

3 Stärken und Schwächen

Im folgenden Kapitel sollen die in der Zustandsanalyse wesentlichen Stärken und Schwächen des Verkehrssystems in der Stadt Warendorf zusammengefasst werden. Dabei werden für jede Verkehrsart sowohl die bei den Bestandsaufnahmen erfassten Mängel als auch die im Verlauf der Bearbeitung eingegangenen Anregungen aus Politik und Öffentlichkeit dargestellt.

Für die beschriebenen Mängel sind im Rahmen der Maßnahmenuntersuchungen Lösungen ausgearbeitet worden und im Rahmen der Maßnahmenempfehlungen hinsichtlich der Umsetzung zu priorisieren.

3.1.1 Fließender Kfz-Verkehr

Stärke: Direkte Anbindung an das Bundesstraßennetz

Als Standortfaktor ist die direkte Anbindung Warendorfs an die B 64 und die B 475 anzusehen. Damit besteht eine direkte Anbindung des Mittelzentrums an die benachbarten Oberzentren Münster, Bielefeld und Osnabrück.

Stärke: Gute Anbindung der Ortsteile untereinander und an die Kernstadt

Als Stärke ist auch die gute Anbindung der einzelnen Ortsteile untereinander und an die Kernstadt zu bewerten. Diese Anbindungen werden in der Stadt durch das klassifizierte Straßennetz angeboten.

Schwäche: Anbindung an das Autobahnnetz

Als Schwäche ist eine fehlende direkte Anbindung an das Autobahnnetz herauszustellen. Bei der Standortanalyse aller Mittelzentren im IHK-Bezirk Nord Westfalen hat die Stadt Warendorf den schlechtesten Wert bei dem Kriterium Anschlussqualität an das Autobahnnetz erhalten. Die nächste Anschlussstelle befindet sich in Beckum zur BAB A 2 in 25 km Entfernung und einer Fahrtzeit von rund 30 Minuten.

Schwächen: Umfeldunverträgliche Verkehrsmengen

Auf einigen Abschnitten konnten durch die aktuellen Verkehrserhebungen so hohe Verkehrsmengen ermittelt werden, dass diese als Umfeldunverträglich einzustufen sind. Dies betrifft insbesondere die folgenden Abschnitte:

- B 64 OD Warendorf
- L 547 OD Freckenhorst
- Andreasstraße
- Im Grünen Grund
- Reichenbacher Str.

Neben den negativen Auswirkungen für die direkten Anwohner durch die Immissionen wirken sich die hohen Verkehrsbelastungen auch negativ auf den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit aus. Davon ist an den einmündenden Straßen auch das untergeordnete Netz betroffen. Damit sinkt an diesen Abschnitten auch die Erschließungs- und Verbindungsqualität der Straßen.

Dies ist besonders bei der B 64 hervorzuheben, da diese eine überregional bedeutsame Verbindungsfunktion im Zusammenhang mit der Verbindung der Wirtschaftsräume Ostwestfalen – Münsterland wahrnimmt. Bei der L 547 in Freckenhorst werden die negativen Effekte durch den engen und kurvigen Verlauf der Ortsdurchfahrt verstärkt.

Weitere negative Auswirkungen sind die Trennwirkung, die geringe Aufenthaltsqualität und die Auswirkungen auf das Stadtbild.

Schwäche: Unklare Funktion der Waterstroate

Bei der Waterstroate ist weiterhin unklar, welche Funktion diese Straße innerhalb des städtischen Straßennetzes einnehmen soll. Hier ist eine Klärung erforderlich, die auch eine Entscheidung über einen weiteren Ausbau als verkehrswichtige innerörtliche Straße sowie die Anbindung der Von-Galen-Str. einbeziehen muss.

3.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Stärke: Ausreichendes Angebot in der westlichen Altstadt

An den meisten Tagen liegt die Auslastung des Stellplatzangebotes in der westlichen Altstadt unter 80%. Eine weitere Ausdehnung des Angebotes kann auch durch die geplante Errichtung eines Parkdecks am Bahnhof erwartet werden.

Stärke: Lage der größeren Anlagen am Altstadtrand

Dadurch können die Stellplätze angefahren werden, ohne dass die sensiblen Bereiche der Altstadt von Parksuchverkehren belastet wird.

Schwäche: Hohe Auslastung in der östlichen Altstadt

Dadurch entsteht Parksuchverkehr, der als zusätzliche Verkehrsbelastung der Altstadt anzusehen ist. Darüber hinaus wird die Erreichbarkeit der Innenstadt für Besucher und Kunden verschlechtert.

Schwäche: Zeitweise hohe Auslastung auch in der westlichen Altstadt

An Markttagen kann auch in der westlichen Altstadt zu bestimmten Tageszeiten eine kritische Auslastung des Stellplatzangebotes beobachtet werden.

3.1.3 ÖPNV

Stärken und Schwächen dieses Bereiches sind in den beiden Nahverkehrsplänen für SPNV und ÖPNV ausführlich dargestellt. Die nachfolgende Zusammenfassung berücksichtigt insbesondere die wesentlichen Aspekte und solche, die im direkten Einflussbereich der Stadt Warendorf liegen.

