

7 Zusammenfassung und Ausblick

Der vorliegende Verkehrsentwicklungsplan bildet die Grundlage für Entscheidungen und Planungen innerhalb der Stadt Warendorf für die nächsten 10 bis 15 Jahre. Die definierten Ziele und Handlungsempfehlungen sind von den politischen Gremien und der Verwaltung bei künftigen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Als bedeutendste Änderung des künftigen Verkehrsnetzes sind die Umgehungsstraßen B 64n OU Warendorf, L 547n OU Freckenhorst und der 3. BA der nördlichen Stadtstraße zu nennen. Mit diesen Maßnahmen sind Lösungen für die gravierendsten Mängel innerhalb der Stadt Warendorf verbunden. Von der Entscheidung für oder gegen den Bau dieser Straßen sind auch weitere Entwicklungen wie das künftige Netz der verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen und Rückbaumaßnahmen bestimmter, heute noch hoch belasteter Straßen abhängig.

Beim Ruhenden Kfz-Verkehr ist eine hohe Auslastung des Stellplatzangebotes in der östlichen Altstadt mit entsprechend negativen Folgen in Form von Parksuchverkehr und Erreichbarkeit für Kunden und Besucher festzustellen. Eine Ausweitung des Stellplatzangebotes ist allerdings mit den Zielen der Verkehrsberuhigung in der Altstadt abzuwägen. Hinsichtlich der Ausgabe von Anwohnerparkausweisen zu prüfen, ob das Stellplatzangebot dafür auch außerhalb der Altstadt zur Verfügung gestellt werden kann.

In der westlichen Altstadt wurde dagegen mit Ausnahme an den Markttagen ein ausreichendes Stellplatzangebot festgestellt. Das am Bahnhof geplante Parkdeck wird hier Entlastungen insbesondere an den Spizentagen bewirken können.

Hinsichtlich einer Verbesserung der Wegweisung zu den Stellplatzanlagen wird ein statisches Parkleitsystems empfohlen. Die Voraussetzungen für ein dynamisches System sind in Warendorf hingegen nicht gegeben.

Beim ÖPNV wird der zusätzliche Haltepunkt in Müssingen künftig das Angebot insbesondere in Einen und Müssingen deutlich verbessern. Eine Anbindung von Milte über eine entsprechende Buslinie würde den Einzugsbereich vergrößern. Entsprechende Planungen sind beim Träger der Nahverkehrsplanung, dem Kreis Warendorf anzuregen und abzustimmen. Ebenso sollten hier die beschriebene Optimierung der vorhandenen Linien, insbesondere eine bessere Verknüpfung mit den Abfahrtszeiten der RB 67 geprüft werden.

Auch eine einheitliche Haltestellengestaltung, die die aufgezeigten Mindeststandards berücksichtigt, trägt zur Stärkung des ÖPNV als Verkehrsmittel bei. Neben einer barrierefreien Gestaltung sind hier künftig quantitativ und qualitativ ausreichende Fahrradabstellanlagen bereitzustellen.

Beim Radverkehr hat die Behebung der aufgezeigten Sicherheitsmängel und die Schließung der vorhandenen Lücken oberste Priorität. Das Fahrrad hat in Warendorf bereits heute hohe Bedeutung als Verkehrsmittel (Radverkehrsanteil $\geq 25\%$). Die Radverkehrsanteile können allerdings auch hier durch die aufgezeigten Maßnahmen noch erhöht werden. Eine Überprü-

fung der Entwicklung der Radverkehrsanteile ist durch regelmäßige Zählungen an den dargestellten Querschnitten zu empfehlen.

Beim Fußgängerverkehr wird künftig eine durchgängige barrierefreie Gestaltung an Bedeutung gewinnen. Insbesondere an den Querungsstellen sind hier bei künftigen Maßnahmen die entsprechenden Anforderungen zu berücksichtigen.

Wallenhorst, 2012-02-10

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG



Manfred Ramm