



Zwischenbericht

Gesamtstädtisches Mobilitätskonzept für die Stadt Warendorf

Stadt Warendorf – Der Bürgermeister

Mobilitätsmanagement
Amt 66 – Tiefbau und Mobilität
Freckenhorster Str. 43
48231 Warendorf

Dortmund, im Februar 2024

www.planersocietaet.de

Erstellt durch



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

Moritz Müller (Projektleiter)

Nils Becker

Johannes Helmer

Angelo Podeschwa

Christian Doehring

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Warendorf

www.planersocietaet.de

Inhalt

1	Anlass und Aufgabe	4
2	Planungsprozess und Zeitplan	5
3	Ausgangssituation zur Mobilität in Warendorf	6
3.1	Lage in der Region und verkehrliche Anbindung	6
3.2	Bevölkerungs- und Stadtstruktur	7
3.3	Pendlerverflechtungen der Berufstätigen	10
3.4	Mobilität der Warendorfer Bevölkerung	12
3.5	Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte	13
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	24
4.1	Mobilitätsbeirat	25
4.2	Mobilitätsforum	25
4.3	Online-Beteiligung	30
4.4	Akteursgespräche	31
5	Bestandsanalyse	32
5.1	Fußverkehr & Barrierefreiheit	32
5.2	Radverkehr	43
5.3	ÖPNV / SPNV und vernetzte Mobilität	45
5.4	Kfz-Verkehr	57
5.5	Wirtschafts- und Güterverkehr	65
5.6	Verkehrssicherheit	69
5.7	weitere Querschnittsthemen	72
5.8	Fokusraum historische Altstadt Warendorf	75
6	Fazit und Ausblick	80

1 Anlass und Aufgabe

Die Stadt Warendorf beabsichtigt die Aktualisierung des im Jahr 2012 erstellten gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans. Dieser soll auf die neuen Rahmenbedingungen im Verkehrs-, Umwelt- und Siedlungsbereich eingehen und zukunftsweisend einen flexiblen und fortschreibbaren Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Warendorf bieten.

Das gesamtstädtische, integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Warendorf soll gemäß den Leitlinien der Europäischen Kommission zur Erstellung von kommunalen nachhaltigen Mobilitätskonzepten (Sustainable Urban Mobility Plan) sowie den Leitlinien für die Planung nachhaltiger städtischer Logistik erarbeitet werden. Bewusst wird von einem Mobilitätskonzept gesprochen, das nicht nur den tatsächlichen Verkehr, sondern vor allem auch die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen in den Fokus setzt. Ziel ist es, verkehrliche Belastungen zu verringern und zugleich die städtische Attraktivität und Lebensqualität zu erhöhen. In den Blick genommen werden hierfür alle Formen der Mobilität bzw. relevanten Verkehrsträger, von der Nahmobilität, dem öffentlichen Nahverkehr über die Logistik bis hin zu Sharing-Lösungen und intermodalen Schnittstellen.

Das gesamtstädtische Mobilitätskonzept für Warendorf soll auf mehreren Einzelkonzepten, übergeordneten Planungen und Leitlinien aufbauen. In erster Linie sind hier das Radverkehrskonzept und der Verkehrsentwicklungsplan 2012, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept "Altstadt Warendorf" sowie der in Bearbeitung befindende Strategieplan Klima zu nennen. Weitere Konzepte und Unterlagen der Stadt und des Kreises liegen vor und werden hinsichtlich der mobilitätsrelevanten Aussagen ausgewertet. Es gilt, Zielvorstellungen in Planungen aufeinander abzustimmen und zu bündeln.

Mit dem Mobilitätskonzept soll eine integrierte Gesamtstrategie für den Mobilitätssektor erarbeitet werden, die für die nächsten 10 bis 15 Jahre als roter Faden für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Warendorf dienen soll. Mit praxisnahen Maßnahmenvorschlägen, die unter Einbezug relevanter Akteure und Stakeholder erarbeitet werden, bildet das Konzept den Handlungsrahmen für die zukünftige Mobilität. Zentrale Bausteine des Mobilitätskonzeptes sind die Erarbeitung eines gemeinsamen Leitbildes, die dahinter liegende Strategie sowie die Handlungsfelder und Maßnahmen. Ein Fokus liegt auf der Stärkung der Altstadt Warendorfs, in dem Möglichkeiten der nahmobilitätsfreundlichen Innenstadt eruiert und mögliche Umwidmungen von Parkplätzen untersucht werden.

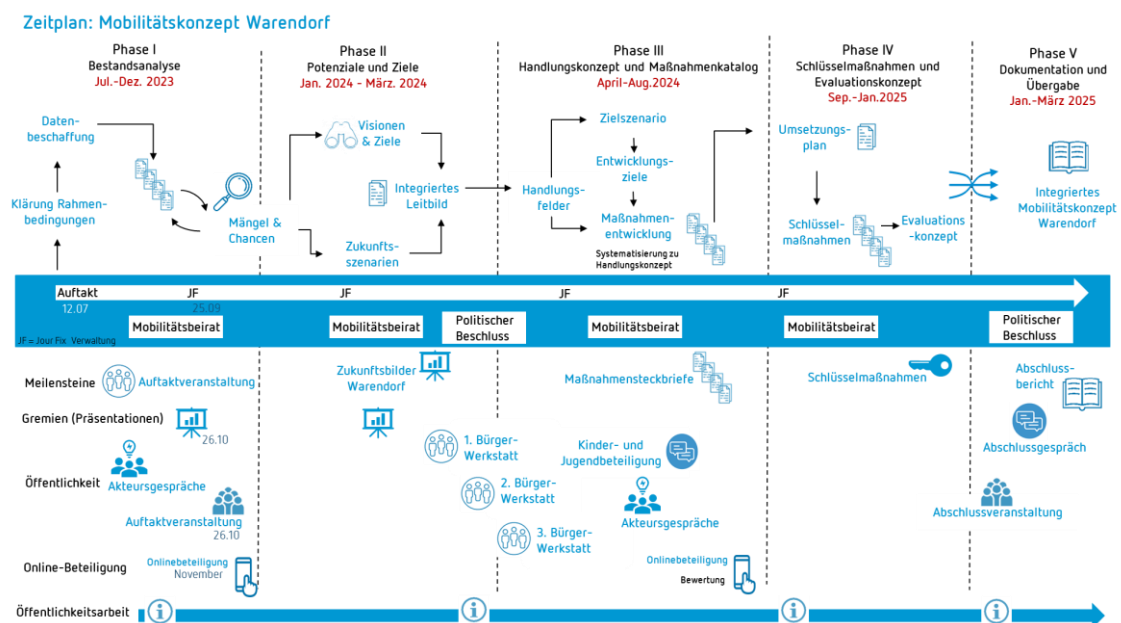
Bei der Erstellung des integrierten, gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes sind die Spezifika der Stadt Warendorf sowie der Kreisstadt mit ihrer besonderen mittelzentralen Bedeutung und wichtiger Arbeitsplatzschwerpunkt zu berücksichtigen. Die verkehrspolitische Diskussion der letzten Jahre war in Warendorf durch eine starke Polarisierung - bezogen vor allem auf große, umstrittene Infrastrukturprojekte (z.B. B64n) - geprägt. Diese gilt es aufzulösen und in ein zukunftsweisendes, an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientiertes Mobilitätskonzept umzupolen. Die Stadt Warendorf will sich als Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW hier auf den Weg machen.

2 Planungsprozess und Zeitplan

Der Prozess zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Warendorf ist über einen Zeitraum von etwa anderthalb Jahren vorgesehen. Der vorliegende Zwischenbericht fasst die Ergebnisse der Bestandsanalyse zusammen.

Wichtiges Ergebnis dieses Zwischenberichtes ist die Aufstellung einer Stärken-Schwächen-Analyse, die gleichsam Potenziale, Chancen und Risiken aufzeigt. Zentrales Beteiligungsformat dieser Arbeitsphase ist das erste Mobilitätsforum, welches am 26.10.2023 stattgefunden hat. Der gesamte Prozess zur Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wird zudem durch einen Mobilitätsbeirat begleitet. An insgesamt vier Terminen werden dort neue Ergebnisse und das weitere Vorgehen diskutiert. Der erste Beirat zur Begleitung der Stärken-Schwächen-Analyse hat am 25.09.2023 stattgefunden (vgl. Kapitel 4.1)

Abbildung 1: Zeitplan des Arbeitsprozesses



Auf der Grundlage der Bestandsanalyse schließt sich die Arbeitsphase II an. Es werden Visionen und Ziele aufgestellt, wie sich die Mobilität und der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten in Warendorf entwickeln soll. Ein solches Zielkonzept beruht auf den Zielen bestehender Pläne, den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse, den Rückmeldungen der Bürgerinnen und Bürgern sowie auf einem engen Austausch mit dem Mobilitätsbeirat und der Stadtverwaltung.

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der gemeinsam entwickelten Ziele werden Handlungsfelder, Maßnahmen und Projektoptionen entwickelt. Die Maßnahmen werden steckbriefartig dargestellt und beinhalten unter anderem eine Beschreibung der Maßnahmen, den Grad der Priorisierung, einen Zeitrahmen, eine Kostenabschätzung sowie Fördermöglichkeiten (etc.). Zusammen mit einem Handlungs- und Umsetzungskonzept sowie mit einem Evaluationskonzept wird das Mobilitätskonzept als Gesamtkonzept erarbeitet. Diese Arbeitsphase wird von Präsentationen im politischen Gremium sowie durch das 2. Mobilitätsforum begleitet. Ziel ist es, dass das Mobilitätskonzept einschließlich seiner Maßnahmen im 1. Quartal 2025 beschlossen wird.

3 Ausgangssituation zur Mobilität in Warendorf

Das Mobilitätsverhalten sowie dessen Entwicklung wird von unterschiedlichen Einflüssen geprägt. Neben persönlichen Gewohnheiten und Präferenzen sowie dem Angebot unterschiedlicher Verkehrsangebote sind die räumlichen Gegebenheiten maßgeblich. Zu den räumlichen Gegebenheiten gehören einerseits die geographische Lage des Untersuchungsgebiets in der Region und andererseits die Strukturen innerhalb des Untersuchungsgebietes. Dies sind sowohl die Stadtstruktur als auch die Bevölkerungsstruktur. Aus der geographischen Lage und der Stadtstruktur können sich Verflechtungen mit umliegenden Kommunen ergeben. In diesem Zusammenhang sind insbesondere die Pendlerverflechtungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten von Bedeutung.

Im Folgenden werden diese mobilitätsbezogenen Grundlagen der Stadt Warendorf und sich daraus ergebene Folgen für das Mobilitätskonzept dargestellt.

3.1 Lage in der Region und verkehrliche Anbindung

Die Stadt Warendorf liegt nördlich im Bundesland Nordrhein-Westfalen und gehört gemeinsam mit 13 weiteren Gemeinden zum gleichnamigen Kreis Warendorf und dem Regierungsbezirk Münster. Die Stadt Warendorf ist als Mittelzentrum klassifiziert, die umliegenden Nachbargemeinden als Grundzentren. Als Mittelzentrum dient Warendorf somit als Anlaufpunkt für die Versorgung an Waren, Dienstleistungen und Infrastrukturangeboten, die durch die umgebenden Unterzentren nicht geleistet werden können. Die nächstgelegenen größeren Städte, die als Oberzentren klassifiziert sind, sind Münster im Westen (ca. 26 km entfernt) und Bielefeld im Osten (ca. 38 km entfernt).

Durch die Stadt Warendorf verläuft die eingleisige, nicht elektrifizierte Bahnstrecke Münster-Rheda-Wiedenbrück. Dort fährt die Regionalbahn 67 mit dem Namen „Der Warendorfer“ jeden Tag von Münster bis Bielefeld im 1-Stundentakt¹. Da die gesamte Strecke zwischen Rheda-Wiedenbrück und Münster lediglich eingleisig ausgebaut ist, sind Zugkreuzungen lediglich an den Haltepunkten Warendorf, Telgte und Beelen möglich. Zudem ist die Strecke von einer Vielzahl an Bahnübergängen geprägt. Allein zwischen Warendorf und Telgte liegen 36 Bahnübergänge, wovon der Großteil unbeschränkt ist.²

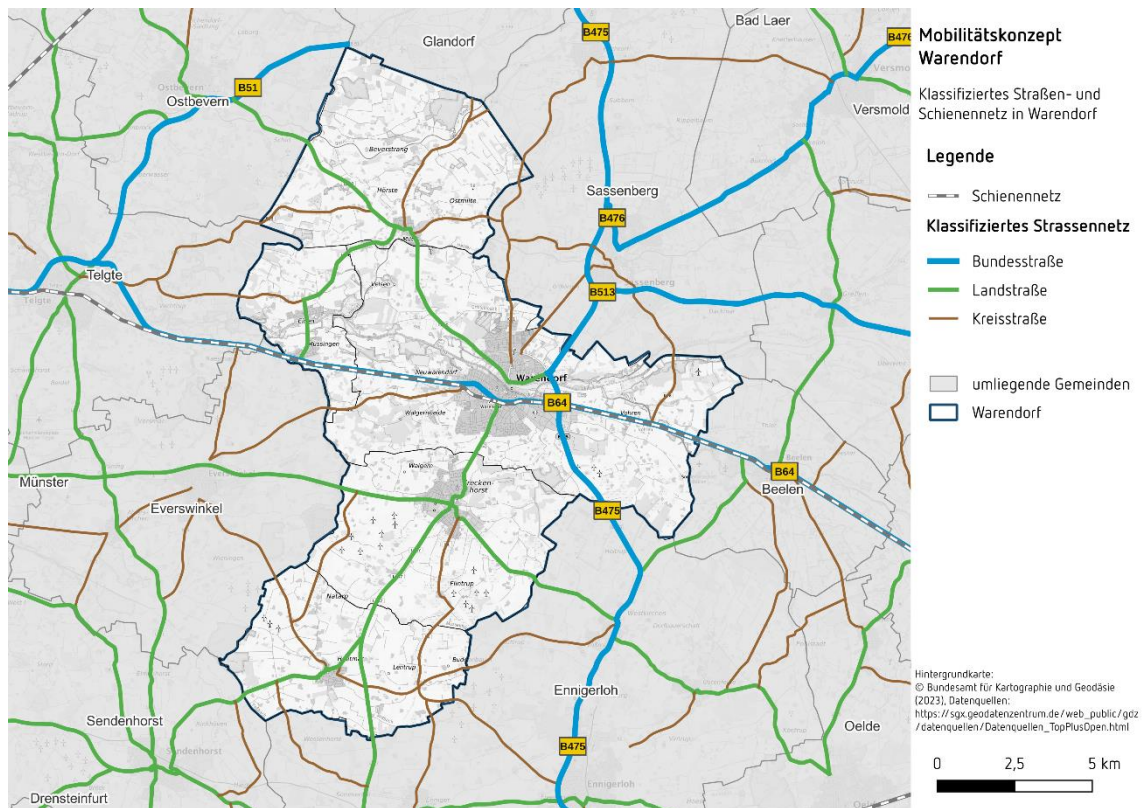
Unterstützt wird das öffentliche Verkehrsangebot in die Region unter anderem durch die Buslinien R11, R15, R23, R63 und den Schnellbussen S20 und S35. Innerstädtisch verkehren Bürgerbuslinien. Im gesamten Stadtgebiet verlaufen Landes- und Kreisstraßen und verbinden die Ortschaften miteinander. Des Weiteren führen durch Warendorf zwei Bundesstraßen, die B64 auf der West-Ost-

¹ Quelle: eurbahn.de /

² <https://geovdbn.deutschebahn.com/>

Achse fungiert als sehr guter Zubringer, da sie direkt durch das Zentrum führt. Parallel am Zentrum vorbei verläuft ebenfalls die B475 und bietet eine gute überregionale Nord-Süd-Anbindung. Besonders die Ortsdurchfahrten B64 durch Warendorf und die L547 durch Freckenhorst prägen den Verkehr. Auf Grund der Verkehrsbelastung entstehen starke Trennwirkungen und weitere Einschränkungen für andere Verkehrsarten, die im Zuge des Mobilitätskonzepts berücksichtigt werden müssen.

Abbildung 2: Klassifiziertes Straßen- und Schienennetz in Warendorf



Quelle: eigene Darstellung, Hintergrundkarte: TopPlusOpen

3.2 Bevölkerungs- und Stadtstruktur

Stadtstruktur

Die größte Ausdehnung der Stadt beträgt ca. 16 km von West nach Ost und 22 km von Nord nach Süd und besitzt eine Gesamtfläche von 176,8 Quadratkilometern³. Warendorf besteht aus fünf Ortsteilen, diese sind vorwiegend ländlich geprägt. Der Ortsteil Milte befindet sich im Norden. Eichen-Müssingen liegt im Westen der Gemeinde. Im Zentrum liegt Warendorf, ca. 5 km südlich davon befindet sich Freckenhorst. Hoetmar im Süden ist mit ca. 10 km am weitesten vom Zentrum entfernt.

³ Quelle: kreis-warendorf.de

Viele wichtige Infrastruktureinrichtungen, die Quellen und Ziele des Alltagsverkehrs darstellen, konzentrieren sich auf die Kernstadt Warendorf. So befinden sich in der Altstadt der Marktplatz, verschiedene Sehenswürdigkeiten wie das historische Rathaus, die Pfarrkirche St. Laurentius oder der Bentheimer Turm und weitere Nahversorgungseinrichtungen. In der Kernstadt befinden sich zudem die meisten weiterführenden Schulen. Die Altstadt und deren Umfeld ist zudem von Wohnen, Konsum- und Kultureinrichtungen geprägt. Auch Freckenhorst weist mehrere Verbrauchermärkte auf. In den weiteren Ortsteilen sind meist weniger Ziele des täglichen Bedarfs zu finden. Somit konzentrieren sich viele Verkehrsbeziehungen in die Innenstadt von Warendorf und Freckenhorst.

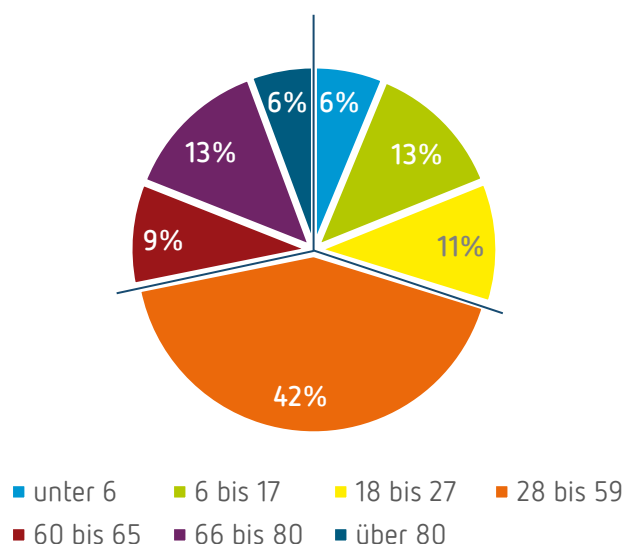
Die größten Industrie- und Gewerbeflächen sind die Gewerbegebiete Warendorf West, Beckumer Straße/Miele und Splieterstr. zw. Schembach und Salzgraben, die alle im Umfeld um den Kernstadtbereich Warendorfs liegen. Die Gewerbeflächen Freckenhorst Ost und Süd, liegen im gleichnamigen Ortsteil. Zudem gibt es noch das Gewerbegebiet im Bereich Katzheide und Hellegraben, welches als Nahversorgungszentrum dient und mehrere autokundenorientierte Betriebe aufweist.⁴

Warendorf ist darüber hinaus als die Stadt des Pferdes bekannt. Das Nordrhein-Westfälische Landgestüt, die Deutsche Reiterliche Vereinigung (FN) sowie das Deutsche Olympiade-Komitee für Reiterei (DOKR) haben ihren Sitz in Warendorf. Durch besondere Veranstaltungen wie die Warendorfer Hengstparaden und die Symphonie der Hengste am Nordrhein-Westfälisches Landgestüt im Zentrum oder die Bundeschampionate der Deutschen Reiterlichen Vereinigung werden viele Menschen angezogen. Unterstützt wird das Reitangebot durch eine insgesamt 190 Kilometer lange ausgeschilderte Reitroute nördlich des Kreises Warendorfs entlang der Wirtschaftswege⁵.

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

In Warendorf leben insgesamt 37.173 Menschen (Stand: 2022)⁶. Mit einem Blick auf die aktuelle und zukünftige

Abbildung 3: aktuelle Altersgruppenverteilung



⁴ <https://www.warendorf.de/wirtschaft-arbeit/wirtschaftsstandort-warendorf/gewerbeflaechen/gewerbegebiete.html>

⁵ <https://www.warendorf.de/stadt-des-pferdes/warendorfer-reitroute.html>

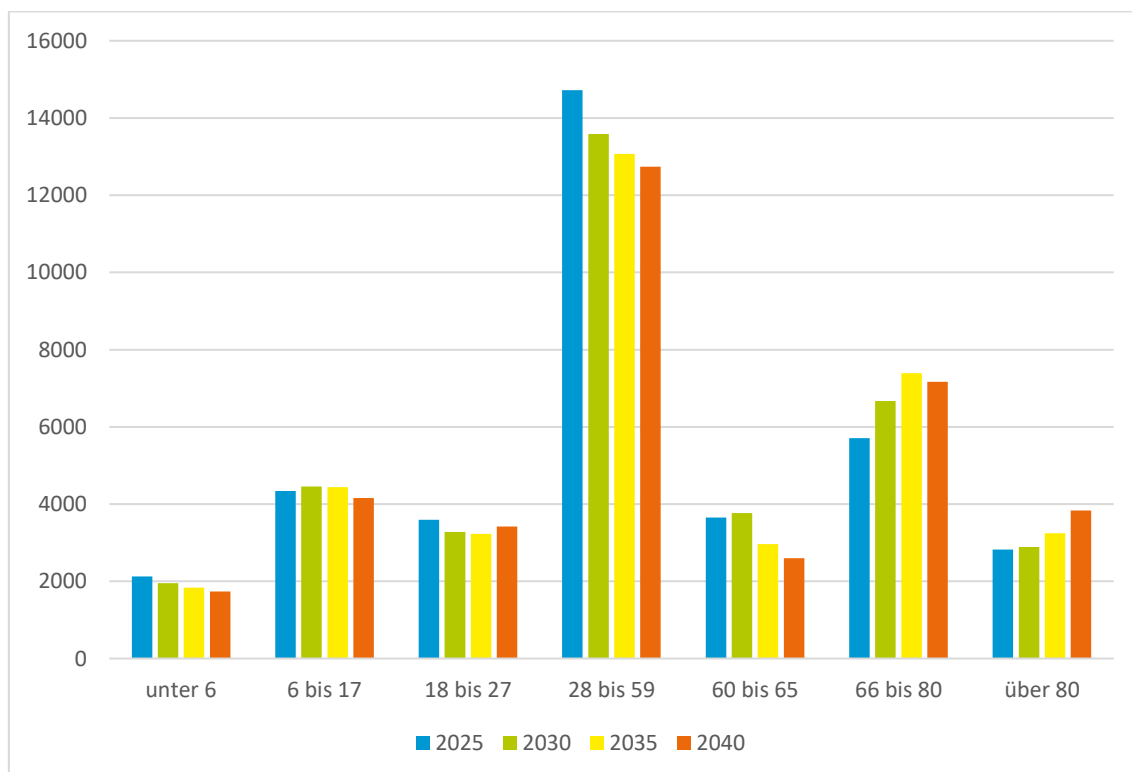
⁶ <https://www.warendorf.de/leben-in-warendorf/wissenswertes/zahlen-daten-fakten.html>

Altersverteilung⁷ wird der demografische Wandel in Warendorf deutlich. Aktuell ist die Altersgruppe zwischen 28 und 59 Jahre mit 42 % der Gesamtbevölkerung vertreten. Die Altersgruppen über 59 Jahre (aktuell 28 %) und die jüngeren Altersgruppen (aktuell 30 %) – alle unter 28 – haben mit etwas weniger als einem Drittel, einen ähnlichen Anteil an der Bevölkerung.

Im Hinblick auf die Entwicklung der Bevölkerung ist in den nächsten Jahren ein Anstieg der älteren Personen (über 59 Jahre: 38%, 2040) zu erwarten und ein starker Rückgang in den Altersgruppen 28 bis 59 (36%, 2040). In den Altersgruppen unter 28 kommt es laut Prognose ebenfalls zu einem leichten Rückgang (26%, 2040).

Quelle: Bevölkerungsvorausberechnung Landesdatenbank NRW, Stand 2022

Abbildung 4: Prognostizierte Altersverteilung Stadt Warendorf



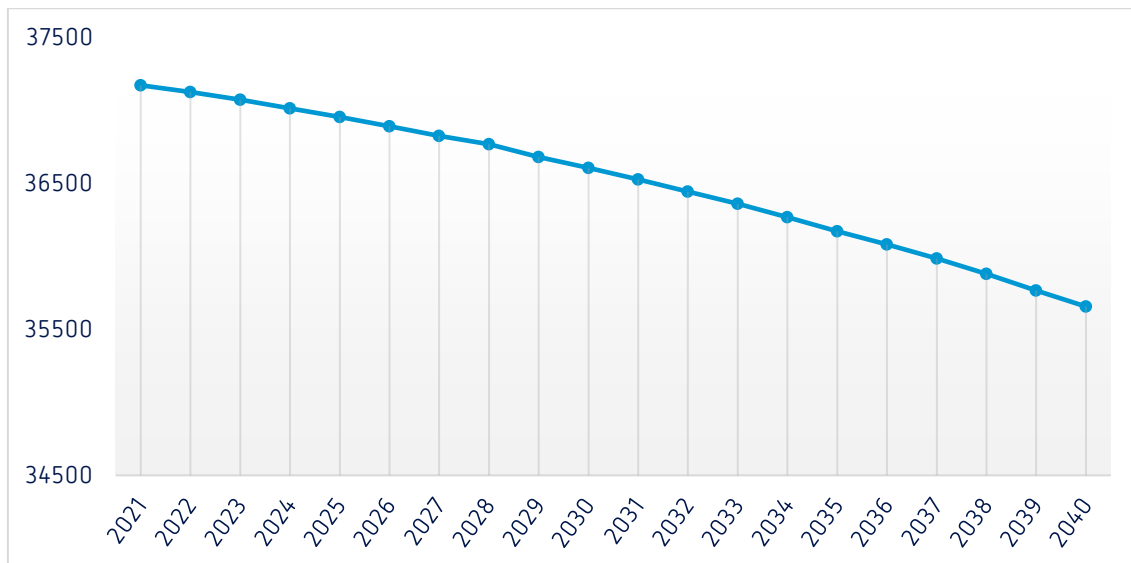
Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Landesdatenbank NRW

Die starke Zunahme an älteren Menschen hat direkte Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung. In Warendorf muss auch zukünftig die Teilhabe am alltäglichen Leben für alle Menschen gewährleistet und somit auch eine gute Grundmobilität vorhanden sein. Dazu zählt vor allem der barrierefreie Ausbau von Fußwegen und vom ÖPNV. Zudem ist aufgrund der weiten Distanzen zwischen den Ortsteilen und der Kernstadt ein zuverlässiges und einfach handhabbares Mobilitätsangebot wichtig, bspw. durch ein On-Demand-System, sodass ein selbstbestimmter Alltag auch ohne privaten Pkw möglich bleibt.

Nach den Prognosen ist insgesamt ein Rückgang von 8,25% der Bevölkerung von 37.173 (2021) auf 35.657 Menschen bis in das Jahr 2040 zu erwarten (vgl. Abbildung 5).

⁷ Bevölkerungsvorausberechnung (12421-12ir) Landesdatenbank NRW

Abbildung 5: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung Stadt Warendorf



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage vom Landesdatenbank NRW

3.3 Pendlerverflechtungen der Berufstätigen

Mit Hilfe des Pendleratlas des Statistischen Bundesamtes⁸ können die Pendlerverflechtungen von sozialversicherungspflichtigen beschäftigten Personen aus dem Jahr 2021 dargestellt werden. Insgesamt wurden 11.409 Einpendelnde, 11.087 Auspendelnde und 9.165 innerörtliche Pendelnde aufgeführt.

Die Stadt Münster ist mit einer Entfernung von 23 km Luftlinie und einem Anteil von knapp 10 % eine der stärkeren Verbindungen für Einpendler und mit einem Anteil von 21,5 % die Pendlerverflechtung mit den höchsten Auspendelnden. Die Stadt Sassenberg liegt 9,3 km entfernt und besitzt mit einem Anteil von 13,4 % den größten Einpendelnden-Strom und den zweitgrößten Auspendelnden-Strom mit 9,5 %.

Für die Route vom Zentrum Warendorf in das Zentrum Münster benötigt eine Person ca. 37 Minuten mit dem Pkw⁹. Die Regionalbahn 67 „Der Warendorfer“ benötigt mit 35 Minuten eine ähnliche Zeit und ist somit zum Kfz-Verkehr eingeschränkt konkurrenzfähig je nach Ortsteil. Die Regionalbusverbindungen benötigen ca. 60 Minuten¹⁰.

Besonders auf der Verbindung nach Münster sind somit große Potenziale zur Verlagerung auf den Schienenverkehr vorhanden. Auch der neue Haltepunkt Einen-Müssingen bietet hierzu gute Qualitäten für die Ortsteile. Weitere große Potenziale liegen in einer Reaktivierung der WLE-Strecke

⁸ <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

⁹ <https://openrouteservice.org/>

¹⁰ <https://www.bahn.de/>

Münster-Sendenhorst für den Ortsteil Hoetmar sowie die Beschleunigung und Takterhöhung auf der Strecke Münster – Warendorf¹¹.

