



# Integriertes Mobilitätskonzept für die Innenstadt von Heiligenhaus



November 2022

büro stadtVerkehr



büro stadtVerkehr

**Auftraggeber:**



Stadt Heiligenhaus  
Fachbereich II.3 Straßenbau und Liegenschaften  
Hauptstraße 157  
42579 Heiligenhaus

**Ansprechpartner:**

Michael Krahl

**Bearbeitung durch:**

**büro stadtVerkehr**

büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft  
mbH & Co. KG  
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden  
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden  
Tel: 02103 / 911 59-0  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Marc Stuhm  
Karsten Strack  
Sebastian Schulz

**Bildquellen:**

eigene Aufnahmen

**gefördert durch:**

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

*Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>2</b>
1.1 Aufgabenstellung.....	3
1.2 Vorgehensweise.....	3
1.3 Beteiligungsverfahren.....	6
1.3.1 Arbeitsgruppe Mobilität (AG).....	6
1.3.2 Arbeitskreis Mobilität (AK).....	6
1.3.3 INKA Online-Beteiligung.....	7
1.3.4 Planungsspaziergänge.....	9
1.3.5 Bürgerwerkstatt.....	11
<b>2 Bestandsaufnahme.....</b>	<b>14</b>
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur.....	14
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung.....	15
2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte.....	15
2.1.3 Pendler.....	15
2.2 Schulstandorte.....	16
2.3 Publikumswirksame Einrichtungen.....	17
2.4 Verkehr.....	18
2.4.1 MIV.....	18
2.4.2 Ruhender Verkehr.....	19
2.4.3 ÖPNV.....	23
2.4.4 Radverkehr.....	26
2.4.5 Fußverkehr.....	29
2.5 Verkehrs- und Mobilitätsstruktur in Heiligenhaus.....	30
2.6 Zusammenfassung und Fazit.....	31
2.7 Potenzialanalyse (SWOT).....	33
<b>3 Leitbild Heiligenhaus 2035.....</b>	<b>35</b>
3.1 Leitbild- und Szenarienentwicklung.....	35
3.2 Ziel-Modal-Split 2035.....	36
3.3 CO <sub>2</sub> -Bilanz.....	37
3.4 Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes.....	38
<b>4 Maßnahmenkonzept.....</b>	<b>41</b>
4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes.....	41
4.2 Maßnahmen ÖPNV.....	43
4.3 Maßnahmen Radverkehr.....	53
4.4 Maßnahmen MIV.....	63
4.5 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr.....	67
4.6 Maßnahmen Ruhender Verkehr.....	71
4.7 Maßnahmen Fußverkehr.....	78
4.8 Maßnahmen Schülerverkehr.....	84
4.9 Maßnahmen Multimodalität.....	87
<b>5 Umsetzungsstrategien &amp; Evaluierung.....</b>	<b>95</b>
5.1 Umsetzungsstrategien.....	95
5.2 Stufenkonzept.....	95
5.3 Kommunikationsstrategie.....	97
5.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept.....	98
<b>6 Ausblick.....</b>	<b>103</b>
<b>Quellenverzeichnis.....</b>	<b>105</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>106</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis.....</b>	<b>108</b>
<b>Anhang 1.....</b>	<b>111</b>

# 1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

1.2 Vorgehensweise

1.3 Beteiligungsverfahren



## 1 Einleitung

Die Stadt Heiligenhaus steht wie viele Städte und Gemeinden in Deutschland vor vielfältigen Herausforderungen bei ihrer künftigen städtebaulichen Entwicklung. Bedeutender Teil dieser Entwicklung sind die Themen Mobilität und Verkehr, die einerseits für eine vitale Stadt unerlässlich sind, auf der anderen Seite aber auch zu Belastungen und Konflikten führen. Im Zuge übergeordneter Trendentwicklungen, wie dem demographischen Wandel, der Wohnraumknappheit in angrenzenden Großstädten, sowie dem Klimawandel, stellen sich auch für Heiligenhaus als Pendlerkommune<sup>1</sup> Fragen nach der künftigen städtebaulichen und verkehrlichen Ausrichtung, die mit dem **„Integrierten Mobilitätskonzept für die Innenstadt von Heiligenhaus“** strategisch beantwortet werden sollen.

Die Stadt Heiligenhaus hat bereits im September 2021 ein integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Innenstadt erstellt. Darüber hinaus beabsichtigt die Stadt die Aufstellung eines umfassenden Klimaschutzkonzeptes. Da der Verkehr hierbei eine wesentliche Rolle spielt, wurde aufbauend auf dem ISEK das hier vorliegende integrierte Mobilitätskonzept für die Innenstadt erstellt, das insbesondere innerstädtische Mobilität, sowie die Erreichbarkeit der Innenstadt von außerhalb betrachtet. Die angeschobenen Themen des ISEK, für die Innenstadt eine höhere Aufenthaltsqualität anzustreben, werden auch im Mobilitätskonzept aufgenommen und fortgeführt.

Im integrierten Mobilitätskonzept werden Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich des Parkraums gemeinsam in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Neben einer zeitgemäßen und stadtverträglichen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen sind auch die Stärkung und Etablierung von neuen und innovativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten, wie zum Beispiel Carsharing, Elektromobilität und On-Demand-Systeme<sup>2</sup>, wichtige Themenbausteine des integrierten Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus werden Wechselwirkungen zwischen den städtebaulichen Strukturen und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen untersucht. Die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Mobilitätsmanagement als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung, werden im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet. Ein strategisches Zusammenwirken von Infrastruktur, Kommunikation und Service ermöglicht mehr Mobilität für alle Nutzergruppen.

Mit Hilfe eines integrierten Mobilitätskonzepts wird der Problematik entgegengewirkt, dass räumliche und finanzielle Möglichkeiten zur Schaffung neuer Verkehrsanlagen, insbesondere von Straßen, beschränkt sind. Stattdessen wird angestrebt, die Verkehrsbedürfnisse aller Nutzergruppen besser zu organisieren, sodass die vorhandenen Strukturen effizienter genutzt werden. Dabei werden Belastungen gesenkt und gleichzeitig Möglichkeiten geschaffen, Straßenräume den heutigen Anforderungen entsprechend zu gestalten.

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist die langfristige Schaffung von umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen in der Innenstadt. Dabei soll die Nutzung des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden, sodass Kapazitäten für umweltfreundliche Mobilitätsarten auf der bestehenden Infrastruktur geschaffen werden können. Damit verbunden ist die Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor. Eine stärkere Vernetzung einzelner Verkehrsmittel ist ein zentrales Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes.

Zur Förderung des Umweltverbunds steht die Entwicklung von Radverkehrsmaßnahmen mit Einbindung in das Kreisradverkehrskonzept sowie die Verbesserung der Fußwegbeziehungen unter Beachtung der Barrierefreiheit im Fokus. Darüber hinaus soll Heiligenhaus als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort gestärkt werden.

---

<sup>1</sup> Aus Heiligenhaus pendeln jeden Tag mehr Menschen in die benachbarten Städte zum Arbeiten aus, als dass Menschen von außerhalb nach Heiligenhaus einpendeln (negatives Pendlersaldo).

<sup>2</sup> Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote, welche z. B. in Form eines Großraumtaxi oder Kleinbusses auf Ruf bzw. ohne festen Fahrplan und Linienweg angeboten und durchgeführt werden.

Zur Verwirklichung der gesetzten Ziele erfolgte ein dialogbasierter Prozess mit Akteuren vor Ort aus Kommunalverwaltung, Kommunalpolitik, Interessensverbänden, Verkehrsunternehmen und der Bevölkerung, in dem umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt wurden.

Das Mobilitätskonzept dient den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden sowie zur Unterstützung bei der Fördermittelakquise.

## 1.1 Aufgabenstellung

Städtisches Leben, Kommunikation und Vernetzung, aber auch die Erledigung von Dingen des täglichen Lebens, Ausbildung, Arbeit und soziale Kontakte werden in der Regel erst durch die Mobilität der Einwohner ermöglicht. Dabei spielt der Verkehr eine wesentliche Rolle und soll bei der Beantwortung verschiedener Fragestellungen in Bezug auf die Innenstadt von Heiligenhaus helfen:

- Wie kann die Erreichbarkeit der Innenstadt sichergestellt und gestaltet werden?
- Wie kann eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in Heiligenhaus erfolgen?
- Wie kann eine Verbesserung der Verkehrssicherheit erreicht werden?
- Wie kann eine effiziente Nutzung der (vorhandenen) Infrastruktur erfolgen?
- Wie kann der innerstädtische Verkehr klimaschonend gestaltet werden?

Dabei sollen als integriertes Konzept die Teilbereiche Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV und MIV einschließlich des Parkraums gemeinsam betrachtet werden. Ebenso ist eine stärkere Vernetzung der Verkehrsmittel (inter- und multimodaler Verkehr) anzustreben.

## 1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Innenstadt von Heiligenhaus wurde büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurden prozessbegleitend durch das Team von büro stadtVerkehr initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich vom September 2021 bis Dezember 2022.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt fünf Bestandteilen zusammen:

- Bestandsaufnahme und Analyse
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Umsetzungskonzept, Kommunikationsstrategie und Controllingkonzept
- Fazit und Empfehlungen

In der Analysephase des Konzepts standen die umfassende **Bestandsaufnahme und Analyse** der städtebaulichen und verkehrlichen Situation sowie die Sichtung und Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption an.

Auf Basis der Bestandsanalyse erfolgte eine **Mängel- und Potenzialanalyse**. Hierbei wurden Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Rahmen einer SWOT-Analyse (Strengths / Weaknesses / Opportunities / Threats) evaluiert. Daraus wurden zukünftige Potenziale für die Innenstadt von Heiligenhaus abgeleitet. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Entwicklung eines **Leitbildes** sowie die Festlegung von **Zielen** für das Jahr 2035 und darüber hinaus. In einem Szenario für das Jahr 2035 wird die Veränderung des Verkehrsverhaltens und des Verkehrsaufkommens hinsichtlich der demographischen und siedlungsstrukturellen Veränderungen in der Stadt Heiligenhaus sowie speziell für die Innenstadt festgelegt.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Mängeln und Potenzialen, sowie aus dem abgestimmten Leitbild mit Zielszenario 2035 wurde eine Vielzahl von Maßnahmen in einem umfassenden **Maßnahmenkonzept** gebündelt. Einen Schwerpunkt bildete hierbei aufgrund der hohen Relevanz für die zukünftige Entwicklung der Stadt- und

damit auch der Innenstadt von Heiligenhaus die Anbindung an den höherwertigen ÖPNV. Sämtliche Maßnahmen wurden im Maßnahmenkonzept ausgearbeitet und auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen sowie die Größenordnungen der Kosten und ihre grundsätzliche Umsetzung geprüft. Dies gibt der Stadtverwaltung einen Überblick über wirksame und schnell umsetzbare Maßnahmen.

Die an dieses Konzept anschließende Umsetzung der Maßnahmen baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring, zur Prozessevaluation und zur Öffentlichkeitsarbeit der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Ausblick** auf zukünftige Themen, Arbeitsschritte und Empfehlungen im Bereich Verkehr und Mobilität in der Innenstadt von Heiligenhaus.

Durch eine sukzessive Vorgehensweise soll auch die Politik auf die Ergebnisse des Mobilitätskonzeptes vorbereitet werden. Durch Präsentation der Zwischenergebnisse wird ein kontinuierlicher Arbeitsprozess dokumentiert, in dem die Politik Anregungen und Kritiken einbringen und ggf. eine inhaltliche Nachjustierung anordnen kann. Der Mobilitätsausschuss nimmt hierbei eine Schlüsselrolle ein. In diesem werden die verschiedenen Arbeitsphasen vorgestellt und beschlossen, so dass die weitere Bearbeitung gesichert und der Beschluss des Gesamtkonzeptes im Stadtrat gewährleistet wird. Darüber hinaus ist es von hoher Relevanz auch die Bürgerinnen und Bürger von Beginn an in den Planungsprozess einzubinden. Es fand ein breit angelegter Prozess der **Bürgerbeteiligung** sowohl online als auch in Form von Planungsspaziergängen und einer Bürgerwerkstatt vor Ort statt. Ziel war es, Ideen und Ansprüche aus der Stadtgesellschaft argumentativ in das Mobilitätskonzept zu transportieren und dem Gutachterteam Einblicke in die lokalen Diskussionen und Befindlichkeiten zu gewähren. Ein wichtiges Element war dabei die Diskussion eines kommunalen Leitbilds für den Verkehr in Heiligenhaus und damit verbunden die Festlegung eines Ziel-Modal Splits<sup>3</sup> für das Jahr 2035.

Im Ergebnis liegt nun das integrierte Mobilitätskonzept für die Innenstadt von Heiligenhaus vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2035 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verstetigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann darüber hinaus als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

---

<sup>3</sup> Der Begriff „Modal Split“ ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteil der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split).

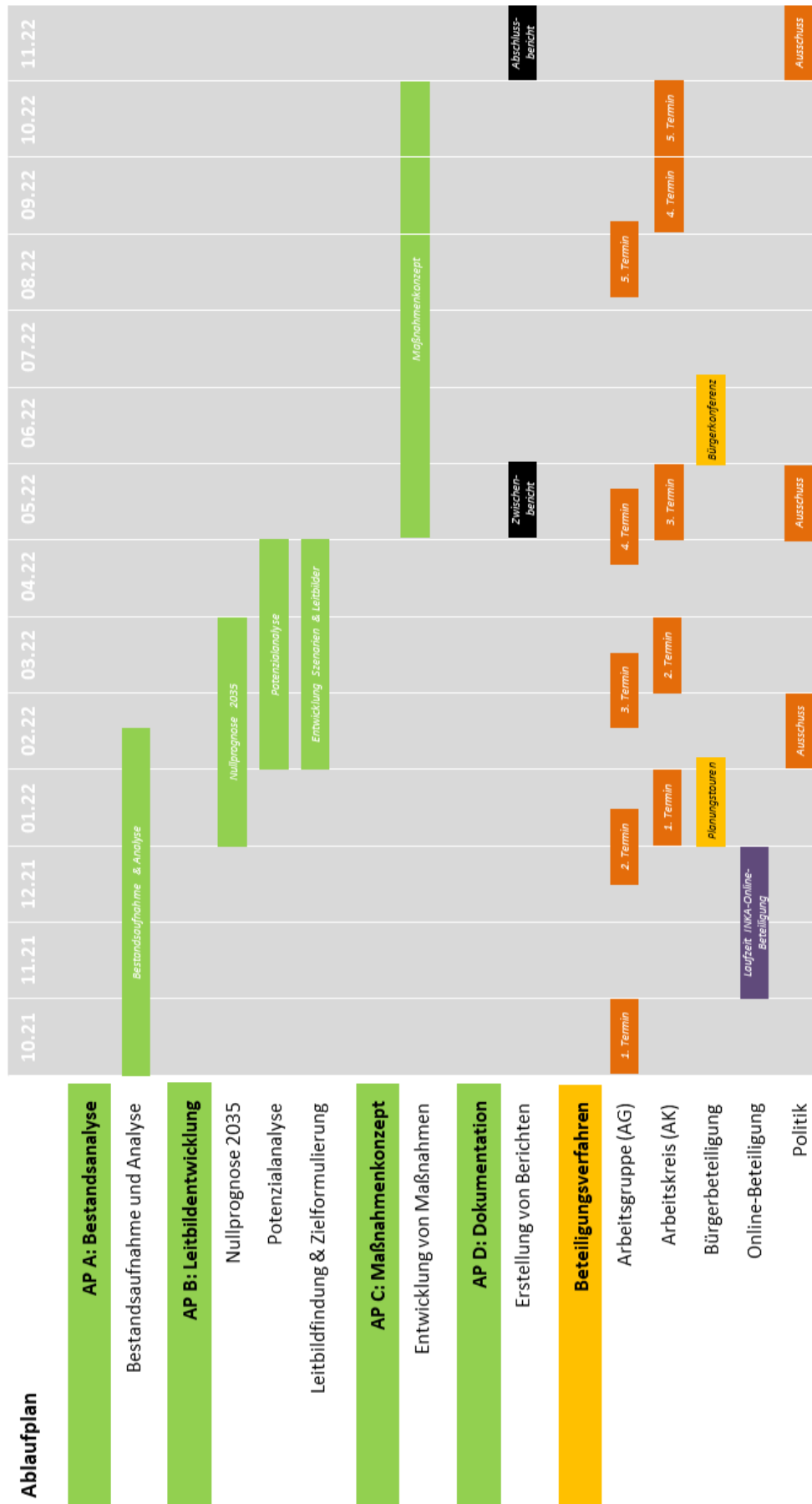


Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Heiligenhaus

### 1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorischer Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wurde gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessensverbänden, weiteren Behörden und selbstverständlich mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Einstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in fünf Arbeitsphasen einbringen:

- Einrichtung einer städtischen Website mit umfänglichen Informationen und Ergebnissen zum Mobilitätskonzept ([www.mobigator.de/heiligenhaus](http://www.mobigator.de/heiligenhaus))
- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse (Mängel- und Ideenkarte)
- Planungsspaziergänge zur Bestandsaufnahme und Analyse
- Bürgerworkshop zur Diskussion von Szenarien und Maßnahmenvorschlägen

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden eine Arbeitsgruppe (AG), bestehend auf Vertretern der Stadtverwaltung und des Auftraggebers sowie ein Arbeitskreis (AK) initiiert, in dem Akteure aus Verwaltung, Politik, Interessensverbänden und Vereine eingebunden wurden.

#### 1.3.1 Arbeitsgruppe Mobilität (AG)

Die Arbeitsgruppe Mobilität setzt sich aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Auftraggebers zusammen. Sie dient der inhaltlichen Vorbereitung der Ausschuss- und Arbeitskreissitzungen. Darüber hinaus werden strategische und inhaltliche Diskussionen und Festlegungen hinsichtlich der Vorgehensweise durchgeführt. Die Termine fanden in Form von Videokonferenzen und Vor-Ort-Terminen statt.

#### 1.3.2 Arbeitskreis Mobilität (AK)

Der Arbeitskreis Mobilität begleitet den Prozess der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes in turnusmäßigen Sitzungen und diskutiert die Inhalte im Spannungsfeld zwischen kommunalen und übergeordneten Zielsetzungen, fachlicher Machbarkeit und politischem Tagesgeschäft. Dabei wurden im Arbeitskreis einige Teilnehmer für die Begleitung des Gesamtprozesses dauerhaft direkt beteiligt, andere Akteure wurden bei einzelnen Fragestellungen hinzugezogen. Der Arbeitskreis Mobilität setzt sich aus Teilnehmern der Stadtverwaltung, des Gutachterbüros und aus Vertretern des Mobilitätsausschusses zusammen. Hinzu kamen zu einzelnen Sitzungen, vor allem während der Maßnahmenkonzeption, Vertreter von Verbänden und Interessensgruppen sowie sachkundige Bürger.

Ziel war es, dass Mitglieder des Arbeitskreises in den Arbeitsprozess eingebunden werden und am Mobilitätskonzept zu jeder Zeit mitwirken konnten. In einer ersten Auftaktsitzung wurden die Ziele, Anforderungen und die Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes besprochen und diskutiert. In der zweiten Sitzung wurde das Zielkonzept entwickelt und ein Leitbild formuliert. In einer dritten Sitzung wurden mögliche lokale, kommunale aber auch regionale Maßnahmen mit Bezug auf die Innenstadt von Heiligenhaus vorgestellt und besprochen. In der vierten Sitzung wurden die Ergebnisse des Maßnahmenpakets im Entwurf vorgestellt und diskutiert. In einer finalen fünften Sitzung wurden abschließend einige Maßnahmen nochmals diskutiert sowie eine Maßnahmenpriorisierung im Zusammenhang mit Umsetzungs- und Controlling-Aspekten abgestimmt. Anregungen und Hinweise wurden im weiteren Verfahren mit aufgenommen.

### 1.3.3 INKA Online-Beteiligung<sup>4</sup>

Im Rahmen der Online-Beteiligung konnten im Zeitraum vom 15.11.2021 bis 14.01.2022 umfassende Anmerkungen zu den Verkehrsmittelkategorien

- Autoverkehr
- Bus- und Bahnverkehr
- Fußverkehr
- Lastkraftwagen (Lkw)-Verkehr
- Radverkehr
- Sonstiges

im Stadtgebiet Heiligenhaus verortet werden. Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Anregungen, Ideen und Hinweise zu den einzelnen Verkehrsmitteln einzubringen. Diese konnten direkt auf einer digitalen Karte verortet werden. Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich einzelne Orientierungsfragen, wie z.B. zu attraktiven oder unsicheren, nicht-barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit interaktiv auf andere Einträge einzugehen und diesen entweder zuzustimmen („like“) oder abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders „befeuern“ bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen. Zudem wurde eine Rangfolge erstellt, welche die Top 3-Themen differenziert nach Verkehrsmitteln abbildete.

Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt 1.230 Seitenaufrufe verzeichnet werden mit 949 verschiedenen Besuchen. Die durchschnittliche Anzahl der Besuche pro Tag entspricht 19,12. Als der besucherstärkste Monat konnte der Dezember 2021 verzeichnet werden. Hier betrug die Anzahl der Besuche 494. Insgesamt wurden von den Nutzerinnen und Nutzern 149 Einträge angelegt. Diesen Einträgen wurden 2.711-mal zugestimmt („like“) und 1.176-mal widersprochen („dislike“). Insgesamt ergab sich eine Beteiligung von 3.887 Zustimmungen oder Ablehnungen. Es ist zu beachten, dass die Beteiligungszahl gemessen an der Einwohnerzahl Heiligenhauses nicht repräsentativ ist. Trotzdem hat dieses Instrument eine bedeutsame Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere während der Corona-Pandemie) und Hilfestellung bei der Ermittlung von Mängeln, Anregungen und Wünschen geboten. Die hier getätigten Anmerkungen münden nicht automatisch in Maßnahmenvorschlägen im Mobilitätskonzept, sondern werden auf Relevanz und Umsetzbarkeit für das ganzheitliche Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmenvorschlägen geprüft. Alle Einträge werden nichtsdestotrotz gespeichert und können bspw. im Rahmen von nachfolgenden Konzepten und Planwerken der Stadt Heiligenhaus hinzugezogen werden.

Innerhalb der Verkehrsmittelkategorien wurden die meisten Anmerkungen für den Autoverkehr mit 47 Einträgen getätigt. Darauf folgen Anmerkungen für den Radverkehr und den Fußverkehr mit 33 und 27 Einträgen. Kurz darauf schließen sonstige Einträge (20 Stück) sowie Bus- und Bahnverkehr (18 Einträge) an. Mit Abstand am wenigsten Einträge gab es zur Verkehrsmittelkategorie Lkw-Verkehr. Hier sind es lediglich vier Einträge.

<sup>4</sup> INKA = Interaktive Kartenanwendung ([https://www.tetraeder.com/produkte\\_inka](https://www.tetraeder.com/produkte_inka))



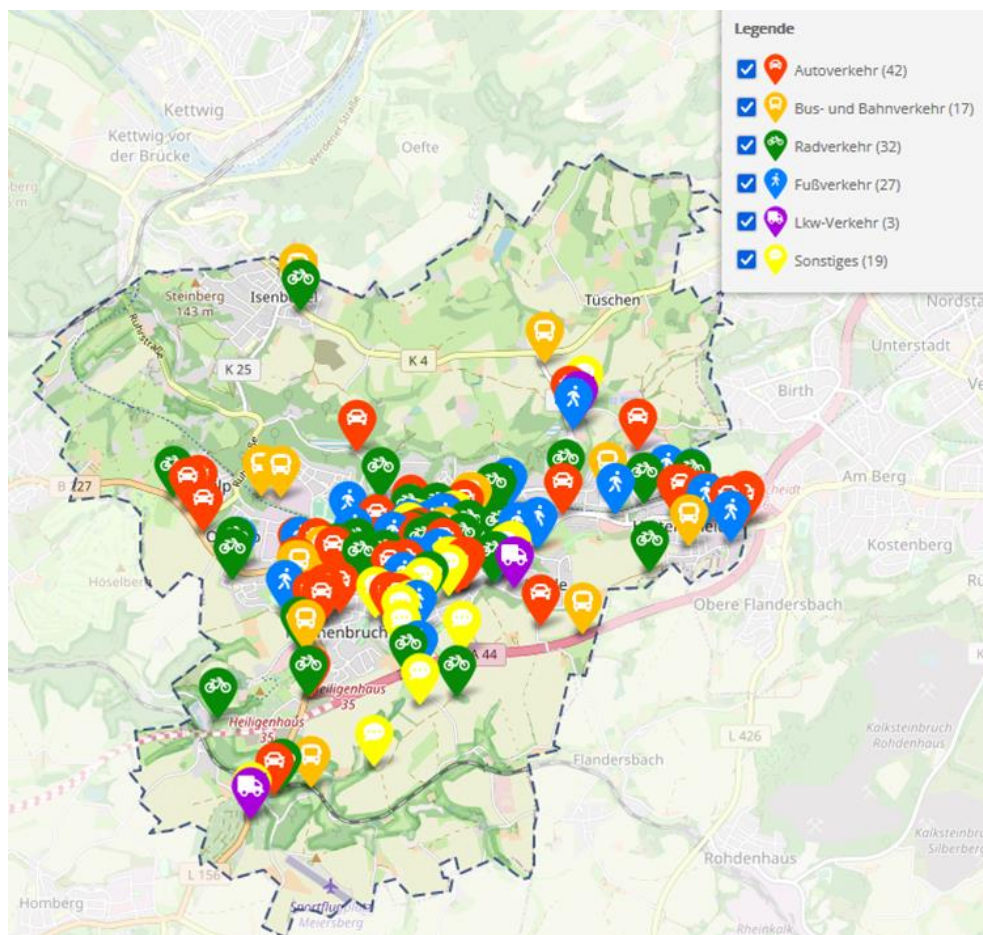


Abb. 1.3.3-1 Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Heiligenhaus

Die Aussagenverteilung auf die Stadtteile heruntergebrochen ergab folgendes Bild: Mit Abstand am meisten Einträge gab es im Stadtteil Oberstadt mit 50 Einträgen. Dies entspricht circa einem Drittel aller Einträge. In anderen Stadtteilen wurden jeweils deutlich weniger Einträge verordnet. Hier beträgt die Anzahl jeweils zwischen zwei und 16 Einträgen. Neun Einträge wurden nicht verortet. Bei genauer Betrachtung des Ortsteils Oberstadt kann festgestellt werden, dass hier vor allem Anmerkungen zum Autoverkehr (14 Einträge) und Fußverkehr (13 Einträge) gemacht wurden. Darauf folgen der Radverkehr und sonstige Einträge mit jeweils 10 Einträgen. Der Bus- und Bahnverkehr wird weniger genannt (drei Einträge).

Inhaltlich wird insgesamt vor allem das Themenfeld „Knotenpunkt/LSA“ genannt. Weitere bedeutsame Aspekte der Online-Beteiligung sind beispielweise der bauliche Zustand der Infrastruktur, Barrierefreiheit oder die Beleuchtung. Bei differenzierter Betrachtung der einzelnen Verkehrsmittelkategorien ergeben sich folgende Ergebnisse. Beim Autoverkehr als Kategorie mit den meisten Einträgen, wurden als Top 3-Themen die Themen Knotenpunkte/LSA (15-mal), Verkehrsführung (10-mal) und Geschwindigkeit (7-mal) genannt. Hier werden die Einrichtung von Kreisverkehren und eine Verbesserung des Verkehrsflusses gewünscht, sowie auf überhöhte Geschwindigkeiten hingewiesen. Konkret werden die Überprüfung der verkehrlichen Situation auf dem Südring aufgrund seines starken diskursiven Charakters, sowie die Entschärfung von neuralgischen Knotenpunkten durch Anpassung der Verkehrsführung durch Kreisverkehre (u.a. Höseler Platz, Kreuzung Rheinlandstraße/Kettwiger Straße/Westfalenstraße/Mittelstraße) angemerkt.

Beim Radverkehr wird eine bessere Radverkehrsanbindung und Radverkehrsführung sowie eine attraktivere Radinfrastruktur thematisiert. In Zuge dessen wird insbesondere die Unfallgefahr durch Fahrbahnschwellen auf der Rügenstraße sowie die schlechte Erschließung des Radverkehrs im Süden der Stadt bemängelt. Darüber hinaus wird auf der Radstrecke zwischen Angerweg und Hofermühle eine Alternative zur Ratinger Straße gewünscht.

Hinsichtlich des Fußverkehrs werden die Schaffung von Querungshilfen, der bauliche Zustand der Gehwege, sowie die Barrierefreiheit/Beleuchtung genannt. Im Bereich des ÖPNVs werden insbesondere die Reaktivierung der Niederbergbahn für eine Anbindung an den SPNV, die Anbindung des Innovationsparks sowie eine Taktverdichtung gewünscht. Eine ausführliche Auswertung der Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung ist dem Anhang zu entnehmen.

### 1.3.4 Planungsspaziergänge

Neben der INKA Online-Beteiligung wurden am Samstag, den 29. Januar 2022, zwei Planungsspaziergänge für alle Interessierten in der Innenstadt von Heiligenhaus angeboten. Diese umfassten zwei Routen von jeweils circa 2,0 Kilometern. Neben interessierten Bürgern nahmen auch Mitarbeiter der Stadtverwaltung Heiligenhaus, sowie Vertreter der lokalen Politik an den zwei Planungsspaziergängen teil, die von zwei Projektleitern vom büro stadtVerkehr organisiert und moderiert wurden.

Die beiden Routen wurden im Vorhinein mit der Stadtverwaltung abgestimmt und umfassten in der jeweiligen Rundtour Stationen, an denen es die Möglichkeit gab, Probleme, Herausforderungen, Ideen und Handlungsmöglichkeiten vor Ort zu diskutieren.

Folgende Routen wurden absolviert:

Route 1		Route 2	
Beginn: 10:00 Uhr		Beginn: 12:30 Uhr	
1. Aufstellort:	Rathaus (Start)	1. Aufstellort	Rathaus (Start)
2. Aufstellort:	Basilidonplatz	2. Aufstellort	Rheinlandstraße
3. Aufstellort:	Westfalenstraße/Rheinlandstraße	3. Aufstellort	Panorama Radweg
4. Aufstellort	Höseler Platz	4. Aufstellort	Campus Velbert/Heiligenhaus
5. Aufstellort	Südring	5. Aufstellort	Kirchplatz
6. Aufstellort	Schulstraße	6. Aufstellort	Mittelstraße
7. Aufstellort	Kirchplatz	7. Aufstellort	Immanuel-Kant-Gymnasium
<b>Ende des Spaziergangs am Rathaus</b>		8. Aufstellort	Südring
		<b>Ende des Spaziergangs am Rathaus</b>	

Abb. 1.3.4-1 Planungsspaziergang Heiligenhaus Routen



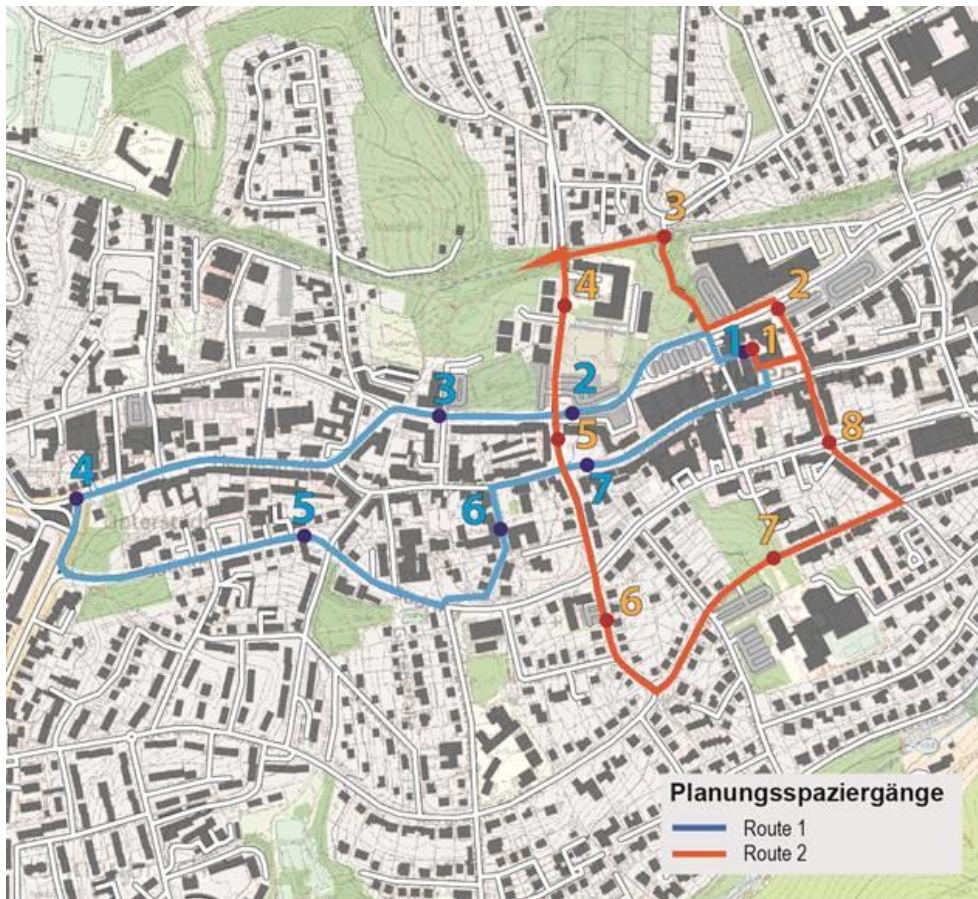


Abb. 1.3.4-2 Karte Planungsspaziergang Heiligenhaus Routen

### Ergebnisse des Planungsspaziergangs

Wichtige Themen, die u.a. von den Beteiligten vor Ort angesprochen wurden:

- Verkehrssicherheit für Fuß- und Radverkehr
- Unverständliche Querung für Fußgänger und Radfahrer am Forum Hitzbleck (s. Karte Route 2, Punkt 2)
- „Querverbindungen“ im Radverkehr im Bereich Innenstadt
- Zuwegungen zur Innenstadt sind verbesserungswürdig
- Fehlen einer Rampe in Hetterscheidt für Radfahrer
- Gehwege mit Hindernissen - Ausbau der Barrierefreiheit wo immer (sinnvoll) möglich
- Fehlende Fußgängerquerungsstelle an der Rheinlandstraße/Rieskuhlstraße (s. Karte Route 1, Punkt 3)
- Schlechte Sicht aus Ein- und Ausfahrten an einigen Stellen
- Parken und Lieferverkehr auf der Hauptstraße (s. Karte Route 1, Punkt 7)
- Verkehrsführung und Einbahnstraßenregelungen an diversen Straßen, insb. Südring
- Gegenverkehr bzw. Einrichtung Zweirichtungsverkehr auf dem Südring (s. Karte Route 1, Punkt 5)
- Fahrradstraßen und v.A. Einrichtung der Fahrradstraße Bergische Straße
- Hol- und Bringverkehre an Schulen & Schulwegsicherheit (s. Karte Route 2, Punkt 7, Route 1, Punkt 6)
- Möglichkeiten eines höherwertigen ÖPNV
- Sinnvoller ÖPNV-Verknüpfungspunkt am Höseler Platz (s. Karte Route 1, Punkt 4)
- Komplizierte Rampen- und Treppenanlage In der Blume zur Hauptstraße



Abb. 1.3.4-3 Planungsspaziergang Heiligenhaus Bereich Südring – Albert-Kiekert-Straße (eigene Aufnahme)



Abb. 1.3.4-4 Planungsspaziergang Heiligenhaus Campusallee an der Westfalenstraße (eigene Aufnahme)

### 1.3.5 Bürgerwerkstatt

#### Bürgerwerkstatt zur Maßnahmenkonzeption

Am Dienstag, den 07. Juni 2022 wurde die Bürgerwerkstatt zur Maßnahmenentwicklung durchgeführt. An der zweistündigen Veranstaltung in der Aula des Immanuel-Kant-Gymnasiums konnten alle Interessierten teilnehmen. Insgesamt haben sich circa 50 Personen beteiligt.

Nach einer kurzen Einführung zum aktuellen Arbeitsstand haben sich die Teilnehmer in vier Gruppen aufgeteilt, die sich jeweils 15 bis 20 Minuten mit einem von vier Themenfeldern auseinandergesetzt haben. Es bestand die Möglichkeit, Maßnahmen mit anderen Teilnehmern zu diskutieren und auf einem Lageplan der Stadt Heiligenhaus zu verorten. Dabei wurde jedes Themenfeld von einem Mitglied des Bearbeiterteams bzw. einem Vertreter der Stadtverwaltung betreut. Anschließend wurde rotiert, sodass alle Teilnehmenden die Möglichkeit hatten, sich zu jedem Thema zu äußern. Es wurde in folgende Themenfelder diskutiert:

- ÖPNV, Multimodalität
- Radverkehr
- Fußverkehr, Schülerverkehr
- Autoverkehr (inkl. E-Mobilität), ruhender Verkehr, Lieferverkehr

Die Ergebnisse des Bürgerworkshops wurden direkt auf vier Karten zu den diskutierten Themen notiert und verortet oder auf beiliegenden Karteikarten vermerkt. Die Ergebnisse und Vorschläge wurden anschließend thematisch den verschiedenen Maßnahmenvorschlägen zugeordnet und bei der Erstellung des Maßnahmenkonzepts berücksichtigt. Vorschläge und Ergänzungen, die nicht in der Maßnahmenkonzeption berücksichtigt worden sind, werden in einem Themenspeicher bei der Stadtverwaltung Heiligenhaus aufbewahrt und im Rahmen weiterer Konzepte und Planungen bei Bedarf hinzugezogen.