SPNV

Stärke: Attraktive Verkehrsstation in Warendorf mit stündlicher Anbindung der Oberzentren Münster und Bielefeld

Die moderne und attraktiv ausgebaute Station in Warendorf ist als klare Stärke der Stadt Warendorf hinsichtlich des SPNV-Angebotes herauszustellen. Damit ist sowohl das stündliche Angebot an die Oberzentren Münster und Bielefeld als auch die moderne Infrastruktur mit Fahrradstation, Verknüpfung mit dem Bus und der geplanten Erweiterung des Angebotes an Park-and-Ride-Parkplätzen durch das Parkdeck mit etwa 200 geplanten Stellplätzen gemeint.

Künftige Stärke: Weiterer Haltepunkt „Einen-Müssingen“

Der zusätzliche Haltepunkt bei Müssingen wird insbesondere in den Ortsteilen Einen und Müssingen künftig als Stärke des SPNV-Angebotes herauszustellen sein.

Schwäche: Fehlen eines verdichteten Fahrtenangebotes in der HVZ und geringe Streckengeschwindigkeiten

Durch die Aufhebung von Bahnübergängen zwischen Warendorf und Telgte werden hier künftig Verbesserungen eintreten.

ÖPNV

Stärke: Gutes bis sehr gutes Fahrtenangebot aus den Stadtteilen Einen, Müssingen und Freckenhorst sowohl nach Warendorf als auch nach Münster.

Die Ortsteilverbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen und der Kernstadt wird durch das vorhandene Angebot abgedeckt.

Schwäche: Fehlen eines regelmäßigen – auf den Umstieg am Bahnhof getakteten - Stadtverkehrsangebotes in Warendorf.

Schwäche: Lange Umsteigezeit zw. Regionalbus (R14/351) und RB67 in Ri. Münster

Schwäche: Teilweise unterversorgte Wohnbereiche

Hinsichtlich der Grundversorgung konnten insbesondere im Warendorfer Norden und in Freckenhorst größere Wohnbereiche festgestellt werden, die außerhalb der Einzugsradien von Bushaltestellen liegen. In Warendorf ist dieser Mangel zu relativieren, da hier die Buslinie 410 als Anruf-Linien-Dienst weiterhin angeboten wird.

3.1.4 Radverkehr

- **Anlage 7**

Stärken:

Die Stärken des Radverkehrs lassen sich durch die folgende Auflistung zusammenfassen:

- Topographie begünstigt den Radverkehr
- Umfangreiches Radwegeangebot, das die ermittelten Wunschlinien gut abbildet
- Teilweise separate Radwege als direkte Verbindungen abseits von Straßen
- Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Moderne Radstation am Bahnhof

Schwächen

Bei den Schwächen können folgende Punkte aus der Zustandsanalyse zusammengefasst dargestellt werden:

- Innerorts schränken nicht ausreichende Straßenraumbreiten separate Radwegangebote ein
- Radwegenden sind oft nicht gemäß aktueller Empfehlungen abgesichert
- Bei Zweirichtungsradwegen (außerorts) fehlen an den Ortseingängen entsprechende Querungen
- Beschilderung der Stadtteile richtet sich (noch) nach dem Freizeitradverkehr – und ist für den Alltagsradverkehr daher oft zu umwegig.
- Abstellanlagen sind häufig entweder nicht in ausreichender Anzahl vorhanden oder entsprechen in der Ausführung nicht den aktuellen Empfehlungen

Die folgende Tabelle stellt die während der Bestandsaufnahmen festgestellten Mängel für jeden Ortsteil dar. Dabei ist zu beachten, dass diese im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes nur beispielhaft aufgeführt werden können. Eine grafische Darstellung ist in **Anlage 7** dargestellt.

Hinsichtlich der Art des Mangels wurden 3 Kategorien gebildet, die auch eine Priorität bei der Behebung der Mängel ausdrücken:

S = Sicherheitsmängel -> höchste Priorität

Sicherheitsmängel bilden die höchste Priorität, da hier unmittelbare Gefahren der Verkehrsteilnehmer betroffen sind. Wichtigste Beispiele sind die fehlenden Absicherungen von Radwegen.

L = Lücke im Netz -> mittlere Priorität

Lücken im Radwegenetz stellen die mittlere Priorität dar.