Tabelle 1: Die zehn größten Einpendelnden-Ströme und -gebiete

Gemeinde	Luftlinie zum Zentrum WAF (Kernstadt) (km)	Einpendelnde	Anteil
Sassenberg	9,3	1.477	13,4%
Münster	23,0	1104	10,0%
Ennigerloh	10,9	1085	9,8%
Ahlen	20,4	685	6,2%
Beckum	21,7	549	5,0%
Everswinkel	8,6	524	4,7%
Oelde	20,3	502	4,5%
Beelen	11,5	493	4,5%
Telgte	12,8	493	4,5%
Ostbevern	14,7	368	3,3%
Sonstige	-	3.769	34,1%
Summe	-	11.049	100%

Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

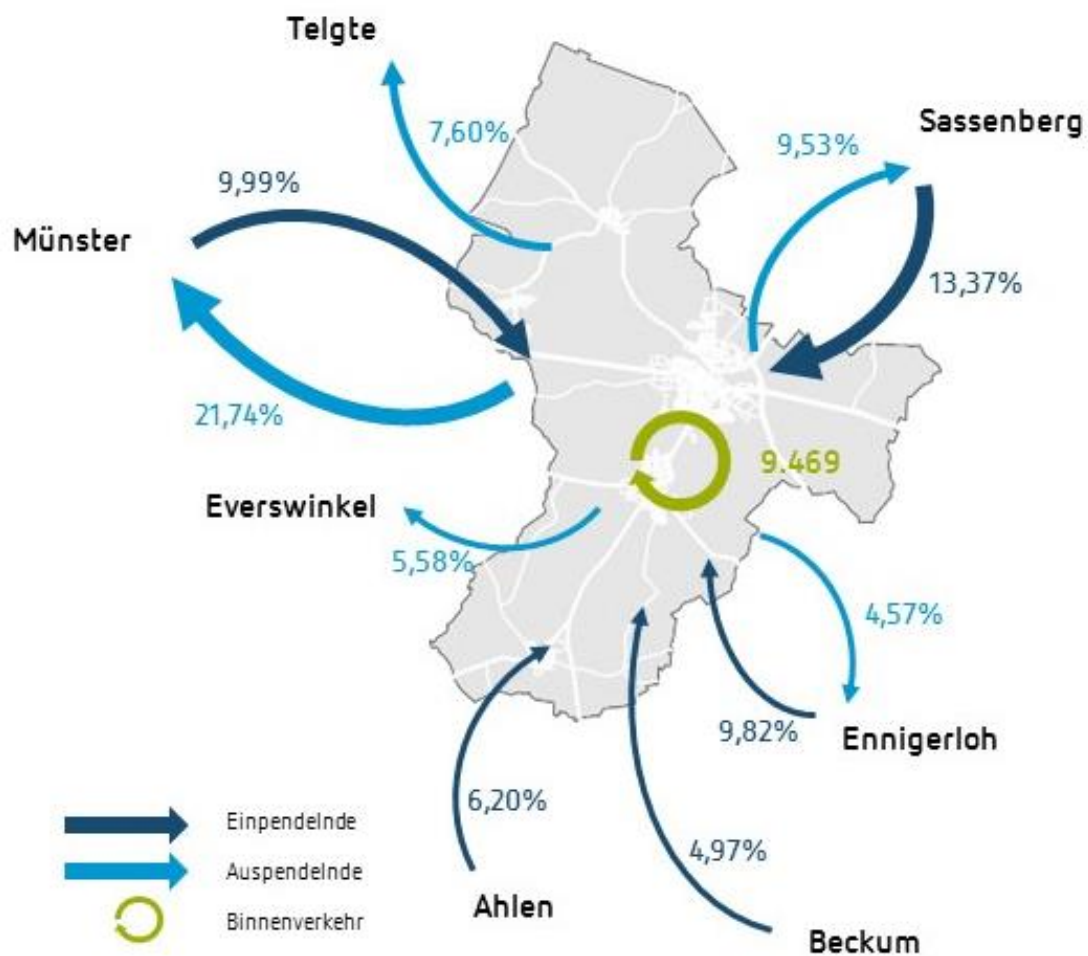
Tabelle 2: Die zehn größten Auspendelnden-Ströme und -gebiete

Gemeinde	Luftlinie zum Zentrum WAF (Kernstadt) (km)	Auspindelnde	Anteil
Münster	23,0	2.380	21,5%
Sassenberg	9,3	1.057	9,5%
Telgte	12,8	843	7,6%
Everswinkel	8,6	619	5,6%
Ennigerloh	10,9	507	4,6%
Hareswinkel	17,8	402	3,6%
Ahlen	20,4	383	3,5%
Beckum	21,7	341	3,1%
Gürtersloh	30,1	334	3,0%
Oelde	20,3	324	2,9%
Sonstige	-	3.907	35,2%
Summe	-	11.087	100%

Quelle: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

¹¹ https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/S-Bahn_Muensterland/Projektstatus_S-Bahn_Muensterland_1.3.pdf, aufgerufen 09.02.2024

Abbildung 6: Stärkste Ein- und Auspendelströme



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage von pendleratlas.nrw, Stand: 2021

3.4 Mobilität der Warendorfer Bevölkerung

Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger sind eine wichtige Grundlage für die Überprüfung und Entwicklung nachhaltiger Verkehrs- und Mobilitätskonzepte. Zur Erfassung dieser Daten werden in regelmäßigen Abständen Haushaltsbefragungen durchgeführt. Im Kreis Warendorf fand die letzte Erhebung dieser Art 2015 statt. Um einen aktuellen Stand der Mobilität zu erhalten, läuft seit August 2023 die neue Runde der Mobilitätsbefragung. Die kreisweite Erhebung wird auch Kenntnisse über das Mobilitätsverhalten in Warendorf analysieren.

Da zum Zeitpunkt des Zwischenberichts des Mobilitätskonzeptes (Dezember 2023) noch keine Ergebnisse der Haushaltsbefragung vorlagen, wird die Analyse der Daten zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

3.5 Vorhandene Unterlagen, Daten und Konzepte

Für die Mobilität in Warendorf gibt es vielfältige Grundlagen zu Zielen, Leitlinien und Maßnahmen. Die dort enthaltenen Ergebnisse und Maßnahmenempfehlungen werden in den folgenden Abschnitten zur Analyse der einzelnen Verkehrsmittel berücksichtigt und fließen in die darauf aufbauende Maßnahmenkonzeption ein. Hierzu zählen insbesondere folgende Planwerke und Konzepte und deren stichpunktartig aufgeführten Inhalte bzw. zentralen Ergebnisse:

Regionale Konzepte

Radverkehrskonzept Kreis Warendorf (2018)

Im Radverkehr zielt der Kreis Warendorf auf ein kreisweites durchgängiges Radverkehrsnetz für den Alltagsverkehr ab und setzt so eine konzeptionelle Grundlage. Das kreisweite Netz stellt direkte bzw. schnellere Führungen und kurze Wartezeiten an Knotenpunkten in den Vordergrund und sieht die guten Radverkehrsbedingungen wie die Nähe zu deutschen und niederländischen Oberzentren sowie die flache Topografie als großes Potenzial. Ziel ist es, konkrete Handlungsschritte für eine Erhöhung des Radverkehrsanteils mit überörtlichem Bezug zu erstellen, indem ein flächendeckendes, sicheres und direktes Radwegenetz zwischen den Gemeinden und Städten im Kreis sowie in die angrenzenden Nachbarkommen entwickelt wird. Das Radverkehrskonzept des Kreises wurde am 26.09.2019 vom Kreistag beschlossen. Folgende Maßnahmen stehen im direkten Bezug zu der Stadt Warendorf:

- Ausbau der L 547 als Veloroute
- Ausbau der L 793 als Veloroute

Neben den o.g. Abschnitten werden teilweise auch weitere Straßen benannt, die ein Ausbaupotential aufweisen:

- B 64 (Warendorf – Beelen)
- L 793 (Freckenhorst – Westkirchen)
- L 839 (Milte – Ostbevern)
- L 547 (Warendorf – Freckenhorst)
- L 851 (Freckenhorster – Hoetmar)

3. Nahverkehrsplan Kreis Warendorf (2019)

Der Nahverkehrsplan (NVP) für den Kreis Warendorf ist das zentrale Planungsinstrument für die Entwicklung des ÖPNV im Kreisgebiet. Er enthält neben einer Bestandsanalyse auch Zielvorgaben für die zukünftige Weiterentwicklung der verschiedenen Bedienformen sowie Mobilitätskonzepte. Langfristiges Ziel des NVP ist der Ausbau eines vollständigen barrierefreien ÖPNV. Dafür werden verschiedene Leitsätze beschrieben. Folgende Maßnahmen stehen im direkten Bezug zu der Stadt Warendorf:

- Zusätzliche Fahrten auf bestimmten Linien (R14, R22, R23, R63)

- Prüfung der verbesserten Erschließung von Gewerbegebieten (Gewerbegebiet West und Mielestraße)
- Ausbau von Bike+Ride Anlagen bzw. hochwertigen Fahrradstellplätzen an Haltestellen (Milte Schulstraße, Hoetmar Mitte)
- Weiterentwicklung zentraler Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen (Warendorf Bahnhof)
- Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV (z.B. Busspuren, LSA-Beeinflussung, alternative Linienwege, Freigabe von Wegen, die für den Kfz-Verkehr gesperrt sind)
- Verbesserung in den Themen Fahrgastinformation, Marketing und Sicherheit

Die Betrachtung des Kreises Warendorf zeigt, dass die Fahrgastzahlen für die meisten nicht vom ÖPNV erschlossenen Teilbereiche für eine reguläre Anbindung nicht ausreichen. Daher befasst sich der NVP auch mit diesen Räumen und zeigt verschiedene alternative Mobilitätsangebote auf, welche sich durch flexiblere Formen von einer regelmäßigen Bedienung durch Bus und Bahn abheben. Für folgende Bereiche der Stadt Warendorf werden Vorschläge zu alternativen Mobilitätsangeboten gemacht:

- Warendorf-Walgernheide
 - Einrichtung einer Mobilstation mit Fahrradverleihsystem, E-Bike-Ladeinfrastruktur sowie sicheren Fahrradabstellanlagen
 - Mitfahrerbank im Siedlungsbereich Walgernheide
- BürgerBus Warendorf Süd
 - Anbindung der südl. Wohngebiete an die Innenstadt, den Bahnhof und das Krankenhaus
 - Unterstützung des bestehenden und zukünftigen Angebots
- Gewerbegebiet West
 - Einrichtung einer Leihstation als Zu-/Abbringen von der Mobilstation Bahnhof
 - Echtzeitinformation zu den Abfahrtszeiten an der Haltestelle Warendorf Bahnhof sowohl in den Betrieben als auch in zentraler Lage des Gewerbegebiets

NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen (2022)

Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) möchte der wachsenden Gruppe von multimodalen Personen, also solchen, die innerhalb einer Woche zwei oder mehr Verkehrsmittel benutzen gerecht werden. Daher hat er ein Konzept zur Errichtung von Mobilstationen auf seinem Verbandsgebiet erstellt. In diesem wurden für den Kreis Warendorf Haltestellen identifiziert, welche potenziell zu Mobilstationen ausgebaut werden können. Bei den erarbeiteten Mobilstationen handelt es sich um Vorschläge und Empfehlungen. Diese müssen nicht zwingend von den Städten und Gemeinden umgesetzt werden.

Auf dem Stadtgebiet Warendorfs sind insgesamt elf Haltestellen untersucht worden. Dabei handelt es sich um die Haltestellen:

- Bahnhof Einen-Müssingen
- Freckenhorst, Landvolkshochschule
- Freckenhorst, Mitte
- Freckenhorst, Rathaus
- Hoetmar, Mitte
- Milte, Schulstraße
- Warendorf, Kreishaus
- Warendorf, Lohwall
- Warendorf, Krankenhaus
- Warendorf, Schulzentrum/ Hallenbad
- Warendorf Bahnhof

Insgesamt haben die untersuchten Standorte noch einen höheren Aufwand zum Umbau zu Mobilstationen. Die Kosten für die Mindestausstattung variieren je nach Station zwischen 55.000 € bis 120.000 € (Einige Ausstattungspunkte sind nur bei Bedarf umzusetzen, daher kann sich die Gesamtsumme reduzieren). Nur der Bahnhof in Warendorf hat mit etwa 18.000€ einen geringeren Aufwand.

Kommunale Konzepte

Verkehrsentwicklungsplan (2012)

Als Vorläufer des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes wurde 2012 (nach zweijähriger Bearbeitungszeit) ein Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt, der Ausgangslage für eine ganzheitliche und gesamtstädtische Betrachtung der Verkehrsentwicklung in der Stadt Warendorf bildete. Ziel war es, zentrale Fragestellungen zu beantworten, z.B. wie der Verkehr zukünftig umweltverträglich abgewickelt werden kann und ob Anpassungen im ÖPNV-Angebot sowie dem Fuß- und Radnetz notwendig sind. Auch im damaligen Verkehrsentwicklungsplan wurden Ziele und Planungsgrundsätze formuliert, an denen sich die Verkehrsplanung orientieren soll. Aufgestellte Planungsgrundsätze waren dabei:

- Verkehrsvermeidung,
- Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung und
- Erhöhung der Mobilitätschancen.

Dadurch sollten die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung, Attraktivitätssteigerung des nicht-motorisierten und des öffentlichen Verkehrs als auch Einschränkungen des Kfz-Verkehrs erreicht werden.

Als wichtige Maßnahme wird dazu unter anderem die Förderung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs genannt. Ein weiteres vorgeschlagenes Maßnahmenbündel war die Förderung des ÖPNV und die Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund. Als wichtigste Lösung für die damals erkannten Mängel, die der motorisierte Verkehr mit sich bringt (Trennwirkung, eine geringe Aufenthaltsqualität und Auswirkungen auf das Stadtbild), wurden die Maßnahmen zur B 64n, der L547n und der 3. BA der nördlichen Stadtstraße benannt.

In der folgenden Tabelle sind die damals vorgeschlagenen Maßnahmen und deren aktueller Umsetzungsstand aufgeführt. Im neuen Mobilitätskonzept gilt es, die noch nicht erfolgten Maßnahmen auf ihre Aktualität zu prüfen sowie neue Maßnahmen zu entwickeln.

Kfz-Verkehr

Maßnahme	Damalige Priorisierung	Aktueller Stand
Ortsumgehung B64n und L 547n	höchste Priorität	nicht umgesetzt
Fertigstellung der Stadtstraße Nord	kurzfristig	Fertigstellung geplant für Ende 2025
Straßenraumgestaltung B64 und L547	langfristig, abhängig von den Ortsumgehungen	nicht umgesetzt
Straßenraumgestaltung Dr.-Rau-Allee/Dreibrückerstraße	mittel- bis langfristig	Neugestaltung der Dreibrückerstraße aktuell in Planung, Umsetzung in 2024
Umbau von Knotenpunkten zu Kreisverkehren¹²:		
○ Dreisprung	○ mittelfristig	○ nicht umgesetzt
○ Reichenbacher Str. / Splieterstr.	○ kurzfristig	○ verworfen
○ L548 Einener Str./Zum Mußenbach	○ mittelfristig	○ nicht umgesetzt
○ L547 / Merveldstr.	○ kurzfristig	○ nicht umgesetzt
○ L830 / L548	○ mittelfristig	○ nicht umgesetzt
Ortseingangsgestaltung:		
○ L 793, westlicher Ortseingang Freckenhorst	○ kurzfristig	○ nicht umgesetzt
○ Raiffeisenstr. und Dechant-Wessing-Str. in Hoetmar	○ mittelfristig	○ nicht umgesetzt
○ K 18 Ostmilter Str. in Milte	○ kurzfristig	○ nicht umgesetzt
○ K 38 Vinnenberger Str. in Milte	○ mittelfristig	○ nicht umgesetzt
Ausweitung der Fußgängerzone	kurzfristig vertiefende Untersuchung durchführen	Ausweitung Fußgängerzone erfolgt: Münsterstraße zwischen Münsterwall und Hohe Straße
Statisches Parkleitsystem	mittelfristig	geplant für 2024

¹² Umsetzungen nicht erfolgt auf Grund von eingeschränkter Flächenverfügbarkeit

ÖPNV

Maßnahme	Damalige Priorisierung	Aktueller Stand
Linienoptimierung	kurzfristig	kontinuierlich in Abstimmung mit dem Aufgabenträger
Einheitliche Haltestellengestaltung	mittel- bis Langfristig	erfolgt; Umsetzung läuft kontinuierlich

Radverkehr

Maßnahme	Damalige Priorisierung	Aktueller Stand
Verschiedene Maßnahmen zur Mängelbeseitigung		
○ Sicherheitsmängel	○ kurzfristig	○ in Umsetzung
○ Lücken im Netz	○ mittelfristig	○ in Umsetzung
○ Komfortmängel	○ langfristig	○ in Umsetzung
Fahrradabstellanlagen	kurz- bis mittelfristig	tlw. umgesetzt
Fahrradwegweisung	langfristig	umgesetzt (touristisches Leitsystem)
Aufnahme AGFS	kurzfristig	politischer Beschluss liegt vor. Für 2024 geplant.
Stärkung der Verbindung Freckenhorst - Warendorf	kurzfristig (Planungen vertiefen)	Ausbau als Fahrradstraße für 2024 vorgesehen

Fußverkehr

Maßnahme	Damalige Priorisierung	Aktueller Stand
Behebung verschiedener Mängel	-	kontinuierliche Verbesserung der Nahmobilität an Signalanlagen (längere Grünzeiten für Fußgänger, Blindenakustik, LED)
Mängelbehebung Kindergartenumfeld Im Winkel	kurzfristig	nicht umgesetzt
Fußgängerwegweisung	mittelfristig	umgesetzt: touristisches Leitsystem in der Altstadt sowie im Umfeld (u.a. Bahnhof)

Es zeigt sich, dass viele Maßnahmen des damaligen VEP nicht umgesetzt wurden. Die als damals wichtigsten Maßnahmen zur Erreichung der gesetzten Ziele waren die Ortsumgehungen B64n und L547n sowie die Fertigstellung der Stadtstraße Nord. Letztere wird voraussichtlich im Jahr 2025 fertiggestellt. Die Umsetzung der Ortsumgehungen ist allerdings unklar. Somit sollten alternative Maßnahmenoptionen diskutiert werden, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs entlang dieser Achsen zu reduzieren. Auch die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung an Ortseinfahren gilt es weiterhin zu verfolgen.

Radverkehrskonzept (2022)

Der Radverkehr hat sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Diesen Anspruch ist auch die Stadt Warendorf mit dem stadtweiten Radverkehrskonzept 2022 gefolgt. Ziel dabei ist die Stärkung des Umweltbundes und die Förderung des Radverkehrs auf städtischer Ebene, ergänzend zum Kreiskonzept. Mit Hilfe eines Drei-Stufen-Plans wurden der Bestand ermittelt sowie die zukünftige Ausrichtung des Radverkehrs festgelegt und dazugehörige Maßnahmenfelder für eine mittel- bis langfristige Umsetzung gesteckt. Das Radverkehrskonzept beinhaltet weiterhin auch Aussagen zum Fahrradparken. Als übergeordnetes Ziel wurde der „Warendorfer Standard“ entwickelt. Prämisse ist dabei, dass eine Gleichbehandlung bzw. in Einzelfällen eine Besserstellung des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr erfolgt. Hervorzuheben ist, dass an Velo- und Hauptverbindungen teilweise Maße über den herkömmlichen ERA- Standards angestrebt werden.

Aus verkehrsplanerischer Sicht hervorzuheben sind die folgenden übergeordneten Maßnahmen:

- **Die Priorisierung des Radverkehrs auf innerstädtischen Knotenpunkten und Grundstücksüberfahrten**
- **Einsatz von Piktogrammketten¹³** bei gemeinsamer Führung im Mischverkehr
- **Einheitliche Führungsformen an Kreisverkehren**
- **Erhöhung der Sichtbarkeiten an LSA-Knotenpunkten** (ARAS, Verzicht auf freie Rechtsabbieger, Integration in LSA-Steuerung)
- **Ernennung einer/eines Fahrradbeauftragten**

Von räumlicher Verortung sind insbesondere die folgenden Maßnahmen herauszustellen:

- **Die Umfahrung der Fußgängerzone** (nördliche Freckenhorster Straße – In den Lampen – Im Ort – Markt) über In den Lampen – Königstr. – Marktsträßchen
- **Aufwertung des Promadenradweges** als großräumige attraktive Umfahrungsmöglichkeit
- **Wegeverbindung über das Brinkhausgelände** („Pferdepromenade“) wird geprüft
- **Optimierungen der Querungen an der Splieterstr./Düsternstr./Brede** (i.V.m. Förderung des Fußverkehrs)

¹³ Bis vor Kurzem bestand bei der Umsetzung von Piktogrammketten eine Rechtsunsicherheit, die durch einen im Januar 2023 erfolgten Erlass des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV) geklärt wurde. Bis zu einer bundesweiten Einordnung der Piktogrammketten in die straßenverkehrsrechtlichen Regelwerke können in Nordrhein-Westfalen entsprechende Maßnahmen gemäß der im Erlass genannten Ausführungshinweise umgesetzt werden.

- **Verkehrsführung Blumenstraße/Zumlohstr.:** Aufpflasterung des Geh- und Radweges im Verlauf der Blumenstraße und eine Anrampung
- **Optimierung der Radverkehrsführung Alter Münsterweg** (Fahrradstraße, Querung Andreasstraße, Mini-Kreisverkehr Wilhelmsplatz)
- **Herstellung von geeigneten und ausreichenden Ausbaustandards an den Ortsdurchfahrten**

Lärmaktionsplan Stufe 3 (2018)

Entsprechend des Ziels der Umgebungslärmrichtlinie zur Minderung der Lärmbelastung der Bevölkerung, stellt auch die Stadt Warendorf Lärmaktionspläne auf. Der aktuelle Lärmaktionsplan der Stufe 3 stammt aus dem Jahr 2018. Die Bearbeitung der Stufe 4 läuft aktuell, ein Beschluss ist für den 16.05. geplant. Im Lärmaktionsplan der Stufe 3 wurden die Straßen B64, die B475 (nördlich der B64) und die L547 (südlich Reichenbacher Straße) berücksichtigt. Insgesamt waren, bezogen auf die Einwohnerzahl von damals, ca. 3,0 % der Bevölkerung Pegeln von mehr als 55 dB(A) (angesetzte Kartierungsschwelle L_{DEN}) und 2,0 % der Bevölkerung Pegeln von mehr als 50 dB(A) (angesetzte Kartierungsschwelle L_{NIGHT}) ausgesetzt.

Zur Lärminderung wurden im Lärmaktionsplan verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen. Für Reduzierung des Lärms entlang der L547 und der B64 werden langfristig die Ortsumgehung Freckenhorst und die Südumgehung Warendorf erwartet. Andere Maßnahmen sehen lediglich den Einsatz von lärmoptimierten Fahrbahnbelägen vor. Diese werden vom zuständigen Straßenbaulastträger Straßen.NRW allerdings kritisch gesehen und auf Grund hoher Verkehrsbelastungen nicht empfohlen.

Als langfristige Strategie empfiehlt der Lärmaktionsplan die Förderung des Umweltverbundes.

Handlungskonzept ruhender Verkehr in der historischen Altstadt Warendorf (2019)

Aufgrund eines verstärkten Parkdrucks in der Innenstadt sowie wachsendem Bedarf nach Parkmöglichkeiten durch die Umnutzung von Gebäuden des Einzelhandels zu Wohnraum sowie Baulückenschließung wurde eine Parkraumkonzept mit -erhebung für den Bereich der historischen Altstadt erstellt.

Insgesamt kann kein Defizit in der Gesamtzahl der Parkmöglichkeiten festgestellt werden, vielmehr ist eine Optimierung der Verteilung von kostenfreien sowie -pflichtigen Stellplätzen nötig. Die wichtigsten Ansatzpunkte sind Maßnahmen in der Parkraumbewirtschaftung, die den Parkdruck außerhalb der Altstadt auffangen, sowie Maßnahmen, welche die räumliche Verteilung des Parkdrucks beeinflussen, so dass allen Nutzergruppen ausreichende und in der Nähe der Ziele befindliche Parkmöglichkeiten sichergestellt werden. Für die Altstadt wird vorgeschlagen, alle sich darin befindenden Parkplätze gebührenpflichtig zu bewirtschaften (wobei Anwohnende einen Bewohnerparkausweis beantragen können) und die im fußläufigen Umfeld der Altstadt liegenden Parkmöglichkeiten nur mit zeitlicher oder ohne Bewirtschaftung auszuweisen. Dieses Konzept der Parkraumbewirtschaftung ist Ende 2023 umgesetzt worden. Die erwarteten Ziele der Maßnahmen

können somit noch während der Maßnahmenentwicklung des Mobilitätskonzeptes geprüft werden.

Weitere Maßnahmenvorschläge sind die Ausweisung von weiteren Behindertenstellplätzen, eine Optimierung des Parkleitsystems, die Förderung von E-Mobilität (z.B. durch reservierte Stellplätze) sowie Reduzierung des Kfz-Drucks durch die Einrichtung von Carsharing und Mobilstationen. Eine Evaluation der Maßnahmen soll zwei Jahre nach Fertigstellung erfolgen.

Strategieprozess Warendorf (2020)

Der Strategieprozess Warendorf 2020 ist ein ganzheitliches Entwicklungskonzept für die Stadt Warendorf, bei welchem neben der Mobilität auch Themenbereiche wie Klima- und Umweltschutz, Bildung und Soziales thematisiert werden. Die Erstellung war geprägt durch einen breiten Beteiligungsprozess. Es werden im Zusammenhang mit der Mobilität dabei Trends und Herausforderungen wie Veränderungen vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und weitere Entwicklungen wie die Digitalisierung, Shared Mobility und das autonome Fahren behandelt. Über den Beteiligungsprozess wurden wichtige Leitziele abgeleitet, die von der Stadt verfolgt werden sollen. Im Bereich Mobilität sind das die Ziele:

- Qualität des öffentlichen Nahverkehrs sichern und ausbauen
- Radverkehr stärken
- Anbindung der Ortschaften sicherstellen
- Mobilität für alle ermöglichen (Barrierefreiheit, Kosten)
- Verschiedene Verkehrsträger verbinden und aufeinander abstimmen
- Umweltfreundliche Technologien im Verkehr stärken
- Erreichbarkeit von Warendorf verbessern
- Belastungen durch den motorisierten Individual- und Güterverkehr (Lärm, Luftschadstoffe) reduzieren

Integriertes Dorfentwicklungskonzept Einen-Müssingen 2030 (2011), Strukturkonzept und Entwicklungspotenziale Einen und Müssingen (2022)

Das integrierte Dorfentwicklungskonzept Einen-Müssingen 2030 ist ein ganzheitliches Entwicklungskonzept und zeigt die Entwicklungsmöglichkeiten für die beiden zu Warendorf gehörigen Dörfer auf. Beide Dörfer liegen in direkter Nähe zueinander und werden durch das Tal der Ems getrennt. Der Verkehr bildet dabei ein Teilkonzept neben weiteren Themen wie der Demographie, der Land- und Forstwirtschaft und der Natur bzw. Umwelt. Das Strukturkonzept Einen und Müssingen von 2022 zielt auf eine städtebauliche Entwicklung ab. Durch die Lage an einem Bahnhofepunkt und einer somit vorhandenen verkehrsgünstigen Anbindung an den Umweltverbund ergeben sich nachhaltige Potenziale für die Errichtung von Wohnraum. In dem Zusammenhang gibt es auch Möglichkeiten über die Landesinitiative „Bauland an der Schiene“ Fördermittel zu beantragen, wenn Flächen zur Wohnbauentwicklung im Umkreis von 1 km zu SPNV-Haltpunkten liegen.

Integriertes Dorfentwicklungskonzept Milte 2030 (2011)

Das Dorfentwicklungskonzept für Milte ist das Steuerungsinstrument für die zukünftige Entwicklung des Ortes. Das Ziel ist es, die gewachsenen Strukturen und charakteristischen Eigenschaften des Dorfes langfristig zu erhalten und gleichzeitig eine nachhaltige Entwicklung anzustreben. Im Prozess ist eine Vielzahl von Projekten entwickelt worden. Aus verkehrsplanerischer Sicht sind vor allem folgende Projekte zu nennen:

- **Verbesserung der Parkplatzsituation:** Prüfung, ob Anzahl der Parkflächen ausreichend und sinnvoll angelegt ist und wie sich das Parkverhalten in Milte gestaltet.
- **Wegweisersystem:** Beschilderung von historisch relevanten Stätten und Sehenswürdigkeiten, aber auch ergänzende Informationen zum Dorf (Sportstätten, gastronomisches Angebot, Einkaufsmöglichkeiten)
- **Verkehr im Ort:** Erhöhung der Verkehrssicherheit im Kern sowie Randbereichen; Verkehrsberuhigungsmaßnahmen; Radwege entlang der Ortsdurchfahrt; Querungshilfen an zentralen Stellen oder Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Ostbeverner Straße.
- **Radwegebeleuchtung zw. Milte und Reithalle**
- **Bürgerbus** als Ergänzung v.a. abends und am Wochenende.
- **Milte Radwegenetz:** Einbindung in überregionale Themenrouten (100-Schlösser-Route, Grenzgängerroute) sowie eigene „Rund-um-Milte-Tour“ mit örtlichen Sehenswürdigkeiten.
- **Optimierung ÖPNV-Angebot:** Angebotsverbesserung aber auch Erhöhung der Motivation zur Nutzung, damit das Angebot aufrechterhalten werden kann.

