

3.4 Mobilität

Für die Vitalität einer Innenstadt ist die Erreichbarkeit des zentralen Versorgungsbereiches ein wesentlicher Faktor. Die Innenstadt soll mit verschiedenen Verkehrsmitteln bequem erreichbar sein, zugleich sollen die Stadträume eine hohe Aufenthaltsqualität für die Besucher*innen bieten. Im Umkehrschluss besteht die Gefahr, dass potenzielle Besucher*innen der Innenstadt verloren gehen, wenn sich die Rahmenbedingungen für das präferierte Verkehrsmittel verändern. In diesem Sinne werden die Rahmenbedingungen der unterschiedlichen Verkehrsmittel gesondert betrachtet.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Historisch stellt die Hauptstraße die wichtigste verkehrliche Erschließung des Plangebietes dar. Sie führt in West-Ost-Richtung durch das Plangebiet und verbindet Heiligenhaus mit den benachbarten Siedlungsbereichen Velbert und Ratingen-Hösel. Der Bau der nördlichen Entflechtungsstraße (Westfalenstraße) im Jahr 2011 (vgl. Kap. 2.5) ermöglichte eine Umleitung des Durchgangsverkehrs; seitdem gilt im Bereich der als Einbahnstraße gestalteten Hauptstraße Tempo 30, im Bereich zwischen Rathausplatz und Kirchplatz sogar Tempo 20, während auf den parallel verlaufenden Straßen Südring und Westfalenstraße bis zu 50 km / h gefahren werden darf.

Innerhalb des Plangebietes liegen zahlreiche öffentliche Stellplatzanlagen, die für einen Besuch der Innenstadt genutzt werden können. Diese konzentrieren sich im nördlichen Plangebiet und umfassen:

- Parkplatz Kettwiger Straße
- Stellplatzanlage auf dem ehemaligen Kiekert-Areal
- Parkplatz Ladestraße (Altes Pastorat)
- Parkplatz am Basildonplatz
- Parkplatz hinter dem Rathaus (»Schleifenparkplatz«)
- Parkplatz Am Rathaus / Westfalenstraße (»Vogelparkplatz«)

Südlich der Innenstadt existiert mit dem Parkplatz Immanuel-Kant-Gymnasium eine größere Stellplatzanlage, die jedoch außerhalb des Plangebietes liegt. Darüber hinaus befinden sich im Straßenraum innerhalb des Plangebietes weitere Stellplätze. Im westlichen Plangebiet verfügen ein Discounter sowie ein Getränkemarkt über Kundenparkplätze. Darüber hinaus verfügt das Nahversorgungszentrum »Forum Hitzbleck« über eine großzügige Stellplatzanlage, die auch für einen Besuch der Innenstadt genutzt werden kann.

Ergänzt werden die Stellplatzanlagen durch das Parkangebot entlang der Hauptstraße. Zwar ist die Anzahl der Parkplätze eher gering, dennoch bietet sich dadurch grundsätzlich die Möglichkeit, zentral in der Innenstadt zu parken.

Insgesamt ist die Innenstadt mit Stellplätzen sehr gut ausgestattet. Durch eine Bündelung und smarte Vernetzung des Stellplatzangebotes besteht das Potenzial, bestimmte Stellplatzangebote zugunsten anderer Nutzungen aufzugeben. Für eine genaue Analyse hat die Stadt Heiligenhaus ein entsprechendes Parkraumkonzept im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzeptes bereits in Auftrag gegeben.

Öffentlicher Personennahverkehr

Innerhalb der Innenstadt verkehren mehrere Busverbindungen mit folgenden Routen²¹:

- Bürgerbuslinie 2 (Basildonplatz – Wassermangel – Oberlip – Innenstadt – Nonnenbruch – Friedhof – Innenstadt)
- Buslinie O17 (Dorfkrug – Südring – Heide – Hauptstraße – Dorfkrug)
- Buslinie 770 zwischen Velbert und Ratingen Hösel
- Buslinie 771 zwischen Velbert und Ratingen Mitte
- Buslinie 772 zwischen Unterlip und Kettwiger Markt in Essen
- Buslinie 774 zwischen Klinikum Niederberg in Velbert und Kettwiger Markt in Essen
- Schnellbuslinie SB 19 zwischen Heiligenhaus und Essen Zentrum

Aufgrund der Einbahnstraßenregelung entlang der Hauptstraße und des Südrings verkehren die meisten Buslinien in der Innenstadt auf beiden Straßen in entgegengesetzten Richtungen. Entlang der Hauptstraße befinden sich die Haltestellen mit Zielrichtung Westen und entlang des Südrings in Zielrichtung Osten. Die Linien 770, 771, 772 und 774 bieten dabei Anknüpfung an die S-Bahnhaltepunkte der S 6 in Ratingen-Hösel und »Kettwig Stausee«. Die SB 19 verkehrt bis Essen Hauptbahnhof und gewährt dort Anschluss an den Regional- und Fernverkehr.

Der Verkehrsverbund VRR hat in seinem verbundweiten Konzept für die Errichtung von Mobilstationen die Haltestellen Rathaus und In der Blume / Stadtmitte als kombinierten Standort für solch einen intermodalen Umsteigepunkt vorgeschlagen. Ein Förderantrag für das Jahr 2022 ist gestellt. Die Priorität wird als mittelfristig eingestuft, dabei sollen vorerst eine Stele und Wegweisung für die Mobilstation sowie eine überdachte Bike & Ride-Anlage erstellt werden. Eine weitere kombinierte Mobilstation soll an den Haltestellen Höselers Platz und Unterstadt realisiert werden.

