

# Radverkehr im Kreis Steinfurt



Alltagsradverkehr  
Freizeitradverkehr  
Radinfrastruktur



KREIS  
STEINFURT



**Informationen  
zur  
Verkehrsentwicklungsplanung**

**Radverkehr im Kreis Steinfurt**



Alltagsradverkehr



Freizeitradverkehr



Radinfrastruktur

## Impressum

Herausgeber: Kreis Steinfurt  
Der Landrat  
Tecklenburger Straße 10  
48565 Steinfurt  
Tel.: 0 25 51 / 69 0  
Fax.: 0 25 51 / 69 24 00  
E-Mail: [Heiner.Buecker@Kreis-Steinfurt.de](mailto:Heiner.Buecker@Kreis-Steinfurt.de)  
[Robert.Huelmann@Kreis-Steinfurt.de](mailto:Robert.Huelmann@Kreis-Steinfurt.de)  
Internet: [www.kreis-steinfurt.de](http://www.kreis-steinfurt.de)

Verfasser: Kreis Steinfurt  
Dezernat III, Planungsamt, Verkehrsentwicklungsplanung

Bearbeitung: Dipl. Ing. Robert Huelmann

Titelblattgestaltung: Stabsstelle Landrat  
Dorothea Böing

Druck: Kreis Steinfurt  
Hausdruckerei

Nachdruck, auch auszugsweise, bei Quellenangabe gestattet.

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>Seite</b>
<b>Vorwort</b>	<b>5</b>
<b>1. Entwicklung des Radverkehrs</b>	<b>6</b>
<b>2. Die ersten Radwanderwege</b>	<b>7</b>
<b>3. Das Radverkehrsnetz NRW (RVN NRW)</b>	<b>9</b>
3.1 Konzeption des Radverkehrsnetzes NRW	9
3.2 Touristische Radrouten	12
3.3 Touristische Netzergänzungen	20
3.4 Kommunale Netzergänzungen	20
<b>4. Alltagsrouten, straßenbegleitende Radwege</b>	<b>21</b>
4.1 Zielnetzplanung	21
4.2 Radwegeverbindungen	24
<b>5. Verknüpfung Radverkehr – ÖPNV, Infrastruktur</b>	<b>26</b>
5.1 Bike + Ride	26
5.2 Radstationen, abschließbare Fahrradabstellanlagen	28
5.3 Sonstige Radinfrastruktur	30
<b>6. Radwegebestand, Radwegeplanung</b>	<b>31</b>
6.1 Fertiggestellte Radwege an Kreisstraßen 2000 – 2007	31
6.2 Radwegebauprogramm 2008 – 2013	32
6.3 Private Initiativen, Bürgerradwegeprogramm	33
6.3 Einzelbetrachtung der Städte und Gemeinden	37
- Altenberge	40
- Emsdetten	42
- Greven	44
- Hörstel	46
- Hopsten	48
- Horstmar	50
- Ibbenbüren	52
- Ladbergen	54
- Laer	56
- Lengerich	58
- Lienen	60
- Lotte	62
- Metelen	64
- Mettingen	66
- Neuenkirchen	68
- Nordwalde	70
- Ochtrup	72
- Recke	74
- Rheine	76
- Saerbeck	78
- Steinfurt	80
- Tecklenburg	82
- Westerkappeln	84
- Wettringen	86
<b>7. Quellen</b>	<b>88</b>



## Vorwort



Im Jahr 2005 wurde die Broschüre „Straßen im Kreis Steinfurt“ veröffentlicht. Nun folgt als weitere Informationsschrift zur Verkehrsentwicklung des Kreises Steinfurt die Broschüre „Radverkehr im Kreis Steinfurt“.

Wesentliches Ziel dieser Broschüre ist es, den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Entscheidungsträgern im Kreis und in den Fachdienststellen einen Überblick über den Bestand an Radwegen und die geplanten Radwegebaumaßnahmen im Kreis Steinfurt zu geben. Die Broschüre informiert umfassend über das Netz der Alltagsrouten wie auch der Freizeitrouten.

Die Bedeutung des Radfahrens hat sich in der Vergangenheit mehrfach gewandelt. Wurde das Fahrrad in den 60er und 70er Jahren im Zusammenhang mit der Motorisierungswelle überwiegend als ein "Fortbewegungsmittel für arme Leute" angesehen, so hat es seit den 80er Jahren erheblich an Akzeptanz in der alltäglichen Benutzung für den Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen etc als auch in der Freizeitgestaltung zurück gewonnen.

Über 50 % der täglichen Wege mit allen Verkehrsmitteln sind kürzer als 3 km, mehr als 30 % aller Autofahrten sind kürzer als 3 km und mehr als 50 % gehen nicht über den Nahbereich von 5 km hinaus. Das Fahrrad findet seinen vorrangigen Einsatz in der Nahmobilität zur Überwindung dieser Kurzstrecken. Es bietet eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung und dient darüber hinaus der körperlichen Fitness und der Gesundheit. Bei weiter zunehmenden Energiekosten hilft es auch Geld zu sparen. Weil dies immer mehr Menschen erkennen, erfreut sich das Fahrrad auch auf größeren Distanzen zunehmender Beliebtheit.

Im Münsterland, dem Land der „Pättkes“, hat das Radfahren eine lange Tradition. Der Kreis Steinfurt engagiert sich zusammen mit den anderen Münsterlandkreisen und der Münsterlandtouristik seit vielen Jahren für die Förderung des Radverkehrs.

Beispielgebend für das ganze Land wurde im Jahr 2000 erstmalig eine flächendeckende einheitliche Beschilderung der touristischen Radwege installiert. Aufbauend u.a. auf diesen Erfahrungen, hat das Land NRW in diesem Jahr das Radverkehrsnetz NRW eröffnet. Das gesamte Radwegenetz im Kreis Steinfurt wurde dabei neu konzipiert und der "Radelpark Münsterland" in das landesweit einheitlich ausgeschilderte Radwegenetz integriert.

Unabhängig von dieser Neuausschilderung ist im Kreis Steinfurt eine Vielzahl bürgerschaftlicher Initiativen zum Bau von Radwegen festzustellen. Dies belegt, dass nach wie vor ein großer Bedarf an sicheren Radwegen gerade für den Alltagsradverkehr besteht.

Im Rahmen der Radverkehrsplanung im Kreis Steinfurt wurden die Wunschlinien des Radverkehrs entworfen und mit den bereits vorhandenen Radwegeverbindungen überlagert. Im Ergebnis ist gut zu erkennen, dass das Radwegenetz in den zurück liegenden Jahren dichter geworden ist. Dennoch sind noch Lücken vorhanden. In den kommenden Jahren wird es daher unsere Aufgabe sein, das Netz weiter zu ergänzen.

Die "Fahrradfreundlichkeit" des Kreises Steinfurt ist schließlich sprichwörtlich. Sie trägt mit dazu bei, dass die Lebensqualität im Kreis Steinfurt als hoch eingestuft wird. Ein dichtes Netz von sicheren und bequemen Alltags- und Freizeitrouten im Kreis Steinfurt erhöht die Mobilitätschancen aller Bürgerinnen und Bürger. Es ist ein Baustein, mit dem die Attraktivität des Kreises als Wohn-, Lebens- und Freizeitraum entscheidend mit gestaltet wird. Die Förderung des Radverkehrs und der weitere Ausbau des Netzes verdient daher unsere tatkräftige Unterstützung.

Steinfurt, März 2009

Thomas Kubendorff  
Landrat

## 1. Entwicklung des Radverkehrs

### Das Fahrrad zum Beginn des zwanzigsten Jahrhunderts

Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Technik des Fahrrades bereits einen hohen Stand erreicht. Trotz des hohen Preises (ein Arbeiter musste für ein Fahrrad etwa ein halbes Jahr arbeiten) wurde das Fahrrad zum "volkstümlichen" Verkehrsmittel. Auch nach dem I. Weltkrieg behielt das Fahrrad trotz des inzwischen in fast allen Städten ausgebauten Bus- und Straßenbahnnetzes seine Bedeutung bei. So wurden 1925 2,0 Millionen und 1937 2,7 Millionen Fahrräder in Deutschland hergestellt. Der Stückpreis lag immerhin noch bei etwa einem halben Monatslohn.

Nach dem II. Weltkrieg war das Fahrrad das finanziell erschwingliche Individualverkehrsmittel und erlebte einen Absatzboom. Der Anschaffungspreis sank bis auf einen Wochenlohn. Mitte der 50er Jahre war ein gewisser Sättigungsgrad erreicht, denn der Inlandsabsatz erreichte einen Tiefpunkt. Parallel dazu ist die Konkurrenz des Kfz zu sehen, das jährlich eine zunehmende Zulassungszahl verzeichnen konnte. Das Fahrrad wurde mehr und mehr aus dem Straßenbild verdrängt.

### Nachlassende Bedeutung zum Ende der fünfziger Jahre

In den 60er und 70er Jahren geriet das Fahrrad als ernstzunehmendes Nahverkehrsmittel immer mehr aus dem Blickfeld der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung. Vor der Motorisierungswelle war eine spezielle Verkehrsplanung für das Fahrrad kaum nötig. Fast alle Straßen hatten noch so geringen und langsamen Autoverkehr, dass sie bequem und sicher mit dem Fahrrad befahrbar waren. Erst als die Motorisierung ein gewisses Maß überschritten hatte, wuchs die Konkurrenz um Verkehrsflächen zu Lasten des Fahrradverkehrs. Die Straßenplanung konzentrierte sich immer mehr auf eine autogerechte Dimensionierung und Gestaltung der Fahrbahnen, die für dichten und schnellen Autoverkehr ausgelegt wurden. Damit wurde die Mitbenutzung der Fahrbahn durch das Fahrrad unattraktiv und gefährlich.

Dem verdrängten Fahrrad wurde nur in wenigen Fällen Ersatz in Form von Radwegen geboten. Die Radwegeplanung wurde zum Stiefkind der Verkehrsplanung. Der Radwegbau musste mit minimalen Geldsummen auskommen. Selbst beste-

hende Radwege wurden zunehmend als Verkehrsflächen für das Auto zweckentfremdet.

Die Folgen dieser drastischen Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse für Radfahrer waren:

- eine starke Abnahme der Fahrradnutzung im Nahverkehr; immer mehr Berufstätige, Einkäufer etc. stiegen für ihre täglichen Wege vom Fahrrad auf das Auto um. Die Anteile des Fahrradverkehrs sanken von 40-50% auf etwa 10%.
- Eine drastische Zunahme der Unfallrisiken im Fahrradverkehr. Da der Autoverkehr immer schneller und dichter wurde und das Fahrrad allmählich aus dem Straßenbild verschwand, wurde auf die verbleibenden Radfahrer immer weniger geachtet.

Insbesondere in Städten ohne radfahrerfreundliche Regelungen beschränkte sich der Radverkehr (außer im Freizeitverkehr) zum großen Teil auf Personen, die keine andere Wahl hatten, also vor allem Kinder und Jugendliche, Hausfrauen ohne Autoverfügung, Einkommensschwache, Rentner und Ausländer (Fahrrad als „Arme-Leute-Verkehrsmittel“).

### Neuorientierung in den siebziger Jahren

Ende der siebziger Jahre orientierte sich die Stadtverkehrspolitik angesichts zunehmender Bedeutung des Umweltschutzes und guter Vorbilder in einigen Nachbarländern neu. Die klassische Fixierung auf immer mehr und immer schnellere Straßen für den Autoverkehr wich einer differenzierten Problemsicht, in der auch der nicht motorisierte Verkehr Beachtung fand (Stichwort: Verkehrsberuhigung). In vielen Städten wurde mit einer systematischen Radverkehrsplanung (z. B. Schulwegsicherung etc.) begonnen und auch für den Freizeit- und Erholungsverkehr wurden erste systematische Planungen eingeleitet.



## 2. Die ersten Radwanderwege

### Das erste Radwegenetz in Nordrhein-Westfalen

In Nordrhein-Westfalen wurde zu Beginn der 80er Jahre von den damaligen Landschaftsverbänden Rheinland und Westfalen eine erste Konzeption eines überregionalen touristischen Radwegenetzes entwickelt, das sich mit einer Gesamtlänge von ca. 10.000 km gitterförmig über das gesamte Bundesland erstreckte. Diese Radfernwege, als „R-Wege“ bezeichnet, wurden anschließend auf Kreis-/Gemeindeebene durch lokale Radrundwege, die sogenannten „F-Wege“ ergänzt.

LANDSCHAFTSVERBAND WESTFALEN-LIPPE  
- Straßenbauverwaltung -



R-Wegenetz 1987

Das Radwegenetz erhielt auf Grundlage der „Hinweise für die Wegweisung auf Radwanderwegen“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen eine einheitliche Beschilderung mit einer Streckennummerierung sowie Entfernungangaben zu den Nahzielen.



Hinweisschild und nummerierter „Paddestoel“

Dieses System wurde auch im benachbarten Niedersachsen eingeführt. Gleichzeitig wurden zusätzliche Themenrouten speziell für Radtouristen und Erholungssuchende ausgewiesen, von denen insbesondere die 100-Schlösser-Route, die erste Themenroute Deutschlands, zu nennen ist. Diese Themenroute führte die Radwanderer von Schloss zu Schloss und verband mit einer Länge von ursprünglich ca. 2.000 km fast alle Gemeinden des Münsterlandes und des Tecklenburger Landes.

Da die Themenrouten von einer Vielzahl touristischer Einzelinitiativen realisiert und damit zum Teil durch den individuellen Geschmack des jeweiligen Initiators geprägt wurden, variierten die Standards der Routenwahl und der Wegweisung sehr stark. Mitte der 80er Jahre waren zwei gravierende Mängel dieser Handlungsweise festzustellen:

- Es existierte eine Vielzahl von Insellösungen mit sehr unterschiedlichen Qualitäten und „Handschriften“, z. B. in Format, Schriftgröße und Wegweisungsinhalt.
- Es standen primär touristische Interessen im Fokus der Arbeiten, die sowohl die Realisierung der feinmaschigen Netze des Alltagsverkehrs als auch deren Wegweisung weitgehend außen vor ließen.

Zur Systematisierung der Netzplanung insbesondere in Hinblick auf die bisher nur unzureichend erschlossenen Potenziale des Alltagsverkehrs bei gleichzeitiger Harmonisierung der Wegweisung in NRW förderte das Landesverkehrsministerium NRW ab 1985 die beiden Pilotprojekte

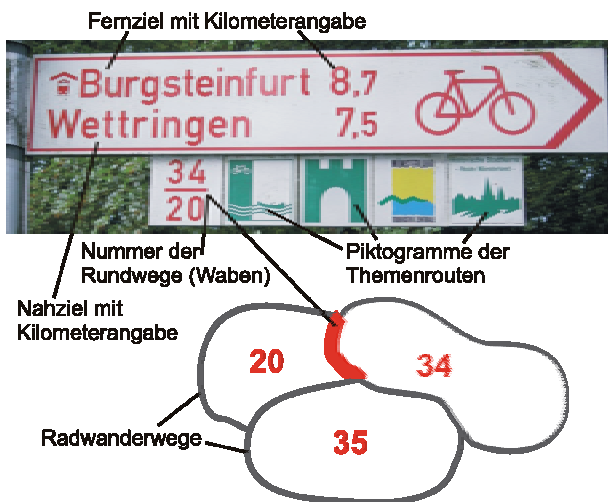
- Radverkehrs- und Beschilderungsplan Kreis Neuss und
- Radwege- und Beschilderungsplan Stadt Bochum.

### Der Radelpark Münsterland – RWS 2000

Mit dem Radwegesystem 2000 (RWS 2000) wurden die bisher gewonnenen Erkenntnisse in einem weiteren Pilotprojekt umgesetzt. Da insbesondere im Münsterland in den letzten Jahrzehnten eine Vielzahl von solitär geplanten und unterschiedlich ausgewiesenen Themenrouten entstanden sind, die jedoch in ihrer Vielzahl weder kommuniziert noch touristisch vermarktet werden konnten, entschieden sich die Kreise Borken, Coesfeld, Steinfurt und Warendorf sowie die Stadt Münster Ende der 90er Jahre zu einer Neuordnung der radtouristischen Wegweisung.

Zukünftig sollte nicht mehr die Quantität und Vielfalt im Vordergrund der radtouristischen Vermarktung stehen, sondern primär Qualität, verbunden mit einem einheitlichen Auftritt als Gesamtregion. Daher wurde für die Zielgruppe der Radtouristen ein wabenartiges Radwegenetz entwickelt. Die einzelnen Waben mit einer Länge von 10 bis 40 km Länge wurden durch eine separate Nummerierung gekennzeichnet, die auf den Wegweisern vermerkt ist und dem Nutzer das individuelle Zusammenstellen von Routen ermöglicht.

Aus der Vielzahl der vorhandenen Themenrouten wurden in enger Abstimmung mit den Kommunen die Qualitätsrouten herausgearbeitet und ebenfalls gekennzeichnet. So wurde das Münsterland als Pilotregion im Jahr 2000 flächendeckend mit der rot-weißen Beschilderung des Radwegesystems 2000 (RWS 2000) ausgestattet. Da dieses Radwegenetz vorrangig für die Zielgruppe der Freizeitradfahrer geschaffen wurde, während das Radwegenetz in den übrigen Kreisen sowohl dem Freizeit- als auch dem Alltagsradverkehr dienen sollte, erfolgten die Planung des Radelparks Münsterland als eigenständiges Projekt und unabhängig von den übrigen Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen.



Wabensystem und Beschilderung des Radelparks Münsterland

### 3. Das Radverkehrsnetz NRW (RVN NRW)

#### 3.1 Konzeption des Radverkehrsnetzes NRW

Aufbauend auf den umfangreichen Erfahrungen, die in Nordrhein-Westfalen bereits zu den Themen Radverkehrsförderung und -wegweisung vorlagen, fasste die Landesregierung 1995 den Beschluss für das RADVERKEHRSNETZ NRW.



Das landesweite Radverkehrsnetz NRW ist so konzipiert, dass alle Städte und Gemeinden des Landes Nordrhein-Westfalen in das Netz eingebunden sind. Die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe werden auf kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft. Aufgrund der unterschiedlichen topographischen und infrastrukturellen Voraussetzungen sowie der regionalen Besonderheiten handelt es sich daher auch um ein Netz, das als Alltagsroutennetz primär für den täglichen Bedarf, z. B. für Fahrten zur Schule oder zum Einkauf, konzipiert wurde, aber natürlich auch für Freizeitfahrten genutzt werden kann. Dieses Netz wird zusätzlich um hochwertige und überregionale touristische Routen ergänzt.

Folgende Ziele werden mit dem Radverkehrsnetz NRW verfolgt:

- Zur möglichst guten Erschließung der Radverkehrspotenziale ist eine gleichberechtigte Förderung von Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation notwendig. Zur systematischen Umsetzung der Säule Information realisiert das Land NRW für alle Kommunen ein landesweit einheitliches Grundangebot an hochwertigen, mit einer Wegweisung ausgestatteten Radrouten.

- Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr wird entsprechend dem Merkblatt der Forschungsgemeinschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) landesweit vereinheitlicht und standardisiert. Da das Bundesverkehrsministerium und die FGSV dieses Merkblatt allen Bundesländern zur Umsetzung empfiehlt, ist damit auch ein harmonischer Übergang zu den angrenzenden Bundesländern sichergestellt.
- Die oft verwirrenden „Schilderbäume“ werden abgebaut, da das neue System die ziel- und routenorientierte Wegweisung miteinander verknüpft
- Durch das RVN NRW wird der Radverkehr als bedeutende Säule des Umweltverbundes verstanden und gefördert. Durch die Einbindung der Bahnhöfe erfolgt eine optimale Verknüpfung von Rad und Bahn.
- Das Fahrrad ist ein gleichberechtigtes Verkehrsmittel neben dem Kfz und dem ÖPNV. Dies findet durch das RVN NRW nun auch in der Wegweisung seinen Niederschlag.
- Viele Menschen nutzen das Fahrrad. Für diese Bevölkerungsgruppen werden durch das RVN NRW gute Rahmenbedingungen geschaffen und attraktive, bisher oft wenig bekannte Routen mit einer Wegweisung gekennzeichnet.
- Das RVN NRW leistet einen Beitrag zur Verkehrssicherheit, indem es die Nutzer auf qualitativ hochwertigen und sicheren Strecken führen wird. Sofern Teilbereiche der Infrastruktur des RVN NRW noch nicht dem Standard entsprechen, sollen diese Mängel in den folgenden Jahren sukzessive beseitigt werden.

Mit dem RVN NRW wird das Grundgerüst an fahrradfreundlichen Routen in einer Kommune geschaffen. Dies soll auf lokaler Ebene weiter ausgebaut werden. Die Wegweisung wird ebenfalls durch das Programm „100 Kommunen im Netz“ finanziell unterstützt.

## Integration des „Radelparks Münsterland“ in das Radverkehrsnetz NRW



Wie bereits erläutert, wurde der „Radelpark Münsterland“ als eigenständiges Projekt und unabhängig von den übrigen Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen geplant; wobei im Münsterland: die Zielgruppe Freizeitradfahrer und in den übrigen Kreisen die Zielgruppe der Alltagsradfahrer im Vordergrund stand. Dieses Radwegenetz unterscheidet sich daher sowohl hinsichtlich der Konzeption als auch der Finanzierung (Fördermittel des Landes Nordrhein- Westfalen und Komplementärfinanzierung durch eine Kooperation zwischen der Münsterland-Touristik GmbH und einem Eiscreme-Hersteller als Sponsor) vom „Radverkehrsnetz NRW“. Vor diesem Hintergrund erfuhr das Münsterland bis zum Ablauf des Sponsorenvertrags im Jahr 2003 eine Ausnahmeregelung, nach Ablauf des Kooperationsvertrages wurde die Werbung im Münsterland deinstalliert.

Zur Herstellung eines landesweiten Radverkehrsnetzes nach einheitlichen Kriterien und mit „amtlicher“ Beschilderung nach STVO bedurfte es der Zusammenführung dieser beiden Teilnetze zu einer Einheit als "Radverkehrsnetz NRW". Neben einer Harmonisierung der Übergangsbereiche der beiden Teilnetze wurde zusätzlich den Kommunen des Münsterlands angeboten, das radtouristische Netz um bedeutende Alltagsrouten zu ergänzen. Durch den seitens des MWMTV ausgesprochenen Erlass, der die Wegweisung für den Radverkehr als amtliche Wegweisung einführt, war das Aufbringen von Werbung auf die Wegweiser nicht mehr gestattet. So wurden auch im Münsterland die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine amtliche StVO-Wegweisung geschaffen. Aufgrund der digitalen Planungsweise wurde zwischenzeitlich als Mehrwert des landesweiten Radverkehrsnetzes

NRW der Radroutenplaner realisiert. Da im Pilotprojekt "RWS 2000" einige Parameter noch nicht erhoben worden waren (Streckenattribute, Fotos der Wegweiserstandorte etc.), die für den südlichen Teil von NRW schon vorlagen, wurden diese Parameter in einem eigenen Arbeitsschritt nachgehoben und ganz NRW somit auf einen einheitlichen, qualitativ hochwertigen Datenstand gebracht, der u.a. im Radroutenplaner abgerufen werden kann.

### Der Radroutenplaner NRW

Ein bedeutender Mehrwert, der durch die Konzeption des Radverkehrsnetzes NRW erarbeitet wurde, ist der im Rahmen der Landesinitiative Verkehrsinfo NRW entwickelte Radroutenplaner NRW, im Internet unter

<http://www.radroutenplaner.nrw.de/>.



Diese kostenfrei aufrufbare Website bietet auf Datengrundlage von Geobasis NRW dem Nutzer die Möglichkeit, adressscharf seine Rad-Touren durch ganz NRW zu planen. Die Touren berücksichtigen sowohl die Strecken des Radverkehrsnetzes NRW (13.500 km) als auch ca. 10.700 km qualifizierte Themenrouten in NRW.



