

Lindenallee Werl

Verkehrstechnische Untersuchung



für die

Wallfahrtsstadt Werl

Hedwig-Dransfeld-Str. 23-23a

59457 Werl

Projektnummer: **A25-045**

Stand: **18. September 2025**



MASUCH + OLBRISCH
Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH

www.moingenieure.de
mo@moingenieure.de
Tel.: 040-713 004-0

Inhaltsverzeichnis

1. Allgemeines	3
2. Verkehrliche Ausgangssituation	4
3. Örtliche Situation - Verkehrsbeobachtung	6
4. Verkehrsführungsvarianten Lindenallee	9

Literaturverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis

Allgemeiner Hinweis:

Um den Lesefluss nicht zu beeinträchtigen, wird im vorliegenden Text meist nur die männliche Form (z. Bsp. Radfahrer, Fußgänger) verwendet. Es sind aber stets die weiblichen und anderen Formen gleichermaßen mitgemeint.

1. Allgemeines

Für die Lindenallee in Werl werden seit längerem Anpassungs- bzw. Umbaukonzepte diskutiert. Neben Einbahnstraßenregelungen wurde eine Priorisierung des Radverkehrs ebenso erwogen wie die Schaffung weiterer Pkw-Abstellflächen.

Auf der Grundlage vorliegender Daten sowie einer Verkehrsbeobachtung vor Ort analysiert die vorliegende Untersuchung die reale örtliche Situation und prüft verschiedene Veränderungsmöglichkeiten aus fachlicher Sicht. Die Auswirkungen der jeweiligen Veränderung auf den Verkehrsfluss, die Verkehrssicherheit und die Umwelt werden ermittelt und bewertet.

Die Lage der Lindenstraße im Straßennetz der Stadt Werl ist in **Abbildung 1** dargestellt.

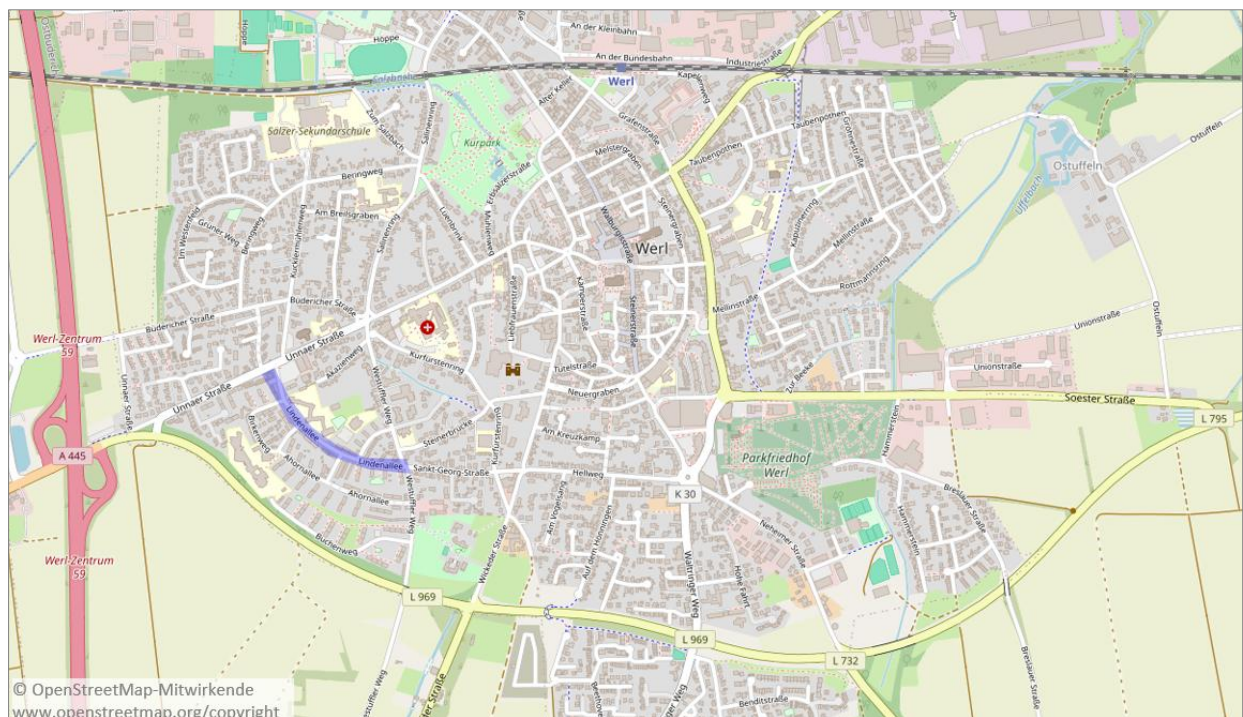


Abb. 1: Übersichtslageplan (o.M., Kartengrundlage: openstreetmap.org)

