

## **Konzept für Fahrradwege in Everswinkel**

Wir Grüne Everswinkel haben es uns zur Aufgabe gemacht, das längst fällige Fahrradwegekonzept in ersten Eckpunkten zu erstellen. Großen Ankündigungen einer anderen Partei zum Wahlkampf 2014 folgten wie erwartet keine weiteren Tätigkeiten auf diesem Gebiet.

**Die Verkehrssicherheit** und die Orientierung am Bedarf der Radfahrer stehen dabei im Vordergrund. Mit dem gestiegenen Umweltbewusstsein hat die Bedeutung des Fahrrads als innerörtliches Verkehrsmittel stark zugenommen. Insbesondere im alltäglichen Kurzstreckenverkehr ist es ein bedeutender Verkehrsträger mit steigender Tendenz, wie uns die sog. Corona-Krise deutlich gezeigt hat.

Die Verlagerung von kurzen Pkw-Fahrten auf den Radverkehr ist möglich, denn knapp die Hälfte aller innerörtlichen Autofahrten sind kürzer als 3 km, Gelingt eine Verlagerung so führt dies zu einer spürbaren Emissionsminderung. Um den Radverkehr in Everswinkel zu fördern ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung. Fahrradfahren sollte zügig, sicher und bequem sein, damit das Rad besser nutzbar ist und es als Ortsverkehrsmittel akzeptiert und beachtet wird. Ziel unseres Konzeptes soll sein, ein zusammenhängendes Radwegenetz bereitzustellen, das Bestandteil der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung ist und das Schritt für Schritt verwirklicht werden kann.

### **Unser Vorgehen**

In einem ersten Schritt wurden die Quellen und Ziele des Radverkehrs ermittelt und nach Prioritäten festgelegt. Danach wurden Quellen und Ziele durch Linien verbunden. Es folgte eine Unterscheidung nach verschiedenen Verkehrsarten.

Bestehende Radwege oder Radwegemarkierungen wurden mit in die Konzeptionierung genommen, ebenso die Fußgängerbereiche oder Bereich mit einer starken Geschwindigkeitsbeschränkung wie die Vitusstraße.

### **Quellen und Ziele des Radverkehrs**

Die Quellen des Radverkehrs sind bei uns meist die Wohngebiete. Berücksichtigt wurden dabei auch die noch im Bau befindlichen Neubaugebiete.

Die Hauptziele sind, unterteilt in zwei Prioritätenlisten, wie folgt :

#### **Priorität 1**

- Schulen (Grundschule, Verbundschule, Waldorfschule)
- Haus der Generationen
- Sportstätten ( SCDJK )
- Einkaufsbereiche (Ortsmitte EDEKA, Vitusstraße, Magnusplatz ) sowie PENNY und ALDI am jeweiligen Ortsrand
- Gasthöfe ( Diepenbrock und Arning )

#### **Priorität 2**

- Kulturelle Einrichtungen HDG
- Pfarrheim
- Verkehrsverein / Post)
- Einkaufsbereiche (EDEKA, PENNY, ALDI)
- Schwerpunkte von Arbeitsstätten (Gewerbegebiete Grothues und Everswinkel-Ost)
- das Rathaus
- Kirchen (kath und evang)

Zu bemerken ist, dass jedes Ziel zugleich Quelle ist.

**Fazit** : die meisten Straßen sind in Everswinkel dem beruhigten Bereich zuzuordnen, hier kommen sich Auto- und Radfahrer kaum in die Quere. Eine extra-Ausweisung von Radwegen entfällt an den meisten Stellen, da sie nicht nötig ist.

### **Ungefähres Radverkehrsaufkommen**

Jeder Einwohner in Everswinkel und Alverskirchen unternimmt geschätzt zwei oder drei Fahrten an einem Tag. Innerörtlich wurden vor ca. 10 Jahren bereits bei Verkehrsmessungen gut 7000 Fahrten alleine auf der Nord-Süd-Achse in Everswinkel festgestellt. Dies wird sich nach der Bebauung der neuen Baugebiete nicht mehr halten lassen, die Tendenz zu noch mehr Verkehr ist gegeben. Es ist anzunehmen, dass statistisch jeder Einwohner ein Fahrrad zur Verfügung hat. Die Anzahl der in Everswinkel vorhandenen Fahrräder dürfte bei ca. 9500 liegen.

