

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
öffentlicher Personennahverkehr Mobilitätshub				Die vorgestellten Überlegungen und Vorhaben sind als Zielformulierungen für die weitere Ausarbeitung im Detail zu verstehen. Lediglich die Linienführung des derzeitigen Busverkehrs ist als Vorgabe für alle weiteren Planungsvorhaben verbindlich festgelegt. Anregungen, Erweiterungen und Anpassungsnotwendigkeiten zur Linienführung des Stadtbusses (z.B. im Bereich Burgstraße) und zugehörige Taktzeiten werden im weiteren Verfahren konkretisiert. Die Wünsche zu den barrierefreien Zugangsmöglichkeiten werden an die Verantwortlichen weitergegeben. Der Vorschlag für dezentrale Fahrradabstellmöglichkeiten an den Haltestellen statt einem größeren Fahrradparkhaus am ZOB wird aufgenommen und geprüft. Eine genaue Lage für das Servicegebäude steht noch nicht fest.
	1	Stadtbuss begrüßenswert, aber nicht attraktiv: Taktzeit vermutlich 1h, Großeinkauf nicht machbar, keine Alternative zum Auto		
	7	Mobilitätshub begrüßenswert, aber Fahrradparken (Parkhaus) am ZOB nicht sinnvoll	Dezentrale Abstellmöglichkeiten im Bereich der Haltestellen sind besser	
	14	Stadtbuskonzept sehr gut angedacht		
	40	Frage zur OPNV-Linienführung		
	40	Führung Stadtbuslinie		
	40	Mobilitätshub - wo liegt das Gebäude genau?		
	44		engere Taktung vorsehen	

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Allg. Vorschläge Radwegenetz	4	Unterhaltung Radwegenetz unzureichend, zugewachsen mit Grün	notfalls über Minijobs realisieren	Die Vorschläge zum Radwegenetz werden aufgenommen und im weiteren Verfahren geprüft. Dabei liegt der Schwerpunkt der Maßnahmen zur Radverkehrsführung im Bereich Innenstadt und in den Zuführungen. Weiterhin ist auch Prüfgegenstand, inwieweit die vorgeschlagenen Maßnahmen die Verdichtung und Nutzbarkeit des Radwegenetzes verbessern. Hier liegen die Hauptgründe für die Maßnahmen R7 bis R9. Die Weiterführung des Bahntrassenradweges bis nach Birgelen (über den Waldweg und die Bahntrasse) wird als zusätzliches Angebot geprüft und ggf. aufgenommen. Der Kreis Heinsberg wird entlang der abgestuften B 221 ab Ortsgrenze Wassenberg (Am Stern) entlang der Kreisstraße einen neuen Radweg errichten. Bauliche Mängel und Unterhaltungsrückstände sind nicht unmittelbar Gegenstand des Konzeptes, werden aber soweit möglich an die zuständigen Behörden und Ämter weitergeleitet. Die Darstellungen des Knotenpunktsystems und der Routen um Wassenberg entstammen nicht nur dem Radknotennetz der Niederlande, sondern sind auch Bestandteil des Radroutennetzplans NRW. Die Knotenpunktbezeichnungen und die Routen sind zwischen den Ländern abgestimmt und in beiden Werken enthalten.
	14	Vorschläge zum Radwegenetz sehr positiv		
	29 51	R8, R7, R9 verzichtbar,	Verlegung von Radnetz-knotenpunkten Knotenpunkt 21 vom Roßtorplatz zum Ponterson-Platz und Knoten 28 vom Schloss Elsum nach Birgelen Zentrum, Route über Bahntrasse und Parallele statt über L 117 Rurtalstraße	
	39		Erkelenzer Straße von KVP Brabanter Straße bis KVP Gladbacher Straße: bessere Darstellung und Ausweisung des Radweges (farbliche Kennzeichnung)	
	39		Vorschläge zu: grenzüberschreitende Spargeltour, Kirchenbusch -> Wildenrather Straße über Wirtschaftsweg, Radweg Am Stern / K9 Wildenstraße (RW11)	
	40	Fragen zum Radroutennetz	Anbindungen auf deutscher Seite aufzeigen	
	44		durchgängige Radwege, Freigabe der Gegenrichtung Poststraße für Radverkehr	

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Zuwiel Durchgangsverkehr Innenstadt	15	Seit 2019 aktuell wieder mehr Verkehr auf der Erkelenzer Straße	regelmäßige Kontrolle der Verkehrsbelastungen, Aufhöhungen (Donauweilen) in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn erforderlich, damit nicht mehr gerast wird.	Für die Wegweisung ist der Straßenbaustraßen der klassifizierten Straßen (Bundes- und Landesstraßen: Straßen.NRW, Kreisstraßen: Kreis Heinsberg) zuständig. Die jeweiligen Zielinformationen werden mit den Kommunen abgestimmt. Im Rahmen der Möglichkeiten werden insbesondere nach Abstufung der L 19 zur Gemeindestraße die Zielangaben auf den vorhandenen Wegweisern überprüft und ggf. ein Verfahren zur Anpassung eingeleitet. Die Möglichkeiten der Einflussnahme auf die Betreiber der Navigationssysteme werden geprüft.
	26	Durchgangsverkehr immer noch Hauptlast in der Innenstadt in beiden Richtungen,	Verkehrserhebungen u.U. mit Studenten der Hochschule Aachen ggf. in Zusammenarbeit mit der Polizei	Allgemeines Ziel des Verkehrskonzeptes Wassenberg ist eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowie eine möglichst konfliktarme Führung der Ziel- und Quellverkehre derart, dass die Verkehrsbelastung der sensiblen Innenstadtsstraßen möglichst geringgehalten wird.