Die Mobilstationen bieten die Möglichkeit, intermodales Verkehrsverhalten – also Wege mit Hilfe von mehreren Verkehrsmitteln – zu bewältigen, zu erleichtern und hierdurch Anreize für eine klimagerechtere Mobilität zu schaffen.

Eine Besonderheit in Heiligenhaus ist zudem der seit 2012 eingerichtete Bürgerbus, der es besonders Senior*innen ermöglicht und erleichtert, sich innerhalb der Stadt Heiligenhaus zu bewegen. Das Angebot kann werktags ganztägig sowie samstags vormittags in Anspruch genommen werden.

Rad- und Fußwege

Die Innenstadt verfügt über eine ausgewiesene Fußgängerzone im Bereich des Rathausplatzes, die sich bis zum Nahversorgungszentrum an die Westfalenstraße erstreckt. Auch der Kirchplatz ist außerhalb der designierten Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr nicht nutzbar. Darüber hinaus bestehen weitere Fußwegebeziehungen in der Innenstadt, wie z. B. die Hefelmannngasse oder im Bereich der Grünflächen, die für den motorisierten Verkehr gesperrt sind. In Kombination mit den übrigen Verkehrsflächen ergibt sich hierdurch ein engmaschiges Fußwegenetz, das durch die Westfalenstraße (und im weiteren Verlauf Hauptstraße) im Norden und den Südring im Süden mit einem jeweils erhöhten Verkehrsaufkommen klare Barrieren erfährt. An beiden Straßen befinden sich jedoch an ausgewählten Orten Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und / oder Lichtsignalanlagen.

Die Barrierewirkung der Hauptstraße konnte im zentralen Innenstadtbereich durch die Umleitung des Durchgangsverkehrs deutlich reduziert werden, sodass eine Querung an jeder Stelle ohne Querungshilfe problemlos möglich ist. Zwar wurde im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Neugestaltung der Hauptstraße die Einrichtung einer Fußgängerzone zwischen »Kirche und Kirche«, vorgeschlagen, jedoch hat sich die umgesetzte Lösung einer verkehrsberuhigten Einkaufsstraße als konsensfähig herausgestellt. Hierdurch

²¹ vgl. <https://www.rheinbahn.de/fahrplan/Liniennetzplne/Heiligenhaus.pdf> und <https://www.buergerbus-heiligenhaus.de/fahrstrecke.html> (Stand: Mai 2021)

konnte auch ein entgegen der Fahrtrichtung verlaufender Radfahrstreifen eingerichtet werden, sodass der Radverkehr in beide Richtungen erlaubt ist. Dieser endet jedoch an der Einmündung Kurze Straße und Hauptstraße, die keine entsprechenden Radverkehrsanlagen aufweist. Positiv ist hervorzuheben, dass sich entlang der Hauptstraße zahlreiche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder befinden.

Der PanoramaRadweg stellt das Rückgrat für den kommunalen und regionalen Radverkehr dar. Aufgrund der geringen Steigung ist der Radweg trotz der örtlichen Topographie leicht zu befahren und bietet in Richtung Westen eine attraktive Wegeverbindung zu den Stadtteilen Wassermangel, Oberilp, Unterilp weiter in Richtung Essen-Kettwig sowie in Richtung Osten nach Hetterscheidt und Velbert. Im Bereich der Innenstadt bestehen mehrere Anbindungspunkte an den PanoramaRadweg, u. a. am Thormählen- und Helfmannpark sowie am Nahversorgungszentrum »Forum Hitzbleck«.

Mit der Hülsbecker Straße befindet sich zudem eine Fahrradstraße innerhalb des Plangebietes. Aufgrund der angrenzenden Gesamtschule und dem »Club« stellt die Straße eine wichtige Wegeverbindung für Kinder und Jugendliche dar. Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße konnte eine erhöhte Verkehrssicherheit insbesondere für diese Zielgruppe erreicht werden.

Abb. 40: SWOT Handlungsfeld D: Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verkehrsberuhigung der Hauptstraße seit Umleitung auf Entflechtungsstraße ▪ gute Anbindung der Innenstadt an das Busnetz ▪ PanoramaRadweg als Rückgrat des Radverkehrs ▪ Radfahrstreifen entgegen Fahrtrichtung entlang der Hauptstraße ▪ Widmung der Hülsbecker Straße als Fahrradstraße 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Westfalenstraße und Südring als Barrieren für den Fuß- und Radverkehr ▪ fehlende Radverkehrsanlagen, insbesondere im Bereich der Hauptstraße zwischen Kurze Straße und Höseler Platz
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung, Bündelung und smarte Vernetzung von Stellplätzen in der Innenstadt ▪ Förderung eines intermodalen und klimage-rechten Verkehrsverhaltens durch Mobilitätsstationen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Verlust von Besucher*innen aufgrund veränderter Rahmenbedingungen für das präferierte Verkehrsmittel

Abb. 41: Mobilität in der Innenstadt



Quelle: post welters + partner / cima (2021)