2. Verkehrliche Ausgangssituation

Die Lindenallee weist im Untersuchungsbereich eine Tagesverkehrsbelastung von rd. 3.100 Kfz/24 h im Querschnitt auf ([1] Verkehrsbelastung im Prognose-Bezugsfall). Der Westuffler Weg wird nördlich der Lindenallee von rd. 6.000 Kfz/Tag im Querschnitt befahren [1]. Auf der Unnaer Straße verkehren zeitgleich rd. 7.400 Kfz/Tag [1].

Die Daten aus [1] basieren auf Erhebungen in 2017, können aber nach Abgleich mit der Verkehrsentwicklung angrenzender Dauerzählstellen des Landesbetriebes Straßen NRW (<https://www.nwsib-online.nrw.de/>) für die weitere Bearbeitung herangezogen werden (s. **Abbildung 2**).

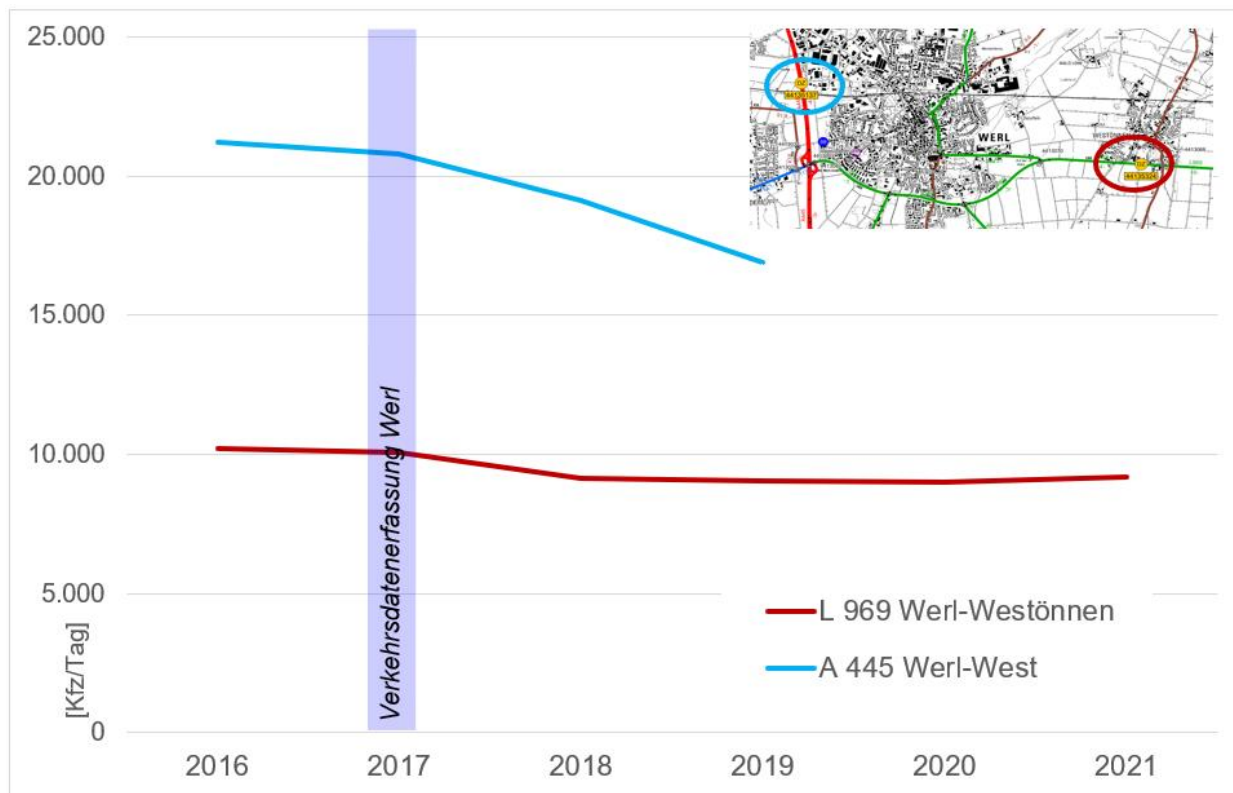


Abb. 2: Verkehrsentwicklung im Umfeld von Werl (Quelle: <https://www.nwsib-online.nrw.de/>)

In den maßgebenden Hauptverkehrszeiten sind die in **Abbildung 3** dargestellten Verkehrsbelastungen zu berücksichtigen.

