladenzonen) langfristig beseitigt und neue Bebauung sich harmonisch in das bereinigte Gesamtbild einpaßt. Hierauf ist besonders bei der Schließung von Baulücken in den Blockrändern des historischen Stadtgrundrisses zu achten.

Planungsziele

- Erhalt und/oder Wiederherstellung der Konturen des historischen Stadtgrundrisses durch ergänzende Blockrandbebauung oder sonstige randbetonende Gestaltung.
- Erhaltung und/oder Wiederherstellung der ortstypischen Eigenarten der Bau- und Blockstrukturen (Material, Maßstab, Gliederung).
- Maßvolle Gestaltung heutiger Nutzungsansprüche.

Sorgfaltsbereiche der Stadtgestalt

Für den Erhalt bzw. die Wiedergewinnung einer harmonischen Stadtgestalt werden Sorgfaltsbereiche im Untersuchungsgebiet ausgewiesen. Wo eine auffällige Häufung von denkmalgeschützten Gebäuden und/oder erhaltens- bzw. denkmalwerten Gebäuden, die erhalten gebliebenen Ackerbürgerhäuser bestehen, sind diese Bereiche festgelegt. Viele Straßen in der Innenstadt weisen diese Kriterien auf. Schwerpunkte bilden dabei mit einer besonders auffälligen Merkmalshäufung bzw. einer noch relativ einheitlichen, geschlossenen Struktur (Ensemble) die Straßenzüge Pulort/Bergstraße, die östliche Oststraße, der Ostwall zwischen Wilhelmstraße und Richtergerasse sowie der Markt/Kirchplatz St. Stephanus. Insbesondere für diese Sorgfaltsbereiche, aber auch allgemein für die Innenstadt, sollten Neu-, Aus- oder Umbauten von Gebäuden zu einem Ergebnis führen, das in Maßstab, Funktion und Erscheinungsbild den heute zu stellenden Ansprüchen ebenso entspricht wie der Berücksichtigung historischer Belange. Dabei sollte für die innerstädtische Wohnbebauung der Maßstab der alten Ackerbürgerhäuser bestimmend sein.

Im Untersuchungsgebiet kommt es aber auch stellenweise zu einer auffälligen Häufung gestalterischer Mängel, die insbesondere in der Nordstraße,

Oststraße und Linnenstraße mit den stadtgestalterisch besonders anspruchsvollen Sorgfaltsbereichen zusammenfallen. Hier ist die Besinnung auf die Gestaltungsgrundlagen, die aus der gewachsenen Stadtstruktur und historischen Maßstäblichkeiten abgeleitet werden einerseits, und die werkgerechte Verwendung ortstypischer Materialien andererseits ein ganz wichtiger Anspruch bei zukünftigen Baumaßnahmen.

Es sind dieses insbesondere:

- die Reparatur verunstalteter Fassaden,
- die Überprüfung der Freilegung von Fachwerkfassaden,
- die Neueindeckung von Dachflächen mit ortstypischen Materialien und Farben,
- Rückbau/Gestaltung unproportionierter Gebäude auf den Maßstab der umgebenden Bebauung
- der Einbau gegliederter Fensterelemente,
- der Rückbau großflächiger Schaufensterflächen,
- der Rückbau von überproportionierten und verunstaltenden Reklameelementen,
- die Wiederherstellung alter Werbetafeln der einzelnen Berufsgruppen.

Für andere Bereiche des Untersuchungsgebietes ist großflächiger eine zusammenhängende stadträumliche Gestaltung notwendig; dies gilt insbesondere für die Bereiche Nordstraße/Bahnhofsvorplatz, die Südstraße insbesondere zum Kirchplatz St. Stephanus, den Bereich Osttorknoten, für den mit dem in Aufstellung befindlichen Bebauungsplan 10.3 die Gestaltungsgrundlagen erarbeitet werden.

Für einige Straßen wird für den Straßenraum eine weitergehende Grüngestaltung vorgeschlagen. Der Alleestraße kommt hierbei im Zusammenhang mit den Zielen einer adäquaten und ortsspezifischen Gestaltung besondere Bedeutung zu. Die Straßenbreite böte den Ansatz, die Straße unter Beibehaltung der Verkehrsfunktion als Allee in Verbindung mit Fuß- und Radwegen anzulegen. Diese Zielsetzung erfordert zunächst Verkehrsuntersuchungen zu möglichen Auswirkungen dieser Maßnahmen u.a. auf den Konrad-Adenauer-Ring. Diese Untersuchungen sind auch deshalb sinnvoll, weil seit der Inbetriebnahme der Straßenverbindung zwischen Vorhelmer Straße und Neubeckumer Straße deren Auswirkungen, Annahme, Verkehrsverteilung und Frequenz bislang nicht exakt festgestellt wurden.

Empfehlungen:

Für die Wahrung bzw. Wiederherstellung einer harmonischen Stadtgestalt in der Innenstadt Beckum werden folgende generalisierende Gestaltungs-Empfehlungen vorgeschlagen:

o Allgemeiner Hinweis

Kein Gebäude, kein Fenster, kein Straßenzug und kein Baum wirkt für sich allein, sondern immer in dem Zusammenhang, den es mit den anderen Elementen zu einem spezifisch Ganzen bildet. Dieses Ganze wird zusammengehalten durch Ähnliches, Gleichartiges, Verbindendes, das jeweils nur etwas dominieren sollte gegenüber dem Verschiedenen, Trennenden.

- Deshalb sollte ein Gebäude Elemente und Beziehungen der Umgebung und der Nachbarhäuser aufnehmen, z.B. hinsichtlich:

- der Gebäudebreite
- der Traufhöhe
- der Firsthöhe
- der Dachform
- der Materialien und Farben.

o Einteilung von Zonen mit jeweils spezifischen Gestaltungsansprüchen

Es bietet sich an, das Untersuchungsgebiet nach Zonen unterschiedlicher Gestaltungsansprüche zu differenzieren, die sich hinsichtlich der Gestaltqualität des Bestandes, der geschichtlichen Bedeutung, der heutigen und zukünftigen Nutzung, in der Übereinstimmung bzw. den Unterschieden an Gestaltsmerkmalen unterscheiden. Einen ersten, noch weiterzuentwickelnden und zu verfeinernden Ansatz zu einer solchen Zoneneinteilung mit jeweils spezifischen Gestaltungsanforderungen stellen die städtebaulichen Sorgfaltsbereiche dar.

o Straßenraum

Die mittelalterliche Struktur der Straßenräume ist noch weitgehend erhalten und prägt das Bild der Innenstadt. Wesentliche Merkmale der Straßenräume sind die z.T. sehr kleinen Straßenprofile, ihr geschwungener Verlauf, das Prinzip der versetzten Einmündungen, die räumliche Gliederung, Fassung und Begrenzung.

Gestaltungsempfehlungen

- Die vorhandenen Straßenräume sind zu erhalten bzw. in ihrer räumlichen Wirkung wiederherzustellen.
- Das Einhalten der Straßenflucht ist ein wesentliches Merkmal der ehemaligen Bebauung; bei Neubauten ist der Verlauf der historischen Straßenflucht aufzunehmen.
- In Bereichen, wo ein Neubau nicht möglich bzw. in den nächsten Jahren nicht zu erwarten ist, sollte die ehemalige räumliche Geschlossenheit der Straßenräume durch Bepflanzungen und Einfriedungen wiederhergestellt werden.
- Straßenprofile sind in der Dimensionierung und Gestaltung an die Gebäudestruktur anzupassen; speziell an Kreuzungen und Einmündungen bedarf es sorgfältiger Planung.

o Maßstäblichkeit der Baukörper (Breite, Höhe, Gliederung)

- Neubauten und Umbauten sollten sich an der überwiegend vorherrschenden Kleinteiligkeit der bestehenden Baukörper orientieren, um einerseits das Gefüge der Baukörper nicht zu zerstören, um andererseits gegenüber der historischen Bebauung nicht zu stark in den Vordergrund zu treten.
- Baukörper, sind so zu erhalten, zu errichten oder wiederherzustellen, daß die ehemalige, den Straßenraum prägende Parzellenstruktur ablesbar bleibt; wenn dies nicht schon durch die Abmessungen des Grundstücks oder Baukörpers gewährleistet ist, muß dies durch eine entsprechende Fassadengliederung erfolgen.
- Die Wirkung städtebaulich bedeutender Gebäudegruppen und Einzelgebäude soll erhalten bleiben.
- Die Grenzhöhen von Neubauten orientieren sich an den Höchstwerten bestehender Gebäude; um die städtebauliche Bedeutung bestimmter historischer Gebäude (z.B. Rathaus) in ihrer Sonderstellung zu unter-

streichen, sollte hier die angrenzende Bebauung deutlich niedriger gehalten werden.

o Dachgestaltung

- Durch die Einschränkung der zulässigen Dachneigung soll ein durch sie gebildetes homogenes Bild der Stadt erhalten bzw. geschaffen werden.
- Die Dachlandschaft zeigt bei unterschiedlicher Materialbeschaffenheit eine recht einheitliche Farbgebung. Auf historischen Gebäuden dominiert als Dachmaterial Ziegel. Um ein harmonisches Erscheinungsbild bei der Dachlandschaft zu erreichen, sollte als Material möglichst eine rote bis braune Ziegelpfanne verwendet werden; Betondachsteine in gleicher Färbung sind möglich.

o Fassadengestaltung/-material

Das Stadtbild wird überwiegend von einem bunt gemischten Nebeneinander von Holzfachwerk, Sichtmauerwerk, Putzfassade und modernen Fassadenmaterialien geprägt. Auffällige Häufungen von Holzfachwerkgebäuden bestehen in der Bergstraße/Pulort und abschnittsweise am Ostwall. Angesichts der Vielzahl der heute verfügbaren Baustoffe besteht die Gefahr einer Auflösung des durch die Materialien gegebenen Zusammenhangs der bestehenden Bebauung; aufgrund der Oberflächenbeschaffenheit vertragen sich moderne Materialien nur bedingt mit älteren Gebäuden bzw. deren konventionellen Baustoffen.

- Daher ist es notwendig, bestimmte Materialien für die Verwendung auf Fassaden bzw. flächigen Fassadenteilen auszuschließen, z.B.:

- gelber/weißer Ziegel
- Kalksandstein
- nichtstrukturierter Sichtbeton
- Waschbeton
- glasierte Fliesen und Platten
- Mauerwerksimitationen
- Hochglänzende Putze und Farbanstriche
- Glasbausteine
- Kunststoffe
- glänzende Metall- und Kunststoffverkleidungen

- Bei Renovierungen sollten Fassadenverzierungen erhalten bleiben bzw. wiederhergestellt werden.
- Die vorhandenen Fachwerkfassaden sollten nicht verkleidet oder verputzt werden; es ist zu überprüfen, inwieweit vorhandene Fachwerkverkleidungen freigelegt werden können.

o Gliederung der Fassaden

Vor Einführung des Stahl- und Stahlbetonbaus war die Lastableitung in der Fassade für das Auge sichtbar (Mauerwerksbau mit massiver Ausbildung des Erdgeschosses, Fachwerksbau mit durchgehenden Ständern). Meist überwogen in den Fassaden die vertikalen Gliederungslinien gegenüber den horizontalen, es gab deutlich formale Bezüge in der Gestaltung der Fassade zwischen dem Erdgeschoß und den Obergeschossen.

- Die tragende Konstruktion soll auf der gesamten Fassade klar ablesbar sein.
- Gebäudefassaden sind so zu erstellen bzw. wiederherzustellen, daß die Gesamtfassade eine architektonische Einheit bildet; die Erdgeschoß-

- gliederung ist an die Gliederung der Obergeschosse anzugleichen.
- Bei einem Umbau im Erdgeschoß ist besonders auf den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der vertikalen Gliederungselemente zu achten; das "Aufreißen" der Erdgeschoßzone durch Entfernung der sichtbaren vertikal durchgehenden Elemente ist zu vermeiden.

o Fenster/Wandöffnungen

Wandöffnungen gliedern einen Baukörper und prägen seine Erscheinung, sein "Gesicht". Die traditionellen Konstruktionsweisen führten zu Einzelfenstern mit stehendem Format. Die Fenster machten nur einen kleinen Teil der Fassadenfläche aus; zudem waren die Fenster früher durch Flügelteilung und Oberlicht bzw. durch Sprossen kleinteilig untergliedert. In der Erdgeschoßzone von Geschäftsbauten wurde beim Einbau großer Schaufenster oft die gesamte Fassadenlänge als Fensterfläche ausgebildet. Häufig fehlt hier die Verbindung zwischen dem 1. Obergeschoß und dem Erdboden, die Gebäude "stehen nicht auf Beckumer Boden, sondern schweben auf einer Betonkragplatte".

- In Anlehnung an die bestehende Bebauung sollte die Fassadengestaltung auf den Fenstern als Einzelelemente aufbauen; durchgehende Fensterbänder und Fensterbänke sollten vermieden werden.
- Stehende Fensterformate gliedern sich am besten in das Stadtbild ein.
- Großflächige Fenster (Schaufenster) sind nur im Erdgeschoß zulässig; bei Schaufenstern sollte möglichst ein stehendes Gesamtformat angestrebt werden. Ist ein stehendes Format nicht möglich, sollten beim Neubau die Schaufenster eine Höchstbreite nicht überschreiten, um ein "Aufreißen" der Erdgeschoßzone zu verhindern.
- Bei großen Baukörpern sollte zur Vermeidung großer, "lebloser" Wandflächen besonders auf ein ausgewogenes Verhältnis von Wandfläche zu Öffnungen je Geschoß und insgesamt geachtet werden.

o Kragdächer, Markisen, Rolläden

Kragdächer und Markisen sind eine bauliche Entwicklung der neueren Zeit. Ihr Anbau nimmt häufig wenig Rücksicht auf die Gebäudestruktur.

- Es ist auf jeden Fall zu vermeiden, daß Kragdächer/Markisen sich durchgehend über die gesamte Fassadenlänge erstrecken; bei der Anbringung von Kragdächern und Markisen sollten diese sich in die Fassadenstruktur eingliedern, ohne Gliederungselemente zu überdecken.

o Werbeanlagen

Der gestalterische und historische Wert vieler Gebäude und Straßenzüge in Beckum (insbesondere Nord-, Ost- und Weststraße) wird durch bestehende Werbeanlagen teilweise stark gemindert. Hier ist die Werbung oft wesentlich größer als es ihre Funktion als Hinweisgeber erfordert. Der Werbeeffect einer Werbeanlage wird aber nicht nur durch ihre Größe bestimmt, sondern ebenso durch ihre Gestaltqualität.

- Werbeanlagen haben sich in das Stadtbild einzufügen und auf die das Stadtbild bestimmenden Merkmale Rücksicht zu nehmen; sie sind nach Größe, Form, Farbe, Anbringungsart und Werkstoff so zu gestalten, daß sie sich in die Umgebung einbinden.
- Um die Gebäudestruktur durch Werbeanlagen möglichst wenig zu überdecken, soll die Fläche der Werbeanlagen stark gegliedert sein durch Untergliederung in mehrere Teile, Aufbrechen der Fläche oder besser noch offene Schrift.

Schlußempfehlung

Diese Gestaltungsempfehlungen geben allgemeine Hinweise, Anregungen und Leitlinien für die Erhaltung und Weiterentwicklung der charakteristischen Gestaltungsmerkmale der Innenstadt von Beckum.

Es wird notwendig sein, den allgemeinen Charakter dieser Empfehlungen durch eine weitere, detailliertere Untersuchung für den Bürger und andere im Untersuchungsgebiet Tätige aufzuarbeiten. Diese Arbeitsergebnisse sollten mit positiven und negativen Beispielen (Fotos, Skizzen) sowie ergänzenden verfeinerten Analysen zu konkreten Handlungsanweisungen ausgefüllt werden.

Sie können, als Gestaltungssatzung erlassen, ein weiteres Instrumentarium in der Strategie zur Erhaltung und Weiterentwicklung der Innenstadt Beckums sein.

8.1.4 Maßnahmen und Handlungskonzept

Erläuterungen zum Beiplan "Maßnahmen und Handlungskonzept"

Der Beiplan "Maßnahmen - und Handlungskonzept" "sammelt" alle handlungs- und investitionsrelevanten Planungsziele aus dem Rahmenplan und den Beiplänen und stellt sie im Zusammenhang dar.

Aufgeführt sind Handlungsbedarfe zur Vorbereitung von Maßnahmen als auch die qualitativen Zielsetzungen der Maßnahmen selbst.

Da nicht alle Durchführungsschritte (Vorbereitung und Ausführung von Maßnahmen) gleichzeitig in Angriff genommen werden können, ein Teil der Ziele auch nur durch langfristig steuerndes Verwaltungshandeln erreichbar ist, empfiehlt es sich, eine Strategie für die Umsetzung zu entwickeln, die schrittweise in überschaubaren Maßnahmen- und Handlungsbündeln vorgeht und dabei noch jederzeit die Korrektur der Konzepte vor dem Hintergrund der tatsächlichen Entwicklung zuläßt.

Ein Beispiel für den Einstieg in die Durchführung könnte folgendes "Maßnahmen- und Handlungsbündel" sein :

- Vorbereitende Untersuchung, Planung und Durchführung der Groß-Parkanlage "Nordwall"
- Vorbereitende Untersuchung, Planung und Durchführung der Bebauung des städt. Grundstücks an der Südstraße
- Durchführung des Blockkonzeptes Block Nr. 5 "Pulort" mit Verkehrsberuhigung und Neugestaltung des Blockinnenbereiches
- Vorbereitende Planung und Investitionssicherung für die Mehrzweckhalle
- Durchführung der Umgestaltung des St. Stephanus Kirchenplatzes
- Umgestaltung des vorhandenen Busbahnhofes

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

STADT BECKUM STÄDTEBAULICHER RAHMEN- PLAN FÜR DIE INNENSTADT

Nutzungs- und Bebauungskonzept.

Bauliche Nutzung

- MK Kerngebiet
- MI Mischgebiet
- WB Besonderes Wohngebiet
- WA Allgemeines Wohngebiet
- Gemeinbedarf

- bezüglich künftiger Nutzung
weitere Klärung erforderlich
- Abgrenzung der überbaubaren Flächen;
in weiterführenden Planungen noch
genauer zu entwickeln

Bebauung - Stadtbild

- geschlossene Raumkanten
- Unterbrechungen in geschlossenen
Raumkanten
- Raumkanten durch dichtstehende
Einzelbaukörper
- Einzelbaukörper in offener
Bauweise
- bedeutende Einzelbaukörper
- Gliederung von Freiräumen
durch Baumreihen
- Fassung von Straßenräumen
durch Vegetation

Grün- und Freiflächen

- öffentliche Grünflächen
- Private Grün- und Freiflächen nach Typ
und Zuordnung zur baulichen Nutzung
- Flächentyp MK Kerngebiet
- Flächentyp MI Mischgebiet
- Flächentyp WB Besonderes
Wohngebiet
- Flächentyp WA Allgemeines
Wohngebiet
- Begrünung größerer versiegelter
Flächen
- Wasserflächen

Verkehrsflächen

- öffentliche Verkehrsstraßen
dt. mit zusätzlichen Baumreihen
- Verkehrsberuhigung mit
Straßenbegrünung
- Fußgängerzonen
- Hauptfußwege, Radwege
- P privater Großparkplatz
- P öffentliche Groß - Parkplatzanlage
- Zu- und Ausfahrten der Parkplätze

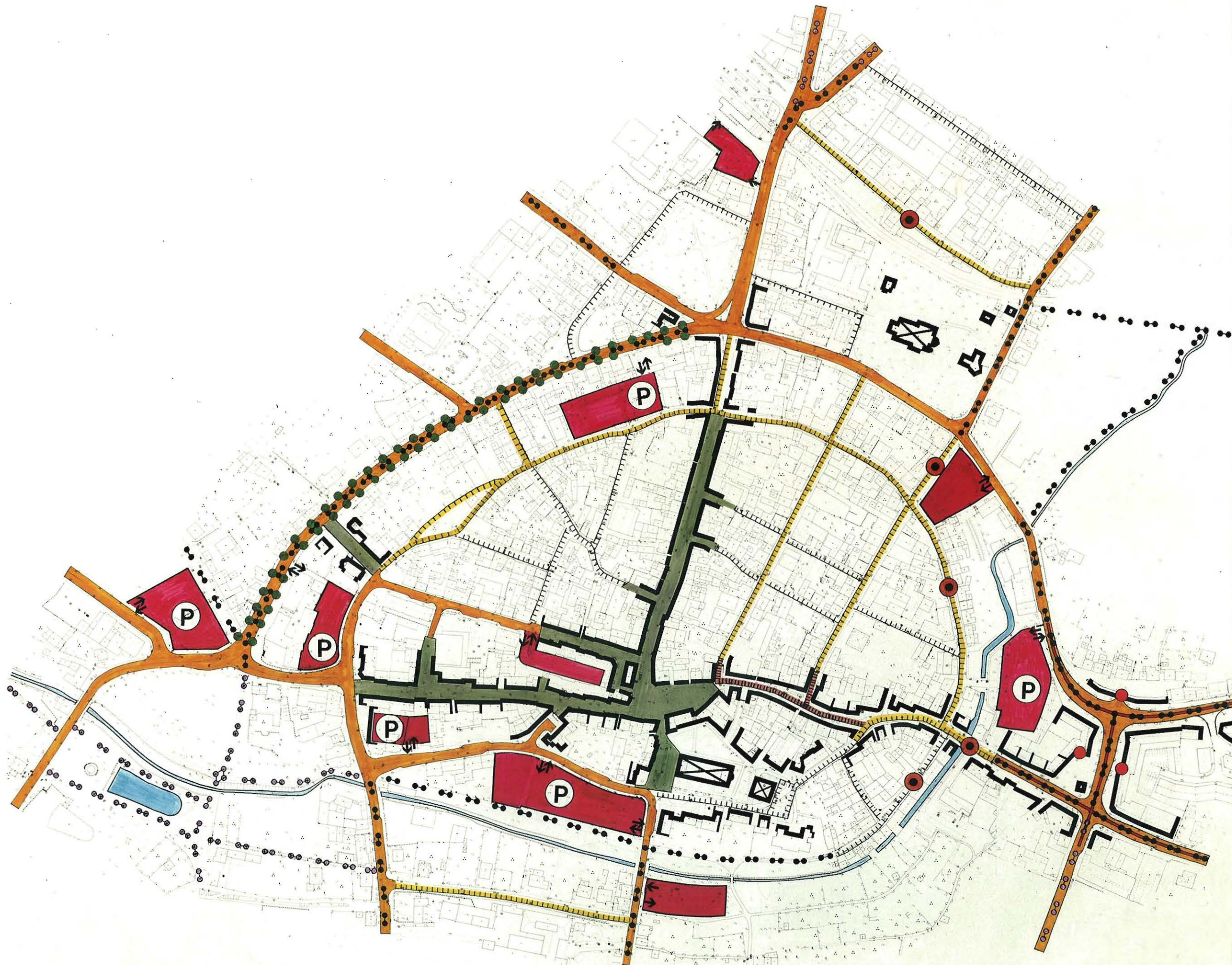
- P Art und Dimensionierung und Gestal-
tung von Anlagen für den ruhenden
Verkehr sind im Rahmen vertiefen-
der Untersuchungen zur künftigen
Nutzung und/oder Bebauung zu
bestimmen

Maßstab 1:1000 Nord Karte Nr. 47

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 108, 030/262455
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245163
in Zusammenarbeit mit
Beruf & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Königsg. 18, 05205/3230



Verkehrskonzept



-  Verkehrsstraßen
-  öffentliche Verkehrsstraßen mit zusätzlichen Baumreihen
-  Neubau von Verkehrsstraßen mit Begrünung
-  Umgestaltung von Erschließungsstraßen ohne Umwidmung
 - Verbesserung der Grünausstattung
 - Neuordnung des ruhenden Verkehrs
 - Verlangsamung des fließenden Verkehrs durch geeignete Maßnahmen
-  Umwidmung (42 StVO) und Neugestaltung von Erschließungsstraßen in Wohngebieten und verkehrsberuhigte Geschäftsstraßen
 - Aufhebung der Flächentrennung
 - Fußgängerfreundliche Oberflächen-gestaltung
 - Schaffung von Aufenthaltsbereichen
 - Grüngestaltung
-  Vorhandene Groß-Parkplätze
-  Zu- und Ausfahrten der vorhandenen Groß-Parkplätze
-  Neuanlage von ebenerdigen Stellplätzen, Parkhäusern und/oder Tiefgaragen, teilweise in der Kombination mit Bebauung
-  vorhandene Fußgängerzonen
-  vorhandene Verkehrsberuhigung, gekennzeichnet nach StVO
-  geplanter separater Radweg (nach Radwegeplan, Büro Dipl.-Ing. Brinkschmidt)
-  vorhandener separater Radweg
-  Ausbau separater Radwege (nach Radwegeplan) durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht erforderlich
-  Bedeutende Einzelbaukörper
-  Neuplanung der Bebauung im Zusammenhang mit dem Ausbau des Osttor-knotens, gem. B-Plan 10.3.A

