



**IGS**

INGENIEURGESELLSCHAFT  
**STOLZ mbH**

15. Januar 2020

Wallfahrtsstadt Werl

# **STADTGERECHTES VERKEHRSNETZ**

Textband 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: 15.01.2020

---

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.

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Einleitung .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Untersuchungsgegenstand .....</b>	<b>2</b>
	2.1 Untersuchungsgebiet .....	2
	2.2 Verkehrswichtige Straßen .....	3
<b>3</b>	<b>Methodik der Konzepterstellung .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Identifikation der verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr .....</b>	<b>9</b>
	4.1 Verkehrswichtige Straßen des übergeordneten Verkehrs.....	9
	4.2 Verkehrswichtige Straßen zur Verbindung mit dem Umland .....	11
	4.3 Verkehrswichtige Straßen zur Verbindung der Stadtteile .....	14
	4.4 Verkehrswichtige Straßen zur Bündelung des Verkehrs im Stadtgebiet.....	16
	4.5 Fazit zu den verkehrswichtigen Straßen in Werl .....	18
<b>5</b>	<b>Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation .....</b>	<b>19</b>
	5.1 Vorbemerkung .....	19
	5.2 Ermittlung der Verkehrsbelastungen.....	19
	5.3 Unfallgeschehen auf den Straßen im Untersuchungsgebiet.....	23
	5.3.1 Struktur der Unfalldaten.....	23
	5.3.2 Makroskopische Analyse der bereitgestellten Unfalldaten.....	26
	5.3.3 Detaillierte Analyse des Unfallgeschehens in ausgewählten Bereichen.....	30
	5.3.4 Fazit zur Auswertung des Unfallgeschehens .....	34
	5.4 Bisherige Planungen zur Gestaltung des Verkehrsnetzes in Werl..	35
	5.4.1 Bisherige Verkehrsentwicklungsplanung .....	35
	5.4.2 Netzvarianten aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1993 ... .....	36
	5.4.3 Handlungskonzept MIV aus dem Verkehrsentwicklungsplan 1993.....	39
	5.4.4 Verlängerung der BAB 445 .....	41

5.4.5	Bahnunterführung Langenwiedenweg.....	42
5.4.6	Städtebaulicher Vorentwurf zum Plangebiet Werl Süd II .....	44
5.4.7	Fazit aus den bisherigen Planungen .....	45
<b>6</b>	<b>Bürgerbeteiligung .....</b>	<b>46</b>
6.1	Grundlegendes Konzept der Bürgerbeteiligung.....	46
6.2	Einreichungen der Bürgerinnen und Bürger.....	47
<b>7</b>	<b>Handlungsansätze zur Gestaltung des zukünftigen Netzes verkehrswichtiger Straßen .....</b>	<b>48</b>
7.1	Untersuchungsschwerpunkte.....	48
7.2	Vorbemerkung zur Entwicklung der Handlungsansätze.....	48
7.3	Auswirkungen der Weiterführung der BAB 445.....	50
7.4	Handlungsansatz „Schwerverkehr im Stadtgebiet“.....	52
7.5	Handlungsansatz „Verlängerung Hansering“ .....	57
7.6	Handlungsansatz „Ostumgehung“ .....	59
7.7	Handlungsansatz „Bahnunterführung Langenwiedenweg“ .....	60
7.8	Handlungsansatz „Ausbau des Knotenpunktes B 63 / Iwering“ .....	62
7.9	Handlungsansatz „Öffnung Rustigestraße“.....	63
7.10	Handlungsansatz „Verkehrsablauf Hellweg“ .....	64
7.11	Handlungsansatz „Knotenpunkt Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg / Büdericher Straße“ .....	66
7.12	Handlungsansatz „Öffnung Kämperstraße“ .....	67
7.13	Handlungsansatz „Flächendeckende Tempo 30-Zonen“ .....	68
7.14	Handlungsansatz „Radverkehr“ .....	70
<b>8</b>	<b>Schlussbemerkung .....</b>	<b>75</b>
	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>81</b>
	<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>83</b>
	<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>87</b>

**Anlage**

Anlage A: Beantwortung der Einreichungen der Bürgerinnen und Bürger

Anlage B: Sonstige Hinweise aus den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung

**Anhang**

Daten der Verkehrszählung

## 1 Einleitung

Die Wallfahrtsstadt Werl wird in ihrer städtebaulichen und verkehrlichen Struktur stark durch ihre Lage im Raum geprägt. Angebunden durch die BAB 44 in unmittelbarem Anschluss an das Ruhrgebiet liegt sie doch bereits im ländlichen Raum der Soester Börde. Durch die Verkehrsverknüpfung mit der Anschlussstelle Werl-Süd an die BAB 44 und mit der Anschlussstelle Werl-Zentrum an der BAB 445 im Westen sind der südliche und westliche Teil der Stadt hervorragend an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Mit der Realisierung der Fortführung der BAB 445 zwischen Werl und Hamm und der geplanten K 18n werden zukünftig die nördlichen Gewerbebereiche der Wallfahrtsstadt Werl deutlich besser an das Fernstraßennetz angebunden.

Gleichzeitig wird jedoch durch die gute Verkehrsanbindung eine hohe Kfz-Verkehrsbelastung im städtischen Verkehr erzeugt. Dies führt wiederum zu Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie zur Verschlechterung der Verkehrsqualität für die anderen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer. Daher strebt die Wallfahrtsstadt Werl die Gestaltung eines stadtgerechten Verkehrsnetzes an, das sowohl die verkehrlichen Belange als auch die Belange der Anwohner und die Attraktivität der Stadt als Lebensraum und Wirtschaftsstandort fördert. Ein erster Schritt hierbei ist die Erstellung eines Konzeptes für die verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr, das die Grundlage für die Berücksichtigung der verkehrlichen Belange bildet.

Das zu erarbeitende Konzept für die verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl fokussiert dabei die folgenden Hauptzielsetzungen:

- Wie sind die verkehrswichtigen Straßen der Wallfahrtsstadt Werl zu definieren und welche Straßen gehören dazu?
- Was sind verkehrswichtige Quellen/Ziele, wo liegen diese in Werl und wie werden sie derzeit bzw. sollten sie zukünftig erschlossen werden?
- Wie kann die Stadtverträglichkeit dieser verkehrswichtigen Straßen erhöht werden, so dass sie nachhaltig leistungsfähig bleiben und trotzdem nicht zur Verschlechterung der Bedingungen für den Rad- und Fußgängerverkehr führen?
- Welche „Baustellen“ liegen den Anwohnerinnen und Anwohnern am Herzen und wo besteht akuter Handlungsbedarf?
- In welchem Gestaltungsspielraum muss und kann sich Werl (finanziell und planerisch) bewegen und wo sind diesem Grenzen gesetzt?

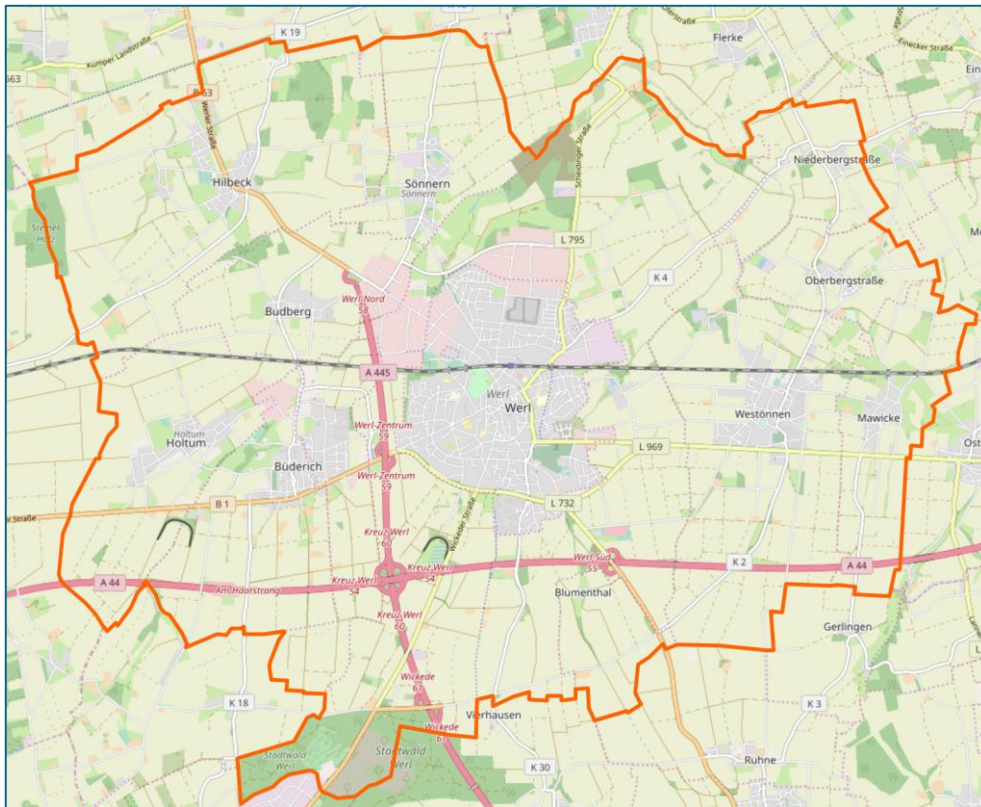
## 2 Untersuchungsgegenstand

### 2.1 Untersuchungsgebiet

Untersuchungsgebiet ist das gesamte Stadtgebiet der Wallfahrtsstadt Werl und somit das gesamte Straßennetz im Stadtgebiet. Nur mit einem übergeordneten Blick auf das Verkehrsnetz und mit einer Gesamtbetrachtung der Beziehungen kann ein sinnvolles und aufeinander abgestimmtes Ganzes entstehen. Die Vorgehensweise und Methodik zielen daher immer auf das Gesamtbild ab. Auch im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde darauf hingewiesen, dass es um ein Zusammenspiel der einzelnen Stellschrauben gehen muss, um die größtmögliche Zielerreichung für Werl zu gewährleisten.

Ein stadtverträgliches Verkehrsnetz hat dabei im Fokus, den Kfz-Verkehr auf das notwendige Maß zu begrenzen und die optimalen Routen für eine lebenswerte Stadt zu finden. Der Schwerpunkt der Konzeptentwicklung liegt hierbei klar auf dem Kfz-Verkehr und betrachtet den Rad- und Fußgängerverkehr nur insofern, dass sichergestellt werden muss, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht zu einer (weiteren) Verschlechterung der Bedingungen dieser Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer führen dürfen. Grundlegend ist dabei zu berücksichtigen, dass die gestalterische und planerische Freiheit nicht nur finanzielle Grenzen hat, sondern auch vom Umfeld und speziell durch die Widmung der Straßen als Landes- und Bundesstraßen begrenzt wird. Als Baulastträger besitzen der Bund und das Land NRW die Handlungshoheit über Bundes- und Landesstraßen, der Wallfahrtsstadt Werl ist hier kein bzw. nur ein sehr beschränkter Eingriff möglich. Gleiches gilt für Kreisstraßen, bei denen der Kreis Baulastträger ist.

Das **Bild 1** zeigt das Stadtgebiet von Werl inklusive einer Ausweisung der klassifizierten Straßen. Es wird deutlich, dass sowohl im zentralen Stadtgebiet als auch im unmittelbaren Umkreis der Stadt Straßenzüge liegen, deren Zuständigkeit nicht der Wallfahrtsstadt Werl unterliegt. Innerhalb des durch die BAB 44 und BAB 445 begrenzten Planquadrats sind im Norden die Scheidinger Straße (L 795), im Kernbereich die Hedwig-Dransfeld-Straße (L 795), die Schützenstraße (L 795) und die Soester Straße (L 795) sowie im Süden die Südumgehung (L 969) und ihre Fortführungen zur Autobahn von der Planungshoheit ausgenommen. Hinzu kommen außerhalb des Kernbereiches die Holtumer / Budericher Bundesstraße (B 1) und die Werler Straße (B 63) sowie eine Vielzahl an Kreisstraßen (K 2, K 3, K 4, K 18, K 18n, K 30, K 38).



**Bild 1:** Straßennetz im Untersuchungsgebiet  
(Quelle: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

## 2.2 Verkehrswichtige Straßen

Eine allgemeingültige Definition von verkehrswichtigen Straßen im Zuge des Richtlinienwerkes der Verkehrsplanung existiert nicht. Weder in den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) [1] noch in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [2] finden sich hierzu konkrete Hinweise. Häufig werden die dort definierten Hauptverkehrsstraßen und Hauptstraßen als Kriterium zur Definition von verkehrswichtigen Straßen herangezogen. Jedoch greift diese Definition zu kurz, da sowohl die nach den RIN definierten Hauptverkehrsstraßen als auch die nach den RASt definierten Hauptstraßen vorrangig Verbindungsfunktionen für den Kfz-Verkehr übernehmen<sup>1</sup>. Zu den verkehrswichtigen Straßen in einem Untersuchungsgebiet gehören jedoch

<sup>1</sup> Das vorliegende Konzept befasst sich mit planerischen und städtebaulichen Fragestellungen. Daher werden Begriffsdefinitionen verwendet, die der Stadt-, Verkehrs- und Straßenplanung entstammen. Entsprechend sind die Begriffe „Hauptverkehrsstraße“ oder „Hauptstraße“ im planerischen Kontext zu verstehen. Im Rechtswesen werden davon abweichende Definitionen für die Begriffe „Hauptverkehrsstraße“, „Haupterschließungsstraße“ und „Hauptstraße“ verwendet. Diese Definitionen sind nicht deckungsgleich. Im Zuge dieses Konzeptes gilt immer die planerische Definition.



ebenso Straßen, die eine Sammelfunktion und eine Erschließungsfunktion übernehmen. Daher wurde für das vorliegende Konzept eine eigenständige Definition des Begriffes „verkehrswichtige Straßen“ vorgenommen:

- Verkehrswichtige Straßen sind Straßen, die nicht alternativlos aus dem Straßennetz entfernt werden können. Ihre Funktion für den Kfz-Verkehr kann nicht ohne zusätzliche Maßnahmen von anderen Straßen übernommen werden. Vorrangig sind dabei die Verbindungsfunktion und die Sammelfunktion, die eine Straße übernimmt.

Dabei wurden die folgenden vier Kategorien unterschieden:

- **Kategorie 1:** Straßen, die dem übergeordneten Verkehr dienen
- **Kategorie 2:** Straßen, die der Verbindung des Stadtgebietes mit dem Umland dienen
- **Kategorie 3:** Straßen, die die Stadtteile miteinander verbinden
- **Kategorie 4:** Straßen, die den Verkehr im Stadtgebiet bündeln und verteilen

Die Kategorien folgen einer Hierarchie, die sich aufsteigend implizieren kann, absteigend jedoch ausschließt. So hat eine Straße der Kategorie 4 ausschließlich innerörtliche Bedeutung, während eine Straße der Kategorie 3 sowohl zwei Stadtteile miteinander verbinden als auch eine Verteilungsfunktion innerhalb eines Stadtteils haben kann. Es ist theoretisch möglich, dass eine Straße der Kategorie 1 die Funktion aller vier Kategorien abdeckt, während eine Straße der Kategorie 4 niemals über die Funktion der Kategorie 4 hinausgeht.

Die verkehrswichtigen Straßen der hier definierten **Kategorie 1** sind im Regelfall klassifizierte Straßen des Bundes (Bundesautobahnen, Bundesstraßen) oder des Landes (Landstraßen) und fallen damit auch in die Baulast von Bund und Land. Die Möglichkeiten der Stadt Werl, Einfluss auf Gestaltung und Verkehrsregelungen dieser Straßen zu nehmen, sind eingeschränkt.

Bundesstraßen des Fernverkehrs (Bundesfernstraßen) sind gemäß Bundesfernstraßengesetz (FStrG) „öffentliche Straßen, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind. In der geschlossenen Ortslage [...] gehören zum zusammenhängenden Verkehrsnetz die zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs notwendigen Straßen“ [3].

Gemäß Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen sind Landesstraßen „Straßen mit mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen untereinander und zusammen mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden“ [4].

Bundesfernstraßen und Landesstraßen dienen der Austauschfunktion zwischen Metropolregionen untereinander und zwischen Oberzentren untereinander sowie der Versorgungsfunktion zwischen Oberzentrum und Metropolregion sowie der zwischen Mittelzentrum und Oberzentrum. Gemäß den RIN [1] sind sie entsprechend dieser gesetzlichen Definitionen den Verbindungsfunktionsstufen 0, I und II zuzuordnen.

Die Wallfahrtsstadt Werl liegt in einem dicht besiedelten Gebiet im unmittelbaren Einflussbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr. Der Austausch zwischen dem Mittelzentrum Werl und den umliegenden Mittelzentren wird aufgrund deren räumlicher Nähe (neben den Bundesfernstraßen und Landesstraßen der Kategorie 1) im Wesentlichen durch Kreisstraßen und Gemeindestraßen übernommen.

Gemäß Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen sind Kreisstraßen „Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben“ [4].

Durch ihre gesetzliche Definition erhalten Kreisstraßen eine eindeutige Funktionszuweisung als zwischenörtliche Verkehrsverbindung. Entsprechend sind diese Straßen der **Kategorie 2** zuzuordnen. Gemäß den RIN [1] übernehmen diese Straßen im Regelfall eine Verbindungsfunktion der Stufe II oder III und dienen damit vorrangig dem regionalen und teilweise überregionalem Verkehr.

Von den Straßen mit zwischenörtlicher Verbindungsfunktion der hier definierten Kategorie 2 sind die verkehrswichtigen Straßen zu unterscheiden, die eine innergemeindliche Verbindungsfunktion übernehmen. Diese Straßen werden im Rahmen des vorliegenden Konzeptes der **Kategorie 3** zugeordnet. Die Straßen der Kategorie 3 dienen somit der Austauschfunktion der Stadtteile untereinander und der Versorgungsfunktion zwischen dem Stadtzentrum und den Stadtteilen.

Schließlich sind noch verkehrswichtige Straßen zu berücksichtigen, die der Erschließung innerhalb der Stadtteile dienen, die den Verkehr innerhalb eines Stadtteils bündeln, als Zubringer zu den Straßen der Kategorien 1 bis 3 dienen und an die das Erschließungsstraßennetz der einzelnen Wohn- und Gewerbebereiche anschließt. Diese werden im Rahmen des vorliegenden Konzeptes der **Kategorie 4** zugeordnet.

Häufig sind Straßen einer höheren Kategorie gleichzeitig auch Straßen, die Aufgaben einer der hier definierten niedrigeren Kategorien übernehmen können. Straßen niedrigerer Kategorie können hingegen keine Funktionen einer höheren Kategorie übernehmen, da sie sonst dieser übergeordneten Kategorie zugeordnet werden müssen. Nachfolgend wird daher immer nur die höchste Kategorie ausgewiesen.

Ein Beispiel für eine Straße, die im Untersuchungsgebiet gleich alle vier der hier definierten Kategorien übernimmt, ist die Werler Straße (B 63). Während die B 63 im Stadtteil Hilbeck der Kategorie 4 zuzuordnen ist, da sie hier die Verkehre der umliegenden Siedlungsbereiche aufnimmt und deren Erschließung dient, ist die Werler Straße gleichzeitig auch eine verkehrswichtige Straße der Kategorie 3, da sie eine Verbindung zwischen dem Stadtteil Hilbeck und dem Stadtzentrum von Werl darstellt. Als zwischenörtliche Hauptverbindung zwischen den Mittelzentren Werl und Hamm stellt die B 63 eine verkehrswichtige Straße der Kategorie 2 dar. Zusätzlich übernimmt sie für den großräumigen Verkehr eine wichtige Verbindungsfunktion.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Kategorien sich ausschließlich auf die Funktion der Straßen beziehen und keine Wertung beinhalten. Die hier festgelegten Straßen aller vier Kategorien haben eine wesentliche Bedeutung für die Wallfahrtsstadt Werl und sind allesamt verkehrswichtige Straßen für den Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet.

### 3 Methodik der Konzepterstellung

Die methodische Vorgehensweise zur Erstellung des Konzeptes für die verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl besteht aus vier Bausteinen:

1. Identifikation der verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr
2. Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation
3. Durchführung einer Bürgerbeteiligung
4. Handlungsansätze zur Gestaltung des zukünftigen Netzes der verkehrswichtigen Straßen

Die Identifikation der verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet erfolgt aus planerischen Überlegungen auf Grundlage der Definition gemäß **Kapitel 2.2**. Dabei basiert die Ermittlung der verkehrswichtigen Straßen im Baustein 1 auf dem heutigen Bestandsnetz ohne Berücksichtigung des tatsächlichen Straßenzustandes und der vorhandenen Verkehrsbelastungen. Das aus dem Bestandsstraßennetz abgeleitete Straßennetz der verkehrswichtigen Straßen bildet wiederum die Grundlage für die weiteren Bausteine. Der Baustein der Identifikation der verkehrswichtigen Straßen ist in **Kapitel 4** dokumentiert.

Anhand einer Auswertung von vorhandenen Daten zum Verkehrsgeschehen im Untersuchungsgebiet, der Durchführung eigener Erhebungen und der Auswertung von früheren Verkehrsuntersuchungen und Planungskonzepten wird in Baustein 2 eine Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation vorgenommen. Hierzu werden zusätzlich die Verkehrsbelastungen in diesem Straßennetz ausgewertet, um ggf. vorhandene Überlastungen des Straßennetzes zu identifizieren. Außerdem werden bestehende infrastrukturelle Planungen im Untersuchungsraum betrachtet, um potenzielle Auswirkungen auf das Straßennetz der verkehrswichtigen Straßen zu identifizieren, die eine Anpassung dieses Netzes durch Ergänzung oder Wegfall einer oder mehrerer Straßen erfordern. Ergänzend werden die aktuellen Unfalldaten im Untersuchungsgebiet ausgewertet, um Defizite in der Verkehrssicherheit im Straßennetz der verkehrswichtigen Straßen aufzuzeigen. Der Baustein der Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation ist in **Kapitel 5** dokumentiert.

Der dritte Baustein der Konzepterstellung umfasst die Durchführung einer Bürgerbeteiligung, um die Wünsche und Anregungen der Bürgerschaft in Werl zu erfassen. Dabei wird der Schwerpunkt auf die konzeptionelle

Betrachtung des Straßennetzes der verkehrswichtigen Straßen gelegt, wobei eine Vielzahl an Anregungen aus der Bürgerschaft auch konkrete Einzelfälle betreffen, die mit dem Straßennetz der verkehrswichtigen Straßen nur bedingt zusammenhängen. Dennoch lassen sich aus diesen Anregungen konkrete Hinweise auf Defizite und Handlungsansätze für die Gestaltung des Straßennetzes der verkehrswichtigen Straßen ableiten. Der Baustein der Bürgerbeteiligung ist in **Kapitel 6** dokumentiert.

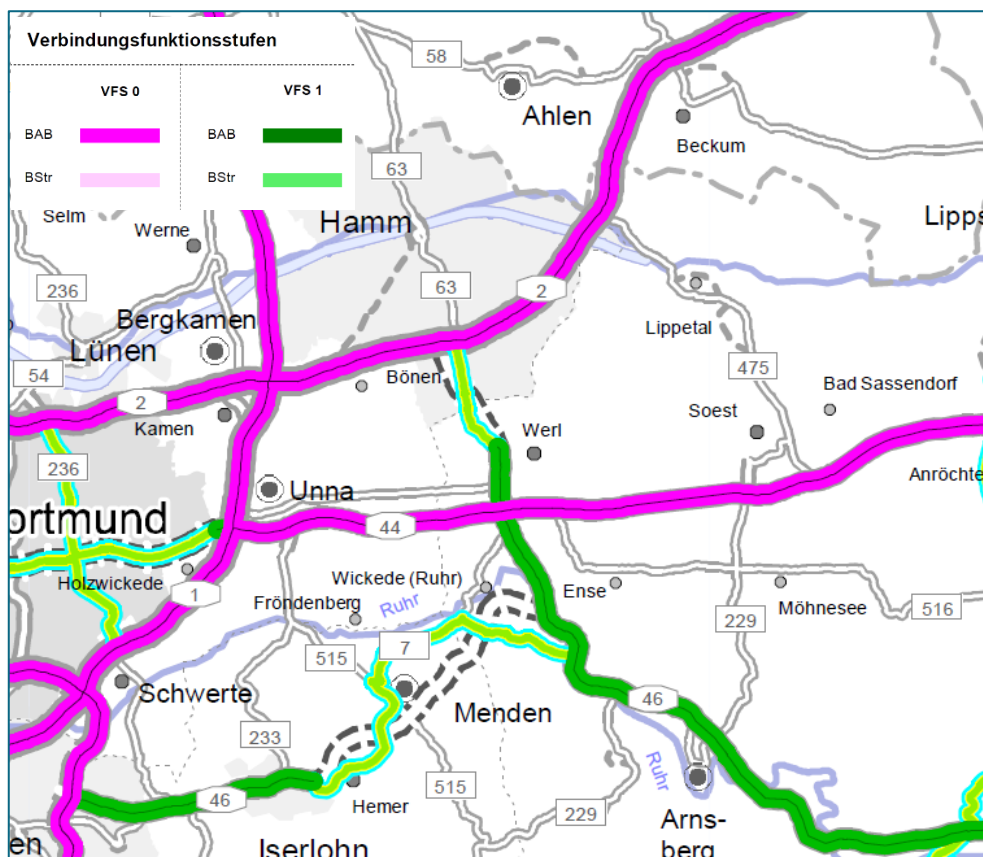
Aufbauend auf der Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation und der Auswertung der Anregungen der Bürgerbeteiligung werden abschließend in Baustein 4 Handlungsansätze zur Anpassung und Optimierung des Straßennetzes der verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl abgeleitet. Die entwickelten Handlungsansätze unterteilen sich zum einen in Maßnahmen, die aufgrund vorhandener Defizite oder abzusehender Entwicklungen getroffen werden sollte. Zum anderen werden Maßnahmen bewertet, die in der Vergangenheit aus anderen Planungsüberlegungen entwickelt wurden und für das Straßennetz der verkehrswichtigen Straßen keine oder nur eine geringfügige Bedeutung haben und daher nicht umgesetzt werden sollten. Der Baustein der Ableitung der Handlungsansätze zur Gestaltung des zukünftigen Netzes der verkehrswichtigen Straßen ist in **Kapitel 7** dokumentiert.

## 4 Identifikation der verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr

### 4.1 Verkehrswichtige Straßen des übergeordneten Verkehrs

Die erste Kategorie der verkehrswichtigen Straßen umfasst diejenigen Straßen, die dem weiträumigen Verkehr dienen. Sie sind aus übergeordneten Gründen für den Kfz-Verkehr wichtig. Diese Straßen sollen gleichwertige Lebensbedingungen für die Bevölkerung sicherstellen, indem sie die Erreichbarkeit aller notwendigen Versorgungsfunktionen mit einem angemessenen Zeitaufwand gewährleisten.

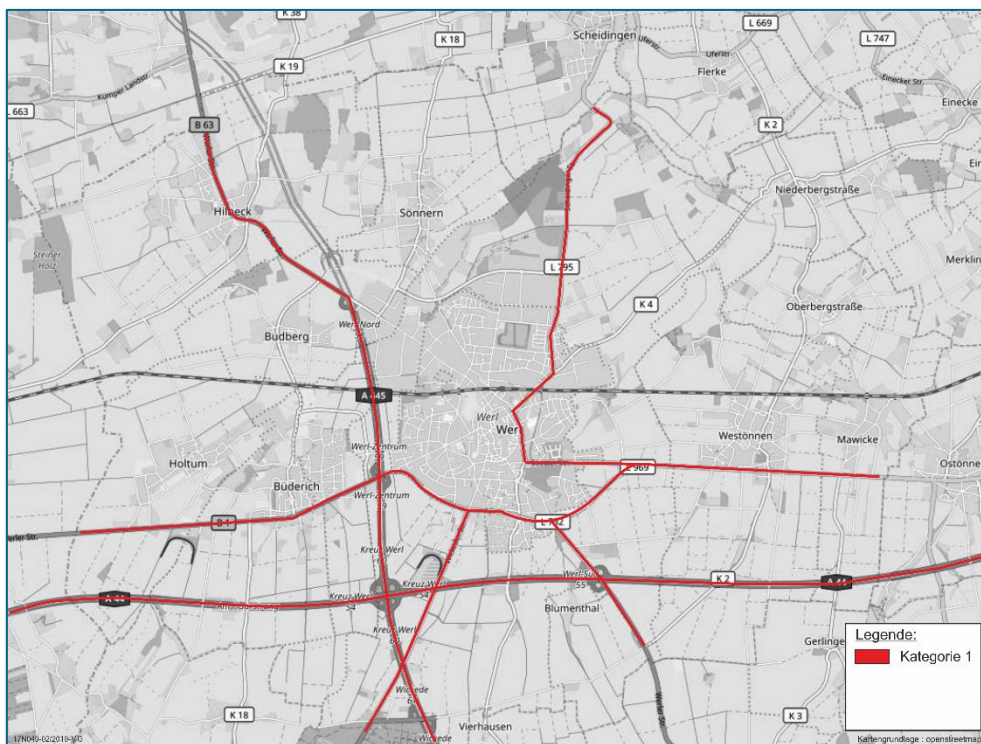
Die Straßen, die kontinentale und großräumige Verbindungsfunktionen (Stufe 0 und I gemäß RIN [1]) übernehmen, werden durch den Bund festgelegt und über Bundesautobahnen und Bundesstraßen bedient (vgl. **Bild 2**). Somit sind im Untersuchungsgebiet die BAB 44, die BAB 445 und die B 63 (Werler Straße / Hammer Straße) als verkehrswichtige Straßen durch die übergeordnete Planung des Bundes vorgegeben.



