

2 Bestandsaufnahme – Zustandsanalyse

2.1 Raumstruktur

2.1.1 Siedlungsstruktur und Einwohnerentwicklung

Die Stadt Warendorf ist als Mittelzentrum ausgewiesen und liegt im Regierungsbezirk Münster. Seit dem Zusammenschluss mit Freckenhorst, Milte, Einen, Müssingen und Hoetmar durch die kommunale Neugliederung 1975 ist Warendorf Kreisstadt. Somit nimmt die Stadt Warendorf Funktionen wahr, die über die eigenen kommunalen Grenzen hinausgehen.

Gemäß des Regionalplans (früher Gebietsentwicklungsplan – GEP (05.12.1999)), der auf Grundlage des Gesetzes zur Landesentwicklung (Landesentwicklungsprogramm LEPro) NRW und des Landesentwicklungsplanes (LEP) NRW die regionalen Ziele der Raumordnung und Landesplanung festlegt, ist die Stadt Warendorf als Mittelzentrum in einem Gebiet mit einer überwiegend ländlichen Raumstruktur eingeordnet.

Gemäß der im LEP funktional gegliederten Entwicklungsachsen liegt die Stadt Warendorf an der großräumigen, Oberzentren verbindenden Achse (Entwicklungsachse 2. Ordnung) Münster – Warendorf- Rheda-Wiedenbrück – Bielefeld / Paderborn sowie der überregionalen Achse (Entwicklungsachse 3. Ordnung) Osnabrück - Warendorf – Beckum – Soest.

Die Einwohnerentwicklung der Stadt Warendorf weist seit dem letzten VEP (Daten aus 1987) eine im Vergleich zu übergeordneten Räumen sowie gegenüber der Stadt Münster überdurchschnittliche Bevölkerungszunahme auf. Folgende Tabelle und Abbildung stellt die Entwicklung der einzelnen Räume gegenüber.

Tabelle 1 Einwohner 1987 – 2010

	Stadt Warendorf	Kreis Warendorf	Münster	RB Münster	NRW
1987	33.587	247.720	246.339	2.392.393	16.743.956
1990	35.092	257.028	259.438	2.476.470	17.349.651
1995	36.991	272.534	265.061	2.573.490	17.893.045
2000	38.688	280.443	265.609	2.612.301	18.009.865
2005	38.717	283.395	270.868	2.622.623	18.058.105
2010	38.201	279.003	275.543	2.597.636	17.872.763

Quelle: LDS NRW

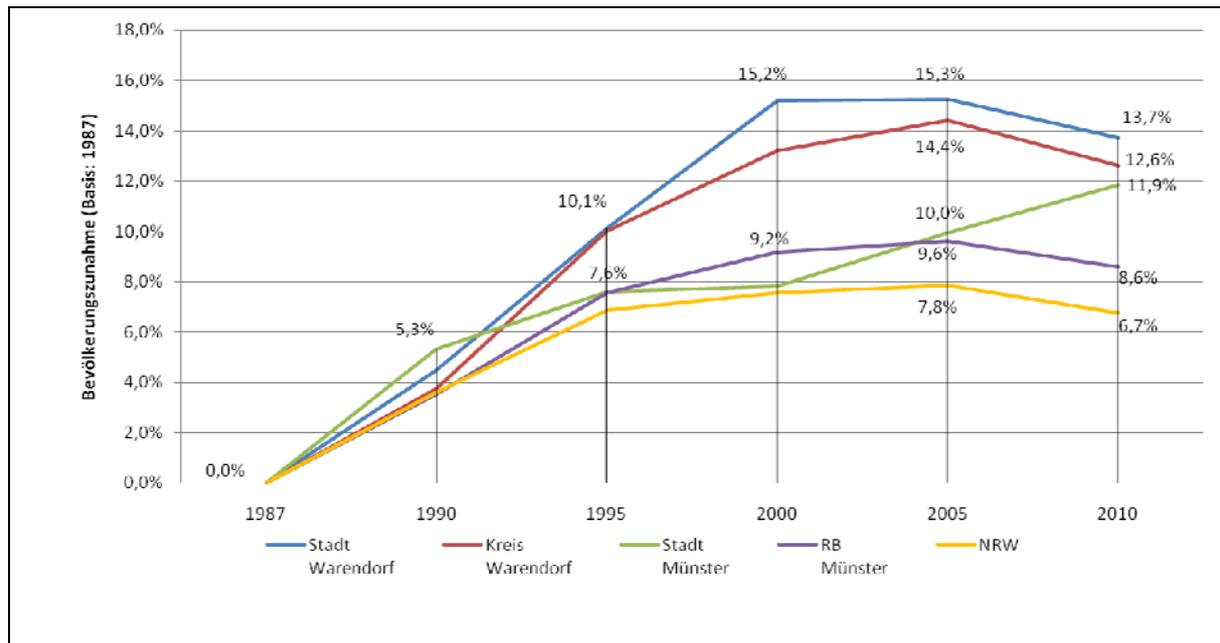


Abbildung 1 Bevölkerungsentwicklung

Quelle: LDS NRW

Insgesamt ist die Bevölkerungszahl in der Stadt Warendorf seit 1987 um 13,7 % gestiegen. Dabei zeigt der Verlauf der Entwicklung in allen dargestellten Räumen mit Ausnahme der Stadt Münster ein stetiges Wachstum bis zum Jahr 2000 und dann ein Abflachen der Kurve.

- ➔ Zunahme 1987 – 2010: + 13,7 %
- ➔ Seit 2000 Stagnation bis leichte Abnahmen
- ➔ Größere Bevölkerungszunahme als der Landesdurchschnitt

Die Entwicklung der Einwohnerzahlen innerhalb der Stadt Warendorf verlief seit 1976 uneinheitlich. Während es in Warendorf selbst seit 1976 bereits eine kontinuierliche Bevölkerungszunahme gibt, setzte diese in Freckenhorst (+11,8%) und Müssingen (+20,2%) erst ab 1990 ein.

In Einen hat sich eine zunächst starke Zunahme seit 1990 mit 9,4 % immer noch auf einem Niveau über dem Durchschnitt der Gesamtgemeinde gehalten. Insgesamt nur wenig Veränderungen gab es in Hoetmar und insbesondere in Milte, mit einer nahezu unveränderten Bevölkerungszahl.

Tabelle 2 Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen 1976 – 2010

Ortsteil	1976	1987	1990	2010	Änderung 1990 bis 2010 absolut	Änderung 1990 bis 2010 in %
Warendorf	20.017	20.731	21.959	23.827	+ 1.868	+ 8,5%
Freckenhorst	6.854	6.601	6.879	7.688	+ 809	+ 11,8%
Hoetmar	2.192	2.164	2.265	2.299	+ 34	+ 1,5%
Milte	1.907	1.858	1.916	1.911	- 5	- 0,2%
Einen	881	1.005	1.035	1.132	+ 97	+ 9,4%
Müssingen	1.106	1.117	1.118	1.344	+ 226	+ 20,2%
Gesamt WAF	32.957	33.476	35.172	38.201	+ 3.029	+ 8,6%

Quelle: LDS NRW

Bezüglich der weiteren Entwicklung der Stadt Warendorf ergeben sich durch den Gebietsentwicklungsplan Limitierungen. Daher ist für den Betrachtungszeitraum nicht mit der Neuausweisung weiterer zusätzlicher größerer Wohnbau- oder Gewerbeflächen zu rechnen, die über die bislang im FNP dargestellten Flächen hinausgehen. Lediglich in Warendorf sind mit den Gewerbeflächen im Westen (Katzheide) und Osten (Splieterstr.) sowie den Wohnbaufläche im Norden an der nördlichen Stadtstraße Potenziale vorhanden. Auch in Freckenhorst westlich der Feidiekstraße und in Müssingen westlich der Einener Straße gibt es weitere Bauflächenpotenziale.

- ➔ Uneinheitliche Entwicklung der einzelnen Stadtteile
- ➔ Freckenhorst, Einen und Müssingen mit starken Zuwächsen in den letzten Jahren
- ➔ Einwohnerzahlen in Milte und Hoetmar seit Mitte der 70er Jahre stagnierend
- ➔ Bauflächenentwicklung in größerem Umfang nur in Warendorf, Freckenhorst und Müssingen möglich

2.1.2 Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung (vereinfacht auch (Verkehrs-) Mobilität als die Beschreibung der Bewegung von Menschen im Raum) wird von unterschiedlichen Aspekten beeinflusst. Bei der Mobilität des einzelnen Bürgers sind neben einer Vielzahl weiterer Faktoren insbesondere Alter, Status (Bildung, Familienstand, wirtschaftliche Situation) sowie die Lage des Wohn- und Arbeitsortes wichtige Einflussgrößen. Als Summe des individuellen Verkehrsmittelwahlverhaltens ergibt sich dann der Modal Split z.B. einer Kommune.

Konkrete Daten über den Modal Split liegen für die Stadt Warendorf derzeit nicht vor. In früheren Jahren hat das Bundesministerium für Verkehr die kontinuierlichen Erhebungen zum Verkehrsverhalten (KONTIV) durchgeführt. Daten dieser KONTIV-Erhebung wurden u.a. auch im VEP 1991 der Stadt Warendorf verwendet.

Eine vergleichbare aktuelle Erhebung fand im Jahr 2008 unter dem Namen MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND (MiD 2008) zum zweiten Mal (nach 2002) statt. Dabei wurden die Mobilitätskenngrößen u.a. für verschiedene Raumkategorien durch Befragungen ermittelt und die Repräsentativität der Ergebnisse durch verschiedene Maßnahmen gewährleistet. Folgende Abbildung stellt die Ergebnisse der aktuellen Erhebungen zum Modal Split für alle zurückgelegten Wege dar.

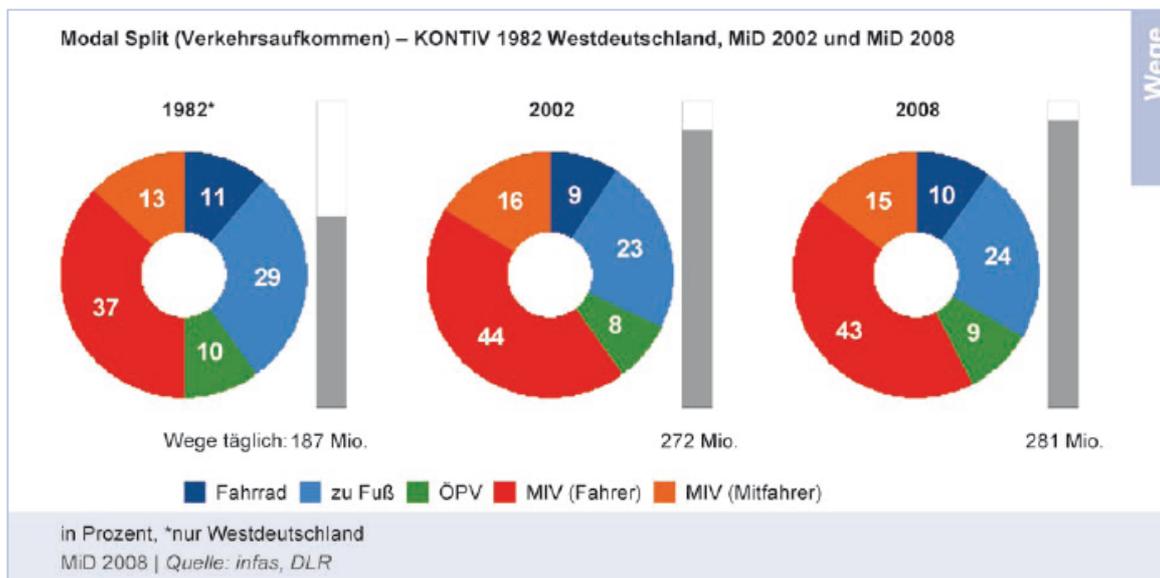


Abbildung 2: Ergebnisse KONTIV 1982, MiD 2002 und MiD 2008

Aus der Abbildung wird zum einen deutlich, dass die Anzahl der Wege stetig zunimmt. Im Vergleich der beiden letzten Erhebungen ist die Anzahl der gesamten Wege um 3,3 % angestiegen. Durchschnittlich wurden täglich bei der Erhebung MiD noch 3,3 Wege pro Person erhoben. 2008 konnten hier bereits 3,4 Wege festgestellt werden. Bei der Verkehrsmittelwahl, mit denen diese Wege zurückgelegt wurden, dominiert nach wie vor der motorisierte Individualverkehr mit 58 % Anteil an allen Wegen (Fahrer + Mitfahrer).

Allerdings zeigt sich in der Entwicklung eine Stagnation bzw. sogar ein leichter Rückgang der MIV-Anteile zugunsten des Umweltverbundes.

Die Abbildung der Mobilität einzelner Gemeinden ist nicht Aufgabe der sogenannten Basisstichprobe der MiD-Erhebungen. Aufgrund der geringen Fallzahlen sind daher keine zuverlässigen Aussagen zu einzelnen Gemeinden möglich. Dennoch können durch die Studie repräsentative und verlässliche Informationen zur Soziodemographie von Personen, Haushalten und ihrem Alltagsverkehr (z.B. Wege nach Zwecken und Verkehrsarten) für die betreffende Raumkategorie gegeben werden.

Gemäß Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) ist der Kreis Warendorf und damit auch die **Stadt Warendorf** in die Raumkategorie **verdichteter Kreis in verdichteten Räumen** einzuordnen (www.raumbeobachtung.de).

Insgesamt werden auf Basis der obigen Zahlen von den ca. 38.200 Einwohnern Warendorfs etwa 130.000 Wege pro Tag zurückgelegt. Es wird eine Unterwegszeit von 77 Minuten pro Tag und Einwohner und eine Gesamtwegstrecke von rd. 40 km angegeben. Die durchschnittliche Anzahl der Wege pro Tag beträgt 3,4.

Bemerkenswert sind auch die mittlerweile ermittelten größeren Reiseweiten im ÖPNV (24,2 km anstelle von 15,3 km). Diese Änderung kann sowohl auf ein mittlerweile attraktiveres (dichteres, aber immer noch nicht schnelleres) ÖPNV-Angebot hindeuten, aber seinen Grund auch in der Notwendigkeit haben, heute mobiler sein zu müssen (z.B. mittlerweile häufiger Doppelverdiener – allerdings ist nicht immer ein Zweitwagen vorhanden, auch wenn beide Ehepartner berufstätig sind).

Die Analyse der obigen Daten führt zwangsläufig zu der Erkenntnis, dass zur Bestimmung des Modal Split und der Betrachtung seiner Entwicklung in Warendorf zusätzlich ein Vergleich mit konkreten Zähldaten erforderlich ist.

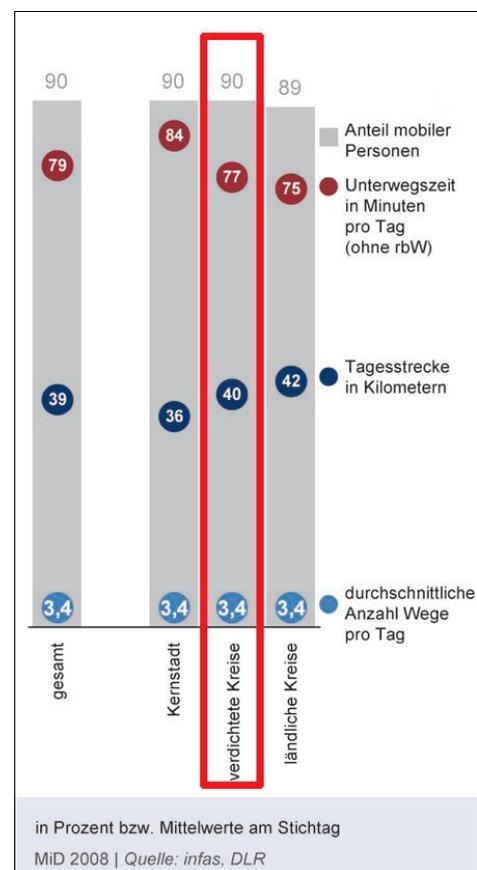


Abbildung 3 Mobilitätskenngrößen nach Kreistypen

Die nachfolgende Tabelle führt an ausgewählten Querschnitten mit hoher Bedeutung im Binnenverkehr die Radverkehrsanteile im Vergleich der Jahre 1990 (VEP, 16.00 – 18.00 Uhr) und 2009 (Zählung Planersocietät, 15.00-19.00 Uhr) auf.

Tabelle 3 Entwicklung des Radverkehrsanteils an ausgewählten Querschnitten

Knoten bzw. Querschnitt	1990	2009
B64/L547 – Freckenhorster Straße (Altstadt)	39,0%	75,7%
B64/L547 – Freckenhorster Straße (L547)	29,0%	46,2%
Bleichstraße/Gartenstraße – Bleichstraße West	33,0%	71,3%
Oststraße (Einmündung B64) - Oststraße	23,0%	55,4%
Dreibrückenstr./Zwischen d. Emsbrücken	41,0%	37,7%

Quelle: VEP 1990 + Zählung Planersocietät 2009

Es ist auf Grundlage dieser Daten anzunehmen, dass der Radverkehrsanteil in Warendorf von den MiD-Daten abweicht und höher liegt. Da gleichzeitig bei der Zahl der Kfz gem. der verglichenen Zählungen keine derart signifikante Steigerung erkennbar war, ist weiterhin anzunehmen, dass die Zunahme bei den Wegen pro Einwohner im Wesentlichen dem Fußgänger- und Radverkehr zuzurechnen ist.

Die sogenannte ‚Nahmobilität‘ weist einen deutlich abweichenden Modal-Split auf. Rund 50 % aller Fahrten sind Kurzstreckenfahrten bis max. 5 km. Werden Fahrten nicht nur entsprechend der längsten Wegstrecke mit einem Verkehrsmittel betrachtet, sondern alle Teilstrecken – also auch noch die Zu- und Abgangswege - dann liegt der Anteil der Nahmobilität an allen Fahrten und Wegen sogar über 70 %.

Gerade auf den ersten Kilometern ist der Kraftstoffverbrauch überdurchschnittlich – und das bei zusätzlich erhöhtem Verschleiß. Im innerstädtischen Tür-zu-Tür-Vergleich ist man mit dem Fahrrad bis zu einer Entfernung von 6 km im Schnitt schneller am Ziel.