Abb. 1.3.5-1 Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept (eigene Aufnahme)

# 2 Bestandsaufnahme

- 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur
- 2.2 Schulstandorte
- 2.3 Publikumswirksame Einrichtungen
- 2.4 Verkehr
- 2.5 Verkehrs- und Mobilitätsstruktur in Heiligenhaus
- 2.6 Zusammenfassung und Fazit
- 2.7 Potenzialanalyse (SWOT)



## 2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes für die Stadt Heiligenhaus bildet die Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten sowie andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Auswertungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren (Arbeitskreis, Träger öffentlicher Belange, usw.)
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der INKA Online-Beteiligung und Bürgerbeteiligung

Im Folgenden wird eine Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept für die Innenstadt sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Heiligenhaus gehört dem Regierungsbezirk Düsseldorf im Kreis Mettmann in Nordrhein-Westfalen an. In Heiligenhaus leben rund 27.000 Einwohner auf einer Gesamtfläche von 27,5 km<sup>2</sup>. Heiligenhaus wird von den Großstädten Düsseldorf, Duisburg, Essen und Wuppertal umgeben. Die Landeshauptstadt Düsseldorf befindet sich in circa 22 km Entfernung und der Flughafen Düsseldorf ist in 18 km erreichbar. Heiligenhaus ist über die A 3 und die A 52 (Kreuz Breitscheid) und über die A 44 an das Bundesautobahnnetz angebunden. Es ist zu beachten, dass auf der A 44 eine Lücke zwischen dem Anschluss Heiligenhaus-Hetterscheidt und dem Kreuz Ratingen-Ost besteht. Der Lückenschluss ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 der Bundesregierung fest verankert. Das Projekt befindet sich zurzeit im Planfeststellungsverfahren. Mit einer Fertigstellung der Strecke inklusive weiterer Bauwerke ist frühestens 2025 zu rechnen.<sup>5 6</sup>

Von der 2.752 ha große Gesamtfläche von Heiligenhaus sind etwa ein Drittel Siedlungs- und Verkehrsflächen (36,3 %) und zwei Drittel Vegetations- und Gewässerfläche (63,7 %). Bei detaillierter Betrachtung dieser Flächen, kann festgestellt werden, dass der ein Großteil der Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung zuzuschreiben ist (47,5 %). Darauf folgen Fläche für Wohnbau-, Industrie- und Gewerbefläche (16,5 %), Waldflächen und Gehölz (15,0 %), Verkehrsfläche (8,3 %) sowie Sport-, Freizeit- und Erholungsfläche (7,0 %). Auf Moor, Heide, Sumpf und Unland sowie Gewässer und Flächen anderer Nutzung entfallen insgesamt 5,8 %.<sup>7</sup>

<sup>5</sup> Quelle: Stadt Heiligenhaus (2022): Daten und Fakten.

<sup>6</sup> Quelle: DEGES (2022): A 44: Neubau Lückenschluss Ratingen - Velbert

<sup>7</sup> Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2022): Kommunalprofil Heiligenhaus, Stadt.

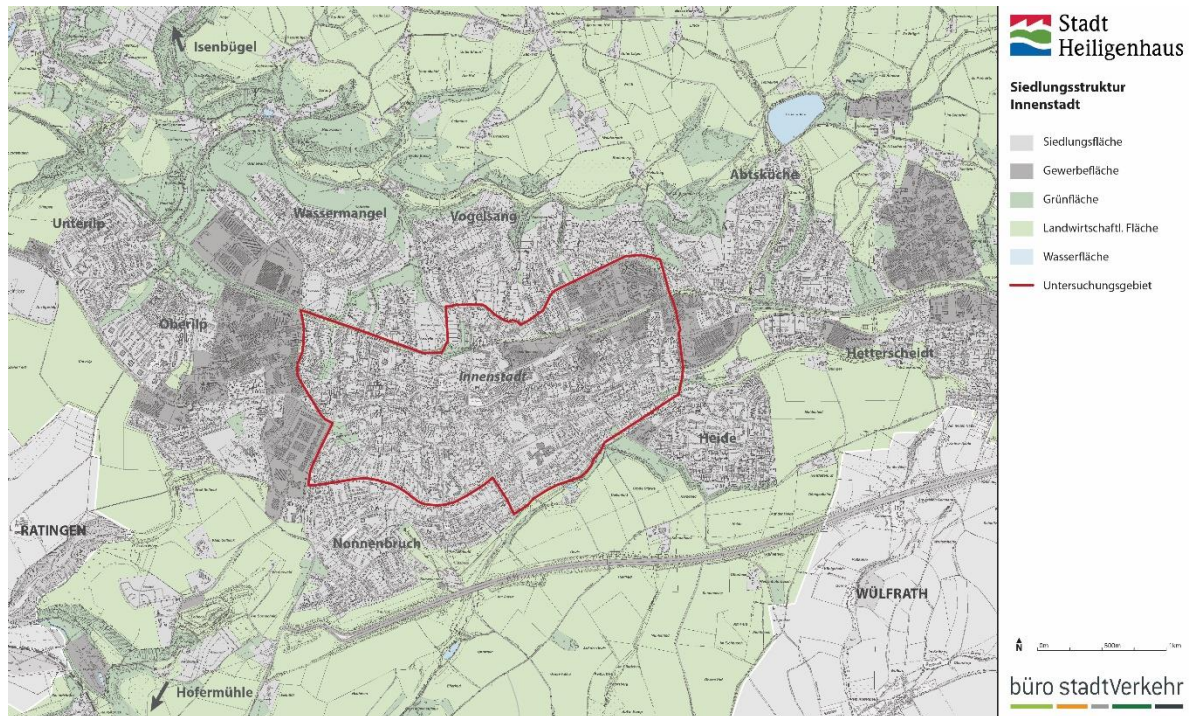


Abb. 2.1-1 Siedlungsstruktur Innenstadt Heiligenhaus

### 2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Für die Stadt Heiligenhaus wird bis zum Jahr 2035 keine wesentliche Veränderung in der Bevölkerungsanzahl prognostiziert. Die Anzahl bleibt gegenüber dem Vergleichsjahr 2019 konstant bei 26.141 Einwohnern. Im Vergleich ist im Kreis Mettmann – zu dem Heiligenhaus zugehörig ist – eine leichte Bevölkerungsabnahme von 485.523 auf 485.360 Einwohner zu erkennen.

### 2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

Heiligenhaus besitzt insgesamt Industrie- und Gewerbeflächen von rund 274.000 m<sup>2</sup>. Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im produzierenden Gewerbe. Knapp zwei Drittel aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten sind im produzierenden Gewerbe in meist mittelständischen Unternehmen tätig (5.121 von 8.086)<sup>8</sup>. Vor allem Unternehmen aus den Bereichen Metallbearbeitung sowie Elektro- und Kunststofftechnik sind vor Ort angesiedelt. Somit gilt Heiligenhaus als wichtiger Standort für die Automobilzulieferindustrie sowie die Schloss- und Beschlagindustrie. Zusammen mit der Stadt Velbert wird die Region aufgrund der hohen Anzahl an Unternehmen im Bereich der Schließungs-, Sicherungs- und Beschlagtechnik auch als „Schlüsselregion“ vermarktet.<sup>5 9</sup>

Als bedeutsamer Gewerbestandort entsteht in Heiligenhaus in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt auf einer Fläche von rund 30 ha der Innovationspark Heiligenhaus. Durch seine Lage in unmittelbarer Nähe der A 44 Anschlussstelle besteht Anschluss an den Flughafen Düsseldorf, die Rheinschiene, das Ruhrgebiet sowie an das Bergische Städtedreieck.<sup>9</sup>

### 2.1.3 Pendler

Die Stadt Heiligenhaus weist ein negatives Pendlersaldo von minus 1.929 Pendlern auf. Das bedeutet, dass mehr Personen zum Arbeiten Heiligenhaus verlassen als nach Heiligenhaus fahren. Insgesamt pendeln 8.750 Personen aus, während 6.821 Personen einpendeln. Die

<sup>8</sup> Stand 31.12.2018

<sup>9</sup> Quelle: Stadt Heiligenhaus (2022): Willkommen am Wirtschaftsstandort Heiligenhaus.

meisten Einpendler stammen aus der Nachbarstadt Velbert mit 2.273 Einpendlern. Deutlich weniger Einpendler sind aus den anderen Nachbarstädten Ratingen (401), Wülfrath (286) und Mettmann (182) zu verzeichnen. Bei Betrachtung der Auspendler gehen die meisten einer Beschäftigung in Velbert nach (2.348). Ebenso gibt es eine hohe Anzahl an Auspendler nach Düsseldorf (1.377) und nach Ratingen (912). Die nachfolgende Abbildung stellt die wichtigsten Pendlerströme von und nach Heiligenhaus dar.<sup>10</sup>

Es ist zu erwarten, dass die Pendlerverkehre zukünftig zunehmen werden, insbesondere wenn die A44 in Richtung Düsseldorf fertiggestellt ist. Die Relation Düsseldorf – Heiligenhaus ist derzeit nur mit Umsteigen im ÖPNV zu erreichen, was gegenüber dem MIV ein deutlicher Zeitnachteil ist.

	Berufsauspendler (Tagespendler) 2018	Ziel											Summe	
		Düsseldorf, krfr. Stadt	Erkrath, Stadt	Haan, Stadt	Heiligenhaus, Stadt	Hilden, Stadt	Langenfeld (Rhld.), Stadt	Mettmann, Stadt	Monheim am Rhein, Stadt	Ratingen, Stadt	Velbert, Stadt	Wülfrath, Stadt		
Quelle	Düsseldorf, krfr. Stadt				290									19.573
Erkrath, Stadt				49										10.822
Haan, Stadt				25										5.795
Heiligenhaus, Stadt	1.456	45	44	-	75	118	312	17	977	2.316	244		5.604	
Hilden, Stadt				35										12.170
Langenfeld (Rhld.), Stadt				20										9.467
Mettmann, Stadt				170										8.152
Monheim am Rhein, Stadt				7										8.606
Ratingen, Stadt				417										16.295
Velbert, Stadt				2299										8.577
Wülfrath, Stadt				259										4.606
Summe	49.849	2.985	3.076	3.571	9.852	9.626	6.677	4.233	11.367	5.884	2.547		109.667	

Abb. 2.1.3-1 Ein- und Auspendler Stadt Heiligenhaus

## 2.2 Schulstandorte

In Heiligenhaus gibt es insgesamt acht Schulstandorte von denen die weiterführenden Schulen alle im Bereich der Innenstadt liegen. Diese gliedern sich auf in fünf Grundschulen, wovon zwei im Untersuchungsgebiet liegen, jeweils eine Realschule, Gesamtschule und ein Gymnasium. Darüber hinaus befindet sich der Außenstandort „Campus Velbert/Heiligenhaus“ der Hochschule Bochum im Zentrum der Stadt. Die Schulstandorte verteilen sich wie in Abb. 2-2.1 dargestellt im Bereich der Innenstadt.

<sup>10</sup> Quelle: Landesdatenbank IT.NRW (2019): Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.



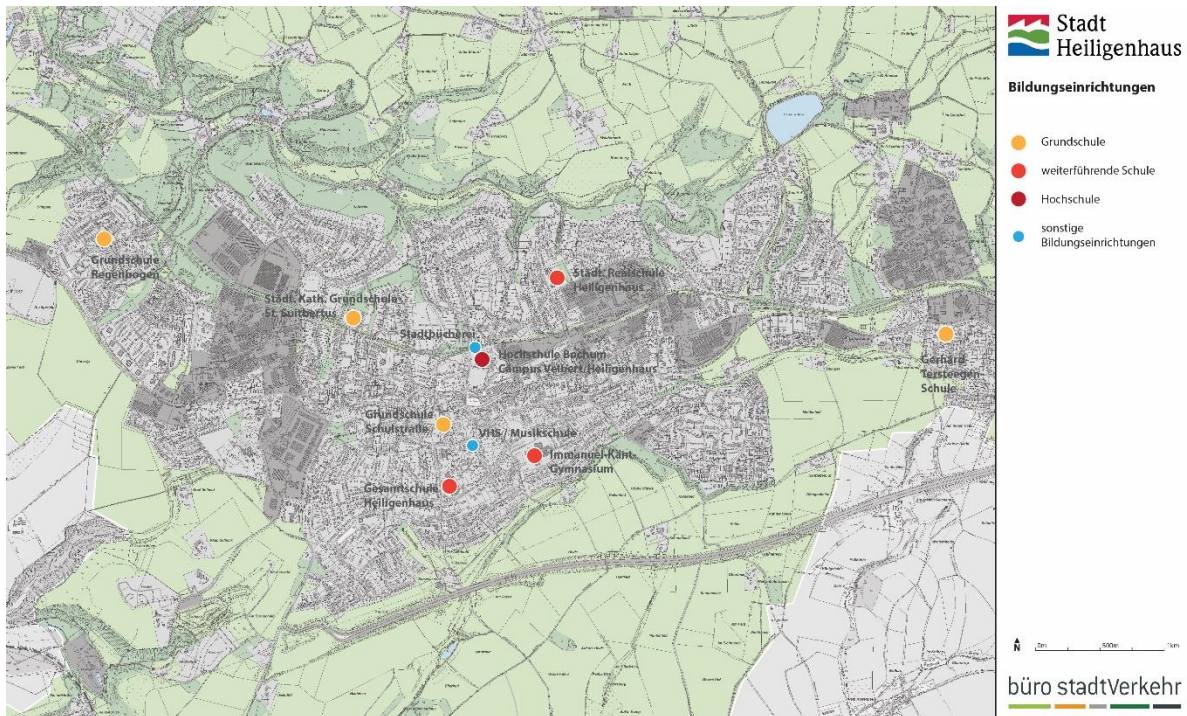


Abb. 2.2-1 Bildungseinrichtungen Stadt Heiligenhaus

Bei der Online-Beteiligung sowie bei den Planungsspaziergängen wurden die Hol- und Bringverkehre zu Schulbeginn und -ende kritisiert. In der Tat sind davon vor allem auch die weiterführenden Schulen betroffen, die alle in Wohngebieten liegen und daher zu überdurchschnittlich starken Verkehrsbelastungen und Sicherheitsrisiken führen. Erste Maßnahmen, dem entgegenzuwirken hat die Stadt Heiligenhaus bereits veranlasst und sowohl baulich, als auch durch Information und Verkehrserziehung die Zunahme von Elterntaxis abzumildern.

### 2.3 Publikumswirksame Einrichtungen

Zentrale Versorgungsbereiche in Heiligenhaus befinden sich entlang der Hauptstraße, am Basildonplatz (rückwärtig Hauptstraße) sowie am akzent/Forum Hitzbleck an der Westfalenstraße. Mit einer Verkaufsfläche von 10.000 m<sup>2</sup> und diversen öffentlichen Einrichtungen ist der Innenstadtbereich wichtiger Bezugspunkt für Heiligenhaus. In unmittelbarer Nähe liegt ebenso das Rathaus mit dem angrenzenden Rathausplatz, auf dem unter anderem der Wochenmarkt sowie regelmäßige Veranstaltungen stattfinden. Weiterhin existieren größere Einzelhandelseinrichtungen an der Hösel Str. (EZH Selbeck) sowie „mein Real“ an der Velberter Str. in Hetterscheidt. Zu den wichtigsten Freizeiteinrichtungen gehören neben Parks und Freiflächen vor allem diverse Sport- und Vergnügungsstätten wie das Heljensbad an der Selbecker Straße.



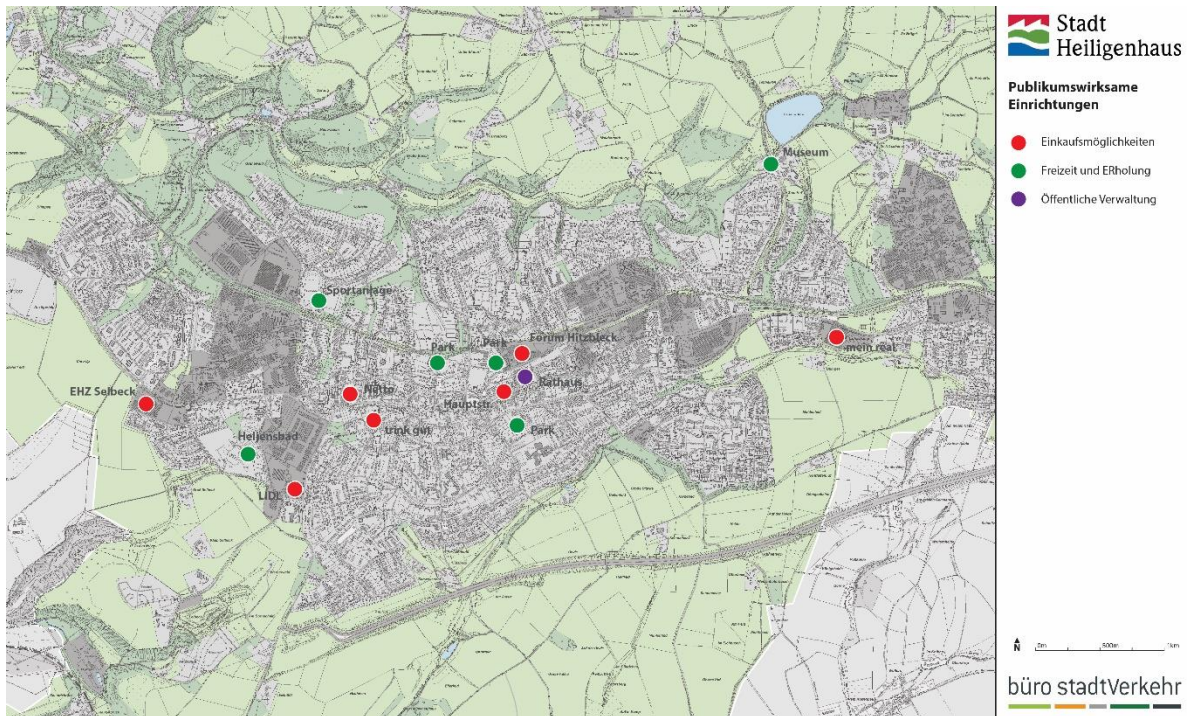


Abb. 2.3-1 Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Heiligenhaus

## 2.4 Verkehr

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Stadt- und Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität in Heiligenhaus. Im Folgenden sind alle wichtigen Informationen zum Straßen- und öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

### 2.4.1 MIV

Die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs für die Stadt Heiligenhaus zeigt sich durch einen Anteil am Gesamt-Modal-Split von 58 Prozent für das Jahr 2021<sup>11</sup>. Rund 81 Prozent der männlichen und 78 Prozent der weiblichen Personen in Heiligenhaus steht ein Auto zur Verfügung. Ein Grund für die hohe Bedeutung des MIVs zeichnet sich durch das Fehlen alternativer Mobilitätsangebote ab (vgl. andere Verkehrsmittel).

Heiligenhaus wird von mehreren klassifizierten Straßen durchzogen. Diese liegen in erster Linie in Ost-West bzw. West-Ost-Richtung. Hauptverkehrsachse durch die Innenstadt von Heiligenhaus sind der Südring sowie die Velberter Str. als Einbahnstraßen in östliche Richtung, sowie die Pinner Str. als Einbahnstraße in Richtung Westen und die Westfalenstraße/Rheinlandstraße/Hauptstraße im weiteren Verlauf. Daraus resultiert, dass ein Großteil des Verkehrs unmittelbar nördlich und südlich an der teilweise verkehrsberuhigten zentralen Hauptstraße von Heiligenhaus vorbeigeführt wird. Auf dem Südring und Velberter Str. herrscht eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 6.000 bis 8.000 Kfz/24 h, während die Belastung der Westfalenstraße/Rheinlandstraße/Hauptstraße zwischen 11.000 und 15.000 Kfz/24 h liegt. Auf den beiden Hauptverkehrsachsen herrscht ein Tempo von 50 km/h. Im Osten der Innenstadt teilt sich der Verkehr ab dem Knotenpunkt Abtskücher Str. auf die beiden Straßen Pinner Str. (in Richtung Westen) und Velberter Str. (Richtung Osten) auf. Hier besteht anschließend an den Südring eine relativ komplexe Einbahnstraßenregelung auf Hauptverkehrsstraßen, die für verschiedene Fahrtrelationen nachteilig zu bewerten ist. Zwischen den beiden innerstädtischen Hauptverkehrsachsen liegt die

<sup>11</sup> Abschätzung auf Basis der Daten der SrV von 2013

Hauptstraße, die als Einbahnstraße Richtung Westen befahren werden kann. Da entlang der Hauptstraße weitläufig Geschäfte des Einzelhandels angesiedelt sind, gilt hier im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich ein Tempo von 20 km/h. Im weiteren Verlauf gilt ein Tempo von 30 km/h auf der Hauptstraße.

Wichtiger Verkehrsknotenpunkt im Bereich der Innenstadt ist der Knotenpunkt Höseler Platz (Höseler Straße/Talburgstr./Ratinger Straße/Hauptstraße). Abbildung 2.4.1-1 zeigt das klassifizierte Straßennetz mit der Unterteilung in Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen.

Im Süden und im Osten von Heiligenhaus besteht ein Autobahnanschluss an die A 44. Allerdings ist eine Lücke zwischen dem Anschluss Heiligenhaus-Hetterscheidt und dem Kreuz Ratingen-Ost vorhanden. Mit einem Lückenschluss ist frühestens 2025 zu rechnen. Zum jetzigen Zeitpunkt dient die L 156 als Verbindung zwischen Heiligenhaus und dem Kreuz Ratingen-Ost, sowie Richtung Mettmann. Daneben besteht westlich von Heiligenhaus über die B 227 Anschluss an die A 3 und A 52 (Kreuz Breitscheid). In östlicher Richtung führt die K1 (Velberter Str. und Pinner Str.) über die Heiligenhauser Straße als L426 nach Velbert.

### Lkw- und Lieferverkehr

Die Stadt Heiligenhaus hat ein Lkw-Vorrangnetz in das landesweite SEVAS System eingepflegt, welches Vorrangrouten zu allen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten vorsieht. Im Rahmen der Online-Beteiligung wurde zudem das Thema Lieferverkehre auf der Hauptstraße angesprochen. Hier wurde auf der südlichen Straßenseite zwischen Kirchplatz und Rathausplatz eine Ladezone zur Belieferung der ansässigen Geschäfte eingerichtet, die jedoch aus Sicht von Radfahrern und Fußgängern als Behinderung und Gefahrenstelle wahrgenommen wird. Unfalldaten können ein Sicherheitsrisiko nicht bestätigen. Situative Beobachtungen zeigen jedoch, dass Lieferfahrzeuge häufiger während des Be- und Entladens den Gehweg und/oder Radschutzstreifen auf der Hauptstraße blockieren.

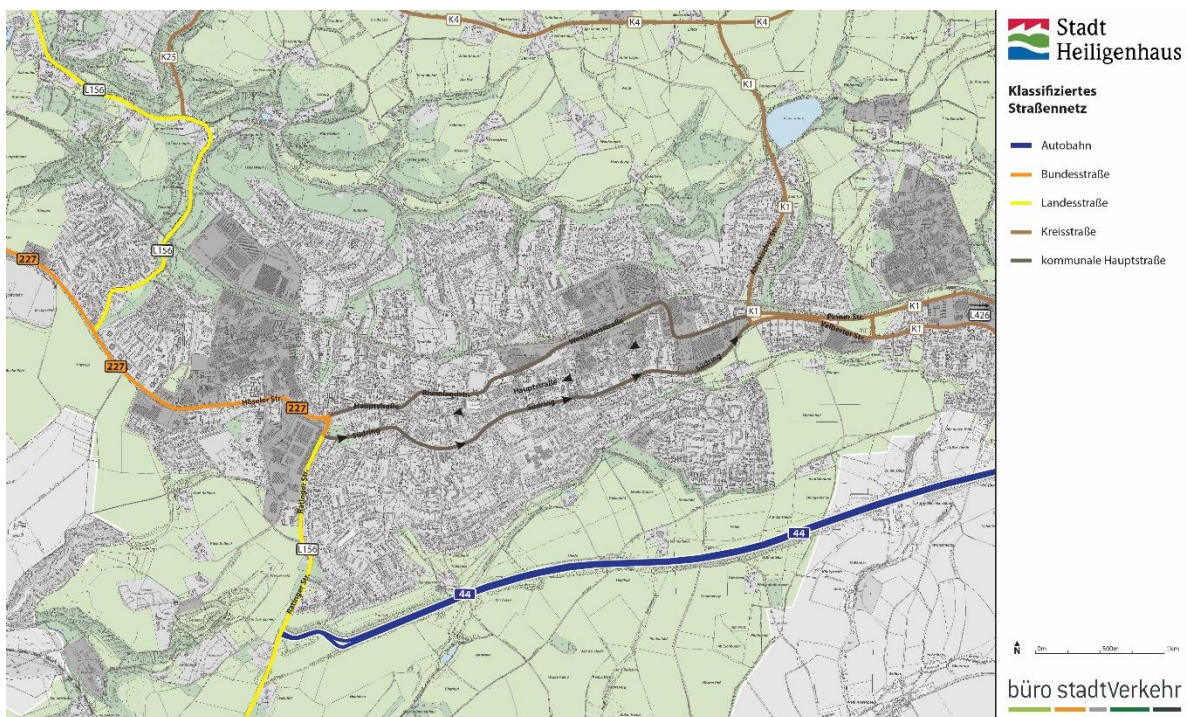


Abb. 2.4.1-1 Klassifiziertes Straßennetz innenstadt Heiligenhaus

### 2.4.2 Ruhender Verkehr



Das Vorhandensein von Flächen für den ruhenden Verkehr hat einen hohen Stellenwert für den Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitwerte von Heiligenhaus. Gleichzeitig stehen diese Flächen auch immer in Konkurrenz zu höherwertigen Nutzungen. Einschneidende Veränderungen im Parkraumangebot wurden mit dem ISEK bereits beschlossen und werden die räumliche Verteilung von Stellplätzen und deren Bewirtschaftung neu ausrichten. Daher wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes das Thema ruhender Verkehr vertiefend untersucht.

Für eine nachfolgende Analyse sind die Bestandsparkplätze und die öffentlichen Parkstände<sup>12</sup> erfasst worden und werden nachfolgend dargestellt.

Grundsätzlich ist jeder Ort der Innenstadt von Heiligenhaus von einem Parkplatz zu erreichen, der nicht weiter als 300m Luftlinie entfernt ist. Regelmäßig sind die Entfernungen zur nächsten Parkmöglichkeit aber deutlich geringer oder es besteht eine Auswahl von mehreren verschiedenen Parkplätzen in einem Radius von 300m.

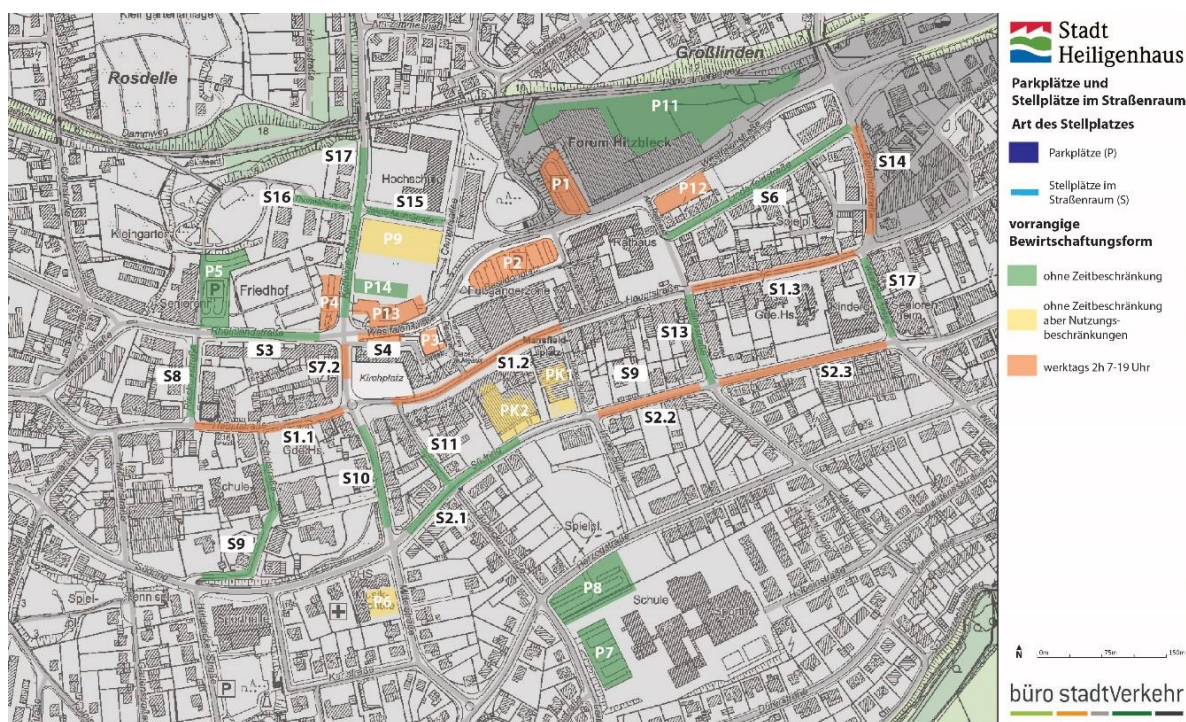


Abb. 2.4.2-1 Vorhandene öffentliche und halböffentliche Stellplätze in der Innenstadt von Heiligenhaus und Bewirtschaftung

### Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung stellt als Teil des Parkraummanagements ein wichtiges Instrument der Verkehrslenkung dar. Unter dem Begriff Parkraummanagement wird die räumliche und zeitliche Einschränkung der Parkraumnutzung durch bauliche, verkehrsrechtliche oder organisatorische Maßnahmen verstanden. Insbesondere kann durch eine Parkraumbewirtschaftung eine Steuerung der Lang- und Kurzzeitparker vorgenommen werden. Dazu werden in Abb. 2.4.2-1 die Bewirtschaftungen der vorhandenen öffentlichen und halböffentlichen Stellplätze in der Innenstadt von Heiligenhaus dargestellt.

Deutlich ist zu erkennen, dass die Stellplätze mit einer 2-stündigen Beschränkung der Parkdauer in den zentralsten Lagen liegen, während die Parkplätze ohne Zeitbeschränkung in den äußeren Bereichen liegen. Bei den Parkplätzen ohne Zeitbeschränkung aber mit Nutzungsbeschränkung handelt es sich um Kundenparkplätze oder Mitarbeiterparkplätze die individuellen Einschränkungen unterliegen. Die Einschränkungen aller Parkplätze, sowie die Lage von Behindertenstellplätzen, Parkplätzen, deren zulässige Parkhöchstdauer werktags

<sup>12</sup> Die Begriffe Parkstand und Stellplatz werden synonym für einen öffentlichen Verkehrsraum zum Abstellen eines Kfz verwendet. Mehrere zusammenhängende Parkstände oder Stellplätze bilden einen Parkplatz.

zwischen 7 und 19 Uhr nur eine Stunde beträgt und Stellplätzen für das Laden von E-Autos sind den Tabellen 2.4.2-2 und 2.4.2.3 zu entnehmen.

Nr	Parkplatz	Summe Pkw	ohne Zeitbeschränkung	werktags 2h 7-19h	werktags 1h 7-19h	Behinderten stellplätze	E-Autos 4h 7-19h	Besonderheiten
P1	Rathaus-Rondell	71		70		1		
P2	Basilidonplatz	84		80		2	2	Halteverbotszone, Parken in gekennzeichneten Flächen
P3	Pastorat	22	3	17		2		provisorische Parkstände ohne Beschränkung
P4	Kettwiger Straße	36		36				
P5	Rheinlandstraße	59	59					Containerstandorte, Belegung von 6 Stellplätzen
P6	VHS/Musikschule	22	22					Parken nur für Teilnehmer Keine markierte Parkstandsordnung
P7	Gymnasium unten	85	85					Containerstandort über 4 Stellplätze
P8	Gymnasium oben	72	70				2	
P9	Mitarbeiterparkplatz Kettwiger Str.	129	129					Schotterparkplatz, von 15-7h sowie Sa und So öffentlich nutzbar
P11	Hitzbleck-Forum	239	231			8		Zusätzlich 3 Stellplätze Wohnmobil und 12 Stellplätze Mitarbeiter
P12	Vogel	24		20		4		Schotterparkplatz 9 Parkplätze Dienstfahrzeuge 2 Parkplätze SBEG
P13	Kettwiger Straße Ost oben	56		56				Schotterparkplatz
P14	Kettwiger Straße Ost unten	40	40					Schotterparkplatz
PK1	Sparkasse	34	34					Kundenparkplatz Mo-Fr 8:00-19:00 Sa+So frei
PK2	Woolworth	59		59				Kundenparkplatz Tiefgarage Mo-Fr 9:00-19:00, Sa 9:00-14:00
	<b>Summe Parkplätze</b>	<b>1.032</b>	<b>673</b>	<b>338</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>4</b>	

Stadt Heiligenhaus - Fachbereich II.3, Stand: 10.11.2022

Abb. 2.4.2-2 Anzahl und Bewirtschaftung innerstädtischer Parkplätze

Nr	Straßenraum	Summe Pkw	ohne Zeitbeschränkung	werktags 2h 7-19h	werktags 1h 7-19h	Behindertenstellplätze	E-Autos 4h 7-19h	Besonderheiten
S1.1	Hauptstraße Rieskuhlstraße bis Mittelstraße	13		13				baulich hergestellte Parkstände
S1.2	Hauptstraße Mittelstraße bis In der Blume	15		13		2		baulich hergestellte Parkstände, 5 Taxenstellplätze
S1.3	Hauptstraße Jahnstraße bis Wülfrather Straße	14		14				baulich hergestellte Parkstände
S2.1	Südring Mittelstraße bis In der Blume	22	22					Parken entlang des Fahrbahnrandes
S2.2	Südring In der Blume bis Jahnstraße	15		15				Parken entlang des Fahrbahnrandes
S2.3	Südring Mittelstraße bis Wülfrather Straße	24	15	9				Parken entlang des Fahrbahnrandes, Parkstreifen markiert
S3	Rheinlandstraße Rieskuhlstraße bis Mittelstraße	6	6					baulich hergestellter Parkstreifen
S4	Ladestraße	4			4			baulich hergestellter Parkstreifen
S6	Linderfeldstraße	26	26					Parken entlang des Fahrbahnrandes
S7.1	Kettwiger Straße Westfalenstr. bis Panoramaweg	15	15					Parken entlang des Fahrbahnrandes
S7.2	Kettwiger Straße Hauptstraße bis Westfalenstraße	4		4				baulich hergestellter Parkstreifen
S8	Rieskuhlstraße	18	17			1		325er-Bereich, Stellplätze über Pflaster und Markierung definiert
S9	Schulstraße	17	17					325er-Bereich, Stellplätze über Markierung definiert, Containerstandort über 1 Stellpl.
S10	Mittelstraße Südring bis Hauptstraße	9	6		3			baulich hergestellter Parkstreifen im Norden und Parken entlang des Fahrbahnrandes im Süden
S11	Laubecker Straße Südring bis Hauptstraße	4	4					Fußgängerzone, Anlieger frei, Parkplätze über Pflasterfarbe definiert
S12	In der Blume Südring bis Hauptstraße	10	10					325er-Bereich, Parkplätze über Pflasterfarbe definiert
S13	Jahnstr. Südring bis Hauptstraße	5		5				baulich hergestellter Parkstreifen
S14	Bahnhofstraße Westfalenstraße bis Hauptstraße	13		7	6			Parken entlang des Fahrbahnrandes, Parkstreifen markiert
S15	Jakob-Muth-Straße	34	34					baulich hergestellter Parkstreifen, Senkrechtparkstände
S15	Jakob-Muth-Straße, Privatparkplätze Thormählen-Bildungshaus	19	19					baulich hergestellter Parkstreifen, Senkrechtparkstände
S16	Am Thormählenpark	11	11					325er-Bereich, Parkplätze über Pflasterfarbe definiert
S17	Wülfrather Straße	2	2					Parken entlang des Fahrbahnrandes
	<b>Summe STP im Straßenraum</b>	300	204	80	13	3	0	

Stadt Heiligenhaus - Fachbereich II.3, Stand: 10.11.2022

Abb. 2.4.2-3 Anzahl und Bewirtschaftung von innerstädtischer Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum

### Auslastungen der innerstädtischen Parkplätze

In den vergangenen Jahren wurden von der Stadt Heiligenhaus bereits mehrfach die Auslastungen der innerstädtischen Parkplätze erfasst und ausgewertet. Die Erfassung der Auslastungen erfolgte in den Jahren 2012, 2018 und 2020 jeweils für einen Mittwoch, einen Donnerstag und einen Sonntag. Dabei zeigt sich deutlich, dass die Gesamtauslastung in keiner Stundengruppe über 80 % lag. Daher ist festzustellen, dass es in Heiligenhaus grundsätzlich ausreichenden Parkraum gibt. Hohe Auslastungen konnten insbesondere auf



Parkplätzen und auf Stellplätzen im Straßenraum<sup>13</sup> festgestellt werden, wenn diese zentral liegen und es keine zeitliche Beschränkung der Parkdauer gibt. Parksuchverkehre sind ausschließlich an diesen Parkplätzen und Stellplätzen im Straßenraum zu erwarten, insbesondere wenn es sich um eine geringe Anzahl an Stellplätzen handelt.

Gesamtauslastungen der Parkplätze im November 2020						
Stundengruppen	9-10	10-11	11-12	14-15	15-16	16-17
Mi., 11.11.2020	73%	80%	79%	57%	54%	46%
Do., 12.11.2020	67%	72%	72%	55%	61%	59%
Sa., 14.11.2020	47%	53%	54%	35%	33%	34%

Abb. 2.4.2-4 Gesamtauslastung der innerstädtischen Parkplätze nach Stundengruppen im November 2020



Abb. 2.4.2-5 Schleifenparkplatz an der Westfalenstraße (eigene Aufnahme)

### 2.4.3 ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Heiligenhaus zählt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR). Hinsichtlich der Tarifarten und Ticketangebote kann festgehalten werden, dass in Heiligenhaus das gesamte Ticketangebot des VRR gilt, inklusive aller angebotenen Abotickets für Vielfahrer (Ticket1000, Ticket2000, BärenTicket, SchokoTicket, SozialTicket etc.). Das Angebot des VRR unterteilt sich in mehrere Preisstufen von A bis D, je nach Entfernung und festgelegten Gebietszonen. Für Heiligenhaus können folgende Preisstufen unterschieden werden:<sup>14</sup>

- Kurzstrecke: gültig für drei Haltestellen ab Einstiegshaltestelle bzw. 1,5 Kilometer
- A (für Heiligenhaus A1): gültig für Fahrten innerhalb einer Stadt oder Gemeinde
- B: gültig für ein gewähltes zentrales Tarifgebiet, von dort kann in direkt angrenzende Tarifgebiete gefahren werden
- C: gültig für eine frei wählbare Region im VRR-Verbundsraum
- D: gültig im gesamten Verbundsraum (mitunter auch in angrenzenden Tarifgebieten).

<sup>13</sup> Als Stellplätze im Straßenraum werden im Bericht Parkstände bezeichnet.

<sup>14</sup> Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (2021): Tarifgebiete, Regionen & Preisstufen.

