



**IGS**

INGENIEURGESELLSCHAFT  
**STOLZ mbH**

14. Januar 2020

Wallfahrtsstadt Werl

# **STADTGERECHTES VERKEHRSNETZ**

Anlagen zum Bericht

Projekt 17N049

# STADTGERECHTES VERKEHRSNETZ

## Konzept für die verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl

**Erstellt im Auftrag der Wallfahrtsstadt Werl**

Fachbereich Planen, Bauen und Umwelt  
Hedwig-Dransfeld-Str. 23, 59457 Werl

---

### **Bearbeitung**

Dr.-Ing. Jeanette Klemmer  
Regina Funke-Akbiyik  
Michael Vieten

---

### **Projektdaten**

Laufzeit: NOV 2017 – SEP 2019  
Stand: 14.01.2020

---

Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird im vorliegenden Text die gewohnte männliche Sprachform verwendet. Dies impliziert jedoch keine Benachteiligung anderer Geschlechter, sondern soll im Sinne der sprachlichen Vereinfachung als geschlechtsneutral zu verstehen sein.

Anlage A



**Beantwortung der Einreichungen der Bürgerinnen und Bürger**

## A Beantwortung der Einreichungen der Bürgerinnen und Bürger

Budberg	
Anmerkung	
Iwering	Einrichtung eines zweiten Aufstellstreifens für Einbieger auf die B 63
Antwort	
Der Knotenpunkt Iwering / B 63 (Hammer Landstraße) ist eine plangleiche, nicht signalisierte Einmündung des Iwerings (untergeordnet) und der Hammer Landstraße (übergeordneter Streckenzug). Mit dem derzeitigen Stand erscheint die Anmerkung des Bürgers / der Bürgerin gerechtfertigt. Mit der geplanten Weiterführung der A445 und der K18n ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B63/ K18 Iwering vorgesehen. Da noch einige Jahre bis zur Umsetzung des Weiterbaus der A 445 vergehen werden, ist eine vorzeitige Realisierung der Lichtsignalanlage empfehlenswert.	

Anmerkung	
Iwering	Radweg zwischen B 63 und Michaelstraße fehlt
Antwort	
Eine Radwegeverbindung zwischen B63 und Michaelstraße über die K18 Iwering wird zur Vervollständigung des die K18 begleitenden Radweges als sinnvoll angesehen. Die Stadt wird diese Anregung an den zuständigen Kreis Soest weiterleiten.	

Anmerkung:	
Michaelstraße	Die Hauptverkehrsstraße durch den Ortsteil Budberg ist eine 30er-Zone. Obwohl seit Jahren bekannt ist, dass alle durch Budberg durchrasen, finden keine Maßnahmen zur Einhaltung der Verkehrsberuhigung statt. Die vorhandenen Fahrbahnhindernisse sind viel zu schmal und werden permanent ignoriert. Kann dies durch bauliche Maßnahmen verbessert werden?
Geschwindigkeitsüberwachung	
Antwort	
Im Zuge der Erstellung des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen in Werl wird keine detaillierte Betrachtung des nachgeordneten Netzes der Stadt Werl vorgenommen. Der Hinweis wird jedoch an die Stadt Werl weitergeleitet.	

Anmerkung:	
Michaelstraße	Anstieg des Durchgangsverkehrs verhindern, indem Abbiegebeziehungen K 18 / B 63 verbessert werden
Antwort:	
<p>Aus verkehrsplanerischer Sicht ist keine Verbindung existent, aus der Durchgangsverkehr auf der Michaelstraße erzeugt werden könnte. Das Verkehrsaufkommen in der Michaelstraße resultiert größtenteils aus dem Quell- und Zielverkehr Budbergs. Mit dem derzeitigen Stand erscheint die Anmerkung des Bürgers / der Bürgerin hinsichtlich der Abbiegebeziehungen K 18 / B 63 gerechtfertigt. Grundsätzlich ist jedoch im Zuge der geplanten Verlängerung der A 445 und der damit einhergehenden Verlagerung des Verkehrs mit erheblichen Verkehrsentlastungen auf der B 63 zu rechnen, so dass kein weiterer Handlungsbedarf besteht.</p>	

<b>Büderich</b>	
Anmerkung	
Büdericher Bundesstraße	Querungsmöglichkeiten einrichten am Knotenpunkt mit der K 18
	Wartezeiten an der LSA mit der K 18n zu lang, Anforderungsschleife reagiert erst nach 1 Minute
Antwort	
<p>Eine Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Büderich und Werl Zentrum ist über die Straßenzüge „Am Feldrain“ und „Büdericher Straße“ existent.</p> <p>Nach Auskunft der Verwaltung der Wallfahrtsstadt Werl wurde die LSA zwischenzeitlich bereits angepasst.</p>	

Anmerkung	
In der Linde	In der Linde ist Rennstrecke
Antwort	
<p>Der Straßenzug „In der Linde“ führt im Anschluss an die Kunibertstraße westlich aus dem Kerngebiet Büderichs heraus. An den zwei Knotenpunkten An der Ziegelei / In der Linde und Sömerweg / In der Linde / Hochstraße gilt die Vorfahrtsregel „rechts vor links“, welche grundsätzlich (und vor allem bei geringen Knotenpunktabständen) zu einer Entschleunigung beiträgt. Aufgrund der Vorfahrtregelung ist davon auszugehen, dass zumindest in dem beschriebenen Abschnitt des Straßenzugs In der Linde „Tempo 30“ angeordnet ist. Der Bereich westlich des Knotenpunkts Sömerweg / In der Linde / Hochstraße weist keine weitere Randbebauung auf. Hier sind Geschwindigkeitsüberschreitungen denkbar. Eine Überprüfung ist im Rahmen der Neukonzeption nicht vorgesehen, der Hinweis wird jedoch an die Stadt Werl weitergeleitet.</p>	

<b>Hilbeck</b>	
<b>Anmerkung</b>	
B 63 in / durch Hilbeck	Einbahnstraßenregelung zwischen Allener Str. und Windmühlenweg
<b>Antwort</b>	
Eine Einbahnstraßenregelung im genannten Teilbereich der B 63 erscheint unrealistisch. Zum einen liegt das Planungsrecht beim Baulastträger (im Fall einer Bundesstraße damit in der Regel beim Bund), so dass die Stadt Werl hier keinen Einfluss auf die Verkehrsführung nehmen kann. Zum anderen ist im Zuge der geplanten Verlängerung der BAB 445 mit einer erheblichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Hilbeck zurechnen, so dass hier kein weiterer Handlungsbedarf besteht.	

<b>Anmerkung:</b>	
B 63 in / durch Hilbeck	Ostumgehung für Hilbeck bauen
<b>Antwort</b>	
Im Zuge der geplanten Verlängerung der BAB 445 mit einer erheblichen Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Hilbeck zurechnen, so dass hier kein weiterer Handlungsbedarf besteht.	

