6 Maßnahmenempfehlung

In den folgenden Empfehlungen werden die in der Maßnahmenuntersuchung erarbeiteten Lösungen zur Verbesserung des Verkehrssystems in der Stadt Warendorf zusammengefasst.

Es erfolgt für die einzelnen Maßnahmen eine Einordnung in Prioritäten zur Umsetzung. Dabei werden die diesem Verkehrsentwicklungsplan zugrundeliegenden Zielsetzungen der Stadt Warendorf berücksichtigt (siehe Kapitel 1.3). Den Maßstab bildet der gewählte Planungshorizont des Verkehrsentwicklungsplanes von 10 bis 15 Jahren. Kurzfristige Maßnahmen sollten innerhalb der nächsten 5 Jahre umgesetzt bzw. angegangen werden, mittelfristige in den nächsten 5 bis 10 Jahren und langfristige Maßnahmen bis zum Ende der Geltungsdauer, also in den nächsten 10 bis 15 Jahren.

6.1 Kfz-Verkehr

Ortsumgehungen B64n und L 547n

Die Ergebnisse der Netzberechnungen haben gezeigt, durch die B 64n und die L 547n deutliche Entlastungen sowohl der Ortsdurchfahrten als auch im städtischen Straßennetz zu erwarten sind. Für die Stadt Warendorf wären zwei Problemfelder mit höchster Priorität entschärft. Auf der anderen Seite stehen natürlich Belastungen in bisher weitgehend unbelasteten Bereichen. Die Neubelastungen können hier allerdings durch entsprechende bauliche Maßnahmen kompensiert werden.

Es ist nun ein politischer Abwägungsprozess, ob die gezeigten Entlastungswirkungen den politischen Stellenwert haben, um die weiteren Planungen der übergeordneten Planungsträger zu unterstützen.

Da von dieser politischen Entscheidung viele andere Entscheidungen abhängen, ist dieser die höchste Priorität der gesamten Verkehrsentwicklungsplanung einzuräumen.

Kosten: (Baulastträger Bund/Land)

Priorität: Kurzfristiger Beschluss

Fertigstellung der Stadtstraße Nord

Die Fertigstellung des 3. Bauabschnittes der Stadtstraße Nord wird das städtische Straßennetz im Norden der Kernstadt (insbesondere Andreasstraße, Gallitzinstraße, Dr. Rau-Allee) zusätzlich entlasten.

Die Fertigstellung wird keinen Ersatz für den Bau der B 64n bewirken, da auf der Ortsdurchfahrt merkbare Entlastungen lediglich westlich der Einmündung der Andreasstraße zu erwarten sind. Somit kann empfohlen werden, die Umsetzung unabhängig von der Realisierung der B 64n weiterzuverfolgen.

Kosten: 4,0 Mio. € bis 4,5 Mio. €

Priorität: kurzfristig

Straßenraumgestaltung:**OD B 64 in Warendorf und OD L 547 in Freckenhorst**

Die in der Maßnahmenuntersuchung dargestellten Umgestaltungs- bzw. Rückbaumaßnahmen der Ortsdurchfahrten B 64 und L 547 sind als langfristige Maßnahmen anzusehen, deren weitere Planung von der Realisierung der Ortsumgehungen abhängig ist.

In beiden Fällen ist allerdings zu empfehlen, die Konzepte in einen größeren Zusammenhang zu betten und entsprechende Konzepte für die gesamten Ortsdurchfahrten erarbeiten zu lassen. Dementsprechend können derzeit auch noch keine Kosten angegeben werden. Im Rahmen des Umstufungsverfahrens ist eine Kostenbeteiligung der Straßenbaulastträger auszuhandeln.

Kosten: k.A. möglich

Priorität: langfristig, abhängig von den Ortsumgehungen

Dr.-Rau-Allee/Gallitzinstr./Dreibrückenstraße in Warendorf:

Die Planungen im Bereich Dr.-Rau-Allee/Gallitzinstr./Dreibrückenstraße sind nicht von anderen Entscheidungen abhängig. Allerdings sind in der Gallitzinstr. und in der Dr.-Rau-Allee merkbare Entlastungen durch die Realisierung des 3. BA der nördlichen Stadtstraße zu erwarten. Die weiteren Planungen sollten in diesen Abschnitten in Abhängigkeit der Entscheidungen zur Realisierung dieser Maßnahme verfolgt werden.