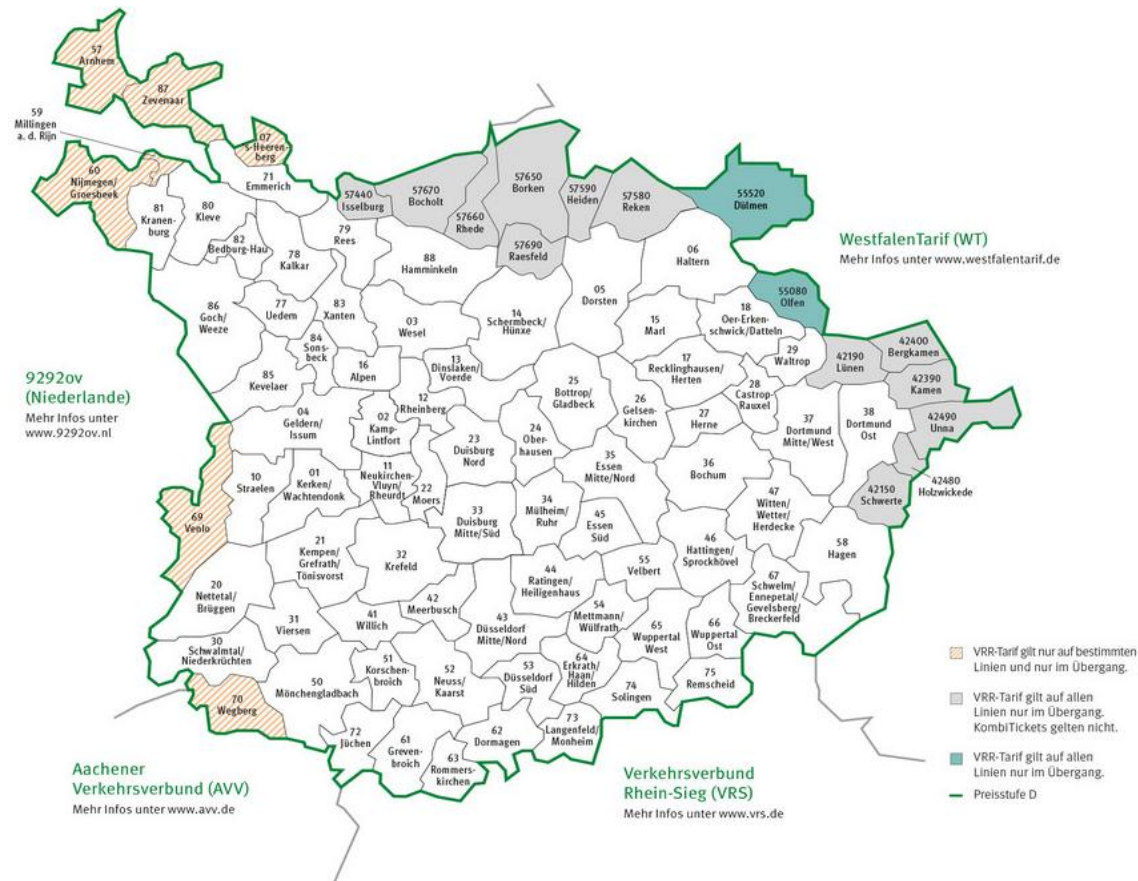


Abb. 2.4.3-1 Vrr-Verbundraum mit Tarifzonen (Quelle: VRR)

Der ÖPNV-Anteil liegt in Heiligenhaus bei 11 Prozent<sup>15</sup> und ist damit nach dem Radverkehr der zweit geringste Anteil am Modal Split. Dies deutet darauf hin, dass das ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Taktung und Service-Qualität noch ausbaufähig ist. Ursprünglich bestand eine SPNV-Verbindung nach Velbert und Essen durch die Niederbergbahn. 1960 wurde der Personenverkehr der Niederbergbahn jedoch stillgelegt. Eine direkte Anbindung an den SPNV ist daher aktuell nicht vorhanden und erklärt ebenfalls den geringen ÖPNV-Anteil.

Das Angebot des ÖPNV innerhalb von Heiligenhaus konzentriert sich insbesondere im Innenstadtbereich entlang des Südrings und der Hauptstraße. Aufgrund der Einbahnstraßenregelung wird der Busverkehr je nach Richtung über eine der beiden Straßen geführt. Darüber hinaus besteht Anbindung an die umliegenden Städte Ratingen, Essen, Velbert durch Buslinien.

Von besonderer Relevanz für Pendler ist eine attraktive Anbindung an die umliegenden Städte. Es gibt eine Schnellbuslinie (SB 19), die über Velbert zum Essener Hauptbahnhof verläuft. Daneben existieren vier regional ausgerichtete Buslinien (770, 771, 772, 774), die insbesondere Velbert, Ratingen und Essen-Kettwig anbinden. Mit der Linie 771 besteht Anschluss an den S-Bahn Haltepunkt Ratingen Ost, an dem die Linie S6 Richtung Essen und Düsseldorf verkehrt. Darüber hinaus ist der S-Bahn Haltepunkt Kettwig Stausee mit der Linie 772 erreichbar. Hier verkehrt ebenfalls die S6 Richtung Essen und Düsseldorf. Die Linie 770 hat ebenfalls Anschluss an die S6 in Ratingen-Hösel. Innerhalb von Heiligenhaus wird die Ortsbuslinie 17 eingesetzt. Sie deckt den Innenstadtbereich sowie den Stadtteil Heide und Wassermangel ab. Das Angebot wird durch die Bürgerbuslinie BB2 ergänzt, die insbesondere die Stadtteile Oberilp, Wassermangel, Vogelsang und Nonnenbruch, sowie den Städtischen Friedhof an die Innenstadt anbindet.

<sup>15</sup> Abschätzung auf Basis der Daten der SrV von 2013



Nachfolgend sind die Linienverläufe und Taktungen der Buslinien in Heiligenhaus dargestellt (s. Abb. 2.4.3-1).

Schnellbuslinie	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit ab Heiligenhaus, Rathaus
SB 19	Heiligenhaus, Rathaus – In der Blume/ Stadtmitte – Heiligenhaus Tersteegen-Schule – Velbert ZOB – Essen Hauptbahnhof	60' (Mo-Fr) 60' (Sa halbtätlich)	Nach Essen Hbf 51 Min. Fahrzeit
Buslinien	Linienverlauf	Takt	Fahrzeit ab Heiligenhaus, Rathaus bzw. In der Blume
770	Velbert ZOB – Heiligenhaus Konserheider Weg – Heiligenhaus Rathaus – Ratingen im Bruch – Ratingen Hösel (S6)	20' (Mo-Fr) 30' (Sa, So)	Nach Ratingen Hösel 16 Min. Fahrzeit Nach Velbert ZOB 18 Min. Fahrzeit
771	Velbert ZOB – Heiligenhaus Konserheider Weg – Heiligenhaus Rathaus – Ratingen Ost (S6) – Ratingen Mitte	30' (Mo-Fr) 30'-60' (Sa, So)	Nach Ratingen Ost 25 Min. Fahrzeit Nach Velbert ZOB 16 Min. Fahrzeit
772	Essen Kettwiger Markt – Kettwig Stausee (S6) – Heiligenhaus Rathaus – Unterlip	60' (Mo-So)	Nach Kettwig Stausee 21 Min. Fahrzeit (ab Basildonplatz)
774	E-Kettwiger Markt – Heiligenhaus In der Blume – Velbert Klinikum Niederberg	60' (Mo-So)	Nach Velbert Klinikum Niederberg 10 Min. Fahrzeit Nach Essen Kettwiger Markt 21 Min. Fahrzeit
Ortsbus	Linienverlauf	Takt	
O17	Heiligenhaus Dorfkrug – In der Blume – Heiligenhaus Rathaus – Heiligenhaus Dorfkrug	20' (Mo-Fr) 30' (Sa) 60' (So)	

Abb. 2.4.3-1 ÖPNV-Tagnetz Stadt Heiligenhaus (Stand Juni 2022)<sup>16</sup>

Die nachfolgende Abbildung zeigt die Linienverläufe der Buslinien auf dem Stadtgebiet von Heiligenhaus (s. Abb. 2.4.3-2).

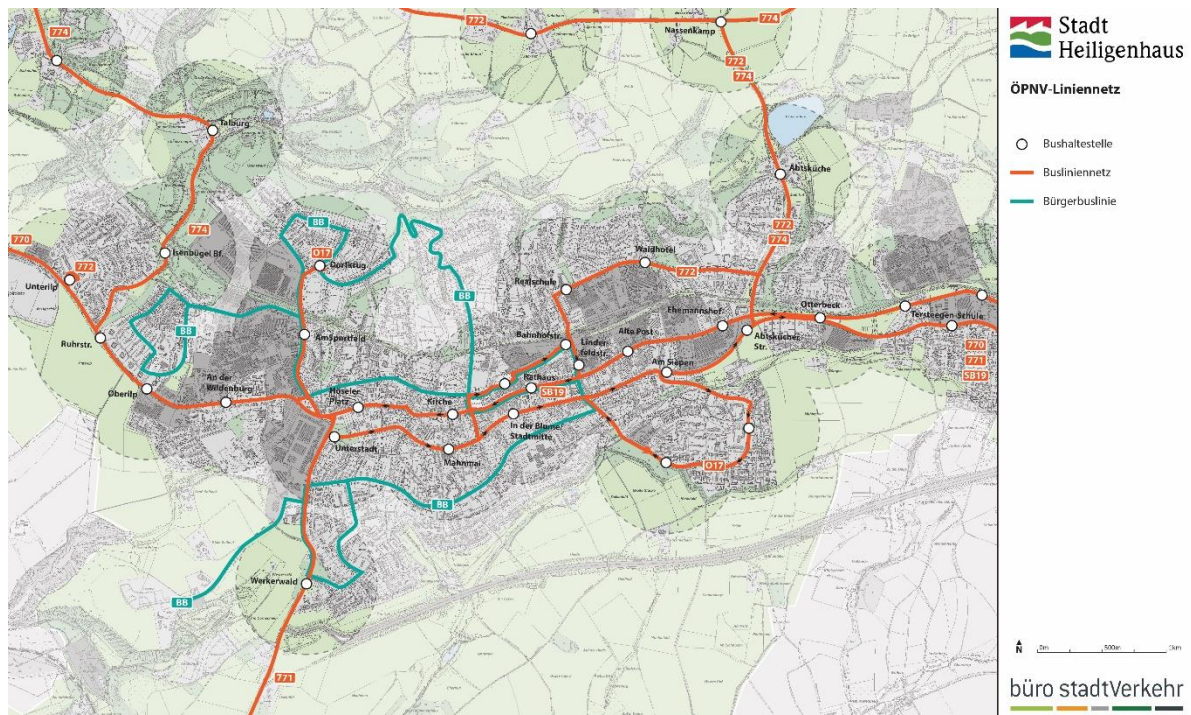


Abb. 2.4.3-2 ÖPNV-Liniennetz Innenstadt Heiligenhaus

<sup>16</sup> Fahrzeiten gemäß den aktuellen Fahrplänen der Rheinbahn



## Barrierefreiheit

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu befriedigen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden als dies bisher der Fall war. Von dieser Frist kann nur abgewichen werden, wenn konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

In Heiligenhaus verfügen bereits 19 von 64 Bussteigen (i. d. R. verfügt eine Bushaltestelle über zwei Bussteige, jedoch gibt es auf Grund der Einbahnstraßenregelung in Heiligenhaus vielfach nur Ein-Richtungshaltestellen) über einen barrierefreien Zugang. Bis zum Ende des Jahres 2023 sollen ca. 13 weitere Bussteige barrierefrei ausgebaut sein. Damit wären fast alle Bussteige in kommunaler Baulastträgerschaft barrierefrei ausgebaut. Nur ein Bussteig in kommunaler Baulastträgerschaft (Haltestelle Höseler Platz) ist aufgrund seiner örtlichen Gegebenheiten derzeit nicht ausbaufähig. Alle weiteren Bussteige liegen bei anderen Baulastträgern (Straßen NRW, Kreis Mettmann).

### 2.4.4 Radverkehr

Der Radverkehr hat in Heiligenhaus den geringsten Anteil am Modal Split (4 %). Dieser niedrige Wert ist vor allem durch die topographischen Verhältnisse zu begründen, die es bislang dem Radverkehr in Heiligenhaus schwer gemacht haben. Durch das Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs bestehen jedoch auch im bergigen Gelände künftig Möglichkeiten, den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern.

Heiligenhaus ist wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege. Wegweiser sind jeweils an den aufgestellt, die eine lückenlose Befahrung gewährleisten sollen.

Darüber hinaus hat der Kreis Mettmann ein Radverkehrskonzept für das Kreisgebiet erstellt, in welchem ein Basis- und Vorrangnetz für ein Alltagsradnetz definiert wurden. Ziel ist es, zukünftig ein durchgängig befahrbares, sicheres Radverkehrsnetz zwischen den kreisangehörigen Städten zu etablieren. Ein Knotenpunktsystem soll kreisweit durch den Kreis Mettmann in 2023 erstellt werden.

Mit dem Panoramaradweg (gemeinsamer Geh- und Radweg), welcher auf der ehemaligen Niederbergbahntrasse verläuft, verfügt die Stadt Heiligenhaus bereits über ein hochwertiges überregionales Angebot für den Radverkehr. Die Trasse verläuft von West nach Ost und bindet die Innenstadt direkt an. In den letzten Jahren konzentrierten sich wichtige Neubauplanungen und Planungen zur Stadtentwicklung ebenso auf den Einzugsbereich des Panoramaradwegs (Campus Hochschule, Forum Hitzbleck, weitere ISEK-Maßnahmen). Der Radweg stellt für Heiligenhaus demnach eine wichtige, auch in die Zukunft gerichtete, Verkehrsachse dar.



Abb. 2.4.4-1 Panoramaradweg Heiligenhaus (eigene Aufnahme)

In der Innenstadt ist häufig als Zone 30 ausgewiesen, weshalb Radverkehrsanlagen gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) in der Regel nicht vorgesehen sind.

Im südlichen Teil der Innenstadt wurde auf der Bergischen Straße die Einrichtung einer Fahrradstraße beschlossen. Im Jahr 2024 soll diese auch auf der Herzogstraße in Richtung Osten weitergeführt werden, womit im Gebiet der großen weiterführenden Schulen (Gesamtschule und Gymnasium) eine weitere Fahrradachse entsteht. Weitere Fahrradstraßen bzw. eine Fahrradzone sind aktuell in der Planung. Eine weitere Fahrradstraße ist perspektivisch auf der Linderfeldstraße geplant (nach Umbau ca. 2026).

Das definierte Radverkehrsnetz aus Vorrang- und Basisrouten ist i.d.R. gut zu befahren und weist in Teilen noch gravierende Mängel in Form von Netzlücken auf. Die akutesten Netzlücken befinden sich in folgenden Bereichen:

- Hauptstraße zwischen Höseler Platz und Rheinlandstraße
- Ratinger Straße zwischen Leipziger Str. und Höseler Platz
- Südring zwischen Kurt-Schumacher-Straße und Beginn BP 78 am Südring

Weitere Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen dagegen aufgrund zu schmaler Radverkehrsanlagen und wechselnder Führungsformen. Eine sichere, alltagstaugliche Radverkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine direkte und stringente Führung aus. Zudem treten in Tempo 30 Abschnitten häufig auch Konflikte mit dem ruhenden Verkehr auf, die zumindest subjektiv als starke Unsicherheit bzw. Unattraktivität durch Radfahrer wahrgenommen werden.

Hinzu kommt, dass teilweise die Zuwegungen zum Vorrangnetz, insb. zum Panoramaradweg, nicht vorhanden sind bzw. nur unter erschwerten Bedingungen zu erschließen sind. Hier ist, auch außerhalb der Innenstadt, noch Optimierungsbedarf.

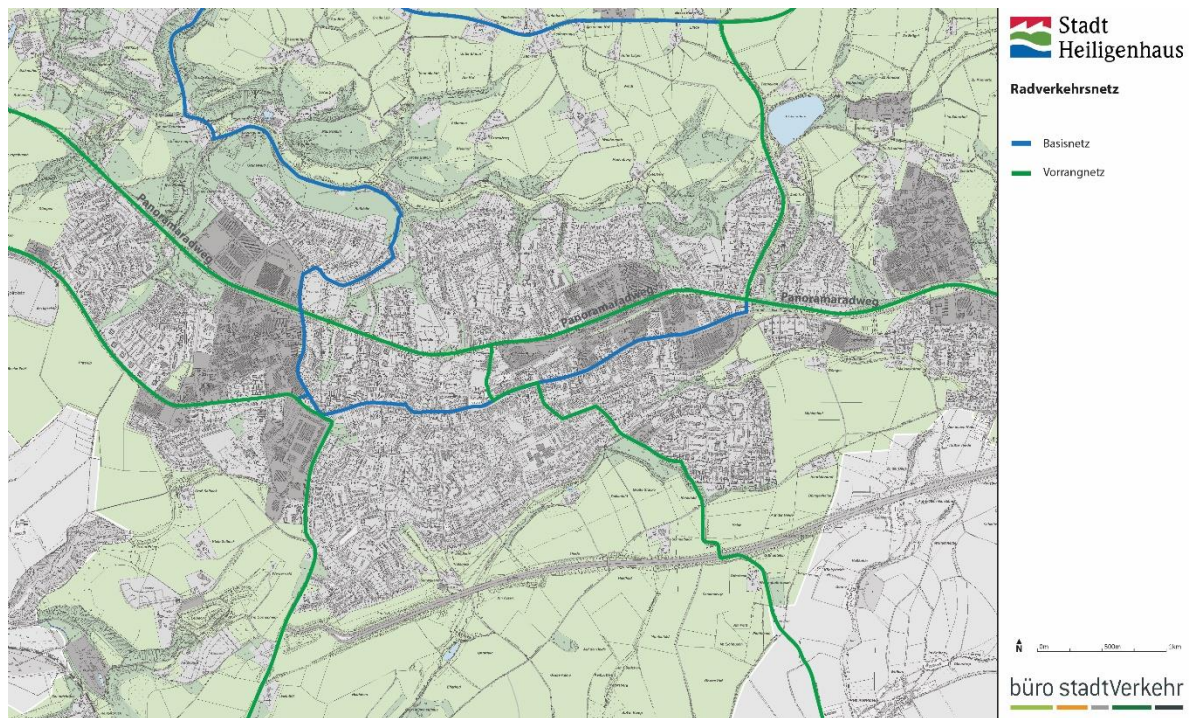


Abb. 2.4.4-2 Haupt- und Nebenroutennetz im Radverkehr in Heiligenhaus

### Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität und Ladestationen

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Es fungiert in vielerlei Hinsicht als Zu- und Abbringer zu ÖPNV-Haltestellen. Inter- und Multimodalität bedeutet die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel in der Mobilität der einzelnen Personen. Multimodalität bezeichnet die grundsätzliche Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa im Wochenverlauf (Mobilität Montag mit dem ÖPNV, Dienstag mit dem Fahrrad usw.). Intermodalität ist eine Sonderform, bei der mehrere Verkehrsmittel innerhalb eines Weges genutzt werden (z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, von dort mit dem Bus weiter zur Arbeit). Multimodalität und die Förderung entsprechender Angebote erhöhen die Flexibilität der Nutzer hinsichtlich ihrer Mobilität und führen zu einer Reduzierung der Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel, etwa dem privaten Pkw.

In der Innenstadt gibt es verschieden Radabstellanlagen in Form von Radbügeln an wichtigen Standorten. Höherwertige Abstellanlagen wie z.B. Fahrradboxen o.Ä. gibt es bisher nicht. Ein flächendeckendes Angebot von sicheren, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten gibt es demnach auch nicht. Öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs sind bislang nicht vorhanden.

Aktuell ist die Aufstellung höherwertiger Radabstellanlagen in Planung. So sollen an verschiedenen Standorten im Stadtgebiet eingebaute Fahrradabstellanlagen mit Doppelstockparkern und ggf. mit Lademöglichkeiten für E-Bikes entstehen. Folgende Standorte sind derzeit vorgesehen:

- Rathaus
- Schulstandorte  
(Immanuel-Kant-Gymnasium, Realschule, Gesamtschule, Suitbertus-Grundschule)
- Museum Abtsküche
- Am Sportfeld
- In der Blume (DeinRadschloss)

Ergänzend sollen auch Betriebe zu Ausbau betrieblicher Abstellanlagen angesprochen werden.



Heiligenhaus verfügt derzeit noch nicht über ein eigenes Carsharing-Angebot. Ebenso gibt es aktuell weder ein Fahrradverleihsystem, noch ein erweitertes Sharing-Angebot von z.B. E-Scootern, Tretrollern o.Ä.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität sind durch ein VRR-Gutachten bereits an zwei Punkten im Stadtgebiet Mobilstationen vorgeschlagen worden: Rathausplatz und Höseler Platz. An diesen Stationen können je nach Ausbaustufe der ÖPNV mit dem eigenen Rad bzw. Bike- und Carsharing-angebote verknüpft werden. Je nach Standort und Größe der Station sind weitere Serviceangebote, wie z. B. Fahrradboxen oder Gepäckschließfächer, integriert. Derzeit ist die erste Mobilstation am Rathausplatz sowie an der Hst. In der Blume in der Planung.

### 2.4.5 Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonnen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In Heiligenhaus werden 27% der täglichen Wege zu Fuß zurückgelegt. Dies stellt nach dem Autoverkehr den höchsten Anteil im Modal Split dar. Vor allem kurze Wege mit einer Länge von 1,0 km bis maximal 2,5 km werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr eher zu vernachlässigen. Die Innenstadt von Heiligenhaus, mit relativ kompakter Bauweise bis in die angrenzenden Wohngebiete, ist durchaus gut für das Zufußgehen geeignet. Dort befinden sich i. d. R. auch die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs.



Abb. 2.4.5-1 Hauptstraße in der Innenstadt von Heiligenhaus (eigene Aufnahme)

Probleme und Herausforderungen bestehen insbesondere im Bereich Barrierefreiheit. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten sind viele Fußwege nicht barrierefrei ausbaufähig (Steigungen). Hinzu kommen auf einigen Straßenabschnitten Situationen durch Objekte und Bäume auf Gehwegen, welche die Barrierefreiheit einschränken. Insbesondere der Baumbestand auf vielen Straßen, der nicht mehr einer zeitgemäßen Bepflanzung entspricht (keine straßenraumgeeigneten Baumtypen), hat zu teilweise starken Wurzelschäden an Gehwegen geführt, welche die Begehbarkeit bzw. Barrierefreiheit einschränken.

Sowohl in der Online-Beteiligung als auch bei den Planungsspaziergängen wurden an verschiedenen Stellen Mängel und Gefahren an Fußgängerüberwegen und Querungsanlagen vorgebracht. An Hauptstraßen mit LSA-Anlagen wurden lange Wartezeiten kritisiert, an anderen Stellen auf das Fehlen sicherer Querungsanlagen hingewiesen. Die errichteten Querungsanlagen entlang der Westfalenstraße wurden von vielen Personen als unsicher eingestuft, obwohl sie nach geltenden Standards errichtet wurden und bisher keinerlei Unfallhäufungen vorweisen können.

Dementsprechend lässt sich festhalten, dass neben baulichen Ergänzungen und Verbesserung der Barrierefreiheit (wo immer möglich) auch das Thema Verkehrssicherheit bzw. -sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle spielen wird.

## 2.5 Verkehrs- und Mobilitätsstruktur in Heiligenhaus

Auf Basis der vorgestellten Bestandsaufnahme lässt sich feststellen, dass Heiligenhaus durch eine klare Verkehrsorientierung von West nach Ost bzw. Ost nach West geprägt ist. Dies liegt begründet in den topographischen Gegebenheiten und der historisch gewachsenen Strukturen.

Mit der stillgelegten und heute als gemeinsamer Geh- und Radweg genutzten Niederbergbahntrasse, der Westfalenstraße, der Hauptstraße sowie dem Südring existieren nur vier Hauptverkehrsachsen durch Heiligenhaus. Diese Achsen bilden eine Art „Flaschenhals“ für nahezu den gesamten städtischen Verkehr. Ergänzt werden diese innerstädtischen Achsen durch die Bergische Straße sowie südlich der Innenstadt durch die Autobahn A44.

Die INKA-Online-Beteiligung sowie die Bürgerwerkstatt haben viele Herausforderungen und Problemlagen im Verkehrsmanagement identifiziert, die jedoch nur eingeschränkt auf Grund von Topographie, dem bestehenden Straßennetz und dem verfügbaren Straßenraum in konkrete Handlungsansätze übertragen werden können.

Wichtig ist, auf dem bestehenden Straßennetz und den örtlichen Gegebenheiten eine Verbesserung des Mobilitätsmixes und des Modal Splits zu erreichen, ohne jedoch dabei die einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung gegeneinander auszuspielen. Im Sinne eines integrierten Ansatzes müssen die Verkehrsmittel bestmöglich miteinander verknüpft werden.

Aufgrund der künftigen Herausforderungen (ISEK, Klimaschutz, usw.) ist eine Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) unabdingbar. Dies erhöht zeitgleich auch die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt und sorgt für eine gesteigerte Verkehrssicherheit, insb. für den Fuß- und Radverkehr. Ein wichtiges Potenzial besteht dabei auch im Lückenschluss der A44, welcher eine klarere Organisation der Verkehrsströme in der Innenstadt ermöglicht, ohne jedoch den Autoverkehr auszuschließen.

So lassen sich künftig klare, für einzelne Verkehrsträger vorgesehene Achsen und Korridore identifizieren, die in Teilen heute schon existieren und in Zukunft noch deutlicher herausgestellt werden können.

Folgende Achsen können definiert werden:

- **Radverkehrsachsen**  
Panorama-Radweg; Fahrradstraße Bergische Str.
- **MIV-Achsen**  
A44, Achse Pinner Straße -Hauptstraße - Westfalenstraße - Rheinlandstraße - Kurze Straße - Hauptstraße; Achse Südring - Velberter Str.
- Umweltverbundachse (ÖPNV und Radverkehr)  
Hauptstraße

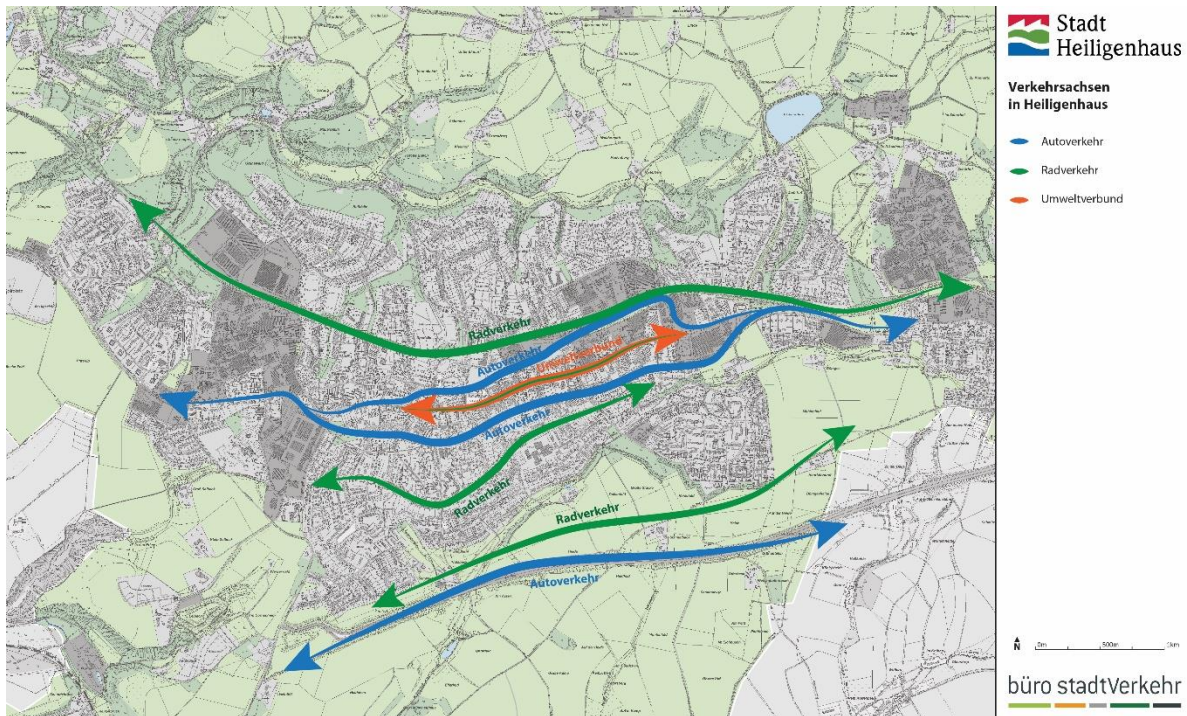


Abb. 2.5.5-1 Verkehrsachsen in der Innenstadt von Heiligenhaus

## 2.6 Zusammenfassung und Fazit

Die Verkehrsinfrastruktur in der Heiligenhauser Innenstadt ist in großem Maße auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Südlich der Innenstadt ist die A 44 über Landes- und Bundesstraßen direkt zu erreichen und wird künftig nach Fertigstellung des Ausbaus in Richtung Düsseldorf noch bedeutender werden. Innerhalb des Stadtgebietes stellen die Westfalenstraße, der Südring sowie weiterführend die Velberter Str. und Pinner Str. die zentralen MIV-Haupttrouten dar. Über diese Achsen sind die meisten einwohnerstarken Stadtteile direkt miteinander und mit der Innenstadt verbunden und spielen dementsprechend eine bedeutsame Funktion für den Binnenverkehr. Hinzu kommt, dass die innerstädtischen öffentlichen Stellplätze ausnahmslos kostenlos nutzbar ist. Dementsprechend weist Heiligenhaus mit 58% einen hohen MIV-Anteil am Modal Split auf.

Der Wegeanteil der Pendler mit Wohnsitz in Heiligenhaus liegt heute bei ca. 30% (knapp ein Drittel aller Wege sind Pendlerwege). Diese werden hauptsächlich im MIV zurückgelegt. Es ist davon auszugehen, dass dieser Anteil zunehmen wird, wenn die A44 fertiggestellt ist. Ebenso problematisch für Heiligenhaus sind die übergeordneten Megatrends demographischer -, und sozio-ökonomischer Wandel (insb. Wohnraumknappheit in den Großstädten und zunehmende Pendlerverkehre). Reagiert die Stadt Heiligenhaus im Mobilitätssektor nicht oder nur unzureichend auf die sich verändernden Rahmenbedingungen, wird dies unweigerlich zu einer weiteren Zunahme des Autoverkehrs im städtischen Straßennetz führen.

Das städtische Busnetz besteht aus einer Schnellbuslinie, vier Regionalbuslinien, einer Ortsbuslinie und einer Bürgerbuslinie, welche die einzelnen Stadtteile mit der Innenstadt und diese wiederum mit den umliegenden Städten (v.A. Essen, Velbert, Ratingen) verbinden. Hinsichtlich der Aspekte Bedienqualität und Taktung gibt es jedoch vereinzelte Defizite, vor allem in den Abendstunden und am Wochenende. Eine wesentliche Zielgruppe des städtischen Buslinienverkehrs ist der Schülerverkehr. Die Regionalbuslinien mit Verknüpfung zum SPNV in Essen-Kettwig bzw. Ratingen Hösel sind sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr von Bedeutung. Generell bestehen Chancen die Bedienqualität und Taktung sowohl für den Binnen- als auch den Pendlerverkehr zu erhöhen, um den ÖPNV gerade für Wege zwischen den Stadtbezirken attraktiver zu gestalten.

Großer Nachteil für Heiligenhaus ist, dass die Stadt über keinen eigenen und direkten SPNV-Anschluss verfügt. Dies stellt eine erhebliche Schwäche für die Zukunftsfähigkeit und



nachhaltige Entwicklung der Stadt und des gesamten Mobilitätsangebotes dar. Für eine signifikante Stärkung des Umweltverbunds ist daher zwingend die Einrichtung eines höherwertigen ÖPNV-Angebotes zu prüfen.

Öffentliche Bike- oder Carsharing-Systeme existieren bisher nicht. Der Radverkehr hat derzeit den geringsten Anteil am Modal Split (4%) und hat damit noch nicht den Stellenwert, der ihm in anderen Städten und in übergeordneten Zielsetzungen (Vgl. Radverkehrskonzept Kreis Mettmann) zu Teil wird. Lange beeinträchtigte die Topographie die Popularität des Radfahrens in der Stadt. Mit dem Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs werden jedoch die topographischen Barrieren zu einem bedeutenden Teil minimiert. Gerade auf den Relationen bis 5 km stellen Fahrrad, E-Bike und Pedelec ein schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar. In der Heiligenhauser Innenstadt bestehen jedoch noch einige Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur (Netzlücken). Darüber hinaus existieren Probleme, wie z. B. historisch gewachsene Stadt- und Verkehrsstrukturen, die einen Ausbau der Radverkehrsanlagen an die heutigen Bedürfnisse erschweren.

Die Förderung von E-Fahrzeugen und E-Bikes/ Pedelecs zieht eine Reihe von Anpassungen in der städtischen Infrastruktur nach sich. Neben der Bereitstellung von öffentlichen Lademöglichkeiten, sind für E-Bikes/ Pedelecs aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten Anpassungen in den Wegebreiten und der störungsfreien Streckenführung notwendig. Der Panorama-Radweg stellt bereits ein sehr gutes Beispiel gelungener Radverkehrsinfrastruktur dar. Hinzu kommt der Bedarf an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, um die zumeist kostspieligen E-Bikes sicher abstellen zu können. Im Radverkehr stecken durch die Zunahme an E-Bikes und Pedelecs noch erhebliche Potenziale für den Binnenverkehr, um sogar Wege von bis zu 10 km vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern.

Der Fußverkehr spielt innerhalb der Innenstadt eine bedeutsame Rolle. Hier besteht an vereinzelt Querungstellen klassifizierter Straßen Optimierungsbedarf. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein lückenloses, sicheres Fußwegenetz kombiniert mit hoher Aufenthaltsqualität (Grünflächen, Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten usw.) herzustellen, bzw. zu erweitern.

Kleine Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsverträglichkeit und Sicherheit innerhalb des Innenstadtbereichs (z.B. Radewegeausbau, Verkehrsführung, Parken, Nahbereichsmobilität verbessern) sind ebenfalls wichtige Bausteine der Mobilitätskonzeptes und können einen gewissen Teil der innerörtlichen Wege vom MIV auf den Umweltverbund verlagern.

Es ist zusammenfassend zu empfehlen, den Umweltverbund insgesamt (inkl. v.A. dem ÖPNV) deutlich auszubauen und auch für Pendler attraktive Verbindungen in die benachbarten Großstädte zu schaffen.

Abschließend wird auf der nächsten Seite eine SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)) für die Verkehrsinfrastruktur in Heiligenhaus aufgeführt.

## 2.7 Potenzialanalyse (SWOT)


Das Beteiligungsverfahren sowie die Bestandsaufnahme zum Mobilitätskonzept hat für die Innenstadt von Heiligenhaus verschiedene Potenziale sowie Risiken und Schwächen herausgearbeitet, die im Folgenden zusammenfassend dargestellt werden.

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung an die BAB 44 in Richtung Essen und die BAB 535 (perspektivisch Anbindung auch Richtung Düsseldorf)</li> <li>• Ausreichende Gesamtanzahl innerstädtischer Stellplätze/Parkplätze für Besucher der Innenstadt in fußläufiger Entfernung</li> <li>• Ausschließlich kostenlose Parkplätze in der Innenstadt</li> <li>• Zentrale Führung der Buslinien entlang der Hauptstraße und dem Südring mit Zentraler Verknüpfungshaltestelle am Rathausplatz</li> <li>• Anbindung an Velbert und Essen mit der Schnellbuslinie SB19</li> <li>• Bürgerbus, der die Innenstadt anbindet</li> <li>• Panoramaradweg nördlich der Innenstadt als Premiumangebot</li> <li>• Einkaufsschwerpunkt fußläufig und mit dem Rad sehr gut erreichbar</li> <li>• Zentraler Wochenmarktvor dem Rathaus in der Innenstadt</li> <li>• Hauptstraße als Einkaufsschwerpunkt mit allen Verkehrsmitteln erreichbar (multimodale Achse mit Aufenthaltsqualität)</li> <li>• „Stadt der kurzen Wege“ mit hohem Anteil im Fußverkehr laut Modal-Split - Viele Ziele sind fußläufig zu erreichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kein SPNV-Anschluss oder Anschluss an höherwertigen ÖPNV</li> <li>• Kaum städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten durch fehlenden SPNV-Anschluss</li> <li>• Hoher MIV-Anteil im innerstädtischen Bereich</li> <li>• Einbahnstraßenführungen, die im MIV oft für Umwegfahrten sorgen.</li> <li>• enge Straßenquerschnitte mit eingeschränktem Handlungsspielraum für Veränderungen</li> <li>• Umsteigezeiten Bus - Bahn in Randzeiten teilweise recht hoch</li> <li>• Zweigeteilte Haltestelle am Höseler Platz mit ggf. langen Wegen</li> <li>• Keine eindeutige Radwegführung abseits des Panoramaradwegs, insb. Querbeziehungen Nord-Süd.</li> <li>• Anbindung der Stadtteile an den Panoramaradweg außerhalb der Innenstadt verbesserungswürdig</li> <li>• Keine nennenswerten multimodalen Angebote und Verknüpfungen (Sharing-Angebote, Mobilstationen, etc.)</li> <li>• Topographie nicht optimal für den klassischen Radverkehr und den Fußverkehr</li> <li>• Barrierefreiheit in einigen Bereichen nicht möglich aufgrund der Topographie</li> <li>• Fahrradmitnahme im ÖPNV nur eingeschränkt möglich</li> </ul>
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fertigstellung der BAB 44 in Richtung Düsseldorf</li> <li>• Neuordnung von Einbahnstraßenregelungen im Stadtgebiet zur Vermeidung von Fahrten durch die verkehrsberuhigte Innenstadt</li> <li>• Verbesserungen im ÖPNV (insb. SPNV-Anschluss) steigern die Erreichbarkeit und Attraktivität der Innenstadt</li> <li>• Anbindung aus den Siedlungsbereichen an den Panorama-Radweg erhöht die innerstädtische Attraktivität</li> <li>• Zunehmende Anzahl an Pedelecs und E-Bikes können die Erreichbarkeiten trotz schwieriger Topographie verbessern</li> <li>• Zusätzliche innerstädtische Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradboxen)</li> <li>• Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität in der Innenstadt durch Einzelhandelsentwicklung im Zuge von mobilitäts-verändernden Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umweltbelastungen konträr zu Umwelt- und Klimazielen durch hohen MIV-Anteil</li> <li>• Eingeschränkte Fahrbeziehungen aufgrund von Einbahnstraßenregelungen</li> <li>• Anbindung einiger städtischer Bereiche ausschließlich über den Bürgerbus</li> <li>• Intransparente Tarifstrukturen im ÖPNV führen bei schwachem Angebot zu noch weniger Fahrgästen</li> <li>• Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnisse und in den Wintermonaten)</li> <li>• Keine gesamtstädtische Strategie zum Umgang mit Lieferverkehren bei stetiger Zunahme des Onlinehandels</li> <li>• Kaufkraftabzug durch Onlinehandel und Niedergang der Innenstadt</li> </ul>

Abb. 2.7-1 SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote



# 3 Leitbild 2035

- 
- 3.1 Leitbild- und Szenarientwicklung
  - 3.2 Ziel-Modal-Split 2035
  - 3.3 CO<sub>2</sub>-Bilanz
  - 3.4 Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes

### 3 Leitbild Heiligenhaus 2035

#### 3.1 Leitbild- und Szenarientwicklung

Das Mobilitätskonzept für die Innenstadt von Heiligenhaus dient der nachhaltigen Stärkung und Entwicklung der Innenstadt als bedeutsamer Lebens- und Wirtschaftsstandort. Da für den definierten Bereich der Innenstadt keine dezidierten Zahlen zum Modal-Split vorliegen, werden bei der Leitbildentwicklung die Modal-Split-Werte der Gesamtstadt verwendet.