	51	Reduzierung des Durchgangsverkehrs in den alten Zuwegungen durch Förderung der Annahme B221 und L117, in Birgelen vor allem Obere Heide und Entenpfuhl	Einbau von Verkehrsschildern oder Begrünungen, Obere Heide als T30 Straße / Zone, Einflussnahme auf die Betreiber von Navigationssystemen, Einflussnahme auf die überörtliche Wegweisung Oberstadt, Unterstadt,	Dabei soll jedes Innenstadziel mit dem Auto erreichbar und i.d.R. auch anfahrbar sein, jedoch nicht unbedingt auf dem kürzesten Weg oder in der kürzesten Zeit. Längere Fahrwege auch unter Nutzung der klassifizierten Straßen werden bewusst in Kauf genommen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen Geschwindigkeitsdämpfung (Aufhöhungen, Verringerungen der Fahrbahnbreiten), Tempobeschränkungen, Änderungen der Vorfahrtsregelungen) sowie Einschränkungen einzelner Fahrbeziehungen (Burgstraße) bis zur vollständigen Unterbrechung (Mosterstraße). Ziel hierbei ist es, den KFZ-Verkehr in der Innenstadt auf das notwendige Maß zu reduzieren und ihn verträglicher und sicherer (Städtebau / Umwelt / Gefährdungen) abzuwickeln.
	46		Wegweisung auf der B221 ändern: statt Wassenberg, Wassenberg Oberstadt bei der Abfahrt "Alte Wache" und Gerderath / Myhl	Kontrollen zur Überprüfung der Wirksamkeit von Maßnahmen sind sinnvoll, müssen aber berücksichtigen, dass ein Umgewöhnen auf eine neue Verkehrsstruktur entsprechend Zeit benötigt.

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Graf-Gerhardstraße umgebauter Bereich	1	Radwege fehlen	Fahrbahn verengen, Borde verändern, Radwege auf der Nebenanlage anordnen	Die wesentlichen Ziele der Planung des 2. Bauabschnitts der Graf-Gerhard-Str. vom Kreuzungsbereich Parkstraße/Patersgraben bis zum Einmündungsbereich Brühlstraße/Heinsberger Straße sind:
	4	totales Chaos	Änderungsvorschläge zu Parken, Haltestellenlage	-Bau von beidseits ausreichend breiten Gehwegen, -Beibehaltung von Parkmöglichkeiten auf beiden Seiten
	10	nachts Behelfsstrecke, tags eine Katastrophe, Radfahrer und Mopedfahrer auf dem Gehweg	Vorschlag Einbahnstraße von Heinsberger Straße bis Kirchstraße, dazu Berliner Kissen, Wegweisung für LKW an der L117	-Fahrbahnerweiterungen, um die agestufte Graf-Gerhard-Str. für Durchgangsverkehr unattraktiv zu machen, -Anlegung der Bushaltestelle gem. heutigen Standardvorgaben.
	23		Zusätzlich: Signets mit Tempobegrenzungen auf der Fahrbahn, damit Autofahrer die Anordnungen wahrnehmen	Diese Planung wurde mit Kreispolizeibehörde und Straßenverkehrsamt sowie dort ansässigen Gewerbetreibenden und Freiberufler und Grundstückseigentümer abgestimmt.
	28	Verkehrschaos, Beschreibung von Situationen Rettungswagen / Bus, Behindertenleitsystem, Parkplatzanordnung		Mit der Baumaßnahme wurde genau diese Zielsetzung umgesetzt. Die Straße ist für Durchgangsverkehr unattraktiv und deshalb werden –erst recht nach einer Aktualisierung der Navi-Systeme und Umsetzung weiterer Maßnahmen des Verkehrskonzeptes- viele Autofahrer Wassenberg über die B 221 n künftg umfahren.
	29	Verkehrssituation bisweilen sehr angespannt, Gedanke zur Entschleunigung zwar richtig, Umsetzung nicht gelungen	Anpassung der Einengung: Einfahrt nicht fließend sondern einmalig (punktuell), Ausfahrt keine Veränderung oder langsam breiter werdend, grundlegender Umbau der Verengung zu Lasten des Verkehrs in Richtung Innenstadt, Anordnung der Parkplatzflächen so, dass mit den Fahrbahnerweiterungen ein Gleichgewicht erzeugt wird.	In der Umgewöhnungsphase sind häufig Fehlverhalten der Fahrzeugführer Ursache für das Chaos. Insbesondere bewusst ordnungswidrige und gefährdendes Verhalten z.B. das Überfahren von Gehwegen (an dem stehenden Bus vorbei) um Zeitverluste zu vermeiden, machte zusätzliche Maßnahmen wie Poller erforderlich. Ein Umdenken in der Mobilität zugunsten eines komfortablen und leistungsfähigen Busverkehrs mit sicheren Haltestellen und ausreichendem Bewegungsraum für die Nutzer (Zuwegungen und Wartebereiche) ist in Wassenberg bereits mehrfach baulich umgesetzt worden. Die Interessen der Fahrzeugführer an der Beibehaltung eines möglichst fließenden Verkehrs müssen deshalb hinter den Interessen des ÖPNVs zurückstehen und dies ist auch zumutbar. Als Nebeneffekt trägt ein derartiger Haltepunkt dazu bei, dass Fahrzeugführer die betroffenen Strecken als unattraktiv einstufen, zumal im weiteren Verlauf Richtung Wassenberg-Oberstadt zusätzliche Haltepunkte den Verkehrsfluss hemmen.
	33	Radwege fehlen, schlecht gedacht, schlecht geplant, schlecht gemacht		Mehr Platz auf den Gehwegen bedeutete Einschränkungen bei den Parkplatflächen. Das Parken außerhalb der ausgewiesenen Flächen muss mit der Erteilung von Verwarnungsgeldern konsequent begegnet werden.
	51	Kritik an der Planung und Umsetzung		Die Anordnung von Tempo 20 in der Graf-Gerhard-Straße unterstützt die verkehrsberuhigende Wirkung und trägt zu einer weitergehenden Reduzierung von KFZ-Fahrten bei, die nicht zwingend diesen Straßenabschnitt befahren müssen. Eine separate Anordnung von Radwegen ist in der Graf-Gerhard-Straße daher weder erforderlich noch sinnvoll. Der geplante Kreisverkehr am Breiter Weg wird sich darüber hinaus positiv und verstärkend auswirken.