*Radverkehrsnetz NRW, Niedersachsen und Themenroute „EmsRadweg“*

Hier lassen sich die Routenführungen zwischen individuell festgelegten Anfangs- und Endpunkten sowohl im Radverkehrsnetz NRW als auch auf überregionalen, touristischen Themenrouten mit einer Gesamtlänge von rund 20.000 km ermitteln und per Mausklick auf Wunsch Länge und Fahrzeit berechnen. Start-, Zwischen- und Zielpunkte können vom Nutzer am Bildschirm durch Anklicken gesetzt werden. Es besteht auch die Möglichkeit, sich direkt Routen zwischen den Zentren der 396 Gemeinden in NRW anzeigen zu lassen.

Die Routen werden auf Wunsch unter Berücksichtigung von Steigungen berechnet und mit Höhenprofil, Fahrtanweisung sowie als GPS-Tracks ausgegeben. Darüber hinaus bietet das System die Möglichkeit, Informationen für interessante Punkte (Sehenswürdigkeiten, Bahnhöfe, Bett&Bike-Betriebe etc.) auf der Karte abzurufen. Zur Pflege dieser Daten steht ein Redaktionssystem über Internet zur Verfügung. Bei der Routensuche können optional größere Steigungen gemieden oder eine besondere Routenart (z.B. touristische Themenrouten) bevorzugt werden. Start-, Zwischen- und

Zielpunkte können vom Nutzer am Bildschirm durch Anklicken gesetzt werden. Außerdem sind ein adressscharfes Routing und ein Routing zu Sehenswürdigkeiten und Bahnhöfen möglich. Die Radroute wird prinzipiell wie folgt berechnet: Vom Startpunkt über alle Straßen und Wege zu einem günstigen Einstiegspunkt in das Radnetz, weiter nur über das Radnetz und schließlich vom Ausstiegspunkt wieder über alle Straßen und Wege bis zum Ziel. Hiermit wird garantiert, dass der Radfahrer für den größten Teil der Tour eine radfahrtaugliche Route wählt.

Somit ist das im Radroutenplaner NRW vorhandene Netz als Grundlage für das Routing von großer Bedeutung. Die darin enthaltenen Elemente des Radnetzes sind

- das RVN NRW (orange),
- touristische Themenrouten (grün) und
- lokale Radnetze (dunkelblau).

Zur Erweiterung des Radnetzes können zusätzliche Themenrouten und lokale Netze in den Radroutenplaner NRW integriert werden.



### 3.2 Touristische Radrouten

Bei der Neukonzeption des Radverkehrsnetzes NRW waren auch die zum großen Teil bereits in den 80er Jahren ausgewiesenen Themenrouten zu berücksichtigen. Da diese durch unterschiedliche Initiatoren geplant und installiert wurden und z. B. auf Abschnitten Parallelverläufe zum landesweiten Radverkehrsnetz festzustellen waren, bedurften auch diese einer Harmonisierung. In Abstimmung mit den jeweiligen Ansprechpartnern wurde festgelegt, welche einzelnen Themenrouten als Einschübe im Landesnetz mitgeführt werden.

Parallel zum RVN NRW wurde durch den ADFC Bundesverband in Verbindung mit dem Deutschen Tourismusverband e.V. das deutschlandweite „D-Netz“ konzipiert.



Radfernwegennetz Deutschland (D-Netz)

Dieses Netz besteht aus 12 Radrouten, die Deutschland von Ost nach West, vom hohen Norden bis zu den Alpen durchziehen. Sieben der 12 D- Routen werden Teil des Europäischen Radfernwegennetzes (EuroVelo-Netz) sein. Hier ist insbesondere der „Europa-Radweg“ R1, (auch „Westfalen-Radweg“) zu nennen, der als einziger der ursprünglichen „R-Wege“ noch existiert.

In Abstimmung mit dem ADFC NRW wurde die in wenigen Einzelfällen vom RVN NRW abweichende Routenführung harmonisiert, so dass das D- Netz in gesamt NRW ebenfalls im landesweiten Radverkehrsnetz als Themenrouteneinschub gekennzeichnet werden konnte. Damit ist das Bundesland Nordrhein-Westfalen das erste Bundesland, welches das D-Netz durchgängig ausgewiesen hat.

Die touristischen Radrouten innerhalb des Münsterlandes lassen sich hinsichtlich ihrer Konzeption wie folgt unterscheiden:

- Themenrouten**, die jeweils ein bestimmtes Leitthema verfolgen (z. B. „100 Schlösser Route“)
- Lokale/Regionale Radrouten**, die auf attraktiven Radwanderwegen die unterschiedlichen Naherholungsgebiete erschließen (z. B. „Aa-Vechte-Tour“)
- Bahn&Bike- Radrouten** die das Radwegennetz im Münsterland mit dem Bahnangebot der Region verknüpfen
- Thematische Routen anderer Institutionen**, wie z. B. die TERRA.trails, die durch die abwechslungsreiche Landschaft des Naturparks TERRA.vita (Nördlicher Teutoburger Wald, Wiehengebirge, Osnabrücker Land) führen.

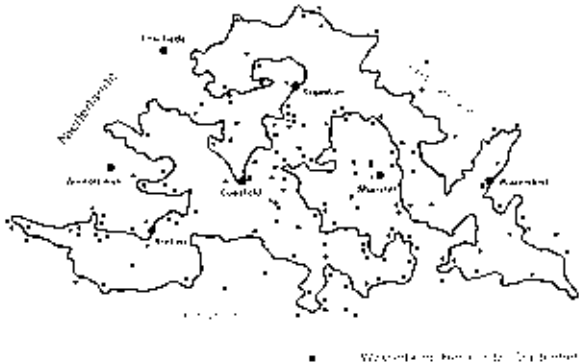
Nachfolgend werden die touristischen Radrouten innerhalb und im Umfeld des Kreises Steinfurt kurz vorgestellt.

### 3.2.1 Themenrouten



#### 100 Schlösser Route

Die 100-Schlösser-Route, Deutschlands älteste Themenroute, auch „die Königin unter den Radrouten“ genannt, wurde in den 80er Jahren als erste thematische Radroute des Münsterlandes entwickelt. Sie führte seinerzeit weitgehend über Münsterländer Pättkes oder Wirtschaftswege über rd. 2000 km von Burgen zu Wasserschlössern, Herrnsitzen und Gräftenhöfen und verband dabei fast alle Gemeinden des Münsterlandes.



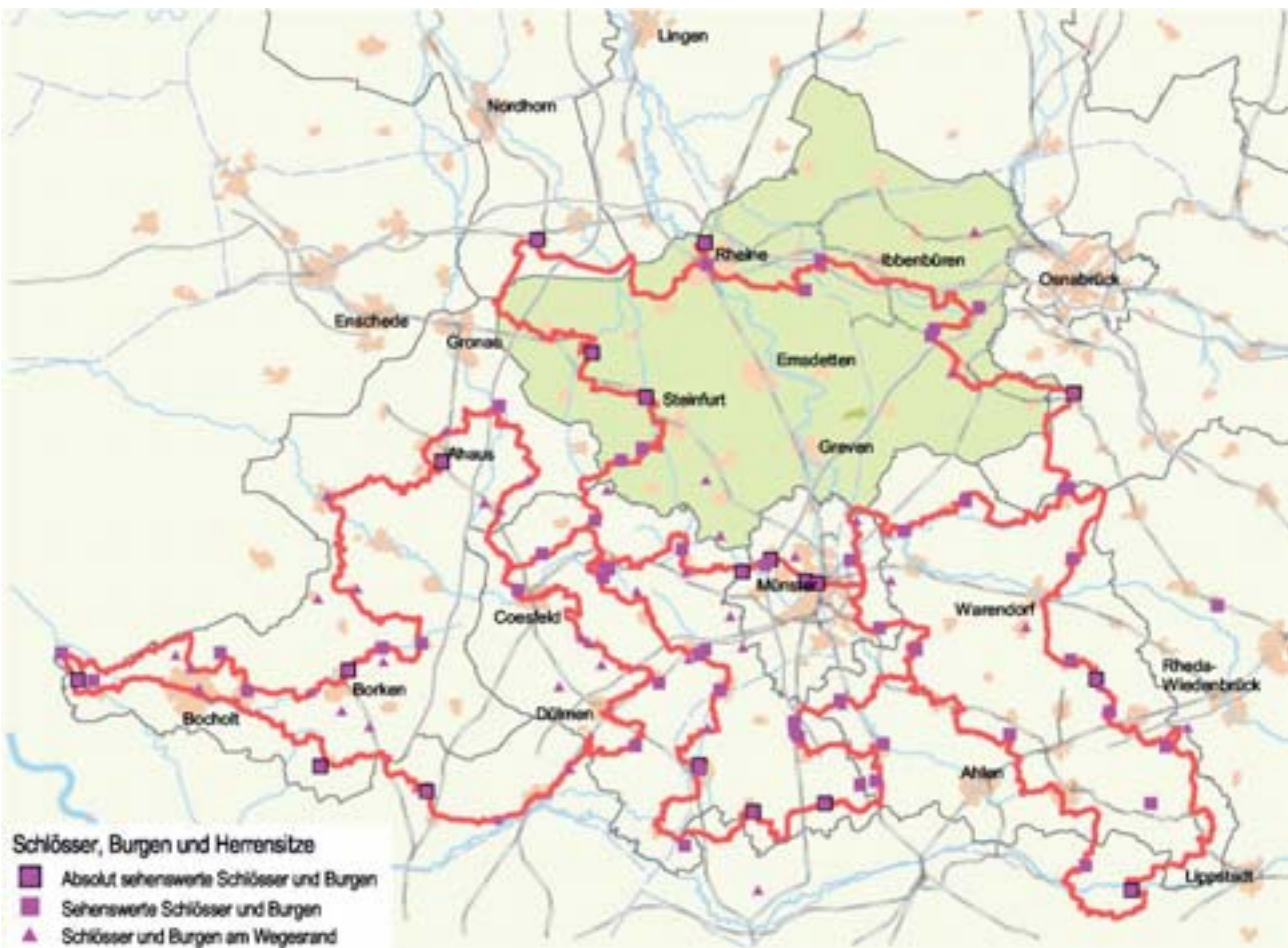
Alter Verlauf der 100 Schlösser Route

Der Radfahrer findet an dieser Route bekannte Schlösser, wie z. B. Schloss Ahaus, Schloss Lembeck und Schloss Nordkirchen, wehrhafte Burgen wie die Wasserburg Isselburg und die Burg Vischering sowie sehenswerte Herrenhäuser.

Angesichts der erheblichen Länge der Gesamtroute wurde die Route im Jahr 2007 neu konzipiert. Dabei wurde die Streckenlänge verkürzt und auch hinsichtlich der Schlösser und Burgen eine strengere Auswahl hinsichtlich Attraktivität, Besichtigungsmöglichkeiten etc. getroffen. Die neue 100 Schlösser Route hat eine Streckenlänge von ca. 960 km und ermöglicht eine Unterteilung in vier kürzere Einzeletappen.



Im Oktober 2008 wurde die neue 100 Schlösser Route vom ADFC als „**Qualitätsradroute**“ zertifiziert und mit 4 Sternen ausgezeichnet.



Neukonzeption der 100 Schlösser Route





**EmsAuenWeg / Emsradweg**



Der EmsAuenWeg wurde als 115 km langer Radwanderweg im Jahr 2004 anlässlich der „REGIONALE 2004 links und rechts der Ems“ eröffnet und führt entlang der münsterländischen Ems über Warendorf, Telgte, an Münster vorbei, durch Greven und Emsdetten nach Rheine. Neben dem reizvollen Flusslauf mit seiner schönen Auenlandschaft bietet die Radroute interessante Einblicke in Natur und kulturhistorische Aspekte der Region. Aussichtstürme, Infotafeln und Rastplätze entlang der Route helfen dem Besucher beim Entdecken und Genießen. Der EmsAuenWeg ist Teilstück des 375 km langen Emsradweges, der von den Emsquellen in Hövelhof bis zur Mündung in Emden führt.

Der EmsAuenWeg, der im Jahr 2005 als „**Radroute des Jahres in NRW**“ ausgezeichnet wurde, lässt sich mit dem im Frühjahr 2007 eröffneten Werse-Radweg zu einem Rundkurs verbinden.



Im September 2008 wurde der Emsradweg vom ADFC als „**Qualitätsradroute**“ zertifiziert und mit 4 Sternen ausgezeichnet.



**Friedensroute**



Die Friedensroute, die kürzlich als „**Radroute des Jahres 2008**“ ausgezeichnet wurde, verbindet die Friedensstädte Münster und Osnabrück. Der Weg mit einer Gesamtlänge von 170 km folgt der Reichspostlinie und führt u. a. durch die Orte Greven, Tecklenburg, Lienen, Bad Iburg und Telgte.

**R1 Europaradweg R1**



Der Europa-Radweg R1 ist als Radfernweg von Calais in Frankreich bis nach Tallinn in Estland angelegt. Die nordrhein-westfälische Teilstrecke von Freden über Münster bis Höxter hat eine Länge von ca. 275 km.





### Radweg „Historische Stadtkerne“



Der als Rundkurs gestaltete Radweg „historische Stadtkerne“ verbindet auf ca. 300 km Länge die besonders reizvollen Stadtkerne von Warendorf, Steinfurt, Tecklenburg, Rheda-Wiedenbrück und Rietberg.



### Salztangente / Salzroute



Die „Salztangente“ wurde im Rahmen der Skulptur- Biennale 2005 als ca. 85 km langer Radweg zwischen Bocholt und Gronau angelegt. Es ist geplant, diesen Radweg als „Salzroute“ von Gronau über weitere durch die Salzgewinnung geprägte Orte (Bad Bentheim, Salzbergen) bis zur Saline in Rheine-Bentlage zu verlängern.



### Vechtetal-Route



Von der Quelle der Vechte in Rosendahl-Darfeld folgt diese Route über 225 km dem Lauf der Vechte bis zur Mündung in die IJssel bei Zwolle in den Niederlanden.



### WERSE RAD WEG



Der WERSE RAD WEG verläuft auf 122 km entlang der Wersse durch den südlichen Kreis Warendorf und verbindet die Städte Beckum, Ahlen, Drensteinfurt, Oelde, Münster, Rheda-Wiedenbrück und Hamm mit ihren historischen und sehenswerten Ortskernen.

### 3.1.2 Lokale/Regionale Radrouten



#### Aa-Vechte-Tour



Die Aa-Vechte-Tour wurde im Rahmen des ILEK-Vechte in ihrem Verlauf optimiert und bindet nun Wettringen mit ein. Entlang der Flüsse Aa und Vechte und abseits der Hauptverkehrsstraßen führt diese Route auf 140 km durch das Steinfurter Land.



#### Sagen-Route



Die Sagen-Route im Tecklenburger Land verbindet auf einer Länge von 208 km die 11 Städte und Gemeinden des ehemaligen Landkreises Tecklenburg.



#### Ems-Heide-Weide-Tour



Die Ems-Heide-Weide-Route führt auf einer Länge von ca. 200 km durch die Parklandschaft des zentralen und nördlichen Münsterlandes und erschließt zugleich die besonderen Reize der Emsauen.

#### Geplanter Radweg Billerbeck-Rheine



Auf der ehemaligen Schienenstrecke Rheine-Coesfeld ein durchgängiger Radweg angelegt, der auch für Inline-Skater attraktiv gestaltet werden soll. Der Radweg soll ein eigenes Profil erhalten und eine eigene Attraktivität als Erlebnisraum, insbesondere auch für Familien mit Kindern.



### 3.2.3 Bahn & Bike- Radwege

#### Rheine – Münster



Ausgehend vom Bahnhof Rheine führt dieser Radweg überwiegend auf dem Emsauenweg über Emsdetten und Greven nach Münster.

#### Lengerich-Münster



Ausgehend vom Bahnhof Lengerich führt diese Route über Kattenvenne und Westbevern nach Münster.

#### Rheine-Lengerich



Ausgehend vom Bahnhof Rheine führt diese Route über Hörstel und Tecklenburg nach Lengerich.

#### Münster-Gronau



Ausgehend vom Bahnhof Gronau führt dieser Radweg über Ochtrup, Steinfurt, Borghorst, Nordwalde und Altenberge nach Münster.

## Gronau-Rheine



Ausgehend vom Bahnhof Gronau führt diese Route über Ochtrup, Wettringen und Neuenkirchen nach Rheine.

### 3.2.4 Thematische Routen anderer Institutionen



#### Radroute Dortmund-Ems-Kanal

(Landkreis Emsland)



Die zum 100-jährigen Jubiläum des Dortmund-Ems-Kanals im Jahr 1999 entwickelte 350 km lange Radroute verknüpft die 4 Fremdenverkehrsregionen Ruhrgebiet, Münsterland, Emsland und Ostfriesland.



#### Terra-Trail

(Verein Naturpark TERRA.vita)



Im Naturpark TERRA Vita (Nördlicher Teutoburger Wald, Wiehengebirge) sind insgesamt 17 Radwandererrouten, die sogenannten TERRA-Trails ausgewiesen. Der Kreis Steinfurt wird durch die Trails Nr. 7 und Nr. 11 berührt.



#### Hase-Ems-Tour (Landkreis Emsland)



Die 265 km lange Hase-Ems-Tour folgt von Rheine der Ems bis Meppen und von dort dem Flösschen Hase bis Osnabrück. Der Rundkurs wird durch eine Radwegeverbindung von Osnabrück über Ibbenbüren und Hörstel nach Rheine geschlossen.

#### NaturGenussRoute (NABU Münsterland)



Die als Rundkurs um Münster gestaltete NaturGenussRoute erschließt auf einer Länge von 160 km die Naturschönheiten und die kulinarischen Köstlichkeiten der Regionalen Küche im Umfeld der Stadt Münster.

### 3.3 Touristische Netzergänzungen

Neben den beschriebenen touristischen Radrouten, die insgesamt auf den ausgeschilderten Radwegen des Radverkehrsnetzes verlaufen, haben viele Städte und Gemeinden zusätzliche lokale Radrundwege (z. B. Packen-Träger-Tour, Holskenpatt, Hörsteler Mühlenroute, Lotter 8, Hopstener Rundwege) ausgewiesen.

Diese Wege sind jedoch nur zum Teil (individuell) in der Örtlichkeit ausgeschildert und überwiegend lediglich in örtlichen Übersichtskarten dargestellt.

### 3.4 Kommunale Netzergänzungen

Das landesweite Radverkehrsnetz bildet die bedeutsamen Hauptachsen für den Fahrradverkehr in NRW. Ziel der Landesregierung ist es, in Ergänzung des Radverkehrsnetzes NRW Netzverdichtungen auf regionaler und lokaler Ebene durch die Beschilderung weiterer kommunaler Radnetze zu fördern, um so in NRW ein dichtes Orientierungssystem für den Fahrradverkehr zu realisieren. Zur Umsetzung dieses Ziels wurde zu Beginn des Jahres 2005 das Förderprogramm des Landes „100 Kommunen im Netz“ geschaffen. Im Rahmen dieses Programms soll das einheitlich ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW im kommunalen Raum durch Netzausbau und Netzverdichtung verfeinert werden.

Im Bereich des Kreises Steinfurt hat bisher lediglich die Stadt Ibbenbüren von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und zusätzliche Radwege, insbesondere für den Alltagsverkehr, ausgewiesen. Da auch in zahlreichen anderen Städten und Gemeinden noch Radwegeverbindungen -insbesondere für den Alltagsradverkehr- fehlen, erscheint eine maßvolle Netzverdichtung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die Radfahrer sinnvoll.



## 4. Alltagsrouten, straßenbegleitende Radwege

Radverkehrsnetze lassen sich nach zwei grundsätzlichen Kategorien unterscheiden, nämlich dem

- **Alltagsnetz** und dem
- **Freizeitnetz**

Während bei der Planung von Freizeittrouten die Attraktivität des Routenverlaufs höchste Priorität hat (sogenannte routenorientierte Planung), steht bei der Planung von Alltagsrouten die Wahl kurzer und direkter Führungen zwischen den jeweiligen Quell- und Zielpunkten (z. B. Wohnung – Schule) im Vordergrund, wobei die Verkehrssicherheit für den Radverkehr ebenfalls von besonderer Bedeutung ist. Zentrale Einrichtungen wie Einkaufsbereiche, Schulen, Gewerbegebiete, Feizeiteinrichtungen sowie Bahnhöfe und ÖPNV- Haltestellen müssen möglichst direkt angebunden werden.

Das landesweite Radverkehrsnetz NRW ist als Alltagsroutennetz konzipiert, in das alle Städte und Gemeinden integriert sind. Durch Integration aller Bahnhöfe in das Radwegenetz wird die Nutzung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel zusätzlich attraktiviert und gefördert, wobei sowohl die Stadtzentren als auch größere Stadtteile in das Netz integriert sind.

### 4.1 Zielnetzplanung

Bei der Planung des Radverkehrsnetzes NRW wurde der Bedarf an Radwegen mit Hilfe der Zielnetzplanung ermittelt (s. auch „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen“ (HBR NRW)), einzusehen im Internet unter [www.radverkehrsnetz.nrw.de](http://www.radverkehrsnetz.nrw.de).

Durch Verknüpfung der potentiellen Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs wurde zunächst ein idealtypisches Netz von Zielverbindungen für den Radverkehr entwickelt, das anschließend auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz umgelegt wurde. Da die Planungen für das im Münsterland überwiegend freizeitorientierte Radwegenetz abgeschlossen sind, soll im Hinblick auf weitere Radwegebaumaßnahmen der Ergänzungsbedarf an Radwegen für den Alltagsverkehr ermittelt werden.