Um den Radverkehr zu stärken, sind durchgehende Radwege unvermeidlich. Auch ist mit einer Zunahme von Lastenrädern zum Transport von Lebensmitteln und anderem zu rechnen.

### **Radwegebestand**

Es ist festzustellen, dass in Everswinkel das Radwegangebot zwar ziemlich umfangreich, aber nicht zusammenhängend und auch nicht einheitlich ist. Ziel ist es, die Radwege zusammenhängend auf den wesentlichen Straßen umzusetzen. Radwege = Radwegemarkierungen auf den Straßen, da bauliche Maßnahmen zur Zeit ausscheiden und/oder deutlich teurer sind.

### **Radwegemarkierungen – Kennzeichnungen**

Nach dem münsteraner Vorbild (s. Foto) sollten die markierten Radwege in einem kräftigen Rot gestrichen werden, so wie dies schon in Münster als Vorbild geschehen ist. Es erhöht die Aufmerksamkeit der Autofahrer und ist auch nach stärkerer Belastung durch den Verkehr immer noch gut sichtbar.



## Maßnahmenvorschläge

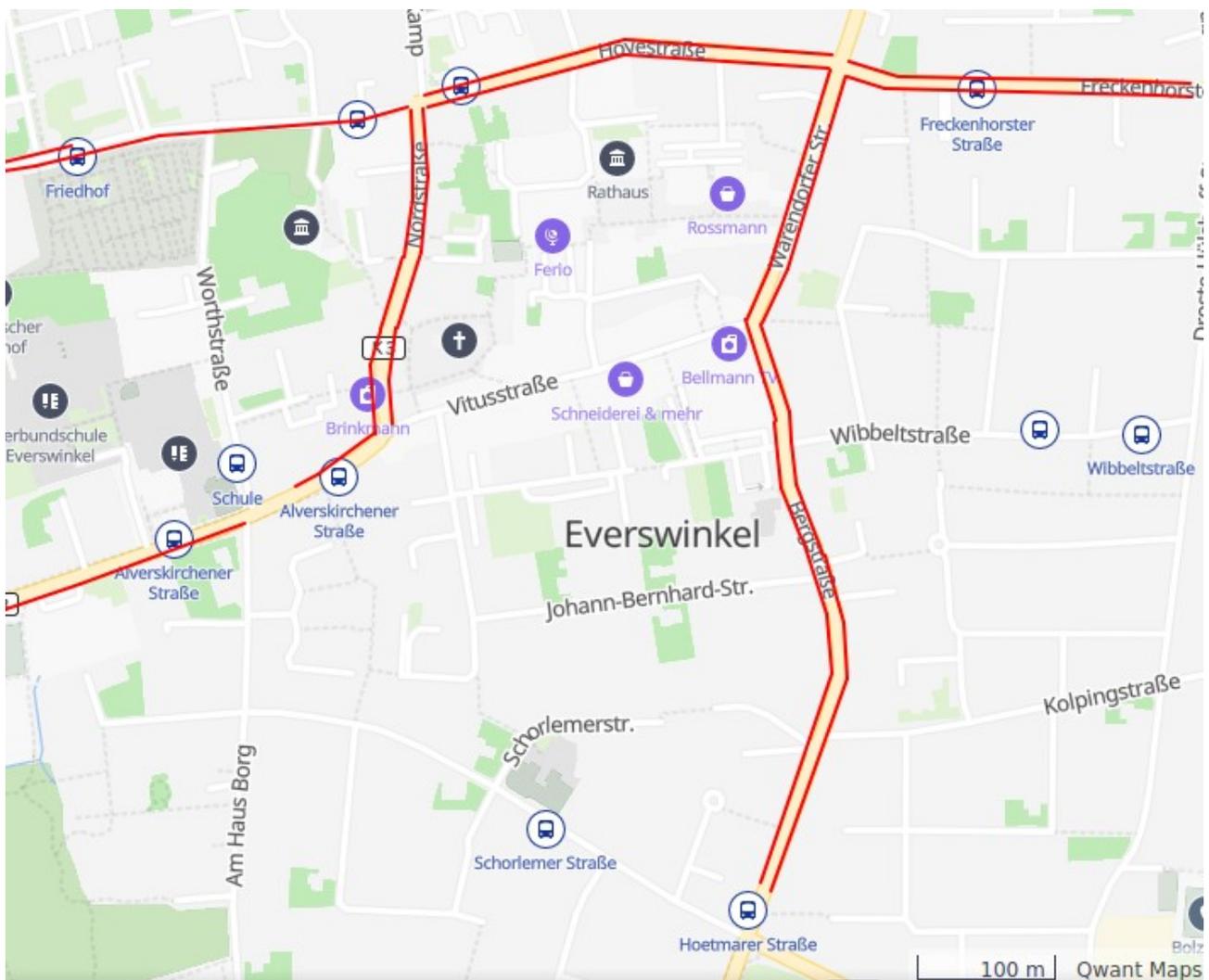
