

Nahmobilitätskonzept der Wallfahrtsstadt Werl

Christopher Beyer

Klimaschutzmanager der Wallfahrtsstadt Werl

Abteilung Stadtplanung, Straßen und Umwelt

christopher.beyer@werl.de

Datum: 01.06.2022

Inhaltsverzeichnis

1	Auftrag und Kernziele.....	1
2	Beschreibung der Ausgangslage und die weiteren Zielsetzungen des Konzeptes	1
3	Vorstellung des Untersuchungsgebiets.....	2
4	Radverkehr	8
4.1	Points of Interest	8
4.2	Haupttroutennetz für den Alltagsradverkehr	9
4.3	Touristische Routen	10
5	Fußgängerverkehr.....	13
5.1	Bereiche mit hohem Fußgängerverkehrsaufkommen	13
5.2	Fokussierung der Fußgängerzone	14
6	Öffentlicher Personennahverkehr	16
7	Dynamische Maßnahmenliste für den Rad- und Fußverkehr (anhängende Excel-Datei).....	18

Anhang:

Dynamische Maßnahmenliste für den Rad- und Fußverkehr

Pläne und Abbildungen aus dem Konzept

1 Auftrag und Kernziele

Der Rad- und Fußverkehr innerhalb der Städte und Gemeinden wirkt sich positiv auf die Umwelt, das Klima und die Lebensqualität aus. Darüber hinaus fördert er die Gesundheit der Menschen und leistet einen Beitrag zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund hat sich die Wallfahrtsstadt Werl zur Aufgabe gemacht, ein attraktives Nahmobilitätskonzept zu erarbeiten.

Das Kernziel für den Radverkehr ist die bessere Vernetzung im Alltag, die die Anbindung der Kernstadt mit den umliegenden Dörfern impliziert. Des Weiteren soll das Netz über die Stadtgrenzen hinaus eine Anbindung zu Nachbarkreisen und -kommunen bieten. Auch die touristischen Radrouten werden in das Konzept aufgenommen.

Zu den Zielen für den Fußgängerverkehr zählt die Identifikation von Bereichen mit einem erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommen, welche im Zuge des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) in den kommenden Jahren eine Aufwertung erlangen werden.

Insgesamt soll die Nahmobilität also durch ein attraktives Angebot gefördert werden. Im dynamischen Prozess der Konzepterarbeitung und -anwendung sollen die Bürger sich einbringen und auf Schwachstellen im Verkehrsnetz hinweisen, sodass als Ergebnis ein transparentes Nahmobilitätskonzept steht, welches Akzeptanz und Identifikation schafft.

2 Beschreibung der Ausgangslage und die weiteren Zielsetzungen des Konzeptes

Die Stadt Werl ist ein dem Kreis Soest angehöriges Mittelzentrum in Nordrhein-Westfalen. Sie liegt nördlich des Sauerlands und weist trotz dieser unmittelbaren Nähe größtenteils eine flache Topografie auf, wodurch sie eine gute Voraussetzung für den Rad- wie auch für den Fußverkehr darstellt.

Das Ziel der vorliegenden Arbeit ist die Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes. Dabei soll der Fokus auf dem Rad- und Fußverkehr liegen. Zusätzlich soll auch das Thema öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) betrachtet werden.

Eines der Ziele bei der Entwicklung eines Konzeptes für den Radverkehr ist die Erarbeitung eines geeigneten Haupttroutennetzes für den Alltagsradverkehr. Hierbei sollen alle für den Alltagsradverkehr wichtigen Bereiche der Stadt miteinander verbunden werden, sodass sie über möglichst sichere und direkte Routen erreicht werden können. Außerdem sollen die umliegenden Stadtteile mit der Innenstadt verbunden werden.

Zu den Zielen im Bereich Fußgängerverkehr zählt die Identifikation von Bereichen mit einem erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommen und die fokussierte Betrachtung der Fußgängerzone.

Für den öffentlichen Personennahverkehr ist es wichtig mit der Zeit zu gehen und alternative Verkehrsmodelle zu betrachten. Daher soll der Fokus vor allem auf den zukünftigen Alternativen liegen, die wichtige Ergänzungen zu den bereits vorhandenen Strukturen sein können. Dabei gilt es die Modelle mit den Gegebenheiten in Werl zu verknüpfen und in Einzelfallbetrachtung über eine mögliche und sinnvolle Umsetzung nachzudenken.

Insgesamt soll die Akzeptanz des Konzeptes dadurch geschaffen werden, dass es sich hierbei um ein dynamisches Konzept handelt und somit Anregungen gerne betrachtet und diskutiert werden. Des Weiteren soll die anhängende Maßnahmenliste für den Rad- und Fußverkehr nicht starr sein, sodass Ergänzungen und Anpassungen aufgenommen bzw. getroffen werden können. Hinweise zu Anpassungen an den Radverkehr können beispielsweise im Zuge des jährlichen Stadtradelns gegeben werden.

3 Vorstellung des Untersuchungsgebiets

Die Wallfahrtsstadt Werl liegt zwischen dem Sauerland, dem Münsterland und dem Ruhrgebiet im Regierungsbezirk Arnsberg. Die Topografie ist größtenteils flach. Werl gehört dem Kreis Soest an und stellt mit etwa 32.000 Einwohnern auf ca. 76 km² die drittgrößte Stadt des Kreises dar.

Neun Ortsteile gehören der Stadt Werl an. Nördlich der Stadt Werl liegt der Ortsteil Sönnern, im Nordosten befindet sich der Ortsteil Niederbergstraße und im Osten des Stadtzentrums liegen die Ortsteile Oberbergstraße, Westönnen und Mawicke. Im Westen befinden sich die drei Ortsteile Budberg, Büberich und Holtum. nordwestlich liegt Hilbeck.

Der historische Stadtkern der Stadt Werl ist geprägt durch restaurierte Fachwerkhäuser, gepflasterte Gassen und durch an den Klassizismus angelehnte Fassaden. Des Weiteren befindet sich eine Burgruine in der Altstadt. Seit dem Jahr 1661 wird die Wallfahrtsbasilika der Franziskaner von Pilgern besucht. Jedes Jahr kommen um die 100.000 Menschen nach Werl. Somit ist Werl der drittgrößte Marien-Wallfahrtsort Deutschlands. Verkehrlich gesehen verfügt die Stadt Werl über eine gute Anbindung an die umliegenden Städte, das Sauerland und auch an die Flughäfen Dortmund und Paderborn / Lippstadt. Die Auffahrten zu den Autobahnen A 44 und A 445 liegen in direkter Nähe zur Stadt und sowohl die A 1 als auch die A 2 können in wenigen Fahrminuten erreicht werden. Ebenfalls verlaufen mehrere Bundesstraßen in Stadtnähe. Der Werler Bahnhof wird in einem regelmäßigen Takt von der Hellwegbahn Dortmund – Soest bedient und an dem Busbahnhof verkehren diverse Buslinien.

Die Fußgängerzone bietet Einkaufsmöglichkeiten sowie unterschiedliche Angebote der Gastronomie. Dienstags und freitags findet jeweils von 07:30 Uhr bis 13 Uhr ein Wochenmarkt statt. Außerdem werden verschiedene weitere Veranstaltungen in der Fußgängerzone und besonders auf dem Marktplatz abgehalten. Im Stadtgebiet befindet sich ein Kurpark, der der Naherholung dient. Ein weiteres Naherholungsziel ist der Stadtwald, der südlich an der Stadtgrenze zu Wickede an der Ruhr liegt. Der Stadtwald wird von der Bevölkerung unter anderem zum Wandern und Joggen genutzt. Im gesamten Stadtgebiet werden vielfältige Sport- und Freizeitaktivitäten angeboten, wie beispielsweise mehrere Sport- und Tennisplätze, ein Freizeit- und Allwetterbad, Reitsportanlagen und eine Schießanlage.

Neben den Sport- und Freizeitangeboten besteht in Werl auch ein vielfältiges kulturelles Programm. Hierzu gehören beispielsweise Schützen- und Stadtfeste, das Programm der Musikschule und die Veranstaltungen im Kultur- und Eventzentrum im Bahnhof. Die Stadt Werl bietet außerdem zahlreiche Angebote für die Betreuung von Kindern und die Möglichkeit sämtliche Schulabschüsse innerhalb der Stadt zu erwerben.

Status quo

Die aktuelle Verteilung der Verkehrsteilnehmer lässt sich gut an Hand der Mobilitätsuntersuchung durch den Kreis Soest aus dem Jahr 2019 darstellen. Abbildung 1 zeigt die Modal Split Verteilung im Jahr 2019 in Werl. Modal Split wird in der Verkehrsstatistik die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel genannt.

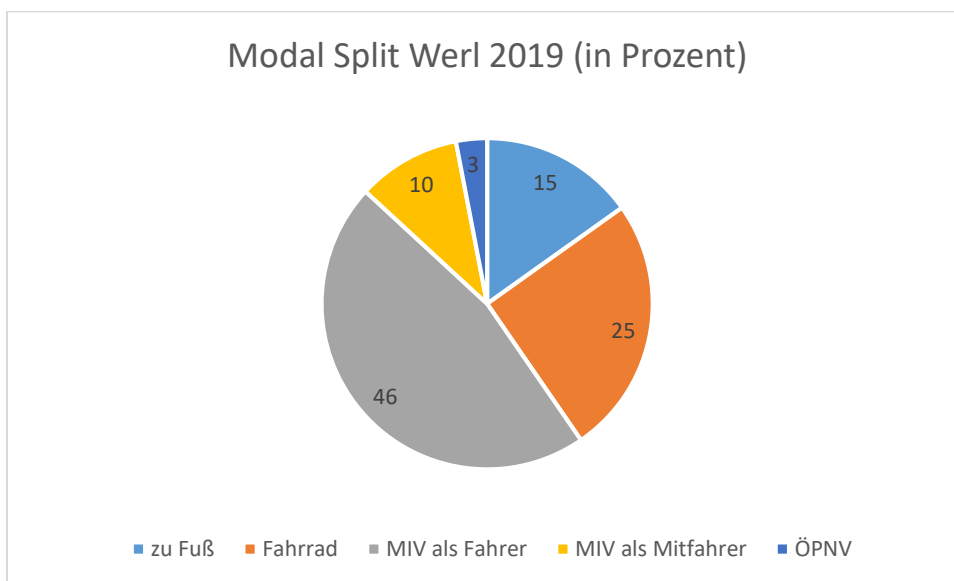


Abbildung 1: Modal Split in Werl 2019 (Mobilitätserhebung Kreis Soest 2019)

Die Mehrheit der Verkehrsteilnehmer in Werl wird durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgebildet (56 %), ähnlich wie es im deutschlandweiten Vergleich der Fall ist. Ein Viertel aller Fahrten finden mit dem Fahrrad statt. Zu Fuß finden 15 % des Verkehrsaufkommens statt und ÖPNV besitzt einen Anteil von 3 %.

Um die Entwicklung des Modal Split in den letzten Jahren aufzuzeigen, kann der Vergleich aus den Jahren 2011 und 2019 (Abb. 2) herangezogen werden. Hier wird deutlich, dass in dem achtjährigen Zeitraum der Anteil des Fuß- und Radverkehrs um 2 % bzw. 5 % angestiegen ist, während der MIV als Fahrer und der ÖPNV Anteil um 5 % bzw. 2 % gesunken sind. Insgesamt ist hier durch den sinkenden MIV und dem steigenden nichtmotorisierten Verkehr eine positive Entwicklung zu erkennen. Der ÖPNV besitzt in Werl einen niedrigen Anteil am gesamten Modal Split. Begründen lässt sich das mit der dörflichen Struktur rund um die Kernstadt

und mit dem unregelmäßigen Angebot des ÖPNV. Jedoch lässt sich dieses Problem nicht einfach durch eine höhere Frequenz der Nahverkehrslinien beheben, da auch der wirtschaftliche Aspekt mitbetrachtet werden muss. Möglicherweise würde bei einem häufigeren Turnus der ÖPNV-Linien der Anteil am Modal Split um einen geringen Prozentsatz steigen, jedoch wären damit auch enorme Kostensteigerungen der Verkehrsbetriebe verbunden. Neben dem vorhandenen, für eine dörfliche Stadt ausreichenden Grundausrüstung im ÖPNV, ist es daher wichtig, den Fuß- und Radverkehr durch ein attraktives und sicheres Verkehrsnetz weiter zu steigern, wie es in den letzten Jahren bereits geschehen ist. Auch sind in diesem Zusammenhang alternative Verkehrsmodelle in Betracht zu ziehen.

