

3.4 Mobilität

In Bezug auf die Mobilität innerhalb des Plangebietes sind die folgenden wesentlichen Funktionen der Stadt Heiligenhaus bzw. des ISEK-Gebietes zu betrachten:

- Der Wohnstandort, in welchem 22,5 Prozent der Einwohner*innen der Stadt Heiligenhaus wohnen.
- Der Gewerbestandort Heiligenhaus, der durch den Innovationspark im Umfeld des Plangebietes in Zukunft weiter an Bedeutung gewinnen wird.
- Der Freizeitstandort, der durch das Heljensbad und den Sportplatz sowie weitere Freizeitaktivitäten und Angebote von Sportvereinen für das gesamte Stadtgebiet (und teilweise darüber hinaus) eine besondere Bedeutung besitzt.

In diesem Sinne werden die Erreichbarkeit und die sonstigen Rahmenbedingungen für den ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie den MIV untersucht.

Öffentlicher Personennahverkehr

Durch das Plangebiet verkehren mehrere Busverbindungen mit folgenden Routen:

- Buslinie 770 zwischen Velbert und Ratingen Hösel (Haltestellen entlang der Höselers Straße)
- Buslinie 771 zwischen Velbert und Ratingen Mitte (Haltestelle entlang der Ratinger Straße)
- Buslinie 772 zwischen Unterilp und Kettwiger Markt in Essen (Haltestellen entlang der Höselers Straße)
- Buslinie 774 zwischen Klinikum Niederberg in Velbert und Kettwiger Markt in Essen (Haltestellen entlang der Höselers Straße)
- Buslinie O17 zwischen Dorfkrug und Innenstadt (Haltestellen entlang Talburgerstraße)

Darüber hinaus gibt es in Heiligenhaus auch ein ergänzendes Angebot der Bürgerbuslinie BB2, die u. a. die Stadtteile Oberilp und Nonnenbruch mit der Innenstadt verbindet. Dem Bürgerbus kommt insbesondere für die Erschließung des Nonnenbruchs eine besondere Bedeutung zu, da dort im Vergleich zur Oberilp ein besonders engmaschiges Netz an Bürgerbushaltestellen zur Verfügung steht. Dadurch werden kurze Wege vom Wohnort zu den Bürgerbushaltestellen gewährleistet. Die Haltestellen sind jedoch nicht mit einem Wetterschutz, Sitzgelegenheiten oder sonstigen Gestaltungselementen ausgestattet. Auf das Angebot macht lediglich ein Haltestellenzeichen auf einer Steele mit Fahrplan aufmerksam.

Die sonstigen Buslinien bieten entlang der Haupteinfahrstraßen eine schnelle und direkte Anbindung an die Innenstadt sowie an die umliegende Region. Die Buslinien 770, 771, 772 und 774 ermöglichen einen Anschluss an die Haltepunkte der S6 und somit in Richtung Essen und Düsseldorf. Die Haltestellen sind in der Regel mit Wetterschutz, Sitzgelegenheiten und weiteren Gestaltungselementen ausgestattet.

Im verbundweiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen hat der VRR die Haltestelle Unterstadt (Höselers Platz) als Standort für eine Mobilstation vorgeschlagen. Gemäß dem Konzept sollen hier eine B+R-Anlage sowie eine Stele zur Wegweisung entstehen. Insbesondere für den Nonnenbruch kann damit ein erster Ansatz zur Förderung eines intermodalen Verkehrsverhaltens (Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges) erreicht werden, der durch ergänzende Maßnahmen weiterentwickelt werden kann.

Abb. 39: Haltestellen des Bürgerbusses (links) und des Linienverkehrs (rechts)



Quelle: post welters + partner / cima (2021)

Motorisierter Individualverkehr

Im Plangebiet liegen zwei klassifizierte Straßen, welche die beiden Stadtteile mit dem überregionalen Straßennetz verbinden. Die Ratinger Straße (L156) wird westlich des Stadtteils Nonnenbruch geführt; sie leitet den Verkehr im Süden zur Anschlussstelle der A 44 und weiter in Richtung der Kreisstadt Mettmann. Die B 227 verläuft als Höselstraße in Ost-West-Richtung durch das Plangebiet und verbindet die Oberilp mit der Innenstadt sowie Hösel und Ratingen. Auf den klassifizierten Straßen gilt in der Regel eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, während die Wohnstraßen abseits der klassifizierten Straßen zumeist als 30er-Zone ausgewiesen sind.