### Situation Ortsteil Everswinkel

Für die Schließung der einzelnen Lücken im Radwegenetz in Everswinkel wurden Prioritäten zur Realisierung festgelegt. Auffallend war, dass vor allem die Hauptverkehrswege einen dringenden Nachholbedarf an Radwegemarkierungen haben. Im folgenden Maßnahmenkatalog sind die Netzlücken zusammengestellt.

**Generell** sollten die neuen Radwegemarkierungen auch für S-Pedelec-Nutzer freigegeben werden, damit diese nicht durch Rechtsvorgaben dennoch gezwungen sind, die Straße neben der Radwegemarkierung zu nutzen.

**Bergstraße:** Die Radwegemarkierung sollte auf beiden Straßenseiten durchgehend geführt werden.

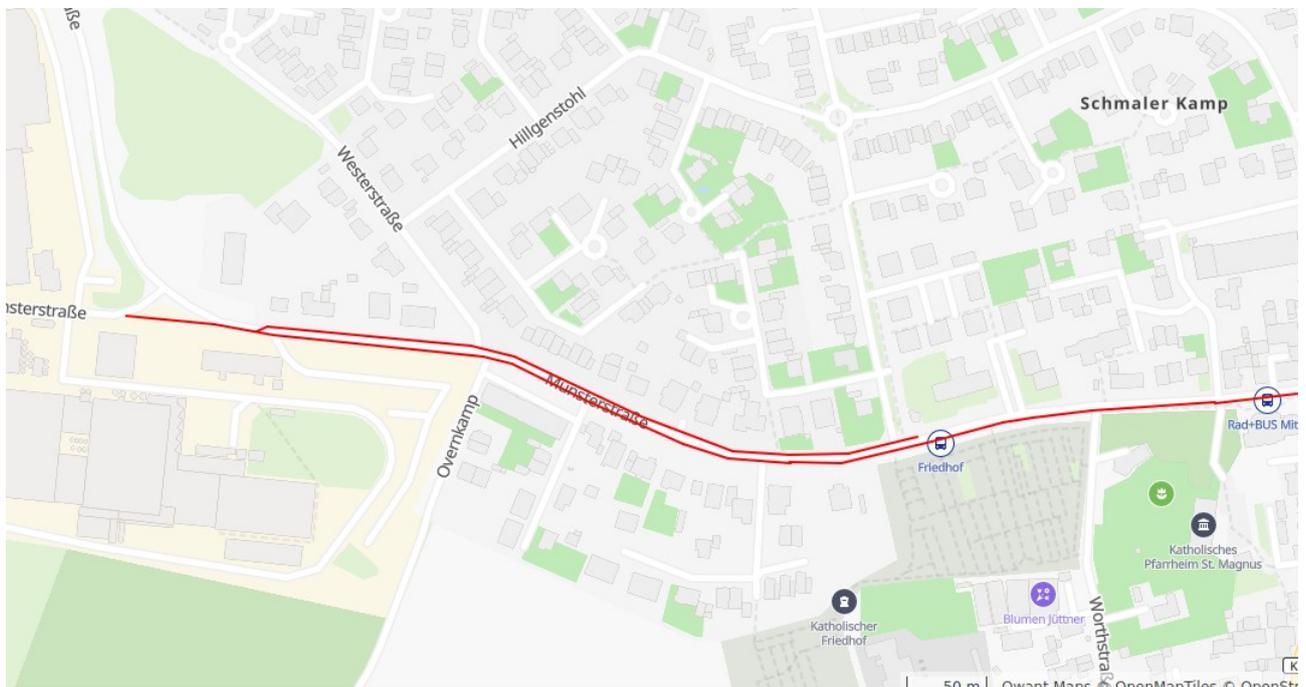
**Warendorfer Straße :** Hier sollten Radwegemarkierungen auf beiden Seiten aufgebracht werden. Eine Anregung, dass zumindest auf der Westseite eine Markierung aufgebracht wird, wurde bereits Ende 2019 vom Rat aufgenommen.