**Bild 2:** Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 auf den Bundesfernstraßen in Deutschland (Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Abteilung Straßenbau, Stand: März 2015)

Darüber hinaus werden die Bundesstraßen B 1 (Holtumer bzw. Budericher Bundesstraße) und die im südlichen Stadtgebiet gelegenen B 63 (Wickeder Straße) und B 516 (Neheimer Straße) vom überregionalen Kfz-Verkehr genutzt. Dem regionalen und damit über die Kreisgrenzen hinausgehenden Kfz-Verkehr dienen auch die klassifizierte Landesstraßen. Hierzu gehören mit der L 732 (Abschnitt der Neheimer Straße zwischen der BAB 44 und der L 969), der L 795 (Wickeder Straße und Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße / Schützenstraße / Industriestraße / Scheidinger Straße) und der L 969 (Südumfahrung / Soester Straße / Westöchner Bundesstraße / Mawicker Bundesstraße) drei Straßenabschnitte zum Untersuchungsgebiet.

Die verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 1 im Untersuchungsgebiet sind in **Bild 3** und **Tabelle 1** zusammengestellt.



**Bild 3:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 im Untersuchungsgebiet  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)



Klassifizierung	Straßenname	zwischen	
A 445		AS Werl-Nord	AS Wickede
A 44		Rastplatz Am Haarstrang	Rastplatz Ostöninger Grund
B 1	Unnaer Straße / Büdericher Bundesstraße / Holtumer Bundesstraße	A 445	K 35
B 63	Hammer Straße / Hammer Landstraße / Werler Straße	A 445	L 663
B 516	Neheimer Straße	Waltringer Weg / Wulf-Hefe-Straße	Heideweg
L 795	Wickeder Straße	L 969	B 63 (Stadt-wald)
L 795	Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße / Schützenstraße / Industriestraße / Scheidinger Straße	L 969	L 669
L 969	Soester Straße / Westöninger Bundesstraße / Mawicker Bundesstraße	L 795	K3

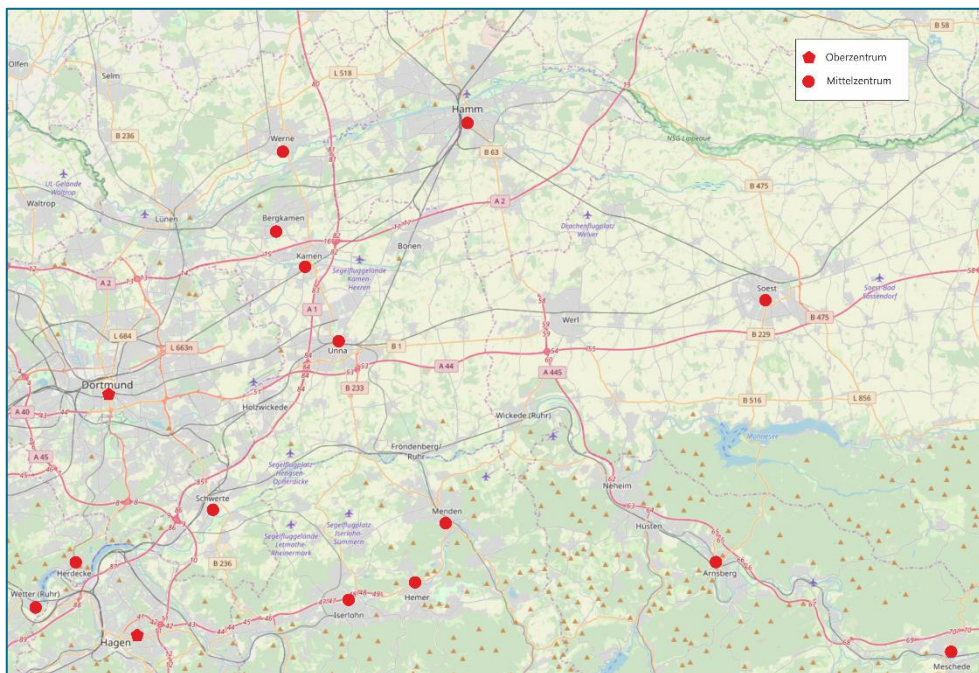
**Tabelle 1:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung)

## 4.2 Verkehrswichtige Straßen zur Verbindung mit dem Umland

Die verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 2 dienen der Sicherstellung der Austauschfunktionen des Mittelzentrums Werl mit den umliegenden Mittelzentren. Zudem stellen sie die Versorgungsfunktionen zu den umliegenden Oberzentren sowie für die umliegenden Grundzentren sicher.

Wie aus **Bild 4** ersichtlich, liegt das Mittelzentrum Werl im Zentrum der Mittelzentren Soest, Hamm, Arnsberg, Menden und Unna. Mit diesen Mittelzentren ist die Wallfahrtsstadt Werl über Bundesfernstraßen oder Landesstraßen, also verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 1, verbunden (die hier somit auch die Funktion der Kategorie 2 übernehmen). Aufgrund der Austauschfunktion mit den umliegenden Mittelzentren sind dementsprechend keine weiteren verkehrswichtigen Straßen abzuleiten.





**Bild 4:** Lage der Ober- und Mittelzentren im unmittelbaren Umfeld der Wallfahrtsstadt Werl (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Gleiches gilt für die Versorgungsfunktion durch die Oberzentren. Hier sind die räumlich nächstgelegenen Oberzentren die Städte Dortmund und Hagen. Beide sind über die Bundesautobahn BAB 44 und deren Fortführung mit der B 1 (Dortmund) bzw. der BAB 1 (Hagen) mit Werl verbunden. Über das Bundesfernstraßennetz sind darüber hinaus auch alle räumlich weiter entfernten Oberzentren (u. a. Paderborn) von Werl aus erreichbar.

Die Versorgungsfunktion der Wallfahrtsstadt Werl für die umliegenden Grundzentren sowie die Anbindung der Stadtteile an die verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 1 sind weitere wichtige Faktoren für die Identifizierung verkehrswichtiger Straßen der Kategorie 2, aus denen sich eine Reihe weiterer Straßen dieser Kategorie 2 ergeben.

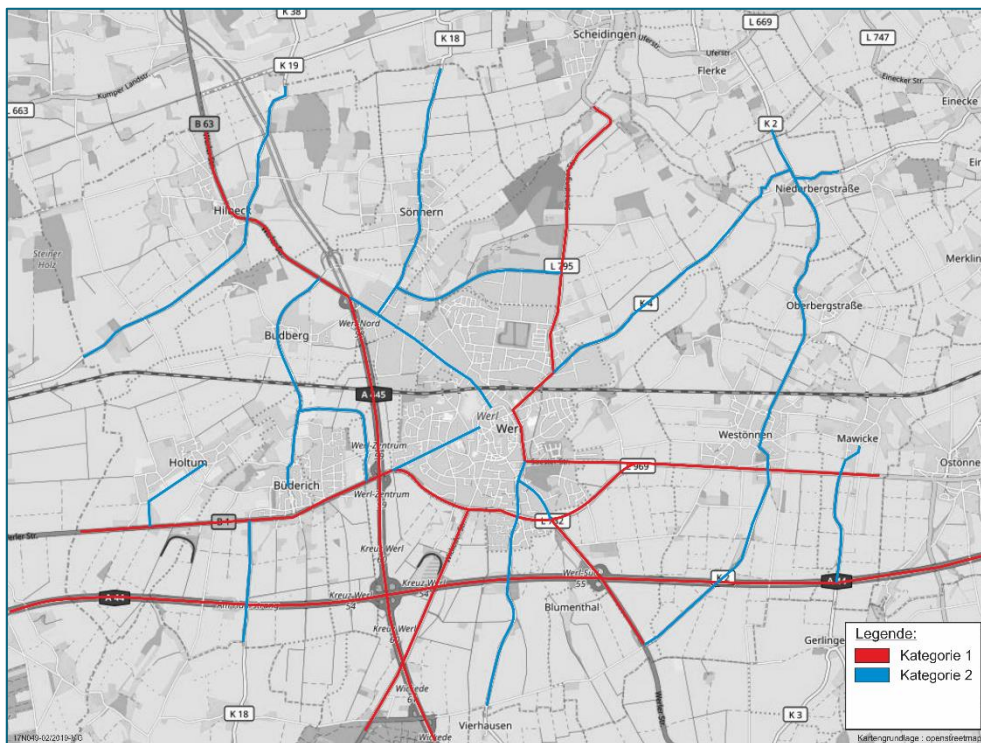
In **Bild 5** und **Tabelle 2** sind die verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 2 aufgeführt. Diese Straßen beginnen bzw. enden entweder an der Stadtgrenze oder an Straßen der Kategorie 1. Ausnahme hiervon sind die Lohbredde, die im Zentrum von Holtum beginnt bzw. endet sowie die Hammer Straße und die Unnaer Straße, die beide im Innenstadtbereich von Werl beginnen bzw. enden.

Bei einem Großteil dieser Straßen handelt es sich um Kreisstraßen. Diese befinden sich in der Baulast des Kreises und haben für diesen eine besondere

verkehrliche Bedeutung. Somit hat die Wallfahrtsstadt Werl auf diese Straßen ebenso wenig Einfluss hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraums oder der Verkehrsregelung wie auf Landes- oder Bundesstraßen. Lediglich bei dem Hansering, der Neheimer Straße, der Wulf-Hefe-Straße, der Hammer Straße und der Unnaer Straße im zentralen Bereich von Werl, der Straße „In der Bredde“ und der Straße „Lohbredde“ in Holtum sowie der Ostlandstraße in Mawicke handelt es sich um Gemeindestraßen, die ausschließlich in der Obhut der Stadt Werl liegen.

Klassifizierung	Straßenname	zwischen	
K 2	Heideweg / Breite Straße / Kreisstraße / Am Eichkamp / Plassweg	B 516	L 669
K 3	Mawicker Straße	L 969	B 516
K 4	Bergstraßer Weg / Domherrnkamp / Haue / Linnenstraße	L 795	L 747
K 18	Antoniusstraße / Am Maifeld / Hammer Landstraße	L 669	A 445
K 18	Iwering / Budberger Straße / Schützenweg	B 63	B 1
K 18	Schlückinger Weg	B 1	L 673
K 18n	Umgehung Büderich	Budberger Straße	B 1
K 30	Waltringer Weg	L 795	L 673
K 38	Höhenweg / Allener Straße	K 35	K19
	Ostlandstraße	Bahnstrecke Dortmund - Soest	L 969
	In der Bredde / Lohbredde	B 1	Tiggesloh
	Unnaer Straße	L 969	Mühlenweg
	Hammer Straße	Hammer Landstraße	Siederstraße / Bahnhofstraße
	Wulf-Hefe-Straße / Neheimer Straße	L 969	L 795
	Hansering	L 795	K 18

**Tabelle 2:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 2 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung)

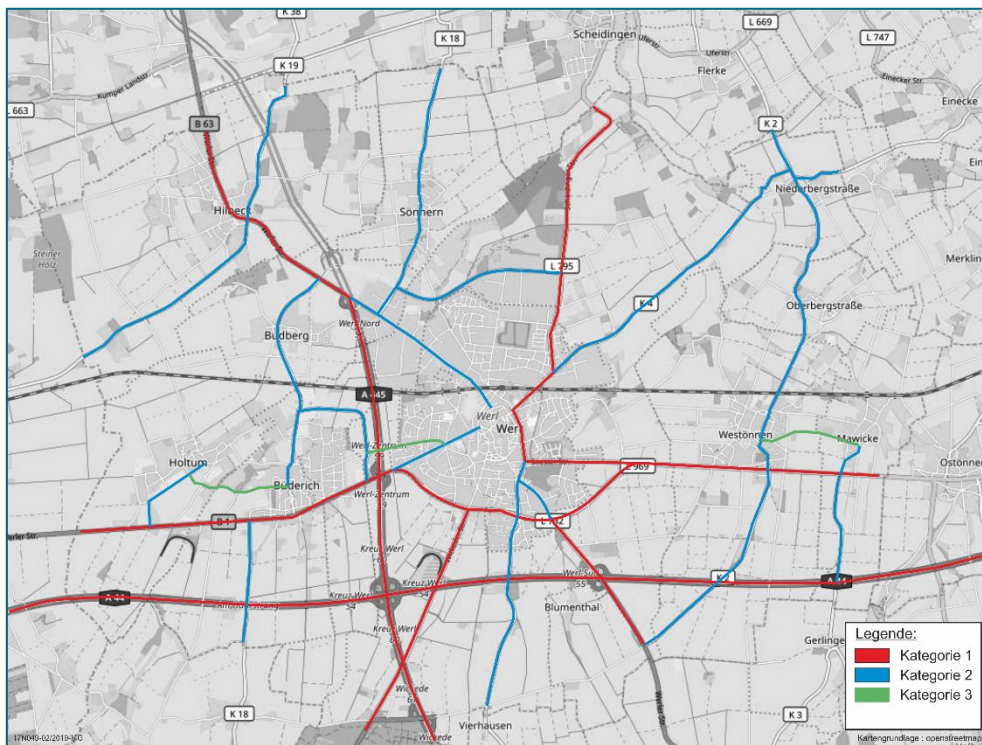


**Bild 5:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 und 2 im Untersuchungsgebiet  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

### 4.3 Verkehrswichtige Straßen zur Verbindung der Stadtteile

Ebenso wie zwischen der Wallfahrtsstadt Werl und deren Umland ist zwischen den einzelnen Stadtteilen im Gemeindegebiet eine gegenseitige Versorgungs- und Austauschfunktion zu gewährleisten. Die verkehrliche Aufgabe für den Kfz-Verkehr übernehmen hierbei die Straßen der Kategorie 3.

Einen Großteil der Verbindungsfunktionen zwischen den Stadtteilen im Untersuchungsgebiet übernehmen schon die Straßen der Kategorie 1 und 2. Daher sind den hier definierten verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 3 nur noch drei weitere Straßenabschnitte zuzuordnen. Dabei handelt es sich um den Straßenzug „In der Boke / In der Linde“ zwischen den Stadtteilen Holtum und Büderich, um den Straßenzug „Mawicker Weg / Kirchweg“ zwischen Westönnen und Mawicke und der Büdericher Straße zwischen Büderich und dem Kernbereich von Werl (vgl. **Bild 6** und **Tabelle 3**).



**Bild 6:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1, 2 und 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

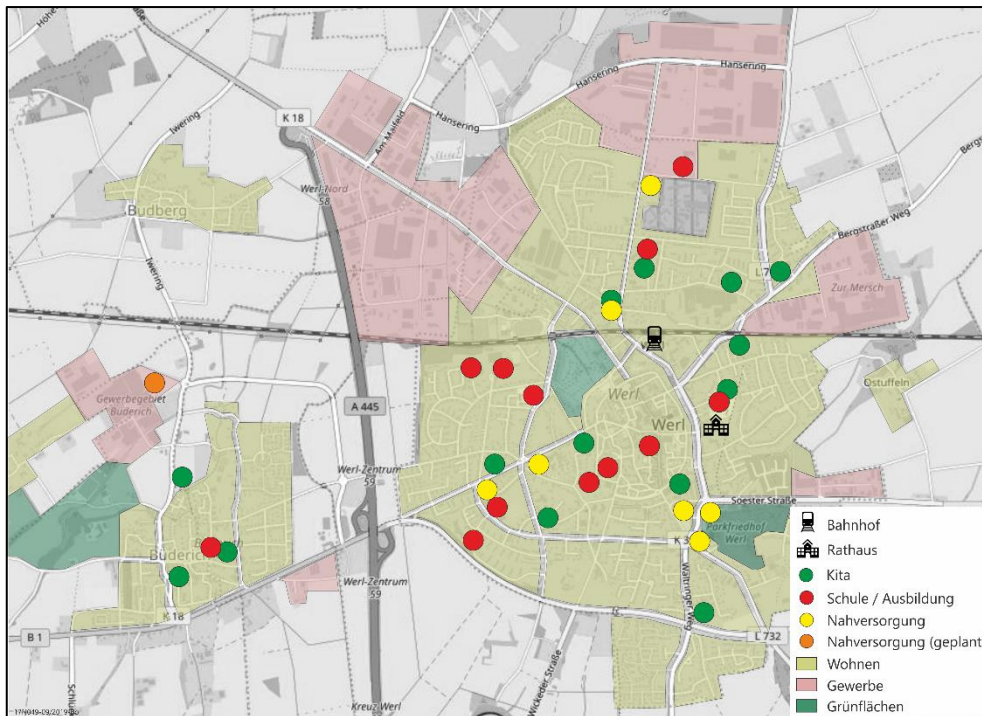
Klassifizierung	Straßenname	zwischen	
	In der Boke / In der Linde	Lohbredde	Budberger Straße / Schützenweg
	Mawicker Weg / Kirchweg	Breite Straße	Ostlandstraße
	Büdericher Straße	K 18n	Unnaer Straße

**Tabelle 3:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung)

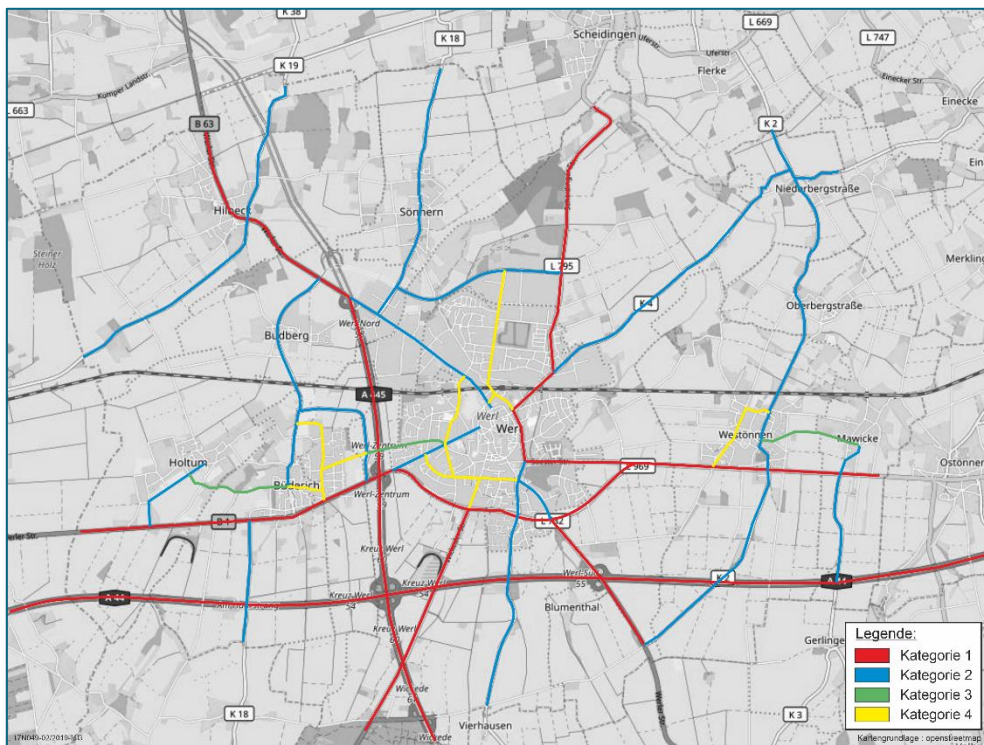


#### 4.4 Verkehrswichtige Straßen zur Bündelung des Verkehrs im Stadtgebiet

Zur Verknüpfung der einzelnen Siedlungsbereiche (Wohn- und Gewerbeflächen) sowie wichtiger Einzelpunkte im Stadtgebiet (vgl. **Bild 7**) an die verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 1 bis 3 dienen die hier definierten verkehrswichtigen Straßen der Kategorie 4. Diese sind dem **Bild 8** und der **Tabelle 4** zu entnehmen.



**Bild 7:** Verkehrswichtige Quellen und Ziele im Kernbereich des Untersuchungsgebietes (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)



**Bild 8:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 bis 4 im Untersuchungsgebiet  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Klassifizierung	Straßenname	zwischen	
Stadtstraße	Langenwiedenweg	Hansering	Grafenstraße
Stadtstraße	Grafenstraße / Bahnhofstraße	L 795	Hammer Straße
Stadtstraße	Westuffler Weg / Salinenring	Lindenallee	Hammer Straße
Stadtstraße	Wickeder Straße	St.-Georg-Straße	L 969
Stadtstraße	Lindenallee / St.-Georg-Straße / Hellweg	Unnaer Straße	Steinerstraße / Waltringer Weg
Stadtstraße	Schlesienstraße / Kunibertstraße	K 18	K18
Stadtstraße	Am Feldrain	Schlesienstraße	K 18n
Stadtstraße	Weststraße / Bruchstraße	L 969	Breite Straße

**Tabelle 4:** Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 4 im Untersuchungsgebiet  
(Eigene Zusammenstellung)

## 4.5 Fazit zu den verkehrswichtigen Straßen in Werl

Durch die vorgenommene Definition der verkehrswichtigen Straßen im Untersuchungsgebiet (vgl. **Kapitel 2.2**) und deren Identifikation (vgl. **Kapitel 4.1** bis **Kapitel 4.4**) konnte ein zusammenhängendes Netz an verkehrswichtigen Straßen in Werl abgeleitet werden (vgl. **Bild 8**). Dieses Netz an verkehrswichtigen Straßen erschließt alle wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet und verbindet die Stadtteile untereinander sowie die Wallfahrtsstadt Werl mit dem Umland. Es gibt somit aus funktioneller Sicht keine Netzlücken. Die Überprüfung des Netzes der verkehrswichtigen Straßen aus Sicht der Verkehrssicherheit, der Verkehrsbelastung und aus Sicht der Nutzer erfolgt in den nachfolgenden Kapiteln.

Der Großteil der verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl sind klassifizierte Straßen, die in der Baulast des Bundes, des Landes oder des Kreises liegen. Nur ein Teil der verkehrswichtigen Straßen sind Gemeindestraßen, die in der Baulast der Stadt liegen. Somit können nachfolgende Handlungsansätze zur Optimierung des Netzes verkehrswichtiger Straßen z. T. nur in Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Land oder dem Kreis umgesetzt werden.

Insbesondere bei den Bundesfernstraßen (Bundesautobahnen, Bundesstraßen) sind hier die Spielräume sehr klein, da der Bund für diese Straßen aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung sehr klare Gestaltungsvorstellungen hat. Auch für die klassifizierte Landesstraßen gilt ähnliches. Hier liegt der Handlungsspielraum in den Möglichkeiten, die das einschlägige Regelwerk offeriert. Diese sind im Außerortsbereich die Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL) [5] und im Innerortsbereich die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) [2]. Dies ist bei der Entwicklung der Handlungsansätze zu berücksichtigen (vgl. **Kapitel 7**).

## 5 Betrachtung der verkehrlichen Bestandssituation

### 5.1 Vorbemerkung

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurden verschiedene Datengrundlagen ausgewertet. Dabei handelt es sich um Verkehrsbelastungen, die durch eigene Erhebungen ermittelt wurden sowie um Unfalldaten, die auf einer Auswertung der polizeilich gemeldeten Unfälle im Untersuchungsgebiet basieren. Ferner wurden vorangegangene Konzepte und Planungen im Untersuchungsgebiet betrachtet und auf deren weiterhin bestehende Möglichkeit zur Realisierung geprüft sowie aktuelle Planungen der Stadt Werl bzw. des Landes betrachtet.

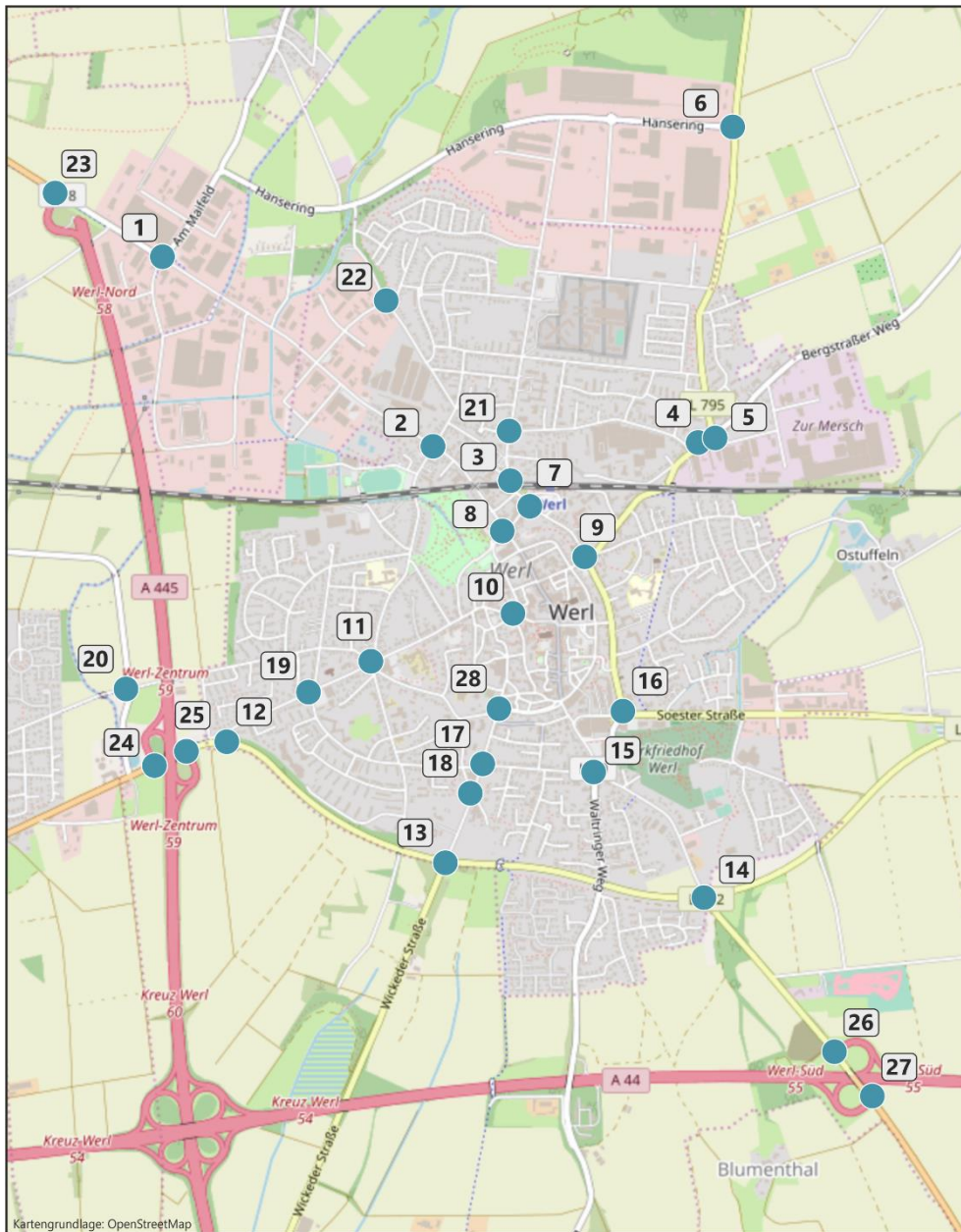
### 5.2 Ermittlung der Verkehrsbelastungen

An insgesamt 28 Knotenpunkten in Werl wurden am 28.11.2017 Verkehrsdaten erhoben. In der Auswertung der Daten wurde dabei zwischen Leichtverkehr (Pkw und Lieferwagen) und Schwerverkehr (Lkw, Lastzüge, Busse) unterschieden. Die Verkehrsstärken des Fuß- und Radverkehrs wurden aufgrund der Fokussierung auf die verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr nicht erhoben, zumal hierfür ein Erhebungstag nicht ausreichend ist. Als relevante Erhebungsstellen wurden die im folgenden **Bild 9** dargestellten und in der **Tabelle 5** benannten Knotenpunkte ausgewählt und an diesen die Verkehrsmengen erhoben.