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Altstadt Warendorf 3. Fortschreibung (2022)

Die dritte Fortschreibung des ISEK baut vor allem auf den Erwerb der nördlich der Altstadt angrenzenden Industriebrache Brinkhaus und den daraus resultierenden Potenzialen auf. Durch das freigesetzte Flächenpotenzial stehen neue Handlungsspielräume zur zukunftsorientierten Entwicklung der Altstadt zur Verfügung. Das Entwicklungsleitbild des ISEK beschreibt für das Themenfeld „Erschließung und Verkehr“ v.a. eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie die Abgrenzung des Besucherverkehrs am Altstadtrand und Verbesserung des Parkplatzangebots für die Bevölkerung der Altstadt.

Die Priorisierung der weiteren Altstadterneuerung in den nächsten Jahren soll drei räumliche Schwerpunkte aufweisen:

- Die Aufwertung der zentralen Lauflagen in der Altstadt und insbesondere der Fußgängerzone
- Die städtebauliche Entwicklung der Industriebrache Brinkhaus
- Lückenschluss Promenadenring/ Eingänge Altstadt

Insgesamt gibt es vier verschiedene Handlungsfelder in der dritten Fortschreibung. Im Rahmen des Mobilitätskonzepts ist insbesondere das Handlungsfeld „A Öffentlicher Raum/ Verkehr“ von Relevanz. Wichtige, für die Mobilität relevante Maßnahmen werden im Folgenden dargestellt:

- **Straßenumgestaltung auf den innerstädtischen Hauptachsen (Ost-West und Nord-Süd):**
Behebung von funktionalen und gestalterischen Mängeln auf der Ost-West Achse (Münsterstraße, Krickmarkt, Heumarkt) sowie Nord-Süd Achse (Freckenhorster Straße)
- **Neue Fußgängerverbindungen im Zuge des Abrisses der Industriebrache Brinkhaus:**
Neue Brücke über die Ems (zw. Quabbe bis Südufer Industriebrache Brinkhaus), Ausbau Uferpromenade, Fuß- und Radverbindung über Industriebrache (zw. Brücke Quabbe zum Landesgestüt)
- **Neugestaltung des Altstadtzugangs von Norden „Zwischen den Emsbrücken“:**
Bodenbelag, Mobiliar, Beleuchtung
- **Mobilitätsstation auf Parkplatz Lohwall**
Nutzung durch E-Bikes und Fahrräder, Begrünung der bestehenden Parkflächen
- **Umgestaltung des Promenadenrings:**
Punktueller Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, einheitliche Pflasterung, teilweise Verbreiterung der Wege, Ertüchtigung der Radwege

Strategieplan Klima (2023)

Der Strategieplan Klima soll die Stadt Warendorf in die Klimaneutralität führen. Es handelt sich um einen interdisziplinären Plan, bei welchem neben der Mobilität, welche einen wichtigen Baustein zur Klimaneutralität darstellt, auch die Gebäudeenergie und die Stromerzeugung thematisiert werden. Die zu behandelnden Bereiche sind dabei der Ausbau des ÖPNV, der Umstieg auf einen klimaneutralen MIV, die Bereitstellung eines Radwegenetz und den Aufbau eines Mobilitätsmanagements. Auch die Stadtverwaltung und städtische Betriebe sollen eine klimafreundliche Mobilität ihrer Mitarbeiter ermöglichen und eine Umstellung des Fuhrparks vornehmen.

(ISEK Freckenhorst)

Aktuell in Erstellung. Baut auf Ortsentwicklungskonzept 2030 - Zukunft Freckenhorst auf

Fazit & Zusammenfassung

In den letzten Jahren wurden bereits viele Konzepte zur Mobilitätsplanung in Warendorf verabschiedet und erste Maßnahmen daraus befinden sich in der Umsetzung. Der Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2012 dient dabei als Vorläufer des nun aufzustellenden Mobilitätskonzepts. Bereits dort wurde das Ziel einer umweltverträglichen Verkehrsabwicklung aufgestellt und mit verschiedenen Maßnahmen hinterlegt, unter anderen die Förderung des Fußgänger- und Radfahrverkehrs, Förderung des ÖPNV und die Verknüpfung der Verkehrsmittel im Umweltverbund. Als wichtigste Lösung für die damals erkannten Mängel, die der motorisierte Verkehr mit sich

bringt (Trennwirkung, eine geringe Aufenthaltsqualität und Auswirkungen auf das Stadtbild), wurden die Maßnahmen zur B 64n, der L 547n und der 3. BA der nördlichen Stadtstraße benannt.

Eine Umsetzung der Maßnahmen zur B 64n und zur L 547, die nicht in der Zuständigkeit der Stadt Warendorf liegt, ist weiter ungewiss. Zur Entlastung sowohl der Ortsdurchfahrten als auch des städtischen Straßennetzes wurden die Umgehungsstraßen als wichtigste Maßnahmen priorisiert. Gleichzeitig sind alternative Maßnahmen zu finden, die eine Entlastung im Umfeld der Straßen ermöglichen.

Eine gewisse Entlastung kann zumindest die Fertigstellung des 3. BA der nördlichen Stadtstraße ermöglichen. Besonders in der Andreasstraße und der Gallitzinstraße sind deutliche Entlastungseffekte zu erwarten. Auch auf der Dreibrückenstraße sind Entlastungen zu erwarten, wodurch die geplante Umgestaltung mit neuen Qualitäten für die Nahmobilität ermöglicht wird.

Auch die ebenfalls für 2024 geplante Fahrradstraße zwischen Freckenhorst und Warendorf wird neue Qualitäten für den Radverkehr schaffen. Insgesamt zeigt sich, dass die Förderung des Radverkehrs und die im Verkehrsentwicklungsplan empfohlenen Maßnahmen, besonders in den letzten Jahren gut umgesetzt wird. Vor allem das Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2022 bildet eine gute Grundlage zur Verbesserung des Radverkehrs in Warendorf. Mit der Entwicklung des Warendorfer Standards und der Formulierung wichtiger Maßnahmen sind gute Voraussetzungen für die Entwicklung des Radverkehrs geschaffen.

Als weiteres wichtiges Konzept ist das Handlungskonzept ruhender Verkehr in der historischen Altstadt Warendorf zu nennen, welches Ende 2023 umgesetzt wurde. Durch die neue Parkraumbewirtschaftung in der Altstadt werden Entlastungen für die Anwohnenden und ein Rückgang des Parksuchverkehrs erwartet. Die Wirkungen der Maßnahme werden im weiteren Verlauf des Mobilitätskonzeptes bzw. in der separaten Evaluation geprüft.

Bis auf größere bauliche Vorhaben kann somit festgehalten werden, dass wichtige Maßnahmen zur Zielerreichung des Verkehrsentwicklungsplans umgesetzt wurden oder sich in Planung befinden.

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Thematiken der Verkehrsplanung und der zukünftigen Entwicklung der Mobilität betreffen alle Warendorfer Bürgerinnen und Bürger. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Der dabei entstehende Verkehr verursacht gleichzeitig Belastungen für Bewohnende entlang der Verkehrsachsen. Zudem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für die Stadt.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität besitzt daher erhebliche Auswirkungen für die Einwohnenden, Betriebe und Unternehmen in Warendorf und muss für eine erfolgreiche Mobilitätswende von den Bürgerinnen und Bürger mitgetragen werden. Hierfür ist ein partizipativer Prozess, in dem die Visionen und Ziele der Mobilität gemeinsam entwickelt und abgestimmt werden, notwendig. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Warendorfer Mobilitätskonzeptes findet dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formaten statt.

Im Folgenden werden die in der Tabelle 3 dargestellten Einzelbestandteile der Öffentlichkeitsbeteiligung kurz dargestellt. Die Ergebnisse aus der bisher erfolgten Beteiligung werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

Tabelle 3: Übersicht Öffentlichkeitsbeteiligungen

Beteiligungsformat	Arbeitsphase
Mobilitätsbeirat Begleitendes Gremium mit verschiedenen Akteursgruppen aus Politik, Verwaltung, Interessensgruppen und Bürgerschaft etc.	Alle Arbeitsphasen
Mobilitätsforum Öffentliches Bürgerforum für die gesamte Stadtgesellschaft	Phase I Bestandsanalyse und Phase IV zur Maßnahmenvorstellung und -priorisierung
Onlinebeteiligung Begleitende Onlinebeteiligung zu den Mobilitätsforen	Phase II Zielkonzept Phase IV zur Maßnahmenvorstellung und -priorisierung
Akteursgespräche Experten- und Akteursgespräche mit verschiedenen Interessensgruppen	Phase I Bestandsanalyse und Phase III Maßnahmendiskussion
Bürgerwerkstatt Gemeinsame Diskussion von Maßnahmen in den Ortsteilen	Phase III Maßnahmendiskussion
Kinder- und Jugendbeteiligung Gemeinsame Diskussion von Maßnahmen in Schulen	Phase II: Zielkonzept (im Rahmen eines Akteursgesprächs) Phase III Maßnahmendiskussion

4.1 Mobilitätsbeirat

In der ersten Sitzung des Mobilitätsbeirates ging es neben der Vorstellung des Konzepts, den Erwartungen und dem Kennenlernen der Akteure und Akteurinnen untereinander auch um den ersten Baustein des Konzepts: die Bestandsanalyse. Dazu wurden während der Präsentation der ersten Ergebnisse der Gutachter Anmerkungen und kleinere Diskussionen zu einzelnen Punkten aus der Runde eingebracht. Diskutierte Punkte waren unter anderem die Verkehrssituation am Schulzentrum, die Notwendigkeit des Einfahrens in die Altstadt oder der zu bemängelnde Bahnbetrieb. Zum Abschluss der Sitzung wurden alle Teilnehmenden gebeten, ihre Zukunftsvision für die Mobilität in Warendorf zu skizzieren. Wichtige Ziele und Maßnahmen waren unter anderem:

- Stärkung des Radverkehrs und des ÖPNVs
- Ein breites Angebot an Mobilitätsmöglichkeiten, autonomes Fahren, schnelle Hauptstrecken
- Mobilitätszugang für „alle“ Bürger, Wahlfreiheit
- Viele Menschen sind mit E-Bikes unterwegs, kleinere Autos mit alternativen Antrieben
- Altstadt komplett autofrei
- Bereitstellung von Sharingmöglichkeiten
- Ausbau des Bürgerbussystems
- Ausbau E-Mobilität
- Ausbau der Bahnstrecke

4.2 Mobilitätsforum

In der Auftaktveranstaltung zum Mobilitätskonzept wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die Mängel und Chancen der aktuellen Verkehrssituation in Warendorf diskutiert. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt. Insgesamt konnten bereits einige positive Aspekte der Mobilität in Warendorf benannt werden. Besonders häufig genannte Verbesserungsvorschläge betreffen die Altstadt (Verkehrsberuhigung, Parkplatzsituation und Barrierefreiheit), die allgemeine Verkehrsberuhigung auf Hauptstraßen (z.B. Tempo 30) und den Ausbau des ÖPNV.

Mobilitätskonzept Warendorf



Radverkehr

Meine Meinung zum Radverkehr - Was läuft gut?



- Angebot zur Freizeitnutzung mit dem Rad.
- Kurze Wege mit dem Rad für den täglichen Bedarf.

Meine Meinung zum Radverkehr - Was läuft noch nicht so gut?



- Die Wegeverbindungen sind nicht immer logisch (Bsp: Bahnhofsumfeld).
- Häufig gibt es zu schmale Wege z.B. In de Brinke in Richtung Osten
- Es fehlt an einigen Stellen an Absenkungen vom Gehweg und generell an mehr Komfort für den Radverkehr
- Mehr Geld für Unterhaltung wäre notwendig.

Meine Ideen und Anregungen zum Radverkehr:



- Die Mielestraße zur Fahrradstraße umgestalten
- Mehr Tempo 25 in der gesamten Stadt; angleichen der Geschwindigkeiten ans E-Bike-Tempo.
- Insgesamt mehr Fahrradstraßen vorantreiben, insb. Schulviertel, KvG.
- Mehr Tempokontrollen zum Schutz anderer Verkehrsteilnehmer durchführen.
- Mehr überdachte Abstellanlagen (auch zentral in der Altstadt) installieren, ggf. kostenfreie Radstation.
- Fahrradwege bei neuen Baugebieten sinnvoller gestalten.
- Fahrradbus anbieten.
- Radinfrastruktur für S-Pedelecs gestalten.
- Einbahnstraßen und Halteverbote zugunsten für Neuaufteilung
- Querungsmöglichkeit Dreesstraße / L547 einrichten.
- Mehr auf Kinder eingehen.
- Mehr Kontrollen auch bei Radfahrenden.
- Aufhebung der Nutzungspflicht für Radfahrende am Grünen Grund

Mobilitätskonzept Warendorf



Fußverkehr & Altstadt



Meine Meinung zum Fußverkehr - Was läuft gut?

- Die Neugestaltung der Innenstadt durch den Bau von zusätzlichen Sitz- und Stellmöglichkeiten wird als positive Maßnahme zur Steigerung der Aufenthaltsqualität gewertet und sollte stadtweit fortgesetzt werden.
- Die Ausschilderung des touristischen Fußwegenetz ist sehr gut und vereinfacht auch die Orientierung im Alltag.



Meine Meinung zum Fußverkehr- Was läuft noch nicht so gut?

- In der Oststraße als verkehrsberuhigter Bereich wird bemängelt, dass es oftmals zu Konflikten mit zu schnellen Radfahrenden kommt.
- Die Querbarkeit des Freckenhorster Tors ist teilweise durch fehlende Querungen (südlich der Bahntrasse) sowie lange Rotphasen für den Fußverkehr unattraktiv.
- Die Zubringerstraßen in die Altstadt sind wichtige Fuß- und Radwegeachsen, die durch ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr teilweise eingeschränkt werden. Es wird sich gewünscht, den Parksuchverkehr bzw. das grundsätzliche Parken gezielter abzuwickeln und somit den Kfz-Verkehr innerhalb der Altstadt zu reduzieren.
- Hierzu soll das Parkleitsystem überarbeitet und wildes Parken vermieden werden.
- Die Freckenhorster Straße ist zu Schulbeginn und -ende eine der Haupttrouten des Schüler:innenverkehrs und bedarf eines Ausbaus im Längs- und Querverkehr.



Meine Ideen und Anregungen:

- Die großflächigen Parkflächen in und an der Grenze zur Altstadt sollen attraktiver werden und aktiver genutzt werden. Die markierten Flächen im Zentrum hingegen reduziert werden (Schlaufensystem um- und weiterdenkend).
- Die Anbindung des Fußverkehrs soll durch den Ausbau der Barrierefreiheit und Abbau des Längsparkens gestärkt werden.

Mobilitätskonzept Warendorf



ÖPNV und vernetzte Mobilität

Meine Meinung zum ÖPNV - Was läuft gut?



- Es gibt eine gute West-Ost-Verbindung durch die Eisenbahnlinie.
- Das Bürgerbus-Angebot ist für ein ehrenamtliches Projekt sehr umfangreich.
- Der ÖPNV ist bis Mitternacht nutzbar.

Meine Meinung zum ÖPNV - Was läuft noch nicht so gut?



- Die Taktung der Buslinien ist zu gering, man hat zu lange Wartezeiten, wenn man einen Bus verpasst.
- Die Information zum Anruf-Linien-Dienst sind nicht gut aufbereitet, was die Nutzung des Dienstes einschränkt.
- Die Busse fahren nicht zuverlässig genug, viele haben Verspätungen oder fallen ersatzlos aus.
- Es gibt keinen Nachtbus ab Mitternacht.
- Die Anschlussverbindungen für Busse am Bahnhof sind schlecht, dadurch hat man lange Wartezeiten, wenn man mit dem Zug ankommt.
- Die Busse sind teilweise schlecht ausgestattet, es fehlen Anzeigen für die nächste Haltestellen, die Durchsagen sind schlecht zu verstehen.
- Es fehlt eine Nord-Süd-Verbindung, um Orte wie Osnabrück oder Ahlen / Hamm zu erreichen.

Meine Ideen und Anregungen zum ÖPNV:



- Die Vernetzung, insb. die interkommunale Vernetzung mit den angrenzenden Kommunen sollte verbessert werden. Dabei geht es vor allem, um eine angepasste Taktung sowie um Anschlussverbindungen in den naheliegenden Kommunen.
- Der ÖPNV sollte mit seinen Angeboten mehr und besser beworben werden, viele Aktionen oder Anruf-Linien-Dienste werden gar nicht wahrgenommen.
- Der ÖPNV sollte preiswerter gestaltet werden, aktuell ist er für viele Bürger:innen zu teuer.
- Der Bahnverkehr sollte automatisiert werden, dabei sollen insbesondere Bahnübergänge gesichert werden.
- On-Demand Verkehre steigern die Attraktivität, der Anruf-Linien-Dienst soll weiter ausgebaut werden und könnte vor allem sonntags von Vorteil sein. Insgesamt ist der Bahnverkehr noch nicht attraktiv genug.
- Eine neue Regionalbuslinie in den Osten wurde vorgeschlagen, da der Osten schlecht erschlossen ist.
- Die Buslinie entlang der Schiene sollte entfallen, dafür sollen Buslinien entstehen, die als Zubringerverkehr in die umliegenden Dörfer dienen.
- Der gesamte ÖPNV sollte digitalisiert werden, dazu zählen modernere Busse, Haltestellen, aber auch ein Online-Auftritt.
- Die Bürger:innen wünschen sich eine zweigleisige Verbindung der West-Ost-Linie nach Münster.

Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Meine Meinung zum Kfz-Verkehr - Was läuft gut?



- Ausreichend Parkmöglichkeiten in der Innenstadt und in Freckenhorst, die zudem kostenlos sind (Anzahl der Parkplätze in Freckenhorst auch als Schwäche benannt).
- Ampeln für Kfz größtenteils gut geschaltet (allerdings von anderen Teilnehmenden auch als Schwäche benannt).

Meine Meinung zum Kfz-Verkehr - Was läuft noch nicht so gut?



- Zu häufig Tempo 50 als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Tempo 30 wäre teilweise besser und sicherer.
- Freckenhorst habe zu wenig Parkplätze.
- Die Führung des Radverkehrs in Kreisverkehren ist an verschiedenen Orten unterschiedlich gestaltet. Dies führt zu Unsicherheiten sowohl für Radfahrende als auch für Kfz-Fahrer:innen.
- Die Oberflächenqualität der Straßen ist teilweise eingeschränkt.

Meine Ideen und Anregungen zum Kfz-Verkehr:



- Stadtteil/Nachbarschafts-Autos als Sharing-Angebot.
- Kommunikationskampagne zur Vermittlung von Verkehrsregeln und zu mehr Miteinander im Straßenverkehr.
- Die Innenstadt sollte stärker verkehrsberuhigt werden. Manche Teilnehmenden wünschten sich eine größtenteils autofreie Innenstadt, andere schlagen eher eine „Spielstraße“ (verkehrsberuhigten Bereich VZ325) vor. Wichtig sei es, für mobilitätseingeschränkte Personen weiterhin gut in die Innenstadt zu kommen.
- Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sollten reduziert werden, um vor allem auch angegliche Geschwindigkeiten an den Radverkehr zu schaffen.
- Das Ordnungsamt sollte verstärkt werden, um unrechtmäßiges Parken besser und konsequenter ahnden zu können.

4.3 Online-Beteiligung

Vom 26.10.2023 bis zum 01.12.2023 beteiligte sich die allgemeine Öffentlichkeit über einen Onlinedialog am Mobilitätskonzept Warendorf. Die Bürgerinnen und Bürger konnten zu verschiedenen Zielen, Maßnahmen und verkehrlichen Problemen in Warendorf in Form eines Fragebogens Stellung beziehen und ihre Wünsche und Anregungen einbringen. Insgesamt haben sich 579 Personen an der Umfrage beteiligt und ihre Wünsche zu den Zielen der Mobilität geäußert. Wir freuen uns, dass so viele Bürgerinnen und Bürger aus Warendorf teilgenommen haben. Die teilgenommenen Personen stellen allerdings nur einen kleinen Teil der Bevölkerung dar und geben kein repräsentatives Meinungsbild wieder. Dies ist bei der Gewichtung und Interpretation der Aussagen unbedingt zu beachten. Für die Erarbeitung des Zielkonzeptes werden die Angaben kritisch gewürdigt und fließen in die Erarbeitung mit ein. Auch für die anschließende Maßnahmenentwicklung werden die Aussagen berücksichtigt.

Eine vollständige Auswertung der Fragen findet sich im Anhang 01. Im Folgenden werden wichtige Erkenntnisse kurz zusammengefasst:

Die 579 Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, kamen größtenteils aus Warendorf selbst; 12 % aber auch aus dem Umland von Warendorf. Sehr ausgewogen zeigt sich auch die Altersverteilung der Teilnehmerschaft. Die größte Gruppe mit 37 % sind Personen zwischen 35 und 50 Jahren. Zudem sind 30 % aus der Gruppe der 50 bis 65 jährigen und 21 % unter 34 Jahren.

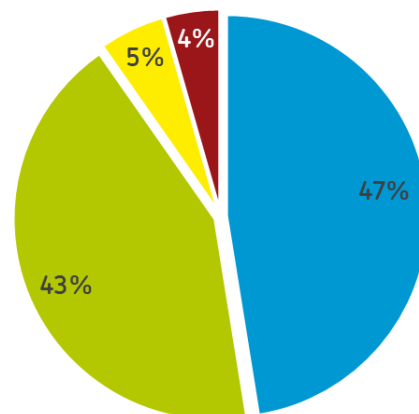
Von den teilgenommenen Personen gaben knapp die Hälfte an, im Alltag hauptsächlich das Auto zu nutzen. Mit nur wenigen Prozentpunkten dahinter gaben 43 % der Befragten an, dass das Fahrrad ihr Hauptverkehrsmittel im Alltag sei.

Neben Fragen zur Person und zur Verkehrsmittelwahl wurden Fragen zu wünschenswerten Zielen für die Mobilität in Warendorf und wichtigen Maßnahmen gestellt. Für die Auswahl von drei wichtigen Zielen konnten die Teilnehmenden zwischen zwölf Vorschlägen wählen oder ein eigenes Ziel benennen. Die meistgenannten Ziele waren:

- Die **Erreichbarkeit und den Komfort mit Bus und Bahn** zu verbessern (z.B. mehr Linien, kürzere Taktung, Ausweitung der Bedienung in Randzeiten)
- Die **Erreichbarkeit und den Komfort mit dem Fahrrad** zu verbessern (Radwege, Radabstellanlagen)
- Die **Anbindung an die Nachbarkommunen** verkehrsmittelübergreifend zu verbessern

Als letzte Frage sollten vorgegebene Maßnahmen priorisiert werden. Die meistgenannten Maßnahmen waren dabei:

Abbildung 7: Hauptverkehrsmittel im Alltag



- **Intelligente Ampelschaltungen** zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf den zentralen Hauptstraßen
- **Sichere Radverbindungen** auf den wichtigen Wegebeziehungen schaffen (z.B. Verbindungen zwischen den Ortsteilen)
- **Bessere Bahnverbindungen** in die Umlandkommunen sowie die nahen Großstädte
- **Neue/bessere Schnellbuslinien** (z.B. nach Osnabrück, Hamm, Münster, Bielefeld)

4.4 Akteursgespräche

Zur ersten Phase des Mobilitätskonzeptes, der Bestandsanalyse, fanden Akteursgespräche mit den Bürgerbusvereinen der Stadt Warendorf, dem Jugendparlament sowie Herrn Horstmann, Bürgermeister der Stadt Warendorf, und Herrn Wuttke, Amtsleiter Tiefbau und Mobilität, statt. Zentrale Fragestellungen dieser Gespräche waren bekannte Stärken und Schwächen der Mobilität in Warendorf aus Sicht der Akteure sowie die Frage, welche Wünsche für die Mobilität der Zukunft bestehen. Weitere Akteursgespräche, werden im weiteren Projektverlauf, mit Fokus auf konkrete Maßnahmen, durchgeführt.

Die Bürgerbusvereine sind grundsätzlich zufrieden mit der Zusammenarbeit zwischen Verein, Stadt sowie Kreis. Sie haben generell eine hohe Bereitschaft zur Anpassung (z. B. der Linienwege). Die Prozesse bei Routenänderungen sind jedoch sehr langwierig. Außerdem bedarf es der Bereitstellung von E-Ladeinfrastruktur wenn, wie diskutiert, die Bürgerbusse elektrisch fahren sollen. Weiter wünschen sie sich, dass das Mobilitätskonzept einen Bürgerbus in Eimen-Müssingen anstoßen kann, da hier ein großer Bedarf als Zubringen zum Bahnhof besteht.

Auch im Gespräch mit dem Bürgermeister und der Stadtverwaltung wird das Angebot des Bürgerbusses gelobt und als sehr wichtig für Warendorf herausgestellt. Darüber hinaus wird hier hervorgehoben, dass es wichtig sei, Maßnahmen und Pläne für die kommenden Jahre zu priorisieren, um Bedarf aufzuzeigen. Vor allem für die Altstadt solle ein guter Weg für die Zukunft aufgezeigt werden. Konkret werde sich gewünscht, den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr in den kommenden Jahren weiter zu stärken. Beispielsweise durch eine bessere Verbindung nach Münster und ein hochwertigeres Radnetz zwischen den Ortsteilen. Auch moderne Lösungen wie On-Demand-Verkehre sollten dabei mitgedacht werden. Das angestrebte Ziel der zukünftigen Mobilitätsplanung sollte dabei sein, den Verkehr in Warendorf möglichst umweltverträglich zu gestalten und vor allem auf kurzen Wegen eine Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf den Umweltverbund zu schaffen.

5 Bestandsanalyse

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme wird im Folgenden die Analyse der Verkehrssituation differenziert nach den Verkehrsträgern wiedergegeben.

5.1 Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zu Fuß Gehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart. Nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert die eigene Gesundheit und findet ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das zu Fuß Gehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen möglich. Die Fußverkehrsfreundlichkeit bemisst sich nicht nur anhand der dafür vorgesehenen Flächen, sondern auch anhand deren Ausstattung, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit sowie der sozialen Kontrolle. Nicht zuletzt spiegelt eine hohe Anzahl an zu Fuß Gehenden im öffentlichen Raum auch die Vielfalt und Lebensqualität einer Stadt wider. Wichtige Elemente zur Förderung des Fußverkehrs sind der Längs- und Querverkehr, die Barrierefreiheit sowie die Aufenthaltsqualität und Sicherheit.

Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums nimmt im Sinne der Inklusion eine zunehmende Bedeutung in der Verkehrsplanung ein. Nicht nur Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen sind auf hindernisfreie Straßenräume angewiesen. Barrierefreie bzw. -arme Bedingungen sind in der Regel ein Zugewinn für alle Personen, die den öffentlichen Raum nutzen, und eine Grundvoraussetzung für eine aktive und eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

Ebenso sind ausreichend dimensionierte Fußverkehrsflächen und leicht zu querende Straßen für alle Bevölkerungsgruppen von Vorteil. Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele des Fußverkehrs (bspw. Versorgungszentren, Schulen, Naherholungsbereiche, Bahnhof und Bushaltestellen) ist zudem ein wichtiges Qualitätsmerkmal. Um die fußläufige Erreichbarkeit messbar machen zu können, wird diese vielfach mit einer Reichweite von etwa 600 – 800 Metern angenommen, die sich aus einer Zeitakzeptanz von ca. 10 Minuten bis zum nächsten Zielpunkt ableitet.

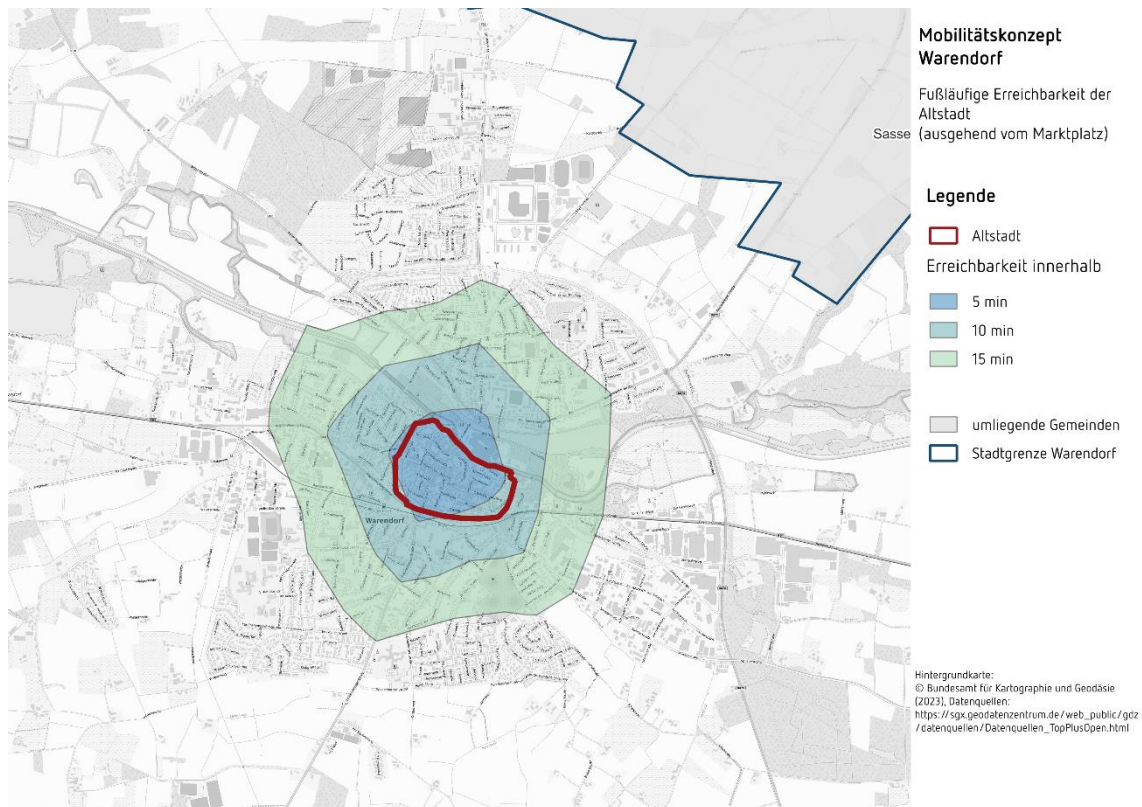
5.1.1 Fußläufige Erreichbarkeiten in Warendorf

Mit einem Anteil von 12 % am kreisweiten Model Split¹⁴ macht der Fußverkehr nur einen geringen Teil der Wege aus. Der Fußverkehr in Warendorf findet voraussichtlich vornehmlich im Zentrum sowie innerhalb der Ortsteile statt und beschränkt sich damit auf die alltäglichen Ziele. Aufgrund der günstigen Topographie und der kurzen Wegen innerhalb der Zentren besitzt Warendorf Potenzial diesen Wert auszubauen. Die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums zeigt, dass rd. 40 % der Kernstadt das Zentrum innerhalb von 15 Gehminuten erreichen können, innerhalb von 10

¹⁴ https://www.kreis-warendorf.de/fileadmin/61/nahverkehrsplan/180926_NVP_WAF_Gesamtbericht.pdf, aufgerufen 18.12.2023

Gehminuten liegen 20 % der Kernstadtfläche zum Zentrum. Dadurch wird ein Großteil wichtiger Einrichtungen abgedeckt und eine Grundlage für die Förderung von attraktivem Fußverkehr in der Kernstadt gelegt.