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Erkelenzer Straße	1		Radwege möglichst auf Nebenflächen	Der Radverkehr auf der Erkelenzer Straße wird heute rechtlich in beiden Richtungen auf der Fahrbahn geführt. Die bestehende Fahrbahnbreite von 7,8 m und der relativ geradlinigen Straßenführung der ehemaligen Bundesstraße bietet dem Autofahrer die Chance einer zügigen Fahrweise und damit zu einer hohen Gefährdung des Radfahrers. Eine beidseitige Schutzstreifenmarkierung von mindestens 1,5 m und der Verzicht auf eine Mittelmarkierung würde bedeuten, dass für den KFZ-Verkehr zwischen den Schutzstreifenmarkierungen eine Fahrbahnhälfte von nur 4,8 m verbleibt. Dies führt unweigerlich zu einer ständigen Überfahrung der Schutzstreifenmarkierung durch den fließenden KFZ-Verkehr und scheidet damit als Möglichkeit aus. Für eine Führung des Radverkehrs auf der Nebenfläche müsste diese auf 3,25 m auf beiden Seiten verbreitert werden. Zusammen mit einer zwischen Hochborden gefassten Fahrbahn von 6,5 m Breite und einseitigem Längsparkieren mit 2,0 m Breite reicht der zur Verfügung stehende Gesamtquerschnitt bereits nicht aus. Hierzu kommt, dass aufgrund der stark frequentierten Zufahrten auf der Nordseite (ZOB, Einzelhandel u.a.) wäre der bergabfahrende (und damit schnelle) Radfahrer*in weder komfortabel noch sicher auf der Nebenanlage unterwegs. Da auch die Ziele des Radverkehrs vornehmlich auf der Nordseite liegen, ist zudem eine ordnungswidrige Nutzung des Einrichtungsweges auf der Nebenanlage in Gegenrichtung nicht auszuschließen. Ergänzt um die Feststellung, dass diese Lösung einen vollständigen Straßenumbau erfordern würde und damit nicht kurz- mittelfristig umzusetzen ist, wurde diese Variante nicht weiterverfolgt. Die vorgeschlagene Planung für die Radverkehrsanlagen in der Erkelenzer Straße gehen von einer Umnutzung der vorhandenen straßenbaulichen Infrastruktur aus (Beibehaltung der Börde und Rinnen). Hauptelemente der Umnutzung sind: Verringerung der Fahrbahnbreite und mehrere Aufhöhungen mit dem Ziel der Geschwindigkeitsdämpfung für den KFZ-Verkehr, Radfahrstreifen für die langsamere Fahrtrichtung bergauf, Einengung des Parkstreifens auf 2,0 m zugunsten des Sicherheitsraumes für den Radverkehr. Für den bergauf fahrenden Radfahrer*in steht damit ein Raum von 1,8 m + 0,5 m zur Verfügung. Ein einseitiger in beiden Richtungen zu befahrender Radweg birgt mehr Gefahren (Einfahrten etc.) und stellt einer wesentlich schlechteren Erschließung dar. Der abwärtsfahrende schnellere Radverkehr soll auf der Fahrbahn mitfahren, wobei der geschwindigkeitsgedämpfte Autofahrer nur mit dem vorgeschriebenen seitlichen Abstand überholen darf. Die Elemente der Fahrbahnerhöhung müssen so angeordnet werden, dass eine kontinuierliche langsamere KFZ-Geschwindigkeit erreicht wird. Die angestrebte Radverkehrsführung geht selbstverständlich auch von einer grundsätzlichen Erneuerung der Fahrbahndecken aus. Damit ist eine komfortable und geräuscharme Nutzung für alle Verkehrsteilnehmer möglich. Dabei ist im Rahmen weitergehender konkreter Planungsschritte der Konzeptvorschlag in eine nachhaltige Umgestaltungplanung umzusetzen. Der deutsche Stadtrat hat entsprechend den Pilotprojekten in mehreren deutschen Städten gefordert, die Straßenverkehrsordnung zu ändern, damit flächendeckende Tempolimits eingeführt werden können. Ggf. kann mit dem angestrebten Instrumentarium eine unterstützende Wirkung erzielt werden. Bislang müssen die zuständigen Behörden eine Geschwindigkeitsanordnung von unter 50 km/h ablehnen. Wassenberg ist im Februar der Initiative beigetreten.
	13	Radfahren auf der Fahrbahn trotz Markierung gefährlich, insbesondere mit Anhänger und ein Kind schiebend	Radwege möglichst auf Nebenflächen	
	31	sehr gutes Konzept	Fahrbahnerneuerung notwendig, insbesondere an den Händen viele Löcher, sehr gefährlich	
	39	gefährlich wegen vieler Zufahrten	T30 Ausweisung, Markierung für Radfahrer	
	40		Radwege möglichst auf Nebenflächen	
	40	KVP-Prüfung nicht zufriedenstellend	Aufhöhungen ausreichend? Mobilitätshub einbeziehen	

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Kreuzung Bergstraße, Erkelenzer Straße	40	KVP-Prüfung nicht zufriedenstellend	Aufhöhung allein reicht nicht, T30 Anordnung erforderlich, Vorschläge zur Regelung des Verkehrs Bergstraße	Gegen die Errichtung von Kreisverkehren auf der Erkelenzer Straße sprechen mehrere Gründe: - Fahrgesametrie, verfügbarer Raum, gegenseitige Behinderungen, Zufahrts- und Straßeneinmündungslage wurden bei den jeweiligen Skizzenentwürfen deutlich: - Kreisverkehre im Bereich Kirchstraße – Tannenstraße / Bergstraße •klaffende Geometrie zwischen der Einmündung Bergstraße und der Zusammenführung Kirch- und Burgstraße. Hierdurch Schaffung unnötiger zusätzlicher Konflikte zwischen KFZ-Verkehren und Fuß- und Radverkehr •räumlich zu enge Situationen auch im Abzweig Bergstraße / Tannenstraße, dort spielen auch die Gefälleverhältnisse eine erhebliche Rolle. Kreisverkehr auf der Erkelenzer Straße Höhe Betty-Reis-Gesamtschule •Der KVP wird im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Eltern-Taxi-Vorfahrt angeregt. Die Situation vor Ort bietet nach eigener Einschätzung und der der Stadtverwaltung bereits sehr gute Möglichkeiten für das Absetzen der Kinder. Der vorhandene Parkplatz (insbesondere für Lehrer) weist in der Regel noch freie Kapazitäten auf. Halte- und Wendemöglichkeit auf dem Parkplatz sind gegeben und müssen nicht extra ausgewiesen werden. Auf der Erkelenzer Straße liegen mehrere Einfahrten kurz hintereinander (ZOB, zahlreiche private Zufahrten zu Infrastrukturen mit teilweise ausgedehnten Parkplätzen (nachfolgend PP) und der PP für den Lehrkörper). Ein KVP an dieser Stelle ist rein straßenräumlich schwer einzufügen, würde ggf. Erreichbarkeit des ZOB erschweren, verursacht einen erheblichen Eingriff in private Flächen und verringert die PP-Zahlen im betroffenen Bereich. Auch für Fuß- und Radverkehr ergeben sich keine Verbesserungen (gilt für Querungangebote und Längsverkehr). Die Entwürfe zu Kreisverkehren an dieser Stelle wurden auch seitens der Behörden und der Polizei einhellig abgelehnt. Der Vorschlag einer möglichen Führung des Schulradverkehrs zur Gesamtschule über die Bergstraße sollte im Rahmen der ganzheitlichen Umgestaltungplanung weiter untersucht und konkretisiert werden.