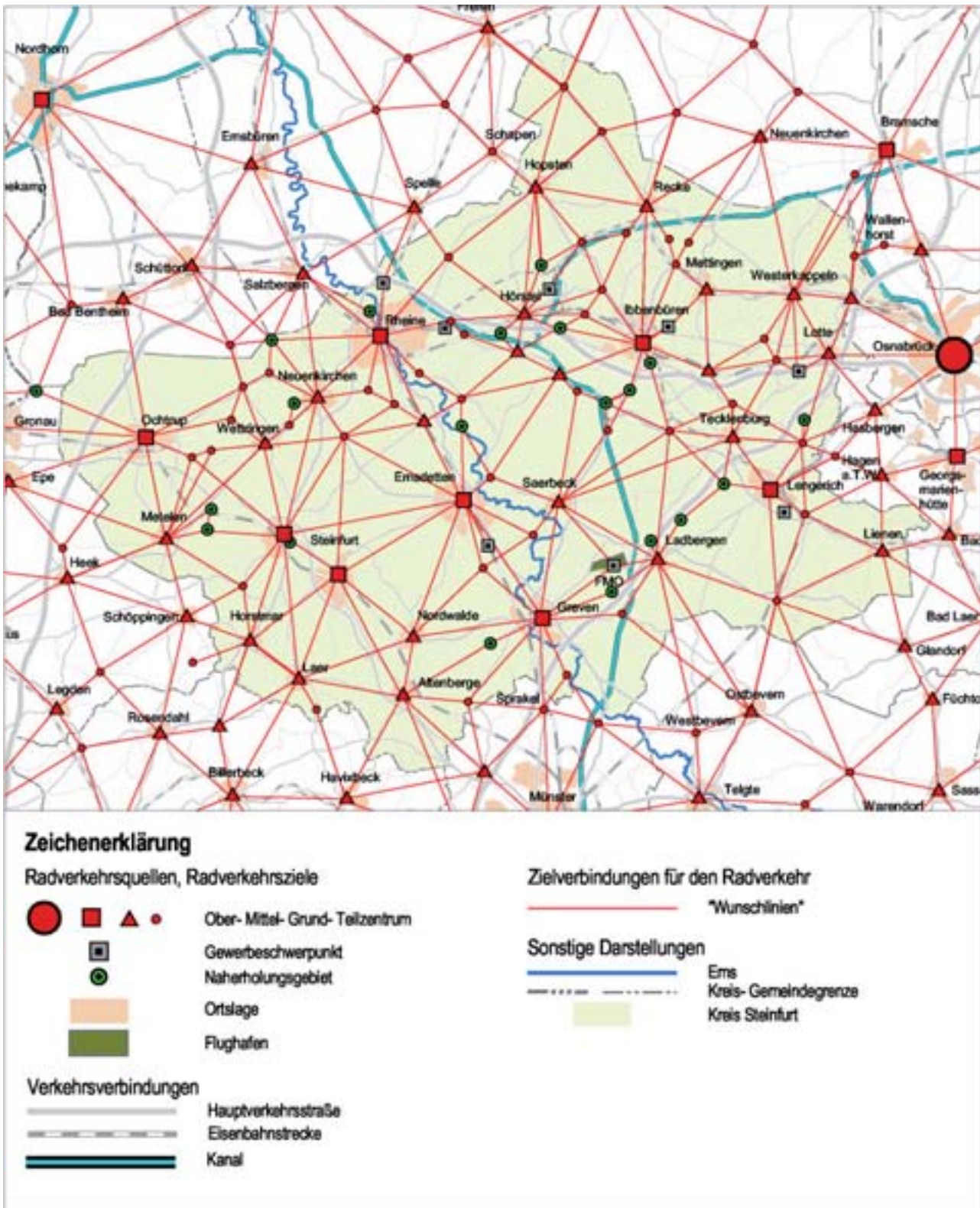
Im Unterschied hierzu stand bei der Erarbeitung des Pilotprojektes Radelpark Münsterland – RWS 2000, das für die Zielgruppe der Freizeitradfahrer entwickelt wurde, die Routenorientierung im Vordergrund. Im Rahmen der Integration dieses Teilnetzes in das Radverkehrsnetz NRW wurde den Kommunen des Münsterlandes angeboten, das radtouristische Netz um bedeutende Alltagsrouten zu ergänzen. Das Routennetz wurde in Teilen ergänzt. Die Bahnhöfe wurden an das Netz angebunden und die Netzübergänge in den Grenzbereichen wurden mit den Nachbarländern bzw. – Kreisen abgestimmt um auch über die Grenzen von NRW hinaus eine Kontinuität der Radverkehrsnetze sicherzustellen. Die grundsätzliche Konzeption des Radverkehrsnetzes im Münsterland als routenorientiertes Freizeitnetz wurde jedoch beibehalten, so dass das derzeitige Radwegenetz den Anforderungen des Alltagsverkehrs nur zum Teil entspricht.

Die in letzter Zeit zunehmende Zahl bürgerschaftlicher Aktivitäten zum Bau von Radwegen belegt allerdings, dass ein großer Bedarf an Radwegen für den Alltagsradverkehr, nämlich für den täglichen Weg zur Schule, zur Arbeit, zum Einkaufen etc. besteht.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass beim Alltagsradverkehr die Attraktivität einer Radwegeverbindung insbesondere von der Entfernung zum jeweiligen Ziel abhängt. Nach den Ergebnissen des Regionalen Verkehrsentwicklungsplans für den Kreis Steinfurt aus dem Jahr 1996 beträgt die durchschnittliche Reiseweite im Radverkehr 2,7 km. Die große Mehrheit der Fahrten zur Schule, zur Arbeit oder zum Einkaufen ist kürzer als 5 km. Angesichts steigender Energiepreise und der technischen Verbesserung der Fahrräder kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zukünftig auch größere Distanzen akzeptiert werden.

Vorgehensweise und Ergebnisse der Zielnetzplanung sind auf den folgenden Seiten dargestellt.

Wunschliniennetz



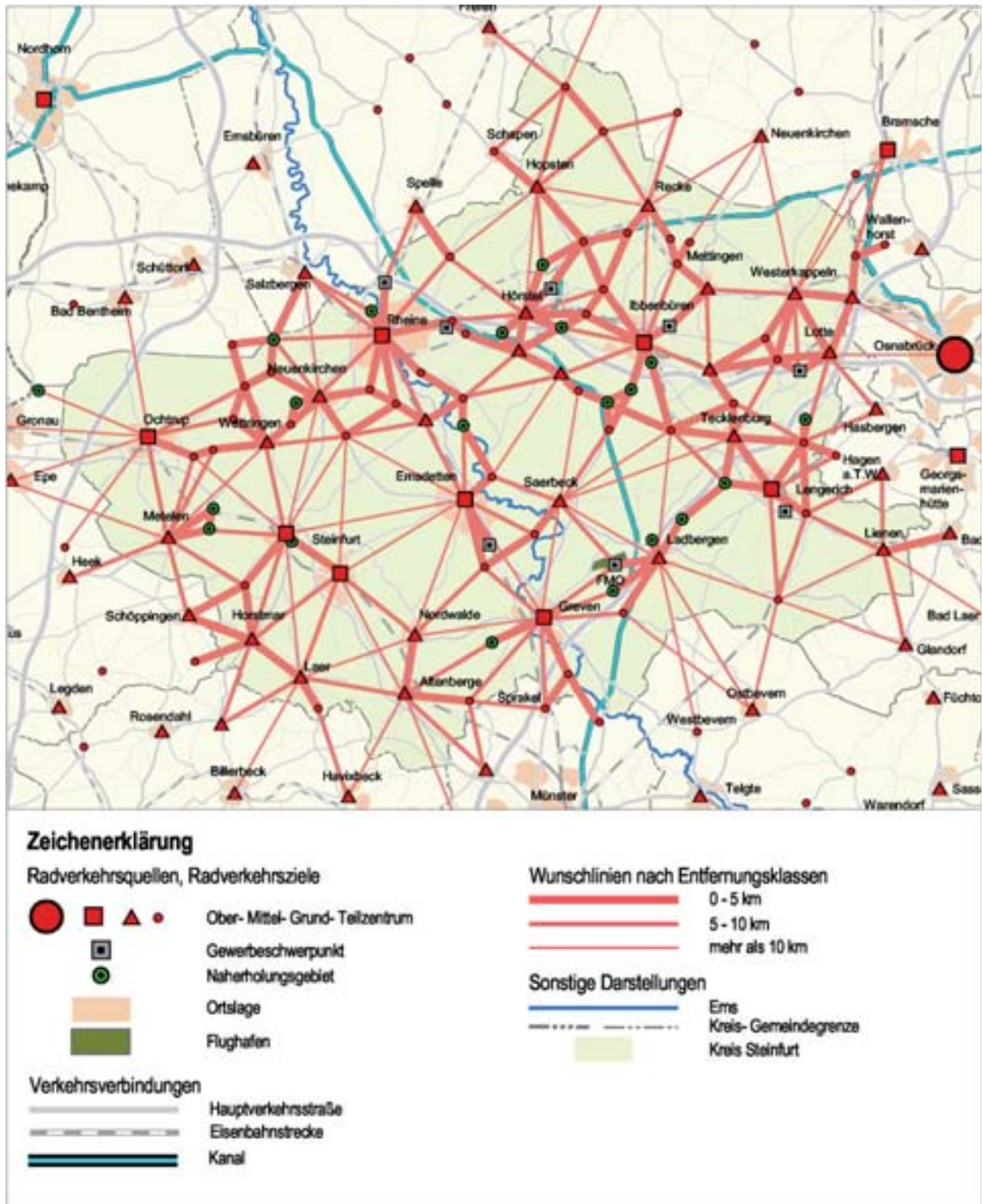
In der vorstehenden Übersicht sind als wesentliche Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs die

- Ortszentren
- Größere Gewerbestandorte und
- Naherholungsgebiete

für den Kreis Steinfurt und die umliegenden Bereiche sowie die idealtypischen Radwegeverbindungen (sogenannte Wunschlinien) dargestellt.



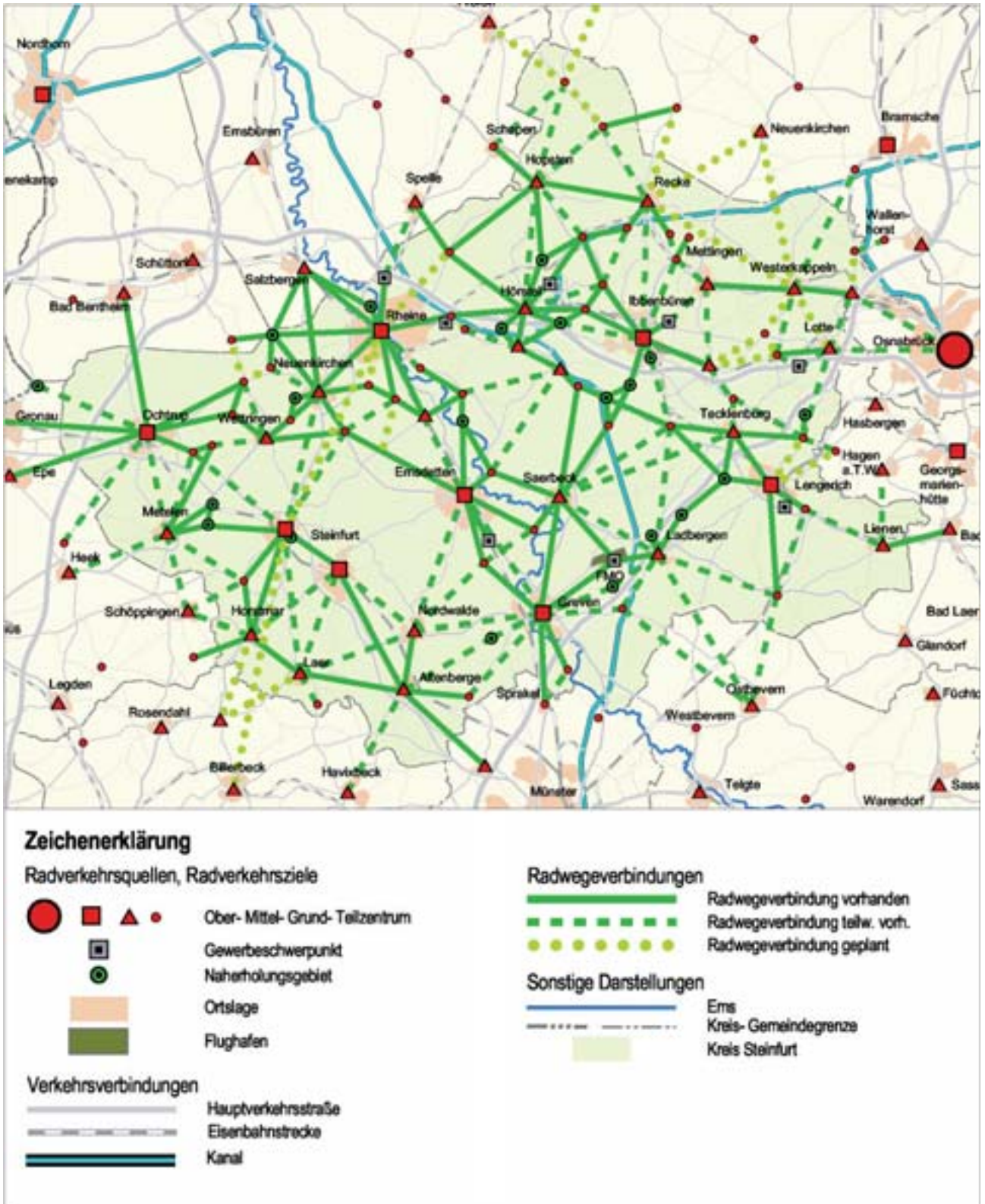
## Wunschliniennetz mit Gewichtung der Entfernung zwischen Quell- und Zielpunkten



Unter Berücksichtigung der entfernungsabhängigen Inanspruchnahme der Radwegeverbindungen werden die in der Übersicht dargestellten Radwegeverbindungen nach folgenden Entfernungsklassen gewichtet und in unterschiedlicher Breite dargestellt:

- 0 – 5 km (hohe Akzeptanz)
- 5 – 10 km (mäßige Akzeptanz)
- 10 – 20 km (geringe Akzeptanz)

## 4.2 Radwegeverbindungen

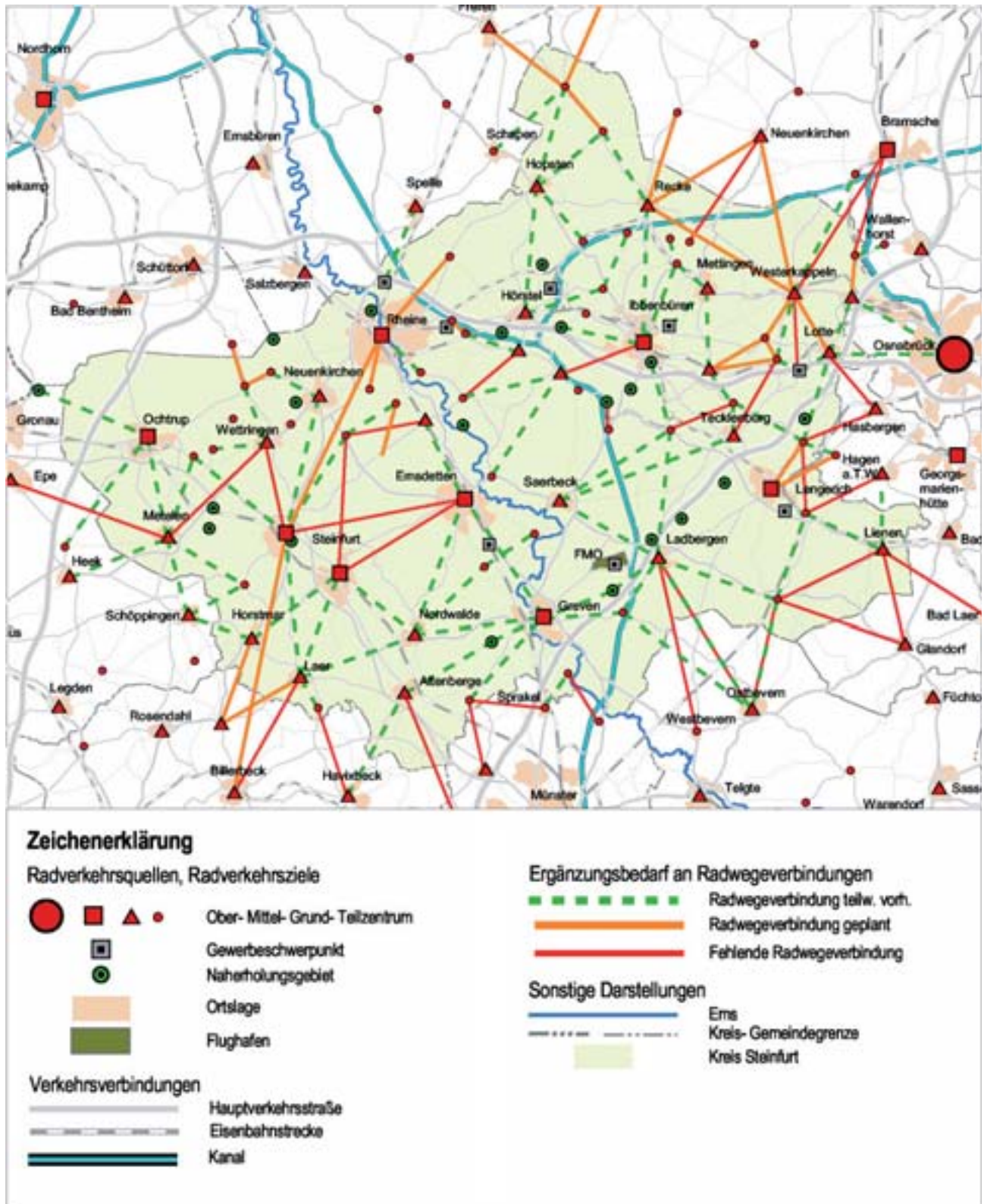


Wie die Übersicht zeigt, wurde der überwiegende Teil des Bedarfs an Radwegen der stark frequentierten kurzen Distanzen, (0 – 5 km) bereits in der Vergangenheit realisiert. Auch in der zweiten Ka-

tegorie (5 – 10 km) sind bereits zahlreiche Radwege vorhanden. Zahlreiche weitere Verbindungen sind teilweise vorhanden bzw. geplant.



**Ergänzungsbedarf an Radwegeverbindungen**



Der überwiegende Teil des Ergänzungsbedarfs an Radwegeverbindungen bezieht sich auf Lückenschlüsse.

Lediglich über größere Entfernungen fehlen mehrere Radwegeverbindungen völlig. Diese genießen allerdings aufgrund der geringen Akzeptanz auch eine geringere Priorität.

## 5. Verknüpfung Radverkehr – ÖPNV, Infrastruktur

Im Regionalen Verkehrsentwicklungsplan für den Kreis Steinfurt (1996) wird u. a. auch die Möglichkeit der Kombination der Verkehrsmittel Fahrrad und öffentlicher Verkehr analysiert. Diese kann auf unterschiedliche Weise erfolgen:

- Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln,
- mit dem Fahrrad zum oder vom Bahnhof bzw. einer Bushaltestelle (Bike and Ride) und
- Anreise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln und Ausleihen eines Fahrrads zur Weiterfahrt.

Als Zubringer zu Haltestellen des öffentlichen Verkehrs kann das Fahrrad Entfernungen überbrücken, die als Fußwege nicht täglich akzeptiert werden. Gerade die Kombination von Fahrrad und Bus bzw. Bahn erweist sich wegen der Erschließung bis vor die Haustür und der unbegrenzten Verfügbarkeit des Fahrrades im Anschluss zu verzögerungsfreien Verkehrsbeziehungen des ÖPNV als vorteilhaft.

### 5.1 Bike + Ride

Der Regionale Verkehrsentwicklungsplan für den Kreis Steinfurt weist für das Jahr 1996 folgende Kapazitäten der B+R- Plätze an den Bahnhöfen im Kreis Steinfurt aus:

Bahnhof	Anzahl B + R-Plätze	Auslastung	Auslastungsgrad
Nordwalde	80	75	94%
Altenberge	42	18	43%
Greven	300	330	110%
Reckenfeld	-	50	-
Mesum	58	10	17%
Lengerich	80	40	50%
Emsdetten	550	600	109%
Borghorst	180	156	87%
Steinfurt	202	162	80%
Mehlen/Land	20	25	83%
Ochtrup	90	90	100%
Rheine	600	700	117%
Höstel	56	28	50%
Püsselbüren/Esch	40	36	90%
Ibbenbüren	90	100	111%
Laggenbeck	22	9	41%
Halen	25	5	19%
Kottenverne	25	20	80%

B+R- Anlagen an den Bahnhöfen im Kreis Steinfurt (VEP 1996)

Der Einsatz des Fahrrades als Zubringer zum ÖPNV bietet vielfältige Vorteile:

- Fahrt mit dem Fahrrad zu einer regelmäßig bedienten ÖPNV-Achse,
- Verkürzung der Zugangszeit zur Haltestelle,
- Fahrt mit dem Fahrrad zu einer Haltestelle, von der aus das Ziel erreicht werden kann,
- deutliche Erhöhung des Aktionsradius Nichtmotorisierter,
- Vermeidung unwirtschaftlicher Verkehrsbedienungen von Streusiedlungen und
- Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen durch neue Fahrgäste.

Diese für den Einzelnen und für die Verkehrsbetriebe ergänzenden Vorteile gelten auch in umgekehrter Reihenfolge: Zuerst mit Bus oder Bahn in die nächste Stadt. Die Feinverteilung geschieht mit dem Fahrrad. Nach bisherigen Erfahrungswerten wird das Rad bei Entfernungen zwischen 1 und 3 Kilometern zur nächsten Haltestelle benutzt. Die Zahl der Fahrgäste, die in der Fahrtenkette das Fahrrad nutzt, liegt bei ca. 10 %.

Entsprechend der topographischen Gliederung des Kreisgebietes von Nordosten nach Südwesten nahm die Anzahl der Fahrradabstellplätze ab. waren in Greven und Emsdetten 300 bzw. 550 Abstellplätze vorhanden, so befanden sich in vergleichbaren Städten wie Lengerich und Ibbenbüren nur 80 bzw. 90 Radabstellplätze.

Der Auslastungsgrad war an den größeren Bahnhöfen mit über 100 % sehr hoch, so dass eine Erweiterung der Kapazitäten notwendig wurde.

Voraussetzung für die Akzeptanz von Bike + Ride sind hochwertige Fahrradabstellanlagen, die für den Radfahrer gut erkennbar sind und sowohl Wetterschutz und Standsicherheit als auch Diebstahlschutz und Schutz vor Beschädigung bieten.

Das Radverkehrsaufkommen war schon damals an den für den Kreis Steinfurt wichtigen Bahnhöfen

von Rheine, Ibbenbüren, Emsdetten und Greven enorm hoch.

Zur Verbesserung des B+R- Angebotes sowie zur Erhöhung der Akzeptanz wurden im Regionalen Verkehrsentwicklungsplan zahlreiche Vorschläge für Verbesserungsmaßnahmen im Umfeld der Bahnhöfe mit folgender Zielsetzung unterbreitet:

- Erweiterung der B+R- Kapazitäten
- Verbesserung bzw. Einrichtung des Witterungsschutzes
- Qualitative Aufwertung der B+R- Plätze (z. B. Stand- und Diebstahlsicherheit)
- Beschilderung der B+R- Plätze

Bahnhof	Neu- anlage	Erwei- terung	Aufwer- tung	Beschil- derung	Witterungs- schutz
Nordwalde		•	•	•	+
Altenberge			•	•	•
Greven		•		•	•
Reckenfeld	•			•	•
Mesum			•	•	•
Lengerich		•		•	+
Emsdetten		•	•		•
Borghorst		•		•	•
Steinfurt		•		•	•
Metelen/Land		•		•	•
Ochtrup		•	•	•	•
Rheine		•	•		+
Hörstel			•	•	+
Püsselbüren/Esch		•		•	•
Ibbenbüren		•		•	•
Laggenbeck			•	•	•
Halen			•	•	•
Kattenvenne		•		•	

• Vollmaßnahme      + Verbesserung

Vorschläge für B+R- Maßnahmen an Bahnhöfen (VEP 1996)

Zwischenzeitlich wurden –z. T. mit erheblichem finanziellen Aufwand– zahlreiche Rad- Abstellanlagen neu erstellt bzw. erweitert und verbessert, so

dass sich die Situation der Bike+Ride- Plätze z. Z. wie folgt darstellt:

**Bike+Ride- Plätze im Kreis Steinfurt (Stand: August 2008)**

Nr.	Bahnhof	Anzahl B+R- Plätze 1996	Anzahl B+R- Plätze 2008	Plätze mit Überdachung	Plätze im „abschließbaren“ Fahrradständer	Bemerkungen
1	Nordwalde	80	188	147		Neu
2	Altenberge	42	98	98	32	Neu
3	Greven	300	678	574		Guter Zustand
4	Reckenfeld	--	183	183		Guter Zustand
5	Mesum	58	205			Verbesserung möglich
6	Lengerich	80	158	158	102	Neu
7	Emsdetten	550	1260	260	60	Neu
8	Borghorst	180	180			Verbesserungswürdig
9	Borgh. Grottenkamp	--	52	52		Neu
10	Burgsteinfurt	202	300	300	300	Radstation neu
11	Metelen-Land	30	60	36		Teilw. neu
12	Ochtrup	90	160	160	160	Radstation neu
13	Rheine	600	960	960	960	Radstation neu
14	Hörstel	56	269	204	22	Neu
15	Püsselbüren-Esch	40	120			Verbesserungswürdig
16	Ibbenbüren	90	130	130	130	Radstation
17	Laggenbeck	22	22			Verbesserungswürdig
18	Halen	26	20	8		Neu
19	Kattenvenne	25	46	36	10	Neu



Zentrale Fahrradabstellanlagen zur Verknüpfung mit dem ÖPNV sind jedoch nicht nur an den Bahnhöfen von Bedeutung. Vor allem in ländlichen Räumen des Kreises liegen die Bahnhöfe meist nur auf den zentralen Achsen, so dass viele Teilgebiete nur über den Bus erschlossen sind. Daher sind auch Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen von Bedeutung, insbesondere dann, wenn sie stark vom Schülerverkehr frequentiert werden. Wie das folgende Beispiel aus Ladbergen zeigt, wurden diese auch schon – z. T. in vorbildlicher Weise – an vielen Haltestellen des Busverkehrs realisiert.