K = Komfortmangel -> geringste Priorität

Als Komfortmangel sind Mängel kategorisiert worden, die sich nicht direkt auf die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer auswirken (z.B. unebener Belag)

Tabelle 17 Radverkehrsmängel

Nr.	Beschreibung	Art		
		S	L	K
Kernstadt				
K1	L 830 Milter Str., ungesichertes Radwegende	X		
K2	Sandknapp, Nutzungspflichtiger Radweg in Tempo-30-Zone			X
K3	Gallitzinstraße, Mindestbreite unterschritten	X		
K4	Dr.-Rau-Allee, ungesichertes Radwegende	X		
K5	L 830, Sassenberger Str., Mindestbreite und baulicher Zustand gemeinsamer Geh- und Radewg	X		X
K6	B64, Freckenhorster Tor, Ende des südlichen gemeinsamen Geh- und Radweges in FR Beelen bis Osttor (ohne Beschilderung)	X	X	
K7	B64, Beelener Str., Radverkehrsführung zwischen Osttor und Vohren auf Mehrzweckstreifen	X		
K8	B64, Beelener Str., Radwegende Nordseite vor Osttor in FR Telgte	X	X	X
K9	Im Grünen Grund, bauliche Mängel und „Berg-und-Talfahrt“	X		X
K10	L 547, Freckenhorster Str. südlich Im Grünen Grund, beidseitig befahrbarer Geh- und Radweg auf Ostseite	X		
K11	L 547 zwischen Freckenhorst und Warendorf, fehlender Schutzstreifen zwischen Fahrbahn und Geh- und Radweg	X		
K12	B 475, Gröblinger Str., Mehrzweckstreifen zwischen Wafendorf und Sassenberg	X		

Nr.	Beschreibung	Art		
		S	L	K
Freckenhorst				
F1	L 547, Warendorfer Str., Radwegende/Übergang Außerorts-Innerorts südlich Einmündung Gartencenter	X		
F2	L 547 Warendorfer Str., südlich Am Hagen, fehlender Radweg in der OD bei hohen Verkehrsmengen	X	X	
F3	L 547 Hoetmarer Str., südlich L 793 bis Gaststätte „Jungmann“, fehlender Radweg Ortsteilverbindung		X	
F4	L 793, Everswinkeler Str., Radwegende/Übergang Außerorts-Innerorts im Ortseingangsbereich	X		
F5	L 793, Everswinkeler Str., fehlender Radweg westlich der K 43, Verbindung Freckenhorst-Everswinkel		X	
F6	L 793, Westkirchener Str., Übergang Außerorts-Innerorts östlicher Ortseingang	X		
Hoetmar				
H1	L 547, Warendorfer Str., ungesichertes Radwegende bei Gaststätte „Jungmann“	X		
H2	L 851, Raiffeisenstraße, unbefestigter nutzungspflichtiger Geh- und Radweg (Bürgeradweg)			X
H3	L 851, Raiffeisenstraße, ungesichertes Radwegende vor Einmündung Lindenstraße	X		
H4	L 851, Sendenhorster Straße, ungenügend gesichertes Radwegende im Einmündungsbereich	X		
H5	K 20, Hellstraße, ungesichertes Radwegende vor Einmündung Heigte	X		
H6	L 547/K20, ungesicherte Quernugsstelle im Zuge der K 20	X		
H7	L 547, Warendorfer Str., fehlender Radweg ab L 851, Verbindung zwischen Freckenhorst und Ahlen		X	
Einen und Müssingen				
EM1	L 548, nördlich B64, Radfahrstreifen als getrennter Geh- und Radweg ausgeschildert und Mindestbreite nicht eingehalten	X		
EM2	L 548, fehlende Beschilderung gemeinsamer Geh- und Radweg Richtung Einen am nördlichen Ortsausgang, Mindestbreite?	X		
EM3	L 548, südlicher Ortseingang Einen, ungesichertes Radwegende auf Ostseite	X		
EM4	L 548, nutzungspflichtiger Geh- und Radweg auf Westseite zwischen Talweg und Haltestelle, Mindestbreite und unbefestigt	X		X
Milte				
M1	L 548, fehlender Radweg zwischen Velsen und Einener Dorfbauerschaft, Radwegweisung über Nebenstrecke ausgeschildert, Verbindung Einen- Milte			X
M2	Knoten L 548/L 830, Mindestbreite gemeinsamer Geh- und Radweg auf L 548 unterschritten; ungesichertes Radwegende	X		
M3	K 38, Vinnenberger Str., Radwegende/Übergang Außerorts-Innerorts im Ortseingangsbereich Hörster Esch	X		
M4	K 18, Ostmilter Str., Radwegende/Übergang Außerorts-Innerorts im Ortseingangsbereich	X		
M5	L 830, Hesselstraße, Radwegende/Übergang Außerorts-Innerorts im Ortseingangsbereich	X		
M6	L 830 und K 38, fehlende Radwegfurten an allen untergeordneten Einmündungen im Zuge der für den Radverkehr freigegebenen Gehwege	X		

3.1.5 Fußgängerverkehr

Stärken

Als Stärken des Fußgängerverkehrssystems können folgende Punkte genannt werden:

- Fußgängerzone
- Teilweise separate Gehwege als direkte Verbindungen abseits von Straßen

Schwächen

Bei den Schwächen sind folgende Punkte zu nennen, die innerhalb der Maßnahmenuntersuchung zu betrachten sind:

- Innerorts tlw. nicht ausreichende Gehwegbreiten
- Kaum barrierefreie Ausstattungselemente
- Umfeld Kindergarten „Im Winkel“ in Freckenhorst
- Fehlende Fußgängerwegweisung