Grün - und Frei-
flächenkonzept

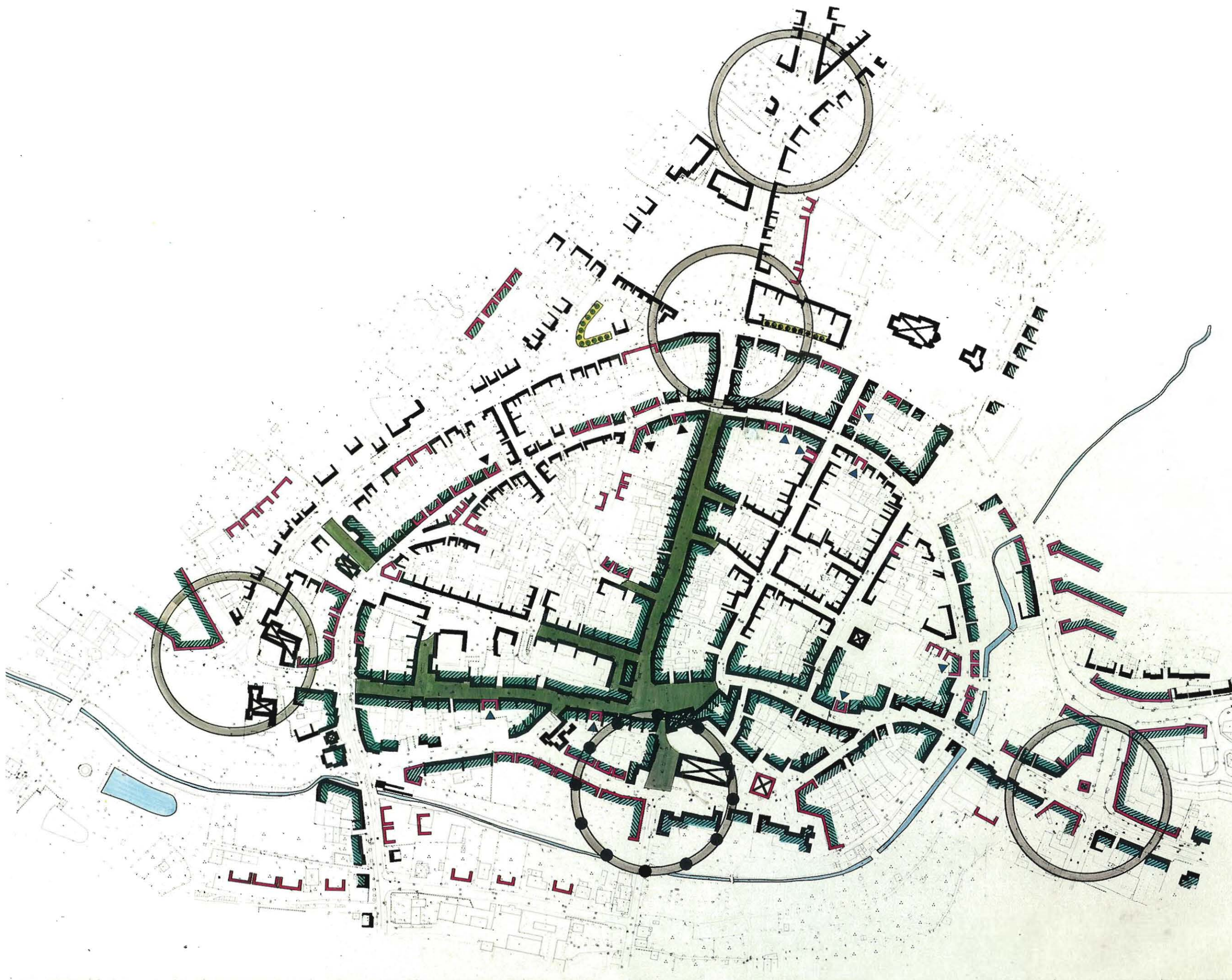


- öffentliche Grünflächen: vorhanden
- Ergänzung im öffentlichen Grün-
flächensystem: geplant
- vorhandene Hauptfußwege
- Ergänzungen im Hauptfußwegesystem
geplant
- Erhöhung des Grünflächenanteils
in Blockinnerbereichen
Anteil der nicht versiegelten Flächen
an der Freifläche in:
WA-Gebieten $\geq 70\%$
WB-Gebieten $\geq 60\%$
MI-Gebieten $\geq 30\%$
MK-Gebieten $\geq 20\%$
- Begrünung größerer versiegelter
Flächen
- Verbesserung der Grünausstattung
von vorhandenen Straßen, incl. Bäume
- Neubau von Verkehrsstraßen mit
Grünausstattung
- Gliederung von Freiräumen durch
Baumreihen
- Fassung von Straßenräumen durch
Vegetation
- vorhandene Fußgängerzonen
- öffentliche Grünfläche: entfällt
- Neuanlage von verkehrsberuhigten
Flächen mit Grünausstattung
- geplanter separater Radweg (nach
Radwegeplan, Büro Diplomgärtner
Brinkschmidt)
- vorhandener separater Radweg
- Bedeutende
Einzelbaukörper
- Kinderspielplatz

Maßstab 1: 1000 Nord Karte Nr. 49

Stadtbildkonzept

-  wichtige Raumkonten, in bzw. an denen sich das Stadtbild Beckums ganz besonders dokumentiert
-  Ergänzung der Bau- und Blocksstruktur durch maßstabgerechte Neubebauung
-  Neubebauung auf Flächen, die zur Zeit mit Nebenlagern besetzt sind
-  Raumkantschließung durch Begrünung
-  Raumkanten mit besonderen, im Detail noch zu entwickelnden Gestaltungsanforderungen: vorhanden
-  Raumkanten mit besonderen, im Detail noch zu entwickelnden Gestaltungsanforderungen: geplant
-  vorhandene Fußgängerzonen
-  Besondere Sorgfaltsbereiche des Stadtbildes
-  Besondere Sorgfaltsbereiche des Stadtbildes, ergänzt durch Denkmalpflege
-  Bedeutende Einzelbaukörper



STADT BECKUM

STÄDTEBAULICHER RAHMEN- PLAN FÜR DIE INNENSTADT

Maßnahmen - und Handlungskonzept

Bebauung und Stadtbild

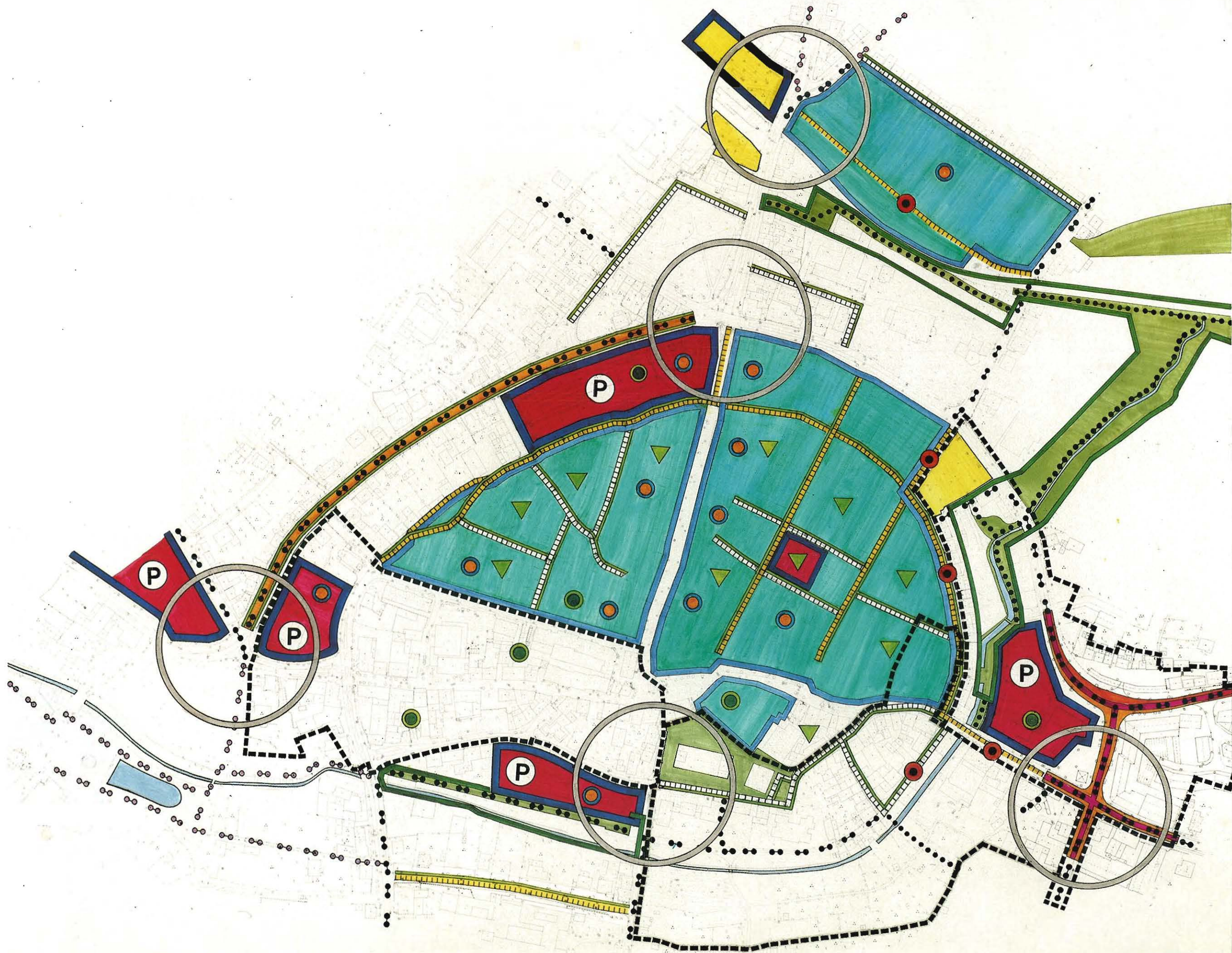
- Vertiefende Untersuchung ggf. als Vorstufe zu B-Plänen und/oder bauliche Testentwürfe
- Untersuchung zur Neu-/Umgestaltung
- Blockkonzepte ggf. als Vorstufe zu B-Plänen
- Bereiche mit besonderen Anforderungen an das Stadtbild, Entwicklung von Gestaltungsfestsetzungen
- B-Pläne rechtskräftig oder in Aufstellung befindlich
- Aufstellung von Gestaltungskonzepten für besondere Eingangsbereiche

Grün- und Freiflächen

- Vertiefende Untersuchung als Vorstufe zu Grünordnungsplänen mit stadtökologischen Ergänzungen
- Aufstellung von Grünordnungsplänen
- Erhöhung des Grünanteils in Blockinnenbereichen
- Verbesserung der Grünausstattung von Straßen im Rahmen der Gestaltungsplanung zur Verkehrsberuhigung
- Ergänzung im Hauptfußwegenetz
- Begrünung von Parkplätzen und sonstigen Verkehrsflächen
- Begrünung größerer versiegelter Flächen

Verkehr

- Umgestaltung der Alleestraße: Neuordnung des ruhenden Verkehrs; Erhöhung der Grünausstattung
- Umgestaltung von Erschließungsstraßen ohne Umwidmung
- Umwidmung und Neugestaltung von Straßen
- Anlage von Groß-Parkplätzen/Parkhäusern/Tiefgaragen im Verbund mit Neubauten anderer Nutzungen
- Neubau von Verkehrsstraßen mit Begrünung
- geplanter separater Radweg (nach Radwegeplan, Büro Dipl.-Ing. Brinkschmidt)
- vorhandener separater Radweg
- Ausbau separater Radwege (nach Radwegeplan) durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nicht erforderlich



Maßstab 1:1000 Nord Karte Nr. 51

Maßnahmen- und Handlungskonzept

Maßnahmenbezug	Ort	Ziel	Maßnahmen	Instrumente/Handlungserfordernis	Maßnahmenbezug	Ort	Ziel	Maßnahmen	Instrumente/Handlungserfordernis
1. Wohnen	Pulort	Der Aspekt des Wohnens in der Innenstadt soll wieder gestärkt und attraktiv gemacht werden.	Entsiegelung und Begrünung der Hofinnenbereiche. Abbruch der Fabrik und Schaffung einer Gemeinschaftsanlage (Block an der Kreuzstr.) Modernisierung u. Instandsetzung. Baulückenschließung. Wohnungsbezogene Verkehrsberuhigung.	Bebauungsplan mit Ausweisung WA; Blockkonzepte und Öffentlichkeitsarbeit.				- Poller in Fußgängerschutzbereichen (Einmündungen) - Einbahnstraßen nur, wenn Lichtraumprofil keinen Begegnungsverkehr zuläßt - Sitzgelegenheiten	
	Block 39 - zwischen Elmstr. und Kalkstr.	Neuordnung des Fabrikgrundstücks Ellinghaus	Nach Auslagerung der Firma Neubebauung des Grundstücks mit einer Wohnanlage.	Bebauungsplan mit Ausweisung WA und Sicherung bestehender Betriebe durch Ausweisung MI		Clemens-August-Straße und östl. Teilstück Oststr.	siehe oben	Umgestaltung unter besonderer Beachtung des historischen Ensembles um die St. Stephanus Kirche	siehe oben
	Bereich Linnenstr./Wilhelmstr.	Stärkung des Wohnens und Erhalt der das Gebiet prägenden, nicht störenden Handel und Dienste	Entsiegelung und Begrünung der Innenhöfe; Verkehrsberuhigung für alle Nutzeransprüche organisieren und gestalten.	Bebauungsplan mit Ausweisung WB und MK (Nordstraße) auf der Grundlage zepten.		Wallstraßen/Wilhelmstr., Linnenstr., Teilstück Nordstraße	siehe oben	Einbahnstraßen aufhebung, Parkierungskonzepte und Tempolimits z.B. im Bereich Nordwall Teilumbau durch Aufpflasterung der Kreuzungs- und Einmündungsbereiche	Ordnungsmaßnahmen zur Verkehrslenkung
	Grundstück Volksbank/Linnenstr.	Nach eventueller Standortaufgabe: Entwicklung Wohnen, Handel und Dienste mit Vorrang Wohnen	Neuordnung	Blockkonzept und WB-Ausweisung entsprechend dem Gesamtgebiet.		Alleeestraße	Wiederherstellung des Alleencharakters und Verknüpfung mit dem tangentialen Grün-system	Reduzierung der Fahrspurbreiten, Anlage von Radwegen, Baumpflanzungen	Zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs und Verkehrsaufkommens Kennzeichenzählung der KfZs
	allgemein	Wiederherstellung und Erhalt des gewachsenen Stadtgefüges und der Maßstäblichkeit	Wohnen im "Ackerbürgerhaus" als Leitlinie für die Ausbildung von Wohnbebauung.	Beratung der Architekten.	3.3 Neubau von Verkehrsstraßen	Osttorknoten	s. B-Plan 10.3-A	s. B-Plan 10.3-A	s. B-Plan 10.3-A
2. Gewerbe, Handel und Dienste	Einkaufs- und Fußgängerzonen	Erhalt und Entwicklung des Kaufangebotes entsprechend dem Bedarf und der zentralen Bedeutung	Arrondierungen entlang der Nordstraße und Oststraße	Soweit durch B-Plan noch nicht vorbereitet (10.3) im Bereich Nordstr. vertiefende Untersuchungen für Abgrenzungen zu rückwärtigen Grundstücken, Arrondierung nach Norden.	3.4 Radwege	Verkehrsberuhigte Bereiche	Sichere und direkte Erreichbarkeit der Innenstadt siehe oben	Keine besonderen Maßnahmen notwendig Neuanlage und/oder Ergänzung von Radwegen, beidseitig geführt	
3. Verkehr	Nordwall/Allee-straße	Ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten und zügige Erreichbarkeit für den ruhenden Verkehr in zumutbarer Entfernung zu den Geschäftslagen der Innenstadt, erschlossen über den innerstädtischen Straßenring Allee-Str./Sternstraße. Damit Verankerung des Parksuchverkehrs in der Innenstadt und Ausbau der Verkehrsberuhigung zur verbesserten Verweilqualität.	Bau einer Parkpalette mit Erschließung über die Alleeestraße für ca. 230 Stellplätze. Im Zusammenhang mit der Realisierung der Mehrzweckhalle in einer Größenordnung von ca. 100 Stellplätzen	Detailuntersuchung des Anschlusses Alleeestraße, Testentwürfe. Vertiefende Untersuchung, vorbereitende Planung und Investitionssicherung für die Mehrzweckhalle		Alleeestr., Vorhelmerstr., Oel-dorstr., Wilhelmstr., Stromberger Str., Lippweg, Lippborger Str., Elisabethstr., Dalmerweg, Münsterweg			
3.1 Verkehrskonzept ruhender Verkehr auf öffentlichen Parkplätzen	Osttor					Grünzüge		Separate Radwege in vorhandenen und geplanten Grün-zügen.	
	Rathaus		Bau einer Tiefgarage mit Erschließung über Allee-straße für ca. 70 Stellplätze	Vertiefende Untersuchung; für Bedienstete der Stadtverwaltung Parkangebot westlich des Westtores zwischen Münsterweg und Ahlener Str. entwickeln.	4. Grün- und Freiflächen	Siechenbach/Kol-lenbach - Marienplatz über den St. Liebfrauenkirchplatz und Antoniussschule	Auf der Basis des historischen Stadtgrundrisses Zusammenfassung der tangentialen (Wallring) und radialen Grünzüge sowie Integration der singulären Grünflächen zu einem stadträumlichen Grün-Gesamtnetz	Verlängerung des bestehenden Grünzuges entlang des Siechenbaches nach Westen bis zum Marienplatz	Vertiefende Untersuchung über Wegeführung, evtl. Verlagerungen von Nutzungen, Grünordnungsplan
	Hindenburgplatz (Neumarkt) Südstraße		Angebot von ca. 90 Parkplätzen Angebot von ca. 80 Stellplätzen	Gestaltung s. auch 4.3 Vorbereitende Untersuchung, baul. Testentwürfe. generell: Steuerung von differenzierten Stellplatzregelungen durch Satzung/B-Plan	4.1 Öffentliche Grün- und Freiflächen	Siechenbach/Werse		Verlängerung des bestehenden Grünzuges nach Südwesten entlang der Werse bis zur Sternstraße	Vertiefende Untersuchung über Wegeführungen, Grünordnungsplan
3.2 Verkehrsberuhigung	Quartier Pulort zwischen Nordwall, Nordstr. und Mühlenstraße sowie übrige Wohnstraßen: Thüerstr./Poststr., Elmstr., Antoniusstr., Engels-gasse, Stein-gasse, Richters-gasse, Oststraße Mühlenstr./Süd-wall	Abgestufte Form von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität in Straßen der Innenstadt für: - Bewohner - Besucher nach: - Wohnstraßen - Geschäftsstraßen - Erschließungsstraßen	Umgestaltung des Straßenraumes als "Verkehrsmischfläche" zur gleichberechtigten Nutzung für Fußgänger, PKW und Radfahrer: - durchgehend einheitliche Pflasterung - PKW Stellflächen in zu-fahrtfreien Bereichen - kleinkronige Baumpflanzungen bzw. Verbesserung der Grün-ausstattung	Umwidmung (§ 42 STVO) Wohnquartiersstraßen	4.2 Verbesserung der Grünausstattung von Straßen im Rahmen der Gestaltungsplanung zur Verkehrsberuhigung	geplantes Jugendzentrum (ehem. E-werk) St. Stephanus Kirchplatz Alleeestraße	Verbesserung der innerstädtischen Freiflächen In diesem Fall auch Aufwertung der Alleeestraße als Allee und Vernetzung des Grünflächensystems zwischen Marienplatz und Westteil Werse	Weiterführung des geplanten Grünzuges Kollenbach-Siechenbach nach Süden westl. des Jugendzentrums entlang der Werse und des Judenfriedhofs. Offenlegung des verrohrten Werseabschnitts. Umgestaltung und Ergänzung der Grünfläche des Kirchplatzes durch Baumreihen etc. Ein- oder beidseitige Pflanzung doppelter Baumreihen	Überprüfung bestehender Planung (Stadt Beckum), vertiefende Untersuchung, Grünordnungsplan Grünordnungsplan Siehe 3.2

	Maßnahmenbezug	Ort	Ziel	Maßnahmen	Instrumente/Handlungserfordernis
	4.3 Begrünung bzw. Umgestaltung von Parkplätzen und Busbahnhof	Neumarkt, Nordstr., Busbahnhof	Entsiegelung und Gestaltverbesserung	Pflanzung von Baumreihen, versickerungsfähiger Bodenbelag etc. generell: bei Neuplanungen und -bauten von Parkpaletten, -plätzen etc. Grünanteile bilden durch bodennahe Pflanzungen oder "Hydro-Grün"	Untersuchung zur Neu-/Umgestaltung Bahnhofsvorplatz
	4.4 Private Grün- und Freiflächen	siehe auch Wohnen	Erhöhung der Grünanteile zur Verbesserung der Nutzung und des Kleinklimas	Entsiegelung, Abriß von Schuppen, Dachbegrünungen, Anpflanzungen auf Tiefgaragen, private Stellplätze und gewerblich genutzte Höfe	Öffentlichkeitsarbeit, Blockkonzepte
	5. Stadtgestalt		generell: - auf der Basis des historischen Stadtgrundrisses bedeutsame stadtbildprägende Elemente stärker verdeutlichen - bei weiteren Baumaßnahmen kleinstädtische Bau-, Raum- und Nutzungsstruktur erhalten in zeitgemäßer Interpretation	u.a. ergänzende Blockrandbebauung, Wiederherstellung von Fassaden im ursprünglichen Material und Gestaltungsduktus	- Beratung von Architekten - Gestaltungsfestsetzungen
	5.1 Besondere Eingangsbereiche	Neubeckumer Str./Nordstraße	Zusammenhang durch stadträumliche Gestaltung herstellen	Neuordnung bzw. Umgestaltung des vorhandenen Busbahnhofs, Gliederung von ungeordneten Flächen (z.B. Baumreihen), Erhalt von Raumkanten und denkmalwerter Gebäude.	Aufstellung von Gestaltungskonzepten
		Nordstraße/Allee-straße/Sternstr.	Erhalt der harmonischen Stadtgestalt	Erhalt der denkmalwerten Gebäude, Schließung der Raumkanten Sternstraße durch Bepflanzungen ggf. Wiederherstellung von Maßstäblichkeit und Ortsbezug	siehe oben
		St. Stephanus-Kirchplatz/Südstraße/Elisabethstraße	Wahrung und Ergänzung des historischen Ensembles	Besonderer Bereich der Denkmalpflege; Blockrandbebauung an der Süd- und Elisabethstr. Grüngestaltung, Verkehrsberuhigung	s. auch Verkehr, öffentl. Grünflächen
		Bereich Stadtverwaltung/Westenfeuermarkt	Erhalt und Ergänzung der großräumigen Stadtgestalt, geprägt durch Parkanlage und besondere Einzelbaukörper	Gestaltung Allee-Blockrandschließung Ahlener Str., Münsterweg	Aufstellung von Gestaltungskonzepten
		Osttorknoten	Großflächige zusammenhängende stadträumliche Gestaltung	s. B-Plan 10.3-A	s. B-Plan 10.3-A
	5.2 Bereiche mit besonderen Anforderungen an das Stadtbild	Nordstraße	Beseitigung der Fassadenmängel; - Gestaltung der EG-Zonen; Wiederherstellung der vertikalen Proportionen und Individualität der Einzelhäuser bis in die Ladenzone	- Proportionierung der Schaufenster - dezente Werbeträger - Wiederherstellen historischer Fassaden - keine der Architektur fremden Materialien verwenden	Entwicklung von Gestaltungsfestsetzungen, Beratung von Architekten, Öffentlichkeitsarbeit
		Pulvert/Bergstr. Bereich Hühlerstr., Linnenstr.	Erhalt von noch einheitlichen Strukturen im Zusammenhang	Reparatur von Fassaden, Erhalt denkmalwerter Gebäude, ggf. Freilegung von Fachwerkfassaden, Beseitigung gestalterischer Mängel	Entwicklung von Gestaltungsfestsetzungen

9. Teilbereichskonzepte

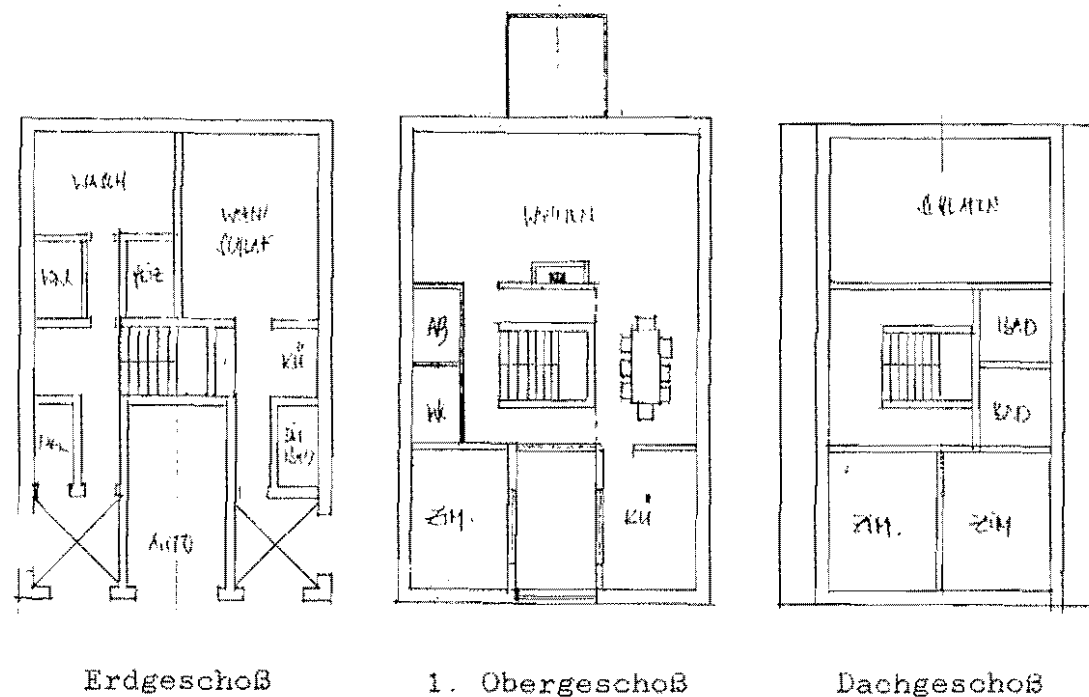
9.1 Ackerbürgerhaus

Das Ackerbürgerhaus hat einst das Stadtbild Beckums geprägt und bestimmte die Harmonie der Bebauung wesentlich mit. Vielerlei Verluste und Veränderungen haben diese historische Substanz dezimiert, zu selten sind dabei maßstäbliche Entwicklungs- und Anpassungsmöglichkeiten beachtet worden. Nach den Weltkriegen sind heute nur noch 14 Gebäude dieser Art in der Innenstadt vorhanden.