In der Gallitzinstr. sollten Maßnahmen zur Verbesserung der Situation für den Radverkehr ergriffen werden. Bei entsprechender Entlastung durch den 3. BA der nördlichen Stadtstraße wäre Mischverkehr mit dem Kfz möglich.

Kosten: Dr.-Rau-Allee: 100.000 € bis 150.000 €

Dreibrückenstr.: 400.000 € bis 500.000 €

Gallitzinstr.: 50.000 € bis 250.000 €

Priorität: Dreibrückenstr.: mittelfristig

Gallitzinstr. und Dr.-Rau-Allee: langfristig

Kreisverkehre

Der Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren stellt unter Beachtung der beschriebenen Voraussetzungen eine geeignete Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dar. Die in der Maßnahmenuntersuchung behandelten Knotenpunkte sind für einen entsprechenden Umbau geeignet. Bei den Kosten ist zwischen einem Mini-Kreisverkehr und einem kleinen Kreisverkehr zu unterscheiden.

Je nach erforderlichem Umbauaufwand können hier Kosten zwischen 50.000 € und 100.000 € bei einem Mini-Kreisverkehr sowie 150.000 € und 250.000 € bei einem kleinen Kreisverkehr entstehen. Da bei den untersuchten Knotenpunkten kein zu entschärfender Unfallschwerpunkt enthalten ist, kann die Priorität nur anhand eines angenommenen Nutzens für das städtische Straßennetz angegeben werden:

Kosten: Mini-Kreisverkehr: 50.000 € bis 100.000 €

Kreisverkehr: 200.000 € bis 250.000 €

Prioritäten: „Dreisprung“: mittelfristig, im Zusammenhang mit Umgestaltung Dr.-Rau-Allee/Gallitzinstr./Dreibrückenstraße

Reichenbacher Str./Splieterstr.: kurzfristig

L 548 Einener Str./Zum Mußenbach (Müssingen): mittelfristig

L 547/Merveldtstr. (Freckenhorst): kurzfristig

L 830/L 548 (Milte): mittelfristig

Ortseingangsgestaltung

Die dargestellten Ortseingangsgestaltungen zur Geschwindigkeitsdämpfung können auf Grund der Verbesserung der Verkehrssicherheit zur kurz- bis mittelfristigen Umsetzung empfohlen werden. Die Kosten für den Bau einer Mittelinsel betragen rund 10.000 € bis 30.000 €.

Kosten: rd. 10.000 € bis 30.000 € pro Maßnahme

Prioritäten: L 793, westlicher Ortseingang Freckenhorst: kurzfristig

Raiffeisenstr. und Dechant-Wessing-Str. in Hoetmar: mittelfristig

Dechant-Wessing-Str. in Hoetmar: mittelfristig

K 18 Ostmilter Str. in Milte: kurzfristig

K 38 Vinnenberger Str. in Milte: mittelfristig

Ausweitung der Fußgängerzone

Eine Ausweitung der Fußgängerzone auf der Münsterstr. in Richtung Westen bis zum Münsterwall ist hinsichtlich der derzeitigen Nutzung und der Funktion des Abschnittes der Münsterstr. sinnvoll. In einer gesonderten Untersuchung sollte hier das gesamte Umfeld mit Münsterwall, Kurze Kesselstr., Lange Kesselstr., Hohe Str. und Marienkirchplatz hinsichtlich erforderlicher begleitender Umgestaltungsmaßnahmen untersucht werden. Ziel der Untersuchung ist eine abschließende Bewertung der Maßnahme mit Empfehlung der künftigen Verkehrsregelung und Straßenraumgestaltung.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristig vertiefende Untersuchung durchführen

Statisches Parkleitsystem:

Das statische Parkleitsystem ist zur besseren Orientierung der auswärtigen Besucher der Altstadt als mittelfristige Maßnahme zu empfehlen. Dabei sollten ähnliche Maßnahmen, die die Stadt derzeit verfolgt (Hotelwegweisung) mit in den Planungsprozess integriert werden. Die Kosten sind ohne Kenntnis insbesondere der Anzahl der erforderlichen neuen Wegweiser derzeit nicht genauer zu beziffern.