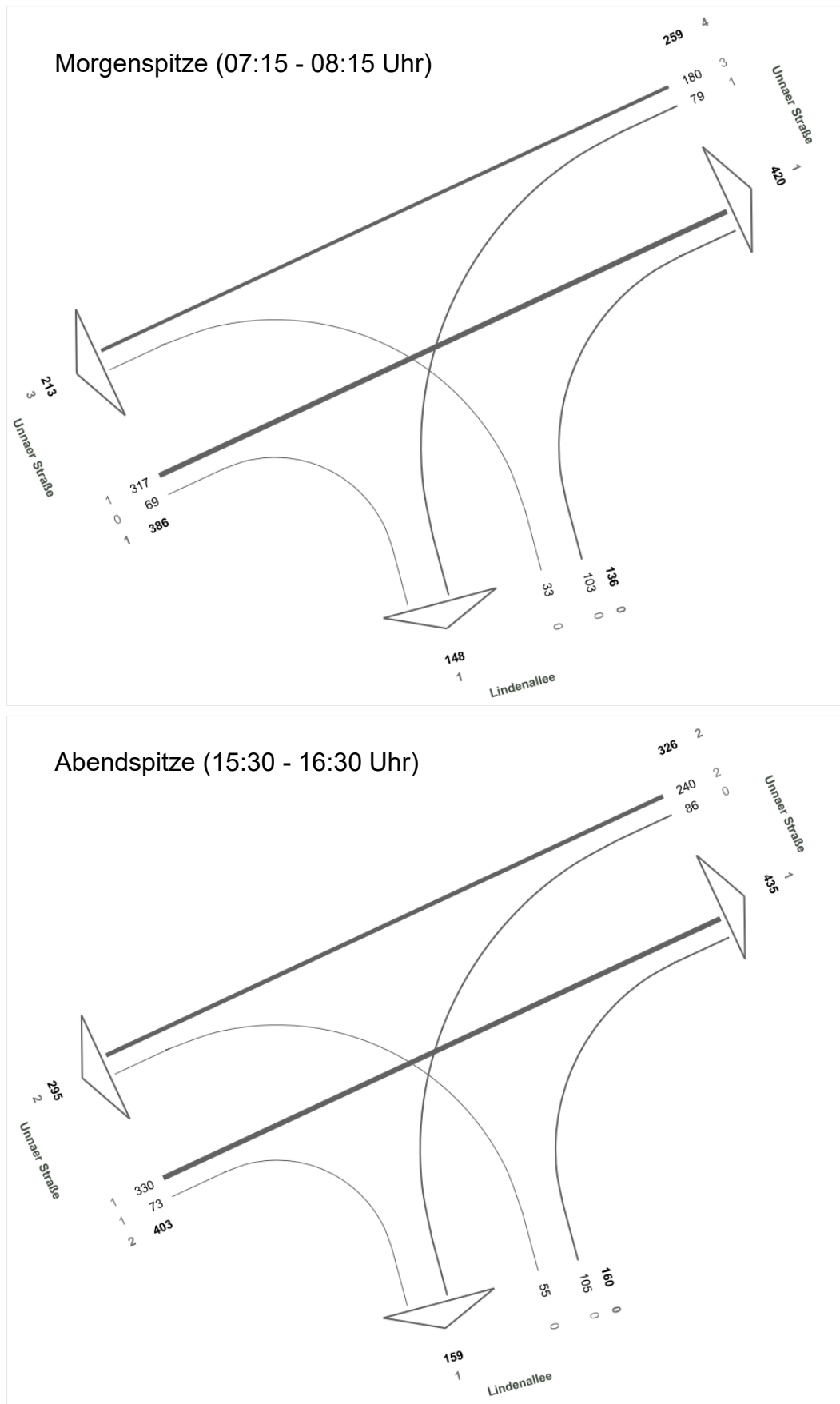


Abb. 3: Spitzenstundenbelastung Unnaer Str./Lindenallee 28.11.2017 [1]

3. Örtliche Situation - Verkehrsbeobachtung

Die Aufnahme der örtlichen Situation startete um 6⁰⁰ Uhr an einem allgemeinen Werktag, um die Parksituation der Anlieger mit beurteilen zu können und den kompletten Schul- bzw. Kindergartenbeginn ebenfalls mit beobachten zu können. Charakteristische Eindrücke sind in **Abbildung 4** bis **6** zusammengestellt.