Die behutsame und zeitgemäße Entwicklung von Grundlagen für Gebäude führt zu Vorschlägen, die das gewachsene Gefüge der Stadt nicht sprengen und stören. Vielmehr sollten Maßstab, Funktion und Erscheinungsbild zu einem Ergebnis führen, das den heute zu stellenden Ansprüchen ebenso entspricht wie der Berücksichtigung historischer Belange. Dabei sollte das Ackerbürgerhaus als städtebauliches Gestaltungselement als Leitlinie für die architektonische Ausbildung der Wohnbebauung dienen. Zwar hat ein Wandel der Funktionen stattgefunden, gleichwohl lassen sich aber Ähnlichkeiten feststellen, die auch bei zeitgemäßer Architektur einen Stilbruch - wie leider in der Vergangenheit zu oft - vermeiden. Gemeint sind hier vor allem die Bebauungen, die sich auf Wohnnutzung beziehen: Wohnen mit 1 - 2 Wohneinheiten, 1 oder 2 Stellplätze im Gebäude bilden hierbei die Grundlagen der Gestaltung. Die sich hieraus ergebende Kubatur, Nutzung in den unterschiedlichen Geschossen und hierauf bezogen verschiedene Details in der Fassadengestaltung sind in dem beigegebenen Beispiel aufgezeigt.

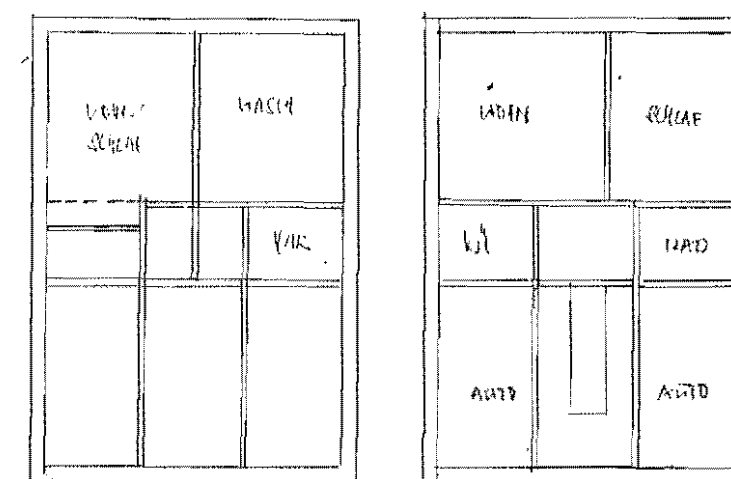
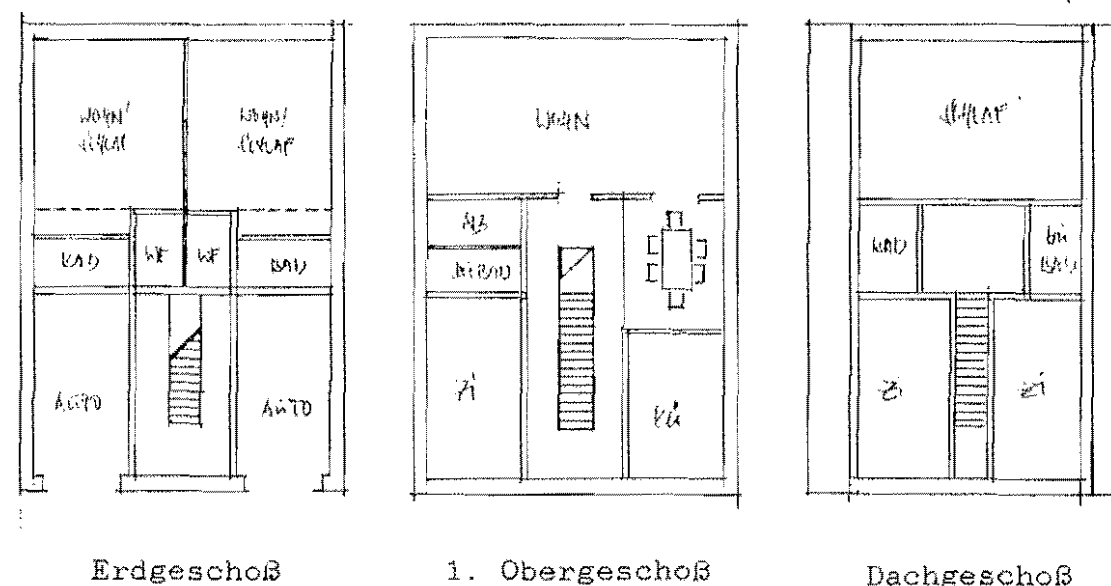
Fazit:

Eine Verknüpfung von gewachsener Stadtstruktur, historischen Maßstäblichkeiten und heutigen Nutzungsansprüchen ist sehr wohl zu erreichen. Die Besinnung auf diese Gestaltungsgrundlagen einerseits und auf die werkgerechte Verwendung ortstypischer Materialien bei entsprechender Durcharbeitung andererseits sind ganz wichtige Ansprüche, die von den in Beckum bauenden Architekten mit aller Entschiedenheit verlangt werden sollten. Das setzt aber auch voraus, hierfür das Verständnis beim Bauherrn durch entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Beratung zu wecken.



GIEBELSTÄNDIGES (ACKER-)BÜRGERHAUS FÜR BECKUM

- typische Beckumer Gebäudeproportionen
- Entwurfstypus zur Baulückenschließung
- integrierter Stellplatz zur Reduzierung der Parkplatzzahl im Innenstadtbereich
- große Variabilität in der Grundrißkonstruktion
 - o Einfamilienhaus mit/ohne Einliegerwohnung
 - o Mehrgenerationenhaus



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

ENTWURF EINES GEBÄUDETYPUS
ZUR BAULÜCKENSCHLIEßUNG
"ACKER-BÜRGERHAUS"

DATUM:

KARTE NR.
52



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FASSADENGESTALTUNG NORDSTRASSE

- BESTAND -

9.2 Fassadenabwicklung Teilbereich Nordstraße

Negativ

- bei Schaufenstergestaltung Nichtberücksichtigung der vorherrschenden Fassadengliederung
- zu große, disharmonische, unproportionierte Schaufenster, dadurch Verringerung in der Werbewirksamkeit des Gebäudes
- unproportionierte Werbeträger
- langes waagrechtes "Schaufensterband"; Straßenzeile nur noch eingeschränkt als ein Aneinanderreihen von Einzelhäusern, sondern mehr als "langes Kaufhaus" erkennbar
- Materialvielfalt
- keine Einheit mit individuellem Charakter ("Chaos" durch "Freiheit")
- Fenster im Obergeschoßbereich :
oft Zerstörung der historischen Struktur und Auswechseln der historischen Fensterteilung durch unproportionierte Einfeldscheiben

Wünschenswert

- Proportionierung der Schaufenster unter konsequenter Berücksichtigung der vorhandenen Fassade, um ein "Abschneiden" des Erdgeschosses von den Obergeschossen zu vermeiden
- eher mehrere kleine, wohl proportionierte Schaufenster als ein "erschlagendes" großes (Werbewirksamkeit wird nicht gefährdet). Häufig übliche Verkleinerung der Glasflächen durch aufgeklebte Imitationen wie Fachwerk, Säulen, Mauerwerk dann nicht nötig.
- zurückhaltende, dezente gut gestaltete Werbeträger, der Architektur angemessen; Oststr. 7 als positives Beispiel
- im Erdgeschoßbereich Wiederherstellung der Erkennbarkeit der einzelnen Häuser, jedes in seiner, auch aus den Obergeschossen resultierenden, typischen Architektur. Lange waagerechte Fensterbänder entsprechen nicht der Architektur der Innenstadt.
- Materialwahl gut überlegen und der vorhandenen Architektur anpassen; keine der Architektur fremden Materialien verwenden
- Wiederherstellen der historischen Fassaden einschließlich historischer Fensterteilungen
- durch Beachtung dieser Punkte im gesamten Straßenverlauf eine für die Nordstraße typische architektonische Einheit schaffen, die in ihren Einzelhäusern eine angenehme, zurückhaltende Individualität widerspiegelt. (Absprachen der Kaufmannschaft untereinander, Gestaltungsfibel, individuelle Beratung)

Fazit:

Höchster Wohn-, Einkaufs- und Werbewert kann erreicht werden, wenn eine Harmonie des Straßenensembles wieder erkennbar wird.

M. 1 : 150

DATUM:
25.6.1987
KARTE NR.
53

VORSCHLAG 1



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNE'NSTADT

FASSADENGESTALTUNG
NORDSTRASSE

- VORSCHLÄGE ZUR REPARATUR -

VORSCHLAG 2

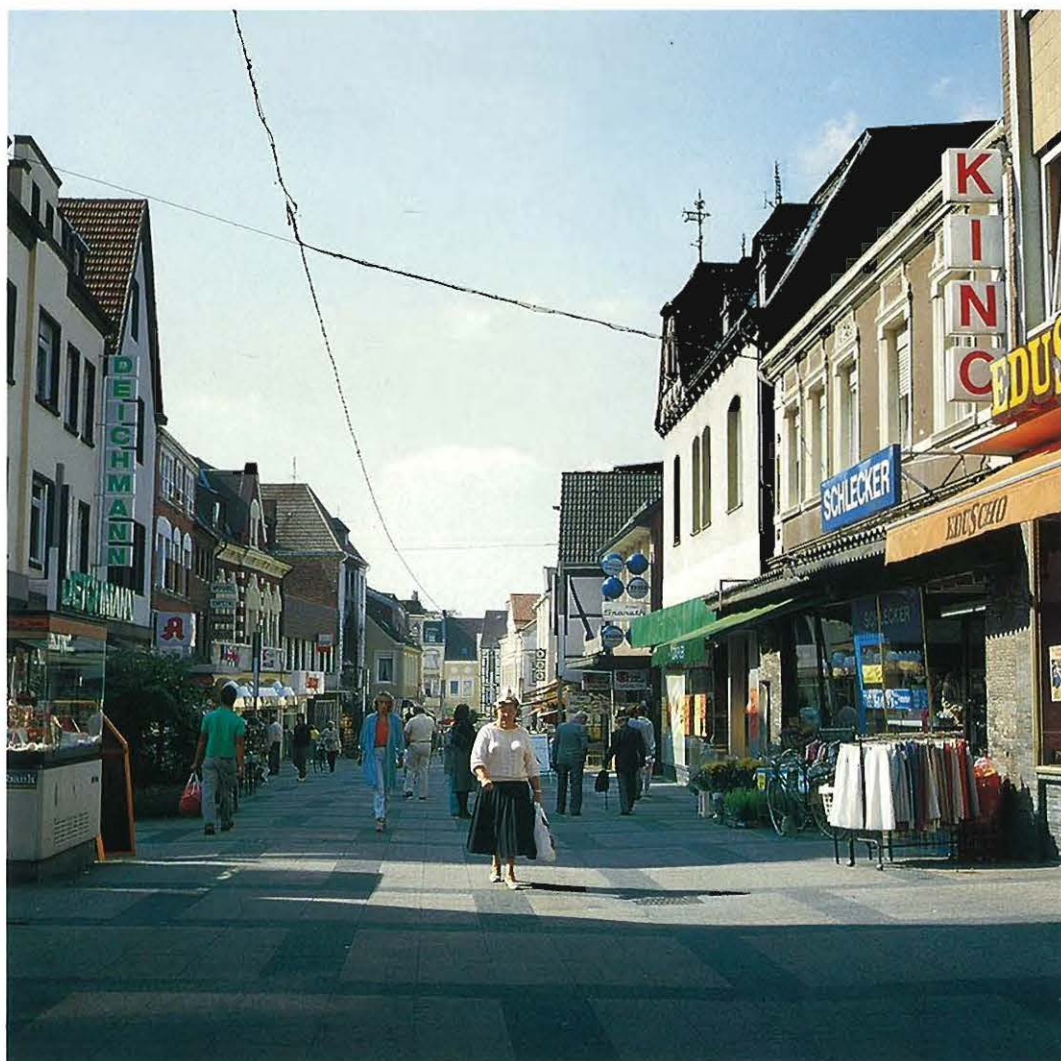


DATUM:
IM JUNI 1987
KARTE NR.
54

M. 1 : 150

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/745463
in Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
1400 Bielefeld 11, Künzleweg 18, 05205/3230





STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

FOTOKARTE
STADTBILD NORDSTRASSE

DATUM:

KARTE NR.
55

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 100, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/215663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung



9.3 Blockkonzept Pulort - Block 5

Handlungsbedarf

- Hoher Versiegelungsgrad vor allem durch das ungenutzte Fabrikgebäude und -grundstück (Flur 5, Parzelle 219).
- Teilweise schlechte Wohnqualität durch hohe Überbauung von Grundstücken oder durch fehlende hauszugehörige Freiflächen.
- Unpassende, dem Stadtbild abträgliche Fassadengestalt.
- Modernisierungs- und Instandsetzungsdefizit.

Konzept

Die historisch gewachsene Blockrandbebauung der Straßen Pulort - Nordwall - Kreuzstraße bleibt in ihrer Form erhalten und wird nur an offenen Rändern oder Baulücken geschlossen.

Für einige Gebäude wird Modernisierung und Instandsetzung empfohlen, wobei nach den Leitlinien zum Stadtbild die ortstypische Eigenart von Material und Gliederung gewahrt bzw. wiederhergestellt werden sollte.

Wirksame Verbesserungen der privaten Freiflächen, d.h. Zugewinn an begrünten Flächen, können durch einzelne Abrisse von Nebengebäuden und fast vollständiger Entsiegelung von Hofflächen (vor allem auf kleinen Grundstücken) erreicht werden.

Notwendige Garageneinstellplätze können nach dem Gesamtkonzept zum Rahmenplan im Parkhaus am Nordwall oder als Gemeinschaftsanlage im Block untergebracht werden.

Das Grundstück der ehemaligen Fahrradfabrik wird nach Abbruch des Gebäudebestandes und der Nebenanlagen neu geordnet und genutzt.

Vier Varianten zur Neuordnung :

Variante A :

Ein Teil des Fabrikgrundstückes im Blockinnenbereich dient als Gemeinschaftsanlage für Spiel und Aufenthalt, vor allem als Äquivalent für die kleingeschnittenen Grundstücke. Durch eine Blockdurchwegung vom Pulort zum Nordwall (mit einem Gehrecht über das Grundstück Nordwall 15) wird diese Blockinnenfläche erschlossen.

Auf dem Grundstücksteil an der Straße Pulort wird eine Gemeinschaftsanlage für 8 Garagen vorgesehen, die die Straßenfront weitgehendst schließt. Die Garagendächer sollten begrünt werden.

Das Grundstück Kreuzstraße erhält eine Neubau.

Variante B :

Wie Variante A bis auf die Blockdurchwegung. Der Zugang zur Spiel- und Freifläche erfolgt über die Garagenzufahrt. Die Freifläche kann auch von den angrenzenden Privatgärten durch eigene Pforten erreicht werden. Die Garagenbauten schließen durch eine andere Anordnung die Straßenfront fast vollständig und es bietet sich Platz für private Autoreparatur.

Variante C :

Wie Variante A bis auf die Garagenanlage. Stattdessen Schließung der Straßenfront Pulort durch einen Wohnungsneubau mit alternativ 5 eingeschobenen Garagen.

Variante D :

Kleine Arrondierung des Fabrikgrundstückes zugunsten der Grundstücke Kreuzstraße 3 und 5 und Neubau auf einem Einzelgrundstück im Blockinneren.

Schließung der Straßenfront Pulort durch Wohnungsneubau. Eine Blockdurchwegung entfällt, ebenso der Ersatzbau für Garagen. Fehlende Stellplätze sind im Parkhaus Nordwall nachzuweisen.

In allen vier Varianten sind keine Überlegungen für Grundstücksneuordnungen der verbleibenden Privatgrundstücke enthalten, die aber anzustreben sind, vor allem für die Eckgrundstücke und wenn möglich mit Wegerechten zur inneren Freifläche.

Verkehrsberuhigung Wohnquartier Pulort

Das gesamte Quartier Pulort soll nach der Maßgabe des Rahmenplanes zu einem innerstädtischen Wohnquartier entwickelt werden.

Die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden somit wohnbezogen durchgeführt mit dem Ziel, den Durchgangsverkehr zu verhindern und eine Geschwindigkeitsreduzierung zu erreichen.

Die mittelalterliche Struktur des Straßenraumes eignet sich als "Verkehrsmischfläche", d.h. Fußgänger und PKW nutzen den Straßenraum gleichberechtigt ohne Vorrang für den PKW. Die Aufenthaltsfläche für den Fußgänger und die Anwohner wird erweitert.

Die Straßen Pulort und Kreuzstraße erhalten als Wohnstraßen eine niveaugleiche, einheitliche Pflasterung bis an die Hauskanten ohne gesonderte Fahrbahnmarkierungen. PKW - Stellflächen können im Straßenraum in zu-fahrtfreien Bereichen angeordnet werden. Durch intensive kleinkronige Baumpflanzungen werden beide Straßen begrünt. Das Lichtraumprofil des Pulort, durchschnittlich ca. 9,50 m (davon 5,50 - 4,75 m jetzige Fahrbahnbreite), läßt einen Verkehr in beiden Richtungen zu. Wegen der Engstelle in der südlichen Kreuzstraße (4,00 m) wird hier weiterhin die Einbahnstraßen-Regelung empfohlen.

Der Nordwall mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 - 5,00 m soll als Sammelstraße künftig in zwei Fahrtrichtungen befahrbar werden.

Im Gegensatz zu den verkehrsberuhigten Wohnstraßen bleibt hier aber die Fahrbahntrennung (Fahrbahn/Bürgersteig) erhalten. In den Einmündungsbereichen von Wohnstraßen ist niveaugleich aufzupflastern.

An der Engstelle Nordwall-Kreuzstraße ist ein Teilabschnitt des Nordwalls durch das Schild 325 (Verkehrsberuhigte Zone) zu kennzeichnen, um hier Verkehrssicherheit für den Fußgänger zu gewährleisten. Im übrigen gilt für den Nordwall wie auch für die anderen Ringstraßen das Tempolimit 30.

Die Kosten für Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in den angrenzenden Straßenabschnitten des Blockes 5 (s. Karte 60) können nach überschlägiger Schätzung mit ca. 500.000 DM angesetzt werden. Darin sind enthalten:

- intensiver Umbau der Straßen Pulort und Kreuzstraße mit niveaugleicher Pflasterung (nach Möglichkeit versickerungsfähiger Wegebelaag), durchgängige Neuanpflanzung von Bäumen, Aufstellen von Pollern in Fußgänger-schutzbereichen (an Einmündungen), Markierung von Parkplätzen, ggf. Sitzgelegenheiten
- Teilumbau Nordwall mit Aufpflasterung der Kreuzungs- und Einmündungsbe-reiche, partielle Neuanpflanzung von Bäumen.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block 5 Bestand

-  Wohngebäude
-  Nebengebäude
-  versiegelte Flächen
-  begrünte Flächen
-  Garage freistehend oder angebaut
-  Garage innerhalb des Hauses
-  Baumbestand
-  Bereich für Neuordnung
-  Bestand Gebäude Fahrradfabrik nicht dargestellt



NORD

M. 1 : 500

10 30 50 100

KARTE NR.

56

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 15, Reichsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245643
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Kniepsweg 18, 05205/3230



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block5 Konzept für Neuordnungsbereich

Maßnahmen im Bestand

-  Instandsetzung und teilweise Modernisierung notwendig
-  Holzfachwerk
-  Nebengebäude entfernen
-  entsiegeln und begrünen

Freiflächenverbesserung

-  begrünte Flächen
-  Zugewinn an begrünten Flächen durch Abriß von Nebengebäuden und Entsiegelung



NORD

IM ORIGINAL M 1:500



KARTE NR.

57

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
17000 Stralsund 19, Rostocker Str. 108, 030/2024455
22600 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 043/215522

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalkooperation

6300 Elmfeld 71, Kitzweg 71, 05125/1220



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block5

Konzept für
Neuordnungsbereich

Variante A - C;

Blockinnenbereich für gemeinsam: Spiel und Aufenthalt ohne Neuordnung angrenzender Grundstücke

Variante A :

 Garagenanlage am Pulort (u. a. Ersatzbau für 6 Garagen) für 8 Garagen. Dächer begrünt.

 Schließung Baulücke Kreuzstraße 1

 Blockdurchwegung

Variante B :

Wie Variante A außer :
- Garagenanlage mit der Wirkung einer geschlossenen Straßenfront.
- Blockdurchwegung

 Fenster zu Nachbargrundstück

 Garage freistehend oder angebaut

 Garage innerhalb des Hauses

Variante A

Variante B

AGK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245643
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4200 Blefeld 11, Kitzbergweg 18, 05205/3230



NORD

im Q. 1 : 500

10 30 50 100

KARTE NR.