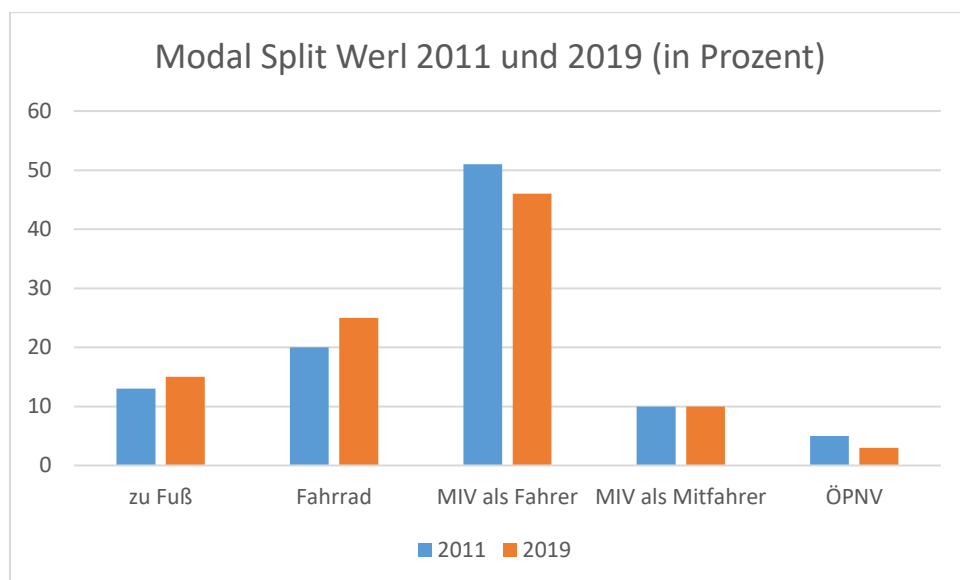


Abbildung 2: Modal Split in Werl 2011 und 2019 im Vergleich (Mobilitätserhebung Kreis Soest 2019)

Im Vergleich mit allen anderen Kommunen im Kreis Soest kann Werl mit 25 % den höchsten Anteil an Radverkehr im Modal Split aufweisen (Mobilitätserhebung Kreis Soest 2019). Auch in Bezug auf andere Städte und Kommunen schneidet Werl beim Radverkehrsanteil positiv ab.

In Abbildung 3 ist der aktuelle Stand des Radwegeausbaus in Werl dargestellt. Darüber hinaus sind hier drei städtische E-Bike Ladestationen, die es aktuell in Werl gibt, markiert. Eine Ladestation steht am Marktplatz, nördlich der Bärenapotheke, und zwei sind im Kurpark zu finden.

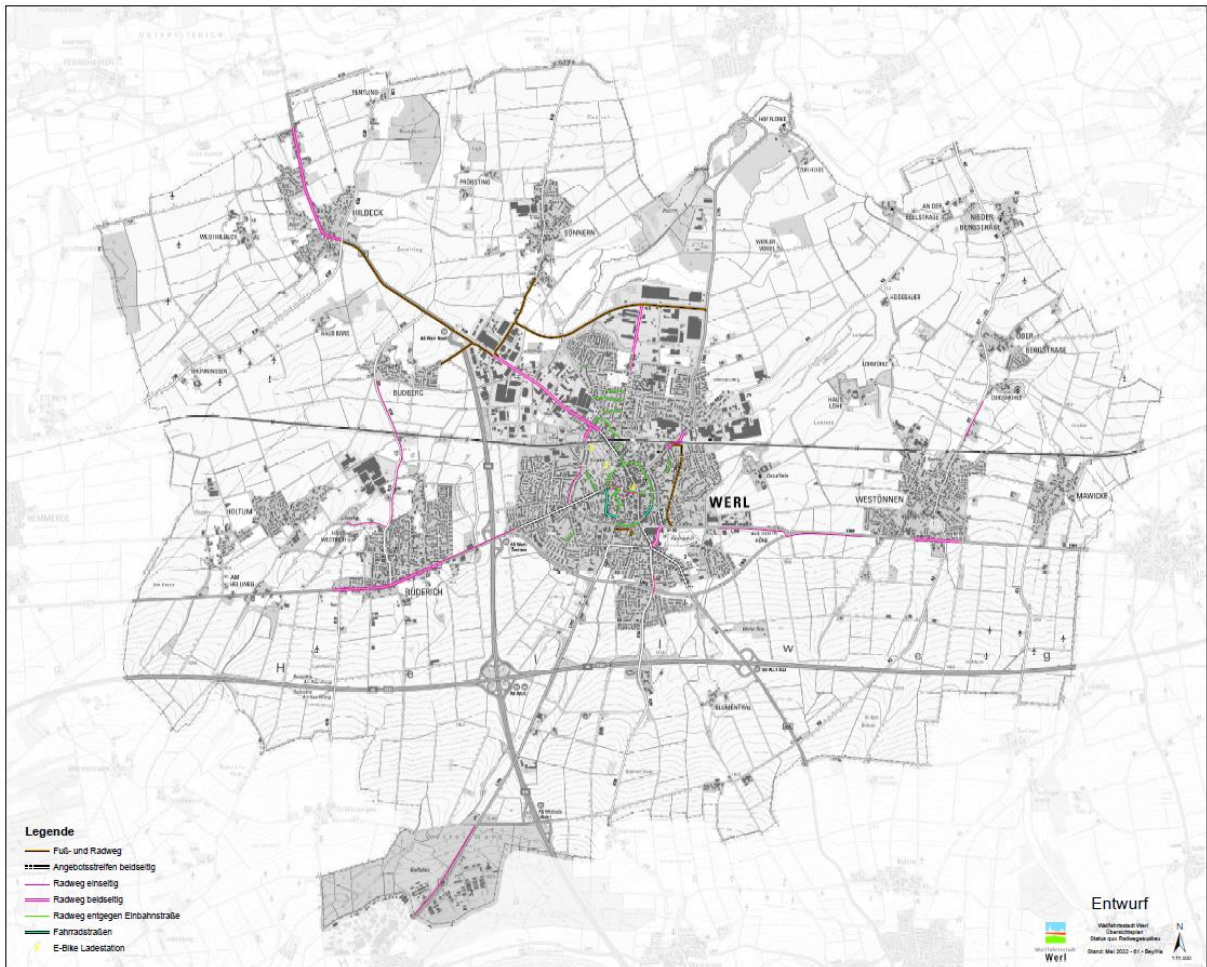


Abbildung 3: Status quo Radwegeausbau mit E-Bike Ladestationen

Die Radwege in der Karte unterteilen sich in folgende Kategorien: Fuß- und Radweg; Angebotsstreifen beidseitig; Radweg einseitig; Radweg beidseitig; Radweg entgegen Einbahnstraße und Fahrradstraßen.

Auffällig ist, dass der Großteil der Radwege zentrumsnah zu finden ist oder aber das Zentrum mit einem Dorf verbindet. An verschiedenen Stellen ist beim Ausbau der Radwege noch Handlungsbedarf. Die konkreten Maßnahmen werden in die Maßnahmenliste aufgenommen (Kapitel 6).

In Ergänzung zu den genannten Radwegen sollen die Wirtschaftswege im Stadtgebiet für den Radverkehr genutzt werden. Hier ist vorgesehen geeignete Wege entsprechend für den Radverkehr freizugeben, falls noch nicht geschehen.

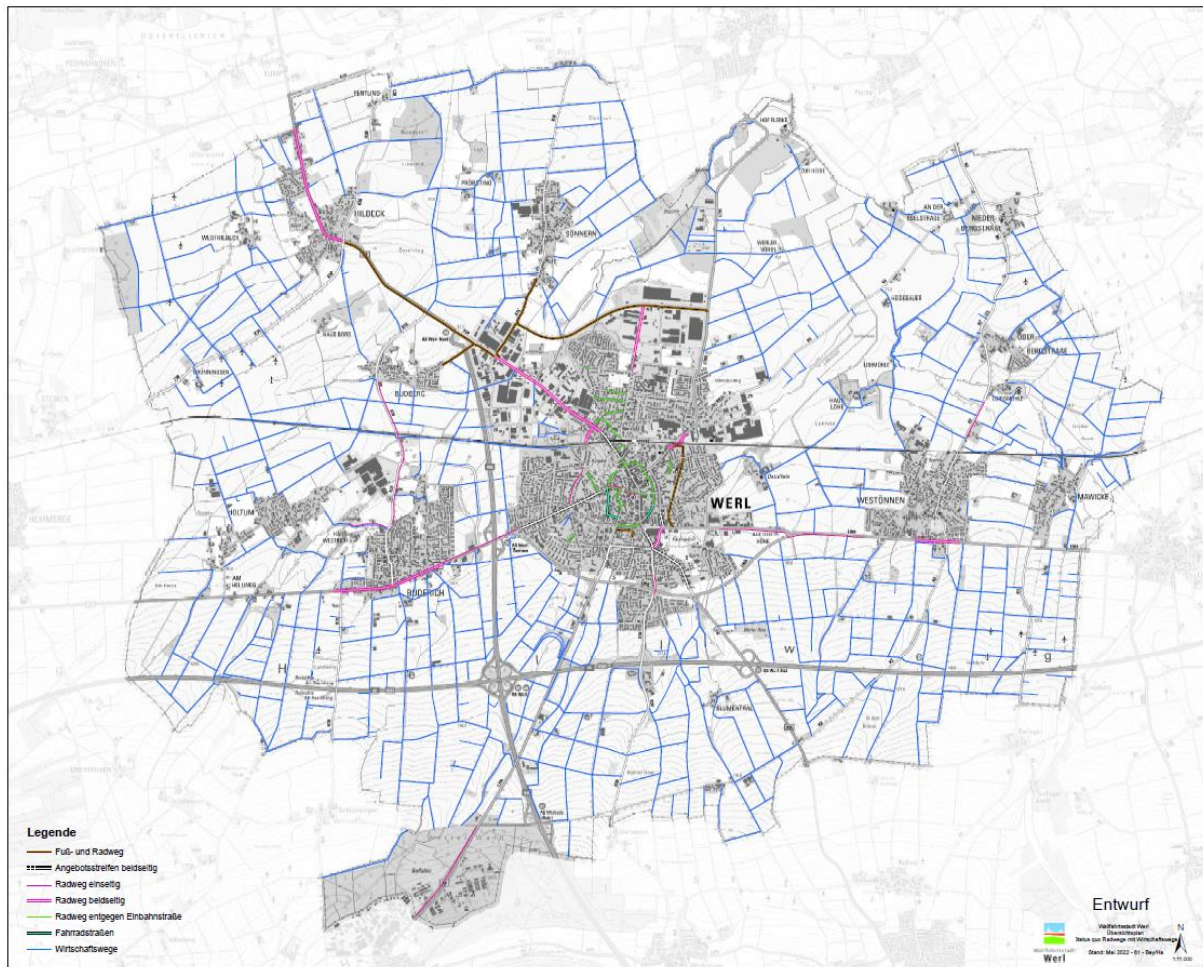


Abbildung 4: Status quo Radwegeausbau mit Wirtschaftswegepotential

In Abbildung 4 sind neben dem Ausbaustand der Radwege die Wirtschaftswege im Stadtgebiet dargestellt. Auf der Karte wird deutlich, dass hier außerhalb der Kernstadt enormes Potential für den Radverkehr besteht. Besonders die Wegeanbindung zwischen der Kernstadt und den Dörfern kann hierüber erfolgen.

4 Radverkehr

4.1 Points of Interest

Im Untersuchungsgebiet befinden sich verschiedene Points of Interest, die besonders für die Erarbeitung eines Haupttroutennetzes für den Radverkehr eine große Rolle spielen. Die sogenannten Points of Interest stellen Einrichtungen dar, die für die Öffentlichkeit eine wichtige Bedeutung haben. Sie sind der Ursprung und das Ziel für den alltäglichen Verkehr. Auch die unterschiedlichen Gebiete stellen verschiedene Ursprünge und Ziele des alltäglichen Verkehrs dar. Beispielsweise befinden sich in den Gewerbegebieten potenzielle Arbeitsplätze und somit müssen diese Gebiete in der späteren Erarbeitung des Radroutennetzes für den Alltagsradverkehr, ebenso wie die Fußgängerzone und die Wohngebiete, erschlossen werden.

Zu den Points of Interest zählen u.a. Schulen, Kindergärten und Kitas, Lebensmitteläden, die Fußgängerzone, Freizeiteinrichtungen, kirchliche Einrichtungen, öffentliche Gebäude, Ämter und Behörden, der Bahnhof und der Busbahnhof. Die folgende Abbildung 5 zeigt die Points of Interest innerhalb des Stadtgebiets.

