

## Anlage 1

### Einzelvorschläge zum Radfahrkonzept Wettringen

- 1) Einseitiger, geschützter Zweirichtungs-Radfahrsstreifen inklusive Kennzeichnung 237 (Radweg) und farblicher Fahrbelag im Anschluss an den Radweg Metelener Straße an der Kreuzung Karl-Wagenfeld-Straße (Kriegerehrenmal) bis Ende Hügelstraße Ecke Bergstraße (Hotel zur Post) auf der südlichen Fahrbahnseite.
- 2) Einbahnstraße Bergstraße Richtung Norden bis Bahnhofstraße und Ausbau mit geschützten Radfahrstreifen auf beiden Seiten.
- 3) Einbahnstraße Bahnhofstraße Fahrtrichtung Bergstraße Richtung Rothenbergerstraße und Ausbau mit geschützten Radfahrstreifen auf beiden Seiten inklusive Kennzeichnung 237 (Radweg) und farblicher Fahrbelag und Einarbeitung in das bestehende Konzept des ZOB-Umbaus.
- 4) Geschützte Radfahrstreifen auf beiden Seiten inklusive Kennzeichnung 237 (Radweg) und farblicher Fahrbelag auf der Rothenberger Straße zwischen Bahndamm und Hügelstraße
- 5) Anschluss der Veloroute K61 an die Radwege auf der Hügelstraße
- 6) Kennzeichnung des Radwegs Werninghoker Straße zwischen Bültstraße und Werningkamp auf der östlichen Fahrbahnseite als beidseitig befahrbar mit dem Kennzeichen 1000-31
- 7) Sperrung der Schulstraße zwischen Hügelstraße und Kolpingstraße (Dorfplatz) für den Kraftfahrzeugverkehr und Freigabe für den Radverkehr in beiden Richtungen
- 8) Verbesserung der Kennzeichnung der Radverkehrsführung auf der Kirchstraße und eine Geschwindigkeitsanzeige für Kfz
- 9) Stärkung des Durchgangs zwischen Burgsteinfurter Straße zum Mesterkamp entlang des Poggenbach für den Radverkehr mit Sicherung der Einmündung auf den Mesterkamp

## Anlage 2

### Begründung

Die Verkehrswende läuft, jetzt ist die Zeit sie zu gestalten. Es wird im Dorf noch lange Autoverkehr geben, daher ist es wichtig, dass Radfahrer sich daneben im Ort wohlfühlen und sicher sind. Es geht darum ein Angebot für diejenigen zu schaffen, die gerne auf das Rad umsteigen möchten. Dabei ist besondere Rücksicht auf Kinder, Alte und unsichere Radfahrer zu nehmen.

Die Haushaltslage gebietet, jetzt den Ort mit nachhaltigen Investitionen so zu gestalten, wie wir ihn in 10 oder 20 Jahren sehen möchten. Dabei ist der überwiegende Teil der Vorschläge ohne Tiefbau umsetzbar. Sicher ist, dass das Fahrrad für den innerörtlichen Verkehr stark an Bedeutung gewinnen soll und wird. Noch sind Radfahrer aber auf wichtigen Strecken im Ort nur „zu Gast“, die Auslegung unserer Straßen mit der Priorität für den Autoverkehr gefährdet die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Sie haben zum Teil den „Charakter einer Bundesstraße“, wie es im neuen Verkehrsgutachten der Gemeinde heißt.

Die vorgeschlagenen Radverkehrsanlagen sind als Teil eines Entwurfes für ein lebenswertes, ruhiges und lebendiges Dorf zu sehen. Sie sind auch als Anschluss an die aktuell verbesserten überregionalen Radverkehrsverbindungen von Bedeutung. Eine weitere Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus dem Ortskern heraus wird durch die Maßnahmen befördert.