58

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block5 Konzept für Neuordnungsbereich

Variante A - C;

Blockinnenbereich für gemeinsam: Spiel und Aufenthalt ohne Neuordnung angrenzender Grundstücke

Variante C:

Wie Variante A außer:
- Blockschießung Pulort durch Neubau mit 5 (überwiegend eingeschobenen) Garagen

Variante D, Voraussetzung:

Grundstück Kreuzstraße 1 bleibt in der Größe erhalten, kleine Arrondierung des Fabrikgrundstücks zugunsten der Grundstücke Kreuzstraße 3 und 5. Kein Ersatzbau für 6 Garagen

Schließung der Baulücke Pulort. Neubau auf einem Einzelgrundstück im Blockinnenbereich. Keine Blockdurchwegung

 Fenster zu Nachbargrundstück

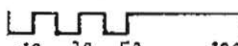
 Garage freistehend oder angebaut

 Garage innerhalb des Hauses

Variante C

Variante D

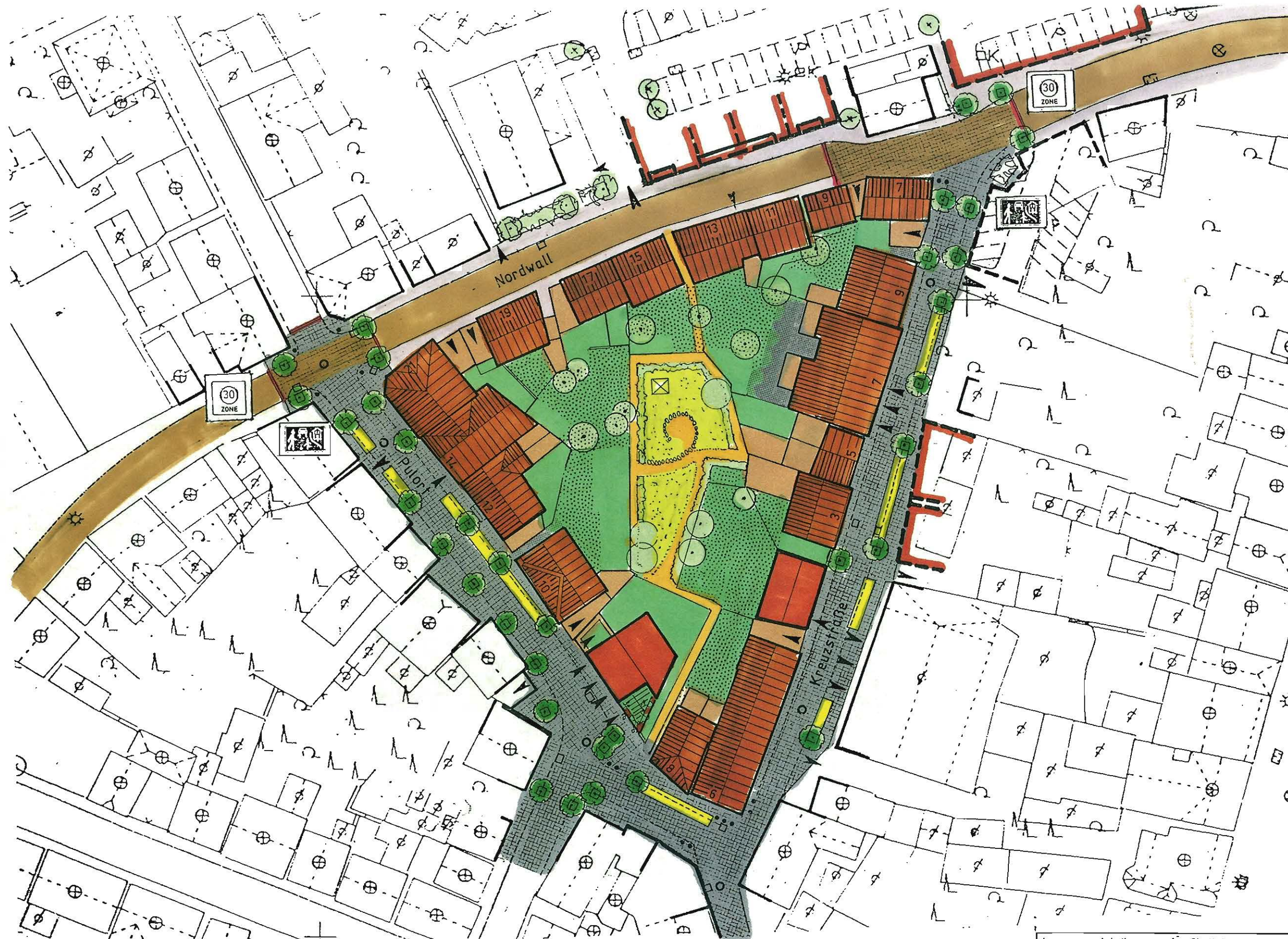
ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/3624055
2000 Hannover 1, Lange Reihe 29, 940/245443
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4200 Dietfeld 11, Kniezweg 18, 05105/3210


NORD
im Maßstab 1:500

KARTE NR.
59

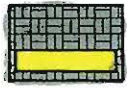
STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block 5

Verkehrsberuhigung

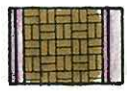


 Verkehrsberuhigung in Wohnstraßen: einheitliche Pflasterung Geh- und Fahrbereich Niveaugleich, ggf. Mindestfahrbreite durch Pflastertrand gekennzeichnet

 Parkbereiche

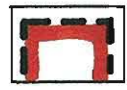
 Neupflanzung von Straßenbäumen

 Fußgängerschutzbereich an Einmündungen durch Poller

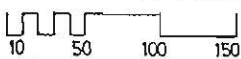
 Aufpflasterung von Einmündungsbereichen an Sammelstraßen

 Sammelstraße

 Garagen, Garagenzufahrten, Parkplatzzufahrten

 Ergänzende Neubebauung in den umliegenden Blöcken

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Körtzweg 18, 05205/3230

 NORD
IM ORIGINAL M 1:500


KARTE NR.
60

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

Pulort - Block 5

Verkehrsberuhigung

4.00 Mindestfahrbreite bei weitgehendstem Erhalt von Gehwegbereichen (1.50m)

← Fahrtrichtung

KARTE NR.
61

NORD

im Q. 1 : 500

10 30 50 100

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH

1000 Berlin 19, Rechtsstr. 108, 030/3024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 25, 040/245663

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Blefeld 11, Künzigweg 18, 05205/3230

Straßentyp	Querschnitt (Klammerwerte: Mindestmaße in Altbaugeländen bzw. bei beengten Verhältnissen)	Lageplan-Prinzipischnitten	Ver- kehr ber- stui- ma Kfz
anbaufreie Sammelstraße			140
anbaufähige Sammelstraße			60C
Anliegerstraße Typ 1			25C
Anliegerstraße Typ 2			12C
befahrbarer Wohnweg Typ 1			6C
befahrbarer Wohnweg Typ 2 ¹⁾			
befahrbarer Wohnweg Typ 3 ²⁾			

Anmerkungen:

- 1) $s_{min} = 0,5\%$ (Entwässerung)
- 2) Wohngebiete in Stadtrandnähe mit unbefriedigendem ÖPNV-Anschluß
- 3) Stadtkernnahe Wohngebiete mit gutem ÖPNV-Anschluß. Dieser Wert setzt voraus, daß die für die Bewohner erforderlichen Stellplätze befriedigend eingeplant werden können.
- 4) Tiefe des Parkstreifens: 4,30 m bei 100 gon, 4,75 m bei 67 gon, 4,50 m bei 50 gon, 2,00 (1,80) m bei 0 gon. Diese Maße erfordern bei Schräg- und Senkrechtaufstellung 0,75 m Breitenzuschlag im Gehweg.
- 5) Der Gehstreifen ist zum Ausweichen befahrbar.
- 6) Tiefe des Parkstreifens: 5,00 m bei 100 gon, 5,25 m bei 67 gon, 4,90 m bei 50 gon, 2,00 (1,80) m bei 0 gon. Bei Schräg- und Senkrechtaufstellung sind Rangiervorgänge beim Ein- und Ausparken erforderlich.
- 7) Gehstreifen nur bei dicht angrenzenden Gebäuden mit Hauseingängen erforderlich.



9.4 Blockkonzept Block 39 - zwischen Elmstraße und Kalkstraße -

Die Absicht der Firma Ellinhaus KG, ihren Betrieb zu verlagern, gibt Anlaß, ein Konzept für eine ca. 5.300 qm große Fläche zu entwickeln.

Der Nutzungsbestand des Blockes ist nach Verlagerung durch einen überwiegenden Anteil an Wohnnutzung gekennzeichnet. Lediglich auf den Grundstücken Kalkstraße 15 - 17 befindet sich noch die Glaserei Novak und ein Möbellager der Fa. Hermann. Der Malereibetrieb Heese in der Kalkstraße 23 unterhält an diesem Standort nur das Wohnhaus und das Büro.

An der Oelder Straße Ecke Kalkstraße befindet sich das Bahnhofshotel.

Nach Einschätzung der Staatlichen Gewerbeaufsicht besteht durch diese Betriebe keine wesentliche Immissionsbelästigung.

Südlich des Blockes zwischen Kalkstraße und Bahntrasse haben die Firmen Kriener, Lange und Bomke ihren Betriebsstandort, die ebenfalls in ihrer Lage zum benachbarten Wohnen als problemlos eingestuft werden.

Im Norden der Elmstraße besteht ausschließlich Wohnnutzung.

Damit wird für den Block eine Nutzungsabgrenzung WA/MI vorgeschlagen, wonach eine östliche Teilfläche weiterhin in der MI-Nutzung verbleibt.

Die freiwerdende Fläche der Firma Ellinghaus kann damit als Baugebiet WA beplant werden.

Das Konzept sieht eine Randbebauung entlang der Elmstraße und eine Bebauung im Blockinneren vor. Erschlossen wird die innere Wohnanlage über die Elmstraße oder Kalkstraße in einer Fahrtrichtung. Im Bereich der Zu- bzw. Ausfahrten sind die notwendigen Garagenstellplätze angeordnet. Die Bebauung kann in Reihen- oder Einzelhausbebauung mit einer **max.GFZ von 0,6** erfolgen.

Eine nicht befahrbare Fußwegeverbindung wird zwischen den Grundstücken Kalkstraße 1 und 3 empfohlen, wobei für das erste noch eine zusätzliche Einzelhausbebauung denkbar ist.

Für die Kalkstraße und die Elmstraße wird Verkehrsberuhigung vorgeschlagen, die nach den jeweiligen Nutzeransprüchen (Gewerbe in der Kalkstraße) zu organisieren und zu gestalten ist.

STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

BLOCK 39
BESTAND

NUTZUNGSKATEGORIEN GEM.
GENEHMIGUNGSGRUNDLAGE
DER VERWALTUNG



MI - MISCHGEBIET



GE - GEWERBEGEBIET

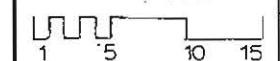


BEREICH FÜR NEU-
ORDNUNG



NGRO

IM ORIGINAL M 1:500



KARTE NR.

62



Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
52228 Selm 13, Beckum, Tel. 0524/222455
52228 Selm 13, Beckum, Tel. 0524/222455

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

52228 Selm 13, Beckum, Tel. 0524/222455

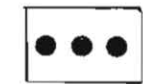


STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PLANUNG



WOHNUNGSNEUBAU
/ GARAGEN BEI GRZ 0;
BEI GFZ 0;



FUßWEGVERBINDUNG
(BEFAHRBAR)



VERKEHRSBERUHIGUNG



ÖFFENTL. GRÜN

BESTAND/NEUORD- NUNG

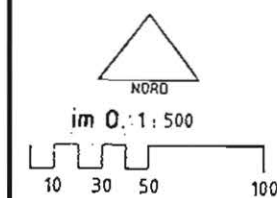


WA - ALLGEMEINES
WOHNGEBIET



MI - MISCHGEBIET

BLOCK 39
KONZEPT.



KARTE NR.

63

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 79, Reichsstr. 104, 030/3026055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245613

In Zusammenarbeit mit
Berief & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Kieselweg 16, 05205/3230



9.5 Gestaltung Alleestraße

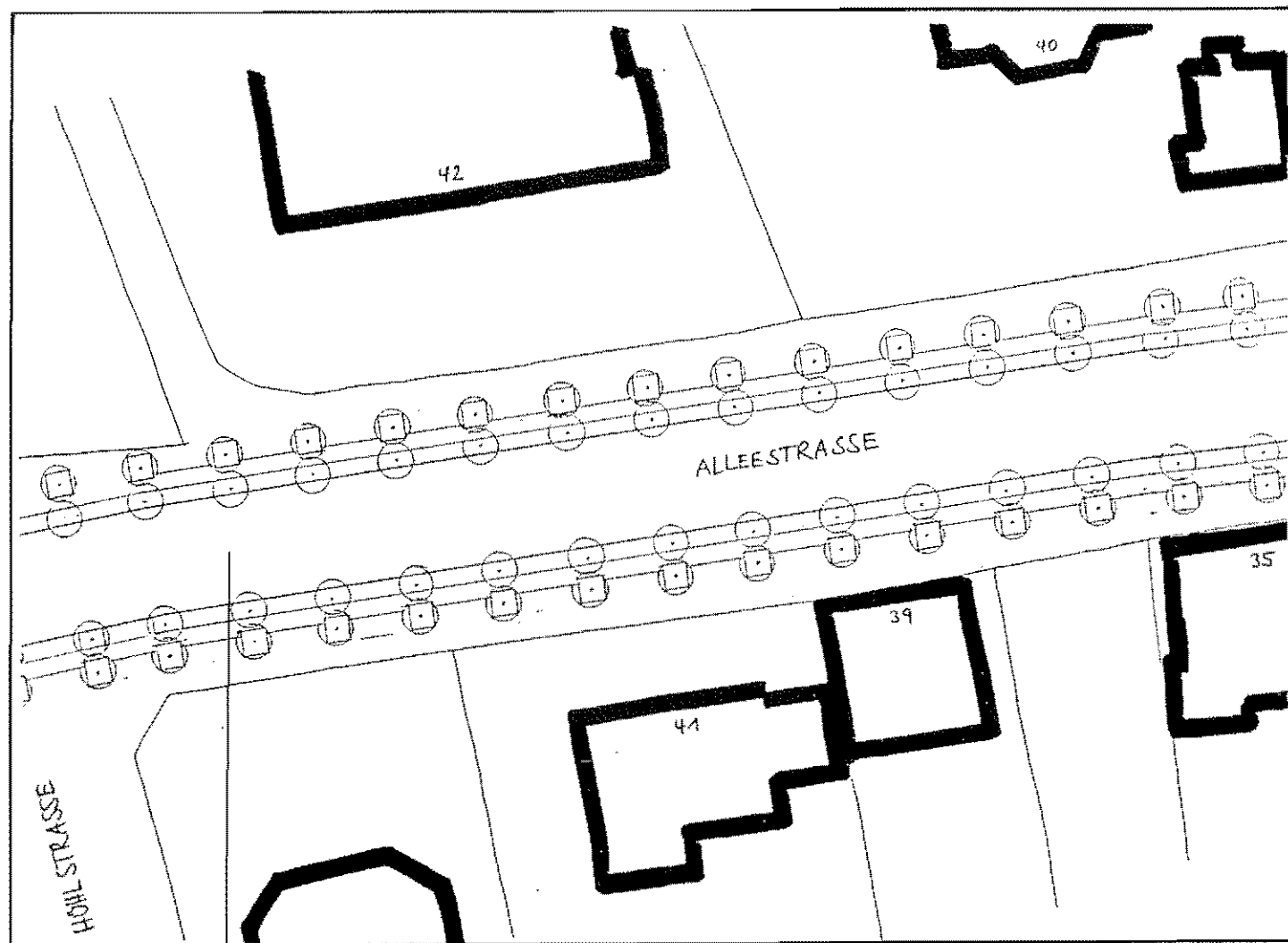
Die Alleestraße war früher, vor dem heutigen Ausbau, eine zweireihig bestandene Rotdorn-Allee, deren Reste ansatzweise zwischen Hühl- und Thuerstraße noch erhalten sind; hier allerdings wurden die entstandenen Lücken mit Linden aufgefüllt. Die Breite der Straße, die zwischen ca. 16 und 19 Metern variiert, böte hier räumlich den Ansatz, die Allee unter Beibehaltung ihrer Verkehrsfunktion wieder zu vervollständigen und auf einer Seite mittels einer Doppelreihe von Bäumen einen großzügigen Fuß- und Radweg anzulegen, evtl. wäre sogar beidseitig eine doppelte Baumreihung möglich. Bei einseitiger Doppelreihe sollte der Fußweg auf der Westseite der Alleestraße liegen, da die zu verbindenden Grünbereiche ebenfalls auf der Stadtaußenseite des Innenrings liegen.

Aus dem vorliegenden Kartenmaterial wird ersichtlich, daß die geplanten Begrünungsmaßnahmen und die vorgeschlagene Verschmälerung der Fahrbahnen den Verkehr auf der Alleestraße nicht verdrängen sollen. Die derzeitige Verkehrsfunktion der Alleestraße soll auch weiterhin beibehalten werden.

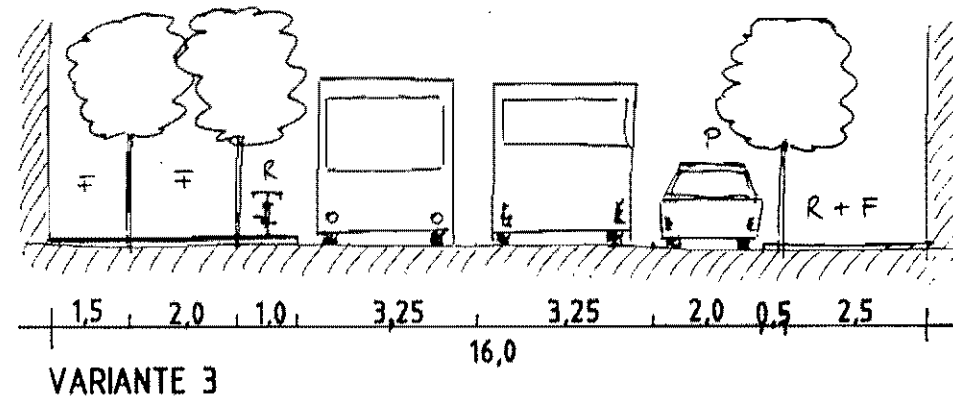
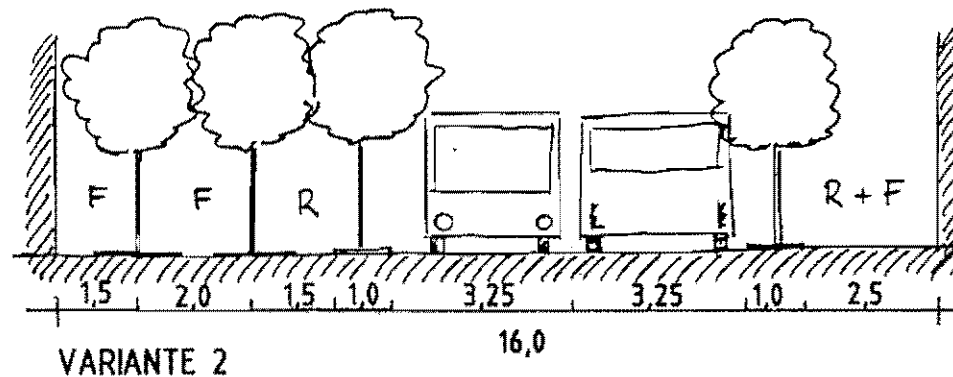
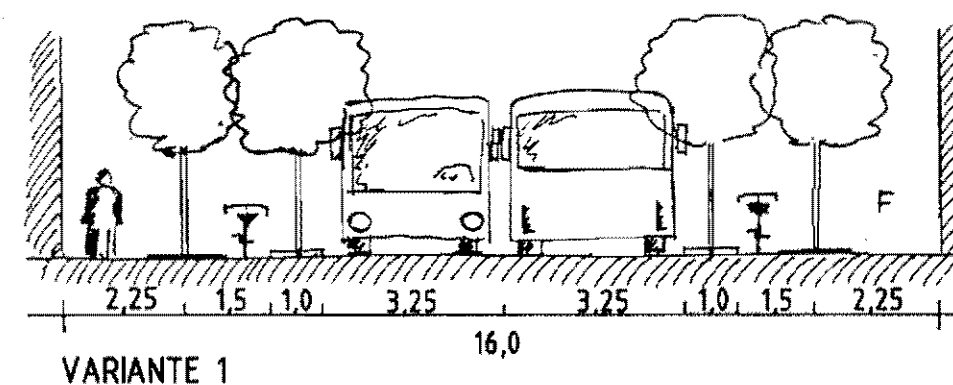
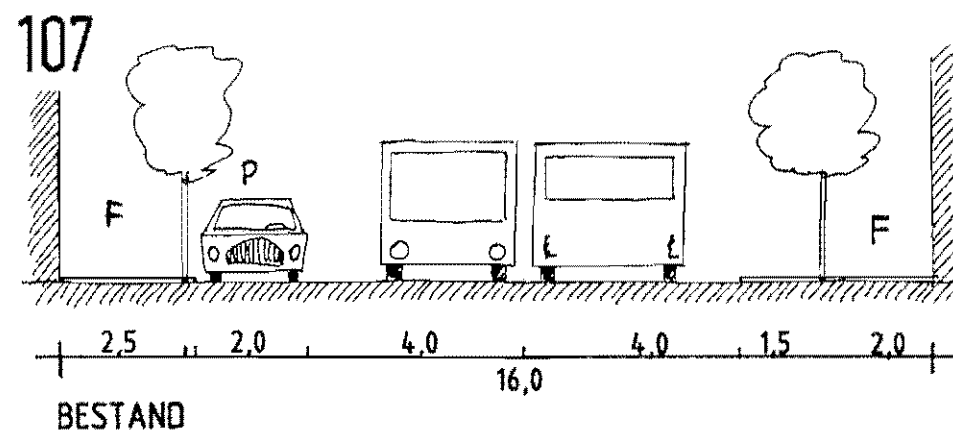
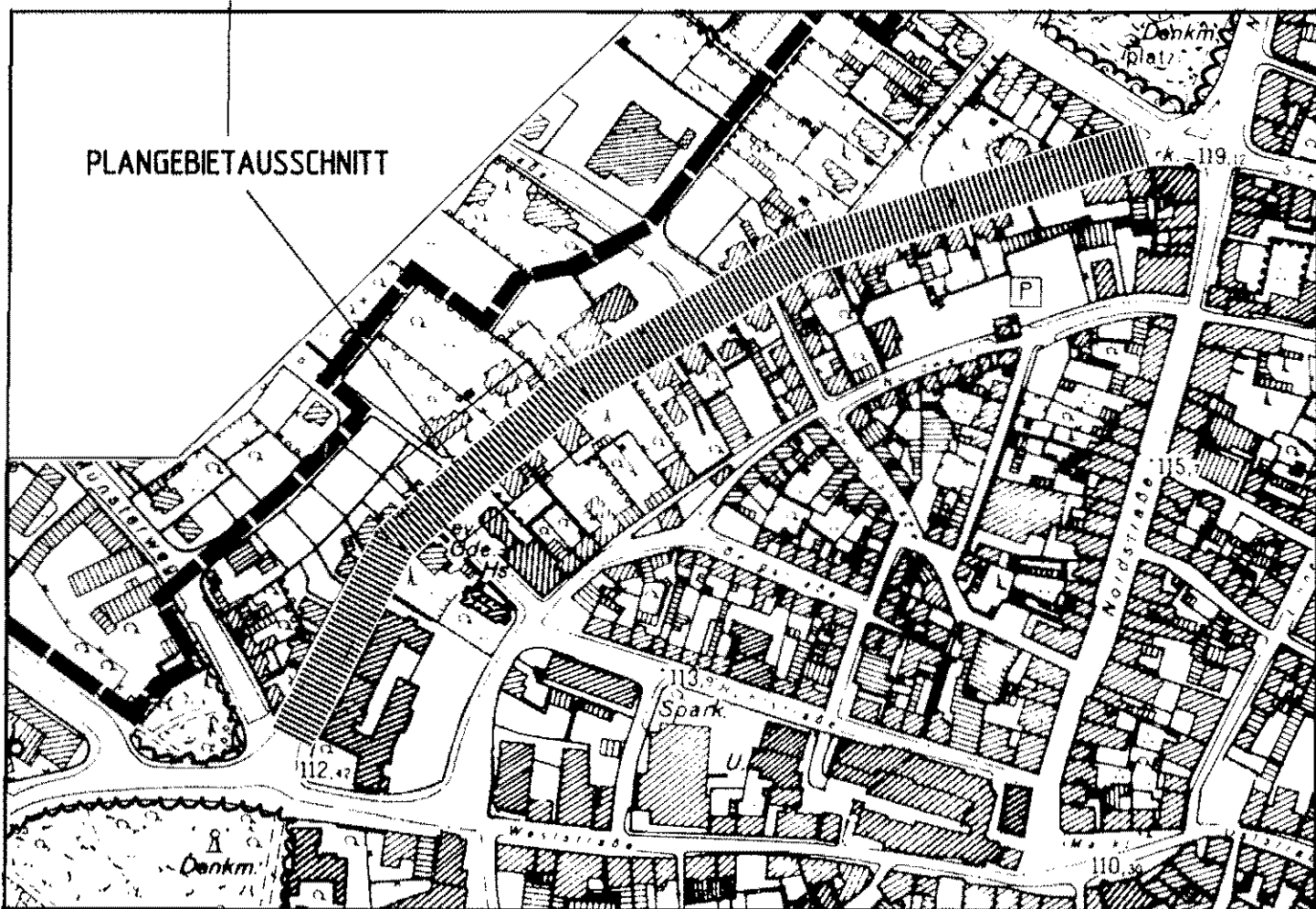
Das Maßnahmen- und Handlungskonzept des Rahmenplanes Beckum beinhaltet, daß eine der vorrangigen Arbeiten, den Rahmenplan mit seinen Zielen umzusetzen, eine Verkehrsuntersuchung auf der Alleestraße erfordert, um festzustellen, ob von der Alleestraße aus der Parkplatz am Nordwall angefahren werden kann. In diesem Zusammenhang ist ebenso zu untersuchen, ob Maßnahmen auf der Alleestraße Auswirkungen auf den Konrad-Adenauer-Ring haben werden. Dieses Untersuchungserfordernis wurde schon zu Beginn der Fortschreibung des Rahmenplanes Beckum in der Klausurtagung als notwendig erkannt.