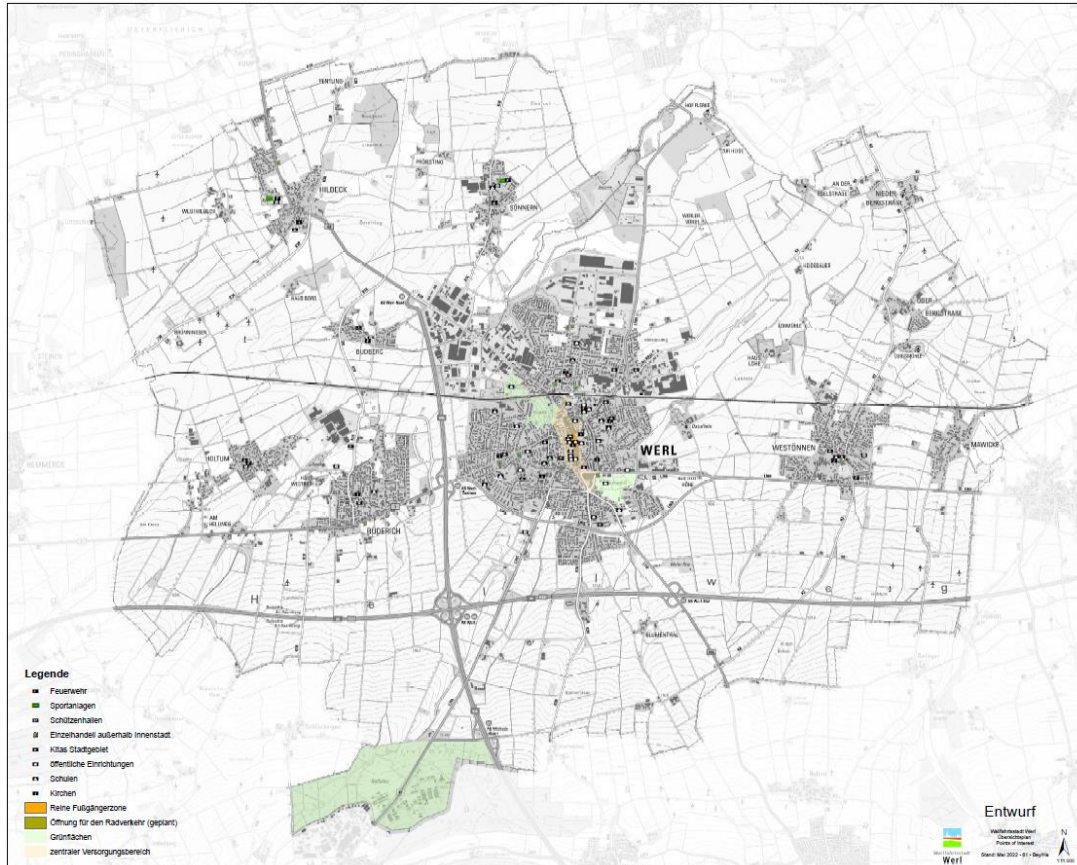


Abbildung 5: Points of Interest

4.2 Hauptroutennetz für den Alltagsradverkehr

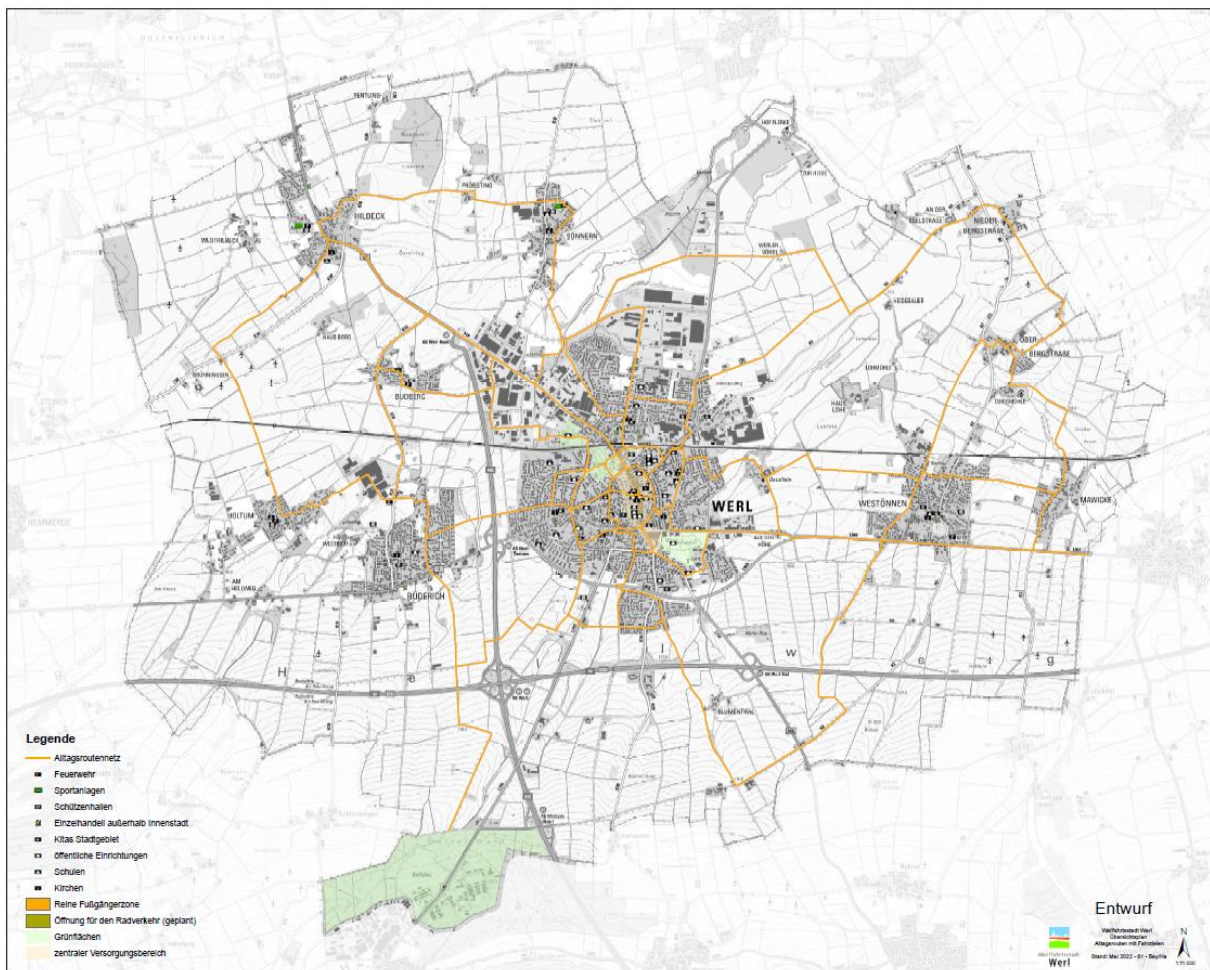


Abbildung 6: Alltagsroutennetz

Ausgehend von den Points of Interest ergibt sich folgendes Alltagsroutennetz (Abb. 6). Bei der Erstellung des Netzes wurde darauf geachtet alle interessanten Orte anzubinden. Dadurch ist das Netz im Stadtkern etwas enger verknüpft, während im Außenbereich der Fokus vor allem auf die Anbindung der Dörfer liegt. Bei der Wegeverbindung spielen vor allem die Aspekte Sicherheit, Direktheit und Komfort eine Rolle. Es wird darauf geachtet, dass das Alltagsroutennetz auf möglichst asphaltierten Wegen verläuft, um die Sicherheit und den Komfort zu steigern. Des Weiteren werden bereits viel genutzte Radwegeverbindungen bevorzugt in das Hauptroutennetz für den Alltagsverkehr eingebunden.

4.3 Touristische Routen

Für den Radverkehr bestehen in Werl und Umgebung neben den Alltagsradrouten verschiedene Freizeitradrouten, von denen einige Angebote hier vorgestellt werden. Zu den Freizeitradrouten gehören u. a. die Werler Kleeblatt Routen. Die vier Routen verbinden die Innenstadt mit dem ländlichen Freiraum und mit einigen der umliegenden Ortsteile. Bei den Kleeblatt Routen handelt es sich um vier Themenrouten, auf denen die Radfahrer Informationen über Kultur, Natur und die Landwirtschaft erhalten. Die vier Themenrouten sind folgend aufgelistet:

- Tour A: Windmüller
- Tour B: Salz in Werl
- Tour C: Schlacht am Birkenbaum
- Tour D: Weite Sicht und Sauerkraut

Alle vier Routen sind durch unterschiedliche Farben gekennzeichnet. Die Länge der Routen beträgt 17 km bis 22 km. Die vier Routen können einzeln, aber auch mehrere nacheinander, befahren werden. Wird die Wegeführung aller vier Routen auf einem Plan zusammen betrachtet, wird eine Kleeblattform deutlich.

Für alle vier Radrouten befindet sich sowohl der Startpunkt als auch das Ziel am Werler Freizeitbad. Dort ist auch eine Tafel mit allen wichtigen Informationen über die einzelnen Routen vorhanden. Die Routen sind mit Ausnahme der Tour D zum größten Teil flach bzw. ohne größere Steigungen. Somit sind die Kleeblatt Routen für jede Altersgruppe geeignet. Entlang der Strecken der verschiedenen Routen können Sehenswürdigkeiten besichtigt werden.

Des Weiteren führen die Routen u.a. an Hofläden, Gastronomiebetrieben, Gewässern und Naturschutzgebieten vorbei. Die vier Freizeitrouten des Werler Kleeblatts werden über verkehrsarme Wirtschaftswege und Radwege geführt. Auf den Strecken stehen Informationstafeln bereit, auf denen die Radfahrer/-innen sich über Natur, Artenschutz und über die Landwirtschaft informieren können. Interessierte Personen können auch an geführten Rundfahrten im Werler Kleeblatt teilnehmen, bei denen unter fachkundiger Führung zusätzliche Erläuterungen gegeben werden. Die geführten Rundfahrten finden in der Regel einmal pro Jahr statt und dauern ca. drei Stunden.

Als überregionale Radrouten führen die Westfälische Salzroute, die Radroute historische Stadtkerne NRW, die Hellweg-Route und die QuerFeldLand-Route durch Werl.

Die Westfälische Salzroute beginnt im Kurpark in Unna-Königsborn, führt über Werl, Soest, Bad Sassendorf, Bad Waldliesborn und Bad Westernkotten und endet am Kütfelsen in Salzkotten. Die Route verläuft entlang des Hellwegs und widmet sich dem Thema Salz. Sie ist als Radfahrtroute, aber auch als Wanderroute, geeignet. Der Verlauf der Route weist nur wenige Steigungen auf und wird hauptsächlich über asphaltierte Wirtschaftswege oder auf Radwegen neben der Kfz-Fahrbahn geführt.

Die Radroute historische Stadtkerne NRW verbindet auf 390 Kilometern Länge die Stadtkerne von Warendorf, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Lippstadt, Soest, Werl, Steinfurt und Tecklenburg. Dabei stehen auf der Rundtour durch das Münsterland und Südwestfalen die Themen Geschichte „erfahren“, Natur und Kultur im Mittelpunkt.

Die Hellweg-Route ist eine Radroute entlang des historischen Hellwegs in Westfalen. Sie führt von der Ruhr zur Weser mit Beginn in Dortmund. Dann geht es über Unna, Werl, Soest, Bad Westernkotten, Erwitte, Geseke, Salzkotten, Paderborn, Bad Driburg und Brakel nach Höxter.

Im Jahr 2022 ist die QuerFeldLand-Route neu hinzugekommen. Die 65 Kilometer lange Route ist ein Projekt aller fünf Kommunen der „Leader“-Region „Börde trifft Ruhr“. Sie führt durch Werl, Wickede, Ense, Welver und Fröndenberg und verbindet die überregionalen Strecken „RuhrtalRadweg“ und „Römer-Lippe-Route“ als Nord-Süd-Linie miteinander. Hervorzuheben ist, dass die neue Strecke vorhandene Radfahrstrecken nutzt und in dem Projekt neu vernetzt. Thematisch dreht sich hierbei alles um die Landwirtschaft. Bestandteil der Route sind verschiedene Anlaufpunkte wie Selbstvermarkter, Hofläden etc. Diese können auch in Zukunft noch ergänzt werden.

In Abbildung 7 sind die beschriebenen Radrouten, auf das Stadtgebiet Werl beschränkt, eingezeichnet.