Übertragen auf Warendorf bedeutet dies, dass auch aufgrund der Siedlungsstruktur und Topographie, einer auch subjektiv erkennbar ausgeprägten Radnutzung sowie der Bedeutung des Radverkehrs im Alltag (z.B. im werblichen Auftritt des Stadtmarketings ‚Radfahren in Warendorf und Umgebung‘ oder z.B. mittlerweile traditioneller Gebrauchtradmarkt in jedem Frühjahr und der allgemeinen Bedeutung des Radverkehrs im Münsterland) der Radverkehrsanteil in Warendorf deutlich über den genannten MiD-Werten liegt.

Große Potenziale werden künftig auch bei der zu erwartenden Steigerung des Anteils an E-Bikes gesehen, die größere Fahrtweiten beim Radverkehr ermöglichen.

Von dem - gem. 2. NVP SPNV - noch nicht ausgeschöpftem Pendlerpotenzial auf der Schiene profitiert aufgrund der Reiseweiten der MIV, so dass als realistische Annahme für einen Modal Split in Warendorf aktuell bezogen auf die Wege folgende Werte angenommen werden können.

Tabelle 4 Modal Split KONTIV 1982 – MiD 2008 und Warendorf 2011

Verkehrsart	Anteile an allen Wegen in %		
	KONTIV 1982	MiD 2008	WAF 2011*
Zu Fuß	29,5 %	22,3 %	~ 25 %
Fahrrad	11,5 %	9,8 %	~ 20 %
ÖPNV	8,0 %	6,0 %	~ 6 %
ÖPFV		0,5 %	
MIV (Fahrer)	39,5 %	45,4 %	~ 49 %
MIV (Mitfahrer)	11,5 %	16,0 %	

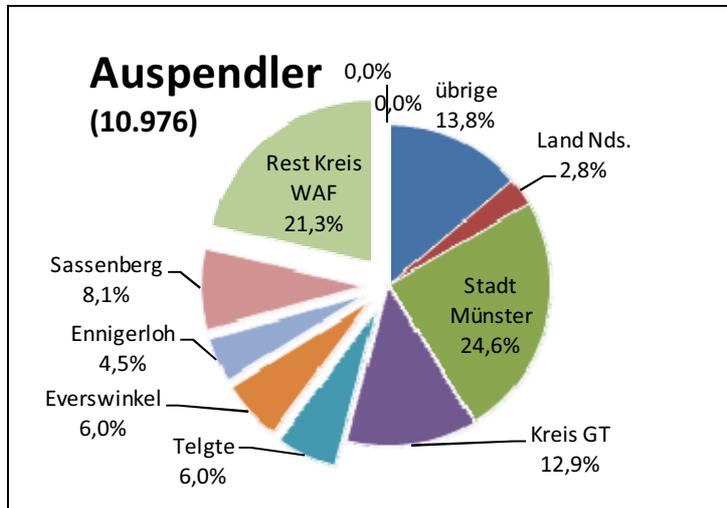
Quelle: MiD – 2008

- ➔ deutliche Zunahme bei der Anzahl der Wege in den letzten 25 Jahren
- ➔ Ein Rückgang des Radverkehrsanteils (gem. MiD) wird durch Zählungen nicht bestätigt
- ➔ ÖPNV nur im Berufs- und Ausbildungsverkehr von Bedeutung
- ➔ Aktuelles Verhältnis Umweltverbund : MIV ~ 50 : 50 (gem. Zählungen)

2.1.3 Pendler

Anhand der Daten aus der Landesdatenbank NRW kann über die sog. Tagespendler (Stand 30.06.2006) ein differenziertes Bild der Verkehrsbeziehungen der Warendorfer Bevölkerung – unterschieden nach Ein- und Auspendlern - dargestellt werden.

Die Gesamtzahl der Einpendler (10.717) und Auspendler (10.976) ist nahezu gleich hoch. Ca. die Hälfte (45,9%) der Auspendler bleibt dabei innerhalb des Kreises Warendorf. Hier pendeln die meisten Warendorfer nach Sassenberg (891), Telgte (661) und Everswinkel (658). Außerhalb des Kreises hat die Stadt Münster mit 2.699 (=24,6%) den größten Anteil, gefolgt vom Kreis Gütersloh (1.413).

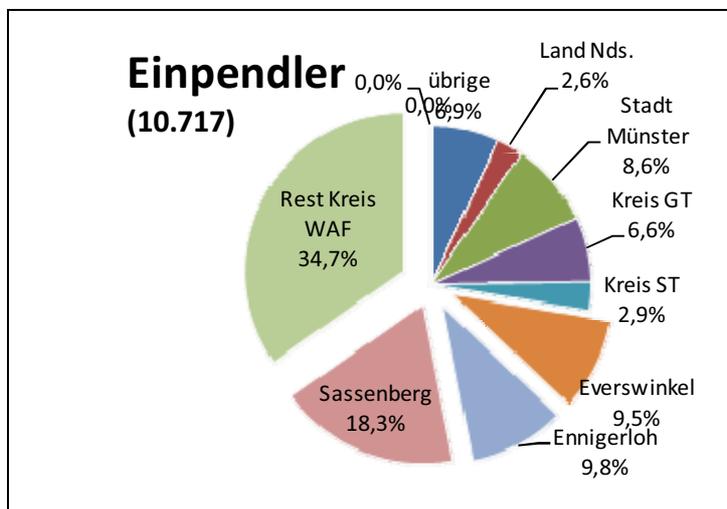


Von den Einpendlern kommen 72,4% aus dem Kreisgebiet. Erst dann folgt mit 917 Einpendlern Münster (Schüleranteil: 0,4%) und der Kreis Gütersloh (707 (Schüleranteil: 16,3%)).

Abbildung 4 Auspendler Stadt Warendorf (30.06.2006)

Quelle: LDS NRW

Bei insgesamt 10.045 innergemeindlichen Berufspendlern gibt es 10.139 Berufsauspendler aber nur 8.048 Berufseinpendler. Dieses Pendlersaldo deckt sich mit den Daten der IHK Pendleranalyse 2008. Dort sind aber keine detaillierten Aussagen zu Quellen und Zielen angegeben, so dass auf die Daten der Landesdatenbank NRW aus dem Jahr 2006 zurückgegriffen wurde.



Aufgrund der Lage als Schulstandort (Gymnasium etc.) ist bei den Auspendlern der Anteil der Ausbildungspendler mit 7,6% deutlich geringer als bei den Einpendlern (24,9%).

Abbildung 5 Einpendler Stadt Warendorf (30.06.2006)

Quelle: LDS NRW

- ➔ Gesamtpendlerbewegung nahezu ausgeglichen
- ➔ Bei Berufspendlern gibt es einen Auspendlerüberschuss von 2.000 Pendlern
- ➔ Die Stadt Münster ist bedeutendstes Einzelziel der Berufsauspendler
- ➔ Münster ist nach Sassenberg auch zweitwichtigste Quelle der Berufseinpendler
- ➔ Hoher Anteil kreisinterner Pendlerströme

2.1.4 Kfz-Bestand und Motorisierung

Die Entwicklung des Kfz-Bestandes als Kennziffer der Motorisierung seit dem letzten VEP ist in der folgenden Abbildung auf Grundlage der Daten des Landes Nordrhein-Westfalen dargestellt.

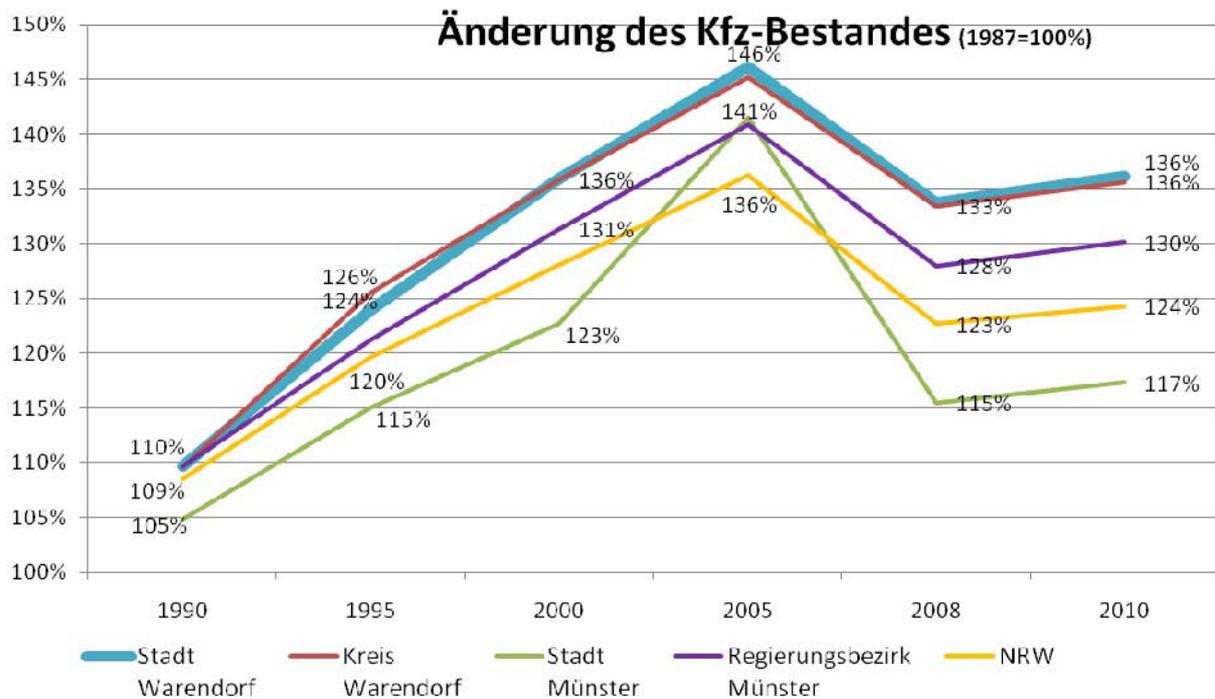


Abbildung 6 Änderung des Kfz-Bestandes

Quelle: LDS NRW

Es wird deutlich, dass seit dem letzten VEP in Warendorf mit einer Zunahme von ca. 6.500 Kfz ein deutlicher Anstieg um 36 % auf mittlerweile (01.01.2010) 24.421 Kfz zu verzeichnen ist (Stand 01.01. 2011: 24.838 Kfz, davon 20.691 Pkw gem. „Mobilität in NRW und Fakten 2011“). Damit kann die Entwicklung in der Stadt Warendorf im Vergleich zu den anderen dargestellten Verwaltungseinheiten als überdurchschnittlich angesehen werden.

Die Entwicklung zeigt in allen dargestellten Kurven im Jahr 2008 einen deutlichen Abfall des Kfz-Bestandes. Dieser ist allerdings darauf zurückzuführen, dass seit dem 1.1. 2008 in der Statistik die vorübergehend stillgelegten Fahrzeuge nicht mehr im Kfz-Bestand geführt werden.

Als weitere Kennziffer soll die Entwicklung der Kfz-Dichte, also der Anzahl der zugelassenen Kfz im Verhältnis zu den gemeldeten Einwohnern (angegeben in Kfz pro 1.000 Einwohner) dargestellt werden. Folgende Abbildung zeigt diesen Vergleich im gleichen Zeitraum.

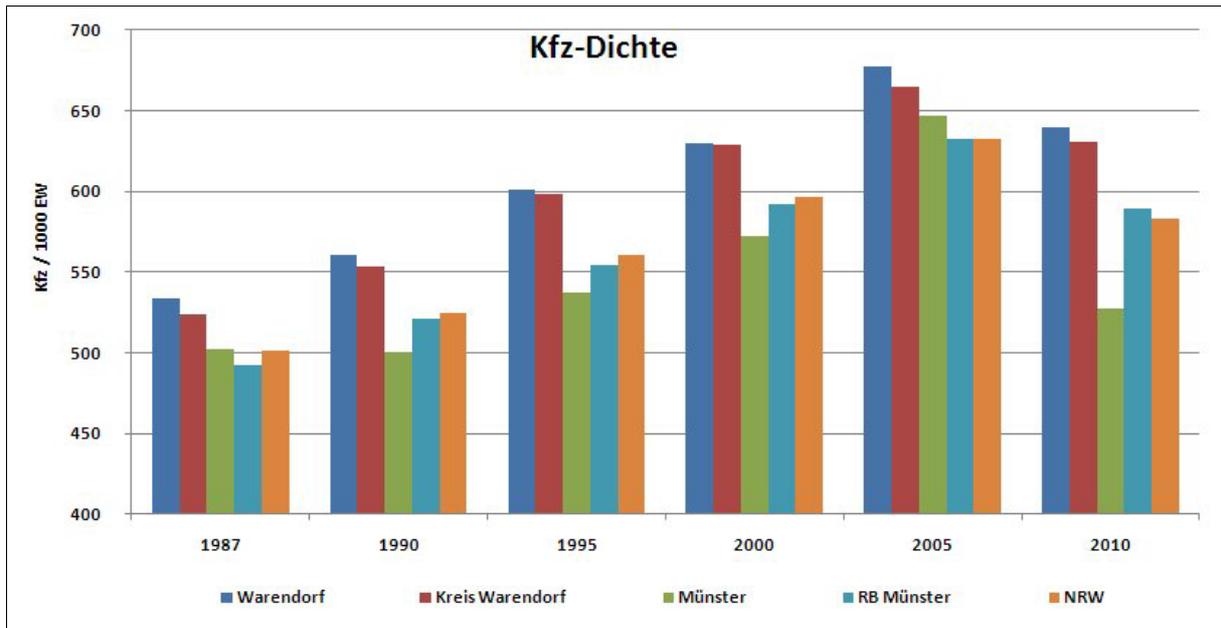


Abbildung 7 Änderung des Kfz-Dichte

Quelle: LDS NRW

Auch bei der Kfz-Dichte liegt der Wert der Stadt Warendorf im Vergleich der Werte im Kreis Warendorf, in der Stadt Münster, im Regierungsbezirk Münster und in ganz NRW über die gesamten Jahre immer am höchsten.

- ➔ Im Landesvergleich überdurchschnittlicher Anstieg des Kfz-Bestandes
- ➔ Zunahme der Kfz-Dichte seit 1987 um ca. 20%

2.2 Verkehrsangebot

2.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

- **Anlage 1**

Das Netz der klassifizierten Straßen und die derzeit definierten verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen sind in **Anlage 1** dargestellt.

Bundesautobahn:

Die Stadt Warendorf verfügt über keinen direkten Autobahnanschluss. Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle zur BAB A 2 (AS Beckum) liegt rund 25 km vom Stadtzentrum entfernt.

Bundesstraßen:

B 64 Bielefeld/Paderborn/Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück – Warendorf – Telgte – Münster

Die B 64 ist als bedeutendste Straßenverbindung in Warendorf hervorzuheben. Sie verläuft in ost-westlicher Richtung durch die Kernstadt. Überregional stellt sie eine Verbindung zwischen den Wirtschaftsräumen Ostwestfalen (Bielefeld, Paderborn, Gütersloh) und dem Oberzentrum Münster her und bindet somit auch das gesamte östliche Münsterland an diese – Wirtschaftsräume an. Darüber hinaus stellt die B 64 für die Stadt Warendorf die wichtigste Erschließung der Kernstadt sowie die Anbindung der Ortsteile Einen und Müssingen an die Kernstadt dar.

B 475 Glandorf (LK Osnabrück) – Sassenberg – Warendorf – Ennigerloh – Beckum

Die B 475 ist neben der B 64 als weitere Bundesstraße hervorzuheben. Sie verläuft in nord-südlicher Richtung im östlichen Stadtgebiet durch Warendorf. Die B 475 verbindet Warendorf mit dem Oberzentrum Osnabrück und weiter Richtung Süden mit dem Mittelzentrum Beckum.

Landesstraßen:

L 547 Ahlen – Warendorf

Die L 547 verläuft in nord-südlicher Richtung über die Ortsteile Hoetmar und Freckenhorst bis zur Kernstadt Warendorf. Neben einer regional bedeutsamen Verbindung der Mittelzentren Ahlen und Warendorf übernimmt die L 547 somit auch eine Verbindungsfunktion der Ortsteile an die Kernstadt.

L 548 Müssingen – Milte

Die L 548 beginnt im Ortsteil Müssingen an der B 64 und verläuft über den Ortsteil Einen bis zur Einmündung in die L 830 in Milte. Somit hat die L 548 insbesondere die Funktion, die genannten Ortsteile zu verbinden.

L 793 Everswinkel – Freckenhorst – Westkirchen

Die L 793 verläuft in west-östlicher Richtung durch den Ortsteil Freckenhorst und verbindet die Grundzentren Everswinkel und Westkirchen.

L 830 Ostbevern – Milte – Warendorf

Die L 830 verläuft von Ostbevern über Milte bis zur Einmündung in die B 475 am nordöstlichen Kernstadtrand.

Kreisstraßen:

Auf Kreisebene sind folgende Straßenverbindungen klassifiziert:

- **K 1 Freckenhorst – Enniger (Ennigerloh)**
- **K 3 Warendorf – Everswinkel**
- **K 17 Einen – Telgte**
- **K 18 Milte – Sassenberg**
- **K 20 Everswinkel – Hoetmar – Ostenfelde**
- **K 38 Milte – Füchtorf**
- **K 43 L 793 – K 20**
- **K 44 Warendorf – Sassenberg**
- **K 51 Warendorf – Füchtorf**

Verkehrswichtige innerörtliche Straßen:

Das beschriebene und in **Anlage 1** dargestellte klassifizierte Straßennetz in der Stadt Warendorf kann als relativ dicht angesehen werden. So übernehmen insbesondere die ausgewiesenen Kreis- und Landesstraßen auch wichtige innerörtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktionen. Als Ergänzung des klassifizierten Straßennetzes auf kommunaler Ebene sind die verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen anzusehen. Derzeit sind folgende Straßenverbindungen dieser Kategorie zuzuordnen.