Die Ergebnisse der Erhebung, die vollständig im **Anhang** dokumentiert sind, ergaben für den innerstädtischen Bereich hohe Verkehrsbelastungen für die Hedwig-Dransfeld-Straße mit in der Spitzenstunde mehr als 1.500 Kfz im Querschnitt, sowie für die Wulf-Hefe-Straße (>1.200 Kfz/h auf dem Querschnitt in der Nachmittagsspitzenstunde). Auch außerhalb des Stadtkerns gab es stark frequentierte Streckenzüge. Hier stehen zahlenmäßig vor allem die Streckenabschnitte Hammer Landstraße auf Höhe der Anbindung der BAB 445, die Unnaer Straße, die L 969 im Süden Werls und die Wickeder Straße als radiale Einfallstraße aus dem Süden auf Höhe des Anschlusses an die L 969 hervor.

Die Erhebungsdaten lassen sich überschlägig hochrechnen auf die werktäglichen Verkehrsbelastungen. **Bild 10** zeigt die Ergebnisse der Abschätzung des DTV auf Basis der Zählraten an den Erhebungsknotenpunkten sowie der Hochrechnungsfaktoren nach Arnold/Dahme [6].





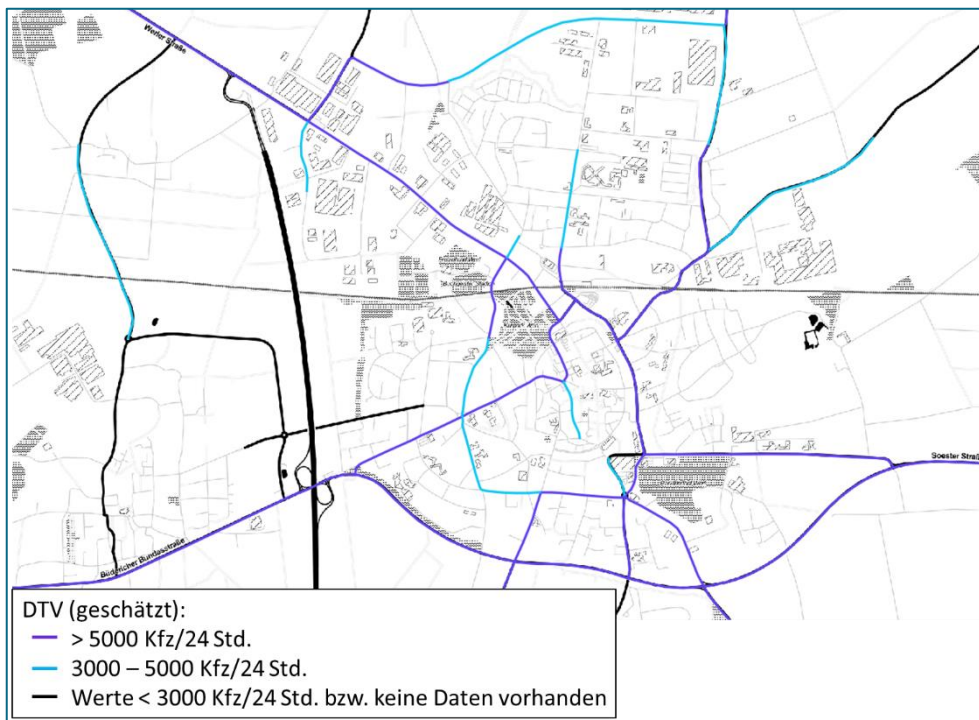
**Bild 9:** Übersicht über die für die Erhebung ausgewählten Knotenpunkte  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

### Erhebungsknotenpunkte

---

1	Hammer Landstraße / Am Maifeld
2	Hammer Straße / Rustigestraße / Salinenring
3	Langenwiedenweg / Brandisstraße / Grafenstraße
4	Industriestraße / Am Grüggegraben
5	Industriestraße / Bergstraßer Weg / Scheidinger Straße
6	Scheidinger Straße / Hansering
7	Grafenstraße / Bahnhofstraße
8	Bahnhofstraße / Hammer Straße / Siederstraße
9	Schützenstraße / Melsterstraße / Hedwig-Dransfeld-Straße
10	Kreisverkehr Kälbermarkt
11	Unnaer Straße / Westuffler Weg / Salinenring / Büdericher Straße
12	Unnaer Straße / L 969
13	Wickeder Straße / L 969
14	L 969 / Neheimer Straße
15	Kreisverkehr Hellweg / Waltringer Weg / Wulf-Hefe-Straße / Neheimer Straße / Steinerstraße
16	Kreisverkehr Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße / Wulf-Hefe-Straße
17	Hellweg / Wickeder Straße / Sankt-Georg-Straße
18	Wickeder Straße / Kurfürstenring
19	Unnaer Straße / Lindenallee
20	Kreisverkehr K 18 / Büdericher Straße
21	Langenwiedenweg / Olakenweg
22	Neuwerk / Auf dem Kreiter
23	AS Werl Nord BAB 445
24	AS BAB 445 / B 1
25	AS BAB 445 / B 1 / L 969
26	AS BAB 44 / Neheimer Straße
27	AS BAB 44 / Neheimer Straße
28	Neuerstraße / Kisastraße

**Tabelle 5:** Übersicht über die für die Erhebung ausgewählten Knotenpunkte  
(Eigene Zusammenstellung)



**Bild 10:** Abschätzung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Die erhobenen Verkehrsbelastungen spiegeln das Netz der verkehrswichtigen Straßen sehr gut wider. Demnach bilden die Einfallstraßen Hammer Landstraße, Hammer Straße, Unnaer Straße, Wickeder Straße, Neheimer Straße, Soester Straße und Schützenstraße die radialen Hauptanbindungen an das Hauptstraßennetz. Sie münden in die südliche Ost-West-Verbindung L 969 sowie in den „inneren Ring“, bestehend aus den Straßenzügen Hellweg, Wulf-Hefe-Straße, Hedwig-Dransfeld-Straße, Grafenstraße, Bahnhofstraße, Siederstraße, Bäckerstraße bzw. Erbsälzerstraße, Unnaer Straße und Westuffler Weg, wobei die Hammer Straße und der Salinenring nördlich des Stadtkerns eine Alternative zur Führung über die Siederstraße und Bäckerstraße darstellen.

Die Erschließung der nördlichen Gewerbegebiete erfolgt größtenteils über die Verbindung Hammer Landstraße – Am Maifeld – Hansering. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Industriestraße sowie des südlichen Abschnitts der Scheidinger Straße ist jedoch davon auszugehen, dass auch über die östliche, durch den städtisch angebauten Bereich führende Route Wulf-Hefe-Straße – Hedwig-Dransfeld-Straße ein Teil der Erschließung erfolgt. Dennoch weisen die Erhebungsdaten klare Verteilungen auf: Während in der morgendlichen Spitzenstunde am Knotenpunkt Hammer Landstraße / Anschlussstelle BAB 445 insgesamt 492 Lkw in der Schwerverkehrsspitze

(zwischen 07:45 Uhr und 08:45 Uhr) verzeichnet wurden, wurden am Knotenpunkt Hedwig-Dransfeld-Straße / Schützenstraße / Melsterstraße in der morgendlichen Spitze des Schwerverkehrs (07:15 Uhr bis 08:15 Uhr) insgesamt lediglich 73 Lkw gezählt. Damit passiert in der morgendlichen Spitze des Schwerverkehrs im Durchschnitt alle 50 Sekunden ein Lkw die Hedwig-Dransfeld-Straße. Detaillierte Betrachtungen hierzu finden in der Ableitung der Handlungsansätze in **Kapitel 7** statt.


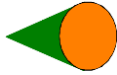



## 5.3 Unfallgeschehen auf den Straßen im Untersuchungsgebiet

### 5.3.1 Struktur der Unfalldaten

Für die Unfalldatenanalyse wurden durch die Direktion Verkehr der Kreispolizeibehörde Soest digitale Kartenausschnitte aus der Elektronischen Unfalltypen-Steckkarte (EUSka) zur Verfügung gestellt. Aus den Kartenausschnitten ergeben sich die polizeilich gemeldeten Unfälle für den 3-Jahres-Zeitbereich von Oktober 2014 bis einschließlich September 2017.

Es sind aus den Kartendarstellungen je Unfall der Ort des Geschehens, die Unfallkategorie, der Unfalltyp sowie mögliche Sondermerkmale zu entnehmen. Die Unfallkategorie bezeichnet die Unfallschwere und beschreibt dabei immer die schwerwiegendste Folge des jeweils betrachteten Unfalls. Das impliziert, dass bei einem Unfall mit schwerverletzten Personen auch weitere Personen mit leichten Verletzungen zu Schaden gekommen sein können. Ist als Unfallkategorie hingegen als schwerwiegendste Unfallfolge mindestens eine leichtverletzte Person angegeben, so sind keine weiteren Personen schwerverletzt oder sogar als Folge des Unfalls getötet worden.









Insgesamt werden in Deutschland fünf Unfallkategorien unterschieden. Die Unfallkategorien eins bis drei umfassen Unfälle mit Personenschaden, die Unfälle der Kategorie vier und fünf sind Unfälle mit Sachschaden, aber ohne Personenschaden. In der Kartendarstellung wird die Unfallschwere durch verschieden große Durchmesser des sogenannten Unfallsteckpunktes bzw. durch eine entsprechende Umrandung kenntlich gemacht (vgl. **Bild 11**).

Kat.	Kürzel	Beschreibung	Darstellungsart (Karte)
1	U (GT)	Unfall mit mind. 1 getöteten Person	
2	U (SV)	Unfall mit mind. 1 schwerverletzten Person, aber ohne getötete Person	
3	U (LV)	Unfall mit mind. 1 leichtverletzten Person, aber ohne schwerverletzte oder getötete Person	
4	U (SS)	Unfall mit schwerwiegendem Sachschaden, aber ohne Personenschaden	
5	U (S)	Unfall mit Sachschaden, aber ohne Personenschaden	








**Bild 11:** Definition der Unfallkategorien und deren Darstellung in Unfallsteckkarten (Eigene Darstellung)

Neben der Unfallkategorie wird in einer übergeordneten Klassifizierungsebene die hauptsächliche, d. h. den Unfall auslösende Konfliktsituation festgehalten. Diese wird mittels des sogenannten Unfalltyps in acht verschiedene Untergruppen unterschieden. In den EUSka wird der Unfalltyp durch eine farbliche Füllung des Unfallsteckpunktes dargestellt und wie in **Bild 12** aufgezeigt unterschieden.

Ergänzend zur Unfallkategorie und zum Unfalltyp werden mittels Hinterlegung verschiedener Sondermerkmale in einer EUSka zudem je Unfall festgehalten und visualisiert, ob und welche weiteren, spezifischen Sachverhalte (z. B. Beteiligung des Fuß- und Radverkehrs, Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln, Hindernisse, Überholvorgänge) beim Unfallgeschehen zu berücksichtigen sind. Die Sondermerkmale werden in den EUSka auf der Karte als „Fähnchen“ (Dreiecke) an den jeweiligen Unfallsteckpunkten dargestellt und ebenfalls wie der Unfalltyp farblich unterschieden. Eine Zusammenstellung der Sondermerkmale ist dem **Bild 13** zu entnehmen.

Typ	Kürzel	Beschreibung	Darstellungsart (Karte)
1	F	Fahrerunfall	
2	AB	Abbiege-Unfall	
3	EK	Einbiegen-/Kreuzen-Unfall	
4	ÜS	Überschreiten-Unfall	
5	RV	Ruhender Verkehr	
6	LV	Unfall im Längsverkehr	
7	SO	Sonstiger Unfall	
8	-	Unfalltyp unbekannt	

**Bild 12:** Definition der Unfalltypen und deren Darstellung in Unfallsteckkarten  
(Eigene Darstellung)

Sondermerkmal	Darstellungsart (Karte)
Fußgänger	
Radfahrer	
Krad	
Baum	
Alkohol / andere berauschende Mittel	
Überholen	
Wild	

**Bild 13:** Darstellung der Sondermerkmale in Unfallsteckkarten  
(Eigene Darstellung)

### 5.3.2 Makroskopische Analyse der bereitgestellten Unfalldaten

Die Aufbereitung der Unfalldaten aus den EUSka-Kartenausschnitten erfolgte für den Kernstadtbereich Werl sowie auch für die zugehörigen Ortsteile Budberg, Büderich, Holtum, Hilbeck, Mawicke, Niederbergstraße, Oberbergstraße, Sönnern und Westönnen. In allen Stadtteilen zusammengenommen wurden innerhalb des Betrachtungszeitrahmens 535 Unfälle polizeilich erfasst.

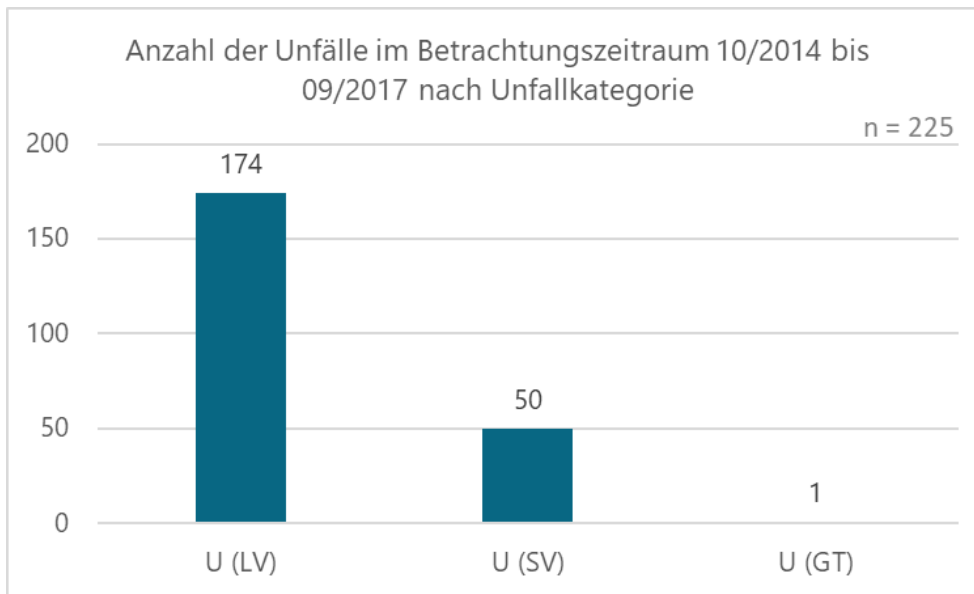
Davon wiesen 301 Unfälle als schwerste Unfallfolge lediglich einen leichten Sachschaden (Kategorie 5) auf. Die tatsächliche Anzahl von Unfällen mit leichtem Sachschaden ohne Personenschaden wird in Wirklichkeit vermutlich deutlich höher ausfallen, da in vielen Fällen bei geringen Schäden die Polizei nicht hinzugerufen wird und die Unfälle damit statistisch nicht erfasst werden. Für die 9 registrierten Unfälle mit schwerwiegendem Sachschaden (Kategorie 4) und für die insgesamt 225 Unfälle mit Personenschaden (Kategorien 1, 2 und 3) ist davon auszugehen, dass die im Folgenden genannten Zahlen der polizeilich erfassten Unfälle auch dem tatsächlichen Unfallgeschehen in dem betrachteten Zeitraum entsprechen.

Die Analyse der Unfälle im Betrachtungszeitraum konnte ausschließlich für den vollständigen 3-Jahres-Zeitraum zusammengefasst erfolgen, da in den bereitgestellten Daten das jeweilige Ereignisjahr nicht hinterlegt wurde und ausschließlich Kartenausschnitte für den gesamten Betrachtungszeitraum zur Verfügung gestellt wurden.

Aufgrund der Tatsache, dass eine Betrachtung von 1-Jahres-Zeiträumen nicht möglich war, wurde keine weitergehende Analyse der Unfälle mit Sachschaden vorgenommen. Eine Analyse der Unfälle mit Personenschaden auf Basis der Dreijahreskarte kann jedoch Aufschluss über ggf. bestehende Unfallhäufungslinien und Unfallhäufungsstellen geben. Aus diesem Grund wurde eine Analyse der Unfälle mit Personenschaden durchgeführt und die Ergebnisse im Folgenden dargestellt.

Im Betrachtungszeitraum ereigneten sich insgesamt 225 Unfälle mit Personenschaden, ein Unfall davon hatte mindestens eine getötete Person zur Folge (Kategorie 1). Die Aufteilung der Unfälle mit Personenschaden in die einzelnen Unfallkategorien ist dem **Bild 14** zu entnehmen. Es wird ersichtlich, dass die Anzahl der Unfälle mit steigender Kategoriengruppe abnimmt und die Anzahl der Unfälle mit mindestens einer leicht verletzten aber ohne weitere schwerverletzte oder getötete Person als Unfallfolge deutlich überwiegt.





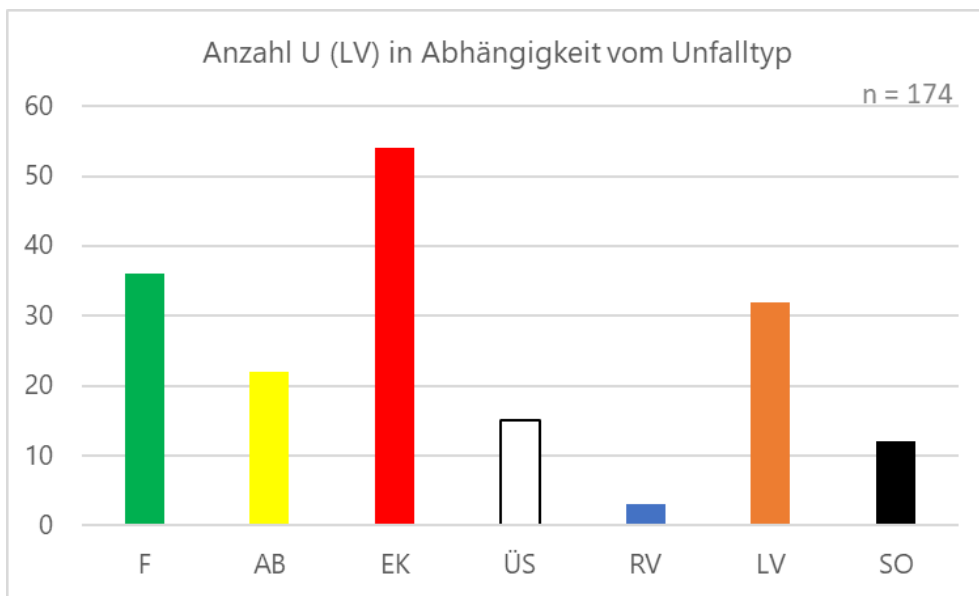
**Bild 14:** Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 1 bis 3 im Betrachtungszeitraum von Oktober 2014 bis September 2017 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung)

Innerhalb der Gruppe der Unfälle mit leicht verletzten Personen (U (LV), Kategorie 3)) stellt der Unfalltyp „Einbiegen-/Kreuzen-Unfall“ den meistverzeichneten Unfalltyp dar (vgl. **Bild 15**). Aufgrund der überwiegend städtischen Verkehrssituationen sind sowohl dieser als auch der Unfalltyp „Abbiege-Unfall“ als überwiegende Unfalltypen zu erwarten. Auffällig hoch für den Stadtverkehr sind hingegen die Fahrnfälle und die Unfälle im Längsverkehr.

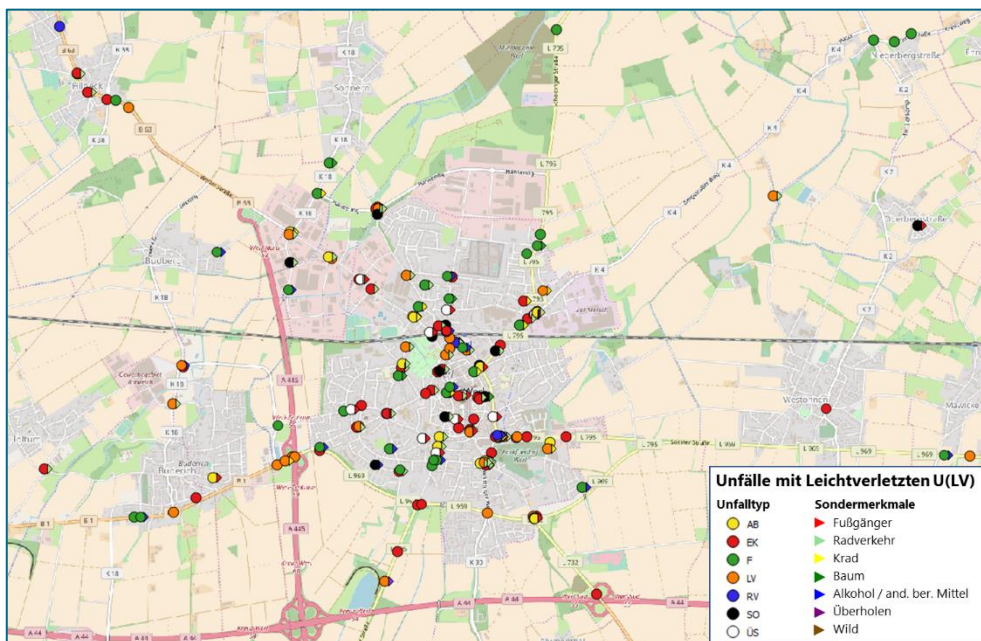
Werden die Fahrnfälle (Unfalltyp 1), bei denen mindestens eine leichtverletzte Person als Unfallfolge hinterlegt ist, näher analysiert, ist festzustellen, dass bei mehr als einem Viertel der Fahrnfälle mindestens eine am Unfall beteiligte Person unter dem Einfluss von Alkohol oder anderer berauschender Mittel stand.

Werden weitere Sondermerkmale bei den Unfällen der Unfallkategorie 3 betrachtet, fällt die hohe Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern am Unfallkollektiv mit leicht verletzten Personen U (LV) auf. Unfälle mit Radfahrerinnen und Radfahrern sind durch ein hellgrünes Fähnchen gekennzeichnet (vgl. **Bild 16**). Von den 174 Unfällen der Kategorie 3 des Untersuchungskollektivs weisen 50 Unfälle dieses Sondermerkmal auf. Dies bedeutet, dass in ca. 29 % der Unfälle mit mindestens einer leichtverletzten Person mindestens eine in den Unfall verwickelte Person mit dem Fahrrad unterwegs war.





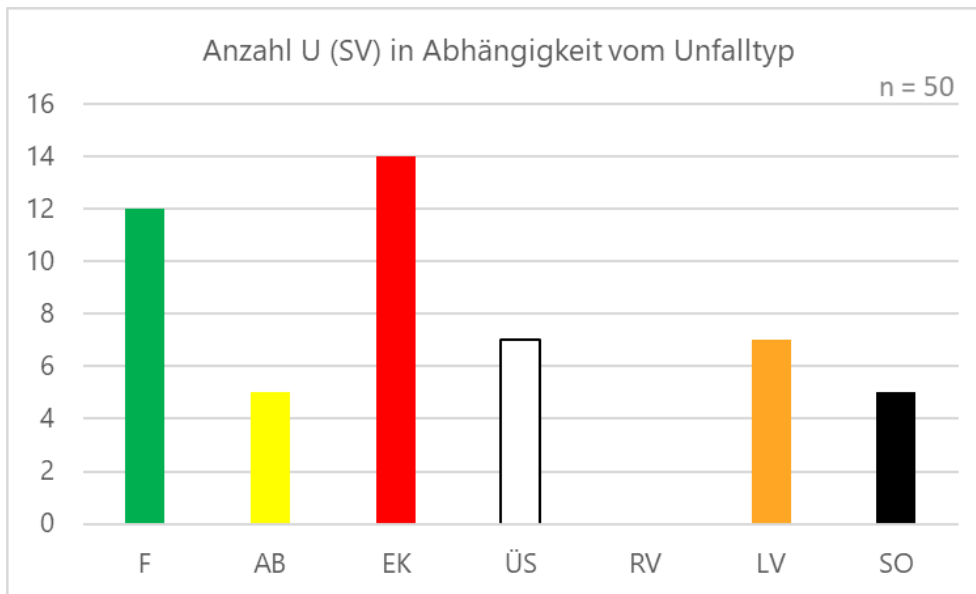
**Bild 15:** Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 3 in Abhängigkeit vom Unfalltyp (Eigene Darstellung)



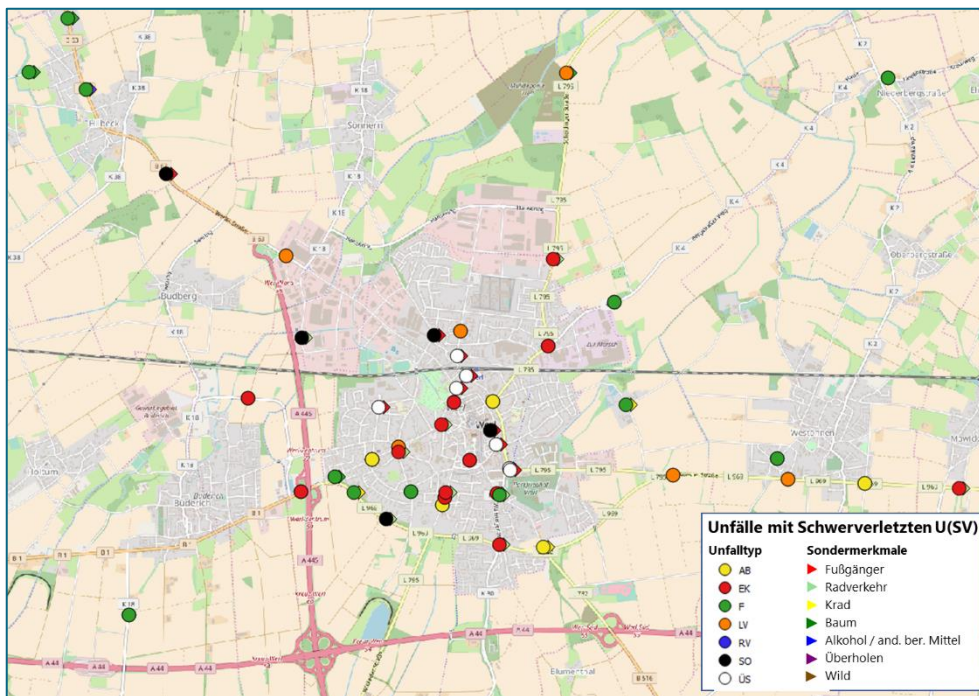
**Bild 16:** 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle der Unfallkategorie 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

Das Unfallkollektiv der Unfälle mit schwerem Personenschaden (U (SV), Kategorie 2) weist eine sehr ähnliche Verteilung der Unfalltypen-Anteile am Gesamtkollektiv auf wie die Unfälle der Kategorie 3 (vgl. **Bild 17**). Auch hier dominieren die Unfalltypen „Einbiegen-Kreuzen-Unfall“ und „Fahrnfall“. Die Analyse der Sondermerkmale zeigte, dass in jeweils rund 20 % der Unfälle

eine Beteiligung des Radverkehrs (mehrheitlich bei Unfällen vom Unfalltyp „Einbiegen-Kreuzen-Unfall“) und des Fußgängerverkehrs (hauptsächlich bei Unfällen vom Unfalltyp „Überschreiten-Unfall“) vorlag. In keinem der Fälle wurde der Einfluss von Alkohol oder anderen berauschenden Mitteln verzeichnet. Die Kartendarstellung des Unfallkollektivs der Unfälle mit schwerem Personenschaden (U (SV), Kategorie 2) als 3-Jahres-Karte ist dem **Bild 18** zu entnehmen.