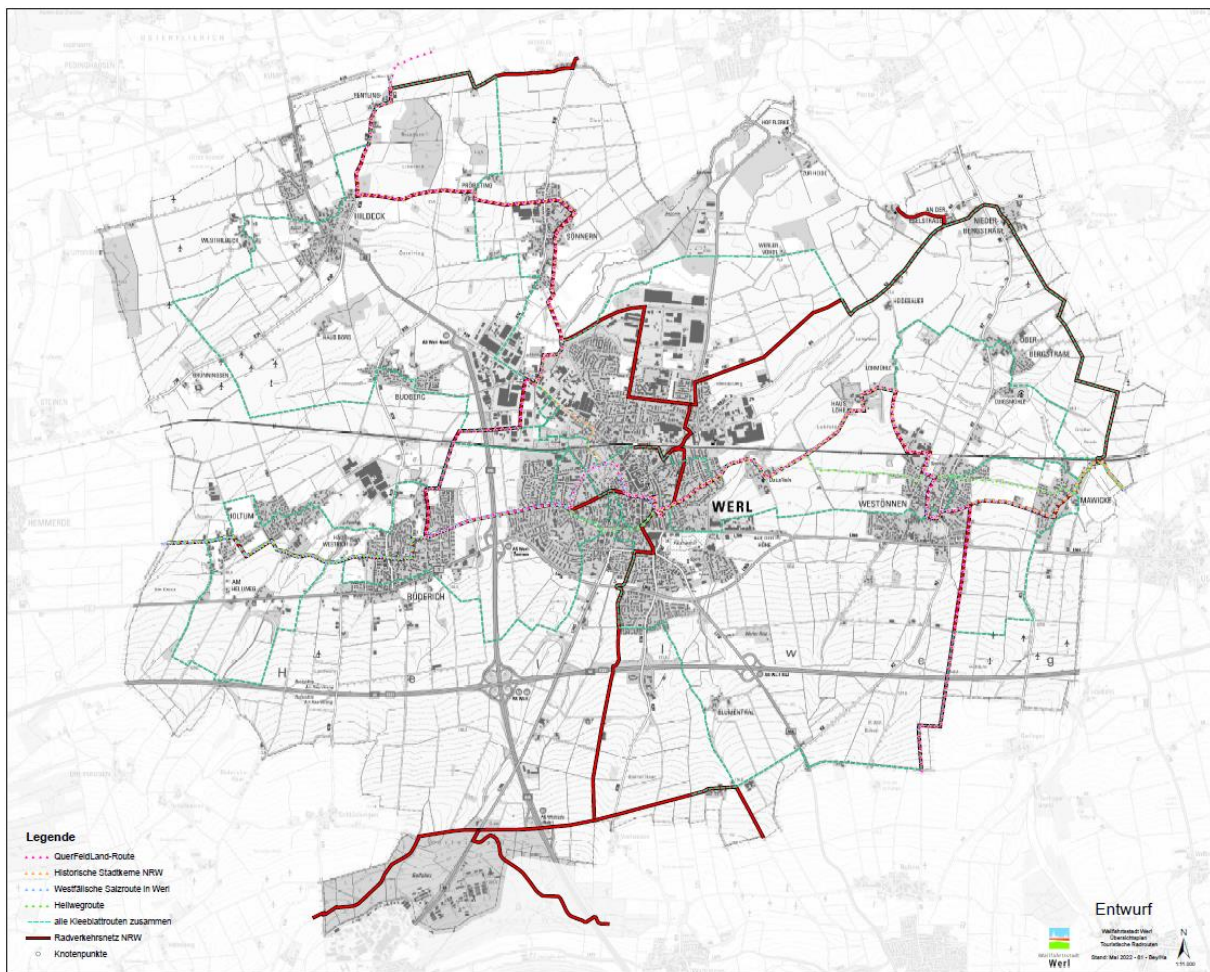


Abbildung 7: Touristische Radrouten

Über die touristischen Radrouten werden auch die Wegeverbindungen zu den Nachbarkommunen deutlich. So stellen beispielsweise die Hellwegroute und die Westfälische Salzroute im Westen die Verbindung nach Unna dar. Selbige Routen und zusätzlich die Radroute historische Stadtkerne NRW bilden im Osten des Stadtgebiets die Verbindung nach Soest dar. Im Norden von Werl führt die QuerFeld-Land-Route nach Wewer, während im Süden die Brücke nach Ense geschlagen wird. Über das Radverkehrsnetz NRW lassen sich auch noch die übrigen Nachbarkommunen erreichen.

5 Fußgängerverkehr

5.1 Bereiche mit hohem Fußgängerverkehrsaufkommen

Im Rahmen der mehrmaligen Begehung des Untersuchungsgebiets konnten verschiedene Bereiche mit einem erhöhten Fußgängerverkehrsaufkommen identifiziert werden. Dazu gehören:

- die Fußgängerzone einschließlich des Markplatzes
- der Sportpark
- das Mariannenhospital
- der Werler Bahnhof
- verschiedene Schulen
- das Altenheim Haus Amadeus und das Altenheim St. Michael
- der Kurpark und der Parkfriedhof
- das Einkaufszentrum am Steinertorplatz

5.2 Fokussierung der Fußgängerzone

In der Detailbetrachtung soll der Fokus auf der Fußgängerzone liegen (Abb. 8).

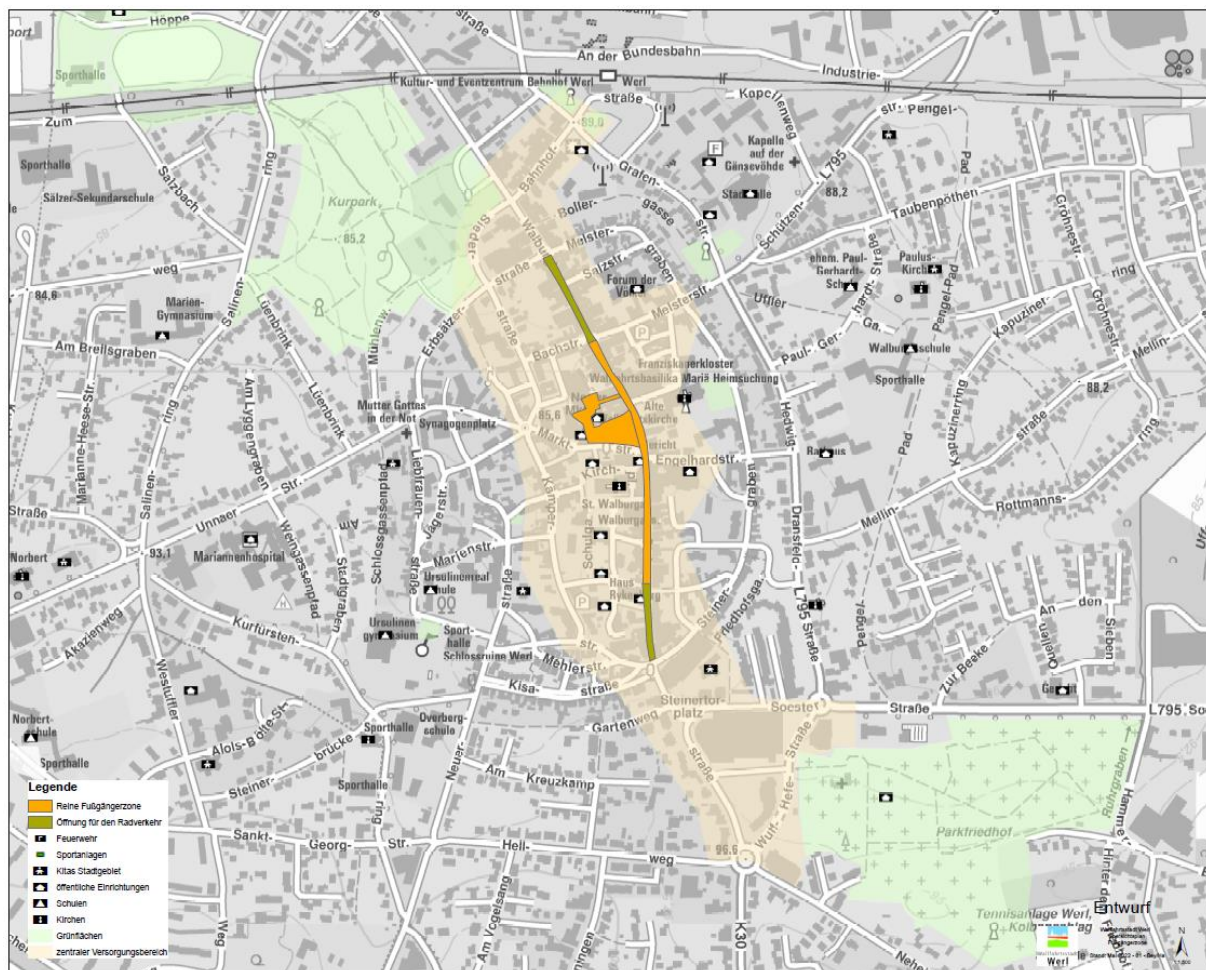


Abbildung 8: Fußgängerzone

Die Fußgängerzone liegt zentral im Untersuchungsgebiet und erstreckt sich auf einer Länge von ca. 700 Metern hauptsächlich über die Straßen Walburgisstraße und Steinerstraße. Mehrere kleine Stichwege, die ebenfalls zur Fußgängerzone gehören, zweigen von der Walburgisstraße und der Steinerstraße ab. Neben zahlreichen Geschäften und Gastronomiebetrieben befinden sich die Propsteikirche St. Walburga und die Wallfahrtsbasilika Werl direkt in der Fußgängerzone. Gegenüber der Wallfahrtsbasilika an der Marktstraße befindet sich der Marktplatz. Des Weiteren liegt die Stadtinformation zentral in der Fußgängerzone. Dort können beispielsweise Stadtpläne, Routenbeschreibungen der Kleeblatttrouten und Informationsmaterial über Veranstaltungen und Angebote in Werl erhalten werden.

In der Fußgängerzone und den angrenzenden Bereichen sind verschiedene Dienstleistungsbetriebe und städtische Einrichtungen vorzufinden. Zum Verweilen außerhalb der Gastronomiebetriebe werden in unregelmäßigen Abständen Sitzbänke angeboten. Auch die Treppen vor der Wallfahrtsbasilika werden für einen Aufenthalt genutzt.

Auch auf dem Marktplatz werden einige Sitzgelegenheiten angeboten. Eine öffentliche Toilette befindet sich ebenfalls am Marktplatz im Bereich des Neuen Marktes.

Zu den Straßen, über die die Fußgängerzone erreicht werden kann, zählen u.a. die Erbsälzer Straße, der Melstergraben, die Melsterstraße, die Bachstraße, die Marktstraße, die Engelhardstraße, der Steinergraben, die Steinerstraße und die Kämperstraße. Außerdem dienen mehrere kleinere Gassen und Wege, die von Fußgängern genutzt werden können, der Erreichbarkeit der Fußgängerzone.

Sowohl eine Bushaltestelle (Linien C1, C2, C3, S40) sowie auch ein Taxistand befinden sich direkt am Marktplatz auf der Marktstraße und bieten somit eine optimale Anbindung an die umliegenden Gebiete. Vom Werler Bahnhof aus ist die Fußgängerzone fußläufig innerhalb weniger Minuten erreichbar. Auch mit dem Auto kann die Fußgängerzone erreicht werden. Im näheren Umkreis der Fußgängerzone gibt es mehrere kostenlose und kostenpflichtige Parkplätze. Beispielsweise darf in der Sponnierstraße und in der Kämperstraße für je drei Stunden kostenlos geparkt werden. Am Neuen Markt befindet sich eine Tiefgarage, in der kostenpflichtig geparkt werden kann und auch am Kirchplatz befindet sich eine kostenpflichtige Parkmöglichkeit.

Zur Attraktivitätssteigerung der Fußgängerzone wird aktuell ein freiraumgestalterischer Wettbewerb durchgeführt. Folgende Punkte sollen bei der Neugestaltung bzw. Umgestaltung berücksichtigt werden:

- zukunftsfähige Gestaltung des öffentlichen Raumes in den Bereichen Barrierefreiheit und Digitalisierung
- Stärkung von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr
- Sicherung, Stärkung und Konzentration von Handels-, Gastronomie- und Dienstleistungsangeboten
- Gestaltung der Fußgängerzone (Oberflächen, Materialien, Begrünung, Beleuchtung etc.)
- Verknüpfung des Stadtkerns mit angrenzenden Freiräumen

- Stärkere Durchgrünung im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität im Öffentlichen Raum

In diesem Zuge ist auch vorgesehen die Fußgängerzone teilweise für den Radverkehr zu öffnen, wie in Abbildung 8 dargestellt.

Wegebeziehung zwischen der Fußgängerzone und dem Werler Bahnhof

Eine von Fußgängern viel genutzte Wegebeziehung besteht zwischen der Fußgängerzone und dem Werler Bahnhof, sowie dem direkt am Bahnhof gelegenen Busbahnhof. Über den Busbahnhof kann eine Vielzahl an Zielen innerhalb und auch außerhalb des Untersuchungsgebiets erreicht werden. Eine öffentliche Toilette befindet sich ebenfalls am Busbahnhof. Die direkteste Verbindung zwischen dem Werler Bahnhof und der Fußgängerzone erfolgt über die Bahnhofstraße und die Walburgisstraße.