- **Nördliche Stadtstraße**
- **Dreibrückenstraße - Dr.-Rau-Allee**
- **Gallitzinstraße**
- **Andreasstraße**
- **Blumenstraße – Im Grünen Grund**
- **Reichenbacher Straße**
- **Splietterstraße**
- **Am Salzgraben**
- **Beckumer Straße**
- **Merveldtstraße – Brückenstraße**

Im Verlauf der Bearbeitung wurde geprüft, welche Netzänderungen eingetreten sind oder durch empfohlene bzw. zu erwartende Maßnahmen Änderungen eintreten werden, die eine neue Definition der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen erfordern.

- ➔ Keine direkte Autobahnanbindung
- ➔ Bundesstraßen B 64 und B 475 als bedeutendste Straßen
- ➔ Dichtes Netz der klassifizierten Straßen, die auch innerörtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktionen übernehmen
- ➔ Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen wurde im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung überprüft

2.2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

• Anlage 2

Im Rahmen des VEP wird das öffentliche Stellplatzangebot in der Altstadt analysiert. Der Untersuchungsraum wird durch die Ems im Norden, die B 64 im Süden, die Oststraße im Osten sowie die Badestraße – Wilhelmsplatz im Westen begrenzt. Dabei bildet die Linie Freckenhorster Str. – Emsstraße eine weitere Gliederung in den westlichen und östlichen Altstadtbereich. Folgende Abbildung zeigt den Untersuchungsraum.

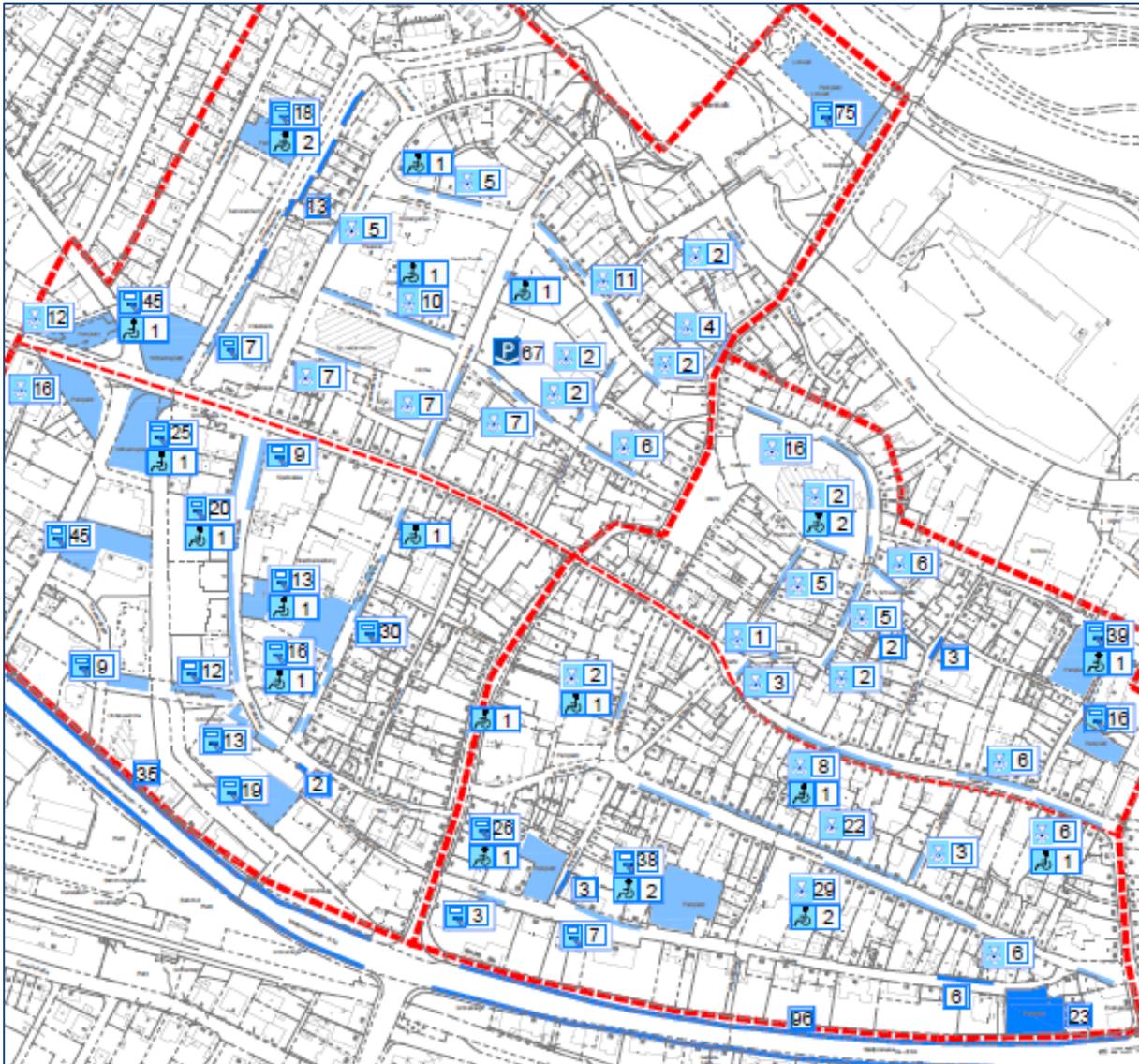


Abbildung 8 Untersuchungsraum Stellplatzangebot

* Der Stellplatz an der Münsterstr. wird nach Umbau auf 35 Stellplätze reduziert

Das aktuelle Stellplatzangebot in dem definierten Untersuchungsraum wurde durch MitarbeiterInnen des Ordnungsamtes differenziert nach der jeweiligen Bewirtschaftungsart aufgenommen und in **Anlage 2** grafisch dargestellt. Folgende Tabelle fasst das Angebot an öffentlichen Stellplätzen zusammen:

Tabelle 5: Stellplatzangebot (öffentliche Stellplätze) Altstadt Warendorf

Bereich	Bewirtschaftung			Σ
	Parkscheinautomat/Schranke	Parkscheibe	frei	
Nord-West	215	85	13	313
Süd-West	217*	16	2	235
West	432* (79%)	101 (18%)	15 (3%)	548
Nord-Ost	56	64	5	125
Süd-Ost	77	65	32	174
Ost	133 (45%)	129 (43%)	37 (12%)	299
Gesamt	565 (67%)	230 (27%)	52 (6%)	847

Quelle: Angaben Stadt Warendorf

* Der Stellplatz an der Münsterstr. wird derzeit um 10 Stellplätze reduziert

In der Altstadt wurden aktuell 847 Stellplätze gezählt. Am südlichen Rand der Altstadt stehen weitere 131 Stellplätze an der B 64 zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot noch durch private Stellplätze, die z.T. auch öffentlich zugänglich sind.

Das Angebot an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen entspricht mit insgesamt 3 % dem Mindestwert, der in der DIN 18024-1 genannt wird.

Im Vergleich zum Verkehrsentwicklungsplan 1991 zeigt sich ein rückläufiges Angebot um ca. 20 %. Im westlichen Teil sind beispielsweise der Parkplatz an der Lüniger Str., Ecke Hohe Str. mit rund 176 Stellplätzen entfallen. An der Stadtverwaltung wurden am Parkplatz am Münsterwall 1991 45 Stellplätze gezählt, heute sind hier nur noch 14 Stellplätze vorhanden.

Diese Reduzierung entspricht etwa der im VEP 1991 empfohlenen Reduzierung des Stellplatzangebotes um 200 öffentliche Stellplätze.

Im östlichen Teil ist insbesondere der Entfall des Parkplatzes Kloster mit damals 72 Stellplätzen zu erwähnen.

Hinsichtlich der Bewirtschaftungsart des Stellplatzangebotes zeigt die Tabelle, dass insgesamt 94 % des vorhandenen Stellplatzangebotes durch Parkscheibe oder Parkscheinautomat geregelt ist. Lediglich 6 % des Stellplatzangebotes wird ohne Bewirtschaftung angeboten. Folgende Abbildung verdeutlicht diese Verteilung nochmal differenziert nach der östlichen und westlichen Altstadt.

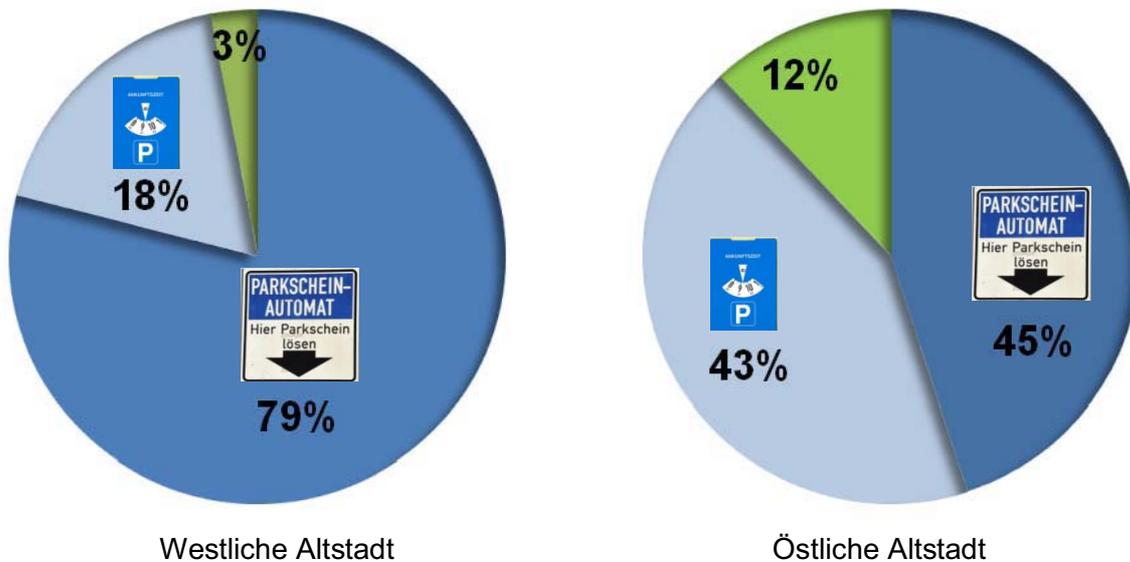


Abbildung 9 Bewirtschaftungsart der öffentlichen Stellplätze

Der Anteil der durch Parkscheinautomat bewirtschafteten Anlagen liegt im Westen mit 79 % deutlich höher als im Osten mit 45 %. Dagegen ist der Anteil der Stellplätze mit Parkscheibe mit 43 % im Osten höher als im Westen. Freie Stellplätze sind in der westlichen Altstadt kaum vorhanden. Im östlichen Teil liegt der Anteil freier Stellplätze bei 12 %. Dabei ist dieses Angebot vor allem auf den Parkplatz Ostwall 2 mit 23 Stellplätzen konzentriert.

Damit ist die im VEP 1991 empfohlene flächendeckende Bewirtschaftung der Stellplätze in der Altstadt nahezu vollständig umgesetzt worden.

- ➔ Rund 850 öffentliche Stellplätze in der gesamten Altstadt
- ➔ Etwa 20 % weniger als beim VEP 1991
- ➔ Bewirtschaftung fast flächendeckend
- ➔ In der westlichen Altstadt v.a. Parkscheinautomat
- ➔ In der östlichen Altstadt Bewirtschaftung mit Parkscheinautomat und Parkscheibe

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

- **Anlage 3**

Der Öffentliche Personenverkehr in der Stadt Warendorf wird durch Bahn (SPNV = Schienenpersonennahverkehr) und Bus sichergestellt. Zentrale Verknüpfungsstelle (Bus / Bahn) ist dabei gleichermaßen für den Verkehr innerhalb der Stadt (bzw. in die Ortsteile) als auch für die Erreichbarkeit entfernterer Ziele der Bahnhof Warendorf.

SPNV + Fernverkehr

Nach Änderung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) zum 01.01.2008 liegt die **SPNV-Aufgabenträgerschaft** in Westfalen-Lippe nun beim **Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)**, der damit nun die Aufgaben der Planung, Organisation und Ausgestaltung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wahrnimmt. Der NWL wurde von den ehemals 5 westfälischen SPNV-Zweckverbänden – unter Ihnen auch der Zweckverband SPNV Münsterland (ZVM) als bisher für Warendorf zuständiger Aufgabenträger – 2007 gegründet.

Die detailliertere Beschreibung des Schienenpersonennahverkehrs (rechtlicher Rahmen, Angebot, Infrastruktur und Planungen) im Münsterland ist dem 2. Nahverkehrsplan SPNV des ZVM, 2006 [...] bzw. dem bisher im Entwurf vorliegenden Nahverkehrsplan des NWL zu entnehmen. Die die Stadt Warendorf betreffenden Inhalte werden nachfolgend zusammengefasst.

Auf dem im Bereich der Stadt eingleisigen Streckenabschnitt verkehrt im SPNV auf der Relation Münster – Rheda-Wiedenbrück – Gütersloh - Bielefeld „Der Warendorfer“ (RB67). Der Betrieb wird im Auftrag des ZVM (Zweckverband SPNV Münsterland) bis 2013 von der NordWestBahn mit modernen dieselbetriebenen Niederflurtriebwagen (Typ: TALENT) durchgeführt. Ab Dezember 2013 wird der Betrieb von der Eurobahn übernommen.

Seit Ende 2006 ist auch die Infrastruktur des Streckenabschnittes Warendorf - Beelen so ertüchtigt, dass Züge durchgehend von Münster nach Gütersloh/Bielefeld im Stundentakt verkehren können. Derzeit werden entsprechende Zugfahrten vom ZVM (montags bis samstags im Stundentakt, sonntags zweistündig) auch bestellt. Durch diese Angebotsverbesserung ergibt sich auch im Übergang zum Fernverkehr in Gütersloh für östlich gelegene Ziele ein Stundentakt, der durch den auch vorher schon bestehenden Stundentakt im Abschnitt Warendorf – Münster für Ziele in Nord-, West- oder Südwestdeutschland bereits bestand.

Tabelle 6 Aktuelles Fahrtenangebot – RB67 „Der Warendorfer“ / KBS 406

KBS 406	Mo. – Do.	Fr.	Sa.	So.
	Erste/letzte Fahrt Anzahl Fahrten	Erste/letzte Fahrt Anzahl Fahrten	Erste/letzte Fahrt Anzahl Fahrten	Erste/letzte Fahrt Anzahl Fahrten
Münster - Warendorf (Ank.)	6.40 – 22.50 18 <i>Stundentakt</i>	6.40 – 23.38 19 <i>Stundentakt</i>	6.47 – 0.48 19 <i>Stundentakt</i>	9.50 – 0.48 14 <i>Stundentakt</i>
Warendorf (Abf.) - Münster	5.24 – 21.13 18 <i>Stundentakt</i>	5.24 – 23.42 20 <i>Stundentakt</i>	5.24 – 23.42 19 <i>Stundentakt</i>	8.13 – 21.13 14 <i>Stundentakt</i>
(BI/GT) - Rheda- W. - Warendorf (Ank.)	5.22 – 21.09 (15) 17 <i>Stundentakt</i>	5.22 – 21.09 (15) 17 <i>Stundentakt</i>	5.22 – 21.09 (15) 16 <i>Stundentakt</i>	8.09 – 21.09 (8) 7 <i>2-Stundentakt</i>
Warendorf (Abf.) - Rheda-W – (GT/BI)	5.33 – 21.53 19 (16) <i>Stundentakt</i>	5.33 – 21.53 19 (16) <i>Stundentakt</i>	6.53 – 00.49 18 (15) <i>Stundentakt</i>	9.53 – 22.17 10 (7) <i>2-Stundentakt</i>

Quelle: Fahrplan Münster – Bielefeld, NWB, ZVM – ab 09.12.2009

Auch wenn weitergehende Aussagen zur SPNV-Infrastruktur dem NVP-SPNV vorbehalten bleiben, kann an dieser Stelle auf den geplanten Bau eines zusätzlichen Haltepunktes an der KBS 406 im Bereich Müssingen hingewiesen werden. Das Projekt ist im ÖPNV-Finanzierungsplan des Landes aufgenommen und befindet sich gegenwärtig im Planfeststellungsverfahren. Mit dem Bau soll entsprechend des Genehmigungsfortschritts 2013 begonnen werden.

Der weitere Ausbau der Streckeninfrastruktur ist im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW, Teil Schiene als Vorhaben der Stufe 2, aber nicht im ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan 2009 – 2013 des Landes NRW enthalten.

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit auf 100 km/h (Münster – Warendorf, z.Zt. nur maximal 60 km/h) bzw. 80 km/h (Warendorf – Beelen) und der damit möglichen Einrichtung eines 30-Minuten-Taktes werden für den Abschnitt Münster – Beelen aber weiter vorangetrieben. Da der Ausbau insbesondere die Aufhebung, Zusammenfassung und technische Sicherung der verbleibenden Bahnübergänge (u.a. auch im Zusammenhang mit dem Bau des neuen HP Müssingen) in diesem Abschnitt umfasst, wird die Maßnahme in Teilstücken realisiert.

Die RB67 ist im Hbf Münster jeweils zur vollen Stunde an den Fernverkehr in Richtung Nord und Süd angebunden.

Im Jahr 2003 entstand unter Beteiligung der Stadt am Bahnhof Warendorf eine moderne Verkehrsstation mit neuem Umfeld. Diese bietet dabei eine optimale Verknüpfung von Bahn und Bus. Die beiden Außenbahnsteige werden über einen Tunnel (allerdings ohne Aufzüge)

verbunden. Die Bahnsteighöhe liegt bei 76 cm und ermöglicht damit auch für mobilitätseingeschränkte Personen den Zugang zur Bahn.

- Stündliches Angebot in Ri. Münster und Bielefeld
- In Münster Übergang zum Fernverkehr
- Infrastrukturbedingte geringe Streckengeschwindigkeit führt zu einer z.Zt noch geringen Reisegeschwindigkeit
- Daher u.a. auch fehlende Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit
- Moderne Verkehrsstation Warendorf
- Bei einer gesicherten Finanzierung ist die Planung für neuen HP Müssingen bereits weit vorangeschritten

ÖPNV (Nahverkehr Bus)

Der Busverkehr wird durch vier Anbieter (Regionalverkehr Münsterland (RVM), Westfalen-Bus, Euregio Verkehrsgesellschaft (EVG) und die Fa. Kottenstedte) erbracht. Dabei sind nur die drei Erstgenannten Verkehrspartner der VGM (Verkehrsgemeinschaft Münsterland) und bieten damit münsterlandweite Tarife (mit entsprechenden Umsteigemöglichkeiten, Bus/Bus bzw. Bus/Bahn) an. Ein Liniennetzplan des regionalen ÖPNV-Angebotes kann **Anlage 3.1** entnommen werden.