Maßnahme / Thema		Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Verkehrsführung Burgstraße Roermonderstraße Rurtalstraße		1	Verkehrsführung über Burgstraße, Roermonderstraße, Rurtalstraße, L117 sehr ungünstig, besser durch die Innenstadt wegen langer Fahrzeit		Mit der Kombination der Maßnahmen Burgstraße (keine Möglichkeit für Linksabbieger), Kreisverkehr statt abknickender Vorfahrt an der Kreuzung Roermonderstraße / Rurtalstraße und dem zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen auf der Rurtalstraße im Knoten mit der L117 soll die Verkehrsführung um die Innenstadt herumgeführt und wirksamer Schutz der Wohngebiete An der Haag und Forster Weg geschaffen werden.
		8	Verkehrsführung zwar hilfreich, aber nicht ausreichend, statt 3.000 KFZ höchstens 1.500 KFZ zu erwarten	zusätzlich: Abbildung Forster Weg z.B. in Höhe Johanner-Sliff	Zielverkehre in die Innenstadt können die Parkplätze an Roermonderstraße und im Rathausumfeld nutzen und von hier in die Innenstadt gehen. Der Parkplatz an der Apotheke dient den Zielverkehren der Roermonderstraße aus Richtung Norden.
		11		Vorschlag: Roermonderstraße, Rurtalstraße T30 Zone, in Höhe Am Kulenberg eine Verkehrsber. Maßnahme, Radverkehr i.R. Innenstadt soll dort wieder auf die FRB wechseln	Die Lösung Kreisverkehr an der Rurtalstraße ist vor allem der Verlangsamung des Verkehrs und der Verbesserung der Querbarkeit für Fußgänger geschuldet. Die zusätzlich geplanten Aufbühnungen mit (moderat geneigten Rampen) ist nach Diskussion mit Straßenverkehrsbehörde und Polizei als zusätzliche Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahme aufgenommen worden. Die Aufbühnungen erlauben weiterhin auch Schwerlastverkehr in den Hauptrichtungen. Eine Öffnung der Bahnhofstraße für den KFZ-Verkehr birgt die Gefahr, dass sich neue Schleichverkehre entwickeln, die nur schwer an anderer Stelle zu unterbinden wären. Die Öffnung für den Radverkehr erlaubt kurze Wege und eine Verbesserung der Netzverflechtung. Die Trennunginsel entspricht dem Regelprinzip der Trennung von ein- und ausfahrendem Verkehr im KVP. Eine Kostenschätzung wird im Rahmen der Umgestaltung Bahnhofstraße erarbeitet.
		14	Sehr sinnvolle Maßnahmen	Zusätzlich: längere Grünphasen an der L117	
		29	Maßnahme Burgstraße weitestgehend gut, um den Forster Weg zu entlasten, aber Befürchtung, dass Verkehr sich verlagert in das "Bahnhofsviertel". Kreisverkehr statt abknickender Vorfahrt ist längst überfällig	Anregungen: Verzicht auf die gesonderte Radverkehrsführung zum Kreis, stattdessen Öffnung der Bahnhofstraße für den Zweirichtungsverkehr. Turmstraße statt Sackgasse mit Verbotsschildern mit Zusatz Anlieger frei, Umbau der Hangstraße zum verkehrsberuhigten Bereich	Zusätzlich sind am Ortsseingang Fahrbahnerhöhungen vorgesehen. Falls aus Sicht des Grunderwerbs möglich, könnte auch eine Querunginsel geprüft werden. Ein Zebrastreifen an dieser Stelle ist rechtlich nicht zu empfehlen. Ggf. kann auch im Bereich Rathaus eine Aufbühnung ergriffen werden um eine weitere Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten zu erzielen.
		31	Zweifel an der Funktionsfähigkeit Bereich Burgstraße, befürchtet Wendevorgänge im Bereich Rathaus, Hinweis auf die Anfahrt von Rettungswagen		Anpassungsvorschläge der Grünzeiten für den Linksabbieger Rurtalstraße in die L117 werden im Rahmen der Umsetzung überprüft, der Umbau des Knotens zum Kreisverkehr ist aus Sicht des Straßenbalasträgers nicht erforderlich. Die Umbaukosten gingen zulasten der Stadt Wassenberg.