Bei dieser Untersuchung ist anhand einer Kennzeichen-Zählung der Kfz's zu ermitteln, wie hoch der Durchgangsverkehr auf der Alleestraße und dem Konrad-Adenauer-Ring ist. Nach der Verkehrsprognose zum Generalverkehrsplan Beckum von 1982, prognostiziert bis 1990, nimmt der Konrad-Adenauer-Ring bei Fertigstellung des Verbindungsstückes von der Vorhelmer Straße bis zur Neubeckumer Straße einen Durchgangsverkehr von 11,7 % als Anteil am Gesamtverkehr auf.

Da nach der Prognose von 1982 inzwischen das Verbindungsstück zwischen Vorhelmer Straße und Neubeckumer Straße über die WLE fertiggestellt wurde, könnte durch die zuvor genannte Untersuchung das heute tatsächlich vorhandene Verkehrsaufkommen gezählt und bewertet werden.



VARIANTE 1



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PLANUNG ALLEEBEPLANUNG DER ALLEESTRASSE

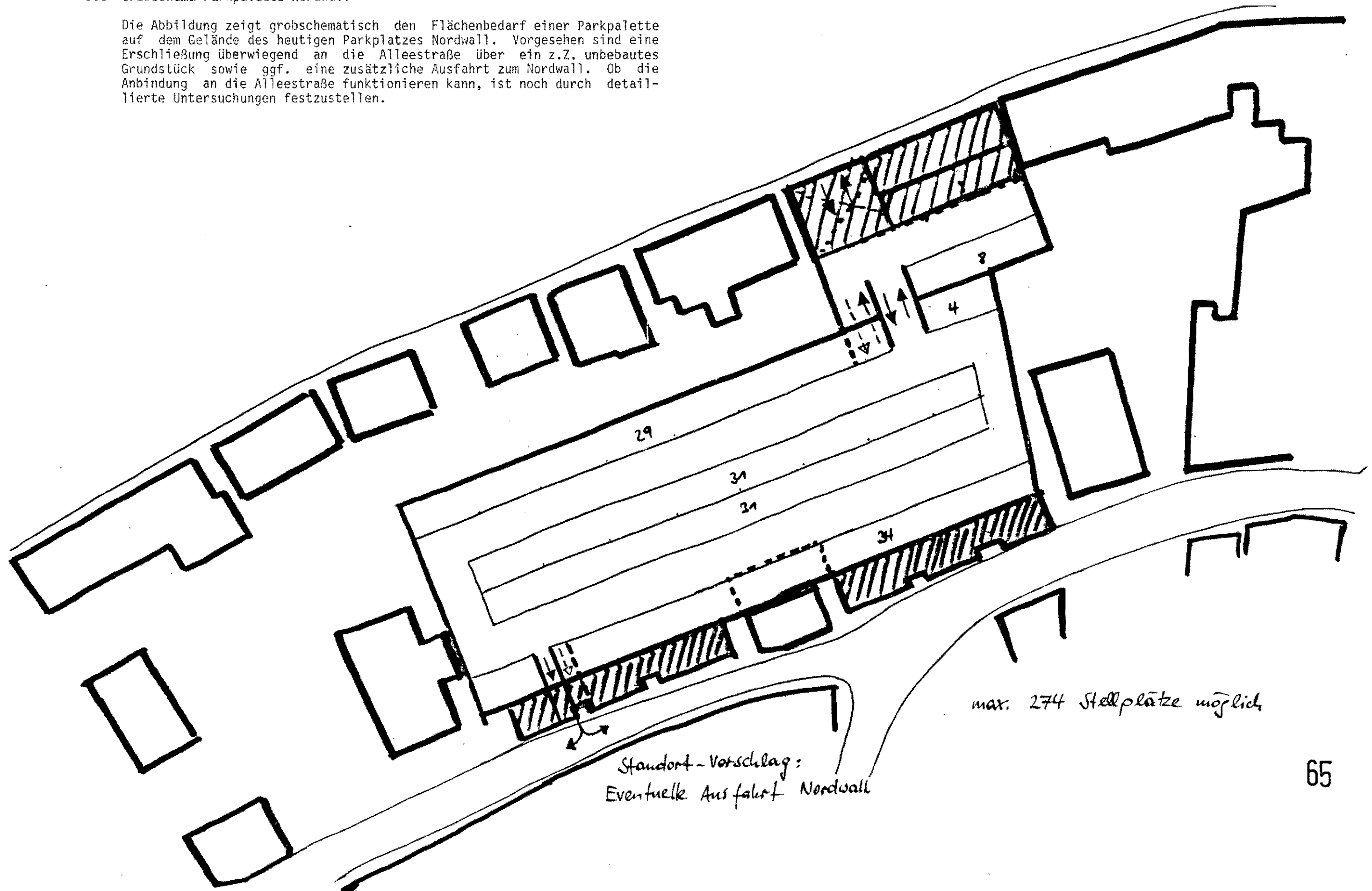
In einer am 20.05.1987 erfolgten Besprechung mit TÖB - hier LSBA Münster - konnte das LSBA Chancen für einen solchen Rück- bzw. Ausbau erkennen. Zur weiteren Konkretisierung sind u.a. Zählungen und Detail-Untersuchungen notwendig, deren zeitliche Abfolge jedoch noch unbestimmt ist.

DATUM:
IM DEZ. 1986
KARTE NR.
64

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichsstr. 108, 030/7024055
2000 Hamburg 1, Lange Reihe 25, 040/245663
In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung
4800 Bielefeld 11, Künzinger 18, 05205/3230

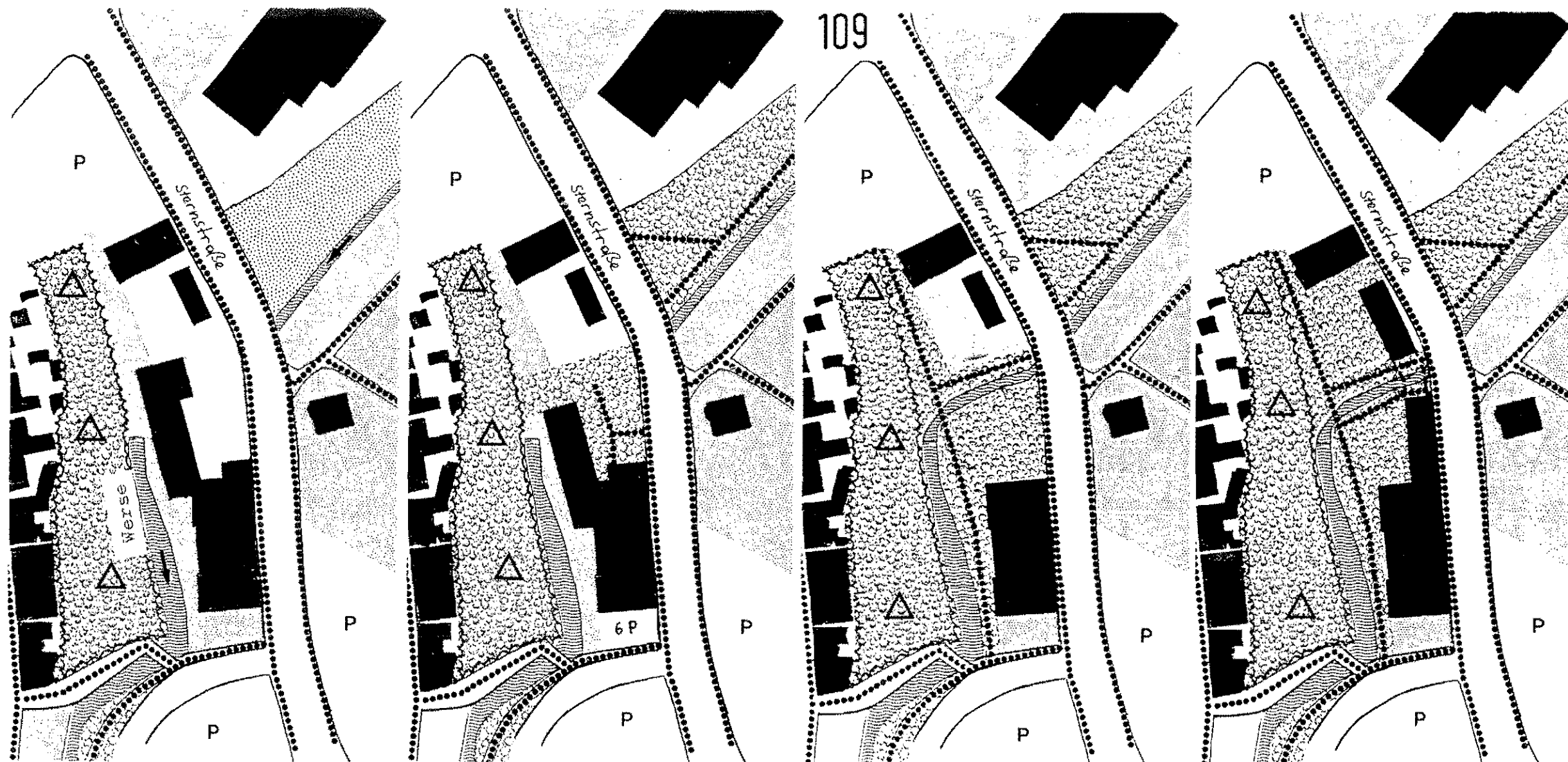
9.6 Grobschema Parkpalette Nordwall

Die Abbildung zeigt grobschematisch den Flächenbedarf einer Parkpalette auf dem Gelände des heutigen Parkplatzes Nordwall. Vorgesehen sind eine Erschließung überwiegend an die Alleestraße über ein z.Z. unbebautes Grundstück sowie ggf. eine zusätzliche Ausfahrt zum Nordwall. Ob die Anbindung an die Alleestraße funktionieren kann, ist noch durch detaillierte Untersuchungen festzustellen.



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PLANUNG JUGENDZENTRUM



Bestand 1986

Planung Stadt Beckum

Planung Berief & Partner
Variante 1Planung Berief & Partner
Variante 2

Favorisierter Vorschlag

- Judenfriedhof
- öffentliche Grünfläche
- Privatgarten
- Betriebsfläche
- Brachfläche
- Gebäude
- Fußweg
- Gewässer
- Parkplatz

9.7 Planung Grünzug am Jugendzentrum

Im Zuge der Verwirklichung eines geschlossenen Netzes begrünter Fußwege, unabhängig vom Straßennetz rund um die Altstadt von Beckum, besitzt das Grundstück des ehem. Elektrizitätswerkes an der Sternstraße eine wichtige Funktion zwischen dem Grünzug westlich des Osttor-Parkplatzes entlang der Werse im Süden und dem Planungsziel eines Grünzuges entlang der Werse/Kollenbach zwischen Sternstraße und WLE im Norden (mit Anschluß zum Erholungsgebiet "Phönix"). Seitens der Stadt Beckum ist für das Gebäude und Gelände die Umnutzung zu einem Jugendzentrum vorgesehen.

Die beiden Konzepte des Rahmenplans (Variante 1 und 2) verfolgen eine Offenlegung des verrohrten Werseabschnitts sowie die Entwicklung einer durchgehenden Fußwegeverbindung zwischen dem Neumarkt und dem Parkplatz Osttor entlang des Judenfriedhofs und der Werse. Eine Querverbindung entlang der offengelegten Werse zur Sternstraße führt den Grünzug am Kollenbach/Siechenbach nordwärts.

Die favorisierte Variante 2 sieht eine Bebauung entlang der Sternstraße zum verbesserten Immissionsschutz des Freibereiches des Jugendzentrums sowie des öffentlichen Grünzuges vor; in Höhe der offengelegten Werse werden zur Aufrechterhaltung des Grünzuges eine bauliche Zäsur oder nur ein Durchgang im Erdgeschoß vorgeschlagen. Langfristig sollte die gewerbliche Nutzung des Grundstücks nördlich der Werse (VEW) durch Wohnnutzung mit Garten-/Grünfläche abgelöst werden.



DATUM:
IM MARZ 1987
KARTE NR.
66

9.8 Planung Grünzug Siechenbach/Kollenbach - Marienplatz

Der bestehende Grünzug entlang des Siechenbachs zwischen Windmühlenstraße und Siechenhausweg könnte auch nach Westen eine Fortführung bis zur Mündung an die Werse und weiter entlang dieser bis zur Sternstraße/ Neumarkt erhalten. Z.Zt. verläuft ein Fußweg von der Windmühlenstraße durch die Straße "Auf dem Jakob". Nördlich der Schule führt dann ein schmaler, recht unauffälliger Fußweg in das Wersetal, auf dessen östlicher Seite dieser bis zur Sternstraße verläuft. Das westliche Werseufer, das an das Werksgelände eines holzverarbeitenden Betriebes grenzt, ist z.Zt. Grünbrache, das östliche Ufer wird durch Schrebergärten genutzt.

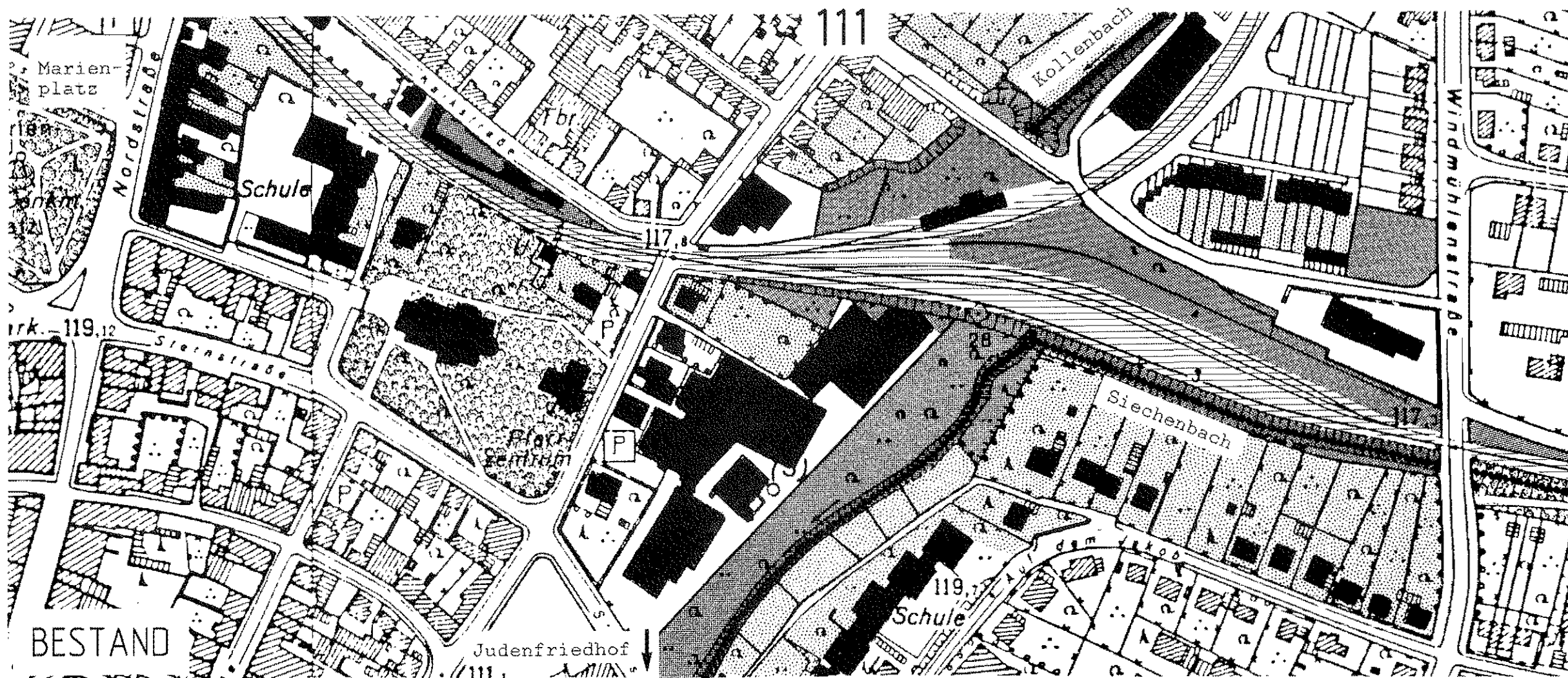
Des weiteren ist eine Weiterführung des Fußweges nach Westen direkt südlich entlang der Bahnlinie der WLE bis zur Wilhelmstraße denkbar, um eine direkte Verknüpfung nach Westen mit dem Bereich um die Liebfrauen-Kirche, unter Umgehung des als Barriere wirkenden holzverarbeitenden Betriebes zu erhalten.

Denkbar ist auch die Weiterführung des Fußweges entlang der WLE bis zur Nordstraße in Höhe des nördlichen Zugangs zum Marienplatz; damit wäre eine geschlossene und grüngestaltete Verbindung abseits des Straßenverkehrs gegeben, welche die bestehenden Grünbereiche/Wege im Norden verknüpft und Anschluß an den Grüngürtel im Osten und Süden der Innenstadt schafft.

Im Bereich des Liebfrauenkirchplatzes führt der Fußweg zunächst über das Grundstück eines heutigen Wohnhauses. Das äußerst spitzwinklige Grundstück zwischen WLE und Pfarrhaus an der Wilhelmstraße besitzt keine Entwicklungsmöglichkeit und stellt eine für diesen Bereich nicht wünschenswerte Nutzung dar. Der vorhandene Elektro-Umsetzer sowie der Bolzplatz müßten entweder nach Süden oder aber an einen gänzlich neuen Standort verlegt werden, sie stellen ohnehin für den Kirchbereich keine förderliche Ergänzung dar. Nach Westen führt der Weg weiter auf der Nordseite des Gartens des Pfarrhauses an der Antoniusstraße und entlang der Gebäude der Antoniuschule auf den Schulhof. Evtl. müßte eine Garage versetzt werden, um in der Engstelle zwischen WLE und Schulgebäuden genügend Raum für den Weg und seine Gestaltung zu erhalten. Der Schulhof grenzt im Westen an die Rückseite der östlichen Bebauung der Nordstraße zwischen Antonius- und Kalkstraße. Diese Bebauung zeigt sich bis auf zwei Lücken geschlossen. Beide Lücken wären Ansatzpunkt für die Weiterführung des Weges bis zur Nordstraße. Die südliche "Lücke" bildet ein eingeschossiges, gewerblich genutztes Gebäude in der ansonsten 2-4-geschossigen Bebauung.

Diese Stelle bietet den Vorteil, daß sie sich genau in Höhe des nördlichen Zugangs des Marienplatzes befindet. Die zweite Lücke ist eine Baulücke auf dem Grundstück direkt südlich der WLE, so daß der Weg in Höhe des nördlich der Sparkasse befindlichen Parkplatzes in die Nordstraße mündet. Die südliche Wegführung wäre im Sinne einer direkten Verbindung zu bevorzugen.

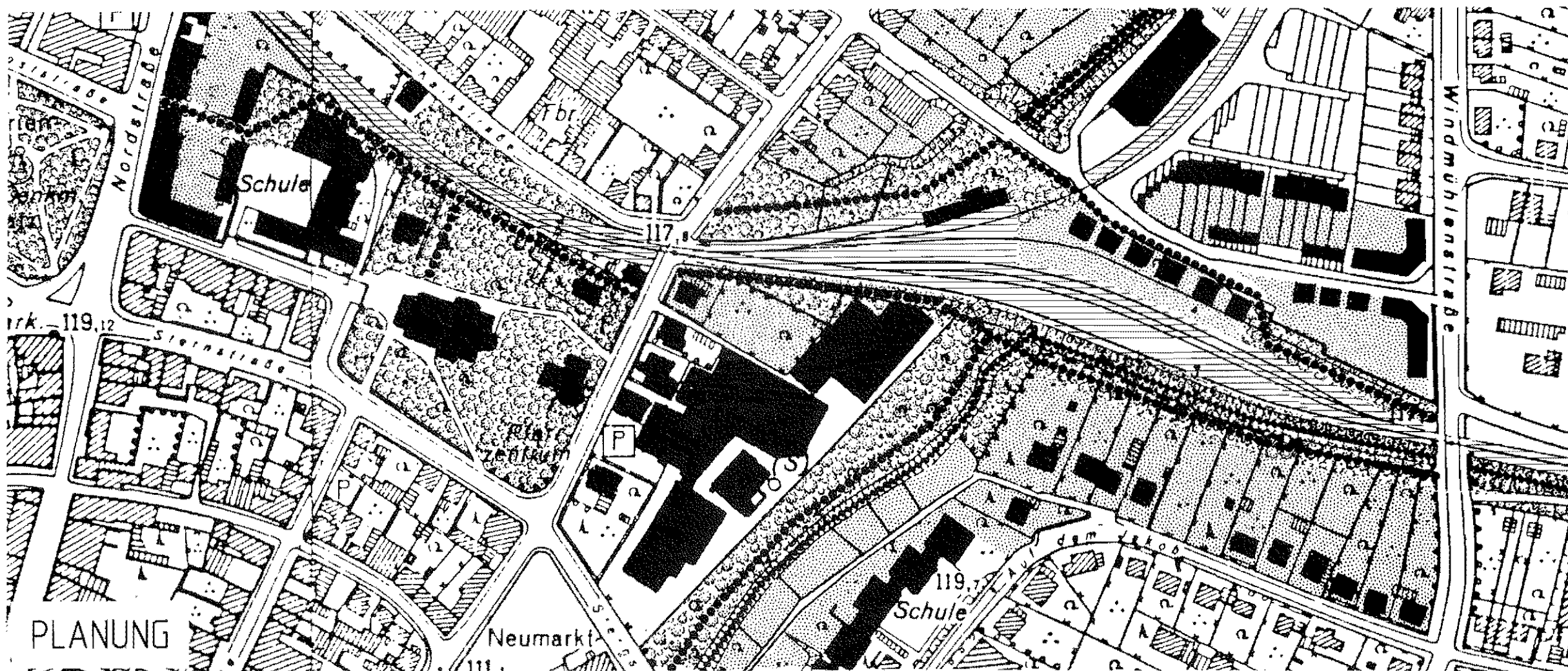
Nach der Realisierung des Grünzuges Siechenbach - Marienplatz fehlte für einen geschlossenen Grünring bzw. einen grüngestalteten Fußweg weitgehend unabhängig vom Straßenverkehr rund um die Innenstadt von Beckum nur noch eine Wegeverbindung im Nordwesten bzw. Südwesten, nämlich zwischen Marienplatz und Wilhelmstraße. Diese Verbindung könnte im Rahmen der Umgestaltung der Alleestraße geschaffen werden.



STADT BECKUM RAHMENPLAN INNENSTADT

PLANUNG FUSSWEG
SIECHENBACH/KOLLENBACH
-
MARIENPLATZ/JUDENFRIEDHOF

- Gebäude
- Garten
- öffentliche Grünfläche
- Brachfläche
- Westfälisch - Lippische Eisenbahn (WLE)
- Gewässer
- geplanter Fußweg



NORD

DATUM:
IM NOV. 1986

KARTE NR.
67

ASK Arbeitsgruppe für Stadtplanung
und Kommunalbau GmbH
1000 Berlin 19, Reichstr. 104, 030/3924055
1000 Hamburg 1, Lange Reihe 29, 040/245663

In Zusammenarbeit mit
Berlef & Partner
Architektur - Stadtplanung
Kommunalberatung

4800 Bielefeld 11, Klotzweg 18, 05205/3230

**10. ANHANG -
MATERIALSAMMLUNG**

10.1 Kaufkraft- und Geschäftsflächenberechnung *

Inhalt

1. Allgemeines
2. Zur Versorgung in den Ortsteilen
3. Zu den Vorstellungen der Landesplanung
4. Bevölkerung und Bevölkerungsstruktur
 - 4.1 Einwohnerzahlen
 - 4.2 Haushalte
5. Ermittlung der vorhandenen Kaufkraft
 - 5.1 Kaufkraft der privaten Haushalte
 - 5.2 Kaufkraftabflüsse
 - 5.3 Kaufkraftgewinne
 - 5.4 Kaufkraftschätzung
6. Geschäftsflächenschätzung
 - 6.1 Ausgabenstruktur der privaten Haushalte
 - 6.2 Geschäftsflächenbedarf

Anhang

- Berechnungsergebnisse
- Berechnungsmethode
- Datenstruktur

* Die Berechnungen und Analysen wurden im Juni/Juli 1986 erstellt und beruhen auf Daten zum Bevölkerungs-, Haushalte- und Geschäftsflächenbestand der Stadt Beckum von 1985. Die Ergebnisse der Volks-, Haushalts- und Arbeitsstättenzählung von 1987 konnten deshalb noch nicht berücksichtigt werden.