**Bild 17:** Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 2 in Abhängigkeit vom Unfalltyp (Eigene Darstellung)



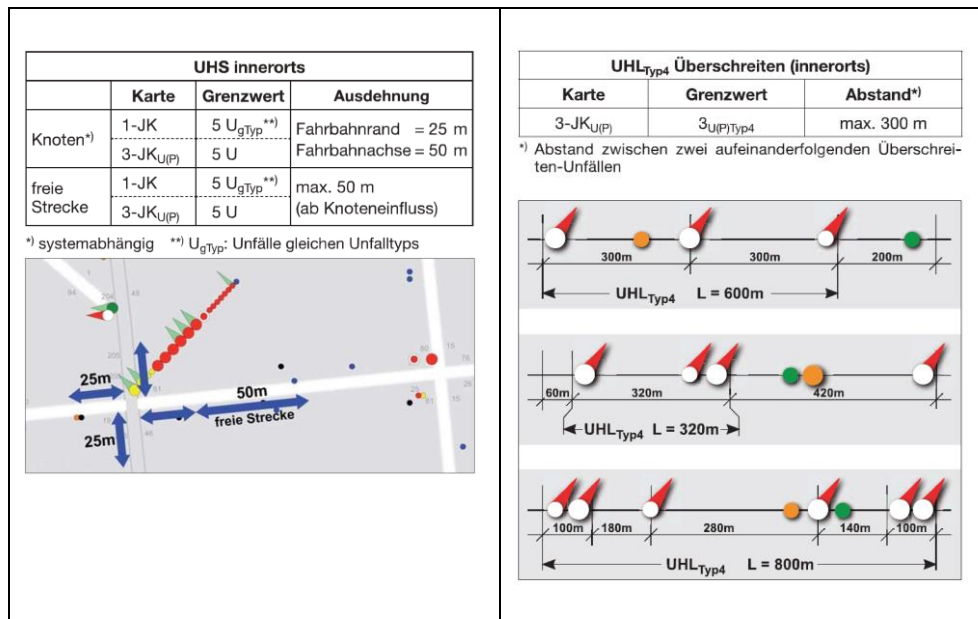
**Bild 18:** 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle der Unfallkategorie 2 im Untersuchungsgebiet  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

### 5.3.3 Detaillierte Analyse des Unfallgeschehens in ausgewählten Bereichen

Aufgrund der hohen Radverkehrsbeteiligung am Unfallgeschehen wurden einzelne, auffällige Streckenzüge und Knotenpunkte für eine Detailanalyse ausgewählt und detailliert betrachtet. Hier gilt es festzustellen, ob es sich bei diesen Bereichen ggf. sogar um eine Unfallhäufungsstelle oder eine Unfallhäufungslinie handelt. Da sich die vorliegende Betrachtung ausschließlich auf einen 3-Jahres-Zeitraum von Unfällen mit Personenschäden (U (P)) beziehen kann (eine Differenzierung nach einzelnen Jahren ist aufgrund der Art der Datenbereitstellung nicht möglich), werden die folgenden Analysen ausschließlich für das Untersuchungskollektiv U (P) und damit für „schwere Unfallhäufungsstellen“ und „schwere Unfallhäufungslinien“ vorgenommen.

Werden auf einem Streckenabschnitt innerorts auf einer maximalen Längsausdehnung von 50 m oder an einem Knotenpunkt innerorts innerhalb von jeweils 25 m ausgehend vom Schnittpunkt der Fahrbahnränder innerhalb eines 3-Jahres-Zeitraums mindestens 5 Unfälle mit Personenschaden U (P) festgestellt, wird dieser Streckenabschnitt oder Knotenpunkt als schwere Unfallhäufungsstelle (UHS) gemäß dem Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) [7] definiert: „Untersuchungen zeigten, dass „linienhaftes Unfallgeschehen auf Innerortsstraßen aufgrund der kurzen Knotenpunktabstände kaum vorkommt. [...] Ausnahmen bilden die

Unfälle des Unfalltyps 4 „Überschreiten“. Diese können insbesondere in Geschäftsstraßen als Unfallhäufungslinie auftreten“ [7]. Es handelt sich auf Innerortsstraßen dann um eine sogenannte Unfallhäufungslinie UHL<sub>Typ4</sub>, wenn auf der 3-Jahres-Karte einzelne „Überschreiten-Unfälle“ (Unfalltyp 4) nicht mehr als 300 m voneinander entfernt liegen und der Grenzwert von mind. 3 Unfällen (in drei Jahren) für die betrachtete potenzielle Unfallhäufungslinie erreicht wird (vgl. **Bild 19**).



**Bild 19:** Kriterien für die Identifizierung von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) innerorts gemäß M Uko (Eigene Darstellung; Quelle: [7])

Im Untersuchungsgebiet ergeben sich anhand der vorliegenden Unfallkarte folgende Knotenpunkte, die aufgrund einer Unfallhäufung (mindestens 5 Unfälle im Zeitraum von 3 Jahren) einer detaillierten Betrachtung bedürfen:

- Kreisverkehr Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße
- Kreisverkehr Wulf-Hefe-Straße / Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße
- Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße

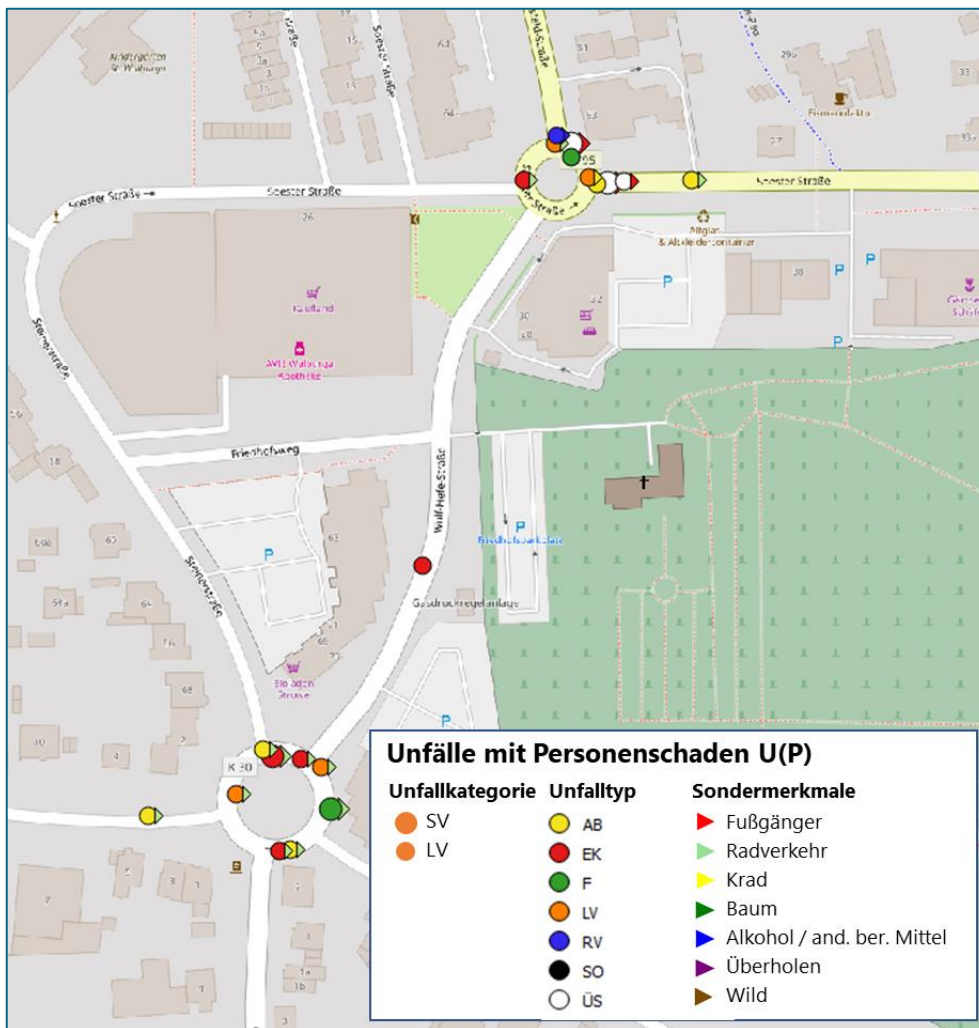
### **Betrachtung der Kreisverkehre Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße und Wulf-Hefe-Straße / Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße**

Der Kartenausschnitt in **Bild 20** zeigt die beiden Kreisverkehre Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße und Wulf-Hefe-Straße / Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße zu Beginn und zum Ende der Wulf-Hefe-Straße.

Während beim nördlichen Kreisverkehr Wulf-Hefe-Straße / Soester Straße / Hedwig-Dransfeld-Straße die Unfalltypen und auch die Sondermerkmale variieren und somit keine eindeutige Unfallauffälligkeit zu erkennen ist, fällt für den südlichen Kreisverkehr Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße auf, dass sich alle polizeilich registrierten Unfälle mit Beteiligung des Radverkehrs ereigneten.

Die Unfallkommission des Kreises Soest hatte daher auch den Kreisverkehr Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße in ihrer Sitzung im März 2018 auf der Tagesordnung. Dem Protokoll dieser Zusammenkunft der Experten der Unfallkommission ist zu entnehmen, dass Ausführungsmängel in der Gestaltung des Kreisverkehrs (Abweichung von den in den RASt [2] empfohlenen Regelmaßen) vorliegen. Dies betrifft die Breite der Kreisfahrbahn. Der Knotenpunkt soll daher entsprechend umgebaut werden, so dass ein Überholen von Kfz- und Radverkehr auf der Kreisfahrbahn nicht mehr möglich ist. In Folge des Termins wurde eine neue Markierung auf dem Kreisring aufgebracht, die den Kreisinnenring, also den nicht für Pkw zur Überfahrgedachten Teil des Kreisfahrrings, vergrößert und damit die Kreisfahrbahn verschmälert.



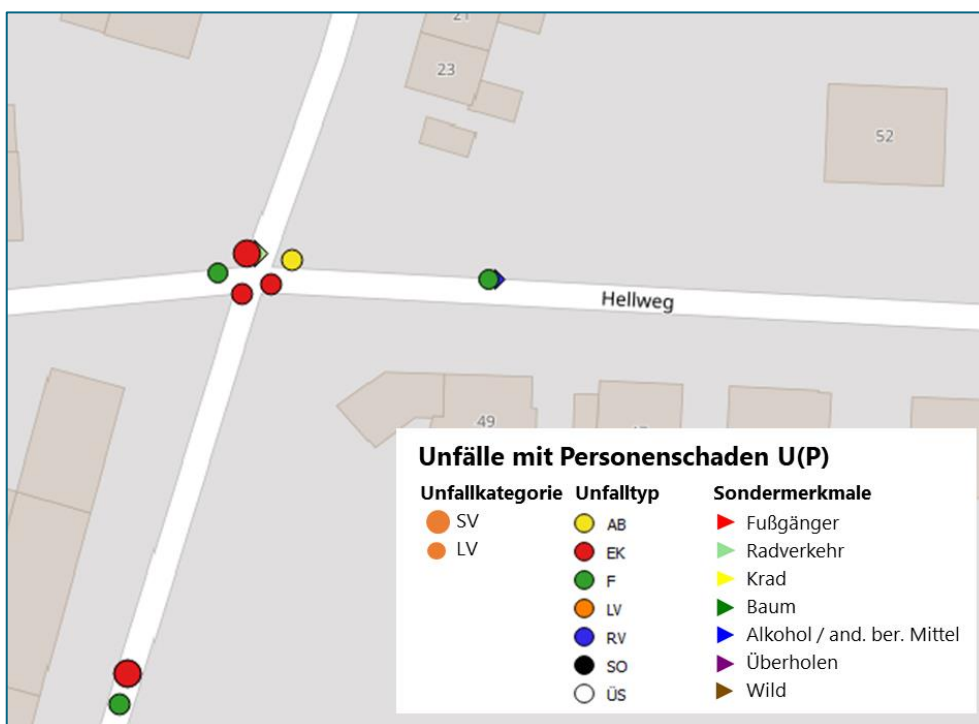


**Bild 20:** Ausschnitt der 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle mit Personenschaden im Bereich der Wulf-Hefe-Straße  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

### Betrachtung des Knotenpunktes Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße

Am Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße ereigneten sich im Betrachtungszeitraum von drei Jahren insgesamt fünf Unfälle mit Personenschaden (U (P)), davon ein Unfall mit mindestens einer schwerverletzten Person (vgl. **Bild 21**). Da die detaillierten Unfallanzeigen für die Unfälle nicht vorliegen, kann keine genauere Analyse der Unfallhergänge vorgenommen werden, aus der Rückschlüsse auf ggf. bestehende Defizite in der Verkehrsführung gezogen werden könnten. Jedoch handelt es sich bei der Verkehrsregelung am Knotenpunkt um eine sogenannte „abknickende Vorfahrt“, die gegenüber anderen Verkehrsregelungen deutlich unfallauffälliger ist. Dies liegt insbesondere daran, dass einerseits häufig die querenden

Fußgänger quer zur Vorfahrtsstraße fälschlicherweise annehmen, gegenüber dem abbiegenden Kfz-Verkehr im Vorrang zu sein. Andererseits ist die Befolgungsrates der Fahrtrichtungsanzeige („Blinken“) bei einer „abknickenden Vorfahrt“ gering, so dass es durch einbiegende Fahrzeuge zu Fehleinschätzungen des Gegenverkehrs kommen kann. Daher sollte grundsätzlich auf diese Art der Verkehrsregelung – ungeachtet des hier im Detail vorliegenden Unfallgeschehens – verzichtet werden. Da schon derzeit das Linksabbiegen aus der nördlichen Zufahrt der Wickeder Straße unterbunden ist, führt die Verkehrsregelung ferner an dieser Stelle dazu, dass auch eine Einschränkung der Fahrtbeziehungen vorliegt. Daher wird in der folgenden Konzeptentwicklung auch für diesen Knotenpunkt die Verkehrsführung näher analysiert.



**Bild 21:** Ausschnitt der 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle mit Personenschaden im Bereich des Knotenpunktes Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße  
(Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA)

#### 5.3.4 Fazit zur Auswertung des Unfallgeschehens

Die Auswertung der Unfalldaten mit Personenschaden über einen Zeitraum von drei Jahren führte zu keinen Auffälligkeiten im Untersuchungsgebiet. Der einzige als Unfallschwerpunkt identifizierbare Bereich mit dem Kreisverkehr Hellweg / Waltringer Weg / Neheimer Straße / Wulf-Hefe-Straße / Steinerstraße wurde durch die Unfallkommission des Kreises Soest schon betrachtet

und eine Maßnahme zur Behebung des Sicherheitsdefizites wurde umgesetzt.

Dennoch liegt ein hoher Anteil mit Radverkehrsbeteiligung an den Unfällen mit Personenschaden vor. Daher ist eine gesonderte Betrachtung des Radverkehrs durch die Erstellung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Werl empfehlenswert.

## 5.4 Bisherige Planungen zur Gestaltung des Verkehrsnetzes in Werl

### 5.4.1 Bisherige Verkehrsentwicklungsplanung

Folgende bisherige Planungen wurden zur Verfügung gestellt und konnten gesichtet werden:

- Verkehrsentwicklungsplan Stadt Werl – Teil I Befunde und Bewertungen aus dem Jahr 1993
- Verkehrsentwicklungsplan Stadt Werl – Teil II Konzepte aus dem Jahr 1993
- Kurzfassung der Konzepte und Maßnahmen zur Verkehrsentwicklungsplanung
- Materialband zu den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Werl aus dem Jahr 1991
- Generalverkehrsplan aus dem Jahr 1982

Eine Sichtung der Unterlagen ergab folgende Erkenntnisse:

Der Generalverkehrsplan 1982 erscheint zu veraltet, um Hinweise für die heutige Verkehrsplanung und Konzeptentwicklung zu liefern. Die damals vorgeschlagenen Maßnahmen wurden durch die Wallfahrtsstadt Werl z. T. bereits umgesetzt, andere bislang nicht umgesetzte Maßnahmen erscheinen heute aufgrund der aktuellen Bebauung der Flächen in der vorgeschlagenen Form nicht mehr realisierbar.

Der Materialband zur Verkehrsentwicklungsplanung aus dem Jahr 1991 lieferte die damals aktuellen Zahlen zu Verkehrsstärken, Geschwindigkeiten, Stellplatzbedarf und -angebot sowie zum Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Sämtliche Daten des Materialbandes sind mittlerweile überholt und finden daher in den weiteren Betrachtungen keine Berücksichtigung mehr.



Der Teil I Befunde und Bewertungen aus den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Werl aus dem Jahr 1993 umfasst die Situationsanalyse und hat damit für die heutige Planung ebenfalls keinerlei Bedeutung.

Der Teil II Konzepte aus den Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Stadt Werl aus dem Jahr 1993 umfasst u. a. (bezogen auf den Schwerpunkt des zu entwickelnden Konzepts für die verkehrswichtigen Straßen in Werl) eine Entwicklung von sieben verschiedenen Netzvarianten, ein Handlungskonzept für den fließenden MIV-Verkehr, ein Handlungskonzept für den ruhenden MIV-Verkehr, ein Konzept für die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und eine abschließende Empfehlung für Prioritäten. Die wesentlichen Inhalte werden im Folgenden zusammengefasst und hinsichtlich ihrer weiterhin vorhandenen Relevanz für die aktuelle Konzeption bewertet.

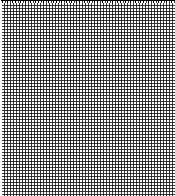
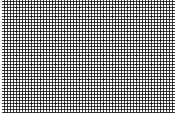

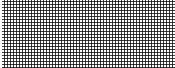

#### 5.4.2 Netzvarianten aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1993




Die verschiedenen Netzvarianten, die im Zuge der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes entwickelt wurden, weisen unterschiedlich umfangreiche Eingriffe in das damalige Verkehrsnetz der Wallfahrtsstadt Werl auf. Um den Bezug zum heutigen Verkehrsnetz herzustellen, wurden die einzelnen Netzvarianten in tabellarischen Listen nachfolgend zusammengefasst und hinsichtlich der bereits erfolgten oder der noch möglichen Umsetzung klassifiziert. Aus der Zusammenstellung aller Betrachtungsvarianten erfolgt dann am Ende die Ableitung der Varianten, die auch in der aktuellen Konzeption Berücksichtigung finden können.

Im Einzelnen wurden die folgenden Netzvarianten des VEP 1993 betrachtet:

- Netzvariante A
- Netzvariante C/C1
- Netzvariante D1/D2
- Netzvariante E
- Netzvariante F

**Netzvariante A**

Maßnahme / Vorschlag	Umsetzung bereits erfolgt	Zukünftige Umsetzung
Fußgängerbereiche nördliche Steinerstraße, Alter Markt, westliche Engelhardstraße, Kälbermarkt, Bäckerstraße, nördliche Kämperstraße		grundsätzlich möglich
Öffnung südliche Kämperstraße und Erbsälzer Straße im Zweirichtungsbetrieb		vollständige Umsetzung nicht möglich
Neue Verbindungsstraße Soester Straße – Hellweg inkl. Kreisverkehr		
Gesamtstädtisch Tempo 30 außerhalb des Vorrangnetzes		grundsätzlich möglich
Netzdurchtrennung Hammer Straße auf Höhe der Bahnlinie		grundsätzlich möglich
Neue Bahnunterführung zur Verbindung Grafenstraße – Langenwiedenweg – Hammer Straße		grundsätzlich möglich
Abbinden der Brandisstraße		grundsätzlich möglich
Öffnung der Rustigestraße für den Zweirichtungsbetrieb zwischen Hammer Straße und Brandisstraße		grundsätzlich möglich
Untergeordnete Netzbedeutung für den Waltringer Weg für den Durchgangsverkehr		
6-streifiger Ausbau der BAB 44		in Vorbereitung durch den Bund (Planfeststellungsverfahren läuft)

**Legende:**  
 Umsetzung erfolgte  
 vollständig umgesetzt  
 teilweise umgesetzt

**Tabelle 6:** Maßnahmen der Netzvariante BAB des VEP 1993 (Eigene Zusammenstellung)




### Netzvariante C

Die Netzvariante C 1 umfasst die Ergänzung der südlichen Umgehung gemäß Variante D2, jedoch ohne Realisierung der BAB-Anschlussstelle an der Neheimer Straße. Die Netzvariante C erweitert die Netzvariante C1 um eine Netzdurchtrennung des Hellwegs auf Höhe des Waltringer Wegs mit dem Ziel, die Kfz-Belastungen des Hellwegs zu reduzieren und eine Umlegung auf die südliche Umgehungsstraße (heutige L 969) zu erwirken. Aufgrund der Umsetzung der B 1n (heutige L 969) und der Anschlussstelle BAB 44 / Neheimer Straße ist die Netzvariante C1 nicht von weiterer Relevanz.

### Netzvariante D

Die Netzvarianten D1 und D2 umfassen die Überprüfung der Auswirkungen einer Anschlussstelle an die BAB 44 auf Höhe der Neheimer Straße ohne die Erweiterung der B 1n (ursprünglicher Zustand) in Variante D1 und inkl. der Umsetzung der Verlängerung der B 1 als B 1n (heutiger Zustand) in Variante D2. Da beide Maßnahmen (Anschlussstelle Neheimer Straße sowie südliche Umgehung) vollständig umgesetzt wurden, besteht hier kein weiterer Untersuchungsbedarf.

### Netzvariante E

Maßnahme / Vorschlag	Umsetzung	
	bereits erfolgt	Zukünftige Umsetzung
Maßnahmen aus Variante BAB zuzüglich folgender Ergänzungen:		
Netzergänzung zwischen Scheidinger Straße und Hammer Landstraße (Erschließung JVA und Gewerbegebiet)		
Abbindung Langenwiedenweg auf der Höhe der Röntgenstraße		grundsätzlich möglich
Netzdurchtrennung „Auf dem Kreiter“ im Bereich der Norderschließung		grundsätzlich möglich
<b>Legende:</b>		
Umsetzung erfolgte		vollständig umgesetzt
		teilweise umgesetzt

**Tabelle 7:** Maßnahmen der Netzvariante E des VEP 1993 (Eigene Zusammenstellung)

### Netzvariante F

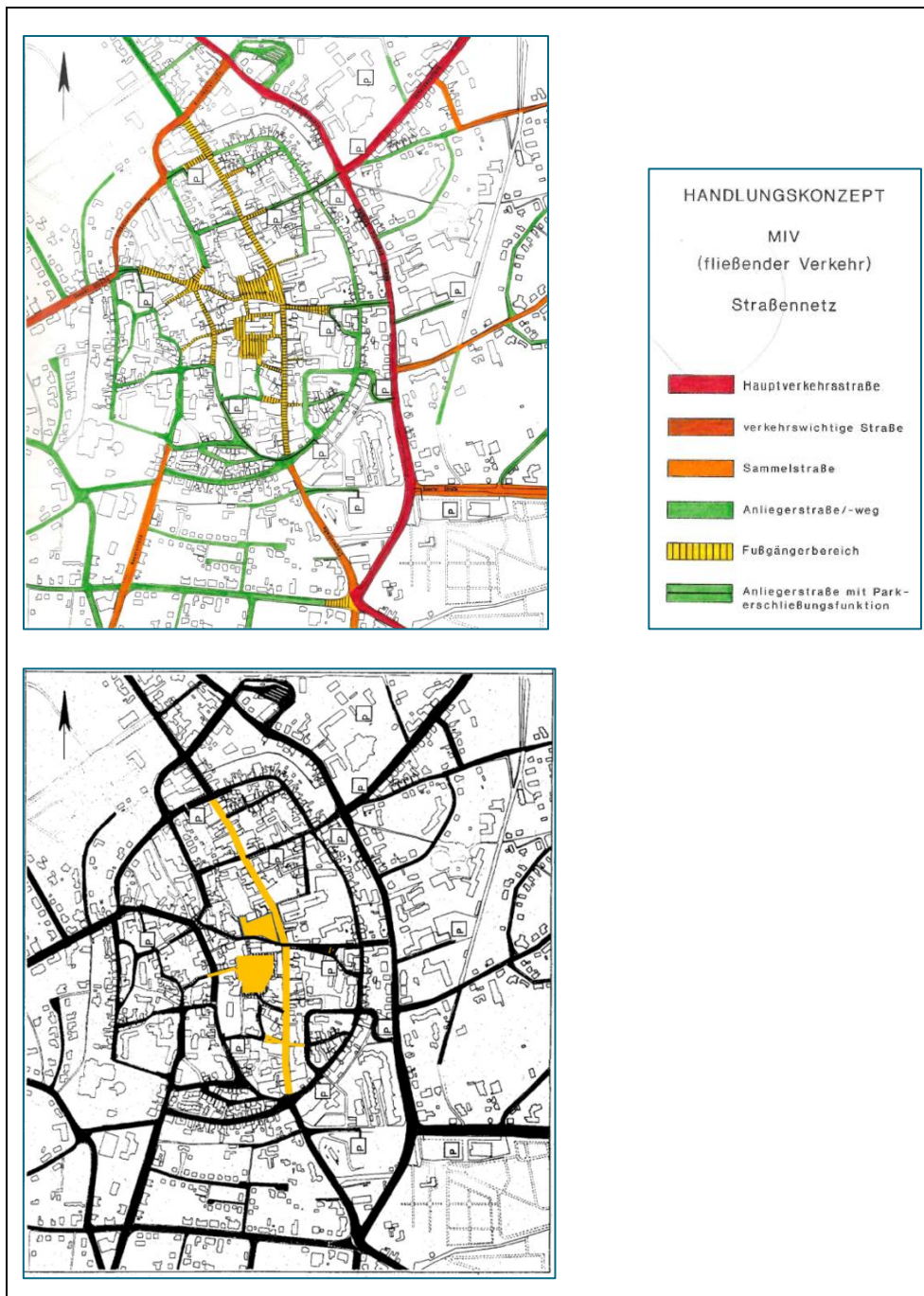
Die Netzvariante F basiert auf den Netzvarianten BAB und E und erweitert dieses Szenario um eine potenzielle Osttangente zwischen der Soester Straße und dem Bergstraßer Weg oder zwischen Soester Straße und Industriestraße. Da die Osttangente als Idee nach wie vor in der Bürgerschaft Werl vorhanden ist und die Planungen durch die Politik und Verwaltung der Wallfahrtsstadt Werl zumindest nicht vollständig verworfen wurden, ist die Planvariante Osttangente mindestens in ein Szenario in die Konzepterstellung für die verkehrswichtigen Straßen Werl einzubeziehen.

#### 5.4.3 Handlungskonzept MIV aus dem Verkehrsentwicklungsplan 1993

Das Handlungskonzept MIV aus dem Verkehrsentwicklungsplan von 1993 umfasst die geplante (anzustrebende) Erschließung Werls mit dem MIV. Es wurden hierzu unterschiedliche Straßenhierarchien definiert und zudem der Fußgängerbereich ausgewiesen. In **Bild 22** ist eine Gegenüberstellung der damals geplanten Fußgängerbereiche gegenüber den heutigen ausgewiesenen Fußgängerbereichen dargestellt.

Im Vergleich des damaligen Konzepts mit der heutigen Ist-Situation zeigt sich, dass der ursprünglich geplante (Kfz-freie) Fußgängerbereich deutlich umfangreicher ausfiel und den westlichen Teil der Altstadt rund um den Kälbermarkt einschloss. Da das Handlungskonzept für den fließenden MIV-Verkehr auf den entwickelten Netzvarianten beruhte, war zudem eine Abbindung des Hellwegs zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs am Knotenpunkt mit der Neheimer Straße vorgesehen. Die heutige Wulf-Hefe-Straße war im Verkehrskonzept ebenfalls enthalten, zum damaligen Zeitpunkt der Bearbeitung jedoch noch nicht realisiert.

Die im damaligen Handlungskonzept ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen und verkehrswichtigen Straßen entsprechen nicht der im Rahmen des vorliegenden Konzeptes vorgenommenen Definition von verkehrswichtigen Straßen. Daher wurde in der unteren Netzdarstellung der heutigen Situation auf eine Einfärbung der Straße für den Kfz-Verkehr verzichtet.