Ähnlich wie für den SPNV wird auch für den regionalen ÖPNV auf die detailliertere Beschreibung im 2. Nahverkehrsplan ÖPNV des Kreises Warendorf aus dem Jahr 2006 verwiesen. Die die Stadt Warendorf betreffenden Inhalte werden nachfolgend zusammengefasst.

Allgemeine Erreichbarkeitsanalyse

Angebotsumfang und -qualität zur Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung mit ÖPNV-Leistungen sind nicht gesetzlich oder über rechtsverbindliche Standards geregelt.

Gemäß des Raumordnungsberichtes 2005 (Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)) liegt anders als in den benachbarten Kreisen Steinfurt und Coesfeld (dort über 95%) im Kreis Warendorf der von sog. Haltestellen-Einflusszonen abgedeckte Bereich der Siedlungsfläche mit 90 – 95 % etwas niedriger.

Qualität der Raumerschließung

Zur Darstellung der Raumerschließung des ÖPNV-Netzes anhand des Kriteriums Erreichbarkeit der Zugangspunkte (Haltestellen) wird für diese entsprechend der Lage über Einzugsradien definiert.

Bebaute Bereiche, die nicht innerhalb dieser Radien liegen, sind damit weniger gut erreichbar. Da eine gute Angebotsqualität im ÖPNV aber zusätzlich zum Abstand zur Haltestelle auch von der Bedienungsqualität (als insb. deren Häufigkeit) abhängt, werden nur solche Haltestellen betrachtet, die von (annähernd getakteten und i.d.R. stündlich verkehrenden) ÖPNV-Produkten bedient werden. Die übrigen Haltestellen (Schulbus, etc.) werden hinsichtlich Ihrer Lage nachrichtlich dargestellt.

Die Einzugsradien der Haltestellen ergeben sich aus den Zielen des 2. Nahverkehrsplanes sowie den Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs der FGSV entsprechend der zentralörtlichen Gliederung und betragen für ein Mittelzentrum wie Warendorf:

bei zentralen Bereichen:	300 m
Randlagen oder Ortsteile:	500 m
Bahnhöfe und Haltepunkte im SPNV:	1.000 m

In den **Anlagen 3.2 bis 3.6** ist die so erhaltene Grundversorgung in den einzelnen Ortsteilen dargestellt.

Es wird deutlich, dass große Teile der Stadt Warendorf ausreichend versorgt sind. Defizite zeigen sich allerdings an den Ortsrändern der Stadtteile. In Freckenhorst sind die gesamten nordwestlichen Wohngebiete im Bereich Merveldtstraße – Brückenstraße und Feidiekstraße unterversorgt.

Auch in den Kernstadt zeigen sich Defizite im Warendorfer Norden und im Südosten. Hier wurden die Haltestellen der Linie 410 nicht in die Versorgungsradien einbezogen, da es sich um keinen Taktverkehr sondern um einen sogenannten Anruf-Linien-Dienst (ALD) handelt. Somit ist das Defizit hier zu relativieren.

- Große Teile der Stadt ausreichend versorgt
- Defizite an den Ortsrändern
- Defizite in der Kernstadt im Norden und Südosten
- Defizite in Freckenhorst im Bereich Merveldtstr. – Brückenstr. und Feidiekstr.

Bedienungsqualität:

Der 2. NVP-SPNV definiert die ÖV-Bedienungsqualität im Kreis Warendorf. Dabei werden die Anforderungen an die Bedienungsqualität differenziert nach Ortsgrößenklassen wie folgt beschrieben:

Tabelle 7 Zielwerte der Bedienungsqualität nach Ortsgrößen

Verbindungskategorie	Zielwerte Bedienungshäufigkeit (Vertaktung und Anzahl Fahrtenpaare Mo. –Fr.; 06 - 19 Uhr)
Grundzentren und Orte > 2.000 EW (Freckenhorst, Hoetmar) - Mittelzentrum (<i>Warendorf</i>)	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare)
Orte/Ortsteile 1.000 EW - 2.000 EW (<i>Einen, Milte, Müssingen</i>) - Mittelzentrum (<i>Warendorf</i>)	Taktorientiertes stündliches Angebot (14 Fahrtenpaare)
Mittelzentrum (<i>Warendorf</i>) - Oberzentrum (<i>Münster</i>)	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare)

Quelle: Kreis Warendorf 2. Nahverkehrsplan

Grundsätzlich gilt gem. des NVP das „im Ortsverkehr [...]im Einvernehmen mit den Kommunen Zielwerte der Bedienungsqualität im Betriebszeitfenster 06:00 bis 19:00 Uhr festgelegt werden“ sollen. Dennoch wurde nun als Folge der angespannten Finanzlage der Stadt Warendorf vom Rat ein Konzept zur Haushaltskonsolidierung beschlossen. Dies enthält u.a. die Streichung des Angebotes der bedarfsgesteuerten Bedienung (ALD: Anruf-Linien-Dienst) der Stadtverkehrslinie 410 zum 01.07.2011. Die Linie wird allerdings eigenwirtschaftlich von Westfalenbus weiterbetrieben. Es entfallen aber die Haltestellen am Markt. Darüber hinaus werden 7 Fahrten nicht mehr angeboten.

Grundsätzlich differenziert sich gemäß dem 2. NVP des Kreises Warendorf das ÖPNV-Bedienungsangebot „in ein Liniennetz unterschiedlicher ÖPNV-Produkte (z.B. SchnellBus, RegioBus, Direktbus) mit spezifischen Produktmerkmalen und -qualitäten. Innerhalb dieses differenzierten Bedienungsmodells übernehmen die ÖPNV-Produkte verschiedene Verkehrsaufgaben und sind auf spezifische Zielgruppen/Marktsegmente ausgerichtet.“

Das Stadtgebiet von Warendorf wird aktuell (Fahrplanstand: September 2010) von folgenden Buslinien bedient.

Eigenwirtschaftliche VerkehreStundentakt, z.T. verdichtet, (Betreiber: RVM)

Schnellbus S20 : Warendorf – ((Bf.) nur Sa.) – Freckenhorst – Everswinkel – Münster

Stundentakt, z.T. verdichtet, (Betreiber: WestfalenBus)

RegioBus R11 : Münster – Telgte – Warendorf – Rheda – Lippstadt

RegioBus R15 : Warendorf – Sassenberg – Füchtorf

RegioBus R23 : Warendorf – Freckenhorst – Everswinkel

Stundentakt, z.T. verdichtet, (Betreiber: RVM)

Regiobus R63 : Warendorf – Freckenhorst – Ennigerloh

Stundentakt, angenähert, (Betreiber: EVG)

RegioBus R14 : Warendorf – Milte – Ostbevern

ohne Takt oder andere Produktmerkmale, (Betreiber: WestfalenBus)

312 : Warendorf – Sassenberg – Versmold

315 : Warendorf – Sassenberg – Glandorf

316 Warendorf – Sassenberg – Harsewinkel

324 Einen – Müssingen – Everswinkel

329 Hoetmar – Sendenhorst

351 Warendorf – Freckenhorst – Hoetmar – Ennigerloh – Ahlen

Linie 1 (Betreiber: Kottenstedte) Warendorf – Westkirchen – Ostenfelde – Oelde

Gemeinwirtschaftliche Verkehre (Auferlegung/Finanzierung durch die Kommunen)

NachtBus N22 : Telgte - Warendorf (WestfalenBus) – als Abbringer vom N2

NachtBus N3 : Münster – Freckenhorst – Ennigerloh (RVM)

410 Stadtverkehr Warendorf, **zum 01.07.2011 gekündigt, wird als ALD-Linie von Westfalenbus eigenwirtschaftlich weiterbetrieben**

411 Warendorf-Flintrup - Hoetmar - Warendorf-Freckenhorst

412 Warendorf – Milte / Vinnenberg - Warendorf

B1 BürgerBus Hoetmar – Everswinkel

B2 BürgerBus Hoetmar – Sendenhorst

Der Vergleich der Zielwerte der Bedienungsqualität mit dem aktuellen Angebot ergibt bezogen auf die Verkehre innerhalb der Stadt Warendorf, das folgende Bild.

Tabelle 8 Tatsächliche Bedienungsqualität

Verbindungskategorie	Zielwerte Bedienungshäufigkeit tatsächliche Bedienungshäufigkeit
Grundzentren und Orte > 2.000 EW - Mittelzentrum Warendorf – Freckenhorst Warendorf - Hoetmar	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare) mehr als 14 Fahrtenpaare, vertaktet (S20, R23, R63 351 12 Fahrtenpaare – kein Takt, 351
Orte / Ortsteile (1.000 EW - 2.000 EW) - Mittelzentrum Einen – Warendorf Milte – Warendorf Müssingen – Warendorf	Taktorientiertes stündliches Angebot (14 Fahrtenpaare) 14 Fahrtenpaare, vertaktet, (R11) 12 Fahrtenpaare, taktorientiert, (R14) 14 Fahrtenpaare, vertaktet, (R11)
Mittelzentrum – Oberzentrum Warendorf - Münster	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare) mehr als 14 Fahrtenpaare, vertaktet, (SPNV)

Quelle: Fahrpläne gem. <http://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de/>

Der Vergleich zeigt Defizite bei der Verbindung der Ortsteile Hoetmar und Milte mit Warendorf.

- ➔ Gute Anbindung an die OZ Münster und Bielefeld
- ➔ Verbindungen WAF <> Milte / Hoetmar mit Defiziten
- ➔ Lange Umsteigezeit zw. Regionalbus (R14/351) und RB67 in Ri. Münster

Haltestellen (Ausstattung)

Ausstattung

Für die Haltestellen in der Stadt Warendorf gelten einheitliche Kriterien zur Mindestausstattung einzelner Haltestellentypen. Diese sind von den Münsterlandkreisen mit dem Ziel einer einheitlichen Ausstattung der ÖPNV-Haltestellen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen RVM und WB definiert und entwickelt worden [Münsterlandkreise Borken, Coesfeld, Steinfurt, Warendorf: Haltestellen im straßengebundenen Öffentlichen Personennahverkehr – Informationen der Münsterlandkreise, Coesfeld 1999]. Definiert wurden die Haltestellentypen

- Zentralhaltestelle,
- Haltestelle als Verknüpfungspunkt Bus/Bus, Bus/Schiene,
- Innerörtliche Haltestellen ohne Verknüpfungsfunktion,
- Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften.

Im Rahmen der Bearbeitung des VEP wurden die Ausstattungsmerkmale der Haltestellen in Warendorf erfasst. Die Ergebnisse der Analyse lassen sich wie folgt zusammenfassen.

- Die **einheitliche, moderne Optik** des Haltestellenmastes kennzeichnet den ÖPNV in Warendorf als System.
- **Wartehallen** (i.d.R. mit Sitzgelegenheiten und einer Infovitrine) gibt es an insgesamt elf von 55 Haltestellenseiten (in Warendorf) – auch hier werden zukünftig aber 4 Haltestellenseiten/Standorte nicht mehr bedient.
- **Hohe Bordsteine** zum erleichterten Einstieg in Niederflrbusse gibt es – allerdings nicht liniengebunden! – nur an zehn von 55 Haltestellenseiten.
- **Taktile Leiteinrichtungen** finden sich ausschließlich am Bahnhof als Verknüpfungspunkt Bus/Schiene

In den Ortsteilen sind die jeweiligen Zentralhaltestellen immer mit Wartehallen ausgestattet:

- Einen**, Abzw. Dorf
- Freckenhorst**, Rathaus
- Milte**, Schulstraße
- Müssingen**, Niemann
- Hoetmar**, Mitte

Darüberhinausgehende Ausstattungselemente - wie z.B. Fahrradabstellmöglichkeiten - sind dort in der Regel vorhanden, allerdings meist nicht in ausreichender Zahl.

Alle übrigen Haltestellen weisen außer dem Mast und dem Fahrplanaushang (sofern überhaupt vorhanden) keine darüber hinausgehenden Ausstattungsmerkmale auf. Auch wenn die Bestückung der Aushangfahrpläne Aufgabe der Verkehrsunternehmen ist, liegt es im Interesse der Bürger und damit der Stadt eventuell fehlende Informationen einzufordern. Nur wenn diese an der Haltestelle vorhanden sind, kann das Angebot auch genutzt werden.

- ➔ Einheitliche ÖPNV-Zugangspunkte (HST-Masten mit Information zum Betreiber und zur Linie)
- ➔ Uneinheitliche Ausstattung der HST mit Wartehallen
- ➔ Kaum barrierefreie Elemente
- ➔ Zu geringe Zahl von Fahrradbügeln, insbesondere an zentralen HST
- ➔ Häufig fehlende Aushangfahrpläne

Finanzierung, Tarif und Öffentlichkeitsarbeit

Finanzierung

Der 2. NVP des Kreises Warendorf definiert, „das unter verkehrlichen Gesichtspunkten erforderliche und für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung angemessene ÖPNV-Angebot („angemessene Verkehrsbedienung“ gemäß ÖPNVG NRW) [...]. Die angemessene Verkehrsbedienung ist gleichzeitig Entscheidungsgrundlage für die zuständige Genehmigungsbehörde für den Linienverkehr nach dem PBefG. Eine aus planerischer Sicht ausreichende Verkehrsbedienung wird

- von den Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftlich ohne öffentliche Zuschüsse erbracht (Genehmigungswettbewerb) oder
- soweit sie im Einzelfall erforderlich und nicht eigenwirtschaftlich zu erbringen ist, vom Aufgabenträger erbracht (Ausschreibungswettbewerb) oder auferlegt (gemeinwirtschaftlich).“

Bei dem Großteil des Angebotes handelt es sich um integrierte Stadt- und Regionalverkehre, die aber überwiegend regionale Bedeutung haben. Gleichwohl sind künftig vor dem Hintergrund des Wettbewerbs im ÖPNV - in Anlehnung an die heutige Praxis - zukunftsorientierte praktikable Finanzierungsvereinbarungen zwischen Kreis und den Kommunen erforderlich, die auf dem Verursacherprinzip gründen und partnerschaftlich finanziert sind (Partnerschaftsfinanzierung zwischen Kreis und kreisangehörigen Kommunen).

Auch wenn Bestellungen zusätzlicher ÖPNV-Angebote über das vom Kreis finanzierte Grundangebot hinaus bei einer Finanzierung durch kreisangehörige Städte und Gemeinden möglich sind (ÖPNVG NRW § 4 (1)), ist bezogen auf die Stadt Warendorf festzustellen, dass ein finanzieller Spielraum hierfür momentan nicht vorhanden ist.

Die Stadt Warendorf hat bislang – neben den Kosten für den Schülerverkehr - als gemeinwirtschaftliche Verkehrsangebote die Finanzierung der Stadtverkehrslinien 410, 411 und 412 sowie der Bürgerbusangebote in Hoetmar und der Nachtbuslinien N2 und N3 übernommen. Im Zuge der notwendigen Haushaltskonsolidierung wurde das im Jahr 2009 nur von 3.800 Reisenden (bei 2.437 Fahrten) genutzte und mit ca. 7 EUR pro Fahrt bezuschusste Angebot der Stadtverkehrslinie 410 zum 01.07.2011 gestrichen.

→ Reduzierung der kommunalen Ausgaben für den ÖPNV durch Kündigung der Linie 410 zum 01.07.2010

Tarif

Im Jahr 2000 wurde der „Münsterland-Tarif“ der Verkehrsgemeinschaft Münsterland (VGM) als Gemeinschaftstarif für Bus- und Bahnverkehr im Münsterland eingeführt. Dieses System hat die zuvor getrennten Fahrpreissysteme im Bahn- (Kilometertarif) und Busverkehr (Zonentarif) in einem neuen Zonentarif zusammengeführt, und ermöglicht dem ÖPNV-Kunden die Nutzung von Bus- und Bahnangeboten mit einem Ticket für das gesamte Münsterland.

Gemäß dem NVP des Kreises Warendorf differenziert sich das Ticketangebot des Münsterland-Tarifes in ein Sortiment von Einzelfahrkarten und verschiedenen Zeitkarten und wird zudem kontinuierlich weiterentwickelt. Die Fahrpreise sind entfernungsabhängig nach Anzahl zu durchquerender Tarifzonen gestaffelt. Einzelfahrkarten verfügen über eine tarifzonenabhängige zeitliche Geltungsdauer, innerhalb derer die Fahrt beendet werden muss.

Preisstufe 1	= 40 Minuten	innerhalb der Stadt-/Ortsteile von Warendorf
Preisstufe (0) + 2	= 90 Minuten	zwischen den Ortsteilen z.B. WAF – Freckenhorst
Preisstufe 3 + 4	= 120 Minuten	z.B. WAF – Everswinkel, Beelen (3) o. Telgte (4)
Preisstufe 5 + 6	= 240 Minuten	z.B. WAF – Münster (5)
Preisstufe 7, 8	= 360 Minuten	z.B. WAF – Ascheberg (7) oder Osnabrück (8)

2.2.4 Radverkehr

• Anlage 4

Ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz ist als Voraussetzung für die Förderung des Radverkehrs anzusehen. Es verbindet alle relevanten Quellen und Ziele des Radverkehrs, enthält die aktuell benutzten bzw. schlägt zukünftig zu benutzende Wege vor. Es zeichnet sich aus durch:

- durchgängige Strecken ohne Lücken oder Netzunterbrechungen
- direkte Verbindungen zwischen maßgeblichen Quellen und Zielen
- ein hohes Maß an verkehrlicher Sicherheit für die Nutzer
- Routen in attraktivem Umfeld (soziale Sicherheit)
- hohen Fahrkomfort

Als Bestandteile des Radverkehrsnetzes kommen grundsätzlich folgende Elemente in Betracht.