		32	Verkehrsführung Burgstraße gute Idee und sehr gelungen. Wendenmöglichkeit am neuen Kreisverkehr Rurtalstraße Roermonderstraße, zusätzliche Einbahnregelungen werden vermittelt	Vorschlag: Kreisverkehr statt LSA an der Kreuzung L117 / Rurtalstraße	Die zwingend notwendigen Verkehre Burgstraße -> Innenstadt können am Kreis wenden, Maßnahmen im Bereich des Parkplatzes Rathaus und Am Kulenberg gegen ungewollte Schleichverkehre sind ggf. ergänzend zu treffen. Zielverkehre Innenstadt können aus Richtung Oberstadt auch über Küstersgässchen – Kirchstraße – Pontersallee die Parkplätze der Innenstadt erreichen. Dem Test einer Sperrung der Einfahrt in den Forster Weg mit Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen über 6 Monate kann zugestimmt werden unter der Maßgabe, dass er wissenschaftlich begleitet wird.
		37	ausdrücklich für die Maßnahme Burgstraße, auch für Querungsangebot Rurtalstraße Höhe Kulenberg und Ausweisung letztere als Fahrradstraße	Zusatzmaßnahmen in der Straße "Am Kulenberg" erforderlich, u.a. Ausweisung als Anliegerstraße (und Kontrolle)	Der Vorschlag einer alternativen Sperrung der Zufahrt An der Haag wurde verworfen, weil hierdurch Erreichbarkeitsmängel und teilweise Mehrverkehr der Straßen Patersgraben und Forster Weg entstehen würden. Allerdings wird den angeregten Testphasen zur Schleichverkehrsreduzierung im Forster Weg - "unechte" Einbahnstraße Forster Weg - und - "unechte" Einbahnstraße An der Haag - zugestimmt mit der Maßgabe, dass Verkehrssituationen während der Tests fachplanerisch erfasst und bewertet werden. Nach Vorliegen der Ergebnisse sollte über die endgültig in diesem Bereich einzurichtende Verkehrsführung diskutiert werden.
		40		Radverkehrsführung (Markierung) auf der Rurtalstraße zwischen Am Kulenberg und Bahnhofstraße	Für den Rettungsverkehr, die Feuerwehr und den Stadtbuss sind im weiteren Verfahren entsprechende Lösungskonzepte zu entwickeln. Eine Sonderlösung für Anlieger ist nicht vorgesehen.
		40		KVP Rurtalstraße - Roermonder Straße unbedingt fuß- und radfahrerfreundlich gestalten	Die Roermonderstraße und Rurtalstraße bieten keinen Raum für Radverkehrsanlagen oder Markierungen auf der Fahrbahn Umfeld des geplanten Kreisverkehrs. Daher ist die Wirkung der Geschwindigkeitsdämpfung um so wichtiger. Alternativ können Radfahrer*innen die Straße Am Kulenberg (R7) und den Bahntrassenradweg (R8 und R3) nutzen.
		42	Gegen die Maßnahme Burgstraße, schlechtere Erreichbarkeit der Geschäfte Roßtorplatz / Graf-Gerhard-Straße, befürchtet Naele für "Am Kulenberg", Einbahnneinrichtung Graf-Gerhardstraße war ein Fehler		
		46	gegen die Maßnahme Burgstraße, schlechtere Erreichbarkeit Ärzte, Museum, Gedenkstätte	alternativ: Sperrung der Zufahrt zu "An der Haag" oben an der Roermonder Straße	
		51		Verzicht auf die Aufbühnungen und Rampen in den Zufahrten zum KVP, Argumente gegen die Trennunginsel in der Bahnhofstraße	
		48	gegen Maßnahme Burgstraße und zusätzliche Linksabbiegespur Rurtalstraße, Befürchtung, dass hierdurch Verkehr auf der Burgstraße flüssiger wird, schlechtere Erreichbarkeit des PP Alte Apotheke	Linksabbieger soll auf jeden Fall für Anwohner bleiben	

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Klosterstraße Unterbrechung MIV Radverkehrsförderung	3	Verkehrsberuhigung durch Gewichts- und Geschwindigkeitsbegrenzungen	mehrere Umbau- und Ausstattungsdetails	Die Klosterstraße stellt eine wichtige und attraktive Verbindung zwischen Ober- und Unterstadt dar. Die Straßenverbindung zwischen Myhl und Südstadt wird allerdings seit der Abtufung und Teilentziehung der ehemaligen K20 St. Johannesstraße im Bereich der Myhler Schweiz als Schleichweg vom KFZ-Verkehr genutzt. Dieser Effekt ist im Zusammenhang mit der Fertigstellung und Inbetriebnahme der B221n wieder gewollt noch hinnehmbar. Gerne wird im Vorschlag aufgenommen, eine Verkehrserhebung durchzuführen, in der sowohl die Verkehrsbelastung als auch die zugehörigen Geschwindigkeiten erfasst werden. Es ist noch zu klären, ob mit der Zählung und Erfassung bis zur Wiedereröffnung des Restaurants "Tante Lucie" gewartet werden kann / soll. Da die Route über die Klosterstraße von vielen Autofahrern zudem sehr offensiv und zügig befahren wird, ist hier eine weiche Lösung wenig hilfreich. Daher wird hier eine Unterbrechung der Route im unbebauten oberen Teil an zwei Stellen vorgesehen. Landwirtschaftlicher Verkehr und die Sonderverkehre des Rettungswesens sollen selbstverständlich erlaubt sein. Eine wirksame Vermeidung von Schleichverkehren kann an dieser Stelle nicht nur mit Verbots- oder Tempo-Beschilderung und/ oder „Schikanen“ erreicht werden. Hier bedarf es zusätzlich einer „harten“ Maßnahme z.B. mit festen und teilweise versenkbaren Pollern. Zudem wird vorgeschlagen die Verbindung als Radverkehrsroute zu nutzen. Außerhalb des für den KFZ-Verkehr gesperrten Abschnitts sollen Bereiche als Fahrradstraßen ausgewiesen werden. Damit wird auf einer kurzen und direkten Verbindung zwischen Ober- und Unterstadt der Autoverkehr eingeschränkt mit dem Ziel, Rad- und Fußverkehr zu stärken. Die Verkehrssicherheit auch für den Schulverkehr wird verbessert. Mit der Förderung des Radverkehrs und den restriktiven Verkehrsführungsmaßnahmen des KFZ-Verkehrs in der Innenstadt soll erreicht werden, dass Autofahrer nicht mehr durch das Herz von Wassenberg fahren sondern eher die neuen Verkehrsangebote auf der B 221 und L 117 annehmen oder auf das Fahrrad umsteigen. Die Innenstadt wird attraktiver für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Ruhigere und stressfreiere Bewegungsmöglichkeiten in der Innenstadt sind letztlich wesentliches Element für eine positive Entwicklung der Attraktivität und Vitalität des Zentrums. Die Ausarbeitung der Umgestaltungsplanung ist in weiteren Planungsschritten vorgesehen. Hier werden auch die eingegangenen Anregungen und Detailvorschläge - insbesondere zum Radverkehr - zu einzelnen Straßenabschnitten geprüft und eingearbeitet.