*Bushaltestelle mit Fahrradabstellplatz in Ladbergen*

## 5.2 Radstationen, abschließbare Radabstellanlagen

Fahrradstationen haben ein über Jahrzehnte gewachsenes Vorbild: „fietsenstalling“ in den Niederlanden. In über 80 Fahrradstationen an niederländischen Bahnhöfen werden täglich insgesamt ca. 100.000 Fahrräder witterungsgeschützt untergestellt und bewacht.

Seit 1995 fördert die Landesregierung Nordrhein-Westfalens im Rahmen des Programms „100 Fahrradstationen in NRW“ den Bau von Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV. Mit diesem Programm werden im wesentlichen verkehrliche, städtebauliche und arbeitsmarktpolitische Ziele verfolgt.

Fahrraddiebstahl und Vandalismus halten viele Menschen davon ab, mit dem Fahrrad zum Bahnhof zu fahren. Bewachte Abstellplätze, die es ermöglichen, auch hochwertige Fahrräder sicher und vor Wind und Wetter geschützt abzustellen, bieten einen Anreiz, auch über größere Entfernungen mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren.

Fahrradstationen werten den Bahnhof auf, erhöhen die soziale Sicherheit und bewirken eine verbesserte Einbindung der Bahnanlage in die Stadtstruktur. Nicht selten setzt eine Fahrradstation einen städtebaulichen Akzent. Mit Fahrrädern zugestellte Bahnhofsplätze können wieder ihrer früheren Funktion als attraktives Tor zur Stadt zugeführt werden.

Der Bau von Fahrradstationen fällt in die kommunale Zuständigkeit. Die Städte entwickeln das bauliche Konzept, wählen den geeigneten Betreiber

aus, schließen einen Mietvertrag mit der Deutschen Bahn AG, stellen die Einhaltung des Marken- und Gestaltungskonzepts Radstation® sicher und beteiligen sich mit einem Eigenanteil an den Gesamtkosten.

Die Förderung von Fahrradstationen erfolgt nach den Bestimmungen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG). Danach können Fahrradstationen an Haltestellen des ÖPNV mit mehr als 100 Fahrradstellplätzen und folgenden Dienstleistungen gefördert werden:

- Bewachung und Witterungsschutz (als Mindestvoraussetzung)
- Pannenhilfe, Fahrradwartung und Fahrradreparatur,
- Fahrradverleih und
- Weitere Dienstleistungen wie Fahrradkurierdienste, Verkauf von Fahrradkarten und –literatur, Mobilitätsberatung

Fahrradstationen können die Bezeichnung „**Radstation®**“, führen wenn sie sich an Haltepunkten des Öffentlichen Nahverkehrs befinden und folgende qualitative Standards erfüllen:

- Angebot aller Kernfunktionen,
- 7-Tage-Betrieb,
- verbindliche Öffnungszeiten,
- einheitliche Bewachungspreise,
- Übernahme des Gestaltungskonzepts.

Im Rahmen des Programms „100 Fahrradstationen in NRW“ wurden während der vergangenen Jahre an den Bahnhöfen Rheine, Ibbenbüren, Burgsteinfurt und Ochtrup Fahrradstationen errichtet, die mit ihren Service-Angeboten den Anforderungen an eine **Radstation®** entsprechen.

#### Die **Radstation Rheine**



mit 960 Stellplätzen bietet die Dienstleistungen

- Bewachung
- Vermietung
- Service
- Information

#### Die **Radstation Ibbenbüren**



mit 130 Stellplätzen bietet die Dienstleistung

- Service

#### Die **Radstation Burgsteinfurt**



mit 300 Stellplätzen bietet die Dienstleistungen

- Bewachung
- Vermietung
- Service
- Information

#### Die **Radstation Ochtrup**



mit 160 Stellplätzen bietet die Dienstleistungen

- Bewachung
- Vermietung
- Service
- Information

An mehreren –auch kleineren- Bahnhöfen im Kreis Steinfurt wurden darüber hinaus abschließbare Fahrradabstellanlagen errichtet, die zwar nicht alle Kernfunktionen (z. B. Fahrradservice) bieten und damit nicht die formellen Voraussetzungen für die Bezeichnung **Radstation®** erfüllen, dem Grundbedürfnis der Radfahrer an einer Gelegenheit, das Fahrrad sicher und witterungsgeschützt abzustellen jedoch genügen. Diese Anlagen sind nicht bewacht. Durch die Schlüsselvergabe an die registrierten Nutzer (s. Foto) ist jedoch ein weitgehender Schutz vor Diebstahl und Beschädigung gegeben.



Beispiel einer „abschließbaren“ Fahrradabstellanlage

In Emsdetten wurden im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsbereiches zwei Radabstellanlagen mit 980 bzw. 280 Einstellplätzen errichtet, von denen 60 Stellplätze als „abschließbare Fahrradabstellanlage“ gestaltet sind.



Fahrradabstellanlage Emsdetten

Weitere „abschließbare“ Fahrradabstellanlagen befinden sich an den Bahnhöfen von

- Altenberge 32 Plätze
- Hörstel 22 Plätze,
- Lengerich 102 Plätze und
- Kattenvenne 10 Plätze

### 5.3 Sonstige Radinfrastruktur

Zur weiteren Radinfrastruktur gehören neben der bereits im Zusammenhang mit dem neuen Radverkehrsnetz beschriebenen Wegweisung ein dichtes Netz von Verleihstationen, Reparaturwerkstätten und Raststätten sowie Radwanderführer/Radwanderkarten.

Innerhalb des Kreises Steinfurt wird in allen Städten/Gemeinden sowohl Fahrradverleih als auch Fahrradreparatur in ausreichendem Umfang ange-

boten. Die Fahrradverleihstationen, Reparaturwerkstätten und Raststätten etc. sind in sowohl in der Kreisradwanderkarte als auch in den jeweiligen Sonderkarten zu einzelnen Themenrouten (z. B. 100 Schlösser Route, EmsRadweg) dargestellt, so dass den Radfahrern alle erforderlichen Informationen zur Verfügung stehen. Dieses Informationsangebot wird durch vielfältige Internetangebote ergänzt.



## 6. Radwegebestand, Radwegeplanung

### 6.1 Fertiggestellte Radwege an Kreisstraßen 2000 - 2008

Der Kreis Steinfurt setzt sich seit Jahrzehnten nicht nur durch planerische Maßnahmen, sondern auch durch den Bau von Radwegen an Kreisstraßen für

die Förderung des Radverkehrs ein. Allein seit dem Jahr 2000 wurden bei 46 Radwegebaumaßnahmen insgesamt ca. 59,497 km Radwege mit einem Kostenvolumen von ca. 12,15 Millionen EURO gebaut. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

#### Radwegbau an Kreisstraße 2000 - 2008

Nr.	K-Str.	Stadt Gemeinde	Baumaßnahme	Länge (km)	Gesamt- Kosten (€)	Bauzeit
1	K 2	Emsdetten	Emsauenradweg	2,300	200.000	2000 - 2004
2	K 2	Saerbeck	Emsauenradweg	0,300	38.000	2000 - 2004
3	K 2	Saerbeck	Radweg Richter	0,700	133.000	2000 - 2004
4	K 2	Saerbeck	Grünes Zentrum	0,600	114.000	2000 - 2004
5	K 2	Saerbeck	Ortsdurchfahrt	0,500	95.000	2000 - 2004
6	K 3	Hörstel	Radweg über DEK-Brücke	0,550	400.000	2000 - 2004
7	K 4	Hopsten	Bürgerradweg	1,500	280.00	2005
8	K 4	Hopsten	Schale - Landesgrenze	0,750	133.000	2000 - 2004
9	K 6	Ibbenbüren	A 30 – AS Ibbenbüren West	1,203	264.660	2005
10	K 9	Greven	FMO - Kanaltrasse	2,130	383.400	2000 - 2004
11	K 10	Lienen	Münsterstraße	1,100	231.000	2005
12	K 11	Ladbergen	Kattenvenner Straße	0,200	80.000	2000 - 2004
13	K 15	Lotte	Achmerstraße, Halen	0,450	140.000	2000 - 2004
14	K 17	Hörstel	St. Bernhard Straße	1,100	250.000	2005
15	K 17	Recke	Buchholzstraße	0,700	133.000	2000 - 2004
16	K 19	Ibbenbüren	Laggenbeck	0,570	205.000	2000 - 2004
17	K 19	Ibbenbüren	Permer Straße	3,500	1.300.000	2000 - 2004
18	K 20	Westerkappeln	Hollenbergs Hügel	0,540	250.000	2000 - 2004
19	K 21	Greven	Sprakeler Straße	0,630	119.700	2000 - 2004
20	K 23	Lotte	Gänsehügel	1,200	135.000	2006
21	K 27	Tecklenburg	Leeden – Natrup-Hagen	1,100	170.000	2000 - 2004
22	K 35	Ladbergen	Telgter Damm	1,224	250.000	2000 - 2004
23	K 37	Hopsten	Hopsten - Schale	1,860	353.400	2000 - 2004
24	K 38	Hörstel	Herthaseestraße	0,250	47.500	2000 - 2004
25	K 38	Hörstel	Möllers Brücke	2,250	427.500	2000 - 2004
26	K 40	Mettingen	Schniederbergstraße	0,350	66.500	2000 - 2004
27	K 42	Mettingen	Ortsdurchfahrt	1,920	441.600	2000 - 2004
28	K 45	Greven	Greven-Fuestrup	1,650	310.000	2000 - 2004
29	K 53	Greven	Ortsdurchfahrt	1,370	328.800	2000 - 2004
30	K 57	Ochtrup	Ochtrup	1,850	351.500	2000 - 2004
31	K 59	Metelen	Eper Straße	0,210	80.000	2000 - 2004
32	K 60	Neuenkirchen	Ortsdurchfahrt	1,350	256.500	2000 - 2004
33	K 61	Wettringen	Westtangente	0,920	322.000	2000 - 2004
34	K 66	Rheine	Catenhorn - Hauenhorst	1,820	327.600	2000 - 2004
35	K 68	Rheine	Rheine-Vennhaus / DEK-Leinpfad	4,200	475.000	2005
36	K 70	Rheine	Feldkante	2,500	400.000	2005
37	K 73	Ochtrup	Ochtrup	1,960	372.400	2000 - 2004
38	K 75	Steinfurt	Gantenstraße	2,050	389.500	2000 - 2004
39	K 78	Steinfurt	Dumte	1,320	250.800	2000 - 2004
40	K 78	Steinfurt	Dumte (bis Apfelchaussee)	0,220	110.000	2000 - 2004
41	K 76	Steinfurt	Leerer Straße	0,530	85.000	2007
42	K 43	Hopsten	Voltlager Damm	2,440	840.000	2007 - 2008
43	K 63	Ochtrup	Radweg Mohringhook	0,880	120.000	2007 - 2008
44	K 67	Altenberge	Radweg Hanseller Straße	2,200	600.000	2007 - 2008
45	K 77	Rheine	Radweg Brochtrup	1,150	195.000	2007 - 2008
46	K 68	Rheine	Franz-Bernhard-Str.	1,400	353.000	2007 - 2008
			<b>Summe:</b>	<b>59,497</b>	<b>12.145.343</b>	

## 6.2 Radwegebauprogramm 2008 - 2013

Nach dem derzeitigen Radwegebauprogramm für die Kreisstraßen ist vorgesehen, in den Jahren 2008 bis 2013 bei 17 Einzelmaßnahmen insgesamt 27,15 Km Radwege mit einem Kostenvolumen von 10,6 Millionen € zu bauen.

Als Gemeinschaftsprojekt der Kreise Coesfeld und Steinfurt sowie der Anliegergemeinden wird unter dem Landestitel „Bahn frei für's Rad, Grüne

Strecken NRW“ auf der ehemaligen Schienenstrecke Rheine – Coesfeld ein Radweg („Schlossallee“) angelegt. Die Gesamtkosten in Höhe von 9,18 Millionen € verteilen sich anteilmäßig auf die beiden Kreise und die Anliegergemeinden.

Die Einzelmaßnahmen ergeben sich aus den folgenden Tabellen:

### Radwegbau des Kreises Steinfurt

Nr.	Str. Nr.	Stadt Gemeinde	Baumaßnahme	Länge (km)	Gesamt-Kosten (€)	Bauzeit
1	K 16	Lotte	Lotte/Wersen, Westerkappeler Str.	0,60	991.700	2008
2	K 10	Lienen	Radweg Münsterstraße	1,20	175.500	2008
3	K 39	Ibbenbüren	Alte Bockradener Str.	0,50	82.000	2008
4	K 30	Lienen	Radweg „Holperdorp“	2,93	1.135.00	2009
5	K 18	Greven	Radweg Gelmer Straße	0,43	70.000	2009
6	K 29	Saerbeck	Saerbecker Damm	0,20	60.000	2009
7	K 68	Rheine	Paschenaustraße	0,43	110.000	2009
8	K 24	Tecklenburg	Radweg „Bocketal“	2,70	900.000	2010
9	K 73	Metelen	Langenhorster Damm	4,30	3.305.000	2010
10	K 10	Ladbergen	Radweg Münsterstraße	0,60	85.000	2010
11	K 2	Tecklenburg	DEK – K 11	0,88	132.000	2011
12	K 37	Hopsten	Radweg „Schale“	4,20	1.420.000	2011
13	K 41	Ibbenbüren	Schwarze Straße	2,24	2.355.000	2011
14	K 21	Greven	Greven/Gimfte bis Kreisgrenze	1,10	220.000	2012
15	K 69	Rheine	Catenhorner Str.	2,00	250.000	2012
16	K 59	Metelen	Eper Straße	1,96	320.000	2013
17	K 40	Ibbenbüren	Ölmühlenstraße	0,88	140.000	2013
			<b>Summe:</b>	<b>27,15</b>	<b>10.616.200</b>	

### Sonderprojekt Bahntrassenradweg Rheine – Coesfeld („Schlossallee“)

Nr.	Str. Nr.	Stadt Gemeinde	Baumaßnahme	Länge (km)	Gesamt-Kosten (€)	Bauzeit
1	1. BA	Anliegergemeinden	Bahntrassenradweg „Schlossallee“	14,56	3.220.000	2008
2	2. BA	Anliegergemeinden	Bahntrassenradweg „Schlossallee“	12,18	3.098.000	2010
3	3. BA	Anliegergemeinden	Bahntrassenradweg „Schlossallee“	11,61	2.865.000	2011
4			<b>Summe:</b>	<b>38,35</b>	<b>9.183.000</b>	

## **6.3 Private Initiativen, Bürgeradwegeprogramm**

Angesichts knapper Finanzmittel engagieren sich während der letzten Jahre zunehmend bürgerschaftliche Initiativen für den Bau von Radwegen.

Der Kreis Steinfurt hat den Bürgerinitiativen sehr früh seine Unterstützung durch Planungsleistung und Beratung in der Bauausführung angeboten. Aufgrund der zunehmenden Nachfrage hat der Kreistag schließlich im März 2008 beschlossen, ein Sonderprogramm zur Förderung von „Bürgeradwegen“ (**BÜRGERRADWEGEPROGRAMM 2008**) aufzustellen. Mit diesem Programm werden Radwegebaumaßnahmen in Form einer pauschalierten Einmalzahlung gefördert. Zur Qualitätssicherung der Radwege, die später in die Baulast des jeweiligen Straßenbaulastträgers übergehen, sowie zur Sicherung der Investitionen ist die Festbetragsförderung an bestimmte Bedingungen geknüpft, die vor Baubeginn eingehalten werden müssen.

### **Förderbedingungen des Bürgeradwegeprogramms**

#### 1. Initiator:

Förderfähig sind grundsätzlich Radwegemaßnahmen, die durch eine Bürgerinitiative realisiert werden sollen. Für die Realisierung der Radwegemaßnahme muss ein privater Investor, eine Bürgerinitiative oder eine Interessengemeinschaft verantwortlich sein.

#### 2. Vereinbarung:

Zwischen dem Initiator, dem Straßenbaulastträger und dem Kreis wird eine Bauvereinbarung geschlossen, in der unter anderem die Verkehrssicherungspflicht und die Unterhaltungslast der zukünftigen Verkehrsanlage geregelt wird.

Weiterhin wird die Gesamtfinanzierung und der Zuschuss des Kreises festgelegt. Die Gesamtfinanzierung muss gesichert sein, damit keine vergeblichen Aufwendungen entstehen.

#### 3. Förderprogramm / Projektliste:

Der Kreis erstellt eine Projektliste, in der alle gemeldeten Vorhaben erfasst sind. Die Förderreihenfolge wird vom Kreis festgelegt. Der Kreis zahlt seinen Zuschuss erst nach entsprechendem Baufortschritt und nach den haushaltsrechtlichen Möglichkeiten aus.

Der Förderbetrag (Festbetragsförderung) beträgt bis zu 15,00 € je lfd. Meter. Die Höhe der Förderung ist von der Bauart/ Bauqualität (Mineralische oder bituminöse Bauweise) abhängig und wird durch den Kreis festgelegt.

#### 4. Ausbaustandard:

Der herzustellende Radweg muss einen Mindest-Ausbaustandard aufweisen. Die Mindestdicke für den befestigten Oberbau beträgt 20,0 cm. Die Mindestbreite beträgt für Einrichtungsverkehr 1,50 m und für Zweirichtungsverkehr bzw. kombinierte Geh- und Radwege 2,25 m.

#### 5. Doppelförderung:

Eine Doppelförderung der Maßnahme durch das Bürgeradwegeprogramm und andere Förderprogramme ist ausgeschlossen.

#### 6. Baufortschritt:

Die Bürgerinitiative/ Interessengemeinschaft muss bei der Realisierung der Maßnahme in die Vorfinanzierung gehen. Der vom Kreis in Aussicht gestellte Förderbetrag kommt erst zur Auszahlung, wenn ein festgelegter Baufortschritt erreicht worden ist.

#### Maßnahmen

Im Jahr 2008 wurden **17** Einzelmaßnahmen umgesetzt und **22** km Radwege gebaut. Der Kreis Steinfurt wird bis 2010 eine Förderung von 900.000 € vornehmen und ca. 60 km Radwegbau fördern, was einem geschätzten Brutto-Bauvolumen von ca. 7,5 – 8,5 Mio. € entspricht. Die jeweiligen Einzelmaßnahmen sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

## Bürgeradwegeprogramm 2008 - 2010

Nr.	Straße	Bürgerinitiative	Förder-/Baujahr	Stadt/Gemeinde	Lage/Ort/Maßnahme	Länge	Breite	Bemerkung
1	<u>L 874</u>	IG L 874	2008	Altenberge	Altenberge - Havixbeck	3,730	2,25	BA auch auf Geb. Münster
2	L 592	Radweg Lintel	2008	Emsdetten	Emsdetten bis Stadtgrenze	0,230		
3	L 592	Radweg Lintel	2007	<b>Emsdetten</b>	Emsdetten bis Stadtgrenze	0,690		Finanzierung für 2007?
4	L 830	k. A.	k.A.	Greven	DEK bis Brookweg			
5	L 588	k. A.	k.A.	Greven	Telgter Straße nach Westbevern			
6	L 555	k. A.	k.A.	Greven	Kreisel bis Ortsgrenze			
7	Ems	k. A.	k.A.	Greven	Radweg über die Ems, Püppkes Weg			
8	L 833	Fuß-u.Radw. Ostenw. Str.	2008	Hörstel	Hagenort	0,785		
9	L 833	Fuß-u.Radw. Ostenw. Str.	2007	Hörstel	Hagenort- Asphaltdeckschicht in 2008	0,300		Finanzierung für 2007?
10	L 599	IG Recker Str.	2008	Hopsten	Stadener Straße bis Gemeindegrenze	2,745		Zusage über 40.000,-€
11	L 593	Rw. Halverdeschale	k.A.	Hopsten	Gehöft Üffing bis Straße Höfelkuhlen	1,170	2,25	
12	L 570	Radwegbau Haltern	2008	Horstmar	Leer bis zur K 65	2,020		
13	L 598	IV Uffeln	2008	Ibbenbüren	Püsselbürener Damm	1,790	2,25	
14	L 832	Radwegebau Bockraden	k.A.	Ibbenbüren	Schlickelder Straße	0,600	2,25	
15	L 555	IG "Pättken"	2008	Ladbergen	Lengericher Straße	0,195		Lage Radweg abgesetzt
16	L 550	BI vorhanden	2009ff	Laer	Laer bis Holthausen	1,985		
17	L 555	BI vorhanden	2009ff	Laer	Laer bis Kreisgrenze	2,050		
18	L 555	BI	2009ff	Lengerich	Lengerich bis Landesgrenze	2,860		
19	K 47	BI vorhanden	2008	Lotte	Bergstraße bis Büren	1,010	2,25	
20	L 582	k. A.	k.A.	Metelen	Ochtruper Straße	1,225		
21	L 599	k. A.	2009	Mettingen	Mettingen bis Recke-Espel	2,305		
22	L 796	BI	2009	Mettingen	L 595 bis Landesgrenze	2,080		
23	L 578	k. A.	2009ff	Neuenkirchen	Mesumer Damm	2,200		
24	L 559	IG Radweg Scheddebrock	1999-2003	Nordwalde	Nordwalde - Steinfurt Scheddebrock	3,095	2,00	Bereits gebaut, neue Decke !





**Radweg an der L 598 in Ibbenbüren-Uffeln**



**Radweg an der L 599 zwischen Recke und Hopsten**



**Radweg an der L 584 in der Bauerschaft Seeste der Gemeinde Westerkappeln.**



**Radweg an der L 598 in Ibbenbüren-Uffeln**



**Radweg an der L 559 in Nordwalde**

**Radweg an der L 603 in Recke**



## 6.4 Einzelbetrachtung der Städte und Gemeinden

Die folgenden Seiten enthalten den zentralen Kartenteil dieser Informationsschrift. Für jede der 24 Städte und Gemeinden des Kreises Steinfurt werden in alphabetischer Reihenfolge auf einer Doppelseite die für die Radwegeplanung relevanten Daten dargestellt.

Die Übersichtskarte „**Bestand und Planung**“ enthält

- die Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs
  - o Wohnbereiche
  - o Gewerbebereiche
  - o Bahnhöfe
  - o Schulen
  - o Sportanlagen
  - o Hallen- und Freibäder
  - o Naherholungsgebiete
- das klassifizierte Straßennetz
- das Radverkehrsaufkommen auf den Bundes- Landes- und Kreisstraßen laut Straßenverkehrszählung 2005
- die vorhandenen straßenbegleitenden Radwege / Radfahrstreifen
- die Radwege des Radverkehrsnetzes NRW
- die Radwanderwege benachbarter Kreise
- die Planungen und Vorschläge der Straßenbausträger zum Radwegesbau
- sowie in der rechten Spalte kurze Erläuterungen zu den jeweiligen Maßnahmen

Hinsichtlich der vorgeschlagenen Radwegesbaumaßnahmen ist zu beachten, dass es sich zum Teil um Wünsche oder langfristige Zielvorstellungen handelt (z. B. Wunsch einer Gemeinde oder Bürgerinitiative zur Anlage eines Radweges an einer Landesstraße). Aus der Darstellung dieser Maßnahmen kann daher nicht geschlossen werden, dass auch die Voraussetzungen für den Bau dieser Radwege (Grunderwerb, Finanzierung) vorliegen.

Die rechte Spalte enthält darüber hinaus eine Übersicht „**Wunschlinien, Radwegeverbindungen**“ mit kurzen Erläuterungen zur Bedarfssituation der Radwegeverbindungen in der jeweiligen Stadt / Gemeinde.