<b>Anmerkung:</b>	
B 63 in / durch Hilbeck	Ausbau der B 63 zu einer dreistreifigen, leistungsfähigen Schnellstraße statt Neubau Autobahn A 445 Werl-Rhynern
<b>Antwort:</b>	
Da die B 63 im Bereich Hilbeck eine Ortsdurchfahrt darstellt und bereits jetzt eine hohe Lärm- und Schadstoffbelastung sowie eine hohe Trennungswirkung für die Anwohner erzeugt, ist von einem Ausbau im Bereich Hilbeck abzuraten. Ein Ausbau zu einem dreistreifigen Querschnitt erscheint zudem auch vor dem Hintergrund der bestehenden Randbebauung und der damit einhergehenden Zwangspunkte in Hilbeck aus Platzgründen schwierig.	

Scheidungen	
Anmerkung	
Scheidinger Straße	Radweg nach Scheidungen fehlt
Antwort	
Eine Radwegeverbindung zwischen Werl und Scheidungen entlang der L795 wird als sinnvoll angesehen. Die Stadt wird diese Anregung an den zuständigen Landesbetrieb Straßenbau weiterleiten. Aufgrund der Konzentration auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen des MIV in Werl wird dieser Aspekt im Rahmen der weiteren Bearbeitung keine Berücksichtigung finden.	

Werl – Kernstadt	
Anmerkung	
Alteraugenstraße	Ruhender Verkehr in der Alteraugenstraße verhindert Sichtbeziehung zwischen ausfahrenden und einbiegenden Kfz
Antwort	
Im Zuge der Erstellung des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen in Werl wird keine detaillierte Betrachtung des nachgeordneten Netzes der Stadt Werl vorgenommen. Der Hinweis wird jedoch an die Stadt Werl weitergeleitet.	

Anmerkungen	
Auf dem Kreiter	Beginn der Tempo-30-Zone im Bereich „Auf dem Kreiter“ (vom Hansering kommend) bis kurz vor die Einmündung Neuwerk (Zurück-) versetzen.
	Beginn der Tempo-30-Zone im Bereich „Auf dem Kreiter“ bis zur Hallenser Straße vorziehen
Antwort	
Die Notwendigkeit eines Versetzens der Anordnung der Tempo-30-Zone erschließt sich aus verkehrsplanerischer Sicht nicht.	

Anmerkungen	
Bachstraße	Sperrung der Bachstraße für Lkw ab 3,5 t und Busse
Bachstraße / Melsterstraße	Rückstau und für Busverkehr zu enger Straßenraum
Busverkehr erhalten	
Antwort	
Aufgrund der Konzentration auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen des MIV in Werl wird dieser Aspekt im Rahmen der weiteren Bearbeitung keine Berücksichtigung finden. Der Hinweis wird an die Stadt weitergeleitet.	

Anmerkungen	
Bäckerstraße	Radweg ist schlecht
	Einmündung Erbsälzerstraße mit einem Zusatzzeichen 2.1 gemäß Anlage 2 StVO (VZ 1000-32) ausweisen, um RV aus beiden Richtungen Vorfahrt zu gewähren und zusätzliche farbliche Markierung des Radfahrstreifens
Antwort	
Die Radfahrerfurt auf Höhe der Einmündung Erbsälzer Straße ist bereits farblich markiert. Eine Zusatzbeschilderung mit dem Zeichen 2.1 gemäß Anlage 2 StVO unter dem Zeichen 205 in der Einmündung Erbsälzerstraße erscheint aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll, da dies implizieren würde, dass die rot markierte Radfahrerfurt für den Zweirichtungsverkehr freigegeben wurde. Dies ist jedoch nicht der Fall, da der von der Unnaer Straße in Richtung Kälbermarkt fahrende Radverkehr zunächst auf dem rechtsseitigen Schutzstreifen und mit Beginn der Einbahnstraßenregelung gemeinsam mit dem IV auf der Fahrbahn geführt wird. Von einer Zusatzbeschilderung wird daher abgeraten.	

Anmerkung:	
Bahnhof	Parkmöglichkeit Bahnhof Nordseite (Ladestraße), Zugangsmöglichkeit zum Bahnsteig
Antwort:	
Für die systematische und umfassende Beurteilung der Parksituation am Bahnhof muss eine Parkraumuntersuchung durchgeführt werden. Diese bietet sich auch vor dem Hintergrund einer bislang nicht einheitlichen Bepreisung der Parkplätze / Stellplätze grundsätzlich für das gesamte Stadtgebiet an. Eine solch umfangreiche Analyse ist im Rahmen der derzeitigen Konzeptentwicklung jedoch nicht möglich.	

Anmerkung	
Bahnhofstraße	Neugestaltung eines KV am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Grafenstraße
Antwort	
Im Zuge des Konzeptes zur Bahnunterführung Langenwiedenweg ist am Knotenpunkt Bahnhofstraße / Grafenstraße die Realisierung eines Kreisverkehrs vorgesehen.	

Anmerkung:	
Beringweg	hohes Kfz-Aufkommen zu Schulbeginn (Hol- und Bringverkehr), Blockade des Beringwegs durch ruhenden Verkehr, mehr Stellplätze erforderlich
Antwort	
<p>Vom Beringweg aus werden zum einen der Schulhof des Marien-Gymnasiums und zum anderen die „Straßenzüge“ Tentsbecke und die Bus-Wendeschleife in Verlängerung des Kucklermühlenwegs erschlossen, welche als Erschließung für die Sälzer-Sekundarschule fungieren. Während die Erschließung des Marien-Gymnasiums über den Beringweg gerechtfertigt ist, sollte die Erschließung der Sälzer-Sekundarschule sowohl für die Schülerschaft als auch für die Lehrkräfte über den Straßenzug „Zum Salzbach“ und die dortigen, ausreichend dimensionierten Stellplätze erfolgen.</p> <p>Für das Marien-Gymnasium ist anzustreben, das Gehwegparken unmittelbar gegenüber der Rettungszufahrt zum Schulhof zu unterbinden, um die Sichtbeziehungen der querenden Schülerinnen und Schüler zu verbessern. Zudem sollten Eltern der Schülerschaft darauf hingewiesen werden, dass die Kinder ihren Schulweg in der Regel eigenständig zurücklegen können und sollten. Bei Bedarf (und dies sei noch zu prüfen) könnte ggf. am Salinenring eine Hol- und Bringzone eingerichtet werden, so dass das Verkehrsaufkommen des MIV im Beringweg reduziert wird.</p> <p>Aus verkehrsplanerischer Sicht gibt es keine Rechtfertigung, die Sälzer-Sekundarschule über den Beringweg und die Tentsbecke zu erschließen. Deswegen wäre in einem ersten Schritt das Lehrpersonal aufzufordern, die Flächen am Ende der Tentsbecke nicht weiter zu beparken und stattdessen die vorgesehenen Parkflächen nordöstlich der Dreifach-Sporthalle zu nutzen. Des Weiteren sollten auch die Eltern der Schülerschaft auf diese Erschließung hingewiesen werden. Bei Bedarf kann ggf. auch eine Hol- und Bringzone auf dem Straßenzug „Zum Salzbach“ sinnvoll sein, um zu vermeiden, dass sich Eltern und Lehrpersonal auf dem Parkplatz gegenseitig blockieren und somit zu unüberschaubaren Konflikt- und Gefahrensituationen für die Schülerinnen und Schüler führen.</p> <p>Es empfiehlt sich, für das Wohngebiet zwischen Bahntrasse und der Büdericher- bzw. Unnaer Straße ein Schulwegkonzept zu entwickeln.</p>	