6 Öffentlicher Personennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr in Werl setzt sich zusammen aus der Hellweg-Bahn RB59 und verschiedenen Buslinien. Die Hellweg-Bahn verkehrt im Halbstundentakt zwischen den Städten Dortmund und Soest und steuert dabei im Stadtgebiet die Bahnhöfe Werl und Westönnen an. Die Buslinien fahren ausgehend vom Werler Busbahnhof die umliegenden Dörfer und Nachbarkommunen an. Hier besteht unter anderem die Anbindung nach Hamm, Welper, Wickede und Ense.

Der klassische Linienverkehr bietet grundsätzlich ein gut ausgebautes Verkehrsnetz im Stadtgebiet. Allerdings sind dabei die Taktung und die Auslastung nicht zufriedenstellend. Da die Linien durch Verkehrsgesellschaften betrieben werden, ist der Handlungsspielraum für die Kommune gering.

Im ländlichen Raum wird ein privates Verkehrsmittel langfristig wichtiger Träger der Mobilität bleiben. Darüber hinaus haben aber auch gemeinschaftliche Verkehre eine Chance, mehr als nur den Schulverkehr und die Zwangsnutzer anzusprechen. Bedarfsgerechte ÖPNV-Strukturen können helfen, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.

Problematisch für den ÖPNV im ländlichen Raum ist vor allem die finanzielle Tragfähigkeit. Ein qualitativ hochwertiges Angebot generiert tendenziell mehr Fahrgäste. Doch reichen diese Zahlen bei weitem nicht aus, um einen eigenwirtschaftlichen Verkehr zu ermöglichen.

Unter der Prämisse, dass die An- und Rückfahrwege und die Bereitstellungskosten nicht zu hoch sind, bieten Rufbusse in ländlichen Räumen eine Chance zur Ergänzung des klassischen ÖPNV. Dabei sollten die Busse innerhalb kurzer Zeit bestellbar und buchbar sein. Wichtig ist eine leichte Handhabung. Die Buchung der Busse kann dabei per App und Hotline erfolgen, möglichst während der gesamten Betriebszeit. Eine zeitliche Anpassung an Anschlüsse zu Bahn und überregionalem Busverkehr sollte möglich sein. Als Betreiber kommen die vor Ort ohnehin mit den großen Bussen tätigen Verkehrsunternehmen, als auch das ansässige Taxigewerbe in Frage. Aber auch hier spielt die regional gebündelte Organisation über den Kreis Soest bzw. die Verkehrsverbände eine wichtige Rolle und muss beachtet werden.

Bürgerbusse sind von öffentlicher Hand nur bedingt planbar. Sie stellen eine ergänzende Bedienung durch den ÖPNV dar, indem ehrenamtliche Fahrer einen Linienverkehr betreiben. Hierfür werden Vereine gegründet, Fahrzeuge angeschafft und ein Linienfahrplan aufgebaut. Wichtig ist eine tarifliche und zeitliche Integration in den konventionellen ÖPNV, ggf. ergänzt um einen kleinen Qualitätszuschlag. Im Jahr 2013 fand durch den Bürgerbusverbund Sauerland-Hellweg eine Analyse für die Stadt Werl statt. Der Verbund kam damals zu dem Ergebnis, dass auf Grund des damaligen ÖPNV-Angebots der Verkehrsgesellschaften die Einführung eines Bürgerbusses nicht sinnvoll war. Gegebenenfalls kann bei vorhandener Nachfrage eine erneute Prüfung veranlasst werden.

Insbesondere im ländlichen Raum wird dem automatisierten Fahren langfristig ein großes Potenzial zugerechnet. Die Siedlungsstruktur in Deutschland ist gegenüber bspw. den Strukturen in der Schweiz oder Österreich sehr dispers entwickelt und auch die Nachfrageströme sind nur selten auf eindeutigen Achsen konzentriert. Gerade bei solchen Rahmenbedingungen sind kleine automatisiert verkehrende Einheiten attraktiv, da vielfältige Wegebeziehungen mit geringer Nachfrage bedient werden können. Aktuell sind diese Nachfrageströme insbesondere aufgrund des hohen Personalkostenanteils nur sehr begrenzt abdeckbar.

Zusätzlich wird das Thema Car- und Ridesharing aktuell durch den Kreis Soest geprüft. Falls es zu einem positiven Ergebnis kommen sollte, ist es sicherlich sinnvoll ein kreisweites, einheitliches System einzuführen, um die Leihräder bzw. Leihautos kreisweit nutzen zu können. Ein Leihsystem, welches sich nur auf Werl bezieht, würde hingegen die Nutzbarkeit deutlich einschränken.

Abschließend lässt sich zum Thema ÖPNV sagen, dass generell Handlungsbedarf besteht, welcher sich auf Grund der Organisationsstruktur allerdings für die Kommune eingeschränkt darstellt. Das Ziel für die Zukunft ist alternative Verkehrsmodele näher zu betrachten und zu prüfen, ob eine Einführung das bestehende Angebot sinnvoll ergänzen kann.

7 Dynamische Maßnahmenliste für den Rad- und Fußverkehr (anhängende Excel-Datei)

Für die Themen Rad- und Fußverkehr gibt es anhängend eine dynamische Maßnahmenliste. Das Ziel ist es diese auf einem aktuellen Stand zu halten und die Maßnahmen nach Möglichkeit umzusetzen. Hinweise von Bürgern werden gerne nach Abwägung in die Liste aufgenommen. Als Basis für die Liste diente die Ausarbeitung von Frau Neuhaus zum Thema Nahmobilität aus dem Jahr 2017. Diese Liste wurde angepasst und durch aktuelle Maßnahmen ergänzt.

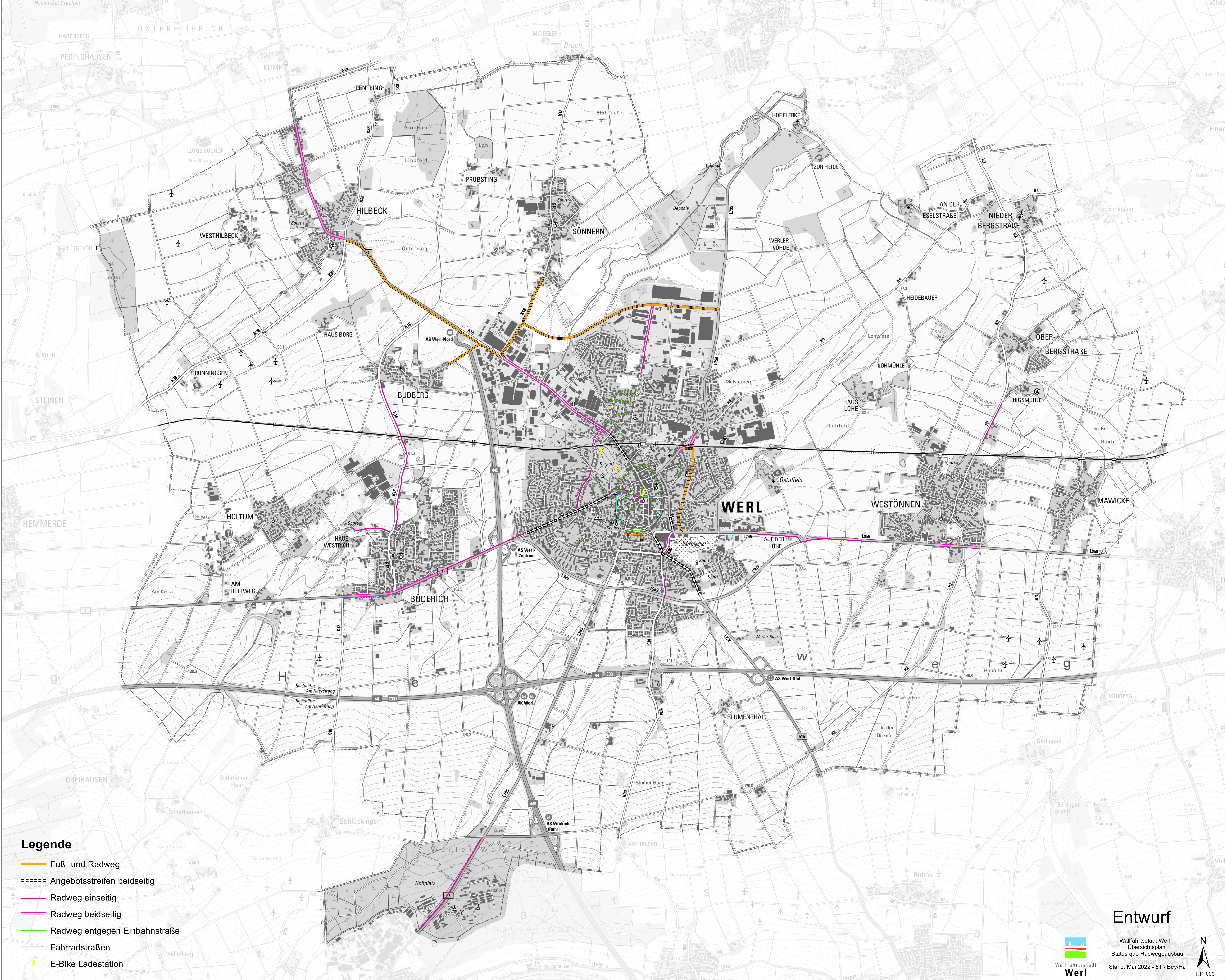
Maßnahmenliste für den Rad- und Fußverkehr in der Wallfahrtsstadt Werl