Abbildung 8: Fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt Warendorfs (5-/10-/15-Gehminuten)

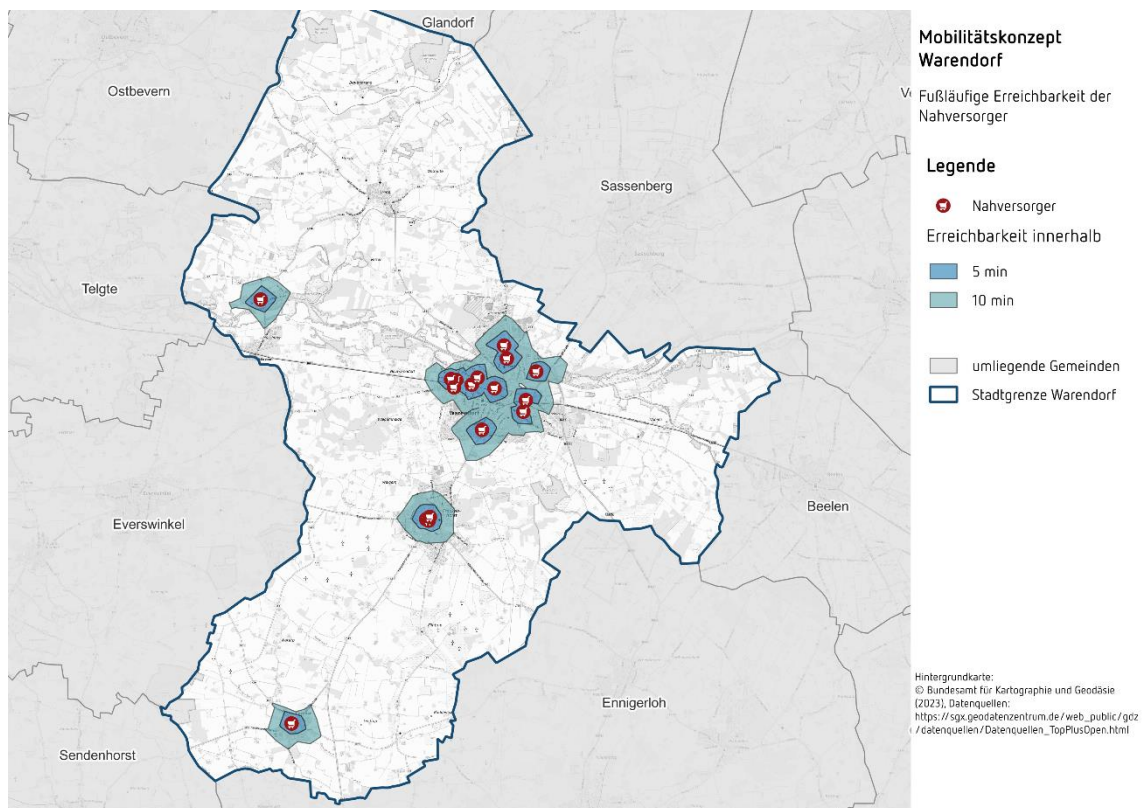


Außerhalb der Kernstadt gibt es jedoch kaum Chancen, die zuvor genannten wichtigen Ziele zu Fuß zu erreichen. Die Geografie und Entfernung der Ortsteile zum Zentrum (vgl. Kapitel 3.2), bzw. zu den Zielen – die meist nicht in den Ortsteilen vorhanden sind – stellen eine zu große Hürde dar und bedeuten meist Weglängen von mehreren Kilometern bzw. eine Wegedauer von über 30 Minuten. Daher ist ein zentrales Element für den Fußverkehr auch die Erreichbarkeit für alltägliche Ziele wie Lebensmittel- und Drogeriemärkte, als auch weitere Einrichtungen wie Apotheken, Arztpraxen sowie Schulen und Kindergärten. Die nachfolgende Karte zeigt exemplarisch die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgern auf gesamtstädtischer Ebene.

Erreichbarkeit der Nahversorgungsstandorte

In der nachfolgenden Karte ist die fußläufige Erreichbarkeit der Nahversorger in Warendorf dargestellt. Es zeigt sich, dass ein Großteil der Siedlungsbereiche einen Nahversorgungsstandort innerhalb von 5-10 Gehminuten erreichen kann. Ausgenommen hiervon sind die Ortsteile Müssingen und Milte, die aktuell über keinen Nahversorger verfügen.

Abbildung 9: Fußläufige Erreichbarkeit von NV-Standorten in Warendorf (5-/10-Gehminuten)



Wichtig bei der fußläufigen Erreichbarkeit dieser Standorte ist, dass sie auch durch barrierefrei Wege gewährleistet werden. Die fußläufige Anbindung sollte daher Wege enthalten, die über barrierefreien Ausbau in Kreuzungsbereichen, sowie über ausreichende barrierefreie Querungsmöglichkeiten und Gehwegbreiten verfügen.

5.1.2 Barrierefreiheit im Fußverkehr Warendorf

Hinsichtlich der Barrierefreiheit gilt es, die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener Einschränkungen (motorische Einschränkungen, Einschränkungen in der Wahrnehmung etc.) in der Gestaltung des Straßenraums zu berücksichtigen.

Darüber hinaus existieren auch Straßenabschnitte und Bereiche des öffentlichen Raums, die z. B. durch eine geringe Breite, schadhafte Belag oder Hindernisse auf den Gehwegen dazu führen, dass eine barrierefreie Benutzung nicht möglich ist. Neben Gehwegschäden, die die Oberflächenstruktur grundsätzlich einschränken, kann auch die Wahl des Oberflächenmaterials entscheidend sein. In der Altstadt und in der Innenstadt von Freckenhorst sind die Straßen überwiegend durch Pflastersteine geprägt, die die Barrollbarkeit bspw. mittels Rollators oder Rollstuhl stark einschränken. Unter Berücksichtigung von stadtgestalterischen und Denkmalschutzangelegenheiten kann hier mittels Wegebänden oder des Verfugens einzelner Abschnitte die Barrierefreiheit gefördert werden. Auch in der 3. Fortschreibung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) Altstadt Warendorf werden bereits Maßnahmen zur Berücksichtigung und Verbesserung der Barrierefreiheit aufgeführt.

Abbildung 10: Fotodokumentation Oberflächenbeschaffenheit



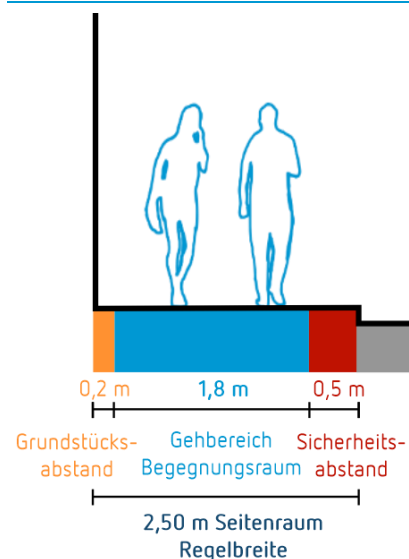
Wurzelschäden und abstehend Gehwegplatten Mangelnde Barrierefreiheit in der Kirchstr. „Im Grünen Grund“.

5.1.3 Längsverkehr

Der Längsverkehr ist ein zentrales Element für den Fußverkehr. Anlagen des Längsverkehrs bündeln Fußwege und bieten Flächen entlang von Fahrbahnen. Mit steigender Bedeutung des Straßenabschnitts steigen auch die Ansprüche an den Gehweg. Zu Fuß Gehenden sollte eine Infrastruktur angeboten werden, die soziale und körperliche Sicherheit sowie eine angenehme, umweg- und hindernisfreie Fortbewegung und Aufenthalt in Einklang mit den anderen Verkehrsarten gewährleistet.

Als wichtigstes Element im Längsverkehr sind Gehwege entsprechend den Ansprüchen der zu Fuß Gehenden zu gestalten. Als Grundlage für die erforderliche Gehwegbreite wird der Regelfall (Wohnstraße mit geschlossener Bebauung) angenommen. So sollen sich zwei zu Fuß Gehende begegnen können, ein Sicherheitsabstand zur Hauswand/Einfriedung und zur Fahrbahn eingehalten werden. Hieraus resultiert eine Seitenraumbreite von 2,50 m (vgl. Abbildung 11). Für die Begegnung von zwei zu Fuß Gehenden, Mobilitätseingeschränkte eingeschlossen, benötigt es demnach einen nutzbaren Bewegungsraum mit einer Mindestbreite von 1,80 m. Größere Breitenmaße sind grundsätzlich anzustreben, geringere Breiten sind lediglich in Wohnstraßen mit geringem Fahrzeugverkehr und einer offenen Randbebauung akzeptabel oder in

Abbildung 11: Regelbreite Seitenraum



engen dörflichen Hauptstraßen zulässig (FGSV 2006: 81ff). Mit Erlass der „E-Klima“¹⁵ ist diese vergangene Regelbreite von 2,50 m nun als Mindestmaß für Gehwegbreiten anzusetzen.

Ein durchgängiges Wegenetz im Längsverkehr ist in Warendorf weitestgehend gegeben. Der Fokus der Analyse liegt auf den Hauptfußverkehrsrouten. Diese spannen sich im Zentrum zwischen wichtigen Infrastruktureinrichtungen, wie z. B. Nahversorgern, Dienstleistungen, Einzelhandel, Sporteinrichtungen oder ÖPNV-Haltestellen, auf. In den Ortsteilen liegt der Fokus auf der jeweiligen Ortsdurchfahrt.

Bei der Analyse der Warendorfer Gehwege an diesen Hauptrouten steht der nutzbare Bewegungsraum im Fokus. Die Gehwegbreiten in Warendorf erreichen überwiegend nicht den o.g. Standard. Oftmals teilt sich der Fußverkehr entlang der Hauptstraßen den Seitenraum mit dem Radverkehr (vgl. Abbildung 12). Dies führt dazu, dass die nutzbare Gehwegbreite oftmals unterdimensioniert ist. Sie beträgt häufig weniger als 1,80 m. Das Wegenetz innerhalb der Wohngebiete weist teilweise noch geringere Breiten auf, jedoch kommt es hier weniger zu Konflikten mit dem Radverkehr.

Abbildung 12: Fotodokumentation Längsverkehr



Gemeinsame Führung im Seitenraum, fehlende taktile Trennung, Freckenhorster Str.



Engstelle Warendorfer Str., Ortsteil Freckenhorst



¹⁵ FGSV 2022 - Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen

Schmale Gehwege, Wohngebiet an der Kreuzstr..

Fehlender Gehweg-Bord am Ostwall, Altstadt

Innerhalb der Ortsteile sind die Straßenräume der klassifizierten Straßen auf den Kfz-Verkehr ausgelegt. Die Gehwegbreiten sind hier stellenweise stark begrenzt und teilweise durch Engstellen geprägt (vgl. Abbildung 12). Grundsätzlich sind die vorhandenen Gehwegbreiten aber mehrheitlich als gut dimensioniert zu beschreiben.

Um den Längsverkehr auch für Personengruppen mit erhöhten Ansprüchen gerecht zu werden (vgl. Abbildung 10), sollte aber durchgehend eine Mindestgehwegbreite von 1,80 m angestrebt werden.

Das Thema Barrierefreiheit deckt nicht nur den fließenden Fußverkehr ab. Wichtig ist auch, Orte des Aufenthalts und Verweilens zu schaffen, die vor allem Personen mit eingeschränkter Mobilität die Möglichkeit bieten, Strecken etappenweise zu bewältigen. Neben der Installation von Bänken können auch Möbel zum Anlehnen eine kurzfristige Lösung darstellen. Insbesondere die Hauptwegeachsen zur Anbindung in das Zentrum bzw. die Zentren innerhalb der Ortsteile sollten mit diesen Elementen grundsätzlich ausgestattet sein. In Warendorf selbst mangelt es abseits der Altstadt und Parkanlagen vielerorts an Sitzmöglichkeiten. Um den Anforderungen an ein barrierefreies Fußwegenetz gerecht zu werden, sollten im Abstand von mindestens 300 m Sitzgelegenheiten angeboten werden und je nach Fußverkehrsfrequenz der Abstand verringert werden (vgl. H BVA 2011:60).

Abbildung 13: Fotodokumentation Sitz- und Verweilmöglichkeiten



Sitzbank an der Oststr., Altstadt



Attraktive Sitzmöglichkeit an der Münsterstr., Altstadt

5.1.4 Querverkehr

Die Überquerung von Fahrbahnen stellt im Alltag für zu Fuß Gehende häufig die größten Hindernisse dar. Insbesondere für Schulkinder, die nur geringe Erfahrungen im Straßenverkehr besitzen und aufgrund parkender Autos schnell übersehen werden, ergibt sich aus dem Queren von Fahrbahnen nicht nur eine Barriere, sondern auch ein großes Sicherheitsrisiko. Sicherem Querungen kommt demnach eine große Bedeutung zu, da sie zusammen mit adäquaten Gehwegen durchgängige Wegenetze schaffen. Im Sinne einer innerörtlichen und integrierten Stadt- und

Verkehrsplanung sind die Belange des Fußverkehrs stets mit den Belangen der übrigen Verkehrsteilnehmenden (Radverkehr, MIV, ÖPNV) und auch stadtgestalterischen Aspekten abzuwägen.

Für die Installation von Querungshilfen spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs, die Anzahl der querenden Fußgängerinnen und Fußgänger, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine wichtige Rolle. Nach diesen Kriterien richtet sich die Art der Querungshilfe. Je nach Straßenfunktion stehen als Querungshilfe LSA, Fußgängerüberwege (FGÜ) oder Mittelinseln zur Verfügung, die zu einer Verbesserung der Querungssituation für zu Fuß Gehende führt, durch:

- Eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden
- Eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr
- Die Verkürzung der Querungsstrecke
- Die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden
- Die Erhöhung der Aufmerksamkeit des Fahrzeugführenden
- Den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs

Besondere Bedeutung für den Querverkehr erfahren die Hauptverkehrsstraßen (u.a. B64, Freckenhorster Straße, Oststraße, Breite Straße, Dreibrückenstraße) sowie die Ortsdurchfahrten, welche aufgrund ihrer Verkehrsfunktion häufig besonders große Trennwirkung entfalten und Einschränkungen für die Nahmobilitätsqualität durch Verkehrs-, Lärm- und Luftbelastung aufweisen. Neben der Trennwirkung von Fahrbahnen für den Kfz-Verkehr sind in Warendorf auch Trennwirkungen, die z. B. durch die Bahnlinie oder die Ems zustande kommen, zu berücksichtigen. Ein Bedarf zur Überquerung von Fahrbahnen ist an Knotenpunkten immer vorhanden; dazu besteht Querungsbedarf im Umfeld von Haltestellen des ÖPNV, von Einzelhandelseinrichtungen und weiteren punktuellen Zielen mit größerer Bedeutung (z. B. Schulen) bei beidseitig geschlossener Wohnbebauung und im Zuge von kreuzenden Fußwegeverbindungen. Die Trennwirkung von Hauptverkehrsstraßen oder Bahngleisen kann entsprechende Fußwegeverbindungen zerschneiden, die Erreichbarkeit von Zielen auf der anderen Straßenseite erschweren und kreuzende Fußwegeverbindungen unterbrechen. Auf entstehende Umwege reagieren Zu Fuß Gehende sensibel und die Akzeptanz ist entsprechend schwer zu erreichen.

Ein Großteil der durch Lichtsignalanlagen (LSA) gesteuerten Knotenpunkte in Warendorf weist einen Kfz-orientierten Ausbau auf. Entlang klassifizierter Straßen sind bspw. zum Teil weite Streckenabschnitte ohne Fußgängerquerungen – gerade in den Ortsdurchfahrten der Ortsteile – ein in negativem Sinne besonders auffallender Zustand. Lange Wartezeiten für den Fußverkehr sowie teilweise freigegebene Rechtsabbiegespuren verdeutlichen dies.

Abbildung 14: Fotodokumentation Beispiele fehlender Querungsmöglichkeiten



Fehlende Querungsmöglichkeiten am Kreuzungspunkt Brinkstr./Münsterstr.



Fehlende Querungsmöglichkeit an der Splieterstr./Osttor

Neben angemessenen Wartezeiten zeichnet sich ein guter Standard für den Fußverkehr durch taktile und akustische Elemente für sehingeschränkte Personen sowie abgesenkte Bordsteine für geheingeschränkte Personen aus - das sogenannte Doppelbord mit taktilem Schaltknopf inkl. Blindensignal. Dieser Standard ist in Warendorf bislang nicht sehr ausgeprägt. Ein Großteil der Querungsanlagen verfügt zwar über abgesenkte Borde, nicht aber über die notwendigen taktilen Leitelemente (z. B. Im Grünen Grund, Freckenhorster Tor).

Abbildung 15: Fotodokumentation Barrierefreiheit an Querungsstellen



Kompromisslösung am FGÜ Stadtstr., mit fehlender (differenzierter) Bordhöhe



Fehlende differenzierte Bordhöhe und taktiler Leitstreifen, LSA Im Grünen Grund



Fehlende taktile Auffindbarkeit der Querungshilfe, Splieterstr.



Fehlende taktile Auffindbarkeit sowie Aufstellfläche der Mittelinsel, Münsterstr.

Als Alternative zur LSA-gesteuerten Querung gelten Fußgängerüberwege, Mittelinseln sowie vorgezogene Seitenräume. Der Einsatz von Mittelinseln erleichtert vor allem das Queren bei größeren Straßenquerschnitten. Dieser Bedarf ist mehrheitlich an den Hauptstraßen vorhanden. Unberücksichtigt bleiben allerdings hier zu oft die Belange der Barrierefreiheit in Form von taktilen Leitelementen. Mittelinseln oder -streifen sind auch ein adäquates Mittel zum Queren in der Fläche. Zur besseren Einsehbarkeit der Fahrbahn und damit einem erhöhten Sicherheitsempfinden eignen sich darüber hinaus vorgezogene Seitenräume (umgangssprachlich Gehwegnasen). Gerade auf Wegebeziehungen und im direkten Umfeld von Schulen und öffentlichen Einrichtungen kann das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr so stark erhöht werden. Beispielhaft sei hier die Kapellenstraße mit der Josefschule und Gesamtschule Warendorf. Ein Queren ist durch Längsparken sowie die hohe Verkehrsfrequenz erschwert, obwohl hier aus den Wohnvierteln im Süden direkte Wegeziele bestehen.

Die vorgenannten Elemente können bei entsprechenden Bedingungen durch Fußgängerüberwege ergänzt werden, sodass der Fußverkehr direkt bevorrechtigt wird. Die Anzahl von Fußgängerüberwegen ist insgesamt in Warendorf gering. Wo die Bedingungen Fußgängerüberwege nicht erlauben, kann durch farbige Markierungen die Aufmerksamkeit auf den querenden Fußverkehr erhöht werden. Um nicht den Eindruck einer Bevorrechtigung zu vermitteln, sollte auf eine rote Farbe verzichtet werden¹⁶ (vgl. Abbildung 16).

¹⁶ vgl. FGSV Richtlinie für die Markierung von Straßen (1980)

Abbildung 16: Beispiel einer farbigen Hervorhebung, Leinfelden-Echterdingen



Quelle: Planersocietät

5.1.5 Aufenthaltsqualität

Dem Aufenthalt im öffentlichen Raum kommt bei den Belangen des Fußverkehrs eine besondere Bedeutung zu. Bei keiner anderen Verkehrsart ist die Relation zwischen Fortbewegung und Aufenthalt so unmittelbar. Ein potenzieller Aufenthalt im öffentlichen Raum wird zum einen durch das ästhetische Empfinden sowie andere externe Einflüsse und zum anderen durch die Erlebbarkeit des Raumes beeinflusst. Dabei kommt den vielfältigen und regelmäßigen Möglichkeiten der Erlebbarkeit eine wichtige Bedeutung zu, denn nur wer sich in der nahen Umgebung wohlfühlt, geht gerne und erledigt alltägliche Wege regelmäßig zu Fuß. Fußverkehrsflächen dienen damit nicht nur dem Zweck sicher und bequem an ein Ziel zu kommen, sondern haben im optimalen Fall auch eine Aufenthaltsfunktion (vgl. UBA 2018).

Neben der historischen Altstadt, die durch viele unterschiedlichen Nutzungen und einem attraktiven städtebaulichen Ensemble geprägt ist und besonders für Einwohnende und auch touristische Tagesgäste ein Besuchsziel darstellt, gibt es eine Vielzahl von Grün- und Parkanlagen, die zu einer erhöhten Aufenthaltsqualität beitragen. Hierzu zählt der großangelegte Emsseepark sowie die kleinen Grünanlagen wie z.B. der Zumlohpark oder der Stadtgraben bzw. die Emspromenade. Hingegen fehlen kleinteilige Grünstrukturen vermehrt im Stadtbild, insbesondere an Hauptverkehrsstraßen, die auch Beschattung während des zu Fuß Gehens gewährleisten. Über das ISEK (Integriertes Stadtentwicklungskonzept) laufen aktuell aber bereits verschiedene Maßnahmen zur stärkeren Begrünung der Stadt.

Abbildung 17: Fotodokumentation Aufenthaltsqualität



Am Krickmarkt, Altstadt



Fußwegeverbindung Zumlohpark

5.1.6 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des Fußverkehrs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Nullabsenkung an Querungsanlagen (aber: fehlende Tastkanten) • Hohe Aufenthaltsqualität durch viele kleine Parkanlagen • Selbständig geführte Fußwege 	<ul style="list-style-type: none"> • Gering Gehwegbreiten, besonders an Hauptverkehrsstraßen und in den Ortsteilen • Konflikte mit dem Radverkehr • Mangelnde taktile Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr • Mangelnde Querungsmöglichkeiten an Hauptverkehrsstraßen • Lange Wartezeiten an LSA • Gehwegparken schränkt Längsverkehr ein • Derzeit wenige Sitz- und Anlehnmöglichkeiten • Mangelnder Einsatz von Querungshilfen

Potenziale und zentrale Handlungserfordernisse

Aufbauend auf den zuvor genannten Stärken und Schwächen, werden die folgenden zentralen Handlungsansätze definiert. Diese sind als Ansatzpunkte für später auszuformulierende Maßnahmen und nicht im Sinne einer Gefahrenlage, die akut beseitigt werden muss, zu verstehen.

- Ausbau des Fußwegenetz an Hauptverkehrsstraßen (die allerdings nicht immer in der Zuständigkeit der Stadt liegen). Unter anderem durch zusätzliche Querungsmöglichkeiten
- Stärkere Verkehrsberuhigung in den Ortsteilzentren (Altstadt, Freckenhorst Warendorfer Straße)

- Sukzessiver Abbau von Einschränkungen im Längsverkehr (bspw. Ahndung von unerlaubtem Gehwegparken)
- Förderung und Ausbau der Barrierefreiheit, sowohl im fließenden als auch ruhenden Fußverkehr
- Stärkere Begrünung und Flächenentsiegelung zur Stärkung der Aufenthaltsqualität

5.2 Radverkehr

Das Radfahren liegt national wie international im Trend und ist eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart für fast alle Bevölkerungsgruppen. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (Pedelecs, Lastenräder, etc.) stellt das Radfahren eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und trägt zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität bei. Grundvoraussetzung ist ein engmaschiges, attraktives und sicheres Radverkehrsnetz.

Wie auch im Fußverkehr prägen die kleinen, straßenunabhängigen Wege und zahlreiche zusätzliche Wegeverbindungen die Erschließung. Diese Wege ermöglichen es, häufig Ziele mit dem Fahrrad schneller und direkter als mit dem Pkw zu erreichen. Insbesondere seit sich durch Pedelecs und E-Bikes die Reichweiten erhöht haben, muss der Radverkehr nicht mehr nur als Stadtverkehrsmittel, sondern auch für weitere sowie regionale Verbindungen stärker in den Fokus genommen werden. Damit gehen aber auch einher, steigende Ansprüche an die Qualität und Sicherheit der Radwegeinfrastruktur (höhere Geschwindigkeiten) sowie der Radabstellanlagen (immer höherwertige Fahrräder/Pedelecs).

Die Bedeutung des Radverkehrs in Warendorf wird bereits durch den Strategieplan „Strategieplan auf dem Weg zur Klimaneutralität“ 2022 deutlich. Mit Platz 58 im Ortsgrößenvergleich der Städte mit 20.000 bis 50.000 Einwohnenden schneidet die Stadt auch beim ADFC-Fahrradklimatest im Vergleich positiv ab. Hier bewerteten die Warendorfer die Verkehrssituation im Radverkehr mit der Schulnote 3,6. Die Ergebnisse der Befragung aus dem Jahr 2012 bis heute zeigen jedoch, dass die Zufriedenheit zum Thema Radverkehr über die vergangenen Jahre (2012: 3,1) tendenziell abnimmt. Besonders negativ bewerten die Warendorfer die Oberflächenbeschaffenheit, die Breiten der Radwege sowie die Fahrradmitnahme im ÖPNV. Es zeigt sich, dass weiterhin Verbesserungsbedarf besteht und dieser im Vergleich zu den letzten Jahren verstärkt werden muss.

Mit dem Radverkehrskonzept hat die Stadt 2022 einen Grundstein für die strategische Förderung des Radverkehrs gelegt. Mithilfe von drei Bearbeitungsstufen wurden ein Netz und dazugehörige Netzkategorien gebildet und im Rahmen einer Bestandsanalyse und Öffentlichkeitsbeteiligungen Problemstellen herausgearbeitet.

Auf Grund der Aktualität des Radverkehrskonzepts finden keine erneute Analyse des Radverkehrs im Mobilitätskonzept statt. Eine detaillierte Beschreibung findet sich im „Radverkehrskonzept

Stufe 2¹⁷. Aufbauend auf der im Radverkehrskonzept entwickelten Zielsetzung mit den „Warendorfer Standards“, die in Abhängigkeit der Netzkategorien Anwendung finden, wurden und werden zurzeit Maßnahmen des Konzeptes umgesetzt.

Gleichwohl ist das Radwegenetz noch nicht vollends auf die steigenden Anforderungen eines weiterwachsenden Radverkehrsaufkommens eingestellt. Breitere und schnellere Fahrräder (Lastenräder und Pedelecs) sowie E-Roller benötigen mehr Raum und qualitativ höherwertige Radwege. Vor diesem Hintergrund gilt es die vorhandene Infrastruktur zu ertüchtigen und weiter auszubauen.

5.2.1 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des Radverkehrs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept in der Umsetzung • Radnetzbeschilderung • Radstationen vorhanden • Flache Topografie 	<ul style="list-style-type: none"> • Aktuell kein durchgehendes Radwegenetz • Wechselnde Führungsformen • Fehlende Abstellanlagen

Potenziale und zentrale Handlungserfordernisse

Aufbauend auf den zuvor genannten Stärken und Schwächen, werden die folgenden zentralen Handlungsansätze definiert. Diese sind als Ansatzpunkte für später auszuformulierende Maßnahmen und nicht im Sinne einer Gefahrenlage, die akut beseitigt werden muss, zu verstehen.