Das Parken erfolgt innerhalb der Wohngebiete vorwiegend dezentral im öffentlichen Straßenraum sowie im Bereich der Mehrfamilienhausstrukturen durch Stellplätze für die Bewohnerschaft auf dem privaten Grundstück. Im Nonnenbruch sind diese Stellplatzangebote kleinteiliger, zudem bestehen an einzelnen Stellen Garagenhöfe (Werkerhofplatz, Bergische Straße), während in der Oberilp die Abstandflächen zwischen den Gebäuden teils stark (insbesondere entlang der Harzstraße) vom ruhenden Verkehr geprägt sind. Zudem besteht mit dem Parkplatz an der Rhönstraße ein großzügiges Stellplatzangebot in der Oberilp. Trotzdem besteht in der Oberilp ein hoher Parkdruck. Daher weist der Straßenbau aktuell neue Parkplätze aus. Im Nonnenbruch findet sich die größte Konzentration an öffentlichen Stellplätzen im Bereich der Stettiner Straße.

Insgesamt handelt es sich bei den beiden Stadtteilen um autoorientierte Wohnstandorte. Es besteht die Gefahr, dass die Mobilität und somit die Zugänglichkeit von Orten und Ressourcen bei zunehmender Bedeutung klimafreundlicher Mobilitätsangebote und gleichzeitig steigenden Kosten für den motorisierten Individualverkehr für die Bevölkerung eingeschränkt wird. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund der vergleichsweise geringen finanziellen Ressourcen der Bevölkerung vor Ort und der immer älter werdenden Bevölkerung kritisch zu betrachten.

Im Gewerbegebiet Weilenburgstraße / Schopshofer Weg ist das öffentliche Stellplatzangebot innerhalb der öffentlichen Verkehrsfläche dezentral verteilt. Die Unternehmen verfügen zudem auf dem eigenen Grundstück zumeist über private Stellplätze. Am Heljensbad gibt es eine begrünte Stellplatzanlage, die von Besucherinnen und Besuchern genutzt werden kann. Östlich angrenzend befindet sich mit der Stellplatzanlage der Firma Kiekert eine große, nur in Teilen begrünte Stellplatzanlage, die von der Belegschaft genutzt wird.

Rad- und Fußwege

Das Rad- und Fußwegenetz entspricht in weiten Teilen dem Straßennetz, wird jedoch durch weitere Wegeverbindungen innerhalb des Plangebietes ergänzt. Diese befinden sich vorwiegend innerhalb von Grünflächen sowie vereinzelt zwischen bebauten Bereichen und verdichten so das Wegenetz. Positiv hervorzuheben ist die Einbindung in den Verlauf des Panoramaradweges im Stadtteil Oberilp. Über eine Wegeverbindung ausgehend von der Grubenstraße besteht ein Anschluss an den Radwanderweg; er schafft damit eine durchgehende Verbindung vom Stadtteil in die Innenstadt. Die Zuwegung ist nur teilweise ausgebaut und bedarf einer Modernisierung.

In der Regel sind im gesamten Plangebiet mindestens einseitig Bürgersteige parallel zur Straße angelegt. In der Oberilp lassen sich insbesondere entlang der Hunsrück- und der Harzstraße Unterbrechungen durch Baumscheiben feststellen, deren Wurzeln das Querens mit Gehhilfen oder Kinderwagen einschränkt (vgl. Abb. 40). Die einseitigen Gehwege in

der Hunsrückstr und Harzstraße sind das Ergebnis eines Beschlusses des Ausschusses für Stadtentwicklung und Umwelt, um den vorhandenen Baumbestand in Oberilp zu sichern. Der Gehweg wurde einseitig wieder nutzbar gemacht, sodass anstatt 41 Bäumen, nur 14 Bäume gefällt werden mussten. Dies ist ein guter Kompromiss um sowohl den Grünbestand als auch die Wegeführung im Bestand zu sichern.