Abb. 4: Verkehrsbeobachtung (westlich Kastanienallee bzw. vor Schule gegen 6 Uhr)



Abb. 5: Verkehrsbeobachtung (7¹⁵ Uhr / 7²⁸ Uhr / 7³² Uhr / 7³⁶ Uhr)

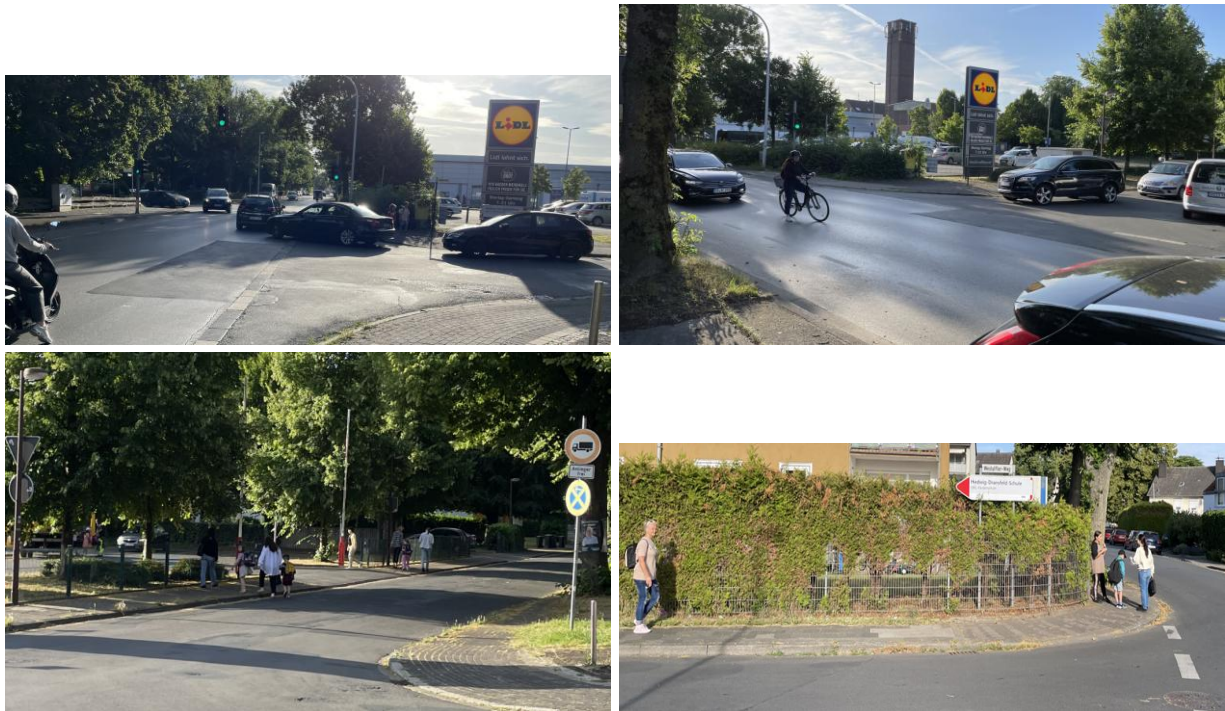


Abb. 6: Verkehrsbeobachtung (7⁴⁰ Uhr / 7⁴⁰ Uhr / 7⁴¹ Uhr / 8⁰⁰ Uhr)

Die Beobachtungsergebnisse können wie folgt zusammengefasst werden:

- Die Lindenallee ist zwischen Parkplatzanbindung Lidl und Westuffler Weg Teil der das angrenzende Wohngebiet umfassenden Tempo-30-Zone.
- Die Lindenallee weist eine sanierungsbedürftige Fahrbahnoberfläche auf.
- Die Nebenflächen (Gehweg) entsprechen nicht den aktuellen Breitenvorgaben der RAST 06. Insbesondere im Bereich von Bäumen ist der nutzbare Bereich stark eingeschränkt.
- Die Markierung des Schutzstreifens für Fahrradfahrer auf der Westseite der Lindenallee nördlich der Kita-Anbindung widerspricht von der Breite als auch der Anlage an sich den Vorgaben der StVo.
- Kfz-Verkehr tritt in nennenswertem Umfang nur zu Schulbeginn auf. Die s.g. „Rush-Hour“ dauert von etwa 7¹⁵ bis 8⁰⁰ Uhr. Außerhalb dieser Zeiten ist die Lindenallee wenig frequentiert. Das deckt sich mit den vorliegenden Erfassungsdaten aus [1].
- Die höchste Verkehrsbelastung tritt im Einmündungsbereich Unnaer Straße/Lindenallee auf und resultiert u.a. aus der Anbindung des Lidl-Parkplatzes an die Lindenallee.
- Die Bringeverkehre von Kita- und Schulkindern (Eltern-Taxis) erfolgen fast ausschließlich über die Wendekehre bzw. den Parkplatz bei der Kita. In der Hauptzeit erfolgen die Zufahrten sehr eng getaktet. Die Pkw kommen mehrheitlich von Norden/aus Richtung Unnaer Straße.
- Die Mehrzahl der Kinder wird mit dem Pkw gebracht, der Rest zu Fuß, wobei die Kinder kaum alleine kommen sondern in der Regel begleitet werden.