Kosten: 100.000 € bis 150.000 €

Prioritäten: mittelfristig

6.2 ÖPNV

Linienoptimierung

Hinsichtlich der beschriebenen Optimierung der Buslinien, insbesondere der Verknüpfung mit der Regionalbahn Richtung Münster ist zu empfehlen, möglichst kurzfristig mit dem Nahverkehrsplaner (Kreis Warendorf) eine Abstimmung vorzunehmen. Insbesondere im Zusammenhang mit der Realisierung des Haltepunktes Müssingen werden ohnehin Änderungen abzustimmen sein.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristig

Einheitliche Haltestellengestaltung

Es wird empfohlen, die beschriebenen baulichen Mindest-Ausstattungsmerkmale bei künftigen Um- und Neubauvorhaben von Haltestellen zu beachten. Auch die Führung des Radverkehrs ist bei der Planung künftiger Haltestellen im Sinne der Gestaltung sicherer Verkehrsanlagen zu beachten. Die einzelnen Haltestellen sollten je nach Bedeutung mittel- bis langfristig umgestaltet werden. Kosten können ohne Kenntnis der einzelnen erforderlichen Maßnahmen derzeit nicht angegeben werden. Eine Förderung mit GVFG-Mitteln ist zu beantragen.

Kosten: k.A. (Förderung mit GVFG-Mitteln beantragen)

Prioritäten: mittel- bis langfristig

6.3 Radverkehr

Behebung der beschriebenen Mängel im vorhandenen Radwegenetz:

Als wichtigstes Maßnahmenbündel innerhalb des Radverkehrs ist die Behebung der festgestellten Mängel anzusehen. Dabei sind die Sicherheitsmängel kurzfristig, die Lücken im Radwegenetz mittelfristig und die Komfortmängel langfristig zu beheben. Unabhängig von dieser Prioritätenreihung können Maßnahmen auch vorgezogen werden, wenn entsprechende Umgestaltungsmaßnahmen im Straßenraum anstehen. Die einzelnen Maßnahmen sind in Tabelle 24 ab Seite 117 aufgeführt.

Kosten: k.A.

Prioritäten: Sicherheitsmängel: kurzfristig
Lücken im Netz: mittelfristig
Komfortmängel: langfristig

Fahrradabstellanlagen

Die Errichtung von modernen Abstellanlagen für Fahrräder ist als Bestandteil der Förderung des Radverkehrs an allen relevanten Zielen zu empfehlen. Bei Neubauvorhaben entsprechender besucherintensiver Nutzungen (insbesondere Einzelhandel) und Wohnanlagen sollten mit der Baugenehmigung neben Stellplätzen für Pkw auch ausreichend Abstellplätze für Fahrräder gefordert werden.

Vorhandene Nutzungen sollten kurz- bis mittelfristig je nach Nutzungsart umgerüstet bzw. nachgerüstet werden. Dies betrifft insbesondere Bushaltestellen, öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Kindergärten sowie Sport- und Freizeitanlagen.

Die Kosten sind abhängig von der erforderlichen Anzahl der Abstellplätze. Diese ist im Einzelfall zu ermitteln.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurz- bis mittelfristig

Fahrradwegweisung

Die Ergänzung der vorhandenen touristisch orientierten Fahrradwegweisung trägt zu einer besseren Orientierung der Radfahrer bei. Bevor Angaben zu den Kosten gemacht werden können, ist ein entsprechendes Wegweisungskonzept zu erarbeiten, in dem das Design und die Anzahl der erforderlichen Wegweiser ermittelt wird. Die Maßnahme ist langfristig umzusetzen.

Kosten: 50.000 €

Prioritäten: langfristig

Aufnahme in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte in NRW

Eine Aufnahme in die AGFS ist grundsätzlich empfehlenswert, da damit insbesondere die Öffentlichkeitsarbeit zur Steigerung der Akzeptanz des Fahrradfahrens gesteigert werden kann. Der direkte finanzielle Aufwand liegt bei derzeit rd. 2.000 € pro Jahr in einem überschaubaren Bereich. Es sollte allerdings zunächst geklärt werden, ob der personelle Aufwand tragbar ist.

Kosten: k.A.