**Bild 22:** Gegenüberstellung der im Handlungskonzept 1993 angestrebten Ausdehnung des Fußgängerbereichs (oben) im Vergleich zur Ausdehnung der Fußgängerzone im Istzustand 2018 (unten)  
(Quelle: oben: Verkehrsentwicklungsplan 1993, unten: eigene Bearbeitung)

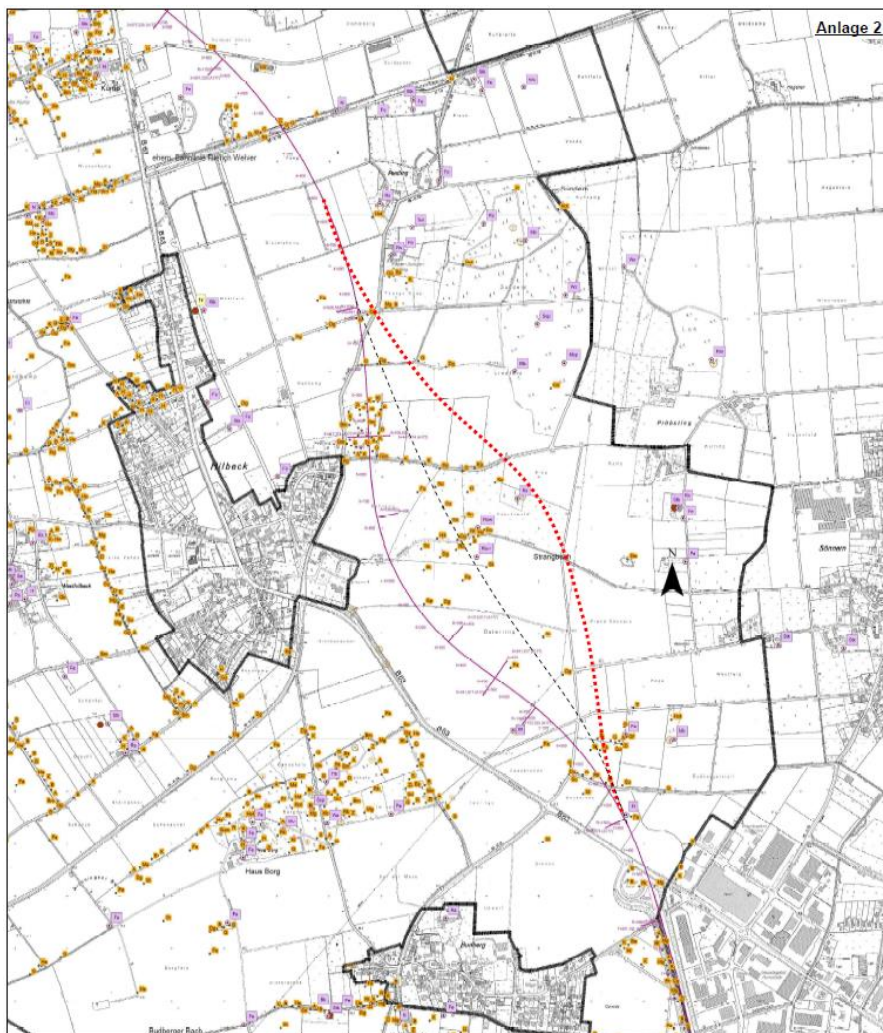
#### 5.4.4 Verlängerung der BAB 445

Die Wallfahrtsstadt Werl hat sich in einer Stellungnahme vom 14.07.2017 für die Verlängerung der BAB 445 ab der Anschlussstelle Werl-Nord bis zum Anschluss an die BAB 2 ausgesprochen und dem Land NRW gegenüber zum Planungsstand Stellung bezogen. Dem Fazit ist eine grundsätzliche Befürwortung (**Bild 23**) und eine Aufforderung zur Trassenverlegung (**Bild 24**) zu entnehmen. Für die Untersuchung des Netzes für die verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr in Werl wird davon ausgegangen, dass es grundsätzlich zu einer Umsetzung des Neubauvorhabens kommen wird und sich daraus entsprechende Entlastungen für den Ortsteil Hilbeck (Werler Straße) sowie auf der Hammer Landstraße im Norden von Werl-Zentrum ergeben.

- Die Wallfahrtsstadt Werl spricht sich grundsätzlich für den Neubau der A 445 zwischen Werl und Hamm aus und fordert eine möglichst zeitnahe Umsetzung.
- Die an den Ortsrand von Hilbeck verschobene Trasse lehnt die Wallfahrtsstadt Werl ab. Sie ist aufzugeben und eine weiter östlich gelegenen alternative Linieneinführung zu ermitteln.
- Das Schutzgut Mensch ist stärker in den Fokus zu rücken und gleichrangig mit anderen Belangen wie z.B. Natur- und Artenschutz zu behandeln. Die Überbewertung des Artenschutzes ist zu aufzugeben.
- Die Schallschutzansprüche sind erneut zu ermitteln. Dabei sind die in die Berechnung einfließenden Gebietskategorien entsprechend der tatsächlichen Nutzung einzustufen und das Ergebnis einer fortgeschriebenen Verkehrsuntersuchung zu Grunde zu legen.
- Die im Gutachten zur „Prüfung der Plausibilität habitat- und artenschutzrechtlicher Erwägungen“ vom Büro Schmal + Ratzbor vom 23.06.2017 aufgezeigten Defizite sind zu beachten und neue Erkenntnis daraus in der Trassenfestlegung zu berücksichtigen.
- Im Wirkungsbereich der bestehenden A 445 zwischen dem Autobahnkreuz Werl und der Anschlussstelle Werl-Nord sind zum Schutz der Bürger vor Verkehrslärm aktive Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Gleiches gilt für den Neubau der A 445.

**Bild 23:** Auszug aus der Stellungnahme der Wallfahrtsstadt Werl zur Planfeststellung für den Neubau der BAB 445 Werl / Nord bis Hamm / Rhynern  
(Quelle: Wallfahrtsstadt Werl, 2017)





**Bild 24:** Skizze alternative Trassenführung der BAB 445  
(Quelle: Wallfahrtsstadt Werl, 2017, Anl. 2))

#### 5.4.5 Bahnunterführung Langenwiedenweg

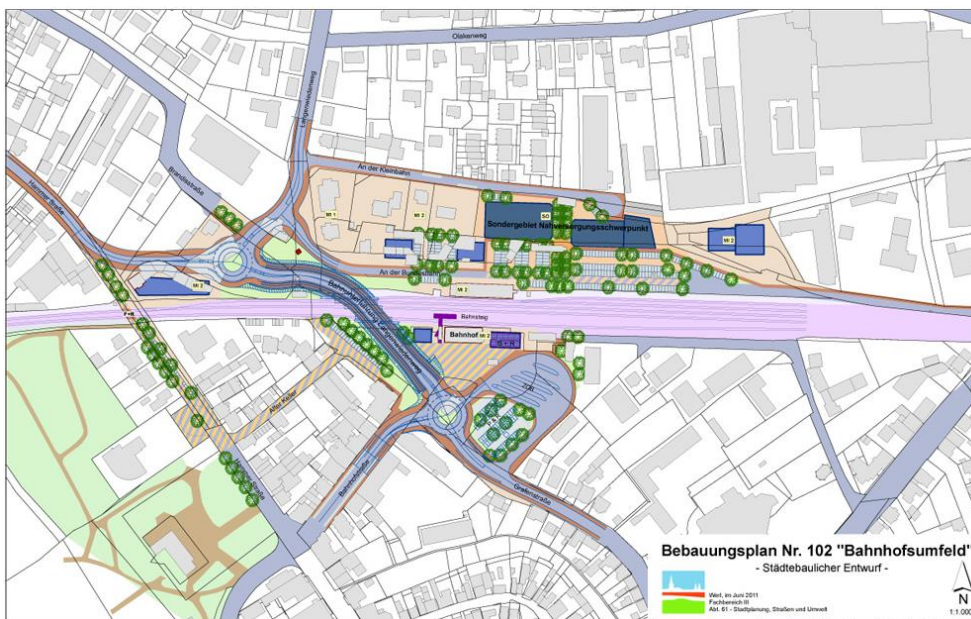
Für den derzeitigen plangleichen Bahnübergang in der Nähe des Werler Bahnhofs (Grafenstraße / Langenwiedenweg) ist eine Unterführung geplant. Für das Vorhaben wurde durch den Rat der Wallfahrtsstadt Werl ein Grundsatzbeschluss gefasst. Dem Internetauftritt der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH Werl (GWS) ist mit Stand August 2018 zu entnehmen:

„Der Rat der Stadt Werl hat einen Grundsatzbeschluss gefasst, auf einem nördlich der Bahnlinie Dortmund – Kassel gelegenen und im Eigentum der GWS bzw. der Stadt Werl befindlichen ca. 17.880 qm großen Grundstück ein

sog. Nahversorgungszentrum mit einer maximalen Gesamtverkaufsfläche von 3.200 qm (voraussichtlich 1.500 qm Lebensmittel-Vollsortimenter, 850 qm Lebensmittel-Discounter und 850 qm Getränkemarkt) entstehen zu lassen.

Die städtischen Planungen sind eingebettet in die Planungen zum Bau der Bahnunterführung Langenwiedenweg, die auch weitere angrenzende Flächen (z. B. Standort des jetzigen Rewe-Marktes) umfasst. Die GWS ist beauftragt, die entsprechenden Grundstücksflächen im Rahmen einer ganzheitlichen Projektsteuerung zu vermarkten. Die notwendigen planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Realisierung des Projektes wurde mit Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 102 der Stadt Werl „Bahnhofsumfeld“ (Rechtskraft 08.09.2016) geschaffen.“ (GWS) [8].

In **Bild 25** ist das geplante Vorhaben dargestellt.

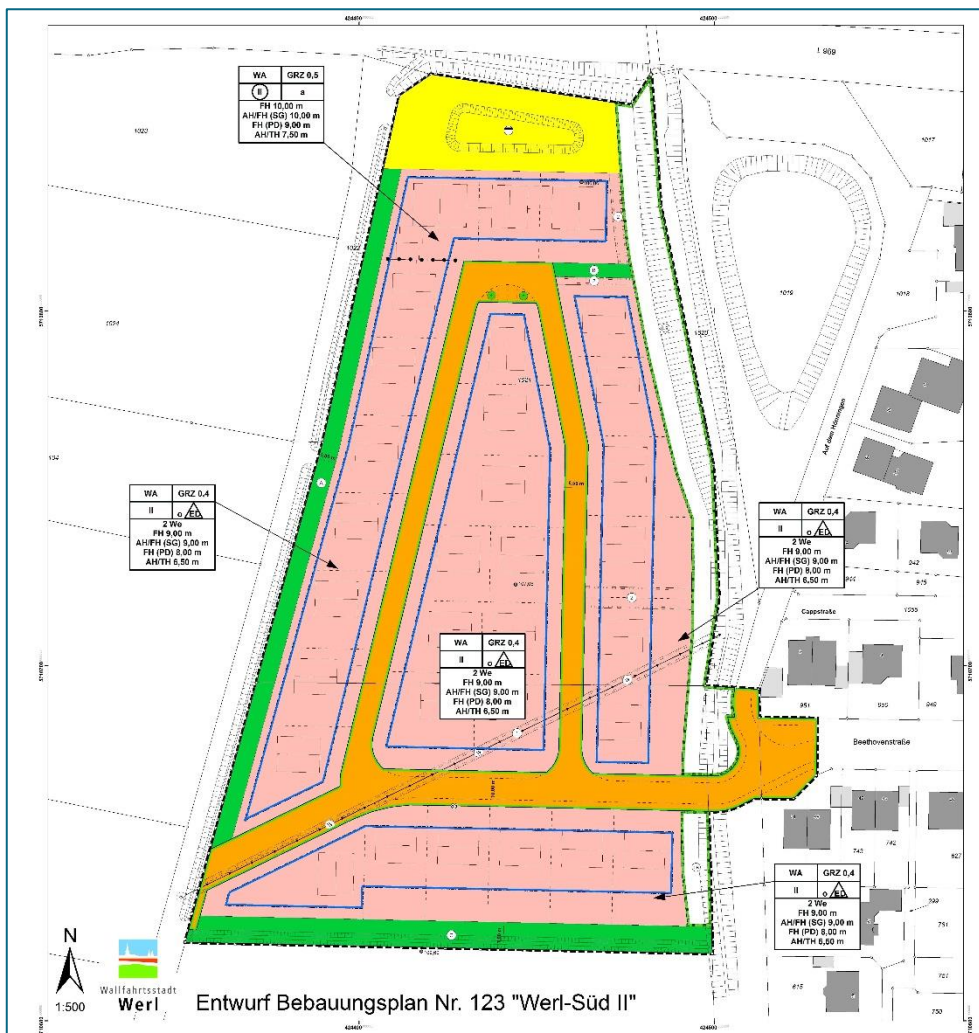


**Bild 25:** Städtebaulicher Entwurf zum „Bahnhofsumfeld“ inkl. Nahversorgungszentrum und geplanter Bahnunterführung Langenwiedenweg / Grafenstraße (Quelle: GWS, 2018)

In den nachfolgenden Betrachtungen zur Bahnunterführung (vgl. **Kap. 7.7**) wird das Nahversorgungszentrum als solches nicht hinsichtlich seiner verkehrlichen Auswirkungen betrachtet. Es wird lediglich die verkehrliche Wirkung der geplanten Bahnunterführung berücksichtigt.

### 5.4.6 Städtebaulicher Vorentwurf zum Plangebiet Werl Süd II

Südlich der L 969 und westlich der derzeitigen Bebauungsgrenze an der Beethovenstraße / Auf dem Hönningen befindet sich das derzeit im Vorentwurf vorliegende Plangebiet Werl-Süd II (**Bild 26**). Bei diesem Gebiet handelt es sich um ein allgemeines Wohngebiet mit offener Bebauung in Form von Einzel- und Doppelhäusern. Das Gebiet wird über die bereits bestehende Beethovenstraße und den Waltringer Weg erschlossen. Eine gesonderte Berücksichtigung dieses Plangebietes ist für das vorliegende Konzept jedoch nicht erforderlich, da hierzu ein gesonderte Verkehrsuntersuchung vorliegt, die eine ausreichende Verkehrserschließung nachweist (IGS [9]).



**Bild 26:** Entwurf Bebauungsplan Nr. 123 "Werl-Süd II", Stand August 2019 (Quelle: Stadt Werl)

### 5.4.7 Fazit aus den bisherigen Planungen

Aus den Planungen zur Verkehrsnetzgestaltung in der Wallfahrtsstadt Werl aus den vergangenen Jahren sind folgende Maßnahmen bislang noch nicht umgesetzt worden und werden im Folgenden vertiefend betrachtet:

- Netzdurchtrennung Hammer Straße auf Höhe der Bahnlinie
- Neue Bahnunterführung zur Verbindung Grafenstraße – Langenwiedenweg – Hammer Straße
- Öffnung der Rustigestraße für den Zweirichtungsbetrieb zwischen Hammer Straße und Brandisstraße
- Abbindung Langenwiedenweg auf der Höhe der Röntgenstraße
- Netzdurchtrennung des Hellwegs

Der 6-streifige Ausbau der BAB 45 befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Diese Maßnahme wird durch den Bund geplant und umgesetzt. Die Wallfahrtsstadt Werl hat hierbei keine Möglichkeiten der Einflussnahme. Daher werden in den folgenden Betrachtungen lediglich die Auswirkungen des 6-streifigen Ausbaus betrachtet.

Die Abbindung der Brandisstraße als eigenständige Maßnahme wird im Rahmen dieses Konzeptes nicht betrachtet, da es sich bei der Brandisstraße nicht um eine verkehrswichtige Straße im Zusammenhang mit diesem Konzept handelt.

Die Netzdurchtrennung „Auf dem Kreiter“ im Bereich der Norderschließung als eigenständige Maßnahme wird im Rahmen dieses Konzeptes nicht betrachtet, da es sich bei der Straße „Auf dem Kreiter“ nicht um eine verkehrswichtige Straße im Zusammenhang mit diesem Konzept handelt.

Auf eine Betrachtung der Auswirkungen einer Erweiterung der Fußgängerzone gemäß dem Konzept des Verkehrsentwicklungsplans von 1993 sowie auf eine Betrachtung der Öffnung der Fußgängerzone für die Befahrbarkeit durch den MIV wird im Rahmen des vorliegenden Konzeptes verzichtet, da sich diese Maßnahmen nicht auf das Netz der verkehrswichtigen Straßen beziehen.



## 6 Bürgerbeteiligung

### 6.1 Grundlegendes Konzept der Bürgerbeteiligung

Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Erstellung des Konzepts „Stadtgerechtes Verkehrsnetz Werl“ ist für ein Projekt dieser Größe und Dimension von wesentlicher Bedeutung. Ziel war es daher, die Bürgerinnen und Bürger der Wallfahrtsstadt Werl nicht nur zu informieren, sondern auch einzuladen, sich aktiv am Prozess zu beteiligen und ihre eigenen Erfahrungen und auch Vorstellungen einzubringen. Dabei ist es grundsätzlich von Vorteil, wenn die Bevölkerung nicht erst einbezogen wird, wenn schon bestimmte Maßnahmen und Konzepte vorgedacht wurden, sondern wenn diese von Anfang an in die Planung einbezogen wird. Dies erhöht nicht nur die Transparenz des Planungsprozesses, sondern auch die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger bzgl. des eigenen Mitspracherechts und optimalerweise auch Akzeptanz der Ergebnisse. Dafür muss jedoch zunächst ergebnisoffen und ohne Fokus auf einzelne, denkbare Maßnahmen diskutiert werden.

In einer gemeinsamen Veranstaltung der Wallfahrtsstadt Werl zusammen mit den Bearbeitern wurden alle Bürgerinnen und Bürger der Wallfahrtsstadt Werl zu einem Informations- und Diskussionsabend eingeladen. An diesem Abend wurden die Bürgerinnen und Bürger mit einem kurzen Input-Vortrag über die bislang getätigten Überlegungen zur Erstellung eines Konzepts für ein stadtgerechtes Verkehrsnetz informiert. Dabei wurden weder bestimmte Maßnahmen noch besondere Schwerpunkte in dem Vortrag thematisiert. Vielmehr ging es darum, die übergeordneten Ziele abzustecken, die Interessen und Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger zu erfassen und auch klar zu benennen, was nicht Teil der Untersuchung sein wird bzw. nur indirekt im Zuge der Konzeption eines stadtgerechten Verkehrsnetzes betrachtet werden kann.

Im Anschluss an den Input-Vortrag wurden die Bürgerinnen und Bürger dazu aufgefordert, die eigenen Erfahrungen in einer offenen Runde zu diskutieren und Fragen an die Stadtverwaltung und den Auftragnehmer zu stellen. Gleichzeitig wurde eine Box aufgestellt und Papier und Stifte bereitgestellt. Alle Besucherinnen und Besucher der Bürgerversammlung wurden dazu aufgefordert, ihre Ideen formlos zu verschriftlichen und am Ende des Termins in die Box einzuwerfen. Dabei blieb es den Teilnehmerinnen und Teilnehmern überlassen, ob sie dies anonym oder mit Angabe ihres Namens machen wollten.

Um auch diejenigen Ideen und Anregungen erfassen zu können, die erst im Nachgang zu dem Termin aufkamen und vielleicht auch in einer

gemeinsamen Diskussion mit Bekannten und der Familie entstanden, wurde zudem die Möglichkeit eröffnet, ca. vier Wochen lang nach der Veranstaltung auch mittels einer E-Mail an die Stadtverwaltung Werl Anregungen, Ideen und Kritik einzureichen.

## 6.2 Einreichungen der Bürgerinnen und Bürger

Die Bürgerversammlung fand am Abend des 14.03.2018 statt. Der Aufruf zur Beteiligung erfolgte im Vorfeld durch mehrere Berichte in der lokalen Presse (07.03.2018 und 13.03.2018), durch eine Notiz auf der Internetseite der Wallfahrtsstadt Werl sowie durch Plakate, die im Stadtgebiet aufgehängt wurden.

Im Ergebnis reichten die Bürgerinnen und Bürger Werls insgesamt 190 Einzelanmerkungen ein. Einige wenige Anmerkungen überschneiden sich dabei und wurden bei der Bearbeitung zusammengefasst berücksichtigt.

In **Anlage A** sind die Einreichungen inhaltlich zusammengefasst und aus verkehrsplanerischer Sicht beantwortet. Zudem wird aufgezeigt, ob die Anmerkungen im Rahmen der Konzeptentwicklung in die weiteren Überlegungen Eingang fanden oder falls nicht, warum nicht.

Der **Anlage B** stellt darüber hinaus diejenigen Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger dar, die nicht im Rahmen der Konzeptentwicklung berücksichtigt werden können, da sie nicht direkt mit der Aufgabenstellung im Zusammenhang stehen, jedoch dennoch wichtige Hinweise für die zukünftige Verkehrsplanung in Werl darstellen.



## 7 Handlungsansätze zur Gestaltung des zukünftigen Netzes verkehrswichtiger Straßen

### 7.1 Untersuchungsschwerpunkte

Aus den Auswertungen der Bürgerbeteiligung, der Unfallanalyse, den Bestandsdaten und den Anmerkungen der Politik und der Verwaltung lassen sich die wesentlichen Mängel und Schwachstellen ableiten. Diese galt es im Rahmen des Konzepts näher zu untersuchen und geeignete Stellschrauben für eine Verbesserung der Ist-Situation zu entwickeln. Schwerpunkte der Detailanalyse sind demnach:

- Der Schwerverkehr im Stadtgebiet und hier speziell die Belastung der Hedwig-Dransfeld-Straße und der OD Hilbeck
- Die Verlängerung des Hanserings und die Verlängerung der BAB 445
- Die Wirksamkeit und Realisierungschancen einer Ostumgehung
- Die verkehrlichen Auswirkungen einer Bahnunterführung Langenwiedenweg
- Verbesserung der Verkehrssituation am Knoten B63 Iwering
- Die Möglichkeit der Öffnung der Rustigestraße für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen
- Der Verkehrsablauf auf dem Hellweg
- Die Öffnung der Kämperstraße für die Befahrbarkeit durch den Kfz-Verkehr
- Das Thema Tempo 30 und die mögliche Durchsetzung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Streckenzügen Hellweg, Sankt-Georg-Straße und Lindenallee

### 7.2 Vorbemerkung zur Entwicklung der Handlungsansätze

Einige der zuvor genannten Untersuchungsschwerpunkte stellen wesentliche Eingriffe in das Straßennetz für den Kfz-Verkehr dar. Diese Eingriffe werden zu spürbaren verkehrlichen Auswirkungen u. a. durch die Verlagerung von Kfz-Verkehrsströmen führen. Um Aussagen zu den verkehrlichen Wirkungen einer Maßnahme im Straßennetz treffen zu können, bedarf es eines entsprechenden Verkehrsmodells für den Kfz-Verkehr im Untersuchungsraum. Mit Hilfe dieses Verkehrsmodells lassen sich dann die verkehrlichen Wirkungen unterschiedlicher Änderungen der Netzstrukturen oder veränderter Verkehrsregelungen abschätzen.

Das für die vorliegende Untersuchung verwendete Verkehrsmodell basiert auf einem Verkehrsmodell, das im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung zur Planung des Neubaus der BAB A445 (IGS mbH, 2018) erarbeitet wurde

und als überregionales Verkehrsmodell ausgelegt ist, um die durch den Neubau der BAB 445 bewirkten Verkehrsverlagerungen im Netz der Autobahnen und Bundesstraßen zu erfassen. Dieses Modell wurde auf Basis des aktuellen Bundesverkehrswegeplanung (BVWP) (BMVI, 2016), der bundesweiten Verflechtungsprognose (BVU, Intraplan, IVV, Planco, 2014) und aktueller Verkehrserhebungen (u.a. SVZ 2015) im Rahmen eines Projekts im Auftrag des Landesbetriebs Straßen NRW – Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift – im Jahr 2017 fortgeschrieben. Da das Modell ursprünglich der Abbildung und Prognose des überregionalen Verkehrs diente, wurde es zudem für den Bereich des Stadtgebiets Werl entsprechend angepasst und feiner kalibriert, so dass auch die städtischen Verkehre im zentralen Untersuchungsraum kleinteiliger abgebildet werden können.

Somit liegt der vorliegenden Untersuchung ein Verkehrsmodell zugrunde, das einerseits die regionalen und überregionalen Verkehre, die den Untersuchungsraum durchqueren bzw. tangieren, sehr gut abbilden kann und damit die Verlagerungen im Fall der Verlängerung der BAB 445 oder einer Umsetzung einer Osttangente aufzeigen kann. Andererseits können auch die Kleinteiligkeit im zentralen Untersuchungsraum Werl und die lokalen Verkehre und kleinräumigen Verflechtungen mithilfe der Verkehrsmodellrechnung detailliert betrachtet werden.

In den nachfolgenden Kapiteln werden mit Hilfe dieses Verkehrsmodells die Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Netz der verkehrswichtigen Straßen dargestellt, die sich aufgrund der jeweils betrachteten Maßnahme ergeben. Diese Veränderungen der Verkehrsbelastungen sind in Form von grünen und oranger Balken entlang der jeweiligen Straßen dargestellt. Dabei bedeutet ein oranger Balken eine Zunahme der Verkehrsbelastungen auf dem jeweiligen Streckenabschnitt und ein grüner Balken eine Abnahme der Verkehrsbelastungen auf dem jeweiligen Streckenabschnitt jeweils im Vergleich zum Bezugsfall ohne die betrachtete Maßnahme. Dabei werden nur Veränderungen von mindestens 500 Kfz/Tag ausgewiesen. Geringere Veränderungen von weniger als 500 Kfz/Tag können nicht ausgewiesen werden, da diese im Bereich der Modellungenauigkeit liegen und somit nur eine eingeschränkte Aussagekraft besitzen.

Beim Bezugsfall handelt es sich um den sog. Prognose-Null-Fall bzw. Prognose-Bezugsfall. Dieser Fall berücksichtigt das heutige Straßennetz, d. h. keine Änderungen der verkehrlichen Infrastruktur. Berücksichtigt gegenüber der heutigen Situation sind jedoch die siedlungsstrukturellen Änderungen, die sich in den nächsten Jahren bis zum Jahr 2030 einstellen, wie bspw. die Wohnbebauung im Plangebiet Werl II Süd. Die sich aus dem Prognose-Null-

Fall ergebenden Verkehrsbelastungen gemäß der Modellrechnung sind in **Bild 27** dargestellt.



**Bild 27:** Verkehrsbelastung im Prognose-Bezugsfall  
(Quelle: eigene Modellrechnung)

### 7.3 Auswirkungen der Weiterführung der BAB 445

Im Nordwesten der Wallfahrtstadt Werl soll die Verlängerung der BAB 445 ab der Anschlussstelle Werl-Nord bis zum Anschluss an die BAB 2 vorgenommen werden. Das Vorhaben befindet sich aktuell in der Planfeststellung und im September 2018 fanden bereits die öffentlichen Erörterungstermine statt. Um den „Nutzen“ der angedachten Verlängerung der BAB 445 für die Verkehrslage auf der Werler Straße (B 63, Ortsdurchfahrt Hilbeck), auf der Hammer Landstraße (Knotenpunkt B 63 / K 18) und im weiteren Verlauf des Stadtverkehrs auf dem Hauptstraßennetz in Nord-Süd-Richtung zu analysieren,

wird das prognostizierte Verkehrsaufkommen in einem Modell mit dem Ist-Netz und dem sich aus der Verlängerung der BAB 445 ergebenden Plannetz dem Prognose-Nullfall gegenübergestellt (**Bild 28**).



**Bild 28:** Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Weiterbau der BAB 445 und dem Bestandsnetz  
(Quelle: eigene Modellrechnung)

Die Modellrechnungen zeigen, dass der Weiterbau der BAB 445 im Kerngebiet von Werl sowohl zu Zunahmen als auch zu Abnahmen der Verkehrsbelastungen führen wird. Dabei sind die Veränderungen jedoch gering, so dass es durch den Weiterbau der BAB 445 weder zu Verschlechterungen noch zu Verbesserungen der Verkehrssituation im Innenstadtbereich kommen wird. Lediglich die gleichzeitig zum Weiterbau der BAB 445 mit einhergehender Verlängerung des Hanserings führt zu einer Zunahme der Verkehrsbelastungen auf dem Hansering, die sich einerseits aus einer Entlastung der



Scheidinger Straße und einer Umorientierung der Verkehrsströme im Werler Norden ergeben.

Eine deutliche Entlastung wird sich jedoch für den Ortsteil Hilbeck ergeben. Hier wird die Verkehrsbelastung um rd. 2/3 reduziert.

#### 7.4 Handlungsansatz „Schwerverkehr im Stadtgebiet“

In der Wallfahrtsstadt Werl existieren im Kernbereich fünf größere Gewerbegebiete. Davon sind vier (Gewerbegebiet Büderich, Gewerbegebiet Hammer Straße, Gewerbegebiet Hansering, Gewerbegebiet Unionstraße) unmittelbar über das überörtliche Straßennetz erreichbar. Die zu- und abfahrenden Verkehre – insbesondere die Schwerverkehre – müssen somit nicht durch das innerstädtische Straßennetz fahren.