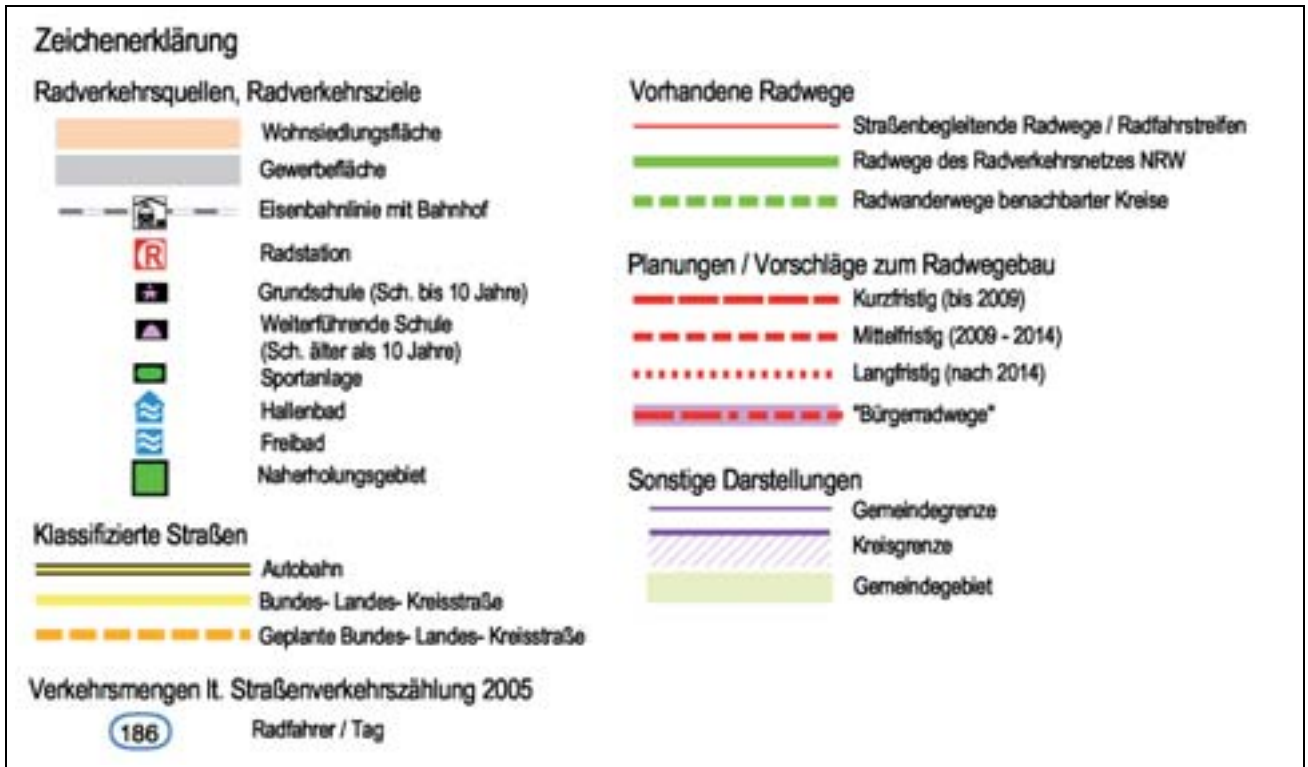
Da eine vollständige Erläuterung der Planzeichen auf den Einzelplänen zu viel Platz einnehmen würde, sind diese auf der nächsten Seite abgedruckt. Die Einzelpläne enthalten jeweils einen Auszug aus der Planzeichenerklärung mit den wesentlichen Planzeichen.



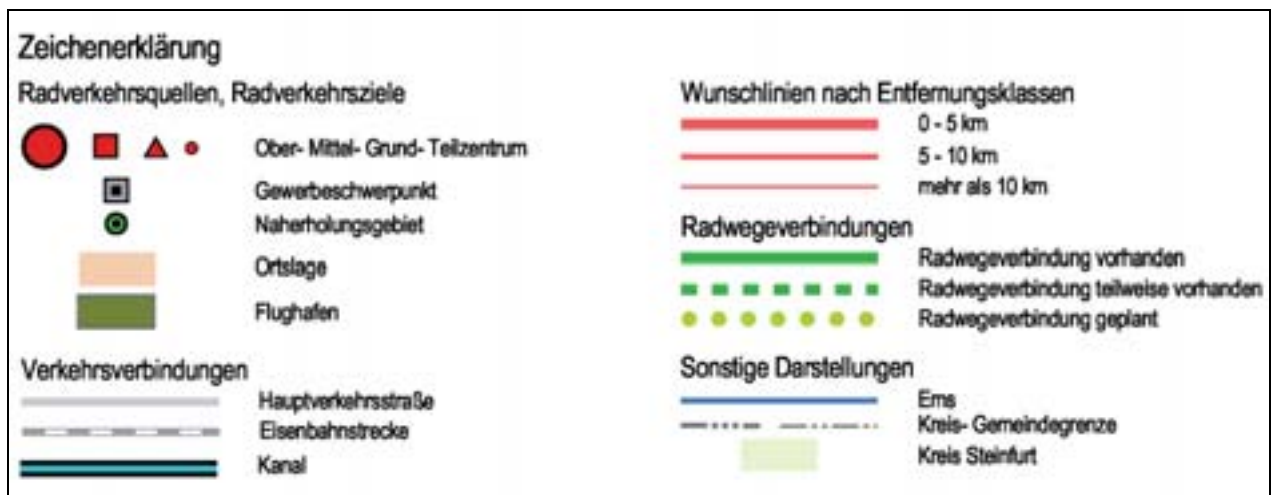


## Erläuterung der auf den folgenden Seiten verwendeten Planzeichen

Diese Zeichenerklärung enthält die Planzeichen zum thematischen Inhalt der folgenden Karten „Bestand und Planung“

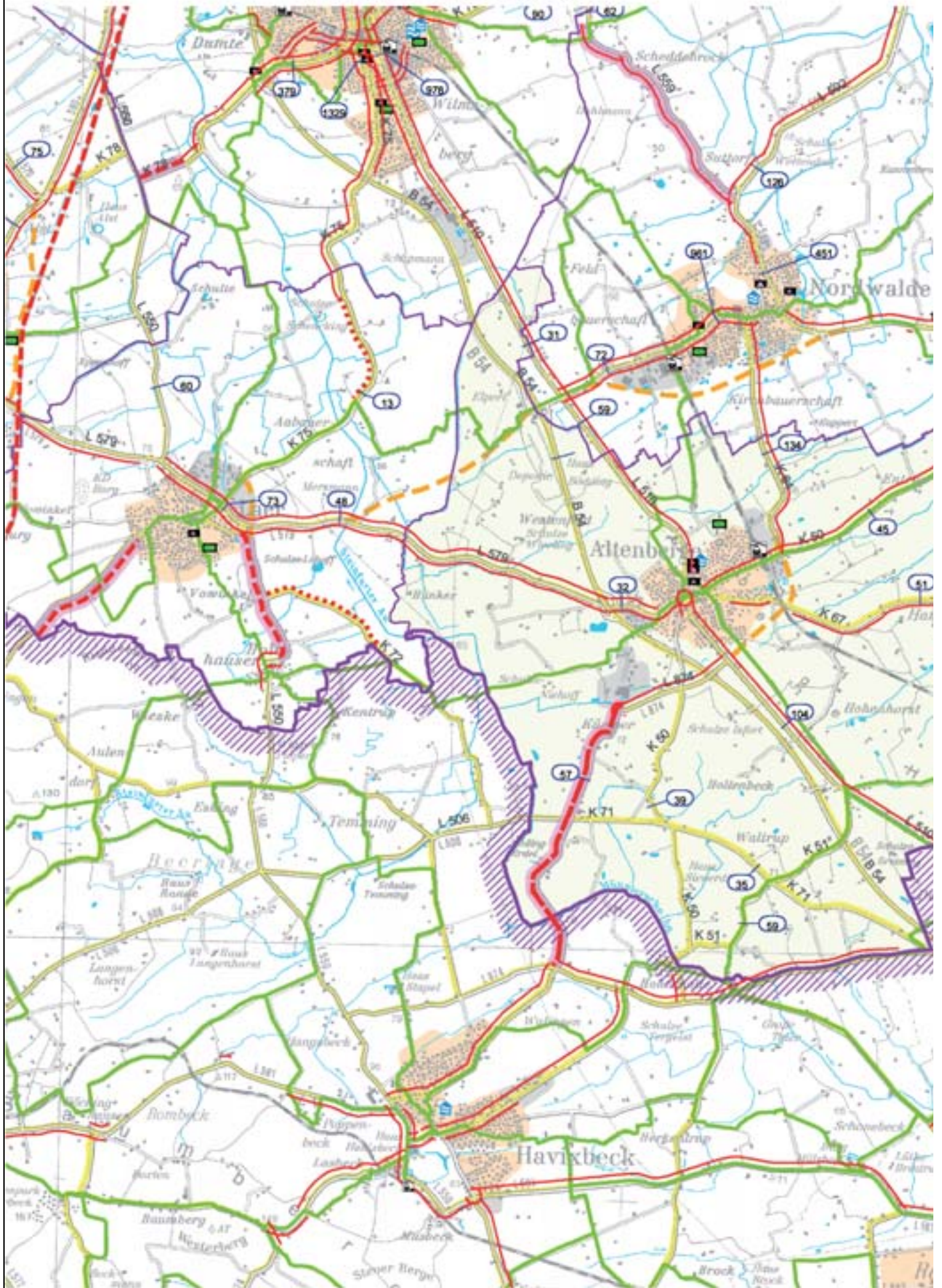


Diese Zeichenerklärung enthält die Planzeichen zum Inhalt der Grafiken „Wunschlinien, Radwegeverbindungen“ rechts neben den Gemeindeübersichten.





# Bestand und Planung

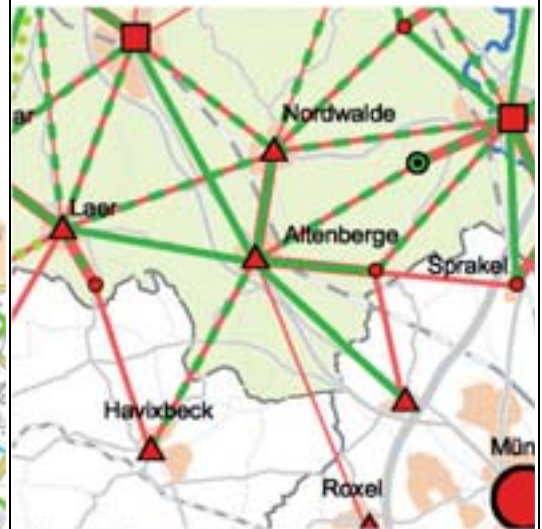






# Altenberge

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die wesentlichen Radwegeverbindungen zu den Nachbarorten Laer, Borghorst, Nordwalde und Nienberge sind vorhanden. Die Verbindung nach Greven ist ebenfalls zum überwiegenden Teil durch straßenbegleitende Radwege gesichert. Lediglich die Verbindung nach Havixbeck fehlt zum großen Teil.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Mittelfristig (2009 - 2014)

Die Verbindung nach Havixbeck soll mittelfristig durch den Bau eines Radweges entlang der Landesstraße L 874 geschlossen werden.

Dieser Radweg wird über das **Bürgeradwegprogramm** des Kreises Steinfurt gefördert.



# Bestand und Planung







# Emsdetten

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



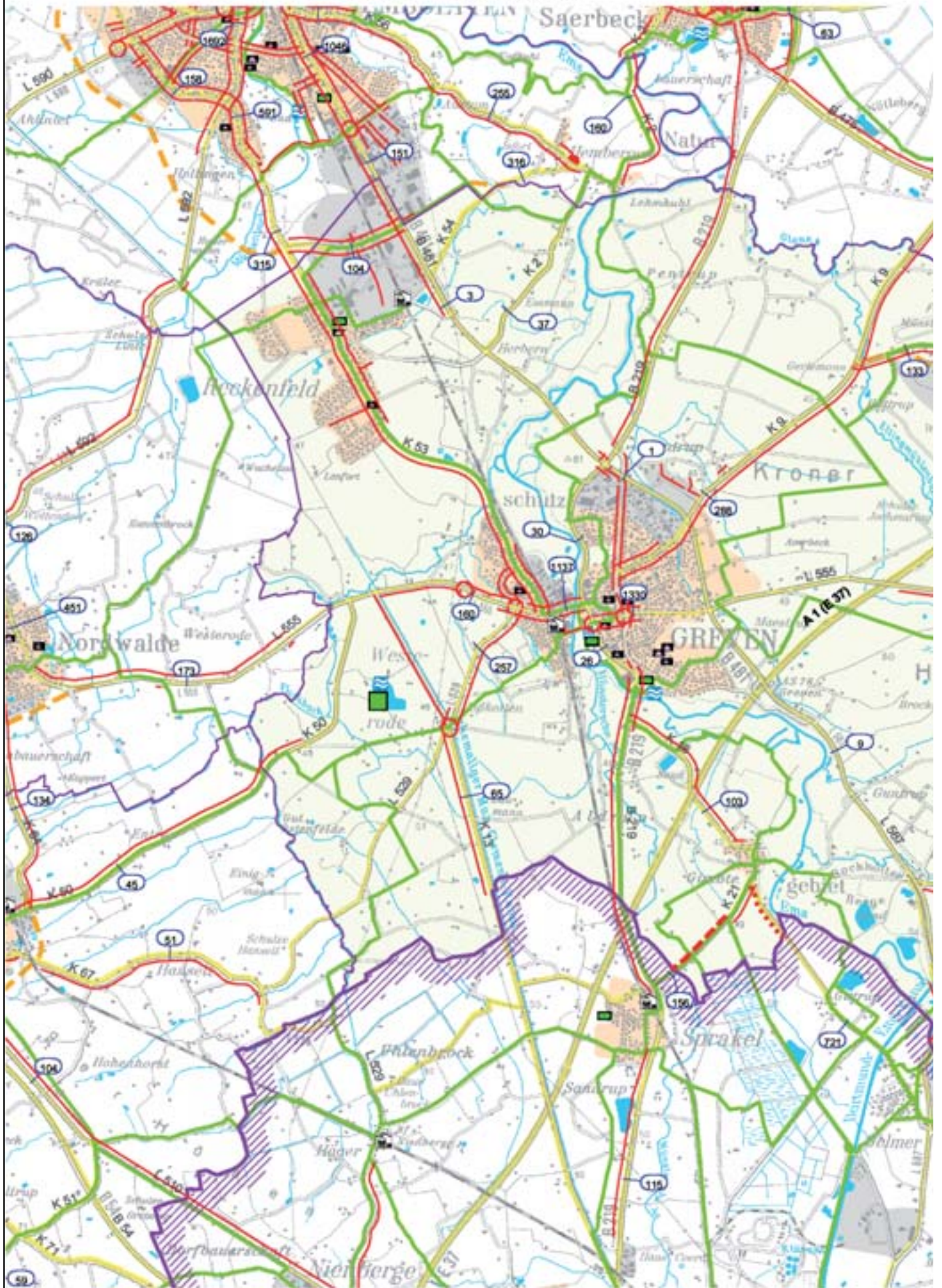
Die Radwegeverbindungen nach Neuenkirchen, Saerbeck, Hembergen und Reckenfeld/Greven sowie zum Gewerbegebiet im Süden und dem Naherholungsgebiet Elte sind vorhanden. Die Verbindungen nach Nordwalde, Mesum und Riesenbeck sind größtenteils bereits vorhanden. Lediglich die Verbindungen nach Borghorst und Burgsteinfurt, die allerdings aufgrund der großen Entfernung eine geringe Priorität genießen, fehlen.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Kurzfristig (bis 2009)

In Isendorf ist die Verlängerung des dort vorhandenen Radweges vorgesehen, um die Radwegeverbindung nach Mesum zu verbessern.



# Bestand und Planung







# Greven

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen nach Reckenfeld/Emsdetten, Saerbeck, zum Flughafen Münster/Osnabrück, Ladbergen, Gimfte und Sprakel sowie zum Naherholungsgebiet „Westeroder See“ sind vorhanden. In den Verbindungen nach Nordwalde, Altenberge und Gelmer fehlen noch Teilstücke.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Kurzfristig (bis 2009)

Kurzfristig soll entlang der geplanten K 1 (Autobahnanschluss FMO) ein straßenbegleitender Radweg angelegt werden.

## Mittelfristig (2009-2014)

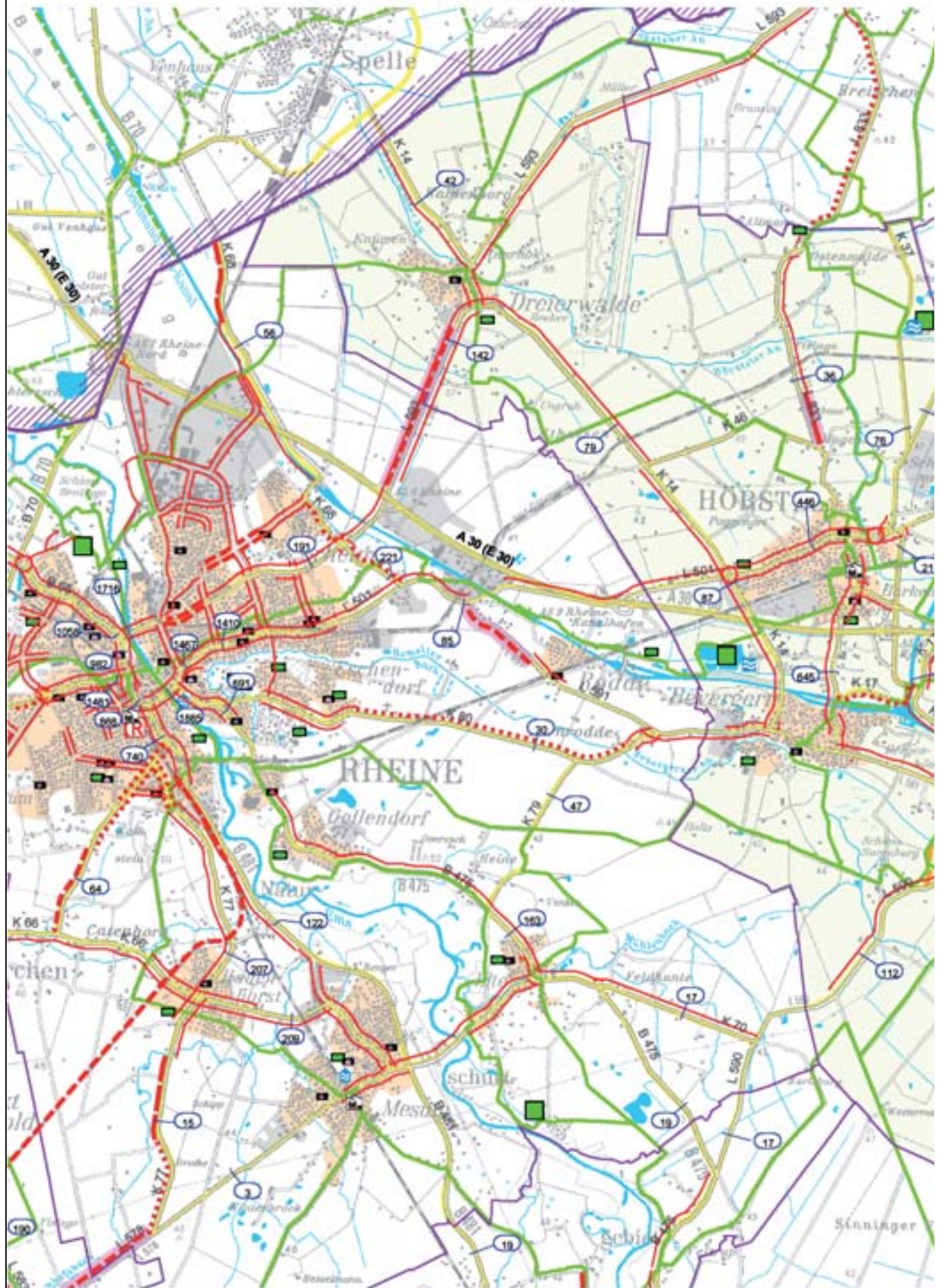
Mittelfristig sollen die Verbindungen Gimfte - Sprakel, Bockholt – Westbevern-Vadrup sowie Schmedehausen – Westbevern-Brock (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**) durch die Anlage straßenbegleitender Radwege verbessert werden.

## Langfristig (nach 2014)

Langfristig soll die Verbindung Gimfte – Gelmer durch die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges verbessert werden.



# Bestand und Planung

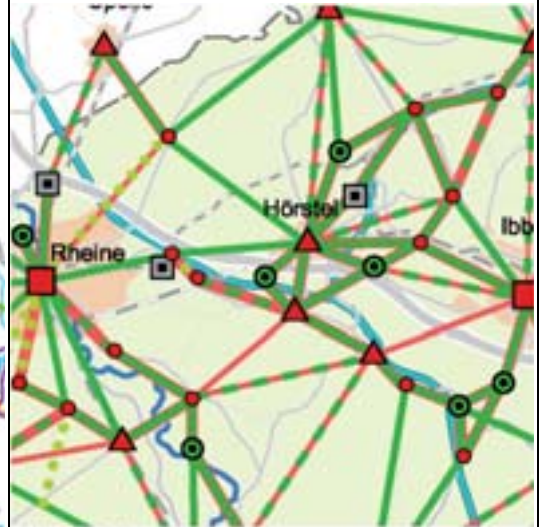






# Hörstel

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die wesentlichen Radwegeverbindungen zu den umliegenden Orten, dem Gewerbegebiet Uffeln sowie den Naherholungsgebieten sind vorhanden. Die Verbindungen zwischen Gravenhorst und Ibbenbüren, Riesenbeck und Emsdetten, Riesenbeck und Elte, Bevergern und Rheine, Dreierwalde und Rheine sowie Hörstel und Hopsten sind teilweise vorhanden.