- Auffällig ist der Sonderschulbusverkehr von der Unnaer Straße bis zum Westufflerweg zur Hedwig-Dransfeld-Schule. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Kleinbusse und Transporter, die die Route Lindenallee Richtung Westuffler Weg bis zum Buchenweg (Sackgasse) nutzen. Der Birkenweg und die Ahornallee sind nicht betroffen. Für den Rückweg wird scheinbar eine andere Route gewählt.
- Entlang der Lindenallee finden sich zahlreiche private Pkw-Stellplätze, z.T. in Carports. Diese sind auch zu Beobachtungsbeginn nicht ausgelastet.
- Parken auf der Fahrbahn findet eher nur im östlichen Bereich der Lindenallee statt.
- Die Bushaltestelle vor der Norbertschule (Ostseite) ist eine reine Bedarfshaltestelle, die nur unregelmäßig von der Schule genutzt wird.
- Radfahrer sind in der Lindenallee sehr wenige festzustellen, auch keine Schüler.
- Fußgänger in der Lindenallee sind in erster Linie Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen und ältere Schüler in Richtung Norden, wo sich mehrere weiterführende Schulen befinden.
- Als Problemstelle ist die Fußgängersignalanlage an der Unnaer Straße auszumachen. Bei Rot entsteht ein Rückstau vor der FLSA in der Unnaer Straße in Richtung Westen (ehem. B1 und A445) und in Richtung Süden in der Lindenallee. Die häufige Anforderung der FLSA vor Schulbeginn überlagert mit der Spitzenstunde des allgemeinen Kfz-Verkehrs führt zu spürbaren Behinderungen.
- Der Lieferverkehr LIDL verlässt den Parkplatz über die Lindenallee in Richtung Norden zur Unnaer Straße.

Die Beobachtungsergebnisse bilden zusammen mit den vorliegenden verkehrlichen Grunddaten die Basis für die folgende Variantenbetrachtung.

4. Verkehrsführungsvarianten Lindenallee

Folgende Verkehrsführungsvarianten sind aus verkehrlicher Sicht auf ihre Auswirkungen auf Verkehrsfluss, Sicherheit und Umwelt zu prüfen:

Variante 1: Lindenallee mit Priorisierung Radverkehr

Variante 2: Lindenallee mit ausreichenden Stellplatzmöglichkeiten

Variante 3: Lindenallee als Einbahnstraße

Variante 1: Priorisierung Radverkehr

Die Lindenallee ist nicht im allgemeinen Radroutennetz von NRW enthalten (s. **Abbildung 7**). Aufgrund der Lage in einer T-30-Zone ist der Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Die Verkehrsbelastungen stehen dem nicht entgegen.