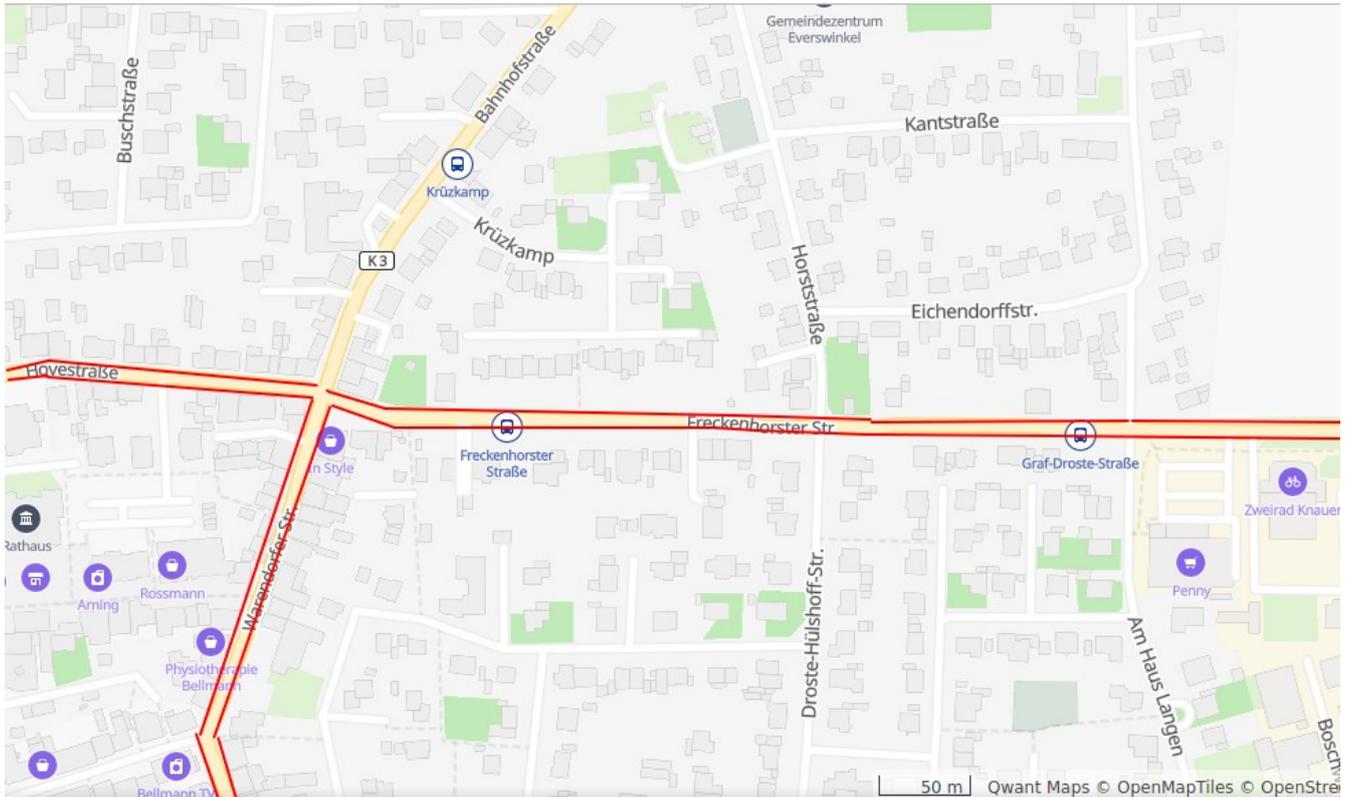
**Bahnhofstraße** : Hier existieren beidseitig Radwege, eine weitere Ausarbeitung ist daher dort nicht notwendig. Allenfalls kann aber überlegt werden, dass an den Kreuzungen dieser Straße die Bordsteinkanten weiter abgesenkt werden.

**Hovestraße** : Hier sollten beidseitig Radwegemarkierungen angebracht werden. Die vorhandenen Parkbuchten bleiben bestehen, die Radwege werden hier vorbei geführt.