Ziel dieses Abschnitts ist es, ein umsetzbares Leitbild für Verkehr und Mobilität mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Maßnahmenvorschläge zu setzen.

Für die Leitbild- und Szenarientwicklung wurden die relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik (Arbeitskreis) sowie die Bürgerschaft eng in den Bearbeitungsprozess einbezogen. Die im Folgenden erläuterten Inhalte spiegeln den Erarbeitungsprozess wieder und stellen die Ergebnisse der Diskussion dar.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Bestandsanalyse wurde die Schlussfolgerung festgehalten, dass der Umweltverbund in Heiligenhaus perspektivisch gestärkt werden soll. Dies ist nicht nur im Sinne der Mobilität und Verkehrsverträglichkeit, sondern unterstützt in besonderem Maße auch die nationalen und lokalen Umwelt- und Klimaschutzziele, bei denen der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zu leisten hat.

Darüber hinaus verfolgt das Mobilitätskonzept auch das Ziel, das Leben für die Bevölkerung in Heiligenhaus attraktiv zu gestalten. Dazu gehört eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, ebenso wie eine städtebauliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt als Lebens- und Wirtschaftsstandort.

Gleichzeitig sollen die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort ernst genommen werden. Dies beinhaltet die Verbesserung des Verkehrsflusses und der Erreichbarkeit der Innenstadt, ebenso wie die unbedingte Schaffung höchstmöglicher Verkehrssicherheit für alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsteilnehmer.

#### Umwelt- und Klimaschutz fördern



- Umweltbelastungen reduzieren
- Ausstoß von Treibhausgasen mindern
- Nachhaltige, klimaschonende und energiesparende Mobilität ermöglichen

#### Leben in Heiligenhaus attraktiv gestalten



- Aufenthaltsqualität verbessern
- Lebensqualität der Bevölkerung verbessern
- Städtebauliche Aufwertung der Innenstadt bewirken
- Attraktivität des Lebens- und Wirtschaftsstandorts erhöhen

#### Mobilitätsbedürfnissen gerecht werden



- Erreichbarkeit bei geringem Verkehrsaufwand sichern
- Verkehrsfluss verbessern und Beeinträchtigungen minimieren
- Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen

Abb 3.1-1 Übergeordnete Leitsätze für die Mobilität in der Innenstadt von Heiligenhaus

Zur Erreichung der übergeordneten Zielsetzung einer Stärkung des Umweltverbunds und den formulierten Leitsätzen wurden im Verlaufe des Arbeitsprozesses verschiedene Szenarien entwickelt, welche die Ziele mit unterschiedlichen Ansätzen erreichen sollen.

- Szenario 1: Verkehrssicherheit Fuß und Rad**  
 Fokus auf Maßnahmen, welche die Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer verbessern und dabei den MIV und das Parkraumangebot nicht zu stark einschränken.
- Szenario 2: Ausbau der Multimodalität**  
 Fokus auf Maßnahmen, welche die einzelnen Verkehrsträger besser verknüpfen um ein attraktives Angebot im Umweltverbund zu schaffen.
- Szenario 3: Umweltverbund als Alternative**  
 Fokus auf Maßnahmen, welche ÖPNV und Radverkehr stark verbessern und den Umweltverbund als attraktives Angebot in Konkurrenz zum MIV etablieren.

Die kommunalen Entscheidungsträger und ebenso große Teile der Bürgerschaft entschieden sich im Rahmen der Bearbeitung für die Etablierung des Umweltverbunds als Alternative zum Autoverkehr in der Innenstadt von Heiligenhaus (Szenario 3). Allen Szenarien liegen quantifizierbare Modal-Split Ziele zu Grunde, welche in einem Arbeitskreis-Workshop (Verwaltung und Politik) ausgearbeitet wurden und als Grundlage des Maßnahmenkonzeptes dienen sollen.

### 3.2 Ziel-Modal-Split 2035

Nachdem die Leitsätze und das Zielszenario für die Innenstadt von Heiligenhaus definiert wurden, gilt es im nächsten Schritt die Potenziale zur Verlagerung von motorisierten Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr bezogen auf das Leitbild 2035 abzuschätzen. Anhand von Modal-Split-Zielen werden quantifizierbare Werte definiert, die ein eindeutiges Ziel hin zu einer nachhaltigeren, umweltverträglicheren Mobilität vorgeben. Dieses Ziel lässt sich in turnusmäßigen Untersuchungen überprüfen und ggf. nachjustieren, wenn z.B. eine Verfehlung des anvisierten Zieles droht (s. Kap. 5).

Auf Basis der vorliegenden Modal Split Werte für die Stadt Heiligenhaus von 2013 sowie einer Hochrechnung auf das Basisjahr 2021 (s. Kap. 2) wurde in Zusammenarbeit mit dem Arbeitskreis ein Ziel-Modal-Split für die Innenstadt mit dem Bezugsjahr 2035 abgeleitet.

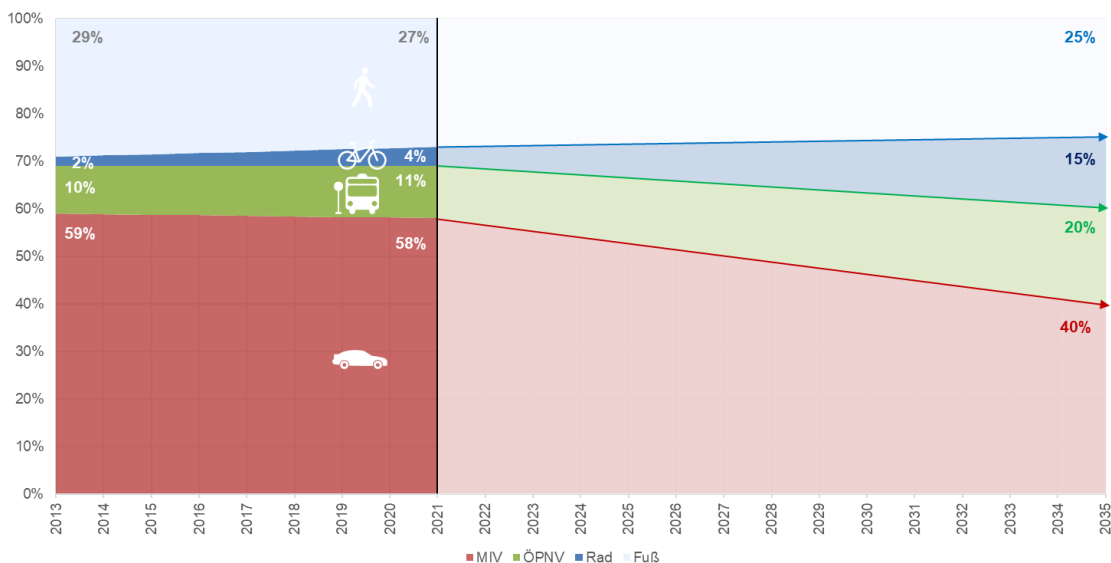


Abb. 3.2-1 Modal Split Entwicklung in Heiligenhaus von 2013-2021 und Zielsetzung 2035

Das Modal-Split Ziel sieht vor, den MIV-Anteil bis zum Jahr 2035 um 18% zu verringern, auf dann 40% (heute 58%). Diese Verringerung des MIV-Anteils kommt dem Umweltverbund zu Gute. Der ÖPNV-Anteil soll auf 20% steigen (heute 11%), der Radverkehrsanteil auf 15% (heute 4%). Der Anteil des Fußverkehrs wird demographisch bedingt hingegen von heute 27% auf rund 25% abnehmen. Diese Abnahme würde jedoch noch stärker ausfallen, falls keine Anstrengungen zur Förderung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit unternommen werden.

Umgerechnet auf die Anzahl der Wege pro Einwohner pro Tag bedeutet diese Zielsetzung eine Verlagerung von etwa 15.600 Wegen/Tag im MIV auf den Umweltverbund. Voraussetzung zur Zielerreichung ist, dass umfassende Maßnahmen mit starker Verlagerungswirkung umgesetzt werden und die Ziele und Maßnahmen von den Bürgern in Heiligenhaus angenommen und mitgetragen werden.

Verkehrsmittel	Verlagerung in %	Verlagerung Wege/Tag
<b>MIV</b>	<b>-18%</b> gegenüber heute	<b>-15.600</b> Wege/Tag
<b>ÖPNV</b>	<b>+9%</b> gegenüber heute	<b>+7.800</b> Wege/Tag
<b>Radverkehr</b>	<b>+11%</b> gegenüber heute	<b>+9.500</b> Wege/Tag
<b>Fußverkehr</b>	<b>-2%</b> gegenüber heute	<b>-1.700</b> Wege/Tag

Abb. 3.2-2 Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Heiligenhaus bis 2035

Wichtig zu erwähnen ist, dass sich die Modal-Split Werte allein auf die Heiligenhauser Bevölkerung beziehen (Binnen- und Auspendlerverkehr). Einpendler- und Durchgangsverkehre, die von Außerhalb nach Heiligenhaus kommen, sind in den Zielen nicht mit einbezogen. Dieser Umstand ergibt sich aus der Methodik zur Erfassung der Modal-Split Werte, welche durch Haushaltsbefragungen der vor Ort lebenden Bevölkerung (sprich: den Personen und Haushalten, die in Heiligenhaus wohnen) ermittelt werden. Dies bedeutet ebenfalls, dass Wirtschafts- und Sonderverkehre nicht Teil der Modal-Split Berechnung sind. Diese sind gesondert zu erfassen und zu behandeln.

Nichtsdestotrotz sollen auch für Lkw- und Wirtschaftsverkehre Maßnahmen erarbeitet werden, da diese als Teil des Gesamtverkehrs keine unwesentliche Rolle spielen. Aufbauend auf den Leitsätzen sollen daher in einem nächsten Schritt Handlungsfelder definiert werden, die als Grundlage eines ergebnisorientierten Maßnahmenkatalogs für die jeweiligen Verkehrsmittel dienen.

### 3.3 CO<sub>2</sub>-Bilanz

Mit dem Mobilitätskonzept soll auch eine Reduzierung des MIV-Anteils bei allen Fahrzeugen und die damit einhergehende Vermeidung von CO<sub>2</sub>-Emissionen erreicht werden.

Wenn werden die CO<sub>2</sub>-Bilanz und die CO<sub>2</sub>-Einsparungen, die durch die Umsetzung der Maßnahmen erreicht werden können, dargestellt. Zur Ermittlung der CO<sub>2</sub>-Bilanz wird das Territorialprinzip angewendet. Dabei wird nur der Verkehr betrachtet, der von der eigenen Bevölkerung erzeugt wird (Binnen- und Auspendlerverkehr). Grundlage sind die hochgerechneten Modal Split Werte für das Basisjahr 2021 und die Modal Split Ziele für das Jahr 2035.<sup>17</sup>

Für die Abschätzung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sind folgende Berechnungsgrundlagen gewählt worden (CO<sub>2</sub>-Werte pro km (Werte des BMU für den Personenverkehr):<sup>18</sup>

<sup>17</sup> Grundlage für die Berechnungen ist die Mobilitätsbefragung des Kreises Mettmann „Mobilität in Städten SrV 2013“. Die Daten für eine Berechnung nach Entfernungsklassen liegen nicht detailliert vor, sodass die CO<sub>2</sub>-Emissionen auf Basis der mittleren Wegelängenklasse berechnet wurden.

<sup>18</sup> Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz <https://www.bmu.de/pressemitteilung/eu-umweltrat-deutschland-unterstuetzt-verbrenner-aus-ab-2035> [02.05.2022]



- 145 g pro km im MIV für 2019 und 95 g ab 2035
- 60 g pro km im ÖPNV (Bahn/Bus) für 2017 und 45 g pro km im ÖPNV ab 2035

Das CO<sub>2</sub>-Emissionsvolumen des Istzustandes, der Nullprognose 2035 und des Maßnahmenkonzepts mit Umsetzung werden in Abbildung 3.3-1 dargestellt.

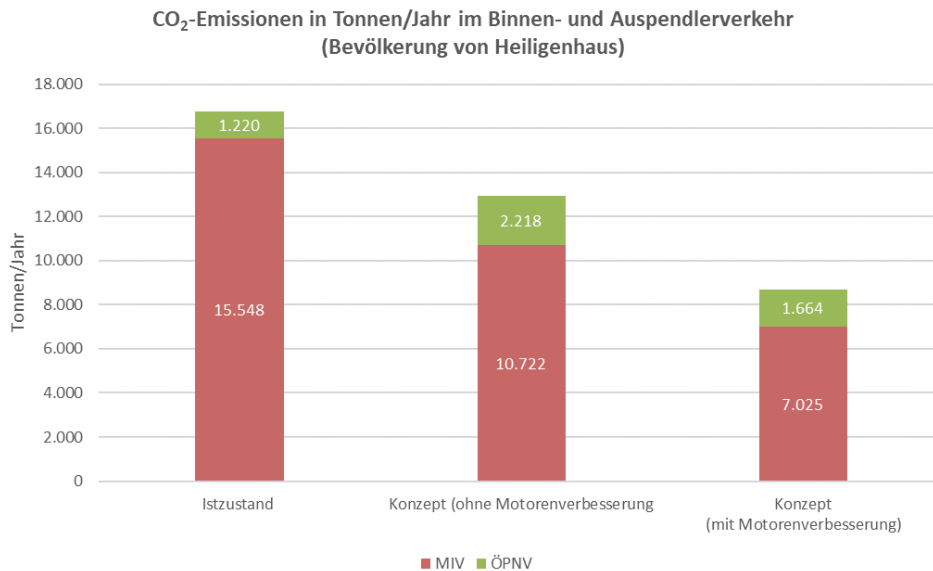


Abb. 3.3-1 CO<sub>2</sub>-Emissionen in Tonnen/Jahr im Binnen und Auspendlerverkehr

Über das Jahr 2035 hinaus sind zusätzliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen durch Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik zu erwarten. Durch eine ausschließliche Nutzung von regenerativen Energien im MIV und ÖPNV können langfristig, über das Jahr 2035 hinaus, auch sämtliche verkehrsbedingtes CO<sub>2</sub>-Emissionen vermieden werden.

### 3.4 Handlungsfelder und Ziele des Leitbildes

Auf Basis der Bestandsanalyse sowie des festgelegten Leitbildes zur Mobilität ergeben sich diverse Handlungsfelder mit jeweiligen Teilzielen. Diese Handlungsfelder sind im Folgenden dargestellt.

<b>ÖPNV</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele ÖPNV</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Linien- und Taktangebots wo möglich</li> <li>• Schaffung eines höherwertigen ÖPNV-Anschlusses (Stadtbahn / TSB / etc.)</li> </ul>
<b>RAD</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Radverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schließung von Netzlücken und Erweiterung der Hauptrouten für den Radverkehr</li> <li>• Ausbau von Abstellmöglichkeiten</li> <li>• Verbesserung von Beschilderungen / Wegweisung</li> </ul>
<b>FUSS</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Fußverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Barrierefreiheit (allgemein)</li> </ul>

- Verkehrssicherheit Fußverkehr

**SCHÜ** Handlungsfeld und Ziele Schülerverkehr

- Ordnung und Verringerung von Hol- und Bringverkehren
- Kampagnen zur Verbesserung des zu Fuß Gehens von Schülern

**MIV** Handlungsfeld und Ziele MIV

- Neuordnung von Straßennetz & Verkehrsführung (z.B. Einbahnstraßenregelungen)
- Verkehrsberuhigung
- Ausbau der Ladeinfrastruktur

**LIEF** Handlungsfelder und Ziele Lieferverkehr

- Ordnung des Lieferverkehrs (Lieferzonen)
- Lkw-Führungskonzept

**PARK** Handlungsfeld und Ziele ruhender Verkehr/Parken

- Parkraumbewirtschaftung
- Anpassung des Parkangebots

**MULT** Handlungsfeld und Ziele Multimodalität

- Einrichtung von Mobilstationen
- Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad
- Einrichtung von Sharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet

Für die Handlungsfelder soll nun im nächsten Kapitel ein abgestimmtes Maßnahmenkonzept erstellt werden, welches die einzelnen Aspekte aufnimmt und in sinnvollen Maßnahmen wiedergibt.

# 4 Maßnahmenkonzept

- 4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes
- 4.2 Maßnahmen ÖPNV
- 4.3 Maßnahmen Radverkehr
- 4.4 Maßnahmen Fußverkehr
- 4.5 Maßnahmen MIV
- 4.6 Maßnahmen ruhender Verkehr
- 4.7 Maßnahmen Lkw- und Wirtschaftsverkehr
- 4.8 Maßnahmen Schülerverkehr
- 4.9 Maßnahmen Multimodalität

## 4 Maßnahmenkonzept

### 4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Maßnahmen zusammen, die auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Stadt Heiligenhaus sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung entwickelt wurden.

Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild für die Stadt Heiligenhaus entwickelt worden und so ausgelegt, dass der Ziel-Modal-Split 2035 erreicht werden kann.

Alle Maßnahmen bilden gemeinsam das Maßnahmenkonzept ab. Sollten einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes entfallen oder nicht umgesetzt werden, so könnten auch die Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund deutlich geringer ausfallen, als die Effekte, die der Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Maßnahmen Wegeketten der Bürgerinnen und Bürger mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität) voraussetzen.

Die Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den folgenden Seiten sind alle Maßnahmen aufgeteilt auf die jeweiligen Verkehrsträger und Handlungsfelder aufgeteilt und Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

Handlungsfeld	Maßnahme
ÖPNV 1	Höherwertiger ÖPNV-Anschluss
ÖPNV 2	Einrichtung und Ausbau von Schnellbuslinien
ÖPNV 3	Takt- und Linienangebot der Buslinien
ÖPNV 4	Bau eines ÖPNV-Verknüpfungspunktes am Höseler Platz
ÖPNV 5	On-Demand Verkehre in Schwachverkehrszeiten
ÖPNV 6	Untersuchung zu möglichen Busbeschleunigungsmaßnahmen
ÖPNV 7	Neuordnung von Taxistellplätzen
RAD 1	Erweiterung von Fahrradstraßen in der Innenstadt
RAD 2	Südliche Radverkehrsachse
RAD 3	Netzlückenbeseitigung Zielnetz Kreis Mettmann
RAD 4	Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und in Quartieren
MIV 1	Umgestaltung Südring/Pinner Str./Velberter Std.
MIV 2	Anpassungen im Straßennetz in der Innenstadt
LIEF 1	Fortführung des Logistikkonzeptes für die Innenstadt
LIEF 2	Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz
PARK 1	Parkhaus Rathaus-Rondell („Schleifenparkplatz“)
PARK 2	Anpassung Parkraumbewirtschaftung Innenstadt
PARK 3	Wegfall von Stellplätzen im Zuge von Maßnahmen im Umweltverbund
PARK 4	Konzept für E-Ladesäulen im Stadtgebiet
FUSS 1	Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards
FUSS 2	Fußgängerfreundliche Querungsanlagen



Handlungs-feld	Maßnahme
FUSS 3	Herstellung von Nahmobilitätsachsen in der Innenstadt
FUSS 4	Kommunikationskampagne „Sichere Querungsstellen“
SCHÜ 1	Mobilitätsmanagement an Schulen
MULT 1	Mobilstationskonzept
MULT 2	Einrichtung Carsharing
MULT 3	Einrichtung Fahrradverleihsystem
MULT 4	Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten

Abb. 4.1-1 Maßnahmenübersicht

In den Maßnahmensteckbriefen sind Farbskalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden.

**Umsetzungszeitraum**

- ○ ○ ○ ○ ○ beständige und fortlaufende Umsetzung
- ● ○ ○ ○ ○ kurzfristige Umsetzung
- ● ● ● ○ ○ mittelfristige Umsetzung
- ● ● ● ● ● langfristige Umsetzung

**Kosteneinschätzung**

- ○ ○ ○ ○ ○ keine unmittelbaren Kosten zu erwarten
- ● ○ ○ ○ ○ sehr geringe bis geringe Kosten zu erwarten
- ● ● ● ○ ○ mittlere Kosten zu erwarten
- ● ● ● ● ● hohe bis sehr hohe Kosten zu erwarten

**Wirkung Modal-Split-Ziel**

- ○ ○ ○ ○ ○ Keine (messbare) Wirkung
- ● ○ ○ ○ ○ sehr geringe bis geringe Wirkung
- ● ● ● ○ ○ mittlere Wirkung
- ● ● ● ● ● hohe bis sehr hohe Wirkung

Abb. 4.1-2 Modal Split Entwicklung in Heiligenhaus von 2013-2021 und Zielsetzung 2035

## 4.2 Maßnahmen ÖPNV

Maßnahmen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) umfassen das bestehende Busnetz und dessen Linien- und Taktangebot. Daneben zählen zum ÖPNV auch der Bürgerbus sowie On-Demand-Verkehre. Bei den Maßnahmen im ÖPNV ist stets zu beachten, dass die Stadt Heiligenhaus nicht alleiniger Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Dies ist die Rolle des Kreises Mettmann, der als Aufgabenträger den kreisweiten Nahverkehrsplan aufzustellen hat. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan des Kreises stammt aus dem Jahr 2014.

Dem Nahverkehrsplan kommt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des Linien- und Taktangebotes zu, bei welcher die Stadt Heiligenhaus nur in begrenztem Maße mitwirken kann. Insofern sind die hier beschriebenen Maßnahmen stets mit dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger sowie ggf. mit den weiteren betroffenen Kommunen und Nachbarstädten abzuklären.

Unter allen dargestellten Maßnahmen im ÖPNV weist die Maßnahme ÖPNV 1 – „Höherwertiger ÖPNV-Anschluss“ die höchste Wirkung im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds sowie einer Verlagerung von MIV-Anteilen zum ÖPNV aus. Daher ist diese Maßnahmen prioritär zu forcieren und voranzutreiben, auch wenn eine längerfristige Umsetzung zu erwarten ist.

Aktuell bestehen für investive Maßnahmen im ÖPNV ideale Rahmenbedingungen, die durch verschiedene Förderprogramme von Bund und Land großzügig unterstützt werden. Der ÖPNV bildet ein wichtiges Rückgrat für die angestrebte Verkehrswende und das Erreichen der Klimaschutzziele des Bundes im Verkehrssektor. Demnach sind nun die Städte und Gemeinden gefordert, Maßnahmen und Projekte zu entwickeln.

Zu Beginn einer solchen Maßnahme steht eine Machbarkeitsstudie bzw. zunächst Vorstudie zur Machbarkeitsstudie, die sich mit möglichen Transportsystemen sowie möglichen Trassenverläufen auseinandersetzt. Solch eine Vorstudie kann auch unabhängig vom Kreis Mettmann bzw. der Nahverkehrsplanung nur unter Beteiligung der Anrainerstädte initiiert werden. In der Vorstudie wird zunächst prinzipiell geprüft, ob und wenn ja wie, ein höherwertiger ÖPNV-Anschluss in Heiligenhaus geschaffen werden kann. Die erarbeiteten möglichen Systeme und Trassen und daraus abgeleitete Vorzugsvarianten werden dann im weiteren Verlauf in einer detaillierten Machbarkeitsstudie nach der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ in der Version (2016+) analysiert und bewertet. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit, bzw. eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung nach dieser Methodik ist Grundlage für die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG).

Zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV eignen sich Anpassungen im Busnetz sowie bei On-Demand-Angeboten und der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV. Hier sind die Planungszeiträume deutlich kürzer und die Investitionskosten deutlich niedriger. Hierzu zählen Maßnahmen zur Verbesserung des Angebotes an Schnellbussen, einer Verbesserung des Taktangebotes der Buslinien in Abendstunden und an Wochenenden, sowie ggf. die Änderung von Linienverläufen. Auch die Schaffung eines Verknüpfungspunktes am Höseler Platz, der die dortigen Umsteigebeziehungen besser abbilden kann oder Busbeschleunigungsmaßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Reisezeiten sind Bausteine zur Steigerung des ÖPNV-Anteils. Auch hier ist jedoch zu beachten, dass neben der Stadt Heiligenhaus der Kreis als Aufgabenträger sowie ggf. die Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger in die Umsetzung involviert werden müssen.

Um das ÖPNV-Netz in Heiligenhaus zu verbessern, können vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage On-Demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ersetzen, bzw. ergänzen. Derzeit werden unter dem Begriff „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren (AST, usw.), aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen und Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. Hier wird aktuell ein Konzept für den Kreis Mettmann erarbeitet und mit den Städten abgestimmt. Ziel ist es gemeinsam vorzugehen und nicht zuletzt wegen der Überschreitung

---

von Stadtgrenzen nicht in jeder Stadt eigene Regeln aufzustellen. On-Demand-Angebote können sogar vollständig flexibilisiert in einem definierten Zeitfenster angeboten werden:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz

In NRW sind bereits in mehreren Städten On-Demand-Verkehre gestartet, die Bestandteil des Verkehrsangebotes eines kommunalen Verkehrsunternehmens sind. Preislich bewegen sich die Angebote in der Regel zwischen dem Nahverkehrs- und dem Taxitarif. Der sinnvolle Umfang eines On-Demand-Angebotes ist in einem Gesamtkonzept zu bestimmen. Dringend beachtet werden sollte vorab das auch langfristig zur Verfügung stehende Budget. Selbst die oft schon Jahre lang angebotenen On-Demand-Angebote in den dichtbesiedelten Großstädten fahren nach wie vor hohe Defizite ein. Insbesondere langfristig und in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können On-Demand-Angebote aber ein alternatives oder zusätzliches Angebot des ÖPNV darstellen.

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht solitär betrachtet werden können. Maßnahmen im MIV-Netz (z.B. Einbahnstraßenregelungen) sowie der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur haben ggf. auch Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes. Im Rahmen des Arbeitskreises zum Mobilitätskonzept wurden mit den Teilnehmern diverse Netzfälle diskutiert, die sich möglicherweise unter Einbeziehung verknüpfter Maßnahmen ergeben. Hierzu sind während der Umsetzungsphase verschiedene Szenarien und Varianten unter Betrachtung der örtlichen Gegebenheiten, der Maßnahmen im MIV und Radverkehr sowie den gesetzten Leitbildzielen von der Stadtverwaltung zu prüfen und politisch zu bewerten.

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der ÖPNV-Anteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 um 9% gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn umfangreiche Maßnahmen und Schritte zum Ausbau des ÖPNV unternommen werden. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.



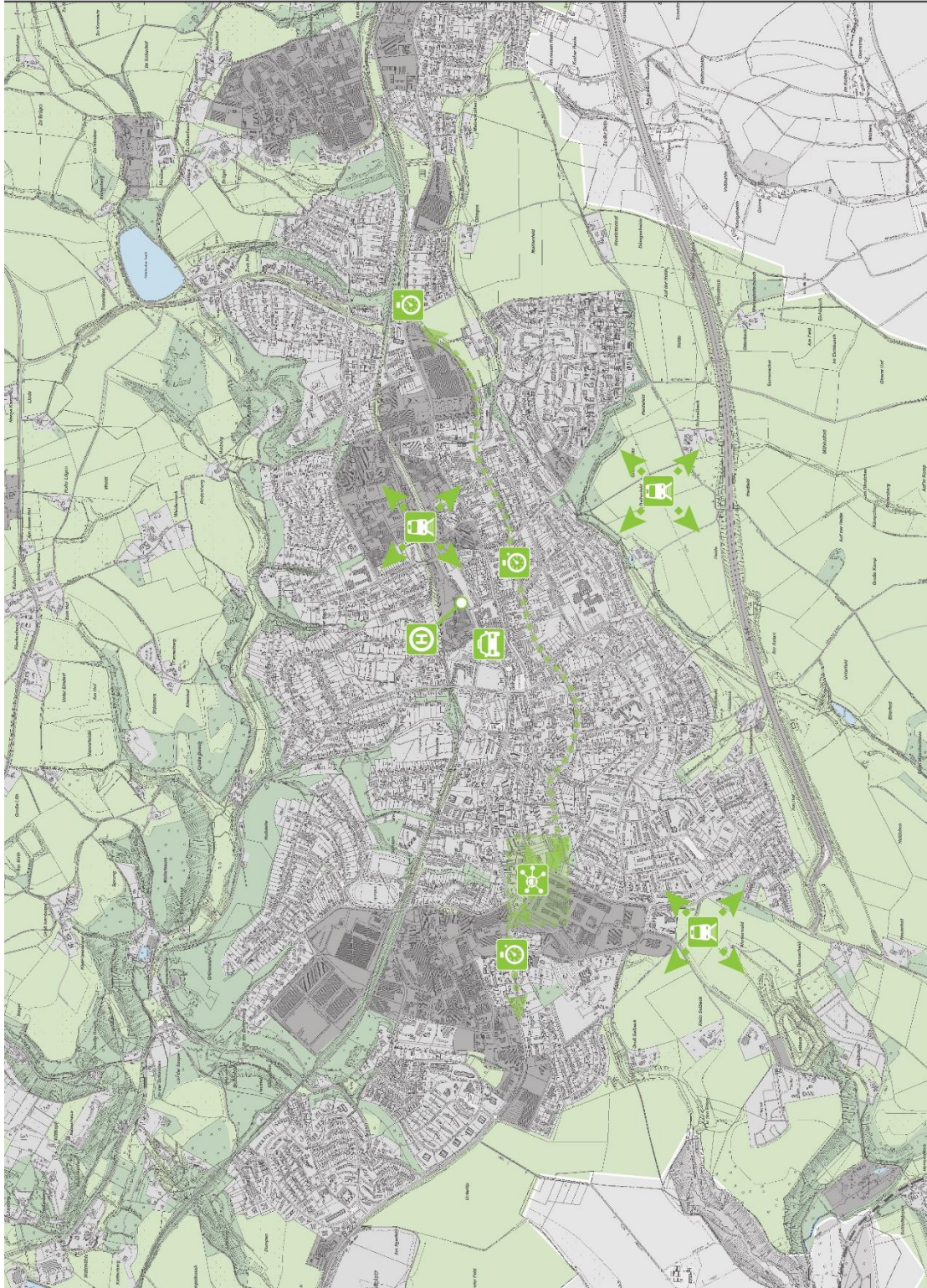


Abb. 4.2-1 Übersicht Maßnahmen ÖPNV



**ÖPNV**  
**1**

**Höherwertiger ÖPNV-Anschluss**

**Beschreibung**

Die Stadt Heiligenhaus verfügt über keinen höherwertigen ÖPNV-Anschluss. Nur durch einen höherwertigen ÖPNV-Anschluss können die Verlagerungen vom MIV auf den Umweltverbund insbesondere im Pendlerverkehr erfolgen. Daher soll eine Vorstudie für ein höherwertiges System (Stadtbahn, Magnetschwebbahn, o.ä.) in Auftrag gegeben werden.

Darin sollen sowohl die Frage des höherwertigen Transportsystems (Stadtbahn, TSB oder anderes) geprüft, Liniensysteme erarbeitet, sowie Nachfrageabschätzungen erstellt. Die Vorstudie dient als Vorlage für eine daran anschließende Machbarkeitsstudie inkl. Kosten-Nutzen-Berechnung für festgelegte Trassen.

**Ziel**

- Deutliche Steigerung der Anzahl der Nutzer des ÖPNV, Verringerung der Reisezeiten für Pendler
- Bessere Anbindung die umliegenden Städte (Düsseldorf, Essen, Velbert, Ratingen)

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Stadt Velbert, Stadt Essen, Stadt Düsseldorf, Stadt Ratingen

**Umsetzungsschritte**

Vorstudie zur Trassenfindung, Bestimmung des Transportsystems, Linien- und Betriebskonzept, Nachfrageberechnung, Kosten-Nutzen-Bewertung

**Wirkung**

Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den ÖPNV mit höchstem Potential.

**Umsetzungszeitraum**



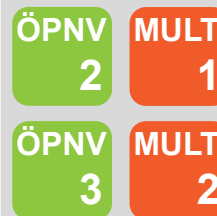
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**ÖPNV**  
**2**

**Einrichtung und Ausbau von Schnellbuslinien**

**Beschreibung**

Die Einrichtung bzw. der Ausbau von Schnellbusverkehren soll geprüft werden und ggf. mit in den Nahverkehrsplan des Kreises aufgenommen werden.  
Zusätzliche Schnellbuslinien zur Anbindung von Düsseldorf und/oder Essen im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes des Kreises Mettmann:

- **Schnellbus 44**  
SB44 unter der Prämisse, dass die A44 fertiggestellt worden ist. Anbindung von Hattingen, Velbert, Heiligenhaus und Düsseldorf

**Ziel**

- Ausbau der Schnellbusverkehre zur besseren Anbindung an umliegende Städte bzw. an den dortigen SPNV

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Stadt Ratingen, Stadt Velbert, Stadt Düsseldorf, Rheinbahn AG, BVR

**Umsetzungsschritte**

- Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreis Mettmann; Angebotsausweitung bei steigender Fahrgastnachfrage (ab 2025) oder Umsetzung in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und der Verkehrsdienstleister (Konzessionären) auf Basis des aktuellen NVP

**Wirkung**

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Taktverdichtungen)

**Umsetzungszeitraum**



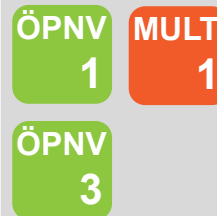
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**ÖPNV**  
**3**

**Takt- und Linienangebot der Buslinien**

**Beschreibung**

Das Angebot im ÖPNV sollte kontinuierlich überprüft und ggf. angepasst werden, um ein attraktives ÖPNV-Angebot zu bieten. Die Stadt Heiligenhaus sollte im Rahmen der kreisweiten Nahverkehrsplanung hierzu Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebot einbringen.

Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebots:

- Taktung Linien 770/771 auf Anschlüsse der S6 abgestimmt. Sollten durch den Deutschlandtakt Verdichtungen der S6 erfolgen, sollte der Takt der Linien angepasst werden.
- Anbindung Essen Kettwig sonntags morgens (Linie 774/772) evtl. mit Kleinbussen
- Verbesserung der Umsteigebeziehung Linien 772/774
- Änderung Linienführung 772, inkl. Wegfall der Haltestelle Linderfeldstraße und Schaffung einer neuen Haltestelle am Forum Hitzbleck.
- Einrichtung On-Demand-Busverkehre insb. in Abendstunden und am Wochenende
- mehr Ortsbuslinien zur besseren Anbindung der Stadtteile

Weiterhin sollte bei Umsetzung der MIV-Maßnahmen (MIV 1 und MIV 2) überprüft werden, inwiefern dies Auswirkungen auf die Linienführung der Buslinien sowie deren Verknüpfungen haben wird.

**Ziel**

- Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Buslinien durch eine durchgehende, einprägsame und auf die Anschlüsse abgestimmte Taktung
- Bedienung der nachgefragten Fahrzeigen und Verstärkung in Randzeiten am Abend und am Wochenende

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Rheinbahn AG, BVR

**Umsetzungsschritte**

Aufnahme in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreis Mettmann; Angebotsausweitung bei steigender Fahrgastnachfrage (ab 2025)

**Wirkung**

Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang der Taktverdichtungen)

**Umsetzungszeitraum**



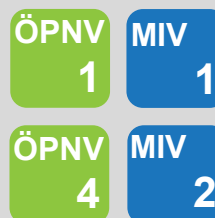
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**ÖPNV**  
4

## Bau eines ÖPNV-Verknüpfungspunktes am Höeseler Platz

### Beschreibung

Die Haltestelle Höeseler Platz / Unterstadt ist ein wichtiger Verknüpfungspunkt von fünf Buslinien (O17, 770, 771, 772, 774). Abhängig von den Fahrbeziehungen sind jedoch Umstiege für Fahrgäste an dieser Haltestelle notwendig, welche aufgrund der weit auseinander liegenden Abfahrtrichtungen zu Fußwegen von 250m (inkl. Topographie) sowie zwei Fahrbahnquerungen führen. Dieser Zustand ist der Bezeichnung Verknüpfungspunkt nicht würdig.

Für den Bau eines Verknüpfungspunktes stehen im Bereich des Höeseler Platzes verschiedene Flächen zur Verfügung, deren Verfügbarkeit und Platzangebot überprüft werden sollten.

- Städtische Waldfläche südl. Polizei
- Teil des Parkplatzes Unternehmen Kiekert

### Ziel

- Verbesserung der Umsteigebeziehungen
- Verbesserung der Sicherheit und barrierefreier Ausbau, sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Entwicklung zur Mobilstation mit Verknüpfungsmöglichkeiten.

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Straßenbaulastträger, Flächeneigentümer

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Flächenverfügbarkeit am Höeseler Platz
- Erstellung von Projektskizzen

### Wirkung

- Steigerung der ÖPNV-Nutzer
- Städtebauliche Aufwertung

### Umsetzungszeitraum



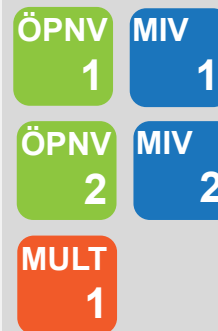
### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen





**ÖPNV**  
**5**

**On-Demand Verkehre in Schwachverkehrszeiten**

**Beschreibung**

Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen, sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden.

On-Demand-Angebote können sogar vollständig flexibilisiert in einem definierten Zeitfenster angeboten werden:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz

Zusammen mit dem Kreis Mettmann als Aufgabenträger für den ÖPNV sollte die Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs in Heiligenhaus geprüft und ggf. getestet werden. Idealerweise ist das On-Demand-Angebot in den VRR-Tarif integriert.