Anmerkung	
Friedhofsweg	Fahrbeziehung erlauben: nach Abfahrt vom Kauflandparkdeck rechts in den Friedhofsweg einbiegen
Antwort	
Die Einschränkung der Fahrtrichtung resultiert aus der ursprünglichen Einbahnstraßenregelung für den Friedhofsweg. Mittlerweile ist der Friedhofsweg in beide Fahrtrichtungen freigegeben und es besteht kein verkehrsplannerisch ersichtlicher Grund für ein Verbot der Abbiegebeziehung. Es wird empfohlen, das Linksabbiegegebot aufzuheben.	

Anmerkung	
Grafenstraße	Sperrung für den Durchgangsschwerverkehr
Antwort	
Die Grafenstraße ist eine zum Hauptverkehrsstraßennetz gehörender Straßenzug, der im Zuge der Konzeptentwicklung in den umfangreicheren Analysen mit betrachtet wird. Der Wunsch der Sperrung für den Durchgangsverkehr wird als mögliche Zielvorstellung aufgenommen. Gleichwohl bleibt zu berücksichtigen, dass eine solche Sperrung nur sehr schwierig ordnungspolitisch durchsetzbar ist und zudem zu erwarten ist, dass nur ein sehr geringer Anteil des derzeitigen Verkehrsaufkommens auf der Grafenstraße tatsächlich dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist.	

Anmerkung	
Hammer Str. - Bahnhof - Hedwig-Dransfeld-Straße	Radweg fehlt
Antwort	
Im Zuge einer Masterarbeit an der Hochschule Bochum wurde ein Nahmobilitätskonzept für die Stadt Werl entwickelt, dessen Bestandteil auch eine Ausweisung des Hauptradroutennetzes sein wird. In diesem Zuge werden ein Lösungsvorschlag für die Nord-Süd-Radverkehrsverbindung in Werl-Zentrum entwickelt bzw. Empfehlungen für den Ausbau des Radroutennetzes ausgesprochen. Im Zuge der Betrachtung der verkehrswichtigen Straßen Werls werden die genannten Streckenzüge betrachtet und der Wunsch aus der Bürgerschaft aufgenommen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass aufgrund der bestehenden Verkehrsbelastung der Straßenzüge und der nur sehr eingeschränkten Flächenverfügbarkeit sowie aufgrund der Baulastträgerschaft des Landes NRW bzgl. der Hedwig-Dransfeld-Straße keine großen Umbaumaßnahmen möglich sind.	

Anmerkungen	
Hammer Straße / Bahnhofstraße	ungünstige Ampelschaltung: Wenn ein Autofahrer von der Grafenstraße stadtauswärts nach links in die Bahnhofstraße einbiegt um anschließend nach rechts auf die Hammer Straße zu wollen, wartet er zwangsweise an der Ampel, diese springt passend zur Grünphase der ersten Ampel auf Rot.
Grüne Welle einrichten	
Antworten	
Der Hinweis wird an die Stadt weitergegeben.	

Anmerkungen	
Hammer Straße / Rustigestraße	Kreisverkehr einrichten
Grünphase für die Abbieger vom Salinenring in die Hammer Straße verlängern	
Antwort	
Der Knotenpunkt wurde im Rahmen der weitergehenden Analysen genauer untersucht. Es stellte sich heraus, dass eine Kreisverkehrslösung aus Platzgründen nicht möglich und aufgrund der Verschlechterung der Situation für den Radverkehr nicht empfehlenswert ist.	

Anmerkung	
Hansering	Hansering ist zu laut, Lücke im Lärmschutzwall an Fußgängerquerung schließen
Antwort	
Dieser Hinweis wird im Rahmen der weiteren Analysen nicht näher betrachtet jedoch der Stadtverwaltung Werl als Hinweis weitergeleitet.	

Anmerkung	
Hansering	Querungshilfe in Höhe des Fußweges in Verlängerung des Hamburger Wegs fehlt
Antwort	
Der zu erwartende geringe Querungsbedarf sowie die bestehenden Sichtweiten an der besagten Einmündung des Feldwegs (in Verlängerung des Hamburger Wegs) scheinen eine Querungshilfe nicht zu rechtfertigen.	

Anmerkungen:	
Hedwig-Dransfeld-Straße	Hedwig-Dransfeld-Straße für Lkw, oder zumindest schwere Lkw, sperren
	Geschwindigkeiten des Schwerverkehrs in der Nacht sind zu hoch (reduzieren!)
	Schwerverkehr vermeiden
	Radverkehr sicher führen
	Lkw-Durchfahrtsverbot notwendig
	Tempo-Limit / Verkehrsberuhigung notwendig
	hohe Verkehrsbelastung und hohes (vermeidbares) Lkw-Aufkommen führen zu starken Belastungen der Anwohner
	Veränderung der Lkw-Passage: zu viele schwere Lkw die u.a. zum KonWerl-Gelände durchfahren, mehr Anwohnerschutz erforderlich
	beidseitiger Radweg
Antwort	
Die L795 Hedwig-Dransfeld-Straße liegt in der Baulastträgerschaft des Landes Nordrhein-Westfalen und die Wallfahrtsstadt Werl hat keinen direkten Einfluss auf die Gestaltung und den Betrieb der Straße. Gleichwohl wird die Hedwig-Dransfeld-Straße im Konzept unter Kapitel 7.4 thematisiert.	

Anmerkung	
Hellweg	Radfahrstreifen beidseitig markieren
Antwort	
Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Hellweg beträgt 30 km/h. Für dieses Geschwindigkeitsniveau definiert die RAS 06, dass „der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren“ (FGSV 2006, S. 83) kann. Auch die Analyse der Unfälle mit Personenschaden weist keine Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung auf dem Hellweg auf, so dass die Ist-Situation als ausreichend verkehrssicher gelten kann und ein Radfahrstreifen aus verkehrsplanerischer Sicht nicht benötigt wird.	