- **selbständig geführte Radwege oder Geh-/ Radwege**
unabhängig von Straßenzügen und damit vom Kfz-Verkehr. Es kann sich dabei um Verbindungswege zwischen Straßen, um Wege in Grünanlagen oder entlang von Flussläufen, Seen etc. handeln. Eine Beschilderung dieser Wege ist dabei nicht zwingend erforderlich (Bsp. Alter Münsterweg als Verbindung Warendorf – Müssingen).
- **straßenbegleitende bauliche Radwege oder kombinierte Geh-/ Radwege** sind von der Fahrbahn durch einen Trennstreifen oder durch einen Hochbord getrennt. Sie können einseitig oder beidseitig der Straße angelegt sein und für den Ein- oder Zweirichtungsverkehr zugelassen sein. Sind gemeinsame Geh- und Radwege durch Zeichen 240 StVO bzw. getrennte Geh- und Radwege durch Zeichen 241 StVO ausgeschildert, sind sie für den Radverkehr Nutzungspflichtig. Bei einer Freigabe der Gehwege durch die Kombination der Zeichen 239 (Gehweg) mit dem Zusatzzeichen 1022-10 („Radfahrer frei“), kann der Radfahrer zwischen der Benutzung der Fahrbahn und des Gehweges wählen.
- **Radfahrstreifen auf der Fahrbahn als Sonderwege für den Radverkehr.** Sie werden auf der Fahrbahn durch einen durchgehenden Breitstrich markiert. Radfahrstreifen dürfen vom Kfz-Verkehr nicht benutzt werden. Die Beschilderung erfolgt durch Zeichen 237 StVO (Sonderweg Radfahrer, Freckenhorster Straße (B 64 – Zumlohstr.).
- **Schutzstreifen (Angebotsstreifen)** werden durch unterbrochene Striche (Leitlinie) am rechten Fahrbahnrand durch Zeichen 340 StVO abmarkiert. Gemäß VwV-StVO zu Zeichen 340 sind Schutzstreifen nur innerhalb geschlossener Ortschaften einsetzbar (z.B. Reichenbacher Straße).
- **Mehrzweckstreifen** sind durch einen Breitstrich von der Fahrbahn abgegrenzte Seitenstreifen. Sie können vom Radverkehr in Anspruch genommen werden. Die Benutzungspflicht ist aber durch die Novellierung der StVO entfallen (z.B. L547 südlich Freckenhorst). Mehrzweckstreifen stellen keinen vollwertigen Ersatz für fahrbahnbegleitende Radwege dar.
- **Mischverkehr auf der Fahrbahn** verkehrsarmer Straßen mit einer geringen Gefährdung für den Radverkehr

Die aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Ausgabe 2010) der FGSV geben folgende Mindestbreiten der dargestellten Führungsformen an.

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	-	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	-	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtung- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsradweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Das Netz der derzeitigen Radwege in Warendorf wurde in **Anlage 4** übernommen. Es wird deutlich, dass das Radwegenetz vor allem aus gemeinsamen bzw. getrennten Geh- und Radwegen besteht. Radfahrstreifen (z.B. an der Dr.-Rau-Allee) oder Schutzstreifen (z.B. Reichenbacher Str.) bilden eher die Ausnahme. In Milte sind darüber hinaus entlang der Ortsdurchfahrten der L 830 und K 38 die Gehwege für den Radverkehr durch das Zusatzzeichen 1022-10 freigegeben.

Vielfach wurde aufgrund nicht ausreichender Breiten bei entsprechend eindeutiger Pflasterung infolge der StVO-Änderung auf eine Beschilderung und damit auf eine Benutzungspflicht verzichtet (u.a. Milter Straße, Everswinkler Straße). Die Benutzungspflicht sollte gemäß aktueller Rechtsprechung nur dann angeordnet werden, wenn das Fahren auf der Fahrbahn eine besondere Gefahr bedeutet. Die ERA 2010 geben entsprechende Hinweise auf die geeignete Führungsform des Radverkehrs.

Das erforderliche Radverkehrsnetz ergibt sich aus einem Wunschliniennetz das alle relevanten Quellen und Ziele miteinander verbindet. **Anlage 4.7** stellt das Wunschliniennetz der Kernstadt dar. Die Wunschlinien berücksichtigen nicht tatsächliche Straßenverläufe sondern verbinden relevante Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander. Quellen und Ziele sind dabei zur Verbesserung der Übersichtlichkeit sinnvoll zusammengefasst. Ziel ist ein Angebot möglichst direkter Verbindungen von Quellen und bedeutenden, radverkehrsrelevanten Zielen. Eine Unterscheidung zwischen Wunschliniennetzen für verschiedene Fahrzwecke (Ausbildung, Einkauf, Freizeit) erfolgt nicht. Insgesamt wird dabei auch die gesamtstädtische und

damit stadtteilübergreifende Verbindung (durch entsprechende Anbindung an die relevanten Radwegeverbindungen) angestrebt.

Durch Überlagerung des Wunschliniennetzes mit dem Radwegebestand ergeben sich unter Einbeziehung der bestehenden Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigter Bereiche die Netzlücken der Hauptverbindungen des Radverkehrs.

Der Vergleich zeigt ein relativ vollständiges Bild der Radwege innerhalb der einzelnen Ortsteile. Neben der Betrachtung des Angebotes innerhalb der Ortsteile und der Kernstadt ist auch die Verbindung zwischen den Stadtteilen zu betrachten. Die aktuelle Situation ist in **Anlage 4.1** dargestellt. Es gibt an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen i.d.R. einseitig verlaufende Rad-/Gehwege. Als Lücke ist hier die Verbindung zwischen Hoetmar und Freckenhorst herauszuheben.

Mängel konnten allerdings in der Ausführung der Radwege festgestellt werden. Als besonders gravierend sind dabei oft nicht abgesicherte Radwegenden herauszuheben. Als weiteres Sicherheitsdefizit sind die nicht gesicherten Übergänge von den beidseitig befahrbaren Radwegen Außerorts in den Innerortsbereich, in dem auf beiden Seiten der Fahrbahn gefahren wird hervorzuheben. Daneben gibt es zahlreiche weitere Mängel, die während der Bestandsaufnahmen aufgefallen sind. Eine zusammenfassende Darstellung erfolgt im Kapitel 3.1.4.

- ➔ Netz weitgehend vollständig
- ➔ Lücke zwischen Hoetmar und Freckenhorst
- ➔ Ausführung teilweise mit Mängeln (v.a. Radwegenden, Übergänge Außerorts-Innerorts)

Abstellanlagen:

Zur Förderung des Radverkehrs ist auch die Ausstattung mit qualitativ und quantitativ ausreichenden Abstellanlagen an den wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs anzuführen.

Dezentral gelegene Quellen/Ziele (Schulen, Verwaltungen, Arbeitsstätten) werden in der Regel von den jeweils Verantwortlichen mit Fahrradabstellanlagen ausgerüstet. Private Abstellanlagen ergänzen hier oftmals das Angebot sinnvoll, werden aber der Beschreibung des Angebotes nicht weiter betrachtet. Allerdings gibt es auch an einer Reihe öffentlicher Ziele veraltete (Emssee), nicht diebstahlsichere und häufig auch zu wenig Abstellmöglichkeiten (Bahnhof, Haltestellen).

Eine besondere Bedeutung kommt aufgrund der zentralen Lage und der Attraktivität der Ziele aber der Altstadt von Warendorf zu. Eine Betrachtung von Fahrradabstellanlagen in der Altstadt Warendorfs ergab, dass mit Ausnahme der etwas größeren Anlage an der Sparkasse in der Münsterstraße (für max. 40 Räder) alle übrigen Abstellmöglichkeiten eher dezentral angeordnet sind und dabei maximal zehn Rädern Platz bieten. Diese Aufstellpraxis korrespondiert gut mit dem festgestellten Nutzerverhalten die Einzelziele i.d.R. nacheinander anzufahren, so dass ein großer zentraler Abstellbereich für Räder nicht benötigt wird.

Eine Besonderheit in der Altstadt stellen die Schutzrichtungen an vielen Gebäuden dar, die offensichtlich dazu dienen, die Räder nicht direkt an die Häuser zu lehnen und nun direkt zum Anschließen der Räder genutzt werden.



Abbildung 10 komb. Gebäudeschutz
Anlehnrahmen

Da das Rad das ideale Zubringerverkehrsmittel einer Wegekette im Umweltverbund ist, gehört der Bahnhof neben den Schulen zu den attraktivsten Zielen in Warendorf. Außer der nach landeseinheitlichem Standard im Auftrag der Stadt von den Freckenhorster Werkstätten betriebenen Radstation (bewacht, überdacht; Kapazität für ca. 300 Räder, Auslastung im Schnitt aber nur ca. 100 Nutzer bei Kosten von nur 7 EUR pro Monat) gibt es insgesamt zudem nur ca. 45 Bügel (also Platz für ca. 90 Räder). Im Umfeld des Bahnhofs wurden dabei zu verschiedenen Zeiten (außerhalb der Radstation) bis zu 300 Räder gezählt.



Abbildung 11 Bahnhof Warendorf

Auch an vielen Bushaltestellen kann der Bedarf an Abstellanlagen beobachtet werden. Gerade im ländlichen Raum mit größerem Einzugsgebiet der einzelnen Haltepunkte und damit auch größerer Bedeutung des Fahrrades als Zubringer steigt auch die Bedeutung der Abstellmöglichkeiten.



Abbildung 12 Wartehalle an Haltestelle Ahlener Str. in Hoetmar

- ➔ Abstellanlagen häufig nicht stand- und diebstahlsicher ausgeführt
- ➔ Teilweise nicht ausreichende Anzahl (Bahnhof, Haltestellen)

Fahrradtourismus

Die Stadt Warendorf bietet als Teil der ‚Parklandschaft‘ des Kreises Warendorf ein ideales Angebot für den Fahrradtourismus. Das Radfahren wird dabei intensiv als „ein komfortables Vergnügen“ beworben und im Sommer sowohl von Tagesausflüglern als auch für längere Touren gut angenommen. Die im Münsterland Pättkes genannten Radwege sind dabei in ein touristisches Radverkehrsnetz mit einer Streckenlänge von mehr als 4.500 km eingebunden und NRW-weit einheitlich ausgeschildert. Es sind Karten, i.d.R. auch GPS-Daten und weiterführendes Informationsmaterial für die unterschiedlichen touristischen Routen in gedruckter Form als auch über das Internet verfügbar. Eine Überprüfung der touristischen Routen erfolgte nicht. Die jeweiligen Routen wurden aber nachrichtlich in den Karten der Radwege in **Anlage 4** aufgenommen.



Abbildung 13 Beschilderung im Radverkehrsnetz

Folgende ausgeschilderte Radwanderwege durchqueren die Stadt Warendorf:

Kultur-Parcours (Nordkurs – ca. 131 km)

Werse-Ems-Radweg (ca. 200 km)

Ems-Radweg (379 km; Teilabschnitt Münsterland Teil des Werse-Ems-Radweges)

100-Schlösser-Route (insg. 960 km aus insg. 4 verbundenen Rundkursen)

R1 Europaradweg (Teilabschnitt Münsterland)

Grenzgängerroute (150 km)

Quer durchs Münsterland mit ‚Bahn & Bike‘ (Münster – Beelen; Route 4)

Route ‚Historische Stadtkerne‘

Wegweisung

Auch in Warendorf gibt es eine Radverkehrswegweisung aus den Elementen des Radverkehrsnetzes NRW (RVN NRW; Realisierung 2008/2009). Die Wegweisung besteht aus Pfeil- und Tabellenwegweisern, die Fern- und Nahziele mit zusätzlichen Piktogrammen und der jeweiligen Entfernung enthalten. Darüber hinaus bestätigen Zwischenwegweiser die jeweilige Routenführung. Die Radverkehrswegweisung in NRW hat den Status einer StVO-Beschilderung und ist durch einen entsprechenden Erlass geregelt. Dieser bezieht sich damit nicht nur auf die Schilder des RVN NRW, sondern auf die gesamte Radverkehrswegweisung (alle lokalen, regionalen und touristischen Routenbeschilderungen) in NRW mit entsprechend gestalteten Wegweisern.

Ziel des RVN NRW ist die Verbindung aller Städte und Gemeinden des Landes mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Dabei sollen die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe auf möglichst kurzen und direkten Wegen miteinander verknüpft werden.

Allerdings enthält das Netz in der bislang realisierten ersten Stufe aufgrund der Anlehnung an touristische Routen zumindest in Warendorf vielfach noch weniger attraktive Verbindungen im Stadtteilverbindungsverkehr. So ist z.B. die Verbindung Warendorf - Freckenhorst über Splieterstr./Hägerort ausgeschildert. Diese Verbindung ist mit ca. 7 km deutlich länger als die nicht ausgeschilderten Verbindungen über die L 547 (ca. 4 km) oder die Waterstroate/Feidiekstr. Lokale und regionale Ergänzungen und Verdichtungen durch die Städte und Gemeinden können aber seit 2009 mit Unterstützung des Landes im einheitlichen System erfolgen.



Wegweisung auf touristische Routen ausgerichtet

2.2.5 Fußgängerverkehr

Das Fußwegegerüst wurde im Rahmen der Bestandsaufnahme ebenfalls aufgenommen. Es können folgende Netzelemente definiert werden:

- Bei den **Seitenräumen** handelt es sich um straßenbegleitende Gehwege, die Bestandteil des Seitenraumes von Straßen sind. Diese werden häufig vereinfachend als Gehweg, Fußweg, Bürgersteig usw. bezeichnet. In Seitenräumen ist grundsätzlich die Führung als **reiner Gehweg** oder im Mischverkehr als **kombinierter oder getrennter Rad- und Gehweg** und „**Gehweg, Radfahrer frei**“ möglich.
- Ein weiteres Netzelement des Fußverkehrs bilden **selbständig geführte Gehwege**. Hierbei handelt es sich um unabhängig von Straßen verlaufende Verbindungen (z.B. durch Grünanlagen oder entlang von Flussläufen).
- Als dritte Kategorie des Fußwegegerüsts stehen die **sonstigen Straßen und Wege**. Hierunter fallen **Verkehrsberuhigte Bereiche** (Zeichen 325/326 StVO), **Spielstraßen** (Zeichen 250 StVO mit Zusatzschild 1010-10 StVO), **Nichtbefahrbare Wohnwege** (Sonderwege für Fußgänger gem. Zeichen 239 StVO) und **Fußgängerbereiche** (Zeichen 242/243 StVO).

Als weitere wichtige Netzelemente wurden Querungsanlagen aufgenommen. Diese sind auch in den Karten des Straßen- bzw. Radwegenetzes enthalten.

Folgende Arten von Querungsanlagen werden unterschieden:

- **Querungshilfen** in Form von Aufpflasterungen, Mittelinseln/ begehbaren Mittelstreifen und vorgezogene Seitenräume und Einengungen
- **Fußgängerüberwege** (Zebrastreifen)
- **lichtsignalgesteuerte Fußgängerfurten**
- **Sonderlösungen mit Fußgängervorrang** (Überfahrbare Gehwege, Kreuzungen als verkehrsberuhigter Bereich)
- **Über- und Unterführungen**

Das Netz in der Stadt Warendorf kann sowohl hinsichtlich der Längselemente als auch hinsichtlich der Elemente für den querenden Fußgänger als vollständig angesehen werden. Auf eine zeichnerische Darstellung der Netzelemente wurde deshalb verzichtet. Die erfassten Querungsanlagen sind in den Karten des Straßen- bzw. Radwegenetzes enthalten.

Ein besonderes Thema beim Fußgängerverkehr ist die Barrierefreiheit der Verbindungen. Diese ergibt sich aus dem Bundesgleichstellungsgesetz (BGG). Danach ist die „gleichberechtigte Teilhabe von behinderten Menschen am Leben in der Gesellschaft zu gewährleisten [und soll Ihnen eine] selbstbestimmte Lebensführung“ ermöglichen.

Soweit erkennbar, sind in Warendorf an allen relevanten Knotenpunkten Bordsteinabsenkungen vorhanden.

Problematisch sind aber die zum Teil zu geringen Gehwegbreiten (< 2,50m) z.B. in der OD Freckenhorst. Dieses Regelmaß wird zudem oft auch durch Hindernisse auf schmalen Gehwegen (z.B. Fahrradständer, Blumenkübel, Werbeschilder etc.) – z.T. aufgestellt, um das Parken von Pkw zu unterbinden – zusätzlich eingeschränkt.



Abbildung 14 geringe Gehwegbreiten

Außer am neuen Busbahnhof fehlen i.d.R. moderne Leitsysteme. An Engstellen oder vor Querungshilfen werden somit Wege unterbrochen und es ist kein Netz vorhanden, das die Anforderungen an ein durchgängiges barrierefreies Netz erfüllt. Die Beseitigung dieser Engstellen/Mängel kommt durch die Verbesserung der Erkennbarkeit letztlich allen Fußgängern und ggf. auch Radfahrern zugute und führt zu einer insgesamt höheren Verkehrssicherheit.

Besondere Anforderungen an die Anlagen des Fußgängerverkehrs werden auch im Umfeld von Kindergärten und Schulen gestellt. Als Beispiel wurde hier die Situation im Umfeld des Kindergartens Im Winkel in Freckenhorst betrachtet. Hier können diverse Mängel (unzureichende Sichtbeziehungen am Querungspunkt mit der Feidiekstraße, unzureichende Gehwegbreite Feidiekstraße) beobachtet werden, die die Verkehrssicherheit der Fußgänger einschränken. Diese Situation wird im Rahmen der Maßnahmenuntersuchung näher betrachtet.

- ➔ Fußwege an allen Straßen mit Verkehrsbedeutung
- ➔ Fußgängerzone in der Kernstadt von Warendorf, z.T. mit unebenem Pflaster
- ➔ Bordsteinabsenkungen an den Knotenpunkten
- ➔ aber z.T. zu geringe Gehwegbreiten (z.B. im Zuge der L 547 in Freckenhorst)
- ➔ Querungshilfen an vielen relevanten Punkten
- ➔ Fehlen von Leitsystemen zur Herstellung einer durchgehenden Barrierefreiheit
- ➔ Mängel im Umfeld des Kindergartens Im Winkel in Freckenhorst

2.2.6 Luftverkehr

Der internationale Flughafen Münster/Osnabrück (FMO) liegt von Warendorf (Bahnhof) in einem Abstand von ca. 35 km. Neben diversen Direktflügen zu den deutschen Luftverkehrskreuzen in Frankfurt, Berlin und München werden viele Charterflüge angeboten.