Prioritäten: kurzfristige Entscheidung

Stärkung der Verbindung Freckenhorst - Warendorf

Die Untersuchungen haben gezeigt, dass die Radverkehrsverbindung über Feidiekstraße – Waterstroate eine der bedeutendsten Radverkehrsverbindungen im städtischen Radwegnetz darstellt. Insofern ist eine weitere Stärkung dieser Verbindung nach niederländischem Vorbild der Radschnellwege weiter zu verfolgen. Im Rahmen des VEPs wurden mit der Einrichtung von Fahrradstraßen und weiterer Einzelmaßnahmen erste Ideen dazu skizziert. Diese sollten in einem vertiefenden Planungsprozess weiter konkretisiert werden. Welche der angedachten Maßnahmen tatsächlich zur Umsetzung kommen kann, kann derzeit nicht abgeschätzt werden. Aus diesem Grund ist auch keine Kostenschätzung möglich. Mit den Planungen sollte aber kurzfristig begonnen werden.

Ein möglicher Ausbau ist in Teilabschnitten auch von der weiteren Entwicklung der Bedeutung der Waterstroate für den Kfz-Verkehr abhängig. Sollte die Waterstroate als Teil einer Umgehung von Freckenhorst dienen, wäre hier ein straßenbegleitender Radweg zu realisieren. Insofern ist eine Umsetzung auf diesem Abschnitt eher mittel- bis langfristig möglich.

Kosten: Planungskosten rd. 30.000 €

Prioritäten: Planungen kurzfristig vertiefen

Zielsetzungen und Erhebungen zum Radverkehrsanteil am Modal-Split:

Eine konkrete Zielsetzung künftiger Anteile des Radverkehrs ist nur mit sehr aufwändigen Erhebungen (Haushaltsbefragungen) möglich. Daher wird empfohlen eine allgemeine Zielsetzung „Steigerung des Radverkehrsanteils“ auszusprechen. Zur Überprüfung des Radverkehrsanteils sollten regelmäßig (zweimal im Jahr – Frühjahr und Herbst) Zählungen an den zentralen Knotenpunkten im Umfeld der Altstadt durchgeführt werden:

- Freckenhorster Tor / B64
- Dreibrückenstraße / Miltter Straße/Zwischen den Emsbrücken
- Osttor / B64 / Splieterstraße
- Wilhelmstraße / Münsterstraße / Brinkstraße

Durch dieses Vorgehen kann die Entwicklung des Radverkehrsanteils in Warendorf ausreichend genau beschrieben werden.

6.4 Fußgängerverkehr

Behebung der beschriebenen Mängel im vorhandenen Fußwegenetz:

Als wichtigste Maßnahme innerhalb des Fußwegesystems ist die Ausstattung mit barrierefreien Elementen anzusehen. Dabei kann die Umgestaltung der vorhandenen Querungsstellen hervorgehoben werden, da diese auf Grund des Konfliktpotenzials mit dem Kfz-Verkehr einen Sicherheitsmangel darstellen können. Eine Auflistung aller Einzelmaßnahmen kann auf Ebene des Verkehrsentwicklungsplanes nicht erfolgen. Damit ist auch eine Angabe von Kosten und Prioritäten nicht möglich. Allerdings sind die Bereiche um Schulen und Kindergärten besonders hervorzuheben.

Behebung der beschriebenen Mängel im Kindergartenumfeld Im Winkel:

Da die beschriebenen Mängel ein Sicherheitsdefizit innerhalb des direkten Einflussbereichs eines Kindergartens darstellen, ist einer Behebung der Mängel die höchste Priorität zuzuordnen. Als Sofortmaßnahme sollte das Abstellen der Pkw verboten und überwacht werden. Ebenfalls kurzfristig sollte der Querungspunkt umgestaltet werden. Mittelfristig ist die Anordnung einer Fahrradstraße in der Feidiekstraße zu prüfen.

Kosten: 20.000 €

Prioritäten: Kurzfristig

Fußgängerwegweisung:

Die Planungen eines Fußgängerwegweisungssystems sollten insbesondere in der Altstadt und in Freckenhorst mit hohem Anteil auswärtiger Besucher durch die Erarbeitung eines entsprechenden Konzeptes konkretisiert werden. Hinsichtlich der Priorität handelt es sich um eine mittelfristig umzusetzende Maßnahme.

Kosten: 50.000 €

Prioritäten: mittelfristig