Anmerkung	
Hellweg / Wickeder Straße	Die derzeitige Situation ist "atypisch", da der Hellweg sehr breit ausgebaut ist und die zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h beträgt. Vorschlag: Entweder den Hellweg zurückbauen / verengen oder wieder eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulassen.
Antwort	
Die Anmerkung wird in die weitergehende Analyse aufgenommen.	

Anmerkung	
Hellweg / Josef-Steinhoff-Straße	Einrichtung eines absoluten Halteverbots an der Einmündung, um Kindern Sichtachsen zu ermöglichen (bisher zu viel parkende Autos)
Antwort	
Im Rahmen des Konzeptes wird eine Umgestaltung des Hellweg vorgeschlagen, die die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr vorsieht, was mit einem Parkverbot auf der Fahrbahn im Bereich der Schutzstreifen einhergeht.	

Anmerkung	
Innenstadt	Was bedeutet die Öffnung der Fußgängerzonen wie Steinerstraße, untere Walburgisstraße, Walburgisstraße ab der Bachstraße für die allgemeine Verkehrssituation in Werl?
Antwort	
Die Öffnung von Straßenzügen, die derzeit ausschließlich dem Fußgängerverkehr gewidmet sind, wird nicht Teil des neuen Konzeptes sein. Insgesamt ist es darüber hinaus verkehrsplanerisch nicht erstrebenswert, Innenstädte und Fußgängerzonen zu beschneiden oder für die Durchfahrt zu öffnen.	

Anmerkung	
Innenstadt	Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr
Antwort	
Ob eine Öffnung der Fußgängerzone für den Radverkehr durchführbar ist, ist nach Abschluss der derzeit im Rahmen einer studentischen Arbeit zum Nahverkehr Werl befindlichen Analysen zu beantworten.	

Anmerkung	
Kälbermarkt	Dimensionierung des KV Kälbermarktes zu gering
Antwort	
Nach Auskunft der Verwaltung der Wallfahrtsstadt Werl ist der Verkehrsablauf am Kälbermarkt zufriedenstellend.	

Anmerkungen	
Kämperstraße	Kämperstraße nicht in beide Fahrtrichtungen öffnen
	Öffnung der Kämperstraße in beide Richtungen nur für den Radverkehr
	FGÜ auf Höhe Krämergasse für den Schülerverkehr einrichten
	Kämperstraße als Fahrradstraße ausweisen
	Das Verkehrsnetz für Radfahrer ist zu optimieren (z.B. Kämperstraße als Fahrradstraße in Nord-Süd-Richtung als Alternative zur Hedwig-Dransfeld-Straße)
Antwort	
Die Verkehrsführung auf der Kämperstraße wird im Zuge des Haupttroutennetzes Werl analysiert.	

Anmerkung	
Kaufland	Radfahrer müssen, um die vorhandenen Radstände zu benutzen, das Rad auf den Gehweg heben oder bereits weit vor dem Laden auf dem Gehweg fahren
Antwort	
Hier ist Bordsteinabsenkung zwischenzeitlich umgesetzt.	

Anmerkung	
Kisastraße	Kisastraße von der Peterstraße in Richtung Kämperstraße / Steinerstraße als Einbahnstraße einrichten
Antwort	
Die Verkehrsführung auf der Kisastraße ist aufgrund ihrer Erschließungsfunktion nicht expliziter Teil der Analysen. Der Hinweis wird jedoch an die Stadt Werl weitergereicht.	

Anmerkung	
Kucklermühlenweg	Querneigung für Rollatoren ist zu stark, diese "driften" zur Seite
	Einrichtung eines Einrichtungsverkehrs zwischen Beringweg und Am Breilsgraben
Antwort	
Aufgrund der Konzentration auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen des MIV in Werl wird dieser Aspekt im Rahmen der weiteren Bearbeitung keine Berücksichtigung finden. Der Hinweis wird an die Stadt weitergeleitet.	

Anmerkung	
Kurfürstenring	viele Unebenheiten gefährden Radverkehr und Fußgänger. Zudem wird der Grünstreifen durch den Pkw-Verkehr "zerfurcht". Bitte um Verbesserung der Verkehrssituation.
Antwort	
Die bauliche Zustandserfassung ist nicht Teil des Konzepts. Da am Kurfürstenring jedoch sowohl das Mariannen-Hospital als auch die Overberg-Sporthalle sowie in unmittelbarer Nähe das Ursulinen-Gymnasium liegen, sollte Wert auf eine hohe Fußgängerverkehrssicherheit gelegt werden. Der Stadt Werl wird empfohlen, den baulichen Zustand, die Parksituation sowie die Bedingungen für den Radverkehr zu prüfen.	

Anmerkung	
Kurfürstenring	zu wenig Stellplätze beim Edeka, Krankenhaus und Ärztehaus, zweites und drittes Parkdeck einrichten
Antwort	
Für die systematische und umfassende Beurteilung der Parkraumsituation in Werl muss eine vollständige Parkraumuntersuchung durchgeführt werden. Diese bietet sich auch vor dem Hintergrund einer bislang nicht einheitlichen Bepreisung der Parkplätze / Stellplätze ein stadtweites Parkraumkonzept an. Eine solch umfangreiche Analyse ist im Rahmen der derzeitigen Konzeptentwicklung jedoch nicht möglich. Es wird die Durchführung einer solchen Analyse empfohlen.	

Anmerkungen	
Langenwiedenweg	Beginn der Tempo-30-Zone in Richtung Norden verlegen, so dass die Hallenser Straße als "Rechts-Vor-Links-Straße" eine "Abbremsfunktion" übernimmt.
	Radweg fehlt
Antwort	
Die Thematik der Ausweitung der Tempo-30-Zonen wird im Rahmen des Konzepts betrachtet (Kapitel 7.12).	

Anmerkung	
Lindenallee	schlechte Fahrbahnoberfläche
Antwort	
Die bauliche Zustandserfassung ist nicht Teil des Konzepts für verkehrswichtige Straßen. Die Lindenallee wird jedoch grundsätzlich Teil des Konzepts sein.	

Anmerkung	
Lünenbrink	in beide Fahrrichtungen öffnen
Antwort	
Aufgrund der Konzentration auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen des MIV in Werl wird dieser Aspekt im Rahmen der weiteren Bearbeitung keine Berücksichtigung finden. Der Hinweis wird an die Stadt weitergeleitet.	