Der FMO ist von Warendorf aus über verschiedene Routen (B64 (über Telgte) oder L830 (über Ostbevern) in ca. 40 Minuten erreichbar. Dieser Wert ist im Vergleich zu anderen Mittelzentren im IHK-Bezirk Nord Westfalen als durchschnittlich zu bewerten.

Mit dem ÖPNV ist der FMO dagegen nur mit einem Umstieg in Münster Hbf. angebunden (Bahn von bis Münster, MS-FMO: S50 oder R51). Die Fahrzeiten betragen ca. 90 Minuten für die Strecke zum FMO (vom Bahnhof Warendorf), die Rückfahrten dauern infolge ungünstiger Übergangszeiten i.d.R. 105 Minuten.

2.3 Verkehrsnachfrage

2.3.1 Fließender Kfz-Verkehr

Verkehrsmengen 2011

- **Anlage 5**

Die für den VEP Warendorf verwendeten Daten zur Verkehrsnachfrage des fließenden Kfz-Verkehrs stammen aus den folgenden Quellen:

1. „Verkehrserhebung Stadt Warendorf“ aus dem Jahr 2009 (Planersocietät)
2. „Verkehrsuntersuchung Neubau der B 64n“ aus dem Jahr 2006 (IVV Aachen)
3. Ergebnisse der amtlichen Straßenverkehrszählungen aus unterschiedlichen Jahren (zuletzt 2005, die Daten der SVZ 2010 wurden während der Bearbeitung herausgegeben), Straßen NRW
4. Eigene Erhebungen mit automatischen Zählgeräten vom 01.07. 2010 bis 08.07. 2010
5. Eigene Erhebungen am 31. März 2011

Auf Grundlage dieser Daten wurde das Verkehrsmodell für die durchzuführenden Umlegungsberechnungen geeicht.

Die Ergebnisse werden als Jahres-DTV-Werte (durchschnittlicher täglicher Verkehr) in der Einheit Kfz/24h angegeben. Dabei wurden die erhobenen Zählergebnisse mit Hilfe des im Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) angegebenen Verfahrens hochgerechnet. In diesen DTV-Werten sind somit sowohl verkehrstarke (v.a. Werkstage) als auch verkehrsschwache Tage (z.B. Sonn- und Feiertage) berücksichtigt.

Der Schwerverkehr (Lkw > 3,5t, Lastzüge und Busse) wird als SV-Anteil dargestellt.

Die Ergebnisse sind in den folgenden Tabellen für ausgewählte Querschnitte zusammengefasst dargestellt und können **Anlage 5** in grafischer Form entnommen werden.

Tabelle 9 Kfz-Verkehrsmengen (DTV) und SV-Anteile in der Kernstadt

Querschnitt	Kfz/24h	SV-Anteil
B 64, westlich K 3	8.600	11,9 %
B 64, östlich K 3	13.300	9,3 %
B 64, westlich Andreasstr.	16.700	7,5 %
B 64, westlich L 547	16.500	7,8 %
B 64, östlich L 547	13.500	10,3 %
B 64, östlicher Ortseingang	10.400	10,2 %
B 475, nördlich L 830	12.300	9,1 %
B 475, südlich B 64	9.600	8,4 %
L 830, nördlich Nördliche Stadtstraße	5.600	5,3 %
L 830, südlich Nördliche Stadtstraße	5.400	4,5 %
L 830, westlich B 475	8.100	3,9 %
L 547, südlich B 64	7.700	3,8 %
K 3, südlich B 64	8.400	4,7 %
Nördliche Stadtstraße, westlich Dr.-Rau-Allee	2.900	5,6 %
Nördliche Stadtstraße, östlich Lange Wieske	4.300	2,7 %
Blumenstr., südlich B 64	7.700	2,2 %
Im Grünen Grund, westlich L 547	9.000	2,2 %
Reichenbacher Str., östlich L 547	8.500	1,7 %
Andreasstr., südlich L 830	14.300	2,2 %
Gallitzinstr., nördlich L 830	7.100	0,8 %
Dreibrückenstr., nördlich L 830	2.700	1,0 %
Zwischen den Emsbrücken, südlich L 830	2.900	0,8 %
Wilhelmstr., nördlich B 64	7.300	1,4 %
Freckenhorster Str., nördlich B 64	4.600	0,3 %
Oststr., nördlich B 64	3.800	0,4 %
Splietterstr., südlich B 64	5.600	1,5 %
Beckumer Str., südlich Am Salzgraben	10.800	3,0 %
Waterstroate, südlich K 3	3.800	4,6 %
Waterstroate, südlich K.-v.-Galen-Str.	1.700	1,2 %

Quelle: Umlegungsberechnungen 2011

Tabelle 10 Kfz-Verkehrsmengen (DTV) und SV-Anteile in den Ortsteilen

Querschnitt	Kfz/24h	SV-Anteil
FRECKENHORST		
L 547, nördlich Merveldtstr.	13.300	4,1 %
L 547, östlich Feidiekstr.	9.100	5,6 %
L 547, nördlich Everswinkeler Str.	8.400	6,0 %
L 547, südlich Everswinkeler Str.	7.900	4,4 %
L 547, südlich Berliner Str.	6.500	6,4 %
L 793, westlich Bußmannsweg	6.400	5,9 %
L 793, östlich Brückenstr.	5.900	6,2 %
L 793, östlich L 547	6.500	6,3 %
L 793, südlich Nordfeld	4.000	7,5 %
K 1, südlich L 793	2.400	1,4 %
Brückenstr., nördlich L 793	3.900	1,4 %
Merveldtstr., westlich L 547	4.300	1,4 %
Feidiekstr., nördlich L 547	1.300	1,0 %
Feidiekstr., nördlich Merveldtstr.	2.300	1,6 %
Berliner Str., östlich L 547	1.000	1,6 %
HOETMAR		
L 851, westlich Gysenbergstr.	2.200	3,4 %
L 851, östlich Sendenhorster Str.	4.000	3,8 %
L 851, nördlich Lindenstraße	2.500	4,0 %
K 20, nördlich L 851	3.000	4,3 %
K 20 (Lindenstr.), südlich L 851	1.100	7,9 %
K 20, östlich Lindenstr.	3.000	4,3 %
Dechant-Wessing-Str., westlich Lindenstr.	2.700	1,2 %
Ahlener Str., südlich Wagenfeldstr.	1.000	6,5 %
EINEN und Müssingen		
L 548, östlich K 17	2.000	9,0 %
L 548, südlich K 17	2.100	8,5 %
K 17, westlich Einener Str.	1.700	5,9 %
L 548, nördlich B 64	4.500	5,1 %
MILTE		
L 830, westlich L 548	4.700	5,6 %
L 830, östlich L 548	6.100	6,9 %
L 830, östlich Dorfstr.	7.000	6,0 %
L 830, südlich Ostmilter Str.	5.600	5,3 %
L 548, südlich L 830	2.000	8,5 %
K 38, nördlich L 830	2.300	5,7 %
K 18, östlich L 830	1.900	12,6 %
Dorfstr., südlich L 830	400	1,0 %

Quelle: Umlegungsrechnungen

Die höchsten Belastungen wurden mit bis zu 16.700 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt der B 64 westlich der Andreasstraße festgestellt. Auch die anderen Abschnitte der B 64 weisen sehr hohe Belastungen in der Ortsdurchfahrt auf. Der Schwerverkehrsanteil liegt dabei zwischen 7,5 % und 10,3 % (rd. 1.100 bis 1.400 SV/24h).

Auch die Belastung der Ortsdurchfahrt der L 547 in Freckenhorst ist mit bis zu 9.100 Kfz/24h und einem Schwerverkehrsanteil von 5,6 % (rd. 500 SV/24h) im Bereich Feidiekstraße als sehr hoch zu bewerten. In Freckenhorst werden die negativen Auswirkungen der hohen Verkehrsbelastung durch die enge Straßenschlucht und den kurvigen Verlauf zusätzlich erhöht.

Innerhalb des städtischen Straßennetzes können darüber hinaus in der Kernstadt sehr hohe Belastungen auf der Andreasstraße (14.300 Kfz/24h), der Beckumer Str. (10.800 Kfz/24h), Im Grünen Grund (9.000 Kfz/24h), Reichenbacher Str. (8.500 Kfz/24h) und Blumenstraße (7.700 Kfz/24h) beobachtet werden. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier allerdings mit Werten zwischen 1,7 % und 3 % deutlich niedriger als bei der B 64.

Die Straßenabschnitte in den anderen Ortsteilen weisen im Vergleich eher moderate Belastungen auf. Herauszuheben ist hier noch die Ortsdurchfahrt der L 830 in Milte mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 7.000 Kfz/24h und einem SV-Anteil von 6 % (rd. 400 SV/24h).

Verkehrsmengenentwicklung

Die Entwicklung der Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz kann auf Grundlage der Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen dokumentiert werden. Folgende Tabelle stellt die Entwicklung der letzten 3 Zählungen seit 2000 dar.

Tabelle 11 Verkehrsmengenentwicklung im klassifizierten Straßennetz

Straße	Nr.	Abschnitt	Verkehrsmengen (DTV) in Kfz/24h			Änderungen 2000 bis 2010
			SVZ 2000	SVZ 2005	SVZ 2010	
Bundesstraßen						
B 64	2301	westlich Warendorf	9.200	8.800	9.800	6,5%
B 64	4317	östlich L 547	13.300	13.400	12.200	-8,3%
B 64	2304	östlich Warendorf	9.900	9.500	9.300	-6,1%
B 475	2302	nördlich Warendorf	12.400	12.000	12.900	4,0%
B 475	2312	zw. B 64 und L 830	14.700	14.300	14.100	-4,1%
B 475	2303	südlich B 64	10.000	9.262	8.900	-11,0%
Gesamt Bundesstraßen			60.300	58.462	57.400	-4,8%
Landesstraßen						
L 547	1302	südlich Hoetmar	6.300	5.100	6.300	0,0%
L 547	2304	nördlich Freckenhorst	13.000	11.600	13.100	0,8%
L 547	4313	südlich B 64	7.900	6.000	6.000	-24,1%
L 548	1302	zw. Einen und Milte	2.000	2.200	2.300	15,0%
L 793	1305	zw. Freckenhorst und Everswinkel	6.000	6.000	6.100	1,7%
L 793	1312	zw. Freckenhorst und Westkirchen	4.000	3.900	4.300	7,5%
L 830	1303	zw. Milte und Warendorf	5.400	5.600	5.100	-5,6%
L 851	1303	zw. Hoetmar und Sendenhorst	1.900	2.100	2.100	10,5%
Gesamt Landesstraßen			46.500	42.500	45.300	-2,6%
Kreisstraßen						
K 3	1306	westl. Warendorf	4.900	7.400	6.200	26,5%
K 17	1307	westl. Einen	1.600	1.800	1.700	6,3%
K 18	1305	östlich Milte	2.700	2.300	2.300	-14,8%
K 20	2316	östlich Hoetmar	2.800	2.600	2.900	3,6%
K 38	1304	nördlich Milte	1.500	1.500	1.400	-6,7%
Gesamt Kreisstraßen			13.500	15.600	14.500	7,4%

Quelle: Ergebnisse der Straßenverkehrszählungen

Die Tabelle zeigt, dass die Entwicklung der Verkehrsmengen auf den Bundesstraßenabschnitten in Warendorf seit 2000 insgesamt stagniert. Dabei sind innerhalb der einzelnen Straßen Unterschiede festzustellen. So zeigt die Entwicklung auf der B 64 östlich der L 547 eine rückläufige Tendenz (- 6,1% bzw - 8,3%), während westlich von Warendorf eine Zunahme von 6,5 % zu verzeichnen ist.

Auf den Landesstraßen kann fast überall eine leichte Zunahme festgehalten werden. Von dieser Tendenz weicht insbesondere die L 547 im Abschnitt südlich der B 64 mit einer Abnahme von über 24 % deutlich ab. Es ist denkbar, dass hier Verlagerungen in das untergeordnete Netz (Reichenbacher Str., Im Grünen Grund, Blumenstraße) stattgefunden haben.

Im Kreisstraßennetz sind ebenfalls leichte Zunahmen der Verkehrsmengen zu verzeichnen. Im Durchschnitt stiegen die Verkehrsmengen auf den gezeigten Querschnitten seit 2000 um 7,4%.

Im städtischen Straßennetz liegen Daten für die Darstellung der Verkehrsmengenentwicklung in der Kernstadt und in Freckenhorst aus dem letzten VEP von 1991 und aus den aktuellen Erhebungen vor. Der Vergleich ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 12 Verkehrsmengenentwicklung im städtischen Straßennetz

Straße	Abschnitt	VEP 1991	VEP 2010	Änderungen
Warendorf				
Im Grünen Grund	westlich L 547	8.100	9.000	11,1%
Reichenbacher Str.	östlich L 547	7.800	8.500	9,0%
Andreasstr.	südlich L 830	11.400	14.300	25,4%
Gallitzinstr.	nördlich L 830	7.300	7.100	-2,7%
Dreibrückenstr.	nördlich Gallitzinstr.	7.700	6.800	-11,7%
Dreibrückenstr.	nördlich L 830	4.800	2.700	-43,8%
Zwischen den Emsbrücken	südlich L 830	6.200	2.900	-53,2%
Wilhelmstr.	nördlich B 64	7.400	7.300	-1,4%
Freckenhorster Str.	nördlich B 64	8.000	4.600	-42,5%
Oststr.	nördlich B 64	5.700	3.800	-33,3%
Splietestr.	südlich B 64	6.600	5.600	-15,2%
Splietestr.	südlich Reichenbacher Str.	8.400	9.500	13,1%
Beckumer Str.	südlich B 64	4.400	4.800	9,1%
Gesamt Warendorf		77.900	86.900	11,6%
Freckenhorst				
Merveldtstr.	westlich L 547	6.900	4.300	-37,7%
Brückenstr.	nördlich L 793	4.500	3.900	-13,3%
Feidiekstr.	nördlich Merveldtstr.	3.000	2.300	-23,3%
Feidiekstr.	südlich Merveldtstr.	2.100	1.300	-38,1%
Berliner Str.	östlich L 547	1.500	1.000	-33,3%
Gesamt Freckenhorst		18.000	12.800	-28,9%

Quelle: VEP 1991 und aktuelle Erhebungen

In der Kernstadt hat der Verkehr in den dargestellten Abschnitten des städtischen Straßennetzes insgesamt um 11,6 % zugenommen.

Der Vergleich der einzelnen Abschnitte zeigt hier deutliche Unterschiede. So stehen z.B. deutliche Zunahmen auf der Andreasstraße ebenso starke Abnahmen auf der Dreibrückenstr., Zwischen den Emsbrücken, Freckenhorster Str. und Oststraße gegenüber. Als mögliche Gründe können hier zum einen Verkehrsverlagerungen durch den Bau der Nördlichen Stadtstraße und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Altstadt angeführt werden. Darüber hin-

aus hat die Reduzierung und Bewirtschaftung der Stellplätze in der Altstadt zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt geführt.

Die Zunahmen auf der Reichenbacher Str., Im Grünen Grund, Splieter Str. und Beckumer Str. sind z.T. auf Verlagerungen von der hoch belasteten B 64 zurückzuführen.

In Freckenhorst zeigen alle dargestellten Abschnitte deutliche Verkehrsmengenabnahmen. Als Grund können hier u.a. die durchgeführten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie eine stärkere Nutzung des Fahrrades insbesondere Richtung Warendorf seit dem letzten VEP angeführt werden.

- Hohe Verkehrsbelastungen auf den OD B64 und L 547
- Hohe Verkehrsbelastungen auf städtischen Straßen in der Kernstadt: Andreasstraße, Reichenbacher Str., Im Grünen Grund
- Stagnation bis leicht rückläufige Verkehrsmengen im klassifizierten Straßennetz
- Verkehrsmengenzunahmen im städtischen Straßennetz in der Kernstadt

Durchgangsverkehr

- **Anlage 6**

Insbesondere hinsichtlich möglicher Verlagerungspotenziale ist eine Analyse der Durchgangsverkehrsanteile am Gesamtverkehrsaufkommen interessant. Dabei konzentriert sich die Analyse auf Grund der vorliegenden Problemlage auf die Kernstadt (insbesondere OD B 64) sowie den Ortsteil Freckenhorst (OD L 547). Die Daten können dabei aus der Befragung am 31.3. 2011 sowie den Ergebnissen der Kennzeichenerfassung aus dem Jahr 2009 gewonnen werden.

Bevor auf die Daten im Einzelnen eingegangen wird soll die Definition der Verkehrsarten vorangestellt werden. Dem Durchgangsverkehr sind sämtliche Fahrten zuzuordnen, die sowohl die Quelle als auch das Ziel der Fahrt außerhalb des jeweils definierten Untersuchungsraumes haben. Fahrten, die dem Quellverkehr zuzuordnen sind, haben innerhalb des Untersuchungsraumes begonnen und ihr Ziel außerhalb. Umgekehrt ist es beim Zielverkehr, dessen Fahrt außerhalb des Untersuchungsraumes begonnen hat und innerhalb endet. Als weitere Verkehrsart ist der Binnenverkehr anzusehen, der sowohl Quelle als auch Ziel innerhalb des Untersuchungsraumes hat.