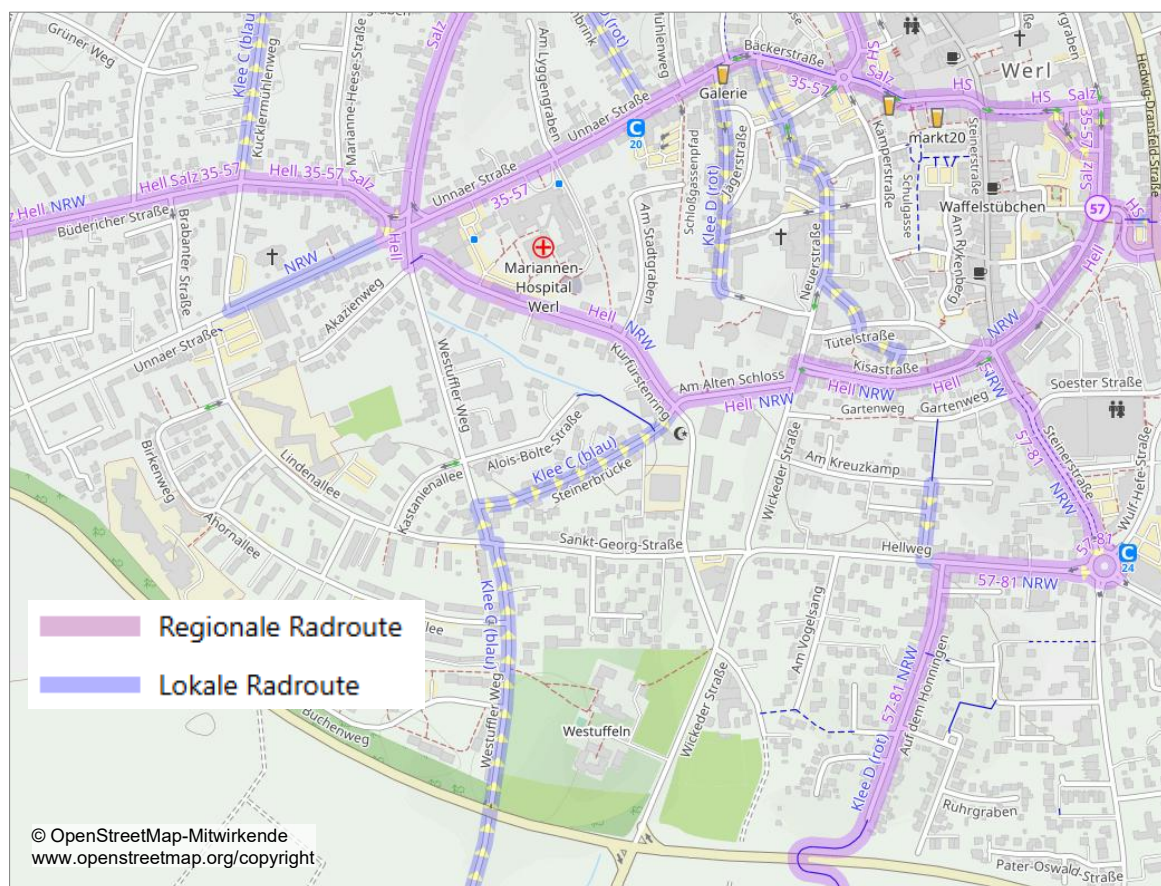


Abb. 7: Radweg-/Radroutenausweisungen in Werl (o.M., Kartengrundlage: openstreet-map.org, s.a. <https://radservice.radroutenplaner.nrw.de/rp/nrwrn/>)

Die Verkehrsbeobachtung hat auf der Lindenallee keine merkliche Nutzungsnachfrage durch Fahrradfahrer festgestellt. Eine Netzergänzungsfunktion oder ähnliche Potentiale einer Frequenzerhöhung bzw. gravierende Gefährdungspotentiale für Radfahrende können nicht festgestellt werden.

Daher kann auch keine Notwendigkeit einer Radverkehrspriorisierung nachgewiesen werden.

Variante 2: zusätzliche Stellplatzmöglichkeiten

Bei der Verkehrsbeobachtung wurden keine Defizite bei der Parkraumbereitstellung bzw. -nutzung festgestellt. Die zur Verfügung stehenden Parkplätze entlang der Fahrbahn waren ebenso wenig ausgelastet wie die privaten Stellplatzflächen.

Variante 3: Einbahnstraße

Ziel einer Einbahnstraßenregelung in der Lindenallee ist die Reduzierung des durchfahrenden Verkehrs sowie die Möglichkeit, zusätzliche Flächen für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, insbesondere die Fußgänger bereit zu stellen.

Aufgrund der Verkehrsbeobachtung ist aus verkehrlicher Sicht eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten (ab Anbindung Parkplatz Lidl bzw. Grillhaus, s. **Abbildung 8**) zu empfehlen. Mit dieser Fahrtrichtung wird den Hauptzuflüssen von Schule und Kindergarten Rechnung getragen. Auch die Schulbusverkehre zur Hedwig-Dransfeld-Schule werden nicht gestört. Die aus der Unterbindung der Gegenrichtung resultierenden Umwegfahrten sind akzeptabel und von Bewohnern, Eltern und anderen Dauernutzern planbar.

Der nördliche Abschnitt zwischen Unnaer Straße und den Parkplatzanbindungen kann nicht in die Einbahnregelung einbezogen werden, da hierüber die Ausfahrt der Lieferverkehre von Lidl verläuft, für die es keine Alternative gibt. Es macht auch insgesamt Sinn, die beiden Parkplätze auch weiterhin direkt über die Unnaer Straße an- und abfahren zu können.

Die Regelung führt zu einer spürbaren Verbesserung der Verkehrssituation an der Fußgängersignalanlage, da kein Rückstau in der Lindenallee entsteht.

Die Verkehrsverlagerungen der Fahrtrichtung Norden erfolgen auf den Westuffler Weg und die Wickeder Straße. Nach Abzug der geschätzten Zielverkehre des Lidl entstehen Mehrbelastungen von rd. 700 (Westuffler Weg) bzw. rd. 500 Kfz/Tag (Wickeder Straße). Diese können in beiden Straßen verkehrsgerecht mit abgewickelt werden.