Stand: 01.06.2022

Angepasst und überarbeitet nach Neuhaus 2017

Allgemeine Maßnahmen	Anmerkungen Radverkehr	Anmerkungen Fußverkehr	Mängel	Maßnahmenidee
Wirtschaftswege			Teilweise nicht für den Radverkehr freigegeben	Wirtschaftswege für den Radverkehr freigeben; Schilder aufstellen
Kreuzungen	Fahrradschutzboxen (pole position) an Ampelkreuzungen sorgen für mehr Sicherheit der Radfahrer		Fehlende Fahrradschutzboxen (pole position)	Prüfung und Umsetzung von Fahrradschutzboxen (pole position) an Ampelkreuzungen
Bushaltestellen		Barrierefreier Ausbau von Bushaltestellen zum Teil schon erfolgt		Ausbau fortsetzen
Fahrradstraßen	Bisherige Vorschläge: Steinergraben, Melstergraben		Befahren entgegen der Einbahnstraße sorgt für Konflikte	Möglichkeit von Fahrradstraßen prüfen
Straße / Weg / Ort	Anmerkungen Radverkehr	Anmerkungen Fußverkehr	Mängel	Maßnahmenidee
Adolf-von-Hatzfeld-Straße	Zwischen zweiter Kreuzung im Osten bis zur Brücke (ca. 200 Meter) nicht asphaltiert, Boden aber in Ordnung und angenehm zu befahren (trockenes Wetter); Auch NRW-Route führt über diesen Weg; zurzeit leichtes Erde-feiner Schotter-Gemisch		leichte Belagsmängel; unasphaltierter Weg ist sehr schmal, kein Begegnungsverkehr zwischen Radfahrern mit Anhängern möglich. Kann aber verbreitert werden.	ausbessern; unasphaltierten Weg verbreitern
Am Holte	Fahrradplatz vorhanden		leichte Belagsmängel; Platz wird zum Parken von PKWs genutzt, kein Radständer vorhanden, keine Servicestation	ausbessern
Am Feldrain			leichte Belagsmängel	ausbessern
An Luigs Weiden	wird bereits viel genutzt		Belagsmängel	ausbessern
Auf der Vöhrde			leichte Belagsmängel	ausbessern
Auf m Hackenfeld			Sanierung der Fahrbahn laut Bürgerhinweis notwendig; Prüfung steht noch aus	
Bahnhof Werl	127 Bügel insgesamt [108 überdacht (2 Reihen á 27 Ständer, beidseitig nutzbar) 10 Bügel überdacht, einseitig nutzbar; 9 Bügel nicht überdacht, einseitig nutzbar]; Wildparker am Bahnhofgebäude; volle Auslastung werktags		Teilweise fehlende Überdachung; keine Fahrradboxen	Fahrradboxen anschaffen
Bahnhof Westönnen	überdachte Fahrradparkanlage (9 Bügel, beidseitig nutzbar → 18 Stellplätze)			Evtl. Fahrradboxen anschaffen
Bahnhofsweg			stellenweise leichte und größere Belagsmängel (Löcher in der Deckschicht, Abplatzungen, Risse)	ausbessern
Beringweg	für Radfahrer geeignet		Absenkung direkt bei Abfluss → Gefahr, dass Räder von Fahrrädern, Rollatoren, etc stecken bleiben; leichte Belagsmängel	engere Abdeckung/ Gitter für Schacht
Büdericher Hellweg			leichte Belagsmängel	ausbessern
Drosselweg	wenig befahrene Straße	leichte Belagsmängel, Gehweg auf einer Seite sehr schmal, teilweise kommt Gras durch den Belag; Verbindungsstück (Olakenweg) zur Industriestraße → teilweise sehr schmaler Gehweg	leichte und teilweise größere Belagsmängel	ausbessern
Eichstraße			leichte Belagsmängel	ausbessern
Erbsalzerstraße	Fahrradstreifen in Gegenrichtung vorhanden	Gehweg wird zur Kreuzung mit Bäckerstraße hin sehr schmal, problematisch: Aufgeweitete Abbiegespur → kann zum schnellen Abbiegen durch Kfz kommen und eventuell Radfahrer gefährden	Belagsmängel (Absenkungen, Risse/Spinnenrisse, Abplatzungen)	ausbessern
Feldwege die zum Stadtwald führen			leichte bis mittlere Belagsmängel; Durchfahrt verboten, landwirtschaft frei → Fahrradfrei fehlt; westlicher Feldweg: vom Stadtwald aus in Richtung Büderich: für ca. 200 Meter Schotterweg, dann Asphalt mit leichten Belagsmängeln	entsprechendes Zusatzschild anbringen; ausbessern; Schotterbereich durch Asphalt ersetzen → höhere Sicherheit bei Bremsvorgängen, höherer Fahrkomfort (es geht Bergab bzw. bergauf)
Feldweg westlich der 445			Durchfahrt verboten, Anlieger frei	Schild Fahrrad frei anbringen
Fußgängerzone	Fahrradfrei: Werktags von 18 bis 10 Uhr und Sonntags			evtl. für Radverkehr freigeben
Haarweg			"Sackgasse" → "Fahrradfrei" fehlt; teilweise größere Belagsmängel	entsprechendes Schild aufhängen
Hansering			leichte Belagsmängel durch Wurzelaufrüche auf dem kominierten Geh und Radweg; Sichere Straßenquerung zur Straße "Auf dem Kreiter" fehlt	ausbessern; Möglichkeit einer Straßenquerung prüfen
Hammerstein		ab "Hinter dem Friedhof" kein Gehweg mehr, aber auch nicht unbedingt nötig → wenig Verkehr	kleine Belagsmängel auf Fahrbahn und Gehweg; Weg am Tennisplatz vorbei: Anlieger und Sackgassenschild → Fahrrad und Fußgänger frei fehlt; Stichweg zur Neheimerstraße ist dann als Fuß- und Gehweg ausgeschildert	entsprechendes Schild sollte angebracht werden
Hammer Straße	ein Schutzstreifen wurde vor kurzem markiert, (wäre auch Empfehlung gewesen)	Gehweg weist Belagsmängel auf	größere Belagsmängel	ausbessern
Hedwig-Drnsfeld-Straße			keine sichere Führung des Radverkehrs vorhanden	Schutzstreifen markieren, falls möglich
Herrnsberger Weg	Einbahnstraße, für Radfahrer frei	kein wirklicher Gehweg vorhanden;	teilweise ziemlich eng	bessere Führung durch Gaugrevenstraße möglich?
Koenninger Weg	Anliegerfrei		Fahrradfrei fehlt	entsprechendes Schild anbringen
Kurfürstenring	wenig befahrene Straße		viele Unebenheiten	ausbessern
Kuhweg			Belagsmängel; Durchfahrt verboten, Anlieger frei	Fahrrad frei anbringen
Langenwiedenweg	erhöhtes Kfz-Aufkommen; vor allem in Stoßzeiten erhöhtes Kfz-Aufkommen bis Kreuzung mit der Plaschkestraße, Stockender Verkehr		Asphalt auf Gehwegen teilweise durch Wurzeln hochgedrückt, kein Schutzstreifen vorhanden; Belagsmängel auf dem Gehweg (ein Bereich ohne Deckschicht, große und kleine Mängel)	wenn möglich einen Schutzstreifen markieren; ausbessern
Lindentallee			Belagsmängel	ausbessern
Malloh	Anliegerstraße und Sackgasse, für Radverkehr frei		entsprechendes Schild fehlt	Schild anbringen
Marktplatz			Radabstellanlagen fehlen	Schaffung von mehr Abstellanlagen
Marktstraße	Radstreifen ist nicht deutlich farblich abgesetzt		Im Verlauf ist der Radstreifen zwischenzeitlich sehr schmal, Markierungen sind teilweise nur noch schlecht zu sehen	neue Markierungen auftragen, breiter gestalten (Mindestmaße beachten)
Neheimer Weg			leichte Belagsmängel; Stück vor Autobahnhunterführung bis Bebauung auf dem Blumentaler Weg beginnt: Schotterweg (uneben, viele Löcher und Rillen) nicht gut befahrbar	ausbessern; Wassergebundene Deckschicht einbauen
Neuvestraße			Belagsmängel	ausbessern
Ostenfeldweg			Belagsmängel	ausbessern
Overbergschule Ausgang zur Wickederstraße			keine Bordabsenkung für Räder vorhanden	auf 3 cm absenken
Overbergschule Ausgang zur Wickederstraße			Belagsmängel	ausbessern
Runtestraße (östliche)	Fahrbahn am Wochenende wenig befahren	nutzbarer Gehweg nur ca. 1,10m	schmaler Gehweg (ca. 1,10m); Fehlender Radweg/Schutzstreifen	wenn möglich, Gehweg verbreitern
Salinenring	Salinenring ist Hauptzufahrt zum Schulzentrum und Sportpark ohne Radweg			wenn möglich einen Schutzstreifen markieren
Scheidingerstraße	Richtung Süden ist der Gehweg für Radfahrer freigegeben; Absenkung gegenüber Adolf-von-Hatzfeld-Straße besteht		wenn ein Radfahrer aus der Belgischen Straße kommt, ist es schwierig das Schild Fahrrad frei zu erkennen; Absenkung könnte etwas breiter gestaltet werden, Auf der Scheidingerstraße auf kreuzende Radfahrer hinweisen	Schild versetzen oder Blick auf das Schild freischnitten und Vermerk für Radfahrer auf Belgischer Straße anbringen, dass sie den Gehweg mitbenutzen können.
Schlesien Straße			Belagsmängel (Innerhalb Büderich)	ausbessern
Schotterweg zwischen asphaltierten Feldwegen	hier führt auch eine der Kleeblattrouten entlang		tiefe Spurrillen, teilweise Schotter, eilweise Erde	glatt ziehen, auffüllen, Schotter-/Kleischicht oder evtl auch Asphaltsschicht aufbringen
Schützenstraße	ab Alteraugenstraße Richtung Nordosten Radweg vorhanden			evtl könnte ab Alteraugenstraße bis Hedwig-Dransfeldstraße ein Schutzstreifen markiert werden
Soester Straße	gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden		Belagsmängel (Gehweg)	ausbessern
Unionstraße (Querung an der Kreuzung zur Soester Str.)			keine Absenkung des Bordes vorhanden	Absenken
Weg bis Am Buddenberger Pfad			Belagsmängel	ausbessern
Weg am Hallenbad entlang	Schranke, neben der Schranke kann mit dem Fahrrad hergefahren werden		Platz neben Schranke gering	evtl, Schranke durch Poller ersetzen
Weg zum Hallenbad			Breite: 2,50; an der östlichen Wegzweigung befindet sich eine Umlaufsperr	Umlaufsperr z.B. durch mittig platzierten Poller ersetzen, so wie an der andern Wegzweigung
Weg zwischen Salinenring und zum Salzbach			Breite nur 2,50; Verbreiterung möglich, aber nicht auf der gesamten Länge gleich viel	verbreitern
Wickeder Straße			Belagsmängel	ausbessern
Werler Straße und Hammer Landstraße	Radweg vorhanden; LSA-Führung an Knotenpunkten gut für Radverkehr, allerdings ist an dem Knotenpunkt mit dem Autobahnzubringer pro Abschnitt eine Anforderung nötig, LSA gibt schnell Freigabe;		Jeder Abschnitt der LSA muss angefordert werden, dabei gib es für Radfahrer und Fußgänger nur den einen Weg über die Kreuzung	könnte durch eine Anforderung geregelt werden, so dass der Fg oder der Radfahrer in einem über den Knotenpunkt fahren kann. Wäre komfortabeler...
Zum Brauck zum Salzbach, Unterführung / Zuweg zum Sportpark	Schild Fußweg ist angebracht, Fahrrad frei fehlt	kein Gehweg vorhanden, wenig Verkehr → nicht nötig	Belagsmängel	ausbessern
Hammer Straße	Schutzstreifen bis kurz vor Kreuzung mit Rustigstraße vorhanden, dann getrennter Geh- und Radweg; beides beidseitig: ab Hammer Straße / Am Malfeld / Runtestraße: gemeinsamer Geh- und Radweg; ab Michaelstraße auf Linker Straßenseite (Richtung Westen) geführter gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Richtungen		Belagsmängel; Fahrrad-frei fehlt	ausbessern; entsprechendes Schild aufhängen
Hammer Straße	Schutzstreifen bis kurz vor Kreuzung mit Rustigstraße vorhanden, dann getrennter Geh- und Radweg; beides beidseitig: ab Hammer Straße / Am Malfeld / Runtestraße: gemeinsamer Geh- und Radweg; ab Michaelstraße auf Linker Straßenseite (Richtung Westen) geführter gemeinsamer Geh- und Radweg für beide Richtungen		Hinweisschild fehlt, dass Radfahrer Straßenseite an Überquerungshilfe wechseln müssen, um auf den in beide Richtungen befahrbaren gemeinsamen Geh- und Radweg zu bleiben.	entsprechendes Schild aufstellen
Iwering	bis kurz vor Ortszugang Budberg 100oder 70 und dann 50 ; In Budberg kurz hinter dem Mini KV in Richtung Süden steht ein Schild "Achtung Radfahrer"; Ab Iwering / Am Budberger Bach auf der Linken Seite (Richtung Süden) gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden für beide Richtungen. Radverkehr wird darauf hingewiesen		zwischen Hammer Straße und Budberg keine Radverkehrsanlage vorhanden	wenn Radverkehr hier entlang, dass Radwegebau nötig, kann eventuell einseitig für beide Richtungen geführt werden; wenn der gemeinsame Geh- / Radweg zwischen Am Budberger Bach und der Hammer Straße weiter geführt werden könnte, wäre dies eine gute Verbindung für den Radverkehr
Weg zwischen Autobahnüberführung und Wickeder Straße			Schotterbelag schadhaf, könnte ausgebaut werden	ausbessern
Weg kurz vor der Wickeder Straße			grober Schotterbelag	ausbessern
Wickeder Straße			keine Querungshilfe vorhanden (Waldlabor); Höhe Stadtwald unbefestigter Schotterweg	Querungshilfe aufstellen oder ähnliches; Schotterweg ausbessern, damit auch für Radfahrer nutzbar
Scheidinger Straße			keine Querungshilfe vorhanden; kein Hinweis, dass Radfahrer kreuzen	evtl. Querungshilfe etc. aufbauen; entsprechendes Schild aufhängen