- Weitere Umsetzung der Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept
- Kurzfristige, sichtbare Maßnahmen umsetzen
- Ausbau von Radabstellanlagen
- Bevorrechtigungen an Knotenpunkten entlang von Hauptstraßen prüfen
- Ziel: Verlagerung von kurzen Wegen vom MIV zum Radverkehr

¹⁷ https://www.jetzt-mitmachen.de/radverkehrskonzept_warendorf/pdf/Bericht_Stufe_2.pdf, aufgerufen 18. Dezember 2023

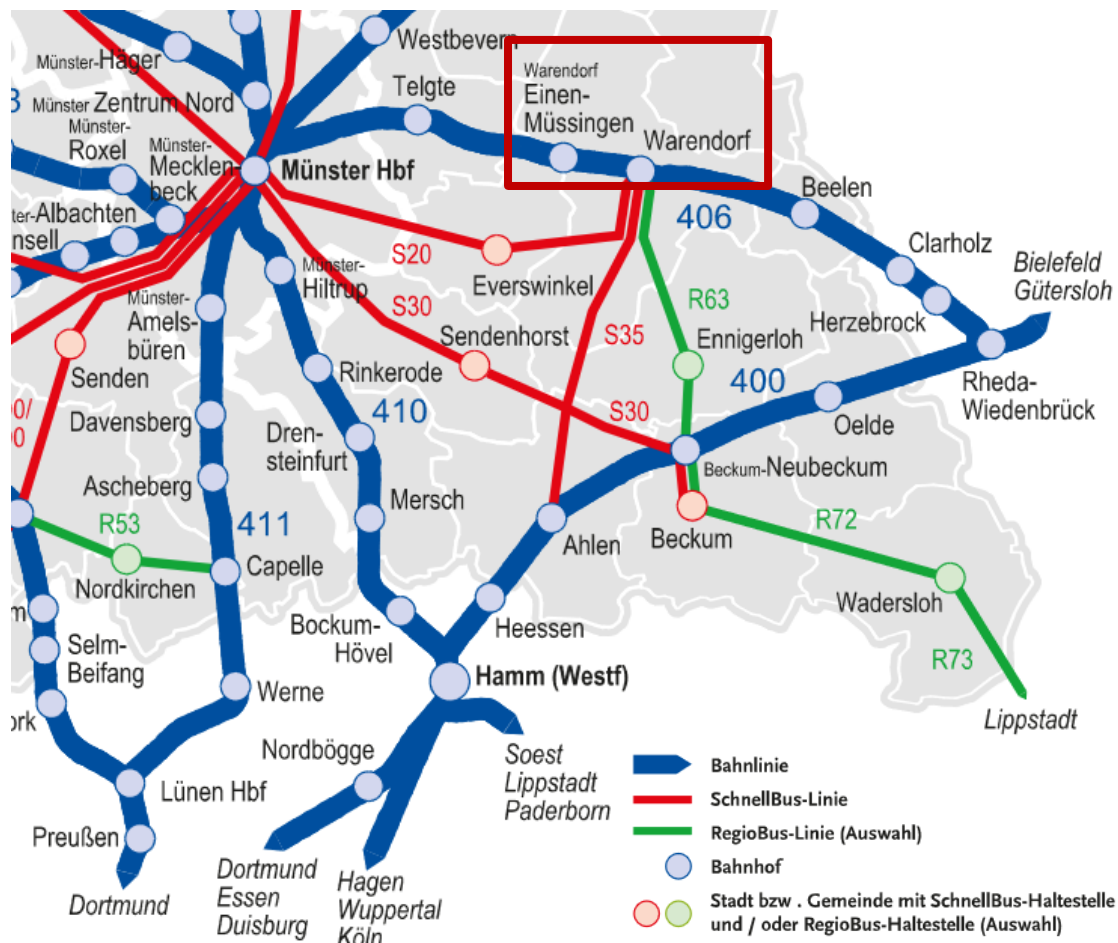
5.3 ÖPNV / SPNV und vernetzte Mobilität

Der öffentliche Verkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilitätsteilhabe für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter öffentlicher Verkehr ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, insb. mit Blick auf arbeitsbedingte Pendlerverkehre. Zudem möchten immer mehr Menschen verschiedene Verkehrsmittel auf einem Weg kombinieren. Hierbei ist oftmals der öffentliche Verkehr der zentrale Bestandteil. Daher stellen die Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs wichtige Umstiegs- und Verknüpfungspunkte dar.

5.3.1 ÖPNV-Angebot

Die Stadt Warendorf verfügt über ein differenziertes Netz verschiedener Verkehrsträger des öffentlichen Verkehrs. Es gibt insgesamt zwei SPNV-Halte auf dem Stadtgebiet: Warendorf Bahnhof und der Haltepunkt Einen-Müssingen. Hier verkehrt die Regionalbahn 67 (Münster – Warendorf – Bielefeld) im 60-Minuten-Takt und ausgedehnten Betriebszeiten. Bezüglich der innerörtlichen Erreichbarkeit kann festgehalten werden, dass einzelne Ortsteile (Hoetmar, Milte (eingeschränkt: Taxibus T324)) schlecht an den Schienenverkehr angeschlossen sind. Die lokalen bzw. regionalen Buslinien fahren zwar immer über den Bahnhof, je nach Ankunftszeit und beabsichtigter Fahrtrichtung mit dem SPNV kann es allerdings zu längeren Wartezeiten kommen. Die SPNV-Strecke ist nur eingleisig ausgebaut und weist in Richtung Münster eine gedrosselte Fahrtgeschwindigkeit u.a. durch viele private und ungesicherte Bahnübergänge auf. Insgesamt kann dies zu einer verlängerten Reisezeit im Gegensatz zum MIV und Verärgerung bzw. Unverständnis von Fahrgästen führen. Es bestehen Planungen die ungesicherten Bahnübergänge zurückzubauen und dafür neue zentrale, gesicherte und in der Anzahl reduzierte Bahnübergänge herzustellen.

Abbildung 18: Schienenstrecken und ausgewählte Buslinien im Münsterland



Quelle: Mobil im Münsterland - bubim.de (eigene Markierung)

Das Busnetz in Warendorf setzt sich aus überregionalen sowie lokalen Buslinien zusammen. Im überregionalen Verkehr sind vor allem die Schnell- und RegioBus-Linien des Regionalverkehr Münsterland (RVM) zu nennen. Die Schnellbus-Linien haben einen direkten Linienweg und weniger Haltestellen auf der Strecke, wodurch die Fahrtzeit verringert wird. Schnellbuslinien in der Stadt Warendorf sind die S20 (Warendorf – Freckenhorst – Everswinkel – Münster) sowie die S35 (Warendorf – Ahlen).

Der Fokus der RegioBusse liegt auf der Verbindung von Ortsteilen mit den Zentren der Städte. Außerdem bilden sie an ausgewählten Verknüpfungspunkte den Übergang zu anderen Linien bzw. zum SPNV. RegioBus-Linien welche in der Stadt Warendorf verkehren sind:

- R11 Warendorf – Telgte – Münster
- R14 Warendorf – Ostbevern
- R15 Warendorf – Sassenberg
- R23 Warendorf – Freckenhorst – Everswinkel (– Münster)
- R63 Warendorf – Freckenhorst – Enningerloh (– Beckum)

Die SchnellBus- und RegionalBus-Linien fahren abgesehen von einzelnen Verstärkerfahrten in den Stoßzeiten im 60-Minuten-Takt.

Neben den RegioBus-Linien der RVM GmbH gibt es noch weitere Regionalbuslinien. Diese sind meist vornehmlich dem Schülerverkehr oder dem Rufbetrieb zuzuordnen und haben in der Regel nur einzelne Fahrten am Tag:

- Bus 312 Warendorf - Sassenberg - Versmold
- Bus 316 Warendorf - Sassenberg - Harsewinkel
- Bus 323 Warendorf (Schulzentrum) - Eversinkel - Sendenhorst - Albersloh/Drensteinfurt
- Bus 324 Eimen - Müssingen - Everswinkel
- Bus 329 Everswinkel - Hoetmar - Sendenhorst
- Bus 375 Warendorf -Westkirchen– Ostenfelde – Oelde

Im städtischen Busverkehr spielen die genannten Schnellbus- RegioBus- und Regionalbuslinien eher auf den Hauptachsen eine Rolle. Für die Flächenerschließung haben sich in Warendorf verschiedene Bürgerbusvereine gebildet, welche von den jeweiligen Vereinen und der RVM konzipiert und betrieben werden. Drei der Bürgerbuslinien verkehren in der Kernstadt, während zwei in Hoetmar bzw. in dort angrenzenden Kommunen bedienen. Die übliche Taktung der Bürgerbusse ist 60-

Minuten:

- B1 Hoetmar – Everswinkel
- B2 Hoetmar – Sendenhorst
- B5 Bahnhof – Krankenhaus – Dr.-Rau-Alle – Tönneburg
- B6 Bahnhof – Hansering – Bahnhof
- B7 Bahnhof – Markt – Krankenhaus – Bahnhof
- B8 Bahnhof – Südring – Bahnhof
- B14 Beelen – Warendorf

Bei den Bürgerbussen handelt es sich jeweils um Kleinbusse mit Platz für insgesamt acht Fahrgäste. Zusätzlich können Kinderwagen, Gepäck, Rollatoren und andere orthopädische Hilfsmittel transportiert werden. Ein tieferer Einstieg ermöglicht zudem ein einfacheres Einsteigen.

Im Vergleich zu den SchnellBus- und RegioBus-Linien, die vor allem Hauptachsen bedienen, erschließen die Bürgerbus-Linien vor allem Nebenachsen, die aus zeitlichen und wirtschaftlichen Gründen von den vorgenannten Linien nicht bedient werden können. Die Vereine „Bürgerbus Warendorf Süd e.V.“ und „Bürgerbus Warendorf-Nord e.V.“ erschließen die Nebenachsen südlich bzw. nördlich der Kernstadt, während der „Bürgerbusverein Hoetmar e.V.“ das Angebot in Hoetmar und die Anbindung an Everswinkel und Sendenhorst ergänzt. Insgesamt wird durch den Bürgerbus also die ÖPNV-Erschließung in die Fläche ausgedehnt.

Der Bürgerbus verkehrt in einem normalen Taktsystem alle 60 bzw. 120 Minuten (B2 Hoetmar - Sendenhorst). Der Takt erscheint angesichts der Größe der Stadt Warendorf und der Fahrgastzahlen angemessen. Zudem sind die Abfahrtszeiten auf die SPNV-Anschlüsse abgestimmt, so dass ein reibungsloser Umstieg zwischen Straße und Schiene möglich ist.

Die Fahrpreise sind mit einem Euro pro Einzelfahrt bzw. 0,50 € für Kinder bis 14 Jahre günstiger als der reguläre Westfalen-Tarif. Für den Bürgerbusverein Hoetmar gilt zudem die Besonderheit,

dass Fahrten innerhalb des jeweiligen Ortes (Hoetmar, Sendenhorst, Everswinkel) mit 0,50 € nur die Hälfte kosten. Darüber hinaus werden auch die Tickets des Westfalentarifs und das Deutschland-Ticket anerkannt. Außerdem werden Schwerbehinderte (mit amtlichem Lichtbildausweis) und ihre Begleitpersonen kostenlos befördert.

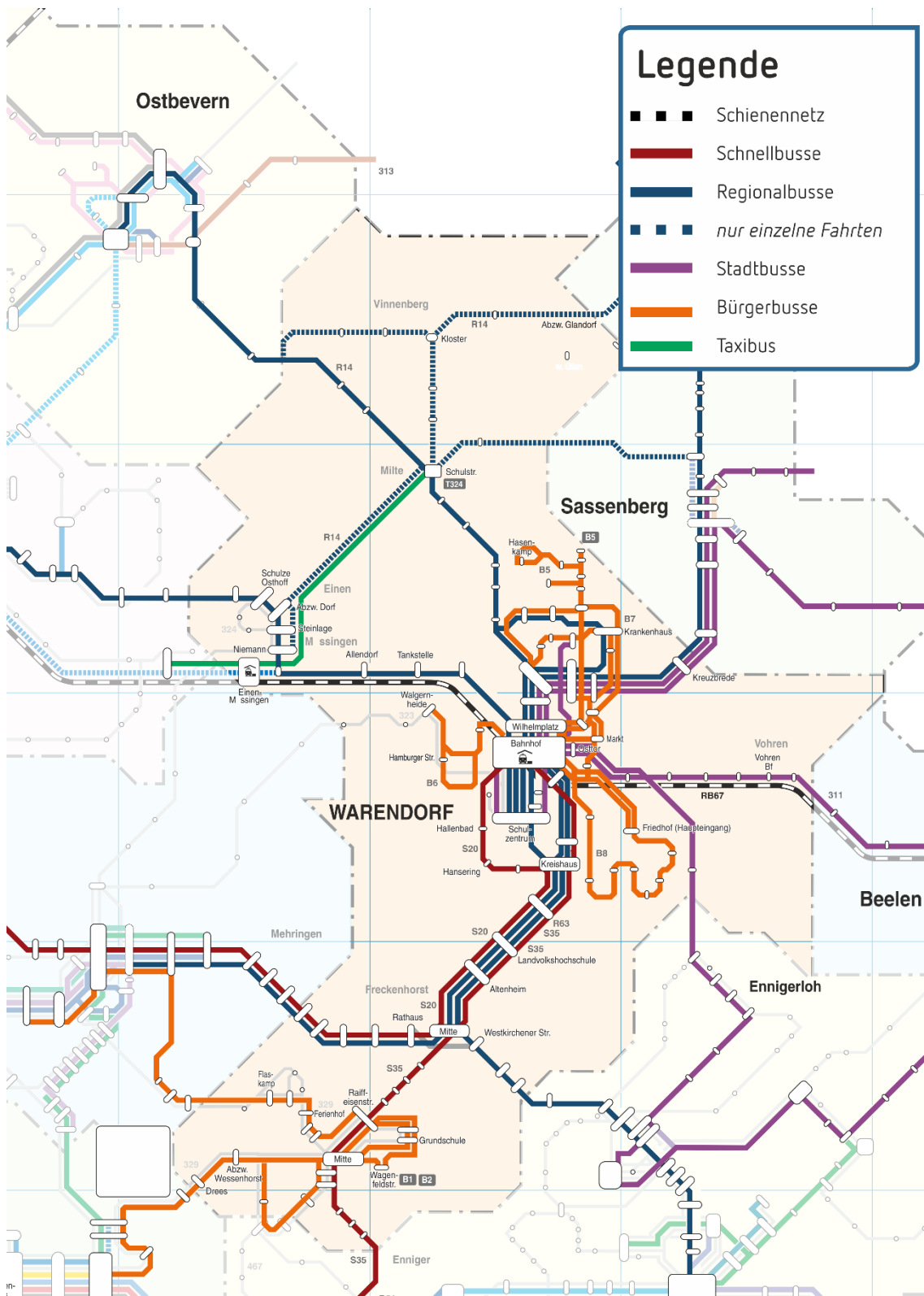
Durch die günstigen Fahrpreise sowie breite Erschließung schafft der Bürgerbus somit neben dem monetären Vorteil auch eine Sicherung der Teilhabe, insbesondere für ältere oder in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen. Monatlich nutzen circa 2.500 Fahrgäste das Angebot.

Der Bürgerbus lebt von seinem ehrenamtlichen Engagement und der Selbstverantwortung der Bürgerinnen und Bürger als Fahrpersonal. Durch das ausschließlich ehrenamtliche Fahrpersonal ist so im Laufe der Zeit eine hohe Identifikation und Verbundenheit in der Bevölkerung mit dem Bürgerbussystem entstanden, welche auch von Teilen der Bevölkerung erwidert werden.

Die Vereine werden von der RVM in verkehrsrechtlicher und technischer Hinsicht unterstützt. Die Fahrzeuge werden zu einem großen Teil vom Land gefördert, die Stadt beteiligt sich ebenfalls. Die Betriebskosten (ohne Personalkosten) werden zu 100% von der Stadt übernommen (Ausnahme Hoetmar: 50/50 Stadt und Kreis). Die Vereinsarbeit wird ebenfalls vom Land unterstützt, zusätzlich finanzieren sich die Vereine durch verschiedene Sponsoren.

Insgesamt sind die Bürgerbusse eine wichtige Ergänzung des ÖPNV-Angebots in der Stadt Warendorf und sollten soweit möglich unterstützt und erhalten werden.

Abbildung 19: Übersicht Liniennetzplan Warendorf

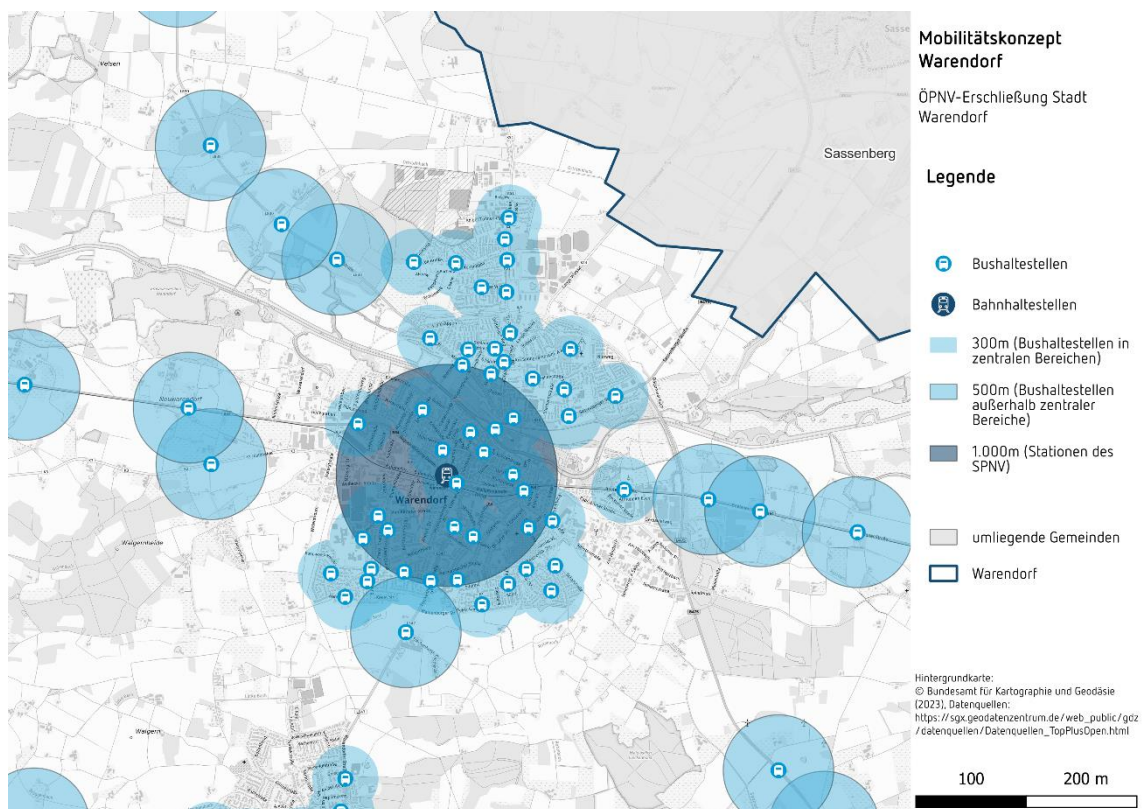


Darstellung nach Liniennetzplan Kreis Warendorf <https://www.bus-und-bahn-im-muensterland.de>

5.3.2 ÖPNV-Erschließung

Die Erschließung der Warendorfer Kernstadt zeigt ein differenziertes Bild: Der Bereich um den Bahnhof und die Altstadt ist nahezu vollständig erschlossen¹⁸, auch wenn Haltestellen innerhalb der Altstadt, aufgrund der Straßenraumbreiten, nur von Bürgerbussen angefahren werden können. Im südlichen Teil ist vor allem im Bereich der Schulen bzw. des Schulzentrums sowie um das Kreishaus und die südlichen Wohngebiete eine ÖPNV-Erschließung vorhanden. Die Wohngebiete nördlich der Ems weisen insgesamt eine ausreichende Erschließung auf. Hier finden sich vor allem an den Siedlungsrändern Defizite. Die Gewerbe- und Wohngebiete im Osten sowie Westen der Kernstadt sind nur mangelhaft mit dem ÖPNV erschlossen und weisen nur vereinzelt Haltestellen von Linien im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehr auf

Abbildung 20: ÖPNV-Erschließung Warendorf-Kernstadt



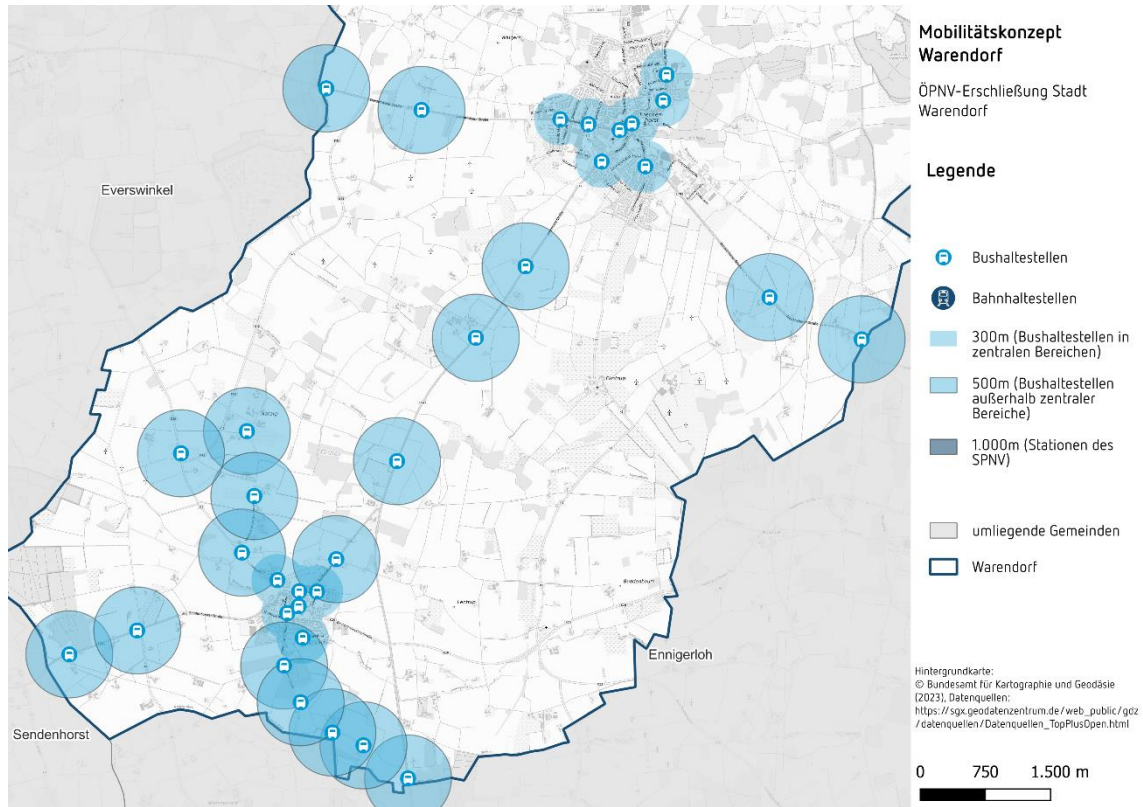
Quelle: Planersocietät

Die Buserschließung in Freckenhorst erstreckt sich entlang der Ortsdurchfahrten. Daraus resultiert eine geringe Erschließung der Siedlungsbereiche, welche am Siedlungsrand und damit in weiterer Entfernung von der Hauptstraße liegen. Hier verkehren ausschließlich regionale Buslinien.

¹⁸ Haltestelleneinzugsbereiche nach Nahverkehrsplan Kreis Warendorf (300m für Bushaltestellen in zentralen Bereichen, 500m für Bushaltestellen außerhalb zentraler Bereiche, 1.000m für Haltestellen des SPNV)

Hoetmar hingegen hat eine gute Bus-Erschließung: Nur in den süd-westlichen Siedlungsbereichen sind leichte Defizite festzustellen. Vor allem die Bürgerbuslinien von Hoetmar nach Everswinkel und Sendenhorst tragen zur flächigen Erschließung des Ortsteils bei.

Abbildung 21: ÖPNV-Erschließung Freckenhorst/Hoetmar

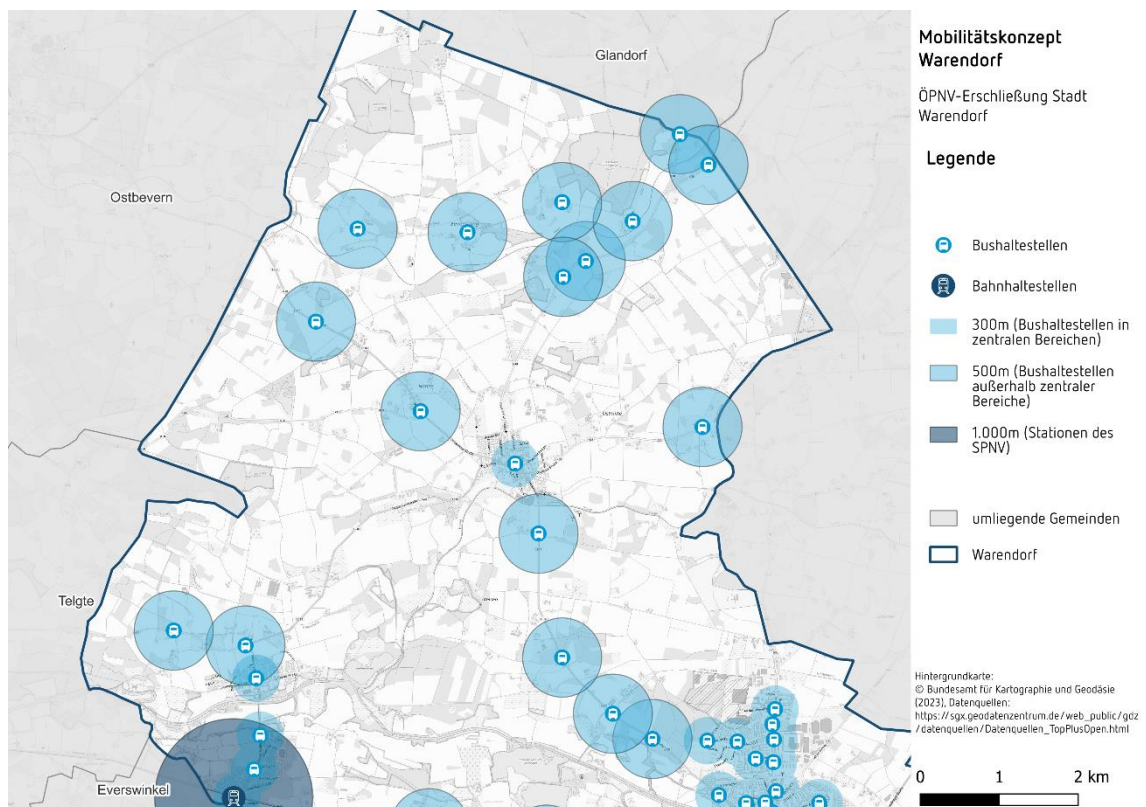


Quelle: Planersocietät

Im nordwestlichen Stadtgebiet Warendorfs liegen viele Haltestellen außerhalb zentraler Bereiche. Durch den oft großen Haltestellenabstand der RegionalBus Linien, können einzelne Wohngebäude hier nicht erschlossen werden. Auch die zentrale Haltestelle im Ortsteil Milte reicht nicht aus, um die äußeren Wohnbereiche zu erschließen.

Durch das große Einzugsgebiet des Bahnhofes ist der Ortsteil Müssingen fast vollständig erschlossen. Auch die Bushaltestellen erschließen den Großteil der Wohnbebauung. In Eiben genügt die zentrale Haltestelle (Abzweigung Dorf) jedoch ebenfalls nicht aus, um die Randbereiche zu erschließen.

Abbildung 22: ÖPNV-Erschließung Eiben/Müssingen/Milte



Quelle: Planersocietät

5.3.3 Haltestellenqualität

Die Haltestellenqualität in Warendorf ist von gemischter Qualität. Es gibt bisher kein durchgängig einheitliches Design bzw. Ausbaustandard, die eine visuelle Einheit und Erkennbarkeit im ganzen Stadtgebiet ausweisen. Die Haltestellen sind je nach Platzverhältnissen und Zentralität gestaltet.

Laut gesetzlicher Vorgaben sollen die Haltestellen des ÖV bis 2022 barrierefrei umgestaltet werden¹⁹. Diesem Ziel konnten der Großteil der Kommunen in Deutschland aufgrund der oft angespannten Kommunalfinanzen sowie langen Planungsräumen nicht nachkommen. So ist auch für die Stadt Warendorf ein großflächiger Nachholbedarf bei der Barrierefreiheit festzustellen. Nur

¹⁹ vgl. § 8 Abs. 3 PBefG

einzelne, zentrale Haltestellen, wie etwa am Bahnhof Warendorf bzw. Haltepunkt Einen-Müssingen oder am Kreishaus weisen sowohl ein erhöhtes Bord sowie taktile Elemente auf. Weitere erhöhte Borde sind an einzelnen Haltestellen zu finden (z.B. Abzw. Füchtenknäppe), während Haltestellen mit taktilen Elementen seltener vorhanden sind (z.B. Emstor FR Krankenhaus/Sassenberg).

Weitere Ausstattungselemente wie Witterungsschutz in Form von Wartehäuschen sind häufiger vorzufinden (z. B. Abzw. Dorf, Kleine Straße, Kreishaus, Tönneburg). Auffällig ist, dass viele Haltestellen, je nach Fahrtrichtung, einen verschiedenen Ausstattungsstandard vorweisen (z. B. Emstor, Freckenhorster Rathaus, Osttor), auch wenn die Platzverhältnisse einen ähnlichen Ausbau zuließen. Einzelne Haltestellen, vor allem im Außenbereich, weisen gar keine Ausstattungselemente vor und bestehen nur aus Haltestellenschildern. Hier spielen mangelnde Platzverhältnisse oder Zentralität eine Rolle. Insgesamt kann die Haltestellenqualität in Warendorf als gut beschrieben werden, da vor allem wichtige Haltestellen nötige Komfortelemente aufweisen.