**Münsterstraße** : Ein Teil – östlich – hat bereits einen Radweg. Dieser endet jedoch an der Pffarer-Jäger-Straße im Bereich der Bushaltestelle. Hier könnte nun eine durchgehende Radwegemarkierung bis zum DMK entstehen, dies auf beiden Seiten der Straße. Der parkende Verkehr kann dort entfallen, die PKW haben Stellplätze an den jeweiligen Häusern. Die gemeinsame Nutzung von Radler und Fußgänger im ersten Teil der Münsterstraße – vom DMK her kommend – kann auf dem breiten Bürgersteig erfolgen. Hier ist jedoch eine Reparatur von schadhafte Stellen ( Vertiefungen ) dringend erforderlich. Danach kann eine Markierung zur Trennung / Halbierung der Seiten erfolgen. Im Bereich „Schulweg“ - Haltestelle – ist von einer gemeinsamen Nutzung Gehweg-Fahrrad abzuraten. Schon jetzt muss man dort als Radler auf der Straße fahren, da die Schüler in diesem Bereich keine Gelegenheit geben, den gemeinsamen Rad-Fußweg zu nutzen, so wie dies auch an der Alverskirchener Straße der Fall ist.

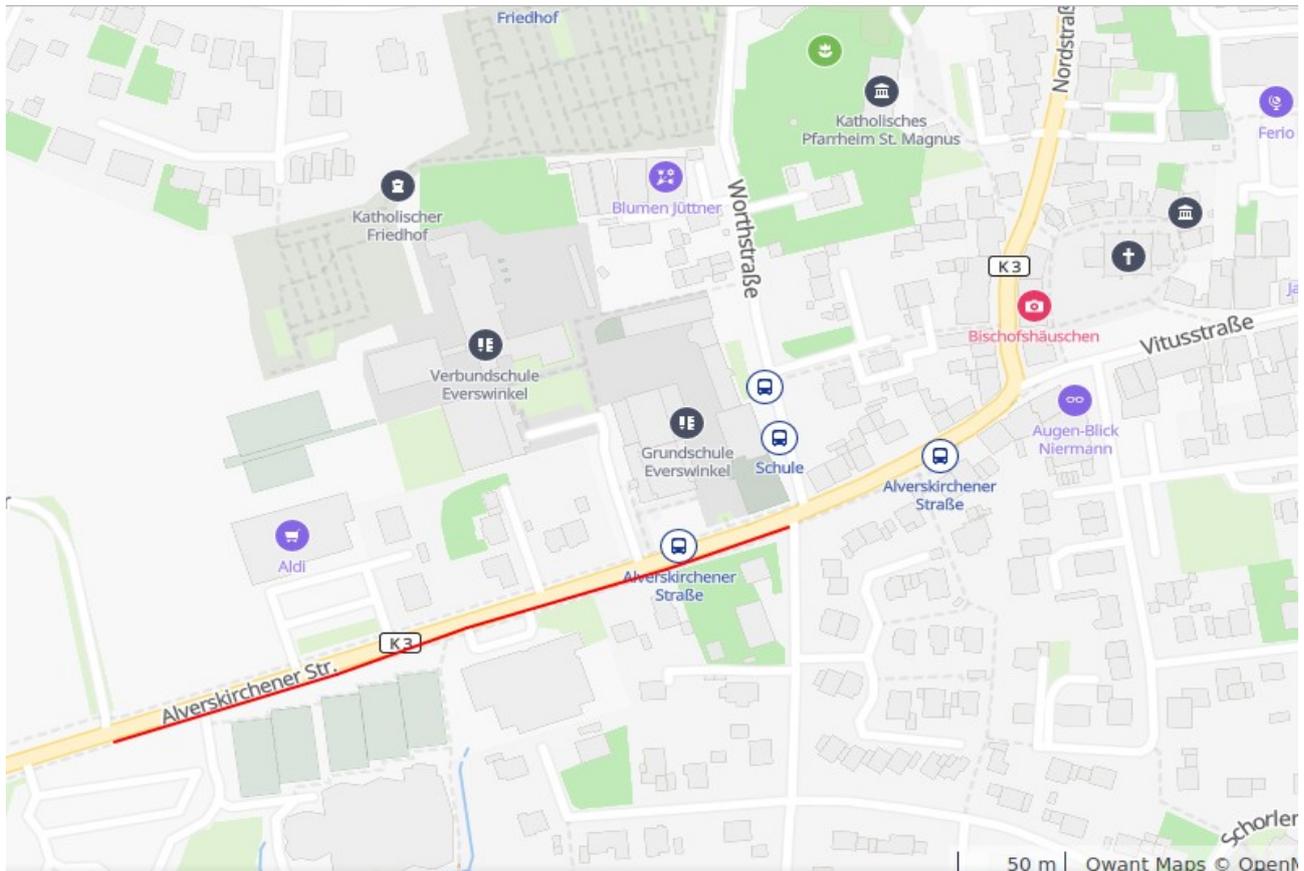


**Freckenhorster Straße :** aus baulichen Gründen kann hier beidseitig eine durchgehende Radwegemarkierung bis zum Penny-Markt erfolgen. Die Markierungen werden dabei um die Parkbuchten herum geleitet.