Das Gewerbegebiet „Zur Mersch“ liegt jedoch im Osten des Stadtgebietes und ist nur über innerstädtische Straßen erreichbar. Die Zu- und Abfahrt der Gewerbeverkehre über die Scheidinger Straße und den Hansering verursacht dabei die geringsten Umfeldbelastungen. Ein Teil der zu- und abfahrenden Gewerbeverkehre sind jedoch auf die südlich gelegene BAB 44 orientiert, so dass diese teilweise den Weg über die Schützenstraße und die Hedwig-Dransfeld-Straße nehmen.

Die Hedwig-Dransfeld-Straße verläuft östlich der Innenstadt in Nord-Süd-Richtung und bildet eine der wichtigsten Verkehrsachsen des städtischen Verkehrsnetzes in der Wallfahrtsstadt Werl. Die Hedwig-Dransfeld-Straße gehört vollständig zum Netz der Landesstraßen und ist ein Teilstück der L 795. Damit liegt die Hedwig-Dransfeld-Straße in der Baulastträgerschaft des Landes Nordrhein-Westfalen und die Wallfahrtsstadt Werl hat keinen direkten Einfluss auf die Gestaltung und den Betrieb der Straße.

Die Wallfahrtsstadt Werl hat keinen geschlossenen Stadtring. Diese Funktion übernehmen im Süden die BAB 44, im Westen die BAB 445 und im Norden kann dem Hansering, der vorrangig der Erschließung der nördlichen Gewerbegebiete dient, eine solche Funktion zugesprochen werden. Im Osten der Wallfahrtsstadt Werl gibt es keinen weiteren Streckenzug, der außerhalb des Innenstadtbereichs verläuft und die Verkehrsströme bündeln und am Stadtgebiet vorbeiführen kann. Dadurch wird die Hedwig-Dransfeld-Straße nicht nur durch die Binnen-, Quell- und Zielverkehre, sondern auch durch einen geringen Anteil Durchgangsverkehr befahren.

Der Schwerverkehr auf der Hedwig-Dransfeld-Straße wird von den Anwohnern subjektiv als hoch und damit als Einschränkung der Aufenthaltsqualität empfunden. Objektiv ist der Schwerverkehrsanteil jedoch vergleichsweise eher als gering einzuschätzen. Dieser liegt auf der Hedwig-Dransfeld-Straße

unmittelbar südlich der Schützenstraße gemäß der Verkehrszählung (vgl. **Anhang**) im Zeitbereich von 06:00-10:00 Uhr bei rd. 6 % und im Zeitbereich von 15:00-19:00 Uhr bei rd. 2,5 %. Im Vergleich dazu liegen die Schwerverkehrsanteile auf der Hammer Landstraße nördlich der Runtestraße im Zeitbereich von 06:00-10:00 Uhr bei rd. 18,5 % und im Zeitbereich von 15:00-19:00 Uhr bei rd. 10 %. Hinzu kommt, dass der Schwerverkehr zu fast 50 % aus Linienbussen besteht. Dies bedeutet, dass auch bei einer nahezu vollständigen Verdrängung der Lkw-Verkehre auf der Hedwig-Dransfeld-Straße aufgrund der Linienbusse immer noch eine Schwerverkehrsbelastung verbleibt, die etwa 50 % der heutigen Belastung entspricht.

In verschiedenen Kommunen wurde in der jüngeren Vergangenheit auf ausgewählten (Hauptverkehrs-)Straßen zur Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen ein z. T. zeitlich begrenztes Lkw-Fahrverbot eingerichtet. In der Bürgerbeteiligung wurde diese Lösung auch für die Hedwig-Dransfeld-Straße in Werl gefordert. Da es sich bei der Hedwig-Dransfeld-Straße jedoch um eine Landesstraße (L 795) handelt und diese somit auch die Funktion für den überörtlichen Verkehr übernimmt, ist ein Lkw-Durchfahrverbot nicht ohne weiteres einzurichten. Bisher wurde eine entsprechende Initiative der Stadt Werl von Seiten des Landesbetriebs und der Bezirksregierung auch immer abgelehnt. Ein Grund hierfür ist, dass die Hedwig-Dransfeld-Straße Teil der Bedarfsumleitung für die BAB 445 ist. Eine Einrichtung eines Lkw-Fahrverbotes ist somit keine Option zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf der Hedwig-Dransfeld-Straße.

Um die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit des nichtmotorisierten Verkehrs und auch eine Verbesserung der Verkehrsabläufe im motorisierten Verkehr zu erreichen, muss die Machbarkeit einer grundsätzlichen Umgestaltung der Hedwig-Dransfeld-Straße betrachtet werden. Das Technische Regelwerk für den Entwurf von Stadtstraßen, die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 (FGSV, 2006) sieht für Hauptverkehrsstraßen mit Linienbusverkehr in Abhängigkeit der Funktion der Straße und der Verkehrsstärken verschiedene Regelquerschnitte inkl. Querschnittsaufteilungen vor. Für die Hedwig-Dransfeld-Straße ergibt sich unter der Annahme, dass die Hedwig-Dransfeld-Straße nicht als Hauptgeschäftsstraße aber doch zumindest als „Örtliche Geschäftsstraße“ zu definieren ist, ein empfohlener Regelquerschnitt gemäß **Bild 29**. Diesem liegt eine Querschnittsbreite von 21,2 m zugrunde und der Regelquerschnitt beinhaltet sowohl das beidseitig erlaubte Parken als auch beidseitig geführte Radwege im Seitenraum. Eine stichprobenhafte Messung der zur Verfügung stehenden Straßenraumbreite zwischen der Bebauung auf der Hedwig-Dransfeld-Straße ergab eine Breitenvarianz von ca. 11,5 bis 15 m.

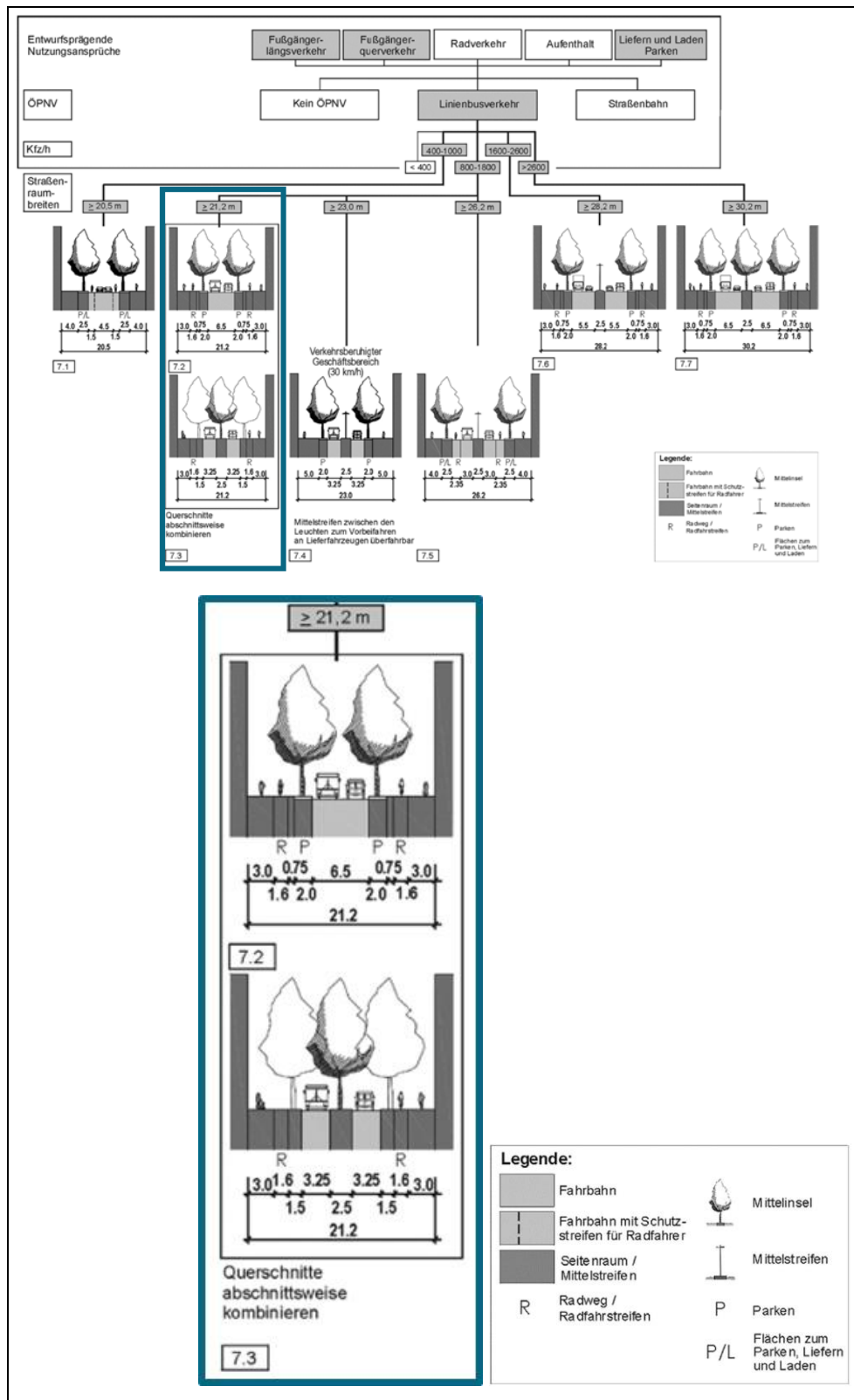


Für die Umsetzung des empfohlenen Regelquerschnitts ist der Straßenzug damit deutlich zu schmal.

Vor dem Hintergrund der parallel zur Hedwig-Dransfeld-Straße verlaufenden Führung des Radverkehrs über den Pengel-Pad (östlich) oder den Steinergraben (westlich) (vgl. auch **Kap. 7.14**) kann auf eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum vor dem Hintergrund mangelnder Platzverhältnisse verzichtet werden. Außerdem existieren im Umfeld der Hedwig-Dransfeld-Straße ausreichend Flächen für den ruhenden Verkehr, so dass auch diese Flächen im Querschnitt (aufgrund der fehlenden Querschnittsbreiten) vernachlässigt werden können. Wird der Regelquerschnitt dementsprechend um die Breiten der Verkehrsflächen des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs reduziert, ergibt sich eine verbleibende Breite des Gesamtquerschnitts gemäß **Tabelle 8**. Dieser Querschnitt entspricht dann unter Berücksichtigung des Begegnungsfalls „Linienbusverkehr“ dem erforderlichen Mindestquerschnittsmaß.

<b>21,2 m</b>	<b>empfohlene Regelbreite</b>
- 3,20 m	beidseitiger Radweg à 1,60 m
- 4,00 m	Beidseitige Flächen des ruhenden Verkehrs
- 1,50 m	Beidseitiger Sicherheitsstreifen zwischen dem Radverkehr und dem ruhenden Verkehr
<b>= 12,50 m</b>	<b>verbleibende Mindestquerschnittsbreite</b>

**Tabelle 8:** Reduktion des empfohlenen Regelquerschnittsmaß um die Flächen des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs (Eigene Zusammenstellung)



**Bild 29:** Empfohlener Regelquerschnitt 7.3 für eine örtliche Geschäftsstraße mit Linienbusverkehr und unter Berücksichtigung des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs gemäß RAST 06 (Quelle: FGSV, 2006)

Im Bereich der baulichen Engstellen entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße, in denen nur eine verbleibende Straßenraumbreite von ca. 11,50 m verfügbar ist, ist für den Gehwegbereich mit jeweils 2,50 m beidseits jedoch noch eine ausreichende Breite vorhanden. Allerdings ist der Gehwegbereich auf seiner gesamten Länge von abgestellten Fahrzeugen freizuhalten. Dies bedeutet auch, dass die teilweise vorhandenen Bereiche mit „Gehweg-Parken“ aufgehoben werden müssen. Dies betrifft den Bereich vor den Häusern 28 bis 32 (**Bild 30**).



**Bild 30:** Bereich mit Gehweg-Parken entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße  
(Quelle: eigenes Foto; Luftbild: <https://www.tim-online.nrw.de>)

Im Gegensatz zur Hedwig-Dransfeld-Straße weist die Ortsdurchfahrt Hilbeck deutlich höhere Schwerverkehrsanteile auf, die sich nahezu ausschließlich aus Lkw-Durchgangsverkehr zusammensetzen. Gemäß Straßenverkehrszählung 2015 liegt der Schwerverkehrsanteil in der Ortsdurchfahrt Hilbeck bei rd. 15 %. Entsprechend wurde von Seiten der Wallfahrtsstadt Werl schon mehrfach der Versuch unternommen, ein Lkw-Fahrverbot bzw. zumindest ein Verbot der Durchfahrt für den Lkw-Verkehr in den Nachstunden einzurichten. Dies wurde jedoch von Seiten der Bezirksregierung bzw. des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit der Begründung abgelehnt, dass ein entsprechendes Lkw-Fahrverbot nur für Lkw-Durchgangsverkehre gültig wäre, deren erster Beladungsort über 75 Kilometer vom Standort entfernt liegt. Vielmehr wird aus Sicht des Ministeriums ein großer Anteil der Verkehre auf der B 63 aufgrund der Lage der Gewerbegebiete in den Stadtgebieten Hamm und Werl dem Zielverkehr zugeordnet.

Eine entsprechende Ermittlung der tatsächlichen Lkw-Durchgangsverkehre auf der B 63 im Bereich der Ortsdurchfahrt Hilbeck, deren erster Beladungsort über 75 km vom Standort entfernt liegt, ist nicht mit vertretbarem Aufwand möglich. Somit bleibt als einzige Möglichkeit zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Hilbeck vom Lkw-Verkehr der Bau einer Umgehungsstraße. Mit dem Weiterbau der BAB 445 wird eine solche Umgehungsstraße geschaffen und der Schwerverkehrsanteil in der Ortsdurchfahrt Hilbeck wird sich dadurch erheblich reduzieren.

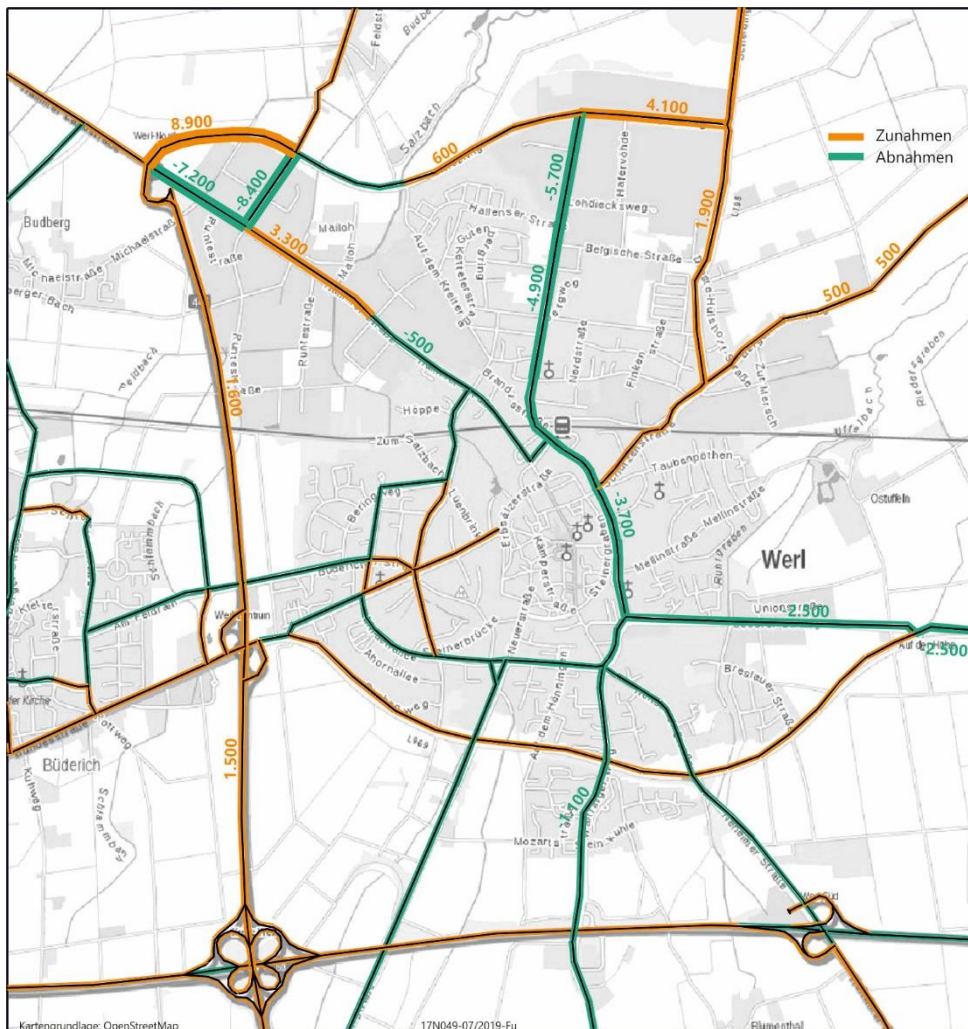
## 7.5 Handlungsansatz „Verlängerung Hansering“

Die Gewerbeflächen im Werler Norden sind im Wesentlichen über den Hansering erschlossen. Dieser verläuft in Ost-West-Richtung zwischen der Scheidinger Straße und der Straße „Am Maifeld“. Die Anbindung der anliegenden Gewerbeflächen am Hansering an das übergeordnete Straßennetz erfolgt im Westen über die Straße „Am Maifeld“ und die Hammer Landstraße an die B 63 und die BAB 445. Im Zuge der Planung des Ausbaus der BAB 445 zwischen dem heutigen nördlichen Ende der Autobahn an der B 63 und der BAB 2 auf dem Gebiet der Stadt Hamm ist auch eine Verlegung der Anschlussstelle Werl-Nord vorgesehen.

Wird die Verlängerung der BAB 445 langfristig doch noch verworfen, kann die Fortführung des Hanserings grundsätzlich auch ohne Weiterführung der BAB 445 realisiert werden. Dabei bietet sich eine Verlängerung des Hanserings bis zur heutigen Verknüpfung der BAB 445 mit der B 63 an. Eine alleinige Verlängerung des Hanserings ohne weitere Maßnahmen im Straßennetz führt jedoch nur zu sehr kleinräumigen verkehrlichen Effekten. So

verlagert sich im Wesentlichen nur ein Teil des Verkehrs von der Straße „Am Maifeld“ auf den verlängerten Hansering.

Erst durch weitere Maßnahmen im Straßennetz können spürbare Entlastungseffekte im innerstädtischen Straßennetz erzielt werden. Hierzu ist die Durchfahrtsmöglichkeit im Werler Norden zwischen dem Hansering bzw. dem am Hansering gelegenen Gewerbegebiet und dem südlichen Straßennetz zu unterbinden. Um dies zu erreichen, muss die Durchfahrtsmöglichkeit auf dem Langenwiedenweg und auf der Straße „Auf dem Kreiter“ unterbunden werden. Durch diese Maßnahmen kann die Verkehrsbelastung in Nord-Süd-Richtung im Stadtgebiet um 3.000 bis 5.000 Kfz/Tag reduziert werden (**Bild 31**).

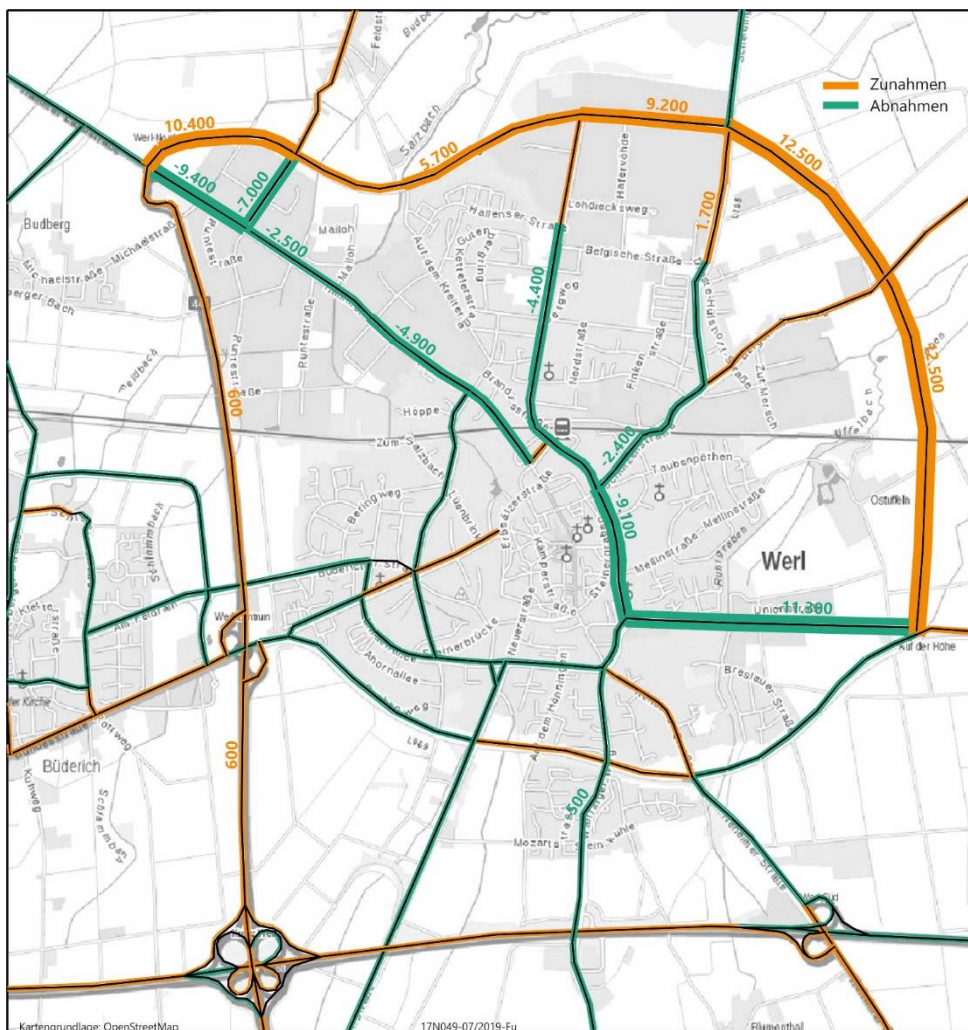


**Bild 31:** Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Verlängerung des Hanserings und ohne Weiterbau der BAB 445 und dem Prognose-Null-Fall (Quelle: eigene Modellrechnung)



## 7.6 Handlungsansatz „Ostumgehung“

Mit der L 969 im Süden, der BAB 445 im Westen und dem Hansering im Norden existiert ein 3/4-Ring um den Kernbereich von Werl. Zur Schließung des Rings fehlt eine Verbindung zwischen der L 969 im Süden und dem Hansering im Norden. Verkehrlich führt dieser Ringschluss durch eine Ostumgehung zu einer spürbaren Entlastung der innerstädtischen Straße. Insbesondere auf der Hedwig-Dransfeld-Straße könnte die heutige Verkehrsbelastung auf rd. 50 % reduziert werden (**Bild 32**).



**Bild 32:** Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Ostumgehung und dem Prognose-Null-Fall (Quelle: eigene Modellrechnung)

Dieser verkehrlichen Entlastung steht jedoch ein extrem hoher baulicher und finanzieller Aufwand aufgrund der Topografie, des Naturschutzes und der erforderlichen zusätzlichen Bahnquerung gegenüber.

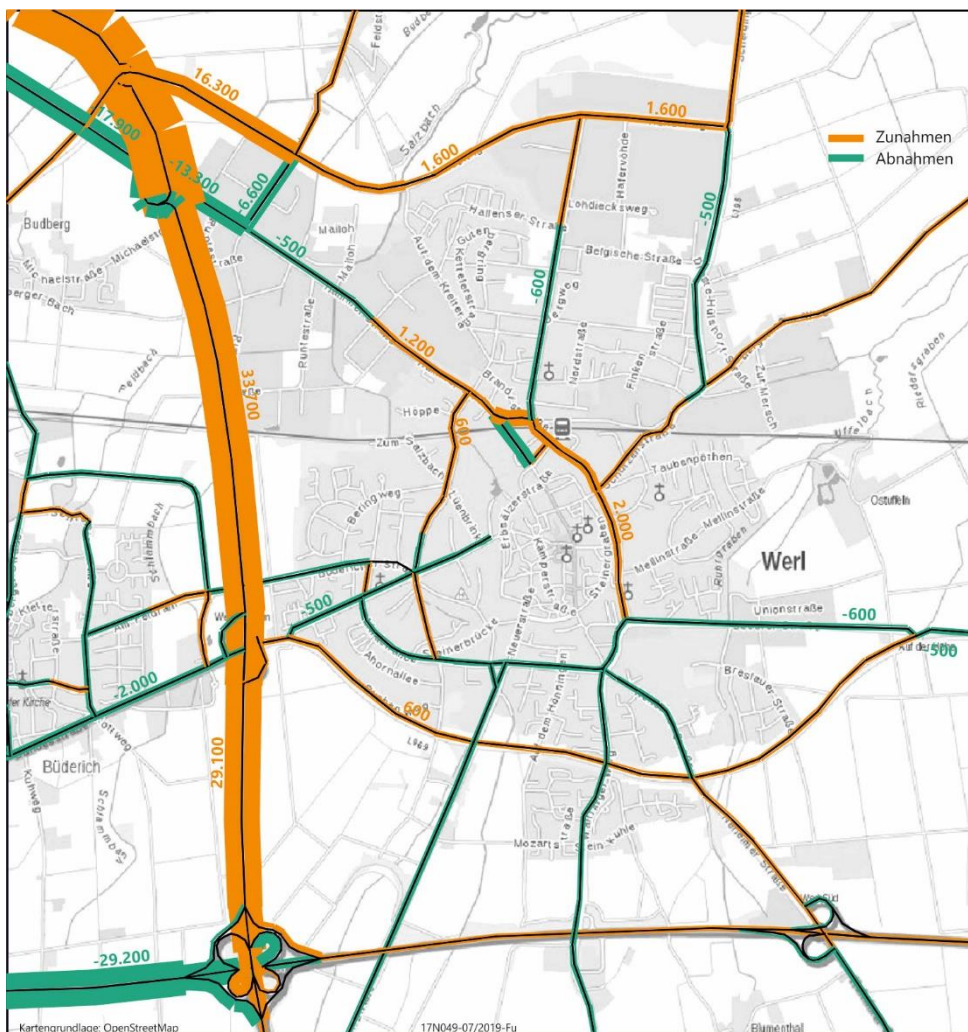


Darüber hinaus stellt sich die Frage der Baulastträgerschaft. Die geplante Ostumgehung stellt sicherlich hauptsächlich die Alternative zur L 795 dar. Somit wäre grundsätzlich die Baulastträgerschaft beim Land Nordrhein-Westfalen zu sehen. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsbelastung von über 10.000 Kfz/Tag ist auch ein entsprechender Verkehrswert vorhanden, der aus rein verkehrlicher Sicht den Nutzen der Ostumgehung belegen würde. Allerdings ist damit nicht die Notwendigkeit des Baus einer solchen Ostumgehung als Alternative zur L 795 begründet. Da trotz subjektiver Empfindung der Überlastung der Hedwig-Dransfeld-Straße aus objektiver Sicht keine Gründe (weder aus Sicht der Verkehrssicherheit noch der Verkehrsqualität) für eine solche Überlastung sprechen, ist davon auszugehen, dass der Bau der Ostumgehung aus Sicht des Landes für nicht notwendig erachtet wird.

### 7.7 Handlungsansatz „Bahnunterführung Langenwiedenweg“

Für den derzeitigen plangleichen Bahnübergang in der Nähe des Werler Bahnhofs (Grafenstraße / Langenwiedenweg) ist eine Unterführung geplant. Diese geplante Bahnunterführung soll den derzeit bestehenden plangleichen Bahnübergang zwischen der Grafenstraße und dem Langenwiedenweg ersetzen. Gleichzeitig wird unmittelbar nördlich der Bahngleise eine neue Querverbindung zur Hammer Straße geschaffen und in diesem Zuge auch die heutige plangleiche Bahnquerung im Bereich der Hammer Straße aufgehoben (vgl. **Bild 25**). Die neue Hauptfahrbeziehung verläuft dann über die Hammer Straße zur Grafenstraße bzw. umgekehrt.