Knotenpunkt	Anmerkungen Radverkehr	Anmerkungen Fußverkehr	Mängel	Maßnahmenidee
Am Holte / Am Eichkamp / Linnenstraße				Auf Am Eichkamp auf kreuzende Radfahrer hinweisen
Auf dem Hönningen / Beethovenstraße	Spiegel vorhanden, sodass Verkehrsteilnehmer trotz der scharfen Kurve einander sehen können		Bordstein nicht abgesenkt; Belagsmängel	Bordstein absenken, um komfortabel fahren zu können; ausbessern
Büdericher Hellweg / Kuhweg	keine Querungshilfe vorhanden	viele Fußgänger kreuzen hier den Hellweg	Keine Unterstützung beim Queren gegeben	Schild: Achtung kreuzende Radfahrer aufstellen; evtl kann eine Querungshilfe an dieser Stelle erschaffen werden
Büdericher Straße / Unnaer Straße / Salinenring			Unklare Verkehrsführung für Radfahrende prüfen	Alternative Verkehrsführung für Radfahrer prüfen
Hellweg / Wulf-Hefe / Soester Strasse	an beiden Kreisverkehren: viel Radfahrerverkehr auf den Zebrastreifen, da Einfädeln aus der endenden Fahradspur in den fließenden Verkehr manchen kompliziert bzw. gefährlich erscheint			Hinweisschilder "Reissverschluss für Radfahrer aus Fahradspur" oder "Fahradspur endet - Vorrang für Radfahrer"
Domherrenkamp / Am Holte			Linksabbiegen von Hae in Am Holte unübersichtlich, da eine Kurve vorhanden ist.	Spiegel aufstellen, durch den der Bereich hinter der Kurve eingesehen werden kann; auf kreuzende Radfahrer hinweisen
Hae / Domherrenkamp / Koenninger Weg			Linksabbiegen von Hae in Am Holte unübersichtlich, da eine Kurve vorhanden ist.	Spiegel aufstellen, durch den der Bereich hinter der Kurve eingesehen werden kann; auf kreuzende Radfahrer hinweisen
Hubertus-Schützen-Straße / Im Brook	weiter auf Hubertus-Schützenstraße		Anlieger frei → Fahrradfrei fehlt	entsprechendes Schild aufhängen
Langenwiedenweg / Brandisstraße / An der Bundesbahn	Kreuzung der Brandisstraße wird als gut möglich eingeschätzt; Vorfahrtregelung deutlich und übersichtlich;		Belag im Kreuzungsbereich schadhaf	ausbessern
Lindentallee / Allener Straße	viel befahrene Straße (Allener Straße);			Hinweisschild auf kreuzende Radfahrer achten
Marwickler Bundesstraße / Hubertus-Schützen-Straße	Querung schwierig aufgrund starker Befahrung durch Kfz-Verkehr;			auf querende Radfahrer hinweisen; Querungshilfe evtl einrichten
Pengel Pad / Soester Straße	Überquerungshilfe vorhanden, Radfahrer können diese nutzen, wird bereits viel genutzt			eventuell auf der Soester Straße auf kreuzende Radfahrer hinweisen
Salinenring/ Beringweg/ Zum Salzbach	vom Beringweg in Zum Salzbach abbiegen gestaltet sich schwierig.			kurzes Stück Gehweg könnte freigegeben werden, um Radfahrern das Einbiegen zu erleichtern
Soester Straße / Unionstraße (östliche Kreuzung)	bessere Führung als über die westliche Kreuzung, da hier die vorhandene Querungshilfe genutzt werden kann, um die Soester Straße zu überqueren; Zufahrt Unionstraße → "Sackgasse" → "Fahrradfrei" fehlt; Auf der Soester Straße werden die Radfahrer und Fg auf die südliche Straßenseite über die Überquerungshilfe geleitet, wenn jemand von Osten aus kommend in die Unionstraße einbiegen will, dürfte er nicht die Straßenseite wechseln, sondern müsste wenige Meter weiter geradeaus fahren und in die Unionstraße einbiegen, hierfür sind Hinweisschilder nötig, da alle anderen die Straßenseite wechseln sollten, um einen gesicherten Fuß-/Radweg zu nutzen		Hinweisschilder fehlen für das Einbiegen in die Unionstraße, durchgezogene Linie müsste entfernt werden	Hinweisschilder aufstellen für das Einbiegen in die Unionstraße, durchgezogene Linie müsste entfernt werden, aber deutlichen Hinweis, dass alle die Straßenseite wechseln und NUR für das Abbiegen in die Unionstraße Richtung Ostuffeln ein paar wenige Meter bis zur Einmündung weiter gefahren werden darf.
Westöner Bundesstraße / Weststraße / Westdähler Weg			Querung der Bundesstraße nicht gesichert	evtl Querungshilfe möglich; auf Westöner Bundesstraße auf kreuzende Radfahrer hinweisen



Legende

- Fuß- und Radweg
- - - - - Angebotsstreifen beidseitig
- Radweg einseitig
- Radweg beidseitig
- Radweg entgegen Einbahnstraße
- Fahrradstraßen
- ⚡ E-Bike Ladestation

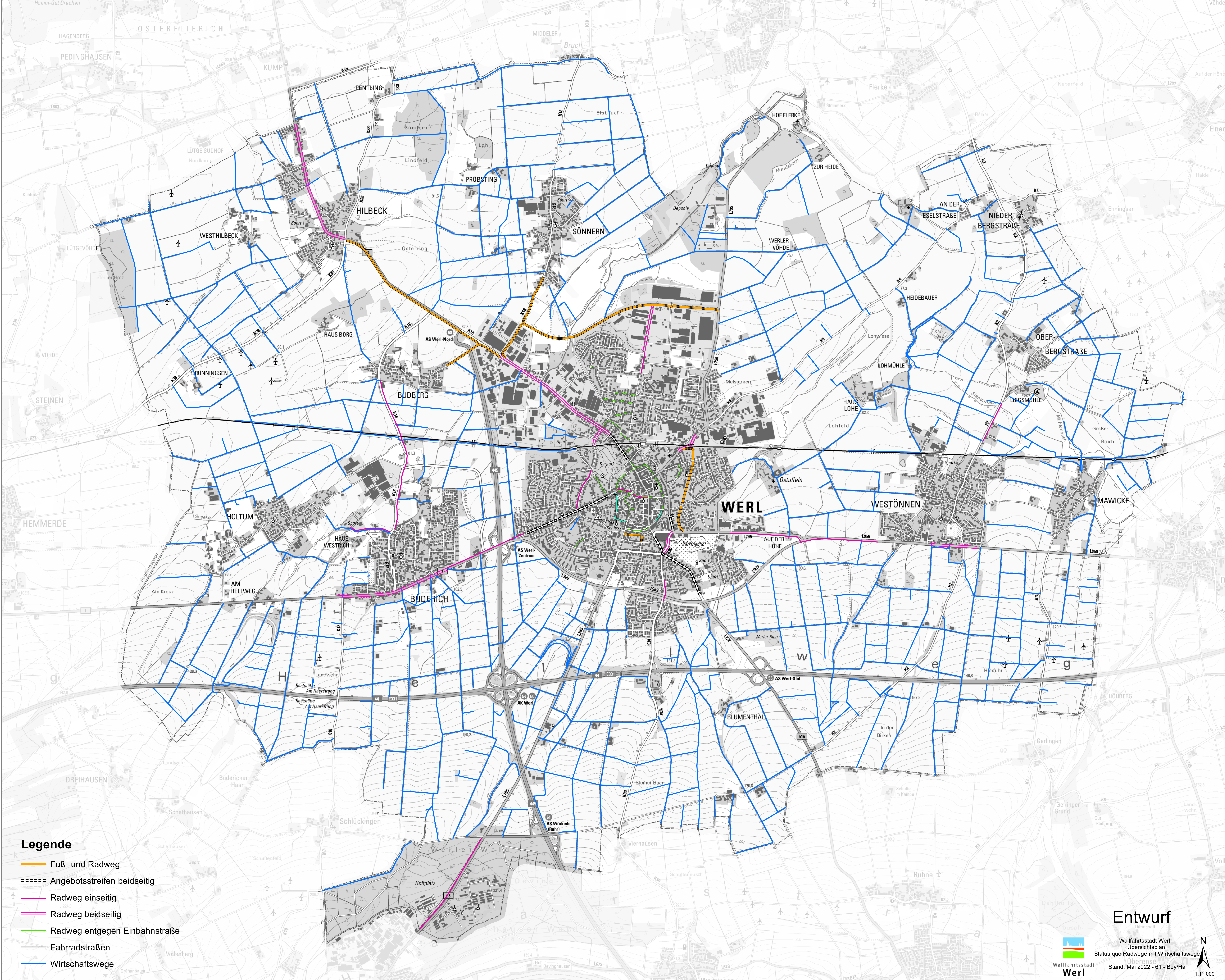
Entwurf



Wallfahrtsstadt Werl
 Übersichtsplan
 Status quo Radwegeausbau
 Stand: Mai 2022 - 61 - Bey/Ha




1:11.000



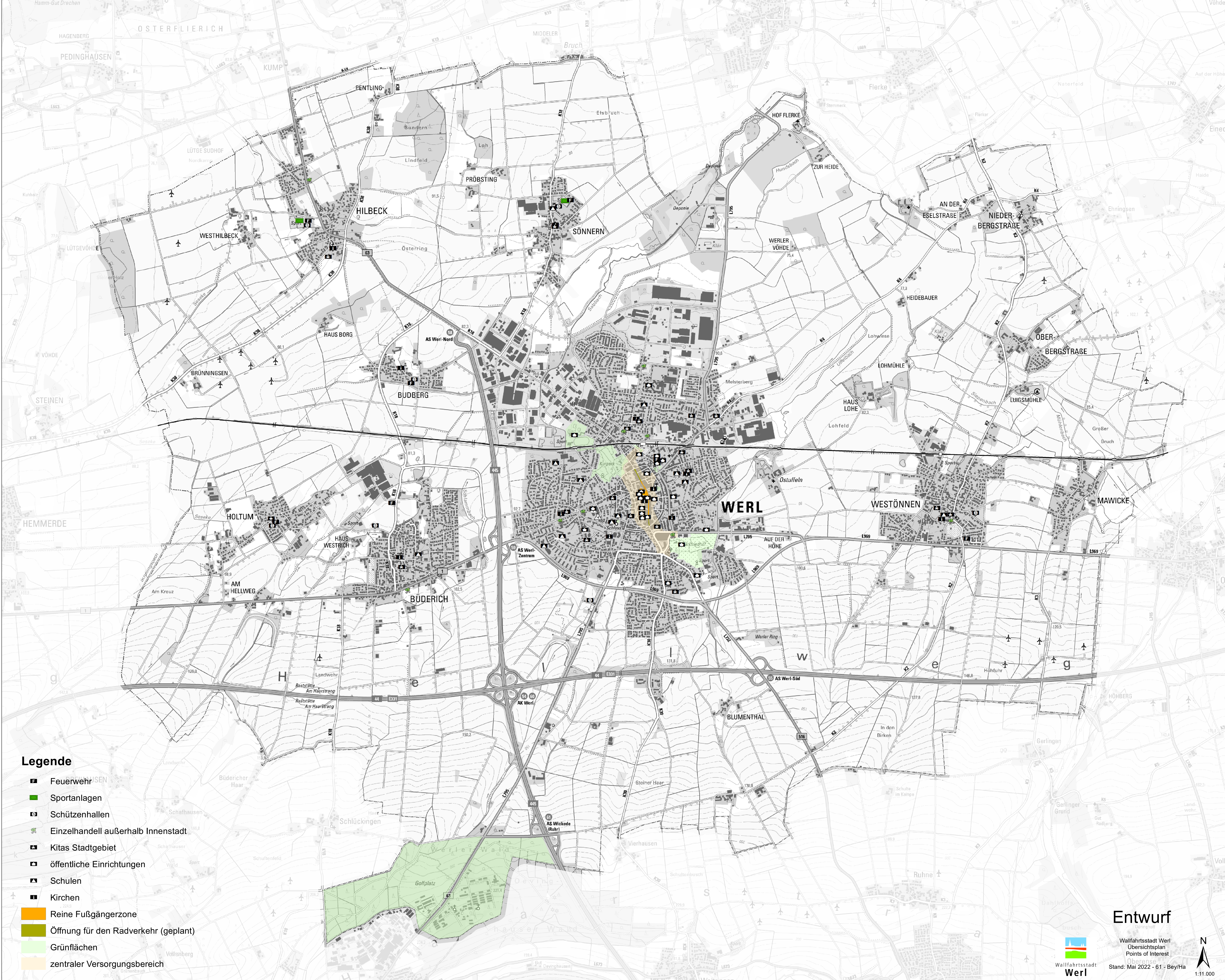
Legende

- Fuß- und Radweg
- - - - - Angebotsstreifen beidseitig
- Radweg einseitig
- Radweg beidseitig
- Radweg entgegen Einbahnstraße
- Fahrradstraßen
- Wirtschaftswege

Entwurf


 Wallfahrtsstadt Werl
 Übersichtsplan
 Status quo Radwege mit Wirtschaftswege
 Stand: Mai 2022 - 61 - Bey/Ha
 1:11.000