Anmerkung	
Mellinstraße	neuer Kreisverkehr zur Anbindung Mellinstraße und Sponnierstraße
Antwort	
Ein Durchbruch von der Sponnierstraße zur Hedwig-Dransfeld-Straße auf Höhe der Einmündung der Mellinstraße sowie die Ausgestaltung eines Kreisverkehrs an dieser Stelle kann als Wunsch aufgenommen werden, erscheint zum jetzigen Planungsstand aufgrund der bestehenden Bebauung und Verkehrsführung unrealistisch.	

Anmerkung	
Melsterstraße	Neugestaltung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schützenstraße / Grafenstraße / Melsterstraße / Hedwig-Dransfeld-Str.
Antwort	
Die Anordnung eines Kreisverkehrs erscheint vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Fläche im Knotenpunktbereich als auch vor dem Hintergrund der starken Hauptströme in Nord-Süd-Richtung und entgegengesetzt nicht sinnvoll.	

Anmerkung	
Melsterstraße	Umwidmung der Melsterstraße in eine Anliegerstraße und Verlegung des Schulbusverkehrs
Antwort	
Die grundsätzliche Linienplanung für den Busverkehr wird im Rahmen des Konzepts nicht überarbeitet.	

Anmerkungen	
Neheimer Straße	Für den Radverkehr auf der Neheimer Straße ist die Kurve auf Höhe der Rettungswache Werl aufgrund des Schwerverkehrs und der zul. Geschwindigkeit von 50 km/h sehr gefährlich.
	Fahrradwege durch Enge sehr gefährlich.
Antwort	
Die Verkehrsführung auf der Neheimer Straße und auch die Führung des Radverkehrs finden Eingang in das zu erarbeitende Konzept.	

Anmerkung	
Panningstraße	Begrünung wäre toll.
	Baumlücken in der Panningstraße füllen, früher waren hier in regelmäßigem Abstand Bäume. Es könnten "schmale Bäume" gepflanzt werden, nicht unbedingt die ausladenden Ahorn-Bäume.
	Gehweg wurde vor 3 Jahren neu gemacht und schlecht ausgeführt.
	Parksituation Panningstraße ändern (wechselseitige Anordnung der Parkplätze).
	Panningstraße ist Rennstrecke.
Antwort	
Die Panningstraße als Wohnstraße wird nicht explizit Teil des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen werden. Die Hinweise und Wünsche werden an die Stadt Werl weitergeleitet.	

Anmerkung	
Pengel-Patt	ausbauen zu einer Hauptverbindung für den Radverkehr.
Antwort	
Der Pengel-Patt findet im Nahmobilitätskonzept Berücksichtigung, das diesbezüglich Empfehlungen ausspricht.	

Anmerkung	
Rottmannsring / Probst-Köster-Straße	Die Bereiche Probst-Köster-Straße / Rottmannsring so an die Bereiche Zur Beeke bzw. ehem. Union-Gelände anbinden, dass eine Zu- / Abfahrt ermöglicht wird.
Antwort	
Der Bereich Rottmannsring bis zur Beeke wird nicht expliziter Teil des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen werden. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist jedoch deutlich davon abzuraten, den Rottmannsring mit der Probst-Köster-Straße oder mit einer der vom Straßenzug „An den sieben Quellen“ abgehenden Stichstraßen zu verbinden, da dies zu Durchgangsverkehr (Soester Straße – Mellinstraße) durch das Wohngebiet führen würde.	

Anmerkungen	
Rustigestraße	Tankstelle Rubart scheint "Straße" zu sein zwischen Hammer Straße und Brandisstraße.
	Öffnung Rustigestraße in beide Richtungen wäre gut.
	Öffnung der Rustigestraße wäre gut oder alternativ die Lösung über die Tankstelle Rubart und die Brandisstraße.
	Öffnung für den Zweirichtungsverkehr
	Keine Öffnung der Rustigestraße für den Zweirichtungsverkehr.
Antwort	
Die Verkehrsführung auf der Rustigestraße und die Berücksichtigung der Ist-Situation an der Tankstelle Rubart (Durchfahrt Hammer Straße – Brandisstraße) werden im Konzept behandelt.	

Anmerkungen	
Salinenring	zweispurige Brücke über die Bahn
	Ausbau der Unterführung auf zwei Fahrstreifen bei gleichzeitiger Schließung der Hammerstraße auf Höhe des plangleichen Bahnübergangs
	Bahnunterführung nicht leistungsfähig. Ursprünglichen Zustand wiederherstellen.
	Die Radfahrsituation Salinenring als Linksabbieger einbiegend in den Fuß / Radweg Salzbach zu den Schulen und Sportstätten ist durch die zuvor positionierte Ampel ungünstig und regt zu Fehlverhalten an.
	Radweg fehlt
Salinenring / Beringweg	Parkende Fahrzeuge im Bereich des Mariengymnasiums schlecht.
Salinenring / Unnaer Straße	Parken auf der Straße Salinenring wird geduldet, obwohl es eine Verkehrsbehinderung darstellt. Der Salinenring gehört zum Hauptwegenetz der Rettungskräfte.
Antwort	
Ein Ausbau der Unterführung auf zwei Fahrstreifen oder die Realisierung einer zweistreifigen Brücke über die Bahn wird auf absehbare Zeit nicht umsetzbar sein, da dies mit einem erheblichen finanziellen Aufwand verbunden ist. Im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes ist die Führung des Radverkehrs auf dem Salinenring zu überprüfen und wenn möglich zu verbessern. In diesem Zuge ist die Parksituation ebenfalls zu überprüfen.	

Anmerkung	
Sankt-Georg-Str. / Lindenallee	fehlender Radweg
	sehr hohe Lärm- und CO2-Belastung
	Abschnitt Lindenallee - Sankt Georg Straße als Einbahnstraße ausweisen
Sankt-Georg-Str.	sichere Querungsmöglichkeiten fehlen
	Erneuerung und Aufstockung der Schilder zur Geschwindigkeitsbegrenzung
	Verengung der Fahrbahn zur Geschwindigkeitsreduktion
Antwort	
<p>Die Verkehrsführung und der Betrieb auf den Straßenzügen Hellweg-Sankt-Georg-Straße – Lindenallee wird im Rahmen des Konzepts Berücksichtigung finden.</p> <p>Es gilt jedoch vorab zu betrachten, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Ist- Zustand bereits 30 km/h beträgt. Für dieses Geschwindigkeitsniveau definiert die RAS 06, dass „der Radverkehr im Allgemeinen komfortabel und hinreichend sicher auf der Fahrbahn fahren“ (FGSV 2006, S. 83) kann. Für geringe Kfz-Verkehrsstärken und geringes Fußgängerverkehrsaufkommen an Straßen in Tempo-30-Zonen sind zudem in der Regel keine weiteren Querungshilfen notwendig. Die Unfallauswertung von Unfällen mit Personenschaden wies keinen Unfall mit Fußgängerbeteiligung auf der Lindenallee oder der Sankt-Georg-Straße im 3-Jahres-Betrachtungszeitraum aus, so dass auch die Querungssituation für den Fußgängerverkehr als ausreichend sicher eingestuft werden kann.</p>	