Abbildung 23: Fotodokumentation Haltestellenausstattung



Dynamische Fahrgastinformation an der Haltestelle Warendorf Bahnhof



Barrierefrei ausgebaute Haltestelle am Bahnhof Einen-Müssingen



Bürgerbushaltestelle „Markt“ mit Bank in der Altstadt



Mangelnde Platzverhältnisse für Ausstattungselemente (Raiffeisenstraße, Hoetmar)

5.3.4 Vernetzte Mobilität - Inter- und Multimodalität

Angebote zur Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln auf einem Weg (Intermodalität) oder zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf unterschiedlichen Wegen (Multimodalität) sind in der Stadt Warendorf vorhanden, können jedoch noch weiter ausgebaut bzw. optimiert werden. Der Bahnhof Warendorf weist sowohl überdachte (in der Radstation) als auch eine gewisse Anzahl freie, offene Radabstellplätze für eine Verknüpfung von ÖPNV und Rad auf. Außerdem gibt es Park-and-Ride-Stellplätze für die Verbindung von Kfz und ÖPNV. Am Haltepunkt Einen-Müssingen gibt es ebenso überdachte Radabstellanlagen sowie eine gewisse Anzahl P&R-Stellplätze. Eine Verknüpfung von Rad und Bus wird auch durch Radabstellanlagen (z. T. überdacht) an einigen Bushaltestellen z. B. Freckenhorst Rathaus, Emstor und Landvolkhochschule Freckenhorst unterstützt.

Carsharing-Stationen des Anbieters Stadtteilauto (cambio) finden sich am Bahnhof (3 Fahrzeuge) sowie an der Stadtverwaltung (2 Fahrzeuge). Während die Stellplätze am Bahnhof im direkten Zusammenhang mit dem SPNV- sowie Bushaltestellen und Radabstellanlagen stehen, ist der Standort an der Stadtverwaltung nicht direkt an eine ÖPNV-Haltestelle angebunden (jedoch im 300m Einzugsradius des Bahnhofes). Ein Bikesharing-Angebot gibt es in Warendorf nicht, Fahrräder können jedoch an der Radstation ausgeliehen werden.

Mobilstationen

Wie bereits in Kapitel 3.5 erläutert, hat der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) ein Konzept zur Errichtung von Mobilstationen auf seinem Verbandsgebiet erstellt, in welchen für den Kreis Warendorf Haltestellen identifiziert wurden, welche potenziell zu Mobilstationen ausgebaut werden können. Bei den erarbeiteten Mobilstationen handelt es sich um Vorschläge und Empfehlungen. Diese müssen nicht zwingend von den Städten und Gemeinden umgesetzt werden.

Die nachfolgende Tabelle stellt die untersuchten Haltestellen auf dem Stadtgebiet Warendorfs dar. Generell besteht hoher Nachholbedarf bei den für eine Mobilstation vorgeschlagenen Ausstattungselementen. Elemente von hoher, mittlerer und niedriger Notwendigkeit sind nur in Einzelfällen vorhanden (z.B. Warendorf Bahnhof). Auch bei der Mindestausstattung sind an den betrachteten Haltestellen einige Elemente nachzuholen.

Tabelle 4: Vorgeschlagene Mobilstationen und fehlende Ausstattungsmerkmale

Haltestelle	Fehlende Mindestausstattung	Fehlende Elemente hoher Notwendigkeit
Bahnhof Einen-Müssingen	Beschilderung im mobil.nrw-Design, DFI (Bus), Tarifbedingungen, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	Gepäckschließfächer, P+R-Anlage
Freckenhorst, Landvolkshochschule	Beschilderung im mobil.nrw-Design, DFI (Bus), Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Freckenhorst, Mitte	Beschilderung im mobil.nrw-Design, B+R-Anlage (normal), DFI (Bus), Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Freckenhorst, Rathaus	Beschilderung im mobil.nrw-Design, DFI (Bus), Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Hoetmar, Mitte	Beschilderung im mobil.nrw-Design, DFI (Bus), Tarifbedingungen, Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), Gepäckschließfächer, Taxistand
Milte, Schulstraße	Beschilderung im mobil.nrw-Design, B+R-Anlage (normal), DFI (Bus), Tarifbedingungen, Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	Je nach individueller Anforderung
Warendorf, Kreishaus	Beschilderung im mobil.nrw-Design, DFI (Bus), Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Warendorf, Lohwall	Beschilderung im mobil.nrw-Design, B+R-Anlage (normal), DFI (Bus), Tarifbedingungen, Uhr, Umgebungsplan, Wetterschutz, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, (E-)Carsharing
Warendorf, Krankenhaus	Beschilderung im mobil.nrw-Design, B+R-Anlage (normal) DFI (Bus), Uhr, Umgebungsplan, Wetterschutz, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Warendorf, Schulzentrum/ Hallenbad	Beschilderung im mobil.nrw-Design, B+R-Anlage (normal) DFI (Bus), Sitzgelegenheiten, Tarifbedingungen, Uhr, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, B+R-Anlage (gesichert), (E-)Carsharing
Warendorf Bahnhof	Beschilderung im mobil.nrw-Design, Umgebungsplan, WLAN-Hotspot	(E-)Bikesharing/ Fahrradverleih, (E-)Carsharing

5.3.5 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des öffentlichen Nahverkehrs und vernetzter Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Anbindung an die Oberzentren Münster und Bielefeld • Ausgedehntes Schnell- und Regionalbusnetz mit Verbindungen in die umliegenden Städte sowie Münster • Bürgerbusbetrieb durch engagierte Öffentlichkeit • Erste Angebote zu vernetzter Mobilität vorhanden. 	<ul style="list-style-type: none"> • Minderung des SPNV-Potenzials durch eingeschränkte Qualität der Infrastruktur (eingleisig, fehlende gesicherte Bahnübergänge) sowie Unzuverlässigkeit • Eingeschränkte Haltestellenschließung in den Randbereichen der Siedlungsgebiete • ÖPNV-Angebot stark vom freiwilligen Bürgerbusbetrieb abhängig • ÖPNV-Angebot zu Schwachlastzeiten (Abendstunden und Wochenende) gering • Teilweise schlechte Anschlüsse an überregionale Verbindungen • Zuverlässigkeit wird als sehr schlecht empfunden

Potenziale und zentrale Handlungserfordernisse

Aufbauend auf den zuvor genannten Stärken und Schwächen werden die folgenden zentralen Handlungsansätze definiert. Diese sind als Ansatzpunkte für später auszuformulierende Maßnahmen und nicht im Sinne einer Gefahrenlage, die akut beseitigt werden muss, zu verstehen.

- Ausbau von Angeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität durch den Umbau wichtiger ÖPNV-Haltepunkte (insb. SPNV-Haltepunkte) zu Mobilstationen und durch die Bereitstellung von Sharing-Angeboten
- Weiterführung des barrierefreien Umbaus der noch fehlenden Haltestellen
- Modernisierung der Haltestellen und Fahrzeuge, insb. Ausbau der Informationsgestaltung
- Beschleunigung des SPNV durch Sicherung der Bahnübergänge (Aufgabenbereich der DB)
- Sicherung und Weiterentwicklung des Bürgerbusangebots, Prüfung einer Erweiterung des Bürgerbusangebotes (Einführung einer weiteren Linie, Taktverdichtung etc.)
- Verbesserte Anbindung der Ortsteile an die SPNV-Haltepunkte
- Überregionale Verkehre stärken: Anschlüsse verbessern, neue Linien prüfen

5.4 Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr stellt im Kreis Warendorf mit insgesamt 57% (Fahrende und Mitfahrende) den höchsten Anteil am Modal-Split dar²⁰. Dies lässt sich in vergleichbarer Größe auch auf die Kreisstadt Warendorf übertragen. Ausschlaggebend dafür ist vor allem, dass das Auto das flexibelste Verkehrsmittel ist, eine für das Auto optimierte Infrastruktur vorliegt und von vielen Menschen als unverzichtbares Verkehrsmittel im Alltag angesehen wird.

Die Folgen sind heute bundesweit zu beobachten: Verkehrsbelastungen, hoher Flächenverbrauch sowie Klima- und Umweltbelastungen sind das Resultat einer bundesweit jahrzehntelangen eher einseitigen Förderung der Auto-Individualmobilität. Von dem zunehmenden Problembewusstsein zeugen verschärfte Klimaschutzziele und entsprechende Diskussionen sowie Handlungsnotwendigkeiten im Klimaschutz, aktuelle Debatten um CO₂-Grenzwerte, die eingeführte CO₂-Bepreisung sowie Debatten um die Einführung eines allgemeinen Tempolimits auf Autobahnen. Der Kfz-Verkehr mit seinen Folgeerscheinungen wird in seiner heutigen Ausgestaltung vermehrt in Frage gestellt. Neben gesellschaftlichen Trends wie steigenden Radverkehrsmengen und einem Bedeutungsverlust des Autos als „Statussymbol“, insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung, verändern sich auch die Rahmenbedingungen durch ambitionierte Klimaschutzziele und technologische Entwicklungen etwa im Bereich der Antriebsformen oder des (teil)autonomen Fahrens. Im Kontext von Flächenverfügbarkeit und Klimaschutzzielen ist die aktuelle Entwicklung zu immer größeren, breiteren und längeren KFZ, häufig übermotorisiert und ungeeignet für den ausschließlichen Stadtverkehr, als Wahl der Automobilkunden kritisch zu betrachten.

Veränderungspotenzial wird seitens der Industrie sowohl in neuen Fahrzeugtechnologien, emissionsarmen bzw. -freien Antrieben, als auch neuen Mobilitätsformen (Carsharing, autonomes Fahren) gesehen. Die deutschlandweiten Ziele für die E-Mobilität („1 Million Elektroautos bis 2020“) sind in den letzten Jahren allerdings weit verfehlt worden; auch die deutsche Automobilindustrie ist zu spät vollständig in die Elektromobilität eingestiegen. Diesen Tendenzen wird zwar ein großes Potenzial zur Minderung der Verkehrsemissionen zugeschrieben (problematisch sind hierbei jedoch die Strom- und Batterieerzeugung), jedoch werden damit keine verkehrsmindernden Effekte zur Entlastung der Straßen erzielt. In diesem Zusammenhang können Carsharing und in Zukunft ggf. auch autonome Fahrzeuge eine Teillösung sein, sofern sie gut in das Verkehrssystem integriert und mit anderen Verkehrsmitteln vernetzt sind. Auf der anderen Seite verstärken sich aber auch die Forderungen, attraktive Alternativen zum Autoverkehr zu stärken und damit Straßen und Innenstädte deutlich zu entlasten, was auch mit Wünschen autofreier Quartiere oder Innenstädte einhergeht. Beispiele in und vor allem auch außerhalb von Deutschland zeigen, dass die Rücknahme des Autoverkehrs in Verbindung mit einer fußgänger- und aufenthaltsfreundlichen Umgestaltung in Innenstädten oder Stadtquartieren zu belebteren, attraktiveren und gesünderen Straßen und Städten führt und häufig angeführte Bedenken, wie ein Aussterben von Innenstädten oder Pleitewellen im Handel, nicht eintreten.

²⁰ https://www.kreis-warendorf.de/fileadmin/61/nahverkehrsplan/180926_NVP_WAF_Gesamtbericht.pdf, Stand 2015. Eine Aktualisierung ist gerade in Arbeit.

Vor diesem Hintergrund hat sich die Aufgabe und Strategie der Verkehrsplanung verändert: Im Fokus steht weniger das Auto zu priorisieren und zu fördern, als vielmehr Mobilitätsalternativen für alle Bevölkerungsgruppen zu stärken. Trotzdem gilt jedoch auch, dass das Kfz für gewisse (ländliche) Räume – wie in Warendorf – und Zwecke auch zukünftig eine wichtige Bedeutung haben wird.

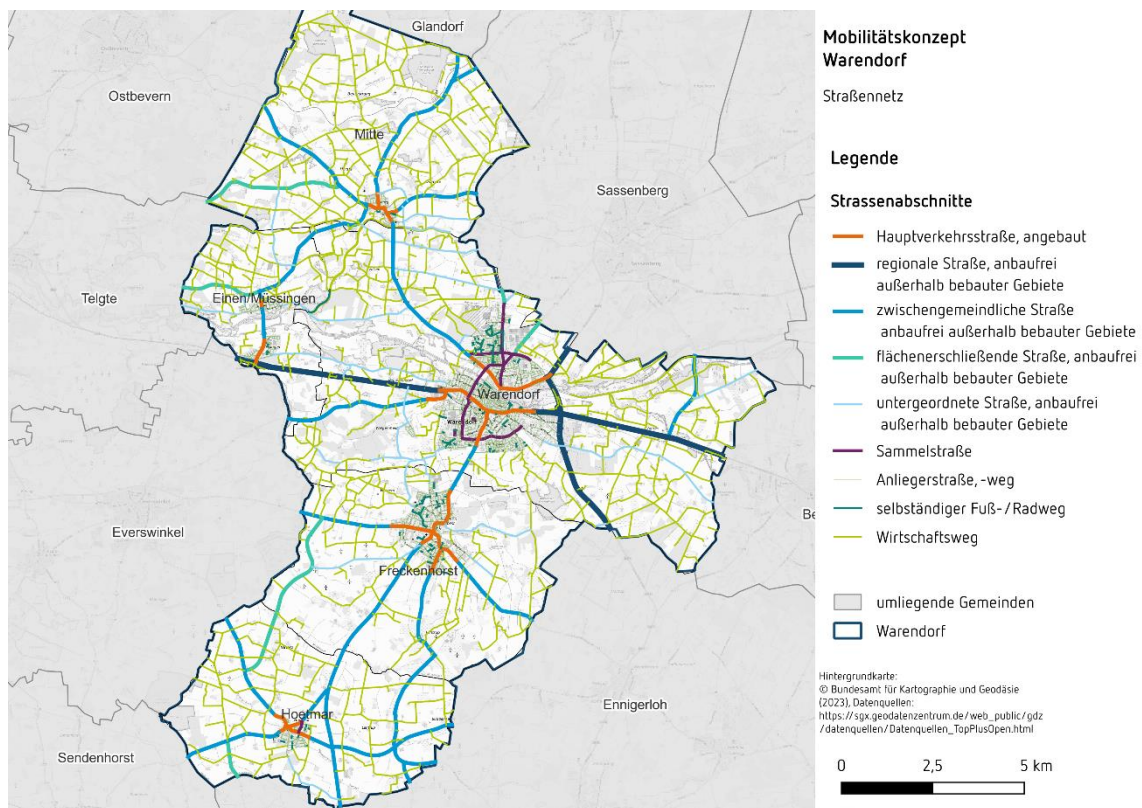
5.4.1.1 Fließender Kfz-Verkehr

Die Stadt Warendorf ist insgesamt gut an das regionale Straßennetz angebunden. Durch die Bundesstraßen B64 sowie B475 sind regionale Verbindungen in alle Himmelsrichtungen vorhanden. Die überregionale Erreichbarkeit ist durch die weite Entfernung zu Autobahnen dagegen eingeschränkt. Die nächste Anschlussstelle liegt etwa in einer Entfernung von ca. 30 Minuten Fahrzeit an der BAB 2 (Ost-West-Richtung). Darüber hinaus ist das Stadtgebiet von mehreren Landes- und Kreisstraßen durchzogen. Folgende Landesstraßen verlaufen in Warendorf:

- die L547, welche von der Kernstadt in Richtung Süden durch Freckenhorst und Hoetmar und anschließend in Richtung Ahlen führt,
- die L830, welche an die B475 anschließt und die Kernstadt in nordöstlicher Richtung verlässt und Milte erschließt,
- die L793, welche durch Freckenhorst führt und von dort Everswinkel und Ennigerloh anbindet,
- die L851, welche Hoetmar und Sendenhorst verbindet sowie
- die L548, die Milte und Einen bzw. Müssingen untereinander verknüpft.

Kreisstraßen auf Warendorfer Stadtgebiet sind die K1, K3, K18, K20, K23, K38, K43, K44 sowie die K51, welche auf Verbindungen zwischen den Ortsteilen oder in Nachbarkommunen eine wichtigere Rolle spielen.

Abbildung 24: klassifiziertes Straßennetz

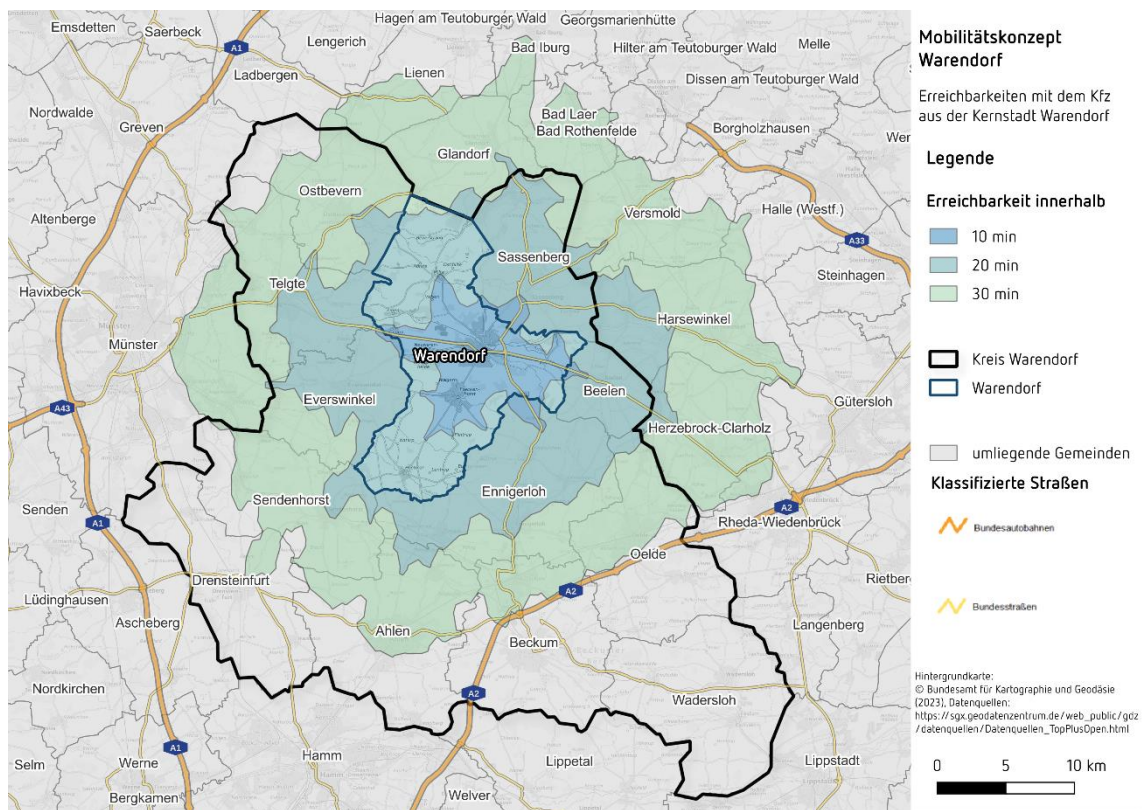


Quelle: Planersocietät

Alle weiteren Straßen sind durch eine Unterteilung in Hauptverkehrs-, Wohnsammel- und Anliegerstraßen, welche die Erschließung der bebauten Gebiete darstellen, gekennzeichnet. Wohnstraßen und -wege bilden die unterste Stufe zur Feinerschließung innerhalb der Wohngebiete.

Die Anbindung der Ortsteile an die Kernstadt ist gut. So kann der Großteil der Ortsteile die Kernstadt mit dem Kfz innerhalb von 10 Minuten oder weniger erreichen. Nur die Ortsteile Hoetmar und Eihen liegen in einer Entfernung von 10-20 Minuten entfernt. Auch Sassenberg, zu dem eine größere Pendelverbindung besteht, ist in Teilen innerhalb von 10 Minuten zu erreichen. Weitere Nachbarkommunen wie Telgte, Sendenhorst, Ennigerloh und Harsewinkel liegen innerhalb von 20 Minuten Fahrtzeit entfernt. In einer Fahrtzeit von 30 Minuten können weitere Umlandskommunen, unter anderem Münster (Randbezirke), Rheda-Wiedenbrück, Ahlen oder auch Beckum (mit Autobahnanschluss) erreicht werden.

Abbildung 25: KFZ-Erreichbarkeiten aus der Kernstadt Warendorf



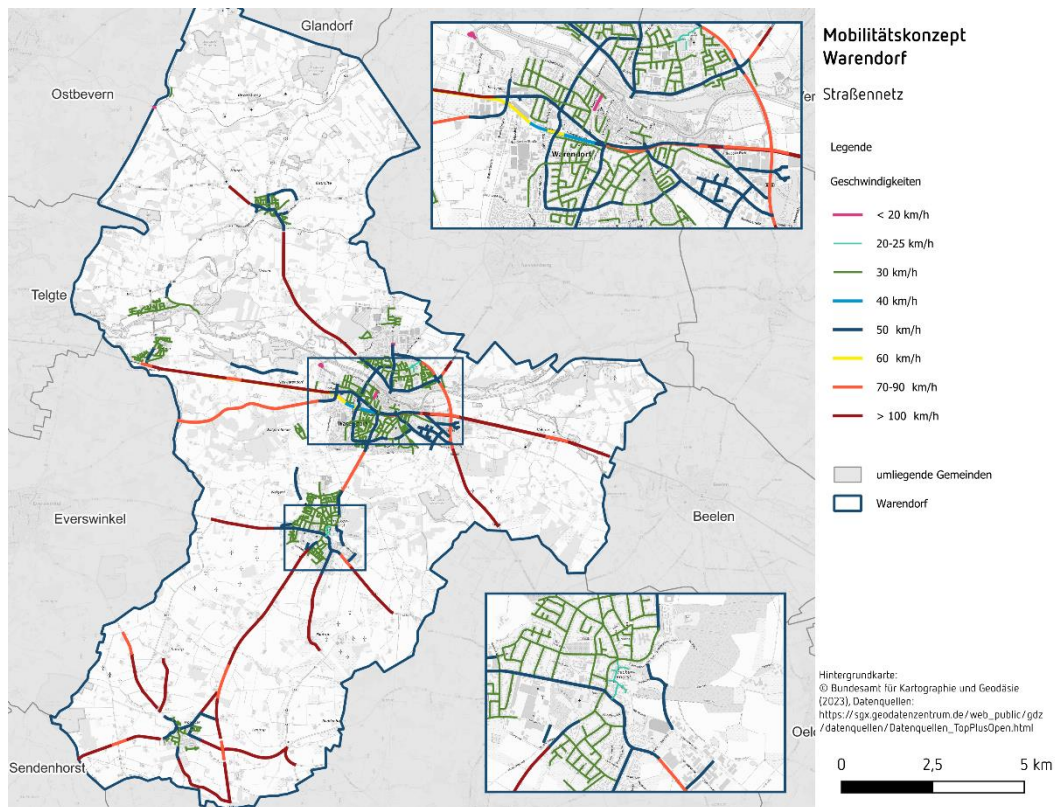
Quelle: openrouteservice.org

Geschwindigkeiten

Die innerörtlichen Hauptstraßen, auf denen nach aktuellem Verkehrsrecht insbesondere der Verkehrsfluss im Vordergrund steht, sind mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h begrenzt. Davon gibt es im Stadtgebiet auch nur wenige Ausnahmen. Außerhalb der geschlossenen Ortschaften sind entsprechende höhere Geschwindigkeiten, meist Tempo 100 oder Tempo 70, ausgewiesen. Innerhalb der Wohngebiete sind meist niedrigeren Geschwindigkeiten mit Tempo 30 Strecken/Zonen oder verkehrsberuhigten Bereichen („Spielstraße“) vorzufinden. Im Zentrum von Freckenhorst gibt es außerdem eine Tempo 20 Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich). Auf den meisten Ortsdurchfahrten in Warendorf gilt jeweils eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (Ortsdurchfahrt Freckenhorst L547: 30km/h). Im Sinne einer Verkehrsberuhigung ist dort eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im weiteren Verlauf zu prüfen.

Die Stadt Warendorf hat sich hierzu bereit der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen. Dies ist ein Zusammenschluss von 1.011 Städten, Gemeinden, Landkreisen und eines Regionalverband (Stand: November 2023) die sich dafür einsetzen, dass Kommunen selbst darüber entscheiden können, wann und wo welche Geschwindigkeiten angeordnet werden, um besser auf die Bedürfnisse der Bevölkerung eingehen zu können. Aktuell ist dies auf klassifizierten Straßen aus rechtlichen Gründen nur bedingt möglich.

Abbildung 26: Ausgewiesene Höchstgeschwindigkeiten

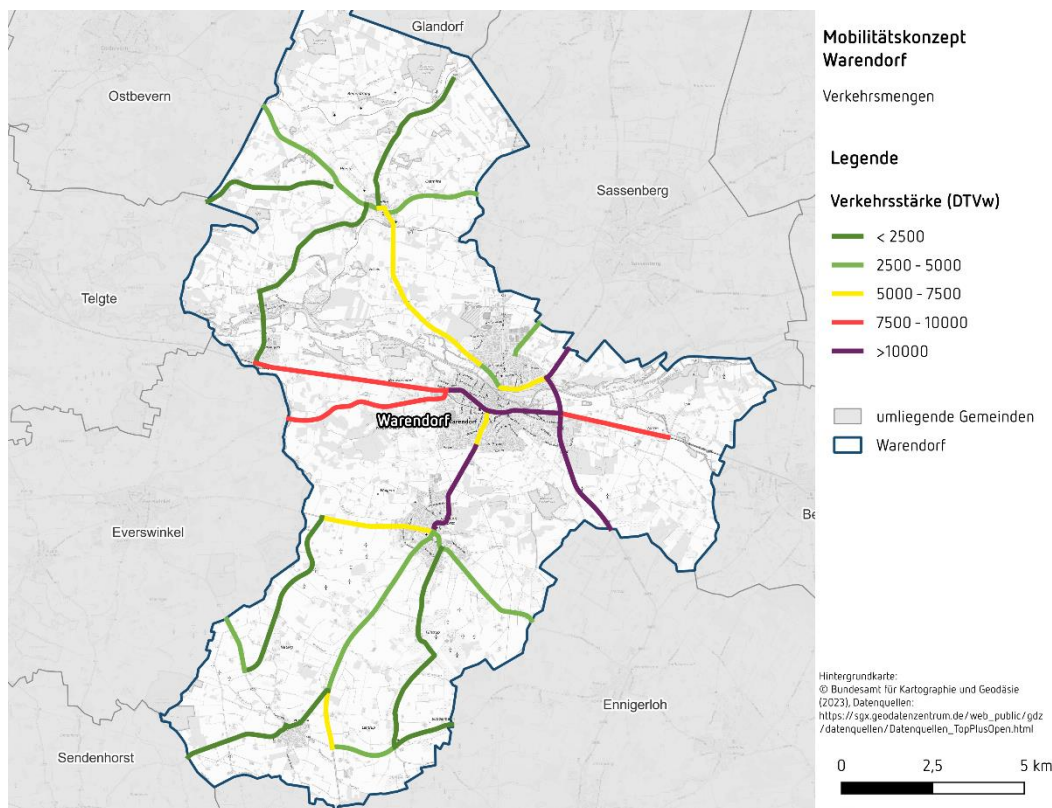


Quelle: Planersocietät

Verkehrsstärken

Die höchsten Verkehrsstärken finden sich auf Warendorfer Stadtgebiet vor allem um und in der Kernstadt. Die höchste Verkehrsstärke von rund 15.900 Kfz pro Werktag findet sich auf der B475 im Abschnitt zwischen B64 und Stadtstraße Nord. In dem nördlich sowie südlich angrenzenden Abschnitt ist die Verkehrsstärke etwas geringer (Nord: rund 13.300 Kfz; Süd: rund 12.800 Kfz). Die B64 im Zentrum der Kernstadt weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von rund 12.100 Kfz und die L547 (Freckenhorster bzw. Warendorfer Straße) zwischen der Kernstadt und Freckenhorst wird täglich von rund 12.200 Kfz befahren. Die B64 weist im weiteren Verlauf sowohl in östlicher als auch westlicher Richtung eine durchschnittliche Verkehrsstärke von rund 7.500 Kfz auf. Weitere Verkehrsstärken können der Abbildung 27 entnommen werden.

Abbildung 27: Verkehrsstärken im Stadtgebiet Warendorf



Quelle: Planersocietät

5.4.1.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr weist in den Ortsteilen nur wenige bzw. lokale Konflikte und Problemlagen auf. Höhere Ansprüche und Konflikte treffen dagegen in der Altstadt zusammen. Diese wurden bereits im Parkraumkonzept für die Altstadt von 2019 untersucht und entsprechende Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt (siehe Kapitel 3.5). Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen wurden bis Anfang 2024 umgesetzt.

5.4.1.3 Straßenraumgestaltung

An das Straßennetz werden vielfältige Ansprüche gestellt: Dazu zählen nicht nur die Verkehrsfunktion, die je nach Lage der Straße nicht nur den motorisierten Verkehr und Radverkehr, sondern auch den Fußverkehr betrifft. In Wohngebieten und Geschäftsstraßen hat die Straße auch besondere Aufenthaltsfunktionen. Die unterschiedlichen Funktionen der Straße konkurrieren um Fläche. Dabei wird die in den letzten Jahrzehnten überwiegende Priorisierung des motorisierten Verkehrs zunehmend in Frage gestellt. Vor diesem Hintergrund sollte definiert werden, welche Ansprüche an das Straßennetz in Warendorf derzeit und zukünftig gestellt werden und wie die Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen ggf. anzupassen wäre.

In der Kernstadt weist vor allem die B64 einen großen Anteil an Fahrbahn (inkl. Parkstände auf dieser) im Gegensatz zum Seitenraum auf. Kurz vor Knotenpunkten weiten sich die Fahrspuren auf, da es hier in der Regel für jede Richtung eine eigene Spur gibt. Die weiteren Haupt- und Sammelstraßen in der Kernstadt sind dagegen von einem ausgewogeneren Verhältnis zwischen

Seitenraum- und Fahrbahnbreite geprägt (z.B. Freckenhorster Straße, Blumenstraße). Lediglich die Dreibrückenstraße mit einem großen Fahrbahnanteil fällt hier aus dem Muster. Für diese laufen jedoch aktuell Planungen zur Umgestaltung, bei der die Chance zum Ausgleich der Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger genutzt werden sollte.