KAUFKRAFT- UND GESCHÄFTSFLÄCHENSCHÄTZUNG FÜR DIE STADT BECKUM

1. Allgemeines

Ziel der Kaufkraft- und Geschäftsflächenschätzung für die Stadt Beckum, unter besonderer Berücksichtigung der Innenstadt Beckum, wird sein, aufzuzeigen ob und in welchem Umfang zusätzlicher Bedarf an Geschäftsflächen im Rahmenplangebiet besteht.

Der Bedarf, d.h. das mit Kaufkraft versehene Bedürfnis der Wohnbevölkerung einer Stadt, wird durch periodischen und aperiodischen Erwerb von Gütern und Diensten gedeckt. Der periodische Bedarf setzt sich aus Gütern des täglichen und mittelfristigen aber regelmäßig wiederkehrenden Bedarfs zusammen. Der aperiodische Bedarf besteht im wesentlichen aus langfristig erworbenen Gütern.

Zur Feststellung eines eventuellen Fehlbedarfs müssen insbesondere die Einkaufsgewohnheiten der Bevölkerung, insbesondere auch außerhalb des Stadtgebietes, berücksichtigt werden.

Zunächst wird die vorhandene Kaufkraft ermittelt. Daraus wird unter Zugrundelegung der Kaufkraftzu- und -abflüsse der Bedarf an Geschäftsflächen abgeleitet und dem vorhandenen Besatz gegenübergestellt.

2. Zur Versorgung in den Ortsteilen

Es wird davon ausgegangen, daß die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs in den Ortsteilen in zumutbarer Entfernung gegeben ist.

Innerhalb der Stadt Beckum hat das Rahmenplangebiet - im folgenden als "Innenstadt" bezeichnet - insbesondere die West, Ost- und Nordstraße deutlich zentrale Funktion inne. Das wird besonders deutlich, wenn man den Besatz der übrigen Stadtteile mit Gemeinbedarfseinrichtungen, Einzelhandel und Dienstleistungen analysiert. Ein bedeutendes Nebenzentrum, das

ggf. gesondert analysiert werden müßte, befindet sich in Neubeckum.

3. Übergeordnete planerische Zielvorstellungen für Beckum und Umgebung

Der Bund und das Land Nordrhein-Westfalen haben für den Raum Beckum raumordnerische und planerische Vorstellungen entwickelt. Im Bundesraumordnungsprogramm wird die Gebietseinheit 8 (Kreis Warendorf, Kreis Borken, Kreis Coesfeld, Kreis Steinfurt und Kreisfreie Stadt Münster) als Problemraum ausgewiesen. Hier soll durch verstärkte und mit zeitlicher Priorität versehene Förderung die Abnahme von Bevölkerung und Arbeitsplätzen verhindert werden.

Die Kreisprognose (Raumordnungsprognose) läßt eine negative Arbeitsplatzentwicklung (-1,72% in den Jahren 1974 bis 1990) und eine ebenfalls negative Bevölkerungsentwicklung (-11% von 1974 bis 1990) erwarten. Die negative Bevölkerungsentwicklung wird aufgrund von massiven Wanderungsverlusten erwartet, da aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung eine Zunahme (+ 3,6%) im betrachteten Zeitraum angenommen werden kann.

Im Bundesraumordnungsprogramm wird daher ausgesagt:

"Wegen des prognostizierten Arbeitsplatzdefizits gehört die Gebietseinheit 8 zu den Schwerpunkträumen mit besonderen Strukturschwächen (vorwiegend in der Erwerbsstruktur) in denen vordringlich die regionale Wirtschaftsförderung eingesetzt werden soll. Die Förderungsmaßnahmen sollen auf Entwicklungszentren (i. d. R. Ober- und Mittelzentren) konzentriert werden. Die Festlegung der Entwicklungszentren erfolgt durch das Land."

Im Landesentwicklungsplan I/II ist Beckum neben Ahlen und Warendorf als Mittelzentrum mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern im Mittelbereich festgelegt. Die Mittelbereiche Ahlen, Beckum, Oelde und Warendorf sind dem Einzugsbereich des Oberzentrums Münster zugeordnet.

4. Bevölkerung und Bevölkerungsstruktur

4.1 Einwohnerzahlen

Um zu einer möglichst genauen Geschäftsflächenschätzung zu kommen ist es erforderlich, die Bevölkerung der Stadt Beckum mit allen Ortsteilen zu erfassen und zu prognostizieren. Eine offizielle Prognose liegt lediglich auf Kreisebene vor (s. Punkt 3). Dort wird eine negative Bevölkerungsentwicklung bis 1990 erwartet.

Im Rahmen der Erarbeitung einer Bedarfsanalyse auf dem Wohnsektor für die Stadt Beckum erstellte die ASK-Berlin auf der Basis des Analysejahres 1985 eine Prognose der natürlichen Bevölkerungsentwicklung für das Jahr 1995. Auch aus der natürlichen Bevölkerungsentwicklung sind aufgrund der Wanderungsverluste der vergangenen Jahre insbesondere in der Altersgruppe zwischen 25 und 40 Jahren, Einwohnerverluste zu erwarten. Verstärkt werden die Verluste durch die zu erwartenden Wanderungsverluste. Die Zahlen sind in der Tabelle 1 aufgeführt. Für die weitere Berechnung der möglichen Geschäftsflächen wird von der Variante 2, dem negativsten Bevölkerungsentwicklungsfall ausgegangen.

Tabelle 1: Einwohnerzahlen der Stadt Beckum

Jahr	Einwohner	Wanderungsverluste	Saldo insgesamt
1975	39.217		
1976	38.961		- 258
1977	38.901		- 60
1978	38.819		- 82
1979	38.781	+ 97	- 38
1980	38.893	+ 64	+ 112
1981	38.929	- 210	+ 36
1982	38.719	- 217	- 110
1983	38.485	- 245	- 234
1984	38.681	k. A.	+ 196
1985	38.445	- 218	- 236
1986	38.221	k. A.	- 224

1995 37.840 (aus natürlicher Bevölkerungsentwicklung)
 36.840 (Trendverlängerung des bisherigen Wanderungssaldos)
 37.340 (Halbierung des bisherigen Wanderungssaldos)

Quelle: Angaben der Stadt Beckum; Bevölkerungsprognose ASK Berlin

4.2 Haushalte

Die ADV der Stadt Beckum erfaßt alle in Haushalten lebenden Personen über 18 Jahre als 1-Personen-Haushalte. Wir können daher für unsere Berechnung lediglich auf die Zahlen der amtlichen Statistik von Nordrhein-Westfalen aus dem Jahr 1983 zurückgreifen. Für die späteren Jahre liegen uns keine korrekten Zahlen vor. Es wird davon ausgegangen, daß sich die Haushaltsstruktur seitdem nicht wesentlich verändert hat

Tabelle 2: Haushaltsstruktur der Stadt Beckum

Merkmal	Anzahl	%
Haushalte		
mit Personen		
1	6.920	42,5
2	4.799	29,8
3	2.157	13,2
4	1.683	10,2
5 und mehr	693	4,3
Haushalte insgesamt	16.252	100

Quelle: Eigene Berechnungen aufgrund der Angaben der Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen sowie Angaben der Stadt Beckum

Die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt bei 2,36 Personen.

5. Ermittlung der vorhandenen Kaufkraft

Zur Ermittlung der vorhandenen Kaufkraft in der Stadt Beckum wird zunächst die Einkommensstruktur ermittelt. Zugrundegelegt wird die Haushaltsstruktur sowie das haushaltsgrößenspezifische Haushaltsnettoeinkommen des Bundesdurchschnitts.

Tabelle 3: Einkommensstruktur der Stadt Beckum 1985

Monatliches Nettoeinkommen von....bis unter...DM	Privathaushalte mit.....Personen			Haushalte insgesamt
	1	2	3 und mehr	
unter 800	416	37	7	460
800 - 1.800	1.818	355	86	2.259
1.800 - 2.500	1.746	976	414	3.136
2.500 - 3.500	1.188	1.326	1.077	3.591
3.500 - 4.000	445	653	689	1.787
4.000 - 5.000	561	791	1.053	2.405
5.000 - 6.000	243	272	508	1.023
6.000 und mehr	225	210	426	861
sonstige HH 1)	278	179	273	730
Haushalte insgesamt	6.920	4.799	4.533	16.252

1) Im Allg. Selbständige Landwirte oder mithelfende Familienangehörige
oder HH ohne Angabe

Quelle: Eigene Berechnungen aufgrund der HH-Struktur

5.1 Kaufkraft der privaten Haushalte

Tabelle 4: Kaufkraft der privaten Haushalte in Beckum 1985

Haushaltseinkommen	Haushalte absolut	monatliche Ausg. f.d.priv. Verbrauch in Mio DM	Kaufkraft pro Jahr in Mio DM
Auszub., Renten- u. Sozialhilfeempf.	2.719	3,299	39,588
niedriges Einkommen	6.697	14,030	168,360
mittleres Einkommen	4.222	12,095	145,140
hohes Einkommen	2.614	11,829	141,948
insgesamt	16.252	41,253	495,035

Quelle: Eigene Berechnungen auf der Basis der Tabelle 3, der Angaben
des Stat. Jahrbuchs für die Bundesrepublik Deutschland 1986, S. 452/453

Die im Stadtgebiet vorhandene Kaufkraft beträgt 495,035 Mio DM. Für nicht dem Einzelhandel sowie dem konsumnahen Handwerk zufließende Kaufkraft, müssen im Mittel der Einkommensklassen für Beckum ca. 42% abgezogen werden. Dieser Abzug liegt etwas unter dem Bundesdurchschnitt und ergibt sich aus der Siedlungsstruktur der Stadt. Im Stadtgebiet von Beckum gibt es verhältnismäßig wenig Mietwohnungen, sondern im wesentlichen 1 bis 2-Familienhäuser mit breitgestreutem Privatbesitz. Die abzuziehenden Ausgaben der privaten Haushalte bestehen aus Mieten/Instandhaltungskosten, Energiekosten, Aufwendungen für Verkehrszwecke und Nachrichtenübermittlung sowie teilweise Bildung und Unterhaltung. Danach stehen dem Einzelhandel aus dem Einkommen privater Haushalte 1985 289,656 Mio DM zur Verfügung.

Da aufgrund der vorstehenden Bevölkerungsprognose angenommen werden muß, daß die Bevölkerung bis 1995 um 1.100 Personen zurückgeht, ist mit einer Abnahme der Kaufkraft von ca. 3% in Preisen von 1985 zu rechnen.

5.2 Kaufkraftabflüsse

Untersucht man die Einkaufsgewohnheiten der Bevölkerung in Beckum, so kann davon ausgegangen werden, daß der periodische, tägliche, kurzfristige Bedarf möglichst wohnungsnah, d.h. vorwiegend in den Stadtteilen besonders aber in der Innenstadt gedeckt wird.

Der aperiodische normale Bedarf sowie der episodische, spezifische Bedarf wird nur zu einem Teil in Beckum selbst gedeckt. Hier spielt die Nähe zu den Oberzentren Münster und Bielefeld, aber auch zu Hamm eine ganz entscheidende Rolle. Auch die Ansiedlung städtebaulich nicht integrierter Einzelhandelsbetriebe z.B. durch die Gemeinde Ennigerloh (Verbrauchermarkt sowie Heim- und Hobbymarkt und Gartencenter) in nur 15 km Entfernung mit über 6.000 qm Geschoßfläche, zieht Kaufkraft von Beckum ab.

Insgesamt kann davon ausgegangen werden, daß mindestens 30% der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft abfließen.

5.3 Kaufkraftgewinne

Durch den positiven Pendlersaldo der Stadt Beckum sind leichte Kaufkraftgewinne möglich wenn man die Hypothese zugrundelegt, daß Pendler für einen Kaufkraftgewinn am Arbeitsort sorgen. In der Regel pendeln höher qualifizierte Arbeitnehmer nach Beckum ein. Die Pendlergewinne machen etwa 10% der Beschäftigten in Beckum aus. Es wird mit einem Kaufkraftgewinn von ca. 5% gerechnet.

Als Mittelzentrum mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern im Mittelbereich ist Beckum relativ gut erreichbar und hält auch für die umliegenden Grundzentren die mittelzentralen Infrastruktureinrichtungen vor. Aufgrund der Zentralitätsstufe kann mit einem Kaufkraftgewinn von ca. 3% gerechnet werden.

Sonstige Kaufkraftgewinne, z.B. aus Fremdenverkehr, sind nicht möglich. Die Übernachtungsziffern des Beherbergungsgewerbes sind kaum kaufkraftrelevant.

5.4 Kaufkraftschätzung

Tabelle 5: Dem Einzelhandel zufließende Kaufkraft der Stadt Beckum 1985

Merkmale	Mio DM
Kaufkraft der privaten Haushalte	495,035
Minderung für nicht dem Einzelhandel zufließende Ausgaben	./ .205,379
Einzelhandelsrelevante Kaufkraft	289,656
davon Kaufkraftabflüsse	./ . 30% 86,896
dazu Kaufkraftgewinne	+ 8% 23,172
insgesamt anrechenbare Kaufkraft	225,932

Quelle: Eigene Berechnungen

6. Geschäftsflächenschätzung

Geht man von einer durchschnittlichen Absatzziffer je qm Geschäftsfläche von 5.000 DM¹ aus, so würde die oben ermittelte Kaufkraft im Jahr 1985 45.186 qm Geschäftsfläche tragen. Dieser überschlagswert wird nachfolgend durch die differenzierte Auswertung der Ausgabenstruktur der privaten Haushalte und die Ermittlung der möglichen Geschäftsflächen aufgrund der branchenspezifischen Daten modifiziert.

Tabelle 6: Ausgaben der privaten Haushalte in Beckum 1985 in Mio DM

Güter	Ausgaben privater Haushalte					Summe
		Renten- und Sozialh.empf.	niedrige Einkommen	mittlere Einkommen	hohe Einkommen	
Nahrungs- u. Genußm.	% abs.	56,3 10,429	49,1 37,808	44,6 29,194	35,8 23,249	100,680
Bekleidung u. Schuhe	% abs.	9,6 1,779	10,9 8,394	14,2 9,295	15,0 9,742	29,210
Güter f.d. Haushaltführung	% abs.	13,5 2,500	20,1 15,477	13,9 9,098	13,4 8,703	35,777
Güter f.d. Körper- und Gesundh.pfl.	% abs.	7,6 1,407	3,4 2,619	5,6 3,666	10,6 6,884	14,576
Sonst. Güter f.d. persönl. Ausstattung	% abs.	13,0 2,408	16,5 12,703	21,7 14,204	25,2 16,365	45,680
insgesamt	abs.	18,523	77,001	65,457	64,942	225,923

Quelle: Eigene Berechnungen aufgrund der Angaben des Statistischen Bundesamtes zu Einkommen und Ausgaben privater Haushalte

Die Tabelle 7 zeigt ein etwas unausgeglichenes Bild von Über- und Unterbesatz an. Insgesamt ist aber davon auszugehen, daß die vorhandene Kaufkraft in Beckum ausgeschöpft ist. In geringem Umfang könnten hochspezialisierte Einzelhandelsgeschäfte im Bereich Körper- und Gesundheitspflege und Güter f.d. persönliche Ausstattung geschaffen werden. Diese sollten das

¹) Mitteilungen des Instituts für Handelsforschung an der Universität zu Köln, Köln 1985, Jahrgang 37 Nr. 11, S. 150

vorhandene Angebot ergänzen und insgesamt die Attraktivität des Einkaufs in Beckum erhöhen. Aus diesem Grunde schlagen wir eine Ansiedlung ausschließlich in der Innenstadt von Beckum vor. Durch eine Differenzierung des Angebots kann eventuell zusätzlich Kaufkraft am Ort gebunden werden.

Tabelle 7: Mögliche und vorhandene Geschäftsflächen in der Stadt Beckum 1985

Güter	Geschäftsflächen in m²		
	möglich	vorhanden	darunter vorh. Innenstadt
Nahrungs- und Genußmittel	16.641	16.384	3.980
Bekleidung und Schuhe	7.567	5.807	5.387
Güter für die Haushaltsführung	15.830	17.262	6.898
Güter für die Körper- und Gesundheitspflege	4.071	3.376	2.106
Sonst. Güter für die pers. Ausstattung	8.208	5.687	3.293
hinzu kommen warenhausähnliche Geschäfte mit gemischtem Sortiment		7.174	1.400
insgesamt	52.317	48.516	21.664

Quelle: Eigene Berechnungen, eigene Erhebungen ASK

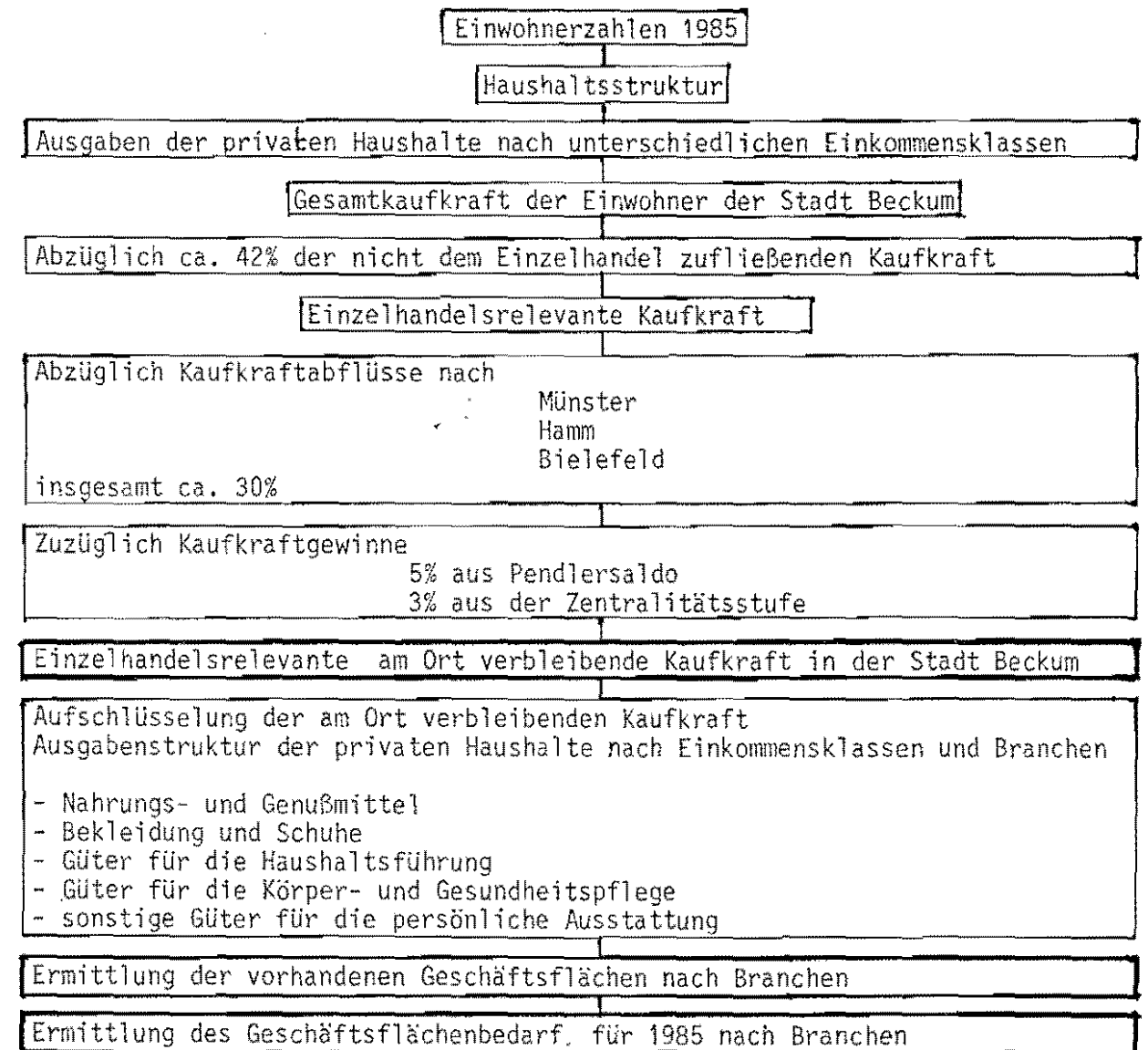
Einschränkend verweisen wir jedoch auf unsere Ausführungen zur Bevölkerungsprognose. Danach wäre anzunehmen, daß die Bevölkerung abnimmt und damit auch die Kaufkraft in Preisen und Zusammensetzung von 1985. Ergänzend dazu sei auf den seit Jahren kontinuierlichen Rückgang des Arbeitsplatzangebotes in Beckum hingewiesen.

Es ist jedoch auch eine anders verlaufende Entwicklung denkbar

- Bebauung der Wohnbauandreserven
- Gewerbe- und Industrieansiedlung.

Wir schlagen daher vor, die Kaufkraft und Geschäftsflächenschätzung im Zeitablauf anhand der stattgefundenen Entwicklung zu überprüfen.

Berechnungsmethode



Berechnungsergebnisse

	1985 in Mio DM
Gesamtkaufkraft der privaten Haushalte in der Stadt Beckum	495,035
Abzüge für:	
- nicht dem Einzelhandel zufließende Kaufkraft	205,379
- Kaufkraftabflüsse nach Münster, Hamm und Bielefeld	86,896
Zuschlag für:	
- Kaufkraftgewinne aus positivem Pendlersaldo	14,482
- Kaufkraftgewinne aufgrund der Zentralitätsstufe	9,690
In der Stadt Beckum verbleibende einzelhandelsrelevante Kaufkraft	225,932
Davon werden ausgegeben für:	
Nahrungs- und Genußmittel	100,680
Bekleidung und Schuhe	29,210
Güter für die Haushaltsführung	35,777
Güter für die Körper- und Gesundheitspflege	14,576
Sonstige Güter für die persönliche Ausstattung	45,680
Diese Ausgaben tragen:	
Geschäftsflächen von 52.317 m²	
vorhanden sind:	48.516 m² zuzüglich 7.174 m² mit warenhausähnlichem Sortiment
	Die Kaufkraftbindung der 7.174 m² beträgt 24,032 Mio DM, das entspricht einer durchschnittlichen Geschäftsfläche von 4.800 m².
	$4.800 + 48.516 = 53.316 \text{ m}^2$ Gesamtgeschäftsfläche

Erforderliche Maßnahmen:

- Schaffung von Geschäftsflächen in geringem Umfang in der Innenstadt von Beckum konzentriert auf die Branchen
 - Körper- und Gesundheitspflege
 - Sonst. Güter für die persönliche Ausstattung
- Anhebung des Qualitätsniveaus, ausschließlich gehobener Bedarf

Diese Maßnahmen können zu einer weiteren Bindung von Kaufkraft am Ort führen.
Alle Berechnungsergebnisse sind Mindestwerte.

DatenstrukturEinwohnerzahlen:

Angaben der Stadt Beckum

Haushaltsstruktur:

Fehlerhafte Angaben der Stadt Beckum
im Bereich der 1-Pers.-HH
Modifizierung: Statistik des Landes
Nordrhein-Westfalen. Angaben für
das Jahr 1983

Einkommen der privaten Haushalte:

nach Haushaltstypen lt. Angaben des
Statistischen Jahrbuchs für die Bundes-
republik Deutschland, Wiesbaden 1985

Kaufkraft = NE Seite:

nach bundesdurchschnittlichen Aus-
gabenstrukturen lt. Angaben des
Stat. Jahrbuchs von 1985.
Minderung für nicht dem Einzel-
handel zufließende Kaufkraft nach
bundesdurchschnittlichen Ausgaben-
strukturen des Stat. Jahrbuchs 1985
modifiziert nach Siedlungsstruktur.

Ausgaben privater Haushalte, stadt-
relevant:

geminderte Ausgaben nach Ausgaben-
struktur lt. Stat. Jahrbuch 1985

Geschäftsflächen:

Absatzdaten je m² Geschäftsfläche
im Jahresbetriebsvergleich ermittelt.
Aus: Mitteilungen des Instituts für
Handelsforschung an der Universität
zu Köln, Jg. Nr. 37, Nr. 11, Nov. 85

Ergänzend wurden folgende Informationen verwendet:

- Landesentwicklungsplan I/II Nordrhein-Westfalen
- Niederschrift über die Klausurtagung am 22.9.1986 zum Thema: Bedarfs-
analyse auf dem Wohnsektor, Grundlage für eine Bau- und Bodenpolitik
der Stadt Beckum-.
- Durch Begehung ermittelte Geschäftsflächendaten sowie Unterlagen der
Stadt Beckum zu Gewerbebetrieben.