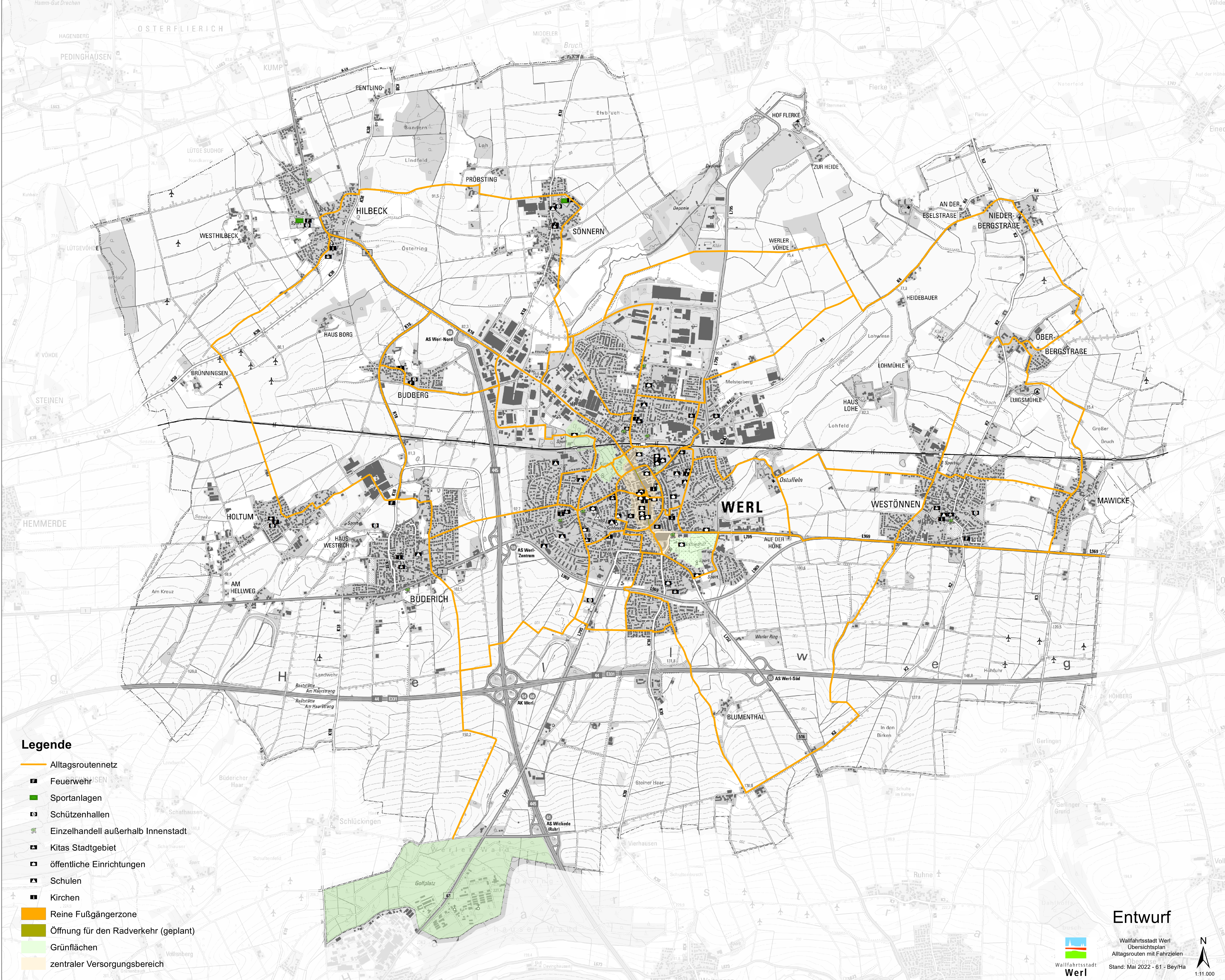




Legende

-  Feuerwehr
-  Sportanlagen
-  Schützenhallen
-  Einzelhandel außerhalb Innenstadt
-  Kitas Stadtgebiet
-  öffentliche Einrichtungen
-  Schulen
-  Kirchen
-  Reine Fußgängerzone
-  Öffnung für den Radverkehr (geplant)
-  Grünflächen
-  zentraler Versorgungsbereich

Entwurf



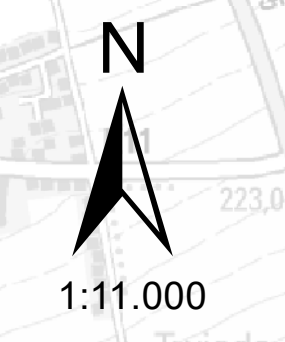
Legende

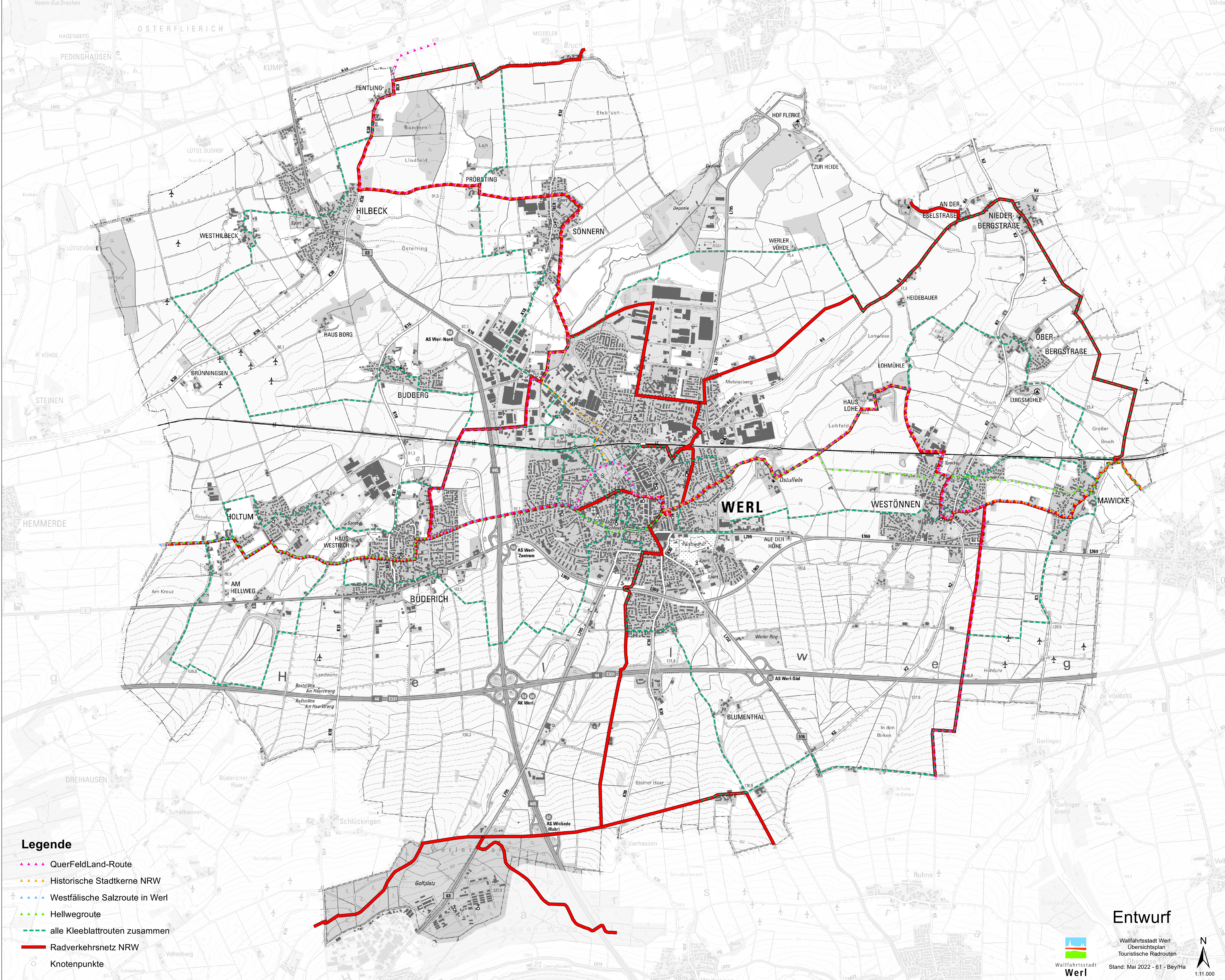
-  Alltagsroutennetz
-  Feuerwehr
-  Sportanlagen
-  Schützenhallen
-  Einzelhandel außerhalb Innenstadt
-  Kitas Stadtgebiet
-  öffentliche Einrichtungen
-  Schulen
-  Kirchen
-  Reine Fußgängerzone
-  Öffnung für den Radverkehr (geplant)
-  Grünflächen
-  zentraler Versorgungsbereich

Entwurf



Wallfahrtsstadt Werl
 Übersichtsplan
 Alltagsrouten mit Fahrzielen
 Stand: Mai 2022 - 61 - Bey/Ha





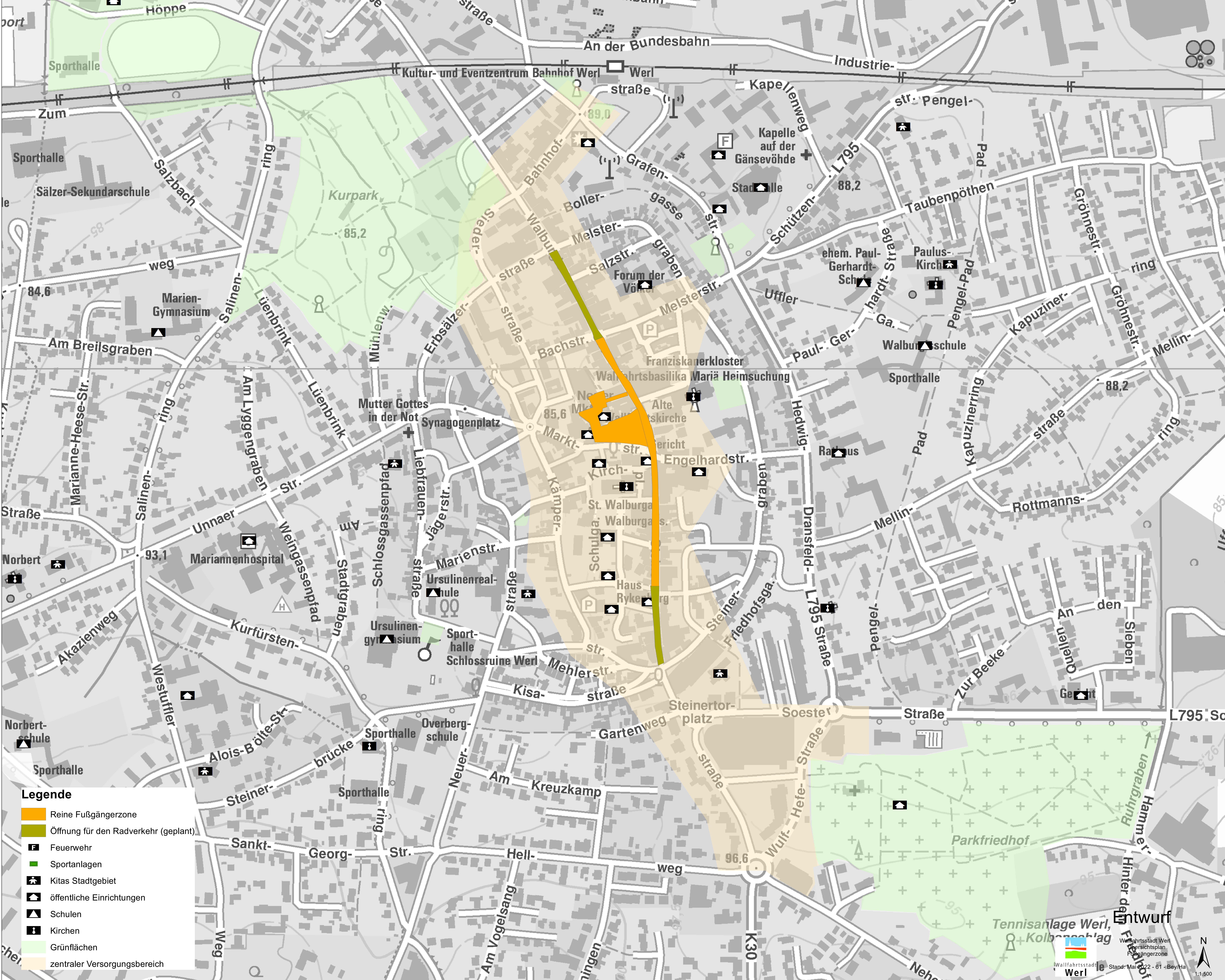
Legende

- ◆◆◆◆◆ QuerFeldLand-Route
- ▲▲▲▲▲ Historische Stadtkerne NRW
- ▲▲▲▲▲ Westfälische Salzroute in Werl
- ▲▲▲▲▲ Hellwegroute
- — — — — alle Kleeblatttrouten zusammen
- — — — — Radverkehrsnetz NRW
- Knotenpunkte

Entwurf


 Wallfahrtsstadt Werl
 Übersichtsplan
 Touristische Radrouten
 Stand: Mai 2022 - 61 - Bey/Ha

 1:11.000



- Legende**
- Reine Fußgängerzone
 - Öffnung für den Radverkehr (geplant)
 - Feuerwehr
 - Sportanlagen
 - Kitas Stadtgebiet
 - öffentliche Einrichtungen
 - Schulen
 - Kirchen
 - Grünflächen
 - zentraler Versorgungsbereich