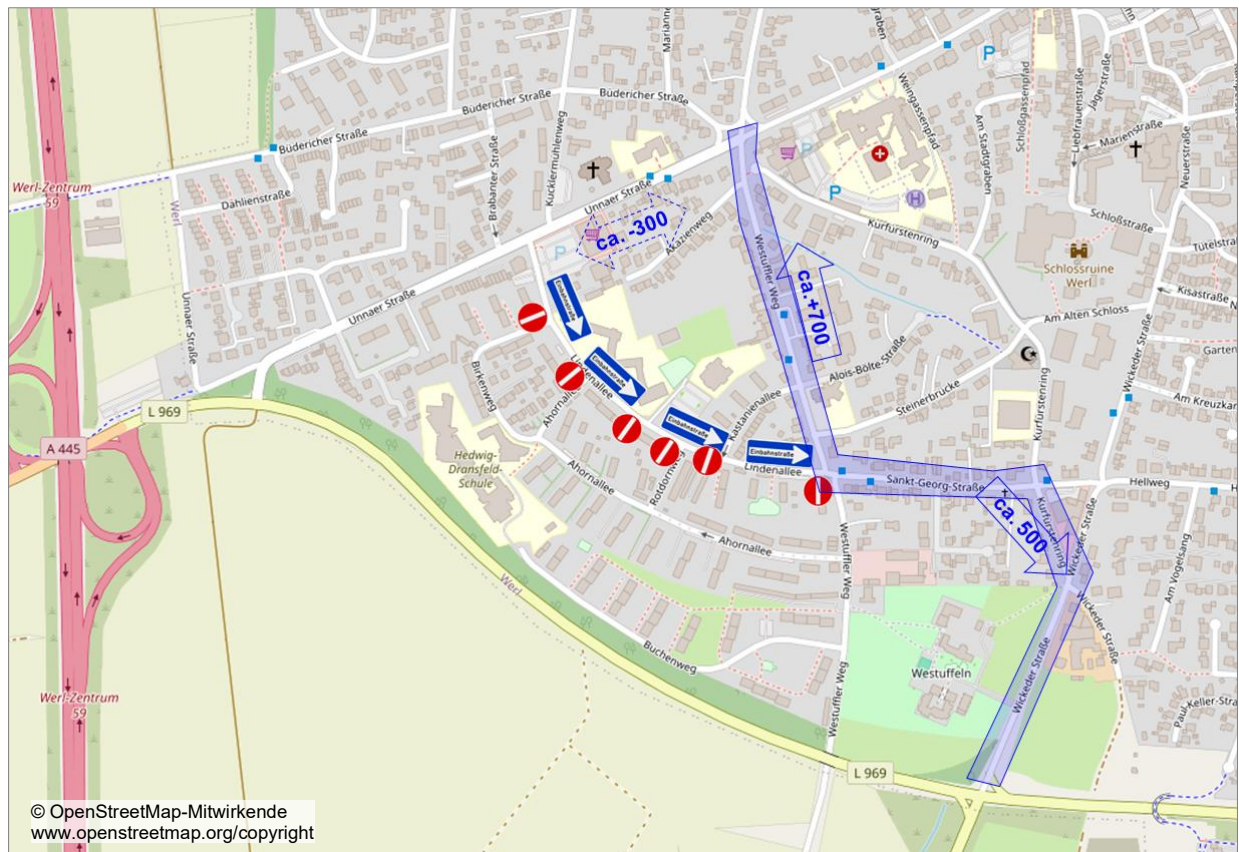


Abb. 8: Verkehrsverlagerung wegen Einbahnregelung

Die Umsetzung sollte mit folgenden Maßnahmen erfolgen:

- Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 4 m,
- Führung der Radfahrer auf der Fahrbahn in beiden Richtungen (bei min. 3,75 m Fahrbahnbreite regelkonform),
- Verbreiterung der Gehwege auf Nordseite im Bereich Schule, Kita und Handel und z.T. auf der Südseite, um an den Bäumen ein Passieren von mobilitätseingeschränkten Personen bzw. Familien mit Kinderwagen o.ä. zu ermöglichen.

Das Konzept für die vorgeschlagene Einbahnstraßenregelung ist in **Abbildung 9** dargestellt.

Es ist zu empfehlen, vor der baulichen Herstellung eine Umsetzung als Verkehrsversuch für 3-6 Monate durchzuführen, die Auswirkungen zu beobachten und die Planung auf Basis der Rückmeldungen aus der Bevölkerung zu optimieren. Der Verkehrsversuch kann mit Markierung, Beschilderung und mobilen Verkehrselementen erfolgen.