10.2 Material zum Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren

10.2.1 Beteiligung der Bürger

Protokoll Rahmenplan
Bürgerbeteiligung, hier: Einwohnerversammlung

Beckum 20.5.1987

Anwesend waren 15 Bürger,
Vertreter der Verwaltung und der politischen Gremien (Liste s. Anhang),
Mitarbeiter der ASK und Berief & Partner

Nach der Begrüßung und Eröffnung der Einwohnerversammlung zum Rahmenplan für die Innenstadt Beckums durch den Bürgermeister der Stadt Beckum, Herrn Gertheinrich, führte der Stadtdirektor, Herr Dr. Paziorek, mit einer Betrachtung über die vorangegangenen Rahmenpläne in die Thematik ein.

Darauf folgte eine Vorstellung der bisher erarbeiteten Inhalte des Rahmenplans durch die ASK und Berief & Partner. Die Themenbereiche gliederten sich wie folgt:

- | | |
|----------------|------------------------------------|
| 1. Bevölkerung | 5. Stadtbild |
| 2. Bebauung | 6. Verkehr |
| 3. Nutzung | 7. ruhender Verkehr |
| 4. Grün | 8. öffentlicher Personennahverkehr |

Die anschließende Diskussion konzentrierte sich auf die Frage der Planung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) an der Südstraße.

Bedenken wurden insbesondere über den Wegfall der Parkplätze geäußert. Sie wurden an dieser Stelle als besonders wichtig für die Einkaufs- und Geschäftszone angesehen.

In der weiteren Diskussion stellte das mögliche Angebot von Parkplätzen in Tiefgaragen am gleichen Standort (unter dem heutigen Parkplatz) eine Lösungsvariante dar. Zweifel bestanden allgemein hinsichtlich der Vereinbarkeit der Einrichtung eines Busbahnhofs mit den hohen Gestaltungsanforderungen dieses besonderen Ortes für die Innenstadt Beckums. In Verbindung mit der geplanten Wohnbebauung wurde auch auf die zu erwartende Lärmbelastung bei regem Busverkehr hingewiesen.

Konkret wurde die Prüfung anderer Standorte angeregt, (am Dalmerweg und eine Ausnutzung des Parkplatzes am Nordwall mit Parkhaus und integrierter Busbahnhof), aber auch die Möglichkeit der Verbesserung des bestehenden Busbahnhofs vorgeschlagen.

Die kontrovers geführte Diskussion machte jedoch auch die Standortvorteile des geplanten ZOB deutlich: Die direkte Erschließung der Innenstadt mit dem 20-minütigen Zeittakt nach Neubeckum und die verbesserte Anbindung der südlich der Kernstadt liegenden Standorte (Krankenhaus, Gericht, Schulen etc.).

Von Seiten der Verwaltung wurde noch einmal auf den frühen Verfahrensstand der Planung hingewiesen. Neben der Auseinandersetzung mit den funktionellen Ansprüchen für den ZOB-Standort sind gleichberechtigt die historischen und stadtgestalterischen Belange dieses herausragenden Bereichs der Innenstadt zu prüfen. In der weiteren Abwägung müssen auch die Möglichkeiten eines alternativen Standortes eingehender untersucht werden.

Berlin, den 25.5.1987

ASK GmbH
Granow

Bürgerversammlung 25.11.1987 Protokoll

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Bürgerversammlung zum "Rahmenplan Innenstadt Beckum" teil.

Nach der Begrüßung durch Herrn Technischen Beigeordneten Köster erläuterte Herr Berief den bisherigen zeitlichen und inhaltlichen Ablauf der Erarbeitung des Rahmenplanes. Frau Bratz und Herr Berief erläuterten anschließend die wesentlichen Rahmenplaninhalte zu den Teilbereichen Nutzung/Bevölkerung/Grün/Verkehr und Stadtbild.

Zum Thema "Parkplatz Südstraße" wurde dabei ausgeführt, daß man bezüglich der zukünftigen Nutzung den ganzheitlichen Planungsansatz des Gesamt-Rahmenplanes sehen müsse und nicht die planerische Anregung der Verlagerung des ZOB als Einzelpunkt herausgreifen und isoliert betrachten dürfe. Zur Parkplatz-Situation in der Innenstadt Beckum haben Zählungen gezeigt, daß es keine Defizite an Parkplätzen gebe, sondern vielmehr sogar ein Überangebot bestehe, daß mitunter allenfalls schlecht erreichbar oder schlecht ausgeschildert sei. Angesichts der Lage des Grundstücks Südstraße müsse überlegt werden, ob die Zahl der Dauerparkplätze hier nicht zugunsten anderer Nutzungen von zentralörtlicher Bedeutung reduziert werden müsse durch Verteilung auf andere ähnlich günstig zur Innenstadt gelegene Parkplätze.

In der anschließenden Diskussion wurde schnell deutlich, daß der Rahmenplan mit seinen vielfältigen Inhalten und Zielaussagen vor dem Thema "Parkplatz Südstraße/ZOB" weit in den Hintergrund tritt. Allein der Bestand dieses zentralen Parkplatzes sei Thema in Beckum. Eine Verlagerung des Zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) an diesen Ort zulasten zumindest eines Teils der Parkplätze komme nicht in Frage, allenfalls die Einrichtung von Haltestellen an der Südstraße sei akzeptabel und sinnvoll.

Anschließend erläuterte Herr Dipl.Ing. Strükmann von der Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM) die Situation und Möglichkeiten des ÖPNV in Beckum. Er wies einleitend darauf hin, daß die Rahmenbedingungen für den ÖPNV in Beckum attraktiviert werden müßten, wenn dieser verstärkt angenommen werden solle. Dazu gehöre ganz zentral die Aufrechterhaltung bzw. Stärkung der Ortskernverbindung Beckum-Neubeckum, wenn beide Kernbereiche zusammenwachsen sollen. Dazu gehöre desweiteren, daß von den 3 Bus-Linien zwischen beiden Kernbereichen, die einen 20-Minuten-Takt bilden, nicht 2 am jetzigen Busbahnhof-Standort Bahnhof WLE quasi "vor den Toren der Innenstadt" enden dürfen. Im Falle eines ZOB an der Südstraße in zentraler Lage wären in direkter Nähe auch zu Krankenhaus und Amtsgericht ein merkbarer Fahrplan und ein 20-Minuten-Takt ohne Umsteigen zwischen Beckum und Neubeckum möglich.

Die Einrichtung der 3 Linien mit unterschiedlicher Fahrtroute, die aber zwischen Beckum und Neubeckum einen 20-Minuten-Takt bilden, hat im Verkauf von Bar-Fahrscheinen (= Gelegenheitskundschaft) einen Zuwachs von 8% gebracht. (Absolute Zuwachs- bzw. Benutzer-Zahlen konnten in der Bürgerversammlung jedoch nicht genannt werden.)

In der weiteren Diskussion kam u.a. die Frage nach den rechtlichen Konsequenzen einer Ausweisung des Wilhelmviertels (Wilhelmstr./Linnenstr.) als "Besonderes Wohngebiet" für die bestehende Nicht-Wohnnutzung. Im Rahmen der Ausweisung eines "Besonderen Wohngebietes" sind neben dem Wohnen auch die Nutzungen möglich, die die Wohnnutzung nicht beeinträchtigen, sondern diese ergänzen. Dagegen wären in einem Mischgebiet auch Nutzungen zulässig,

die der Zielrichtung, die innenstadtnahe Wohnnutzung zu stärken, entgegenstünden.

Desweiteren wurden besonders für einige Engpässe des bestehenden Straßennetzes in der Altstadt Zweifel geäußert, dort einen Begegnungsverkehr wieder zuzulassen. Der Rahmenplan enthält diesbezüglich die Zielaussage, grundsätzlich und allgemein in der Beckumer Innenstadt die Wiederzulassung des Begegnungsverkehrs anzustreben im Rahmen einer allgemeinen Verkehrsberuhigung der gesamten Innenstadt mit einer verbesserten Erreichbarkeit für die Anlieger. Aus diesen eher grobkörnigen Zielsetzungen des Rahmenplanes müsse nun eine feinkörnige Untersuchung und Prüfung der Art und Weise der Umsetzung der Planungsziele im Detail erfolgen, die jedoch nicht mehr Bestandteil der Rahmenplanung selbst sein kann. Im übrigen sind Engpässe, an denen keine Begegnungsverkehr stattfinden kann, durchaus auch Gestaltungs-Bestandteil von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, die stellenweise im Beckumer Stadtgrundriß nicht erst neu geschaffen werden müßten, sondern aus den vorhandenen Gegebenheiten übernommen werden könnten.

Für den Fall, daß die Alleestraße wieder zur Allee umgestaltet werde, wurde die Befürchtung geäußert, daß aufgrund einer verminderten Leistungsfähigkeit der Alleestraße d.K.-Aden.-Ring stärker belastet würde. Bei einer Behördenerörterung zum Aspekt "Wiederherstellung der Gestalt-Qualität der Alleestraße" wurden seitens des LSBA durchaus Chancen für eine Realisierbarkeit bei Wahrung der Funktionserfüllung im verkehrlichen Bereich gesehen; zur weitergehenden Klärung bedürfe es hierzu jedoch weiterer Zählungen, Analysen und Planungsverfeinerungen.

10.2.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Protokoll Rahmenplan
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Beckum 20.5.1987

Teilnehmerliste siehe Anhang

Nach einer Einführung in den Verfahrensstand des Rahmenplans für die Innenstadt Beckums folgte eine knappe Vorstellung der Inhalte durch die ASK und Berief & Partner. Hierbei wurde das vorbereitete Ausstellungsmaterial für die geplante Bürgerbeteiligung verwendet.

Die Gesprächsthemen während des Vortrages und der anschließenden Diskussion bewegten sich fast ausschließlich um die Verkehrsproblematik. Hiervon sind als wichtigste Bereiche zu nennen:

1. Der geplante Ausbau der Alleestraße zu einer Allee und somit zu einem Teilstück des Grünrings.

Diesem Konzept wurde prinzipiell von allen Anwesenden zugestimmt. Als Vertreter des Landesstraßenbauamtes sah Herr Determann bei der vorhandenen Bundesstraße eine Fahrbahnbreite von 6,50 Meter bei Busbegegnungsverkehr als durchaus ausreichend an. Im Arbeitsverfahren der Rahmenplanung konnten tatsächliche und zukünftige Verkehrsmengen auf der Alleestraße nicht ermittelt werden. Hierzu sind noch im Rahmen eines zusätzlichen geordneten Verfahrens detailliertere Untersuchungen notwendig. Von diesen Ergebnissen wird dann z.B. die Ausgestaltung der Erschließung des geplanten Parkhauses Nord und die Grünausstattung der Allee abhängen. Die Möglichkeit der Herausnahme des LKW-Verkehrs, der dann über den Umfahrungsring Konrad-Adenauer-Ring und Zementstraße geführt werden könnte, sollte ebenso geprüft werden wie weitere Auswirkungen eines Umbaus der Alleestraße im Gesamtnetz.

Da die Alleestraße aus der verkehrstechnischen Sicht des Landesstraßenbauamtes Münster als Bundesstraße im heutigen Ausbauzustand intakt ist, erscheint mittelfristig eine Finanzierbarkeit des Umbaus ohne vorherige Umwidmung der Straße fraglich.

2. Die Einrichtung eines zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) an der Südstraße.

Hier sind die beteiligten Träger (RVM, DB, Stadt Beckum) in ersten Verhandlungen.

Von der RVM - vertreten durch Herrn Strükmann - wird die Planung begrüßt. In der direkten Nähe zum Zentrum Beckums und der besseren Anbindung der Standorte südlich der Innenstadt wird eine entscheidende Verbesserung des ÖPNV-Angebots gesehen.

Weiter könnte mit dem ZOB an der Südstraße der schon heute bestehende 20-Minutentakt zum Bahnhof Neubeckum direkt in die Innenstadt geholt werden. Auch bei einer (- wenn überhaupt dann aber in weiter Zukunft zu sehenden -) Wiederbelebung des Schienennahverkehrs über den Beckumer Bahnhof an der Nordstraße wäre eine akzeptable Andienung über den ZOB Südstraße realisierbar. Nach dem heutigen Verfahrens-

stand sind aber noch weitergehende Planungen über den Rahmenplan hinaus notwendig. Hierzu gehört gleichberechtigt zu den funktionellen Erwägungen auch die Beschäftigung mit den historischen und stadtealterischen Bedingungen des projektierten Standortes. Testentwurf und Wettbewerb sind für das hier unverzichtbare Ziel guter Stadt- und Architekturgestaltung geeignete Mittel.

3. Die Frage der Verkehrsabwicklung im Bereich des geplanten ZOB und des Kirchplatzes.

Hier konnte auf die Testergebnisse aus dem Jahre 1979 hingewiesen werden. Ziel ist es, den Durchgangsverkehr aus diesem Teilstück der Beckumer Innenstadt herauszuhalten, um damit eine bessere Abwicklung des Zielverkehrs und des ÖPNV zu erreichen.

4. Die Aufhebung des Einbahnstraßensystems innerhalb des Umfahrungsringes Stern- und Alleestraße zugunsten der Einrichtung eines Begegnungsverkehrs.

Zu diesem Punkt wurde von dem Vertreter der Polizei Bedenken geäußert. Auch hierzu werden im Rahmen von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung detailliertere Betrachtungen notwendig werden.

Von Seiten der staatlichen Gewerbeaufsicht - vertreten durch Herrn Kunze - wurde die Frage nach dem Stand der **Auslagerungsverhandlungen gewerblicher Betriebe** angesprochen. Nach Angaben von Herrn Stadtbaurat Scheffer sind die Gespräche und Verhandlungen mit den betroffenen Betrieben gut vorangegangen. Für die Fabrik Ellinghaus besteht mittelfristig die Absicht, den Standort an der Elmstraße aufzugeben. Zuvor sollte jedoch die weitere Nutzung dieses Geländes geklärt werden (Rahmenplan). Herr Kunze wies noch einmal deutlich auf die Folgen (Entschädigungsansprüche) möglicher "Überplanung" gewerblicher Betriebe hin.

Frau Dr. Heintz vom westfälischen Museum für Archäologie befürwortete ausdrücklich die Konzeption des Grünrings im Rahmenplan für Beckum und wies auf die Beachtung historisch wertvoller Elemente hin (z.B. den Ort des ehemaligen Haupthofes von Beckum). Hier ist insbesondere bei Baumaßnahmen Aufmerksamkeit auf Bodenfunde u.ä. erforderlich.

Berlin, den 25.5.1987

ASK GmbH
Granow

Verteiler

Zum Gespräch am 20. Mai 1987 zur Fortschreibung des Rahmenplans
"Innenstadt Beckum" sind folgende Träger öffentlicher Belange eingeladen:

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1.) Oberpostdirektion Münster | Postfach 10 00
4400 Münster |
| 2.) Industrie- u. Handelskammer | Postfach 40 24
4400 Münster |
| 3.) Staatl. Gewerbeaufsichtsamt | Postfach 76 03
4400 Münster |
| 4.) Handwerkskammer Münster | Postfach 34 80
4400 Münster |
| 5.) Landesstraßenbauamt Münster | Postfach 48 07
4400 Münster |
| 6.) VEW Bez. Direktion Münster | Postfach 80 60
4400 Münster |
| 7.) Bischöfliches Generalvikariat,
Abt. Bauwesen | Postfach 13 66
4400 Münster |
| 8.) Ev. Kirche von Westfalen
- Bauamt - | Postfach 27 40
4800 Bielefeld 1 |
| 9.) Kreis Warendorf | Postfach
4410 Warendorf |
| 10.) Staatl. Amt für Wasser- u. Abfall-
wirtschaft | Postfach 84 40
4400 Münster |
| 11.) Wasserversorgung Beckum GmbH | Postfach 15 08
4720 Beckum |
| 12.) Regionalverkehr Münsterland | Postfach 66 03
4400 Münster |
| 13.) Westf. Amt für Denkmalpflege | Salzstraße 38
4400 Münster |
| 14.) Westf. Museum für Archäologie
- Amt für Bodendenkmalpflege - | Rothenburg 30
4400 Münster |
| 15.) Kath. Kirchengemeinde St. Stephanus | Clemens-August-Str. 25
4720 Beckum |
| 16.) Kath. Kirchengemeinde Liebfrauen | Antoniusstraße 9
4720 Beckum |
| 17.) Ev. Kirchengemeinde Beckum | Nordwall 40
4720 Beckum |
| 18.) Deutsche Bundesbahn Essen | Postfach 10 08 63
4300 Essen 1 |
| 19.) Westf. Landes-Eisenbahn AG | Postfach 6 01
4780 Lippstadt |
| 20.) Polizeistation Beckum | Vorhelmer Straße 66.
4720 Beckum |

Teilnehmerliste

zum Gespräch am 20.05.1987 zur Fortschreibung des Rahmenplans "Innenstadt
Beckum" mit den Trägern öffentlicher Belange

Oberpostdirektion Münster:

vertreten durch P. (W) 13/66, DSt Beckum: Kallies

Industrie- u. Handelskammer:

fehlt entschuldigt

Staatliches Gewerbeaufsichtsamt:

SAR KUNZE

Handwerkskammer Münster:

fehlt entschuldigt

Landesstraßenbauamt Münster:

Lotermann

VEW Bez. Direktion Münster:

Bischöfliches Generalvikariat, Abt. Bauwesen:

Ev. Kirche von Westfalen - Bauamt -

iv Vorh. Pfr.

Kreis Warendorf:

BRANDHOFE, KRS-PL.

Staatliches Amt für Wasser- u. Abfallwirtschaft:

Wasserversorgung Beckum GmbH:

DIRSCHKA

Regionalverkehr Münsterland:

Strütkmann
Eick

Westfälisches Amt für Denkmalpflege:

Dr. Dr. Meinh, Kurverwaltung z.A., fehlt entschuldigt

Westf. Museum für Archäologie - Amt für Bodendenkmalpflege -

Kath. Kirchengemeinde St. Stephanus:

Kath. Kirchengemeinde Liebfrauen:

Frau B. Prins

Ev. Kirchengemeinde Beckum:

Vorhoff, Pf.

Deutsche Bundesbahn Essen:

Wodtke, Boel Bahnmeister Bielefeld

Westf. Landes-Eisenbahn AG:

Vöge Dienststellen Bahnhof Beckum

Polizeistation Beckum:

W. Schuy

Von der Verwaltung:

T.B.G. Köster, Frau Kirchberger,
Schieffer

Von der A.S.K.:

Frau Brütz, Herr Brütz, Herr Graubner

Beginn: 9⁰⁰ Uhr

Ende: 11⁰⁰ Uhr

10.2.3 Beratungen der politischen Gremien

Stellungnahme der Rats-Fraktionen

Die Erarbeitung des Rahmenplanes der Stadt Beckum war von vornherein geprägt durch die Zielsetzung einer breiten Erörterung mit Rat, Verwaltung und Bürgern der Stadt. Diese Zielsetzung fand ihren deutlichen Niederschlag in der Klausurtagung am 1. und 2. April 1987 in Neubeckum. Die hier erzielten Ergebnisse fanden insgesamt (mit Ausnahme der weiterführenden Belange Grundstück Südstraße) breite Zustimmung bei allen Teilnehmern.

Von mehreren Abstimmungsgesprächen mit der Verwaltung abgesehen, fand die Erörterung in Ausschusssitzungen, Anhörung Träger öffentlicher Belange, Ausstellung und Bürgerversammlung statt. Die magere Beteiligung von Bürgern an diesem Planungsprozeß ist auf Gründe zurückzuführen, die nicht die ASK zu vertreten hat. Die parallele Berichterstattung in der Presse konnte hier gelegentlich den Eindruck erwecken, daß die Öffentlichkeit zu Einzelzielen des Rahmenplans andere Auffassungen hat. Die Ursache hierzu ist zu suchen in einer im wesentlichen nur auf Einzelaspekte des Rahmenplans beschränkten Diskussion (z.B. die Diskussion über die zukünftige Nutzung des Grundstücks "Südstraße"), ohne daß eine Berücksichtigung des ganzheitlichen Planungsansatzes erfolgte, der eine gegenseitige Abwägung aller Planungsziele beinhaltet. Die Diskussion eines Einzelaspektes, losgelöst vom Gesamtkontext der Rahmenplanung, kann dann durchaus auch zu anderen, separat betrachtet durchaus schlüssigen Antworten führen, als sie problembezogen aus der Gesamtsicht und Abwägung aller Planungsbelange notwendiger- und richtigerweise gegeben werden. Dieser ganzheitliche Planungsansatz des Rahmenplans konnte breiten Bevölkerungskreisen so nicht vermittelt werden, weshalb die im Rahmenplan aufgezeigten Planinhalte als Einzelaspekte in der Beurteilung auch kontrovers ließen.

Nachfolgend werden die kritischen Anmerkungen der Fraktionen aufgegriffen und die Berücksichtigung der Kritik im Rahmenplan erläutert. Eventuell erübrigt sich durch die zunächst folgenden generellen Feststellungen eine weitergehende Antwort. Es handelt sich um folgende Feststellungen:

Der Rahmenplan gilt grundsätzlich als ein grobkörniges Planungsinstrument. Er kann also keine feinkörnige Planung leisten. Dieses liegt in der Natur dieser Planungsebene, die deutlich zwischen dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan (letzterer in der Regel im Maßstab 1 : 1000 und in Ausnahmen 1 : 500) unterscheidet, während der Rahmenplan im Maßstab 1 : 5000, 2.500 und in Teilbereichen auch im Maßstab 1 : 1000 erarbeitet worden ist. Aufgrund des politischen Erörterungsstandes konnte frühestens nach der Abstimmung in der Sitzung am 6. Oktober 1987 weitergearbeitet werden, um die zum Rahmenplan gehörenden Maßnahmen und Strategien auf einer zugestimmten Grundlage entwickeln zu können. Auf diese notwendigen Ergänzungen wird im einzelnen nicht weiter eingegangen.

Die rahmenplanrelevanten Kritikpunkte lauteten im einzelnen:

ALLGEMEIN

1. Der vorliegende Rahmenplan orientiert sich nicht an den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Beckum

Eine Orientierung an den zu erwartenden finanziellen Möglichkeiten der Stadt Beckum ist generell nicht möglich, weil die Zielangaben des Rahmenplanes oft nur grobkörnig und zeitlich zu ungenau ausfallen können. Natürlich wird der Rahmenplan die durchschnittlichen Kostenstrukturen bei der Auflistung der Maßnahmen insgesamt beachten müssen; gleichwohl ist es in der Regel besser, eher die Richtigkeit von Maßnahmen und weniger die finanziellen Auswirkungen zu sehen.

Grundsätzlich beinhaltet der Entwurf zum Rahmenplan keinerlei so deutliche hochfliegende Pläne oder Vorstellungen, als daß sie nicht im Rahmen der kurz-, mittel- und langfristigen Entscheidung ihre Realisierung mit den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Beckum haben können. Zur Zeit ist es weder möglich, die finanziellen Möglichkeiten der Stadt aufzuzeigen, noch die kostenmäßigen Auswirkungen exakt in dem hier gestellten Anspruch darzulegen. Wesentlicher ist also für den Rahmenplan, Neuordnungsschritte in ihrem Zusammenhang und in ihrer Vernetzung und Ergänzung so aufzuzeigen, daß sie die im Rahmenplan aufgezeigte Entwicklung ermöglichen und erreichen lassen.

NUTZUNGSKONZEPT

2. Das Ziel einer kleinmaßstäblichen Bau-, Raum- und Nutzungsstruktur behindert die innerstädtische Entwicklung

In Bezug auf dieses Ziel sollte zukünftig ausgeschlossen sein all das, was den historischen Strukturen die bestehenden spezifischen Eigenheiten stiehlt. Möglich sein soll das, was im Sinne des historischen Stadtgrundrisses eine Ergänzung darstellt gemäß des Zitats von Goethe: "Es gibt kein Vergangenes, daß man zurücksehen dürfte, es gibt nur ein ewig Neues, das sich aus den erweiterten Elementen der Vergangenheit gestaltet."

Die Größe von Geschäften ist beispielsweise zunächst auch eine Frage der Zentralitätsbedeutung und des Standortes. Die nachweislichen Anteile an der Zerstörung des Stadtbildes sind insbesondere als Folge der Zusammenlegung von Grundstücken erfolgt. Hieraus entsteht der Appell an die Wachsamkeit bezüglich der Grundstücksgröße: Große Grundstücke = Keim zur Zerstörung. Entsprechend der Wachsamkeit kann eine zerstörende Wirkung für das Stadtbild bei der Bebauung großer Grundstücke sehr wohl vermieden werden, wie einige Beispiele in der Innenstadt zeigen.