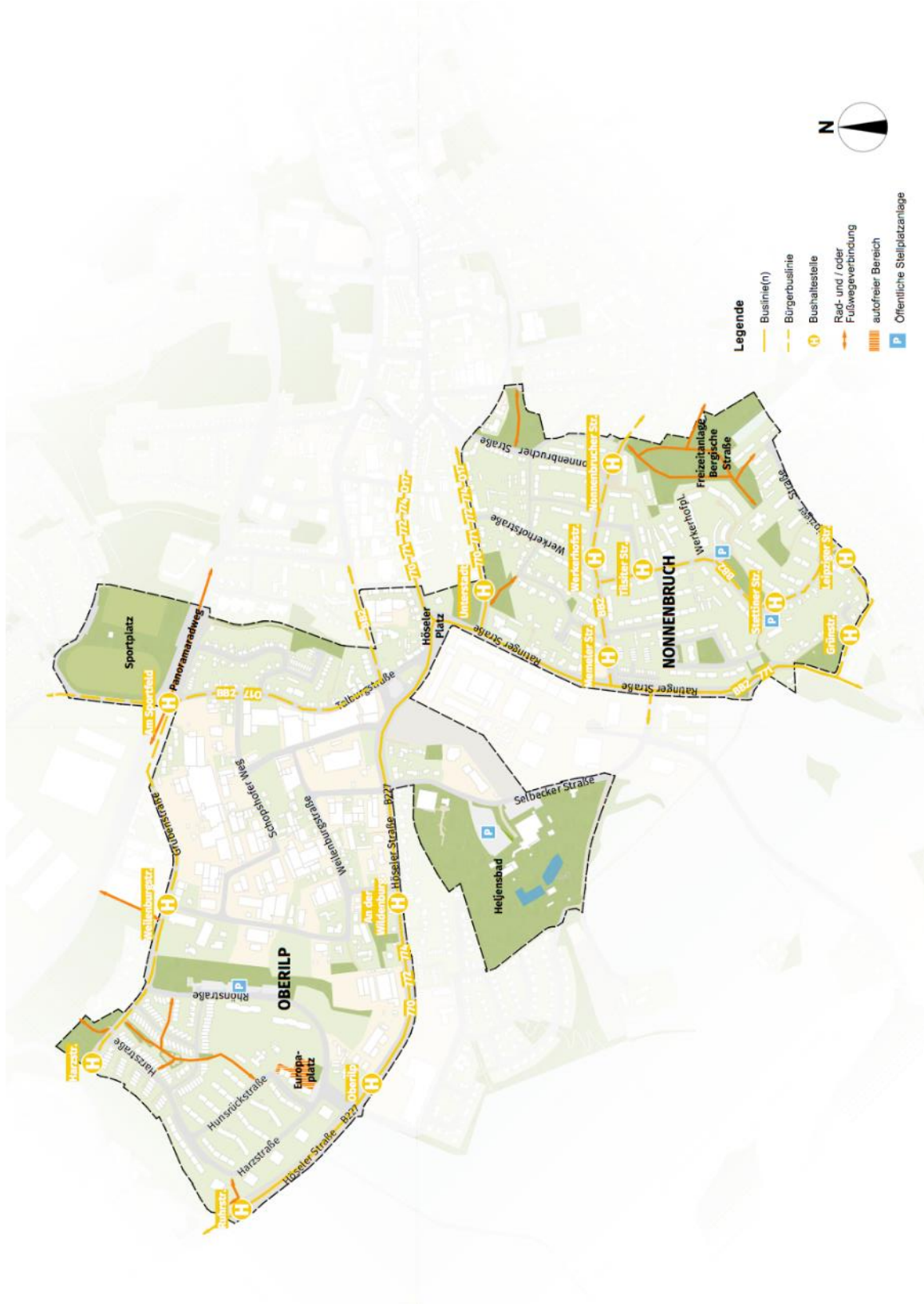
Der Europaplatz ist für den motorisierten Verkehr gesperrt und bietet somit einen verkehrsberuhigten Platzbereich innerhalb der Oberilp.

Abb. 40: Unterbrechung der Fußwegeverbindung durch Baumscheibe



Quelle: post welters + partner / cima (2021)

Abb. 41: Analysekarte zur Mobilität in Oberilp / Nonnenbruch



Quelle: post welters + partner / cima (2021)

Abb. 42: SWOT Handlungsfeld D: Mobilität

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Haltestellen der Linienbusse entlang der klassifizierten Straßen mit direkter Anbindung an die Innenstadt sowie die Region (insb. Anschluss an S 6) ▪ Angebote des Bürgerbusses für die innerstädtische Anbindung (insbesondere im Nonnenbruch engmaschiges Netz) ▪ gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz ▪ Tempo 30 bzw. verkehrsberuhigt im Bereich der Wohnstraßen ▪ Anbindung an den PanoramaRadweg mit durchgehender Rad- und Fußwegeverbindung bis in die Innenstadt (Oberilp) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Einschränkungen und Barrieren im Fuß- und Radwegenetz ▪ Anbindung an den PanoramaRadweg in der Oberilp nicht adäquat ausgebaut und unzureichend beschildert ▪ fehlende Ausstattung von Haltestellen des Bürgerbusses (kein Wetterschutz, Sitzgelegenheiten etc.)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Förderung eines intermodalen Verkehrsverhaltens durch die Mobilstation Unterstadt (Höseler Platz) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ geringe Mobilität und Zugänglichkeit bestimmter Bevölkerungsgruppen aufgrund des autoorientierten Charakters der Wohnstandorte