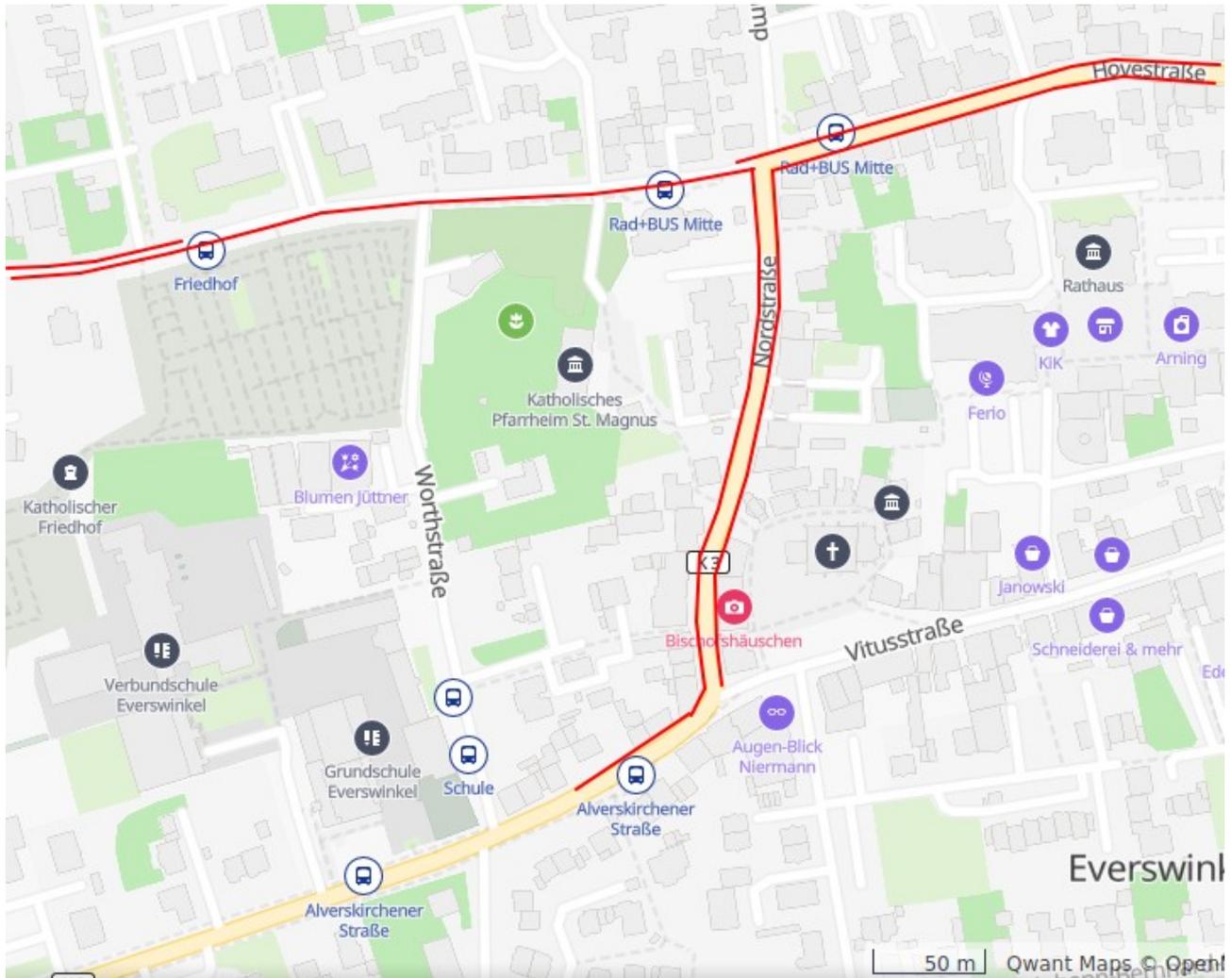


**Hoetmarer Straße :** Hier sind keine weiteren Maßnahmen erforderlich, da beidseitig ein Radweg bereits vorhanden ist.

**Alverskirchener Straße :** Auf der einen Seite befindet sich ein Radweg. Auf der Seite ortauswärts – Richtung Schulen – fehlt jedoch ab Kreuzung Vitusstraße – Nordstraße eine Radwegemarkierung. Diese sollte bis zum Anschluss auf Höhe der Heißmangel führen. Ortseinwärts sollte eine Radwegemarkierung erfolgen – eine gemeinsame Nutzung mit dem stark genutzten Bürgersteig durch Sportgruppen- und Schülergruppen zu etlichen Zeiten täglich scheidet aus. Schon jetzt ist man hier als Radfahrer gezwungen, die Straße zu nutzen. Generell sollte der vorhandene nördliche Radweg eine deutlichere entsprechende Ausweisung zur Doppelnutzung erhalten.