Anmerkung	
Schlossstraße / Neuerstraße	Die der Ausfahrt Schlossstraße gegenüberliegenden Parkflächen auf der Neuerstraße verhindern Begegnungsverkehr. Morgens staut sich viel Verkehr. Pkw, die aus der Schloßstraße rechts in die Neuerstraße einbiegen sorgen für einen Stillstand an der folgenden Kreuzung. Parkplätze müssen weg
Antwort	
<p>Die Anmerkung kann nach Begehung vor Ort als gerechtfertigt eingestuft werden. Als Lösungsansatz wird die Einrichtung eines absoluten Halteverbots auf der Neuerstraße gegenüber der Einmündung der Schlossstraße vorgeschlagen. Das absolute Halteverbot sollte werktäglich während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden gültig sein.</p>	

Anmerkung	
Schützenstraße / Grafenstraße	Neugestaltung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Schützenstraße / Grafenstraße / Melsterstraße / Hedwig-Dransfeld-Str.
Antwort	
Siehe Anmerkung Melsterstraße	

Anmerkung	
Siederstraße	FGÜ auf Höhe Danielsmeier für den Schülerverkehr einrichten
Antwort	
<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Siederstraße beträgt 30 km/h. Die Erhebung am Knotenpunkt Siederstraße / Walburgisstraße / Hammerstraße / Bahnhofstraße ergaben für die Siederstraße eine Querschnittsbelastung von rund 620 Kfz in der Spitzenstunde. Bei geringen Kfz-Stärken und geringen Geschwindigkeiten sind in der Regel keine weiteren Querungshilfen erforderlich. Auch die Unfallanalyse zeigt keine Fußgängerbeteiligung an den Unfällen mit Personenschaden. Ein überdurchschnittlich hohes Schülerverkehrsaufkommen müsste jedoch noch überprüft werden, da die Fuß- und Radverkehrsstärken in der Erhebung 2017 nicht gezählt wurden.</p>	

Anmerkung	
Soester Straße	verkehrstechnische Anbindung des Baugebiets Hammerstein: Ausfahrten Gewerbegebiete an Soester Straße direkt an ehem. B 1
Antwort	
<p>Eine Anbindung des Gewerbes ist derzeit ausschließlich über die Stralsunder Straße vorgesehen. Neben topografischen Schwierigkeiten eines Zugangs zum neu zu erschließendem Gebiet von der L 969 ausgehend ist es zudem planerischer Wunsch, die Umgehungsstraße möglichst Knotenpunktarm zu gestalten.</p>	

Anmerkung	
Steinergraben	Ausweisung mit Zusatzbeschilderung: Zeichen 220 Anlage 2 StVO mit Zusatzzeichen gemäß 9.1 Anlage 2 StVO (Das Zusatzzeichen zeigt an, dass Radverkehr in der Gegenrichtung zugelassen ist.)
Antwort	
Der Steinergraben wird im Rahmen des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen aufgrund ihrer Erschließungsfunktion nicht detailliert betrachtet. Im Rahmen der Erarbeitung eines Nahmobilitätskonzepts und der Ausweisung des Haupttroutennetzes für den Radverkehr ist damit zu rechnen, dass sich für die geschilderte Problematik eine Empfehlung ableiten lässt.	

Anmerkungen	
Steinerstraße	Steinerstraße von Süden bis Markt in eine verkehrsberuhigte Zone umwandeln
	Fußgängerzone als verkehrsberuhigten Bereich für Fahrradfahrer und Pkw in Schritttempo freigeben
	Öffnung der Steinerstraße für den einseitigen Verkehr (Spielstraße)
	Radweg bis zum Beginn der Fußgängerzone "hochziehen"
	An Mittelinsel zusätzlich einen FGÜ (Zebrastreifen) markieren, um Vorrang des Fußverkehrs zu gewährleisten
	Fußgängerzone ist zu lang, Konzentration auf Walburgisstraße und Öffnung der Steinerstraße für Einrichtungsverkehr in Richtung Marktplatz
	Fußgängerzone von Walburgisstraße bis Steinerstraße erhalten
Antwort	
Die Öffnung von Straßenzügen, die derzeit ausschließlich dem Fußgängerverkehr gewidmet sind, wird nicht Teil des neuen Konzepts sein. Insgesamt ist es darüber hinaus verkehrsplanerisch nicht erstrebenswert, Innenstädte und Fußgängerzonen zu beschneiden oder für die Durchfahrt zu öffnen.	

Anmerkung	
Taubenpöthen	Entschleunigung der Straße
Antwort	
Der Straßenzug Taubenpöthen wird nicht explizit Teil des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen Werls. Der Hinweis auf die Entschleunigung wird an die Stadt Werl weitergegeben.	

Anmerkungen:	
Tentsbecke	Lehrer parken auf der Schotterfläche am Ende der Tentsbecke, obwohl ausreichend Parkflächen für das Lehrpersonal zur Verfügung stehen (Zugang von der Straße "Zum Salzbach"), Parken wird durch Stadt geduldet
	Tentsbecke hat eigentlich einen Wendehammer. Dieser wird jedoch seit Öffnung der Sekundarschule stark von Elterntaxen genutzt, zugeparkt, versperrt
Antwort	
Siehe Anmerkungen Beringweg	

Anmerkung	
Unnaer Straße / Salinenring	Neugestaltung eines KV am Knotenpunkt Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg
Antwort	
Die Einsatzkriterien sowie die Leistungsfähigkeit werden im Zuge des Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen Werls überprüft	

Anmerkungen:	
Unnaer Straße	Ein Stück Gehweg fehlt auf Höhe der Kaiserin Gisela Straße
	Querungshilfe einrichten für Radverkehr in westlicher Richtung kurz vor Linksbogen zur Einmündung auf die alte B 1
Antwort	
Die Hinweise zum Rad- und Fußverkehr werden an die Stadt Werl weitergeleitet.	