## Anlage 3

### Begründung der Einzelmaßnahmen:

- 1) Die Hügelstraße und die Metelener Straße sind wichtige Verbindungswege für (zukünftige) Radfahrer. Die relativ hohe KfZ-Verkehrsbelastung spricht für geschützte Radwege statt einfachen Schutzstreifen. An vielen Stellen reicht die Straßenbreite aber nicht aus für beidseitige Radfahrstreifen. Deshalb schlagen wir einen Zweirichtungs-Radfahrstreifen vor, der ca. 1 m schmaler sein kann als zwei einzelne Streifen. Außerdem kann hier sinnvoll an den Zwei-Richtungs-Radweg an der Metelenerstraße auf Höhe Karl-Wagenfeld-Straße angeschlossen werden.
- 2) Auch die Bergstraße ist ein wichtiger Weg für den Radverkehr der Zukunft. Allerdings fehlt hier der Platz für sicheren Radverkehr und Autoverkehr in beiden Richtungen. Eine Einbahnstraße für KfZ entlang der Busstrecke verringert den Verkehr und den Platzbedarf hier erheblich. Die Priorisierung des Rad- und Fußverkehrs schafft ein menschenfreundliches Bild, das auch der anliegenden Gastronomie nützt. Die Umwege für KfZ über die Bahnhofstraße sind überschaubar. Für den Durchgangsverkehr wird es attraktiver, den Dorfkern zu umfahren.
- 3) Die Ausgestaltung als Einbahnstraße für KfZ reduziert die Belastung auf der Bahnhofstraße, die durch die Einbahnstraße Bergstraße etwas erhöht sein wird. Außerdem wird durch den Wegfall einer KfZ-Fahrrichtung Platz geschaffen für eine fahrradfreundliche Gestaltung. Diese Gestaltung kommt auch den Anwohnern zu Gute.
- 4) Die vorhandenen Mehrzweck-Streifen auf der Rothenberger Straße können kostengünstig zu Radwegen umgestaltet werden, die wesentlich mehr Schutz und eine bessere Atmosphäre bieten. Der KfZ Verkehr auf der Rothenberger Straße wird mittelfristig nicht abnehmen, so dass die sicherere Gestaltung geboten ist.
- 5) Die geplante Radverkehrsanlage soll bis zur Hügelstraße verlängert und an den Zwei-Richtungs-Radfahrstreifen angeschlossen werden.
- 6) Der vorhandene Radweg auf der süd-westlichen Seite der Werninghoker Straße ist zwischen Sportplatz und Kirchplatz breit genug für beide Richtungen, aber nur zwischen Bült und Kirchplatz entsprechend ausgewiesen. Das bedeutet, dass Radfahrer entlang der Schule unnötiger Weise auf der Fahrbahn fahren müssen. Das ist insbesondere für den Schulweg über die Aa-Brücke aus Richtung Mesterkamp eine Gefährdung. Die entsprechende Beschilderung ist sehr kostengünstig.
- 7) Die Sperrung der Durchfahrt auf der Schulstraße vom Dorfplatz Richtung Bergstraße ist eine Zumutung für den Radverkehr. Die Durchfahrt für KfZ ist dagegen nach Einrichtung der Einbahnstraße Bergstraße von geringer Bedeutung. Die Sperrung für KfZ erhöht die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer vom Dorfplatz kommend.
- 8) Die Kennzeichnung der Radverkehrsführung auf der Kirchstraße verbessert die Sicherheit der Radfahrer in der Fahrbahn insbesondere zwischen der Ausfahrt Am Kirchplatz und Daler Platz. Hier beobachtet man bisher, dass Radfahrer aus Respekt vor dem KfZ Verkehr auf den Gehweg ausweichen. Eine Geschwindigkeitsanzeige kann an dieser Stelle helfen, das Tempolimit von 30 km/h durchzusetzen und damit Radfahrer und Fußgänger zu schützen.
- 9) Der Durchgang zum Mesterkamp entlang des Poggenbach bleibt die sicherste Radverkehrsverbindung zwischen den Siedlungen zwischen Poggenbach und B70 westlich der Burgsteinfurter Straße und dem Dorfkern, insbesondere für Kinder. Die Einmündung dieses Weges in den Mesterkamp stellt eine Gefahrenstelle dar, die durch das Gefälle verstärkt wird. Außerdem ist dieser Weg für Zweirichtungsradverkehr und Fußgänger zu schmal.