### Planungen Vorschläge zum Radwegebau Kurzfristig (bis 2009)

Die Radwegeverbindung nach Ostenwalde soll durch Verlängerung des straßenbegleitenden Radweges entlang der Ostenwalder Straße (L 833) verbessert werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Mittelfristig (2009 – 2014)

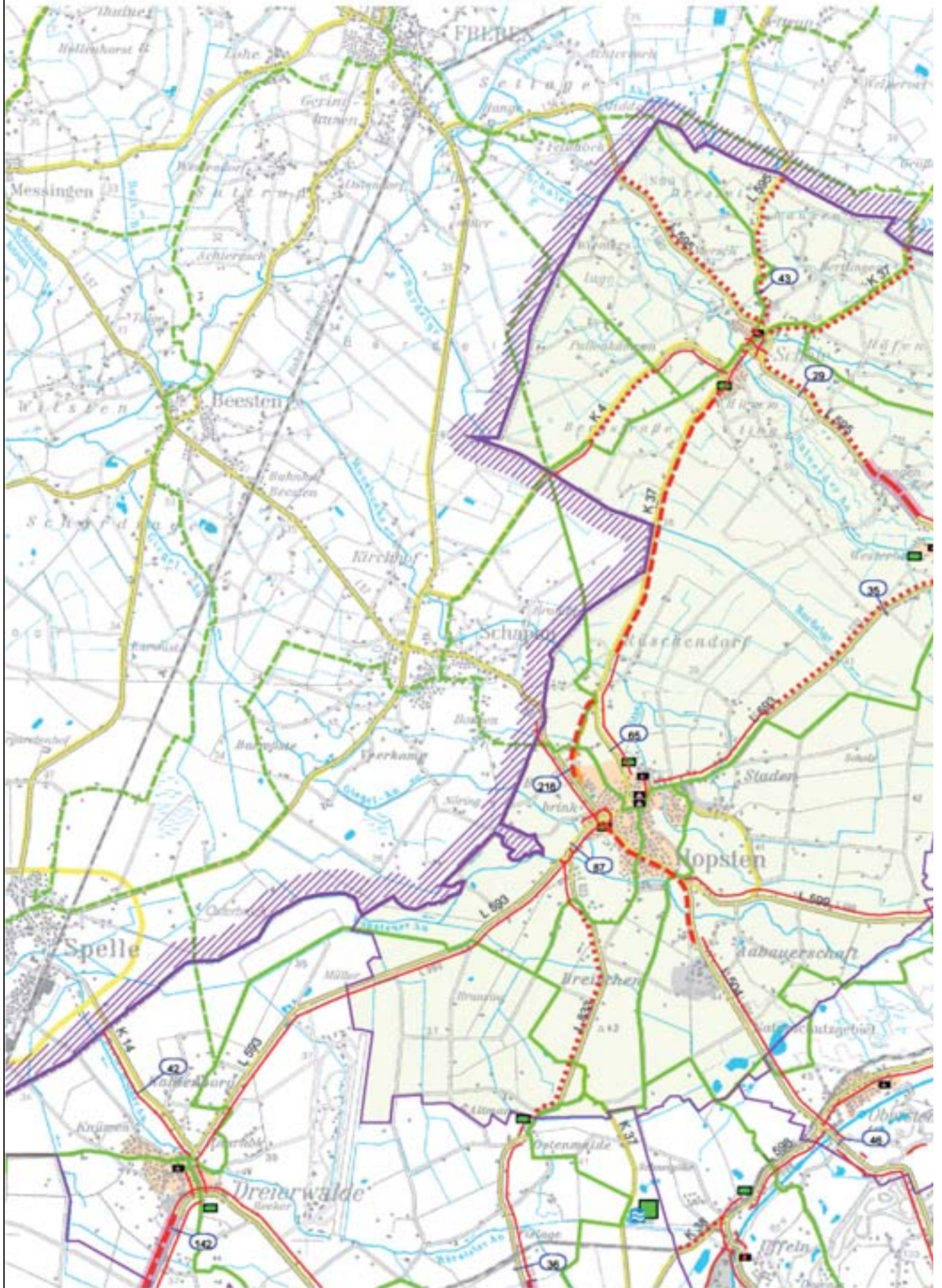
Mittelfristig soll die Verbindung zwischen Dreierwalde und Rheine durch die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 593 verbessert werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig ist vorgesehen, entlang der Huckbergstraße (K 17) und dem Riesenbecker Postweg (K 3) straßenbegleitende Radwege anzulegen.



# Bestand und Planung

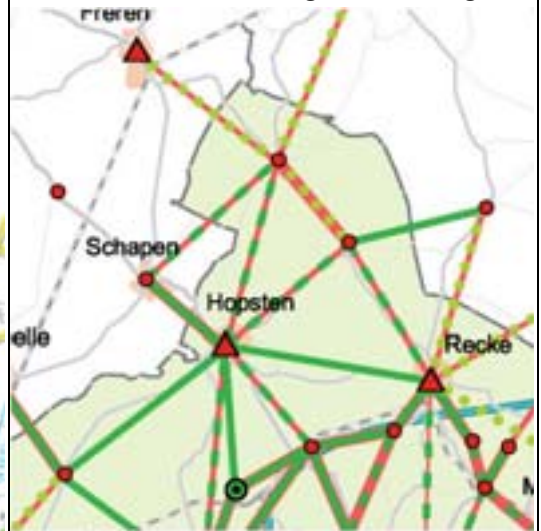






# Hopsten

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Wunschlinien	Radwege
0 - 5 km	vorhanden
5 - 10 km	teilw. vorh.
mehr als 10 km	geplant

Die Radwegeverbindung von Hopsten nach Schapen, Dreierwalde und Recke sowie zum Naherholungsgebiet „Herthasee“ ist vorhanden, die Verbindung zwischen Halverde und Weese ist ebenfalls fertiggestellt. Alle anderen Verbindungen zu den Nachbarorten weisen noch mehr oder weniger große Lücken auf.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegbau

#### Kurzfristig (bis 2009)

Der vorhandene Radweg entlang der L 595 von Halverde in Richtung Schale soll verlängert werden (Förderung nach dem **Bürger-radwegeprogramm**).

#### Mittelfristig (2009 – 2014)

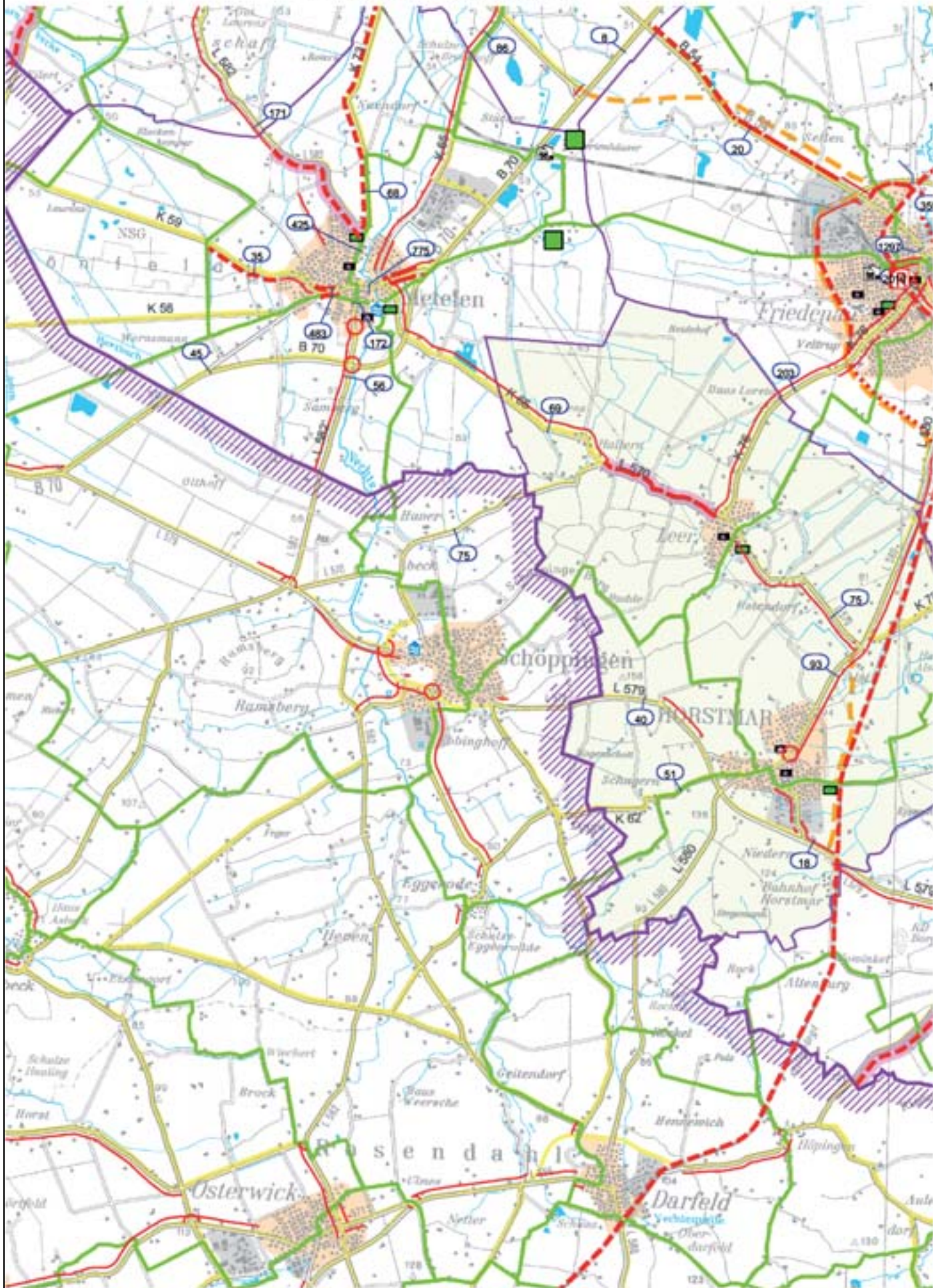
Mittelfristig soll die Radwegeverbindung zwischen Hopsten und Schale entlang der K 37 geschlossen werden. Weiterhin ist entlang der L 504 im Süden der Ortslage Hopsten ein Radweg vorgesehen.

#### Langfristig (nach 2014)

Langfristig wird von der Gemeinde die Realisierung der Radwegeverbindungen zwischen allen Ortsteilen der Gemeinde Hopsten sowie den Nachbargemeinden innerhalb und außerhalb des Kreises Steinfurt angestrebt.



# Bestand und Planung

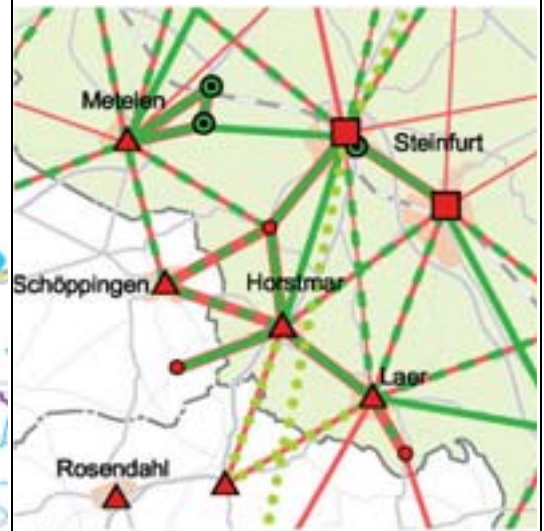






# Horstmar

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen zum Ortsteil Leer nach Burgsteinfurt, Laer und Eggerode Leer sind vorhanden. Die Verbindungen nach Darfeld und Schöppingen wurden bisher nur auf sehr kurzen Teilstücken realisiert.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegbau

### Kurzfristig (bis 2009)

Die Verbindung zwischen dem Ortsteil Leer und der Gemeinde Metelen soll kurzfristig durch den Bau eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 570 geschlossen werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der u. a. durch das Gebiet der Stadt Horstmar führt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.



# Bestand und Planung

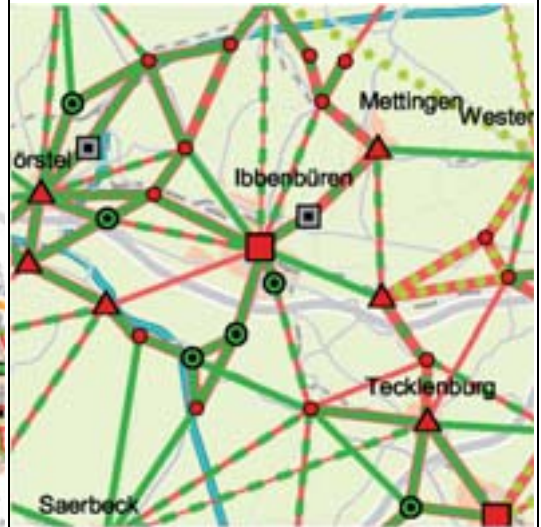






# Ibbenbüren

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen von Ibbenbüren nach Laggenbeck, Dörenthe, Hörstel, Dickenberg/Obersteinbeck sowie dem Gewerbeschwerpunkt auf dem Schafberg sind vorhanden. Die Verbindungen nach Recke, Schlickelde, Mettingen und Brochterbeck sowie die Verbindungen Laggenbeck - Mettingen und Laggenbeck - Tecklenburg sind teilweise vorhanden. Radwegeverbindungen zu den Siedlungen „Hollenbergs Hügel“ und „Velp“ fehlen bisher.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Kurzfristig (bis 2009)

Kurzfristig ist eine Vervollständigung der Radwegeverbindung entlang der L 598 zwischen Püsselbüren und dem Industriegebiet Uffeln vorgesehen (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**). Weiterhin sollen an der K 39 im Norden der Ortslage sowie an einer Gemeindestraße im Südosten der Ortslage Radwege angelegt werden.

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig ist vorgesehen, die Radwegeverbindung Ibbenbüren – Hörstel durch Anlage eines Radweges entlang der Gravenhorster Straße (L 594) zu verbessern. Weiterhin ist entlang der Talstraße (K 6) sowie von dort weiter nach Norden entlang der L 603 sowie entlang der L 504 eine Verbesserung der Radwegeverbindung nach Recke vorgesehen. Weitere Radwege sind entlang der K 40, der K 41, der geplanten K 24n, der L 796, der K 19 und der K 24 vorgesehen.

### Langfristig (nach 2014)

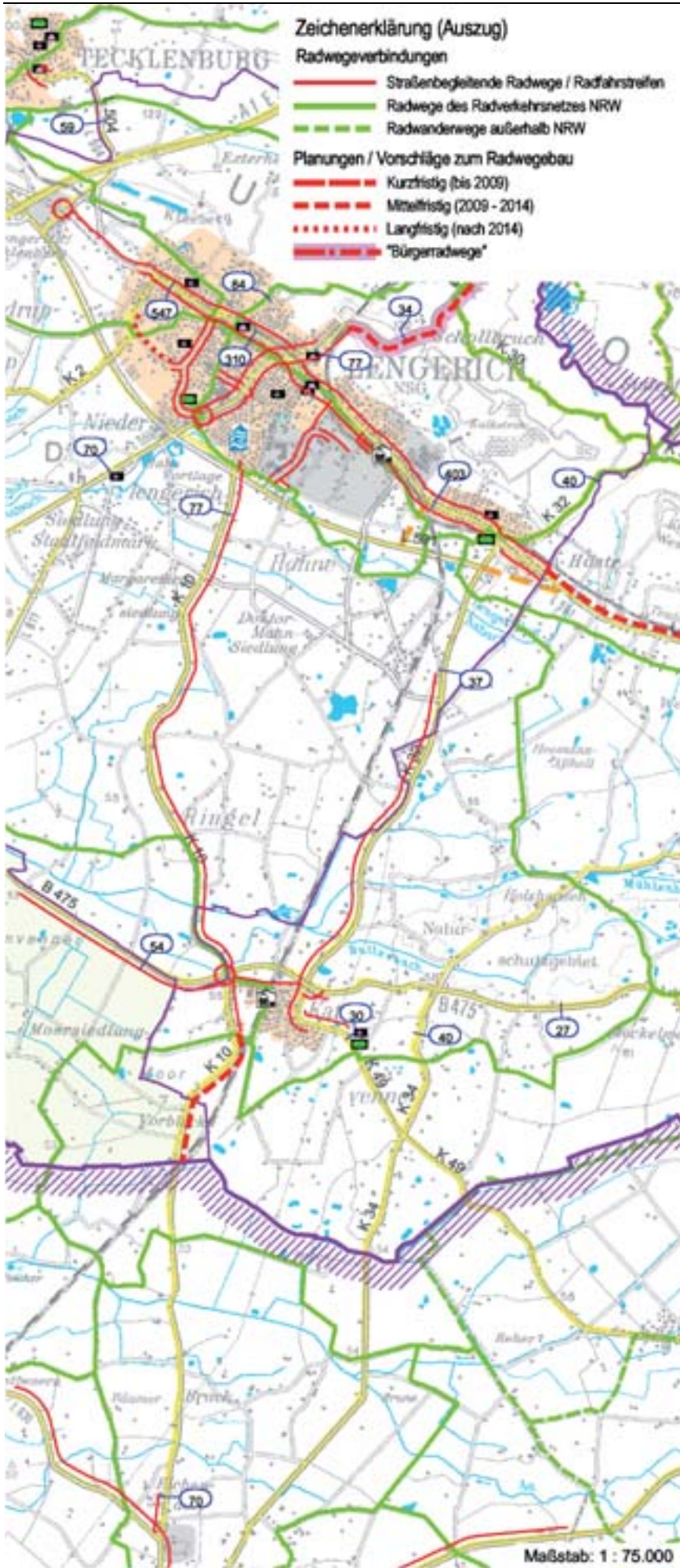
Langfristig wird die Komplettierung des Radwegenetzes durch die Anlage straßenbegleitender Radwege entlang aller klassifizierten Straßen im Stadtgebiet angestrebt.



# Bestand und Planung

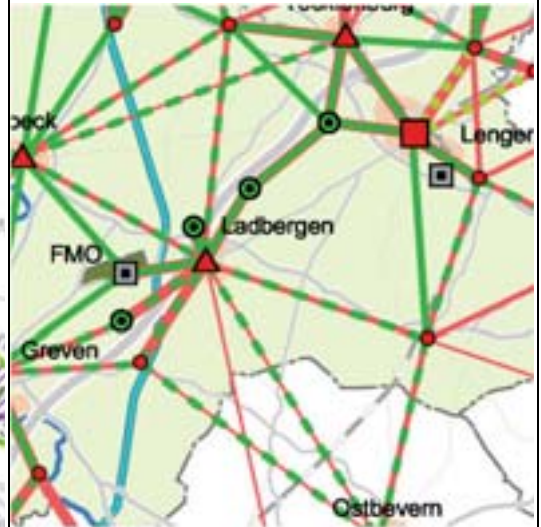






# Ladbergen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



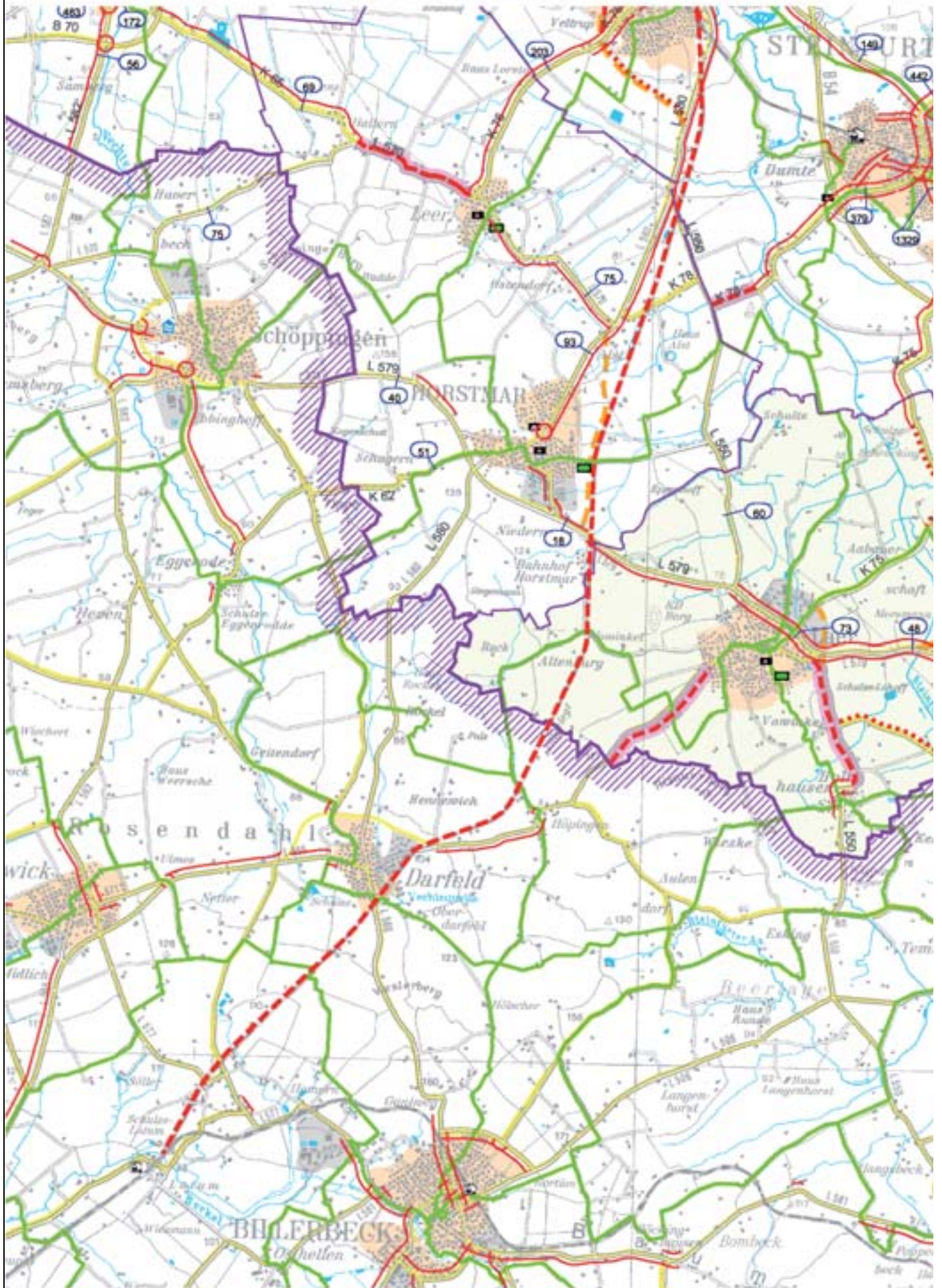
Die Radwegeverbindungen zum Flughafen Münster/Osnabrück sowie zum Naherholungsgebiet „Buddenkuhle“ sind vorhanden. Die Verbindungen nach Saerbeck, Lengerich, Kattenvenne, Westbevern und Schmedehausen weisen noch zum Teil große Lücken auf. Eine direkte Verbindung nach Lengerich fehlt.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Langfristig (nach 2014)

Langfristig wird eine Verbesserung der Radwegeverbindungen nach Saerbeck und nach Westbevern/Brock durch Anlage straßenbegleitender Radwege entlang der K 11 und der K 35 angestrebt.



# Bestand und Planung

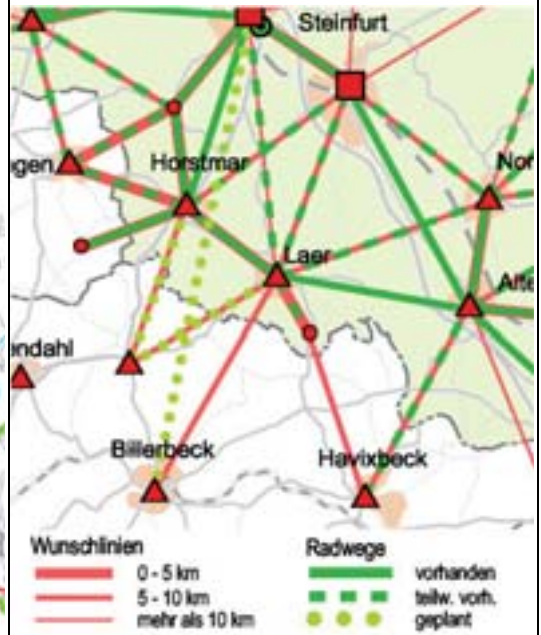






# Laer

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen nach Horstmar und Altenberge sind vorhanden. Die Verbindungen nach Havixbeck, Billerbeck und Darfeld fehlen, die Verbindungen nach Borghorst und Nordwalde sind noch lückenhaft.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Mittelfristig (2009 - 2014)

Die Radwegeverbindungen zwischen Laer und dem Ortsteil Holthausen sowie zwischen Laer und Darfeld sollen durch Anlage straßenbegleitender Radwege verbessert werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

## Langfristig (nach 2014)

Langfristig soll die Radwegeverbindung nach Borghorst durch Anlage eines straßenbegleitenden Radweges entlang der K 75 verbessert werden. Darüber hinaus wird langfristig die Anlage des Radweges entlang der K 72 angestrebt.

## Touristischer Radweg Rheine - Billerbeck

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der u. a. durch das Gebiet der Gemeinde Laer führt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.