<b>Anmerkung</b>	
Waltringer Weg	die schräge Umlaufsperrung auf dem Weg südlich der B 1N und nördlich der Johann-Sebastian-Bach-Str. sollte nicht stadtauswärts, sondern stadteinwärts ausgerichtet werden.
<b>Antwort</b>	
Eine solche Umlaufsperrung sollte aus planerischer Sicht grundsätzlich nicht schräg, sondern senkrecht zum Geh- und Radweg ausgerichtet werden. Das Durchlaufen / Durchfahren der Umlaufsperrung muss dabei immer entgegengesetzt der Fahrtrichtung der angrenzenden Fahrbahn erfolgen, so dass die Sichtbeziehungen eingehalten werden. Die derzeit existierende Umlaufsperrung müsste damit um einen Winkel von ca. 315 Grad gegen den Uhrzeigersinn gedreht werden:	
	
Ist-Zustand 2018	Soll-Ausrichtung

<b>Anmerkung</b>	
Waltringer Weg	Einrichtung eines absoluten Halteverbots zwischen Unterführung und Beethovenstraße bis 7,5t freigeben
<b>Antwort</b>	
Die Notwendigkeit für die Einrichtung eines absoluten Halteverbots bzw. für eine Gewichtsbeschränkung wird auf der Kreisstraße nicht gesehen.	

<b>Anmerkung</b>	
Wickeder Str. / Hellweg	Linksabbiegen von Wickeder Str. auf den Hellweg erlauben
<b>Antwort</b>	
Die Optimierung des Knotenpunktes wird im Konzept beschrieben.	

Anmerkungen	
Wulf-Hefe-Straße	Überprüfung der Ausfahrt des Aldi-Parkplatzes, Linksabbiegen wird durch Nähe zum Kreisverkehr erschwert
	Ausfahrt des Aldi auf der Wulf-Hefe-Straße in der Nähe des KV Neheimer Straße ist ungünstig, ggf. Unfallschwerpunkt?!
	offizielle Verbindung vom Penny-Parkplatz zur Wulf Hefe Straße schaffen
Antwort	
<p>Die Unfalluntersuchung ergab keinen Unfallschwerpunkt, der auf die Ausfahrt des Aldi bezogen werden kann. Grundsätzlich wäre es planerisch denkbar, die Ausfahrt ausschließlich nach rechts in die Wulf-Hefe-Straße freizugeben.</p> <p>Ein Anschluss des Parkplatzes des Penny-Markts an die Wulf-Hefe-Straße erscheint baulich aufwändig und aufgrund des sehr geringen derzeitigen Umwegs über den Kreisverkehr allein aus finanziellen Gründen nicht gerechtfertigt. Zudem würde ein Anschluss an die Wulf-Hefe-Straße lediglich gegenüber der Einmündung Friedhofsweg möglich sein. Dies würde jedoch zu hohem Konfliktpotenzial führen und ist planerisch abzulehnen.</p>	

Ortsübergreifende Aspekte
Anmerkungen zum Schwerverkehr
Lkw-Fahrverbote im Innenstadtbereich analog zum Hellweg
Einführung einer Lkw-Maut durch Werl, die B 63 weiter durch Werl-Hilbeck bis zur A 2
Führung des Lkw-Verkehrs in Stadtkern
Lkw-Führungskonzept und/oder Wegweisung, Durchfahrten sperren?
Antwort
Die Führung des Schwerverkehrs wird ein Hauptaugenmerk in der Konzeptentwicklung sein und Berücksichtigung finden.

Anmerkungen zum Radverkehr
Einrichtung von Fahrradhaltern / AnschlieÙbügel im Stadtgebiet
sichere, schnelle und Pkw-freie" Rad- und Fußverkehrstrassen einrichten
Radwege und Radfahrstreifen an allen Einmündungen farblich markieren
Radfahrstreifen mit deutlicher Farbe und Piktogrammen kennzeichnen
Wenn Fahrbahnen zu schmal für beidseitige Radfahrstreifen sind, dann wenigstens auf einer Seite Radfahrstreifen markieren
Radwege teeren und nicht pflastern
Radwege auf den Gehwegen an Ein- / Ausfahrten nicht absenken
Ausbau und Verbesserung der Radwege
Fahrbahnverengungen zur Verkehrsberuhigung: Hier wäre eine geradlinige Durchfahrt für den Radverkehr wünschenswert und würde den Begegnungsverkehr zwischen Rad- und Kfz-Verkehr sicherer gestalten.
Kombinierte Geh- und Radwege sind schlecht
Vorrang für den RV vor dem MIV
eigene Fahrstreifen (Radfahrstreifen / Radwege) für den Radverkehr überall
Antwort
Die explizite Radverkehrsführung wird nicht Teil des Gesamtkonzepts sein. Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger werden jedoch im Rahmen der Betrachtung einzelner StraÙenzüge Berücksichtigung finden und es wird keine Einflussnahme auf das Netz stattfinden, die sich auf den Radverkehr negativ auswirken würde. Zudem sind wesentliche Antworten zur Radverkehrsproblematik im vorliegenden Nahmobilitätskonzept (Master-Abschlussarbeit an der HS Bochum) gegeben.

<b>Anmerkungen zum Fußgängerverkehr</b>
Absenkung der Bordsteine in den Knotenpunktbereichen
mehr Priorität auf Rad- und Fußverkehr legen
keine flachen Borde an vielbefahrenen Straßen
Gehwege mit mind. 2,00 m Breite anlegen / ausbauen
Überprüfung der Fußgängerampel-Schaltungen auf der Hedwig-Dransfeld-Straße und der Unnaer Straße
Überprüfung aller Fußgängerampeln, insbes. Hedwig-Dransfeld-Straße ist notwendig
zu wenig Aufenthaltsmöglichkeiten, es fehlen Bänke
Überprüfung der Gehwege zur Nutzbarkeit mit Rollatoren, Kinderwagen und Rollstühlen
<b>Antwort</b>
Die explizite Fußgänger-Verkehrsführung wird nicht Teil des Gesamtkonzepts sein. Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger werden jedoch an die Stadt Werl weitergereicht.

<b>Anmerkungen zum ruhenden Verkehr</b>
Es fehlen Stellplätze an den Schulen und Kitas für die bringenden Eltern
bei Wegfall von Parkplätzen sollten Alternativen gesucht werden
Es gibt den Bedarf einer konkreten Ausschilderung der Parkhäuser auf den aus Richtung Süden einfallenden Straßen
freies Parken (bis zu 3 Std.) in ganz Werl
<b>Antwort</b>
Die einzelnen Wünsche werden im Rahmen der Konzepterstellung nur insofern Berücksichtigung finden, dass mit Abschluss des Konzepts auch eine Empfehlung zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr und möglichen Handlungsoptionen aufgezeigt werden. Ein Parkraumkonzept ist nicht Bestandteil des Verkehrskonzepts.