**Nordstraße** : Beidseitig kann hier eine durchgehende Radwegemarkierung aufgebracht werden.



**Sendenhorster Straße** : Beidseitig ist hier ein Radweg vorhanden, so dass sich dort vorerst kein Handlungsbedarf ergibt. Nach Erschließung des Neubaugebietes „Bergkamp 3“ stellt sich die Situation allerdings anders dar. Insbesondere gibt es von dort keinen direkten Radwegeanschluß in südlicher Richtung nach Sendenhorst, damit hier gefahrlos auf den Radweg entlang der L811 geschwenkt werden kann. Ein Radweg auf einer Seite, der von beiden Seiten befahren werden kann, ist hier wohl die beste Wahl und bietet den geringsten Flächenfraß. Eine gedankliche Alternative ist weiter unten vorgestellt.

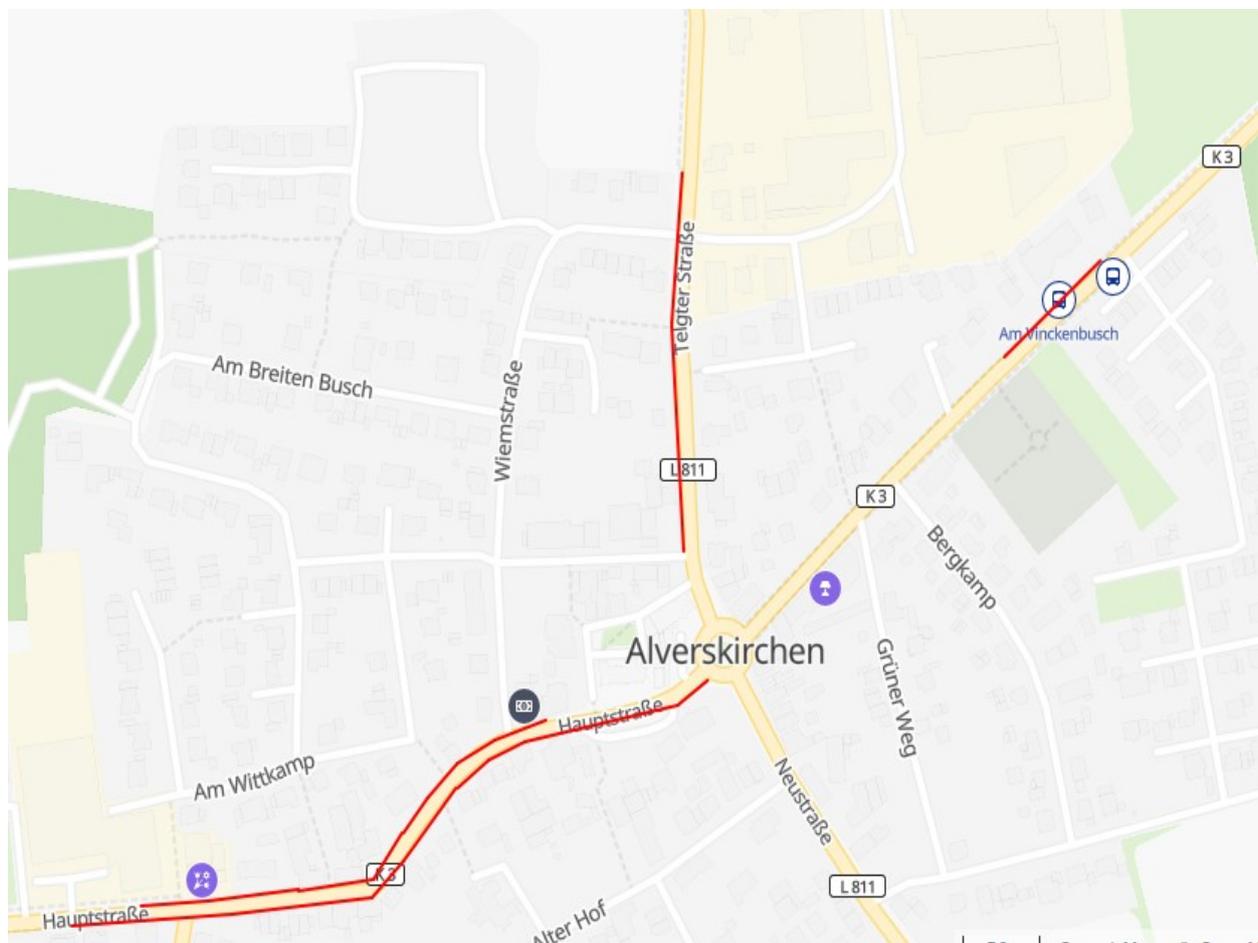
## Situation Ortsteil Alverskirchen :