	5 u 46	Klosterstraße offen halten, weil Umwege und Mehrbelastung Innenstadt,	alternativ: T30, Schikanen	
	7	gute Idee	zusätzlich: Radwegführung bis K9	
	9 u 27	begrüßt die Vorschläge ausdrücklich	zusätzlich: Fahrradstraße KVP bis OE Myhl oder rot markierte Schutzstreifen oder gemeinsame Geh-Radwege	
	13	begrüßt Fahrradstraße und Sperrung	Sperrmaßnahme als Poller nicht nur als Schild	
	16	Klosterstraße offen halten, weil Umwege und Mehrbelastung Innenstadt,	alternativ: Radweg ausbauen	
	17	Vorschläge sind gut	Anregung: Bürger finanziell nicht hoch belasten	
	22	stimmen den Vorschlägen zu	Zusätzlich: Fahrradstraße KVP bis OE Myhl und Parkverbote	
	25	Vorschläge sind misslungen, Umwege, Abwanderungen von Kunden		
	29	Rat von einer Sperrung ab. Vermutet zu starke Belastung in Myhl.		
	30	Vorschläge grundsätzlich schlüssig	ggf. möglichst viel Verkehr aus der Innenstadt "verbannen"	
	35	Vorschläge werden begrüßt	schnell umsetzen	
	37	Haben Bedenken gegen die Sperrung	befürchten Mehrverkehr in der Innenstadt	
	39		Vorschläge zur Klosterstraße: Einbahn-, Stichstraßenabschnitte, Maßnahmen am Beginn der Klosterstraße am KVP Erhelener Straße	
	40	Nachfrage: wie soll Unterbrechung gestaltet werden (Poller oder Hinweisschilder)	im weiteren Verlauf (Gefällestrecke) Radmarkierung für Zweibahnverkehr wegen Radraser	
	42	Ablehnung wegen Mehrbelastungen		
	52	Innenstadt und zusätzlichen Gefahren	Anregung eines Fußgängerüberwegs Höhe Haus Nr. 22 /24 An der Wildmühle, Berücksichtigung des Betriebs "Tante Lucie" bei der Verkehrserhebung in dem Straßenzug Klosterstraße - Kurze Straße	
	43	Unterbrechung sehr sinnvoll	Vergleich der Situation: An der Haag Patersgraben	
	51	Argumentation gegen die Sperrung der Klosterstraße, insbesondere wegen längerer Fahrzeit und Mehrbelastung nur weniger Anlieger im Verhältnis zu den Alternativrouten	für zusätzliche Datenerhebung, auch Abschätzung möglicher Verkehrsverlagerungen	
	45	keine Reduzierung der Nutzbarkeit, da sonst Mehrverkehr und mehr Gefahren (Schulkinder)		

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Bahntrassenradweg	6		Spiegel installieren am nördlichen Ende	Dem Rad- und Gehweg zwischen „in der Eis“ und PP Pontersallee kommt aus mehreren Gründen besondere Bedeutung zu: Vom Pontersplatz, den dortigen Parkmöglichkeiten und der dort gelegenen zertifizierten Tourisustabelle „Naturpark“ werden über den geplanten Bahntrassenradweg vorhandene bedeutsame Punkte wie das „Bürgerleier Pützchen“ und der Premium-Wanderweg „Bürgerleier Unwald“ erreicht.
				Für den Radverkehr bildet diese wichtige Trasse in Verbindung mit dem nördlich anschließenden gut ausgebauten Waldweg nicht nur ein Angebot für den Freizeitverkehr. Eine neu herzustellende Verbindung zwischen Waldweg und Nautilstraße (Querung des ehemaligen Bahndamms, s. auch R9) stellt für die Nord-Süd-Relation (z.B. Birgelen – Südsied) eine wertvolle Alternative zur Roermonderstraße zwischen Rurtalstraße und Rathaus dar. Die Maßnahme R9 beinhaltet diesen Netzschluss und den Vorschlag, die Nautilstraße als Fahrradstraße auszuweisen.
	40	Plandarstellung für Laien schlecht lesbar	Anbindungen verdeutlichen und Weiterführung bis Birgelen untersuchen	Zur Weiterführung des Radwegs über die Bahntrasse bis Birgelen und mögliche weitere Anbindungspunkte werden noch Untersuchungen angestellt (siehe hierzu auch allgemeine Ausführungen zum Radverkehrsnetz). Der Vorschlag mit dem Spiegel zur besseren Erkennbarkeit von Konflikten wird geprüft.

Maßnahmen / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Weilerstraße	40	Radwegführung wird durch zahlreiche Zufahrten gestört	Überprüfen, ob ggf. auf Zufahrten verzichtet werden kann	Die Weilerstraße soll auf der südlichen Nebenanlage einen Zweirichtungsradweg erhalten. Hierzu muss die Nebenanlage verbreitert werden. Der Vorentwurf macht deutlich, dass sich eine 3,5 m breite Rad-Gehweganlage einfügen lässt, wenn die Fahrbahnbreite auf 6,5 m – 7,0 m zurückgenommen wird. Im Bereich der Aus- und Einfahrten zu den Einzelhandelsstandorten muss die Querung des Rad-Gehweges durch Roteinfärbungen und weiße Signets für Autofahrer verdeutlicht werden. Ggf. sind weitere Aufmerksamkeitsmaßnahmen zu ergreifen. In der weiteren Bearbeitung wird geprüft, ob ggf. auf Zufahrten verzichtet werden kann und die vorzusehende Beschilderung ergänzt.