Anmerkungen zu Verkehrsführung, Steuerung und baulichen Zustand
Abschaltung aller Ampeln in den Nächten
Warum gibt es an den LSA im Stadtgebiet keine Grünpfeilschilder?
Flüssige Ampelsteuerung
Ampeln durch KV ersetzen? bitte mit prüfen!
bei Neuplanungen bevorzugt KV einrichten
Tempo 30 Zonen baulich stärken / markieren
Hedwig-Dransfeld-Str., Schützenstraße und Grafenstraße mit Tempo-30 ausweisen
Umwidmung des Hanserings zur Landstraße bei gleichzeitiger Herabstufung der Straßen Hedwig-Dransfeld-Str., Schützenstraße und Grafenstraße zu Stadtstraßen
unterschiedliche, z.T. schlechte Qualität der Fahrbahn-Flicken
Kostenbewusste Lösungen finden
Antwort
Die Verkehrsführung und -steuerung findet grundsätzliche Berücksichtigung im Konzept. Die Optimierung der Lichtsignalanlagen wird dabei jedoch nicht detailliert betrachtet.

**Anlage B**

**Hinweise an die Wallfahrtsstadt Werl  
aus den Ergebnissen der Bürgerbeteili-  
gung**

## B Hinweise an die Wallfahrtsstadt Werl aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung

Die Anlage B beinhaltet die Zusammenstellung der aus der Bürgerbeteiligung resultierende Hinweise, die nicht im Rahmen der Konzepterstellung berücksichtigt bzw. überprüft werden können, jedoch von grundsätzlicher Relevanz für die Bürgerinnen und Bürger Werls sind.

- Die Leistungsfähigkeit der Einmündung K 18 / B 63 im derzeitigen Ist-Zustand ist fraglich. Mit der geplanten Weiterführung der A445 und der K18n ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B63/ K18 Iwering vorgesehen. Da noch einige Jahre bis zur Umsetzung des Weiterbaus der A 445 vergehen werden, ist eine vorzeitige Realisierung der Lichtsignalanlage empfehlenswert.
- Der Straßenzug „In der Linde“ wird als „Rennstrecke“ bezeichnet. Ob dies tatsächlich so ist, kann derzeit nicht beurteilt werden. Im östlichen Teil des Straßenzuges mit zwei Knotenpunkten, an denen die Vorfahrtregelung „rechts vor links“ gilt, erscheint es aus verkehrsplannerischer Sicht nicht von großer Relevanz. Für den westlich aus Büderrich herausführenden Teilabschnitt erscheint es jedoch durchaus denkbar, dass hier (aufgrund der fehlenden Randbebauung und eines möglicherweise bereits bestehenden „außerorts-Charakters“ des Straßenzuges) die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschritten werden.
- Es wurde angemerkt, dass der ruhende Verkehr in der Alteraugenstraße die Sichtbeziehung zwischen ausfahrenden und einbiegenden Kfz verhindert. Dies, sowie bei Bestätigung des Sachverhalts ggf. die Anordnung möglicher Halteverbotszonen, sollte bei Gelegenheit geprüft werden.
- Es besteht der Wunsch seitens der Bevölkerung, die Kisastraße als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Kämperstraße / Steinerstraße auszuweisen. Die Verkehrsführung wird im Rahmen des Konzepts für die Verkehrswichtigen Straßen aufgrund der ausschließlichen Erschließungsfunktion nicht weiter analysiert. Aufgrund der Ausweisung des Straßenzugs „Neuergraben“ parallel zur Kisastraße in die entgegengesetzte Fahrtrichtung erscheint die Anmerkung aus der Bevölkerung auf den ersten Blick umsetzbar und sinnvoll.

- Am Kurfürstenring wurde bemängelt, dass viele Unebenheiten den Rad- und Fußgängerverkehr gefährden und der Grünstreifen durch den Pkw-Verkehr "zerfurcht" werde. Die bauliche Zustandserfassung ist nicht Teil des Konzepts. Da am Kurfürstenring jedoch sowohl das Mariannen-Hospital als auch die Overberg-Sporthalle sowie in unmittelbarer Nähe das Ursulinengymnasium liegen, sollte Wert gelegt werden auf eine hohe Fußgängerverkehrssicherheit. Der Wallfahrtsstadt Werl wird empfohlen, den baulichen Zustand, die Parksituation sowie die Bedingungen für den Radverkehr zu prüfen.
- Es wurde angegeben, dass die der Ausfahrt Schlossstraße gegenüberliegenden Parkflächen auf der Neuerstraße den Begegnungsverkehr auf der Neuerstraße verhindern. Morgens würde sich viel Verkehr stauen und Pkw, die aus der Schlossstraße rechts in die Neuerstraße einbiegen wollten, sorgten für einen Stillstand an der folgenden Kreuzung. Die Ortsbegehung bestätigte diese Situation. Es wird die Einrichtung eines absoluten Halteverbots auf der Neuerstraße gegenüber der Einmündung der Schlossstraße vorgeschlagen. Das absolute Halteverbot sollte werktäglich während der morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenstunden gültig sein.
- Es wurde der Wunsch geäußert, den Straßenzug Taubenpöthen (Tempo 30 Zone) zu entschleunigen. Der Straßenzug ist durchgängig ohne Fahrbahnverengung ausgebaut, was zu einer Überschreitung der Geschwindigkeit aufgrund der komfortablen Fahrbahnbreiten führen kann. Inwiefern es auf dem Straßenzug derzeit zu Geschwindigkeitsüberschreitungen kommt, ist jedoch fraglich, da an allen Einmündungen / Knotenpunkten die Vorfahrtsregelung „Rechts-vor-Links“ gilt.
- In mehreren Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger wurde das Thema ruhender Verkehr angesprochen. Es wird empfohlen, ein übergreifendes Parkraumkonzept einschließlich eines systematischen Preisungssystems in Werl einzuführen / zu verfolgen.
- Der Wallfahrtsstadt Werl wird empfohlen, ein Schulwegkonzept für den Bereich um die Schulen im Westen zu erarbeiten. Die begrenzenden Straßenzüge hierfür wären die Bahnlinie im Norden, die Unnaer Straße und der Büdericher Straße im Süden.
- Das Thema Lärmschutz am Hansering wird zur weiteren Untersuchung empfohlen.

- Die Panningstraße wurde mehrfach genannt und bedarf einer Detailanalyse hinsichtlich eines möglichen Bedarfs an geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen sowie gestalterischer Art.
- Auf der Siederstraße sind die Fußgängerverkehre und speziell das Schülerverkehrsaufkommen zu erheben, um die Notwendigkeit eines FGÜ auf Höhe des Kaufhauses Danielsmeier abzuschätzen.

**IGS** | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

**T** (0 21 31) 79 18 92 - 0  
**F** (0 21 31) 79 18 92 - 30  
**E** [info@igs-ing.de](mailto:info@igs-ing.de)

Heinrich-Grüber-Straße 19  
12621 Berlin

(030) 70 71 77 - 18  
(030) 70 71 77 - 16  
[www.igs-ing.de](http://www.igs-ing.de)