**Ziel**

- Bessere Anbindung der Siedlungsbereiche an die Innenstadt und an den ÖPNV in Schwachverkehrszeiten

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Rheinbahn AG, Taxiunternehmen, Mobilitätsdienstleister

**Umsetzungsschritte**

- Einführung als Testbetrieb zur Ermittlung der Nachfrage
- Mittelfristiger Ausbau der Kapazitäten und Erweiterung der Bedienungszeiten

**Wirkung**

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr, auch und gerade in Zeiten schwacher Nachfrage sowie im Freizeitverkehr

**Umsetzungszeitraum**



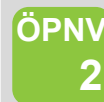
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**ÖPNV**  
**6**

**Untersuchung zu möglichen Busbeschleunigungsmaßnahmen**

**Beschreibung**

Für Busbeschleunigungsmaßnahmen stehen eine Vielzahl möglicher Maßnahmen zur Verfügung, deren Einsatz in Heiligenhaus geprüft werden sollte:

- Busspuren / Bussonderfahrstreifen
- Straßenaufweitungen an Kreuzungen
- Busschleusen
- ÖPNV-optimierte Steuerung von Lichtsignalanlagen
- Maßnahmen an Haltestellen zur Optimierung der Fahrgastwechselzeiten

Zusammen mit dem Verkehrsunternehmen sollte die Prüfung der Notwendigkeit der Einrichtung von Busbeschleunigungsmaßnahmen im Bereich der Innenstadt (Hauptstraße, Westfalenstraße, Südring, Ratinger Straße, Pinner Straße, Velberter Straße) stattfinden, insb. auch im Zusammenhang mit Maßnahme MIV 1.

**Ziel**

- Sicherstellung von regelmäßigen, zuverlässigen fahrplanmäßigen Verbindungen
- Reduzierung der Reisezeiten auf den regional stark nachgefragten Achsen
- Bevorrechtigung des ÖPNV gegenüber dem MIV

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Straßenbaulastträger, Rheinbahn AG, BVR

**Umsetzungsschritte**

- Optimierung von bestehenden Beschleunigungsmaßnahmen
- Prüfung weiterer Beschleunigungsmaßnahmen

**Wirkung**

- Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV
- Erhöhung der Pünktlichkeit des ÖPNV

**Umsetzungszeitraum**



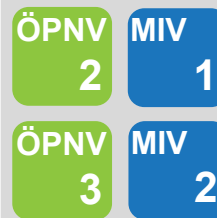
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**ÖPNV**  
**7**

**Neuordnung von Taxistellplätzen**

**Beschreibung**

Taxis leisten als Teil des öffentlichen Personenverkehrs eine wichtige Funktion zur Mobilität der Bürger von Heiligenhaus. Derzeit gibt es 3 Taxi-Standorte in der Innenstadt von Heiligenhaus:

- 2 Taxistellplätze am Höseler Platz
- 1 Taxistellplatz Am Kirchplatz
- 3 Taxistellplätze an der Hauptstraße

Standortvoraussetzungen für Taxistellplätze sind:

- Optimale Fußgängerströme
- Gute An- und Abfahrtsmöglichkeit
- Gute Wahrnehmung

Aufgrund der innerstädtischen Entwicklung wäre ein neuer bzw. zusätzlicher Taxistellplatz am Basildonplatz (zw. Treppe und Action) sinnvoll. Dadurch können auch Mobilitätsbedürfnisse, die durch den Neubau von Akzenta entstanden sind, abgedeckt werden. Perspektivisch sollte im Zuge von Baumaßnahmen in der Innenstadt die Verfügbarkeit und das Angebot von Taxistellplätzen stetig überprüft werden.

**Ziel**

- Verbesserung des Mobilitätsangebotes

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Heiligenhaus, Taxiunternehmen

**Umsetzungsschritte**

- verkehrsrechtliche Anordnung eines Taxistandes

**Wirkung**

- Schaffung zusätzlicher alternativer Angebote im öffentlichen Personenverkehr

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

MULT 1 ÖPNV 4

### 4.3 Maßnahmen Radverkehr

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des Radverkehrs von rund 30,00 Euro je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.<sup>19</sup>

Es wird der Ansatz einer jährlich feststehenden Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können.

Für die Stadt Heiligenhaus wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 10,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

Die Führungsform von Radwegeverbindungen ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Radewege-Vorrangnetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

Das Vorrangnetz verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Dabei hat das definierte Vorrangnetz folgende Qualitätsstandards aufzuweisen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung der Innenstadt an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder darüber hinaus entsprechen

Das Basisnetz ist wie das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen innerhalb der Stadt und zwischen den Stadtteilen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Zuwegung und Netzergänzungen zum Vorrangnetz
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Darüber hinaus sollten im Sinne eines Ergänzungsnetzes auch Radverkehrsanlagen an weiteren Straßen und Wegen vorgesehen werden. Diese sind perspektivisch mit zu planen, z.B. bei Straßenumbaumaßnahmen. Diese Ergänzungsrouten dienen vorwiegend der touristischen bzw. Freizeit-Nutzung und erhöhen den generellen Komfort für den Radverkehr, auch wenn der Radverkehr im Ergänzungsnetz nicht zwingend Vorrang vor

<sup>19</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0



anderen Verkehrsmitteln erhalten muss. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadtbezirke untereinander. Zum Ergänzungsnetz gehören, bzw. sind:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs oder mit Führung im Straßenraum (Tempo 30)

		
<b>Radweg</b> <small>Zeichen StVO 237</small>	<b>Getrennter Geh- und Radweg</b> <small>Zeichen StVO 241</small>	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b> <small>Zeichen StVO 240</small>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen</li> <li>• Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen</li> <li>• Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen</li> <li>• Breite: mind. 1,50 m, möglichst 2,00 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden</li> <li>• für den Radweg: mind. 1,50 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen</li> <li>• innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,00 m</li> </ul>

Abb. 4.3-1 Unterschiede der Radwegführung

In Heiligenhaus sollte im Rahmen von Maßnahmen weiterhin der Ausbau von Fahrradstraßen/Fahrradzonen im Gebiet der Innenstadt geprüft werden. Gemäß StVO sind Fahrradstraßen überwiegend dem Fahrradverkehr vorbehalten, sofern kein Zusatzzeichen andere Fahrzeugführer als Radfahrer zulässt. Für den Fahrverkehr gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bei dem jedoch der Radverkehr nicht behindert oder gefährdet werden darf.



Abb. 4.3-2 Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Quelle: Verkehrszeichen online [https://www.verkehrszeichen-online.org/verkehrsschilder\\_in\\_deutschland\\_stvo.pdf](https://www.verkehrszeichen-online.org/verkehrsschilder_in_deutschland_stvo.pdf), S. 15

Für Radfahrer ist ein Nebeneinanderherfahren erlaubt. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) kommen Fahrradstraßen nur auf Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich auch dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. In Heiligenhaus sind Fahrradstraßen in der Regel für Kfz-Verkehr zumindest für Anlieger freigegeben.

Südlich der Innenstadt soll als Ergänzung zum bestehenden Routennetz eine neue Radverkehrsachse parallel zur Autobahn geführt werden. Der genaue Trassenverlauf ist noch zu klären, ebenso wie mögliche Anschlüsse und Zufahrten. Gerade für die südlichen Stadtteile sowie einer Anbindung nach Velbert einerseits, und in Richtung Ratingen und Düsseldorf andererseits, könnte diese Achse langfristig auch Potenziale über den Freizeitverkehr hinaus generieren.

Darüber hinaus sollten die bestehenden Netzlücken auf Vorrang- und Basisrouten beseitigt werden. Ebenso ist es ratsam, Qualität und Komfort auf den Vorrang- und Basisrouten stetig zu kontrollieren und Mängel oder Einschränkungen schnellstmöglich zu beseitigen. Auf Vorrangrouten genießt der Radverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln. Hier sind nach Möglichkeit LSA-Schaltungen und Knotenpunkte auf den Radverkehr prioritär anzupassen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den MIV sind so zu gestalten, dass Radfahrer diese Routen sicher, zügig und direkt befahren können.

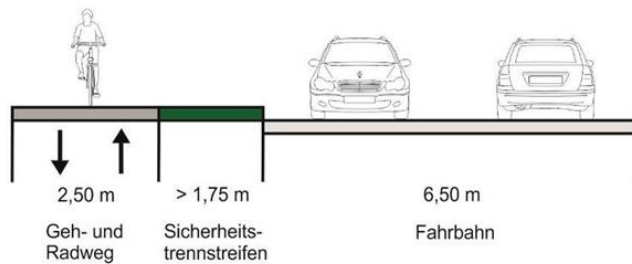
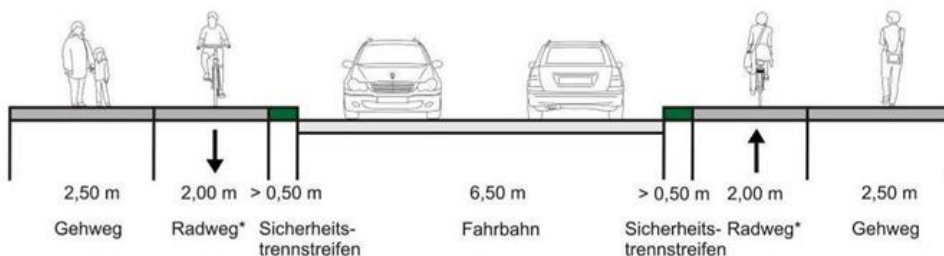


Abb. 4.3-3 Kombiniertes Geh- und Radweg (außerorts)<sup>21</sup>

Gemeinsame Geh- und Radwege werden besonders häufig außerorts ausgewiesen, da hier die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist und der Radverkehr den Fußgänger nicht in die Randbereiche der Gehwege drängt.



\*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsradweg mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 4.3-4 Einrichtungsradweg (innerorts)<sup>22</sup>

<sup>21</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

<sup>22</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

Innerorts sollte der Radverkehr möglichst getrennt von Fußgängern geführt werden. Als Beispiel können unter anderem baulich angelegte Radwege im Einrichtungsverkehr genannt werden.

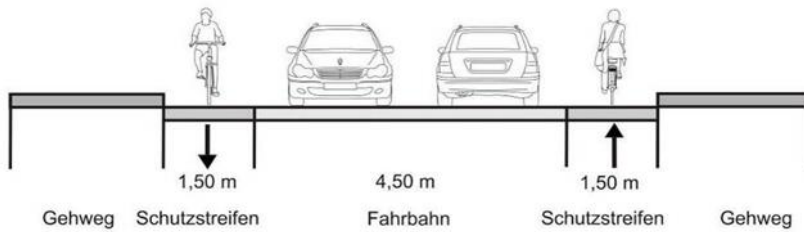


Abb. 4.3-5 Schutzstreifen (innerorts)<sup>23</sup>

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,5 m nicht unterschreiten. Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorzusehen.

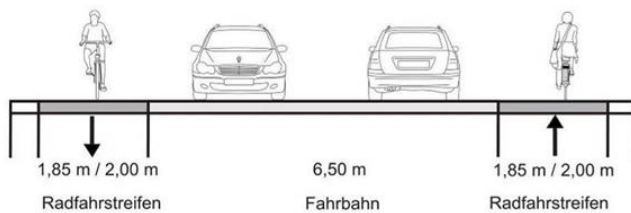


Abb. 4.3-6 Radfahrstreifen (innerorts)<sup>24</sup>

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind die Radfahrstreifen mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen 237 StVO ausgeschildert. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort.

Zum Komfort für den Radverkehr gehört neben gut ausgebauten Radverkehrsanlagen auch das Vorhalten von Radabstellmöglichkeiten entlang der Vorrang- und Basisrouten. Sichere Abstellmöglichkeiten an zentralen Standorten in der Innenstadt, gerade für teure E-Bikes und Pedelecs, sind von hoher Bedeutung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils. In unmittelbarer Nähe zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsschwerpunkten und Gastronomie kann das Fahrrad somit auch für Alltagswege optimal genutzt werden.

Für die Bereitstellung von öffentlichen Radabstellanlagen in Wohnquartieren können Synergien im Zusammenhang mit Quartiersmobilstationen genutzt werden.

<sup>23</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

<sup>24</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, 2.2.1



Abb. 4.3-7 Fahrradboxen am Bahnhof Ratingen Ost<sup>25</sup>

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der Radverkehrsanteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 um 9% gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Radverkehr in allen Belangen erheblich verbessert wird und auf Vorrangrouten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern priorisiert wird. Die Maßnahmen im Radverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>25</sup> Quelle: DeinRadschloss. <http://blog.dein-radschloss.de/news/deinradschloss-in-ratingen-in-betrieb/>



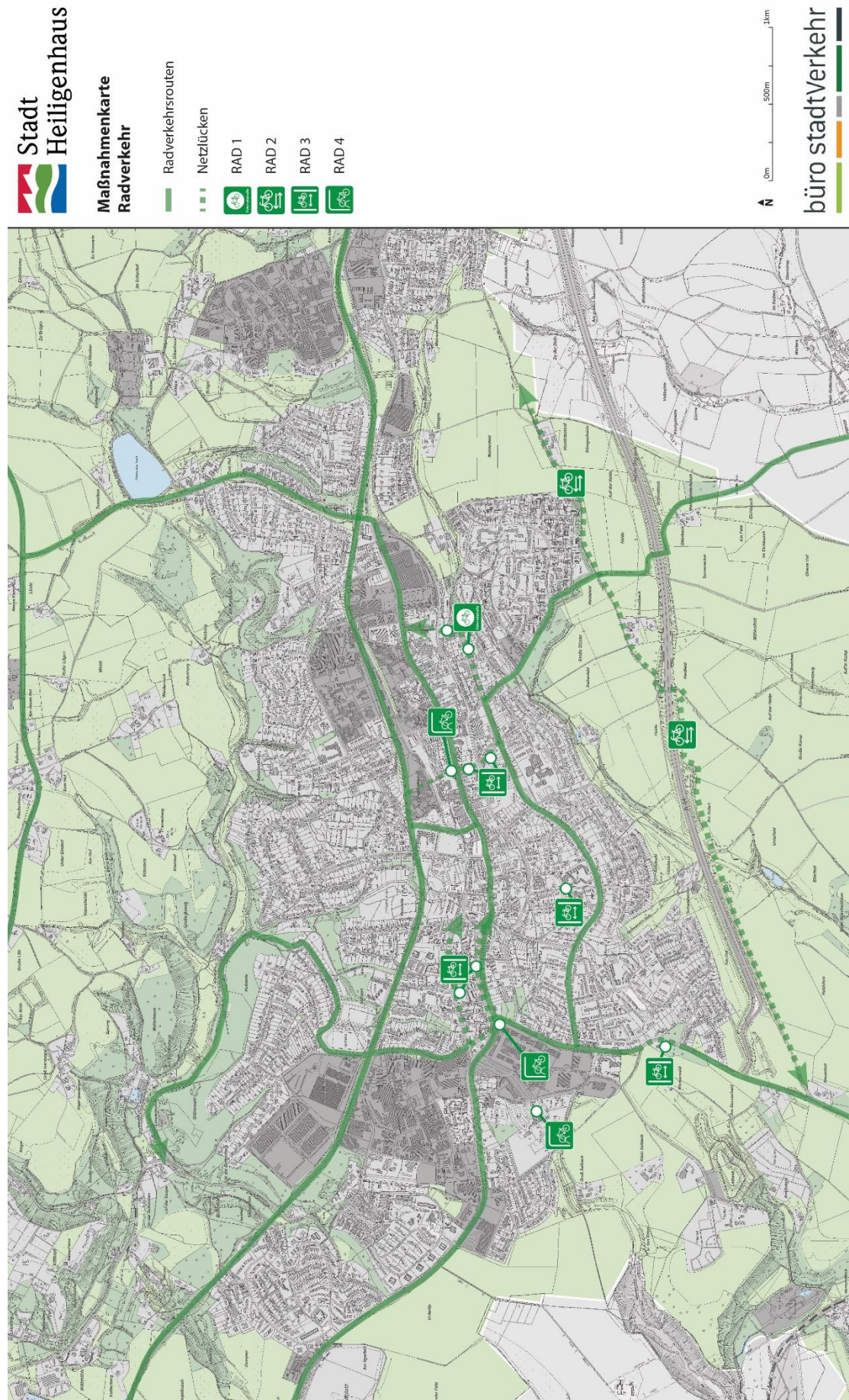


Abb. 4.3-1 Übersicht Maßnahmen Radverkehr

**RAD  
1**

**Erweiterung von Fahrradstraßen in der Innenstadt**

**Beschreibung**

Um dem Radverkehr auf bedeutenden Radwegeachsen Vorrang zu gewähren und einen komfortablen Verkehrsfluss für Radfahrer zu erzeugen, sollten abseits von Hauptverkehrsstraßen - wo möglich - Fahrradstraßen ausgewiesen werden.

Diese zeichnen sich dadurch aus, dass Radfahrer dort Vorrang haben und Pkw gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern müssen, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrern zu vermeiden.

Auf der Bergischen Straße wurde bereits die Einrichtung einer Fahrradstraße beschlossen. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet sollte der Radverkehr auf weiteren bedeutenden Verbindungen Vorrang erhalten (z.B. Herzogstraße).

**Ziel**

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt
- Radverkehr gegenüber dem MIV Vorrang gewähren

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus

**Umsetzungsschritte**

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Fahrradstraßen und Fahrradzonen, wenn zielführend
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

**Wirkung**

- Steigerung des Radverkehrsanteils

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

SCHÜ 1 RAD 3

**RAD**  
2

**Südliche Radverkehrsachse**
**Beschreibung**

Südlich der Innenstadt soll eine weitere Radverkehrsachse entlang der A44 errichtet werden. Der Verlauf erfolgt dabei südlich der Autobahn zwischen Ratinger Straße und Hetterscheidt.

Der genaue Routenverlauf sowie die Anknüpfungspunkte und Verbindungen zum Radverkehrszielnetz sollten im Rahmen einer umfassenden Machbarkeitsstudie erstellt werden.

Eine zusätzliche Radverkehrsachse im Süden würde neben dem Panoramaradweg im Norden eine attraktive regionale Verbindung darstellen.

**Ziel**

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt
- Vermeidung von Umwegfahrten und größeren Steigungen zur Attraktivierung des (regionalen) Radverkehrs
- 

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Landesbetrieb Straßen.NRW, Autobahn GmbH

**Umsetzungsschritte**

- Prüfung des Ausbaustandes der Straßen
- Bestimmung der notwendigen Ausbauqualität für die erwartete Nachfrage
- Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW bzw. der Autobahn GmbH für den Anschluss Ratinger Straße und die Nutzung des Betriebsweges

**Wirkung**

- Steigerung des Radverkehrsanteils

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Wirkung Modal-Split-Ziel**

**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**RAD  
3**

**Netzlückenbeseitigung Zielnetz Kreis Mettmann**

**Beschreibung**

Der Kreis Mettmann hat für das gesamte Kreisgebiet ein Radverkehrszielnetz bestehend aus Vorrang- und Basisnetzen entwickelt.

Auf dem Stadtgebiet der Stadt Heiligenhaus bestehen nach dem definierten Zielnetz noch Netzlücken:

- Ratinger Str.  
(zwischen Leipziger Str. und Höseler Platz)
- Hauptstraße  
(zwischen Höseler Platz und Rheinlandstr.)

Zudem sollten an einigen Stellen auf dem Zielnetz Komfort und Sicherheit für Radfahrer erhöht werden, um eine Erhöhung des Radverkehrsanteils bestmöglich zu erwirken.

**Ziel**

- Durchgängige, sichere Befahrbarkeit des Vorrang- und Basisnetzes mit dem Rad
- Verbesserung der Anbindung an die Nachbarkommunen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Landesbetrieb Straßen.NRW

**Umsetzungsschritte**

- Priorisierung der Ausbaunotwendigkeiten
- Festlegung von Ausbaustandards für Radverkehrsanlagen im Haupt- und Nebennetz
- Akquisition von Fördermitteln
- Sukzessiver Ausbau bis das Zielnetz qualitativ hochwertig ausgebaut ist

**Wirkung**

- Steigerung des Radverkehrsanteils

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**RAD**  
**4**

**Radabstellanlagen an wichtigen Zielen und in Quartieren**

**Beschreibung**

Radabstellanlagen sollen an zentralen innerstädtischen Plätzen, unmittelbar an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen errichtet werden. Idealerweise sind die Anlagen wettergeschützt und diebstahlsicher (z.B. Fahrradboxen). Abstellanlagen sollten auch für Lastenräder und Cargo Bikes an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können (mind. 1-2 Abstellflächen in der Innenstadt) eingerichtet werden. Bei Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen. Innerstädtische Ladestationen für E-Bikes können an zentralen Plätzen in Innenstädten installiert werden.

Abstellanlagen in Quartieren sollten insbesondere bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen. Zentrales Element ist dabei ein einfacher ebenerdiger Zugang und ein diebstahlsicheres Abstellen.

**Ziel**

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Einrichtung in Zusammenhang mit Mobilstationen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, private Akteure, Schulen

**Umsetzungsschritte**

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radabstellanlagen
- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

**Wirkung**

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**





#### 4.4 Maßnahmen MIV

Im Mobilitätskonzept für die Innenstadt ist aufgrund des zugrundeliegenden Leitbildes eine Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 58 %<sup>26</sup> auf rund 40 % vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden um die rund 18% auf den Umweltverbund zu verlagern.

Unabhängig davon wird aber der Autoverkehr auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Innenstadt spielen. Eine zu starke restriktive Handhabung des Autoverkehrs kann sich ggf. negativ auf Einzelhandel und Gewerbe in der Innenstadt auswirken, eine dem Autoverkehr fördernd eingestellte Handhabung jedoch auch Attraktivitätseinbußen bei Sicherheit und Aufenthaltsqualität nach sich ziehen. Es gilt daher, das richtige Maß an restriktiven MIV-Maßnahmen sowie angebotsorientierten Ausbaumaßnahmen im Umweltverbund zu finden.

Die größte Herausforderung im MIV für Heiligenhaus ist die „Flaschenhals“-Situation des Straßennetzes in der Innenstadt. Für den MIV sind als Hauptstraßen die Achse Westfalenstraße, sowie die Achse Südring definiert. Eine leichte Entlastung wird sich hier ggf. zusätzlich ergeben, sobald die A44 bis Düsseldorf verlängert wurde. Die Westfalenstraße verbindet die wichtigsten Einzelhandels- und publikumswirksamen Standorte in der Innenstadt und dient auch als Zuwegung zu Parkflächen im Innenstadtbereich. Die Westfalenstraße wurde vor einigen Jahren neu gebaut und gestaltet und entspricht auf ihrem Verlauf weitestgehend aktuellen Richtlinien. Sie kann durchaus als Best-Practice-Beispiel für eine moderne, innerstädtische Hauptverkehrsstraße dienen.

Die Einbahnstraßenregelung (von West nach Ost) auf dem Südring und weiterüber Pinner Str. bzw. Velberter Str. lässt sich hingegen als Schwachstelle bewerten. Der zweisepurige Einrichtungsverkehr verleitet zum Schnellfahren und stellt damit ein Sicherheitsrisiko für querende Fußgänger und Radfahrer dar. Ebenso führt die Einbahnstraßenregelung zu Umwegfahrten, welche den Innenstadtbereich unnötig belasten. Mit der aktuellen Regelung existiert ein Ungleichgewicht von insg. drei Fahrspuren in Richtung Osten bzw. Velbert (Südring (2) und Westfalenstr. (1)) und nur einer Fahrspur in Richtung Westen bzw. Ratingen (Westfalenstraße (1)). Als Nebeneffekt werden so auch Nebenstraßen, die eigentlich für den Radverkehr laut Achsenkonzept vorgesehen sind (z.B. Bergische Straße) vom Autoverkehr in Richtung Westen genutzt. Hier könnten eine Gegenläufigkeit bzw. ein Zweirichtungsverkehr auf dem Südring Abhilfe und ein Gleichgewicht (2+2) schaffen. Eine solche Maßnahme ist vorab einer detaillierten Umsetzungsprüfung zu unterziehen. Ebenso müssen Fragen zur Umsetzung von Radverkehrsanlagen sowie einer Führung des ÖPNV (inkl. Haltestellen) bei einem Zweirichtungsverkehr geprüft werden.

Für die Umgestaltung des Südrings ergeben sich verschiedene Möglichkeiten zur straßenräumlichen Gestaltung. Bei der Umgestaltung ist generell darauf zu achten, dass trotz MIV-Vorrang auf dem Südring Gehwege und Radverkehrsanlagen vorgesehen werden. Im Zuge einer Umgestaltung des Südrings sind in dessen Folge auch ggf. weitere Anpassungen im innerstädtischen Straßennetz zu prüfen. Dies betrifft Querverbindungen (Nord-Süd) ebenso wie die Einrichtung weiterer Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und Netzanpassungen.

Festzuhalten bleibt, dass für eine Verlagerung von 18% MIV-Anteil auch restriktive, d.h. Autoverkehrsberuhigende Maßnahmen zwingend notwendig werden. Die Maßnahmen im MIV sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>26</sup> Abschätzung auf Basis der Daten der SrV von 2013

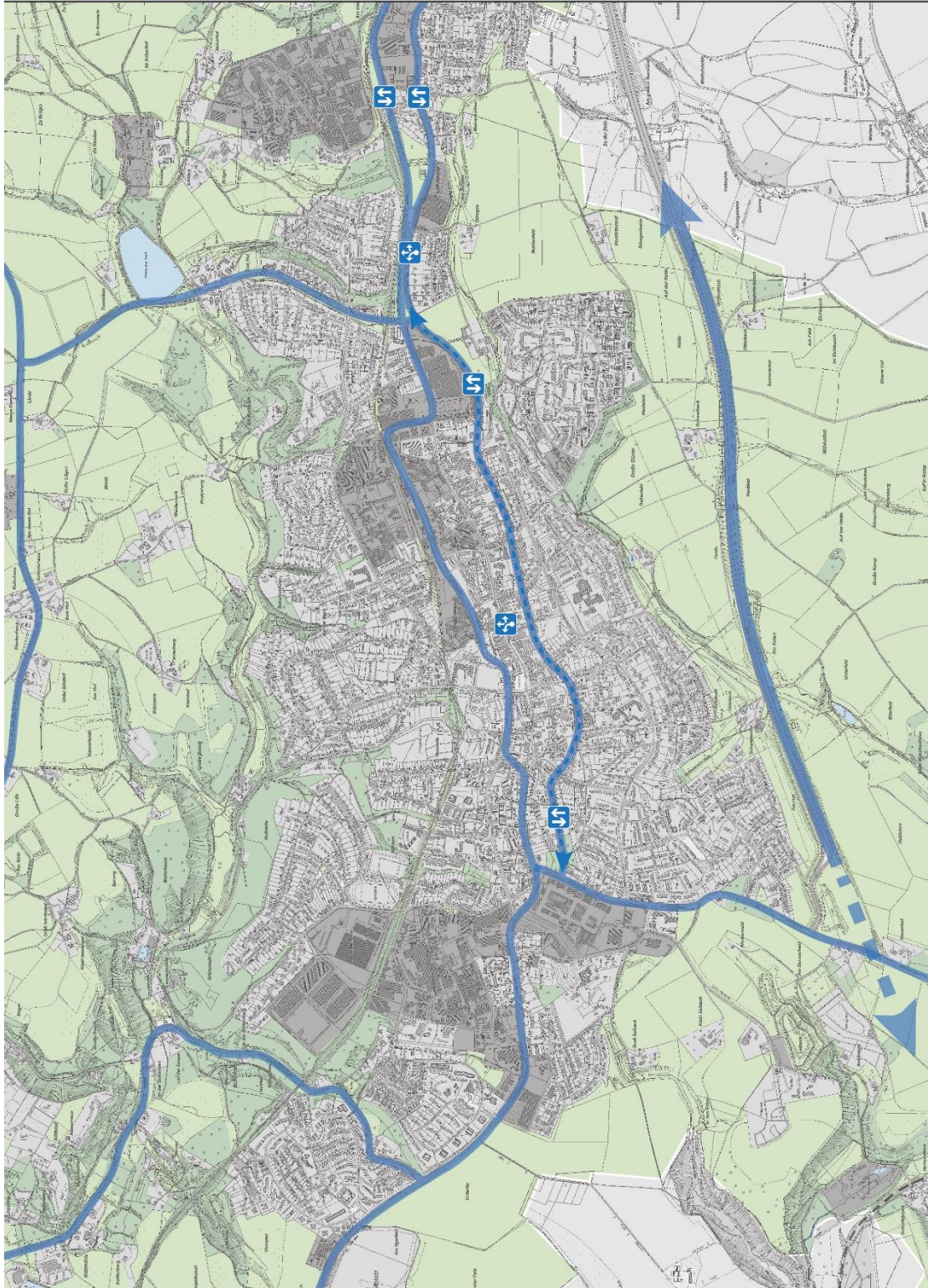


Abb. 4.4-1 Übersicht Maßnahmen MIV



<b>MIV 1</b>	<b>Umgestaltung Südring/Pinner Str./Velberter Str.</b>	
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Umbau des Südrings mit Zweirichtungsverkehr unter Berücksichtigung der Empfehlungen der FGSV.</p> <p>Die Verwaltung leitet gemeinsam mit dem Kreis Mettmann die notwendigen Schritte ein um den Gegenverkehr auf der Pinner Str., der Velberter Straße und dem Südring zu ermöglichen. (II.3/0021/2022)</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung von Umwegfahrten</li> <li>• Optimierte Verkehrsströme in der Innenstadt</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung des Südrings</li> <li>• Vermeidung von Geschwindigkeitsübertretungen auf dem Südring</li> <li>• CO2-Einsparungen von ca. 201,8 t im Jahr<sup>27</sup></li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßen.NRW</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erstellung einer Machbarkeitsstudie</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung von MIV-Umwegfahrten</li> <li>• Entzerrung des „Flaschenhalses“ von nur einem Fahrstreifen Richtung Westen auf der Hauptstraße</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; gap: 10px;"> <div style="background-color: #0070C0; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;"><b>MIV</b> 2</div> <div style="background-color: #70AD47; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;"><b>ÖPNV</b> 3</div> <div style="background-color: #008000; color: white; padding: 5px; border-radius: 5px;"><b>RAD</b> 3</div> </div>	

<sup>27</sup> gemäß Verkehrsuntersuchung zum Gegenverkehr auf der B227 – Südring, Velberter Straße, Pinner Straße durch Brilon Bondzio Weiser, Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH (März 2020)

**MIV  
2**

**Anpassungen im Straßennetz in der Innenstadt**

**Beschreibung**

Seit einigen Jahren werden Veränderungen und Anpassungen im städtischen Straßennetz umgesetzt. Unter anderem wurde ein Neubau der Westfalenstraße (Zweirichtungsverkehr) vorgenommen, sowie die Hauptstraße als Einbahnstraße mit gegenläufigem Radweg und verkehrsberuhigenden Maßnahmen umgebaut. Durch den Lückenschluss der A44 werden zusätzliche Entlastungen im Durchgangsverkehr in der Innenstadt erwartet, was weitere Anpassungen im innerstädtischen Straßennetz ermöglicht.

**Anpassungen des Straßennetzes:**

- Optimierung des MIV-Vorrangnetzes
- Neuordnung Einbahnstraßenregelungen
- Umgestaltung Knotenpunkt Höseler Platz
- Prüfung Kreisverkehrsplatz Höseler Str./Talburgstr.
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Verbesserung des Verkehrsflusses (Grüne Welle) auf MIV-Vorrangnetz

**Ergänzende Maßnahmen:**

- Flächendeckend Tempo 30 im städtischen Straßennetz (wenn gesetzlich zulässig). Bereits heute ist Tempo 30 im Stadtgebiet Heiligenhaus umfassend angeordnet.
- Durchführung von Reallaboren zur Erprobung von Maßnahmen im MIV-Netz, z.B. temporäre Sperrungen und experimenteller Umgang mit Park- und Lieferflächen (Parklets).

**Ziel**

- Verbesserungen im MIV-Vorrangnetz
- Schaffung zusätzlicher Potenziale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt
- Städtebauliche Aufwertung in zentralen Bereichen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, Straßenbaulastträger, Landesbetrieb Straßen.NRW

**Umsetzungsschritte**

- Analyse von Netzfällen für ein MIV-Vorrangnetz
- Einbindung der Straßenbaulastträger
- Erstellung eines Strategiekonzepts zur Neuordnung des Straßennetzes

**Wirkung**

- Städtebauliche Aufwertung
- Klare MIV-Vorrangachsen

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

MIV 1    PARK 1

#### 4.5 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr

Hinter dem Lkw/ Wirtschaftsverkehr verbergen sich nicht nur die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten, sondern auch die des Einzelhandels und der Paket-/ Lieferdienste. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind und wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen.

Es wird daher vorgeschlagen, dass die Stadt Heiligenhaus für den Innenstadtbereich ihr Logistikkonzept fortführt und ausbaut. Hierzu wurden bereits beim Umbau der Hauptstraße Logistikflächen geschaffen, die es den lokalen Geschäften erlauben, optimal angedient und beliefert zu werden. Nichtsdestotrotz haben sich auch Konflikte durch die Vorhaltung der sog. Ladezonen entlang der Hauptstraße gebildet, welche fortlaufend beobachtet und ggf. abgemindert werden müssen.

Das Management von Ladezonen und Warenverkehren beinhaltet auch, dass bestimmte Ladezonen flexibel genutzt werden können. In Abendstunden sowie an Wochenenden besteht hier die Möglichkeit, diese Flächen z.B. der Außengastronomie zur Verfügung zu stellen. Rechtliche Vorbehalte und notwendige Genehmigungen sind zu klären, sollten aber nicht dazu führen, dass eine „monokulturelle“ Nutzung öffentlichen Straßenraums noch weiter gefördert wird. Das geschickte Management und die pragmatische Organisation von Lieferverkehren können auch in der Innenstadt die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit deutlich verbessern, ohne dass Nachteile für die Belieferung von Geschäften entstehen.

Als weiterer wichtiger Punkt sollten für den Schwerlastverkehr die bestehenden Vorrangrouten überprüft und bei Veränderungen in der Gewerbestruktur angepasst werden. Das System SEVAS, welches die Vorrangrouten auf Lkw-Navigationssysteme einspeist, ist für diesen Zweck stets aktuell zu halten. So können Lkw-Verkehre auf Wohnstraßen vermieden werden.

Die Maßnahmen im Lkw- und Wirtschaftsverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.



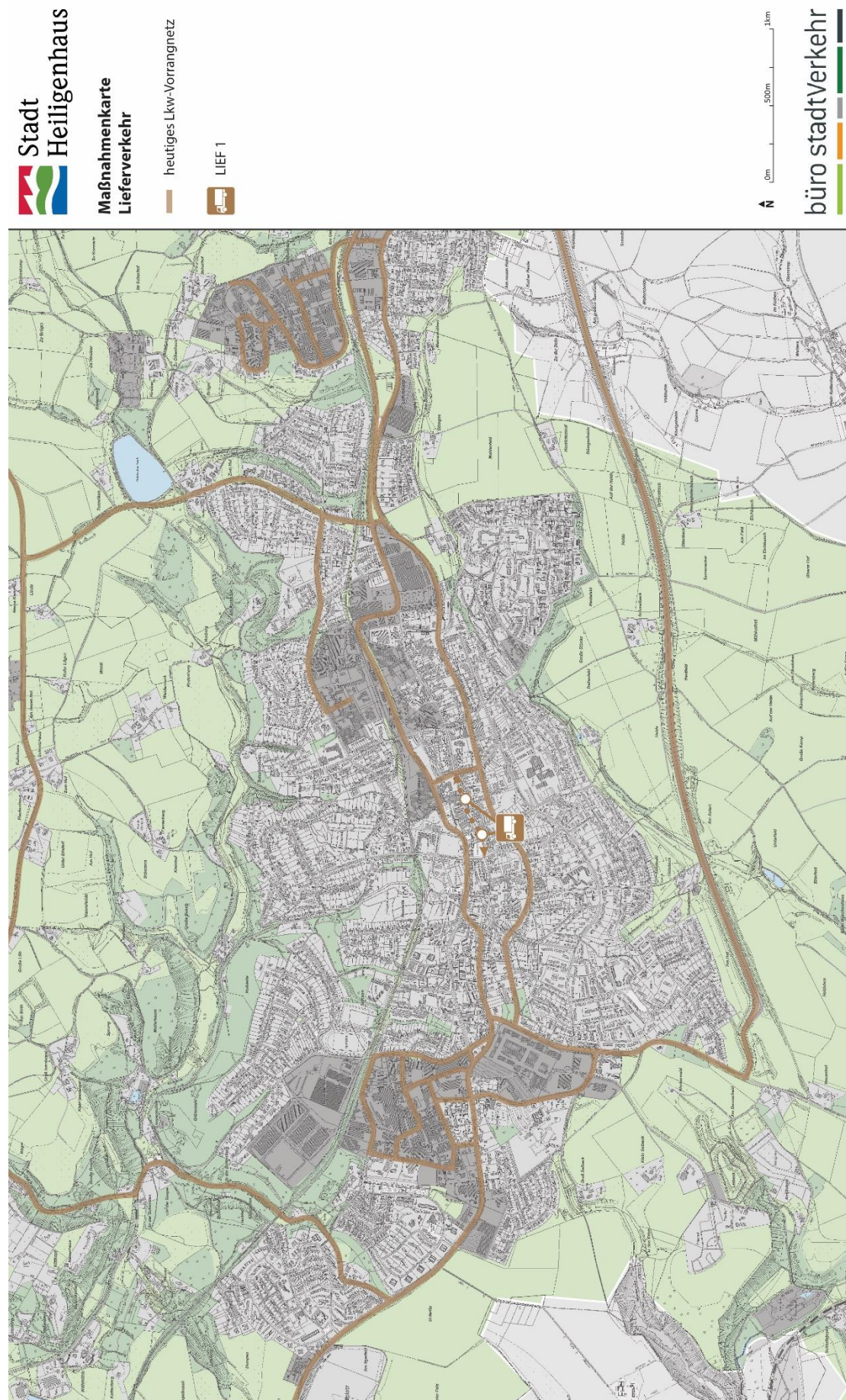


Abb. 4.5-1 Übersicht Maßnahmen Lieferverkehr

**LIEF  
1**

**Fortführung des Logistikkonzeptes für die Innenstadt**

**Beschreibung**

Fortführung des Logistikkonzeptes zur Verringerung von Lieferverkehren mit Großfahrzeugen in der Innenstadt.

**Lösungen für Online-Handel und Paket-Dienste:**

- Radlogistik-Konzept (Lastenräder/Cargo-Bikes)
- Belieferung durch Kleinstfahrzeuge
- Letzte-Meile-Zustellung (City-Hubs & Micro-Depots)
- Damit einhergehend: Beschränkungen für Großfahrzeuge; strikte Umweltzonen; Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen mit Gewährung von Sondernutzungen (z.B. nur elektrischer Lieferverkehr auf bestimmten Straßen/Zonen)

**Ziel**

- Herausnahme von Lieferverkehren mit Emissionen aus dem innerstädtischen Bereich
- Verlagerung von Lieferverkehren

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Zustelldienste und Logistiker

**Umsetzungsschritte**

- Lieferverkehrsuntersuchung mit Aufzeigen verschiedener Lösungsmöglichkeiten
- Erarbeitung flexibler Lösungen für den Lieferverkehr

**Wirkung**

- Verlagerung von Lieferverkehren von Großfahrzeugen auf Kleinstfahrzeuge und situativen Gefahrenstellen durch parkende Lieferwagen
- Städtebauliche Aufwertung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität, insb. innerstädtischer Bereiche

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

LIEF 2 FUSS 3

**LIEF  
2**

**Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz**

**Beschreibung**

Kontinuierliche Überprüfung des Vorrangnetzes insbesondere bei städtischen Veränderungen (Einbahnstraßenregelungen, Gewerbegebietserweiterungen, usw.)