	6	Verkehr in der Brühlstraße zu schnell und zu laut	Vorschlag: T50 Zone oder T30 Zone	In der Brühlstraße im Bereich der westlichen Nebenanlage befindet sich ein 2,5 m breiter Pflasterstreifen, der als 2-Richtungsradweg genutzt wurde.
	33	ehemaliger Radweg jetzt ohne Beschilderung, Gefahrenpunkt Kreuzung mit der Weiler Straße	ehemalige Beschilderung wieder aufstellen	Nach Bau der L 117 und Abstufung der Brühlstraße zur Gemeindestraße hat die Brühlstraße ihre überregionale Verkehrsbedeutung verloren. Sie hat jetzt hauptsächlich Erschließungs- und Sammelfunktion für die Wohngebiete Wassenberg Süd und den Versorgungsbereich Weilerstraße.
Brühlstraße / Jülicher Straße			wenn Sperrung Klosterstraße nicht kommt: Variante für die Brühlstraße, zusätzliche Querungshilfe Nebengässchen Limburger Straße	Mit der vorgeschlagenen Unterbrechung der Klosterstraße für den KFZ-Verkehr (MIV 4) entfällt der heutige Schleichverkehr auf der Relation zwischen Myhl und Weilerstraße (und damit auch auf dem Abschnitt Brühlstraße zwischen Kurze Straße und Weilerstraße). Bei dem reduzierten Verkehrsaufkommen auf der Brühlstraße ist die vorhandene Fahrbahnbreite von ca. 7,0 m übermessen. Um hohe Umbaukosten zu vermeiden wird vorgeschlagen, den existierenden Radweg auf der westlichen Nebenanlage als Einrichtungsradweg in Richtung Süden auszuweisen und die Gegenrichtung in Form eines 1,5 m breiten Schutzstreifens auf der Fahrbahn abzumarkieren. Regelmäßige Einengungen alternierend angeordnet sollen das Geschwindigkeitsniveau dämpfen.
	40			Im Bereich der Kreuzung Weiler Straße / Jülicher Straße – Brühlstraße soll die Fahrbahn aufgehöhht werden, die Fortführung der Radwegführung kann analog auf der Jülicher Straße erfolgen. Darüber hinaus werden an den einmündenden Straßen (Kurze Straße und Weilerstraße) Fahrbahnaufhöhungen mit Rampen zur Geschwindigkeitsdämpfung angeordnet. Die Vorfahrtsregelungen sollten je nach Bedeutung der Nebenstraße angeordnet werden, bei geringer Bedeutung (Kurze Straße) kann die Vorfahrt der Brühlstraße bestehen bleiben, bei höherer Bedeutung sollte rechts vor rechts angeordnet werden. Die Kurze Straße, Straußenstraße und Parksraße können von Radfahrern ohne gesonderte Anlagen sicher genutzt werden.
Fuß- Radweg Limburger Straße - L117				
	40	Prüfung des Vorschlages separaten Führung des Radverkehrs zwischen Limburger Straße und Orsbeck mit Brücke über die L 117 nicht zufriedenstellend	Vorschläge: Lösung des Grunderwerbs durch Verhandlungsgeschick, Verschiebung des Radweges um die L117 schräg zu queren, Anbindung an den Einzelhandelsstandort durch Öffnung der rückwärtigen Einfriedung, Schaffung eines großflächigen Fahrradparkplatzes	Eine Anbindung von Wassenberg an den Rur-Radweg besteht sowohl von der Heinsberger Straße und allen nördlich liegenden an die L117 anbindenden Straßen, wie auch von der jetzt als Radweg ausgebauten Trasse durch die „Myhler Schweiz“ (ehemalige K20). In Verbindung mit dem Radweg an der L117 können auch die zentralen Freizeit- und Sportstätten angefahren werden. Bei dem Vorschlag bleiben die Probleme des Grunderwerbs und der mangelnde Raum für die Längsentwicklung der Rampenanlagen. Selbst der Vorschlag einer schrägen Überbrückung schließt das angesprochene Gefährdungspotential beim Spielbetrieb nicht aus. Darüber hinaus ist eine schräge Überbrückung hinsichtlich der Genehmigungsfähigkeit durch den Straßenbausträger und im Rahmen des Planungsrechtsverfahrens noch unwahrscheinlicher.

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
St. Johannes-Straße Myhl	41	ausdrückliche Zustimmung zu Fahrbahnerhöhungen, gutes Mittel zur Geschwindigkeitsdämpfung, aber Positionen falsch gewählt	Alternativ: Erhöhungen im Bereich der Einmündungen Schulstraße und Auf dem Bruch	Die Lage der Bereiche mit Fahrbahnerhöhungen wurden auf der Basis des städtebaulichen Konzeptes in Myhl festgelegt. Die Anregung, Fahrbahnerhöhungen an anderer Stelle oder zusätzlich zu realisieren, wird überprüft.
Kirchestraße	39		Schutzstreifen für RV auf der Kirchestraße zwischen Graf-Gehard-Straße und Pontersallee	In der Kirchestraße ist Tempo 30 angeordnet. Eine Anordnung eines Schutzstreifens für den Radverkehr ist aufgrund der Fahrbahnbreite weder möglich noch erforderlich. Radfahrer dürfen in der Kirchestraße nach geltender STVO nicht überholt werden. Der Autofahrer hat hinter dem langsam fahrenden Radfahrer*in zu bleiben.
Heinsberger Straße / Breiter Weg	49 Anl.7		Umbau des Knotenpunktes im Rahmen von Wohnbauentwicklung an der Heinsberger Straße in Form einer KVP-Lösung	Grundsätzlich positiv im Hinblick des bremsenden Elements am Orseingang
Sonstige Anregungen	1	Stärkung Radverkehr und ÖPNV gut, aber ->	Kurze Wege für das Auto in der Innenstadt	Allgemeines Ziel des Verkehrskonzeptes Wassenberg ist eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs sowie eine möglichst konflikthafte Führung der Ziel- und Quellverkehrs derart, dass die Verkehrsbelastung der sensiblen Innenstadtsstraßen möglichst geringgehalten wird. Dabei soll jedes Innenstadtsziel mit dem Auto erreichbar und i.d.R. auch anfahrbar sein, jedoch nicht unbedingt auf dem kürzesten Weg oder in der kürzesten Zeit. Längere Fahrwege auch unter Nutzung der klassifizierten Straßen werden bewusst in Kauf genommen.