Diese neue Bahnunterführung wird zu einer Entlastung der Hammer Straße südlich der Bahnlinie führen. Gleichzeitig werden kleinräumig Verkehre von der Bahnhofstraße / Hammer Straße auf die Grafenstraße / Langenwiedenweg verlagert. Zusätzlich wird die Hedwig-Dransfeld-Straße um rd. 2.000 Kfz/Tag belastet, da die Fahrzeiten aufgrund der neuen Bahnunterführung in Nordwest-Südost-Richtung durch das Stadtgebiet reduziert werden (vgl. **Bild 33**).



**Bild 33:** Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit neuer Bahnunterführung und dem Prognose-Null-Fall  
(Quelle: eigene Modellrechnung)

Hinsichtlich des Netzes der verkehrswichtigen Straßen wird mit der Realisierung der Bahnunterführung eine leistungsfähige Verknüpfung zwischen der Grafenstraße in Fortführung der Hedwig-Dransfeld-Straße und der Hammer Straße geschaffen.

Im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Bahnhofsumfeld (Nahversorgungszentrum) führt die Bahnunterführung zu einer Optimierung der Verkehrserschließung.

## 7.8 Handlungsansatz „Ausbau des Knotenpunktes B 63 / Iwering“

Aufgrund der derzeit hohen Verkehrsbelastung auf der B 63 zwischen dem Kernbereich von Werl und dem Stadtteil Hilbeck ist die Verkehrsqualität der vom Iwering einfahrenden Fahrzeuge nur als mangelhaft einzustufen. Vor dem Hintergrund, dass es sich bei der Straße „Iwering“ um eine verkehrswichtige Straße der Kategorie 2 handelt, sollte hier mindestens eine ausreichende Verkehrsqualität erzielt werden, damit es nicht zu Verlagerungen von Kfz-Verkehren durch Schleichverkehre kommt. Damit eine ausreichende Verkehrsqualität für die ausfahrenden Fahrzeuge aus dem Iwering geschaffen werden kann, bedarf es einer Erweiterung des Knotenpunktes um eine Lichtsignalanlage. Somit könnte eine ausreichende Verkehrsqualität für alle Kfz-Ströme erreicht werden.

Mit der geplanten Weiterführung der BAB 445 und der K 18n ist die Errichtung einer Lichtsignalanlage am Knotenpunkt B 63 / Iwering vorgesehen. Da noch einige Jahre bis zur Umsetzung des Weiterbaus der BAB 445 vergehen werden, ist eine vorgezogene Realisierung der Lichtsignalanlage empfehlenswert. Hierzu sollte der Knotenpunkt B 63 / Iwering schon zum vierarmigen Knotenpunkt ausgebaut werden (zukünftiger Ausbauzustand nach Weiterführung der BAB 445), so dass unabhängig vom Bau der Weiterführung der BAB 445 schon die Verlängerung des Hanserings (K 18n) realisiert werden könnte.



**Bild 34:** Knotenpunkt B 63 / Iwering  
(Quelle: Land NRW dl-de/by-2-0)

## 7.9 Handlungsansatz „Öffnung Rustigestraße“

Die durch Werl von Ost nach West verlaufende Bahntrasse stellt eine deutliche Zäsur zwischen dem Werler Norden und dem Innenstadtkern von Werl dar. An insgesamt vier Stellen im Straßennetz besteht für den Kfz-Verkehr eine Querungsmöglichkeit der Bahntrasse. Zwei dieser Querungsmöglichkeiten sind dabei kreuzungsfrei (Salinenring, Schützenstraße) und zwei dieser Querungsmöglichkeiten sind durch eine Schrankenanlage (Hammer Straße, Langenwiedenweg) gesichert. Die Hauptverbindung zwischen dem Werler Norden und dem Werler Zentrum verläuft dabei über den Langenwiedenweg.

Die Haupteerschließung für den Werler Norden in Richtung Hamm und zur BAB 445 erfolgt über die in Nordwest-Südost verlaufende Hammer Straße. Die Hammer Straße ist dabei aus dem Werler Norden entweder über den nördlich gelegenen Hansering oder für die südlicher gelegenen Wohngebiete über die Straßen Neuwerk, Rustigestraße und Langenwiedenweg erreichbar.

Für die südlichen Wohnbereiche im Werler Norden stellt dabei die Rustigestraße die kürzeste Verbindung dar. Diese ist für den Kfz-Verkehr jedoch nur aus dem Wohngebiet in Richtung Hammer Straße befahrbar. Fahrzeuge, die von der Hammer Straße in den Werler Norden wollen, müssen entweder die Straße Neuwerk wählen oder über den Langenwiedenweg fahren. Gerade der Fahrtweg über den Langenwiedenweg ist dabei aufgrund der Notwendigkeit zweimal die Bahntrasse queren zu müssen für den Kfz-Verkehr mit einem entsprechenden Aufwand verbunden. Dies führt nicht zuletzt auch dazu, dass gerade während einer Schrankenschließung Kfz-Verkehre zwischen der Hammer Straße und der Brandisstraße über das private Tankstellengelände Rubart fahren. Nicht zuletzt daher besteht bei einem Teil der Anwohner des Werler Nordens der Wunsch, die Rustigestraße wieder für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen zu öffnen.

Neben dem Wunsch der Bürgerschaft zur Öffnung der Rustigestraße in beide Fahrtrichtungen für den Kfz-Verkehr, sprechen auch die Verkehrsabnahmen von rund 10 % in den letzten 8 ½ Jahren auf der Hammer Straße (Zählung PTV 26.03.2009, Zählung IGS 28.11.2017) dafür.

Verkehrstechnisch ist die Öffnung der Rustigestraße im Zwei-Richtungsverkehr für den Kfz-Verkehr möglich. Dabei sind aus Gründen der

Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit sowohl in der Rustigestraße als auch in der nordwestlichen Zufahrt der Hammer Straße separate Linksabbiegefahrstreifen oder zumindest überbreite Fahrstreifen zu realisieren. Die hierzu notwendigen Grundstücke stehen derzeit nicht zur Verfügung. Für die Realisierung eines kleinen Kreisverkehrs sind ebenfalls keine ausreichenden Flächen vorhanden. Eine alternative Gestaltung des Knotenpunktes als Mini-kreisverkehr ist aufgrund der Verkehrsbelastungen nicht leistungsfähig.

Aus planerischer Sicht ist desweiteren zu bedenken, dass es zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Salinenring kommen würde, da sich der Fahrweg zwischen dem Salinenring und dem Langenwiedenweg um ca. 850 m verringern würde. Der Salinenring ist jedoch gerade im Bereich der Bahnunterführung nur im Ein-Richtungsverkehr befahrbar und wird von einer wichtigen Radverkehrsachse für den Schülerverkehr (Übergang zwischen Kurpark und Schulzentrum) gekreuzt. Ebenso würde ein Rückbau der Radverkehrsinfrastruktur in der Rustigestraße zwingend notwendig, wenn die Öffnung der Rustigestraße erfolgen würde. Damit würde die Qualität des Radverkehrsangebotes deutlich reduziert.

Da mit der stadteinwärts führenden Fahrbeziehung Hammer Straße – Neuwerk – Auf dem Kreiter – Rustigestraße eine leistungsfähige und nur geringfügig längere (rund 150 m) Route existiert und mit der Öffnung der Rustigestraße für den Kfz-Verkehr in beide Fahrtrichtungen erhebliche bauliche Maßnahmen und eine deutliche Verschlechterung der Radverkehrsinfrastruktur verbunden sind, kann aus planerischer Sicht die Öffnung der Rustigestraße nicht befürwortet werden.

### 7.10 Handlungsansatz „Verkehrsablauf Hellweg“

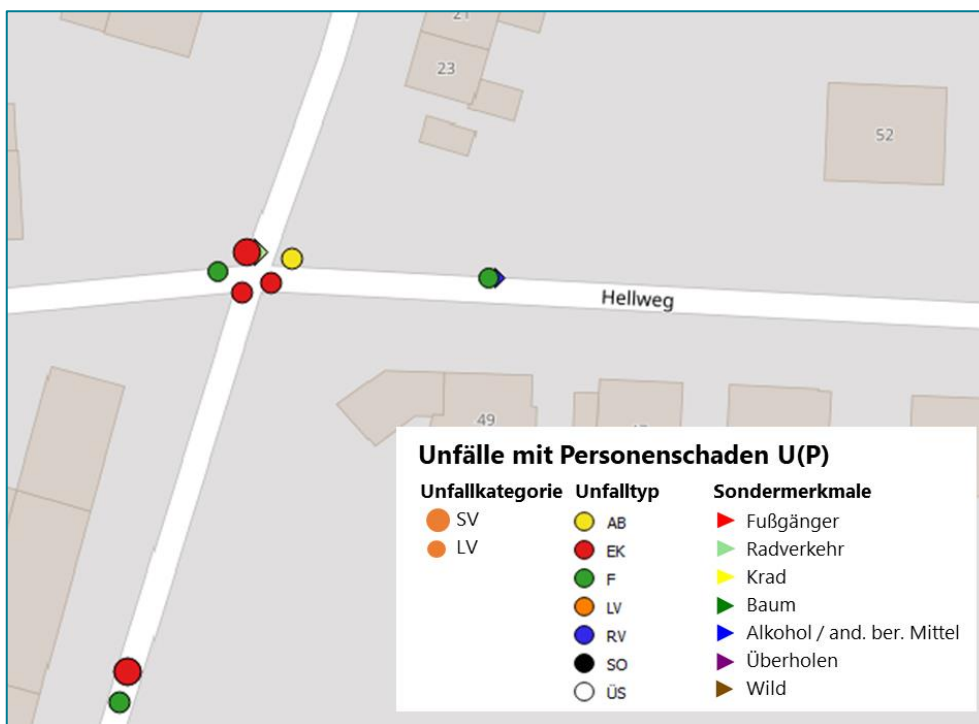
Der Hellweg gehört zu den verkehrswichtigen Straßen in Werl. Entsprechend sind auf diesem Straßenabschnitt entsprechende Verkehrsmengen zu erwarten. Dem Wunsch der Bürgerschaft zur Reduzierung der Verkehrsmengen auf dieser Straße kann somit nur bedingt gefolgt werden.

Zur Optimierung des Verkehrsablaufes auf diesem Straßenabschnitt können jedoch Maßnahmen ergriffen werden. Derzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Hellweg auf 30 km/h begrenzt. Durch den vorhandenen Ausbau der Straße und die straßenräumliche Gestaltung liegt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr jedoch häufig oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit. Durch eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraums kann hier die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit



reduziert werden. Entsprechend ist ein Konzept zur Umgestaltung des Hellwegs zu erarbeiten. Eine Möglichkeit ist die Anlage von Schutzstreifen für den Radverkehr. Der Hellweg ist durchgehend mit einer mindestens 7,50 m breiten Fahrbahn ausgestattet, so dass bei einer Kernfahrbahnbreite von 4,50 m beidseits ein Schutzstreifen mit der Breite von 1,50 m angelegt werden kann. Durch die schmale Kernfahrbahn ist von geringeren Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr auszugehen.

Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Hellwegs ist der Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße ebenfalls mit umzugestalten. Die derzeit vorhandene Verkehrsregelung „abknickende Vorfahrt“ ist aus Sicht der Verkehrssicherheit grundsätzlich als ungünstigste Möglichkeit zur Verkehrsregelung an einem Knotenpunkt zu bewerten. Auch wenn die derzeitige Unfallsituation noch nicht die Kriterien eines Unfallschwerpunktes erfüllt, sind dennoch vermehrt Unfälle in den untersuchten drei Jahren am Knotenpunkt zu verzeichnen (**Bild 35**).



**Bild 35:** Unfälle mit Personenschaden am Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße  
(Quelle: eigene Darstellung)

Ein Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr erhöht die Verkehrssicherheit und gleichzeitig kann dieser Kreisverkehr mit zur Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit auf dem Hellweg beitragen. Zusätzlich könnte die Fahrtbeziehung aus der nördlichen Zufahrt der Wickeder



Straße in den Hellweg wieder zugelassen werden und die Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt für den Fußgänger- und Radverkehr deutlich verbessert werden. Eine skizzenhafte Darstellung einer entsprechenden Umgestaltung ist in **Bild 36** dargestellt.



**Bild 36:** Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße und des anschließenden Hellwegs (Quelle: eigene Darstellung)

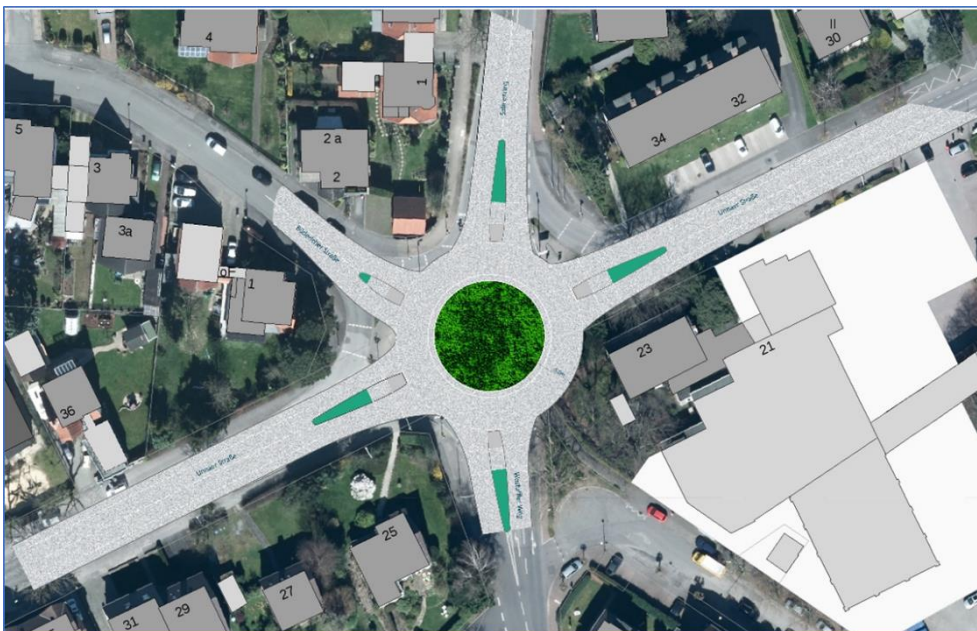
### 7.11 Handlungsansatz „Knotenpunkt Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg / Budericher Straße“

Im Knotenpunkt Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg / Budericher Straße kreuzen sich mehrere verkehrswichtige Straßen. Folglich ist der Verkehrsablauf am Knotenpunkt derzeit mittels einer Signallage gesteuert. Diese Knotenpunktregelung erfordert in vier Zufahrten gesonderte Linksabbiegefahrstreifen sowie eine nur eingeschränkte Anbindung der Budericher Straße an den Knotenpunkt. Derzeit kann nur aus Richtung Norden vom Salinenring in die Budericher Straße und aus der Budericher Straße in Richtung Westen in die Unnaer Straße abgebogen werden.

Aus der eingeschränkten Anbindung der Budericher Straße an den Knotenpunkt folgen Umwegfahrten über den Kucklermühlenweg. Neben diesen Umwegfahrten und dem aus den zusätzlichen Linksabbiegefahrstreifen

resultierenden Flächenverbrauch ergeben sich aus der derzeitigen Knotenpunktgestaltung weitere Nachteile. So sind die Wartezeiten für querende Fußgänger aufgrund der Signalsteuerung nachteilig und führen zu einer Verschlechterung der Verkehrsqualität. Für den Radverkehr ist die Linksabbiegesituation von der Unnaer Straße aus beiden Zufahrten ungünstig, da zunächst vom rechtsliegenden Schutzstreifen der Kfz-Fahrbahnen gequert werden muss. Letztlich ist auch die städtebauliche Situation aufgrund des hohen Flächenverbrauchs durch die Verkehrsflächen negativ zu beurteilen.

Durch eine Umgestaltung des Knotenpunktbereiches in einen kleinen Kreisverkehr lassen sich die zuvor genannten Nachteile alle beheben. Ein möglicher Gestaltungsvorschlag für einen kleinen Kreisverkehr ist in **Bild 37** dargestellt.



**Bild 37:** Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg / Büdericher Straße  
(Quelle: eigene Darstellung)

## 7.12 Handlungsansatz „Öffnung Kämperstraße“

Es besteht der Wunsch, die Kämperstraße für den Kfz-Verkehr auch wieder in nördlicher Richtung befahrbar zu machen. Grundsätzlich ist die Kämperstraße nicht Bestandteil des Straßennetzes der verkehrswichtigen Straßen in

der Wallfahrtsstadt Werl, so dass hierzu keine vertiefenden Aussagen getroffen werden können.

Eine erste Einschätzung kommt zu dem Ergebnis, dass eine Öffnung im Zwei-Richtungsverkehr für den Kfz-Verkehr grundsätzlich möglich erscheint, jedoch mit einem nicht unerheblichen Aufwand verbunden ist. So sind einerseits die Stellplätze im Verlauf der Kämperstraße zu entfernen, damit eine ausreichende Fahrbahnbreite für den Begegnungsverkehr zur Verfügung steht, andererseits ist am Kreisverkehr Kälbermarkt die heutige Ausfahrt aus dem Kreisverkehr in die Kämperstraße baulich zu erweitern, da diese im derzeitigen Ausbauzustand nicht gleichzeitig zum Ein- und Ausfahren genutzt werden kann.

Aus planerischer Sicht ist eine Öffnung der Kämperstraße nicht zu empfehlen, da neben dem erheblichen baulichen Aufwand einerseits der schon vorhandene Parkdruck im Bereich der Innenstadt aufgrund des notwendigen Wegfalls von Stellplätzen weiterhin erhöht wird und andererseits zusätzliche Verkehre in die Altstadt verlagert werden, die nur zu einer geringen Entlastung in anderen Bereichen (Hedwig-Dransfeld-Straße) führen und gleichzeitig einer nachhaltigen Stadtentwicklung im zentralen Innenstadtbereich entgegenstehen.

### 7.13 Handlungsansatz „Flächendeckende Tempo 30-Zonen“

Gemäß der Straßenverkehrsordnung (StVO) ist innerorts grundsätzlich eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h vorgesehen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit kann jedoch sowohl streckenbezogen als auch flächenbezogen herabgesetzt werden.

Eine flächendeckende Umsetzung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr von maximal 30 km/h ist jedoch aus rechtlichen Gründen nicht möglich. Zudem ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs auf den wesentlichen Straßen des Hauptstraßennetzes eine höhere zulässige Geschwindigkeit für den Kfz-Verkehr empfehlenswert, damit es nicht zu unerwünschten Verdrängungen des Kfz-Verkehrs vom Haupt- in das Nebenstraßennetz kommt.

Die flächendeckende Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt auf Grundlage des § 45 Abs. 1c StVO. Dieses sog. Tempo 30-Zonen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Hierzu ist gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO (VwV-StVO) ein leistungsfähiges, auch den Bedürfnissen des öffentlichen Personenverkehrs und des Wirtschaftsverkehrs entsprechendes Vorfahrtstraßennetz sicherzustellen. Tempo 30-Zonen sind

insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorzusehen.

Die streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung erfolgt auf Grundlage des § 45 Abs. 9 StVO. Demnach ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern vorzusehen. Ferner können streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden. Dies bedeutet, dass für die Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduzierung immer ein konkreter Grund vorliegen muss.

Die positiven Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Verkehrssicherheit u. a. aus Gründen des kürzeren Anhaltewegs und der im Falle eines Unfalls verminderten Aufprallgeschwindigkeit sind unumstritten. Daher ist die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in Wohngebieten aus Gründen der Verkehrssicherheit grundsätzlich sinnvoll (ADAC [10]).

Die Wirkung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen wird weder eindeutig positiv noch eindeutig negativ beurteilt (ADAC [10]; UBA [11]). In den meisten Fällen führen Begrenzungen der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen zu positiven Effekten bei Verkehrssicherheit, Lärm- und Luftschadstoffminderung und bei den Aufenthaltsqualitäten. Demgegenüber stehen Beeinträchtigungen des ÖPNV und Ausweichverkehre ins nachgeordnete Straßennetz (UBA [11]).

Bei den in **Kapitel 4** definierten verkehrswichtigen Straßen der Kategorien 1 bis 3 handelt es sich im Wesentlichen um klassifizierte Straßen, Vorfahrtstraßen oder Straßen außerhalb von Wohngebieten. Somit ist eine flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung für diese Straßen gemäß StVO nicht möglich. Gleichzeitig bilden diese Straßen auch das gemäß StVO geforderte Vorfahrtsstraßennetz, so dass mit Ausnahme dieser Straßen das übrige Straßennetz grundsätzlich flächendeckend als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden sollte, da außerhalb des Vorfahrtsstraßennetzes die positiven Effekte einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Kfz-Verkehr überwiegen.

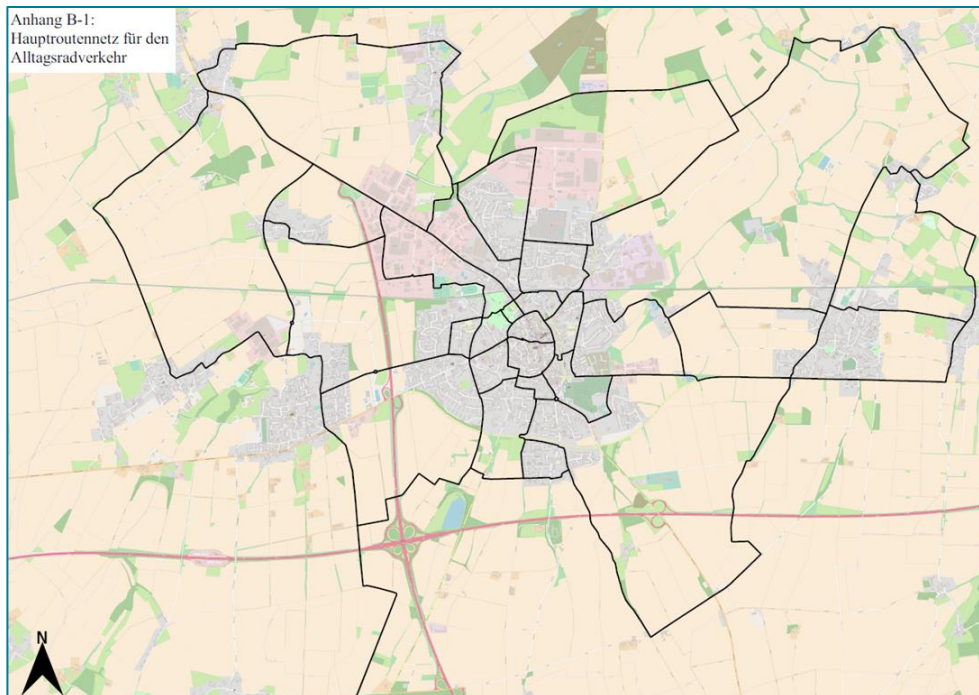


## 7.14 Handlungsansatz „Radverkehr“

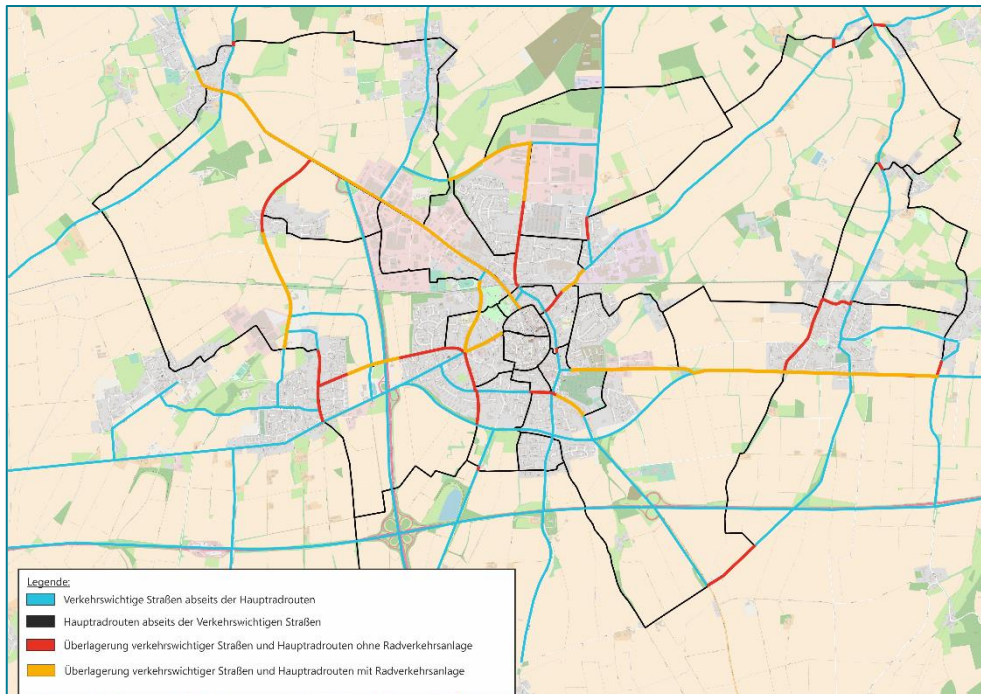
Die Straßenräume der verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl lassen nur eingeschränkt, wenn überhaupt die Errichtung und den Betrieb von gesonderten Radverkehrsanlagen zu. Daher ist für den Radverkehr ein eigenes Haupttroutennetz zu entwickeln. Diese Entwicklung ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Konzeptes.

Wie ein derartiges Haupttroutennetz aussehen kann, wurde im Rahmen einer Masterarbeit an der Hochschule Bochum entwickelt (**Bild 38**). Aus einer Überlagerung dieses möglichen Haupttroutennetzes mit dem Netz verkehrswichtiger Straßen ergeben sich Abschnitte, auf denen das Haupttroutennetz und das Netz verkehrswichtiger Straßen deckungsgleich sind (**Bild 39**). Daher sollte auf diesen Abschnitten dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zukommen und nach Möglichkeit eine gesonderte Radverkehrsanlage vorhanden sein. Dies betrifft jedoch nur die Abschnitte, die nicht innerhalb von Tempo 30-Zonen liegen. Innerhalb dieser ist die Anlage von gesonderten, benutzungspflichtigen Radverkehrsanlagen oder Schutzstreifen gemäß StVO nicht zulässig.

So fehlt bspw. auf dem Abschnitt der Scheidinger Straße zwischen der Belgische Straße und dem Hansering ein gemeinsamer Geh-/Radweg, der parallel zur Landesstraße geführt wird (**Bild 40**).



**Bild 38:** Mögliches Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr  
(Quelle: Neuhaus [12])



**Bild 39:** Überschneidungen des möglichen Haupttroutennetzes für den Alltagsradverkehr mit den verkehrswichtigen Straßen  
(Quelle: eigene Darstellung)

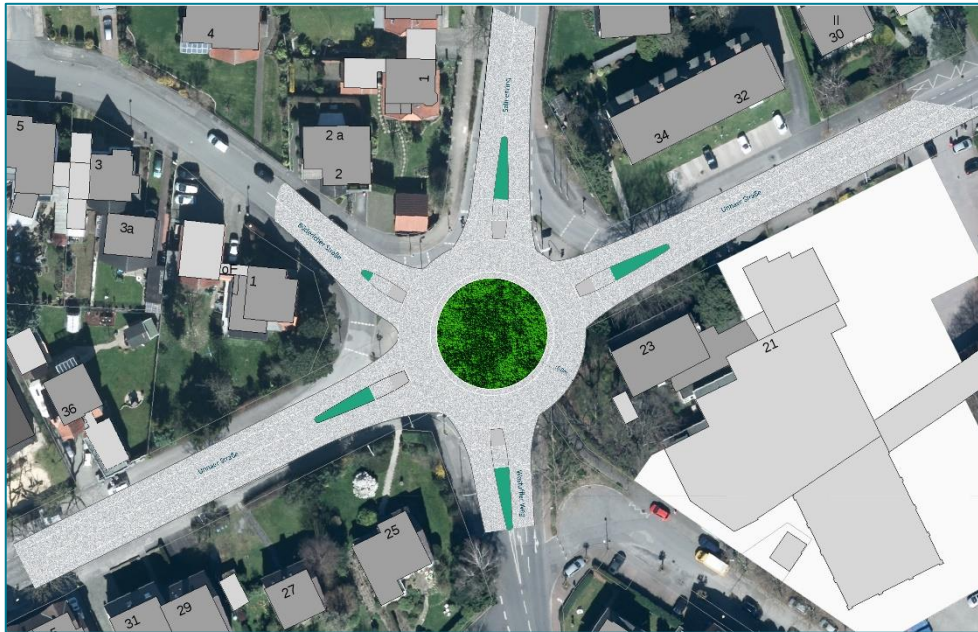




**Bild 40:** Gestaltungsvorschlag für die Anlage eines gemeinsamen Geh-Radweges an der Scheidinger Straße  
(Quelle: eigene Darstellung)

Zusätzlich ergibt sich aus dem Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr die Frage nach der Umgestaltung des Knotenpunktes Unnaer Straße/Büdericher Straße/Salinenring/Westuffler Weg. Die Büdericher Straße ist in Verbindung mit der Unnaer Straße die direkte Verknüpfung des Stadtteils Büderich

mit dem Kernbereich der Stadt. Durch die derzeitige Verkehrsregelung am Knotenpunkte Unnaer Straße/Büdericher Straße/Salinenring/Westuffler Weg ist eine durchgehende Führung des Radverkehrs nicht möglich. Daher ist zu prüfen, ob der Knotenpunkt nicht in einen 5-armigen Kreisverkehr umgebaut werden sollte (**Bild 41**). Dieser hätte zusätzlichen den positiven Effekt, dass die Signalanlage am Knotenpunkt entbehrlich wird.