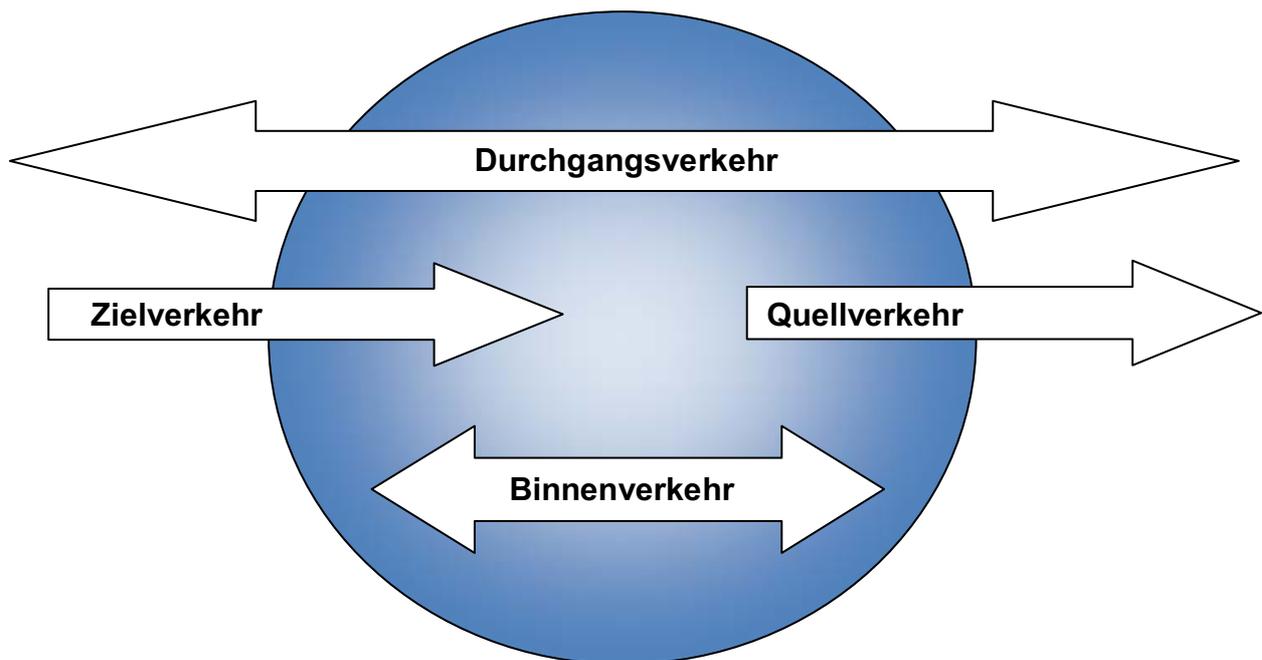


Abbildung 15 Definition der Verkehrsarten

Die Herkunft des Durchgangsverkehrs im Zuge der B 64 ist in folgender Abbildung dargestellt.

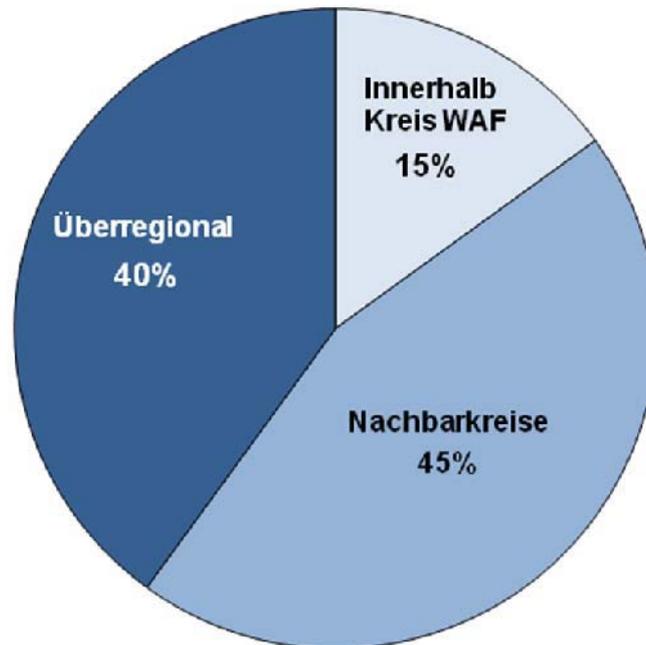


Abbildung 17 Herkunft des Durchgangsverkehrs an der Befragungsstelle Ost B 64

Es wird deutlich, dass mit einem Anteil von 60 % insbesondere regionale Verkehre (innerhalb des Kreises Warendorf oder mit den Nachbarkreisen) am Verkehrsaufkommen des Durchgangsverkehrs beteiligt sind. Überregionale Verkehre nehmen dagegen einen Anteil von rd. 40 % ein.

- ➔ Durchgangsverkehrsanteile am Stadtrand auf der B64 rund 40 % (4.200 Kfz/24h bis 5.200 Kfz/24h)
- ➔ Ost-West-gerichteter Durchgangsverkehr dominiert
- ➔ Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs rund 40 %

Freckenhorst: L 547

In Freckenhorst werden alle Fahrten dem Durchgangsverkehr zugeordnet, die weder Quelle noch Ziel innerhalb des Ortsteils Freckenhorst haben. Es werden somit sowohl regionale (z.B. von Beelen nach Telgte) und lokale Fahrten (z.B. von Hoetmar in die Kernstadt) als auch überregionale Fahrten (z.B. von Bielefeld nach Münster) dem Durchgangsverkehr zugeordnet.

Anlage 6.2 stellt die so definierten Verkehrsbelastungen des Durchgangsverkehrs auf den Querschnitten in Freckenhorst sowie den jeweiligen Anteil an der Gesamtverkehrsbelastung dar.

Auf der L 547 liegen die Anteile des Durchgangsverkehrs zwischen 59 % an der Einmündung Feidiekstraße und 71 % südlich der Berliner Straße. Damit beträgt die Verkehrsbelastung des Durchgangsverkehrs nördlich der L 793 rd. 5.500 Kfz/24h und südlich der L 793 rd. 4.500 Kfz/24h.

Die Verkehrsbeziehungen des Durchgangsverkehrs in Freckenhorst sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

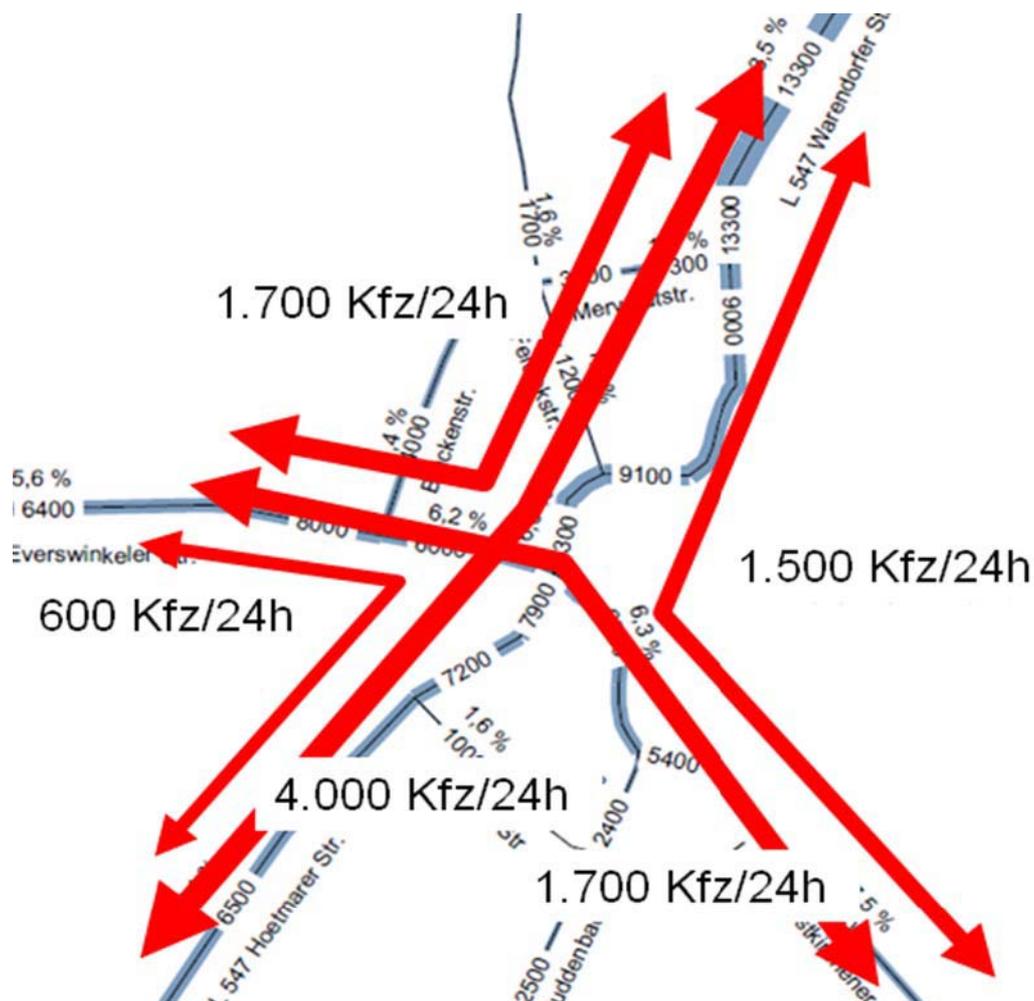


Abbildung 18 Wichtigste Durchgangsverkehrsbeziehungen in Freckenhorst

Mit 4.000 Kfz/24h ist der Durchgangsverkehr in Richtung Nord-Süd deutlich herauszuheben. Der Anteil am gesamten Durchgangsverkehr auf der L 547 beträgt nördlich der L 793 rd. 70 % und südlich der L 793 rd. 90 %.

Gleich stark ausgeprägt sind mit jeweils 1.700 Kfz/24h die in Ost-West- bzw. West-Nord-gerichteten Verkehrsströme.

Die Herkunft des Durchgangsverkehrs ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

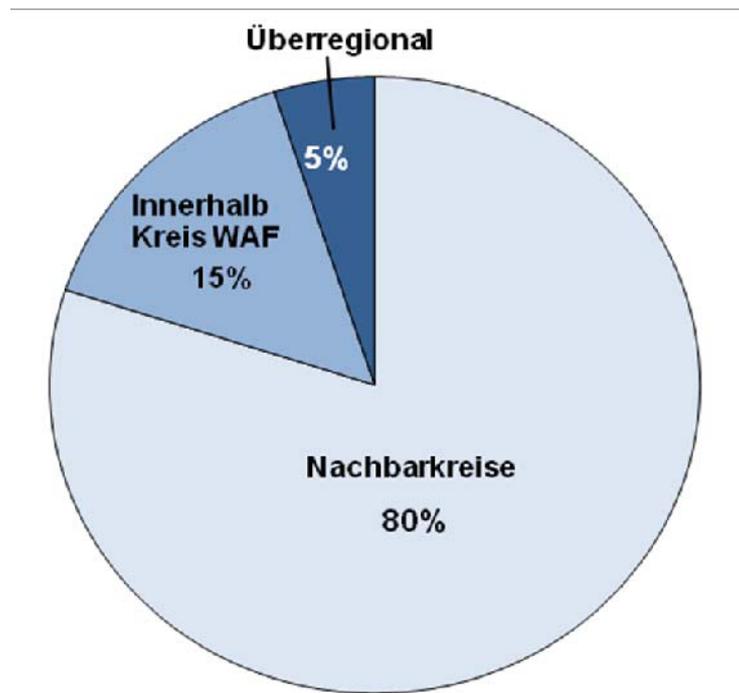


Abbildung 19 Quellen und Ziele des Durchgangsverkehrs an der südlichen Befragungsstelle der L 547

Der Anteil der regionale Verkehre (innerhalb des Kreises Warendorf oder mit den Nachbarkreisen) ist mit rd. 95 % noch wesentlich deutlicher ausgeprägt als auf der B 64. Überregionale Verkehre sind mit einem Anteil von rd. 5 % zu vernachlässigen.

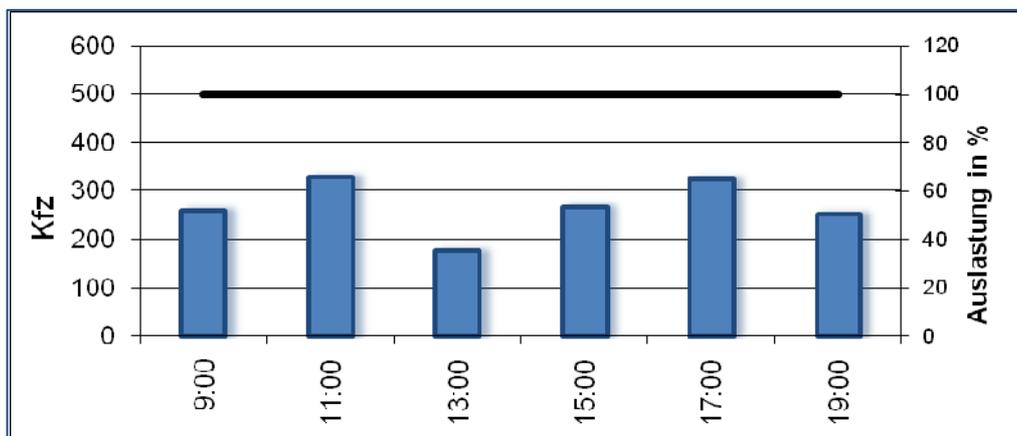
- Durchgangsverkehrsanteile auf der L 547 zwischen 59 % und 71% (4.500 Kfz/24h bis 5.500 Kfz/24h)
- Nord-Süd-gerichteter Durchgangsverkehr dominiert
- Anteil des überregionalen Durchgangsverkehrs rund 5 %

2.3.2 Ruhender Kfz-Verkehr

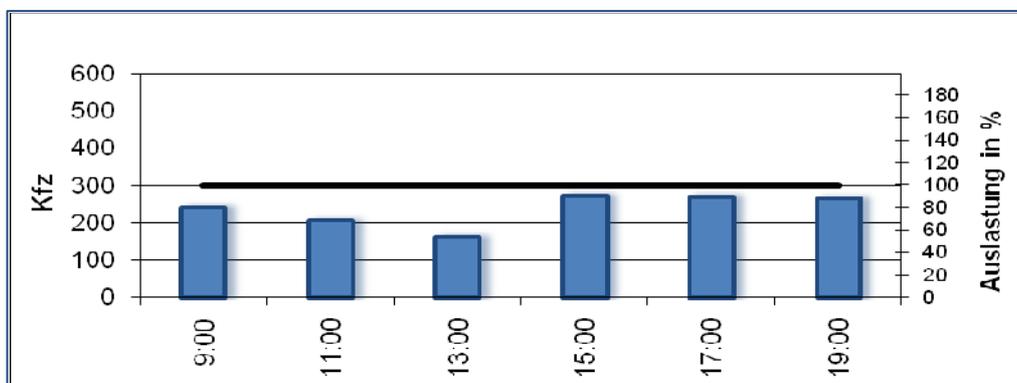
Eine Erhebung der Stellplatznachfrage in der Altstadt fand am 4. November 2010 in der Zeit von 9.00 Uhr bis 19.00 Uhr durch Mitarbeiter der IPW statt. Als Untersuchungsraum wurde der gleiche Bereich definiert wie beim Stellplatzangebot. In die Erhebungen wurden 780 Stellplätze eingebunden (92% des Gesamtangebotes). Folgende Tabelle und Abbildung fasst das Ergebnis der Belegungszählungen zusammen.

Tabelle 13 Ergebnisse der aktuellen Verkehrszählungen

Intervall	Westliche Altstadt		Östliche Altstadt	
	Belegung	Auslastung	Belegung	Auslastung
09:00	259 Pkw	51,8%	242	83,2%
11:00	328 Pkw	65,6%	205	70,4%
13:00	176Pkw	35,2%	161	55,3%
15:00	267 Pkw	53,4%	271	93,1%
17:00	323 Pkw	64,6%	269	92,4%
19:00	251 Pkw	50,2%	264	90,7%



Westliche Altstadt



Östliche Altstadt

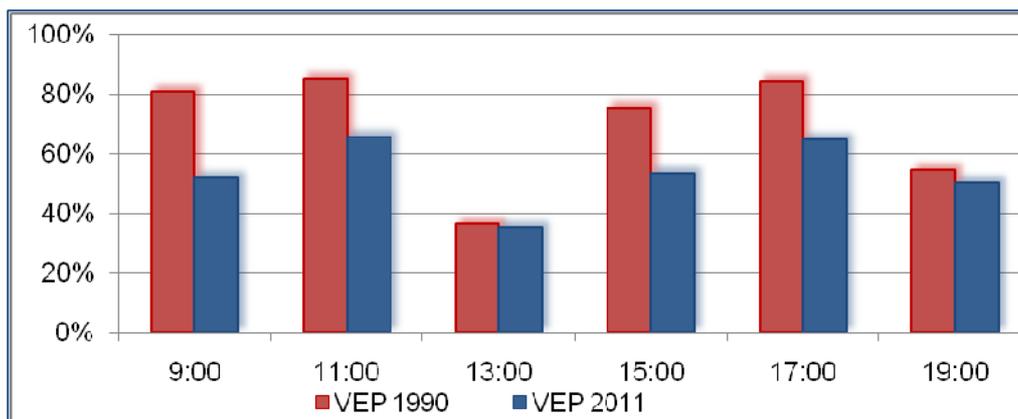
Abbildung 20 Belegungsganglinien des Stellplatzangebotes in der Altstadt

Die Belegungsganglinien zeigen für beide Bereiche ein differenziertes Bild. Im Westen können geringe Auslastungen des vorhandenen Stellplatzangebotes festgehalten werden. Das Maximum liegt hier mit 65,6 % Auslastung um 11:00 Uhr. Ein ähnlich hoher Wert wird nochmal um 17:00 Uhr mit 64,6 % Auslastung erreicht. Die vorliegende Belegungsganglinie kann bei einem Vergleich mit typischen Ganglinien für bestimmte Nutzergruppen aus den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs auf verkaufsflächenbezogenen Verkehr schließen lassen.

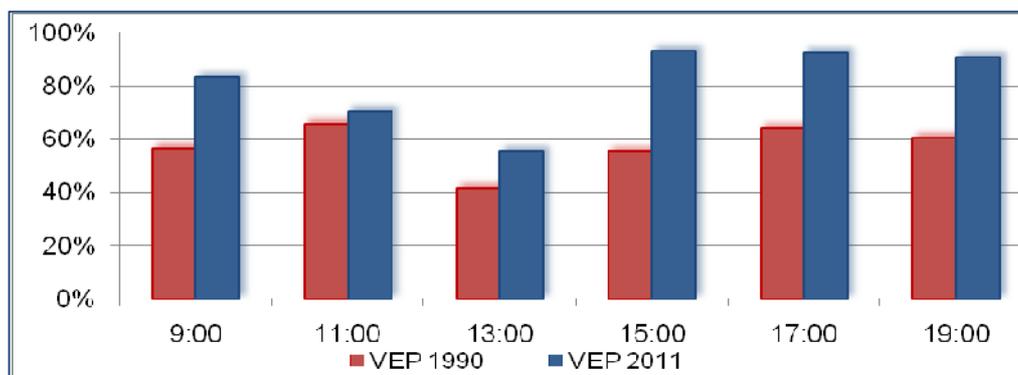
In der östlichen Altstadt ist die Auslastung der vorhandenen Stellplätze dagegen insbesondere am Nachmittag deutlich höher. Hier werden in den Nachmittagsintervallen konstant Werte von über 90 % erreicht. Auch am Vormittag liegen die Auslastungen mit rund 70 % bis 80 % über denen in der westlichen Altstadt. Die Tagesganglinie lässt auf eine Überlagerung von verschiedenen Nutzergruppen (v.a. Anwohner und Beschäftigte) schließen.