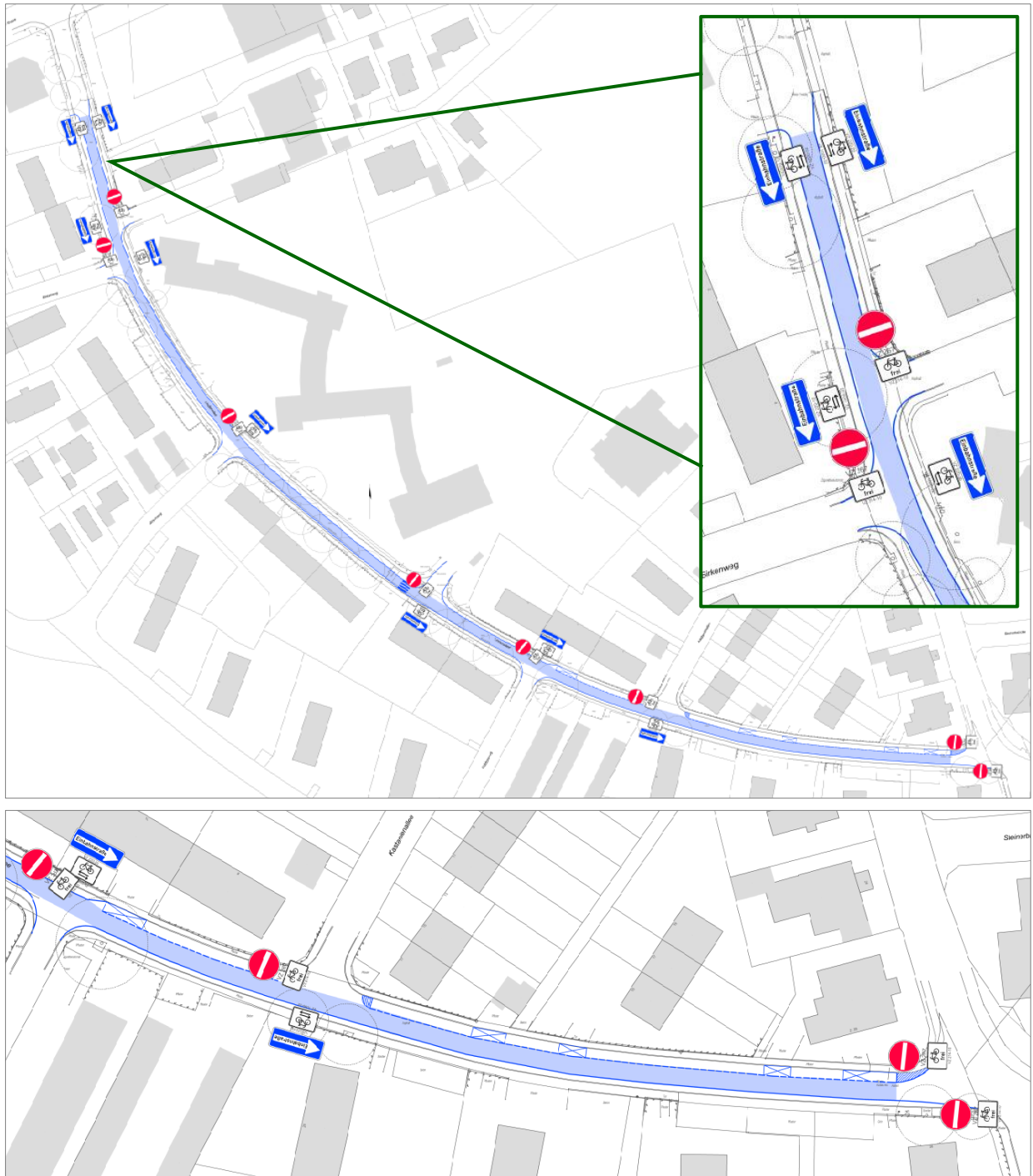


Abb. 9: Vorschlag Einbahnstraßenregelung (o.M., Basis: Vermessung Stadt Werl)

Oststeinbek, 18.09.2025

gez. ppa. Eichholz

Literaturverzeichnis:

- [1] IGS Ingenieure GmbH & Co. KG
Stadtgerechtes Verkehrsnetz Wallfahrtsstadt Werl, Anhang zum Bericht 09/2019,
Textband zum Bericht 01/2020
- [2] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln
Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015
- [3] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V., Köln,
RASt 06, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen, 2006