**Ziel**

- Lenkung des Schwerlastverkehrs
- Vermeidung von Lkw-Verkehren in Wohngebieten

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus

**Umsetzungsschritte**

- Prüfung durch die Stadt und Kommunikation der Ergebnisse
- Prüfung der Herausnahme der Selbecker Straße aus dem Lkw-Vorrangnetz

**Wirkung**

- Lenkung des Schwerverkehrs
- Vermeidung von Emissionen in innerstädtischen Bereichen und in Siedlungsbereichen

**Umsetzungszeitraum**



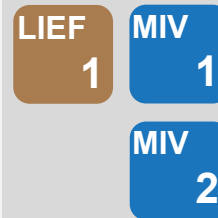
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**





## 4.6 Maßnahmen Ruhender Verkehr

Auf innerstädtische Flächen besteht in der Regel eine große Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzungsarten. Dabei wurde in den vergangenen Jahren dem ruhenden Verkehr, also insbesondere parkenden Pkws viel innerstädtischer Platz eingeräumt. Heutzutage wird der Umfang der Nutzung von innerstädtischen Flächen, durch parkende Fahrzeuge zunehmend in Frage gestellt und es gibt Bestrebungen diesen Raum einer höherwertigen Nutzung zuzuführen.

Durch einen hohen MIV-Anteil entstehen zahlreiche negative Folgen. Zum einen kann das Straßenbild massiv beeinträchtigt werden. Zum anderen entstehen verkehrsbedingte Belastungen durch Emissionen der Fahrzeuge. Des Weiteren reduziert sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität vor allem in den zentralen Bereichen, wenn ein hoher MIV-Anteil vorherrschend ist.

Dabei sind drei wichtige Aspekte zu beachten. Der erste Aspekt ist das Ziel des Umwelt- und Klimaschutzes. Der zweite Aspekt betrifft die Sicherstellung der Erreichbarkeit von innerstädtischen Zielen für alle Bevölkerungsgruppen, und dabei insbesondere die Interessen von mobilitätseingeschränkten Bevölkerungsgruppen. Das dritte Ziel ist eine attraktive Gestaltung der Innenstadt mit der Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität. Gerade hier stehen Stellplätze oftmals in Nutzungskonkurrenz zu Freiflächen, Aufenthalts- und Spielflächen und Außengastronomie.

Unter Berücksichtigung der drei Ziele ist ein ausgewogenes und städtebaulich verträgliches Angebot an innerstädtischen Flächen für den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung der Nachfrage zu bestimmen. Dabei ist eine Abwägung der Anteile des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern und Tiefgaragen, auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum vorzunehmen. Sinnvoll ist es, wo möglich den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum auf Parkplätze, in Tiefgaragen und Sammelgaragen zu verlagern.

Wenn Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes es erfordern, dass Stellplätze entfallen, sollte dies grundsätzlich erfolgen, damit auch die Modal-Split-Ziele erreicht werden können. Bei einer Anzahl von unter fünf entfallenden Stellplätzen ist es aufgrund der zukünftigen zu erwartenden Modal-Split-Verschiebungen hin zum Umweltverbund in der Regel nicht notwendig, diese durch neue Stellplätze zu ersetzen.

### Anwohnerparken

Anwohnerparken gibt es in Heiligenhaus nicht. Aufgrund des geringen Parkdrucks wäre diese Maßnahme auch nicht sinnvoll. Zusätzlich sind für eine derartige Regelung auch die rechtlichen Voraussetzungen<sup>28</sup> nicht gegeben. Dazu gehören u.a.

- Ein Mangel an privaten Stellplätzen
- Erheblicher allgemeiner Parkdruck
- Keine Möglichkeit für Bewohner in fußläufig zumutbarer Entfernung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

### E-Mobilität und Ladesäulen

Zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität können Elektroautos, die mit Ökostrom betrieben werden, beitragen. Die Stadt Heiligenhaus hat bereits im Innenstadtbereich ein Angebot an Ladesäulen (bis max. 22kW) geschaffen. Perspektivisch ist das Angebot jedoch noch weiter auszubauen. Es sind Regularien zu erstellen, an welchen Orten Ladestationen stadtverträglich realisiert werden können. Damit den wachsenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen Rechnung getragen wird, ist die Ladeinfrastruktur inkl. Stellplätzen für E-Fahrzeuge sukzessive auszubauen. Die Schaffung von Ladeinfrastruktur durch private Betreiber (Supermärkte, usw.) auf halböffentlichen Flächen können das Angebot ergänzen.

<sup>28</sup> Die vollständigen rechtlichen Voraussetzungen sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e geregelt und nachzulesen.

Folgender Aspekte sind bei der Ladeinfrastruktur allgemein zu beachten:

- Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur soll zur Schonung des Gemeingebrauchs sowie der Parkkonkurrenz dem tatsächlichen Bedarf unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen entsprechen.
- Kostenfreies Parken kann während aktiver Ladevorgänge vorgesehen werden.
- Die Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten sollte vorangetrieben werden. Hier kann die Stadt eine beratende Funktion übernehmen.
- Bei der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur sollte immer die Möglichkeit einer Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs geprüft werden.



Abb. 5.6-6 E-Ladesäule während des Ladevorgangs<sup>29</sup>



Abb. 5.6-7 Symbol E-Lade-Stellplatz<sup>30</sup>

Die Maßnahmen im ruhenden Verkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>29</sup> Foto: büro stadtVerkehr

<sup>30</sup> Foto: büro stadtVerkehr



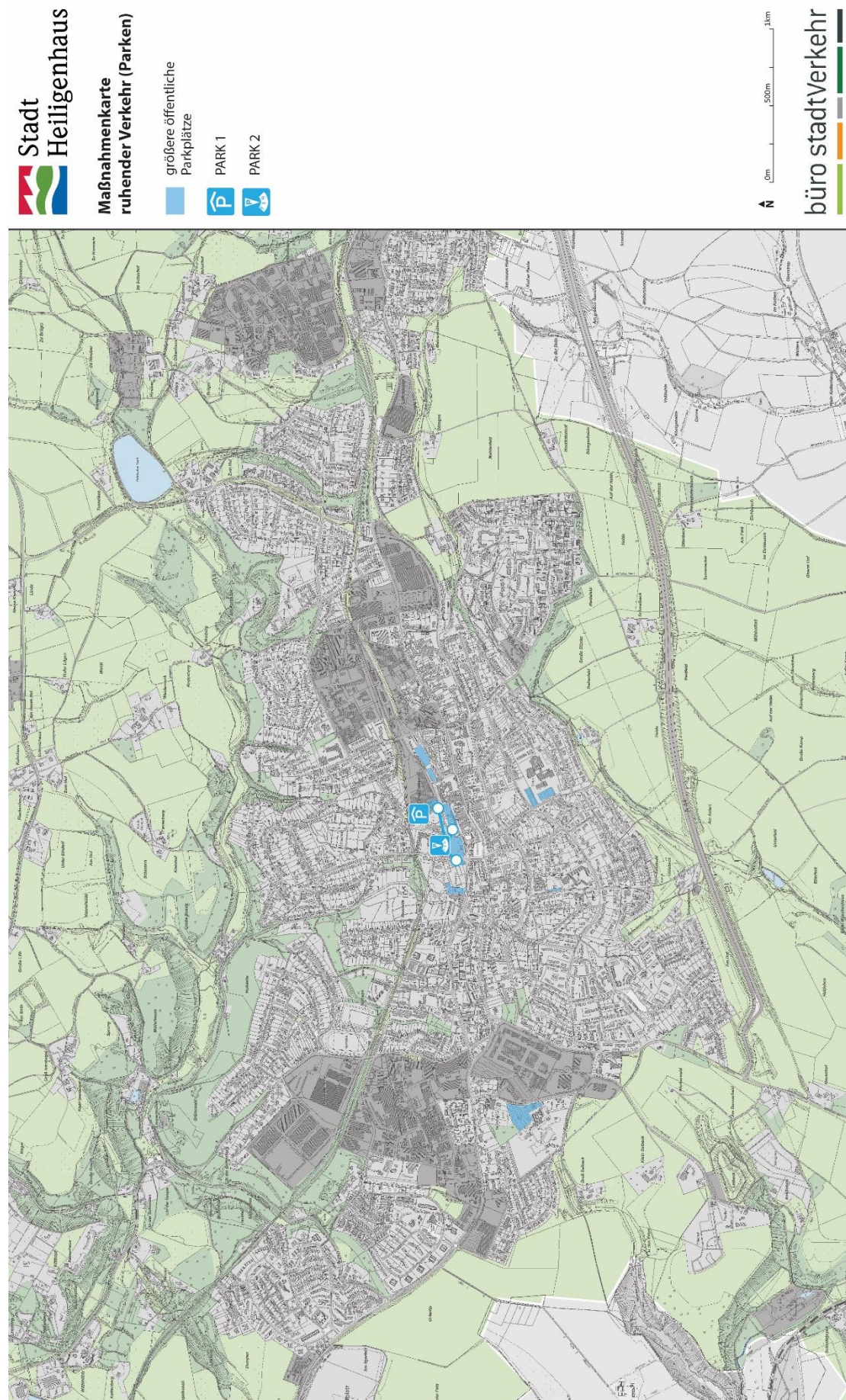


Abb. 4.6-1 Übersicht Maßnahmen Ruhender Verkehr

**PARK 1**

**Parkhaus Rathaus-Rondell („Schleifenparkplatz“)**

**Beschreibung**

Aufgrund von städtebaulichen Maßnahmen entfallen zukünftig verschiedene innerstädtische Stellplätze. Der Parkplatz Rathaus-Rondell mit derzeit 70 STP (P1) soll mit zwei weiteren Parkdecks aufgestockt werden. In ersten Voruntersuchungen wird von bis zu 254 STP an diesem Standort ausgegangen. Dies würde eine Schaffung von 184 zusätzlichen Stellplätzen in zentraler innerstädtischer Lage bedeuten. Durch diese Maßnahme könnte ein großer Teil der etwa 270 durch die Baumaßnahmen des ISEK entfallenden Stellplätze kompensiert werden. Ein Teil der entstehenden Parkplätze soll dabei durch einen Verzicht auf eine Beschränkung der Parkdauer für Beschäftigte und längere Besuche der Innenstadt attraktiv sein.

**Ziel**

- Sicherung einer angemessenen Anzahl an Stellplätzen zum Erhalt der innerstädtischen Attraktivität des Einzelhandels und der Gastronomie, zur Vermeidung von Parksuchverkehren und zur Vermeidung von Verdrängungseffekten in Wohngebiete

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus

**Umsetzungsschritte**

- Entwurfsplanung

**Wirkung**

- Städtebauliche Aufwertung durch Parkhaus/Parkgarage (Verminderung der Sichtbarkeit von Parkplätzen)

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**PARK 2**

**PARK 3**

**PARK  
2**

**Anpassung Parkraumbewirtschaftung Innenstadt**

**Beschreibung**

Die Parkraumbewirtschaftung soll perspektivisch angepasst werden, um den Komfort für den Autoverkehr in der Innenstadt einzugrenzen und den Umweltverbund zu fördern. Dies beinhaltet:

- Begrenzung der möglichen Parkdauer in zentralen innerstädtischen Lagen auf 30 Minuten, 1 Stunde oder 2 Stunden.
- In Randlagen der Innenstadt soll Parken bis 4 Stunden ermöglicht werden.
- Bei der Umsetzung von PARK 1 kann über wenige Parkplätze mit Tagestarif nachgedacht werden.

**Ziel**

- Vorhalten einer angemessenen Anzahl an Parkplätzen mit jeweils angepasster Bewirtschaftung an den jeweiligen Standort
- Vermeidung von Dauerparkern in zentraler Innenstadtlage (Fußweg zum Ziel ist zumutbar) um bei den vorhandenen STP einen höheren Umschlag zu erreichen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus

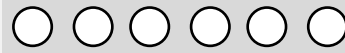
**Umsetzungsschritte**

- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

**Wirkung**

- Steuerung des MIV
- Erhöhung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Reisezeiten)
- Städtebauliche Aufwertungen ermöglichen

**Umsetzungszeitraum**



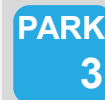
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**





## **PARK 3 Wegfall von Stellplätzen im Zuge von Maßnahmen im Umweltverbund**

### **Beschreibung**

Sollten bei Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Radverkehr, Fußverkehr, ÖPNV) im Bereich der Innenstadt die Flächen von bestehenden Stellplätzen benötigt werden, so ist regelmäßig auf die Stellplätze zu verzichten.

Bei größeren Maßnahmen (Entfall von über 10 STP) oder Sonderstellplätzen (Behindertenstellplätzen) ist eine Prüfung erforderlich, ob die STP an anderer Stelle wiederhergestellt werden sollten oder ob Sie ersatzlos entfallen können.

Beispielhaft sind folgende Maßnahmen/Veränderungen denkbar:

- sukzessiver Wegfall von Stellplätzen in innerstädtischen Bereichen (bei gleichzeitiger Stärkung des Umweltverbunds (Rad, Fuß, ÖPNV))
- Umwandlung von Stellplätzen in Zonen für Radverkehr und weitere Mobilitätsangebote (Stellplätze) oder Fußverkehr (Gehwege, Verweilzonen, Außengastronomie, usw.)
- Verkehrsexperimente zur Erprobung von Umnutzungen von Stellplätzen
- Prüfung der Erstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung zur Steuerung der der zu errichtenden Stellplatzanzahl und Gestaltung bei Neubau oder Umbaumaßnahmen

### **Ziel**

- Förderung des Umweltverbundes
- Attraktivierung von Alternativangeboten zum MIV

### **Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Heiligenhaus

### **Umsetzungsschritte**

- Laufende Umsetzung bei Bedarf

### **Wirkung**

- Steigerung der ÖPNV-Nutzer
- Städtebauliche Aufwertung

### **Umsetzungszeitraum**



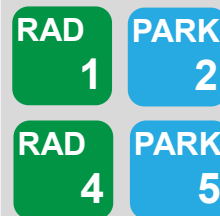
### **Kosteneinschätzung**



### **Wirkung Modal-Split-Ziel**



### **Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**PARK  
4**

**Konzept für E-Ladesäulen im Stadtgebiet**

**Beschreibung**

Die Zulassungszahlen von Elektro-Pkw steigen stetig und weiten sich zunehmend auch auf Wirtschafts- und Geschäftsverkehre aus. Damit entstehen weitere Bedarfe für E-Ladestationen im Stadtgebiet von Heiligenhaus. Neben dem eigentlichen Parkraumangebot wird zunehmend auch das Vorhandensein von ausreichend Ladesäulen, bis hin zu Schnellladern (>50kW), wichtig bei der Standortwahl für Kunden und Besucher von Innenstädten. Daher sollte für die Innenstadt der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorangetrieben werden.

**Ziel**

- Feststellung des zu erwartenden Bedarfs and Lademöglichkeiten für E-Autos
- Perspektivische Errichtung von Schnellladesäulen im Gebiet der Innenstadt (>50kW)
- Förderung des privaten Ladesäulenausbaus

**Träger/Akteure/Beteiligte**

- Stadt Heiligenhaus, Stadtwerke, Energieunternehmen

**Umsetzungsschritte**

- Konzepterstellung inkl. Bedarfsermittlung und Umsetzungsschritten

**Wirkung**

- mittel- bis langfristige Substitution von Verbrennerfahrten durch Elektrofahrten im MIV (Verringerung von Feinstaub-, Lärm, und Klimabelastungen)

**Umsetzungszeitraum**



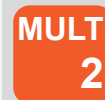
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**





## 4.7 Maßnahmen Fußverkehr

Ähnlich zur Förderung des Radverkehrs ist auch ein jährlich feststehender Betrag für die Optimierung und den Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur ratsam. Dieser kann unterhalb des Betrages zur Förderung des Radverkehrs liegen. Zu Beginn werden 5,00 Euro je Person empfohlen, der jährlich je nach Bedarf sukzessive erhöht werden kann.

Generelle Qualitätsansprüche an Gehwege sind zum einen die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege idealerweise über längere Distanzen einsehbar und möglichst frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine gute Orientierung zu bieten. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Der Kfz-Verkehr sollte nicht auf Fußwegen parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind Querungsstellen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite erhöht wird.

Nach Möglichkeit sollte in Heiligenhaus ein durchgängiges, barrierefreies bzw. barrierearmes Fußwegenetz errichtet werden. Allerdings sind insbesondere bei bestehender Bebauung und geringen vorhandenen Straßenquerschnitten die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Dimensionen und Maße dienen daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)<sup>31</sup> fußen.

Im Rahmen der Beteiligung zum Mobilitätskonzept konnten im Bearbeitungsprozess bedeutende Wegeachsen identifiziert werden. Berücksichtigung finden dabei neben Schulstandorten und öffentlichen Einrichtungen ebenfalls die Versorgungsstandorte. Durch fest definierte Nahmobilitätsachsen soll ein hoher Standard und Komfort für den Fußverkehr aufbauend auf bereits umgesetzten Maßnahmen (s. Hauptstraße) geschaffen werden:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Möglichst durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität und gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

An Kreuzungs- und Querungsbereichen sind komfortabel dimensionierte und sichere Querungshilfen für Fußgänger vorzusehen. Hier besteht an einigen Stellen im Stadtgebiet nach Angaben der Beteiligungsformate Handlungsbedarf.

Einschränkungen für den Fußverkehr gibt es unter Umständen auch durch kombinierte Geh- und Radwege und auf Gehwegen mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Dies bedeutet für Radfahrer, Schrittgeschwindigkeit zu fahren. Die Nutzung des Gehweges bzw. von kombinierten Geh- und Radwegen stellt insbesondere im Hinblick auf die verstärkte Nutzung von E-Bikes und Pedelecs und den damit verbundenen höheren Geschwindigkeiten eine höhere Unfallgefahr und -schwere dar. Die Breitenanforderungen für eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern hängen von den Fußgänger- und Radfahrerbelastungen in der Spitzenstunde ab. Laut der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) und der ERA (2010) ist hier ebenfalls eine Mindestbreite von 2,50 m erforderlich. Die Maßnahmen im Fußverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>31</sup> RASt = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

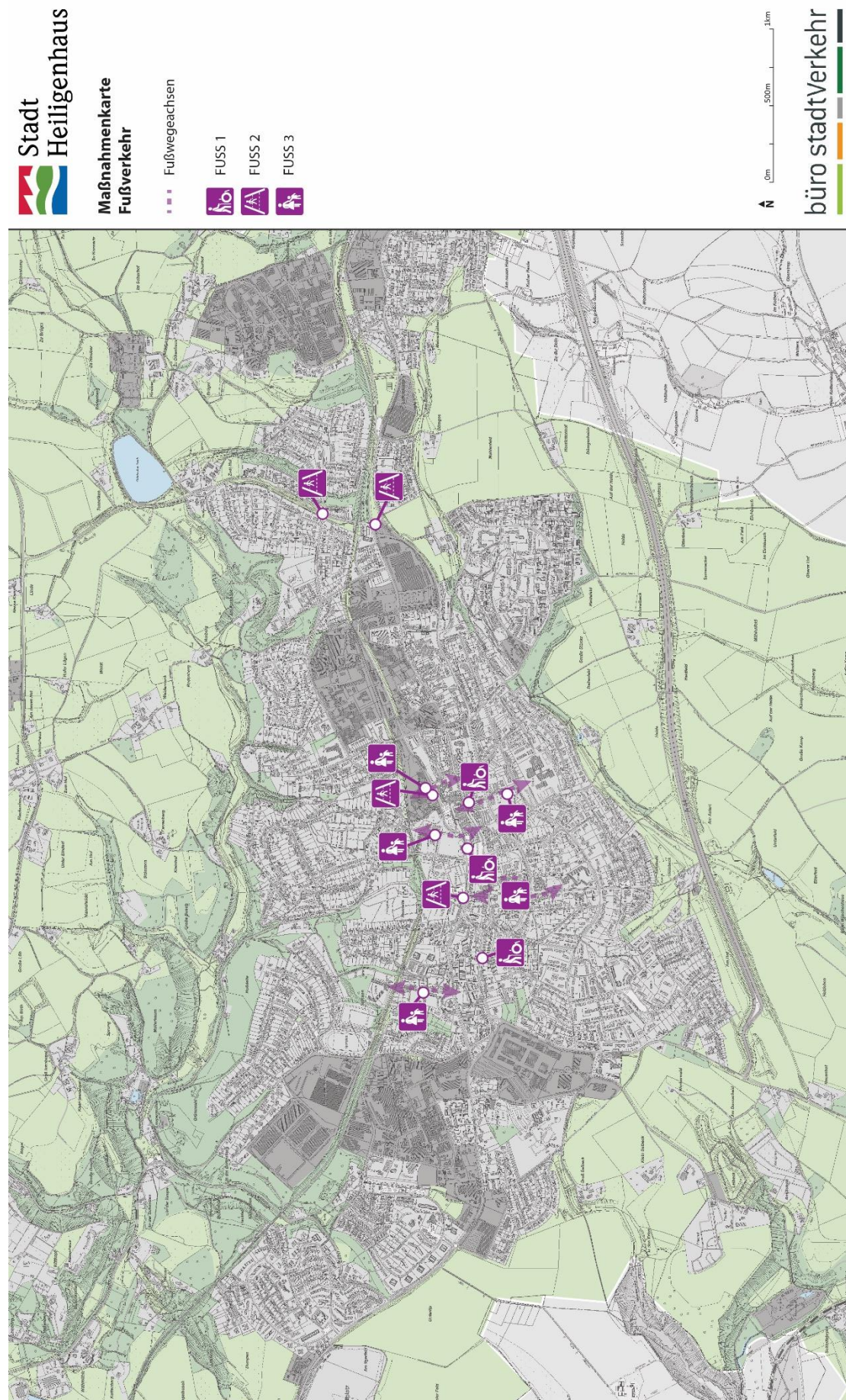


Abb. 4.7-1 Übersicht Maßnahmen Fußverkehr



## FUSS 1 Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen und konsequente Anwendung der Fußwegestandards

### Beschreibung

Fußgänger sind gemäß StVO § 35 Abs. 1 verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die Regelbreite von Gehwegen beträgt von 2,50 m, welche jedoch je nach örtlicher Situation unterschritten werden kann. Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m. Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität. Durch den Abbau von Barrieren im Straßenraum wird die Sicherheit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger erhöht. Zudem wird die Anzahl der Wege erhöht, die zu Fuß zurückgelegt werden.

Die vorhandenen Gehwege sollten kontinuierlich auf Zustand und Beschaffenheit überprüft werden. Falls Mängel festgestellt werden, sollten diese nach Möglichkeit beseitigt oder vermindert werden um eine bestmögliche Barrierefreiheit zu gewährleisten.

### Ziel

- Mobilität für alle ermöglichen
- Abbau von Hindernissen
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Heiligenhaus, Straßenbaulastträger, ggf. Behindertenverbände

### Umsetzungsschritte

- Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/Elemente zu berücksichtigen.
- Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten
- Erstellung einer Umbauliste für einen definierten Zeitraum (bspw. 3 Jahre)

### Wirkung

- Verbesserung und Attraktivierung der Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**SCHÜ**  
1

**FUSS**  
**2**

**Fußgängerfreundliche Querungsanlagen**

**Beschreibung**

Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Absatz 1 der StVO einen geregelten Vorrang Fußgänger. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine bequeme Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden.

Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAS 06 der FGSV zu prüfen. Insb. an Lichtsignalanlagen sind die Schaltungen für Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen. Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Fußgänger-Grünphase möglichst durchgängig ist.

**Folgende Standorte sind zu prüfen:**

- Rheinlandstraße, Höhe Altenheim St. Josef
- Knotenpunkt Abtskücher Straße / Pinner Straße / Hauptstraße / Südring
- Knotenpunkt Abtskücher Straße / Hülsenweg / Nordring

**Ziel**

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen im Innenstadtgebiet
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Straßenbaulastträger

**Umsetzungsschritte**

- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen

**Wirkung**

- Verbesserung der Barrierefreiheit

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

FUSS 3    SCHÜ 1

FUSS 4



**FUSS**  
**3**

**Herstellung von Nahmobilitätsachsen in der Innenstadt**

**Beschreibung**

Wichtige Standorte und Ziele in der Innenstadt sollen durch attraktive und gut ausgebaute, barrierefreie Gehwege miteinander verbunden sein. In den vergangenen Jahren hat die Stadt Heiligenhaus dazu bereits eine Vielzahl an Maßnahmen durchgeführt (z.B. Umbau Hauptstr., Neubau Westfalenstr., Anbindung Panoramaradweg).

**Definierte Premium-Nahmobilitätsachsen sind:**

- Schulwegeachsen Innenstadt zu Gymnasium und Gesamtschule
- Campusallee – Am alten Pastorat – Place de Meaux – Hauptstraße
- Panoramaradweg – Akzenta – Rathausplatz
- Ludgerusstraße (Verbindungsachse Kitas, Grundschule St. Suitbertus, Sportanlagen)

Eine Förderung der Nahbereichsmobilität kann durch Verkehrsberuhigung bzw. einen Ausbau der Gehwege und Begleitinfrastruktur (Beleuchtung, Begrünung, Stadtmobiliar, usw.) erreicht werden und soll insb. die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöhen.

**Ziel**

- Sichere Nahbereichsmobilität für alle Personengruppen
- Erstellung von Machbarkeitsstudien mit Kostenschätzungen und Umsetzungsplänen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Straßenbaulastträger

**Umsetzungsschritte**

- Untersuchung der Nahmobilitätsachsen mit Standortdefinition, Kostenschätzung und Prioritätenkatalog
- Bei anstehenden Straßensanierungs- und Umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen

**Wirkung**

- Attraktivierung der Nahmobilitätsachsen zur Stärkung des Fußverkehrs in der Innenstadt und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**FUSS 2** **SCHÜ 1**

**FUSS**  
**4**

**Kommunikationskampagne „Sichere Querungsstellen“**

**Beschreibung**

Die Dunkelampel sowie die nicht signalisierten Querungsstellen entlang der Westfalenstraße werden von einigen Nutzern als gefährlich bzw. unpraktisch wahrgenommen. Dabei entsprechen Einrichtung, Gestaltung und Maße als Best-Practice-Beispiel den geltenden Richtlinien. Vielfach sind Nutzer nicht über die richtige Art der Nutzung der Querungsstellen informiert, was zu Unsicherheiten und Gefahrensituationen führen kann.

Um die Akzeptanz und die richtige Nutzung der Querungsstellen zu verbessern, soll eine Kommunikationsstrategie entwickelt werden, die ggf. durch eine PR-Kampagne oder einen Aktionstag (z.B. Mobilitätswoche) flankiert wird.

**Ziel**

- Erhöhung der Verkehrssicherheit und Akzeptanz der Verkehrsführung
- Abbau von Vorbehalten und gefühlten Unsicherheiten bei Nutzerinnen und Nutzern

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus

**Umsetzungsschritte**

- Entwicklung und Umsetzung einer Kommunikationsstrategie
- Durchführung einer PR-Kampagne oder eines Aktionstages

**Wirkung**

- Verbesserung der Verkehrssicherheit

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**FUSS**  
**2**

#### 4.8 Maßnahmen Schülerverkehr

Der Schülerverkehr ist besonders relevant, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil den Umweltverbund weaternutzt, auch wenn eine vermehrte Nutzung des MIV prinzipiell möglich wäre.

Die Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet dabei zum einen das Ziel Mobilitätsalternativen aufzuzeigen und zum anderen sollen der Schülerschaft das Thema Verkehrssicherheit nahegebracht werden. Dabei betrifft Mobilitätserziehung in den Schulen sowohl die Ausbildung der Schüler, als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrkräfte als Multiplikatoren.

Gerade beim Schülerverkehr gibt es von den Schülern und den Eltern verschiedene Anforderungen, die sich aufgrund der erstmal nicht veränderbaren Gegebenheiten, wie Wohnort und Entfernung zur Schule, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Reisezeiten, als auch Wetterfühligkeit ergeben. Gleichzeitig spielt auch das Alter der Schulkinder bei der Verkehrsmittelwahl oftmals eine entscheidende Rolle. Daher sind hier für verschiedene Altersgruppen (Grundschulen, weiterführende Schulen und Oberstufen) unterschiedliche Herangehensweisen und Konzepte erforderlich. Gerade bei Grundschulen sind Aktionen wie der Walking-Bus und die Ansprache der Eltern besonders wichtig, während bei weiterführenden Schulen und älteren Schülern die vorhandenen Angebote (z.B. Fahrradabstellplätze) oder gute Anbindung an den ÖPNV deutlich höhere Relevanz haben.



Abb. 4.8-1 Werbung für den Walking Bus in Köln<sup>32</sup>

Da gerade die Schülerinnen und Schüler mit dem Erwachsenwerden bei der Verkehrsmittelwahl zu „Wahlfreien“<sup>33</sup> werden ist es wichtig, dass sie schon in jungen Jahren die Verkehrsalternativen aufgezeigt bekommen um auch in späteren Jahren vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen.

Die Maßnahmen im Schülerverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>32</sup> Ernst-Moritz-Arndt Schule, EGS: <https://www.ema-schule-koeln.de/elternaktiv/walking-bus.html>

<sup>33</sup> „Wahlfreie“ haben die Möglichkeit sich bewusst für den ÖPNV, MIV, Fuß oder Radverkehr zu entscheiden



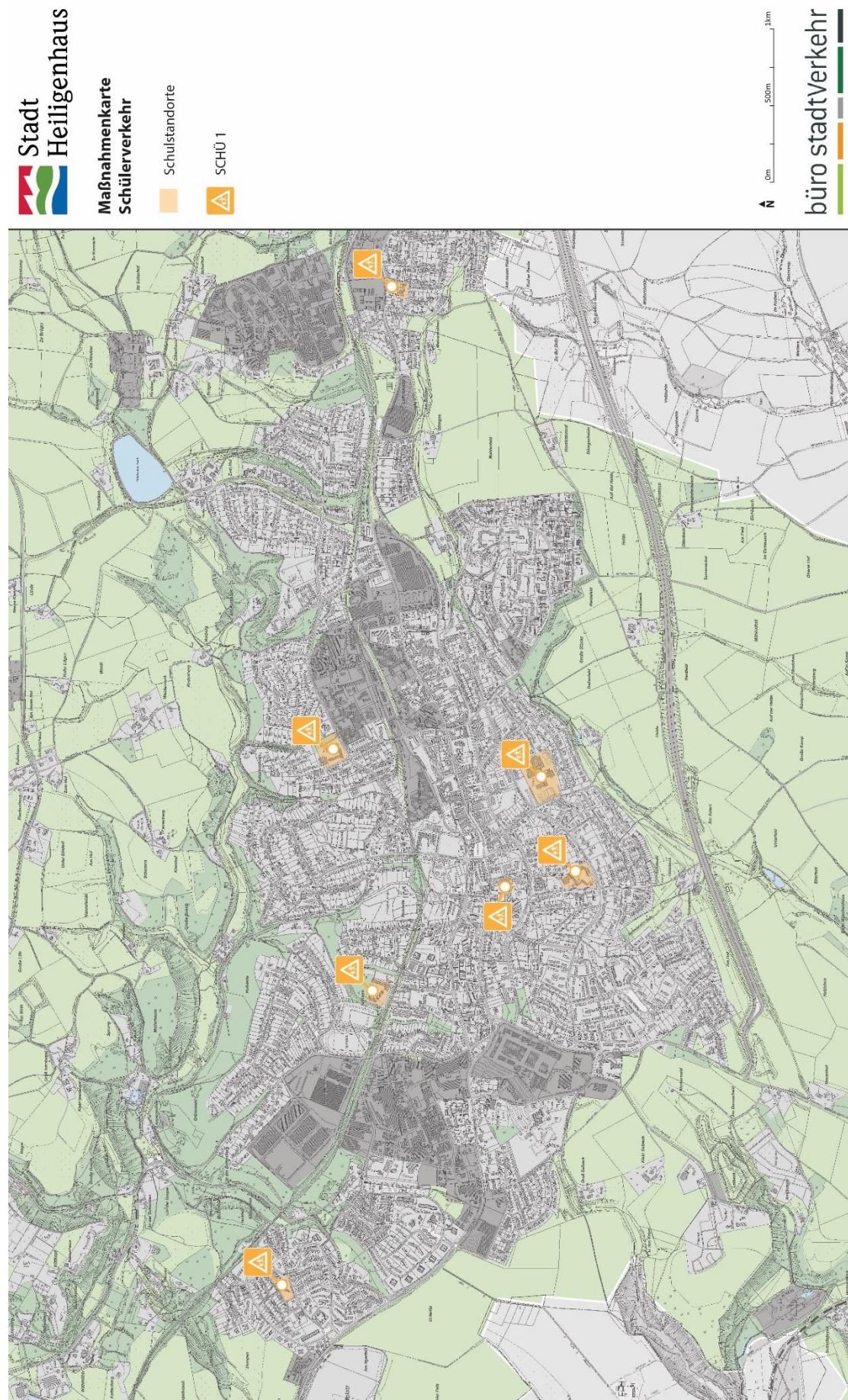


Abb. 4.8-1 Übersicht Maßnahmen Schülerverkehr



**SCHÜ**  
**1**

**Mobilitätsmanagement an Schulen**

**Beschreibung**

An den Schulen soll ein umfassendes Konzept zum Mobilitätsmanagement eingeführt werden. Dieses beinhaltet:

1. ein ganzheitliches Schulwegekonzept
2. die Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Schulstandorten
3. die Initiierung und Konzeptionierung von Kampagnen, z.B. „Walking Bus“

**Erstellung eines Schulwegekonzeptes:**

- Grundlegende Überprüfung, Benennung von Gefahrenstellen im Schulverkehr
- Ermittlung bedeutender Fußwege und Wegeverbindungen für den Schülerverkehr
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit

**Ziel**

- Frühe verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern, Jugendlichen und vor allem Eltern, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an Schulen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Schulen, Polizei, AGFS

**Umsetzungsschritte**

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten
- Aktualisierung des Schulwegekonzeptes

**Wirkung**

- kurzfristig geringe Wirkung, langfristig hohe Wirkung bei Verstetigung von Verhaltensmustern

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



#### 4.9 Maßnahmen Multimodalität

Zu den Maßnahmen Multimodalität zählen zum einen Verknüpfungspunkte, sogenannte Mobilstationen, an denen verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einer Wegeketten kombiniert werden können und zum anderen auch die neuartigen Sharing-Systeme wie Fahrradverleih, Carsharing oder die E-Scooter- und Roller-Sharing-Angebote.

Der VRR hat im Jahr 2020 das Verbundweite Konzept für die Errichtung von Mobilstationen veröffentlicht, in welchem für die Stadt Heiligenhaus zwei potenzielle Mobilstationen vorgeschlagen werden:

- Haltestelle Rathaus/In der Blume Stadtmitte
- Haltestelle Höseler Platz/Unterstadt

Die Bewertung wurde anhand des Linien- und Taktangebotes des ÖPNV vorgenommen und betrachtet zu diesem Zeitpunkt noch nicht die generelle bauliche Machbarkeit. Die Priorisierten Standorte sind demnach in Verknüpfung mit den bedeutendsten Bushaltestellen zu entwickeln, die damit zu vollständigen Mobilitäts-Hubs ausgebaut werden. Die Stadt Heiligenhaus hat in der Zwischenzeit einen Förderantrag für den Bau einer Mobilstation am Rathausplatz bewilligt bekommen. Aufgrund der Einbahnstraßensituation werden in der Innenstadt insgesamt vier Stationen (inkl. Hst. In der Blume bzw. Unterstadt) gebaut. Die Umsetzung ist für das Jahr 2023 geplant.

Darüber hinaus hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW im Jahr 2022 die dritte Auflage des Handbuchs Mobilstationen veröffentlicht. Erstmals besteht demnach die Möglichkeit, auch sog. Quartiersmobilstationen unabhängig vom ÖPNV in Wohn- und Gewerbequartieren zu errichten. Damit wird das Ziel verfolgt, nicht nur an zentralen Stellen ein multimodales Angebot herzustellen, sondern diese Angebote auch in Wohn- und Arbeitsquartiere in unmittelbarer Nachbarschaft der potenziellen Nutzer zu etablieren. Die Idee eines Netzes von Mobilstationen verteilt über das gesamte Stadtgebiet wird im Maßnahmenkonzept aufgegriffen.

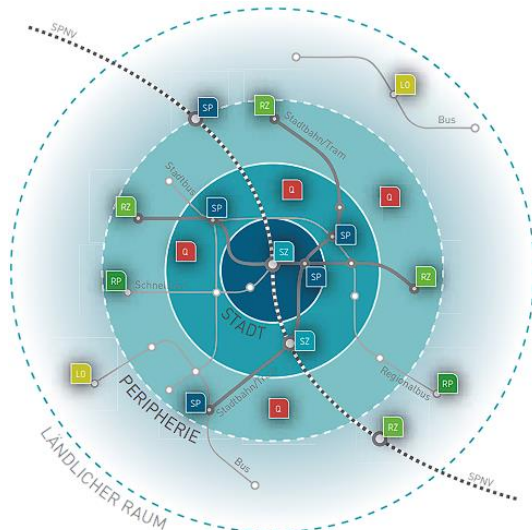


Abb. 10: Kategorien von Mobilstationen und

- SP** **Städtisch periphere Mobilstationen** liegen in Industrie- und Gewerbegebieten, am Stadtrand oder im Übergang zu Wohngebieten und weisen ebenfalls einen hohen Vernetzungsgrad auf. Neben der Verknüpfung zu Schnellverkehren richten sich die Mobilstationselemente besonders an die Bedürfnisse von Pendlern.
- RZ** **Regional zentrale Mobilstationen** gewährleisten zum einen eine regionalverknüpfende und zum anderen eine lokale Funktion. Sie sind in Wohn- oder Geschäftsvierteln angesiedelt und weisen einen Anschluss an SPNV, Stadt- und Straßenbahnen und Schnellbuslinien auf und sind nur teilweise oder gar nicht mit anderen Mobilstationen vernetzt. Neben den Bedürfnissen der Pendler stehen die Bedürfnisse des ländlichen Raumes im Vordergrund.
- RP** Eine **regional periphere Mobilstation** ist von der Raumkategorie ähnlich wie die RZ Mobilstation. Sie hat nur einen geringen bis keinen Vernetzungsgrad, ist aber an Schnellverkehre angebunden. Der Unterschied liegt in der räumlichen Lage, die bei der regional peripheren Kategorie nicht in die Bebauung integriert ist, sondern am Stadtrand, einer ländlichen Umgebung oder Gewerbegebieten gelegen ist.
- LO** Mobilstationen, die keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen aufweisen und keinen Anschluss an den SPNV, Stadt-/Straßenbahnverkehr und Schnellbusverkehr offenbaren, werden als **lokale Mobilstationen** bezeichnet. Ihre Aufgabe ist vor allem eine kleinräumige Verknüpfung, daher richtet sich diese Kategorie an die Bedürfnisse des ländlichen Raumes.
- Q** **Quartiersmobilstationen** liegen in Wohnquartieren und sind in die Wohnbebauung integriert. Sie verfügen jedoch über keinen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen und haben keinen direkten Anschluss an den ÖPNV. Ihre Ausstattungsmerkmale richten sich vor allem an die Bedürfnisse der Bevölkerung im Quartier.