In den Wohngebieten hingegen zeigt sich ein anders Bild. Dort sind die Dimensionen der Seitenräume meist geringer und die Fahrbahn überwiegt. Dadurch sind oft weniger als 1,80m breite Gehwege vorhanden, welche für einige Verkehrsteilnehmende zu Einschränkungen führen (vgl. Kapitel 5.1.3).

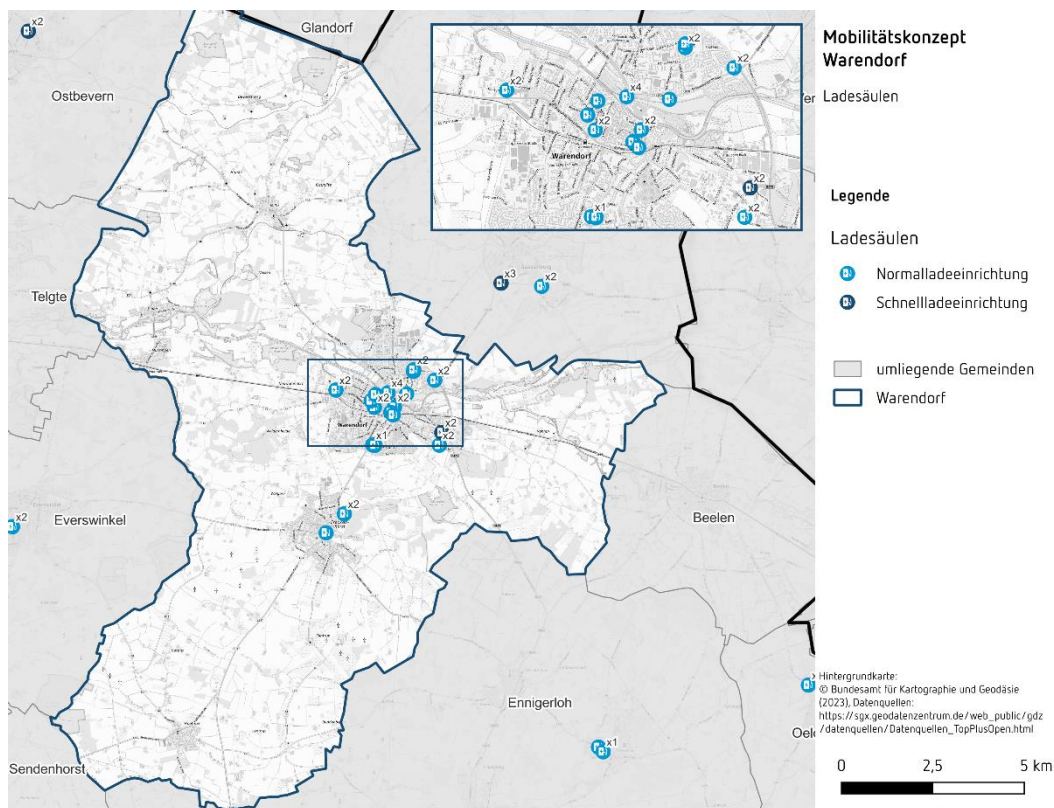
Die Hauptstraßen in den Ortsteilen sind vor allem von einem hohen Anteil der Fahrbahn geprägt. In Freckenhorst (Everswinkler Str., Warendorfer Str., Hoetmarer Str., Westkirchener Str.), und Hoetmar (Raiffeisenstr., Sendenhorster Str./Hellstr.) finden sich besonders schmale Seitenräume, welche für den Fuß- und Radverkehr übrigbleiben.

Die Knotenpunkte im übergeordneten Straßennetz sind meist mit Lichtsignalanlagen geregelt. Einige Knotenpunkte, ausschließlich an der Stadtstraße Nord, sind als Kreisverkehre gestaltet. Vor allem an Ortseingängen sind Kreisverkehre eine Möglichkeit, die Geschwindigkeit von einfahrenden Kfz zu drosseln. Weiter zeichnen diese sich meist bis zu einem gewissen Grad durch eine höhere Leistungsfähigkeit als LSA gesteuerte Knoten aus. Die Umsetzung von Kreisverkehren ist bei den geringen Platzverhältnissen in den Warendorfer Ortsteilen jedoch oft nicht umzusetzen und kommt daher eher in der Kernstadt in Frage (z.B. B64/B475 und B64/Hellegraben).

5.4.1.4 E-Mobilität

Der wachsende Anteil an E-Fahrzeugen bedarf auch entsprechender (Schnell-)Lademöglichkeiten in der Fläche der gesamten Bundesrepublik. In der Stadt Warendorf konzentrieren sich die Angebote an Ladestationen auf die Kernstadt. Lediglich zwei öffentliche Ladepunkte liegen außerhalb, an der katholischen Landvolkshochschule und am Stiftsmarkt in Freckenhorst. Im Warendorfer Zentrum gibt es insgesamt 25 Ladepunkte. Die höchste Anzahl befindet sich am Kreishaus (7 Ladepunkte). In den Ortsteilen besteht somit noch Ausbaupotenzial an öffentlichen Lademöglichkeiten. Im Rahmen des Deutschlandnetzes soll in Warendorf ein Schnellladepark entstehen.

Abbildung 28: öffentliche Ladeinfrastruktur im Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät

5.4.1.5 Quartiersmobilität

Jedes Quartier hat unterschiedliche Ansprüche an die Mobilität, welche vor allem auch aus der baulichen Gestaltung und Zusammensetzung der Bevölkerung resultieren. Gerade bei der Planung von neuen Quartieren können zukunftsgerechte Planungen integriert werden, welche eine nachhaltige Mobilität fördern. Die Verwaltung der Stadt Warendorf hat entsprechende Ambitionen autorreduzierte bzw. -arme Quartiere in der Zukunft umzusetzen. Dabei gibt es verschiedene Elemente, welche dabei eine Rolle spielen. Exemplarisch werden nachfolgend zu beachtende Punkte benannt (nicht abschließend):

- Straßenraumgestaltung
- Mobilitätsangebote
- Sharing-Angebote
- ÖPNV-Anbindung
- ÖPNV-Durchlässigkeit
- Nahversorgung
- Quartiersgaragen
- Stellplatzschlüssel

5.4.2 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen des Kfz-Verkehrs

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an das regionale Straßennetz • Verkehrsberuhigte Wohngebiete • Umsetzung Parkraumkonzept in der Altstadt • Ambitionen zu autoreduzierter Quartiersentwicklung • Angebot an öffentlichen E-Ladesäulen in der Kernstadt 	<ul style="list-style-type: none"> • Nächster Autobahnanschluss etwa 30 Minuten Fahrtzeit entfernt • Hohe Verkehrsbelastung auf Ortsdurchfahrten in Warendorf und Freckenhorst • Hohe Geschwindigkeiten auf Ortsdurchfahrten • Wenig Angebot an öffentlichen E-Ladesäulen in den Ortsteilen

Potenziale und zentrale Handlungserfordernisse

Aufbauend auf den zuvor genannten Stärken und Schwächen werden die folgenden zentralen Handlungsansätze definiert. Diese sind als Ansatzpunkte für später auszuformulierende Maßnahmen und nicht im Sinne einer Gefahrenlage, die akut beseitigt werden muss, zu verstehen.

- Derzeitigen und künftige Ansprüche des Straßennetzes prüfen und darauf aufbauend die Gestaltung festlegen, Prüfung der Straßenquerschnitte und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Stetiger Ausbau des E-Ladernetzes (v.a. in den Ortschaften)

5.5 Wirtschafts- und Güterverkehr

Zum Wirtschaftsverkehr zählen grundsätzlich die Beförderung jeglicher Güter, aber auch alle Wege und Fahrten, die in Ausübung der beruflichen Tätigkeiten von Personen durchgeführt werden und nicht der unmittelbaren Befriedigung privater Bedürfnisse der Verkehrsteilnehmenden selbst dienen.

Wie auch der private Personenverkehr lässt sich der Wirtschaftsverkehr in verschiedene Kategorien unterteilen. Dabei umfasst

- **Güterverkehr** die reine Beförderung von Gütern, mit der praktisch keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Installation der gelieferten Ware) verbunden sind.
- **Personenwirtschaftsverkehr** Wege und Fahrten von Personen, die am Zielort eine Erwerbsarbeitsleistung erbringen. Ob hierbei weitere Güter oder Personen mitgenommen werden, ist zunächst nachrangig.

- **Personenbeförderungsverkehr** die ausschließliche Beförderung von Personen, mit der keine weiteren wesentlichen Arbeitsleistungen (z. B. Betreuung am Zielort) verbunden sind.

Die nachfolgenden Ausführungen zur Bestandsanalyse im Wirtschaftsverkehr beziehen sich in erster Linie auf Güterverkehre und Personenwirtschaftsverkehre mit Lkw über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht. Dieser ist sowohl bezüglich der negativen Auswirkungen des Verkehrs (Schadstoffe, Lärm, Straßenbeanspruchung), als auch bei der Ver- und Entsorgung von besonderer Relevanz.

Da sich der Güter- und Personenwirtschaftsverkehre mit Pkw bzw. Kleintransportern oder anderen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Anforderungen an das Verkehrsangebot in den meisten Punkten nicht grundsätzlich vom privaten Personenverkehr unterscheiden, sind diese Belange in den vorgenannten Analysen zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr berücksichtigt.

Wie bereits erläutert, ist die Anbindung an das überregionale Straßennetz der Stadt Warendorf eingeschränkt, dafür gibt es eine gute regionale Anbindung. Eine gute Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr ist auch ein wichtiger Standortfaktor und Ansiedlungsgrund für Unternehmen. Die nachstehende Tabelle zeigt die Anbindung der einzelnen Gewerbegebiete der Stadt Warendorf. Der Großteil der Flächen ist unmittelbar oder auf kurzem Wege an überregionale Straßen (Bundes- bzw. Landesstraßen) angebunden. Das heißt, dass entsprechende Quell- und Zielverkehre kaum Routen abseits der übergeordneten Straßen bzw. durch sensible Bereiche, wo sich Konflikte und Belastungssituationen ergeben können, nutzen müssen. Vor allem die großen Industrie- und Gewerbegebiete im Osten der Kernstadt sind durch die beiden Bundesstraßen sehr gut erschlossen. Die Gebiete sind nach ihrer Erreichbarkeit bewertet, wobei bei einer guten regionalen Anbindung sowie einer guten fußläufigen ÖPNV-Anbindung positiv (+) bewertet wird. Ist zumindest ein Kriterium gegeben, wird mit durchschnittlich (0), bei fehlender guter regionaler Anbindung und mangelnder ÖPNV-Anbindung wird negativ (-) bewertet.

Zusätzlich verfügt Warendorf über einzelne Einzelhandels- und Versorgungsstandorte im Stadtgebiet (Kernstadt, Freckenhorst), die einen gewissen Quell- und Zielverkehr durch Lieferverkehre zur Folge haben. Die Liefer Routen verlaufen hier zum Großteil jedoch ebenfalls über das Hauptnetz. Darüber hinaus ist in Warendorf – wie bundesweit auch – ein immer weiter steigendes Sendungs- und Liefervolumen der Kurier- und Expressdienstleister festzustellen. Das führt neben Mehrverkehren teils zu Parken in zweiter Reihe oder Lieferverkehren in zentralen Kernbereichen.

Zum Schienengüterverkehr kann festgehalten werden, dass dieser für Warendorf keine Rolle spielt. Auf der vorhandenen Zugstrecke verkehren keine Güterzüge, außerdem gibt es keine Umschlagsflächen auf Warendorfer Stadtgebiet.

Ortsteil	Gewerbegebiet	Lage	ÖPNV	Erreichbarkeit
Warendorf	Warendorf-West	Nahe Anbindung an die B64 über Münsterweg und Hellegraben	-	0 (nah zur B64)
Warendorf	Beckumer Straße/Miele	Direkte Anbindung an die B475 und damit großräumig an die A2	Haltestellen Am Salzgraben und Miele (beide B14) sowie Beckumer Str. (311, 375, R15)	+ (unmittelbarer Anschluss an B475, mehrere Bushaltestellen sowie -linien)
Warendorf	Nördlich Splieterstraße	Nahe Anbindung an B475 über Am Holzbach, am Salzgraben und Beckumer Straße	Haltestellen Am Salzgraben (B14) und Splieterstraße (B8)	+ (nah zur B475 und zwei Bushaltestellen sowie -linien)
Warendorf	Zw. Katzheide und Waterstroate	Nahe Anbindung an die B64 über Waterstroate und Katzheide	-	0 (nah zur B64, kein ÖV)
Warendorf	Waterstroate / Wolbecker Str.	Nahe Anbindung an die B64 über Waterstroate	-	0 (nah zur B64, kein ÖV)
Warendorf	Am Hellegraben	Direkte Anbindung an die B64 über Hellegraben	Haltestellen Bürgerhof (R11) und Münsterweg (B6)	0 (nah zur B64, Bushaltestelle decken das Gebiet nur im Randbereich ab)
Freckenhorst	Freckenhorst-Ost	Direkte Anbindung an die L793 (Westkirchner Straße) und damit an die B475	-	0 (unmittelbarer Anschluss an L793, kein ÖV)
Freckenhorst	Freckenhorst-Süd	Direkte Anbindung an die L793 (Everswinkeler Straße) und damit an die B475	Haltestelle Brückenstraße (R23, S20)	+ (unmittelbarer Anschluss an L793 und direkte Haltestelle mit zwei Buslinien)
Milte	Milte-Ost	Direkte Anbindung an die L830 bzw. an die K18 und darüber hinaus an die B475	-	0 (nah zur L548, kein ÖV)
Einen	Einen	Anbindung an die L548 über Talweg und Bartholomäusstraße	Haltestelle Schule (T324)	- (nähe zur L548, nur Rufbus) ²¹

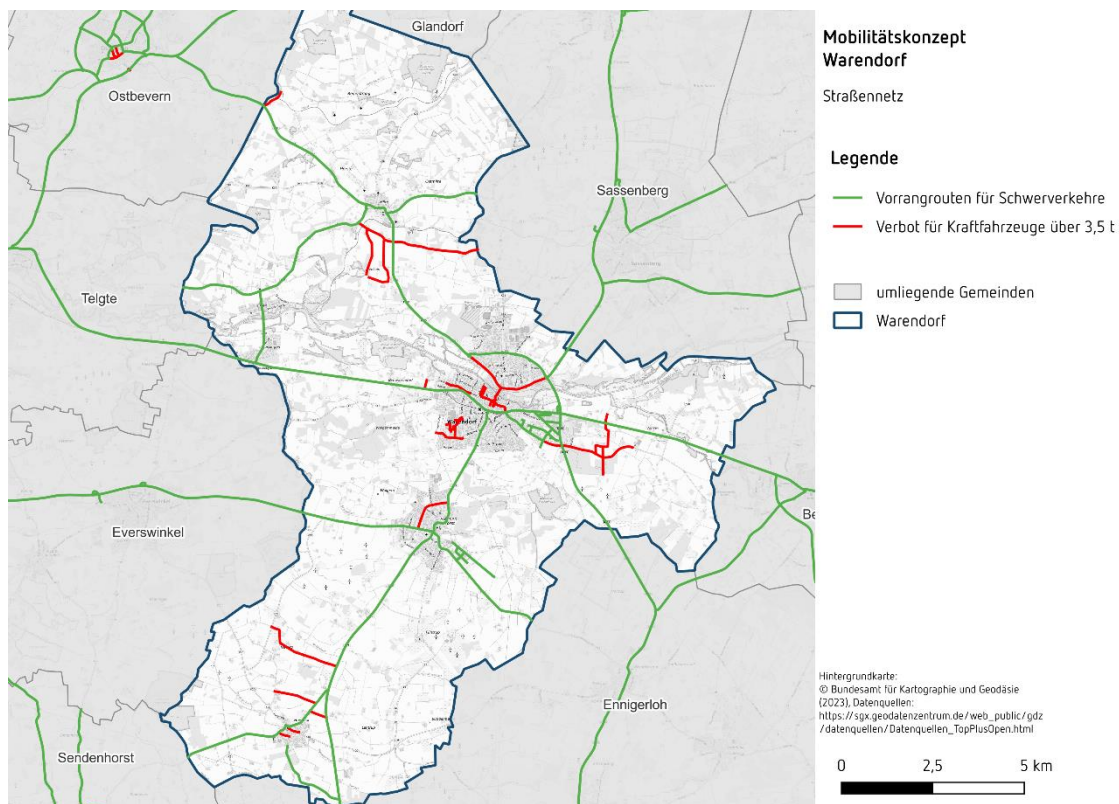
Ortsteil	Gewerbegebiet	Lage	ÖPNV	Erreichbarkeit
Hoetmar	Hoetmar	Anbindung an die L851 sowie L547 über Ahle-ner Straße	Haltestelle Ab-zweig Holtrup (329, S35)	0 (gewisse Nähe zu L547 und L851, nahe Bushaltestelle mit zwei Linien)

LKW-Führungsnetz

Die Stadt Warendorf nimmt am Projekt SEVAS („Software zur Eingabe, Verwaltung und Ausspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr“) teil. In diesem tragen teilnehmende Kommunen in ganz Nordrhein-Westfalen Vorrangrouten und Restriktionen für den Schwerlastverkehr ein. Dadurch ist eine bessere Lenkung des Schwerverkehrs im Stadtgebiet möglich.

Die Vorrangrouten in der Stadt Warendorf liegen vor allem auf den übergeordneten Landes- und Bundesstraßen. Untergeordnete Straßen sind nur in Industrie- und Gewerbegebieten sowie auf deren Zufahrten mit Vorrang für den Schwerverkehr versehen. Restriktionen in Form von Durchfahrtsverboten befinden sich vor allem im Bereich schützenswerter Nutzungen (Schulzentrum/Zentrum) sowie auf Straßen im Nebennetz, welche als Abkürzung genutzt werden könnten.

Abbildung 29: Führung des Schwerverkehrs im Stadtgebiet



Quelle: Planersocietät

²¹ Aufgrund der geringen Größe und Anzahl der Betriebe jedoch eingeschränkt vergleichbar.

5.6 Verkehrssicherheit

Zur Auswertung der Straßenverkehrsunfälle und Ermittlung von Auffälligkeiten im Stadtgebiet von Warendorf wurde auf Daten aus dem Unfallatlas des Statistischen Bundesamts zurückgegriffen. Die Unfallanalyse umfasst Statistiken der Jahre 2016 bis 2019. Insgesamt muss darauf hingewiesen werden, dass die amtliche Unfallstatistik nur solche Unfälle aufführen kann, die polizeilich gemeldet wurden und einen Personenschaden nach sich zogen. Nicht berücksichtigt ist daher eine nicht bezifferbare Anzahl an Unfällen, zu denen keine Polizei hinzugezogen wurde oder aus denen lediglich ein Sachschaden hervorging.

5.6.1.1 Gesamtbetrachtung

In den Jahren von 2020 bis 2022 wurden in der Stadt Warendorf insgesamt 186 Unfälle mit Personenschäden erfasst. Davon entfielen 64 auf das Jahr 2020. Dieser Wert ging bis zum Jahr 2021 auf 50 zurück und stieg im Jahr 2022 wieder auf 72 Unfälle an. Die Unfallzahlen blieben weitestgehend konstant. Positiv ist hervorzuheben, dass in der gesamten Zeit der Anteil tödlicher Unfälle bei weniger als 1 % lag. Der Anteil Schwerverletzter blieb konstant, hingegen verzeichneten die Unfälle mit Leichtverletzten einen Anstieg.

Tabelle 5: Unfälle mit Personenschaden nach Schweregrad zwischen 2020 und 2022 in der Stadt Warendorf²²

Jahr	Unfall mit Getöteten		Unfall mit Schwerverletzten		Unfall mit Leichtverletzten		Summe
	absolut	anteilig	absolut	anteilig	absolut	anteilig	
2020	1	<2 %	16	24 %	47	73 %	64
2021	0	0 %	9	18 %	41	82 %	50
2022	0	0 %	11	15 %	61	85 %	72
	1	<1 %	36	19 %	149	80 %	186

5.6.1.2 Art und Typ der Unfälle

Um den Schutz der sensibleren Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen, ist es wichtig, zu wissen, ob und aus welchen Konfliktsituationen die größten Gefahren ausgehen. Über die Hälfte aller verzeichneten Unfälle der letzten Jahre sind Unfälle, die zwischen Pkw und Rad erfolgen. Mit einem leichten Rückgang 2021, erreichen die Unfälle 2022 ihren Höchstwert in relativen und absoluten Zahlen im Betrachtungszeitraum. Dagegen nahmen die Unfälle, an denen ausschließlich Radfahrende beteiligt sind, ab. Konfliktpotenziale lassen sich ableiten, sobald mehrere Verkehrsteilnehmende an einem Unfall beteiligt sind. In diesem Zusammenhang zeigt sich, dass sich die Anzahl der Unfälle zwischen mehreren Verkehrsteilnehmenden unter Beteiligung des Pkw im Vergleich zu 2020 um 7 % erhöht hat und die Unfallzahlen insgesamt leicht angestiegen sind. Insbesondere Konflikte zwischen Pkw und Radfahrenden haben zugenommen. Die Anzahl der Unfälle mit Zu Fuß gehenden stagniert. Entsprechend sind in Zukunft vermehrt Sicherheitsmaßnahmen zu ergreifen, die das Konfliktpotenzial zwischen dem Pkw-Verkehr und besonders dem Radverkehr reduzieren.

²² <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

Tabelle 6: Unfallbeteiligte des Unfallgeschehens in Warendorf²³

Beteiligte	2020 (absolut/anteilig)		2021 (absolut/anteilig)		2022 (absolut/anteilig)		Summe (absolut/anteilig)	
Pkw	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Rad	18	28 %	12	24 %	6	8 %	36	19 %
Fuß	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Pkw & Rad	37	58 %	28	56 %	47	65 %	112	60 %
Pkw & Fuß	3	5 %	3	6 %	4	6 %	10	5 %
Fuß & Rad	1	<2 %	1	2 %	8	11 %	10	5 %
Pkw & Sonstige	0	0 %	0	0 %	1	1 %	1	1 %
Rad & Sonstige	4	6 %	6	12 %	3	4 %	13	7 %
Fuß & Sonstige	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Sonstige	1	<2 %	0	0 %	4	6 %	5	3 %
Summe	64	100 %	50	100 %	72	100 %	186	100 %

Unfälle werden für gewöhnlich nach unterschiedlichen Typen differenziert. Der Unfalltyp beschreibt die Konfliktsituation, aus der ein Verkehrsunfall entstanden ist. Folgende Unfalltypen werden dabei unterschieden:

- Fahr Unfall
- Abbiegeunfall
- Einbiegen/Kreuzen
- Überschreiten
- Ruhender Verkehr
- Längsverkehr
- Sonstiger Unfall

Auf der Grundlage verschiedener Unfalltypen erfolgt unter anderem eine Unterscheidung in Abbiegeunfälle²⁴ und Einbiege/Kreuzen-Unfälle²⁵. Diese machen insgesamt 60 % des Unfallgeschehens der Jahre 2020 bis 2022 aus und zeigen insbesondere viele Unfälle zwischen dem Pkw- und Radverkehr auf. So sind 40 % der verzeichneten Unfälle mit Personenschaden zwischen dem Pkw- und Radverkehr Einbiege/Kreuzen-Unfälle und weitere 20 % Abbiegeunfälle. Darüber hinaus stehen bei Konflikten zwischen dem Pkw- und Radverkehr auffällig viele Unfälle (14 %) in Verbindung mit dem ruhenden Verkehr.

²³ <https://unfallatlas.statistikportal.de/>

²⁴ Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem Abbieger und einem aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmer (auch Fußgänger) an Kreuzungen, Einmündungen, Grundstücks- oder Parkplatzzufahrten. Wer einer Straße mit abknickender Vorfahrt folgt, ist kein Abbieger.

²⁵ Der Unfall wurde ausgelöst durch einen Konflikt zwischen einem einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und einem vorfahrtberechtigten Fahrzeug an Kreuzungen, Einmündungen oder Ausfahrten von Grundstücken und Parkplätzen.

5.6.1.3 Räumliche Schwerpunkte

Neben der quantitativen Aufbereitung und Entwicklung des Unfallgeschehens der vergangenen Jahre in Warendorf ist insbesondere auch die Identifizierung räumlicher Schwerpunkte von Bedeutung. So lassen sich sensible von weniger sensiblen Bereichen trennen. Oft steigt das Unfallgeschehen mit der Verkehrsstärke der Straßen. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind vordergründig dort zu ergreifen, wo Unfallhäufungsstellen auftreten.

Es ist festzustellen, dass besonders nicht signalisierte Knotenpunkte und Knotenpunkte außerhalb des Vorbehaltsnetz (Vorfahrtstraßennetz) Unfallschwerpunkte beim Abbiegen und Einfahren darstellen. Häufigste Unfallbeteiligte sind Pkw und Rad, oft mit schweren Unfallfolgen. Nachstehende Knotenpunkte stellen Unfallhäufungsstellen dar:

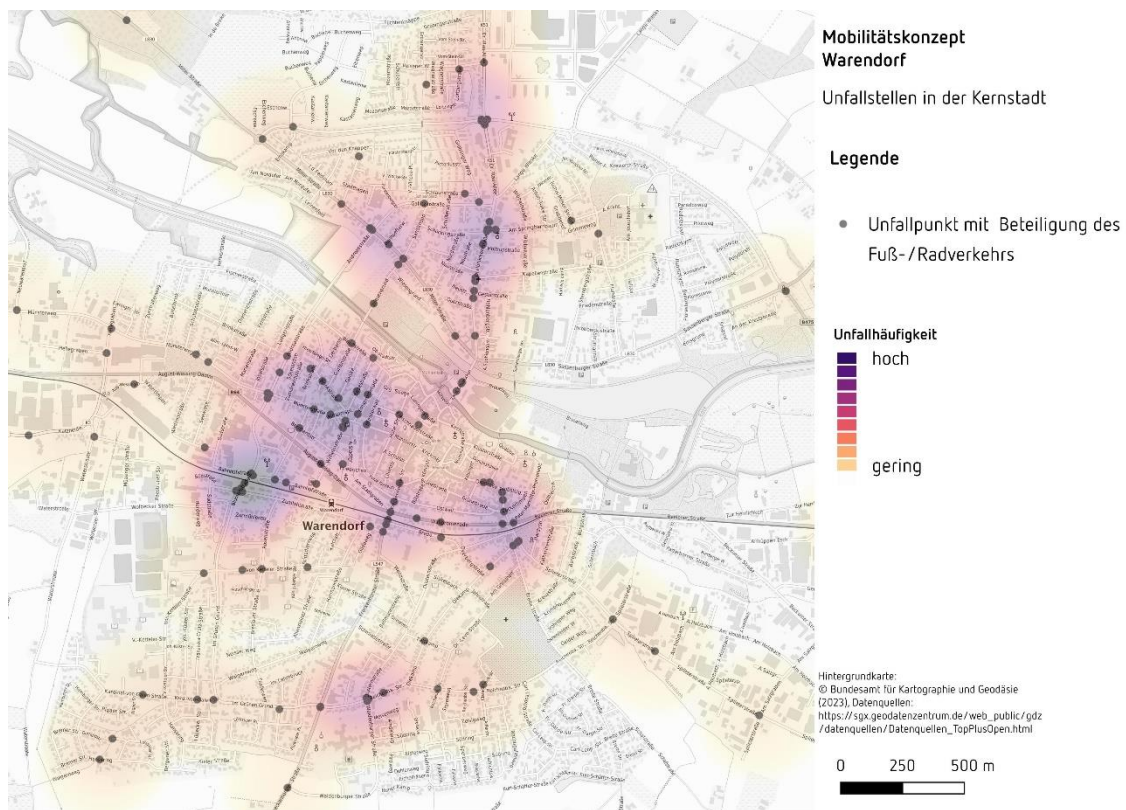
- Kreisverkehr Dr.-Rau-Allee/Stadtstraße Nord
- Kreisverkehr Reichenbacher Straße/Düsternstraße
- Splieterstraße/Diekamp
- Blumenstraße/Zumlohstraße
- Blumenstraße/Münsterstraße

Signalisierte Unfallhäufungsstellen sind:

- LSA Dreibrückenstraße/Am Springbernbaum
- LSA Andreasstraße/Militer Straße

Neben den o.g. Unfallhäufungsstellen zeigt sich besonders westlich der Altstadt ein hoher Anteil von Unfällen, jedoch ohne konkrete Problemstellen, sondern flächig. Hier handelt es sich vornehmlich um Unfälle zwischen Pkw und Radfahrenden bei Ein- oder Abbiegevorgängen. Deutlich wird, dass Fuß Gehende einen sehr geringen Anteil am gesamt Unfallaufkommen haben.

Abbildung 30: Unfälle mit Fuß- oder Radverkehrs-Beteiligung, Betrachtungszeitraum 2020 bis 2022



Quelle: unfallatlas.statistikportal.de/, eigene Darstellung

5.7 weitere Querschnittsthemen

Um eine nachhaltige Mobilitätskultur in der Stadtgesellschaft zu erreichen, müssen verschiedene Ansätze verfolgt werden. Neben der Schaffung von attraktiver Infrastruktur und Angeboten, können strategische und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu einer Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen führen. Hier setzen das Mobilitätsmanagement sowie die Öffentlichkeitsarbeit an.

5.7.1 Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement dient im Gegensatz zu meist aufwendigen infrastrukturellen Lösungen dazu, die Verkehrsmittelwahl durch Informations-, Steuerungs- und Beteiligungsmaßnahmen oder durch die Veränderung von rechtlichen oder finanziellen Rahmenbedingungen zu beeinflussen und trägt zur effizienteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur bei. Hilfsmittel hierbei sind vor allem Information und Beratung. Auch durch bessere Koordination des Angebots sollen die Verkehrsteilnehmenden zur dauerhaften Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens motiviert werden. In Verbindung mit entsprechender Öffentlichkeitsarbeit ist eine Steigerung des Bekanntheitsgrads alternativer Mobilitätsformen zu erreichen.