	1	Befürwortung Einbahnring	mit Skizze	Der Vorschlag zur Einrichtung von Einbahnstraßen/-ring wird aus mehreren Gründen kritisch gesehen: - Grundsätzlich ergeben Verkehrsführungen in Einbahnstraßen/-ringen Mehrverkehrshaltungen, also eine Zunahme von Verkehrszählung. - Die allgemeinen Erreichbarkeiten sinken, längere Wege sind für viele KFZ-Fahrten erforderlich. - Der vorgeschlagene Ring liegt so nah an der Innenstadt, dass eine P&R oder P&B Verbesserung, bezogen auf die Innenstadt, unrealistisch ist. Die Innenstadt ist in ihrer Ausdehnung so überschaubar, dass von allen Parkplätzen das Ziel bequem fußläufig erreicht wird. - Die Ausweisung eines Einbahnringes widerspricht dem eingerichteten Busliniennetz des ÖPNV. Der Beschluss zur ÖPNV-Führung in der Innenstadt wurde mit den Verkehrsentscheidungen zur Einbahnregelung in der Graf-Gehard-Straße Nord getroffen und ist als Fakt für weitere Überlegungen zu berücksichtigen. Auch in der Diskussion mit der Straßenverkehrsbehörde und der Polizei findet der Ansatz der Ausweisung eines Einbahnringes oder zusätzlicher Einbahnstraßen keine Zustimmung. Statt eines Einbahnringes kann ggf. durch ein statisches Parkleitsystem der Hinweis auf die Innenstadtsstraßen Park- und Radstellmöglichkeiten eingerichtet werden. An den Parkplätzen wäre der Hinweis auf die fußläufige Entfernung von innerstädtischen Infrastrukturen hilfreich. Mit der zielgenauen Führung des Innenstadtsverkehrs können die mit dem KFZ zurückzulegenden Wegelängen im Zentrum minimiert und damit die Belastungen der sensiblen Innenstadtsstraßen reduziert werden.
	2		Tempo 30 auf genannten Innenstadtsstraßen, Öffnung der Poststraße, Vorschläge zu Parken im Detail, Benutzungspflicht für Fahrräder, E-Roller, Scooter durch Markierung auf der Fahrbahn	Tempobeschränkungen sind in großem Umfang umgesetzt, die Öffnung der Poststraße ist wegen der Schule nicht zu empfehlen, weitere Anregungen nicht konzeptrelevant
	13		Kirchenbusch als Spielstraße deklarieren	Wird als Hinweis aufgenommen, ist aber nicht relevant für das Verkehrskonzept
	18		Turnstraße soll Einbahnstraße bleiben	Die Turnstraße ist und bleibt für beide Richtungen offen, die Bahnhofstraße wird nicht für den ausfahrenden KFZ-Verkehr zur Roermonderstraße geöffnet.
	19		Hinweise zur B21 und L117 Halteverbot in Orbeck - Weilerstraße	Die Koordination von Lichtsignalanlagen auf der L117 obliegt Straßen NRW. Eine entsprechende Nachfrage dort wird gestellt. Die Anordnung von Halteverboten ist nicht relevant für das Verkehrskonzept.
	20		Ruralsstraße / Forster Weg / Lohforster	zu prüfen
	21		Straße zum KVP umbauen	Möglichkeit wird geprüft
	24		Heide / Sämlingstraße	nicht relevant für Konzept
	31		Fahrverbot an 2 Sonntagen für Motorräder	Dieser Hinweis ist zuträffend und wird in weiteren Verfahren entsprechend berücksichtigt
			Genug öffentlicher Parkraum, allerdings oft (falsch) belegt mit Langzeitparkern, Überprüfen, welche PP für Anwohner ausgewiesen werden sollen und den Rest bewirtschaften	
	31		Innenstadt in T30-Zone umwandeln, von der L117 bis Erkelenzer Straße in Myhl	Der deutsche Städtetag hat entsprechend den Pilotprojekten in mehreren deutschen Städten gefordert, die Straßenverkehrsordnung zu ändern, damit flächendeckende Tempolimits eingeführt werden können. Ggf. kann mit dem angestrebten Instrumentarium eine unterstützende Wirkung erzielt werden. Bislang müssen die zuständigen Behörden eine Geschwindigkeitsanordnung von unter 50 km/h ablehnen. Wassenberg ist der Initiative im Feb. 22 beigetreten.
	36		Verkehrssituation Brabanter Straße, Vorschlag: Beginn der T30 Zone bereits am Kreisverkehr, ordnungsbehördliche Kontrollen	Diese Anregung wird überprüft und bei positivem Ergebnis weiterverfolgt.
	44		Unterstützung des Projektes Zukunftnetz Mobilität NRW "Gehspass statt Elterntaxi"	entspricht dem Konzeptgedanken

Maßnahme / Thema	Ein-Nr.	Bewertung	Anregung	Stellungnahme / Erläuterungen
Orsbeck	12		Luchtenberger Straße im Bereich der Schule für Radfahrer öffnen	wird geprüft
	38		Ergänzung Fuß- und Radweg entlang Grünen Weg in Orsbeck, Tempo 30 auf der Rathelmer Straße zwischen Luchtenberg und Friedhof, Überquerungshilfe nördlich der Rurbrücke um Geh-Radweg zu erreichen	Abschnitt zum großen Teil im Außenbereich, Ergänzungsnotwendigkeit eher unwahrscheinlich - wird geprüft
Ophoven	47		Tempo 30 im Ortskern, Straßenverengung Ortsausfahrt Richtung Krafeld	Abstimmung mit dem Kreis als Straßenbaulastträger erforderlich, wird geprüft