**SZ** Die **städtisch zentrale Mobilstation** weist eine Verknüpfung mit dem ÖV und einer Umgebung mit hohen Nachfragepotenzialen auf. Ein städtischer Verknüpfungspunkt integriert in die umliegende Bebauung mit einem hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen. Wesentlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit sonstigen Sharing-Angeboten.

Abb. 4.9-1 Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum<sup>34</sup>

<sup>34</sup> Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen, 3. Auflage, S. 25.

Begleitend zu den Mobilstationen sollten perspektivisch auch Sharing-Angebote in Heiligenhaus initiiert werden. Sharing-Angebote wie Carsharing und Fahrradverleih sollten vor ihrer Einführung einer von der Stadtverwaltung initiierten „informellen Markterkundung“ unterworfen werden. Dabei ist es wichtig, sogenannte Pioniernutzer schon vor der Einführung des Angebotes zu identifizieren. Dies können Betriebe oder auch kommunale Einrichtungen sein (als Ergänzung oder Ersatz zur Dienstwagenflotte), aber auch Vereine, Organisationen, Initiativen oder Privatpersonen. Dies führt dazu, dass ab dem ersten Tag der Angebotsbereitstellung direkt eine Nutzerschaft vorhanden ist. Ebenso kann vor der eigentlichen Planung abgeschätzt werden, wie groß der tatsächliche Bedarf ist und ggf. wie viele Stationen und Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, damit die Sharing-Angebote attraktiv sind.

Bei E-Scootern und E-Tretrollern als Sharing-Angebot sollte die Stadt Heiligenhaus im Falle einer Bereitstellung durch private Anbieter vorbereitet sein und über eine Sondernutzungserlaubnis verfügen. Die E-Scooter sind vor allem in urban Gebieten populär und können auch in Heiligenhaus beim Zurücklegen der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle einnehmen. Die Angebote können und sollten mit Mobilstationen verknüpft werden, welche somit feste Punkte für das Abstellen und Ausleihen definieren. Feste Standorte und Abstellzonen können per GPS-Lock von der Kommune festgelegt werden um „Wildparken“ zu unterbinden und einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer entgegenzuwirken.



Abb. 4.9-1 Abstellzone für E-Scooter<sup>35</sup>

Pro Tretroller sind Aufstellflächen von ca. 1,6 m<sup>2</sup> - 2 m<sup>2</sup> zu markieren, welche die festen Abstellzonen definieren. Darüber hinaus sollten die Breiten der Zuwege angemessen dimensioniert werden. Ebenso wie bei Leihfahrrädern können Kommunen über Sondernutzungssatzungen oder die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen das Abstellen von Elektro-Kleinstfahrzeugen steuern.

Die Maßnahmen im Bereich Multimodalität sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>35</sup> Foto: büro stadtVerkehr



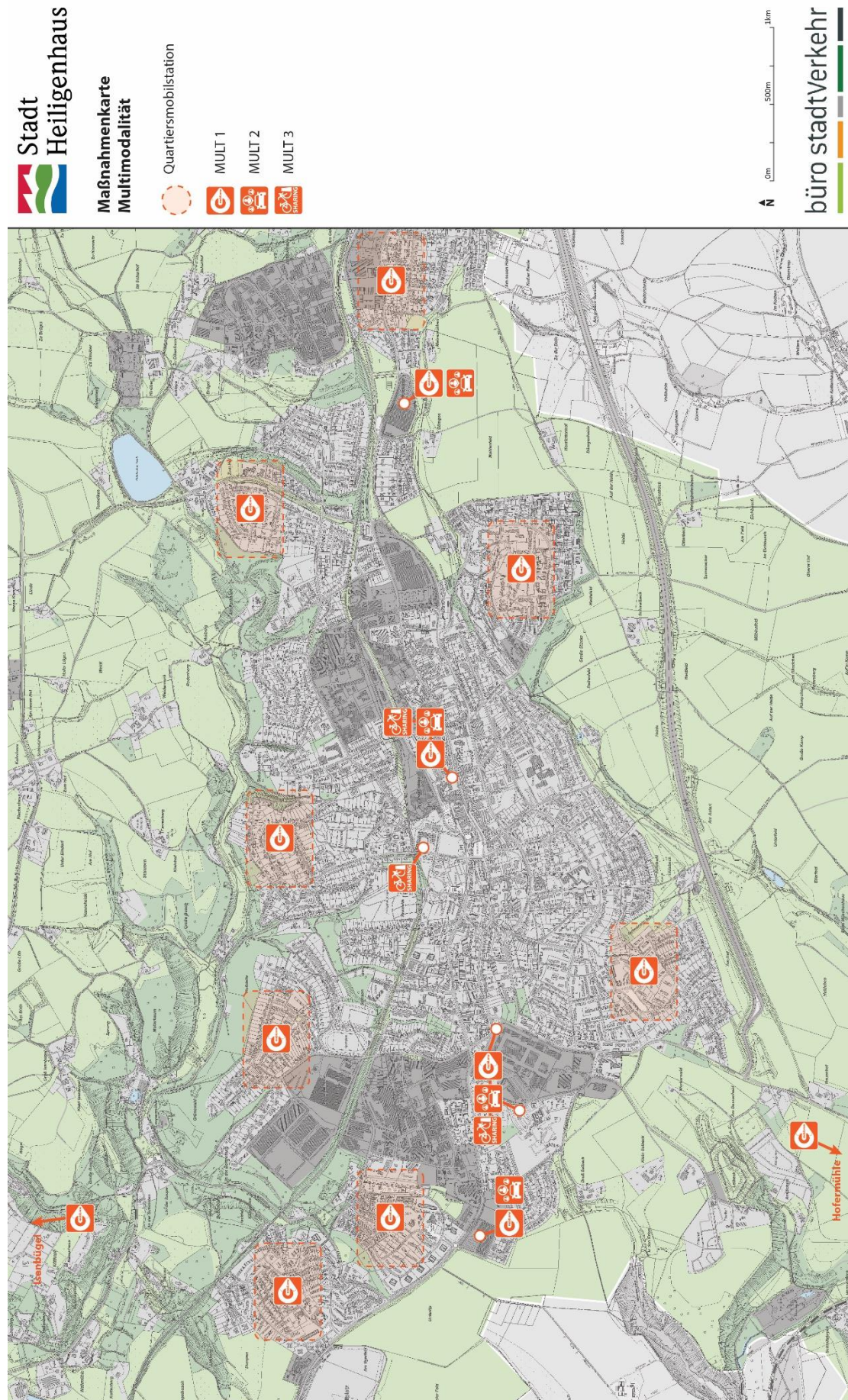


Abb. 4.9-1 Übersicht Maßnahmen Multimodalität



**MULT  
1**

**Mobilstationskonzept**

**Beschreibung**

Kurzfristig ist die Umsetzung der bereits geplanten Mobilstationen in der Innenstadt geplant (Stadtmitte-In der Blume bzw. Unterstadt).  
Langfristig ist die Aufstellung eines stadtweiten Mobilstationskonzept zur vernetzten Mobilität bestehend aus einer Hierarchie an Mobilstationen mit verschiedenen Ausstattungsmerkmalen sinnvoll. Dabei bietet sich auch die Prüfung des Bedarfs von Quartiersmobilstationen an. Hierzu sind geeignete Flächen in unmittelbarer Nähe zu Wohnquartieren zu identifizieren.

**Ziel**

- Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander
- Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetz Mobilität NRW

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer

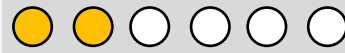
**Umsetzungsschritte**

- Definition von möglichen Standorten von Mobilstationen
- Erstellung eines Mobilstationskonzeptes für die Gesamtstadt Heiligenhaus

**Wirkung**

- Verbesserung der Alternativen in Konkurrenz zum MIV
- Verlagerung von MIV zum Umweltverbund

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

<b>ÖPNV</b> 1	<b>MULT</b> 2
<b>ÖPNV</b> 3	<b>MULT</b> 3

**MULT  
2**

**Einrichtung Carsharing**

**Beschreibung**

Für eine genaue Abschätzung des Bedarfes sollte zuerst eine informelle Markterkundung bei örtlichen Betrieben und Bürgervereinen/-initiativen durchgeführt werden, inwiefern diese Gruppen als Pioniernutzer in Frage kommen.

Unterstützend ist zu prüfen, ob ein Carsharing-Anbieter auch in das betriebliche Mobilitätsmanagement der Verwaltung integriert und z. B. für die Abwicklung von Dienstfahrten genutzt werden kann.

Kurzfristig entstehen dabei evtl. Kosten zur Gewinnung von Carsharing-Anbietern, langfristig entstehen der Stadt keine Kosten.

**Ziel**

- Verringerung des Motorisierungsgrades der Einwohner von Heiligenhaus
- Verringerung der Pkw-Neuzulassungen

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, private Anbieter

**Umsetzungsschritte**

- Markterkundung und -Abschätzung
- Aufbau des Angebotes an Carsharing-Fahrzeugen und Standorten durch private Anbieter
- Langfristige Steigerung der Anzahl an E-Fahrzeugen im Carsharing

**Wirkung**

- Beitrag zum Verzicht auf Pkw-Besitz
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**MULT  
1**

**MULT  
3**

**Einrichtung Fahrradverleihsystem**

**Beschreibung**

Die Etablierung eines stationsgebundenen Fahrradmiet-systems in Heiligenhaus kann die Attraktivität des Rad-verkehrs deutlich erhöhen.

Als Basisstandorte bieten sich die Mobilstationen an. Zu-sätzlich können an wichtigen Zielen entsprechende An-gebote etabliert werden.

Eine Umsetzung könnte stufenweise erfolgen. Dazu sind Gespräche mit potentiellen Anbietern zu führen.

**Ziel**

- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, Kreis Mettmann, private Anbieter

**Umsetzungsschritte**

- Festlegung von geeigneten Sandorten für Stationen
- Gespräche mit Nachbarkommunen und Kreis über eine gemeinsame Umsetzung
- Gespräche mit potentiellen Anbietern führen

**Wirkung**

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

**Umsetzungszeitraum**



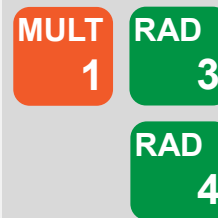
**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**



**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**



**MULT**  
4

**Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten**

**Beschreibung**

E-Scooter und Rollerverleihangebote sollten als „neue“ Verkehrsmittel behutsam im Sinne erweiterter Mobilitätsangebote eingeführt werden. Damit Anbieter kein unkontrolliertes Angebot schaffen, sollte ein Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Fahrzeugverleihsysteme im Hinblick auf Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKFV) geschaffen werden.

Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte der Kontingentierung beinhalten:

- Anzahl der Fahrzeuge
- Anzahl der Anbieter (Losgrößen)
- Vergabeverfahren mit Auswahlkriterien
- Befristung

Aus Gründen der Barrierefreiheit ist immer ein stationsgebundenes Modell (auch mit GPS-Lock) zu bevorzugen, um Abstellzonen mit taktilen und visuellen Leitsystemen versehen zu können. Ferner sind Abstellkontrollen sowie das regelmäßige Aufladen und die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge zu gewährleisten.

**Ziel**

- Steuerung des Angebotes an E-Scootern im Stadtgebiet

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Heiligenhaus, private Anbieter

**Umsetzungsschritte**

- Definition von Verbotszonen, Abstellzonen, Schutzzonen auch unter Berücksichtigung straßengestalterischer Aspekte
- Definition von Basisstandorten (ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen usw.)
- Festlegung einer Kontingentierung, die sich an den Straßenraumbreiten/-nutzungen bemisst.
- Festlegung eines fairen Verteilungsverfahrens an verschiedene Anbieter

**Wirkung**

- Vermeidung von Barrieren im Straßenraum durch abgestellte E-Scooter

**Umsetzungszeitraum**



**Kosteneinschätzung**



**Wirkung Modal-Split-Ziel**




**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**

**MULT**  
1



# 5      **Umsetzungsstrategien & Evaluierung**

- 
- 5.1 Umsetzungsstrategien
  - 5.2 Stufenkonzept
  - 5.3 Kommunikationsstrategie
  - 5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

## 5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung

### 5.1 Umsetzungsstrategien

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren in den Umsetzungsprozess einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Kreis Mettmann sowie das Land NRW und ggf. auch der Bund mit einbezogen werden müssen. Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei dem die Stadt Heiligenhaus auf den Kreis und die weiteren kreisangehörigen Kommunen und benachbarten Oberzentren (Essen, Düsseldorf) angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. ein höherwertiger ÖPNV, sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in dem die Interessen zahlreicher Kommunen berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog beizubehalten und im regelmäßigen Turnus (z. B. einmal im Quartal) zur Umsetzung der Maßnahmen zu verstetigen.

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Fördertöpfe zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen „angepappt“ werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt Heiligenhaus lassen sich somit zukünftig große und vor allem kostspielige Infrastrukturprojekte anschieben („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen zunächst etwa 5,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 110.000 Euro/a) und rund 10,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 220.000 Euro/a) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Zur Realisierung der gesellschaftlichen Querschnittsaufgabe Mobilitätskonzept müssen aber sowohl in der Verwaltung, also auch in den Unternehmen und in der Bürgerschaft alle an Mobilitätsmaßnahmen Beteiligten ressortübergreifend denken, um das Thema bei allen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen. Dabei soll sich bei allen Entscheidungen von Institutionen und Bürgern die Frage gestellt werden, wie sich einzelne Entscheidungen auf die Ziele des Mobilitätssteilkonzeptes für die Innenstadt der Stadt Heiligenhaus auswirken. Dafür müssen vernetzte Strukturen untereinander und vor allem zum Mobilitätsmanagement etabliert werden. Zudem muss ein öffentliches Bewusstsein für eine nachhaltige und fortschrittliche Mobilität geschaffen werden. Dazu werden ggf. auch zusätzliche personelle Kapazitäten in der Verwaltung beim Mobilitätsmanagement benötigt. Zudem fallen bei der Bearbeitung der Maßnahmen im ÖPNV und in der Planung von Verkehrsanlagen zusätzliche Arbeitsaufwände an, die nicht immer alleine durch die vorhandenen städtischen Angestellten erbracht werden können.

Eine für die Bürger attraktive und nachhaltige Mobilität trägt auch zu einer nachhaltigen lokalen und regionalen Wertschöpfung bei. Dies kann sowohl direkt, als auch indirekt erfolgen. Direkt lässt sich die Schaffung und Sicherung von Arbeitsplätzen zum Beispiel in einer Radstation, durch die geschaffenen Sharing-Angebote oder durch die Ausweitung des ÖPNV-Angebotes benennen. Indirekt wird die Stadt attraktiver für neue Einwohner und Arbeitskräfte durch die Verbesserung der weichen Standortfaktoren. Auch neue Unternehmensgründungen, wie beispielsweise nachhaltige Lieferdienste oder Logistikunternehmen (siehe auch LIEF 1) könnten lokale Wertschöpfung schaffen.

### 5.2 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt „Verknüpfungen mit anderen Maßnahmen“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen des Konzeptes auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen. Über allem steht jedoch zunächst die organisatorische Etablierung einer Mobilitätsmanagerin oder eines -managers bei der Stadt Heiligenhaus. Diese Person

koordiniert und organisiert die Bearbeitung sowie die Umsetzung der zahlreichen Vorschläge und bildet die Schnittstelle zwischen der Politik und der Verwaltung.

Zur strukturierten und vor allem effektiven Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist nachfolgend ein Stufenplan aufgeführt. Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch geordnet. Dabei sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten. Dieses Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfensters bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten der Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich in:

- kurzfristig (≤5 Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig (≥10 Jahre)

Einige Maßnahmen sind zudem gesondert zu betrachten und lassen sich nicht explizit einem Umsetzungszeitraum zuordnen. Dies sind kontinuierliche Aufgaben und Maßnahmen, die dauerhaft durchgeführt werden müssen, beispielsweise durch einen Mobilitätsmanager.

Im Folgenden ist ein Stufenplan dargestellt, der die Einzelmaßnahmen nach Prioritäten und Zeiträumen gliedert.

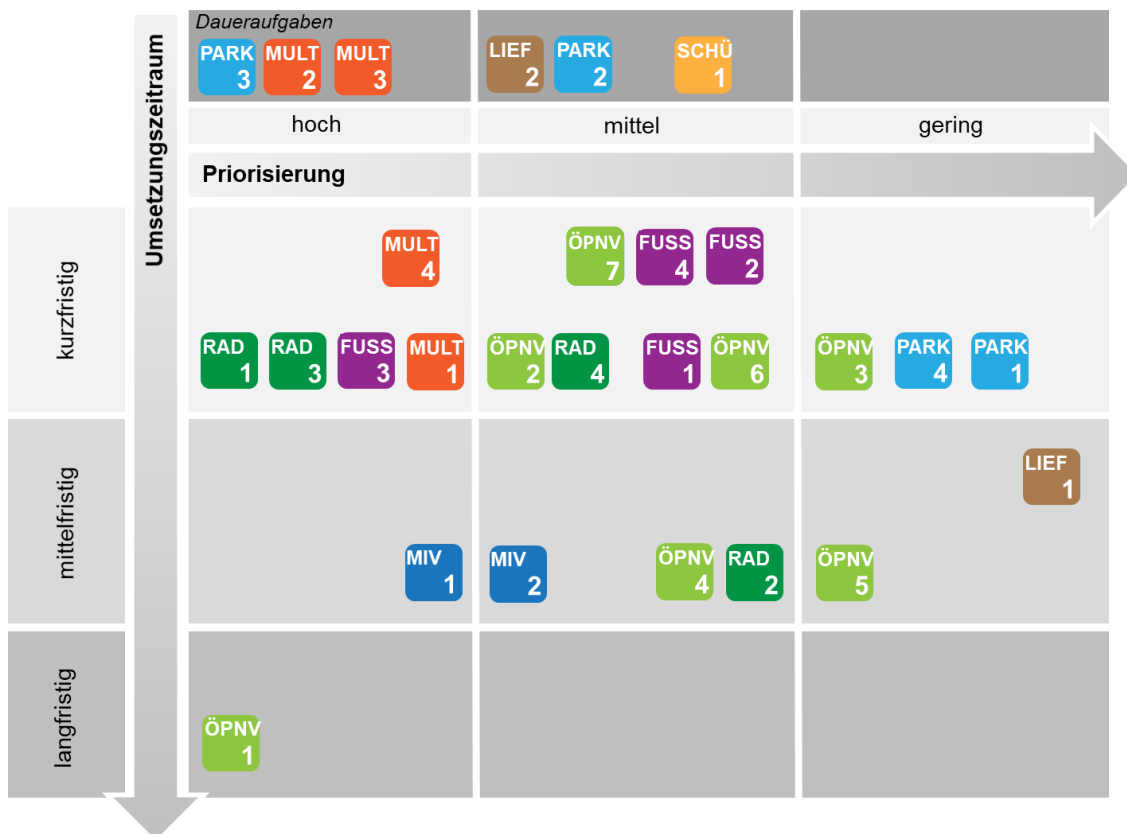


Abb. 5.2-1 Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen

Vor Umsetzung der Maßnahmen muss bedacht werden, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Der komplexeste Fall dieser Interdependenzen sind die Maßnahmen MIV 1 / MIV 2 / ÖPNV 3 / ÖPNV 4. Bevor die Maßnahme ÖPNV 4 (Verknüpfungspunkt Höseler Platz) umgesetzt werden kann, muss mindestens ein

abgestimmtes und zukunftssicheres Takt- und Linienangebot (ÖPNV 3) langfristig gesichert sein. Dieses wiederum ist vor allem davon abhängig, wie die künftige Verkehrsführung auf dem Südring gestaltet wird und ob damit auch Veränderungen für das Busnetz und dessen Linienführungen einhergehen. Vor Umsetzung konkreter Maßnahmen, sollte deshalb eine Diskussion über die generellen Netzfälle von MIV, ÖPNV und Radverkehrsnetzen geführt werden.

### 5.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Kommunikationsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gewinnt zunehmend an Bedeutung und gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Modifikationen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen des ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes für Innenstadt von Heiligenhaus ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Diese sollte auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungiert. Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen ansprechen und dadurch breit aufgestellt sein.

Beispiele für Kampagnen oder Wettbewerbe sind Maßnahmen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen. Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Ferner kann die Stadt Heiligenhaus Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Scheu vor dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen und dazu motivieren häufiger auf das Auto zu verzichten. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) in der Innenstadt angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Bsp. aus Bergisch-Gladbach) helfen, dass mehr Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen und auf das Bringen und Holen mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmender beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

Die Kommunikationsstrategie sollte folgende Ziele verfolgen:

- Information der Öffentlichkeit über die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Maßnahmen
- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Maßnahmen



- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an dem Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept

Folgende Maßnahmen sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:

- Erstellung einer städtischen Website für das kommunale Mobilitätsmanagement. Die Webseite sollte sich optisch vom sonstigen Webauftritt der Stadt absetzen, um einen Wiedererkennungswert zu erlangen um die besondere Relevanz für das Thema Mobilität zu verdeutlichen. Die Inhalte sollten mindestens zweimal im Monat aktualisiert werden, damit das Interesse der Besucher erhalten werden kann. Dort sollte auch ein unkompliziertes Meldeformular für Ideen, Wünsche und Vorschläge im Bereich Mobilität und Mobilitätsmanagement eingerichtet werden („Mängelmelder“).
- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es die Inhalte des Mobilitätskonzeptes über die sozialen Medienzugänge der Stadt einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Es sollten regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen in Heiligenhaus durchgeführt werden, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, der Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.
- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäische Mobilitätswoche und Stadtradeln beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.

Um auch die Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten sollte in regelmäßigen zeitlichen Abständen ein interner Workshop durchgeführt werden.

#### **5.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept**

Um die Wirkung des Teilkonzeptes Mobilität im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, einen Vertreter der Stadt zu ernennen, der die Koordinierung der umzusetzenden Maßnahmen, die Abstimmung zwischen den beteiligten Akteuren und die Generierung von Fördermitteln für die entsprechenden Maßnahmen übernimmt. Dieser fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertretern und allen weiteren beteiligten Akteuren, so dass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungsstand der Maßnahmen erfolgen kann. Sinnvoll wäre dies beim Mobilitätsmanagement der Stadt anzusiedeln. Dort kann auch eine Schnittstelle zu Nachbarkommunen eingerichtet werden, die bei interkommunalen Fragestellungen oder interkommunalen Projekten diese Vorhaben betreuen und innerhalb der Stadtverwaltung der Stadt Heiligenhaus an die entsprechenden Ansprechpartner vermitteln kann.

Das gesamte Controlling sollte beim kommunalen Mobilitätsmanagement der Stadt Heiligenhaus angesiedelt sein. Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden

Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren gefragt und einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Dabei sind vier verschiedene Werkzeuge mit messbaren Indikatoren zu berücksichtigen:

### **Mobilitätserhebungen**

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung, sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von fünf Jahren. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

- Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen des Controlling-Konzeptes alle fünf Jahre (2023, 2028 und 2033)
- Kosten: ca. 30 Tsd. EUR pro Haushaltsbefragung

### **Verkehrszählungen**

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zählzeiten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrsnachfrage zu messen. Hierzu sollte die Stadt Heiligenhaus Zählstellen im Straßenraum einrichten. Zur Messung der Radfahrer kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle zu liefern. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Aus gutachterlicher Sicht könnte im Bereich der Westfalenstraße sowie auf den Straßen Südring und Hauptstraße eine Messstation für den MIV in Frage kommen. Der Radverkehr sollte auf dem Panoramaradweg gezählt werden. Je nachdem, ob Maßnahmen im Radverkehr sowie im MIV (v.A. Südring) umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen) und Fahrgastzahlen des ÖPNV können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegekettten oder subjektiver Wahrnehmung der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgten Straßenumbaumaßnahmen
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienwegänderungen) und sobald ein eingeschwungener Zustand zu erwarten ist, nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen

### **Statistiken und Messungen**

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. ein kommunaler Mobilitätsmanager die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement

übernehmen und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern. Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von B+R- und Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung eines Verkehrsmodells als Analysetool.

- jährliche Auswertung der wichtigsten Statistiken und Messungen
- alle fünf Jahre (2025, 2030 und 2035) umfassende Auswertung und Analyse der relevanten Statistiken und Messungen zur Evaluation der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen

### **Verkehrsmodell**

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Zählraten eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung ermöglichen, aber kaum Informationen über Gründe der Veränderungen liefern. Haushaltsbefragungen hingegen erfassen detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten, decken aber nur Teilbereiche des Verkehrsgeschehens ab. Aus diesem Grund wird für das Monitoring eine Kombination der beschriebenen Säulen der kontinuierlichen Datenerfassung und Verknüpfung in einem Verkehrsmodell angeregt.

Der Aufbau eines stadtweiten Verkehrsmodells ist ein wichtiges Werkzeug zur Verkehrssimulation und zur Berechnung von Netzfällen im MIV und für den ÖPNV. In einem Verkehrsmodell sind die Strukturdaten der Stadt (Einwohner, Beschäftigte, Schulen, usw.) ebenso enthalten, wie die Mobilitätsdaten aus den zuvor beschriebenen Bausteinen des Controllings. Anhand von sog. Verflechtungsmatrizen können die Daten im Modell dargestellt werden und so detaillierte Aussagen über Verkehrsbelastungen und Verkehrsverteilung im Straßenraum liefern. Darauf aufbauend erlaubt das Verkehrsmodell auch, Szenarien und Planfälle zu berechnen, Prognosen zu simulieren und Auswirkungen (z.B. Lärmreduzierungen, CO<sub>2</sub>-Einsparungen, oder Belastungen im Straßennetz) zu berechnen.

Als kontinuierliche Daueraufgabe bei Mobilitätsmanagement der Stadt sollte ein solches Modell stetig gepflegt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden.

### **Regelmäßige Planungsspaziergänge**

In der Innenstadt sollten zur Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Termine durchgeführt werden. So sollen die Effekte und Wirkungen der einzelnen Maßnahmen mit den Bürgern diskutiert und besprochen werden. Dabei können auch weitere Verbesserungspotentiale insbesondere im Fußverkehr aufgezeigt werden und weniger verständliche Lösungen erläutert werden.

Mit den aufgezeigten Evaluations- und Controllinginstrumenten sollte eine Überprüfung der Wirksamkeit aller begonnenen und bereits abgeschlossenen Einzelmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes durchgeführt werden. Zudem soll die Gesamtwirkung des Mobilitätskonzeptes in Hinblick auf die erreichten Modal Split-Veränderungen, die Verkehrsmengen sowie die CO<sub>2</sub>-Einsparungen überprüft werden. Durch die regelmäßige Überprüfung kann bei Fehlentwicklungen nachgesteuert, die Umsetzung der wirksamsten Maßnahmen intensiviert und wenig wirkungsvolle oder schlecht angenommene Maßnahmen ausgesetzt werden.



Abb. 5.4-1 Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement



## 6 Ausblick



## 6 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre in der Innenstadt von Heiligenhaus. Im Zuge der Verkehrswende gilt es die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umweltverträglichem Verkehr zu stellen, um die CO<sub>2</sub>-Emissionen sukzessive zu senken bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität und der damit einhergehenden gesellschaftlichen Teilhabe der Bevölkerung.

Das vorliegende Konzept dient als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs –und Mobilitätssituation, auf Grundlage dessen Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie Innovationen angestoßen werden. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der individual-motorisierten Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können. Einige Ideen reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen (Visionen). Andere wiederum sind kurz- bis mittelfristig realisierbar.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine bedeutsame und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Heiligenhaus zu verzahnen ist.

Die Stadt Heiligenhaus unterstützt durch verschiedene Maßnahmen und Projekte in den Bereichen Umwelt, Klima, Mobilität, Bauen und Wohnen, aber auch Schule, Bildung, Wirtschaft, Kultur, Freizeit und Sport direkt oder indirekt die Ziele, die eine moderne in die Zukunft gerichtete umweltfreundliche Ausrichtung fördern. Dennoch können diese Aktivitäten der Stadt nur einen ersten Aufschlag darstellen. Genau an dieser Stelle setzt das Mobilitätskonzept an und zeigt auf, welche Maßnahmen nicht nur zusätzlich möglich, sondern auch unbedingt notwendig sind, um zukünftig eine moderne und umweltfreundliche Mobilität in der Bürgerschaft zu verankern.

Das gesetzte Leitbild, den Umweltverbund als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu etablieren, verknüpft mit der konkreten Modal-Split-Zielsetzung eines MIV-Anteils von 40% im Jahr 2035, quantifiziert die angestrebte Mobilitätsentwicklung in Heiligenhaus. Hier nimmt das Mobilitätskonzept insbesondere übergeordnete Themen wie Klimaschutz und den demographischen Wandel auf und bietet über das Maßnahmenpaket Lösungsmöglichkeiten zur Zielerreichung an.

Dazu bedarf es einer konsequenten Maßnahmenorientierung und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des Mobilitätskonzepts.

**Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine singuläre Betrachtung einzelner Maßnahmen, bzw. Themenfelder zu keiner signifikanten Veränderung der Mobilität führt. Zielführend ist nur die integrierte Betrachtung und Umsetzung von Maßnahmenbündeln.**

Insbesondere umfangreiche Maßnahmen, wie beispielsweise die Einrichtung eines Zweirichtungsverkehrs auf dem Südring, ermöglichen es überhaupt, die innerörtlichen Verkehre neu zu ordnen und benötigten Raum für den Umweltverbund zu gewinnen.

Dazu gehören neben den langfristigen Maßnahmen auch die generelle Stärkung des Radverkehrs durch die Errichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen, oder wenn zulässig und möglich, die Stärkung des Radverkehrs durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h. Ebenso können vermehrt Flächen für den Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt genutzt werden.

Die Verbesserungen im Fußverkehr und die Herstellung der Barrierefreiheit bei gleichzeitiger Verbesserung der Aufenthaltsqualität in den zentralen Bereichen führt nicht nur zu einer verbesserten Mobilität, sondern kann auch dazu beitragen das Stadtzentrum in Heiligenhaus wirtschaftlich zu stärken, Einzelhandel und Gastronomie zu unterstützen und die Mobilität einer sich demographisch verändernden Gesellschaft aufrecht zu erhalten.

Im Bereich des ÖPNV bietet die Schaffung einer höherwertigen, schienengebundenen Lösung von/nach Essen und/oder nach Düsseldorf die größten Potentiale. Diese kann aber erst durch inter- und multimodale Wegekette, durch zusätzliche Mobilstationen und Sharing-Angebote ihr volles Potential ausschöpfen. Der straßengebundene ÖPNV kann in Kombination mit On-Demand-Angeboten und zukünftig auch zusätzlich mit autonomen Fahrzeugen den ÖPNV im innerstädtischen Bereich von Heiligenhaus und zwischen den Stadtteilen stärken.

Das Mobilitätskonzept konnte aufgrund der umfassenden Beteiligungsverfahren die Wünsche und Ansprüche der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessengruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik berücksichtigen und integrieren. Die ausgearbeiteten Maßnahmen wurden vielschichtig abgestimmt und auf die Anforderungen und Bedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zugeschnitten. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Konzeptes daher auch von allen Betroffenen und Beteiligten mitgetragen wird. Es dient daher als übergeordnetes Konzept, an dessen Leitbild sich die Einzelmaßnahmen immer wieder orientieren sollten. Bei der Entscheidung über zukünftige Einzelmaßnahmen im Bereich Mobilität können diese bewertet werden, indem beurteilt wird, inwieweit jede Einzelmaßnahme die Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes unterstützt.

Damit dient das integrierte Mobilitätskonzept für die Innenstadt von Heiligenhaus der Verwaltung und Politik als Leitfaden ihres zukünftigen Handelns. Die Zielerreichung lässt sich dabei anhand der Erreichung des Modal Split-Ziels bewerten und sollte regelmäßig mit den benannten Controlling-Werkzeugen überprüft werden.

---

## Quellenverzeichnis

**DEGES (2022):** A 44: Neubau Lückenschluss Ratingen – Velbert. <https://www.deges.de/projekte/projekt/a-44-neubau-westabschnitt-lueckenschluss/> (abgerufen am 10.06.2022)

**Stadt Heiligenhaus (2022):** Daten und Fakten. <https://www.heiligenhaus.de/stadt-rathaus/daten-fakten> (abgerufen am 10.06.2022)

**Stadt Heiligenhaus (2022):** Willkommen am Wirtschaftsstandort Heiligenhaus. [https://www.heiligenhaus.de/fileadmin/user\\_upload/Wirtschaft\\_Bauen/WB\\_Downloadordner/Wirtschaftsstandort\\_092019.pdf](https://www.heiligenhaus.de/fileadmin/user_upload/Wirtschaft_Bauen/WB_Downloadordner/Wirtschaftsstandort_092019.pdf) (abgerufen am 10.06.2022)

**Landesdatenbank IT.NRW (2019):** Statistik. Produkte und Service. Standardveröffentlichungen.

**Landesdatenbank IT.NRW (2022):** Kommunalprofil Heiligenhaus, Stadt. <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofil/I05158012.pdf> (abgerufen am 15.06.2022)



## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Heiligenhaus .....	5
Abb. 1.3.3-1	Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtebene INKA Online-Beteiligung Heiligenhaus .....	8
Abb. 1.3.4-1	Planungsspaziergang Heiligenhaus Routen .....	9
Abb. 1.3.4-2	Karte Planungsspaziergang Heiligenhaus Routen .....	10
Abb. 1.3.4-3	Planungsspaziergang Heiligenhaus Bereich Südring – Albert-Kiekert-Straße (eigene Aufnahme) .....	11
Abb. 1.3.4-4	Planungsspaziergang Heiligenhaus Campusallee an der Westfalenstraße (eigene Aufnahme) .....	11
Abb. 1.3.5-1	Bürgerwerkstatt zum Mobilitätskonzept (eigene Aufnahme) .....	12
Abb. 2.1-1	Siedlungsstruktur Innenstadt Heiligenhaus .....	15
Abb. 2.1.3-1	Ein- und Auspendler Stadt Heiligenhaus .....	16
Abb. 2.2-1	Bildungseinrichtungen Stadt Heiligenhaus .....	17
Abb. 2.3-1	Publikumswirksame Einrichtungen Stadt Heiligenhaus .....	18
Abb. 2.4.1-1	Klassifiziertes Straßennetz innenstadt Heiligenhaus .....	19
Abb. 2.4.2-1	Vorhandene öffentliche und halböffentliche Stellplätze in der Innenstadt von Heiligenhaus und Bewirtschaftung .....	20
Abb. 2.4.2-2	Anzahl und Bewirtschaftung innerstädtischer Parkplätze .....	21
Abb. 2.4.2-3	Anzahl und Bewirtschaftung von innerstädtischer Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum .....	22
Abb. 2.4.2-4	Gesamtauslastung der innerstädtischen Parkplätze nach Stundengruppen im November 2020 .....	23
Abb. 2.4.2-5	Schleifenparkplatz an der Westfalenstraße (eigene Aufnahme) .....	23
Abb. 2.4.3-1	Vrr-Verbundraum mit Tarifzonen (Quelle: VRR) .....	24
Abb. 2.4.3-1	ÖPNV-Tagnetz Stadt Heiligenhaus (Stand Juni 2022) .....	25
Abb. 2.4.3-2	ÖPNV-Liniennetz Innenstadt Heiligenhaus .....	25
Abb. 2.4.4-1	Panoramaradweg Heiligenhaus (eigene Aufnahme) .....	27
Abb. 2.4.4-2	Haupt- und Nebenroutennetz im Radverkehr in Heiligenhaus .....	28
Abb. 2.4.5-1	Hauptstraße in der Innenstadt von Heiligenhaus (eigene Aufnahme) .....	29
Abb. 2.5.5-1	Verkehrsachsen in der Innenstadt von Heiligenhaus .....	31
Abb. 2.7-1	SWOT-Analyse Verkehrsinfrastrukturen und -angebote .....	33
Abb 3.1-1	Übergeordnete Leitsätze für die Mobilität in der Innenstadt von Heiligenhaus .....	35
Abb. 3.2-1	Modal Split Entwicklung in Heiligenhaus von 2013-2021 und Zielsetzung 2035 .....	36
Abb. 3.2-2	Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Heiligenhaus bis 2035 .....	37
Abb. 3.3-1	CO <sub>2</sub> -Emissionen in Tonnen/Jahr im Binnen und Auspendlerverkehr .....	38
Abb. 4.1-1	Maßnahmenübersicht .....	42
Abb. 4.1-2	Modal Split Entwicklung in Heiligenhaus von 2013-2021 und Zielsetzung 2035 .....	42
Abb. 4.2-1	Übersicht Maßnahmen ÖPNV .....	45
Abb. 4.3-1	Unterschiede der Radwegführung .....	54
Abb. 4.3-2	Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße .....	54
Abb. 4.3-3	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) .....	55
Abb. 4.3-4	Einrichtungsrادweg (innerorts) .....	55
Abb. 4.3-5	Schutzstreifen (innerorts) .....	56
Abb. 4.3-6	Radfahrstreifen (innerorts) .....	56
Abb. 4.3-7	Fahrradboxen am Bahnhof Ratingen Ost .....	57
Abb. 4.3-1	Übersicht Maßnahmen Radverkehr .....	58

---

Abb. 4.4-1	Übersicht Maßnahmen MIV .....	64
Abb. 4.5-1	Übersicht Maßnahmen Lieferverkehr .....	68
Abb. 5.6-6	E-Ladesäule während des Ladevorgangs.....	72
Abb. 5.6-7	Symbol E-Lade-Stellplatz .....	72
Abb. 4.6-1	Übersicht Maßnahmen Ruhender Verkehr .....	73
Abb. 4.7-1	Übersicht Maßnahmen Fußverkehr .....	79
Abb. 4.8-1	Werbung für den Walking Bus in Köln .....	84
Abb. 4.8-1	Übersicht Maßnahmen Schülerverkehr .....	85
Abb. 4.9-1	Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum .....	87
Abb. 4.9-1	Abstellzone für E-Scooter .....	88
Abb. 4.9-1	Übersicht Maßnahmen Multimodalität .....	89
Abb. 5.2-1	Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen.....	96
Abb. 5.4-1	Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement.....	101


## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn

---

RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
v. a.	vor allem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
z. B.	zum Beispiel

# Anhang



Anhang 1 Vorschläge aus der INKA-Online Beteiligung

Anhang 2 Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt

Anhang 3



## Anhang 1

## Maßnahmen und Ideen-Vorschläge aus der INKA-Online Beteiligung

Nr	Datum	Kategorie	Unterkategorie	Überschrift	Like	Dislike	Stadtteil	Handlungs- feld	Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept
1	15.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Einspuriger Südring	81	83	Oberstadt	MIV	MIV 1
2	15.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Bushaltestelle	Bushaltestelle am Schwimmbad	16	2	Selbeck	ÖPNV	Prüfauftrag NVP
3	15.11.2021	Radverkehr	Radweg	Radweg unpassierbar	25	22	Unterstadt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
4	15.11.2021	Sonstiges	Barrierefreiheit	Rollstuhlrampe	38	0	Oberstadt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
5	15.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	bessere Ampelschaltung	12	0	Selbeck	FUSS	MIV 2
6	15.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	grüne Welle	10	0	Unterstadt	MIV	MIV 2
7	15.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Autobahn Auffahrt	9	9	Nonnenbruch	MIV	keine Maßnahme
8	15.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsanbindung	Verkehrsumgehung im Westen von Heiligenhaus	1	0	ohne Verortung	MIV	keine Maßnahme
9	15.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Taktung	Anbindung an S-Bahn	25	1	Isenbügel	ÖPNV	ÖPNV 3
10	15.11.2021	Bahnverkehr	Bushaltestelle	Bushaltestelle bei Lidl	8	1	Selbeck	ÖPNV	Prüfauftrag NVP
11	15.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Bushaltestelle	Bushaltestelle Lidl	22	4	Nonnenbruch	ÖPNV	Prüfauftrag NVP
12	15.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Schienerverkehr	Reaktivierung der Niederbergbahn	30	25	Oberstadt	ÖPNV	ÖPNV 1
13	15.11.2021	Fußverkehr	Baulicher Zustand	Treppe Mahnmahl	31	0	Oberstadt	FUSS	FUSS 1
14	16.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Zebrastrreifen oder Ampel	61	6	Oberstadt	FUSS	FUSS 4
15	16.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Abbiegung nach links	4	13	Nonnenbruch	MIV	keine Maßnahme
16	16.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Sicherheit beim Übergang	62	8	Oberstadt	FUSS	FUSS 4
17	16.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Verkehrsanbindung	Anbindung des Innovationspark mit ÖPNV	18	3	Nonnenbruch	ÖPNV	ÖPNV 1
18	16.11.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Anbindung des Innovationspark per Radweg	32	5	Nonnenbruch	RAD	RAD 2
19	16.11.2021	Radverkehr	Aufenthaltsqualität	Aufenthaltort für Radfahrer	25	11	Oberstadt	RAD	keine Maßnahme
20	16.11.2021	Radverkehr	Ruhender Verkehr	Zuparken der Radspur in der Innenstadt	32	60	Oberstadt	RAD	keine Maßnahme
21	16.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Südring muss 2-spurig bleiben	74	81	Oberstadt	MIV	MIV 1
22	16.11.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Fahrradweganschluß Hofermühle/Angerweg	45	6	Hofermühle	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
23	16.11.2021	Radverkehr	Baulicher Zustand	Instandsetzung	29	8	Hetterscheidt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
24	16.11.2021	Radverkehr	Aufenthaltsqualität	Tor zur Innenstadt	19	46	Vogelsang	MULT, RAD	MULT 1 RAD 4
25	16.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Schienerverkehr	Nicht schienengeführtes öffentliches Verkehrsmittel	7	38	Wassermangel	ÖPNV	keine Maßnahme, Alternative ÖPNV 1
26	16.11.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Zugang Panoramadweg	38	5	Hetterscheidt	RAD	RAD 3
27	16.11.2021	Radverkehr	Baulicher Zustand	Instandsetzung	29	7	Hofermühle	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
28	16.11.2021	Fußverkehr	Baulicher Zustand	Stolpergefahr	8	0	Vogelsang	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
29	16.11.2021	Fußverkehr	Gehweg	Kreuzung Mittelstr. - Südring	10	7	Oberstadt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung keine Maßnahme,
30	16.11.2021	Sonstiges	Lärm	Verkehrslärm von der A 44	16	13	Oberstadt	MIV	Lärmaktionsplanung
31	16.11.2021	Autoverkehr	Ruhender Verkehr	Unerlaubtes Parken längs der Bergischen Straße	32	2	Nonnenbruch	PARK	Prüfauftrag Verwaltung
32	16.11.2021	Sonstiges	Umwelt	Völlig überdimensioniert und den Boden versiegelnd	77	4	Vogelsang	MIV	keine Maßnahme
33	16.11.2021	Lkw-Verkehr	Verkehrsberuhigung	Verkehrsberuhigung auf dem Theodor Heuss Weg	48	8	Heide	LIEF	LIEF 1
34	16.11.2021	Autoverkehr	Sicherheit	Befahren der Verbindungsstraße nach Wülfrath Flandersbach	38	10	Heide	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
35	16.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Möglicher Kreisverkehr Rheinlandsstraße/Kettwiger Straße/Westfalenstraße/Mitte lstraße	17	8	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
36	16.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Möglicher Kreisverkehr Westfalenstraße / Bahnhofstraße	15	10	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
37	16.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Möglicher Kreisverkehr Hauptstraße/Abtskücher Straße/Pinner Straße	15	13	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
38	16.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Möglicher Kreisverkehr Ruhrstraße/Höseler Straße	20	7	Unterilp	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
39	16.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Möglicher Kreisverkehr Unterilp Höseler Straße/Moselstraße	16	7	Unterilp	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
40	16.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Zebrastrreifen anlegen am Seniorenheim St. Josef, Rheinlandsstraße	13	46	Oberstadt	FUSS	FUSS 2

Nr	Datum	Kategorie	Unterkategorie	Überschrift	Like	Dislike	Stadtteil	Handlungsfeld	Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept
41	16.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Zebrastrifen Basildonplatz/Hefelmannpark	71	7	Oberstadt	FUSS	FUSS 4
42	16.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Zebrastrifen Forum Hitzbleck	67	12	Oberstadt	FUSS	FUSS 4
43	16.11.2021	Fußverkehr	Beleuchtung	Fehlende Straßenbeleuchtung	48	0	Selbeck	FUSS	FUSS 1
44	16.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Taktung	Busverkehr sonntags in den Ortsteil Heide	8	4	Unterstadt	ÖPNV	ÖPNV 3
45	16.11.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Radweg für den Süden der Stadt	48	7	Oberstadt	RAD	RAD 1, RAD 2
46	17.11.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Wegeverbindung	21	6	Hetterscheidt	RAD	RAD 3
47	17.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Sichere Überquerung nicht möglich	25	2	Hetterscheidt	FUSS	FUSS 2
48	17.11.2021	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Bordstein viel zu hoch	11	0	Hetterscheidt	FUSS	FUSS 1
49	17.11.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Geschwindigkeitsbegrenzung	21	60	Hetterscheidt	MIV	MIV 1
50	17.11.2021	Fußverkehr	Verkehrsführung	Zugang zu Südring schaffen	15	2	Oberstadt	FUSS	FUSS 3
51	17.11.2021	Fußverkehr	Querungshilfe	Zebrastrifen mit abgesenkten Bordstein schaffen	12	1	Hetterscheidt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
52	17.11.2021	Sonstiges	Beschilderung	Beschilderung Fuß-/Radwege	7	2	ohne Verortung	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
53	17.11.2021	Autoverkehr	Beschilderung	30er Zone Schild fehlt Kreuzung Kettwiger Sr. - am Zimmeshaus	58	3	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
54	17.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Bushaltestelle	Bürgerbus	9	0	Migua	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
55	17.11.2021	Lkw-Verkehr	Ruhender Verkehr	Firmen-LKW parken	58	1	ohne Verortung	LIEF	Prüfauftrag Verwaltung
56	18.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Kreisverkehr Höselers Platz	28	8	Unterstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
57	18.11.2021	Autoverkehr	Sicherheit	Verkehrsspiegel Gartenstraße/Bergische Straße	15	3	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
58	19.11.2021	Radverkehr	Radweg	Langenbügeler Straße einen Radweg installieren	27	3	Isenbügel	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
59	19.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Bushaltestelle	Bushaltestelle	28	0	Abtsküche	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
60	20.11.2021	Autoverkehr	Beschilderung	30er Zone Schild fehlt am Zimmeshaus	54	2	Vogelsang	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
61	21.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Einbahnstrassenregelung aufheben oder umkehren für PKW bis 3,5t	12	11	Hetterscheidt	MIV	keine Maßnahme
62	23.11.2021	Autoverkehr	Lärm	Unnützer Lärm durch Poser im Stadtgebiet und der A44	6	0	ohne Verortung	MIV	keine Maßnahme, Lärmaktionsplanung
63	23.11.2021	Sonstiges	Beleuchtung	Ausreichende Beleuchtung der Einmündung Spitzwegstraße fehlt	6	0	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
64	23.11.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Geringere Höchstgeschwindigkeit als 50 km/h vorsehen	75	69	Abtsküche	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
65	23.11.2021	Fußverkehr	Gehweg	Gehweg unter Autobahnbrücke Hülsbecker Str.	16	0	Nonnenbruch	FUSS	FUSS 3
66	23.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Schiienenverkehr	Kalkbahn für Personenverkehr öffnen	23	20	Hofermühle	ÖPNV	ÖPNV 1
67	24.11.2021	Fußverkehr	Beleuchtung	Weiterführende Beleuchtung des Panoramradwegs in Richtung Hetterscheidt	73	1	Hetterscheidt	FUSS	FUSS 1
68	25.11.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Situation belassen!	6	12	Oberstadt	MIV	keine Maßnahme
69	25.11.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Mozartstr. für Radfahrer gegen Einbahnstraße freigeben	17	4	Oberstadt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
70	25.11.2021	Fußverkehr	Beleuchtung	Beleuchtung am Gehweg fehlt	12	0	Oberstadt	FUSS	FUSS 1
71	25.11.2021	Sonstiges	Beleuchtung	Beleuchtung im Nordosten des Knotenpunktsbereichs fehlt	10	1	Oberstadt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
72	25.11.2021	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Barrierefreie Rampe statt Treppenstufen	10	3	Selbeck	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
73	25.11.2021	Radverkehr	Sicherheit	Anpassung der drei Fahrbahnschweller Rügenstraße	59	4	Selbeck	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
74	25.11.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Verbindungsrampen nach Westen	17	2	Nonnenbruch	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
75	25.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Optimierung LSA in FR Osten	9	0	Hetterscheidt	MIV	keine Maßnahme

Nr	Datum	Kategorie	Unterkategorie	Überschrift	Like	Dislike	Stadtteil	Handlungsfeld	Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept
76	27.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	EINE klare Übergangsmöglichkeit für Fußgänger - Autos nicht mehrfach abbremsen	20	8	Oberstadt	MIV	keine Maßnahme
77	27.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Verkehrsanbindung	Anbindung an die S-Bahn über die A44	28	6	Heide	ÖPNV	Prüfauftrag, NVP
78	29.11.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Radschnellweg parallel zur Autobahn	24	8	Nonnenbruch	RAD	<b>RAD 2</b>
79	29.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsberuhigung	Überflüssige Barriere auf der Kettwiger Straße	14	13	Vogelsang	MIV	<b>MIV 2</b>
80	29.11.2021	Sonstiges	Sicherheit	Schranke nicht wieder aufbauen	6	1	Oberstadt	Sonstiges	keine Maßnahme
81	29.11.2021	Autoverkehr	Verkehrsanbindung	Carsharing	7	2	ohne Verortung	MULT	<b>MULT 2</b>
82	29.11.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Anmerkung zum Vorschlag Kreisverkehr	9	2	Unterstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
83	30.11.2021	Bus- und Bahnverkehr	Verkehrsanbindung	Bus Anbindung Hetterscheidt	16	4	Hetterscheidt	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
84	30.11.2021	Radverkehr	Knotenpunkt/LSA	Ampelschaltung auch für Fahrradfahrer freigeben	10	3	Oberstadt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
85	03.12.2021	Autoverkehr	Lärm	Warten vor der Schule mit laufendem Motor	10	4	Oberstadt	MIV	keine Maßnahme, Lärmaktionsplanung
86	03.12.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Ausweitung der Spielstraße von Jahnstraße auf Holbeinstraße	23	4	Oberstadt	MIV	<b>SCHÜ 1</b>
87	04.12.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Anbindung der Stadtbücherei an den Panoramaweg	10	6	Vogelsang	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
88	04.12.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Unsichere Kreuzung - allgemein rechts vor links für alle wäre besser	8	3	Nonnenbruch	MIV	keine Maßnahme
89	04.12.2021	Sonstiges	Baulicher Zustand	Schlechter Straßenbelag - aber nach den Kanalarbeiten !	11	0	Oberstadt	MIV	keine Maßnahme
90	07.12.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Tempo 30 Zone Nutzlos	6	28	Unterstadt	MIV	keine Maßnahme
91	07.12.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Radfahren erfordert starkem Überlebenswillen	16	14	Oberstadt	RAD	keine Maßnahme
92	07.12.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Doppelspurigkeit aufheben	8	28	Hetterscheidt	MIV	keine Maßnahme
93	07.12.2021	Bus- und Bahnverkehr	Sonstiges	SkyTrain zwischen Velbert und Kettwig Stausee S	14	17	Oberstadt	ÖPNV	keine Maßnahme
94	07.12.2021	Fußverkehr	Baulicher Zustand	Zugang Panoramaweg Ludgerusstraße	8	1	Wassermangel	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
95	08.12.2021	Autoverkehr	Verkehrsführung	Umgehungsstraße vs. Hauptstraße	2	0	ohne Verortung	MIV	<b>MIV 2</b>
96	08.12.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Kreisverkehr Querspange Velberter Straße/Pinnerstraße (Jet-Tankstelle)	2	4	Hetterscheidt	MIV	<b>MIV 2</b>
97	09.12.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Radweg ab Polizeigebäude bitte keine Bettel-Ampeln mehr!	9	7	Unterstadt	RAD	<b>RAD 3</b>
98	10.12.2021	Radverkehr	Knotenpunkt/LSA		3	14	Migua	RAD	keine Maßnahme
99	12.12.2021	Sonstiges	Verkehrsanbindung	Carsharing Angebot	12	7	Oberstadt	MULT	<b>MULT 2</b>
100	13.12.2021	Fußverkehr	Baulicher Zustand	Neuer Spielplatz mit Fußweg zur Hauptstraße	5	2	Oberstadt	FUSS	keine Maßnahme
101	13.12.2021	Autoverkehr	Baulicher Zustand	Sanierung der Ratinger Straße	22	0	Hofermühle	MIV	keine Maßnahme
102	14.12.2021	Sonstiges	Barrierefreiheit	Gehbehindertengerechtes IKG	29	2	Oberstadt	FUSS	keine Maßnahme
103	15.12.2021	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Kreisverkehre	7	0	ohne Verortung	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
104	15.12.2021	Sonstiges	Baulicher Zustand	Lkw-Verkehr, Autoverkehr, Radverkehr, Fußgänger und Lärmbelastung	14	5	Hofermühle	MIV	keine Maßnahme
105	16.12.2021	Lkw-Verkehr	Lärm	Habt Ihr uns in Hofermühle völlig vergessen ?	21	12	Hofermühle	LIEF	keine Maßnahme, Lärmaktionsplanung
106	20.12.2021	Fußverkehr	Sicherheit	Absicherung Panoramaweg	8	7	Oberstadt	FUSS	keine Maßnahme
107	21.12.2021	Radverkehr	Beleuchtung	Effektivere Beleuchtung Panoramaweg	4	1	ohne Verortung	RAD	keine Maßnahme
108	23.12.2021	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Markierungen	5	0	Unterstadt	FUSS	<b>FUSS 1</b>
109	26.12.2021	Fußverkehr	Baulicher Zustand	Fußweg beschädigt	2	0	Oberstadt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
110	26.12.2021	Fußverkehr	Sonstiges	Laternen und Schilder freischneiden	5	0	Hetterscheidt	FUSS	keine Maßnahme

Nr	Datum	Kategorie	Unterkategorie	Überschrift	Like	Dislike	Stadtteil	Handlungsfeld	Berücksichtigung im Maßnahmenkonzept
111	28.12.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Anbindung nach Ratingen schaffen	8	6	Hofermühle	RAD	<b>RAD 2</b>
112	28.12.2021	Radverkehr	Sonstiges	Wasserschutz zum Waschpark	4	17	Oberstadt	RAD	keine Maßnahme
113	28.12.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Radverkehrsführung B227 Stadtgrenze Ratingen Kreuzung Rügenstraße	4	4	Unterilp	RAD	keine Maßnahme
114	28.12.2021	Radverkehr	Radweg	Bushaltestelle	5	2	Selbeck	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
115	28.12.2021	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Radanbindung des Panoramawegs	6	8	Oberstadt	RAD	<b>RAD 3</b>
116	29.12.2021	Radverkehr	Verkehrsführung	Freigabe für den Radverkehr sehr kurze Grünphase für Fuß- und Radverkehr	7	0	Vogelsang	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
117	29.12.2021	Fußverkehr	LSA	Überhöhte Geschwindigkeit	0	2	Selbeck	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
118	29.12.2021	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Taxistand	2	11	Selbeck	MIV	keine Maßnahme
119	31.12.2021	Bus- und Bahnverkehr	Sonstiges	Markierung	9	0	ohne Verortung	PARK	<b>PARK 5</b>
120	01.01.2022	Fußverkehr	Barrierefreiheit	Spielstraße an der Schule, Gefahr in der Rush-Hour, wenn Eltern Ihre Kinder bringen und abholen!!!	1	0	Oberstadt	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
121	02.01.2022	Autoverkehr	Sicherheit	Kreisverkehr	11	0	Oberstadt	SCHÜ	<b>SCHÜ 1</b>
122	02.01.2022	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Sportmöglichkeit	9	5	Oberstadt	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
123	02.01.2022	Sonstiges	Freizeit	20 km	3	2	Nonnenbruch	Sonstiges	keine Maßnahme
124	02.01.2022	Autoverkehr	Geschwindigkeit	Kiss & Ride	2	13	Nonnenbruch	MIV	<b>MIV 2</b>
125	02.01.2022	Autoverkehr	Sicherheit	Abfallkontainer	6	4	Oberstadt	SCHÜ	<b>SCHÜ 1</b>
126	02.01.2022	Sonstiges	Umwelt	Schatten	1	0	Oberstadt	Sonstiges	keine Maßnahme
127	02.01.2022	Sonstiges	Aufenthaltsqualität	Neue Bäume	10	0	Oberstadt	Sonstiges	keine Maßnahme
128	02.01.2022	Sonstiges	Umwelt	Straße seit langer Zeit im sehr schlechten Zustand	9	0	Hofermühle	Sonstiges	keine Maßnahme
129	03.01.2022	Sonstiges	Baulicher Zustand	Kreisverkehr zur Reduzierung von Wartezeiten an der Kreuzung	21	0	Vogelsang	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
130	04.01.2022	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Querung Abtsküche	7	9	Nonnenbruch	MIV	keine Maßnahme
131	05.01.2022	Fußverkehr	Beleuchtung	Abbiegemöglichkeit Radfahrer Richtung Bahnhofstraße	26	0	Abtsküche	FUSS	<b>FUSS 2</b>
132	05.01.2022	Radverkehr	Knotenpunkt/LSA	Südring	5	3	Oberstadt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
133	05.01.2022	Radverkehr	Radweg	Radweg	3	10	Unterstadt	RAD	<b>MIV 1</b>
134	05.01.2022	Radverkehr	Radweg	Rampe	3	4	Unterstadt	RAD	<b>RAD 3</b>
135	05.01.2022	Radverkehr	Baulicher Zustand	Bitte nicht an jede Kreuzung einen Kreisverkehr setzen	5	0	Oberstadt	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
136	05.01.2022	Autoverkehr	Knotenpunkt/LSA	Einbahnstraße einführen	4	4	Nonnenbruch	MIV	keine Maßnahme
137	07.01.2022	Autoverkehr	Verkehrsführung	Velberter Str./Pinner Str.	3	1	Unterilp	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
138	08.01.2022	Autoverkehr	Lärm	Busverbindung Isenbügel abends und am Wochenende	3	12	Hetterscheidt	MIV	keine Maßnahme, Lärmaktionsplanung
139	08.01.2022	Bus- und Bahnverkehr	Taktung	Morgendliche SB19 Sonderfahrt	4	0	Isenbügel	ÖPNV	Prüfauftrag NVP
140	09.01.2022	Bahnverkehr	Taktung	Gefährliche Straßenquerung	7	1	Oberstadt	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
141	09.01.2022	Fußverkehr	Querungshilfe	Fehlender Anschluss für Radfahrer	2	4	Heide	FUSS	<b>FUSS 2</b>
142	09.01.2022	Radverkehr	Verkehrsanbindung	Stolperstelle an der Brücke	4	4	Heide	RAD	Prüfauftrag Verwaltung
143	09.01.2022	Sonstiges	Baulicher Zustand	Unbeleuchteter Weg	4	0	Heide	FUSS	Prüfauftrag Verwaltung
144	09.01.2022	Sonstiges	Beleuchtung	Terassenanbau	2	2	Heide	FUSS	<b>FUSS 1</b>
145	10.01.2022	Sonstiges	Sicherheit	Beschilderung: Sackgasse	4	6	Hofermühle	Sonstiges	keine Maßnahme
146	10.01.2022	Autoverkehr	Beschilderung	Beschilderung: Keine Durchfahrt zum Gewerbegebiet Dieselstraße	8	0	LIEF	MIV	<b>LIEF 1</b>
147	10.01.2022	Lkw-Verkehr	Beschilderung	Bahnverbindung über Panoramaweg wieder herstellen.	11	0	Abtsküche	LIEF	<b>LIEF 2</b>
148	14.01.2022	Bus- und Bahnverkehr	Schienerverkehr	Insel im Stauteich	0	0	Wassermangel	ÖPNV	<b>ÖPNV 1</b>
149	14.01.2022	Sonstiges	Umwelt		0	0	Abtsküche	Sonstiges	keine Maßnahme

(Die Ausführlichen Kommentarbeschreibungen und die jeweiligen Geokoordinaten der einzelnen Anmerkungen und Hinweise liegen der Stadtverwaltung Heiligenhaus vor.)

## Anhang 2

### Maßnahmen und Ideen-Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt

Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmenkonzept
1	Vergünstigung des Bürgerbusses durch Subventionierung	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
2	Verbesserung der Umsteigebeziehung Linie 772 und 774	ÖPNV	ÖPNV 3
3	Einrichtung On-Demand-Busverkehre insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende bzw. höhere Taktung ("Discoline")	ÖPNV	ÖPNV 5
4	frühere und spätere Anbindungen für Pendler	ÖPNV	ÖPNV 3
5	Einrichtung Pendlerverkehre per Bus zum Campus Heiligenhaus und Fachhochschule Bochum	ÖPNV	ÖPNV 1/ÖPNV 3
6	Umstieg Höselers Platz verbessern (Umgestaltung)	ÖPNV	ÖPNV 4
7	ÖPNV-Anbindung nach Mettmann	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
8	Taktung der Linie 770/771 am Wochenende verbessern	ÖPNV	ÖPNV 3
9	Zusätzliche Haltestelle Unterilp	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
10	Ausweitung des Bürgerbusses nach Hetterscheidt	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
11	Schnellbusverbindung nach Düsseldorf sowie Essen (leistungsfähig)	ÖPNV	ÖPNV 2
12	Anbindung Essen Kettwig und Mülheim Sonntags morgens (Linie 774/772) evtl. mit Kleinbussen	ÖPNV	ÖPNV 3
13	mehr Schnellbusverbindungen oder höherrangiger ÖPNV (Bahn)	ÖPNV	ÖPNV 1
14	mehr OV Busse aus den Stadtteilen	ÖPNV	Prüfauftrag Verwaltung
15	Senkung der Ticketpreise im ÖPNV	ÖPNV	keine Maßnahme
16	Carsharing-Angebot insbesondere für die Fahrt in Großstädte (Düsseldorf, Essen)	Multimodalität	MULT 2
17	Hauptstraße als Fahrradstraße (zur Verbesserung der Verkehrssicherheit)	Radverkehr	RAD 1 / RAD 3
18	kein Radweg entlang der Ratinger Straße	Radverkehr	RAD 3
19	Angebot von Leihfahrrädern inkl. Lastenrädern	Radverkehr	MULT 3
20	Brücke für den Radverkehr entlang der A44 Höhe Hülsbeker Straße	Radverkehr	RAD 2
21	Schnelle und steigungsarme Radverbindung nach Düsseldorf	Radverkehr	keine Maßnahme
22	kein ausreichender Platz für Radweg und Straße an Hofermühle	Radverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
23	schlechte Radverkehrsführung Höselers Platz	Radverkehr	RAD 3
24	Siegweg: zu schmale Breite für den Radverkehr	Radverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
25	fehlender Radanschluss Herzogstraße	Radverkehr	RAD 3
26	Wegnahme "Schikane" (Umlaufsperr?) in der Blume	Radverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
27	fehlende Abstellanlagen für den Radverkehr am Südring	Radverkehr	RAD 4
28	Optimierung der Radführung zu Marktzeiten	Radverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
29	zweispuriger Panorama Radweg	Radverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
30	mehr Abstellmöglichkeiten für den Radverkehr an Schulen (evtl. auch für Lastenräder als Eltern-Taxi)	Radverkehr	RAD 4
31	Herstellung Barrierefreiheit des Gehwegs - Rheinlandstraße	Fußverkehr	FUSS 1
32	Herstellung Barrierefreiheit des Gehwegs - Pinner Straße	Fußverkehr	FUSS 1
33	Herstellung Barrierefreiheit des Gehwegs - Velberter Straße	Fußverkehr	FUSS 1
34	Herstellung Barrierefreiheit des Gehwegs - Linderfeldstraße	Fußverkehr	FUSS 1



Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmenkonzept
35	Anbringung von Leitsystemen, akustischen Signalen an Übergängen	Fußverkehr	FUSS 2
36	Herstellung Barrierefreiheit - Haltestelle Höseler Platz	Fußverkehr	FUSS 2
37	Herstellung Barrierefreiheit - Zugang Rathaus	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
38	Herstellung Barrierefreiheit - Platzmangel Übergang an Sparkasse für Rollstuhl	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
39	Herstellung Barrierefreiheit - Zugang Behindertentoilette nicht barrierefrei	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
40	Herstellung Barrierefreiheit - Zugang Aula IKG zu langer Weg	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
41	Herstellung Barrierefreiheit - Zugang Einzelhandel für Rollstühle mit Hilfe von Legosteinen	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
42	Hauptstraße: Querung mit Hilfe von Aufpflasterungen auf Höhe Sparkasse, evangelische Kirche, katholische Kirche	Fußverkehr	Prüfauftrag Verwaltung
43	Anlaufstelle bei LSA-Ausfall	Fußverkehr	keine Maßnahme, da zu speziell
44	Optimierung LSA (wenn möglich automatische Grünlichtschaltung ohne Anforderung)	Fußverkehr	FUSS 4
45	Pinner Straße/Dieselstraße Querungsstelle	Fußverkehr	FUSS 2
46	Velberter Straße/Auffahrt A44 Querungsstelle	Fußverkehr	FUSS 2
47	Pinner Straße/Velberter Straße (Wartezeit auf Mittelinsel)	Fußverkehr	FUSS 2
48	Hauptstraße/Abtskücher Straße Querungsstelle	Fußverkehr	FUSS 2
49	Hauptstraße/Westfalenstraße Querungsstelle	Fußverkehr	FUSS 3
50	Velberstraße Höhe Reiffeisen-Markt Querungsstelle	Fußverkehr	FUSS 4
51	Sanierung Treppenanlage - Laubecker Straße/Südring	Fußverkehr	FUSS 1
52	Sanierung Treppenanlage - Karlstraße	Fußverkehr	FUSS 1
53	Umplanung Übergang Westfalenstraße/Am Rathaus: klare Regelung (Ampel oder Zebrastreifen) anstelle des gepflasterten Übergangs, Wegfall der Dunkelampel	Fußverkehr	FUSS 4
54	Dunkelampeln verdeutlichen	Fußverkehr	FUSS 4
55	Gerhard-Tersteegen-Schule Hol- und Bringzone auf Höhe der Turnhalle	Schülerverkehr	SCHÜ 1
56	Gesamtschule Heiligenhaus/Grundschule Schulstraße Hol und Bringzone Südring und Bergische Straße	Schülerverkehr	SCHÜ 1
57	Kreisverkehr Bergische Straße/Hülsbecker Straße	MIV	Prüfauftrag Verwaltung
58	keine Gegenläufigkeit Südring (nicht geeignet für die Menge an MIV+Lkw) (Umgestaltung der Abtskücher Straße bei Gegenläufigkeit Südring unklar)	MIV	MIV 1
61	mehr Ladesäulen Innenstadt und äußerer Bereich sowie Industriegebiet	MIV	PARK 4
62	zentrale Ablagestelle für Paketlieferdienste	Lieververkehr	LIEF 1
63	kostenpflichtiges Parken als Anreiz andere Verkehrsmittel zu nutzen	Parken	PARK 2
64	Wohnmobilstellplätze (insbesondere Westfalenstraße/Bahnhofsstraße und Kurt-Schuhmacher-Straße)	Parken	keine Maßnahme, da zu speziell
65	Parkleitsystem	Parken	PARK 3
66	Ladeplätze umwidmen zu Kurzzeit-Plätzen	Parken	PARK 4
67	Parksituation ungleich Verkehr Bergische Straße/Ratinger Straße	Parken	Prüfauftrag Verwaltung
68	Zentrale Parkmöglichkeit für (E-)Autos und Fahrrad Linderfeldstraße	Parken	PARK 4

---

Nr	Maßnahme (Vorschlag)	Handlungsfeld	Maßnahmenkonzept
69	Zugang vom Parklatz hinter Akzenta zu Akzenta	Parken	keine Maßnahme
70	weniger Flächenverbrauch durch Parkhaus anstelle von Parkplätzen	Parken	PARK 1

---

## Anhang 3

### Dokumentation der Planungsspaziergänge

---

29.01.2022

### Planungsspaziergänge Heiligenhaus

**Datum:** 29.01.2021

**Zeit:**

1. Planungsspaziergang 10:00 bis 11:45 Uhr
2. Planungsspaziergang 12:30 bis 14:00 Uhr

#### 1. Planungsspaziergang

Route mit folgenden Aufstellorten

1. Aufstellort: Rathaus (Start)
2. Aufstellort: Basildonplatz
3. Aufstellort: Westfalenstraße/Rheinlandstraße
4. Aufstellort: Höseler Platz
5. Aufstellort: Südring
6. Aufstellort: Schulstraße
7. Aufstellort: Kirchplatz

Ende des Spaziergangs am Rathaus

#### 1. Aufstellort Rathaus

- Begrüßung, Einführung durch Herr Krahl und büro stadtVerkehr

#### 2. Aufstellort Basildonplatz

- Gestaltung der Westfalenstraße insgesamt gut
- Fußgängerüberwege sind teilweise unklar für Fußgänger und Autofahrer
- Die Achse vom Panoramaradweg bis zur Hauptstraße sollte ausgebaut werden (Maßnahme Place de Meaux)
- Entlang der Westfalenstraße fehlen Gehwege zwischen Kettwiger Str. und Basildonplatz (diese werden errichtet nach Realisierung ISEK-Maßnahmen)

#### 3. Aufstellort Westfalenstraße/Rheinlandstraße

- Es fehlt eine Querungsstelle für Fußgänger in Höhe der Rieskuhlstraße
- Bewohner des Altenheims können hier oftmals nicht queren. Die Benutzung der Ampel oder der Querung an der Kettwiger Str. sind extrem weite Umwege.

#### 4. Aufstellort Höseler Platz

- Die Hauptstraße ist hier sehr eng und die Gehwege sind auf der nördlichen Seite extrem durch Baumwurzeln beschädigt. Dies ist extrem schlecht für die Barrierefreiheit und nur schwer für Gehbehinderte oder Personen mit Kinderwagen zubenutzen.

- Die Bushaltestelle Höseler Platz ist nicht optimal als Umstiegshaltestelle geeignet. Bei manchen Fahrtrelationen muss man an der Haltestelle Unterstadt aussteigen und bergauf bis Höseler Platz laufen. Es wird angeregt, einen zentrale(re)n Verknüpfungspunkt am Höseler Platz zu bauen
- Der Höseler Platz ist für den MIV ebenfalls nicht optimal. Zu Spitzenstunden herrscht Rückstau. Der Bau eines Kreisverkehrsplatzes wird vorgeschlagen.

### 5. Aufstellort Südring

- Der Südring als zweispurige Einbahnstraße wird oft zum Rasen genutzt.
- Die angedachte Zweirichtungsführung wäre sinnvoll und sollte geprüft werden.
- Für Radverkehr ist wenig Platz, selbst wenn man die Straße für den Autoverkehr vorsieht, sollte man den Radverkehr nicht komplett vergessen
- Teilweise gefährliche Einmündungen in den Südring, z.B. von Werkerhofstraße, wo viele den Südring zum trink gut queren kommt es häufig zu Gefahrensituationen.

### 6. Aufstellort: Schulstraße

- Schulstraße wird als Schulweg zur Gesamtschule genutzt
- Die Querung des Südrings für Schüler ist teilweise eine Herausforderung
- Vor der Grundschule an der Schulstraße stehen häufig Elterntaxis, die dort auch wenden und für Probleme und Gefahren sorgen

### 7. Aufstellort: Kirchplatz

- Die Lieferzonen auf der Hauptstraße sind gefährlich für Radfahrer und Fußgänger, da Lieferwagen oft nicht richtig parken und noch halb auf der Fahrbahn bzw. dem Radweg stehen.
- Warum können Lieferzonen nicht auch anders genutzt werden? Z.B. für Außengastronomie? Braucht man die Lieferzonen überhaupt in diesem Maße?
- Generell wird der Umbau der Hauptstraße aber positiv bewertet.

---

## 2. Planungsspaziergang

Route mit folgenden Aufstellorten

1. Aufstellort: Rathaus (Start)
2. Aufstellort: Rheinlandstraße
3. Aufstellort: Panorama Radweg
4. Aufstellort: Campus Velbert/Heiligenhaus
5. Aufstellort: Kirchplatz
6. Aufstellort: Mittelstraße
7. Aufstellort: Immanuel-Kant-Gymnasium
8. Aufstellort Südring

Ende des Spaziergangs am Rathaus

### 1. Aufstellort Rathaus

- Begrüßung und Einführung durch Herr Krahl und büro stadVerkehr

## 2. Aufstellort Rheinlandstraße

- Schwierige Verhältnisse der Verkehrsarten bei Straßenquerungen
- Klärung der Funktion und des rechtlichen Rahmens der Dunkelampel, die Zulässigkeit der Einrichtung von Lichtsignalanlagen und Fußgängerüberwegen.

## 3. Aufstellort Panorama Radweg

- Die Teilnehmer des Planungsspaziergangs nutzen unterschiedliche Routen um aus Richtung Velbert Ziele in der Innenstadt von Heiligenhaus zu erreichen. Grund sind unterschiedliche Präferenzen bei der Auswahl der Wege (Steigungen, Ausbaustandard Radwege)
- Ampelschaltung am Real ist für den Radverkehr nicht günstig (lange Wartezeiten bei Querung)
- Umbau der bergischen Straße verbessert die Anbindung

## 4. Aufstellort Panorama Radweg

- Höherwertiger ÖPNV
- Reaktivierung Verbindung der Linie 770 und S-Bahn In Randzeiten 25 Minuten Wartezeit aufgrund des 30-Taktes der S-Bahn
- Reaktivierung der Niederbergbahn ist auf der vorhandenen Trasse des Radschnellweges kaum umsetzbar. Eine Alternative für die Schaffung einer höherwertigen ÖPNV-Anbindung könnte eine Magnetschwebbahn sein. Machbarkeitsstudien aus München sehen vielversprechend aus.

## 5. Aufstellort Kirchplatz

- Konflikte zwischen Lieferverkehren und Radverkehr, Bauliche Maßnahmen können diese Konflikte nicht verringern ohne andere verkehrliche Probleme oder Nachteile zu erhalten.
- Taxistellplätze werden kaum genutzt. Eine Verlagerung wäre denkbar.
- Fahrradabstellbügel werden oftmals umgefahren.
- Fahrradboxen in der Innenstadt zum sicheren Abstellen des Fahrrades wären wünschenswert
- Querungen direkt am Kreisverkehr sind in Tempo 20 Zonen nicht notwendig und würden die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger einschränken.

## 6. Aufstellort: Mittelstraße

- Erreichbarkeit der Volkshochschule (VHS) mit dem Fahrrad verkehrlich nicht optimal, Nachfrage ist aber auch nicht so hoch. Langfristig wäre ein neuer Standort für die VHS sinnvoll

## 7. Aufstellort: Immanuel-Kant-Gymnasium

- Hoher morgendlicher K+R-Verkehr an der Schule. Dieser wird sich wahrscheinlich kurzfristig nicht ändern lassen, da viele Schüler nicht aus Heiligenhaus, sondern den umliegenden Städten kommen.
- Schüler queren oftmals ohne MIV (der Vorrang hat) zu beachten
- Schülerlotsenkonzept ist an der Schule schon umgesetzt worden.

## 8. Aufstellort: Südring



- 
- Situation auf dem Südring ist insgesamt unbefriedigend. Fahrzeuge fahren zu schnell. Innerörtliche Überholmöglichkeit besteht hier und führt zu schnellerem Fahren und zu schnellerem Beschleunigen.
  - Eine Gegenläufige Führung des Verkehrs wäre denkbar. Die Fahrbeziehungen würden sich aber trotz des Entfalls der Einbahnstraßenregelung nicht grundlegend ändern.
  - Auf dem Südring sollen Verbesserungen für den Radverkehr umgesetzt werden, auch wenn die Hauptradverkehrsachsen auf dem Panoramaradweg, der Hauptstraße und der Bergischen Straße (Fahrradstraße) verlaufen sollen. Dabei sollen auch die Querverbindungen für den Radverkehr gestärkt werden.
  - Die Parkplätze auf dem Südring werden benötigt und es gibt keine Alternative für die Stellplätze.

Hilden, 24.01.2022