**Everswinkeler Straße :** Hier existiert ein gut ausgebautes Radwegenetz. Ortseinwärts gibt es in Höhe der Bushaltestelle eine kleine Unterbrechung, die durch eine durchgehende Markierung behoben werden könnte. Dabei ist zu fragen, ob der Radweg vor oder hinter dem Warthäuschen erfolgen sollte. Zudem sollte der Haltebereich endlich barrierefrei gestaltet sein, ebenso die anderen Haltestellen in Alverskirchen nach dem Vorbild aus Everswinkel.

**Telgter Straße :** Hier gibt es auf wenige 100 Meter Unterbrechungen im Radwegenetz. Einige Meter werden auf der Straße, dann wieder auf dem Bürgersteig zurückgelegt. Hier sollte die Gemeinde eine durchgehende einheitliche Markierung beidseitig auftragen lassen und somit den Bürgersteig wieder als reinen Fußgängerweg deklarieren. Empfehlenswert ist es, hier auch die PKW-Geschwindigkeit auf Tempo30 ortseinwärts bis zum Kreisel zu drosseln.

**Neustraße :** Kein Handlungsbedarf

**Hauptstraße :** Ab der Sparkasse – Ampel besteht kein Radweg, auch keine Markierung. Hier sollte die Gemeinde eine durchgehende Radwegemarkierung aufbringen, die auf Höhe der Gärtnerei Kemker in den vorhandenen Radweg münden kann. Parkende PKW können sicherlich woanders abgestellt werden. Die Markierungen sollte auch Ortseinwärts ab der Mündung Brückhausen erfolgen. Bislang endet der Radweg direkt im Kreuzungsbereich.



## **Außerhalb Everswinkel :**

**Richtung (Neu-)Warendorf :** Kein Handlungsbedarf

**Richtung Freckenhorst :** Hier fehlen nach wie vor gut 800 Meter Radweg. Dies geht zurück auf die offenbar nicht vom Grundstückseigentümer angenommenen Preise zum Erwerb des notwendigen Landes. Hier wird die Gemeindeverwaltung aufgefordert, notfalls mit einem Kredit das notwendige Land zu erwerben. Der bisherige Umweg von 3,4 Km für dieses Teilstück ist nicht hinnehmbar. Anm. : Es besteht hier ein starkes öffentliches Interesse.

**Richtung Hoetmar :** Kein Handlungsbedarf

**Richtung Sendenhorst:** Der Lückenschluss von Everswinkel zur L811 in Höhe der Gärtnerei Strelow ist für Pendler nach Sendenhorst entscheidend, ob hier der PKW weiter genutzt wird. Alternativ kann über einen Ausbau eines landwirtschaftlichen Weges nachgedacht werden, beginnend am künftigen Baugebiet Bergkamp 3, entlang am Kehlbach bis zum Gehöft (?). Hier müsste eine Umgehung erbaut werden, damit die Bewohner auf dem Hof nicht gestört werden. Von dort aus kann man über die L811 auf den vorhandenen Radweg gelangen. ( grüne Linie )

Eine andere Variante wäre eine einseitig auf der Sendenhorster Straße Radbahn, die am Neubaugebiet Bergkamp3 startet und letztlich an der Kreuzung zur L811 endet. ( rote Linie )