# Bestand und Planung

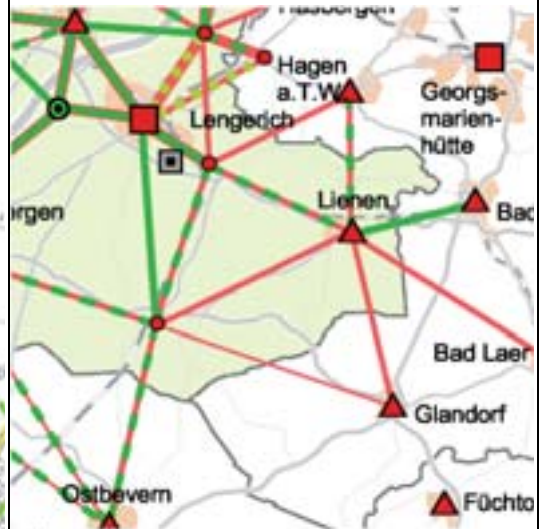






# Lengerich

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen zum Ortsteil Höste sowie nach Kattenvenne, Tecklenburg und zu den Naherholungsgebieten „Sonnenhügel“ und „Buddenkühle“ sind vorhanden. Die Verbindungen nach Leeden, Natrup-Hagen sowie von Höste nach Lienen und Kattenvenne sind teilweise vorhanden. Eine direkte Verbindung nach Ladbergen fehlt.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig ist eine Radwegeverbindung entlang der L<sup>555</sup> nach Natrup-Hagen (Förderung nach dem **Bürgeradwege-programm**) sowie entlang der L<sup>591</sup> nach Lienen vorgesehen.

### Langfristig (nach 2014)

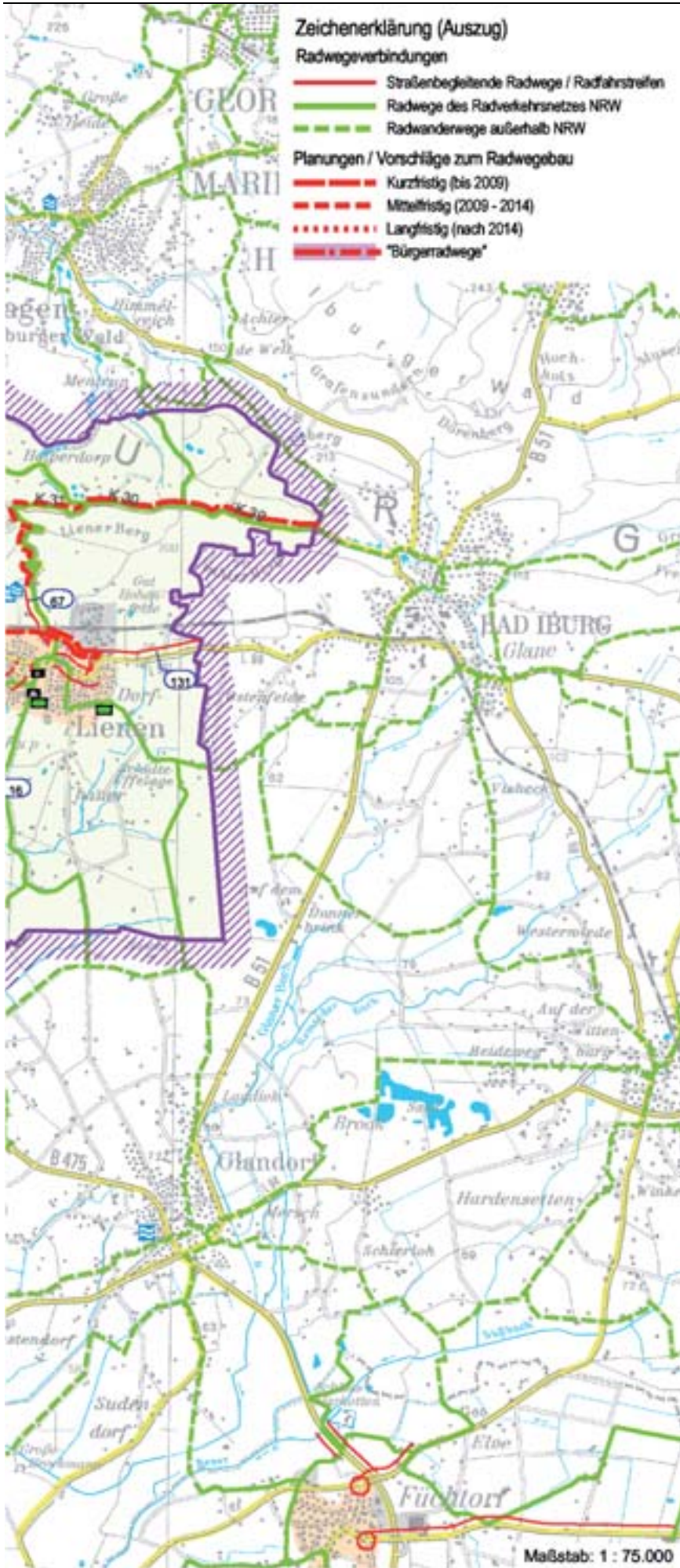
Langfristig wird eine Radwegeverbindung innerhalb der Ortslage nach Westen angestrebt.



# Bestand und Planung

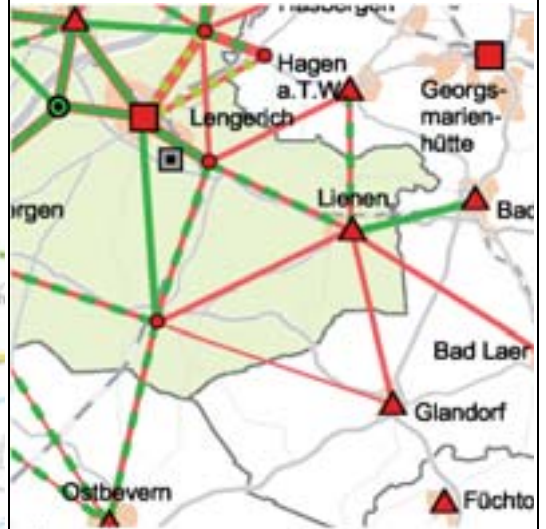






# Lienen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindung nach Bad Iburg ist vorhanden. Die Verbindung nach Hagen a. T. W. sowie nach Lengerich ist teilweise vorhanden. Eine Radwegeverbindung zum Ortsteil Kattenvenne sowie nach Glandorf und Bad Laer fehlt.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Kurzfristig (bis 2009)

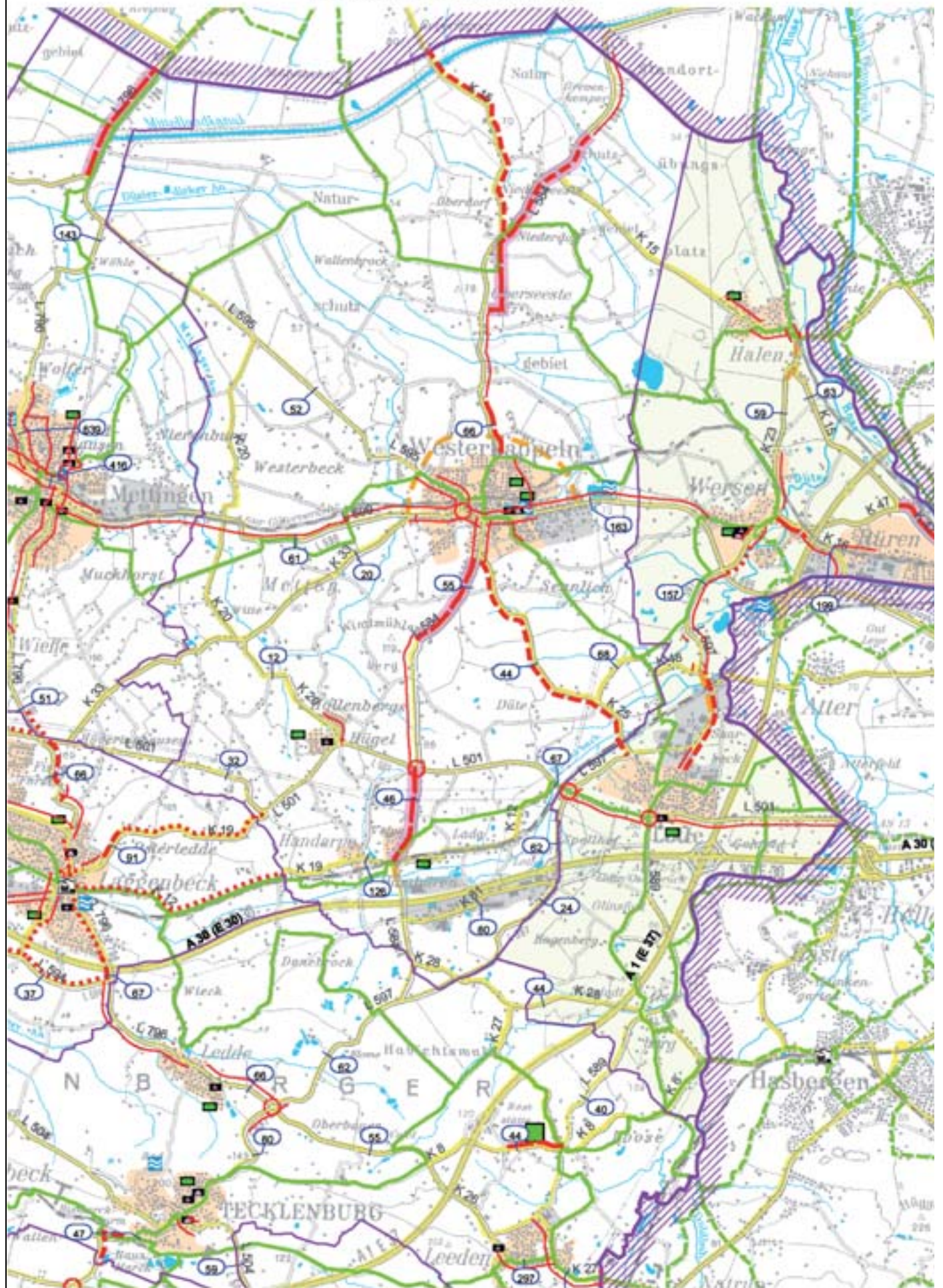
Kurzfristig soll entlang der K 30 ein Radweg angelegt werden, um die Verbindung nach Bad Iburg zu verbessern. Auch entlang der geplanten Dorfentlastungsstraße sollen straßenbegleitende Radwege angelegt werden.

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig soll die Radwegeverbindung nach Lengerich durch die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges entlang der L 591 geschlossen werden. Zur Verbesserung der Radwegeverbindung zum Höhenzug des Teutoburger Waldes soll entlang der K 31 ein Radweg angelegt werden. Darüber hinaus ist eine Radwegeverbindung entlang der K 10 nach Ostbevern vorgesehen.



# Bestand und Planung







# Lotte

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Eine durchgängige Radwegeverbindung besteht lediglich zwischen Wersen und Westerkappeln sowie zwischen Alt-Lotte und Osnabrück. Die Verbindung zwischen Alt-Lotte und Wersen sowie zwischen Wersen und Osnabrück ist zum Teil vorhanden. Eine Verbindung von Alt-Lotte nach Westerkappeln sowie nach Hasbergen, Leeden und Tecklenburg fehlt.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau Kurzfristig (bis 2009)

Kurzfristig ist vorgesehen, die Radwegeverbindung zwischen Wersen und Büren durch Anlage eines Radweges entlang der K 16 zu verbessern. Darüber hinaus soll entlang der Bergstraße (K 47) im Ortsteil Lotte-Büren ein Radweg angelegt werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Mittelfristig (2009 – 2014)

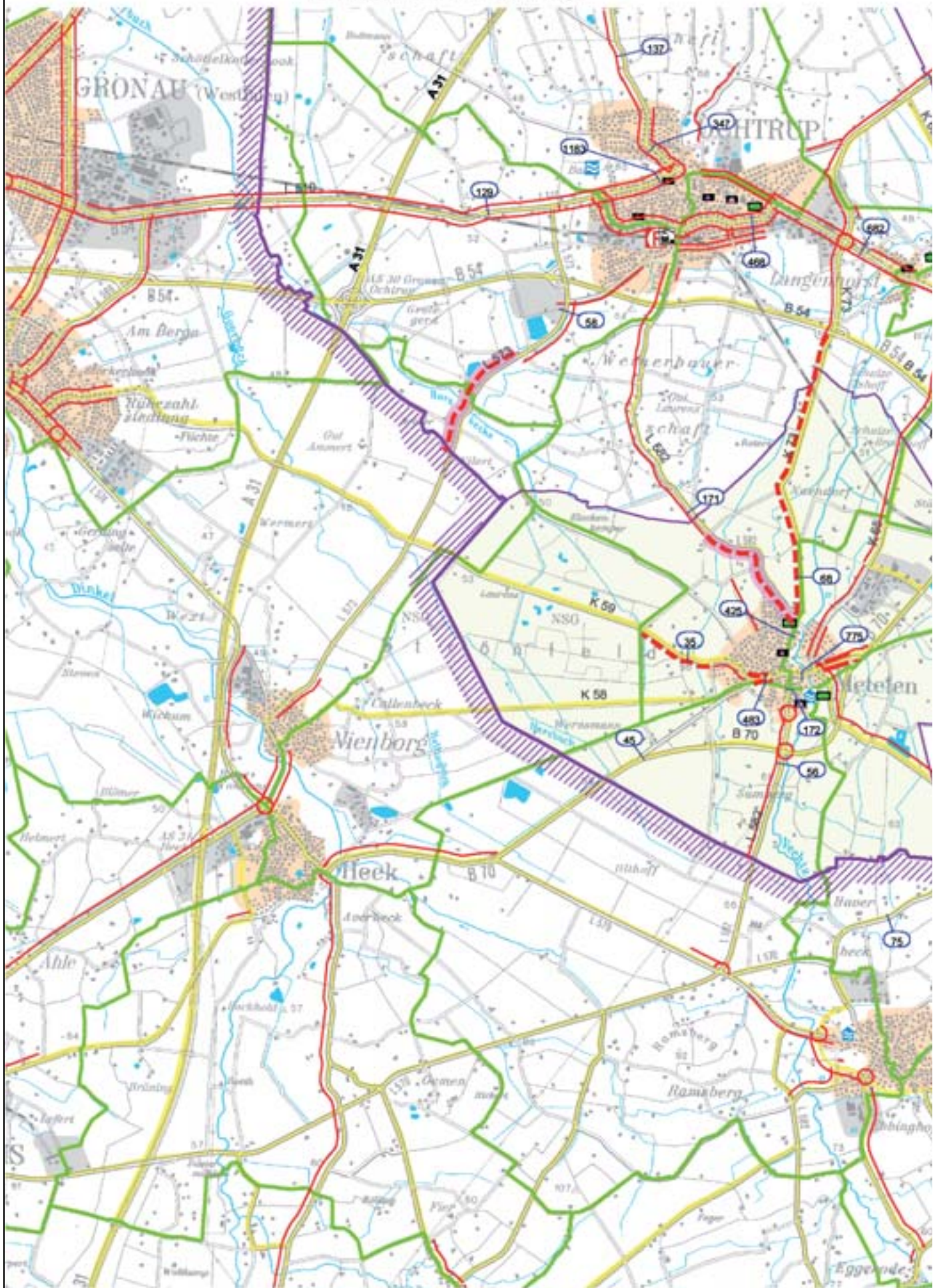
Mittelfristig soll entlang der L 597 die Radwegeverbindung zwischen Lotte und Wersen geschlossen werden. Darüber hinaus ist entlang der K 25 eine Radwegeverbindung zwischen Lotte und Westerkappeln vorgesehen.

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig wird ein Lückenschluss entlang der K 23 in Wersen angestrebt.



# Bestand und Planung







# Metelen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen nach Welbergen, Steinfurt und Heek sowie zu den örtlichen Naherholungsgebieten sind vorhanden. Teilweise vorhanden sind die Verbindungen nach Ochtrup, Langenhorst, Schöppingen und Horstmar.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Kurzfristig (bis 2009)

Im Bereich der Ortsdurchfahrt (ehemalige B 70) ist eine Ergänzung des Radwegesetzes vorgesehen.

### Mittelfristig (2009 – 2014)

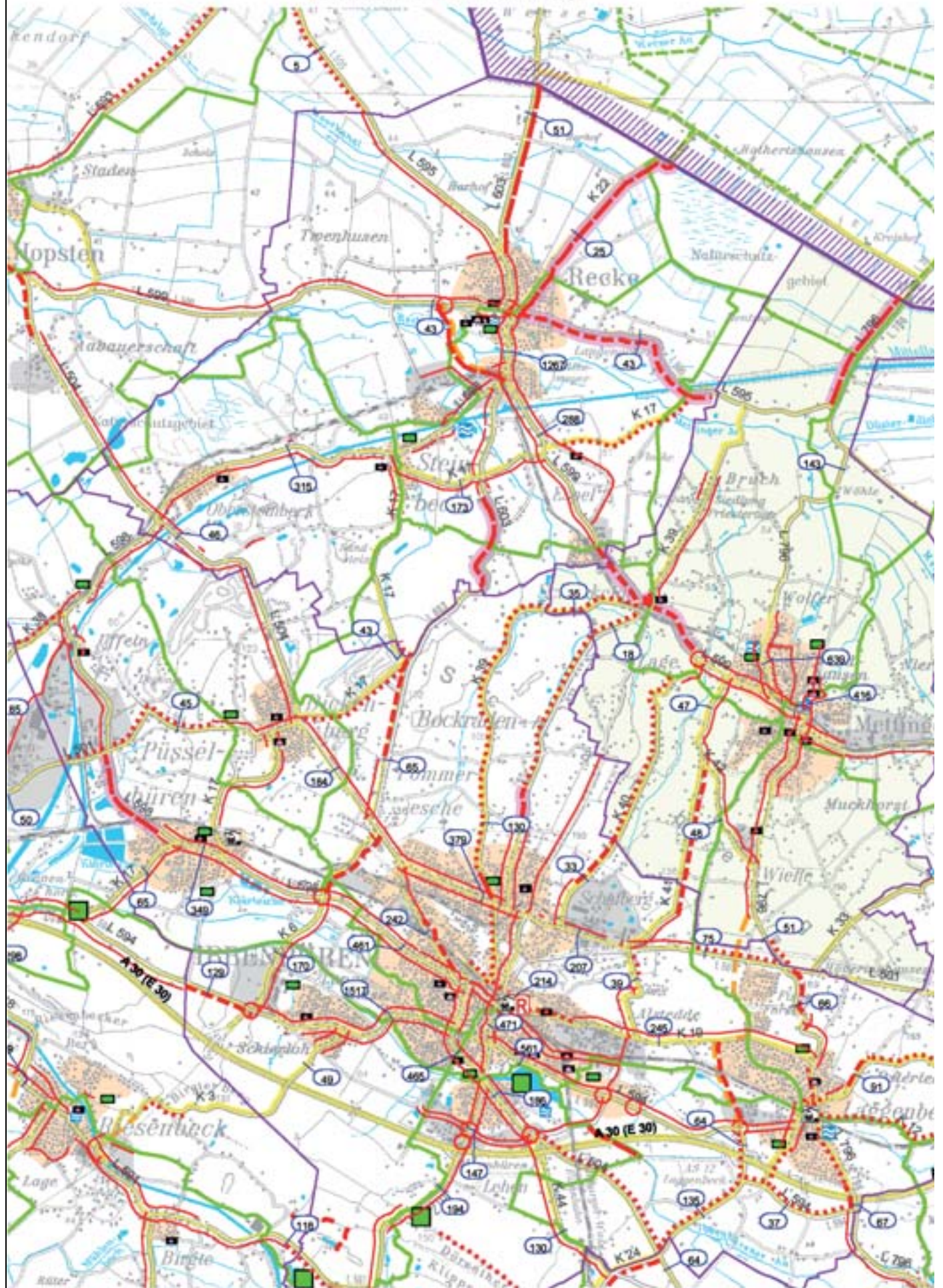
Mittelfristig sollen die Verbindungen nach Langenhorst und Ochtrup durch Anlage von Radwegen entlang der L 582 (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**) sowie der K 73 geschlossen werden. Darüber hinaus ist die Anlage eines Radweges entlang der K 59 in Richtung Epe vorgesehen.

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig ist vorgesehen, den bereits vorhandenen Radweg an der L 582 in Richtung Schöppingen auszubauen.



# Bestand und Planung







# Mettingen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Wunschlinien	Radwege
— 0 - 5 km	■ vorhanden
— 5 - 10 km	● teilw. vorh.
— mehr als 10 km	○ geplant

Die Radwegeverbindung von Mettingen nach Westerkappeln ist vorhanden, die Verbindungen zu den Nachbarorten weisen insgesamt noch Lücken auf.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegbau

### Kurzfristig (bis 2009)

Die Radwegeverbindung nach Recke soll kurzfristig durch die Anlage eines Radweges entlang der L 589 geschlossen werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig soll die Radwegeverbindung nach Ibbenbüren durch Anlage eines Radweges entlang der K 41 geschlossen werden.

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig sollen mehrere Radwegeverbindungen nach Ibbenbüren durch die Anlage von Radwegen entlang der K 39, der L 832, der K 40 und der L 798 geschlossen werden.



# Bestand und Planung







# Neuenkirchen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die wesentlichen Radwegeverbindungen zu den umliegenden Orten und Naherholungsgebieten (Wettringen, Salzbergen, Rheine, St. Arnold/Emsdetten, Offlumer Seen und Haddorfer Seen) sind vorhanden. Lediglich die Verbindungen nach Steinfurt und Haddorf/Bilk weisen noch Lücken auf.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegbau

### Kurzfristig (bis 2009)

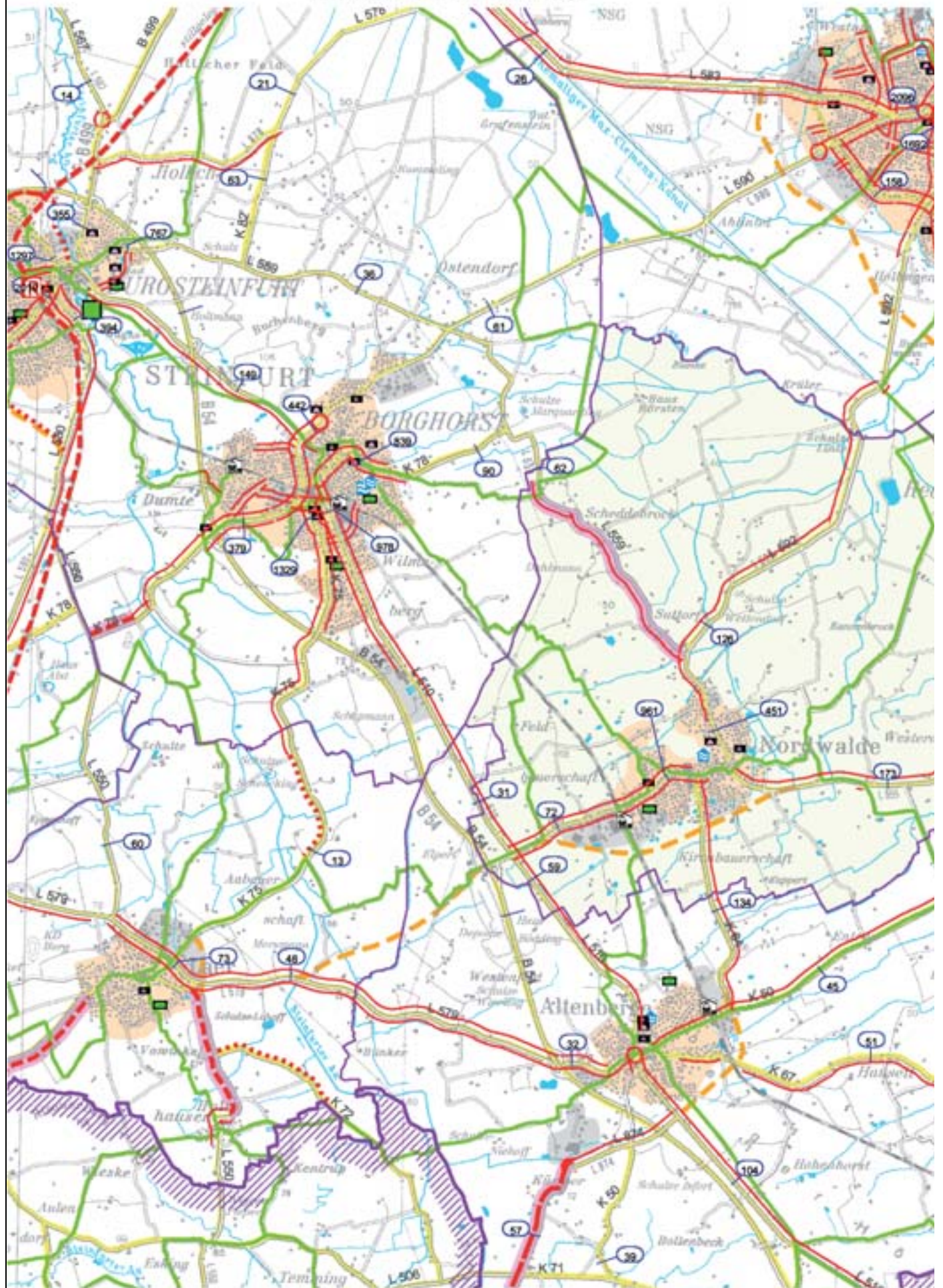
Entlang des Mesumer Dammes ist zwischen der Emsdettener Straße (L583) und der K 77 ein Radweg vorgesehen. (Förderung nach dem **Bürgeradwege-programm**).