3. Der Rahmenplan enthält keine Bestimmungen zum Grad der baulichen Verdichtung

Selbstverständlich enthält der Rahmenplan globale Hinweise für das Maß der baulichen Nutzung (GRZ und GFZ). Diese erfolgen auch vor dem Hintergrund der Auffassung von Grundstückszusammenlegungen zu stadtgestalterischen Ergebnissen, so daß nicht von vornherein kubische Klötze verhindert werden, die nämlich auch durchaus gestalterisch harmonisch gegliedert sein können, also den historischen Maßstab durchaus treffen können.

Die Kritik an Grundstückszusammenlegungen ist nur da erfolgt und angebracht, wo aufgrund der Zusammenlegung deutlich maßstabs sprengende Ergebnisse entstanden sind.

4. Verringerung von Mischgebieten im Wilhelmsviertel zugunsten eines "Besonderen Wohngebietes"

Zwei Betriebe des tertiären Sektors haben das Kriterium Mischgebiet im Wilhelmsviertel überwiegend bestimmt. Für dieses Gebiet gilt im Rahmenplan das Ziel, eine Nutzungsmischung entsprechend der derzeitigen Grundstücksstruktur zu erreichen. Darüber hinaus soll hier das Wohnen deutlich Bestand behalten, entwickelt und nicht verdrängt werden. Die Kaufkraft- und Geschäftsanalyse zeigt, daß für die Belange der Geschäftsentwicklung mit zentralörtlicher Bedeutung eine ausreichende Versorgung entlang der Hauptgeschäftszonen weitestgehend gesichert ist. Deshalb ist es richtiger, den Hauptgeschäftszonen durch die Verminderung von innerstädtischen Mischgebieten eine Stärkung zu geben, statt für alle Bereiche alles zu wünschen.

5. Nutzung von Leerständen, Baulücken Handlungskonzept oder planerische Hilflosigkeit ?

Die Feststellungen zur Nutzung von Baulücken und provisorischen Parkplätzen sind im Zusammenhang mit dem Parkplatzkonzept des Rahmenplans zu sehen. Hier sollen in den innerstädtischen Wohngebieten Baulücken überwiegend mit Wohnungen bebaut werden, während die Unterbringung des ruhenden Verkehrs z.T. in den Gebäuden (siehe auch Entwurf "Ackerbürgerhaus") und z.T. im Straßenraum im Rahmen der verkehrsberuhigenden Gestaltung erfolgt. Leerstehende Geschäftsflächen entlang der Hauptgeschäftsstraßen sollen auch weiterhin der geschäftlichen Nutzung vorbehalten sein.

6. Trend des Rahmenplans: Zurückdrängen der gewerblichen Nutzung - Ausweitung der Wohnnutzung in der Innenstadt

Das Stadtzentrum wird als Mittelpunkt städtischen Lebens betrachtet. Dieses beinhaltet Wohnen, Handel und Wandel, Kommunikation. Diese Mischung maßvoll für Beckum zu sichern, zu wahren und zu entwickeln stellt ein deutliches Rahmenplan-Ziel dar.

7. Die Existenzgrundlagen des zentralörtlichen Handels dürfen nicht gefährdet werden (z.B. durch Verdrängung an den Stadtrand)

Nur die vorgeschlagene ganzheitliche Betrachtung, die das Miteinander aller Nutzungen im Stadtkern zum Ziel hat, ist geeignet, die dargestellten negativen Perspektiven einzudämmen. Zielinhalte des Rahmenplans sind auch Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt als Standort zentralörtlicher Funktionen wie der Hauptgeschäftszone. Dazu gehören Ziele wie "Gute Erreichbarkeit" durch eindeutige Verkehrsführung und -lenkung, Parkplätze, Parkleitsystem, ÖPNV, "Verbesserung der Innenstadt-Athmosphäre" durch Verkehrsberuhigung, Begrünung, Wohnumfeldverbesserung, Stadtbild u.a.

GRÜNKONZEPT

8. Verknüpfung von Grünflächen "auf Biegen und Brechen" zu einem innenstadtumfassenden Grünring

Grünplanung auf Biegen und Brechen ist weder Bestandteil noch Philosophie des Rahmenplanes; unterschiedlich große Grünflächen leisten auch unterschiedlich große Beiträge zur Verbesserung des kleinräumlichen Stadtklimas. Insofern ist die Differenzierung von

unterschiedlichen Eigenarten Leitbild der Planung. Die Summe vieler kleinerer und einiger großer Grünflächen bedeutet für das Stadtklima und das Stadtbild einen größeren Effekt und eine bessere Flexibilität hinsichtlich der Realisierung (z.T. Anreiz für Privatinitiative) als die Konzentration allein auf einige große Grünanlagen.

9. Wiederherstellung der Alleestraße als Allee

Die Alleestraße ist in ihrem heutigen Zustand trotz der bestehenden Bäume keine Allee. Planungsziel des Rahmenplanes ist die Wiederherstellung der Gestalt-Qualität, die die Alleestraße einst als Rotdorn-Allee einmal besessen hat, in Verbindung mit der Erfüllung von Funktions-Ansprüchen im verkehrlichen Bereich. Bei einem Behördengespräch wurden seitens des LSBA durchaus Chancen gesehen, dieses Ziel realisieren zu können. Hierzu sind aber noch weitergehende Zählungen, Analysen und Planungsverfeinerungen für eine abschließende Bewertung notwendig.

10. Straßenräume grundsätzlich mit Bäumen ausstatten

Dieser Anspruch als Ziel des Rahmenplanes bildet vor dem Hintergrund gewachsener Straßenräume als Entwicklungs-Maßstab einen Widerspruch. Es wird auf die Differenzierung der Ausgestaltung der Straßenräume ankommen. Ziel kann nicht die Maximierung mit Bäumen um jeden Preis sein.

VERKEHRSKONZEPT

11. Erreichbarkeit der Innenstadt für Individualverkehr wird erschwert, Attraktivität des Zentrums für IV gemindert

Die Erreichbarkeit der Innenstadt soll verbessert werden durch z.B. die Aufhebung von Einbahnstraßen, allerdings in erster Linie im Interesse der Anlieger der innerstädtischen Wohnquartiere. Die Durchfahrt, der Park-Such-Verkehr und lange Aufenthalte von Dauerparkern müssen und sollen jedoch nicht in diesen Quartieren stattfinden. Insofern wird man hier deutlich prüfen müssen, ob der Individualverkehr zurückgedrängt wird, d.h. der Verkehr sich der Stadt anpaßt und nicht umgekehrt die Stadt dem Verkehr. Letzteres würde deutlich zur autogerechten Stadt führen, Stadtqualitäten abwürgen, Wohnen stark stören und auch die Geschäftsentwicklungen behindern.

12. Engpässe im historischen Stadtgrundriß behindern Gegenverkehr

Der Rahmenplan beinhaltet nach wie vor den Vorschlag, den Begegnungsverkehr in der Beckumer Innenstadt wieder einzuführen. Bestehende Engpässe sind dabei als gewachsene Elemente für eine angestrebte Verkehrsberuhigung einzusetzen, die ansonsten künstlich als typisches Gestaltungselement im Rahmen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen eingesetzt würden.

13. Fuhrwerk-Richtwert als Maßstab für Straßenleistung ist ein wertloser nostalgischer Rückgriff

Hier ist noch einmal auf die Straße in ihrer ureigensten Bedeutung in Altstädten hinzuweisen. Somit ist auch der Fuhrwerk-Richtwert für den Straßengrundriß ein wichtiger Maßstab. Diesem Maße nahe zu bleiben, bedeutet eine Benutzung der Straße bei Erhalt der überlieferten Querschnitte und mitunter Engpässe. Dieses

Maß verlassen, bedeutet Abrücken vom historischen Grundriß und Umbau zur autogerechten Stadt mit der Folge, zusätzlich Verkehr in die innerstädtischen Wohngebiete hineinzuziehen, statt eine Verkehrsberuhigung zu erreichen.

14. Südstraße besitzt für die südliche Innenstadt die Funktion einer Ost-West-Verbindung

Auf den Bereich Südstraße bezogen sollte der Rahmenplan bei der Aussage bleiben, daß hier weitere Überlegungen und Untersuchungen erforderlich sind, um diesem bedeutenden Bereich in der Beckumer Innenstadt angemessene Entwicklung und Betrachtung zu gewähren. Zur Ost-West-Verbindungsfunktion ist anzumerken, daß diese Funktion auf weitergehenden verkehrsplanerischen Überlegungen aufbauend auf den Rahmenplan 1974 beruht. Seitdem haben aber auch weitergehende Erfahrungen und Erkenntnisse eine Rolle gespielt, die ihren Niederschlag finden in dem Stichwort "lebenswerte Bedingungen in Altstädten" und in den hierzu notwendigen Grundlagen wie Verkehrsberuhigung, Tempo 30 usw. Insofern sind die verkehrsplanerische Testphase sowie der Prozeß von Veränderungen und Anpassungen in der Stadt hierzu ein deutliches Abbild für die Eigenart einer Stadt, nämlich dynamisch und nicht statisch zu sein.

15. Rahmenplan enthält keine spezifizierten Ansätze und Überlegungen für ein innerstädtisches Radwege-Konzept

Im Rahmen der flächendeckenden Verkehrsberuhigung der Innenstadt sieht das Verkehrskonzept für alle Verkehrsarten (IV, Radfahrer, Fußgänger) einen Straßenraum vor, den sie gleichrangig benutzen sollen.

16. Neustrukturierung des Parkplatzangebotes

Die Grundlage des Parkplatzkonzeptes ist im historischen Stadtgrundriß mit seinen Ausdehnungen zu sehen, so daß in aller Regel von dem Begriff der zumutbaren Nähe Parkplatz - Zielort ausgegangen werden kann. Die Gestaltung von Schwerpunkten entsprechend dem Parkplatzkonzept ist geeignet, eine Verbesserung des Parksystems insgesamt im Rahmen einer Optimierung aller Belange durchaus ausreichend zu leisten. Der Vorschlag eines Parkleitsystems ist Bestandteil des Rahmenplanes.

17. Ausweisung eines ZOB auf dem Gelände Parkplatz Südstraße

Der Rahmenplan schlägt für den Bereich Parkplatz Südstraße vor, zu untersuchen, ob die Funktionen Wohnen, Einkaufen, Dienstleistung, Parken und ZOB städtebaulich verträglich auf dem Gelände untergebracht werden können unter Beachtung der Belange der Planung "Kirchplatz St. Stephanus".

18. Im Falle der Verlagerung des ZOB an die Südstraße darf der Bereich des alten ZOB nicht als Brache verbleiben

Der Rahmenplan sieht für den Bereich des alten ZOB eine Begrünung und Gestaltung zu einem Parkplatz vor, wodurch die Attraktivität der nördlichen Bahnhofstraße gestärkt wird.

Anlage 8

Auswertung und Stellungnahme zu den wesentlichen rahmenplanbezogenen Anregungen und Bedenken der Fraktionen des Rates der Stadt Beckum sowie der Bürger und der Träger öffentlicher Belange

Vorbemerkung

Viele mündliche bzw. schriftliche Diskussionsbeiträge bezogen sich auf Einzelheiten, die entsprechend dem zeitlichen Verfahrensstand bei der Weiterführung und Verfeinerung der Planung ohnehin ihre Berücksichtigung und Regelung finden. Insofern sind in der nachfolgenden Auflistung nur die wesentlichen rahmenplanbezogenen Bedenken und Anregungen aufgeführt.

Kritikpunkt/Anregung Im Rahmenplan
berücksichtigt

ja nein

Begründung

R-Plan orientiert sich nicht an den finanziellen Möglichkeiten der Stadt

x

Generell im R-Plan nicht, da Zielaussagen zu grobkörnig und zeitlich zu ungenau. Grundsätzlich enthält der R-Plan keine Planvorschläge, die nicht mit den finanziellen Möglichkeiten der Stadt Beckum zu realisieren wären.

R-Plan enthält keine Bestimmungen zum Grad der baulichen Verdichtung

x

siehe
Aussagen zu Stadtbild, Nutzung usw.

Verringerung von Mischgebieten im Wilhelmsviertel zugunsten eines Gebietes "Besonderes Wohnen" bedroht bestehende Nutzungen des Handels

x

Ziel des R-Planes sind die Nutzungsordnung und, soweit sinnvoll, Beibehaltung des Nutzungsbestandes entsprechend der derzeitigen Grundstücksstruktur. Wohnen soll dabei nicht verdrängt sondern gestärkt werden. Die Geschäftsentwicklung mit zentralörtlicher Bedeutung wird angepaßt an Bedarfsfeststellungen von innerstädtischen Mischgebietsflächen entlang der Hauptgeschäftsstraßen

Trend im Rahmenplan: Zurückdrängen der gewerblichen Nutzung - Ausweitung Wohnen

x

Deutliches Rahmenplan-Ziel sind die Sicherung, Wahrung und Entwicklung einer maßvollen Mischung von Wohnen, Handel u. Wandel, Kommunikation

Existenzgrundlage des zentralörtlichen Handels darf nicht gefährdet werden

x

siehe
Nutzungsausweisungen sowie Bedarfsfeststellungen

Verknüpfung von Grünflächen zu einem innerstädtischen Grünring geschieht "auf Biegen und Brechen"

x

Grünplanung "auf Biegen und Brechen" ist weder Bestandteil noch Philosophie des R-Planes! Unterschiedlich große Grünflächen leisten unterschiedlich große Beiträge zur Verbesserung des kleinräumlichen Stadtklimas. Die Summe vieler kleinerer und einiger großer Grünflächen bedeutet für Stadtklima u. Stadtbild einen größeren Effekt und bessere Flexibilität hinsichtlich der

Kritikpunkt/Anregung

Im Rahmenplan
berücksichtigt

ja nein

Begründung

Realisierung als die Konzentration allein auf einige große Grünanlagen. Ebenso ist die Herstellung von Verbindungen wichtig!

Wiederherstellen der Alleeestraße als Allee ist nicht notwendig bzw. nicht machbar

x

Die Alleeestraße ist heute trotz einiger Bäume keine Allee. Planziel ist die Wiederherstellung der Gestaltqualität von einst als Rotdorn-Allee in Verbindung mit der Erfüllung von Funktionsansprüchen im verkehrlichen Bereich. Seitens des LSBA werden hierzu durchaus Chancen gesehen. Voraussetzung sind weitergehende Detailfeststellungen.

Straßenräume sollen grundsätzlich mit Bäumen ausgestattet werden

x

x

Ziel kann nicht die Maximierung von Bäumen um jeden Preis sein; das Ziel steht im Widerspruch zu dem Entwicklungsmaßstab gewachsener Straßenräume. Differenzierung entsprechend den stadtökologischen Ansprüchen ist notwendig.

Erreichbarkeit der Innenstadt für den Individualverkehr wird erschwert, die Attraktivität des Zentrums dadurch gemindert

x

Die autogerechte Stadt (Anpassung der Stadt an den Verkehr) verändert den Stadtgrundriß und das Stadtbild, stört das Wohnen und behindert die Geschäftsentwicklung und muß vermieden werden. Verbessert werden muß dagegen die Erreichbarkeit der Innenstadt durch z.B. Aufheben der Einbahnstraßen, allerdings in erster Linie im Interesse der Anlieger der innerstädtischen Wohnquartiere; Park-Such-Verkehr und Dauerparken (ausgenommen die Anwohner!) sollen in diesen Quartieren nicht stattfinden.

Engpässe im historischen Stadtgrundriß behindern den Begegnungsverkehr

x

Ziel des R-Planes ist die Wiedereinführung des Begegnungsverkehrs in der Innenstadt. Bestehende Engpässe sind als gewachsene Elemente für die beabsichtigte Verkehrsberuhigung einzusetzen

Fuhrwerk-Richtwert als Maßstab für Straßenleistung ist wertloser nostalgischer Rückschritt

x

Diesem Maß nahe zu bleiben, bedeutet eine Benutzung der Straße bei Erhalt der überlieferten Querschnitte und mitunter Engpässe. Dieses Maß zu verlassen, bedeutet Abrücken vom historischen Grundriß und den Umbau zur autogerechten Stadt mit allen negativen Folgen

Kritikpunkt/Anregung	Im Rahmenplan berücksichtigt		Begründung
	ja	nein	
Südstraße besitzt für die südliche Innenstadt die Funktion einer Ost-West-Verbindung		x	Zur Südstraße enthält der R-Plan die Aussage, daß hier weitere Überlegungen und Untersuchungen erforderlich sind, um diesen bedeutenden Bereich der Beckumer Innenstadt angemessene Entwicklung und Betrachtung zu gewähren. Das Ziel der Ost-West-Verbindung basiert auf dem R-Plan 1974. Seitdem haben sich aber weitergehende Erfahrungen und Erkenntnisse gebildet, die in dem Begriff "lebenswerte Bedingungen in Altstädten" ihren Niederschlag finden, deren Grundlage u.a. die Verkehrsberuhigung und Ziele wie Stadtbild / Stadtgestalt (z.B. Kirchplatz St. Stephanus) ist.
Der R-plan enthält keine spezifizierten Ansätze und Überlegungen für ein innerstädtisches Radwegnetz		x	Die Zielsetzung "Flächendeckende Verkehrsberuhigung der Innenstadt" sieht einen Straßenraum vor, den alle Verkehrsarten gleichrangig benutzen sollen
Ausweisung eines ZOB auf dem Gelände des Südstraßen-Parkplatzes	x		Bei der zukünftigen baulichen und funktionellen Nutzung des Standortes "Parkplatz Südstraße" ist auf die historischen Belange (Lage im Stadtgrundriß, Kirchplatz St. Stephanus) Rücksicht zu nehmen. Die Untersuchungen zur Rahmenplanung zeigen für diesen Standort andere und bessere Möglichkeiten und Eignungen als allein die weitere Nutzung als Parkplatz. Dadurch könnten städtische Gesamtzusammenhänge gestärkt werden.
Im Falle der Verlagerung des ZOB an die Südstraße darf der Bereich des alten ZOB nicht als Brache verbleiben	x		Der R-Plan schlägt für den Bereich "Parkplatz Südstraße" weitergehende Untersuchungen vor, ob die Funktionen Wohnen, Einkaufen, Dienstleistung, Parken und ZOB städtebaulich verträglich auf dem Gelände untergebracht werden können unter Beachtung der Belange "Kirchplatz St. Stephanus"
Vorgeschlagen wird die Untersuchung einer Torgestaltung gemäß des historischen Stadtgrundrisses als Ost-, West-, Nord- und Südtor	x		siehe Aussagen in den Konzepten

10.3 Verzeichnis aller erstellten Karten und Pläne

Karten Nr.	Karten- bzw. Planbezeichnung	Seite	Karten Nr.	Karten- bzw. Planbezeichnung	Seite
	Rahmenplangrenzen	2			
A -E	Bauliche Entwicklung von 780 n.Chr. bis 1986	4	37a	Fassadenmaterial Fachwerk tatsächlich	55
1	Historischer Stadtgrundriss (um 1800)	6	37b	Fassadenmaterial Holzfachwerk vermutet	56
2	Fotokarte Straßeneinmündungen/Visierbrüche	7	37c	Fassadenmaterial Natursteinmauerwerk (Kalkbruchstein)	57
3	Rahmenplanungen 1967 und 1974	9	37d	Fassadenmaterial Ziegel	58
3a	Tatsächliche/geplante Veränderungen im historischen Straßennetz	10	37e	Fassadenmaterial Putz auf Mauerwerk	59
4	Innerstädtisches Verkehrsnetz 1986	13	37f	Fassadenmaterial Beton, Beton/Ziegel	60
5	Straßenraumbreite	14	37g	Fassadenmaterial Kunststein, Metall, Glas etc. Pappe, Kunststoff etc.	61
6	Umwege durch Verkehrsregelungen	15	38	Sorgfaltsbereiche der Stadtgestalt	62
7	Straßenzustand	16	39	Grundeigentum	64
8	Fotokarte Straßenraum	17	40	Handel, Dienste und Gewerbe	65
9	Stellplätze	20	41	Gemeinbedarf	66
10	Parkplatz - Isochronen	25	42	Bestand der Nutzung	67
11	Parkplatz - Isochronen	26	43	Derzeitige Genehmigungsgrundlage der Verwaltung	68
12	Parkplatz - Isochronen	27	44	Bestand an Hauptgebäuden	69
13	Parkplatz - Isochronen	28	45	Bauliche Dichte der Blöcke	70
14	Abdeckung der Innenstadt durch Großparkplätze (Drei - Minuten Isochronen)	29	46	Abriss - Neubau	71
15	Immissionsbelastung durch Parksuchverkehr - Bestand	30		Statistische Blöcke	72
16	Immissionsbelastung durch Parksuchverkehr - Vorschlag Parkplatzring	31		Bevölkerungsentwicklung von 1974 - 86	73
17	Immissionsbelastung durch Parksuchverkehr - Simulation "Zentrale Parkhäuser"	32		Jugendanteil 1986	73
18	Stellplätze/Garagen auf potentiellen Baugrundstücken	33		Ausländeranteil 1986	73
19	Fotokarte Stellplätze/Garagen auf potentiellen Baugrund- stücken	34		Altenanteil 1986	73
	Liniennetz des ÖPNV	35		Einwohnerverteilung Stadt Beckum und Innenstadt-Zufahrten	79
20	Zustand der Gehwege	36	47	Bestand und Planung	85
21	Bebauung	38	48	Hauptplan Nutzungs- und Bebauungskonzept	86
22	Versiegelte Freifläche	39	49	Beiplan Verkehrskonzept	87
23	Versiegelung Summe Bebauung- und Freiflächenversiegelung	40	50	Beiplan Grün- und Freiflächenkonzept	88
24	Klima	41	51	Beiplan Stadtbildkonzept	89
25	Besiedlung/Grünring um 1800	42	52	Beiplan Handlungs- und Maßnahmenkonzept	89
26	Grünfläche - Bestand	43		Entwurf eines Gebäudetypus zur Baulückenschließung "(Acker) - Bürgerhaus"	91
27	Öffentliche Grünfläche - Bestand	44	53	Fassadengestaltung Nordstraße - Bestand	92
28	Großgrün - Bestand	45	54	Fassadengestaltung Nordstraße - Vorschläge zur Reparatur	93
29	Öffentliche Spielplätze - Bestand	46	55	Fotokarte Stadtbild Nordstraße	94
30	Feststellungen zu zusammengelegten Grundstücken	48	56	Pulort - Block 5, Bestand	97
31	Geschoßzahl	49	57	Pulort - Block 5, Konzept für Neuordnungsbereich	98
32	Dachformen	50	58	Pulort - Block 5, Konzept für Neuordnungsbereich Var. A+B	99
33	Stadträumliche Gestaltung	51	59	Pulort - Block 5, Konzept für Neuordnungsbereich Var. C+D	100
34	Beeinträchtigung der Stadtgestalt durch Gebäude	52	60	Pulort - Block 5, Verkehrsberuhigung	101
35	Stadtgestalterische Gebäudemängel	53	61	Pulort - Block 5, Verkehrsberuhigung	102
36	Baudenkmäler	54	62	Block 39, Bestand	104
			63	Block 39, Konzept	105
			64	Planung Alleebeplantzung der Alleestraße	107
			65	Grobschema Parkpalette Nordwall	108
			66	Planung Jugendzentrum	109
			67	Planung Fußweg Siechenbach/Kollenbach Marienplatz/Judenfriedhof	111

10.4 Verzeichnis aller verwendeter Unterlagen und Quellen

Neben eigenen Erhebungen und Begehungen sowie der Verkehrszählung im November und Dezember 1986, die vom Büro der ASK und der Verwaltung Beckum für den Rahmenplan Beckum speziell durchgeführt wurden, ist auf folgende weitere Quellen und Unterlagen zurückgegriffen worden:

- "Gutachten zur Erneuerung des Stadtkerns Beckum" - 1967, Prof Deilmann
- "Rahmenplan für die Innenstadt Beckum" - 1974 Büro Büchel
- Fahr- und Netzpläne der Verkehrsgemeinschaften Münsterland und Deutsche Bundesbahn
- Radwegeplan Büro Brinkschmidt
- Generalverkehrsplan Beckum, Teil 2
- Westfälisches Amt für Denkmalpflege, Münster
- Angaben der Stadtverwaltung zu:
 - o Grundeigentum
 - o Handel, Dienste und Gewerbe
 - o Gewerbebestandsliste
 - o Abriss - Neubau
 - o Luftbild 1985
 - o Baulückenerhebung
 - o Genehmigungsgrundlage der Verwaltung (nach Kategorien der BauNVO)
- Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Münster
- Rechtskräftige und in Aufstellung befindliche Bebauungspläne sowie Bebauungsplanänderungen
- Protokoll: Klausurtagung Rahmenplan Beckum (April 1987)
- Einwohnermeldedatei der Stadt Beckum
- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik in Düsseldorf - Volkszählung 1970
- Verkehrszählung Herbst 1986
- W. Schulte - Ahlen, Kreis- und Stadthandbücherei des westfälischen Heimatbundes, Band 2, Kreis Beckum