Um Parksuchverkehre zu vermeiden, sollte eine Reserve von 20 % des Parkraumangebotes vorgehalten werden. Somit ist die Auslastung in der östlichen Altstadt als zu hoch zu bewerten.

Ein Vergleich der aktuell ermittelten Auslastungen mit den entsprechenden Werten aus dem letzten Verkehrsentwicklungsplan kann der nachfolgenden Abbildung entnommen werden.



Westliche Altstadt



Östliche Altstadt

Abbildung 21: Vergleich der Belegungsganglinien VEP 1990 und VEP 2011

Die Abbildung zeigt, dass sich die Stellplatznachfrage in den letzten 20 Jahren gedreht hat. Während in der westlichen Altstadt ein Rückgang der Auslastung zu verzeichnen ist, kann in der östlichen Altstadt ein Anstieg beobachtet werden.

Bezüglich der Auslastung auf der Emswiese (Linnenwiese) kann im Vergleich zum letzten VEP eine bessere Auslastung beobachtet werden. Hier ist die mittlerweile installierte Hinweisbeschilderung auf den kostenlosen Parkplatz an Begründung anzuführen.

Eine gewisse Einschränkung des Stellplatzangebotes für Besucher der Altstadt stellt die Ausgabe von Anwohnerparkausweisen dar. Im Jahr 2010 wurden nach Aussage des Ordnungsamtes insgesamt 322 Anwohnerparkausweise ausgestellt. Davon entfallen 173 auf den östlichen und 149 auf den westlichen Teil der Altstadt. Diese Einschränkung ist insbesondere an Wochenenden und abends gegeben, wenn die Anwohner die Stellplätze nutzen.

Im Westen ist das Angebot an den Markttagen durch den Entfall der nordöstlichen Stellplätze am Wilhelmsplatz ebenfalls eingeschränkt. Dienstags und freitags stehen somit 46 Stellplätze weniger zur Verfügung (= rd. 10% des gesamten Angebotes). Zugleich kann an diesen Tagen eine erhöhte Nachfrage beobachtet werden. Hier kann von einer zusätzlichen Nachfrage von rd. 10 % ausgegangen werden. Insgesamt steigt die maximale Auslastung des Stellplatzangebotes unter diesen Annahmen an Markttagen vormittags auf 80 %.

- Hohe Auslastung der Stellplätze in der östlichen Altstadt
- Geringe Auslastung der Stellplätze in der westlichen Altstadt
- Veränderung der Nachfrage in Richtung östliche Altstadt seit dem letzten VEP
- Eingeschränktes Angebot durch Anwohnerparkausweise an Wochenenden und abends
- Hohe Auslastung im Westen auch an Markttagen

2.3.3 Öffentlicher Verkehr

SPNV

Die Informationen zur Nachfrage im ÖPNV wurden für den Teilbereich SPNV dem Entwurf des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe entnommen. Dieser führt die bestehenden Nahverkehrspläne seiner Mitgliedszweckverbände (ZVM: März 2006) zusammen und nimmt dabei zugleich eine Fortschreibung und Aktualisierung vor.

Gemäß einer Fahrgasterhebung aus dem Jahr 2008 liegt die Fahrgastnachfrage im Querschnitt westlich von Warendorf bei ca. 2.100 und östlich von Warendorf noch bei rund 2.000 Reisenden. Die hohe Belastung auch in Richtung Beelen resultiert aus dem hohen Anteil des Schülerverkehrs (bis Beelen). Östlich von Beelen halbiert sich dann die Nachfrage auf ca. 1.100 Reisende.

Der Anteil des Berufs- und Ausbildungsverkehrs an der Zahl der Gesamtfahrgäste liegt bei ca. 30 %, das Pendlerpotenzial ist auf dieser Strecke allerdings nur zu ca. 9 % ausgeschöpft. Diese geringere Attraktivität kann ihre Ursache in der niedrigeren Streckengeschwindigkeit oder in der teilweise parallelen Bedienung durch die Buslinie R11 haben.

Von den im Jahr 2008 festgestellten ca. 3.600 werktäglichen Bahnreisenden auf der RB67 reisen rd. 1.200 ab/bis Warendorf (ca. 1.150 Ein- und 1.200 Aussteiger). Damit hat sich die Zahl der Reisenden durch die durchgehende Einführung des Stundentaktes seit 2005 von 3.200 um mehr als 10% erhöht.

- ➔ Hohes Fahrgastaufkommen bis Beelen
- ➔ 30 % Anteil Berufs- und Ausbildungsverkehr
- ➔ Pendlerpotenzial nur zu rd. 9 % ausgeschöpft
- ➔ Erhöhung der Anzahl der Reisenden seit 2005 um rd. 10 %

Busverkehr

Die für die Stadt Warendorf relevanten Nachfragedaten aus dem 2. NVP für den Kreis Warendorf wurden überwiegend im Jahr 2002 erhoben. Für detaillierte Informationen wird auf den NVP verwiesen. Da die Nachfragedaten nur linienbezogen angegeben wurden, sind die Aussagen betreffend der Stadt Warendorf nur sehr eingeschränkt – als Ableitung aus den allgemeinen Daten - möglich:

- Mit der R11 (Abschnitt Warendorf und Münster) verkehrt eine der drei nachfragstärksten Buslinien im Kreis Warendorf (ca. 1.300 Fahrgäste/Tag (montags bis freitags)) in der Stadt Warendorf.
- Die Linie 314 (heute R14 - Ostbevern - Milte - Warendorf) und 351 (Ahlen - Warendorf) erreichen mit ca. 500 - 600 Fahrgästen pro Tag ebenfalls noch Fahrgastzahlen, die im Bereich von RegioBus-Linien liegen.
- Insgesamt ist ein Großteil der Fahrgäste des Regionalen Busverkehrs im Kreis Warendorf jünger als 21 Jahre (Mo.-Fr. ca. 43 %) und damit der Schüleraltersgruppe zuzuordnen. Besonders hohe Schüleranteile mit mehr als 70% verzeichnet dabei die Linie 1 der Fa. Kottenstedte.
- Berufsbedingte ÖPNV-Fahrten und sog. Versorgungswege sind montags-freitags für jeweils ca. 23 % der Fahrgäste Grund der ÖPNV-Nutzung.
- Für die lokalen Verkehre in Warendorf wurde unter Berücksichtigung der seinerzeitigen Finanzierung das Bedienungsangebot (Fahrplanstand: 14.12.2003) als ausreichende Bedienung definiert.
- In Müssingen (4,1 Einsteiger pro 100 EW) und Freckenhorst (3,5) erreicht der ÖPNV eine hohe Marktausschöpfung im Jedermannverkehr (ÖPNV-Verkehr ohne Schüler), in Milte ist dieser Wert dagegen mit nur 0,4 besonders gering.

- ➔ Nachfragestarke Linien R11 (1.300 Fahrgäste pro Tag), 314 und 351 (500 bis 600)
- ➔ Hoher Anteil Schülerverkehr

2.3.4 Radverkehr

Stadtteilverbindungsverkehr

Daten zu Radverkehrsstärken können außerorts für das klassifizierte Straßennetz den Ergebnissen zur Straßenverkehrszählung entnommen werden. Folgende Tabelle stellt die Ergebnisse der letzten Zählungen seit 2000 dar.

Tabelle 14 Radverkehrsmengen (Räder/24h) und Relation zum Kfz-Verkehrsaufkommen im klassifizierten Straßennetz

Querschnitt	ZSt.-Nr.	SVZ 2000		SVZ 2005		SVZ 2010	
		Räder/24h	Relation	Räder/24h	Relation	Räder/24h	Relation
B 64 WAF - Osttor	4317	99	0,7%	569	4,2%	300	2,5%
B 475 östl. L830	2302	7	0,1%	59	0,5%	18	0,1%
L 547 nördl. Reichenbacher Str.	4313	851	10,8%	853	14,2%	816	13,7%
L 547 zw. WAF + FRE	2304	589	4,5%	609	5,2%	484	3,7%
K 3 westl. Warendorf	1306	102	2,1%	566	7,7%	342	5,5%
L 830 WAF - Milte	1303	118	2,2%	281	5,0%	195	3,8%
K 18 Milte	1305	79	2,9%	58	2,5%	69	3,0%
L 548 Milte - Einen	1302	81	4,2%	90	4,2%	113	5,0%

Die dargestellten Werte zeigen eine große Streuung zwischen den einzelnen Zählstellen und in der Entwicklung der jeweiligen Zählstelle.

Die zeitlichen Schwankungen sind auch dadurch zu erklären, dass die Radverkehrsmenge stark witterungsabhängig ist. Insgesamt kann in diesem Zusammenhang aber eine ansteigende Tendenz festgestellt werden.

Darüber hinaus kann man aus den dargestellten Ergebnissen erkennen, dass der Radverkehrsanteil Innerorts deutlich höher liegt als an den Zählstellen außerorts. So weisen die Zählstellen nördlich der Reichenbacher Str. auf der L 547 sowie auf der K 3 westlich von Warendorf mit 13,7 % bzw. 5,5 % die höchsten Relationen zum Kfz-Verkehrsaufkommen auf, weil auch innerörtliche Radverkehrsmengen enthalten sind.

Die Bedeutung attraktiver stadtteilverbindender Verkehre ist an der L 547 zwischen Freckenhorst und Warendorf und der L 830 zwischen Warendorf und Milte mit einer Relation von 3,8 % ablesbar.

Radverkehr Innerorts

Auf den innerörtlichen Abschnitten können die Zählwerte aus den Erhebungen im Jahr 2009 herangezogen werden. Bei der Darstellung der Ergebnisse ist darauf hinzuweisen, dass der Schwerpunkt der Zählungen in der Erfassung des Kfz-Verkehrs lag. Bei einer intensiveren Betrachtung des Radverkehrs hätten auch andere Zeiträume betrachtet werden müssen (im hier betrachteten Zeitraum von 15 – 19 Uhr spielt der Schülerverkehr keine Rolle mehr). Aufgrund dieses großen Einflusses des Schülerverkehrs auf den Gesamt-Radverkehrsanteil ist auch eine Hochrechnung auf einen Tageswert nicht möglich. Die Ergebnisse können allerdings für die Bewertung der Bedeutung des Radverkehrs im Alltagsverkehr herangezogen werden. Tabelle 15 stellt zunächst die erhobenen Radverkehrsmengen an den innerörtlichen Querschnitten in der Kernstadt dar.

Tabelle 15 Radverkehrsmengen (Räder/4h) und Relation zum Kfz-Verkehrsaufkommen in der Kernstadt

Querschnitt	Räder/4h	Relation
Dreibrückenstraße, nördlich Sassenberger Str.	300	32,1 %
Zwischen den Emsbrücken, südlich Sassenberger Str.	103	46,0 %
Sassenberger Str. (L 830), östlich Dreibrückenstr.	108	4,5 %
Militer Str. (L 830), westlich Dreibrückenstr.	84	4,4 %
Oststraße, nördlich B 64	636	55,4 %
Freckenhorster Str., nördlich B64	1.194	75,7 %
Freckenhorster Str. (L547), südlich B64	1.134	46,2 %
Wallpromenade (B 64), östlich L 547	65	1,7 %
August-Wessing-Damm. (B 64), westlich L 547	69	1,4 %
Wilhelmstraße, nördlich B 64	184	7,4 %
Wilhelmstraße, südlich B 64	198	21,1 %
Münsterstr., östlich Wilhelmstr.	680	43,8 %
Münsterstr., westlich Wilhelmstr.	290	40,5 %
Brinkstraße, nördlich Münsterstr.	373	25,9 %
Wilhelmstr., südlich Münsterstr.	201	8,9 %
Bleichstraße, östlich Gartenstr.	262	26,0 %
Bleichstraße, westlich Gartenstr.	191	68,0 %
Wiesengrund, nördlich Bleichstr.	230	19,5 %
Gartenstr., südlich Bleichstr.	41	13,0 %
Andreasstraße, nördlich B 64	127	2,6 %
Blumenstr., südlich B 64	105	4,1 %
August-Wessing-Damm (B64), östlich Andreasstr.	33	0,8 %
August-Wessing-Damm (B64), westlich Andreasstr.	55	1,0 %
August-Wessing-Damm (B64), östlich K3	33	0,7 %
August-Wessing-Damm (B64), westlich K3	11	0,3 %
Katzheide (K3), südlich B 64	70	2,5 %
Am Hellegraben, nördlich B 64	76	7,2 %

Quelle: Planersocietät 2009

Die dargestellten Ergebnisse dokumentieren die hohe Bedeutung des Radverkehrs im Alltagsverkehr in der Stadt Warendorf. Die Relationen zum Kfz-Verkehr liegen überwiegend

deutlich im zweistelligen Bereich. Hervorzuheben sind dabei die Verbindungen zur Altstadt. So treten die höchsten Radverkehrsmengen an der Freckenhorster Straße (rd. 1.100 bis 1.200 Räder/4h), der Münsterstr. (680 Räder/4h) und der Oststr. (636 Räder/4h) auf. Überdurchschnittlich hohe Radverkehrsmengen wurden darüber hinaus an der Brinkstraße (373 Räder/4h), der Dreibrückenstraße (300 Räder/4h) und der Bleichstraße (262 Räder/4h) erhoben.

Die folgende Tabelle zeigt die Ergebnisse in den anderen Ortsteilen.

Tabelle 16 Radverkehrsmengen (Räder/4h) und Relationen zum Kfz-Verkehrsaufkommen in den Ortsteilen

Querschnitt	Räder/4h	Relation
FRECKENHORST		
Merveldtstr., westlich L 547	99	6,4 %
Merveldtstr., östlich Feidiekstr.	107	8,3 %
Merveldtstr., westlich Feidiekstr.	99	7,9 %
Feidiekstr., nördlich Merveldtstr.	382	40,9 %
Feidiekstr., südlich Merveldtstr.	316	52,4 %
Brückenstr., nördlich L 793	53	4,0 %
Buddenbaumstr. (K 1), südlich L 793	350	35,9 %
Berliner Str., östlich L 547	64	17,8 %
MILTE		
Schulstr. (L 830), östlich Dorfstr.	121	5,6 %
Ostbeverner Str. (L 830), westlich Dorfstr.	84	4,1 %
Dorfstr., südlich L 830	103	58,5 %
Vinnenberger Str. (K 38), nördlich L 830	176	22,9 %
Schulstr. (L 830), nördlich Ostmilter Str.	91	4,7 %
Hesselstr. (L 830), südlich Ostmilter Str.	94	5,6 %
Ostmilter Str. (K 18), östlich L 830	45	6,8 %
Dorfstr., westlich L 830	56	38,1 %
EINEN und MÜSSINGEN		
(L 548), östlich Einener Str.	11	1,7 %
K 17, westlich Einener Str.	20	3,5 %
Einener Str. (L 548), südlich K 17	19	3,0 %
Einener Str. (L 548), nördlich B 64	50	3,9 %
Müssingen, südlich B 64	35	41,7 %
HOETMAR		
Lindenstr. (K 20), nördlich Dechant-Wessing-Str.	60	13,4 %
Dechant-Wessing-Str. (K 20), östlich Lindenstr.	60	6,1 %
Dechant-Wessing-Str., westlich Lindenstr.	88	10,0 %
Ahlener Str., südlich L 851	67	6,7 %
Hellstr. (L 851), östlich Sendenhorster Str.	86	5,8 %
Hellstr. (K 20), nördlich Sendenhorster Str.	99	9,6 %
Sendenhorster Str. (L 851), südlich Hellstr.	27	3,8 %

Quelle: Planersocietät 2009

Bei den dargestellten Radverkehrsmengen in den übrigen Ortsteilen ist in Freckenhorst die Feidiekstraße hervorzuheben. Hier sind in den 4 Stunden der Erhebungen über 380 Räder/4h gezählt worden. Der Anteil am Kfz-Verkehrsaufkommen beträgt rd. 40% bis 50 %. Diese hohen Verkehrsmengen zeigen die Bedeutung der Verbindung Feidiekstraße – Waterstroate als wichtige Radverkehrsverbindung des Ortsteils Freckenhorst mit der Kernstadt.

Eine weitere bedeutende Verbindung in Freckenhorst stellt die Buddenbaumstraße mit 350 Räder/4h und damit einer Relation von 35,9 % zum Kfz-Verkehr dar. Hierbei handelt es sich um innerörtliche Verkehre aus den südlichen Wohngebieten Richtung Zentrum.

In den übrigen Stadtteilen sind mit Ausnahme von Milte die Radverkehrsmengen geringer. Hier fungiert das Rad oft nur als Zubringerverkehrsmittel zum Schulbus – da alle weiterführenden Schulen in Warendorf liegen. Für den Alltagsverkehr sind die Entfernungen zu den fahrradtypischen Zielen oft zu groß, um mit dem Rad zu fahren.

Hervorzuheben sind bei den anderen Ortsteilen noch die Schulstraße, die Dorfstraße und die Vinnenberger Straße im Ortsteil Milte mit jeweils über 100 Rädern/4h.

- Hohe Radverkehrsanteile dokumentieren die hohe Bedeutung des Fahrrades im Alltagsverkehr
- Hohe Radverkehrsmengen auf den Verbindungen zur Altstadt
- Hohe Bedeutung der Verbindung Feidiekstr. – Waterstroate für Radverkehr als Verbindung zwischen Freckenhorst und Warendorf
- In den übrigen Ortsteilen geringere Radverkehrsmengen