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der u. a. durch das Gebiet der Gemeinde Neuenkirchen führt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.



# Bestand und Planung







# Nordwalde

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Eine durchgängige Radwegeverbindung besteht bisher lediglich zwischen Nordwalde und Altenberge. Die Verbindungen nach Laer, Borghorst/Steinfurt, Emsdetten und Greven weisen noch mehr oder weniger große Lücken auf.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegbau

Kurzfristig (bis 2009)

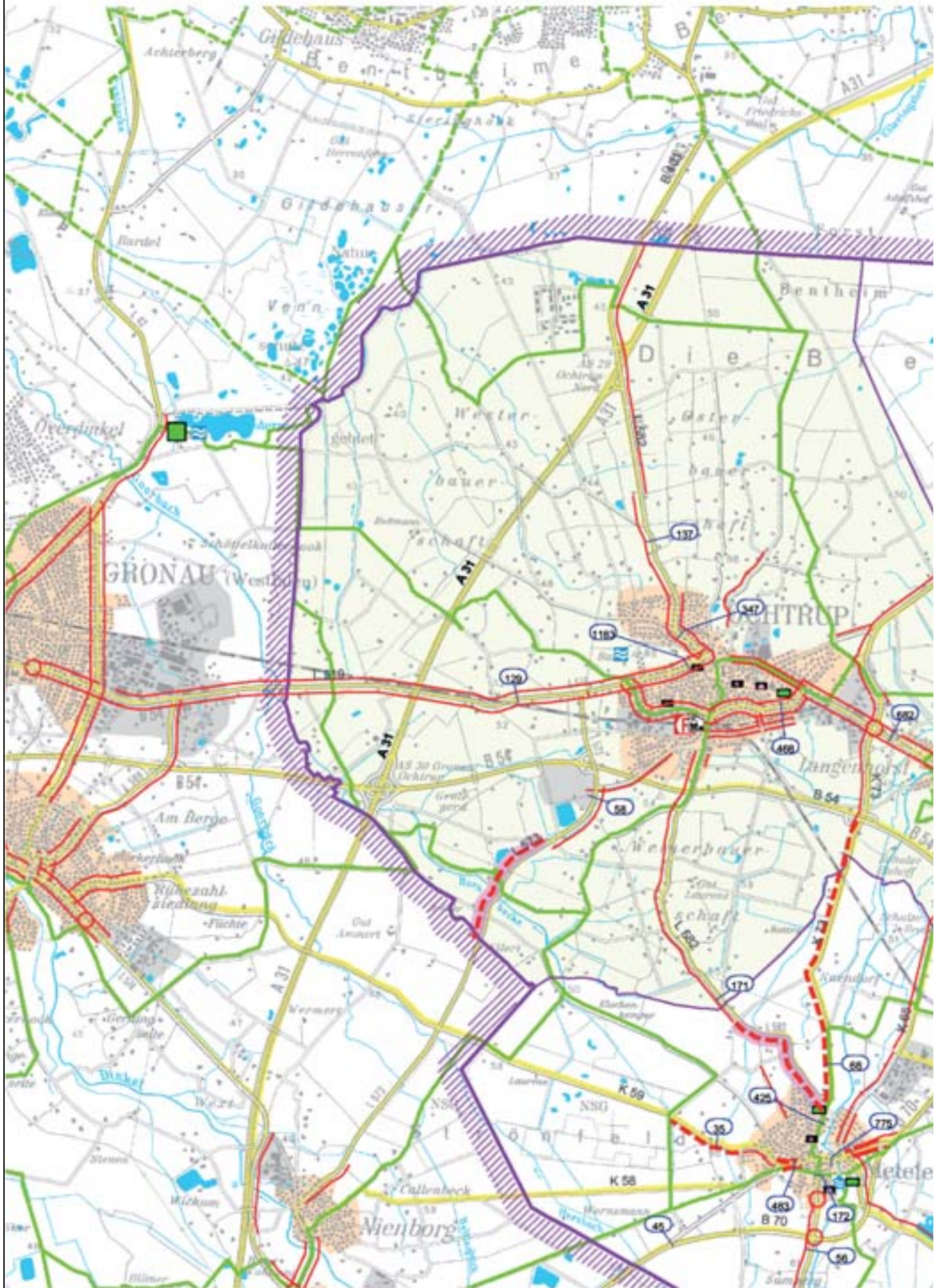
Die Radwegeverbindung nach Borghorst soll durch Erstellung einer neuen Fahrbahndecke verbessert werden (Förderung nach dem **Bürgeradwege-programm**).

### Ergänzungsvorschlag:

Durch den Lückenschluss des Radweges an der L 555 könnte die Verbindung nach Greven verbessert werden.



# Bestand und Planung

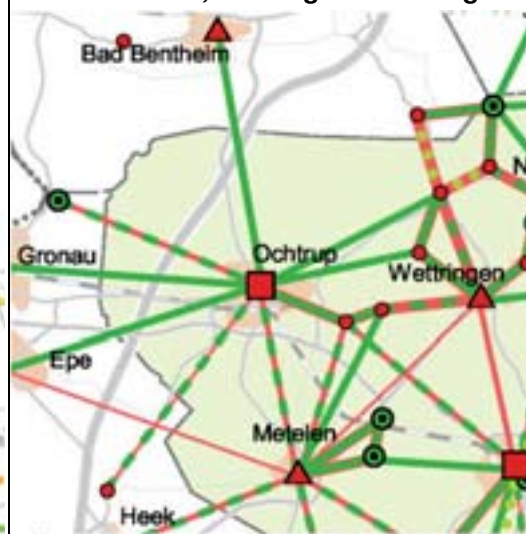






# Ochtrup

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



<span style="color: red;">—</span>	Wunschlinien	<span style="color: green;">—</span>	Radwege	vorhanden
<span style="color: red;">- - -</span>	0 - 5 km	<span style="color: green;">- - -</span>	teilw. vorh.	
<span style="color: red;">- - - - -</span>	5 - 10 km	<span style="color: green;">· · · · ·</span>	geplant	
<span style="color: red;">· · · · ·</span>	mehr als 10 km			

Die wesentlichen Radwegeverbindungen zu den umliegenden Orten (Gronau, Bad Bentheim, Bilk, Langenhorst/Welbergen) sind vorhanden. Lediglich die Radwegeverbindungen nach Metelen und Nienborg/Heek sind nur teilweise vorhanden.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig ist vorgesehen, den Radweg entlang der L 573 in Richtung Nienborg bis zur Kreisgrenze zu verlängern (Förderung nach dem **Büggerradwegeprogramm**) und die Radwegeverbindung von Langenhorst nach Metelen durch Anlage eines Radweges entlang der K 73 zu schließen.









# Recke

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Eine durchgehende Radwegeverbindung ist nur von Recke nach Hopsten sowie nach Steinbeck und von dort aus weiter nach Hörstel vorhanden. Die Radwegeverbindungen zu den anderen Nachbarorten (Halverde, Voltlage, Neuenkirchen und Ibbenbüren) sind nur zum Teil vorhanden

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Kurzfristig (bis 2009)

Kurzfristig ist vorgesehen, die Radwegeverbindungen in Richtung Weese und Ibbenbüren durch Anlage von Radwegen entlang der L 603 zu schließen (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**) und entlang der im Bau befindlichen Gewerbeschließungsstraße einen Radweg anzulegen.

### Mittelfristig (2009 – 2014)

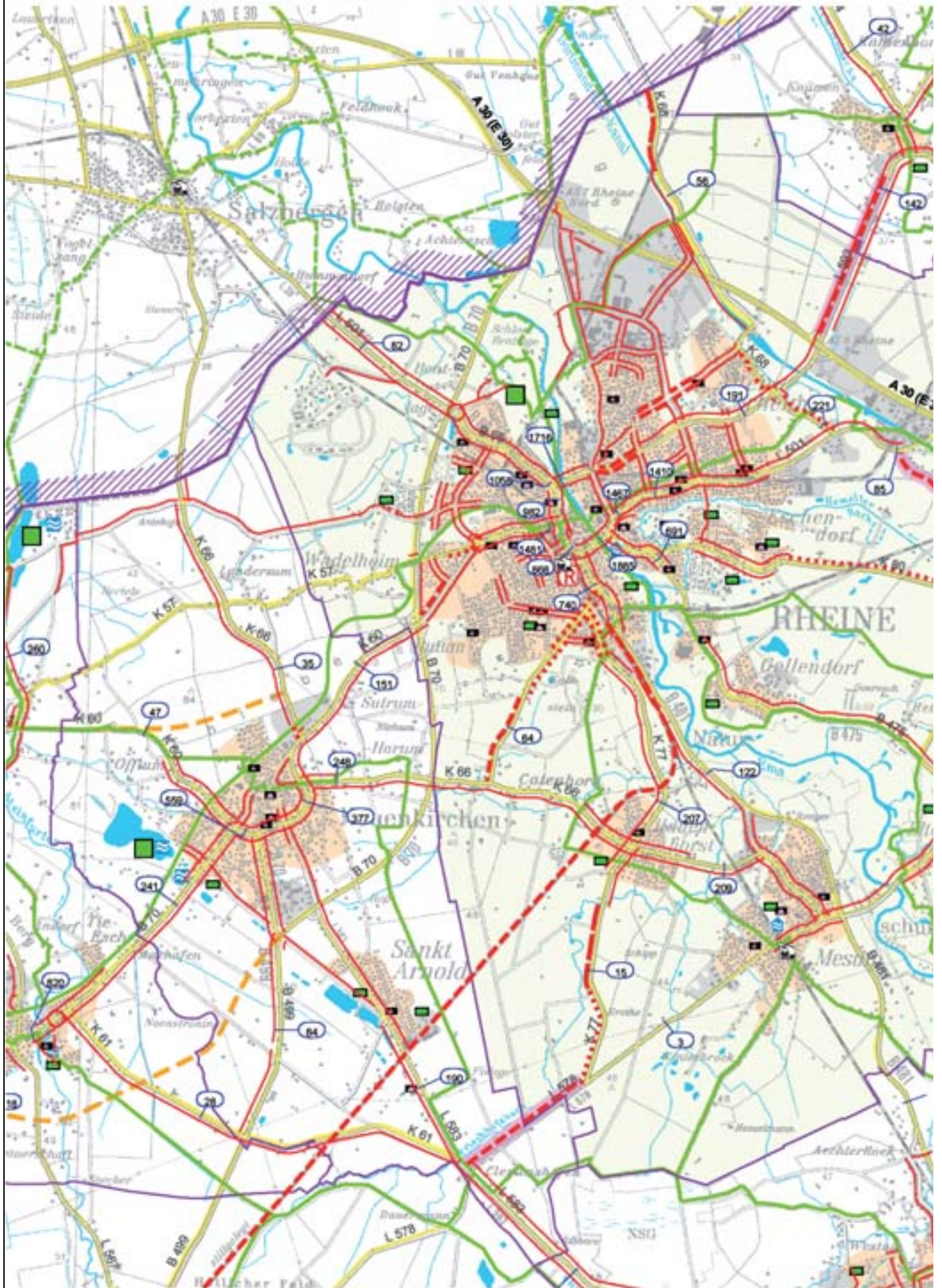
Mittelfristig ist vorgesehen, an der L 595 östlich der Ortslage einen Radweg anzulegen (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig wird die Anlage eines Radweges an der K 22 und der K 17 angestrebt.



# Bestand und Planung







# Rheine

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Im Bereich der Stadt Rheine sind die wesentlichen Radwegeverbindungen bereits vorhanden. Die Verbindungen nach Rodde, Gellendorf und Dreierwalde sind teilweise vorhanden.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

#### Kurzfristig (bis 2009)

Der Radweg an der K 77 südlich der Ortslage Hauenhorst soll in südlicher Richtung verlängert werden.

#### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig sollen die Verbindungen zwischen Dreierwalde und Rheine sowie nach Rodde durch die Anlage straßenbegleitender Radwege entlang der L 593 und der L 591 verbessert werden (Förderung nach dem **Bürgeradwege-programm**).

Entlang der K 69 ist von der Bauerschaft Catenhorn aus ein Radweg in Richtung Rheine vorgesehen. Weitere straßenbegleitende Radwege sind innerhalb des Stadtgebietes geplant.

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der im Rheine beginnt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.

#### Langfristig (nach 2014)

Die Radwegeverbindungen entlang der Catenhorer Straße (K 69), an der K 68 in Altenrheine, an der K 77 in Mesum sowie an der Surenburgstraße (K 80) sollen geschlossen werden.



# Bestand und Planung







# Saerbeck

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die wesentlichen Radwegeverbindungen von Saerbeck zu allen umliegenden Orten sind vorhanden. Lediglich die Verbindung nach Ladbergen weist noch eine Lücke auf.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

#### Kurzfristig (bis 2009)

Es ist vorgesehen, entlang der nordöstlichen Ortsumgehung einen Radweg anzulegen.

#### Mittelfristig (2009 – 2014)

Der Radweg an der Nordumgehung soll bei der Realisierung des westlichen Teils verlängert werden.



# Bestand und Planung

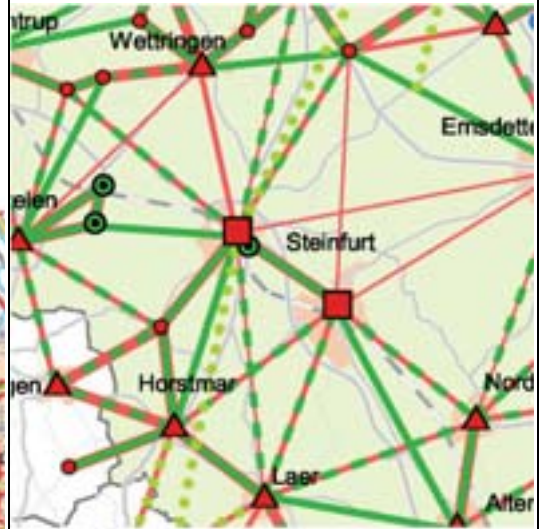






# Steinfurt

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Wunschlinien	Radwege
— 0 - 5 km	— vorhanden
- - - 5 - 10 km	- - - teilw. vorh.
- - - mehr als 10 km	- - - geplant

Die Radwegeverbindungen von Steinfurt nach Borghorst, Horstmar, Leer und Metelen sind vorhanden. Die Verbindungen nach Neuenkirchen, St. Arnold und Laer weisen noch Lücken auf. Auch die Verbindungen vom Ortsteil Borghorst nach Nordwalde, Laer und Horstmar sind nur teilweise vorhanden. Eine direkte Radwegeverbindung nach Wettringen fehlt noch.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Kurzfristig (bis 2009)

Zur Verbesserung der Radwegeverbindung nach Langenhorst/Ochtrup soll kurzfristig entlang der L 510 ein Radweg angelegt werden.

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der u. a. durch das Gebiet der Stadt Steinfurt führt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.

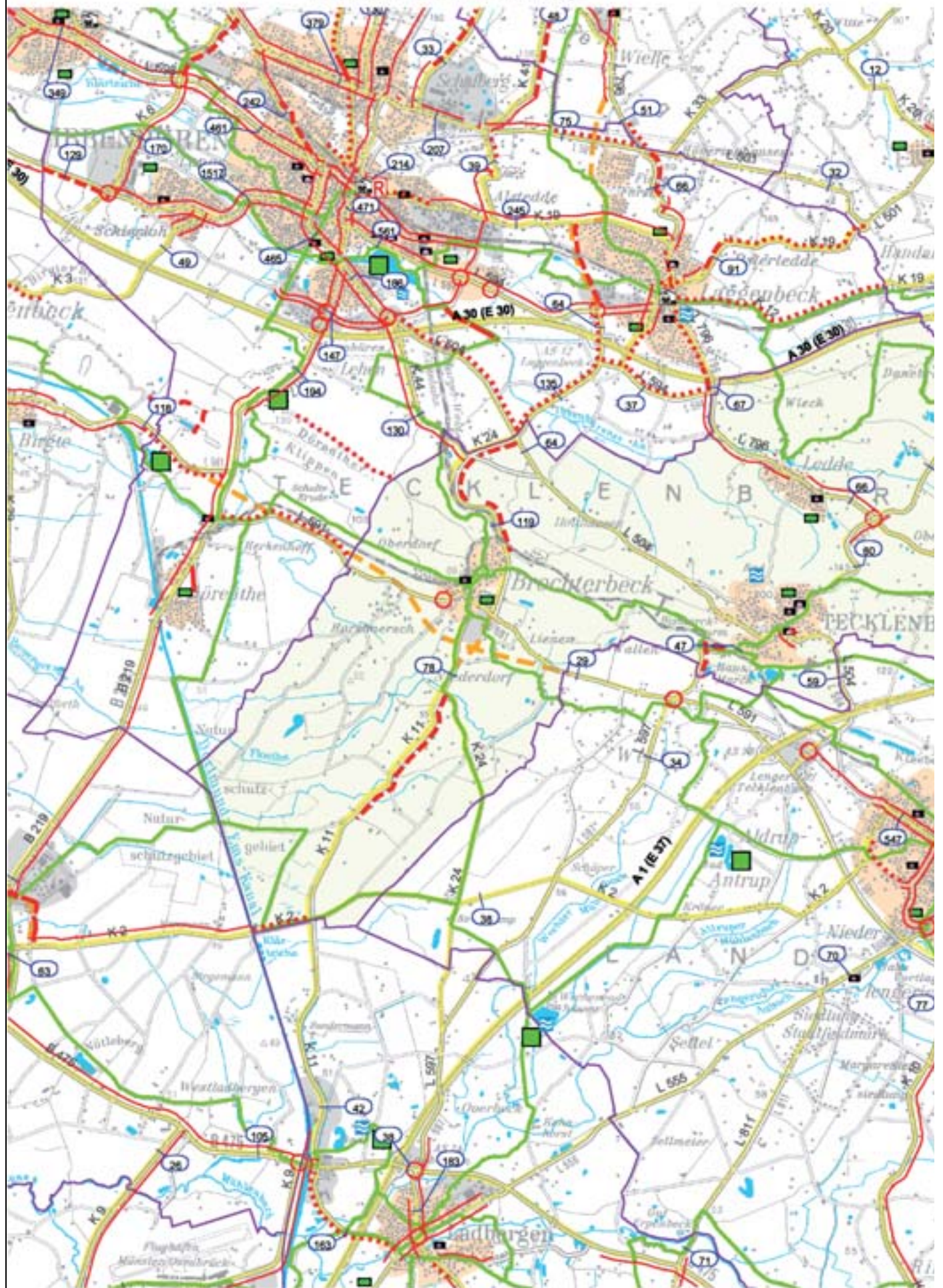
Entlang der westlichen Ortsumgebung von Burgsteinfurt ist ein Radweg vorgesehen und nach Fertigstellung der B 54n soll der Radweg an der derzeitigen Trasse verlängert werden.

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig ist eine Ergänzung des Radweges an der westlichen Umgehung von Burgsteinfurt vorgesehen.



# Bestand und Planung







# Tecklenburg

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Die Radwegeverbindungen von Tecklenburg nach Leeden, Lengerich und Brochterbeck sowie zu den Naherholungsgebieten sind über die ausgewiesenen Wege des Radverkehrsnetzes vorhanden. Lediglich die Verbindung nach Leede/Laggenbeck ist noch nicht vollständig.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

#### Kurzfristig (bis 2009)

Im Bereich des Naherholungsgebietes in Leeden soll an der K 8 ein Radweg angelegt werden.

#### Mittelfristig (2009 – 2014)

Es ist vorgesehen, die Radwegeverbindungen von Brochterbeck nach Norden und Süden durch Anlage eines Radweges entlang der K 11 und der K 24 zu verlängern. Darüber hinaus soll südlich der Ortslage Tecklenburg ein Radweg an der L 597 angelegt werden.



# Bestand und Planung







# Westerkappeln

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Eine durchgehende Radwegeverbindung ist von Westerkappeln nur nach Wersen vorhanden. Die Verbindungen nach Mettingen und Achmer weisen noch Lücken auf.

### Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

#### Kurzfristig (bis 2009)

Die Radwegeverbindungen nach Mettingen, Velpe und Seeste sollen kurzfristig durch die Anlage von Radwegen entlang der L 584, der L 599 und der L 584 (nach Norden) geschlossen werden (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**).

#### Mittelfristig (2009 – 2014)

Die Verbindung nach Lotte soll mittelfristig durch die Anlage eines Radweges entlang der K 25 geschlossen werden. Darüber hinaus ist eine Verlängerung des Radweges entlang der L 584 in Richtung Achmer (Förderung nach dem **Bürgeradwegeprogramm**) sowie ein Radweg entlang der K 15 bis zur Landesgrenze vorgesehen.



# Bestand und Planung







# Wettringen

## Wunschlinien, Radwegeverbindungen



Wunschlinien	Radwege
<span style="color: red;">—</span> 0 - 5 km	<span style="color: green;">—</span> vorhanden
<span style="color: orange;">—</span> 5 - 10 km	<span style="color: green;">- - -</span> teilw. vorh.
<span style="color: yellow;">—</span> mehr als 10 km	<span style="color: green;">· · ·</span> geplant

Die Radwegeverbindungen von Wettringen nach Rothenberge/Ochtrup, Neuenkirchen und St. Arnold sind vorhanden. Die Verbindungen nach Bilk/Ohne sowie nach Welbergen weist noch Lücken auf. Eine Verbindung nach Steinfurt fehlt.

## Planungen, Vorschläge zum Radwegebau

### Mittelfristig (2009 – 2014)

Mittelfristig soll die Radwegeverbindung zwischen Bilk und Ohne durch einen Radweg entlang der L 587 geschlossen werden.

Im Rahmen des Projektes „**Bahnfrei für's Rad – Grüne Strecken NRW**“ soll die stillgelegte Bahnlinie Billerbeck-Rheine im Abschnitt Lutum – Rheine zu einem Radweg ausgebaut werden. Eine Realisierung dieses Radweges, der u. a. durch das Gebiet der Gemeinde Wettringen führt, wird zum Jahr 2011 angestrebt.

### Langfristig (nach 2014)

Langfristig soll der Radweg an der K 57 von Bilk bis Haddorf verlängert werden.



## 6. Quellen

- Fahrrad im Nahverkehr  
(Schriftenreihe „Städtebauliche Forschung“ des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau 1978)
- Radverkehrskonzeption für Nordrhein-Westfalen  
(Ministerium für Stadtentwicklung und Verkehr NRW 1994)
- Das landesweite Radverkehrsnetz Nordrhein-Westfalen  
(Ralf Kaulen, Aachen 2005)
- Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW (HBR NRW)  
(Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW 2006)
- Regionaler Verkehrsentwicklungsplan Kreis Steinfurt  
(Arbeitsgemeinschaft Schlegel-Spiekermann / Prof. Dr. Ing. Wimber 1996)
- Informationen der Straßenbaulastträger, der Städte und Gemeinden, eigene Erhebungen