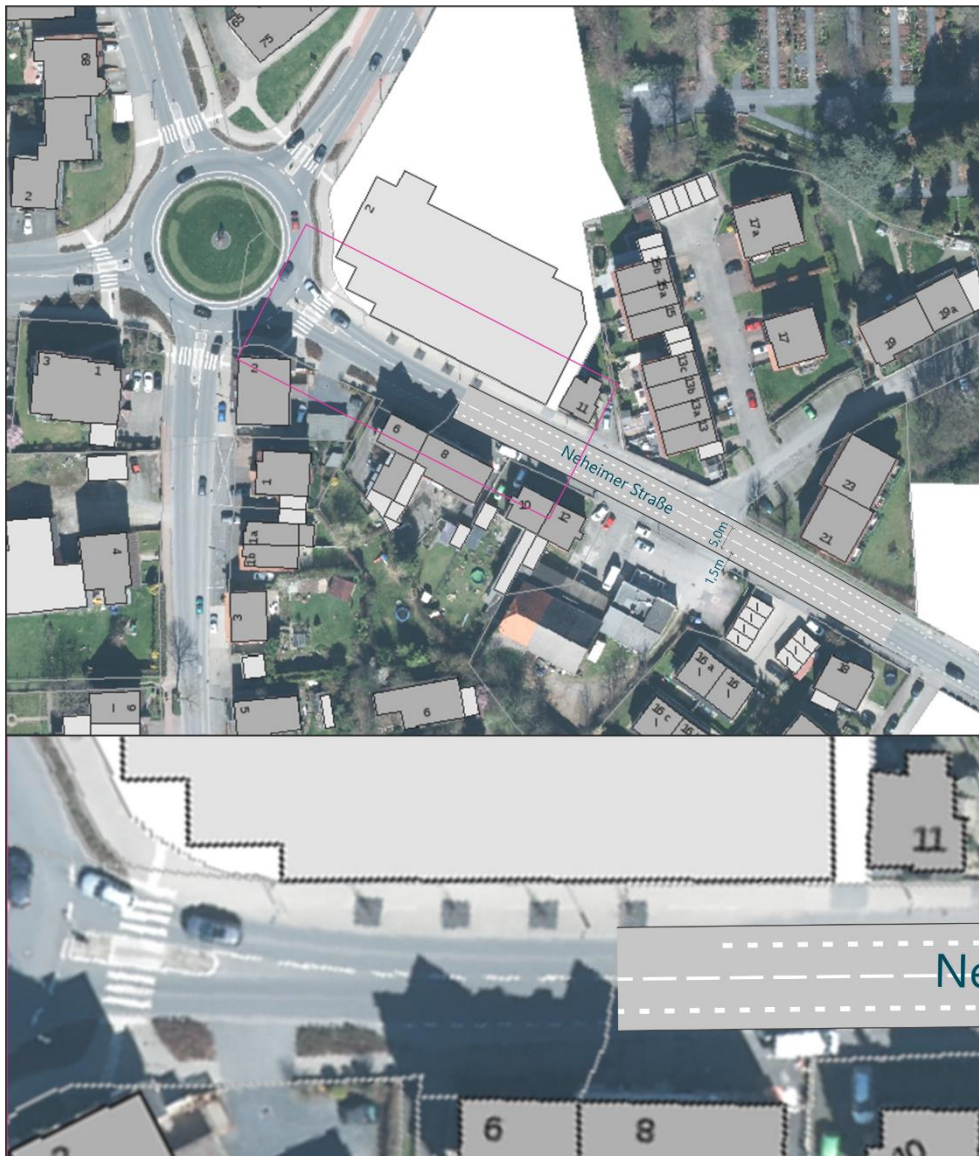


**Bild 41:** Gestaltungsvorschlag für die Realisierung eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Unnaer Straße/Büdericher Straße/Salinenring/Westuffler Weg (Quelle: eigene Darstellung)

Neben fehlenden Radverkehrsanlagen an den verkehrswichtigen Straßen sind einzelne, vorhandene Radverkehrsanlagen entlang dieser Straßen nicht richtig ausgebildet. So führt bspw. der Schutzstreifen auf der Neheimer Straße im Bereich des Kreisverkehrs den Radfahrer auf den Gehweg bzw. zwingt diesen, sich in den fließenden Kfz-Verkehr einzufädeln. Hier sollte durch eine regelkonforme Ausführung der Markierung des Schutzstreifens und dessen Auflösung im Bereich des Kreisverkehrs dieser Mangel behoben werden (**Bild 42**).

Da weder ein von der Stadt Werl beschlossenes Haupttroutennetz für den Radverkehr vorliegt noch das im Rahmen der Masterarbeit entwickelt Haupttroutennetz auf Vollständigkeit geprüft werden konnte, kann kein abschließender Maßnahmenkatalog erstellt werden. Hierzu ist zunächst ein abgestimmtes Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr zu entwickeln.





**Bild 42:** Gestaltungsvorschlag für die Ausführung des Schutzstreifens an der Neheimer Straße  
(Quelle: eigene Darstellung)

## 8 Schlussbemerkung

Für die Wallfahrtsstadt Werl wurde das Netz der verkehrswichtigen Straßen für den Kfz-Verkehr definiert (vgl. **Kapitel 4**). Es konnte ein zusammenhängendes Netz ohne Netzlücken abgeleitet werden, das alle wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet und die Stadtteile untereinander sowie das Stadtgebiet mit dem Umland verbindet.

Der Großteil der verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl sind allerdings klassifizierte Straßen, die in der Baulast des Bundes, des Landes oder des Kreises liegen. Nur ein Teil der verkehrswichtigen Straßen sind Gemeindestraßen, die in der Baulast der Stadt liegen. Somit können Maßnahmen zur Optimierung des Netzes verkehrswichtiger Straßen nur in Zusammenarbeit mit dem Bund, dem Land oder dem Kreis umgesetzt werden.

Grundsätzlich bestehen für die Wallfahrtsstadt Werl jedoch nur wenige Möglichkeiten zur Optimierung des Netzes verkehrswichtiger Straßen, die im Folgenden zusammengefasst sind.

### Zusammenfassung der wesentlichen Erkenntnisse und erforderlichen Maßnahmen:

- Die Weiterführung der BAB 445 wird im innerstädtischen Straßennetz von Werl nicht zu wesentlichen Veränderungen der Verkehrsbelastungen führen. Eine deutliche Entlastung wird sich jedoch für den Ortsteil Hilbeck ergeben. Hier wird die Verkehrsbelastung um rd. 2/3 reduziert.

<b>Maßnahme:</b>	Weiterbau der BAB 445
<b>Zuständigkeit:</b>	Bund
<b>Kosten:</b>	keine für die Wallfahrtsstadt Werl
<b>Baulicher Umfang:</b>	sehr groß (Straßenneubau)
<b>Realisierungszeitraum:</b>	5-10 Jahre <sup>2</sup>

- Die Hedwig-Dransfeld-Straße ist ein wesentlicher Bestandteil des Netzes der verkehrswichtigen Straßen in der Wallfahrtsstadt Werl. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastungen von rd. 14.000 Kfz/Tag (SV-Anteil rd. 4 %) besteht der Wunsch der Anwohner, die Verkehrsbelastungen zu reduzieren. Dies ist jedoch aufgrund der

---

<sup>2</sup> Bei der Schätzung des Realisierungszeitraums ist davon ausgegangen worden, dass die Planung und Umsetzung ohne Klageverfahren erfolgt.

Funktion als Landesstraße nicht möglich. Gleichzeitig bedarf es aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen der Einrichtung von Radverkehrsanlagen entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße. Dies ist jedoch aufgrund der teilweise nur knapp 11,50 m breiten Straßenräume nicht möglich. Daher ist der Radverkehr auf parallel zur Hedwig-Dransfeld-Straße verlaufenden Wegen und Straßen (z. B. Pengel-Pad und Steinergraben) zu führen. Grundsätzlich sind entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße die Gehwege ausreichend breit, jedoch wird die nutzbare Gehwegbreite durch parkende Fahrzeuge erheblich eingeschränkt. Entsprechend sind die Gehwege durchgehend vom ruhenden Verkehr freizuhalten.

<b>Maßnahme:</b>	Aufhebung der Parkmöglichkeit im Bereich der Hedwig-Dransfeld-Straße in Höhe der Häuser mit den Hausnummern 28-32
<b>Zuständigkeit:</b>	Wallfahrtsstadt Werl
<b>Kosten:</b>	< € 5.000
<b>Baulicher Umfang:</b>	sehr gering (Entfernung von Schildern)
<b>Realisierungszeitraum:</b>	sofort möglich

- Die Verlängerung des Hanserings ohne Weiterbau der BAB 445 führt nur zu sehr geringen Verkehrsverlagerungen im innerstädtischen Netz. Erst durch die vollständige Unterbindung der Durchfahrtmöglichkeit für alle Kfz-Arten auf den Straßen „Langenwiedeweg“ und „Auf dem Kreiter“ können spürbare Entlastungseffekte im Straßennetz erreicht werden.

<b>Maßnahme:</b>	Weiterbau des Hanserings zwischen den Straßen „Am Maifeld“ und Iwering“
<b>Zuständigkeit:</b>	Bund, Kreis Soest, Wallfahrtsstadt Werl
<b>Kosten:</b>	€ - <sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Die voraussichtlichen Baukosten liegen bei 1.500.000,- bis 2.000.000,-. Die Kostenschätzung umfasst die reinen Baukosten (netto) ohne weitere Kosten für bspw. Grunderwerb oder Bodenverbesserungsmaßnahmen. Aufgrund der notwendigen Abstimmung mit der Planung des Weiterbaus der BAB 445 kann es noch zu deutlichen Änderungen der Baukosten kommen. Ferner ist auch die Frage der Kostenübernahme durch den Bund und den Kreis noch zu klären. Hier ist noch eine entsprechende Vereinbarung der Kostenteilung u.a. für das erforderliche Überführungsbauwerk zu treffen.

**Baulicher Umfang:** mittel (Bau außerhalb des derzeitigen Verkehrs möglich)

**Realisierungszeitraum:** < 5 Jahre

- Der Bau einer Ostumgehung zur Schließung des Straßenrings um Werl würde zu einer spürbaren verkehrlichen Entlastung insbesondere auf der Hedwig-Dransfeld-Straße führen. Allerdings steht diesem ein enormer finanzieller und baulicher Aufwand entgegen, der eine Realisierung als nicht realistisch erscheinen lässt. Ferner ist die Baulastträgerschaft im Rahmen dieser Untersuchung nicht abschließend zu klären und ggf. würden sämtliche Kosten der Realisierung dieser Ostumgehung bei der Stadt Werl liegen.

**Maßnahme:** Bau der Ostumgehung zwischen der Soester Straße und dem Hansering

**Zuständigkeit:** die Baulastträgerschaft ist noch zu klären

**Kosten:** <sup>-4</sup>

**Baulicher Umfang:** hoch (Errichtung eines Ingenieurbauwerks für die Querung der Bahntrasse)

**Realisierungszeitraum:** 10-15 Jahre

- Hinsichtlich des Netzes der verkehrswichtigen Straßen wird mit der Realisierung der Bahnunterführung „Grafenstraße / Langenwiedeweg“ eine leistungsfähige Verknüpfung zwischen der Grafenstraße in Fortführung der Hedwig-Dransfeld-Straße und der Hammer Straße geschaffen. Im Zusammenhang mit den Entwicklungen im Bahnhofsumfeld (Nahversorgungszentrum) ist die Realisierung der Bahnunterführung für eine optimale Verkehrserschließung der neuen Nutzungen sinnvoll.

**Maßnahme:** Bau der Bahnunterführung

**Zuständigkeit:** Bund, Bahn, Wallfahrtsstadt Werl

**Kosten:** <sup>-5</sup>

---

<sup>4</sup> Eine seriöse Kostenschätzung ist aufgrund der vielen Unwägbarkeiten bspw. Grunderwerb oder Bodenverbesserungsmaßnahmen sowie ohne Kosten für Ingenieurbauwerke (Bahnquerung) und Ausgleichsmaßnahmen nicht zu erstellen.

<sup>5</sup> Die Baukosten resultieren größtenteils aus dem Ingenieurbauwerk der Bahnunterführung. Diese können im Rahmen der vorliegenden Untersuchung nicht geschätzt



**Baulicher Umfang:** hoch (Errichtung eines Ingenieurbauwerks für die Querung der Bahntrasse)

**Realisierungszeitraum:** 10-15 Jahre

- Der Knotenpunkt B 63 / Iwering weist für den ausfahrenden Kfz-Verkehr aus dem Iwering keine ausreichende Verkehrsqualitäten mehr auf. Durch die Realisierung einer Lichtsignalanlage könnte der Mangel an diesem Knotenpunkt behoben werden. Dabei sollte der Knotenpunkt B 63 / Iwering jedoch schon so umgebaut werden, wie es ein späterer Anschluss durch die Verlängerung des Hanserings erforderlich macht, ohne dass die Lichtsignalanlage später wieder umgebaut werden müsste.

**Maßnahme:** Realisierung einer Signalanlage und Umbau des Knotenpunktes

**Zuständigkeit:** Land

**Kosten:** € 500.000 - € 1.000.000<sup>6</sup>

**Baulicher Umfang:** mittel (Bau unter Aufrechterhaltung des Verkehrsablaufes auf der B 63)

**Realisierungszeitraum:** < 5 Jahre

- Verkehrstechnisch ist die Öffnung der Rustigestraße im Zwei-Richtungsverkehr für den Kfz-Verkehr möglich. Dabei sind aus Gründen der Leistungsfähigkeit und der Verkehrssicherheit sowohl in der Rustigestraße als auch in der nordwestlichen Zufahrt der Hammer Straße separate Linksabbiegefahrstreifen oder zumindest überbreite Fahrstreifen zu realisieren. Die hierzu notwendigen Grundstücke stehen derzeit jedoch nicht zur Verfügung. Aus planerischer Sicht ist weiterhin zu bedenken, dass es bei einer Öffnung der Rustigestraße zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen auf dem Salinenring kommen wird. Dieser ist jedoch gerade im Bereich der Bahnunterführung nur im Ein-Richtungsverkehr befahrbar und wird von einer wichtigen Radverkehrsachse für den Schülerverkehr (Übergang Kurpark zum Schulzentrum) gekreuzt. Ebenso müsste die Radverkehrsinfrastruktur in der

---

werden. Bisherige Schätzungen gehen von Kosten in einer Größenordnung von rd. € 30 Mio. für die Bahnunterführung aus.

<sup>6</sup> Die Kostenschätzung umfasst die reinen Baukosten (netto) ohne weitere Kosten für bspw. Grunderwerb oder Bodenverbesserungsmaßnahmen jedoch inklusive der Kosten für die Lichtsignalanlage.

Rustigestraße zurückgebaut werden. Damit würde die Qualität des Radverkehrsangebotes deutlich reduziert. Daher kann aus planerischer Sicht die Öffnung der Rustigestraße nicht befürwortet werden.

- Derzeit ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Hellweg auf 30 km/h begrenzt. Durch den vorhandenen Ausbau der Straße und die straßenräumliche Gestaltung liegt die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr jedoch häufig oberhalb der zulässigen Geschwindigkeit. Durch eine entsprechende Umgestaltung des Straßenraums kann hier die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit reduziert werden. Entsprechend ist ein Konzept zur Umgestaltung des Hellwegs zu erarbeiten. Eine Möglichkeit ist die Einrichtung eines Schutzstreifens.

<b>Maßnahme:</b>	Realisierung eines Schutzstreifens
<b>Zuständigkeit:</b>	Wallfahrtsstadt Werl
<b>Kosten:</b>	€ 10.000 - € 25.000 <sup>7</sup>
<b>Baulicher Umfang:</b>	gering (lediglich Markierungsarbeiten)
<b>Realisierungszeitraum:</b>	sofort

- Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Hellwegs wird empfohlen, den Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße ebenfalls mit umzugestalten. Ein Umbau des Knotenpunktes in einen Kreisverkehr erhöht die Verkehrssicherheit und gleichzeitig kann dieser Kreisverkehr mit zur Reduzierung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit auf dem Hellweg beitragen. Zusätzlich könnte die Fahrtbeziehung aus der nördlichen Zufahrt der Wickeder Straße in den Hellweg wieder zugelassen werden und die Querungsmöglichkeiten am Knotenpunkt für den Fußgänger- und Radverkehr deutlich verbessert werden.

<b>Maßnahme:</b>	Umbau des Knotenpunktes Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße in einen Minikreisverkehr
<b>Zuständigkeit:</b>	Wallfahrtsstadt Werl
<b>Kosten:</b>	€ 150.000 - € 300.000 <sup>8</sup>

<sup>7</sup> Die Kostenschätzung umfasst die reinen Markierungskosten (netto).

<sup>8</sup> Die Kostenschätzung umfasst die reinen Baukosten (netto).

**Baulicher Umfang:** mittel (Umbau unter Aufrechterhaltung des Verkehrsablaufes)

**Realisierungszeitraum:** < 5 Jahre

- Auf den verkehrswichtigen Straßen ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h außerhalb von Abschnitten vor Schulen, Krankenhäusern oder Altenheimen aus rechtlichen Gründen erforderlich. Mit Ausnahme dieser verkehrswichtigen Straßen kann das übrige Straßennetz grundsätzlich flächendeckend als Tempo 30-Zone ausgewiesen werden. Dies ist zum Großteil im Stadtgebiet schon erfolgt.

**Maßnahme:** Einrichtung von Tempo 30-Zonen

**Zuständigkeit:** Wallfahrtsstadt Werl

**Kosten:** < € 10.000<sup>9</sup>

**Baulicher Umfang:** gering (lediglich Markierungsarbeiten)

**Realisierungszeitraum:** sofort

- Erstellung eines Radverkehrskonzeptes zur Ableitung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Netz der verkehrswichtigen Straßen.

**Maßnahme:** Erstellung eines Radverkehrskonzeptes

**Zuständigkeit:** Wallfahrtsstadt Werl

**Kosten:** € 20.000 - € 50.000<sup>10</sup>

**Baulicher Umfang:** -

**Realisierungszeitraum:** sofort

Neuss, 13.09.2019

---

<sup>9</sup> Die Kostenschätzung umfasst die Kosten (netto) für die Herrichtung und Installation der erforderlichen Beschilderung. Kosten für eventuelle Umgestaltungsmaßnahmen sind nicht enthalten.

<sup>10</sup> Die Kosten für ein Radverkehrskonzept sind abhängig vom Umfang der Aufgabenstellung.

## Literaturverzeichnis

- [1] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008*  
Köln, 2009
  
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006*  
Köln, 2009
  
- [3] Bundesfernstraßengesetz (FStrG)  
*Bundesfernstraßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28. Juni 2007 (BGBl. I S. 1206), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I S. 2237) geändert worden ist*  
Berlin, 2018
  
- [4] Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen  
*Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), Bekanntmachung der Neufassung vom 23.09.1995*  
Düsseldorf, 1995
  
- [5] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL), Ausgabe 2012*  
Köln, 2013
  
- [6] Arnold, M.; Dahme, J.  
*Hochrechnung von Kurzzeitählungen an Innerortsstraßen*  
Straßenverkehrstechnik, Heft 10.2008, S. 628-634
  
- [7] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)  
*Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko), Ausgabe 2012*  
Köln, 2012

- [8] Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtentwicklung mbH  
Werl  
*Informationen zum Nahversorgungszentrum*  
Werl, 2018  
<https://www.gws-werl.de/projekte-nahversorgungszentrum-werl-nord.php>  
letzter Abruf: 31.07.2019
  
- [9] IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
*Hochrechnung der Verkehrsbelastungen für eine schalltechnische Untersuchung zum Plangebiet Werl-Süd II in Werl*  
*Schalltechnische Kennwerte und verkehrliche Einschätzung*  
Neuss, 2017
  
- [10] Allgemeiner Deutscher Automobilclub e.V. (ADAC)  
*Tempo 30 – Pro & Contra*  
München, 2015
  
- [11] Umweltbundesamt (UBA)  
*Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen*  
Dessau-Roßlau, 2016
  
- [12] Sabrina Neuhaus  
*Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes für die Stadt Werl in NRW mit dem Schwerpunkt Rad- und Fußgängerverkehr*  
Bochum, 2018



## Abbildungsverzeichnis

Bild 1: Straßennetz im Untersuchungsgebiet (Quelle: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	3
Bild 2: Verbindungsfunktionsstufen 0 und 1 auf den Bundesfernstraßen in Deutschland (Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Abteilung Straßenbau, Stand: März 2015).....	9
Bild 3: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	10
Bild 4: Lage der Ober- und Mittelzentren im unmittelbaren Umfeld der Wallfahrtsstadt Werl (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	12
Bild 5: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 und 2 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	14
Bild 6: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1, 2 und 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	15
Bild 7: Verkehrswichtige Quellen und Ziele im Kernbereich des Untersuchungsgebietes (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	16
Bild 8: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 bis 4 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	17
Bild 9: Übersicht über die für die Erhebung ausgewählten Knotenpunkte (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA).....	20
Bild 10: Abschätzung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	22
Bild 11: Definition der Unfallkategorien und deren Darstellung in Unfallsteckkarten (Eigene Darstellung) .....	24
Bild 12: Definition der Unfalltypen und deren Darstellung in Unfallsteckkarten (Eigene Darstellung).....	25
Bild 13: Darstellung der Sondermerkmale in Unfallsteckkarten (Eigene Darstellung).....	25

Bild 14: Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 1 bis 3 im Betrachtungszeitraum von Oktober 2014 bis September 2017 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung) .....	27
Bild 15: Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 3 in Abhängigkeit vom Unfalltyp (Eigene Darstellung) .....	28
Bild 16: 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle der Unfallkategorie 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	28
Bild 17: Anzahl der Unfälle der Unfallkategorie 2 in Abhängigkeit vom Unfalltyp (Eigene Darstellung) .....	29
Bild 18: 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle der Unfallkategorie 2 im Untersuchungsgebiet (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	30
Bild 19: Kriterien für die Identifikation von Unfallhäufungsstellen (UHS) und Unfallhäufungslinien (UHL) innerorts gemäß M Uko (Eigene Darstellung; Quelle: [7]) .....	31
Bild 20: Ausschnitt der 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle mit Personenschaden im Bereich der Wulf-Hefe-Straße (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) .....	33
Bild 21: Ausschnitt der 3-Jahres-Steckkarte der Unfälle mit Personenschaden im Bereich des Knotenpunktes Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße (Eigene Darstellung; Kartengrundlage: OpenStreetMap und Mitwirkende, CC-BY-SA) ..	34
Bild 22: Gegenüberstellung der im Handlungskonzept 1993 angestrebten Ausdehnung des Fußgängerbereichs (oben) im Vergleich zur Ausdehnung der Fußgängerzone im Istzustand 2018 (unten) (Quelle: oben: Verkehrsentwicklungsplan 1993, unten: eigene Bearbeitung)) .....	40
Bild 23: Auszug aus der Stellungnahme der Wallfahrtsstadt Werl zur Planfeststellung für den Neubau der BAB 445 Werl / Nord bis Hamm / Rhynern (Quelle: Wallfahrtsstadt Werl, 2017) .....	41
Bild 24: Skizze alternative Trassenführung der BAB 445 (Quelle: Wallfahrtsstadt Werl, 2017, Anl. 2)) .....	42
Bild 25: Städtebaulicher Entwurf zum „Bahnhofsumfeld“ inkl. Nahversorgungszentrum und geplanter Bahnunterführung Langenwiedenweg / Grafenstraße (Quelle: GWS, 2018) .....	43

Bild 26: Entwurf Bebauungsplan Nr. 123 "Werl-Süd II", Stand August 2019 (Quelle: Stadt Werl) .....	44
Bild 27: Verkehrsbelastung im Prognose-Bezugsfall (Quelle: eigene Modellrechnung).....	50
Bild 28: Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Weiterbau der BAB 445 und dem Bestandsnetz (Quelle: eigene Modellrechnung).....	51
Bild 29: Empfohlener Regelquerschnitt 7.3 für eine örtliche Geschäftsstraße mit Linienbusverkehr und unter Berücksichtigung des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs gemäß RAS 06 (Quelle: FGSV, 2006) ... .....	55
Bild 30: Bereich mit Gehweg-Parken entlang der Hedwig-Dransfeld-Straße (Quelle: eigenes Foto; Luftbild: <a href="https://www.tim-online.nrw.de">https://www.tim-online.nrw.de</a> ) ....	56
Bild 31: Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Verlängerung des Hanserings und ohne Weiterbau der BAB 445 und dem Prognose-Null-Fall (Quelle: eigene Modellrechnung).....	58
Bild 32: Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit Ostumgehung und dem Prognose-Null-Fall (Quelle: eigene Modellrechnung).....	59
Bild 33: Darstellung der Belastungsänderungen zwischen dem Planfall mit neuer Bahnunterführung und dem Prognose-Null-Fall (Quelle: eigene Modellrechnung).....	61
Bild 34: Knotenpunkt B 63 / Iwering (Quelle: Land NRW dl-de/by-2-0).....	62
Bild 35: Unfälle mit Personenschaden am Knotenpunkt Sankt-Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße (Quelle: eigene Darstellung).....	65
Bild 36: Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes Sankt- Georg-Straße / Hellweg / Wickeder Straße und des anschließenden Hellwegs (Quelle: eigene Darstellung).....	66
Bild 37: Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Knotenpunktes Unnaer Straße / Salinenring / Westuffler Weg / Budericher Straße (Quelle: eigene Darstellung) .....	67
Bild 38: Mögliches Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr (Quelle: Neuhaus [12]) .....	71
Bild 39: Überschneidungen des möglichen Haupttroutennetzes für den Alltagsradverkehr mit den verkehrswichtigen Straßen (Quelle: eigene Darstellung).....	71

Bild 40: Gestaltungsvorschlag für die Anlage eines gemeinsamen Geh-  
Radweges an der Scheidinger Straße (Quelle: eigene Darstellung) ...  
..... 72

Bild 41: Gestaltungsvorschlag für die Realisierung eines Kreisverkehrs am  
Knotenpunkt Unnaer Straße/Büdericher  
Straße/Salinenring/Westuffler Weg (Quelle: eigene Darstellung).. 73

Bild 42: Gestaltungsvorschlag für die Ausführung des Schutzstreifens an  
der Neheimer Straße (Quelle: eigene Darstellung) ..... 74

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 1 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung).....	11
Tabelle 2: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 2 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung).....	13
Tabelle 3: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 3 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung).....	15
Tabelle 4: Verkehrswichtige Straßen der Kategorie 4 im Untersuchungsgebiet (Eigene Zusammenstellung).....	17
Tabelle 5: Übersicht über die für die Erhebung ausgewählten Knotenpunkte (Eigene Zusammenstellung).....	21
Tabelle 6: Maßnahmen der Netzvariante BAB des VEP 1993 (Eigene Zusammenstellung).....	37
Tabelle 7: Maßnahmen der Netzvariante E des VEP 1993 (Eigene Zusammenstellung).....	38
Tabelle 8: Reduktion des empfohlenen Regelquerschnittsmaß um die Flächen des Radverkehrs und des ruhenden Verkehrs (Eigene Zusammenstellung).....	54



**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)