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Stadt eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu, die entscheidend über den Erfolg und Misserfolg von Mobilitätsmanagement sein kann.

In Warendorf sind bereits Ansätze des Mobilitätsmanagements vorhanden (z. B. Teilnahmen an Aktionen wie Stadtradeln und der Europäischen Mobilitätswoche) bzw. befinden sich in Planung (z.B. Schulwegepläne), jedoch können noch weitere Potenziale ausgeschöpft werden. So sollte der Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements sowie die stärkere Bündelung von Online-Informationen (bereits im Aufbau) als auch die Durchführung einer Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbunds gestärkt werden.

Innerhalb der Stadtverwaltung gilt es mit positivem Beispiel voranzugehen und die Mobilität unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern nachhaltig aufzustellen und zu fördern. Neben dem Angebot des Jobrads sowie Dienstfahrrädern, verfügt die Stadtverwaltung bereits über ein Angebot an qualitativen Radabstellanlagen sowie zwei Reparaturstationen. Mit der Elektrifizierung des Fuhrparks sowie eines halbjährlich tagenden Arbeitskreises zu diesem Thema, besitzt die Stadtverwaltung bereits eine gute Basis zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Darüber hinaus kann die Stadtverwaltung verstärkt Anreize schaffen, bspw. durch die Einführung eines Job-Tickets oder Installation von E-Ladestationen für Fahrräder und Pkw auf eigenen Parkplätzen. Diese Bausteine gilt es auszubauen und weitere Maßnahmen zur Optimierung des Mobilitätsmanagement zu prüfen.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die genannten Maßnahmen des Mobilitätsmanagement der Stadtverwaltung fallen zum Teil auch in den Themenbereich des betriebliches Mobilitätsmanagement. Hier sollte die städtische Verwaltung mit ihrer Vorbildfunktion vorausgehen und ein eigenes betriebliches Mobilitätsmanagement initiieren. Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) umfasst Maßnahmen, die insbesondere die Mobilität der Angestellten und Mitarbeitenden der Betriebe, Unternehmen und des Einzelhandels in der Stadt Warendorf auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstfahrten sowie den jeweiligen Fuhrpark betreffen. Durch das betriebliche Mobilitätsmanagement soll eine möglichst große Zahl an Arbeitgebern und Arbeitnehmern mit den Vorteilen und Potenzialen nachhaltiger Mobilität erreicht werden. Der Themenbereich betriebliches

Mobilitätsmanagement besitzt in Warendorf noch großes Entwicklungspotenzial. Es besteht noch kein allgemein zugängliches Angebot und kein koordiniertes Vorgehen zur Aktivierung und Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen. So bedarf es insbesondere einer Aktivierung,

Abbildung 31: Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Zufriedenheit der Mitarbeitenden	CO ₂ -Reduzierung	Neue Kontakte zu anderen Unternehmen und lokalen Akteuren
Gesundheit der Mitarbeitenden	Synergien zur nachhaltigeren Gestaltung der betrieblichen Mobilität	Kostenoptimierung
Gewinnung neuer Mitarbeitenden	Imagegewinn	Beitrag zur Geschäftsentwicklung

Quelle: eigene Darstellung nach BMM Hoch Drei

Der Themenbereich betriebliches Mobilitätsmanagement besitzt in Warendorf noch großes Entwicklungspotenzial. Es besteht noch kein allgemein zugängliches Angebot und kein koordiniertes Vorgehen zur Aktivierung und Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen. So bedarf es insbesondere einer Aktivierung,

Koordinierung und Vernetzung, um die Mobilitätsanforderungen und Möglichkeiten zur Umsetzung von Maßnahmen in Erfahrung zu bringen und Anreize und Hilfestellungen zu geben.

Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas

Besonders wichtige Zielgruppen sind beim Thema Verkehr die Kinder und Jugendlichen, sodass dem Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas eine sehr wichtige Bedeutung zukommt. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ein Bewusstsein für eine vielfältige nachhaltige Mobilität entwickeln. Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine nachhaltige Mobilität zu gewinnen, fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung. Die Stadt Warendorf verfolgt mit der Aufstellung der Schulwegepläne sowie dem gesonderten Stadtradeln-Wettbewerb bereits sowohl einen strategischen als auch praxisorientierten Ansatz. Für eine langfristige Etablierung gilt es, das Thema auch verstärkt in die Verwaltung der Schulen sowie die Öffentlichkeit zu tragen.

5.7.2 Öffentlichkeitsarbeit

Neben der Schaffung der entsprechenden Rahmenbedingungen durch Angebotserweiterungen, ist für eine Verhaltensänderung auch die Kommunikation der Vorteile und Möglichkeiten des Umweltverbundes notwendig. Neben der Etablierung einer Dachmarke zur Kommunikation der Mobilitätswende kann dies mit Hilfe von diversen Öffentlichkeitsveranstaltungen mit Bezug zur Mobilitätswende gelingen.

Warendorf sollte auch zukünftig regelmäßig an übergeordneten Aktionen und Kampagnen teilnehmen und diese Veranstaltung in die eigene Mobilitäts- und Verkehrswende einbinden, um beispielsweise neue Maßnahmen und Projekte erfahr- bzw. erlebbar zu machen. Dazu gehört z.B. die Weiterführung der Teilnahme am Stadtradeln, welches sich in Warendorf zunehmender Beliebtheit erfreut und mit dessen Datensammlungen der Radfahrenden sogar aktiv geplant werden kann. Im Jahr 2023 wurde die Teilnahme am Stadtradeln zusätzlich mit dem Sonderwettbewerb Schulradeln kombiniert: Ein guter Ansatz, um auch junge Bevölkerungsgruppen auf das Thema aufmerksam zu machen und Anreize für eine nachhaltige Mobilität zu schaffen. Schulklassen wurden dabei auch gezielt durch Spenden gefördert.

Auch die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche und dem Aufruf zum Malwettbewerb „Zusammen unterwegs in Warendorf“ oder die Klimatour zeigen eine aktive Beteiligung und sollten weiterfortgeführt werden, um die Mobilitätswende auch für Bürgerinnen und Bürger erlebbarer zu machen. Die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche und ggf. weiteren Events sollten dauerhaft im Veranstaltungskalender der Stadtverwaltung sowie der Bürgerinnen und Bürger der Stadt vorzufinden sein. Ebenso kann Mobilität durch temporäre Maßnahmen im Rahmen von Aktionstagen für die Stadtgesellschaft weiter sichtbar gemacht werden wie z. B. durch Parklets, Möblierung (Stadtterassen), Stadtgrün, Gastronomie etc. Temporäre Maßnahmen bieten geeignete Möglichkeit, um den Lebensqualitätseffekt von Verkehrseingriffen im Quartier für Menschen spürbar werden zu lassen und den Blick auf bestehende Stadtquartiere, Straßenraum- / Platzgestaltung zu verändern.

5.8 Historische Altstadt Warendorf

Aufbauend auf den Zielen des ISEK für die historische Altstadt²⁶, nach denen u.a. die Förderungen von Fuß- und Radverkehr umgesetzt werden soll, steht eine perspektivische Attraktivitätssteigerung im Zentrum der Analyse. Hierzu gilt es laut ISEK (Auszug aus Ziele für die Altstadt):

- Durchgangsverkehr möglichst zu vermeiden
- Das Parkplatzangebot für Altstadtbewohnerinnen und -bewohner im nahen Umfeld der Wohnung zu gewährleisten
- Besuchende finden attraktive Parkplatzangebote an der Peripherie der Altstadt mit kurzen und einladenden Wegen in die Innenstadt
- notwendige Erschließungsfahrten in verträglicher Form ohne Störung des Stadtbildes abzuwickeln

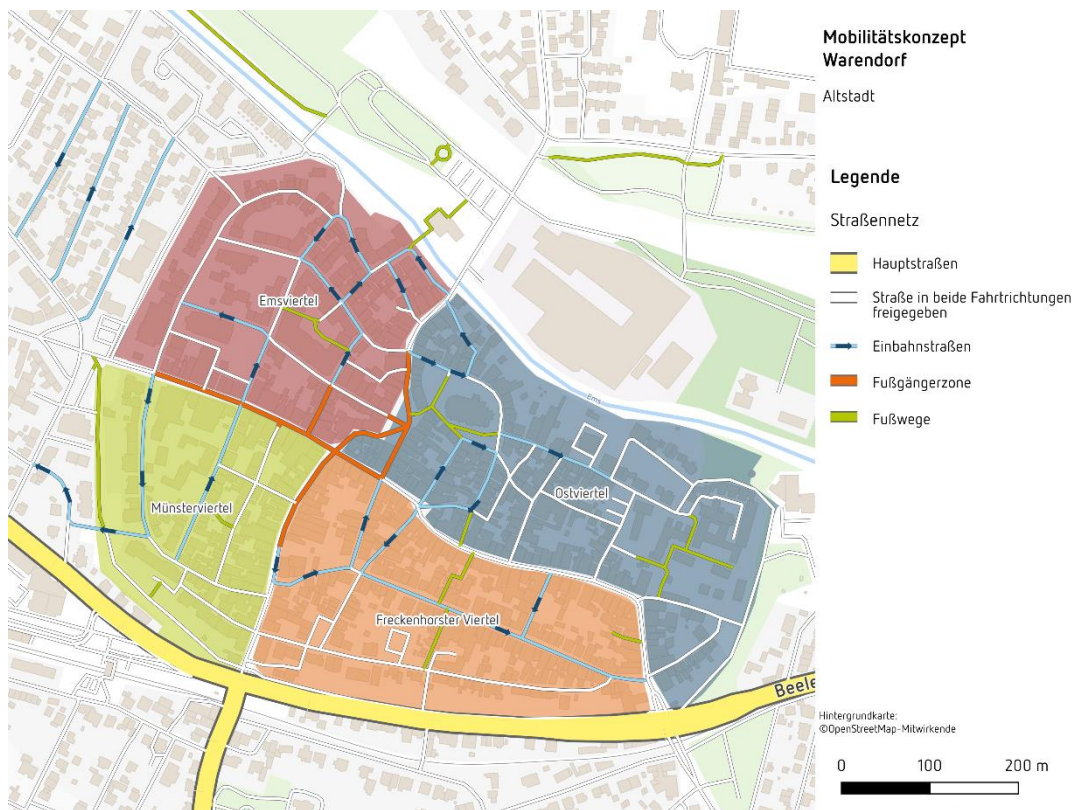
Auch in den Öffentlichkeitsbeteiligungen und Gesprächen mit der Stadtverwaltung wurden diese Ziele bzw. Wünsche nach mehr Verkehrsberuhigung, höherer Qualität für Nahmobilität und besonders die Steigerung der Aufenthaltsqualität deutlich. Gleichzeitig müsse ein gutes Parkangebot für die Anwohnenden der Altstadt gewährleistet werden.

Für diese Ziele wurden in den vergangenen Jahren bereits verschiedene Maßnahmen geplant und teilweise umgesetzt. Zur Vermeidung des Durchgangsverkehrs wurde aufbauend auf einem Verkehrskonzept von 1980 ein „Schlaufensystem“ aus Einbahnstraßenregelungen zur Erschließung der vier Bezirke entwickelt und eingeführt. In Abbildung 32 sind die aktuelle Verkehrsführung und die verschiedenen Straßenkategorien dargestellt. Die Einbahnstraßenregelungen verhindern einen großen Teil der Durchgangsverkehre in der Altstadt, da die Fahrzeiten verlängert und unattraktiver werden. Weiterhin ist die Durchfahrt der Altstadt in Nord-Süd Richtung über das Emsviertel jedoch möglich. Das Schlaufensystem hat sich über die Jahre bewährt. Das Ziel den Durchgangsverkehr möglichst zu vermeiden, wird dadurch größtenteils bereits erreicht. Gleichzeitig erhöhen sich allerdings auch Fahrten durch Parksuchverkehre und weitere Erschließungsfahrten.

Über die aktuelle Verkehrsführung hinaus wurde in den Öffentlichkeitsveranstaltungen und den Zielvorgaben des Mobilitätskonzept ein Um- und Weiterdenken des Schleifensystems gefordert. Somit können weitere Lösungsperspektiven der autoarmen (oder autofreien) Innenstadt zugunsten anderer Nutzungen in der Maßnahmenentwicklung betrachtet werden, um den Durchgangsverkehr und Erschließungsfahrten weiter zu senken.

²⁶ Integriertes Stadtentwicklungskonzept „Altstadt Warendorf“, 2013

Abbildung 32: Verkehrsführung innerhalb der historischen Altstadt

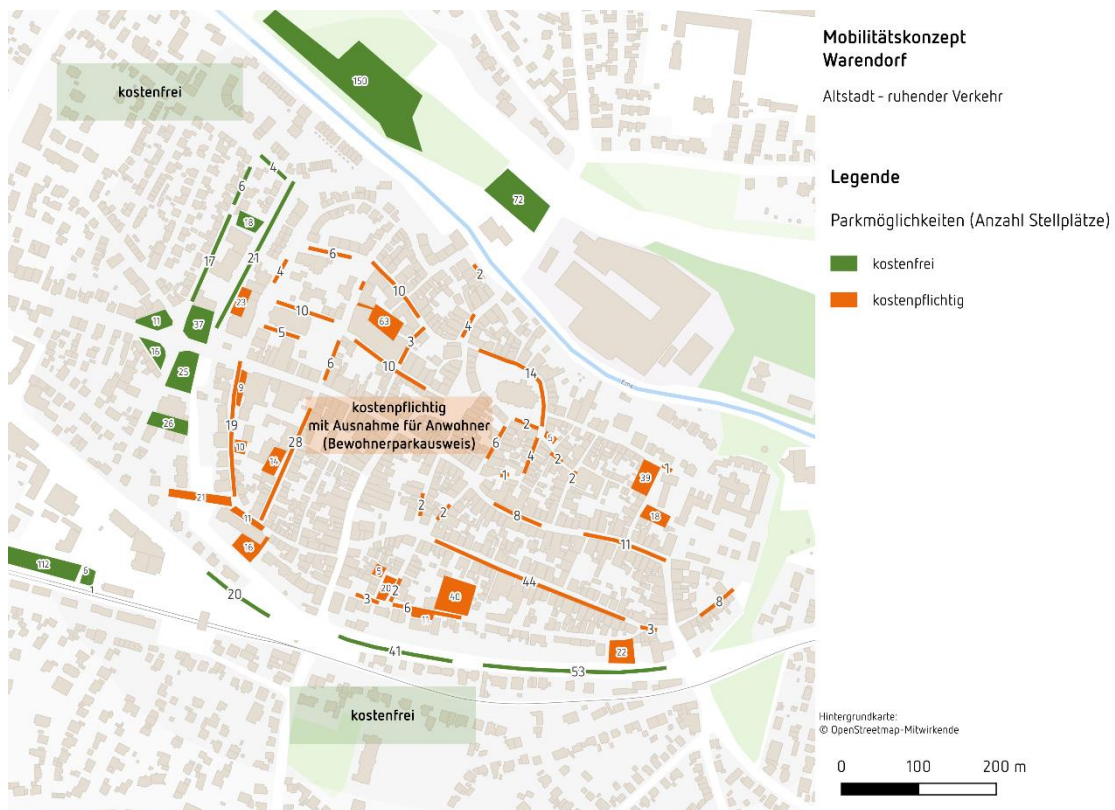


Zur Erreichung der weiteren Ziele des ISEK und auch zur Umsetzung möglicher Maßnahmen einer autoarmen Innenstadt, ist die Parkraumgestaltung ein weiteres zentrales Thema der Altstadt. Die Analyse vorhandener Konzepte, die Öffentlichkeitsbeteiligungen und Bestandsaufnahmen vor Ort, zeigen, dass die Parksuchverkehre von Besuchern und das Parkplatzangebot für Anwohnende, wesentlich zur verkehrlichen Belastung in der Altstadt beitragen. Um dies zu verbessern, wurden im Parkraumkonzept (2019) Maßnahmen in der Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen, um den Parkdruck möglichst außerhalb der Altstadt aufzufangen und in der Nähe der Ziele befindliche Parkmöglichkeiten für Anwohnende und mobilitätseingeschränkte Personen sicherzustellen. Hierzu sollen alle Parkflächen innerhalb der Altstadt gebührenpflichtig werden, mit Ausnahme für Anwohnende. Die großflächigen Parkflächen außerhalb werden (bzw. bleiben) kostenfrei und sollen attraktiver werden (vgl. Abbildung 33).

Die Bewirtschaftungsmaßnahmen des Parkraumkonzepts wurden Ende 2023 umgesetzt. Die Auswirkungen der Umgestaltung und ob die angestrebten Ziele erreicht wurden, konnte in der Bestandsanalyse (ebenfalls Ende 2023) noch nicht beobachtet werden. Im Rahmen der Maßnahmenkonzeption sollen erste Erkenntnisse mit einfließen.

Erzielt die Maßnahme ihren gewünschten Effekt, können die Ziele des ISEK größtenteils als erfüllt angesehen werden.

Abbildung 33: Umsetzung Bewirtschaftungsprinzip öffentlicher Parkraum



Weitere wichtige Aspekte der Bestandanalyse der historischen Altstadt betreffen die Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Beobachtungen vor Ort und Hinweise aus der Bevölkerung zeigen hier verschiedene Problemlagen. Vor allem der in den letzten Jahren gestiegene Anteil an Radverkehr führt zu Konfliktsituationen mit dem Fußverkehr. Neben zu schnell und rücksichtslos fahrenden Radfahrenden wird zudem die hohe Anzahl an wild abgestellten Fahrrädern bemängelt.

Darüber hinaus ist in vielen Stellen der Altstadt die Barrierefreiheit nicht ausreichend erfüllt. Zum einen stellt das Kopfsteinpflaster eine Stolpergefahr dar und erschwert die Fortbewegung mit Rollstühlen, Kinderwagen, Rollatoren etc. Das Abschleifen des Pflasters, verlegen anderer Materialien oder Schaffung eines sogenannten „Komfort“-Streifens (Laufachse) mit größeren, ebenen Platten auf Teilflächen stellen hier Möglichkeiten dar, die Barrierefreiheit zu verbessern. Gleichzeitig müssen aber auch städtebauliche Anforderungen beim Erhalt des historischen Pflasters berücksichtigt werden. Im ISEK sind für die Straßengestaltung Münsterstraße, Krickmarkt und Heumarkt sowie der Umgestaltung der Freckenhorster Straße die Berücksichtigung und Verbesserung der Barrierefreiheit bereits vorgesehen.

Zum anderen ist zudem die Orientierung für sehingeschränkte Personen mangelhaft, da Leitlinien fehlen. Aufgrund der Nutzung der Seitenräume durch die Gastronomie und den Einzelhandel fehlen häufig äußere Leitlinien als Tastkante. Auch spezielle Bodenindikatoren, die in einem solchen Fall als Ausgleich eingesetzt werden können, sind nicht vorhanden. Vor allem auch auf offenen Plätzen erschwert dies die Orientierung.

Der geplante Umbau der Fußgängerzone und weitere Maßnahmen des ISEK werden die Belange der Barrierefreiheit aber voraussichtlich deutlich verbessern.

Abbildung 34: Fotodokumentation historische Altstadt



Wildabgestellte Fahrräder



Eingeschränkte Barrierefreiheit durch Kopfsteinpflaster. Stolpergefahr und keine Leitlinien

5.8.1 Zusammenfassende Betrachtung der Stärken und Schwächen der historischen Altstadt Warendorf

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Historisches Zentrum mit grundlegend vielen Aufenthaltsqualitäten und hoher Attraktivität • Umsetzung des Parkkonzepts verspricht Verbesserungen im Bereich ruhender Verkehr • Kaum Durchgangsverkehr • Viele weitere Maßnahmen geplant, die die Attraktivität der Altstadt erhöhen (Erweiterung Fußgängerzone, mehr Grünflächen) 	<ul style="list-style-type: none"> • Einschränkung der Attraktivität durch Verkehrsbelastungen • Konkurrenz zwischen Anwohnerparken und Parksuchverkehren der Besucher • Fehlendes Parkleitsystem (in Umsetzung) • Eingeschränkte Barrierefreiheit durch Pflaster (durch Umbau der Fußgängerzone werden die Belange der Barrierefreiheit dort berücksichtigt) • Wenig Sitzmöglichkeiten außerhalb des gastronomischen Angebots. (wird aber bereits erhöht) • Wenig Grünflächen und Spielplatzangebot, hohe Flächenversiegelung • Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr • Vielzahl wild abgestellter Fahrräder, kein ausreichendes Angebot an Abstellmöglichkeiten

Potenziale und zentrale Handlungserfordernisse

Aufbauend auf den zuvor genannten Stärken und Schwächen werden die folgenden zentralen Handlungsansätze definiert. Diese sind als Ansatzpunkte für später auszuformulierende Maßnahmen und nicht im Sinne einer Gefahrenlage, die akut beseitigt werden muss, zu verstehen.

- Fortführung und Umsetzung der bereits vorgeschlagenen und geplanten Maßnahmen aus dem ISEK und Parkraumkonzept zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt
- Weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zur Umsetzung einer nahmobilitätsfreundlichen Altstadt
 - Überarbeitung des Schlaufensystems und Parkraumangebots
- Förderung des Fuß- und Radverkehrs durch Verbesserung der Barrierefreiheit, der Aufenthaltsqualität und Ausbau von Radabstellanlagen

6 Fazit und Ausblick

Die Bestandsanalyse zeigt: Die Mobilität in Warendorf ist grundsätzlich breit aufgestellt und weist in vielen Aspekten eine gute Ausgangslage auf. In den letzten Jahren sind bereits viele Konzepte aufgestellt worden, die eine Vielzahl wichtiger Maßnahmen für die zukünftige Mobilität in Warendorf beinhalten. Besonders das Radverkehrskonzept, das Parkraumkonzept der Altstadt und die laufende Fortführung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts „Altstadt“ greifen Ziele für die Mobilität auf und versprechen bei Umsetzung eine deutliche Verbesserung vieler aktueller Problemlagen.

Im Radverkehr, der fester Bestandteil der Mobilität und des Stadtbilds in Warendorf ist, ermöglicht die vorhandene Netzdichte und flache Topografie eine gute Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele. Gleichzeitig liegt teilweise noch veraltete Infrastruktur vor, die dem Radverkehrsaufkommen und dem Stand der Technik nicht mehr gerecht wird. So werden bei der gemeinsamen Führung des Rad- und Fußverkehrs teilweise Mindestmaße kombiniert, was zu Verkehrssicherheitsdefiziten und Einbußen in der Qualität beider Verkehrsarten führt. Des Weiteren fehlt es punktuell an sicheren Führungsformen im Haupt- und Nebenstraßennetz sowie an ausreichender Oberflächenqualität der (Rad)wege. An Querungen und Knoten wird der Radverkehr stellenweise ausgebremst. Mit dem Ziel, sich umweltfreundlicher aufzustellen, sind daher die Herstellung ausreichender Nutzungsbreiten für Nahmobilität ein wichtiges Handlungserfordernis. Erste geplante und umgesetzte Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept versprechen eine deutliche Verbesserung durch eine geänderte Priorisierung zugunsten der Nahmobilität.

Es ist weiterhin zu berücksichtigen, dass der Pkw einen bedeutenden Beitrag zur alltäglichen Mobilität vieler Menschen in Warendorf leistet. Daher ist es von großer Bedeutung, eine ausgewogene Abwicklung des notwendigen Kraftfahrzeugverkehrs sicherzustellen. Dies betrifft sowohl den ruhenden als auch den fließenden Verkehr, insbesondere hinsichtlich der Zugänglichkeit der Altstadt. Dabei ist es wichtig, das Miteinander der Verkehre stärker in den Vordergrund zu stellen und Räume, die aktuell Kfz-dominiert sind, zu entlasten, um eine möglichst umweltfreundliche Mobilität wie auch Aufenthaltsqualität zu priorisieren. Handlungsbedarf wird hier in der integrierten Straßenraumgestaltung gesehen.

Die Weiterentwicklung der Parkraumkonzeption im innerstädtischen Bereich bspw. durch die Einrichtung eines (digitalen) Parkleitsystems bietet weiteres Potenzial, das Parkangebot zu optimieren, Parksuchverkehre zu vermeiden und den benötigten öffentlichen Raum zu minimieren.

Um zusätzlich die Fortbewegung mit dem Pkw auf den Umweltverbund zu verlagern, bietet die stärkere Verbreitung von Elektrofahrrädern Potenziale. Mit Elektrofahrrädern lassen sich Wegedistanzen erweitern und so auch längere Strecken (z. B. zwischen den Ortsteilen) überwinden. Neben der Schließung von Netzlücken ist daher auch die Pflege und Aufwertung der Radinfrastruktur im Hinblick auf die gestiegenen Anforderungen von Lastenrädern und Elektrofahrrädern eine wichtige Handlungsempfehlung.

Im ÖPNV ist festzuhalten, dass das Mobilitätsangebot weitgehend auf den Schülerverkehr und weniger auf die Bedürfnisse aller Kundengruppen ausgerichtet ist. Das zeigt sich vor allem im Taktangebot zu Schwachlastzeiten wie in den Abendstunden oder am Wochenende. Zudem ist die

Qualität des ÖPNV stark vom ehrenamtlichen Bürgerbusangebot abhängig. Dieses ist in Warendorf, im Vergleich zu anderen Städten, sehr breit aufgestellt und umfasst eine Vielzahl von Linien und Fahrten. Um die Qualität zu erhalten, gilt es, dieses möglichst gut zu unterstützen und langfristig zu sichern.

Um ein umfassendes und wirtschaftlich darstellbares Nahverkehrsangebot zu schaffen, ist eine effiziente Vernetzung aller Verkehrsmittel entscheidend. Hier liegt das Potenzial in einer differenzierten Bedienung, die eine flexible Ergänzung zum Linienbus darstellt und verschiedene Mobilitätsangebote optimal miteinander kombiniert. Handlungsbedarf besteht beispielsweise in der Modernisierung von Ruf-Angeboten, um den Bedürfnissen der Fahrgäste besser gerecht zu werden.

Zuletzt muss betont werden, dass Digitalisierung, Veränderung der Arbeitswelten oder die vernetzte, globalisierte Welt die Mobilitätsplanung auch in Warendorf vor immer neue Herausforderungen stellen. Daher werden sich die Ansprüche an das Mobilitätssystem stetig verändern. Die Handlungserfordernisse und darauf zu entwickelnden Maßnahmen müssen daher als lebendiges Planwerk verstanden und fortlaufend weiterentwickelt werden.

Integrierte Betrachtung der zentralen Handlungserfordernisse

Die Ergebnisse der Bestandsanalyse dienen als Grundlage für die weitere Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes und geben wichtige Hinweise, in welchen Handlungsfeldern und für welche Mobilitätsansprüche verstärkt Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung der Mobilität in Warendorf erforderlich sind. Dabei sind zusammenfassend folgende Handlungserfordernisse für die integrierte Maßnahmenfindung zu betrachten:

- **Verkehrsmittel des Umweltverbundes stärken:** Attraktive und möglichst konfliktfreie Fußwegeachsen und Radinfrastruktur schaffen. Dabei ist eine gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs möglichst zu vermeiden bzw. ausreichende Breiten und taktile Trennung zu gewährleisten. Dies sollte bei unzureichenden Straßenraumbreiten auch durch eine Umverteilung des Straßenraums zugunsten der Nahmobilität ermöglicht werden.
- **ÖPNV-Angebot optimieren:** Verbesserung der ÖPNV-Bedienung durch differenzierte Bedienungsformen und weitere Vernetzung der Verkehrsmittel. Bürgerbus und Ruf-Angebote sind für eine komfortable Nutzung sowie Vermarktung der Angebote zu verbessern – vor allem in der Digitalisierung der Buchungs- und Informationssysteme. Weiterer Ausbau der wichtigen Bushaltestellen sowie der Bahnhöfe und -haltepunkte zu Mobilstationen mit Integration von Fahrrad- und Carsharing-Angeboten sowie Ladestationen für Elektromobilität.
- **Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur:** Im Sinne einer alternden Bevölkerung und dem Ziel der Inklusion aller Bevölkerungsgruppen sollte das Thema Barrierefreiheit weiterhin eine zentrale Rolle einnehmen. Dazu ist beispielsweise die barrierefreie Fortbewegung in der Altstadt und der Freckenhorster Innenstadt zu verbessern. Zudem gilt es weitere barrierefreie und sichere Querungsmöglichkeiten zu schaffen, um die Trennwirkungen von Hauptverkehrsstraßen weiter zu verringern und zusammenhängende barrierefreie Verbindungen zu schaffen.

- **Möglichst effiziente und umweltfreundliche Gestaltung des Kfz-Verkehrs:** Förderung von alternativen Antriebsformen und Ausbau der (Schnell-)Lademöglichkeiten. Weiterentwicklung der Parkraumkonzeption im innerstädtischen Bereich durch ein (digitales) Parkleitsystem und Minimierung des Flächenbedarf von straßenbegleitendem Parken.
- **Aufenthaltsqualität zentraler Bereiche weiter erhöhen:** Platzbereiche autoarm gestalten und für mehr Aufenthalt entwickeln. Mehr Sitz- und Spielelemente anbieten.
- **Schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement weiter ausbauen.**
- **Information und Dialog:** Neben Maßnahmen auf baulicher Ebene gilt es, vor allem Kommunikations- und Marketing-Maßnahmen zu stärken. Dies ist sowohl bei der Bewerbung neuer und bestehender Angebote zu berücksichtigen als auch für die aktive Einbeziehung aller Akteure und Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger.