MoVe

Mobilitäts- und Verkehrskonzept für die Stadt Willich

STADT WILLICH

MoVe
Mobilitäts- und Verkehrskonzept für die Stadt Willich

Auftraggeber/in:

Stadt Willich
Geschäftsbereich Stadtplanung
Rothweg 2
47877 Willich

Ansprechpartner/in:
Kerstin Wild
Tim Orth

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

Bearbeiter/in:
Jean-Marc Stuhm
Mira Isfort
Marius Lenz
Lennart Bruhn

Bildquellen:
Eigene Aufnahme (links)
Stadt Willich

Stand: Mai 2023

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

1 Einleitung 5
1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung 5
1.2 Vorgehensweise 6
1.3 Beteiligungsverfahren 8
1.3.1 Interne Abstimmung mit der Verwaltung 8
1.3.2 Online-Beteiligung anhand einer interaktiven Kartenanwendung 8
1.3.3 Planungsradtouren 10
1.3.4 Bürgerveranstaltungen 11
2 Bestandsaufnahme und -analyse 13
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur 13
2.1.1 Bevölkerungsentwicklung 14
2.1.2 Regionale und überregionale Anbindung 15
2.1.3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte 16
2.1.4 Pendlerbeziehungen 17
2.2 Mobilitätsbedeutsame Bereiche und Einrichtungen 18
2.2.1 Soziale und öffentliche Einrichtungen 18
2.2.2 Schulstandorte 19
2.2.3 Versorgungseinrichtungen 20
2.2.4 Kultur- und Freizeiteinrichtungen 21
2.3 Bestehende Verkehrsinfrastruktur 23
2.3.1 Motorisierter Individualverkehr 23
2.3.2 Wirtschaftsverkehr 28
2.3.3 Ruhender Verkehr 28
2.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) 42
2.3.5 Radverkehr 47
2.3.6 Fußverkehr 55
2.3.7 Multimodale Angebote 61
2.4 Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Analyse 63
3 Mobilitätsverhalten der Stadt Willich 65
3.1 Aufbau und Methodik 65
3.2 Ergebnisse 66
4 Aufbau eines Verkehrsmodells für die Stadt Willich 82
4.1 Istzustand 2020 84
4.2 Nullprognose 2035 86
5 Leitbild- und Szenarienentwicklung 89
6 Maßnahmenkonzept 94
6.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes 94
6.2 Maßnahmen MIV 97
6.3 Maßnahmen Wirtschaftsverkehr 119
6.4 Maßnahmen Ruhender Verkehr 123
6.5 Maßnahmen ÖPNV 128

6.6 Maßnahmen Radverkehr 143
6.7 Maßnahmen Fußverkehr 161
6.8 Maßnahmen Multimodalität 168
6.9 Maßnahmen Digitalisierung 173
7 Stufenkonzept 175
8 Controlling und Verstetigung 176
9 Kommunikationsstrategie 177
10 Ausblick 178
Quellenverzeichnis 179
Abbildungsverzeichnis 180
Abkürzungsverzeichnis 185
Anhang 187
Anhang 1 187
Anhang 2 203
Anhang 3 210
Anhang 4 214
Anhang 5 224
Anhang 6 228
Anhang 7 246

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die zukünftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird insbesondere von den verkehrspolitischen Entwicklungsrichtungen, den zukünftigen Mobilitätskosten sowie vom demographischen Wandel gekennzeichnet sein. Die Verschiebung der Altersgruppen, technisch neue Möglichkeiten sowie die veränderten Mobilitätsbedürfnisse und Ansprüche der Bevölkerung wirken sich auch auf die Stadt Willich und damit auf das Mobilitätsverhalten der Willicher Bevölkerung im Stadtgebiet aus.

Mit dem vorliegenden Mobilitäts- und Verkehrskonzept (MoVe) liegt der Stadt Willich eine strategische Grundlage für die zukünftige Entwicklung des Mobilitäts- und Verkehrssektors bis zum Jahre 2035 vor. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt werden in dem vorliegenden Konzept Fußgänger- und Radverkehr (Nahmobilität), öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie motorisierter Individualverkehr (MIV) und Güterverkehr in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Ziel des MoVe ist es, Ansätze zur Verbesserung, Optimierung und Etablierung neuer und bestehender Verkehrslösungen in einer ganzheitlichen Strategie für die künftige nachhaltige Mobilitätsentwicklung zusammenzuführen. Dabei sollen umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätsangebote vorgehalten werden, die eine Reduktion der CO_2-Emissionen im Verkehrssektor erzielen und zu einer Stärkung der Stadt Willich als attraktiven Lebens- und Arbeitsstandort führen. Siedlungsstrukturelle sowie veränderte demographische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen werden auf ihre verkehrliche Relevanz hin überprüft. Gleichzeitig werden aktuell diskutierte Maßnahmen zur Netzgestaltung auf ihre Verträglichkeit, Verkehrslenkung und Umsetzbarkeit hin untersucht.

Einen besonderen Schwerpunkt des Konzeptes nehmen der Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV als nachhaltige und umweltfreundliche Verkehrsmittel ein. 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[1], wichtige Themenbausteine des integrierten Mobilitätskonzeptes. Im Rahmen des MoVe wurden umfangreiche Erhebungen zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung, Verkehrsdaten und Beteiligungsformate durchgeführt. Sämtliche Ergebnisse und Erkenntnisse aus der Bestandsaufnahme und -analyse wurden ausgewertet und sind in dem vorliegenden Bericht eingeflossen. Um frühzeitig eine breite Akzeptanz der Inhalte des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes zu erreichen, wurden von Beginn an in einem dialogbasierten Prozess mit Akteuren aus der Stadtverwaltung, Politik sowie Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Willich umsetzungsfähige Maßnahmen entwickelt.

Das Konzept ist während der Corona-Pandemie erarbeitet worden, die in nur kurzer Zeit die Mobilität stark verändert hat: Viele Arbeitende waren im Homeoffice oder in Kurzarbeit tätig, Schülerinnen und Schüler wurden im Homeschooling unterrichtet und Dienstreisen durch Videokonferenzen ersetzt, sodass weniger alltägliche Wege zurückgelegt wurden und sich das Verkehrsaufkommen zu den Spitzenzeiten verringert hat. Gleichzeitig wurde ein regelrechter Fahrrad-Boom ausgelöst. Im vorliegenden Konzept wurden alle verkehrlichen Untersuchungen in den Sommermonaten 2020 durchgeführt, in denen der Alltag der Menschen und damit auch die Alltagsmobilität wieder verhältnismäßig normal vonstattenging. Dennoch bleibt natürlich die Frage, inwiefern sich die nun voranschreitende Digitalisierung im Berufsleben auf das Mobilitäts- und Verkehrsverhalten der Mobilität von Morgen auswirkt. Die mittel- bis langfristigen Auswirkungen der Corona-Pandemie auf das Alltagsleben der Bevölkerung in Deutschland sind derzeit noch nicht absehbar.

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

[1] Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote, welche z. B. in Form eines Großraumtaxis oder Kleinbusses auf Ruf bzw. ohne festen Fahrplan und Linienweg angeboten und durchgeführt werden.

genutzt werden. Dabei werden Belastungen gesenkt und gleichzeitig Möglichkeiten geschaffen, Straßenräume den heutigen Anforderungen entsprechend zu gestalten.

Ziel des Mobilitäts- und Verkehrskonzept für die Stadt Willich ist die langfristige Schaffung von umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen. 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_2-Emissionen im Verkehrssektor. Eine stärkere Vernetzung einzelner Verkehrsmittel ist ein zentrales Ziel des Konzeptes.

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.

1.2 Vorgehensweise

Mit der Erstellung des MoVe wurde Anfang 2020 das büro stadtVerkehr aus Hilden beauftragt. Der zielgruppenspezifische Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team des beauftragten Büros initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich von Januar 2020 bis zum Sommer 2022 auf gut zweieinhalb Jahre.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt fünf Bestandteilen zusammen:

- Bestandsaufnahme und -analyse mit Erhebungen, Verkehrszählungen und einer Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Umsetzungs- und Evaluationskonzept
- Fazit und Empfehlungen

Elementare Voraussetzung zur Entwicklung geeigneter Maßnahmen in der Verkehrsplanung ist die genaue Kenntnis über die vorhandene Infrastruktur und deren Auslastung. In der Analysephase des Konzepts wurden als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption eine umfassende Bestandsaufnahme und -analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Situation durchgeführt. Zudem wurde die Sichtung und Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, des Zustands und der Ausstattung des öffentlichen Raumes, der Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und der Nutzungsansprüche vorgenommen.

Aus diesem Grund wurden neben der Auswertung diverser Gutachten und einer Bestandsaufnahme vor Ort auch verkehrstechnische Erhebungen (u. a. Verkehrszählung, Parkraumerhebung) durchgeführt. Darüber hinaus wurde zu Beginn der Konzepterarbeitung eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Willicher Bevölkerung durchgeführt. Diese spiegelt nicht nur das aktuelle Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner wieder, sondern dient ebenso zum Aufbau eines neuen Verkehrsmodells für die Stadt Willich. Als Grundlage für das Verkehrsmodell dienen die Verkehrserhebungen, um die zukünftigen demographischen und städtebaulichen Entwicklungen sowie eine Prognose bis zum Jahr 2035 abzubilden. Gleichzeitig werden Handlungsfelder und Ziele für das Maßnahmenkonzept in Form eines Leitbildes zur Mobilität und zum Verkehr in der Stadt Willich für das Jahr 2035 formuliert.

Der Bearbeitungsraum des Konzeptes erstreckte sich von Januar 2020 bis Sommer 2021. Zählungen, Erhebungen und die Haushaltsbefragung konnten wegen des Beginns der Corona-Pandemie und den damit einhergehenden Einschränkungen (Lockdown) nicht wie geplant im März und April 2020 stattfinden, sondern wurden um einige Monate nach hinten verschoben. Diese wurden zwar zu Zeiten der Corona-Pandemie im September 2020 durchgeführt, jedoch waren in diesen Monaten keine gravierenden Einschränkungen (Lockdown) und andere Restriktionen gegenwärtig. Da die Erhebungen jedoch als wichtige Grundlage

für die weitere Bearbeitung des Konzeptes dienen, hat sich der Bearbeitungszeitraum des MoVe um einige Monate verschoben. In der Abbildung 1.2-1 ist der gesamte Ablauf des MoVe für die Stadt Willich dargestellt.

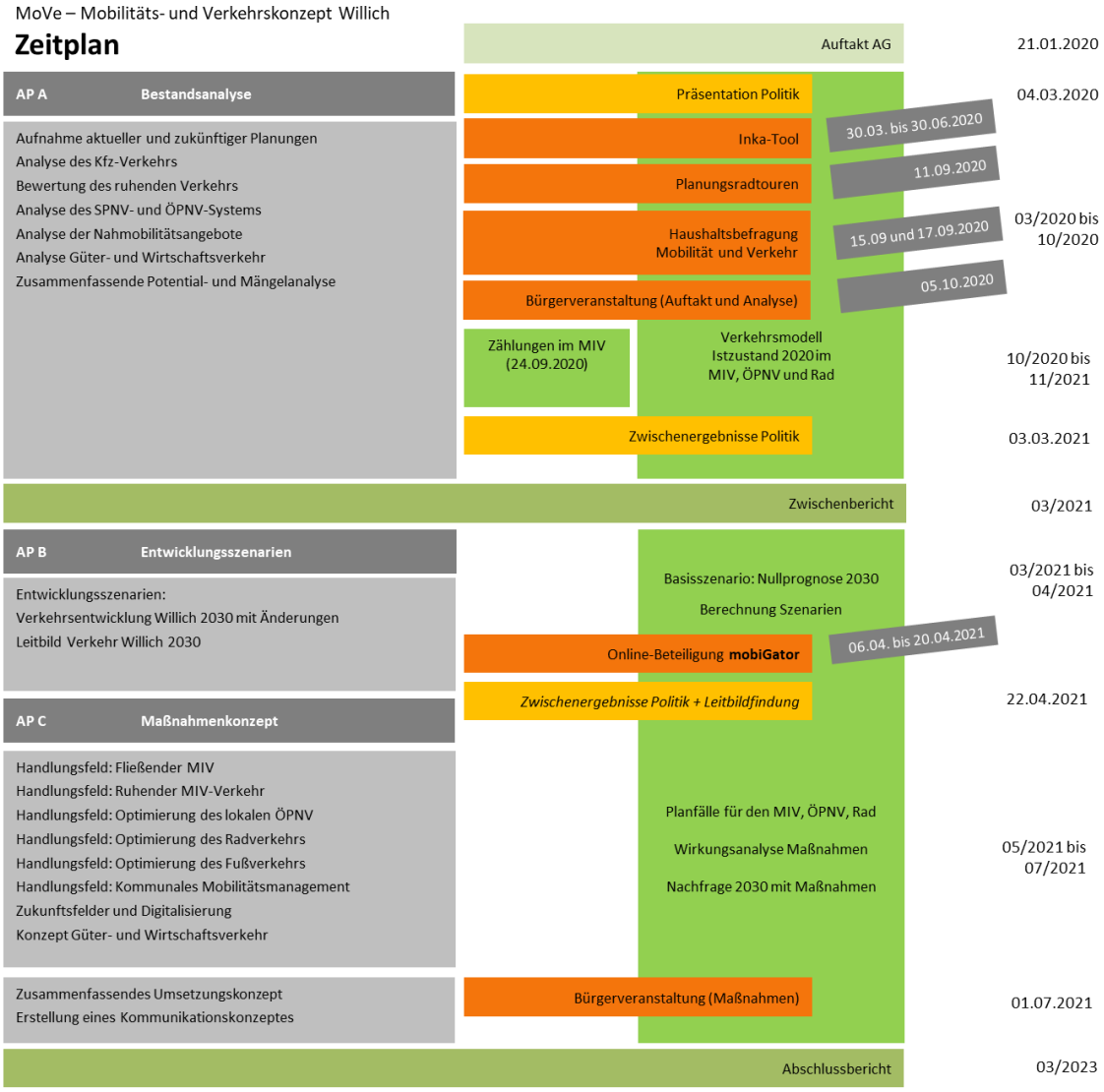


Abb. 1.2-1 Ablauf MoVe Willich

Einführend werden im Rahmen der umfassenden, detaillierten und vergleichenden **Bestandsaufnahme und -analyse** die siedlungsstrukturellen, soziodemographischen und infrastrukturellen Gegebenheiten der Stadt Willich dargestellt. Die durchgeführte Haushaltsbefragung im Jahr 2020 liefert zusätzlich vertiefende Ergebnisse und Daten zum Mobilitätsverhalten der Willicher Bevölkerung. Weitere bereits erarbeitete Konzepte geben zudem Aufschluss über bereits geplante oder laufende Maßnahmen im Stadtgebiet. Auf der Grundlage der Bestandsanalyse erfolgte eine Mängel- und Potenzialanalyse. Die einzelnen Verkehrsmittel werden untersucht und Stärken, aber auch Schwächen, herausgearbeitet und ggfs. verortet (vgl. Kapitel 2).

Ein wichtiges Element ist die Entwicklung eines verkehrlichen **Leitbildes** bis zum Jahr 2035. Die Verkehrsprognose anhand eines neu aufgestellten **Verkehrsmodells** für die Stadt Willich berücksichtigt verändernde mittel- und langfristige Rahmenbedingungen und zeigt mögliche Entwicklungsperspektiven für den zukünftigen Verkehr in Willich auf. Dieses wird in Kapitel 3 vorgestellt.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Handlungserfordernissen sowie Potenzialen wurde eine Vielzahl von Maßnahmen im **Maßnahmenkonzept** gebündelt. 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 des MoVe baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring und zur Prozessevaluation der Verkehrsentwicklungsplanung in den nächsten Jahren erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Fazit und Empfehlungen**. Neben der Stadtverwaltung und Politik wurden auch die Bürgerinnen und Bürger kontinuierlich in den Planungsprozess eingebunden (vgl. Kapitel 1.3).

Im Ergebnis liegt ein integriertes Mobilitäts- und Verkehrskonzept für die Stadt Willich 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.

1.3 Beteiligungsverfahren

Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter und Interessenvertreterinnen und -vertretern kann nicht nur die Akzeptanz eines über viele Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden. Eine transparente Planung berücksichtigt nicht nur unterschiedliche Perspektiven, sondern trägt zu einer nachhaltigen Akzeptanz und Optimierung der Planungen bei. Über den gesamten Bearbeitungsprozess hinweg wurde gemeinsam mit der Verwaltung, den Entscheidungsträgerinnen und -trägern und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet.

Während des Bearbeitungszeitraumes fand neben internen Abstimmungsgesprächen mit der Verwaltung auch die Ergebnispräsentation in den politischen Ausschussterminen statt. Von besonderer Bedeutung ist die frühzeitige Einbindung der Öffentlichkeit in den Planungsprozess, die den Vorteil hat, dass Ergebnisse, Bedürfnisse und Wünsche der Bürgerschaft auf eine breite Basis der Zustimmung und Unterstützung beruhen. Neben Planungsradtouren wurden drei Bürgerveranstaltungen mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern durchgeführt. Im Rahmen der Bestandsaufnahme fand eine erste Bürgerveranstaltung vor Ort statt. Eine zweite Bürgerveranstaltung im Rahmen der Leitbildfindung konnte aufgrund der Corona-Pandemie nicht vor Ort stattfinden, sodass diese durch eine Online-Befragung (mobiGator) ersetzt wurde, dessen Ergebnisse die Leitbildfindung unterstützen sollten. Die dritte Bürgerveranstaltung im Zuge der Maßnahmenkonzeption wurde vor den Sommerferien 2021 ebenfalls digital durchgeführt. Zusätzlich erhielten die Einwohnerinnen und Einwohner die Möglichkeit, Anregungen, Wünsche und Ideen in Form einer interaktiven Kartenanwendung online im Stadtgebiet zu verorten.

1.3.1 Interne Abstimmung mit der Verwaltung

Die interne Abstimmung mit der Verwaltung fand durch einen kontinuierlichen Austausch zwischen Gutachter und Verwaltung statt. Zu Beginn wurde der zeitliche Terminablauf abgestimmt, der im Verlauf des Bearbeitungsprozesses insbesondere aufgrund der Corona-Pandemie angepasst wurde. Die Ergebnisse wurden zunächst mit der Verwaltung abgestimmt, bevor sie in der Öffentlichkeit und der Politik präsentiert wurden.

1.3.2 Online-Beteiligung anhand einer interaktiven Kartenanwendung

Mit Hilfe der interaktiven Kartenanwendung (INKA) wurde der Öffentlichkeit die Möglichkeit gegeben, Anregungen, Ideen, aber auch Kritik auf einer digitalen Karte zu verorten (vgl. Abb. 1.3.2-1). Dabei standen folgende Themen zur Auswahl:

- Autoverkehr
- Bus und Bahn
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Lkw-Verkehr
- Sonstiges

Die Teilnahme an der Beteiligung war im Zeitraum vom 30.03.2020 bis 30.05.2020 möglich. Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt 3.545 Seitenaufrufe von 2.703 unterschiedlichen Besucherinnen und Besuchern verzeichnet werden. Dabei war der besucherstärkste Monat mit durchschnittlich 63 Besuchern pro Tag im April 2020, also direkt nach dem Start der Online-Beteiligung, festzustellen. Insgesamt wurden 436 Ideen auf der Karte verortet. Die getätigten Anmerkungen münden nicht automatisch in Maßnahmenvorschläge des MoVe ein, sondern werden auf Umsetzbarkeit, Relevanz für das gesamtstädtische Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmenvorschlägen geprüft. Ziel der INKA-Befragung war es, besonders attraktive Bereiche, Hinweise, Wünsche, Ideen sowie Mängel und Problembereiche zu den einzelnen Verkehrsmitteln in Willich zu erfassen. Die Ergebnisse der Online-Beteiligung sind daher ein wichtiger Bestandteil der Stärken-Schwächen-Analyse des Konzeptes.

Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich ein paar Orientierungsfragen, wie z. B. zu attraktiven oder unsicheren, nicht-barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, anderen Einträgen entweder zuzustimmen („like“) oder diese abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders „befeuern“ bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen.

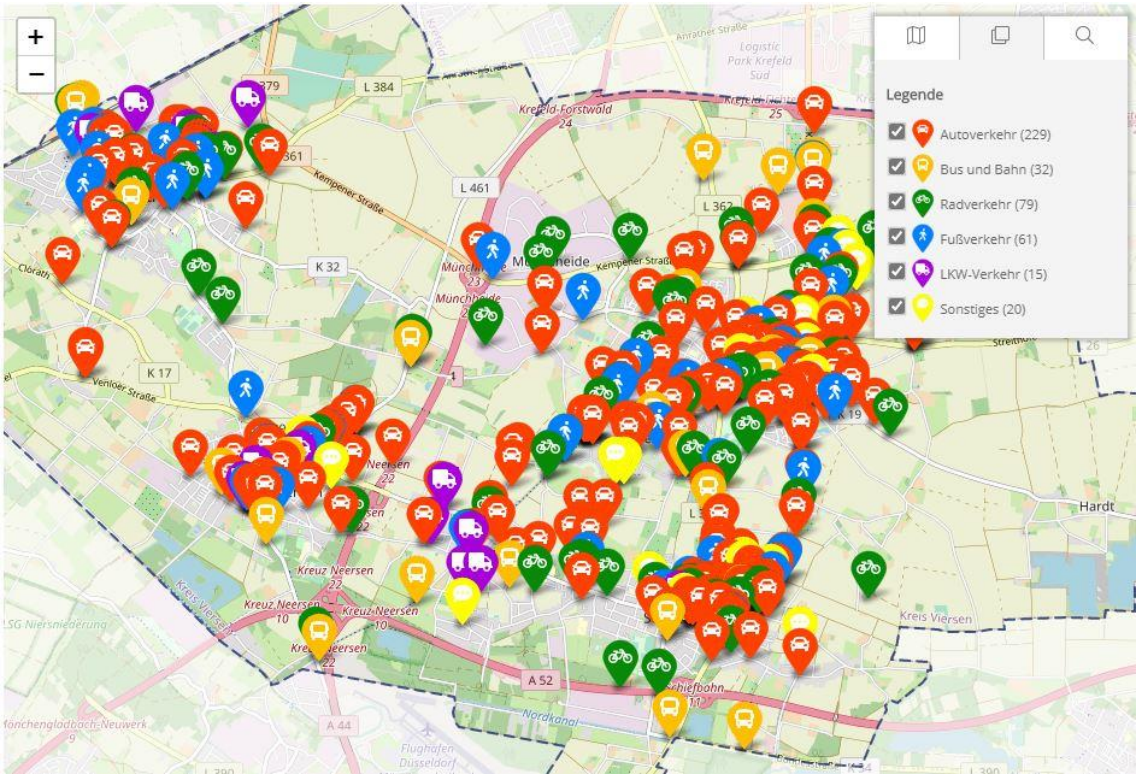


Abb. 1.3.2-1 Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung (INKA) in Willich

Die überwiegende Mehrheit der Aussagen wurde zu der Verkehrsmittelkategorie Autoverkehr (229 Einträge) getätigt, gefolgt von den Verkehrsmittelkategorien Rad- und Fußverkehr (79 und 61 Einträge). Dahinter folgen der Bus- und Bahnverkehr (32 Einträge), Sonstiges (20 Einträge) und der Lkw-Verkehr (15 Einträge). Die Aussagen verteilen sich dabei auf das

gesamte Stadtgebiet und legen ihren Fokus insbesondere in den vier Zentren der vier Stadtteile.

Häufig genannte Themen im Bereich Autoverkehr waren mit großem Abstand überhöhte Geschwindigkeiten durch den Kfz-Verkehr. Ebenfalls wurden Stellen mit erhöhtem Verkehrsaufkommen an verschiedenen Straßenbereichen im Stadtgebiet auf der Karte verortet. Im Bereich Bus und Bahn wurde vor allem die schlechte Bustaktung und Anbindung an den ÖPNV thematisiert sowie eine fehlende SPNV-Anbindung der Stadt Willich an die umliegenden Kommunen. Hohe Geschwindigkeiten und ein hohes Lkw- und Bus-Aufkommen werden im Bereich Lkw-Verkehr kritisiert. Im Themenbereich Fuß- und Radverkehr sind hingegen besonders fehlende und unsichere Querungsmöglichkeiten, fehlende Fuß- und Radwege sowie Schäden an den vorhandenen Fuß- und Radwegeoberflächen im Stadtgebiet zu nennen. Die nachstehende Wortwolke bildet zusammenfassend bedeutende Unterkategorien der verschiedenen Verkehrsthemen ab (vgl. Abb. 1.3.2-2).

Abb. 1.3.2-2 Wortwolke mit häufigen Anregungen aus der Online-Beteiligung (Eigene Darstellung)

1.3.3 Planungsradtouren

Neben der Online-Beteiligung in Form einer interaktiven Kartenanwendung wurden am 11. September 2020 (Freitag) in allen vier Stadtteilen Planungsradtouren mit Bürgerinnen und Bürgern sowie Mitarbeitenden der Stadt Willich durchgeführt, die durch Mitarbeitende des beauftragten Büros geführt und moderiert wurden.

Die Routen wurden im Vorhinein mit dem Auftraggeber abgestimmt und umfassten in der jeweils eineinhalbstündigen Rundtour Stationen, an denen Mängel an Knotenpunkten, Fußwegen und Radwegen erläutert und anschließend diskutiert wurden. Die Routen umfassten verschiedene Stationen mit unterschiedlichen Themenschwerpunkten. Die Routen in den vier Stadtteilen Willich, Anrath, Neersen und Schiefbahn konzentrierten sich dabei auf den Innenstadtbereich der jeweiligen Stadtteile sowie die angrenzende Wohnbebauung.

An verschiedenen Stationen wurden Konfliktpunkte gemeinsam erläutert und Ideen, Anregungen und Wünsche der Teilnehmenden diskutiert und aufgenommen. Als Beispiele können zu schmale Fuß- und Radwege, die nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen, mangelnde Barrierefreiheit, unsichere Querungsstellen, lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sowie die Führung an Knotenpunkten mit Konfliktpotenzial zusammenfassend hervorgehoben werden. Die Teilnehmenden sind mit den Gutachtern über Mängel und mögliche Maßnahmen ins Gespräch gekommen, haben ihre Sicht der

Dinge erläutert und wertvolle Hinweise sowie Ergänzungen beigesteuert, die in die Mängel- und Maßnahmenkonzeption eingeflossen sind.

Abb. 1.3.3-1 Planungsradtour in Anrath

Abb. 1.3.3-2 Planungsradtour in Schiefbahn

1.3.4 Bürgerveranstaltungen

Eine weitere Form der Einbindung der Einwohnerinnen und Einwohner Willichs im Rahmen des MoVe ist die Durchführung von Bürgerveranstaltungen.

Erste Bürgerveranstaltung: Vor-Ort-Veranstaltung

Die erste Bürgerveranstaltung fand am 5. Oktober 2020 in der Kulturhallte in Schiefbahn statt. Nach einer Begrüßung und einem Impulsvortrag mit den ersten Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse erhielten die Teilnehmenden die Möglichkeit Rückfragen zu stellen. Aufgrund der Corona-Pandemie galten strengere Regelungen vor Ort, sodass nicht wie vorgesehen Kleingruppenarbeiten stattfinden konnten, sondern eine Diskussion im Plenum durchgeführt wurde. Jede/r Teilnehmende erhielt die Möglichkeit sich über die Erkenntnisse zu äußern und die Liste der präsentierten Stärken-Schwächen-Analyse zu ergänzen.

Zweite Bürgerveranstaltung: mobiGator

Die zweite geplante Bürgerveranstaltung stand im Rahmen der Entwicklung eines verkehrlichen Leitbildes für die Stadt Willich. Im Rahmen des MoVe ist es von besonderer Relevanz, ein Leitbild zu formulieren. Das Leitbild soll als wegweisende Richtung für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Stadt Willich bis zum Jahr 2035 dienen. Aufbauend auf dem Leitbild werden verkehrliche Maßnahmen für das MoVe erarbeitet. Das zu entwickelnde Leitbild soll auch die Meinungen der Einwohnerinnen und Einwohner repräsentieren.

Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie wurde die Veranstaltung durch eine Online-Befragung – den mobiGator – ersetzt. Verschiedene Fragen zur zukünftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung mit je drei Antwortmöglichkeiten ergeben ein erstes Meinungsbild der Bürgerschaft, wie die zukünftige Mobilität in Willich aussehen soll. Im Zeitraum vom 06. April bis 20. April 2021 erhielten die Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen. Wie die erste Online-Beteiligung auch, wurde eine intensive Pressearbeit über die städtische Homepage, Lokalzeitungen und soziale Medien betrieben. Bereits in den ersten beiden Tagen wurde die Befragung über 500 Mal aufgerufen und 300 Interviews beendet. Nach zwei Wochen konnten insgesamt 580 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verzeichnet werden. Die Plausibilität konnte über einen Zeitstempel und

Befragungsdauer geprüft werden. Zusätzlich wurden die Aussagen randomisiert, sodass nach jedem erneuten Aufruf eine neue Reihenfolge der Antwortmöglichkeiten zustande kam.

Abb. 1.3.4-1 Startseite des „mobGators“

Dritte Bürgerveranstaltung: Online-Bürgerveranstaltung

Die dritte Bürgerveranstaltung wurde am 1. Juli 2021 kurz vor den Sommerferien durchgeführt. Aufgrund der anhaltenden Corona-Pandemie wurde die Beteiligung online durchgeführt. In einem kurzen Inputvortrag wurde das „Verkehrliches Leitbild für die Stadt Willich“ vorgestellt und ein kurzer Einblick über die ersten Maßnahmen gegeben, die auf das verkehrliche Leitbild mit dem Zielszenario 2035 abziele.

Folgende Themen wurden hierbei eingebracht:

- Motorisierter Individualverkehr, Ruhender Verkehr, Lkw-Verkehr
- Öffentlicher Verkehr
- Radverkehr
- Fußverkehr
- Mobilitätsmanagement und Digitalisierung

Es bestand die Möglichkeit, Maßnahmen zu den jeweiligen Themen mit anderen Teilnehmenden und den Fachleuten zu diskutieren. Die Ergebnisse und Vorschläge wurden anschließend thematisch den verschiedenen Maßnahmenvorschlägen zugeordnet und bei der Erstellung des Maßnahmenkonzepts berücksichtigt.

2 Bestandsaufnahme und -analyse

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Willich bildet die Bestandsaufnahme und -analyse der Ausgangslage. Hierzu gehören einerseits die vorhandenen bzw. bereits geplanten Maßnahmen, Konzepte und Gutachten zur verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklung der Stadt zu sichten und zu bewerten, und andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben. Im September wurden hierzu umfangreiche Verkehrszählungen an Knotenpunkten und Querschnitten im Willicher Stadtgebiet sowie eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Willich durchgeführt. Darüber hinaus fließen die Ergebnisse aus der INKA-Online-Beteiligung sowie eigene Beobachtungen und Befahrungen im Stadtgebiet in die Bestandsaufnahme und -analyse mit ein.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und -analyse aus verschiedenen Quellen zusammengetragen. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Erhebungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren (Politische Anträge, Träger öffentlicher Belange, usw.)
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der 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 Mobilitäts- und Verkehrskonzept sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Willich ist eine mittlere kreisangehörige Stadt des Kreises Viersen im Ballungsrandgebiet der Metropolregion Rhein-Ruhr im Städtedreieck Düsseldorf-Mönchengladbach-Krefeld. Willich, Schiefbahn, Anrath und Neersen. Die vier Stadtteile setzen sich wiederum aus kleineren Stadtteilen zusammen, z. B. Wekeln, Münchheide, Hardt, Willicher Heide, Dickerheide (alle zu Willich gehörend), Niederheide, Knickelsdorf, Bertz (alle Schiefbahn), Donk (Anrath) und Vennheide, Grenzweg, Hagwinkel, Unterbruch, Klein Jerusalem (alle zu Neersen gehörend). In näherer Umgebung von Willich liegen die größeren Städte Mönchengladbach, Krefeld, Neuss und Düsseldorf. Im Uhrzeigersinn von Westen aus grenzt Willich unmittelbar an die Städte Viersen, Tönisvorst, Krefeld, Meerbusch, Kaarst, Korschenbroich und Mönchengladbach.

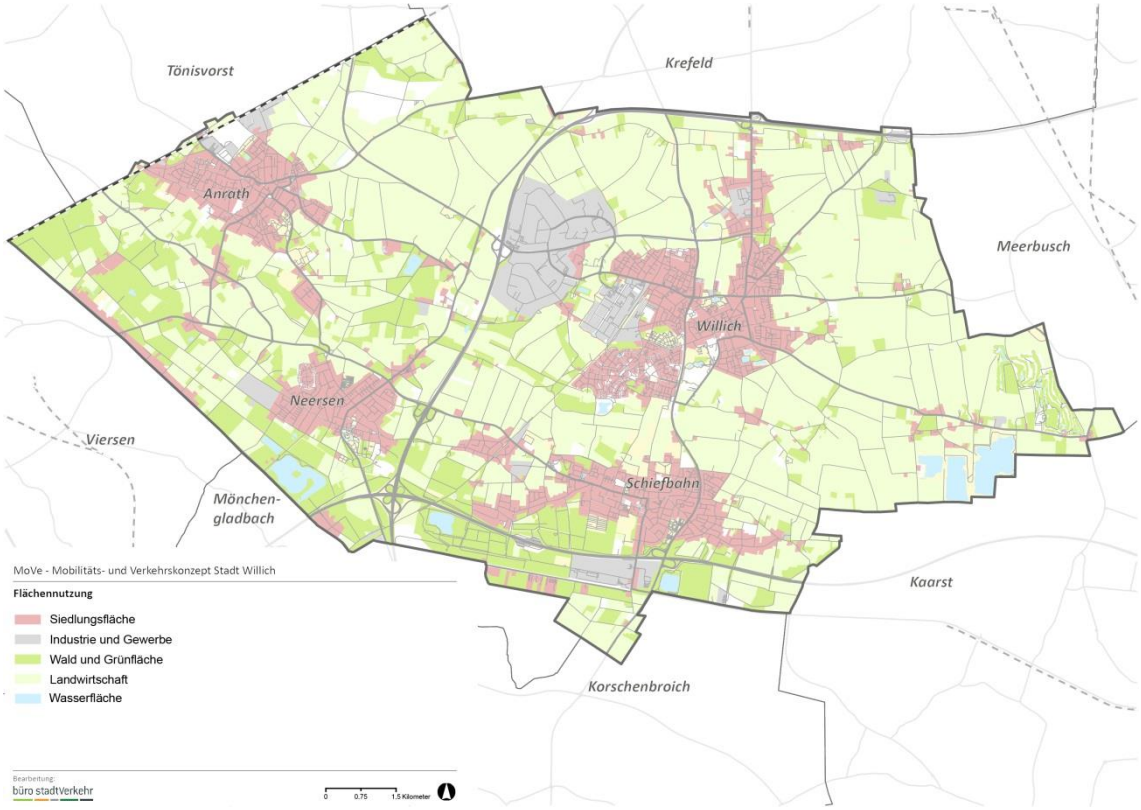


Abb. 2.1-1 Flächennutzung in Willich

2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Den Siedlungsschwerpunkt bildet der Stadtteil Willich im Nordosten des Stadtgebietes, in dem auch der Großteil der Bevölkerung lebt (42,9 %)[2]:

- Willich: 21.899 EW
- Schiefbahn: 11.458 EW
- Anrath: 11.045 EW
- Neersen: 6.235 EW

Das Stadtgebiet ist vornehmlich landwirtschaftlich geprägt. Insgesamt weist Willich eine lockere Siedlungsstruktur auf, die überwiegend von Reihen- und Einfamilienhäusern geprägt ist. Die künftige Siedlungsentwicklung sieht eine Erweiterung von einigen Wohnbauflächen in allen vier Stadtteilen vor. Für einzelne Flächen liegen bereits Bebauungspläne vor.

Insgesamt leben derzeit 51.013 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand 04/2020) auf einer Gesamtfläche von 67,8 km² in Willich. Die Bevölkerung verteilt sich dabei auf 26.050 weibliche und 24.947 männliche Einwohnerinnen und Einwohner. Die Einwohnerdichte beträgt dabei etwa 781 EW/km². Bis zum Jahr 2010 ist ein kontinuierlicher Anstieg der Bevölkerungszahl zu verzeichnen. Von ca. 42.000 im Jahr 1990 sind die Zahlen bis 2010 auf über 50.000 Einwohnerinnen und Einwohner angestiegen. Anschließend zeigt die Bevölkerung eine tendenziell eher stagnierende Entwicklung. Während zwischen 1990 bis 2001 in Willich ein Geburtenüberschuss zu verzeichnen ist, überwiegen ab dem Jahr 2002 jedoch die Anzahl der Sterbefälle deutlich (vgl. Abb. 2.1.1-1 u.2.1.1-2).

[2] Quelle: Stadt Willich 2020: Zahlen, Daten und Fakten. Abrufbar unter: www.stadt-willich.de/de/willichundich/zahlen-daten-und-fakten/

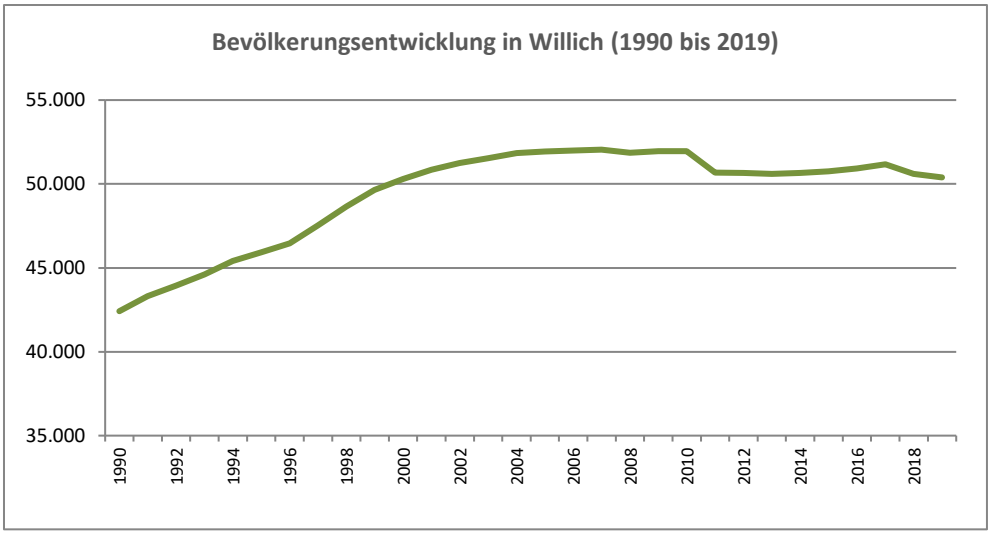


Abb. 2.1.1-1 Bevölkerungsentwicklung in Willich von 1990 bis 2019

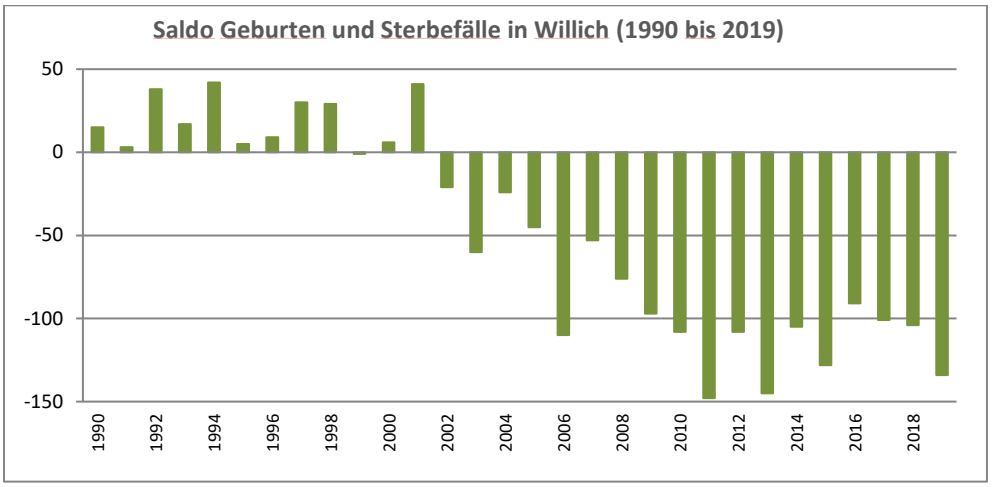


Abb. 2.1.1-2 Saldo Geburten und Sterbefälle von 1990 bis 2019

2.1.2 Regionale und überregionale Anbindung

Willich ist verkehrlich gut an das regionale und überregionale Straßennetz angebunden. Die Stadt ist umgeben von einem Autobahnring. Die A 44 (Düsseldorf – Mönchengladbach) verläuft in Nord-Süd-Richtung durch das Stadtgebiet in Willich und wird an der Anschlussstelle Kreuz – Neersen an die A 52 (Mönchengladbach – Düsseldorf) gebunden, die an das südliche Stadtgebiet knüpft. Im weiteren Verlauf ist die A 44 im Osten an die A 57 (Nijmegen – Köln) und die A 3 (Oberhausen – Frankfurt) angebunden. Die A 52 verläuft südlich überwiegend parallel zur A 44 bis zum Kreuz Kaarst in Richtung Düsseldorf.

Über den Bahnhof Anrath ist Willich an den regionalen Schienenverkehr angebunden. Der Haltepunkt wird durch die Rhein-Niers-Bahn (RB 33) und die Emscher-Niederrhein-Bahn (RB 35) bedient, die Verbindungen in Richtung Mönchengladbach und Essen sowie Oberhausen und Aachen sichern. Eine direkte Verbindung zwischen Willich und der Landeshauptstadt Düsseldorf besteht bislang nicht. In Kapitel 2.3 wird vertiefend auf die Anbindung der Stadt Willich eingegangen.

2.1.3 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

Willich weist zahlreiche Gewerbestandorte auf, die sich über das gesamte Stadtgebiet flächendeckend verteilen und zum Teil zu einem erhöhten Lkw-Verkehrsaufkommen beitragen. Das größte Gewerbegebiet ist das Gewerbegebiet Münchheide mit einer Fläche von rund 195 ha. Durch die unmittelbare Nähe zur A 44 und der AS Münchheide weist der Standort eine sehr gute räumliche Lage auf. Das Gebiet soll weiter ausgebaut werden, geplant ist die Erweiterung des Standorts Münchheide V mit rund 18 ha westlich der A 44.

Weitere Gewerbestandorte in Willich sind:

- die Gewerbegebiete „Münchheide“ mit Münchheide I (ca. 65 ha), Münchheide II (ca. 76 ha), Münchheide III (ca. 9 ha) und Münchheide IV (ca. 27 ha),
- die Gewerbegebiete Kleinkollenburg (ca. 7 ha) und Lerchenfeldstraße (ca. 13 ha) in Anrath,
- die Gewerbegebiete Virmondstraße (ca. 7 ha) und Niersweg (ca. 5 ha) in Neersen
- die Gewerbegebiete „Am Nordkanal“ (ca. 24 ha) und „Linsellesstraße“ (ca. 9 ha) in Schiefbahn
- das Gründerzentrum Willich in Willich
- der Gewerbepark Stahlwerk Becker (41 ha) in Willich

Abb. 2.1.3-1 Gewerbestandorte Willich

2.1.4 Pendlerbeziehungen

Willich ist geprägt durch hohe Verflechtungsbeziehungen durch Ein- und Auspendler, die maßgeblich zum Verkehrsgeschehen im Stadtgebiet beitragen. Insgesamt pendeln 14.671 Personen zum Arbeiten in die Stadt ein und 17.790 Personen aus der Stadt aus. Damit weist Willich ein negatives Pendlersaldo mit einem Auspendlerüberschuss von 3.119 Personen auf.

In den nachstehenden Abbildungen sind die Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten für die Stadt Willich dargestellt.

In Abb. 2.1.4-1 sind die Einpendlergemeinden mit mehr als 100 Einpendlern dargestellt. Zu den stärksten Einpendlergemeinden gehören:[3]

- Krefeld (2.811)
- Mönchengladbach (1.847)
- Viersen (1.144)

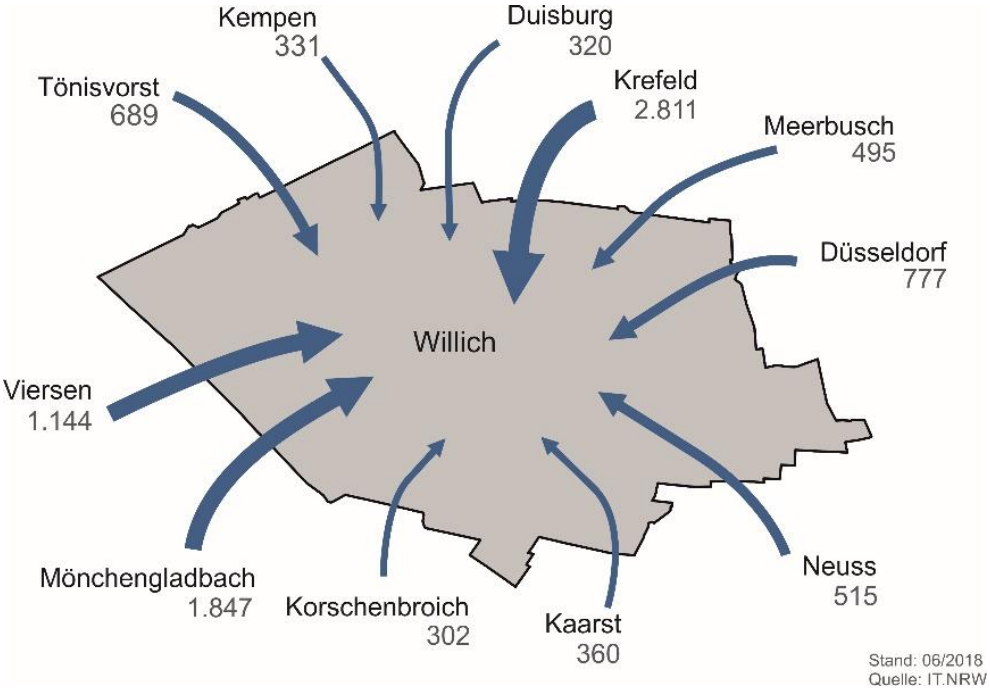


Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler Willich

Die bedeutendsten Auspendlergemeinden der Bevölkerung in Willich sind hingegen in Abb. 2.1.4-2 dargestellt. Die stärksten Auspendlergemeinden sind:[4]

- Düsseldorf (4.357)
- Krefeld (3.137)
- Mönchengladbach (1.840)

[3] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2018). Willich.

[4] Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2018). Willich.

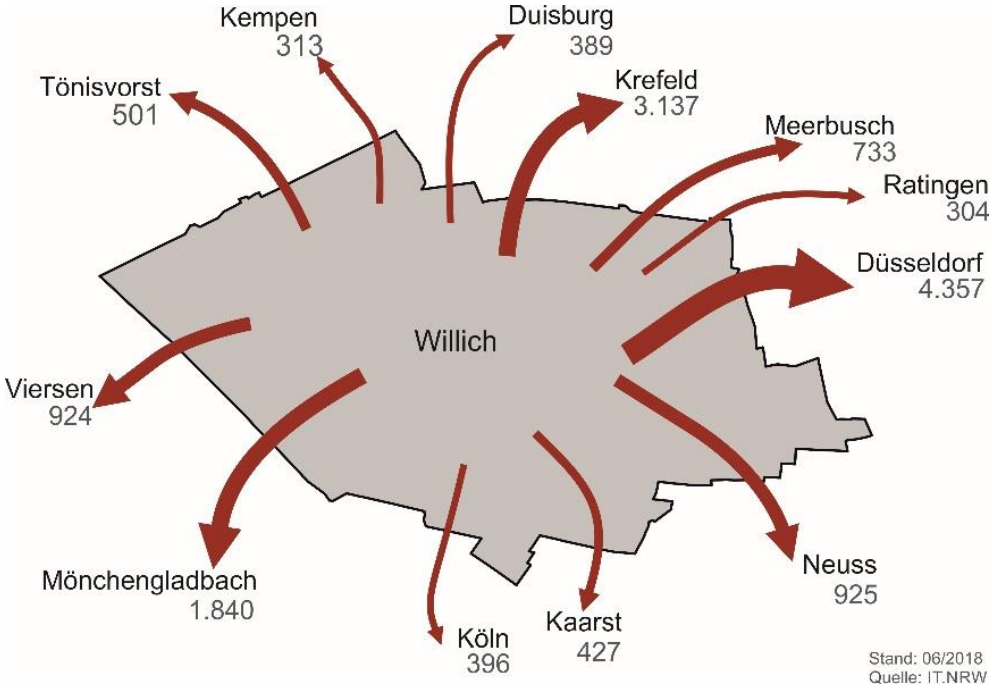


Abb. 2.1.4-2 Berufsauspenlder Willich

2.2 Mobilitätsbedeutsame Bereiche und Einrichtungen

Kurze Wege spielen für die Versorgung der Bürgerinnen und Bürger einer Stadt eine entscheidende Rolle. Der demographische Wandel und veränderte Lebensweisen der Menschen sind entscheidende Faktoren, auch im Hinblick auf die Mobilität. Menschen, die bewusst auf das Auto zu verzichten, sind darauf angewiesen, ihren Alltag auch ohne ein Auto meistern zu können. Nahmobilität leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Grundversorgung im Wohnumfeld. Neben der Siedlungsstruktur nehmen daher auch wichtige öffentliche und soziale Einrichtungen sowie weitere Standorte mit hoher Publikumsattraktivität Einfluss auf die Ausrichtung des zukünftigen Fuß- und Radverkehrsnetzes. Unter mobilitätsbedeutsamen Einrichtungen und Bereichen werden im Sinne dieses Konzeptes unter anderem folgende Einrichtungen verstanden:

- Soziale und öffentliche Einrichtungen
- Schulstandorte
- Versorgungstandorte
- Kultur- und Freizeiteinrichtungen

2.2.1 Soziale und öffentliche Einrichtungen

Zu den Öffentlichen Einrichtungen zählen unter anderem Verwaltungseinrichtungen, Polizei und Feuerwehr. Nicht nur durch den hohen Publikumsverkehr, sondern auch als Ziel von Berufstätigen stellen diese Einrichtungen bedeutsame verkehrsrelevante Einrichtungen dar. Öffentliche Einrichtungen sind in Willich in allen Stadtteilen angesiedelt (vgl. Abb. 2.2.1- 1).

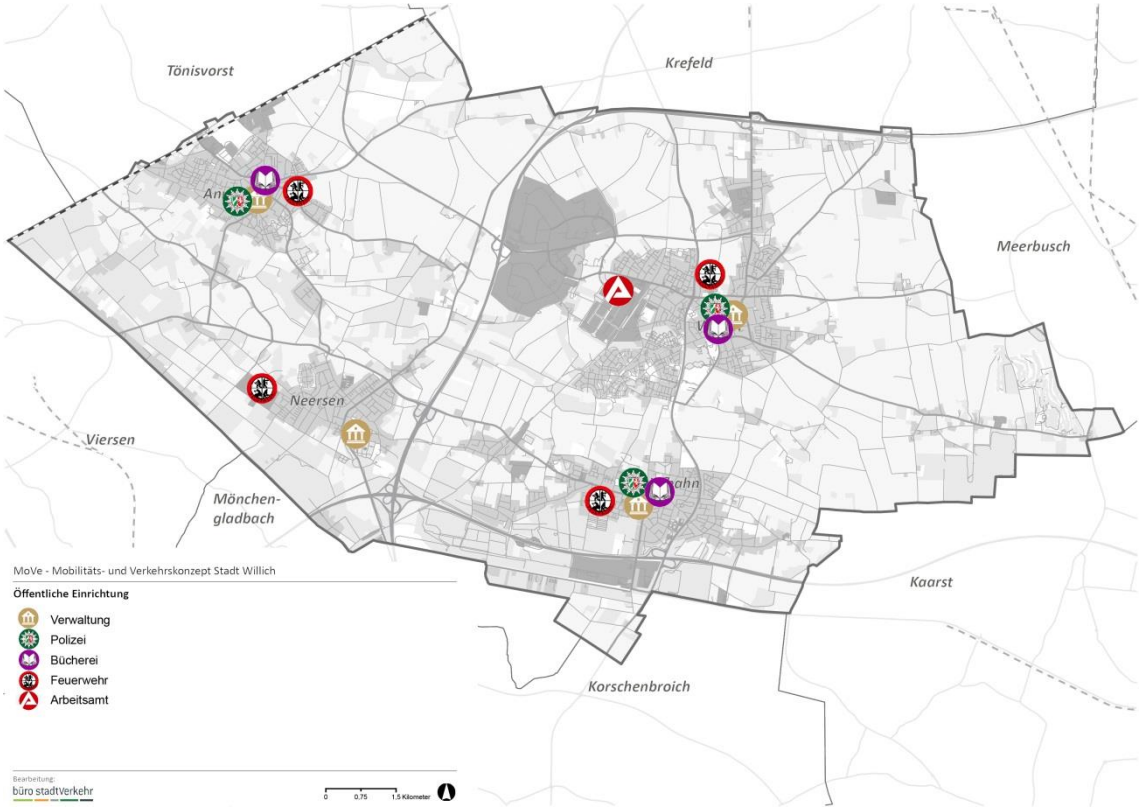


Abb. 2.2.1-1 Öffentliche Einrichtungen in Willich

2.2.2 Schulstandorte

Schülerinnen und Schüler sind stärker auf das Verkehrsmittel Fahrrad angewiesen, da ihre Mobilitätsvoraussetzungen wegen eines fehlenden Pkw-Führerscheins eingeschränkt sind. Sie werden mit ihren täglichen Verkehrsbeziehungen im Rahmen des Konzeptes besonders berücksichtigt. Eine gute Erreichbarkeit der Schulen mit dem Fahrrad stärkt die Akzeptanz der Fahrradnutzung und kann sich auf eine Verlagerung der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV positiv auswirken.

Insgesamt verteilen sich die Schulen in Willich über das gesamte Stadtgebiet (vgl. Abb. 2.2.2-1). Dabei befinden sich in jedem Stadtteil Grundschulen. Die weiterführenden Schulen sind in Anrath, Schiefbahn und Willich angesiedelt.

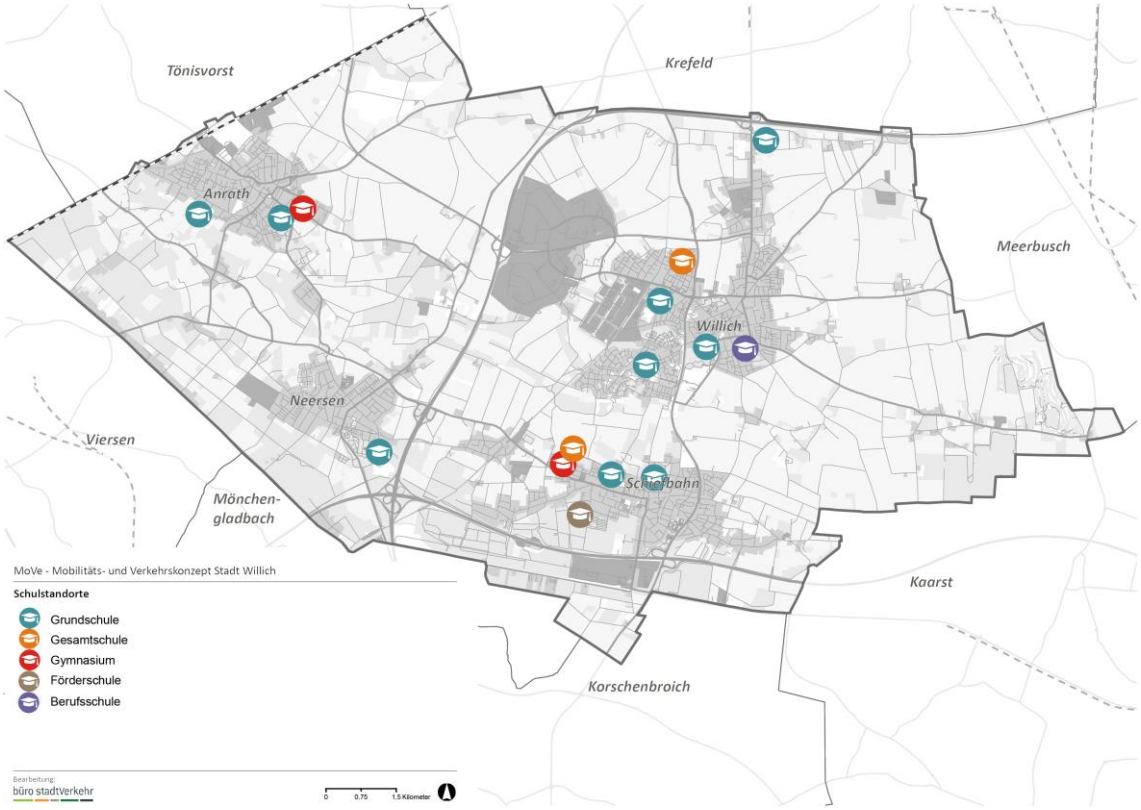


Abb. 2.2.2-1 Schulstandorte in Willich

2.2.3 Versorgungseinrichtungen

Einen weiteren Einfluss in Bezug auf die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung haben die Nahversorgungsstandorte. Gemäß des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)[5] ist die Stadt Willich als Mittelzentrum ausgewiesen, die neben der Grundversorgung auch die Versorgung mit Gütern des periodischen bzw. gehobenen Bedarfs (z. B. Fachärzte, Kaufhaus) übernehmen. Der zentrale Versorgungs-bereich liegt in der Innenstadt im Stadtteil Willich. In den Stadtteilen Anrath und Schiefbahn sind weitere Stadtteilzentren ausgewiesen. In Neersen sowie Wekeln (zu Willich gehörend) sind Nahversorgungszentren vorzufinden.[6] In jedem Stadtteil befindet sich mindestens ein Discounter oder Supermarkt (vgl. Abb. 2.2.3-1).

[5] Quelle: Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

[6] Quelle: CIMA Beratung + Management GmbH 2019: Einzelhandelskonzept für die Stadt Willich (Fortschreibung 2018/19).

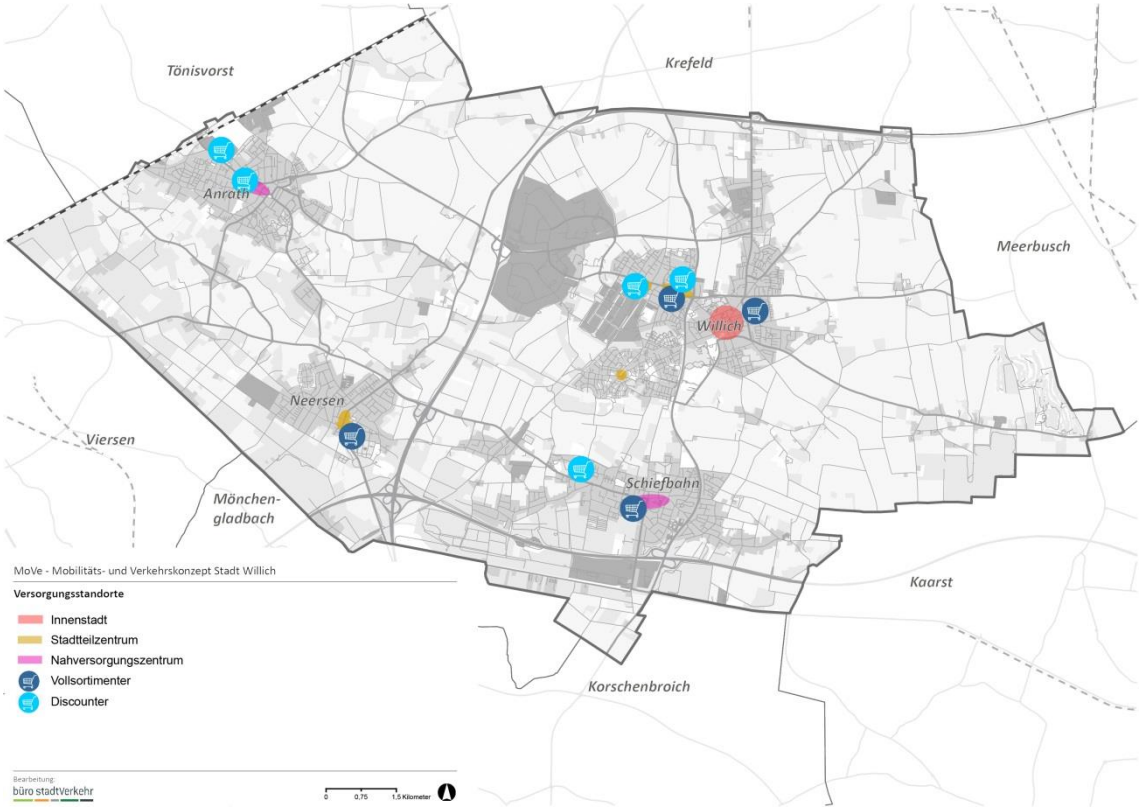


Abb. 2.2.3-1 Versorgungsstandorte in Willich

2.2.4 Kultur- und Freizeiteinrichtungen

Kultur- und Freizeiteinrichtungen können als Zielgebiete bei der Verkehrsmittelwahl ebenfalls eine wichtige Rolle einnehmen. Sie spielen allerdings für den Alltagsverkehr eine eher untergeordnete Funktion. Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Willich gehören unter anderem (vgl. Abb. 2.2.4-1):

- Schloss Neersen
- Schlossfestspiele Neersen -Freilichtbühne
- Freizeitbad „De Bütt“
- Sportstätten
- Golfanlagen
- Kirchen

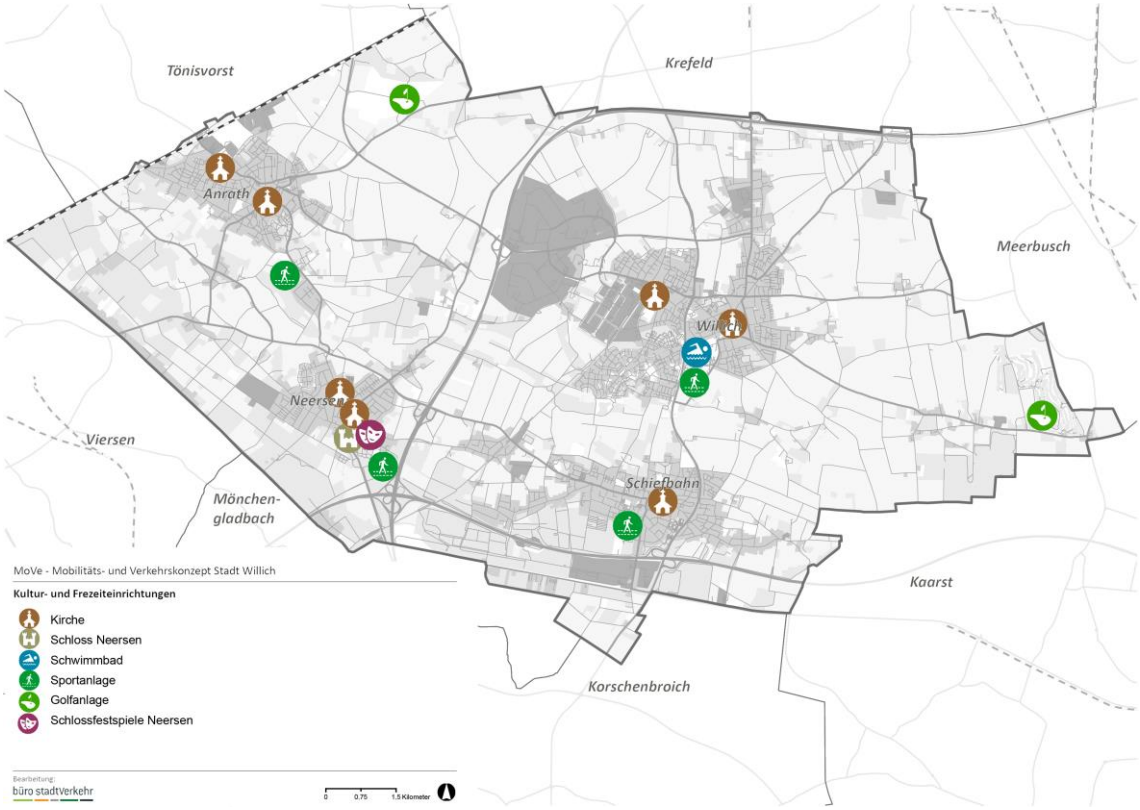


Abb. 2.2.4-1 Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Willich

2.3 Bestehende Verkehrsinfrastruktur

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

2.3.1 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr nimmt in der Stadt Willich eine hohe Bedeutung ein. Die Einwohnerinnen und Einwohner Willichs nutzen im Durchschnitt zu 62 % die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (Auto als Fahrer/ Mitfahrer, Krad/ Motorrad). Dies geht auch mit der hohen Pkw-Anzahl im Kreis Viersen und der Stadt Willich einher. Im Kreis Viersen fallen auf 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner 642 Pkws.[7] In Willich sind insgesamt 34.030 Pkws zugelassen[8], das heißt über die Hälfte der Bevölkerung besitzen mindestens einen eigenen Pkw.

Netzstruktur

Das Stadtgebiet weist mit einem Straßennetz von etwa 350 km Länge eine hohe Anzahl leistungsfähiger klassifizierter Straßen in Baulastträgerschaft von Bund, Land, Kreis und Stadt auf (vgl. Abb. 2.3.1-1). Über 80 % der Straßen im gesamten Stadtgebiet sind in Baulastträgerschaft der Stadt. Willich ist von einem Autobahnring mit der A 44 (Mönchengladbach – Krefeld) im Westen und Norden, der A 52 (Roermond (NL) – Mönchengladbach – Düsseldorf) im Süden und der A 57 ((Nijmegen (NL) – Krefeld – Köln; Stadtgebiet Meerbusch) im Osten umschlossen und weist dadurch eine sehr gute Anbindung auf regionaler und überregionaler Ebene auf. Insgesamt gibt es auf dem Stadtgebiet vier Autobahnanschlüsse:

- AS Münchheide (A 44)
- AS Krefeld-Forstwald (A 44)
- AS Krefeld-Fichtenhain (A 44)
- AS Neersen (A 44)
- AS Schiefbahn (A 52)

Die Anschlussstellen sind von allen Stadtteilen innerhalb weniger Minuten (max. 10 Minuten Fahrzeit bis zur nächsten Anschlussstelle) zu erreichen und bieten eine direkte Anbindung an die nahegelegenen Städte Mönchengladbach, Düsseldorf und Roermond (Niederlande) an. Krefeld und Mönchengladbach sind innerhalb von 10 Kilometern zu erreichen. Die Distanz in die Landeshauptstadt Düsseldorf beträgt 25 Kilometer (ca. 20 bis 25 Minuten Fahrtzeit).

Die durch Willich verlaufenden Landesstraßen verbinden die vier Stadtteile untereinander teilweise anbaufrei als Überlandverbindungen und teilweise entlang von Hauptstraßen in dicht bebauten Gebieten. Sie sind daher nicht nur bedeutende Verbindungen in die Nachbarkommunen, sondern haben eine hohe Verbindungsfunktion für die Stadtteile untereinander sowie zu den Autobahnanschlussstellen der A 44 und A 52. Die Landesstraßen nehmen außerdem die Rolle von Ortsumgehungen ein. Hier ist beispielhaft die L 26 (Kempener Straße) zwischen Münchheide und der Krefelder Straße zu nennen. Folgende Landesstraßen führen durch Willich:

- L 26: Willich – Meerbusch
- L 29: Venlo – Viersen – Willich – Düsseldorf
- L 361: Korschenbroich – Willich – Kempen – Krefeld

[7] Quelle: Information und Technik Nordrhein-Westfalen 2022: Kommunalprofil Kreis Viersen.

[8] Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt 2022: Fahrzeugzulassungen. Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden. Z 3.1 Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern am 1. Januar 2021 nach Zulassungsbezirken und Gemeinden mit vorangestellter Postleitzahl. Flensburg. Abrufbar unter: https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/ZulassungsbezirkeGemeinden/zulassungsbezirke_node.html (letzter Zugriff am 07.04.2022).

- L 362 Willich – St. Tönis
- L 382: Korschenbroich – Willich – Kempen – Krefeld
- L 384 Anrath – Krefeld
- L 461: Krefeld – Willich – Neersen

Im Vergleich zu anderen Städten und Gemeinden im Kreis Viersen durchlaufen nur wenige Kreisstraßen das Stadtgebiet. Seit dem Ausbau der nördlich verlaufenden Kempener Straße hat die K 32 eine eher untergeordnete Bedeutung. Als wichtige Kreisstraßen sind hier zu nennen:

- K 17: Hagen (Viersen) – Vennheide – Neersen
- K 19: Willich – Hardt – Meerbusch
- K 32: Anrath – Beckerhöfe

Alle übrigen Straßen befinden sich in der Baulast der Stadt Willich und dienen überwiegend der kleinräumigen Verteilerfunktion. Eine Ausnahme stellt die Neersener Straße dar, die eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Anrath und Neersen einnimmt.

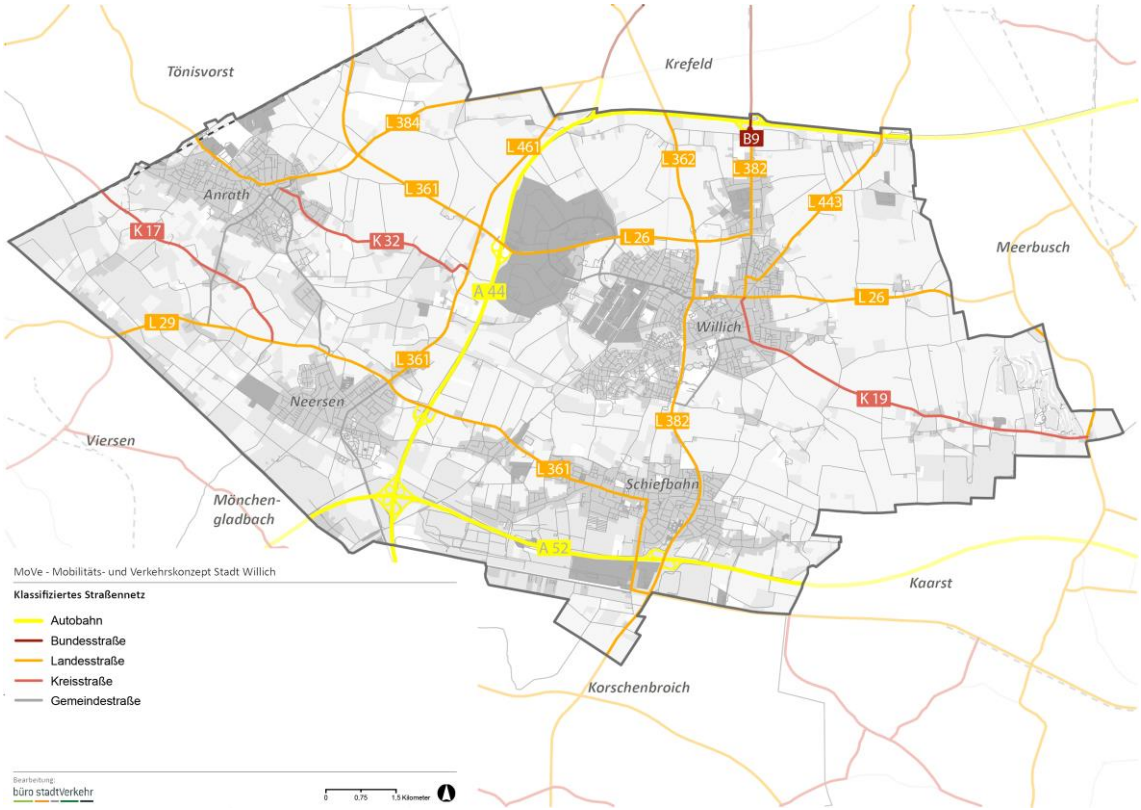


Abb. 2.3.1-1 Klassifiziertes Straßennetz Willich

Vorbehaltsnetz

Im Rahmenplan aus dem Jahr 1955 sowie im Masterplan Mobilität der Stadt Willich aus dem Jahr 2010[9] wurde das Straßennetz in Form eines Vorbehaltsnetzes (vgl. Abb. 2.3.1-2) hierarchisiert. Die Bildung eines sogenannten Vorbehaltsnetzes (übergeordnetes Straßennetz) verfolgt das Ziel, den überwiegenden Teil des MIV auf ein Netz von i. d. R. leistungsfähigen Trassen zu konzentrieren und v. a. Wohngebiete vor Durchgangs- und Schwerlastverkehr zu entlasten. Neben dem klassifizierten Straßennetz gehören auch Straßen mit Wohnstraßencharakter sowie ländlich geprägte Straßen dem Vorbehaltsnetz an.

[9] Quelle: Stadt Willich 2009: Masterplan Mobilität. Willich.

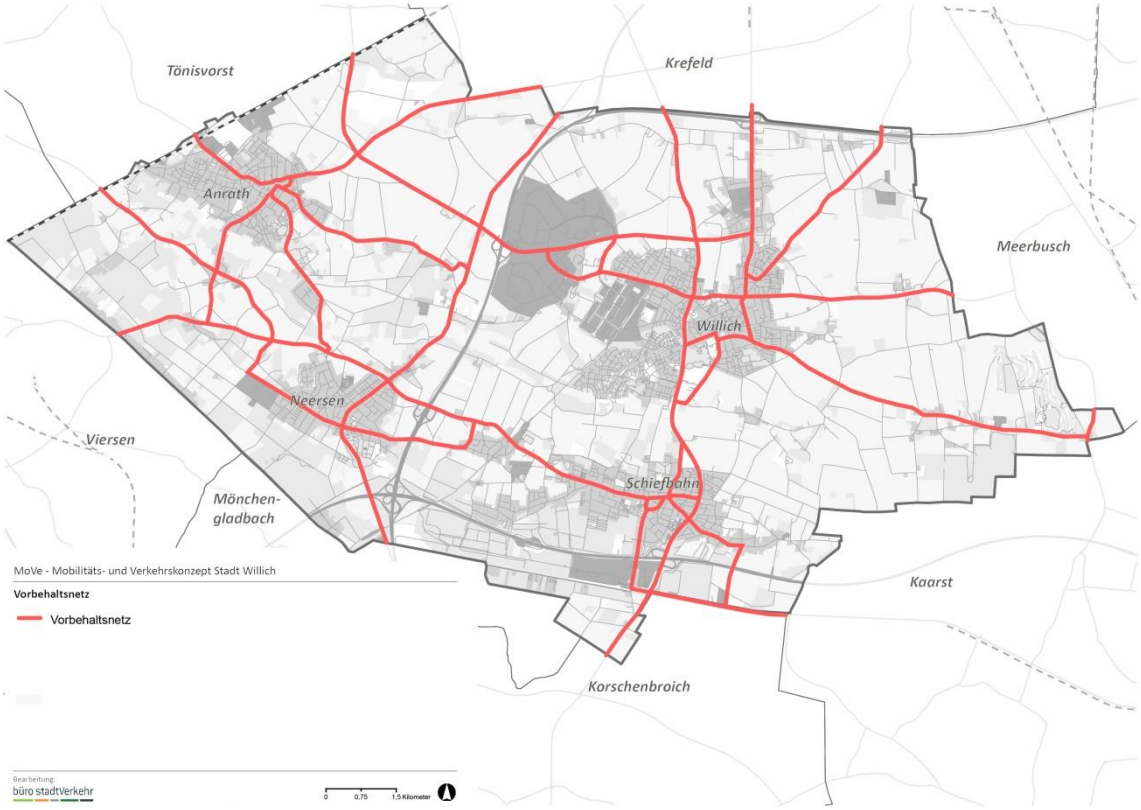


Abb. 2.3.1-2 Vorbehaltsnetz MIV

Im Vorbehaltsnetz sind auch Straßenabschnitte, die durch Stadtteilzentren mit Geschäften verlaufen, die durch Geschwindigkeitsreduzierung geschützt werden können. In Anrath, Neersen und Schiefbahn führt das Vorbehaltsnetz durch die Stadtteilzentren. Hier sind die Geschwindigkeiten teilweise auf 30 km/h reduziert. Das Zentrum in Alt-Willich wird vom Vorbehaltsnetz nur tangiert und umfahren. Die Kfz-Geschwindigkeiten im Stadtgebiet von Willich sind auf den Verbindungsstraßen überwiegend Tempo 70 oder mehr. Innerorts herrscht dagegen 50 km/h. Zum Schutz vor Durchgangsverkehr und Lärm sowie zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist in den Wohngebieten häufig Tempo 30. Die Geschwindigkeiten im Vorbehaltsnetz sind der Abb. 2.3.1-3 zu entnehmen.

Im Rahmen der INKA-Online-Beteiligung wurde von zahlreichen Bürgerinnen und Bürgern kritisiert, dass der Kfz-Verkehr häufig die zugelassenen Höchstgeschwindigkeiten nicht einhält. Als Beispiele können hier die Korschenbroicher Straße bis zur Kreuzung Tupsheide genannte werden, sowie der Bertzweg in Schiefbahn in Richtung Dickerheide. Anhand der Befragung lässt sich herausstellen, dass sich einige der Teilnehmenden vermehrt Geschwindigkeitsreduzierungen im Stadtgebiet wünschen.

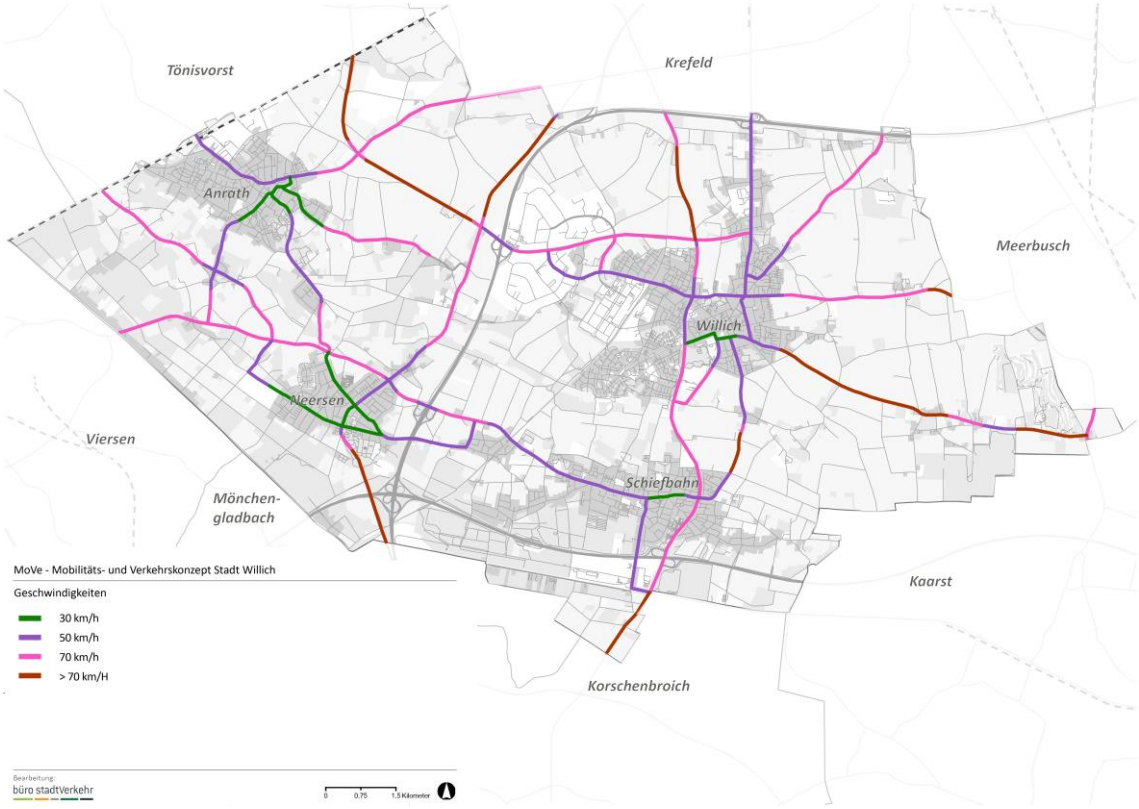


Abb. 2.3.1-3 Geschwindigkeiten im Vorbehaltsnetz

Verkehrsbelastungen

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde im Stadtgebiet an bedeutenden Knotenpunkten und Querschnitten eine Verkehrserhebung durchgeführt, um eine aktuelle Datengrundlage der Kfz-Belastungen zu erhalten. An insgesamt sieben Knotenpunkten und acht Querschnitten wurde an einem normalen Wochentag erhoben. Die Erhebung fand am Donnerstag, den 24.09.2020, statt. Um die Spitzenzeiten zu ermitteln, wurde von 15 bis 19 Uhr gezählt (Pkw, Krad, Radverkehr, Lieferverkehr, Lkw-Verkehr). Die Zählzeiten wurden mit differenzierten Hochrechnungsfaktoren zur werktäglichen Tagesbelastung hochgerechnet. Die Zählung wurde videogestützt durchgeführt. Hohe Verkehrsbelastungen konzentrieren sich besonders auf die klassifizierten Straßen, während innerorts die Belastungen vornehmlich < 10.000 Kfz/24h liegen:

- Anrather Straße in Willich: 9.195 Kfz/24h
- Kempener Straße in Willich: 4.746 Kfz/24h
- Bogenstraße (L361) in Anrath: 10.473 Kfz/24h
- Korschenbroicher Straße (L382) in Schiefbahn: 12.494 Kfz/24h
- Hochstraße in Schiefbahn: 11.665 Kfz/24h
- Venloer Straße in Richtung Neersen (L29): 15.128 Kfz/24h
- Hauptstraße in Neersen: 5.830 Kfz/24h

Die Autobahnen weisen gemäß der bundesweiten Verkehrszählung aus dem Jahr 2015 Belastungen zwischen 50.000 bis über 60.000 Kfz/24h auf. Hier ist ein hoher Anteil dem Durchgangsverkehr zuzuschreiben, der über die A 44 in Richtung Mönchengladbach oder die A52 in Richtung Düsseldorf fährt.

Bei der Aufstellung des Verkehrsmodells (vgl. Kapitel 4) wurde der Kfz-Verkehr im Istzustand 2020 geeicht (vgl. Abb. 2.3.1-4). Neben den Verkehrsbelastungen der eigenen Erhebung sind Daten der Haushaltsbefragung (vgl. Kapitel 3) sowie der Straßenverkehrszählung (SVZ) aus dem Jahr 2015 mit in die Darstellung eingeflossen.

Hohe Verkehrsbelastungen sind besonders im Bereich der Autobahnanschlussstellen festzustellen (u. a. L29, L361, L382). Die L361 mit der Schottelstraße und Bogenstraße in Anrath

weist besonders hohe Belastungen innerorts auf. Ebenfalls ist zu erkennen, dass ein hoher Kfz-Anteil nicht über die Ortsumgehung der Kempener Straße in Willich (L26) fährt, sondern über die Anrather Straße in Richtung Zentrum bzw. Schiefbahn über die Korschenbroicher Straße.

Daneben ist auf den Wirtschaftswegen teilweise eine erhöhte Verkehrsbelastung durch sogenannte „Schleichverkehre“ zu verzeichnen. Die Straße Klein-Kempen wird zunehmend nicht nur durch Anwohner genutzt, sondern ebenfalls als Verbindungsstraße, um beispielsweise die Korschenbroicher Straße zu meiden. Um die Durchfahrt zu verhindern, hat die Stadt Willich bereits agiert und die Wirtschaftswege durch das Verkehrszeichen 260 mit dem Zusatz „Landwirtschaftlicher Verkehr frei“ im Frühjahr 2021 gesperrt. Zusätzlich werden die Bereiche durch die Polizei kontrolliert. Die Maßnahme soll zunächst für ein Jahr gelten.[10]

Um die Verkehrsbelastungen insbesondere auf den Gemeindestraßen zu verringern, werden durch die Politik, aber auch durch die Öffentlichkeit Einbahnstraßenregelungen gefordert. Gerade in den Zentren der Stadtteile sind schmale Fahrbahnquerschnitte vorzufinden, die insbesondere im Begegnungsverkehr Probleme hervorrufen. In der Planungsradtour durch Schiefbahn wurde unter anderem ein Einbahnstraßenkonzept für die Willicher Straße, Tupsheide und Königsheide in Schiefbahn gefordert.[11] Die Straße Königsheide hat beispielsweise einen sehr schmalen Fahrbahnquerschnitt, sodass es immer wieder zu gefährlichen Situationen im Begegnungsverkehr zwischen allen Verkehrsteilnehmenden kommt (Radfahrende, Pkw-Fahrende, zu Fuß Gehende). Pkw-Fahrer weichen häufig auf den Gehweg aus, sodass sie die Fußgängerinnen und Fußgänger gefährden. Derzeit wird ein Kreisverkehr am Knotenpunkt Willicher Straße/ Korschenbroicher Straße/ Gatherbusch geplant, der bei Planungen einer Einbahnstraßenregelung zu berücksichtigen ist. Zudem wird seitens der Politik auch eine Einbahnstraßenregelung auf den Straßen Johannesstraße und Hüttendyk in Anrath gefordert.[12] Der Zweirichtungsverkehr ist in den beiden genannten Straßen inklusive Fahrradwege nicht ausreichend breit, sodass für Auto- und Radfahrende starke Behinderungen beim Begegnungsverkehr zustande kommen.

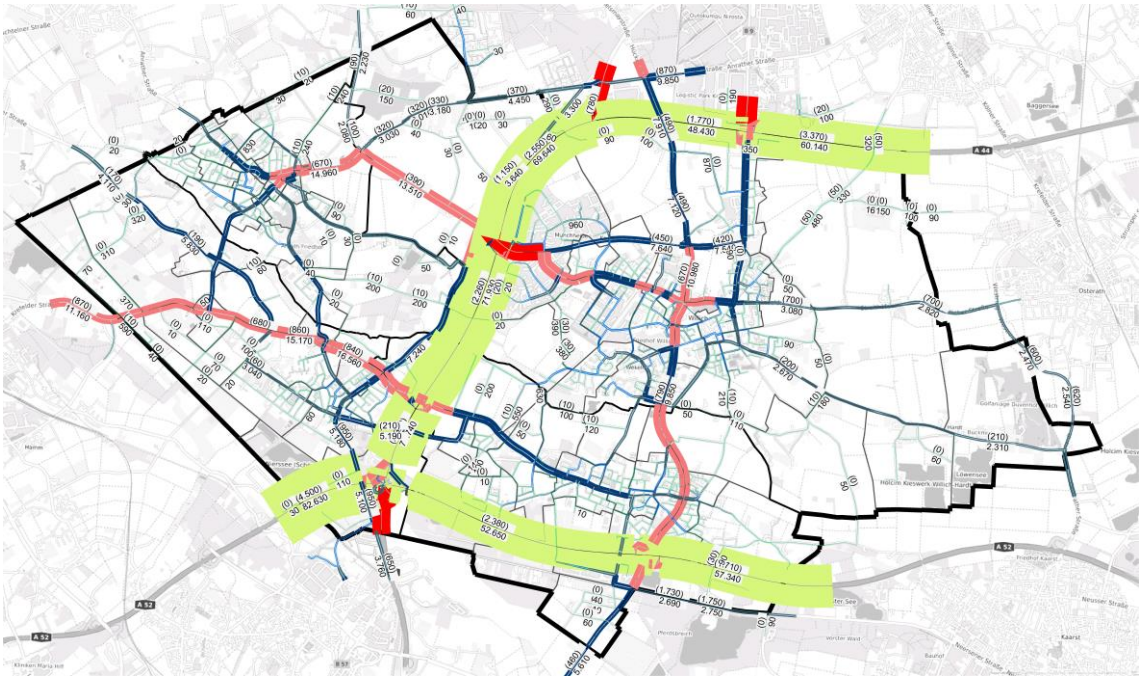


Abb. 2.3.1-4 Kfz-Verkehr im Istzustand 2020

[10] Quelle: Stadt Willich 2021: Ende des Schleichwegs. Abrufbar unter: https://www.stadt-willich.de/de/aktuelles/ende-des-schleichwegs/

[11] Vgl. auch hier Politischer Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zur Einführung Einbahnstraßen in Schiefbahn vom 11.02.2020.

[12] Vgl. auch Politischer Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen zur Einführung Einbahnstraße in Anrath vom 03.12.2020.

2.3.2 Wirtschaftsverkehr

Unter Wirtschaftsverkehr wird neben dem Transport von Gütern auch die Ortsveränderung von Personen in Verbindung mit Waren und Dienstleistungen, aber auch die Ver- und Entsorgung von Gewerbe und Industrie, Handel und Siedlungen verstanden.

Die in Kapitel 2.1.3 dargestellten Gewerbegebiete und die dort ansässigen Unternehmen sorgen für ein erhöhtes Lkw-Aufkommen im Stadtgebiet von Willich. Die überwiegende Mehrheit der Fahrten erfolgt über die AS Münchheide, da hier das größte Gewerbegebiet unmittelbar an der A44 liegt. Dennoch werden einige Fahrten auch durch das Stadtgebiet zurückgelegt, die über die Korschenbroicher Straße zur AS Schiefbahn verlaufen oder in Richtung Meerbusch über die Düsseldorfer Straße, obwohl hier die parallel verlaufende A44 oder A52 durchaus genutzt werden können.

In der Vergangenheit wurden zur Entlastung bestimmter Straßen bereits Restriktionen veranlasst. Durchfahrtbeschränkungen werden dann eingesetzt, wenn alternative Routen für den Wirtschaftsverkehr vorhanden sind, sodass nicht jeder Lkw-Verkehr aus der Wohnbebauung ferngehalten werden kann, da teilweise keine Alternativen bestehen. Zudem trägt die Nutzung von Navigationsgeräten (häufig Pkw-Navigationsgeräte) immer wieder dazu bei, dass Fehlleitungen von Lkws stattfinden oder Verbote missachtet werden – auch wenn sinnvolle Alternativen bestehen. Durchfahrtsbeschränkungen gelten beispielsweise in besonders sensiblen Bereichen für den Rothweg in Neersen, einem Teilabschnitt der Krefelder Straße oder der Hauptstraße in Neersen. Zu beobachten ist jedoch, dass beispielsweise durch das Lkw-Verbot auf der Krefelder Straße der Lkw-Verkehr nun über die Behringstraße und Fischelner Straße durch die Wohngebiete führen und eine Verlagerung auf die parallellaufenden Achsen stattgefunden hat.

Einen Einfluss auf die Lkw-Lenkung nimmt die Stadt Willich bereits über das NRW-Projekt SEVAS, bei dem die VRS GmbH als Projektträger im Rahmen des Landesprojektes „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“ fungiert und dabei vom Verkehrsministeriums NRW unterstützt wird. Die Kommunen übermitteln neben dem Vorrangroutennetz für den Schwerlastverkehr auch vorhandene Restriktionen wie beispielsweise Gewichts- Höhen-, Breitenbegrenzung und Lkw-Durchfahrtverbote. Die Informationen werden auf dem MDM (Mobilitätsdatenmarktplatz) den Anbietern von Navigationsdiensten (z. B. Hersteller von Navigationskarten) zur Verfügung gestellt.[13]

Zur Orientierung ist die Beschilderung in Münchheide nicht vollständig, sodass sich Lkw-Fahrende häufig verfahren. Ein entsprechendes Leitsystem bzw. die Anpassung der Beschilderung erscheint sinnvoll. Darüber hinaus fehlt es an Nachtparkplätzen für Lkw-Fahrende, da die internationale Ausrichtung der ansässigen Unternehmen eine Vielzahl internationaler Lkws anzieht. Neben fehlenden Stellplätzen sind auch fehlende sanitäre Einrichtungen (Duschen, Toiletten) und Gastronomie-Betriebe zu nennen.

2.3.3 Ruhender Verkehr

Der ruhende Verkehr (MIV) wird im Rahmen des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes für die Stadt Willich in den Ortsmitten der vier Stadtteile Anrath, Neersen, Willich und Schiefbahn untersucht und bewertet. Im Fokus der Untersuchung liegen die vorhandenen öffentlichen Parkplätze. Über eine Parkraumerhebung werden die Auslastungen der Parkplätze in den jeweiligen Ortsmitten ermittelt. Orte mit hohem Parkdruck und Nutzungskonflikten können dadurch identifiziert und Maßnahmen und Handlungsfelder daraus abgeleitet werden.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung ermöglichen die Darstellung und Analyse der räumlichen und zeitlichen Auslastung verschiedener Parkbereiche. Darüber hinaus ermöglicht eine Erhebung Aussagen zum Auslastungsgrad der jeweiligen Parkräume. Die Betrachtung der Parkraumkenngröße verdeutlicht, auf welchen Parkplätzen und in welchen Straßenzügen hoher Parkdruck herrscht. Stellplätze mit einer Auslastung von unter 70 % weisen keinerlei Parkdruck auf und haben Stellplatzreserven. Auslastungen von 90 % oder mehr weisen dagegen einen erhöhten Parkdruck auf. Liegt die Auslastung der Stellplätze regelmäßig,

[13]

d. h. nahezu über den gesamten Erhebungszeitraum hinweg, über 70 %, so kann von einer guten bzw. hohen Ausnutzung des Parkraumangebots gesprochen werden. Im vorliegenden Konzept werden für die Parkraumerhebung folgende Schwellenwerte angenommen:

Auslastung	Auslastungsgrad
Sehr geringe Auslastung:	≤ 30 % (deutliche Reserven vorhanden, kein Parkdruck)
geringe Auslastung	zwischen 30 und 50 % (ausreichend Reserven vorhanden, kein Parkdruck)
mittlere Auslastung:	zwischen 50 und 70 % (ausreichend Reserven vorhanden, kein Parkdruck)
hohe mittlere Auslastung:	zwischen 70 und 90 % (Reserven vorhanden, geringer Parkdruck)
hohe Auslastung:	über 90 % (kaum Reserven vorhanden, mittlerer bis erhöhter Parkdruck)

Abb. 2.3.3-1 Auslastungsgrad Parkraumerhebung

Das Untersuchungsgebiet konzentriert sich auf die Ortsmitten der vier Stadtteile Anrath, Neersen, Alt-Willich und Schiefbahn. Der Untersuchungsraum umfasst vorwiegend die Parkplätze in den zentralen Versorgungsbereichen der Stadtteile, die Innenstadt Willich, die Stadtteilzentren Schiefbahn und Anrath und das Nahversorgungszentrum Neersen. Die Auswahl der Parkplätze wurde vorab mit der Stadt Willich abgestimmt. Sie orientiert sich im weitesten Sinne an der Erhebung des Masterplans Mobilität aus dem Jahr 2010. Die untersuchten Parkplätze sind dem Anhang 1.1 zu entnehmen.

Parkplatzangebot und räumliche Verteilung

Das Parkplatzangebot in Willich umfasst in allen vier Stadtteilen insgesamt 1.073 Parkstände. Davon sind 32 Behindertenstellplätze und 14 E-Stellplätze.

- 330 im Stadtteil Anrath (davon 9 Behinderten-, 6 E-Stellplätze)
- 303 im Stadtteil Neersen (davon 11 Behinderten-, 2 E-Stellplätze)
- 361 im Stadtteil Willich (davon 10 Behinderten-, 4 E-Stellplätze)
- 79 im Stadtteil Schiefbahn (davon 2 Behinderten-, 2 E-Stellplätze)

Nr.	Name Parkplatz	Anzahl STP	Behinderten-stellplatz	E-Stellplatz	Anzahl STP (ohne B/E)
1	Parkplatz Martinsplatz	87	2	2	83
2	Parkplatz Josefsplatz	7	1		6
3	Parkplatz Berliner Straße	27			27
4	Parkplatz St. Johannes Baptist	17	1	2	14
5	Parkplatz Rathaus Anrath	10	1		9
6	Parkplatz Allee	8			8
7	Parkplatz Sassengasse	45	2		43
8	Parkplatz Rossmann	9			9
9	Parkplatz Edeka	82	2		80
10	Parkplatz Netto	19			19
11	Parkplatz Gietherstraße	6		2	4
12	Parkplatz Gietherstraße	13			13
Stellplätze Anrath gesamt		**330**	**9**	**6**	**315**
13	Parkplatz ehem. Sparkasse	7	1		6
14	Parkplatz Post	7	2		5
15	Parkplatz Verresstraße	34			34
16	Parkplatz Niershalle	31	1		30
17	Parkplatz Edeka	90	3		87
18	Parkplatz Technisches Rathaus	134	4	2	128
Stellplätze Neersen gesamt		**303**	**11**	**2**	**290**

19	Parkplatz Burgstraße	46	2		44
20	Parkplatz Am Park	16	1		15
21	Parkplatz Kaiserplatz	31	3		28
22	Parkplatz Rewe	181	2	2	177
23	Parkplatz Domgarten	45	1	2	42
24	Parkplatz Jugendzentrum	31	1		30
25	Parkplatz Dammstraße	11			11
Stellplätze Willich gesamt		**361**	**10**	**4**	**347**
26	Parkplatz Am Wallgraben	14			14
27	Parkplatz Hubertusplatz	40	1	2	37
28	Parkplatz Tupsheide	25	1		24
Stellplätze Schiefbahn gesamt		**79**	**2**	**2**	**75**
Stellplätze insgesamt		**1073**	**32**	**14**	**1027**

Abb. 2.3.3-2 Anzahl Stellplätze in Willich

Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist Teil des Parkraummanagements und eine bedeutende Maßnahme der Verkehrslenkung. Unter dem Begriff Parkraummanagement wird die räumliche und zeitliche Einschränkung der Parkraumnutzung durch bauliche, verkehrsrechtliche oder organisatorische Maßnahmen verstanden. Durch die Parkraumbewirtschaftung wird der zur Verfügung stehende Parkraum organisiert und gesteuert. In Großstädten ist die Bewirtschaftung von höherer Bedeutung als in Klein- und Mittelstädten, in denen der Pkw zur Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen (Versorgung, Arbeitsplatz etc.) eine wesentliche Rolle spielt. Dennoch bietet die Parkraumbewirtschaftung in Klein- und Mittelstädten ebenfalls Potenziale. Unter anderem werden in Zentren die Langzeitparker verdrängt und Kurzzeitparkplätze gestärkt, sodass beispielsweise eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität erreicht wird. Mit der Reduzierung des Parkangebotes kann ein erhöhtes Angebot an Freiflächen einhergehen.

Im Stadtgebiet Willich wird das Parken in den Ortskernen der vier Stadtteile überwiegend durch Parkdauerbegrenzung reguliert. Zum Teil werden Parkflächen nicht bewirtschaftet. Von den 28 untersuchten Parkplätzen sind nur sieben nicht bewirtschaftet. Ziel einer Parkdauerbegrenzung ist es einerseits, den Berufs- und Ausbildungsverkehr zu einem veränderten Park- oder Verkehrsmittelwahlverhalten zu bewegen und andererseits den Kunden, Besuchern und dem Wirtschaftsverkehr höhere Parkchancen durch Kurzzeitparken zu ermöglichen. Während unbewirtschaftete Parkraumflächen teilweise durchgehend durch dasselbe Fahrzeug belegt werden, können durch umgewandelten Parkraum etwa vier bis fünf Kurzzeitparker einen Stellplatz nutzen.

In der Regel beschränkt sich die Parkscheibenregelung auf montags bis freitags zwischen 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr und Samstagvormittag. Die Parkdauer variiert bei den Parkplätzen mit Bewirtschaftung zwischen 1h und 2h. An den meisten Parkplätzen beschränkt sich die Parkdauer mit Parkscheibe jedoch auf maximal zwei Stunden. Nur wenige Stellplätze, die untersucht wurden, weisen keine Bewirtschaftung auf. Dies sind in Anrath die Parkplätze Martinsplatz und Gietherstraße, in Neersen die Parkplätze Verrestraße und Niershalle und in Alt-Willich die Parkplätze Am Park, Jugendzentrum und Dammstraße. Im Anhang 1.2 ist die Parkraumbewirtschaftung der untersuchten Parkplätze in den einzelnen Stadtteilen graphisch dargestellt.

Erhebung des ruhenden Verkehrs

Die Parkraumerhebung wurde am Montag, den 21.09.2020 in Anrath und Neersen und am Dienstag, den 22.09.2020 in Willich und Schiefbahn jeweils zwischen 09:00 Uhr und 19:00 Uhr durchgeführt. Dabei wurden die belegten Parkplätze in den vier Stadtteilen im Abstand von jeweils zwei Stunden erfasst. Dadurch ist die Erfassung der Parkraumauslastung über den ganzen Tag sichergestellt. Das Wetter war an diesem Tag kühl und in den Morgenstunden etwas regnerisch. Von relevanten Abweichungen des Park- und Verkehrsverhaltens aufgrund der Witterung ist nicht auszugehen.

Die Erhebungsrundgänge fanden zu folgenden Zeiten statt:

- 09:00 Uhr
- 11:00 Uhr
- 13:00 Uhr
- 15:00 Uhr
- 17:00 Uhr
- 19:00 Uhr

Da eine genaue Erfassung zu den jeweiligen vollen Stunden nicht möglich war, wurden die Erhebungsrundgänge ab Erhebungszeitpunkt bis zum nächsten Erhebungszeitpunkt durchgeführt (z. B. zwischen 9:00 Uhr und 11 Uhr). Dabei wurde die gleiche Erhebungsreihenfolge eingehalten, sodass der zeitliche Abstand der Erhebungen an den einzelnen Parkplätzen immer zwei Stunden betrug.

Ergebnisse der Parkraumerhebung

Die Ergebnisse der Parkraumerhebungen werden für den gesamten Untersuchungsraum dargestellt. Insgesamt wurden im gesamten Stadtgebiet 1.073 Stellplätze auf 27 Parkplätzen verteilt untersucht. Von den 1.073 Stellplätzen sind insgesamt 32 Behinderten- und 14 E-Stellplätze mit Aufladestation.

Die Belegung zu den Erhebungszeiten 9:00 Uhr, 11:00 Uhr, 13:00 Uhr, 15:00 Uhr, 17:00 Uhr und 19:00 Uhr im gesamten Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 2.3.3-3 dargestellt. Die Auslastung der Behinderten- und E-Stellplätze wird gesondert betrachtet und sind in der Parkplatzbelegung in den folgenden Abbildungen nicht mit einbezogen worden.

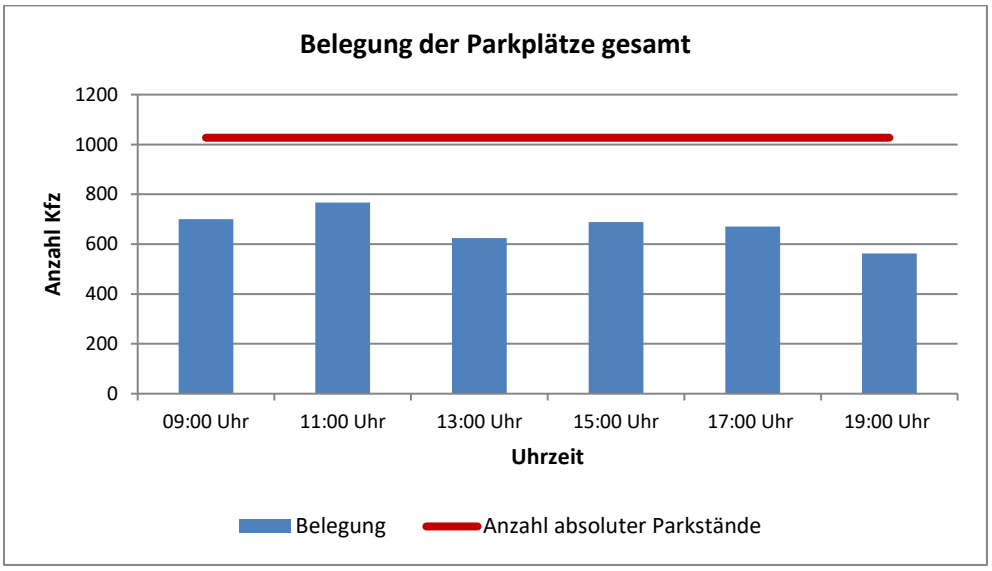


Abb. 2.3.3-3 Parkplatzbelegung insgesamt

Von den insgesamt 967 untersuchten Stellplätzen (ohne Behinderten- und E-Stellplätze) waren an den Erhebungstagen in der Gesamtbetrachtung keine Kapazitätsprobleme feststellbar. Die Maximalauslastung im gesamten Stadtgebiet war zum Erhebungszeitpunkt um 11 Uhr mit 767 belegten und 200 freien Stellplätzen (Auslastung von 79,3 %). Zum Erhebungszeitpunkt 19 Uhr waren dagegen nur 563 Stellplätze belegt und 404 frei (Auslastung von 58,2 %).

Allerdings unterscheiden sich die Auslastungen der einzelnen Stadtteile. Beispielsweise ist die Parkplatzbelegung im Stadtteil Willich deutlich höher als in den anderen drei Stadtteilen Anrath, Neersen und Schiefbahn. Im Weiteren wird daher die Stellplatzauslastung in den vier Stadtteilen untersucht. Dargestellt werden die Anzahl der untersuchten Stellplätze insgesamt sowie die Belegung zu den Erhebungszeitpunkten. Zusätzlich ist in einer weiteren Abbildung die prozentuale Parkraumauslastung zum Zeitpunkt der Maximalauslastung dargestellt. Für die weiteren Uhrzeiten sind die Abbildungen der prozentualen Parkraumauslastung im Anhang 1.3 zu finden.

Stadtteil Anrath

Im Stadtteil Anrath befindet sich eine hohe Anzahl an Stellplätzen rund um die Fußgängerzone. Im Rahmen der Parkraumerhebung wurden insgesamt elf Parkplätze untersucht. Einige der Stellplätze sind dem stadtteileigenen statischen Parkleitsystem angeschlossen. Die Belegung der Parkplätze in Anrath liegt durchschnittlich bei ca. 60 % am Untersuchungstag.

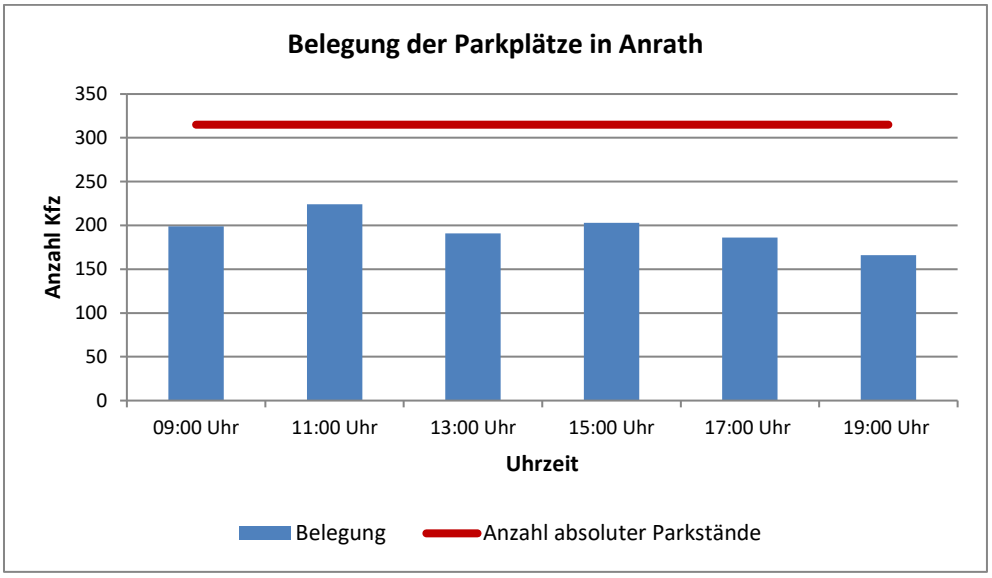


Abb. 2.3.3-4 Parkplatzbelegung Anrath

Am Erhebungstag lag die Maximalauslastung aller Parkplätze um 11 Uhr vor. Die Parkplätze an der Gietherstraße, Martinsplatz, am Rathaus Anrath und Edeka waren zu diesem Zeitpunkt zu über 70 % belegt (vgl. Abb. 3.2.2-5).

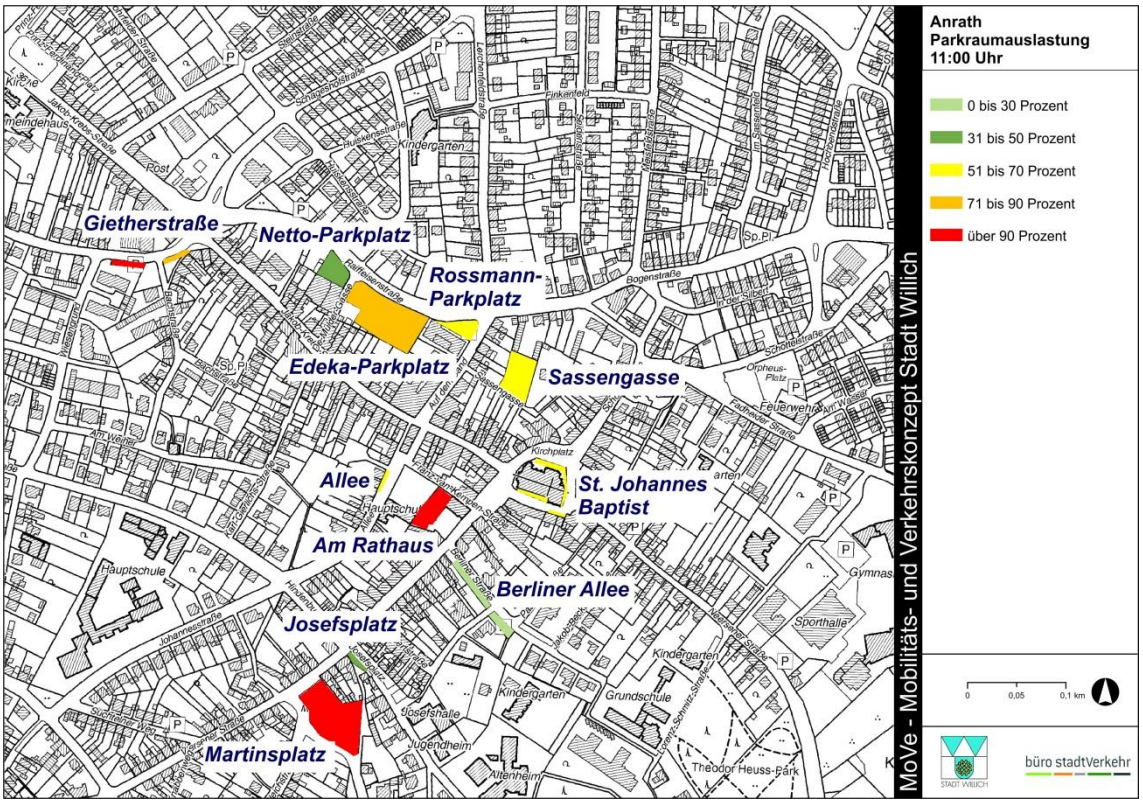


Abb. 2.3.3-5 Maximalauslastung Anrath (11:00 Uhr)

Abb. 2.3.3-6 zeigt die Parkplatzauslastung zu allen Erhebungszeiten an den elf untersuchten Parkplätzen im Stadtteil Anrath auf. Einzelne Parkplätze, wie der unbewirtschaftete

Parkplatz an der Gietherstraße, sind zu allen Erhebungszeiten durchgehend belegt. Der Parkplatz liegt außerhalb der Ortsmitte, sodass insbesondere durch die Begehung vor Ort zu vermuten ist, dass hier vor allem Anwohnerinnen und Anwohner den Parkraum nutzen. Ebenso verhält es sich mit dem Parkplatz am Martinsplatz, der im Süden des Stadtgebiets liegt und sich besonders durch Anwohnerparken auszeichnet. Die dort abgestellten Anhänger lassen darauf schließen, dass der Parkplatz vor allem durch in der Umgebung lebende Anwohner dauerhaft genutzt wird.

Nr.	Parkplatz	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
1	Martinsplatz	73%	90%	94%	88%	73%	83%
2	Josefsplatz	0%	33%	0%	33%	67%	50%
3	Berliner Straße	67%	19%	26%	37%	59%	30%
4	St. Johannes Baptist	50%	57%	43%	64%	64%	86%
5	Rathaus Anrath	78%	111%	78%	100%	22%	44%
6	Allee (gegenüber Rathaus)	100%	63%	50%	38%	88%	75%
7	Sassengasse	51%	63%	47%	67%	49%	35%
8	Rossmannparkplatz	56%	67%	67%	33%	78%	67%
9	Edeka-Parkplatz	58%	76%	46%	49%	46%	29%
10	Netto-Parkplatz	53%	47%	58%	47%	37%	21%
11	Gietherstraße	50%	75%	50%	100%	50%	75%
12	Gietherstraße	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Abb. 2.3.3-6 Parkplatzauslastung im Stadtteil Anrath

Das vorhandene Parkleitsystem ist teilweise unkenntlich. Als Beispiel kann hier die Beschilderung gegenüber dem Netto-Parkplatz herangezogen werden. Die Schriftgröße ist kaum zu erkennen und die Beschilderung aufgrund von starkem Bewuchs nicht ersichtlich.

Abb. 2.3.3-7 Beschilderung Parkleitsystem in Anrath

Stadtteil Neersen

Neersen ist der Stadtteil mit der geringsten Einwohnerzahl in Willich und besitzt auch eine geringe Anzahl an Verkaufsflächen. Der Einzelhandel konzentriert sich auf den südlichen Teil der Hauptstraße sowie den Rothweg. Einkaufsmagnet ist der im Jahr 2018 neu eröffnete Edeka-Markt am Rothweg gegenüber des Technischen Rathauses.

Die untersuchten Parkplätze konzentrieren sich insbesondere auf den südlichen Teil der Hauptstraße sowie den Rothweg. Den größten Parkplatz stellt der Parkplatz am Technischen Rathaus und des Schlosses Neersen mit ca. 130 Parkständen dar. Die Auslastung aller Parkplätze liegt im Durchschnitt bei ca. 60 % (vgl. Abb. 2.3.3-8). Die Parkplätze weisen insgesamt keinen Kapazitätsengpass auf. Es stehen durchgehend Stellplätze zur Verfügung.

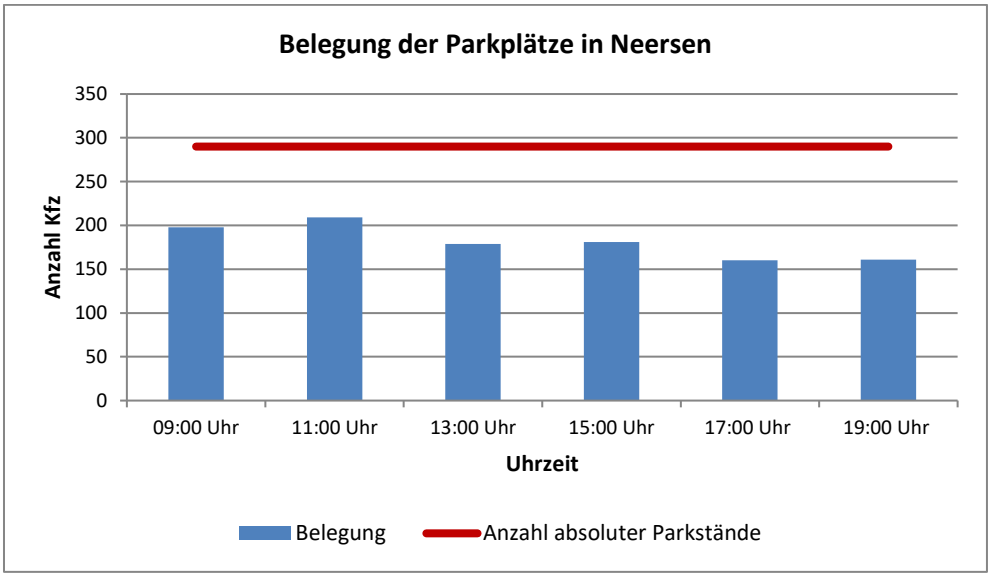


Abb. 2.3.3-8 Parkplatzbelegung Neersen

Um 11 Uhr ist die Auslastung in Neersen am höchsten. Insbesondere der Parkplatz am Edeka-Markt weist hier eine Belegung von über 90 % auf. Dies ist vermutlich darauf zurückzuführen, dass viele Bürgerinnen und Bürger zu dem Zeitpunkt einkaufen gewesen sind. Die unbewirtschafteten Parkplätze an der Verresstraße und der Niershalle sind hingegen kaum ausgelastet und liegen lediglich 300 m vom Parkplatz Edeka und dem Technischen Rathaus entfernt (ca. 4 Minuten Fußweg).

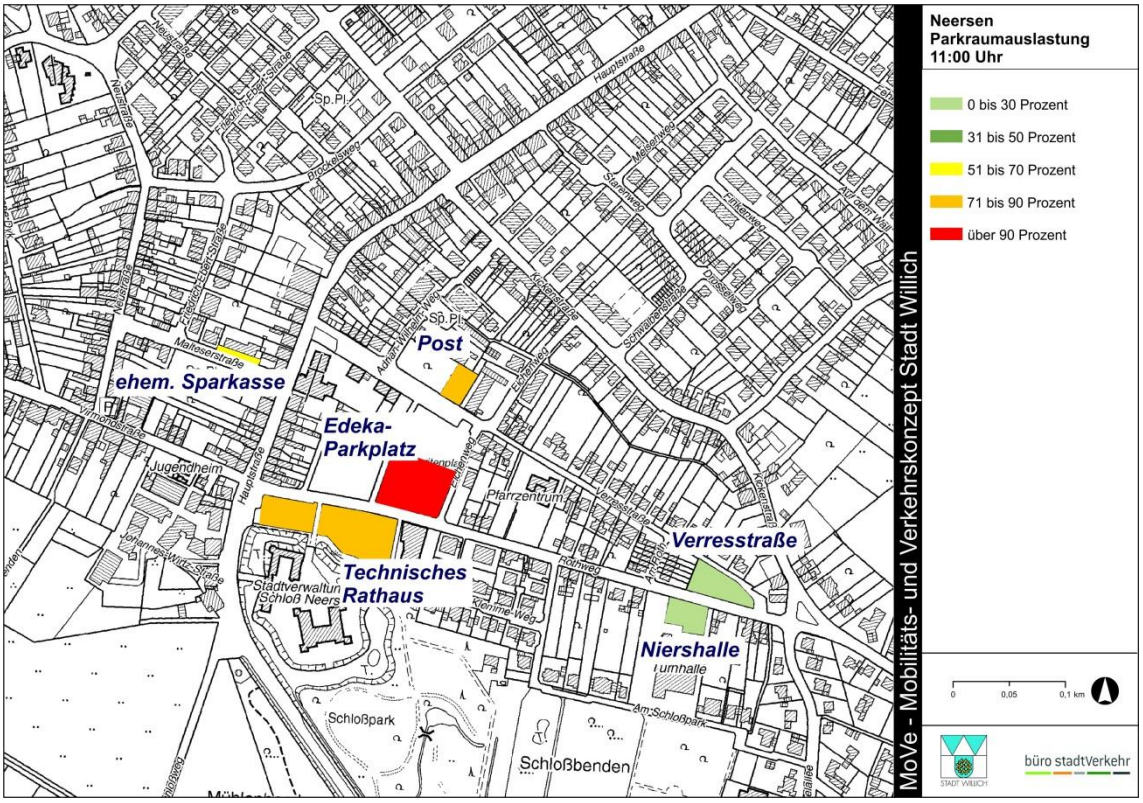


Abb. 2.3.3-9 Maximalauslastung Neersen (11:00 Uhr)

Höhere Auslastungen sind auf dem Parkplatz Edeka (Rothweg/Eichenweg) und dem Parkplatz Technisches Rathaus erkennbar. Hier liegt die Auslastung ab 9:00 Uhr bis nachmittags bei über 71 %. Im Vergleich zu den anderen drei Stadtteilen weist Neersen insgesamt den geringsten Auslastungsgrad auf.

Nr.	Parkplatz	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
13	Parkplatz ehemalige Sparkasse	0%	67%	33%	17%	0%	50%
14	Parkplatz Post	80%	80%	80%	40%	20%	20%
15	Parkplatz Verresstraße	29%	24%	21%	38%	32%	29%
16	Parkplatz Niershalle	43%	20%	20%	20%	23%	57%
17	Parkplatz Rothweg/Eichenweg	77%	94%	72%	76%	84%	67%
17	Parkplatz Technisches Rathaus	81%	82%	76%	73%	53%	56%

Abb. 2.3.3-10 Parkplatzauslastung im Stadtteil Neersen

Bereits durch das Parkraumgutachten von BVS aus dem Jahr 1998 wurde die Parkraumsituation eher entspannt eingeschätzt und durch die Untersuchung im Rahmen des Masterplans Mobilität noch einmal bestätigt. In der Gesamtbetrachtung steht im Stadtteil Neersen ausreichend Parkraum zur Verfügung. Im Vergleich zur Verfügbarkeit von Einzelhandelsflächen ist ein sehr hohes Parkraumangebot vorhanden. Allerdings ist durch den Sitz des Technischen Rathauses und dem Neersener Schloss und damit einhergehenden Veranstaltungen auch ein hoher Publikumsverkehr vorhanden.

Stadtteil Willich

Alt-Willich stellt den bedeutendsten Versorgungschwerpunkt mit zahlreichen Einzelhandelsgeschäften im Stadtgebiet von Willich dar. Im Jahr 2019 wurde der Marktplatz in Willich neugestaltet. Der Bereich wurde als „autofreier Markt“ in eine Fußgängerzone umgestaltet und die Aufenthaltsqualität dadurch verbessert (z. B. durch Möblierung, Außengastronomie, Fontänenfeld). Die Parkraumerhebung im Stadtteil Willich wurde im zentralen Bereich der Stadt durchgeführt. Dabei nimmt der Parkplatz des Supermarkts Rewe eine zentrale Rolle ein, der mit einer Verkaufsfläche von ca. 3.000 m² den größten Einzelhändler in der Ortsmitte und mit knapp 180 Stellplätzen den größten Parkplatz darstellt. Die Dauer der Parkzeit ist mit Parkscheibe auf maximal zwei Stunden begrenzt. Die Belegung in der Willicher Innenstadt ist im Vergleich zu den anderen Stadtteilen recht ähnlich. Bei der Betrachtung aller untersuchten Parkplätze zusammen ist kein Kapazitätsengpass feststellbar.

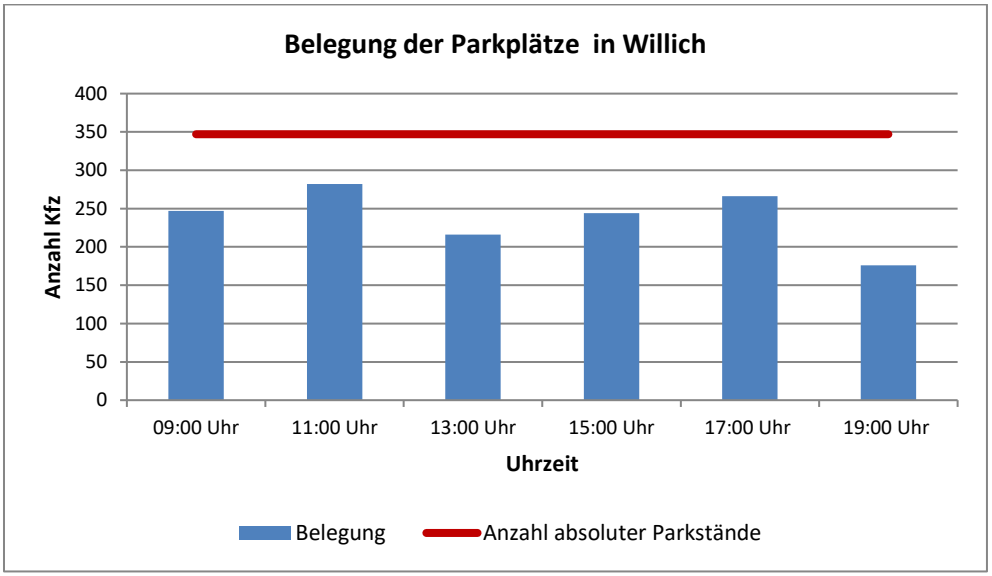


Abb. 2.3.3-11 Parkplatzbelegung Willich

Zum Erhebungszeitpunkt um 11 Uhr ist eine Maximalauslastung festzustellen. Von den ca. 350 Stellplätzen sind ca. 280 Stellplätze belegt. Viele Parkplätze liegen zu diesem Zeitpunkt bei einer Auslastung von 71 % bis 90 %. Ausgenommen sind die Parkplätze Domgarten und Dammstraße mit einer Auslastung von 51 % bis 70 % (vgl. Abb. 2.3.3-12).

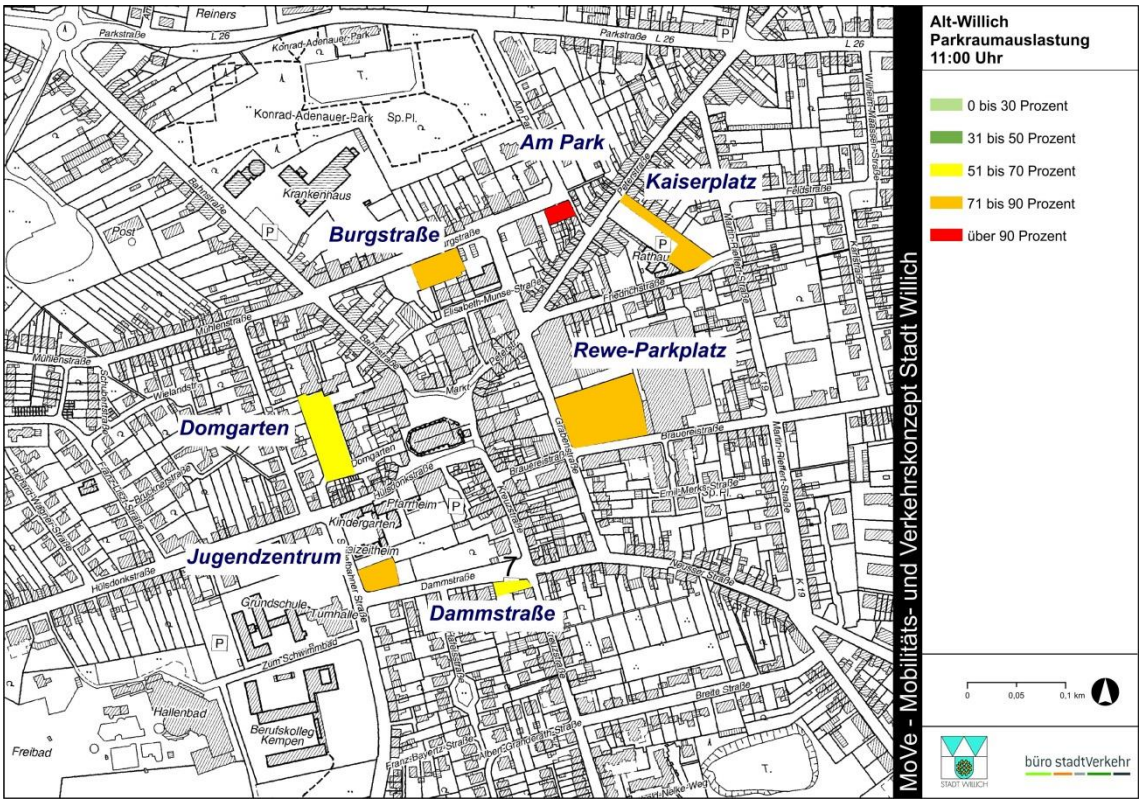


Abb. 2.3.3-12 Maximalauslastung Willich (11:00 Uhr)

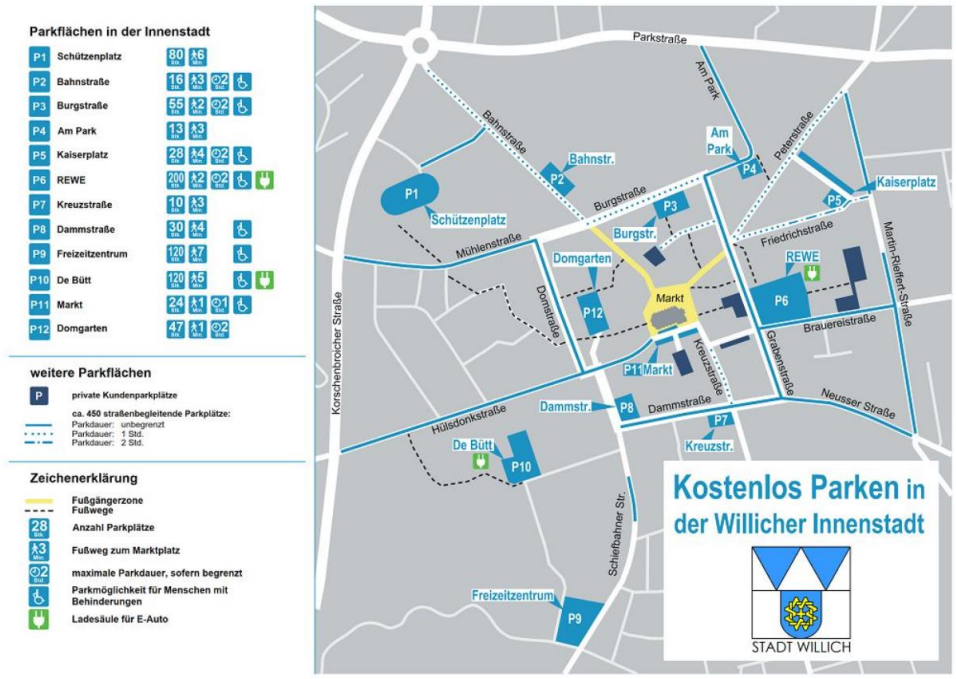
Abb. 2.3.3-13 zeigt die Parkplatzauslastung aller erhobenen Parkplätze im Stadtteil Willich in Prozent auf. Auffällig ist, dass auf den Parkplätzen ohne Bewirtschaftung die Parkplatzauslastung am gesamten Erhebungstag erhöht ist. So ist am Parkplatz Am Park eine durchgehende Auslastung von über 90 % festzustellen. Auch der Parkplatz Dammstraße weist eine erhöhte Auslastung am Erhebungstag auf. Zu vermuten ist, dass hier Anwohner die Stellplätze durchgehend belegen und die Auslastung daher durchgehend relativ konstant ist. Auf den bewirtschafteten Parkplätzen liegt die Auslastung durchschnittlich bei 60 % bis 70 %. Der Parkplatz am Domgarten ist tagsüber bis 15:00 Uhr überwiegend gering ausgelastet. Erst gegen 17:00 Uhr weist der Parkplatz eine Auslastung von über 90 % auf. Zu vermuten ist, dass hier die Anwohnerinnen und Anwohner, die aus der Stadt auspendeln, den Parkplatz in den Abendstunden nutzen. Ab 18 Uhr entfällt die Bewirtschaftung.

Nr.	Parkplatz	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
19	Parkplatz Burgstraße	91%	86%	39%	98%	84%	39%
20	Parkplatz Am Park	100%	100%	93%	100%	100%	93%
21	Parkplatz Kaiserplatz	57%	75%	21%	61%	86%	71%
22	Parkplatz Rewe	72%	87%	77%	66%	73%	39%
23	Parkplatz Domgarten	43%	62%	31%	57%	93%	90%
24	Parkplatz Jugendzentrum	70%	70%	67%	63%	50%	30%
25	Parkplatz Dammstraße	82%	64%	91%	91%	55%	82%

Abb. 2.3.3-13 Parkplatzauslastung im Stadtteil Willich

Die Stadt Willich hat im Jahr 2016 erstmals einen Flyer zu allen kostenlosen Parkflächen in der Ortsmitte der Willicher Innenstadt veröffentlicht. Sie gibt insbesondere Bürgerinnen

und Bürgern der Stadt Willich Auskunft über die Anzahl an Parkplätze, die Fußwegedauer bis in die Innenstadt sowie die maximale Parkdauer (vgl. Abb. 2.3.3-14).[14]



Parkplatzflyer

Abb. 2.3.3-14 Parkplatzflyer Stadt Willich[15]

Bereits in der Erhebung im Rahmen des Masterplans Mobilität aus dem Jahr 2009 wurde festgestellt, dass der Parkplatz „Am Park“ eine hohe Auslastung aufzeigt. Der Parkplatz am Domgarten weist dagegen eine eher geringe Auslastung auf, die durch seine versteckte Lage begründet werden kann. Dies kann mit der vorliegenden Erhebung nochmals bestätigt werden. Das vorhandene Parkleitsystem sollte nicht nur für Einwohnerinnen und Einwohner, sondern auch für Nicht-Ortskundige optimiert werden.

Stadtteil Schiefbahn

Im Stadtteil Schiefbahn sind die Hochstraße und die Hubertusstraße von Einzelhandelsflächen geprägt.

Die Erhebung erfolgte an drei größeren Parkplätzen im Bereich der Ortsmitte. Im Durchschnitt sind zu allen Erhebungszeiten die Parkplätze mit ca. 70 % ausgelastet. Besonders gering ist die Belegung aller untersuchten Parkplätze zum Erhebungszeitpunkt 13:00 Uhr. Der Zeitpunkt 15:00 Uhr stellt dagegen die höchste Belegung mit 61 von 75 belegten Parkständen dar (vgl. Abb. 2.3.3-15).

[14] Hinweis: In der vorliegenden Untersuchung zum ruhenden Verkehr wurden nur die Parkplätze in der Ortsmitte im zentralen Bereich betrachtet.

[15] Quelle: Stadt Willich 2021: Kostenlos Parken. Abrufbar unter: https://www.stadt-willich.de/de/wirtschaftundverkehr/kostenlos-parken/

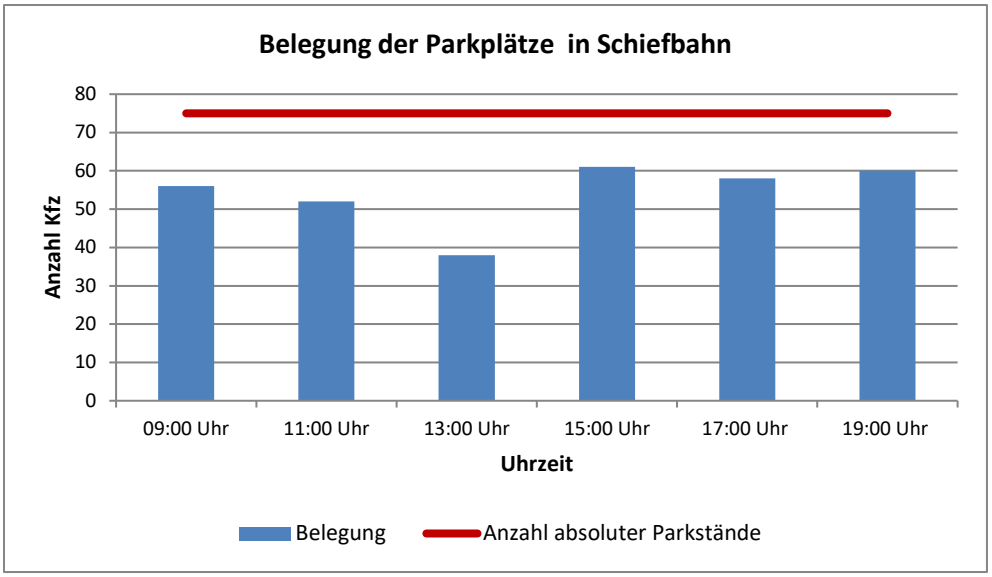


Abb. 2.3.3-15 Parkplatzbelegung Schiefbahn

Die Auslastung zum Erhebungszeitpunkt 15 Uhr ist in Abb. 2.3.3-16 dargestellt. Der Parkplatz Tupsheide ist mit über 90 % stark ausgelastet. Allerdings stehen auf dem nur 250 m entfernten Parkplatz Hubertusplatz ausreichend Stellplätze zur Verfügung.

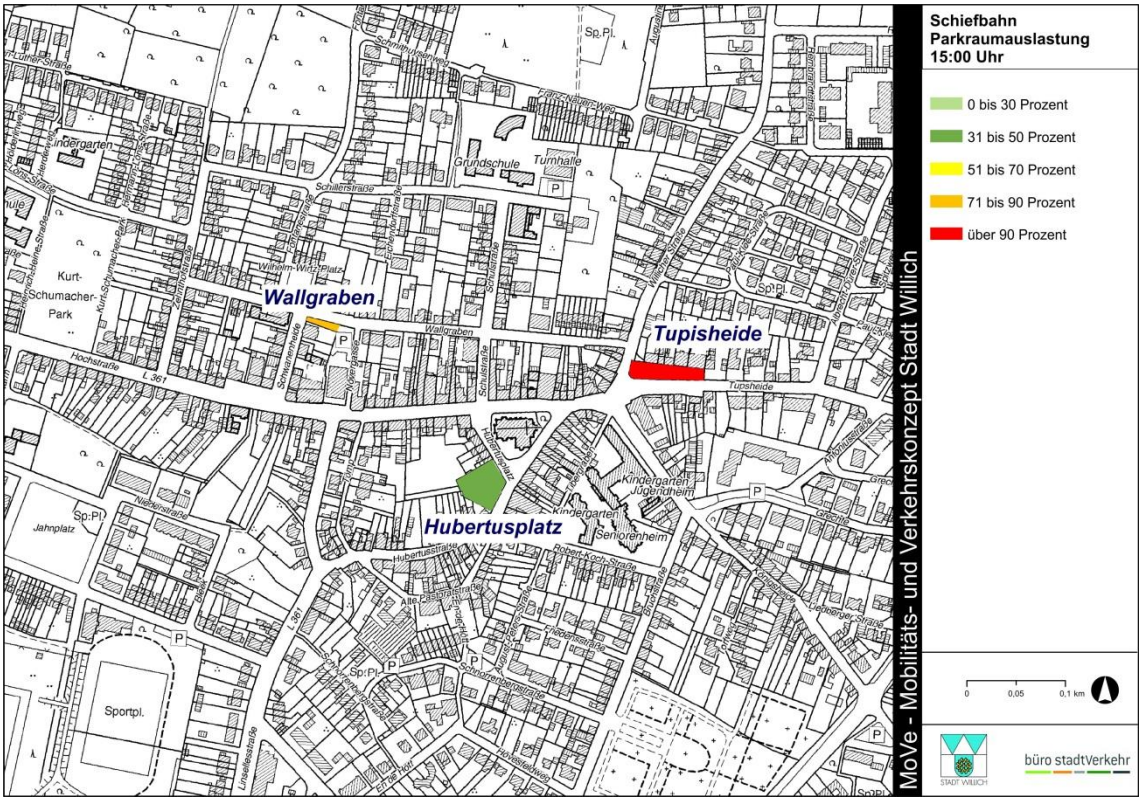


Abb. 2.3.3-16 Maximalauslastung Schiefbahn (15:00 Uhr)

Wie in Abb. 2.3.3-17 zu sehen, sind besonders an den Parkplätzen Hubertusplatz sowie Tupsheide hohe Auslastungen zu verzeichnen. Hier kam bereits das Parkraumgutachten von BVS aus dem Jahr 1998 zu der Erkenntnis, dass das Angebot mäßig bis stark ausgelastet ist. Dies kann mit der vorliegenden Parkraumuntersuchung erneut bestätigt werden. Zu den Nachmittagszeiten (ab 15:00 Uhr) sind nur noch wenige freie Stellplätze am Hubertusplatz und an der Tupsheide frei.

Nr.	Parkplatz	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00
26	Parkplatz am Wallgraben	93%	71%	14%	43%	29%	50%
27	Hubertusplatz	59%	49%	43%	86%	86%	84%
28	Tupsheide	88%	100%	83%	96%	92%	92%

Abb. 2.3.3-17 Parkplatzauslastung im Stadtteil Schiefbahn

In Neersen sollte die Parkplatzsituation vor allem entlang der Hochstraße und Hubertusstraße verbessert werden, um den Parksuchverkehr und damit einhergehende höhere Kfz-Belastungen zu minimieren. Die Möglichkeit eines ausgewiesenen Parkleitsystems zu Parkplätzen in fußläufiger Umgebung (z. B. Jahnplatz oder Parkplatz am Edeka Keil) könnte zur Entschärfung der Situation führen.

Behindertenparkplätze

Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind in der Nähe von barrierefreien Zugängen anzuordnen. Sie werden gemäß Straßenverkehrsordnung (StVO) gesondert gekennzeichnet und dürfen nur durch Auslage eines entsprechenden Behindertenparkausweises genutzt werden. Mindestens 3 % der Stellplätze eines Parkplatzes sollten gemäß DIN 18040-3 eine Breite von mind. 3,50 m und 5,00 m Länge aufweisen und als Behindertenstellplatz laut StVO ausgeschildert werden. Im gesamten Stadtgebiet von Willich sind von den 1.073 untersuchten Stellplätzen 32 als Behindertenstellplätze gekennzeichnet. Dies entspricht 3,12 % aller untersuchten Stellplätze. Die Stellplätze für Menschen mit Behinderung sind ausgewogen im ganzen Stadtgebiet von Willich verteilt und gekennzeichnet.

Abb. 2.3.3-18 zeigt die Belegung der Stellplätze für Menschen mit Behinderung auf. Es ist festzustellen, dass die vorhandenen Stellplätze eine eher geringe Auslastung an den Erhebungstagen aufweisen. Zusammenfassend sind damit ausreichend Stellplätze für Menschen mit Behinderung vorhanden.

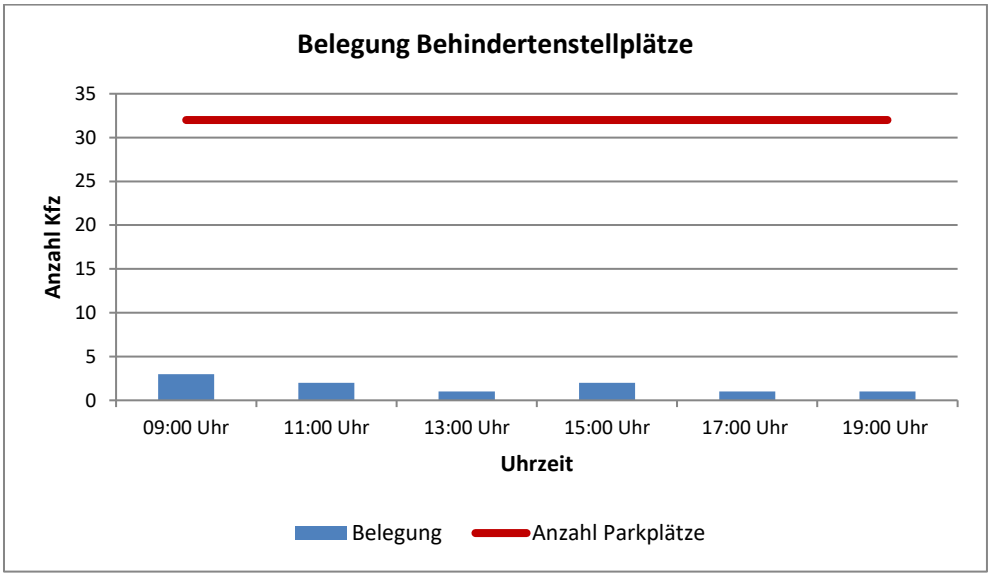


Abb. 2.3.3-18 Belegung Behindertenstellplätze

In Abb. 2.3.3-19 und 2.3.3-20 sind beispielhaft der Behindertenstellplatz am Josefsplatz in Anrath sowie der Behindertenstellplatz am Kaiserplatz in Willich dargestellt.

Abb. 2.3.3-19 Behindertenstellplatz am Josefsplatz (Anrath)

Abb. 2.3.3-20 Behindertenstellplatz am Kaiserplatz (Willich)

Grundsätzlich ist zu empfehlen, beim Neubau von Parkplätzen darauf zu achten, dass etwa 3 % der Stellplätze Behindertenstellplätze sind. Da Behindertenstellplätze aber auch aufgrund der eingeschränkten Mobilität der Nutzer nahe am Ziel sein sollten, ist zu empfehlen, die Behindertenstellplätze möglichst nahe an den potentiellen Zielen zu errichten.

E-Parkplätze

Im Rahmen der zunehmenden Entwicklung der Elektromobilität und der Umstellung vom Verbrennungsmotor zum Elektromotor in Fahrzeugen in Deutschland, kommen auf die Städte neue Herausforderungen zu. Insbesondere die Nachfrage nach E-Tankstellen bzw. nach einer angebotsorientierten Ladesäuleninfrastruktur wird steigen.

Hier hat die Stadt Willich bereits eine Art Vorreiterrolle im eher ländlich geprägten Raum eingenommen. Insgesamt sind 14 E-Stellplätze auf den untersuchten Parkplätzen installiert worden. Diese sind überwiegend auf den größeren Parkplätzen vorzufinden. In Anrath sind am Martinsplatz, an der Kirche St. Johannes Baptist und an der Gietherstraße jeweils zwei Ladesäulen installiert. In Neersen sind am Technischen Rathaus zwei Ladesäulen vorhanden, in Alt-Willich am Rewe-Parkplatz und Domgarten jeweils 2 E-Stellplätze und in Schiefbahn ebenfalls zwei E-Stellplätze installiert. Die Parkdauer auf den E-Stellplätzen ist auf maximal 4h begrenzt.

Die Auslastung ist an den Erhebungstagen relativ gering. Die höchste Auslastung ist um 15 Uhr sowie 19 Uhr zu verzeichnen. Der Rewe-Parkplatz verzeichnet eine besonders hohe Belegung der E-Stellplätze.

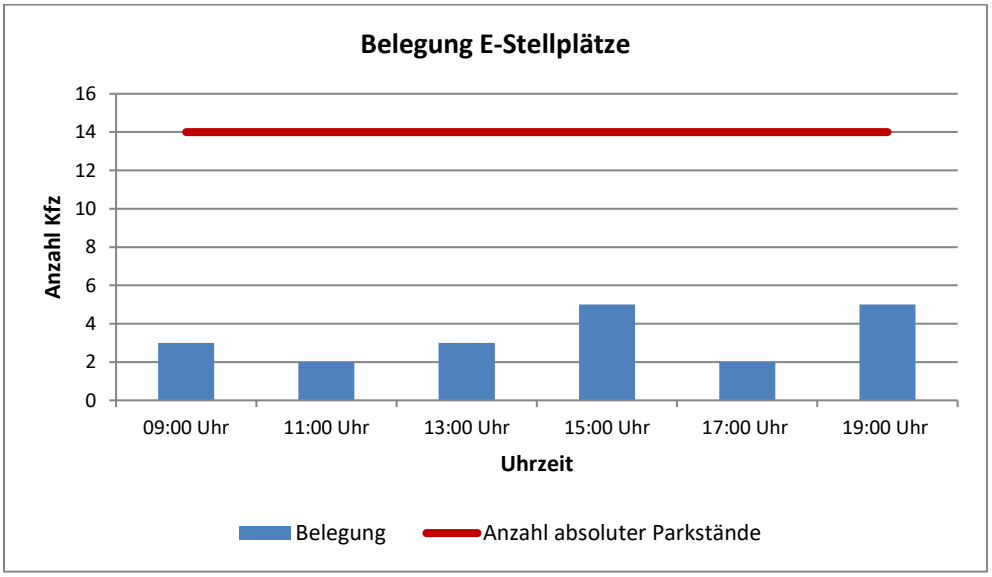


Abb. 2.3.3-21 Belegung E-Stellplätze

Zusätzlich sind im ganzen Stadtgebiet weitere E-Ladesäulen/ Stellplätze zu finden. Insgesamt wurden 17 E-Ladesäulen mit je zwei Stellplätzen zum Aufladen eingerichtet.

Im Zuge der wachsenden Elektromobilität ist mit einer steigenden Anzahl an E-Autos zu rechnen, auf deren Entwicklung die Stadt Willich gut vorbereitet ist. Die gute Ausstattung an E-Stellplätze fördert die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger, auf ein Elektrofahrzeug umzusteigen.

Abb. 2.3.3-22 E-Stellplätze am Hubertusplatz (Schiefbahn)

Abb. 2.3.3-23 E-Stellplätze am Martinsplatz (Anrath)

Zusammenfassung und erste Handlungserfordernisse

Insgesamt stehen in der Stadt Willich ausreichend freie Stellplätze zur Verfügung. Die Untersuchung des Parkraums in den vier Stadtteilen zeigt jedoch, dass auf bestimmten Parkplätzen eine erhöhte Auslastung festzustellen ist. Zusammenfassend weisen folgende Parkplätze zu den Erhebungszeiten eine hohe mittlere Auslastung bzw. hohe Auslastung auf:

- Anrath: Parkplatz Martinsplatz, Parkplatz Gietherstraße, teilw. Parkplatz Am Rathaus
- Neersen: Parkplatz Technisches Rathaus und Edeka-Parkplatz
- Willich: Parkplatz Am Park, Parkplatz Burgstraße, Parkplatz Dammstraße
- Schiefbahn: Parkplatz Tupsheide, teilw. Parkplatz Hubertusplatz

Allerdings steht auch zu Zeiten der höchsten Auslastung einzelner Parkplätze in unmittelbarer fußläufiger Entfernung eine ausreichende Anzahl weiterer Stellplätze zur Verfügung.

In den Stadtteilen Anrath, Willich und Schiefbahn sollte in Betrachtung gezogen werden, ein statisches Parkleitsystem zu installieren bzw. das vorhandene Parkleitsystem zu optimieren, welches für alle Nutzergruppen erkenntlich und lesbar ist.

Um Parksuchverkehr und damit auch Kfz-Belastungen zu verringern, ist ein gutes Parkleitsystem von hoher Relevanz. Eine Lenkung des Parksuchverkehrs sollte an zentralen Ein- und Ausfallstraßen und Knotenpunkten installiert werden. So können Parkplatzsuchende unmittelbar zu einem geeigneten Parkplatz geleitet werden.

Aufgrund

- des geringen Parkdrucks,
- der geringeren Anschaffungskosten,
- der geringeren Betriebs- und Unterhaltskosten,
- der geringeren Fehleranfälligkeit,

ist ein statisches Parkleitsystem einem dynamischen vorzuziehen. Ein dynamisches Parkleitsystem bietet bei der Parkraumauslastung der Stadt Willich für die Parkplatzsuchenden einen eher geringen Vorteil.

Ein Parkleitsystem sollte dabei dreistufig ausgebaut sein mit:

1. **Beschilderung an den Ortseinfahrten:**
   - Verständliche und übersichtliche Einteilung in unterschiedliche Parkzonen
   - Einsatz eines Farbleitsystems
2. **Wegweiser an den Knotenpunkten**
   - Wegweisung zu den einzelnen, sich in der Nähe befindlichen Parkplätzen

3. **Wegweiser an den Einfahrten zu den Parkplätzen**
   - direkte Wegweisung auf die Parkplätze durch deutliche Hinweise auf die Zufahrten

Darüber hinaus könnte angedacht werden, an den Parkplätzen „Martinsplatz“ (Anrath) und „Am Park“ (Willich) eine Parkzeitbeschränkung mittels Parkscheibe auf die Dauer von 2h einzuführen. Allerdings wird besonders am Parkplatz Martinsplatz mit diesen Möglichkeiten ein erhöhter Konflikt mit den Anwohnerinnen und Anwohnern vermutet.

Positiv hervorzuheben ist die bereits bestehende Anzahl an E-Stellplätzen mit Lademöglichkeit für eine zukunftsfähige, nachhaltige Mobilität im Stadtgebiet.

2.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Das ÖPNV-Angebot in Willich besteht aus zahlreichen regionalen (Schnell-)Buslinien und wird durch Bürgerbusse erweitert. Zusätzlich wird das Angebot durch den schienengebundenen ÖPNV mit einem Haltepunkt in Anrath ergänzt. Mit 5 % fällt der ÖPNV-Anteil bei der Verkehrsmittelwahl am geringsten unter allen Verkehrsmitteln aus. Dies deutet darauf hin, dass das SPNV- und ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Angebot, Taktung und Service zu optimieren ist, um mehr Personen vom MIV auf den Öffentlichen Verkehr zu bewegen. Die Mehrheit der ÖPNV-Nutzung ist auf den Berufs- und Ausbildungsverkehr zurückzuführen. Im Bereich von Freizeit- und Einkaufswegen spielt der ÖPNV dagegen eine deutlich geringere Rolle (vgl. Kapitel 3).

Zuständigkeiten, ÖPNV-Angebot und Taktung

Die Planung, Organisation und Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist gemäß des ÖPNV-Gesetz NRW Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Aufgabenträger für das Gebiet der Stadt Willich ist der Kreis Viersen. Grundsätze der Angebotsqualität und kreisweit einheitliche Qualitätsstandards hinsichtlich Erschließung, Bedienungs- und Verbindungsqualität sind in der 2018 veröffentlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises formuliert.

Willich verfügt über ein regional ausgebautes Busliniennetz, welches jedoch kein zusammenhängendes Stadtbusnetz mit eigenem Betrieb darstellt, sondern über die Stadtgrenze hinaus durch den Nachbarstadtverkehr gegeben ist. Der Busverkehr wird demzufolge durch mehrere Verkehrsunternehmen erbracht:

- Niederrheinische Versorgungs- und Verkehrs AG Mönchengladbach (NEW)
- Busverkehr Rheinland GmbH aus Düsseldorf (BVR)
- Stadtwerke Krefeld Mobil GmbH (SWK)
- Kraftverkehr Schwalmtal von der Forst GmbH & Co.KG (KVS)

Die Interessen der Stadt Willich sind stets mit anderen Kommunen und Verkehrsversunternehmen abzustimmen. Der ÖPNV in Willich ist tariflich vollständig in den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) integriert, so dass ein unternehmensübergreifendes Bedienungsangebot mit einer einheitlichen Tarifstruktur und Nutzeroberfläche hinsichtlich der Fahrgastinformation besteht. Aufgabenträger für den schienengebundenen Verkehr ist der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), deren Mitglied der Kreis Viersen und somit die Stadt Willich ist. Der Kreis Viersen ist dem Verkehrsverbund als Zweckverbandsmitglied angehörig. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr übernimmt zudem gesamtkoordinatorische Aufgaben und ist für das Tarifsystem im gesamten Verbundgebiet verantwortlich.

Willich verfügt über eine regionale SPNV-Anbindung am Bahnhof Anrath. Der Fernverkehr ist über die Hauptbahnhöfe Duisburg oder Düsseldorf und teilweise über den Hauptbahnhof Neuss zu erreichen. Der Bahnhaltepunkt in Anrath wird von der RB 33 und RB 35 jeweils einmal stündlich angefahren. Die RB 33 bindet Willich unter anderem an die Städte Essen, Krefeld und Mönchengladbach an. Die RB 35 stellt eine direkte Verbindung unter anderem in die Städte Gelsenkirchen, Oberhausen, Krefeld und Mönchengladbach sicher. Die nahegelegenen Kommunen Mönchengladbach und Krefeld können mit den beiden Zugverbindungen zweimal Stündlich innerhalb weniger Minuten erreicht werden (vgl. Abb. 2.3.4-1).

Das Angebot des ÖPNV konzentriert sich im Wesentlichen entlang der Haupterschließungsstraßen. Insgesamt verkehren sieben Buslinien durch Willich, davon zwei Schnellbuslinien. Die SB86 fährt über Münchheide, Willich und Schiefbahn in Richtung Kaarster See, wo eine Umsteigemöglichkeit zur S28 nach Neuss und Düsseldorf besteht. Die SB87 sichert eine Schnellverbindung von Willich in Richtung Viersen sowie Kempen, Grefrath und Lobberich. In Abbildung 2.3.4-2 sind die Verbindungen, Taktungen und Betreiber der durch Willich fahrenden Buslinien dargestellt. Ebenfalls wurden die Fahrtzeiten bedeutender Verbindungen mit in die Tabelle aufgenommen.

Linie	Verbindung	Taktung	Fahrtzeit	Betreiber
RB 33	Essen – Duisburg – Krefeld – ***Anrath*** – Mönchengladbach – Aachen	Mo bis Fr: 60 Min-Takt Sa und So: 60 Min-Takt	Anrath bis MG: 12 Min Fahrzeit Anrath bis Krefeld: 8 Min Fahrtzeit Anrath bis Essen: 49 Min Fahrtzeit	DB Regio AG NRW
RB 35	Gelsenkirchen – Oberhausen – Duisburg – Krefeld – ***Anrath*** – Mönchengladbach	Mo bis Fr: 60 Min-Takt	Anrath bis MG: 13 Min Fahrzeit Anrath bis Krefeld: 8 Min Fahrtzeit	VIA

Abb. 2.3.4-1 Verbindungen,Taktung und Fahrtzeit: SPNV-Netz

Linie	Verbindung	Taktung	Fahrtzeit	Betreiber
036	***Willich*** – ***Wekeln*** – ***Schiefbahn*** – ***Neersen*** – Mönchengladbach-Neuwerk – Mönchengladbach Hbf	Mo bis Fr: 20 Min-Takt Sa: 30 Min-Takt So: 60 Min-Takt	MG Hbf bis Willich: ca. 45 Min Fahrtzeit	NEW
038	***Neersen*** – ***Anrath*** – ***Anrath-Bahnhof***	Mo bis Fr: 30 Min-Takt (sonst 60 Min-Takt) Sa: 120 Min-Takt (6x pro Tag) So: 120 Min-Takt (4x pro Tag)	Neersen bis Anrath Bf: 17 Min Fahrtzeit	KVS
053	***Münchheide – Willich –*** Krefeld	Mo – Fr: 60 Min-Takt (06:00 Uhr bis 20:00 Uhr) Sa: keine Fahrten So: keine Fahrten	Münchheide bis Krefeld-Edelstahlwerk 26 Min Fahrzeit	SWK
054	***Anrath*** – Krefeld Hbf – Krefeld-Uerdingen	Mo bis Fr: 30 Min-Takt (06:00 Uhr bis 08:00 Uhr); 60 Min.-Takt Sa: 60 Min-Takt So: 120 Min-Takt	Willich Anrath bis Krefeld Hbf: 25 Min Fahrtzeit	SWK
055	***Schiefbahn – Willich –*** Krefeld	Mo bis Fr: 30 Min-Takt (05:00 Uhr bis 22:00 Uhr) Sa: 60 Min-Takt (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) So: 60 Min-Takt (09:00 Uhr bis 22:00 Uhr)	Schiefbahn Knickelsdorf bis Krefeld-Edelstahlwerk: 30 Min Fahrzeit	SWK
056	***Neersen*** – ***Münchheide*** – ***Willich*** – Krefeld	Mo bis Fr: 30 Min-Takt (06:00 Uhr bis 08:00 Uhr); 60 Min-Takt Sa und So: 60 Min-Takt	Neersen bis Willich Bahnhof: 17 Min-Fahrtzeit Neersen bis Krefeld Edelstahlwerk: 32 Min Fahrtzeit	SWK
071	Viersen – ***Anrath*** – ***Münchheide*** – ***Willich*** – Meerbusch	Mo bis Fr: 60 Min-Takt (05:00 Uhr bis 22:00 Uhr) Sa: 60 Min-Takt (07:00 Uhr bis 21:00 Uhr)	Anrath Hausbroicher Straße bis Meerbusch Haus Meer: 34 Min Fahrzeit	BVR

		So: 120 Min-Takt (09:00 Uhr bis 21:00 Uhr)		
SB 82	Meerbusch ***– Willich – Münchheide –*** Tönisvorst	Mo: keine Fahrten Di bis Fr: 60/30 Min-Takt (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr); 60 Min-Takt Sa: keine Fahrten So: keine Fahrten	Anrath Bahnhof bis Meerbusch Haus Meer: 32 Min Fahrzeit	BVR
SB 86	***Münchheide*** – ***Willich*** – ***Wekeln*** – ***Schiefbahn*** – Kaarster See	Mo bis Fr: 30 Min-Takt (06:00 Uhr bis 08:00 Uhr); 60 Min-Takt Sa: 60 Min-Takt So keine Fahrten	Kaarster See bis Münchheide: 25 Min Fahrtzeit	BVR
SB 87	Viersen – ***Anrath*** – Kempen – Grefrath – Lobberich	Mo bis Fr: 60 Min-Takt Sa: 60 Min-Takt So: 120 Min-Takt (6 x pro Tag)	Viersen bis Anrath: 15 Min Fahrtzeit	BVR
NE 10	Krefeld ***– Willich – Schiefbahn – Neersen – Münchheide – Willich –*** Krefeld (Ringlinie)	Mo bis Do: 60 Min-Takt (2x pro Nacht) Fr: 60 Min-Takt (5x pro Nacht) Sa: 60 Min-Takt (5x pro Nacht) So: 60 Min-Takt (2x pro Nacht)	Neersen Am Schloss bis Krefeld Edelstahlwerk: 23 Min Fahrtzeit	SWK

Abb. 2.3.4-2 Verbindungen,Taktung und Fahrtzeit: ÖPNV-Netz

In Abb. 2.3.4-3 ist das ÖPNV- und SPNV Liniennetz und die Haltestellen im Willicher Stadtgebiet dargestellt.

Ab Sommer 2023 soll zwischen den Städten Kempen, Tönisvorst, Willich und Meerbusch die Linie X49 fahren. Durch die Einführung des Schnellbusses soll das ÖPNV-Angebot im Kreis Viersen weiter optimiert werden. Für Willich verbessert sich dadurch die Anbindung der beiden Stadtteile Anrath und Willich. Eine zügige Anbindung von Willich zum Bahnhaltepunkt Anrath wird geschaffen. Insgesamt sind sieben neue XBusse im Verkehrsverbund Rhein Ruhr geplant, die vor allem für Pendlerinnen und Pendler im ländlichen Raume eine Alternative zum eigenen Pkw schaffen sollen.[16]

[16] Quelle: Verkehrsverbund Rhein Ruhr 2022: Erste XBus-Linien nehmen im Sommer 2022 den Betrieb auf. VRR verbessert gemeinsam mit Städten und Kreisen regionale Verkehrsangebote im Verbundraum. Abrufbar unter: www.vrr.de/de/magazin/erste-xbus-linien-nehmen-im-sommer-2022-den-betrieb-auf/

Abb. 2.3.4-3 ÖPNV- und SPNV-Liniennetz in Willich

Ein ergänzendes Angebot zum regulären ÖPNV stellen die Bürgerbuslinien im Stadtgebiet von Willich dar. Die Bürgerbuslinien sind als Netzergänzung zur Erschließung von peripher gelegenen Streusiedlungen bzw. ortsteilinternen Feinerschließungen mit geringem Fahrgastpotenzial zu sehen. In der Regel sind Bürgerbusse als soziales Angebot zu verstehen, um insbesondere älteren Menschen ein verlässliches Fortbewegungsmittel ohne große Zugangsbarrieren zur Verfügung zu stellen. Bürgerbusvereine arbeiten dabei ehrenamtlich. Die Leistungen werden über Ticketeinnahmen, Mitgliedsbeiträge, Spenden oder kommunalen Zuschüsse finanziert. In Willich gibt es insgesamt drei Bürgerbusvereine aus den Stadtteilen Willich, Schiefbahn und Anrath, die jeweils zwei Bürgerbuslinien im Stadtteil befahren. Einer der beiden Bürgerbuslinien erschließt jeweils den Westen, die andere Bürgerbuslinie hingegen den Osten des Stadtteils.

Obwohl das Busliniennetz Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes und in die Nachbarkommunen Verbindungen aufzeigt, weisen diese teilweise unzureichenden Verbindungen auf. Die Ergebnisse der INKA-Online-Beteiligung bestätigen die Einschätzung. Viele Bürgerinnen und Bürger sehen insbesondere die schlechte Bustaktung und Busanbindung im ÖPNV kritisch. So wurde bspw. häufig eine fehlende durchgehende Verbindung zwischen allen vier Stadtteilen genannt. Hier wurde bereits ein politischer Antrag gestellt, der die Einrichtung eines Rundbusses fordert.[17]

Starke Pendlerverbindungen aus dem Kreis Viersen bestehen in Richtung Düsseldorf. Der Kreis Viersen verfolgt seit einigen Jahren das Ziel, das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr durch die Verlängerung der S28 vom Bahnhof Kaarster See über Willich bis zum Bahnhof Viersen zu verbessern. Die hierfür vorgesehene Trasse über Willich-Schiefbahn und Willich-Neersen ist eisenbahnrechtlich gewidmet. Das Ziel des Projektes ist es, dass eine direkte SPNV-Verbindung zwischen Viersen und Willich in Richtung Düsseldorf geschaffen wird, und die A52 deutlich entlastet wird.

[17] Siehe Antrag der CDU-Fraktion – Rundbus zwischen den Stadtteilen vom 27.08.2020.; Antrag der Für Willich - Fraktion zur Einrichtung einer Ringbus-Linie vom 18.09.2020.

Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität des ÖPNV-Systems in Willich ist im Nahverkehrsplan des Kreises Viersen definiert. Der Haltestelleneinzugsbereich für Einwohnerinnen und Einwohner in innerörtlichen Lagen beträgt 400 m Radius. In außerörtlichen Lagen wurde ein Radius von 500 m bis zur nächsten Haltestelle festgelegt.[18] In Abbildung 2.3.4-4 sind die Einzugsradien für die ÖPNV-Haltestellen sowie Wohngebiete, die nicht durch den ÖPNV erschlossen sind, dargestellt. Die Betrachtung des Einzugsbereiches von Haltestellen dient dem Ziel, nicht ausreichend mit dem ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche zu identifizieren.

Bis auf wenige kleinere Wohngebiete ist Willich durch den ÖPNV grundsätzlich gut erschlossen. Dabei wird allerdings nur die Erreichbarkeit der Haltestellen berücksichtigt, nicht aber das Fahrtenangebot. Nicht erschlossen sind vor allem äußere Wohngebiete der Stadtteile Anrath, Willich und Schiefbahn sowie einzelne peripher liegende Wohnhäuser/ -gebiete (z.B. Hardt, Grenzweg, Sitterheide).

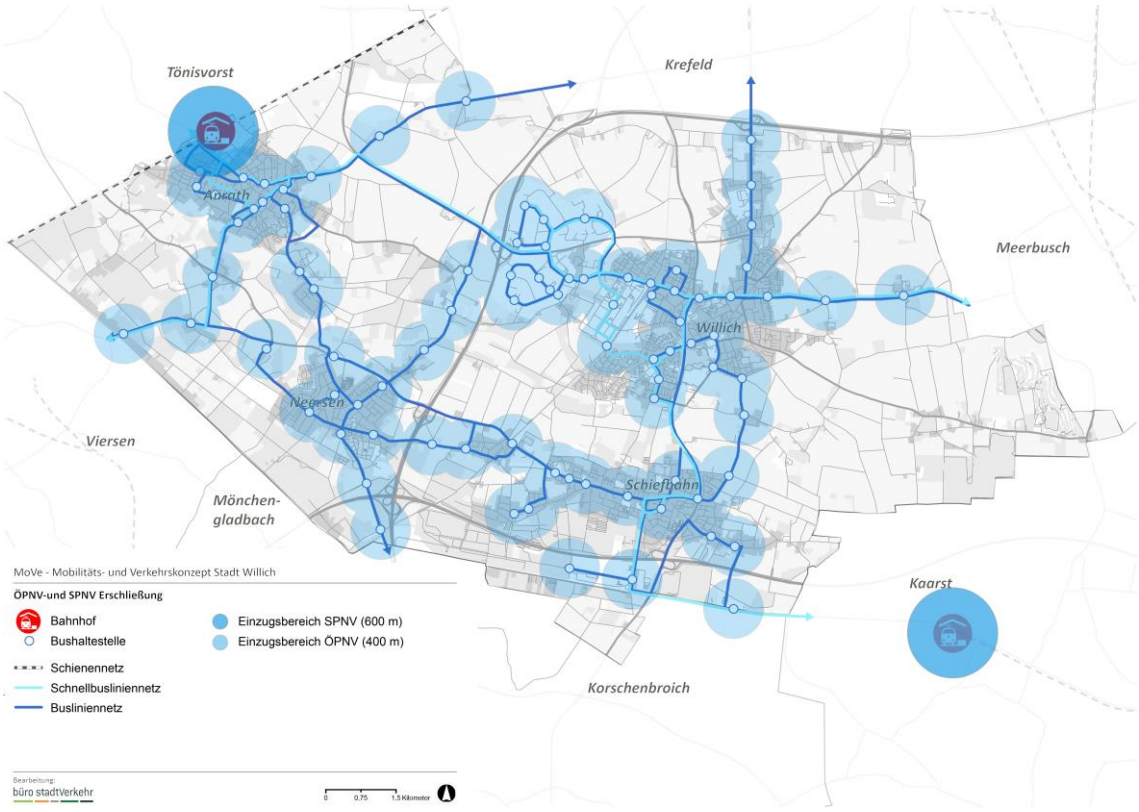


Abb. 2.3.4-4 ÖPNV- und SPNV-Netz Erschließung

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 im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Gemäß der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Viersen waren im Jahr 2017 35 % der Haltestellen in Willich komplett barrierefrei mit erhöhtem Bordstein (16 cm) und Leitstreifen ausgebaut. 21 % entsprachen zu diesem Zeitpunkt noch nicht den Vorgaben, da eines der untersuchten Ausstattungsmerkmale noch fehlte. 44 % der Haltestellen waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht barrierefrei umgesetzt.

[18] Kreis Viersen 2018: Nahverkehrsplanfortschreibung Kreis Viersen.

2.3.5 Radverkehr

Bei der nachfolgenden Untersuchung des Fuß- und Radverkehrs liegt der Fokus auf dem Alltagsverkehr, der auf zügigen, direkten und sicheren Wegen zurückgelegt werden soll. Gerade das klassifizierte Straßennetz stellt historisch bedingt häufig die direkteste Verbindung innerhalb der Stadt und zu den angrenzenden Nachbarstädten dar.

Wie in Kapitel 2.2 bereits aufgezeigt, nimmt der Radverkehr in Willich als Verkehrsmittel bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Im Vergleich zu anderen Städten liegt der Radverkehrsanteil in Willich mit 23 % überdurchschnittlich hoch (vgl. Kapitel 2.2). Auch gegenüber dem Jahr 2009 ist der Radverkehrsanteil von 20 % auf 23 % um 3 % gestiegen.[19]

Nutzungsanforderungen

Die Ansprüche der Radfahrenden variieren je nach Alter, Erfahrung und Ziel des Weges. Daraus lassen sich vier Gruppen von Radfahrenden ableiten: Erwachsene Alltagsradlerinnen und -radler, Kinder und Jugendliche, ältere Menschen und Freizeitradelnde.

Die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden zeichnet sich durch Erfahrung und Selbstsicherheit aus. Sie sind zunehmend mit Fahrradanhängern oder Lastenrädern unterwegs und bevorzugen möglichst schnelle und direkte Verbindungen. Hierfür nutzt die Gruppe auch die Fahrbahn oder parallel zur Fahrbahn geführte getrennte Radwege.

Kinder bis 8 Jahre müssen auf dem Gehweg in Schrittgeschwindigkeit fahren. Danach dürfen Kinder bis 10 Jahre weiterhin auf dem Gehweg fahren. Jugendliche im Alter von 13 bis 17 Jahren gelten als selbstsichere Radfahrende. Sie bevorzugen ebenfalls wie die Gruppe der erwachsenen Alltagsradelnden schnelle und direkte Wegestrecken. Sowohl für Kinder als auch Jugendliche ist die Führung auf baulich von der Fahrbahn getrennten Radwegen sinnvoll. Die häufigsten Wegezwecke sind die Wege zur Schule und in der Freizeit.

Ältere Menschen sind vor allem Alltags- und Freizeitradfahrende. Die Gruppe bevorzugt ebene, griffige Flächen und eine vom Kfz-Verkehr getrennte Führung. Darüber hinaus ist die soziale Sicherheit im öffentlichen Raum von großer Bedeutung.

Die Gruppe der Freizeitradelnden benötigt eine gut befahrbare, glatte, allwettertaugliche Wegeoberfläche abseits der Hauptverkehrsstraßen mit einem hohen Erlebniswert. Die Strecke sollte über eine durchgängige Radwegeweisung verfügen.

Anhand der differenzierten Ansprüche der Radfahrenden lassen sich unterschiedliche Ausstattungsmerkmale und Qualitäten der Radwege ableiten. Bedeutsame Ziele an Hauptrouten richten sich überwiegend an Alltagsradelnde und ältere Menschen, während wichtige Einrichtungen für Kinder und Jugendliche vornehmlich in dicht besiedelten Wohngebieten und Stadtteilen zu finden sind. Die Belange der Fahrradurlauber werden dagegen auf ergänzenden Radrouten erfüllt, deren Erlebniswert über der Anbindung von Zielen im Alltagsverkehr steht.

Radwegerouten im Bestand

Insgesamt durchqueren die Stadt Willich zahlreiche Radwegerouten, die teilweise grenzüberschreitend verlaufen (z. B. EUROGA-Radroute). Das landesweit ausgeschilderte Radverkehrsnetz NRW ist gemäß den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW) ausgeschildert. Darüber hinaus ist das Radfahren nach Knotenpunkten gemäß niederländischem Vorbild möglich. Das einheitliche System ermöglicht eine flexible Tourenplanung mit einem flächendeckenden Knotenpunktsystem in Nordrhein-Westfalen. An den Knotenpunkten sind Übersichtstafeln und Orientierungstafeln mit Knotenpunktnummern installiert, die aufzeigen, welcher Knotenpunkt als nächstes angefahren werden kann. Insgesamt gibt es im gesamten Kreis Viersen 119 ausgewiesene Knotenpunkte.[20]

[19] Quelle: Stadt Willich 2009: Masterplan Mobilität.

[20] Weiterführende Informationen unter www.radroutenplaner.nrw.de

Die in Abb. 2.3.5-1 dargestellten Radwegerouten decken bereits eine Vielzahl an Radwegen in Willich ab. Diese setzen sich aus folgenden Netzelementen zusammen:

- Radverkehrsnetz NRW und Knotenpunktnetz NRW (Kreis Viersen)
- Regionale Freizeitrouten:
  - BahnRadweg Kreis Viersen
  - NiederRheinroute
  - EUROGA-Route, Radrundweg Willich u.a.

Die touristischen Radwege liegen teilweise abseits der Routen des Alltagsradverkehrs, da sie keine direkte Zielführung zu bedeutenden Quellen und Zielen im Stadtgebiet aufweisen. Eine Nutzung für den Alltagsradverkehr ist dennoch auf bestimmten Wegebeziehungen zu prüfen. Nicht zuletzt ist eine Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich. Im Stadtgebiet sind die Ortschaften untereinander ausgeschildert (jedoch nicht vollständig).

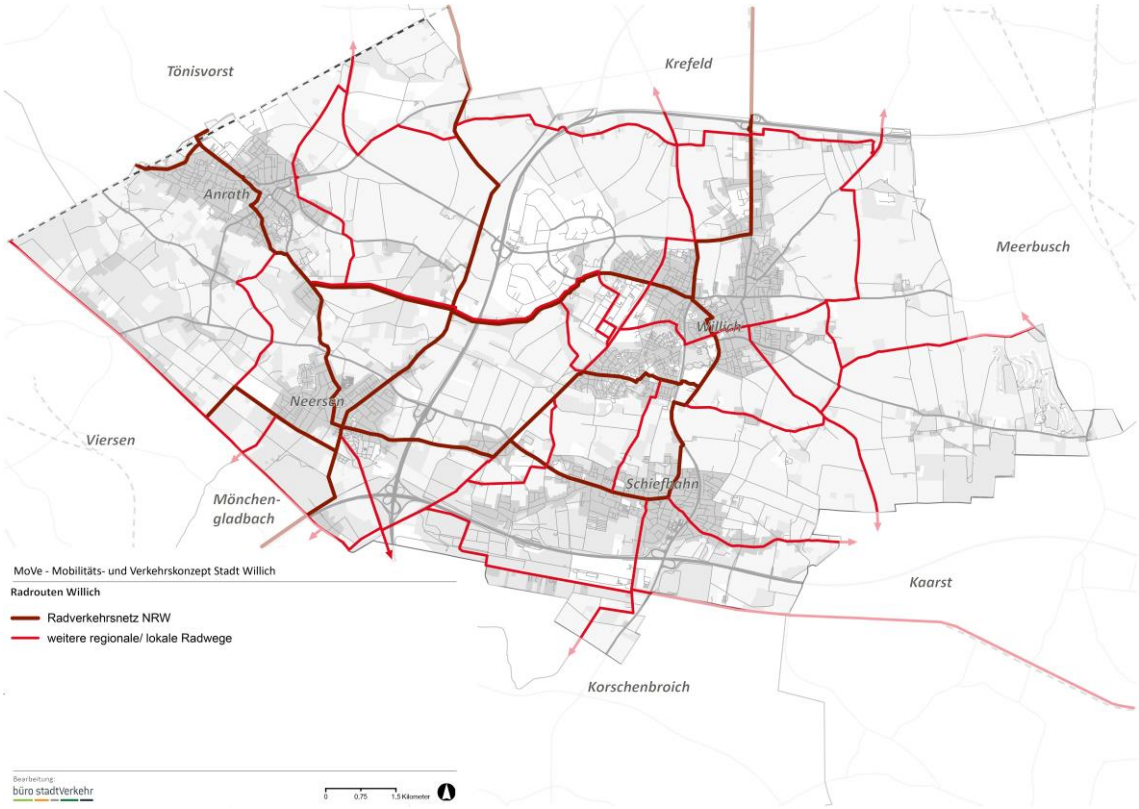


Abb. 2.3.5-1 Bestehende (touristische) Radrouten Willich

Herleitung einer Netzkategorisierung für den Radverkehr

Radverkehrsplanung ist Angebotsplanung, die sich an vorhandenen und perspektivischen Quellen und Zielen der Stadt Willich orientiert. Zur Herleitung eines kategorisierten Radwegenetzes in Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz, werden die bedeutendsten Quellen und Ziele für den Radverkehr der Stadt Willich aufgenommen, die in den vorangehenden Kapiteln (vgl. Kap. 2) bereits erläutert wurden:

- Siedlungs- und Gewerbegebiete
- Öffentliche Einrichtungen (Verwaltung, Schulen, etc.)
- Versorgungsstandorte
- Freizeiteinrichtungen
- Ein- und Auspendlerbeziehungen
- ÖPNV und SPNV-Haltestellen

Aufbauend auf der Siedlungs- und Gewerbestruktur, Erreichbarkeit von sozialen und schulischen Einrichtungen, Beschäftigungsschwerpunkten, zentralen öffentlichen Versorgungsbereichen, bedeutenden ÖPNV- und SPNV-Haltepunkten sowie Pendlerverflechtungen wird ein Wunschliniennetz in Form von Luftlinien entwickelt. Das

Wunschliniennetz priorisiert und verbindet die Stadtteile von Willich und ihre angrenzenden Kommunen miteinander. Berücksichtigung findet dabei auch das Konzept der Zentralen Orte (Ober-, Mittel- und Grundzentrum).

Die als Luftlinien dargestellten Wunschlinien zeigen Verbindungen von Willich zu den Nachbarkommunen sowie Verbindungen der Stadtteile untereinander auf. Die Verbindungen werden nach hoher, mittlerer und geringer Priorität eingestuft. Die Bedeutung der Quellen und Ziele bzw. die daraus resultierende Bedeutung als Verkehrsverbindung wird bei der Erstellung des Wunschliniennetzes einbezogen. Dabei spielt die Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander (Distanz) eine wichtige Rolle.

Das Wunschliniennetz ist in Abb. 2.3.5-2 dargestellt. Ziel ist es, die Anbindung der Stadtteile untereinander sowie in die Nachbarkommunen und Ortsteile auf zügigen, sicheren und direkten Routen zu gewährleisten. Verbindungen auf stark nachgefragten Pendlerrouten und zu bedeutsamen Arbeitsplatzstandorten sind prioritär zu stärken, da sie ein hohes (Verlagerungs-)potenzial für den Alltagsradverkehr bieten.

Abb. 2.3.5-2 Wunschliniennetz Radverkehr Stadt Willich

In einem nächsten Schritt wird das dargestellte Wunschliniennetz auf das vorhandene Straßennetz umgelegt und nach Haupt-, Neben- und Ergänzungsnetz kategorisiert. Hierbei bilden die vorhandenen Radwegerouten (vgl. Abb. 2.3.5-1) eine wichtige Grundlage. Der Kreis Viersen hat im Jahr 2019 ein kreisweites Radverkehrskonzept in enger Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Kommunen aufgestellt. Hierbei wurde für die überörtlichen Radwege bereits eine Netzkonzeption für den Alltagsradverkehr definiert, die bei der vorliegenden Herleitung berücksichtigt wurde.

Das **Hauptnetz** hat die höchste Priorität und stellt die Verbindung für den Alltagsradverkehr auf direkten Wegen im Stadtgebiet von Willich dar. Als Hauptverbindung für den Alltagsradverkehr verbindet es die wichtigsten Quellen und Ziele (z. B. Arbeitsplatzstandorte, Bahnhof, Einkaufen). Die Führung ist dabei überwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen als direkte Zielführung vorgesehen. Diese entsprechen häufig den Anforderungen an Wegequalität und sozialer Sicherheit. Folgende Kriterien sind für das Hauptnetz zu beachten:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr

- Direkte Verbindung an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Verbindung von Ortschaften zum Hauptzentrum
- 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 **Nebennetz** ist wie das Hauptnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen auf Stadtteilebene, dabei sind folgende Kriterien wichtig:

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

Das **Ergänzungsnetz** dient hingegen vorwiegend der touristischen Radverkehrsverbindung und hat daher eine eher untergeordnete Bedeutung für den Alltagsradverkehr. 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. Zum Ergänzungsnetz gehören:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs

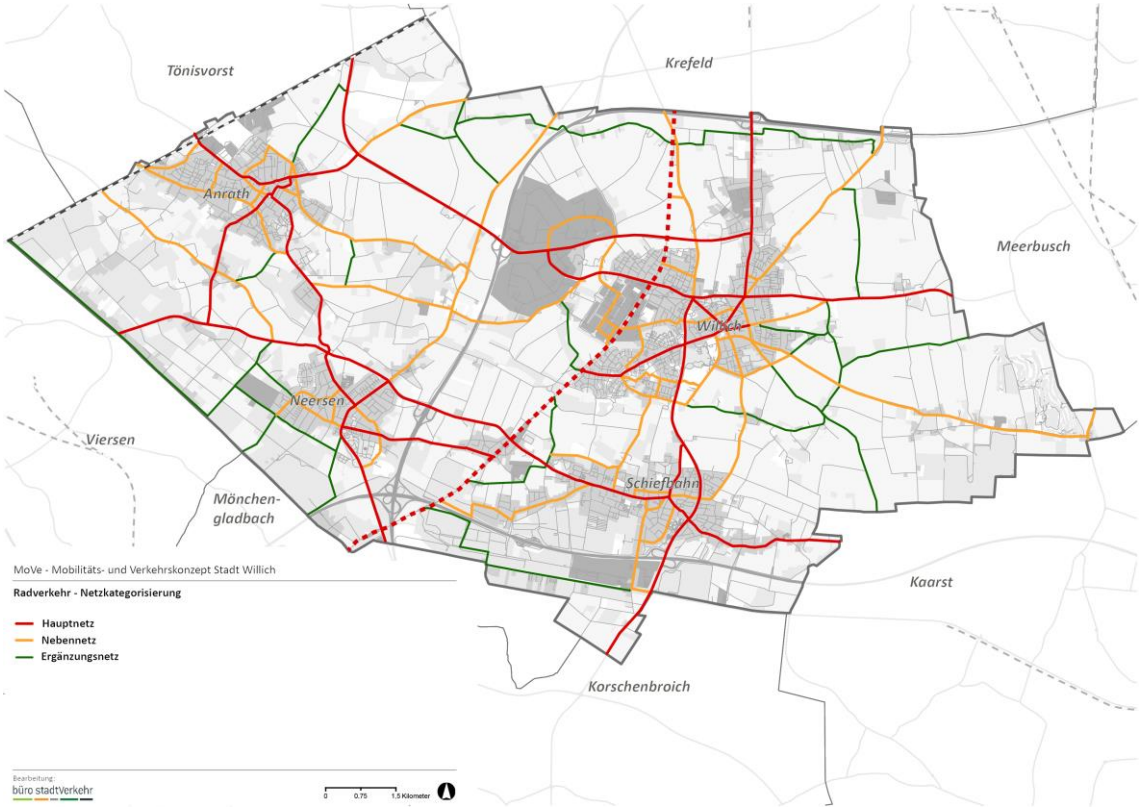


Abb. 2.3.5-3 Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Willich

Erreichbarkeit

Fahrradfreundliche Distanzen sind bei der Nutzung des Verkehrsmittels Fahrrad von hoher Relevanz. Die Abbildung 2.3.5-4 zeigt die Entfernungen in Kilometern auf dem vorhandenen Straßennetz mit dem Fahrrad in den Kategorien 1,5, 2,5 und 5 Kilometern auf. Als Ausgangspunkt dienen die jeweiligen Ortsmitten der Stadtteile.

Einwohnerinnen und Einwohner können ihre Ortsmitte in etwa 1,5 km erreichen. Zu dem nächsten Nachbarstadtteil benötigen sie ca. 5 km. Für fünf Kilometer Radfahren werden rund 15 Minuten Fahrtzeit benötigt. Durch die flachen topographischen Gegebenheiten weist Willich sehr fahrradfreundliche Distanzen innerhalb der jeweiligen Stadtteile sowie in die Nachbarkommunen auf. Viele kurze Fahrten, die heute noch mit dem MIV zurückgelegt werden, bieten das Potenzial, durch Verbesserung der Radwegeinfrastruktur, Wege vom MIV auf das Fahrrad zu verlagern.

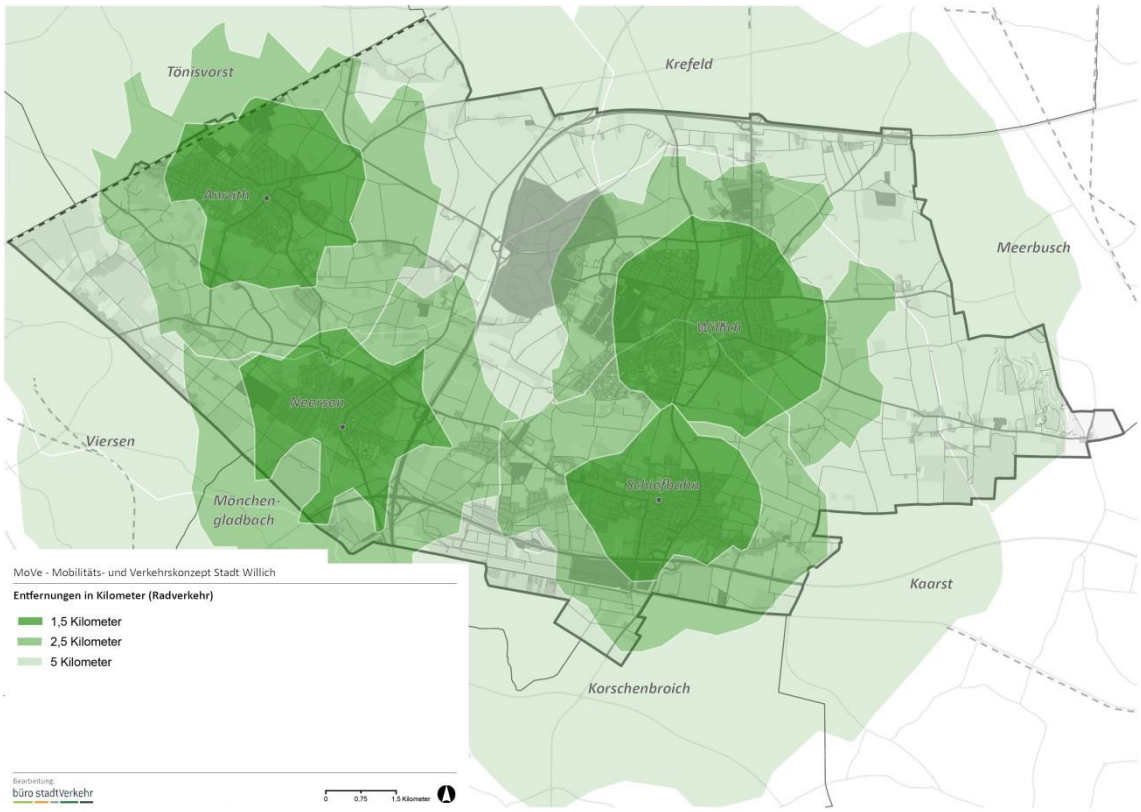


Abb. 2.3.5-4 Entfernung in Kilometer (Radverkehr)

Handlungsbedarf Radverkehr

Die Radwege auf dem kategorisierten Netz werden außerorts überwiegend auf benutzungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Innerorts werden sie vornehmlich als getrennte Radwege vom Fußverkehr oder auf der Fahrbahn geführt. Die Geschwindigkeiten in den Wohngebieten sind überwiegend auf 30 km/h reduziert, sodass der Radverkehr hier auf der Fahrbahn geführt wird und keine eigenständige Wegeführung benötigt.

Die Mängelanalyse im Radverkehr setzt sich aus folgenden Bereichen zusammen:

- Eigene Vor-Ort-Befahrung
- Planungsradtouren
- INKA-Befragung der Bürgerinnen und Bürger zum Themenfeld Radverkehr

Bei der Mängelanalyse der Radverkehrsinfrastruktur wurden die Oberflächenzustände, Radwegebreiten und -führungen sowie die Beschilderung und Markierung untersucht.

<u>Mängel Radwegebreite</u>

Im Stadtgebiet von Willich sind einige (benutzungspflichtige) Radwege, die nicht

- gemäß der VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung)
- und/ oder den Standards der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) entsprechen

Häufig werden Radwege auf benutzungspflichtigen Radwegen als getrennte Geh- und Radwege geführt, die hinsichtlich ihrer Breite unzureichend sind und nicht mehr den aktuellen Standards entsprechen.

Mängel Radwegeoberfläche

Eine ebene, glatte Radwegeoberfläche zeichnet sich durch ein komfortables Radfahren aus. Damit dies insbesondere auf dem Hauptnetz sichergestellt ist, wurden auch die Radwegeoberflächen geprüft und Mängel an der Radwegeoberfläche (insb. flächendeckende Schäden an der Oberfläche) aufgenommen.

Mängel an Knotenpunkten

Die Mängelkriterien an Knotenpunkten für Überquerungsstellen, Ortseinfahrten, Kreisverkehre sowie signalisierten und nicht-signalisierten Knotenpunkten sind in Abbildung 2.3.5-5 dargestellt.

Überquerungsstellen	**Ortseinfahrten**	**Kreisverkehr**	**Knotenpunkt signalisiert/ unsignalisiert**
Überquerungshilfe wie z. B. Mittelinsel oder LSA-Anlage fehlt Unsichere Überquerungsstelle	Wechsel von Zweirichtungsverkehr zu Einrichtungsverkehr ohne Querungshilfe z. B. in Form einer Mittelinsel	• Fehlende Markierung • Fehlende Beschildern gemäß StVO • Führung des Radverkehrs (u. a. Unterscheidung zw. Innerortskreisel und Außerorts)	• Fehlende Furtmarkierung • Führung des Radverkehrs unsicher • Lange Wartezeiten an LSA-Anlagen • Bedarfsampeln Linksabbieger: fehlende Überquerungsmöglichkeit • Fehlende Sichtbeziehung

Abb. 2.3.5-5 Mängel an Knotenpunkten

Im Stadtgebiet von Willich entsprechen die Radwege häufig nicht mehr den heutigen Standards und sind dennoch als benutzungspflichtige Radwege ausgewiesen. Als Beispiel kann hier unter anderem die Hauptstraße in Neersen sowie die Brückenüberführung der Alten Landstraße von Neersen in Richtung Schiefbahn geführt werden, deren Radwegebreiten deutlich zu schmal sind. An Knotenpunkten sind zudem Verbesserungen im Bereich der Radwegeführungen und ungesicherten Straßenquerungen erforderlich. Hier können z. B. Radaufstellflächen dafür sorgen, dass Radfahrende vor den Kfz-Verkehr vorfahren können und diese dadurch besser vom abbiegenden Kfz-Verkehr gesehen werden können. An Orts-ein- bzw. -ausfahrten und wichtigen Radwegeverbindungen fehlen häufig sichere Überleitungen auf der Fahrbahn, sodass Radfahrende beispielsweise häufig auf die Fahrbahn überleiten und der Kfz-Verkehr diesen nicht rechtzeitig sieht. Darüber hinaus sind die LSA-Schaltungen für einige Knotenpunkte veraltet und nicht fußgänger- und radfahrerfreundlich. Hier ist eine flächendecke Überprüfung erforderlich. Zudem ist es häufig aufwendig, wenn insbesondere Radfahrende an der LSA halten und absteigen müssen, um die Drückertaste zu betätigen. Dies schränkt häufig die „freie Fahrt“ der Radfahrenden ein.

In den folgenden Abbildungen sind Beispiele für Mängel an Radverkehrsanlagen im Stadtgebiet von Willich dargestellt.

Abb. 2.3.5-6 Fehlende Sichtbeziehungen und Beschilderung an der Viersener Straße/ Clörath/ Vennheide

Abb. 2.3.5-7 Fehlende Querungsmöglichkeit und Radwegeführung in Richtung Ortseingang an der Hauptstraße/ Johannes-Wirtz-Straße in Neersen

Abb. 2.3.5-8 Zu schmaler getrennter Radweg in beide Richtungen auf der Hauptstraße in Neersen

Abb. 2.3.5-9 Zu schmalergemeinsamer Geh- und Radweg auf der Alten Landstraße Neersen/ Schiefbahn

Abb. 2.3.5-10 fehlende Markierung auf der Korschenbroicher Str./ Willicher Str. in Schiefbahn

Abb. 2.3.5-11 Zu schmaler Radweg auf der Anrather Straße/ Hammerwerkweg in Willich

Abb. 2.3.5-12 Fehlende Überleitung auf die Fahrbahn am Knotenpunkt Korschenbroicher Straße/ Wekeln

Abb. 2.3.5-13 Mängel an der Radwegeoberfläche und fehlende Sichtbeziehungen (Ein- und Ausfahrt) auf der Schottelstraße Ortsausgang/-eingang in Anrath

2.3.6 Fußverkehr

Der Fußverkehr spielt vor allem für kurze Wege eine besondere Rolle. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt zu Fuß. In Willich werden 10 % aller Wege ausschließlich zu Fuß zurückgelegt. Insbesondere im Nahbereich (bis 2,5 km) nimmt der Fußverkehr eine führende Position ein. Über 40 % aller Wege mit einer Länge von < 1 km werden zu Fuß zurückgelegt.

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das zu Fuß gehen 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. 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 vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für mobilitätseingeschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen 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. In Stadtzentren sind außerdem in gewissen Abständen öffentliche Sanitäranlagen anzubieten.

Qualitätsstandards und Netzkategorie für den Fußverkehr

Durch die Herleitung eines hierarchisierten Fußwegenetzes werden bestimmte Qualitäts- und Ausbaustandards für verschiedene Wegekategorien im Untersuchungsgebiet definiert, die sich nach dem Zweck und der Art der Wegenutzung richten. Beispielsweise ist die Herstellung der Barrierefreiheit nicht auf allen Wegen gleichermaßen umzusetzen und nicht in allen Fällen realisierbar. Insbesondere bei bestehender Bebauung und geringem vorhandenem Straßenquerschnitt sind die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Hierarchisierung dient daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Herstellung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA) fußen.

Für die Herleitung der Netzkategorisierung wurden zunächst die Quellen und Ziele in den jeweiligen Stadtteilen betrachtet, um bedeutende Wegeachsen zu identifizieren. Berücksichtigung fanden dabei unter anderem Schulstandorte, Spielplätze, öffentliche Einrichtungen und Versorgungsstandorte.

Für die Typisierung der Fußwege wurden zwei Wegetypen für den Fuß- und Radverkehr definiert:

- Hauptwege
- Allzeitwege

Den Wegetypen werden dabei unterschiedliche Ausbau- und Qualitätsstandards zugeschrieben, die im Folgenden näher erläutert werden.

Hauptwege stellen die Verbindung der wesentlichen Quell- und Zielorte dar:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung

- Straßenraumbegrünung
- Optimale Orientierung
- Mindestgehwegbreite 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr vermeiden
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

In dicht besiedelten Bereichen zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen sind **Allzeitwege** auf möglichst attraktiven Wegen zu installieren:

- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen auf durchgehenden und möglichst attraktiven Wegen
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte, Kitas, Sporthallen, Spielplätze)
- Angemessene Querungsanlagen
- Vermeidung von Hindernissen auf Gehwegen
- Gehwegparken vermeiden
- Die Gehwegbreiten müssen ausreichend breit sein

Die Netzkategorisierung im Fußverkehr ist in den Abbildungen 2.3.6-1 dargestellt.

Abb. 2.3.6-1 Netzkategorisierung Fußverkehr

Erreichbarkeit

Bevor für die einzelnen Stadtteile die kategorisierten Fußwegeachsen vorgestellt werden, wird zunächst die fußläufige Erreichbarkeit der zentralen Versorgungsbereiche analysiert. Abb. 2.3.6-2 stellt die fußläufige Erreichbarkeit der Ortsmitten dar. Hierbei wurden drei Zeitkategorien gewählt (5, 10 und 15 Minuten Fußweg).

Auffällig ist, dass in Neersen fast alle Einwohnerinnen und Einwohner die Ortsmitte in kurzer Zeit zu Fuß erreichen können. Auch in Anrath ist eine gute fußläufige Erreichbarkeit der Ortsmitte aus fast allen Wohngebieten gegeben. Lediglich das Wohngebiet im Westen zur Stadtgrenze Tönisvorst (Brückenstraße/ Süchtelner Straße), Vennheide und das Wohngebiet südwestlich von Anrath zwischen der Neersener Straße und Willicher Fleurth sind fußläufig nicht optimal angebunden. Die Bevölkerung aus den äußeren Wohngebieten in

Willich und Schiefbahn benötigen aufgrund der größeren Flächen- und Siedlungsstruktur über 15 Minuten, um die Ortsmitte zu Fuß zu erreichen. In Willich betrifft dies besonders die Wohngebiete in Wekeln im Südwesten sowie die Wohngebiete nördlich der Anrather Straße. Außerdem erreichen die Wohngebiete im Norden entlang der Krefelder Straße die Ortsmitte nicht unter 15 Minuten Fußweg. Schiefbahn erstreckt sich vor allem in westöstlicher Richtung, sodass besonders die Wohngebiete westlich und östlich fußläufig nicht gut an die Ortsmitte angebunden sind (u. a. Wohngebiete in Niederheide, Knickersdorf im Westen und entlang der Straße Unterbruch im Osten).

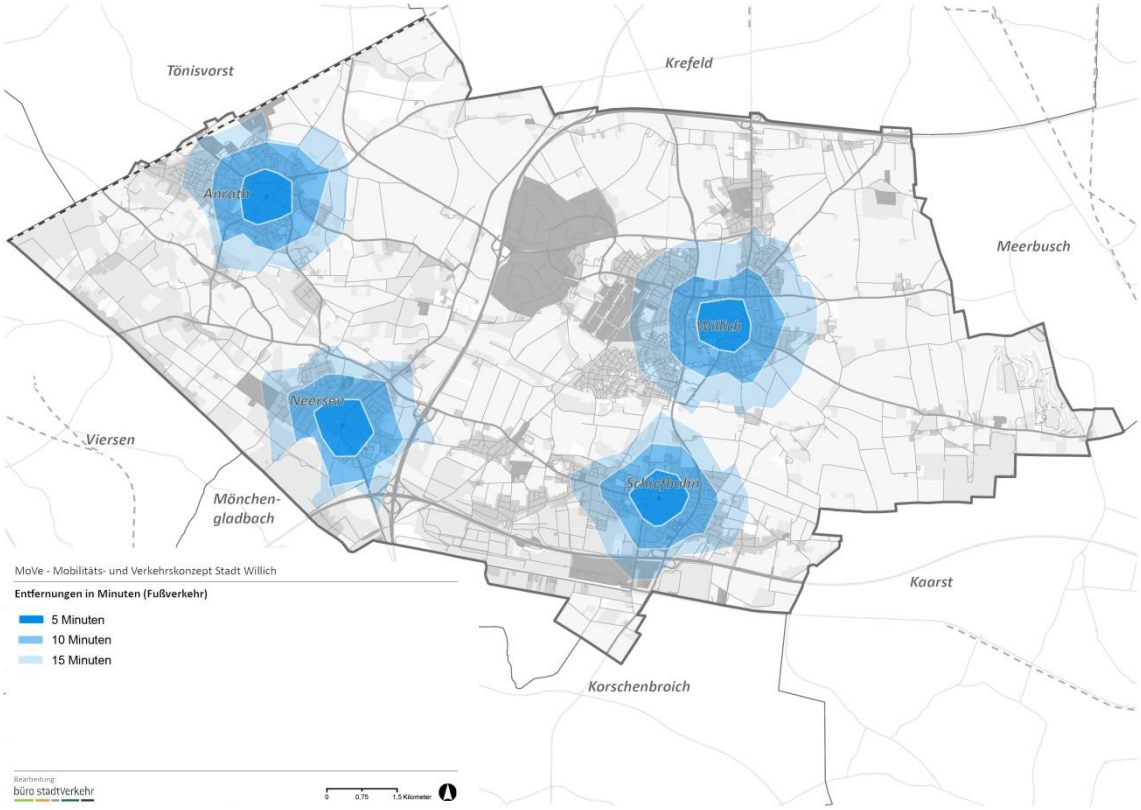


Abb. 2.3.6-2 Erreichbarkeit in Minuten (Fußverkehr)

Für die vier Stadtteile Willich, Schiefbahn, Anrath und Neersen wurde das Fußwegenetz untersucht. Der Fokus wird dabei auf den Alltagsverkehr auf den Verbindungen von den Wohnquartieren in die Ortsmitten gelegt. Grundlage bilden Begehungen vor Ort, die Online-Beteiligung sowie die Planungsradtouren.

Alt-Willich

Für Alt-Willich liegt ein Integriertes Handlungskonzept aus dem Jahr 2011 vor, in dem der Ortskern bereits umfassend analysiert und zahlreiche Maßnahmenvorschläge insbesondere für die Stärkung der Aufenthaltsqualität erarbeitet wurden.[21]

In Alt-Willich bewegen sich die Hauptrouten des Fußverkehrs sternenförmig auf das Zentrum des Stadtteils zu. Den zentralen Punkt stellt der Marktplatz mit der St. Katharina Kirche dar, der im Jahr 2019 zum „Neuen Wohnzimmer der Stadt Willich“ umgestaltet wurde. Die Aufenthaltsqualität wurde deutlich verbessert, es dürfen lediglich Anlieger den Platz befahren. Neben Sitzmobiliar wie einer langen Tafel und Neubepflanzung von Bäumen bietet die Außengastronomie Platz zum Verweilen an.

Rund um den Marktplatz ist ein engmaschiges Wegenetz für den Fußverkehr gegeben. Der Marktplatz erlaubt direkte Wegebeziehungen in Richtung Grabenstraße und Sparkassenpassage. Über die Petersstraße oder Friedrichstraße sind der Marktplatz und der Kaiserplatz über verkehrsberuhigte Bereiche miteinander verbunden. Die Fußwege im Stadtteil Willich verlaufen überwiegend als straßenbegleitende Gehwege. Viele Einrichtungen in der

[21] Quelle: Stadt Willich 2016: Integriertes Handlungskonzept – Aktualisierung 2016. Willich.

Ortsmitte sind fußläufig gut erreichbar. Eine wichtige Verbindung ist zwischen der Ortsmitte und den Wohngebieten in Wekeln über die Hülsdonkstraße gegeben.

Abb. 2.3.6-3 Marktplatz in Willich[22]

Im Ortskern sowie in der Peterstraße sind verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen, in denen mit Schrittgeschwindigkeit gefahren werden muss, sodass im Grunde eine fußgängerfreundliche Verkehrsregelung vorzufinden ist. Tatsächlich wird die Regelung von vielen Pkw-Fahrern häufig nicht berücksichtigt, sodass es zwischen zu Fuß Gehenden und Autofahrenden zu gefährlichen Situationen kommt. Die aufgestellten Poller heben die Wirkung im Mischverkehr auf und verursachen eine Trennung in Fahrbahn und Seiten- und Gehbereich.

Abb. 2.3.6-4 Verkehrsberuhigter Bereich Grabenstraße

Abb. 2.3.6-5 Hülsdonkstraße

Das Fußwegenetz im Stadtteil Willich wird durch zahlreiche Querungshilfen wie LSA-Anlagen mit Überweg, Fußgänger-LSA-Anlagen und Mittelinseln ergänzt. Fehlende bzw. mangelhafte Querungshilfen sind im Bereich der Schiefbahner Straße/ Heiligenweg, der Düsseldorfer Straße/ Büdericher Straße/ Im Lingesfeld sowie auf der Krefelder Straße im Bereich der Behringstraße und der Katharina-Esser-Straße zu verorten. Auf der Anrather Straße sind die Fußwege deutlich zu schmal. Der Radverkehr wird getrennt vom Fußverkehr geführt. Alle Verkehrsteilnehmenden haben dadurch deutlich zu schmale Geh- und Fahrwege, sodass ein

[22] Quelle: Stadt Willich

hohes Konfliktpotenzial zustande kommt. Einige schmale Gehwege und Engstellen sind auf die dichte Bebauung im Ortskern zurückzuführen, sodass die Nutzung für bestimmte Gruppen (u. a. für zu Fuß Gehende mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrende) im Begegnungsverkehr eingeschränkt möglich ist (z. B. Kreuzstraße). Die Hülsdonkstraße ist eine wichtige Verbindungsstraße in Richtung Wekeln, die über die Korschenbroicher Straße führt. An der Kreuzung Korschenbroicher Straße/ Hülsdonkstraße ist die LSA-Schaltung nicht optimal, die sowohl für Fußgängerinnen und Fußgänger als auch für den Radverkehr anzupassen ist. Zudem fehlt in Münchheide an der Bushaltestelle Halskestraße auf der Anrather Straße eine sichere Überquerungsmöglichkeit. In Fahrtrichtung Kempener Straße fehlt ein (überdachter) Aufstellbereich für wartende Fahrgäste.

Schiefbahn

In Schiefbahn verläuft die zentrale Ost-West-Achse über die Hochstraße, von der einige Nebenverbindungen und Hauptroutenäste abzweigen. Im Bereich zwischen der Zenthofstraße und Tupsheide befindet sich der zentrale Einkaufsbereich. Der Bereich wird als Einbahnstraße geführt und weist eine insgesamt sehr schmale Fahrbahnbreite auf. Für zu Fuß Gehende, Radfahrende und den Kfz-Verkehr kommt es bei einem hohen Verkehrsaufkommen zu den Pendlerzeiten zu Konflikten. Radfahrende werden entgegen der Fahrtrichtung mit dem Fußgänger auf dem Gehweg geführt. Zudem schränken Poller und Laternen die Gehwegbreite deutlich ein. Insgesamt gibt es in dem Bereich nur wenige Sitzmöglichkeiten, sodass die Aufenthaltsqualität eher eingeschränkt ist.

Der Knotenpunkt Hochstraße/ Linsellesstraße und Schwanenheide ist sehr Kfz-orientiert gestaltet und weist einen relativ breiten Fahrbahnquerschnitt auf. Die linearen Querungen in Nord-Süd-Richtung werden dadurch erschwert. Durch den neuen Vollsortimenter Edeka ist die Verbindungsachse als hoch einzustufen. Es fehlt eine sichere Querung der Linsellesstraße im Bereich der Hubertusstraße. Weitere Querungsmöglichkeiten sollten v. a. entlang der Linsellesstraße entstehen (erhöhter Querungsbedarf wegen Bushaltestellen und nahegelegenen Sportplätzen). Im Kreuzungsbereich Hochstraße/ Willicher Straße/ Tupsheide sind teilweise die Sichtbeziehungen eingeschränkt, sodass der Kfz-Verkehr häufig bis auf den Zebrastreifen vorfährt. Die Sicherheit des Kreuzungsbereiches ist daher auszubauen.

Die Fußgängerampel an der Albert-Oetker-Straße zeichnet sich zu den Schulzeiten durch ein hohes Schülerverkehrsaufkommen aus. Die Radwegeführung auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg stellt einen Konflikt zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden dar, der auch an der Fußgänger-LSA ersichtlich wird.

Außerorts fehlt eine sichere Querungsanlage entlang des Bertzwegs in Richtung Dickerheide. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h sollten Fußgänger aus Sicherheitsgründen über eigene Anlagen verfügen. Der Bedarf nach Anlagen zeigt sich v. a. in Dickerheide anhand von „Trampelpfaden“ am Fahrbahnrand.

Abb. 2.3.6-6 Überquerung Albert-Oetker-Straße

Abb. 2.3.6-7 Hochstraße (zentraler Einkaufsbereich)

Anrath

Die Ortsmitte in Anrath rund um die Kirche wurde im Jahr 2014 neu umgestaltet, bei dem auch die Anpassung der Wegebeziehungen erfolgte. An der Einmündung der Schottelstraße wurde ein kleiner Kreisverkehr installiert und die Durchfahrt zwischen der Kirche in Richtung Neersener Straße aufgehoben. Der Bereich vor dem Alten Rathaus und der Kirche wurde so umgestaltet, dass der Straßenraum nicht klar voneinander abgetrennt ist und alle Verkehrsteilnehmende untereinander Rücksicht nehmen müssen. Gleichzeitig wurde der Eingangsbereich der Fußgängerzone in der Jakob-Krebs-Straße geöffnet. Bänke und Bäume laden zum Verweilen ein. Die Bushaltestelle Anrath Kirche verfügt nun über überdachte Radabstellanlagen. Insgesamt stellt die Schottelstraße und die Viersener Straße eine wichtige Nord-Süd-Achse in Anrath dar.

Dennoch fehlen an einzelnen Stellen in Anrath sichere Querungshilfen. Eine Überprüfung sollte beispielsweise im Bereich der Bogenstraße auf Höhe der Schottelstraße erfolgen. Die bestehende Querungshilfe liegt nicht in der direkten Lauf- bzw. Fahrtrichtung, sodass Umwege und gefährliche Querungssituationen zustande kommen. Am Bahnhof Anrath fehlt zudem eine sichere Querungsmöglichkeit, um die Jakob-Krebs-Straße sicher zu überqueren und die gegenüberliegende Bushaltestelle in Richtung Ortmitte zu erreichen.

Aufgrund des sehr engen Fahrbahnquerschnittes der Neersener Straße im Bereich des Kirchplatzes sind nur unzureichende Gehwege vorhanden. Rollstuhlfahrer oder Personen mit Kinderwagen können die vorhandenen Gehwege nicht nutzen und müssen auf die Fahrbahn ausweichen.

Abb. 2.3.6-8 Jakob-Krebs-Straße Anrath Bahnhof

Neersen

Neersen ist der kleinste Stadtteil von Willich. Die Ortsmitte auf der Hauptstraße ist von allen Bereichen aus gut erreichbar. Die Hauptstraße stellt eine wichtige Hauptverbindung dar, die einen engen Straßenraum und ein erhöhtes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen hat. Die Hauptstraße weist nur wenig Aufenthaltsqualität für Fußgängerinnen und Fußgänger auf. Ab der Kirchhofstraße in Richtung stadtauswärts sind die Gehwege deutlich zu schmal. Ein gemeinsamer Geh- und Radweg stellt ein hohes Konfliktpotenzial dar, denn sowohl der Radweg als auch der Gehweg entsprechen beide nicht den derzeitigen Standards. Ebenso sind die Gehwege auf der von der Hauptstraße abgehenden Kickenstraße ausbaufähig.

Der neue Vollsortimenter sowie das gegenüberliegende technische Rathaus und das Schloss Neersen sind wichtige Ankerpunkte im Stadtteil Neersen. Der Minoritenplatz könnte durch weitere Begrünung und Bänke aufgewertet werden.

Zusätzliche Querungshilfen sind auf der nördlichen Hauptstraße in Höhe der Straße am Huevel als Verbindung zum Spielplatz sowie an der Kokenheide (Zugang Klein-Jerusalem) installiert. Für Klein-Jerusalem wurden bereits zwei Querungshilfen geplant. Die Pläne werden derzeit noch mit Straßen.NRW abgestimmt. Sichere Querungsmöglichkeiten fehlen dagegen am Ortseingang auf der Hauptstraße als wichtige Verbindung zur Pappelallee.

Abb. 2.3.6-9 Hauptstraße in Neersen

Abb. 2.3.6-10 Hauptstraße Ortseingang/-ausgang

2.3.7 Multimodale Angebote

Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln tragen zur besseren Auslastung der Verkehrsmittel und Erhöhung der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei. Neben Bike+Ride- (B+R) und Park+Ride- (P+R) fördern auch sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen an bedeutenden ÖPNV-Haltestellen die Multimodalität in Willich.

Mobilstationen

Mobilstationen sind multimodale Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat in einem verbundweiten Konzept Planungen zur Errichtung von Mobilstationen skizziert. Für die Stadt Willich werden am Bahnhof Anrath sowie an den Haltestellen „Am Schloss“ in Neersen, „Schiefbahn Kirche“ in Schiefbahn und an der Haltestelle „St. Töniser Straße“ in Willich Mobilstationen vorgeschlagen. Neben Radabstellanlagen, einer Wegweisung und Umgebungsplänen werden auch sichere Fahrradboxen als hohe Notwendigkeit aufgeführt. Für den Bahnhof Anrath wurde aufgrund der guten vorhandenen Mindestausstattung lediglich der Aufbau der NRW-weit einheitlichen Stele als erforderliche Maßnahme aufgeführt. [23] Das Konzept des VRR ist ein Grobkonzept, aus dem in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept mit detaillierteren Planungen erarbeitet werden sollte, um zu prüfen, welche Ausstattungselemente an welcher Stelle untergebracht werden können.

Carsharing

Die Stadtwerke Willich bieten ein E-Carsharing-Auto in Willich an. Das Angebot ist stationsbasiert organisiert. Der Standort befindet sich im Stadtteil Willich in zentraler Lage. Das E-Auto kann von registrierten Nutzerinnen und Nutzern online gebucht werden und für Fahrten innerhalb und außerhalb von Willich gefahren werden.[24]

Sharing-Angebote gewinnen zunehmend in (Groß-)Städten an Bedeutung. Neben Carsharing und Leihfahrrädern prägen E-Tretroller seit den vergangenen zwei bis drei Jahren das Stadtbild und sorgen in den Innenstädten für kontroverse Diskussionen. In Willich soll ein Konzept zum E-Scooter-Verleih erstellt werden.

E-Bike-Ladestation

Aufgrund der zunehmenden Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sind Aufladeмöglichkeiten für Fahrräder eine wichtige Versorgungsfunktion. In Willich sorgt eine Initiative der Stadt zusammen mit der Willicher Gastronomie dafür, dass E-Bike-Fahrende beim Besuch in einer Gastronomie kostenfrei ihre Akkus aufladen können. Teilnehmende Gastronomiebetriebe sind an entsprechenden Aufklebern und Plakaten zu erkennen.

[23] Quelle: Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2020: VRR veröffentlicht Konzept für ein verbundweites Netz von Mobilstationen. Abrufbar unter: www.vrr.de/de/magazin/verbundweites-konzept-fuer-die-errichtung-von-mobilstationen/

[24] Weitere Informationen unter www.stadtwerke-willich.de/elektromobilitaet/carsharing/

Radabstellanlagen

Allgemein kann die Förderung der Nahmobilität zu einer Verkehrsverlagerung vom MIV auf den Umweltverbund beitragen. Sichere, witterungsgeschützte Radabstellanlagen im öffentlichen Raum können Anreize zur Nutzung des Fahrrads schaffen. Sie können zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes dienen. Um die Attraktivität und Nutzung des Fahrrads gegenüber dem eigenen Pkw zu steigern, sollten die Anlagen möglichst komfortabel, diebstahlsicher und witterungsgeschützt sein. Besonders durch die zunehmende Anzahl an hochwertigen Fahrrädern (z. B. E-Bikes/ Pedelecs) ist der Bedarf an hochwertigen Abstellmöglichkeiten in den vergangenen Jahren deutlich gestiegen. Auch die Beleuchtung der Abstellanlagen in den dunklen Tageszeiten kann von Vorteil sein und zum Sicherheitsgefühl beitragen, sowie als Schutz vor Diebstahl dienen. Die Qualität von Radabstellanlagen hat Einfluss darauf, ob die Anlagen von den Nutzerinnen und Nutzern angenommen werden. Vorderradhalter - auch als „Felgenkiller“ bezeichnet – können hierbei als negatives Beispiel aufgeführt werden. Sie bieten einen geringen Diebstahlschutz, bei dem der Rahmen nicht abschließbar ist. Darüber hinaus besteht die Gefahr, dass sich das Vorderrad verbiegt.

Im Stadtgebiet von Willich sind zahlreiche Radabstellanlagen vorhanden. Es besteht jedoch weiterer Bedarf an öffentlichen Einrichtungen (z. B. Verwaltungsgebäude, Schulen) und zentralen Versorgungsstandorten. An bedeutenden und zentralen Bushaltestellen sind witterungsgeschützte und sichere Radabstellanlagen ebenso auszubauen, um noch weitere Personen zu motivieren, ihre alltäglichen Wege mit Alternativen zum eigenen Pkw zurückzulegen.

P+R-Anlagen

Park and Ride-Anlagen (P+R) sind Parkplätze an Haltestellen des ÖPNV, um die Verknüpfung vom Pkw auf Bus oder Bahn zu vereinfachen. Am Bahnhof Anrath existiert bereits ein P+R-Parkplatz. Zusätzlich gibt es Mitfahrerstellplätze an der Abfahrt der AS Schiefbahn und der AS Münchheide. Vor allem Berufstätigen wird so die Möglichkeit gegeben, den eigenen Pkw dort abzustellen und ohne Stau oder mit nur einem Pkw zum Arbeitsplatz (weiter) zu fahren.

2.4 Zusammenfassende Stärken-Schwächen-Analyse

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

MIV, Ruhender Verkehr und Lkw

Stärken	Schwächen
• Anbindung an das überregionale Straßennetz • Gewerbegebiete (z.B. Münchheide) unmittelbar an Autobahnauffahrt/ -abfahrt • Flächendeckender Ausbau von E-Ladensäulen	• Höhere MIV-Belastung auf klassifizierten Straßen • Hohe Geschwindigkeiten insbesondere in den zentralen Versorgungsbereichen • Engstellen im Straßenraum • Teilw. schlechte Sichtverhältnisse • Erhöhter Durchgangsverkehr von Lkws durch sensible Siedlungsbereiche • Erhöhtes Kfz-Aufkommen auf Wirtschafts-wegen • Hoher Anteil an Hol- und Bringverkehren an den Schulen • Fehlendes sichtbares Parkleitsystem
Chancen	**Risiken**
• Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erhalten • Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzepts zur Entlastung der Wohnbereiche an Durchgangsstraßen • Ausbau multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (Carsharing und E-Mobilität) • Weiterer Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen in Wohngebieten im rechtlich möglichen Rahmen	• Steigende Umweltbelastungen durch steigenden MIV-Anteil • Hohe Verkehrsbelastungen • Steigender Anteil Lkw-Durchgangsverkehr durch sensible Siedlungsbereiche

SPNV und ÖPNV

Stärken	Schwächen
• Bahnhaltepunkt in Anrath an die Nachbarkommunen und Region • ÖPNV im Stadtgebiet • Gut ausgebautes Bürgerbusnetz • Schnellbusverbindungen in Richtung Kaarster See, Viersen, Kempen	• Unzureichende Taktung der Busse • Busverbindungen in den Nachtzeiten sehr schlecht • Fehlender SPNV-Anschluss in Neersen, Willich, Schiefbahn • Busanbindung teilweise nicht optimal • Vernetzung zwischen den Stadtteilen (lange Umsteigewartezeiten) • Fehlender (Bürger)Bus, der alle Stadtteile vernetzt • Fehlende direkte SPNV-Verbindung in Richtung Düsseldorf • Innovative Mobilitätsangebote fehlen

Chancen	Risiken
• Gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz erhalten • Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzept zur Entlastung der Wohnbereiche an Durchgangsstraßen • Ausbau multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (Carsharing und E-Mobilität) • Weiterer Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen in Wohngebieten im rechtlich möglichen Rahmen	• Sinkende Fahrgastzahlen in Bus und Bahn durch ein unzureichendes Taktangebot • unzureichende Ausstattung (inkl. Barrierefreiheit) einzelner Bushaltestellen führt zu geringer Nachfrage • Unzureichende Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsangeboten

Radverkehr und Fußverkehr

• Fußgänger-/Radfahrerfreundliche Topographie • Radschnellweg auf ehemaliger Bahntrasse • Attraktive touristische Routen • Gute Erreichbarkeit der Stadtteile und Versorgungsschwerpunkte • Städtebauliche Dichte ermöglicht kurze Wege	• Mängel an Fuß- und Radwegeoberflächen • Zu schmale Geh- und Radwege • Fehlende Beschilderung/Markierung • Zugeparkte Gehwege führen zu Gefahrensituationen • Fehlende sichere Radabstellanlagen insbesondere an wichtigen Versorgungsstandorten • Teilweise sind die LSA-Anlagen nicht radfahrer- und fußgängerfreundlich • Fehlende Querungsmöglichkeiten an wichtigen Fuß- und Radwegeachsen

Chancen	Risiken
• Nutzung der guten Rahmenbedingungen für Fußgänger und Radfahrer (Topographie) • Stärkung der Nahmobilität in den Stadtbezirken • Optimierung der überregionalen Anbindung • Stärkung der Muli-/Intermodalität • Ausbau der Geh- und Radwege auf heutige Standards (u. a. barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen)	• Unzureichende Nutzung der guten Rahmen-bedingungen • Fahrrad stellt kein ganzjähriges Verkehrsmittel dar (Schaffung von Alternativen bei „schlechten“ Wetterverhältnisse und in den Wintermonaten)

3 Mobilitätsverhalten der Stadt Willich

3.1 Aufbau und Methodik

Im Rahmen des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Willich eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die vorliegende Haushaltsbefragung dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Öffentlichkeitsbeteiligung. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bürger Willichs im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten oder Gemeinden. Darüber hinaus dienen die Ergebnisse der Eichung des Verkehrsmodells. Die Haushaltsbefragung stellt somit eine wichtige Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Willichs dar, auf der das Mobilitäts- und Verkehrskonzept aufbaut.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert.

Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen. Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 15.09.2020 und Donnerstag, der 17.09.2020). Da der Rücklauf im Stadtteil Willich zu niedrig ausgefallen ist musste dort eine Nacherhebung durchgeführt werden. Hierzu waren die Stichtage Dienstag, der 06.10.2020 und Donnerstag, der 08.10.2020. Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Stadtteile getroffen werden können wurden die Fragebögen auf Stadtteilebene verteilt.

Bei einer Rücklaufquote von 15 % konnten 823 Personen in 374 Haushalten erreicht und befragt werden. Der benötigte Stichprobenumfang, der erforderlich ist, um statistisch gesicherte Ergebnisse zu erzielen, ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 259 die schriftliche, 107 die internetgestützte und 8 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (vgl. Abb. 3.1-1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Befragungsunterlagen			
Haushaltsfragebogen	**Personenfragebogen**	**Wegeprotokoll**	**Zusatzfragebogen**
• Anzahl aller im Haushalt permanent lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Kilometerleistungen pro Jahr • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	• Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über sechs Jahre • Führerschein-Besitz, ÖPNV-Zeitkarten-Besitz, Pedelec- / E-Bike-Besitz • Verkehrsmittel-verfügbarkeit • Beeinflussung der Mobilität durch das Coronavirus	• Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck	• Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV und MIV • Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten • Sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürger

Abb. 3.1-1 Befragungsinhalte der Haushaltsbefragung

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Darüber hinaus wurde im Personenfragebogen eine zusätzliche Frage bezüglich einer möglichen Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens der Befragten gestellt. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind.

Abgleich mit der Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit“ ist die in den Stadtteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der einzelnen Stadtteile auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltsgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile. Alle nachfolgenden Abbildungen und Aussagen beruhen auf gewichteten Fällen.

Als Auswertungsebene wurden die Gesamtstadt sowie die Stadtteile gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichprobe (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

3.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die aktuelle Mobilitätskenndaten für das Mobilitäts- und Verkehrskonzept liefern.

ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa 12 % der Befragten in Willich besitzen eine Zeitkarte für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte

Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Im Vergleich der Stadtbezirke sind die Anteile der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer in Neersen am niedrigsten, während sie in Schiefbahn oberhalb des stadtweiten Durchschnitts liegen.

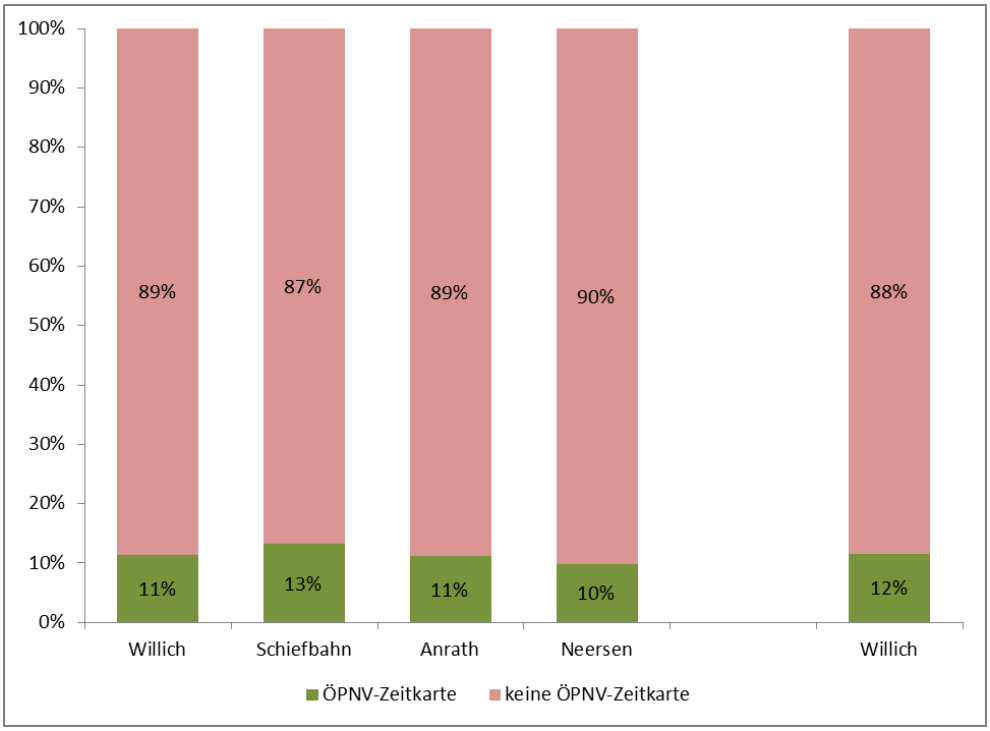


Abb. 3.2-1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil

Der höchste Anteil an Zeitkartenbesitzern ist mit 76 % bei der Personengruppe der Studentinnen und Studenten zu beobachten. Ein ebenfalls hoher Anteil an ÖPNV-Zeitkartenbesitzern ist mit 48 % in der Gruppe der Auszubildenden und mit 30 % in der Gruppe der Schüler zu verzeichnen. Die übrigen Berufsgruppen sind zu einem wesentlich geringeren Anteil im Besitz von ÖPNV-Zeitkarten.

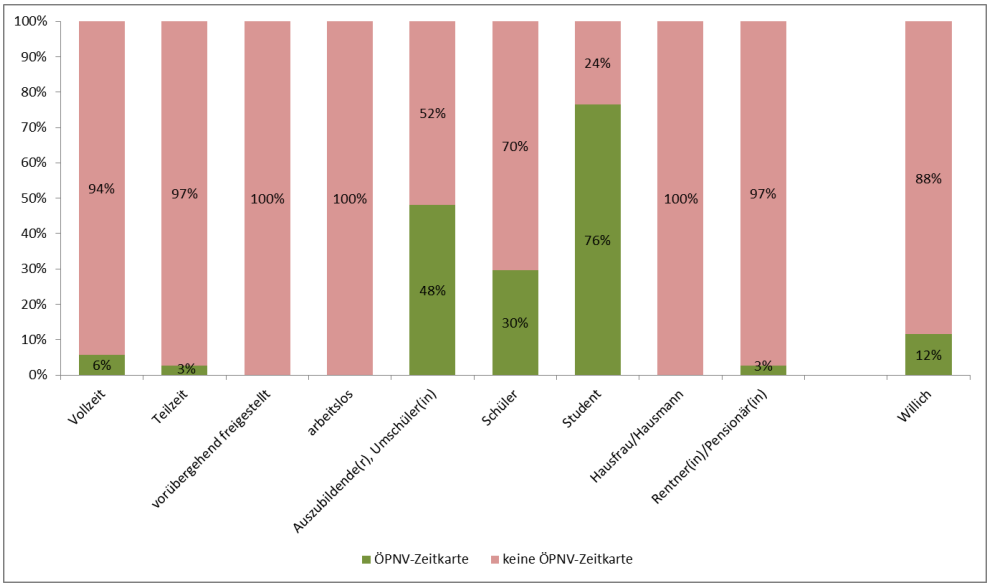


Abb. 3.2-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit höherem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in der Altersklasse der 18-24-Jährigen mehr als 62 % der Personen

über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen (viele Studenten in der Altersklasse), ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer mit 3 % in der Altersklasse über 65 Jahre deutlich geringer.

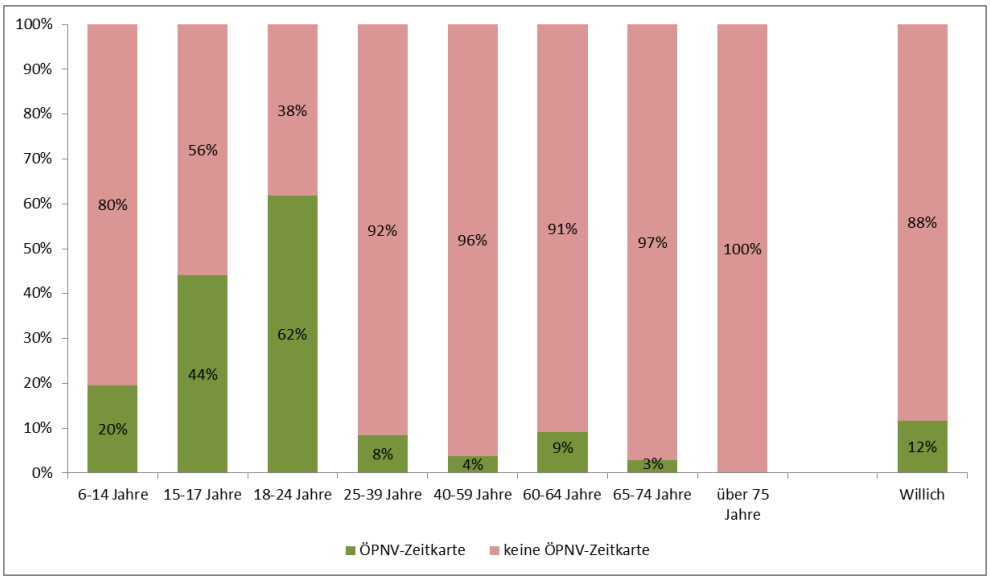


Abb. 3.2-3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass 84 % der befragten Personen ab 18 Jahren über einen Führerschein verfügen. Der Stadtteil Willich weist mit 19 % einen geringfügig größeren Anteil an Bewohnern auf, die keinen Führerschein besitzen. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist.

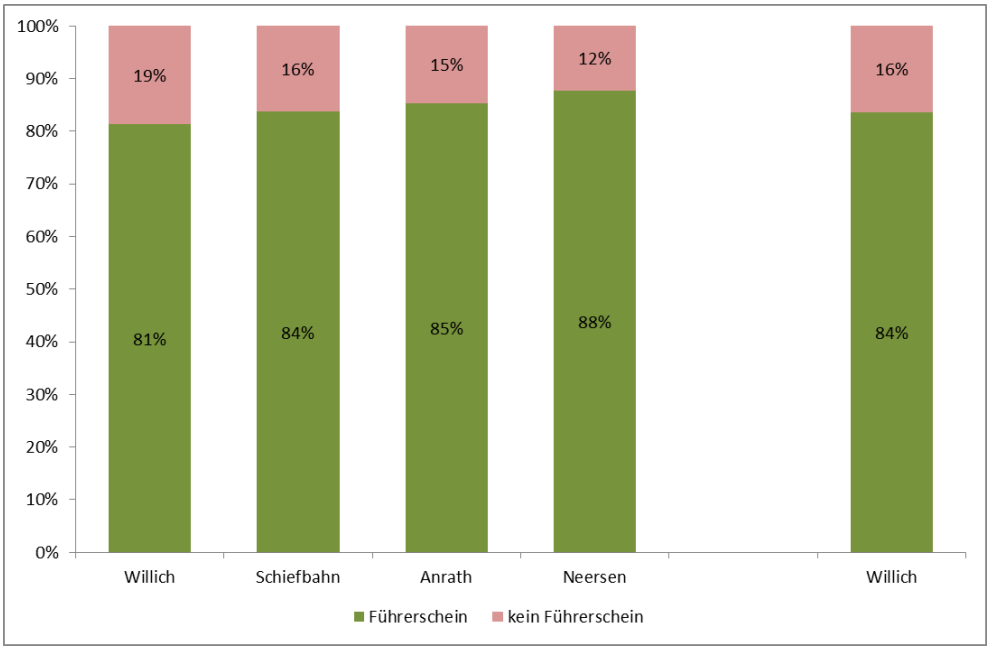


Abb. 3.2-4 Führerscheinbesitz nach Stadtteil

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. 3 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 88 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 8 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die jüngeren Personen, bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren, besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 51 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. In dieser Altersklasse besitzen 10 % lediglich eine Zeitkarte und keinen Führerschein.

Führerschein- und Zeitkartenbesitz				
Altersklasse	**weder noch**	**nur Zeitkarte**	**nur Führerschein**	**beides**
18 bis 24 Jahre	0%	10%	38%	51%
25 bis 39 Jahre	1%	0%	90%	8%
40 bis 59 Jahre	2%	0%	95%	4%
60 bis 64 Jahre	0%	2%	95%	7%
65 bis 74 Jahre	2%	0%	91%	3%
75 Jahre und älter	2%	0%	95%	0%
Geschlecht	**weder noch**	**nur Zeitkarte**	**nur Führerschein**	**beides**
weiblich	4%	1%	87%	8%
männlich	1%	1%	90%	8%
Gesamt	**3%**	**1%**	**88%**	**8%**

Abb. 3.2-5 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht

Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Merkmale sind einzelne Unterschiede auszumachen. Insgesamt sind Frauen und Männer zu gleichen Anteilen wahlfrei bezüglich der Verkehrsmittel. Männer besitzen häufiger nur einen Führerschein als Frauen, während mehr Frauen weder im Besitz eines Führerscheins noch einer Zeitkarte sind.

Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad bei der Bevölkerung Willichs auf.

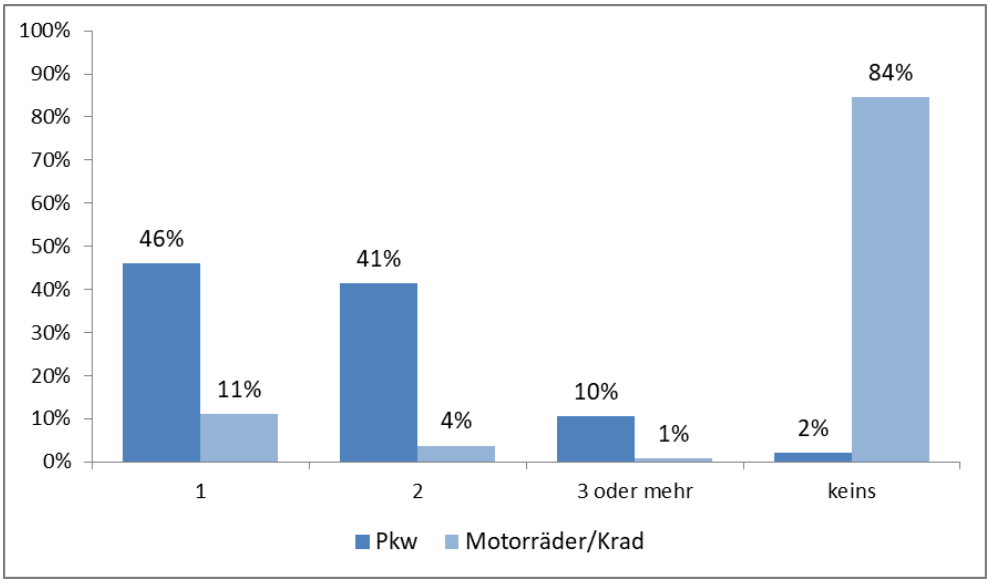


Abb. 3.2-6 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

So besitzen lediglich 2 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw und es verfügen ca. 52 % der Haushalte über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,6 Pkw pro Haushalt.

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen jedoch auch ca. 91 % alle befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad. Etwa 72 % der Haushalte besitzen sogar mehr als ein Fahrrad (Fahrradbesitz je Haushalt im Durchschnitt: 2,6). Der Besitz von elektrisch betriebenen Pedelecs oder E-Bikes spielt insbesondere in Haushalten eine Rolle, die über ein und zwei Fahrräder und/ oder Pedelecs/ E-Bikes verfügen. Dagegen besitzt nur 1 % der befragten Haushalte mit drei oder mehr Fahrrädern ein Pedelec oder E-Bike.

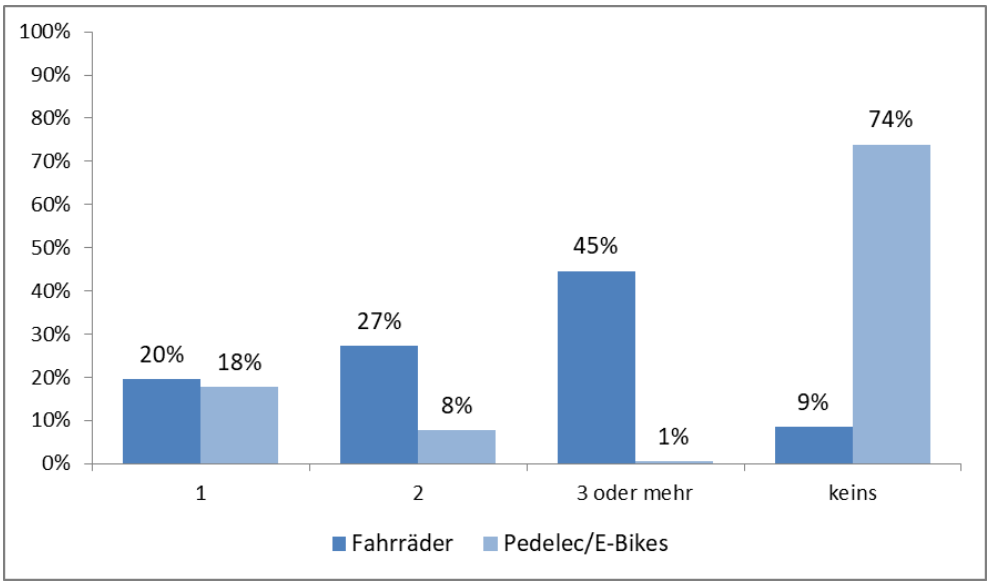


Abb. 3.2-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrräder, Pedelec/E-Bike

Verkehrsmittelwahl (Modal Split[25])

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden.

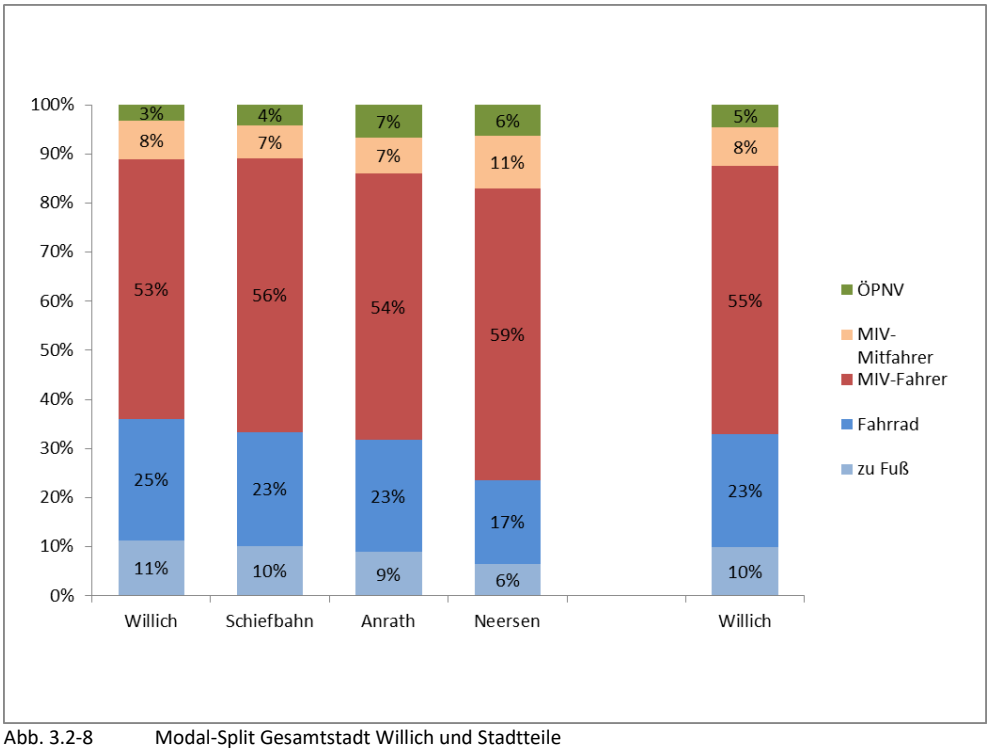


Abb. 3.2-8 Modal-Split Gesamtstadt Willich und Stadtteile

[25] Der Begriff „Modal Split" ist aus dem Englischen entlehnt und bezeichnet in der Verkehrsstatistik den Anteilen der verschiedenen Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen (verschiedene Verkehrsmittel = Modi, etwas aufteilen/spalten = split)

Die Einwohner Willichs nutzen im Durchschnitt zu 62 % die Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs (Auto als Fahrer/ Mitfahrer, Krad/ Motorrad) und zu 38 % die Verkehrsmittel des Umweltverbundes[26], wovon 5 % auf den ÖPNV, 10 % auf den Fußverkehr und 23 % auf den Radverkehr entfallen. Die höchsten Anteile des motorisierten Individualverkehrs (MIV) weist der Stadtteil Neersen auf. Der Radverkehrsanteil liegt mit 25 % im Stadtteil Willich vergleichsweise am höchsten. Hier ist auch die MIV-Nutzung mit 61 % (Fahrer und Mitfahrer) im Vergleich zu den übrigen Stadtteilen am niedrigsten. Die 5 % ÖPNV-Anteil für die Gesamtstadt Willich teilen sich in etwa zu gleichen Anteilen auf Zug und Bus auf. Insgesamt werden 33 % der Wege in Willich entweder zu Fuß (10 %) oder mit dem Fahrrad (23 %) zurückgelegt, ca. 3 % entfallen dabei auf die Nutzung von Pedelecs/ E-Bikes.

Beim Vergleich des aktuell ermittelten Modal Splits mit den vorangegangenen Werten zeigt sich, dass zwischen 2009 und 2016 der Radverkehrsanteil um 4 Prozentpunkte gestiegen ist. Gleichzeitig ist der ÖPNV-Anteil um 2 Prozentpunkte gesunken. Zwischen 2016 und 2020 ist eine leichte Abnahme des Fußverkehrs- sowie des Radverkehrsanteils zu sehen. Der ÖPNV-Anteil beträgt unverändert bei 5 %. Der MIV-Anteil ist leicht angestiegen, von 59 % (MIV-Fahrer und Mitfahrer) auf 62 %.

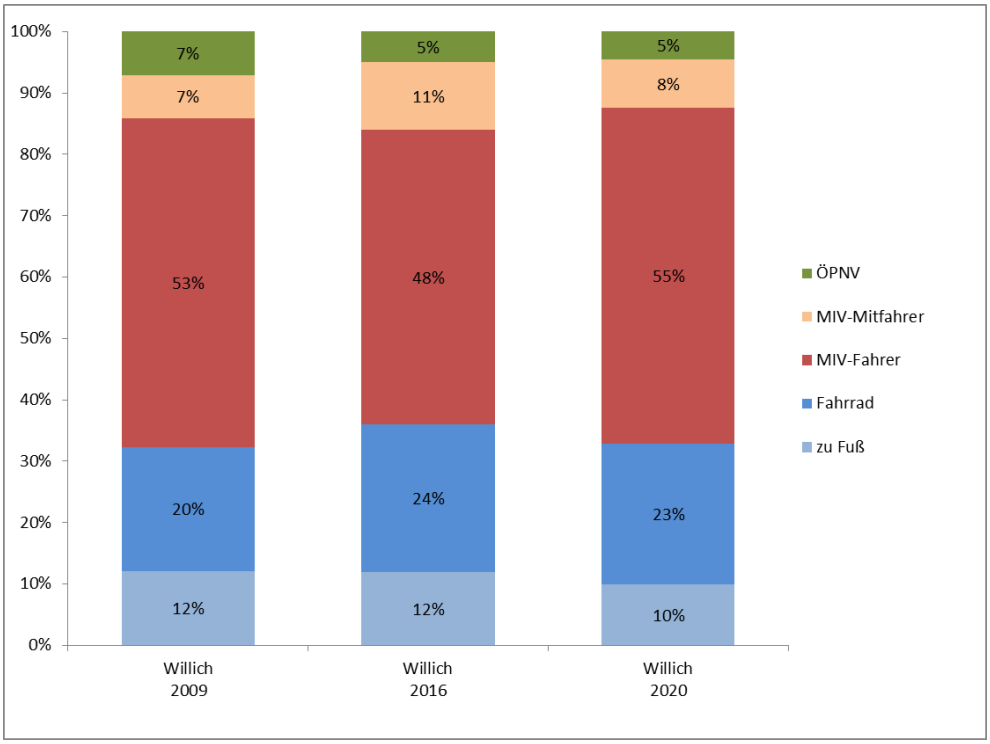


Abb. 3.2-9 Modal Split im Zeitreihenvergleich

Neben dem Zeitreihenvergleich ist auch der Vergleich des Modal Splits von Willich mit anderen Städten ähnlicher Größe oder räumlicher Nähe möglich. Willich liegt mit einem Umweltverbundanteil von 38 % auf einem ähnlichen Niveau wie andere Städte des Kreises Viersen. Auf Kreisebene liegt der Anteil im Fußverkehr um 3 Prozentpunkte höher, dafür ist der Radverkehrsanteil in Willich um 3 Prozentpunkte höher. Eine ähnliche Verteilung der Verkehrsmittelanteile Willichs zeigt sich in Nettetal, es bestehen jedoch Unterschiede bei Rad- und Fußverkehrsanteilen.

[26] Unter „Umweltverbund“ werden alle umweltfreundlichen Verkehrsmittel (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zusammengefasst.

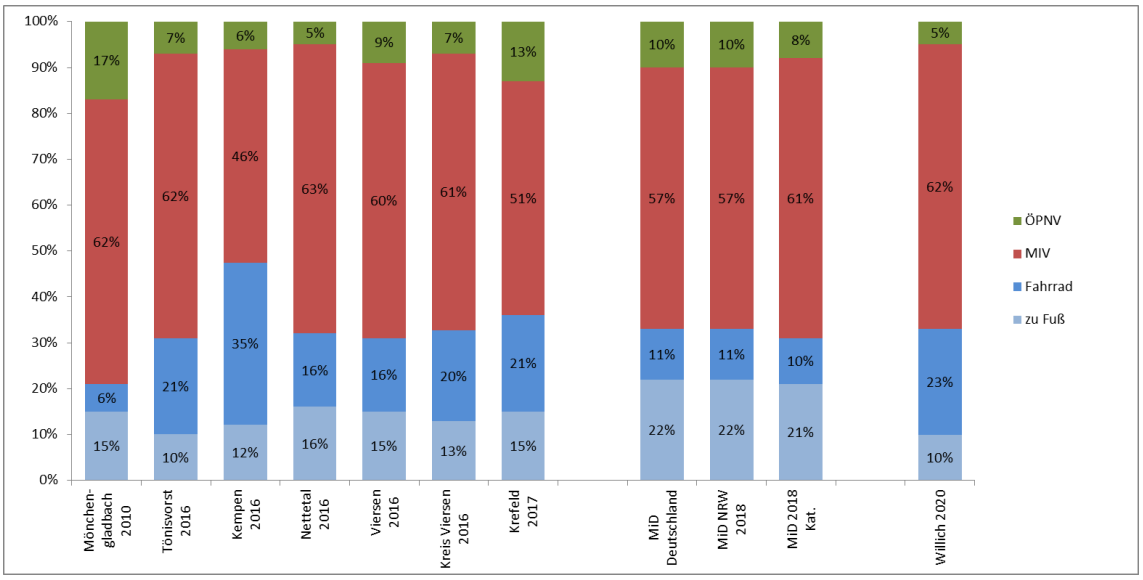


Abb. 3.2-10 Modal Split im Städtevergleich

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege < 1 km und 1-2,5 km) werden in Willich überwiegend mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 41 % Fußverkehrs- und 38 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in der Wegelängenklasse 25-50 km zu beobachten. Dies ist u. a. auf die Distanz nach Düsseldorf zurückzuführen. Insgesamt gesehen dominieren bei weiten Distanzen vor allem die Anteile des MIV.

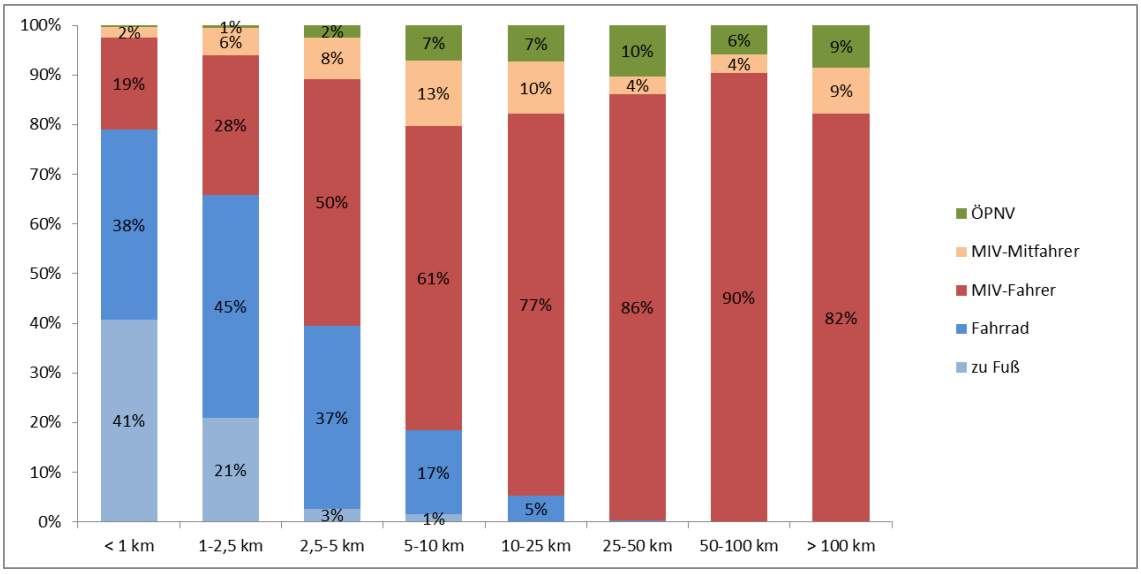


Abb. 3.2-11 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“ sowie „Bringen/ Holen“ auf. Beim Wegezweck „Schule/ Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (12 % zu Fuß, 43 % Fahrrad und 22 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf.

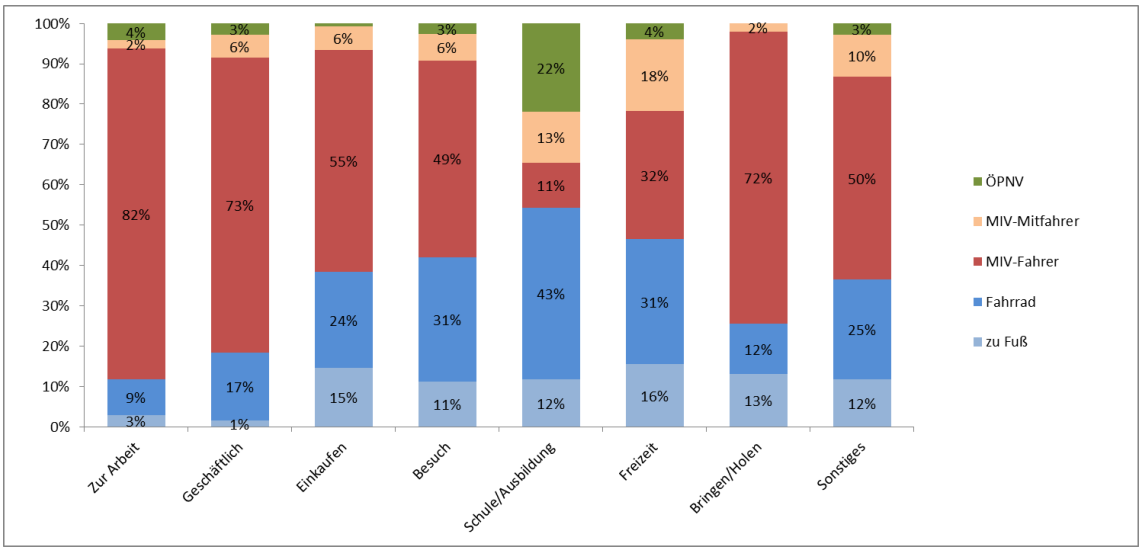


Abb. 3.2-12 Modal Split nach Fahrtzweck

Im Binnenverkehr der Stadt Willich dominieren die Anteile des Umweltverbundes (58 %) gegenüber dem MIV (42 %). Die meisten Personen, die Wege außerhalb Willichs tätigen, haben Düsseldorf, Mönchengladbach oder Krefeld als Zielgebiet. Diese werden bevorzugt mit dem Pkw angefahren (MIV-Anteile von 81 % bis 86 %). Für Wege nach Düsseldorf wird verstärkt der ÖPNV genutzt (Anteil von 14 %). Für Wege nach Mönchengladbach nutzen 10 % das Fahrrad.

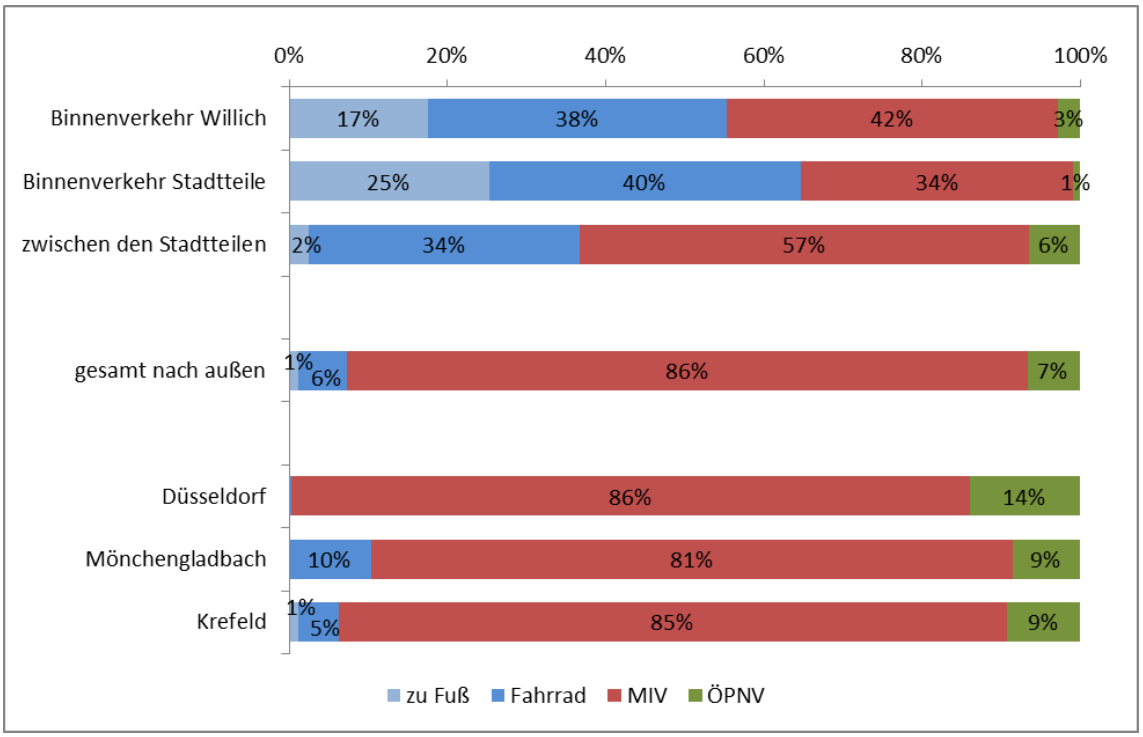


Abb. 3.2-13 Modal Split nach Verkehrsverflechtung

Wegeaufkommen

Jeder Bürger in Willich legt durchschnittlich 3,4 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person[27] ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,8 Wegen je Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit leicht über dem bundesweiten

[27] Jede Person, die im Fragebogen angegeben hat, am Stichtag außerhäuslich Wege unternommen zu haben, ist eine mobile Person.

Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/ Tag[28].Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird deutlich, dass die Wegeanzahl der Personen mit dem Alter ansteigt und ab der Altersklasse ab 75 Jahren sinkt. Die mobilsten Personen sind bei der Altersklasse 65-74-Jahren zu finden (3,7 Wege pro Person). Darauf folgt die Gruppe der 40-59-Jährigen sowie die Gruppe der 60-64-Jährigen bzw. die 15-17-Jährigen (jeweils 3,6 Wege pro Person).

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	5%	0%	50%	38%	8%	0%	3,2	3,3
15 bis 17 Jahre	4%	0%	36%	44%	16%	0%	3,6	3,7
18 bis 24 Jahre	21%	0%	40%	29%	10%	0%	2,7	3,4
25 bis 39 Jahre	9%	1%	46%	25%	12%	7%	3,4	3,7
40 bis 59 Jahre	6%	1%	45%	28%	15%	5%	3,6	3,8
60 bis 64 Jahre	7%	0%	49%	26%	9%	9%	3,6	3,8
65 bis 74 Jahre	16%	2%	30%	27%	15%	10%	3,7	4,3
75 Jahre und älter	18%	0%	40%	29%	6%	8%	3,2	3,9
Gesamt	**10%**	**1%**	**43%**	**29%**	**12%**	**5%**	**3,4**	**3,8**

Abb. 3.2-14 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Willich

Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden. Sie fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Willich insgesamt bei 10,8 km. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel auf Ebene der Gesamtstadt (vgl. Abb. 3.2--15) verdeutlicht, dass mit dem ÖPNV die längsten Distanzen zurückgelegt werden. Die langen Wegelängen werden hier vor allem durch den Zugverkehr hervorgerufen. An dieser Stelle ist nochmals angemerkt, dass bei Berücksichtigung aller Wege, also auch derer, die mehr als 100 km Länge haben, die mittlere Distanz im ÖPNV bzw. im SPNV noch länger wäre.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 15,4 km und die Wegedauer 18 Minuten. Bei Mitfahrern sind die Werte mit 10,4 km und 14 Minuten etwas niedriger. Dies spricht dafür, dass kürzere Wege eher gemeinsam unternommen werden (z. B. Nahversorgung, Freizeit) und bei längeren Wegen häufig nur eine Person im Fahrzeug sitzt. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 3,1 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 20 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV nur geringfügig kleiner.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet wird und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle Verkehrsmittel bei nur 2,9 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr

[28] Quelle: Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019. Abrufbar unter: www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf (abgerufen am 08.02.2021)

ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Willichs beträgt im Binnenverkehr 13 Minuten, das ist 4 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

	Gesamt		Binnenverkehr	
Verkehrsmittel	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**
zu Fuß	1,1	11	1,0	11
Fahrrad	3,1	20	2,2	18
MIV-Fahrer	15,4	18	4,1	9
MIV-Mitfahrer	10,4	14	4,5	10
ÖPNV	16,8	19	6,1	11
Mittelwert	**10,8**	**17**	**2,9**	**13**

Abb. 3.2-15 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

Die zurückgelegten Entfernungen und die Dauer der Wege nach Wegezweck sind in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. Während zu Arbeitszwecken mit durchschnittlich 21,1 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Einkaufswege mit einer durchschnittlichen Wegelänge von 5,7 km am kürzesten. Die starke Regionalisierung der Arbeitsmobilität lässt sich daran ablesen, dass lediglich 4 % der Wege eine Distanz von unter einem Kilometer aufweisen und 70 % der Wege eine Distanz von 10 km überschreiten. Demnach wohnt nur ein geringer Anteil der Personen in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsort.

Fahrtzweck	**< 1 km**	**1- 2,5 km**	**2,5-5 km**	**5-10 km**	**10-25 km**	**25-50 km**	**50-100 km**	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**
zur Arbeit	4%	5%	8%	14%	39%	22%	9%	21,1	24
geschäftlich	18%	2%	22%	20%	27%	12%	0%	10,1	16
Einkaufen	16%	32%	18%	17%	14%	2%	1%	5,7	13
Besuch	22%	8%	19%	21%	24%	6%	1%	8,5	17
Schule/ Ausbildung	20%	20%	19%	16%	19%	5%	1%	7,9	18
Freizeit	16%	22%	17%	19%	21%	4%	1%	7,3	17
Bringen/Holen	20%	16%	24%	22%	14%	3%	2%	6,7	13
Sonstiges	22%	18%	12%	25%	22%	2%	0%	6,5	14
Gesamt	**14%**	**17%**	**15%**	**18%**	**24%**	**8%**	**3%**	**10,8**	**17**

Abb. 3.2-16 Wegelängenverteilung nach Wegezweck

Die mittlere Distanz der zurückgelegten Wege beträgt 10,8 km. Unterschiede ergeben sich nicht nur bei Differenzierung nach Wegezwecken, sondern auch nach Wohnort der Personen. Die längste mittlere Wegedistanz legen die Bewohner aus den Stadtteilen Anrath mit 12,1 km und Neersen mit 11,9 km. Die kürzesten Wege legen die Bewohner des Stadtteils Willich mit 9,8 km zurück.

Stadtteil	**< 1 km**	**1-2,5 km**	**2,5-5 km**	**5-10 km**	**10-25 km**	**25-50 km**	**50-100 km**	**Distanz in km**	**Dauer in Minuten**
Willich	13%	23%	18%	14%	22%	8%	2%	9,8	18
Schiefbahn	22%	7%	15%	14%	36%	3%	3%	10,6	15
Anrath	14%	21%	9%	23%	18%	11%	4%	12,1	18
Neersen	3%	12%	19%	30%	24%	11%	2%	11,9	20
Gesamt	**14%**	**17%**	**15%**	**18%**	**24%**	**8%**	**3%**	**10,8**	**17**

Abb. 3.2-17 Wegelängenverteilung nach Stadtteil

Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der jeweiligen Stadtteile untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Willichs, also Quell- und Binnenverkehr, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die Stadtteile hinein.

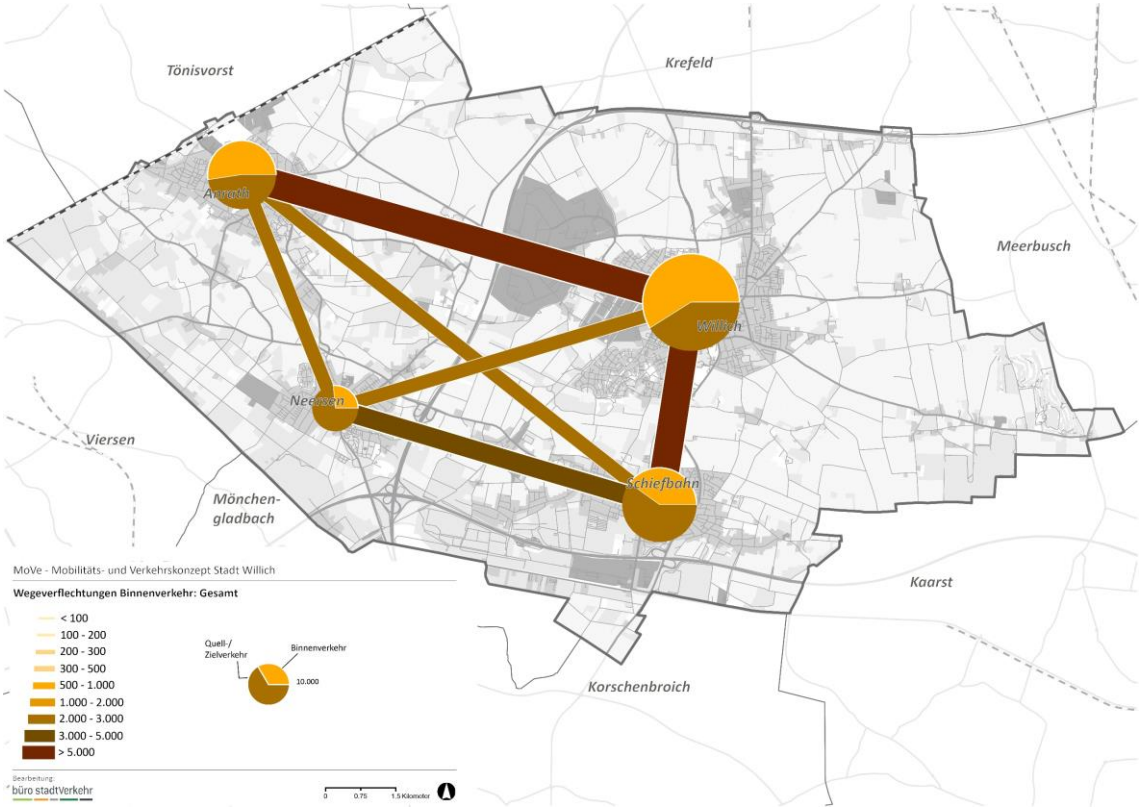


Abb. 3.2-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Grundlage der in den Abbildungen 3.2-18 bis 3.2-22 dargestellten Verkehrsverflechtungen ist die Hochrechnung der durchgeführten Wege auf die Gesamtbevölkerung nach Verkehrsmitteln. Als Darstellungseinheit der Verkehrsverflechtungen wurden die Stadtteile Willichs gewählt.

Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass die stärksten Verflechtungen jeweils aus einzelnen Stadtteilen in den Stadtteil Willich bestehen. Die häufigsten Wege erfolgen mit mehr als 12.000 Wegen pro Werktag aus Schiefbahn und mehr als 7.000 Wegen pro Werktag aus Anrath nach Willich. Ein vergleichsweises geringes Wegeaufkommen besteht zwischen Willich und Neersen. Insbesondere im Stadtteil Willich ist ein hoher Binnenverkehrsanteil (Verkehr innerhalb des Stadtteils) am Wegeaufkommen zu verzeichnen.

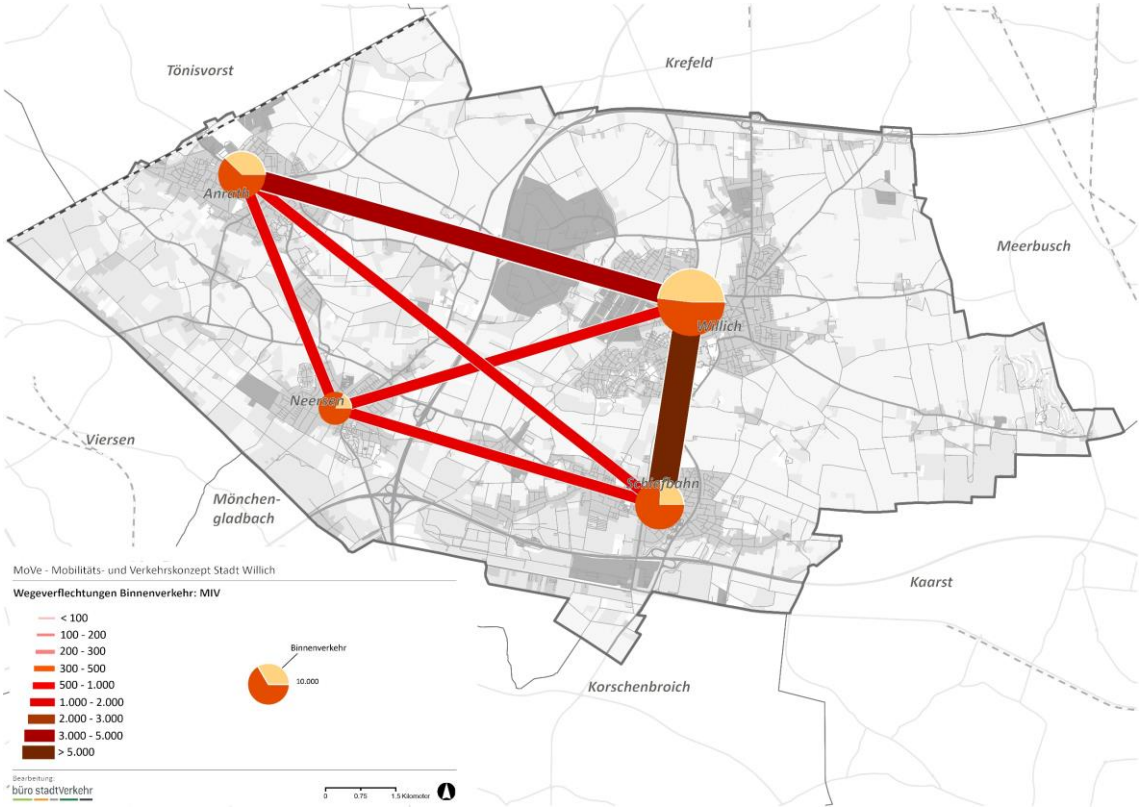


Abb 3.2-19 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Wie Abbildung 3.2-19 verdeutlicht, werden Wege zwischen den einzelnen Stadtteilen überwiegend mit dem MIV absolviert. Auch hier ist der starke Bezug der Stadtteile Schiefbahn und Anrath in den Stadtteil Willich zu erkennen. So kommt es zu einem Wegeaufkommen zwischen Schiefbahn und Willich mit mehr als 6.000 Wegen/ Tag und zwischen Anrath und Willich mit mehr als 4.500 Wege/ Tag.

Abb. 3.2-20 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Der ÖPNV nimmt in Willich eine eher untergeordnete Rolle beim Binnenverkehr ein. Verflechtungen zwischen den einzelnen Stadtteilen sind ebenfalls nicht sonderlich stark ausgeprägt. Somit spielen derzeit die ÖPNV-Wege für den innerstädtischen Verkehr kaum eine Rolle. Die vergleichsweise stärksten Verflechtungen mit mehr als 1.000 täglichen Fahrten zeigen sich zwischen Anrath und Willich.

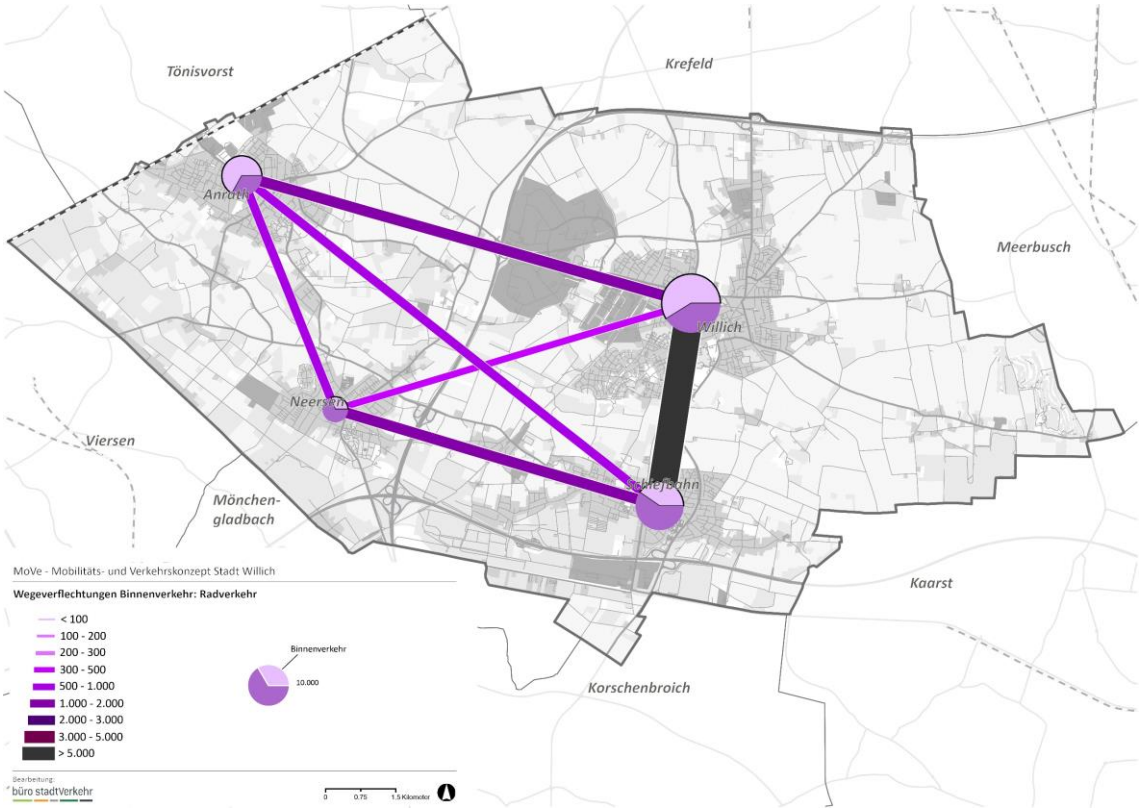


Abb. 3.2-21 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Verflechtungen ausgeprägter als im ÖPNV und im Fußverkehr. Die stärkste Wegeverflechtung findet zwischen Schiefbahn und Willich mit knapp 6.000 Wegen/ Tag statt. Daneben erfolgen zahlreiche Fahrten zwischen Willich und Anrath (ca. 1.500 Wege/ Tag) sowie zwischen Schiefbahn und Neersen (ca. 1.200 Wege/ Tag).

Abb. 3.2-22 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr

Im Fußverkehr ist nur eine sehr geringe Anzahl von Wegeverflechtungen über die Stadtteilgrenzen hinaus zu verzeichnen. Da überwiegend kurze Wege zu Fuß absolviert werden und manche Stadtteile von Willich vergleichsweise weit voneinander entfernt liegen, ist dieses Ergebnis zu erwarten. Aufgrund der kurzen Distanzen werden die Fußwege meist im eigenen Stadtteil absolviert. Dies verdeutlicht auch die Karte, denn die Binnenverkehrsanteile sind in allen Stadtteilen hoch. Das vergleichsweise höchste Wegeaufkommen zu Fuß (häufig zu Fuß) erfolgt mit jeweils mehr als 300 Wegen zwischen Neersen und Anrath bzw. zwischen Neersen und Schiefbahn[29].

Wegebeeinflussung und -anzahl während der Corona-Pandemie

Aufgrund der Tatsache, dass die Haushaltsbefragung während der Corona-Pandemie durchgeführt wurde, ist es bedeutsam, die Wegeanzahl zu ermitteln um Kenntnisse zu erlangen, inwiefern eine Abweichung vom „normalen“ Mobilitätsverhalten existiert. Zunächst zeigt sich, dass der Großteil der Befragten in den Stadtteilen an den Stichtagen nicht vom Coronavirus beeinflusst ist. Auf gesamtstädtischer Ebene haben 87 % der Befragten angegeben, nicht beeinflusst zu sein. In Willich haben mit 19 % vergleichsweise die meisten Personen angegeben, in ihrem Mobilitätsverhalten durch das Coronavirus beeinflusst zu sein.

[29] Alle Quell-Ziel-Beziehungen der jeweiligen Stadtteile sind in den Karten als Schwerpunkt des Siedlungsgebietes zusammengefasst. Die Analyse von Wegelängen, -dauer etc. geht von einer sehr viel feineren Zelleinteilung des Stadtgebietes aus. Der Quell-Ziel-Verkehr, insbesondere im Fuß- und Radverkehr, spielt sich zumeist im Nahbereich ab, also sind gerade die Stadtteilgrenzen überschreitenden Verkehre in der Darstellung evtl. überhöht dargestellt.

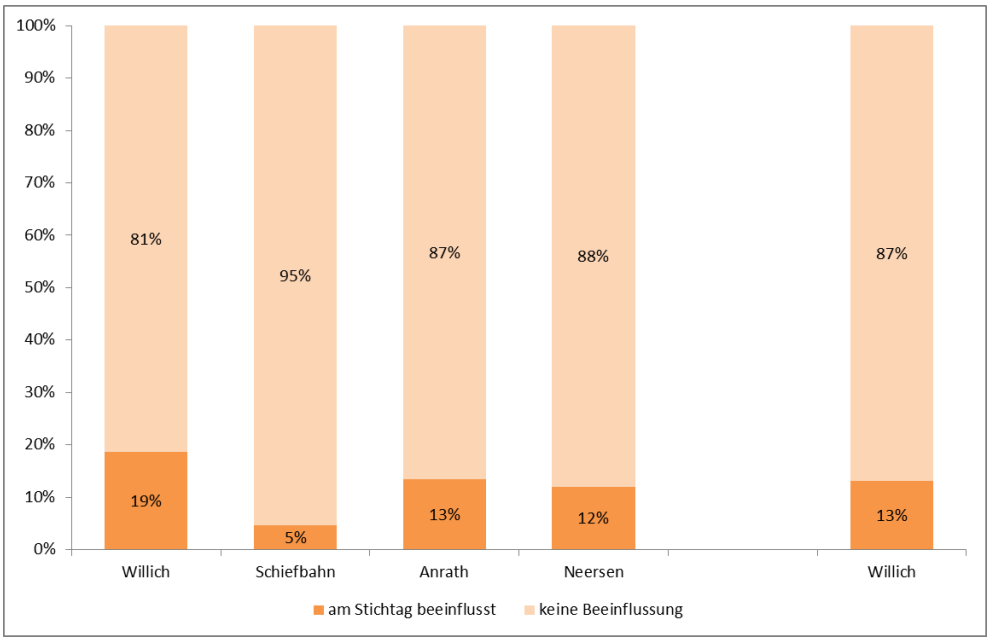


Abb. 3.2-23 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus

Daran schließt sich die Frage an, wie diese Beeinflussung aussieht. Gemäß Abbildung 3.2-24 wird deutlich, dass bei einem Großteil der Befragten aufgrund von Homeoffice eine Veränderung im Mobilitätsverhalten während des Coronavirus festzustellen ist. Im Rahmen der Corona-Pandemie haben zahlreiche Arbeitgeber den Arbeitnehmern die Möglichkeit gegeben, die Arbeit von Zuhause aus zu erledigen. Andere Gründe sind Kurarbeit oder der Ausfall von Schule oder Kindergarten und der damit einhergehende Betreuungsaufwand durch die Eltern Zuhause.

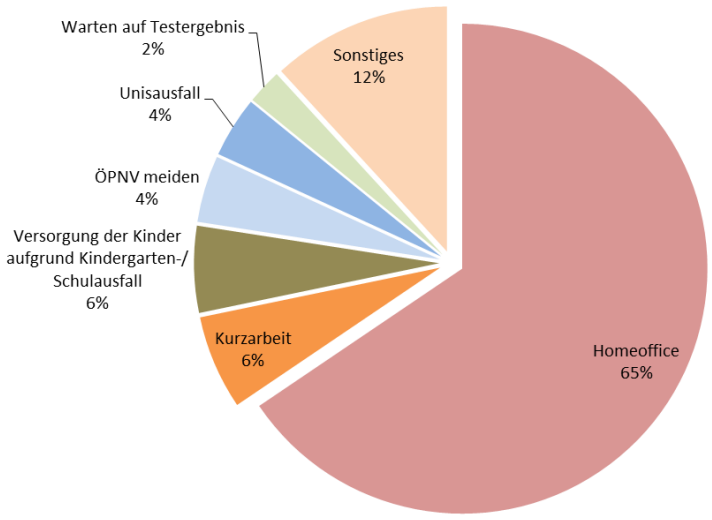


Abb. 3.2-24 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Willichs hochgerechnet werden täglich etwa 164.000 Wege unternommen. Im Vergleich zu der hochgerechneten Wegeanzahl unter Normalbedingungen werden somit aufgrund der Corona-Pandemie in der Stadt Willich insgesamt etwa 6.500 Wege weniger unternommen. Die meisten Wege fallen bei MIV-Fahrern aus (ca. 5.500 Wege/ Tag). Es ist zu berücksichtigen, dass dies lediglich die Situation Mitte September 2020 widerspiegelt. Während eines „Lockdowns“ (wie z. B. von November 2020 bis April 2021) kann davon ausgegangen werden, dass vergleichsweise mehr Wege entfallen.

Stadtteil	zu Fuß	Fahrrad	MIV	MIV-Mit-fahrer	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Willich	8.000	17.100	34.400	5.100	2.100	66.600	3,1
Schiefbahn	4.100	9.400	22.000	2.800	1.700	40.000	3,1
Anrath	3.600	9.300	20.800	3.000	2.600	39.400	3,2
Neersen	1.300	3.300	10.900	2.000	1.200	18.700	2,6
Gesamt	**17.000**	**39.200**	**88.000**	**12.800**	**7.600**	**164.600**	**3,0**

Abb. 3.2-25 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet[30]

[30] Bei der Aggregation auf ganzzählige 1.000-Werte können sich, je nach Auswertungsvariable, rundungsbedingte Unterschiede zu den Gesamtzahlen der hochgerechneten Wegehäufigkeiten an anderer Stelle ergeben.

4 Aufbau eines Verkehrsmodells für die Stadt Willich

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und Analyse wurde im Stadtgebiet an bedeutenden Knotenpunkten und Querschnitten eine Verkehrserhebung durchgeführt, um eine aktuelle Datengrundlage der Durchschnittlichen Täglichen Verkehrsstärke (DTV) in Willich zu erhalten. An insgesamt sieben Knotenpunkten und acht Querschnitten wurde werktags an einem normalen Donnerstag, den 24.09.2020, von 15 bis 19 Uhr insgesamt fünf Fahrzeugkategorien richtungsscharf mittels Videogeräte erfasst, um die Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag sowie die Tagesbelastungen zu ermitteln. Die Fahrzeugkategorien gliedern sich in Krad, Pkw, Lieferwagen sowie Lkw. In der Abbildung 4-1 sind alle Zählstellen auf dem Stadtgebiet von Willich aufgeführt.

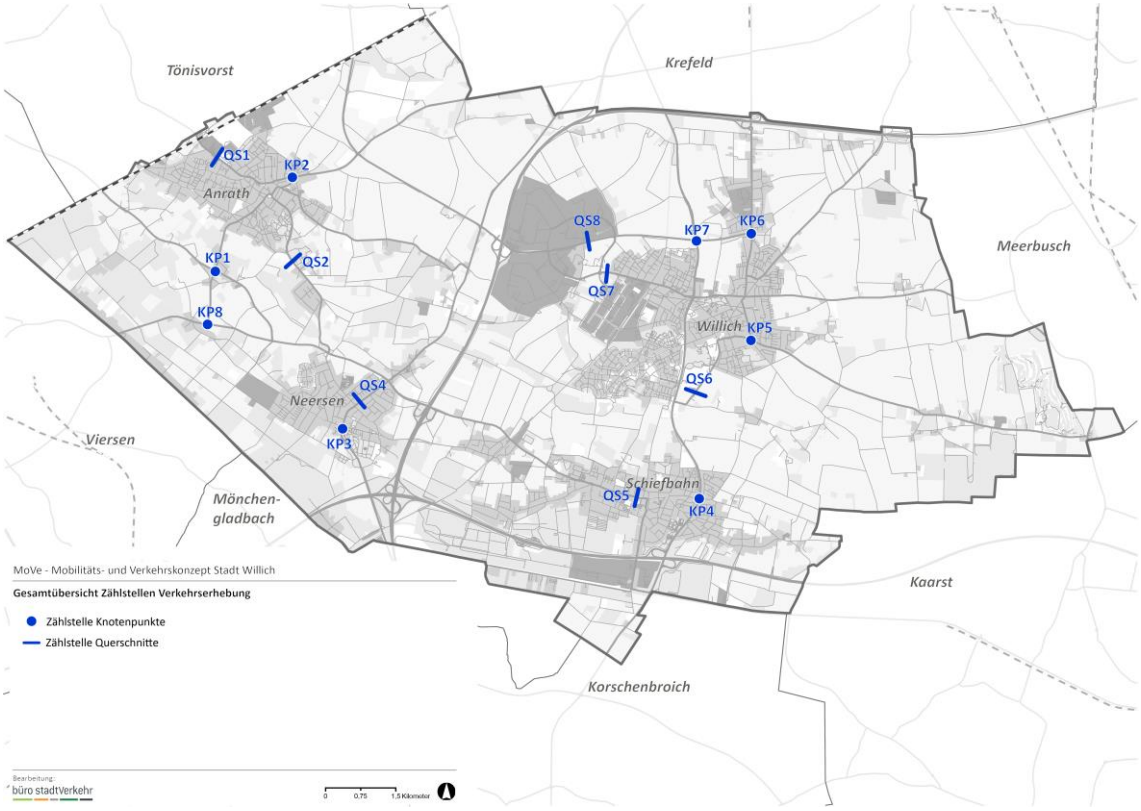


Abb. 4-1 Zählstellen Verkehrserhebung Stadt Willich

Die Zählzeiten wurden mit differenzierten Hochrechnungsfaktoren zur werktäglichen Tagesbelastung hochgerechnet. Die Ergebnisse stellen einen wichtigen Bestandteil für den Aufbau des Verkehrsmodells dar.

Ein Verkehrsmodell ist ein komplexes, rechnergestütztes Werkzeug zur Darstellung, Berechnung und Modellierung der Verkehrsnachfrage bzw. des Verkehrsflusses – sowohl auf mikro- als auch auf makroskopischer Ebene. Grundlage eines Modells sind das Verkehrsnetz mit Strecken und Knoten (Straßennetz bzw. ÖPNV-Liniennetz für ÖV-Modell) sowie Struktur- und Belastungsdaten. Mit dem Verkehrsmodell lässt sich nicht nur die aktuelle Verkehrsnachfrage im gesamten Netz berechnen, sondern insbesondere auch der zukünftige Verkehr modellieren, der von Veränderungen der Strukturdaten (bspw. Bevölkerungszuwachs bzw. -abnahme) oder des Straßennetzes (Netzfälle – bspw. Sperrung von Straßen etc.) beeinflusst wird.

Für die Stadt Willich wurde das Verkehrsmodell für den heutigen Zustand 2020 und die Nullprognose 2035 aufgebaut. Grundlage hierfür bildeten die Verkehrszählungen sowie die Daten der landesweiten Straßenverkehrszählung aus dem Jahr 2015. Das Verkehrsmodell basiert auf Strukturdaten zu den Einwohnerinnen und Einwohnern, Schülerzahlen sowie auf Angaben zu den Einkaufs- und Freizeitstandorten. Das Verkehrsmodell umfasst 99 Zellen in Willich und 79 Zellen im Umland (s. Abb. 4-2). Die Zelleneinteilung orientiert sich an der Flächennutzung der Stadt Willich.

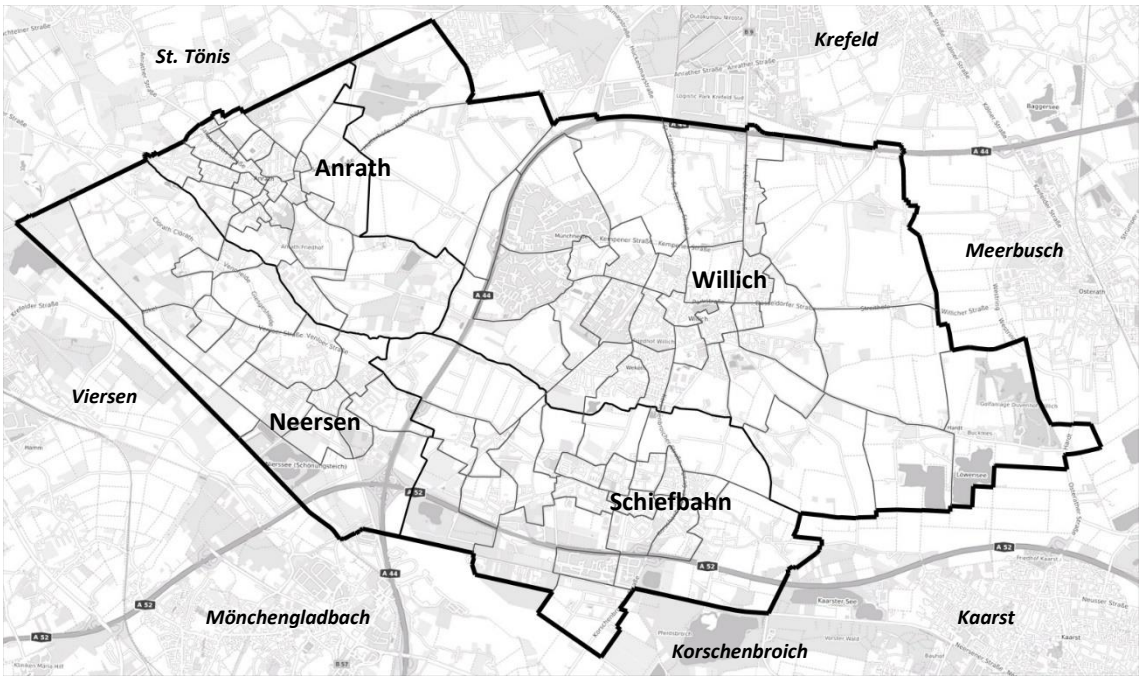


Abb. 4-2 Verkehrszellen für das Verkehrsmodell

Neben den Strukturdaten stellen die Mobilitätskennwerte eine entscheidende Kenngröße für die Ermittlung der Verkehrsmengen dar. Diese basieren auf der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr, die im September 2020 auf Stadtteilebene durchgeführt und ausgewertet worden ist (s. Kap. 3). Im Einzelnen sind dies:

- Wegehäufigkeit und Reisezweckverteilung
- Modal Split der Einwohnerinnen und Einwohner getrennt nach Reisezwecken
- Wegelängen und -zeiten

Ebenfalls aus der Haushaltsbefragung wird die Ausprägung der einzelnen Reisezwecke offengelegt. Im Verkehrsmodell werden diese noch differenziert nach Hin- und Rückrichtung aufgeteilt. Der Reisezweck Schule wird detailliert nach Grundschule und weiterführender Schule unterteilt und entsprechend anderen Altersgruppen der Wohnbevölkerung sowie Schulen zugewiesen. Die Struktur des Verkehrsmodells ist in folgender Abbildung 4-3 dargestellt.

Netze MIV, Radverkehr und ÖPNV				
	Binnen- und Quellverkehr Willich	**Zielverkehr (Einpendler nach Willich)**	**Lkw-Verkehr (Binnen-, Ziel- und Quellverkehr)**	**Durch-gangs-verkehr**
Verkehrszellen	99 Zellen in Willich	79 Zellen im Umland		
Strukturdaten auf Zellenebene	Strukturdaten auf Verkehrszellen in Willich	Struktur- und Pendlerdaten IT.NRW	Unter-nehmens-befragung und Güterver-kehrsmatrizen des BVWP 2035	Matrizen aus Verkehrs-stärkenkarte des Landes NRW
Mobilitätsdaten	Auswertung aus der HHB Willich	IT.NRW		
Verkehrsaufkommen	eigenständig auf der Basis der Daten aus HHB Willich	eigenständig anhand MiD/SrV		
Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl	eigenständig auf der Basis der HHB Willich	eigenständig anhand MiD/SrV		
Umlegung MIV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2030			
Umlegung ÖPNV	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2030			
Umlegung Rad	Gemeinsame Umlegung aller Matrizen für 2020 sowie Prognose 2030			

Abb. 4-3 Struktur des Verkehrsmodells

Das Verkehrsmodell wurde für den Istzustand 2020 aufgebaut und anhand der Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr 2020 und der Zählungsergebnissen kalibriert.

Die Kalibrierung des Verkehrsmodells erfolgt in drei Stufen:

1. Stufe: Vergleich Gesamtverkehr Haushaltsbefragung (HHB) 2020 und Verkehrsmodell

2. Stufe: Modal Split zwischen Haushaltsbefragung 2020 und Verkehrsmodell

3. Stufe: Eichung im Straßennetz anhand der Verkehrszählungen 2020 und des streckenbezogenen Kfz-Aufkommens anhand der Zählwerte im Straßennetz

4.1 Istzustand 2020

Die nachfolgende Abbildung 4.1-1 stellt den Istzustand 2020 der Verkehrsbelastungen auf das Straßennetz der Stadt Willich an einem normalen Werktag Montag bis Freitag im Querschnitt (sog. DTVw) dar. Vor allem an den Zubringerstraßen zu den Autobahnauffahrten sind hohe Belastungen zu verzeichnen.

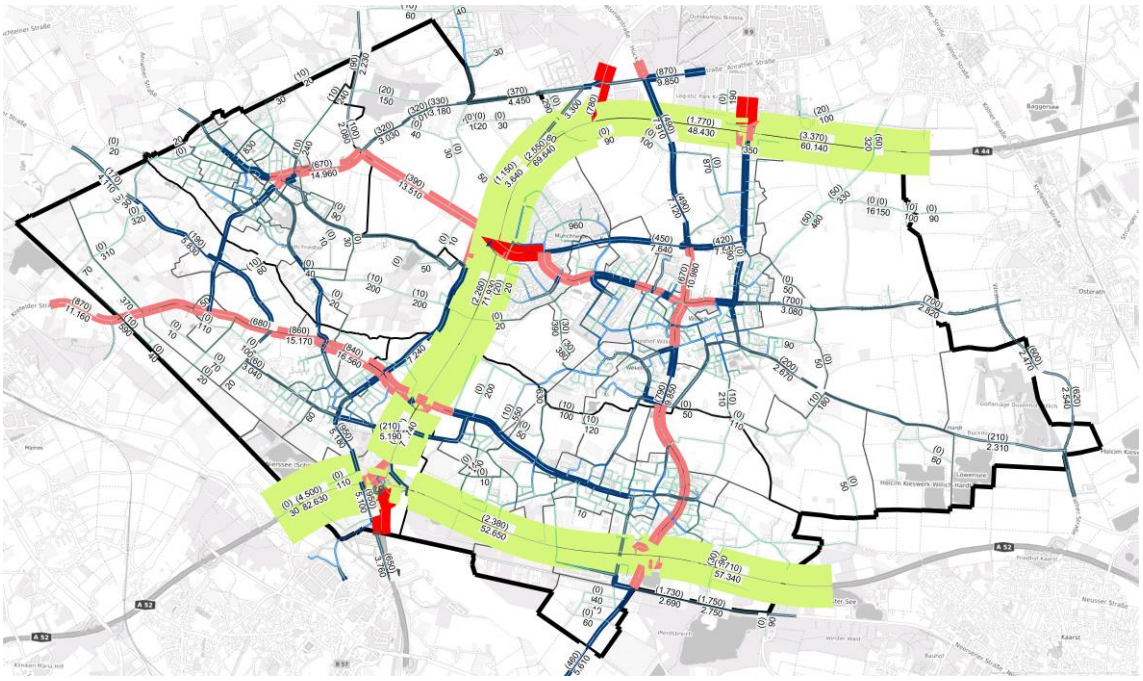


Abb. 4.1-1 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem Werktag

In Abbildung 4.1-2 ist der Binnenverkehr dargestellt.

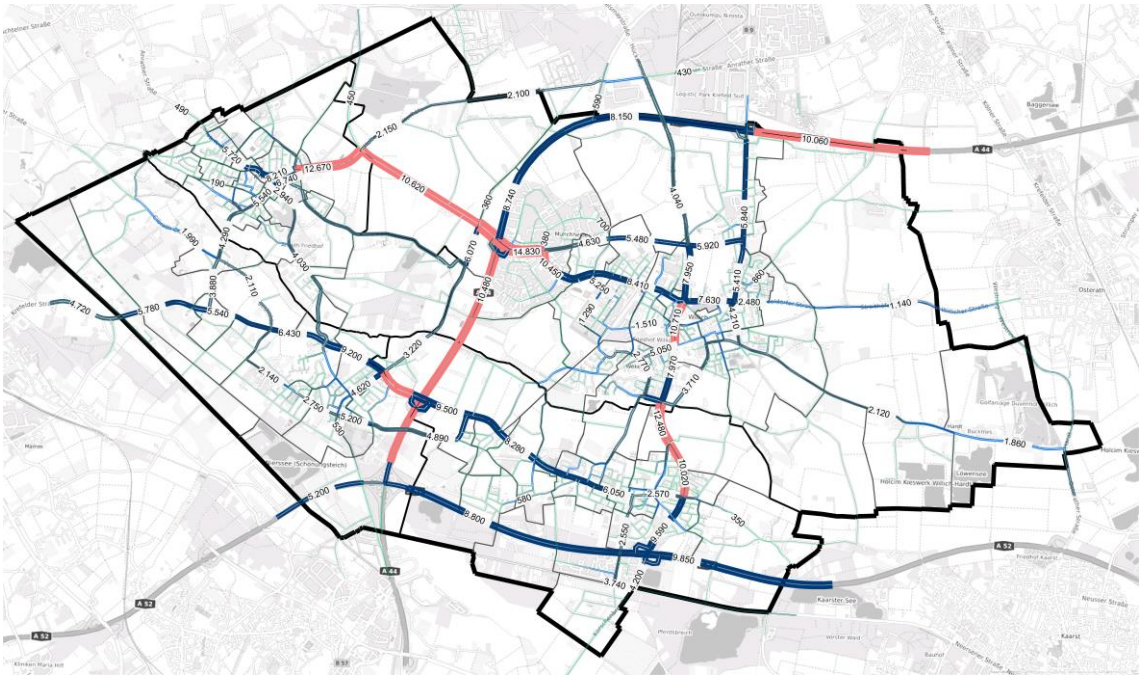


Abb. 4.1-2 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Binnenverkehr

Der Durchgangsverkehr ohne Bezug zu Willich ist in Abbildung 4.1-3 dargestellt. Es wird deutlich, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen relativ hoch ausfällt. Dies ist vor allem aufgrund der durch Willich verlaufenden Autobahnen und Autobahnanschlüsse zurückzuführen.

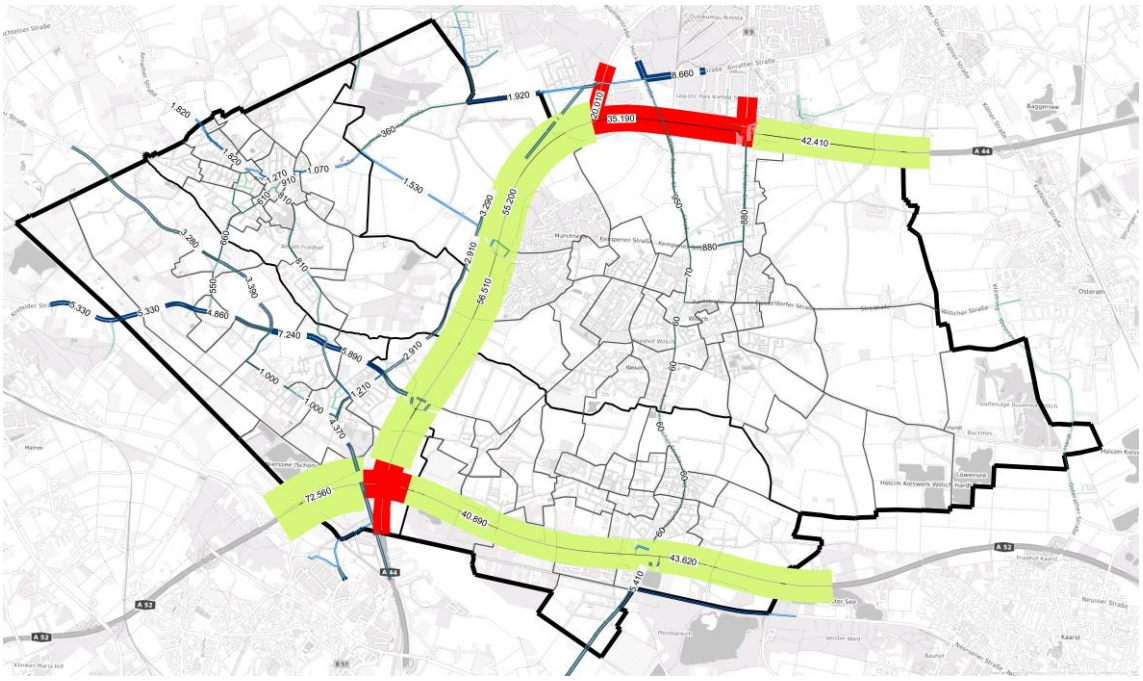


Abb. 4.1-3 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Durchgangsverkehr

4.2 Nullprognose 2035

Unter Nullprognose werden die Veränderungen der Verkehrsmengen und -verteilungen auf Grundlage der prognostizierten Bevölkerungsveränderungen und Flächenentwicklungen zum Prognosejahr 2035 ohne die Umsetzung weiterer verkehrsplanerischer Maßnahmen verstanden. Die Bevölkerung wird wie in Abb. 4.2-1 in den kommenden Jahren relativ konstant bleiben. Die Einwohnerzahl steigt von rund 52.000 auf 53.000 Einwohnerinnen und Einwohner. Neben den Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung fließen die geplanten Wohn- und Gewerbeflächen mit in die Nullprognose 2035 ein. In der nachfolgenden Tabelle ist die Bevölkerungsentwicklung der Stadtteile in Willich aufgeführt (s. Abb. 4.2-1).

EW Summe	2020	2035	Veränderung ggü. 2020
Willich	22.318	22.286	-0,15%
Anrath	11.044	11.099	0,50%
Neersen	6.951	7.288	4,85%
Schiefbahn	11.837	12.830	8,39%
Gesamt	**52.150**	**53.503**	**2,59%**

Abb. 4.2-1 Einwohnerentwicklung Stadt Willich 2020 und 2035

Eine weitere Grundlage zur Berechnung der Nullprognose ist die Annahme, dass die Regionalisierung der Mobilität, insbesondere auch hinsichtlich des Pendleraufkommens, weiter zunehmen wird. Dadurch wird sich in Zukunft der Anteil der Quell- und Ziel-Verkehre sowie der Durchgangsverkehre weiter erhöhen. Weitere infrastrukturelle Entwicklungen, wie bspw. die Errichtung neuer Straßen oder die Einführung der S28[31], werden in der Nullprognose 2035 nicht betrachtet.

Wie sich die Verkehrsmittelnutzung bezogen auf die einzelnen Verkehrsmittel für den Istzustand 2020 und der Nullprognose 2035 für den Binnen- sowie Ein- und Auspendlerverkehr zusammensetzt, ist der nachfolgenden Abbildungen 4.2-2 zu entnehmen.

[31] Zum Zeitpunkt der Erstellung der Nullprognose war die Verlängerung der S28 noch nicht beschlossen.

Binnen- und Auspendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt								
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV		KFZ	KFZ-Mitfahrer
Binnenverkehr	137.700	18.922	39.915	71.768	7.096		61.262	10.506
Ausfahrender Verkehr	24.019	0	642	21.693	1.684		19.269	2.424
Einfahrender Verkehr	24.019	0	641	21.701	1.677		19.276	2.425
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0		0	0
Gesamt 2035	**185.738**	**18.922**	**41.197**	**115.162**	**10.457**		**99.806**	**15.355**
Istzustand 2020	**177.266**	**18.228**	**39.481**	**109.437**	**10.120**		**94.879**	**14.558**
Differenz 2020 zu 2035	8.472	694	1.716	5.724	337		4.927	797
Zunahme 2035 zu 2020	4,8%	3,8%	4,3%	5,2%	3,3%		5,2%	5,5%
Einpendlerverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt								
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV		KFZ	KFZ-Mitfahrer
Binnenverkehr	0	0	0	0	0		0	0
Ausfahrender Verkehr	18.371	0	1.000	15.049	2.323		13.509	1.540
Einfahrender Verkehr	18.371	0	994	15.112	2.265		13.566	1.546
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0		0	0
Gesamt 2035	**36.743**	**0**	**1.994**	**30.161**	**4.588**		**27.075**	**3.086**
Istzustand 2020	**32.362**	**0**	**1.721**	**26.643**	**3.998**		**23.905**	**2.738**
Differenz 2020 zu 2035	4.380	0	273	3.518	590		3.170	348
Zunahme 2035 zu 2020	13,5%	0,0%	15,8%	13,2%	14,8%		13,3%	12,7%
Güterverkehr (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt								
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV		KFZ	KFZ-Mitfahrer
Binnenverkehr	4.505	0	0	4.505	0		4.505	0
Ausfahrender Verkehr	3.186	0	0	3.186	0		3.186	0
Einfahrender Verkehr	3.183	0	0	3.183	0		3.183	0
Durchgangsverkehr	0	0	0	0	0		0	0
Gesamt 2035	**10.875**	**0**	**0**	**10.875**	**0**		**10.875**	**0**
Istzustand 2020	**9.403**	**0**	**0**	**9.403**	**0**		**9.403**	**0**
Differenz 2020 zu 2035	1.472	0	0	1.472	0		1.472	0
Zunahme 2035 zu 2020	15,7%			15,7%			15,7%	
Gesamtverkehr mit Bezug von Willich (Nullprognose 2035) Werktag (Mo-Fr) im Querschnitt								
	Gesamt	Fuss	Rad	MIV	ÖPNV		KFZ	KFZ-Mitfahrer
Gesamt 2035	**233.356**	**18.922**	**43.192**	**156.197**	**15.045**		**137.756**	**18.441**
Istzustand 2020	**219.032**	**18.228**	**41.202**	**145.484**	**14.118**		**128.187**	**17.297**
Differenz 2020 zu 2035	14.324	694	1.989	10.714	927		9.569	1.145

Abb. 4.2-2 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Willich

Nicht in der Nullprognose enthalten sind verkehrslenkende Maßnahmen und Eingriffe in das Verkehrsnetz. Die sogenannten Planfälle werden isoliert berechnet, um ihre Wirkungen losgelöst von den „natürlichen“ Veränderungen der Nullprognose gegenüber dem Istzustand bewerten zu können. In der Abbildung 4.2-3 ist das Verkehrsaufkommen für das Prognosejahr 2035 für die Gesamtstadt dargestellt.

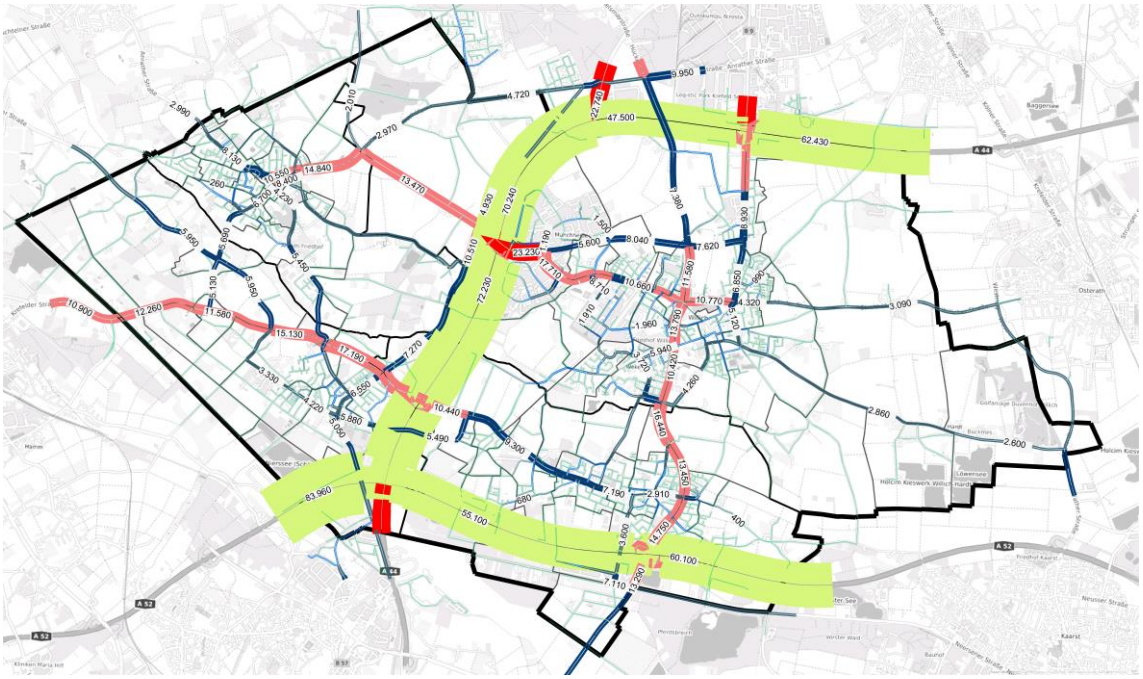


Abb. 4.2-3 Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Willich

Aus dem Verkehrsmodell können sich erste Handlungsfelder für die Stadt Willich an Knotenpunkten und Straßen mit hohen Verkehrsbelastungen ableiten.

Hoher Durchgangsverkehrsanteil mit Auswirkungen auf zentrale Bereiche:

- Straßenzug Hauptstraße/ Aachener Straße parallel zur A44 verlaufend
  ⇨ Verkehr aus MG nach Krefeld
- Straßenzug Rothweg/ Alte Landstraße durch Neersen
  ⇨ Bypass zur L29 und Umfahrung Knotenpunkt Am Schwarzen Pfuhl/ Hauptstraße in Neersen
- Viersener Straße/ Kirchplatz/ Bogenstraße
  ⇨ Verkehr aus Viersen nach Krefeld

Schleichverkehre auf den Wirtschaftswegen:

- Am Klapptor und Höterkesweg
- Diepenbroich

Straßen mit zu hohem Verkehrsaufkommen (Ausbaustandard passt nicht zur DTV)

- Schiefbahner Straße

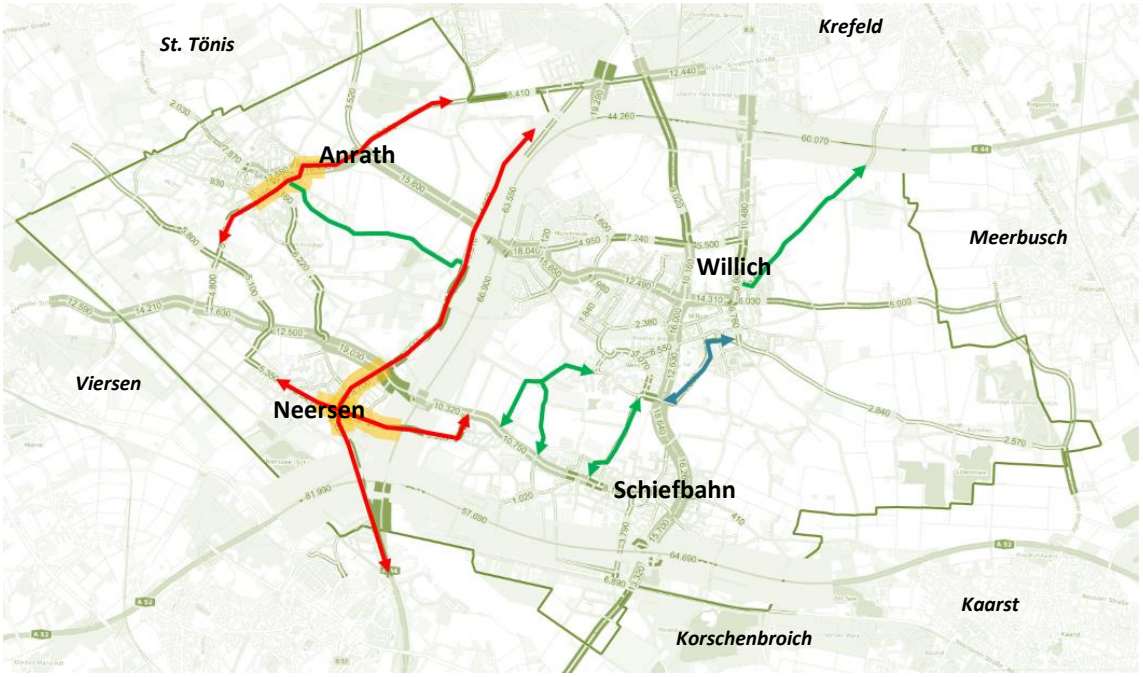


Abb. 4.2-4 Bereiche mit hohen Verkehrsbelastungen

Hohe Verkehrsbelastungen an Knotenpunkten:

- Bogenstraße/ Hochbendstraße in Anrath
- Schottelstraße/ Kempener Straße in Anrath
  ⇨ hoher Anteil abknickenden Fahrten
- Kempener Straße/ Aachener Straße
- Hanns-M.-Schleyer Straße/ Kempener Straße/ Zufahrt A44
- Kempener Straße/ Anrather Straße
  ⇨ hoher Anteil an abknickenden Fahrten
- Kreisverkehrsplatz Parkstraße/ St.-Tönis-Straße
  ⇨ Grenzbelastung für einen einspurigen Kreisel (Summe Einfahrten höher als 25.000 Kfz/Tag)
- Kreuzung Korschenbroicher Straße/ Schiefbahner Straße
- Kreuzung Korschenbroicher Straße/ Tupsheide
- Am Schwarzen Pfuhl/ Hauptstraße in Neersen

5 Leitbild- und Szenarienentwicklung

Ziel dieses Kapitels 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 Szenarienentwicklung wurden die relevanten Akteure aus Verwaltung und Politik (Ausschusssitzung) 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 Willich 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.

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 Verkehrsteilnehmenden.

Auf der Grundlage des entwickelten Verkehrsmodells „Istzustand 2020" ist unter Beachtung der zukünftigen Einwohner-, Beschäftigten- und Pendlerentwicklung sowie der Veränderung der Mobilitätsstrukturen (demografischer Wandel, erhöhte Mobilitätskosten usw.) eine Strukturprognose der Stadt Willich für das Jahr 2035 erstellt worden. Ziel des Konzeptes ist es, ein umsetzbares Leitbild für den Verkehr und die Mobilität mit abgestimmten Handlungsfeldern zu entwickeln und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden konkreten Handlungsfelder und Maßnahmenvorschläge zu setzen. Hierfür wurden drei Szenarien skizziert, die die verkehrliche Ausrichtung des Leitbildes umschreiben. Eine detaillierte Beschreibung der Szenarieninhalte ist dem Anhang 2 zu entnehmen.

- Szenario 1: Stadtverträglicher Verkehr
- Szenario 2: 50 % MIV und 50 % Umweltverbund
- Szenario 3: Klima- und bürgerfreundlicher Verkehr

In Abbildung 5-1 ist der Modal Split für den Ist-Zustand (Nullprognose) und die drei Szenarien dargestellt. Der Ist-Zustand wurde durch die HHB im Jahr 2020 ermittelt (vgl. Kap. 3.2). Im Szenario 1 ist eine nur geringe Veränderung zum Ist-Zustand zu verzeichnen. Nur geringfügig werden MIV-Wege eingespart (Abnahme 5 % gegenüber dem Ist-Zustand) und nur wenige Wege mehr mit dem Umweltverbund (Fuß/ Rad/ ÖPNV) zurückgelegt. Im Szenario 2 ist eine MIV-Verlagerung auf den Umweltverbund von 11 % prognostiziert. Im Szenario 3 sinkt der Modal Split-Anteil des MIV um 18 % und steigt gleichzeitig im ÖPNV, Fuß- und Radverkehr.

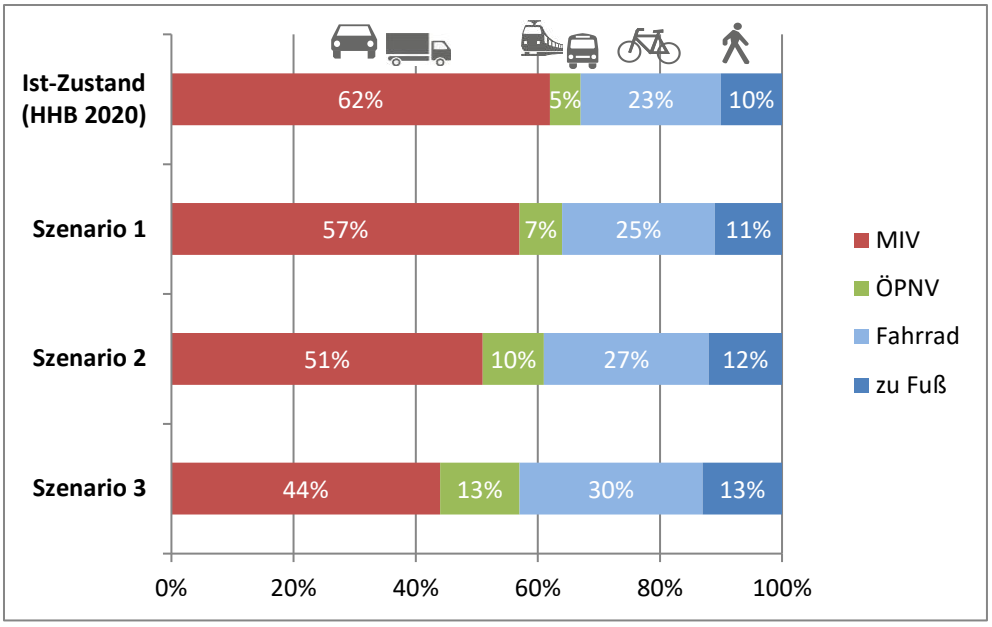


Abb. 5-1 Modal Split Ist-Zustand und Szenarien

Zur Leitbild- und Szenarienentwicklung wurden alle relevanten Akteure aus Verwaltung, Politik und die Bevölkerung einbezogen. Am 22. April 2021 wurden die drei Szenarien und deren Inhalte der Politik im Planungsausschuss präsentiert. Zudem wurden die Ergebnisse der Online-Beteiligung „mobiGator“ aus der Öffentlichkeit präsentiert, die eine erste Richtung der Bevölkerung zu den Szenarien wiederspiegelte (vgl. Kap. 1.3).

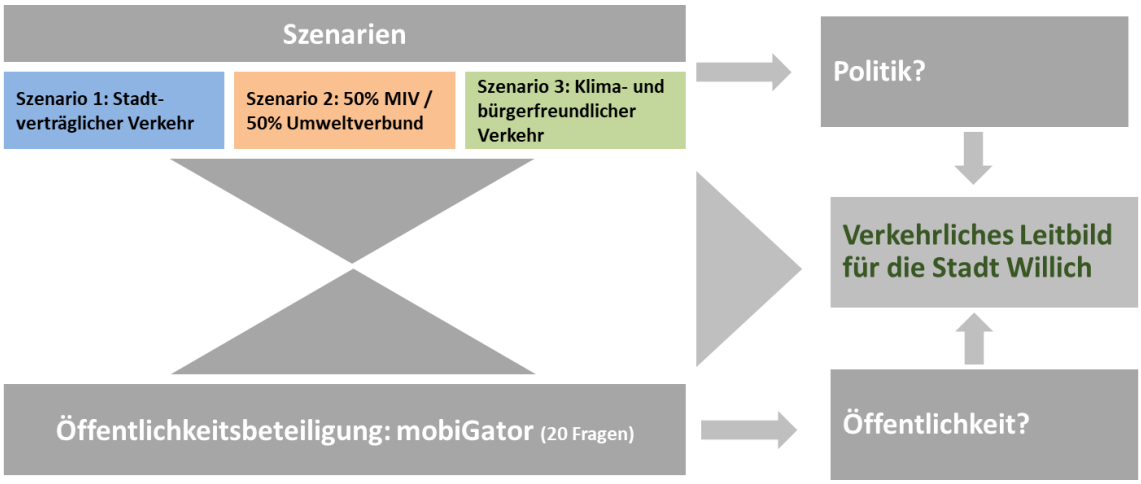


Abb. 5-2 Herleitung des verkehrlichen Leitbildes

Während die erste Bürgerveranstaltung zu einem festen Termin stattgefunden hat, konnten an der Online-Beteiligung „mobiGator“ alle Interessierten zeit- und ortsunabhängig teilnehmen. Die Bürgerinnen und Bürger wurden eingeladen, Ihre Meinung anhand eines Fragenkatalogs zu verschiedenen Verkehrsthemen (Fuß- und Radverkehr, Bus- und Bahn, Autoverkehr) zu geben. Die rund 20 Fragen mit jeweils drei Antwortmöglichkeiten (randomisiert) wurden nach Verkehrsmitteln gegliedert. Jede Antwort konnte indirekt einem Szenario zugeordnet werden, so dass eine Tendenz zur künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Willich abgeleitet werden konnte. Die drei Szenarien unterscheiden sich jeweils hinsichtlich ihrer Intensität zur Förderung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilität auf dem Weg zur Verkehrswende.

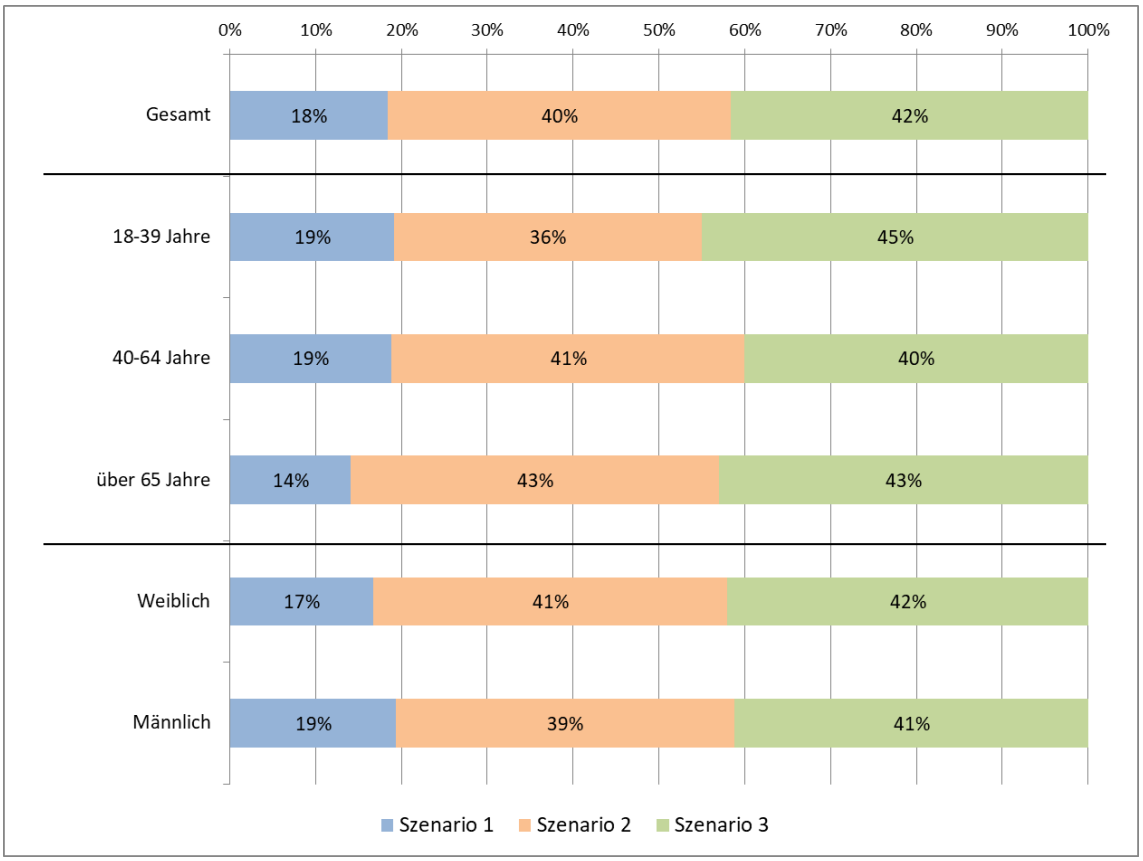
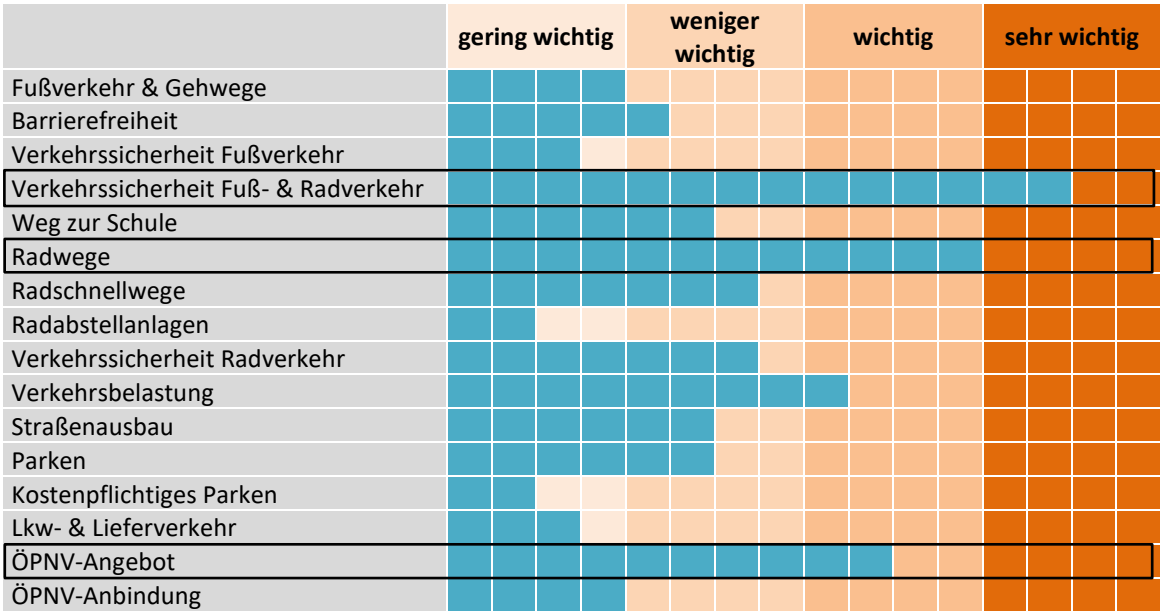


Abb. 5-3 „mobiGator“: Ergebnisse der Wahl des Szenarios nach Altersgruppe und Geschlecht

Anhand des Fragenkatalogs konnte eine Tendenz der Befragten zu den Szenarien abgeleitet werden. Die Ergebnisse zeigen, dass die Teilnehmenden zu den Szenarien 2 und 3 tendieren. 40 % der Befragten stimmten für Szenario 2 und 42 % für Szenario 3. Diese Ergebnisse wurden der Politik vorgelegt, welche die Ergebnisse bei der eigenen Entscheidungsfindung berücksichtigt haben.

Zusätzlich konnten die Befragten am Ende eine Auswahl an Verkehrsthemen priorisieren. Es bestand die Möglichkeit, drei Themen zu markieren, die den Teilnehmenden besonders wichtig sind. Den Themen Verkehrssicherheit von Fuß- und Radverkehr, Radwege sowie das ÖPNV-Angebot in Willich wurde eine hohe Bedeutung zugeordnet. Die Priorisierung der Themen deckt sich sowohl mit dem Handlungsbedarf als auch mit den Inhalten des MoVe.



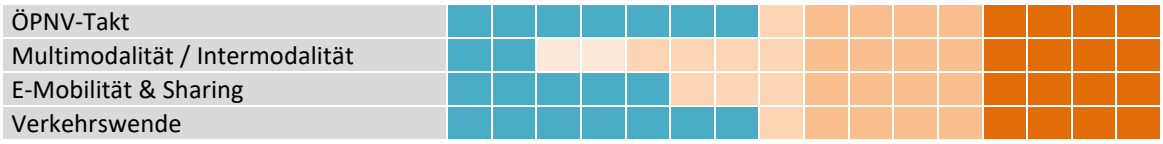


Abb. 5-4 Ergebnisse des „mobiGators“: Gewichtung einzelner Themen

Am 17. Juni 2021 hat sich die Politik im Rahmen einer Sitzung des MoVe für das Szenario 3 entschieden. Eingegangene Anregungen aus der Politik wurden in die Szenarien und die daraus abgeleiteten Leitsätze eingearbeitet. Mit dem Szenario 3 strebt die Stadt Willich zukünftig einen bürger- und klimafreundlichen Verkehr im Stadtgebiet an.

Die übergeordneten Leitsätze für die Mobilität in der Stadt Willich sind:

Willich leistet einen Klimaschutzbeitrag

- Willich möchte umweltschädliche, CO_2-intensive Verkehrsmittelangebote insgesamt reduzieren.
- Die Stadt Willich zielt darauf ab, klimafreundliche Antriebe und Verkehrsmittel auszubauen.
- Der nicht motorisierte Verkehr (Fuß- und Radverkehr) wird aus sozialen und ökologischen Gründen verstärkt gefördert.

Willich reduziert verkehrsbedingte Belastungen

- Mensch und Umwelt sollen von verkehrsbedingten Einflüssen entlastet werden, um mehr Lebensqualität zu schaffen, insbesondere für Kinder und Jugendliche.
- Eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ermöglicht eine fuß- und radverkehrsfreundliche Stadt im Sinne einer „Stadt der kurzen Wege“.
- Die Ansprüche von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden genießen Vorrang gegenüber denen des MIV.
- Der Flächenverbrauch für den MIV in Willich wird reduziert, so dass mehr Platz für umweltfreundliche Verkehrsarten sowie Grün- und Aufenthaltsflächen bleibt.

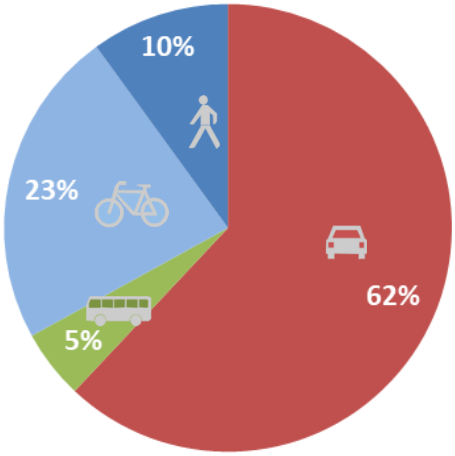
Willich gestaltet die Mobilität zukunftsfähig

- Die Mobilität für die Bürgerinnen und Bürger in Willich wird gewährleistet, unabhängig davon, wo sie in der Stadt leben und wie viel Geld sie haben.
- Es werden stets die Mobilitätsbedürfnisse sämtlicher Nutzergruppen gewahrt, insbesondere sensibler Nutzergruppen wie Kindern, Jugendlichen und mobilitätseingeschränkten Personen.
- Die Qualität und Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebotes in Willich sind zu verbessern und ein verständliches, kostengünstiges Tarifsystem zu ermöglichen.
- Willich setzt sich für eine verkehrsartenübergreifende Nutzung der Verkehrsmittel ein (Multi-/ Intermodalität).
- Dort, wo es möglich ist, werden neue, innovative und für Willich sinnvolle und zielführende Mobilitätsangebote entwickelt und verstärkt gefördert.
- Die Stadt Willich stellt sich im Bereich Mobilität und Verkehr zukunfts- und richtungsweisend auf. Innovative, digitale Mobilitätsangebote und -lösungen ebnen den Weg hin zur lokalen Verkehrswende.

Willich gewährleistet die Effizienz des Verkehrssystems

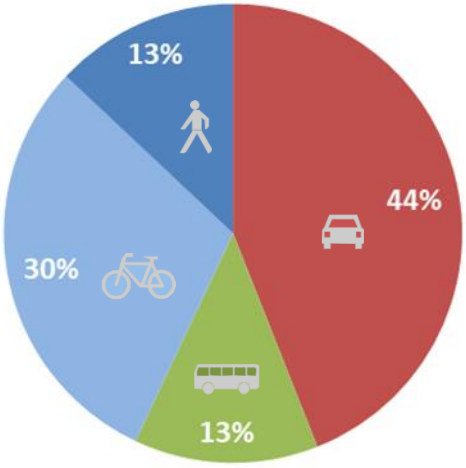
- Die Stadt Willich erstrahlt als lebens- und arbeitswerte Stadt am Niederrhein. Die Erreichbarkeit von wesentlichen Quellen und Zielen wird beibehalten und sukzessive verbessert.
- Willich gewährleistet eine verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität.
- Es werden angepasste, stadt- und situationsgerechte Geschwindigkeiten erreicht.
- Für Pendler werden alternative, umweltfreundliche Verkehrsmittelangebote geschaffen.

Ist-Zustand



- MIV-Wege/ Tag: ca. 112.800 Wege
- ÖV-Wege/ Tag: ca. 9.100 Wege
- Radverkehrswege/ Tag: ca. 41.800 Wege
- Fußverkehrswege/ Tag: ca. 18.200 Wege

Leitbild



- MIV-Verlagerung/ Tag: ca. -32.800 Wege
- ÖV-Verlagerung/ Tag: ca. + 14.600 Wege
- Radverkehrsverlagerung/ Tag: ca. 12.700 Wege
- Fußverkehrsverlagerung/ Tag: ca. 5.500 Wege

Abb. 5-5 Modal Split Ist-Zustand und des Leitbildes inkl. Verkehrsverlagerung

6 Maßnahmenkonzept

6.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Maßnahmen zusammen, die sich auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Stadt Willich sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung ergeben haben. Dabei wurden Maßnahmen und Handlungsfelder für die Gesamtstadt entwickelt, um den Verkehr im Stadtgebiet nachhaltiger zu gestalten. Das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept berücksichtigt dabei die Gesamtmobilität, bei dem der Fokus vor allem im Bereich des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) liegt. Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild für die Stadt Willich entwickelt worden und so ausgelegt, dass der Ziel-Modal-Split 2035 erreicht werden kann.

Aus Gründen der Förderung des Klima- und Umweltschutzes ist eine Senkung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 62 % auf rund 44 % in Willich vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden.

Die eingegangenen politischen Anträge der Stadt Willich wurden an den Gutachter übermittelt und nach Überprüfung ggfs. in das Maßnahmenkonzept mit aufgenommen. Die Anträge inkl. der Abwägung sind in Anhang 6 zu finden.

Im Bereich des **MIV** sind daher Maßnahmenvorschläge zur stadtverträglichen Gestaltung aber auch die Einrichtung von Einbahnstraßen enthalten.

Hinter dem **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.

Ein Schwerpunkt der Maßnahmenkonzeption liegt auf dem **Ruhenden Verkehr**. Die Parkraumerhebungen haben umfangreiche Erkenntnisse über die Auslastung der öffentlichen Stellplätze der jeweiligen Stadtteilzentren geliefert. Aufgrund dessen werden die nachfolgenden Maßnahmen detaillierter ausgeführt und Empfehlungen zum künftigen Umgang mit dem öffentlichen Parkraum gegeben.

Die Maßnahmenvorschläge für den **ÖPNV** beziehen sich sowohl auf den lokalen und regionalen Busverkehr sowie auf die bereits beschlossene Verlängerung der S28, der eine regionale Bedeutung zugesprochen werden kann. Dabei werden bestehende Planungen, wie bspw. die Einführung der X49 mit aufgegriffen, teilweise weiterentwickelt und Synergieeffekte mit weiteren Maßnahmenvorschlägen geschaffen.

Für den **Radverkehr** wurde ein hierarchisiertes Netz (Analysenetz) für den Alltagsradverkehr abgeleitet und priorisiert, bei dem wichtige Quell- und Zielgebiete im Stadtgebiet berücksichtigt wurden. Mithilfe von definierten Qualitätsstandards für den Radverkehr wurden detaillierte Maßnahmen auf dem Analysenetz entwickelt, die in einer Maßnahmentabelle zusammengefasst sind.

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.

Unter **Multimodalität** sind Vorschläge zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel sowie betriebliches, kommunales und schulisches Mobilitätsmanagement gefasst. Abschließend beinhaltet das Handlungsfeld **Digitalisierung** das Thema E-Mobilität und die Ausweisung einer Teststrecke für einen autonom fahrenden Kleinbus.

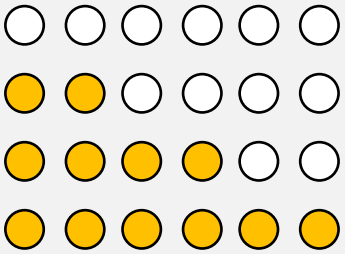
Die Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den folgenden Seiten sind alle Maßnahmen aufgeteilt auf die jeweiligen Verkehrsträger und Handlungsfelder aufgeteilt und Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

Für die oben aufgeführten Schwerpunkte wurden detaillierte Maßnahmensteckbriefe entwickelt.

Handlungsfeld	Maßnahme
MIV 1	Stadtverträgliche Straßen
MIV 2	Bypass Wekeln zur Anschlussstelle Neersen
MIV 3	Einbahnstraßen Anrath und Schiefbahn
MIV 4	Ortsumgehung Nord Anrath
MIV 5	Ortsumgehung Ost Willich
LKW 1	Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots
LKW 2	Die letzte Meile: Micro-Hub's
RV 1	Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem
RV 2	Neue Stellplatzsatzung
RV 3	Neue P+R-Parkplätze
ÖPNV 1	Verlängerung der S28 bis nach Viersen
ÖPNV 2	Straßenbahnnetz aus Krefeld/ Meerbusch
ÖPNV 3	Ringbuslinie
ÖPNV 4	Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)
ÖPNV 5	Einführung On-Demand-Verkehr
ÖPNV 6	E-Busse
ÖPNV 7	ÖPNV-Barrierefreiheit
RAD 1	„Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte
RAD 2	Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet
RAD 3	Radschnellweg Krefeld – Willich – Mönchengladbach
RAD 4	Radschnellweg Willich – Düsseldorf (perspektivisch)
RAD 5	Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen
FUSS 1	Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen
FUSS 2	Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
FUSS 3	Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern (z. B. Shared Space)
MULT 1	Ausbau und Neubau von Mobilstationen
MULT 2	Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements
MULT 3	Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements
MULT 4	Mobilitätsmanagement an Schulen
DIGI 1	Förderung der E-Mobilität
DIGI 2	Schaffung einer Pilotstrecke für autonome Kleinbusse

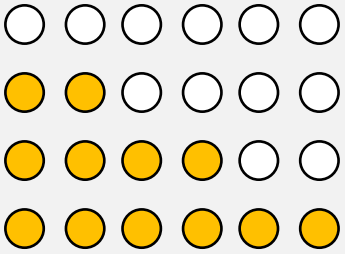
In den Maßnahmensteckbriefen sind Farbskalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden. Eine grobe Kostenschätzung ist dem Stufenkonzept (vgl. Kapitel 7) zu entnehmen.

Umsetzungszeitraum



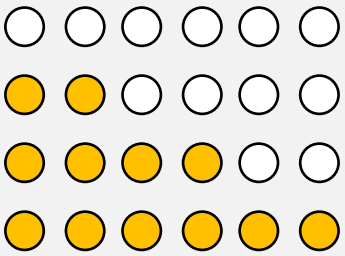
beständige und fortlaufende Umsetzung
kurzfristige Umsetzung
mittelfristige Umsetzung
langfristige Umsetzung

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

6.2 Maßnahmen MIV

Im Mobilitätskonzept für die Stadt Willich ist aufgrund des zugrundeliegenden Leitbildes eine Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 62 % auf rund 44 % vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden.

Unabhängig davon wird aber der Autoverkehr auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Stadt Willich spielen. Eine zu starke Fokussierung auf den Autoverkehr wirkt sich jedoch negativ auf die Bereiche Sicherheit und Aufenthaltsqualität für andere Verkehrsmittel aus. Es gilt daher, das richtige Maß an restriktiven Maßnahmen für den MIV sowie angebotsorientierten Maßnahmen für die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu finden.

Die größte Herausforderung für die Stadt Willich sind die hohen Anteile am Durchgangsverkehr in den historisch gewachsenen Ortskernen. Der Straßenraum ist häufig sehr begrenzt, sodass es zu Konflikten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden kommt.

Neben der stadtverträglichen Umgestaltung von Straßenräumen wird an verschiedenen Knotenpunkten eine Optimierung zum besseren Verkehrsfluss im Stadtgebiet vorgeschlagen. Hierunter fallen bspw. auch die Prüfung zur Errichtung eines Kreisverkehrsplatzes am Knotenpunkt „Venloer Straße (L29)/ Am Schwarzen Pfuhl (L361)/ Hauptstraße (L361)“. Zwischen Schiefbahn und Willich werden derzeit viele Kfz-Wege über landwirtschaftliche Wege zur Fahrzeitverkürzung in das Wohngebiet Wekeln vorgenommen. Durch einen Bypass wird eine deutliche Entlastung der Wirtschaftswege erzeugt. Die Ausweisung von Einbahnstraßen in den Ortskernen sollen unerwünschte Verkehrsbelastungen reduzieren und einen Beitrag zur Reduzierung der Durchgangsverkehre leisten. Zudem werden Ortsumgehungen in den Stadtteilen Anrath und Schiefbahn thematisiert, die im Hinblick von lärm- und schadstoffreduzierenden Wirkungen in den Ortskernen empfehlenswert sind.

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

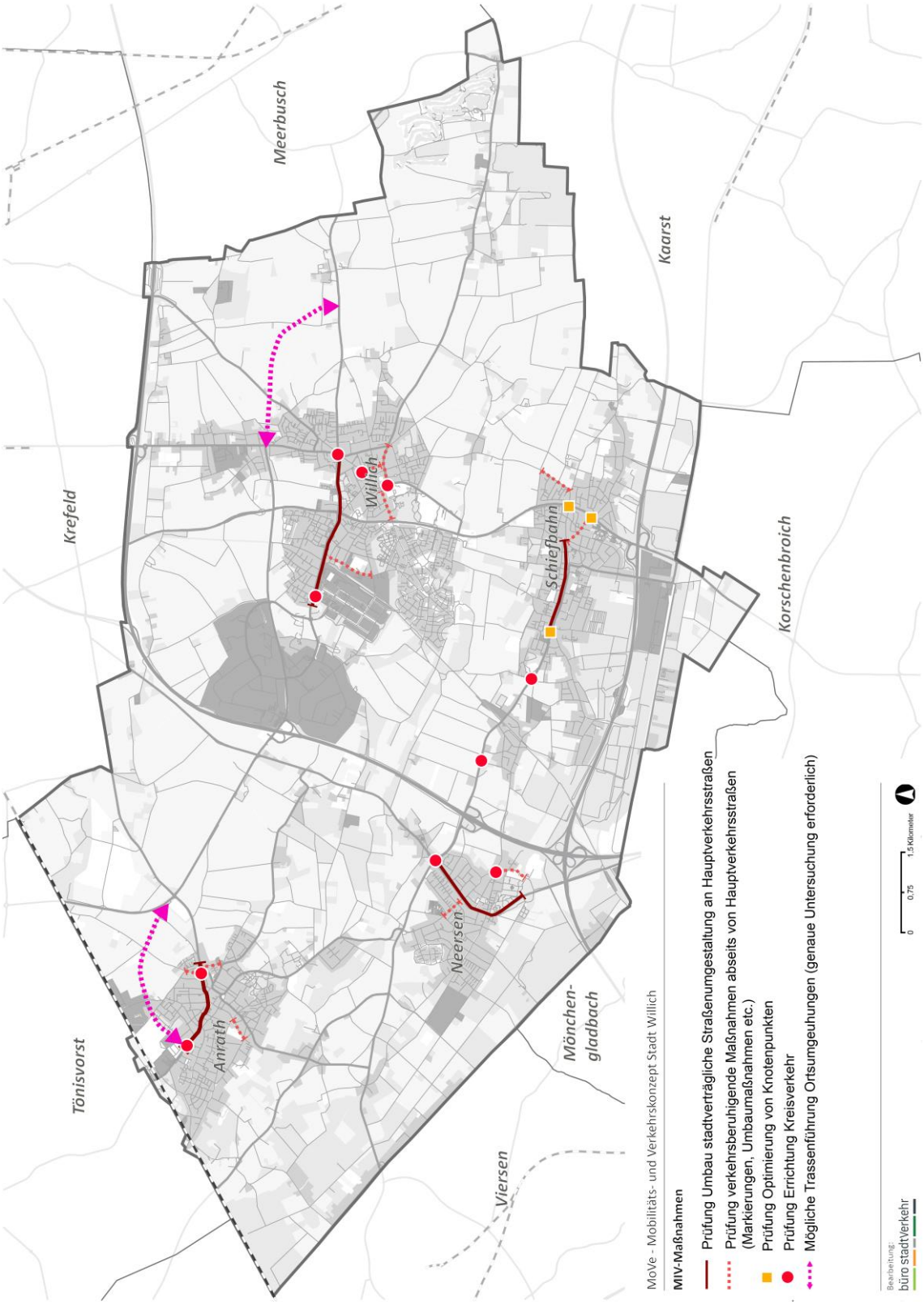


Abb. 6.2-1 Übersicht Maßnahmen MIV

MIV 1 Stadtverträgliche Straßen

Beschreibung

Die Gestaltung von stadtverträglichen Straßen in den jeweiligen Ortskernen Willichs führen zu einer Stärkung und Förderung der Nahmobilität. Überdimensionierte Straßenräume können zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel genutzt bzw. umgewandelt (Entsiegelung) werden. Durch bauliche Elemente, Beschilderungen und Markierungen wird der Kfz-Verkehr entschleunigt, wodurch die Verkehrssicherheit erhöht wird. Die Maßnahmen setzen sich zusammen aus:

- Stadtverträgliche Straßenumgestaltung von Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen abseits von Hauptverkehrsstraßen
- Knotenpunkte und Kreisverkehrsplätze

Für bestimmte Hauptverkehrsstraßen wird zur Verkehrsreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit eine bauliche Straßenumgestaltung durch Neuaufteilung des Straßenquerschnitts empfohlen.

Darüber hinaus werden verkehrsberuhigende Maßnahmen auch abseits von Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen. Für einzelne Straßen erfolgt die Beschreibung möglicher Maßnahmen getrennt nach Stadtteilen. Vor Umsetzung sind entsprechende Abstimmungen und Detailpläne zu erstellen.

Bei den Planungen zur Umgestaltung der Straßenräume müssen die Belange des Busverkehrs berücksichtigt werden.

Ziel

- Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs durch bauliche Elemente
- Reduzierung des MIV in den Ortskernen
- Stadtgestalterische Aufwertung der zentralen Bereiche
- Stadtgestalterische Aufwertung der Ortskerne
- Erhöhung Wohnwert in den verkehrsberuhigten Bereichen

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte

- Erstellung von Entwürfen und Vorplanungen für bestimmte Straßenabschnitte und Knotenpunkte sowie Kostenschätzung
- Bürgerbeteiligungen

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

➔ Für jede Maßnahme ist im Detail zu prüfen, welche der Förderprogramme sinnvoll ist bzw. auch bei Bedarf eine Kombination möglich ist.

Umsetzungszeitraum

●●●●●●

Kosteneinschätzung

●●●●○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 2 | MIV 3 | MIV 4 | MIV 5 | LKW 2

Stadtverträgliche Straßenumgestaltung von Hauptverkehrsstraßen

- Jakob-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (L361)
- Hauptstraße (Ortsdurchfahrt Neersen zwischen L29 und Virmondstraße)
- Hochstraße zwischen Langebendstraße und Linsellesstraße (L361)
- Bahnstraße/Parkstraße zwischen Weststraße und L26/L382

Nachfolgend werden für die vier genannten Straßen mögliche Umgestaltungen innerhalb des bestehenden Straßenabschnittes beispielhaft aufgezeigt.

Anrath: Jakob-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (L361)

- Derzeit Tempo 50 km/h
- Die Straßenraumbreite schwankt zw. 12,00 und 17,50 m
- Neuaufteilung des Straßenraumes mit durchgängigem beidseitigem Radfahrstreifen (1,85 m), unter 14,50 m Straßenquerschnitt
- In einigen Bereichen sind Parkstreifen möglich (mit Baumscheibe) bei Querschnittsbreiten ab 17,00 m
- Bei Querschnitten unter 14,50 m ist punktueller Grunderwerb erforderlich

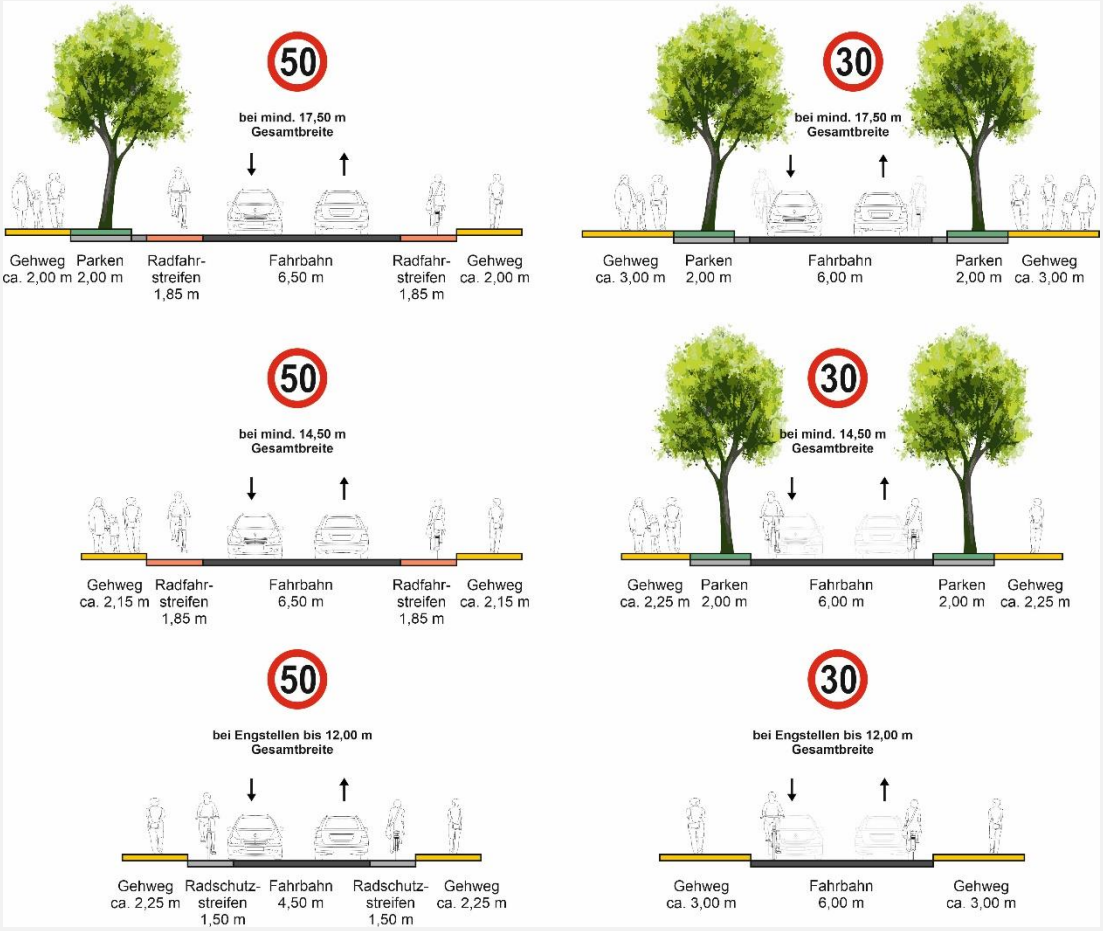


Abb. 6.2-2 Beispielquerschnitte Jakob-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (L361)

Neersen: Hauptstraße (zwischen L29 und Kirchhofstraße)

- Die Straßenraumbreite beträgt durchgängig ca. 14,50 m und ist für Tempo 50 ausgelegt.
- Neuaufteilung des Straßenraumes mit durchgängigem beidseitigem Radfahrstreifen (1,85 m) und kompletter Verzicht auf Parken auf beiden Straßenseiten.

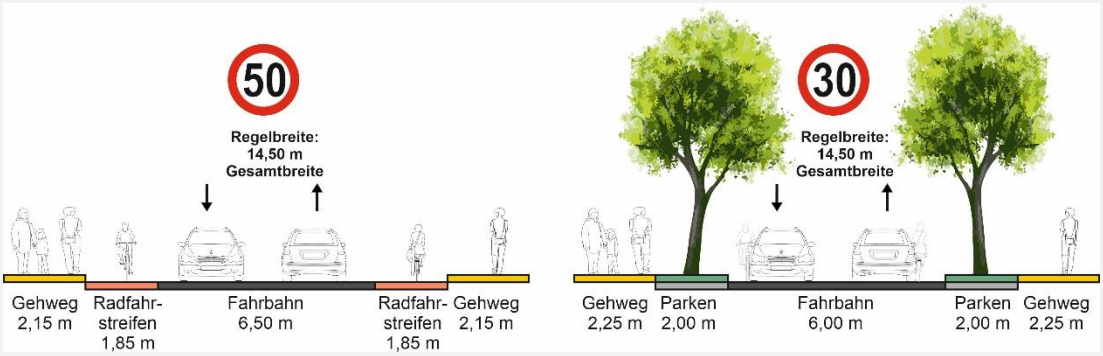


Abb. 6.2-3 Beispielquerschnitte Hauptstraße

Schiefbahn: Hochstraße zwischen Langebendstr. und Linsellesstr. (L361)

- Die Straßenraumbreite beträgt hier in der Regel ca. 15,50 m und ist für Tempo 50 ausgelegt.
- Neuaufteilung des Straßenraumes mit durchgängigem beidseitigem Radfahrstreifen (1,85 m) und kompletter Verzicht auf Parken auf beiden Straßenseiten.

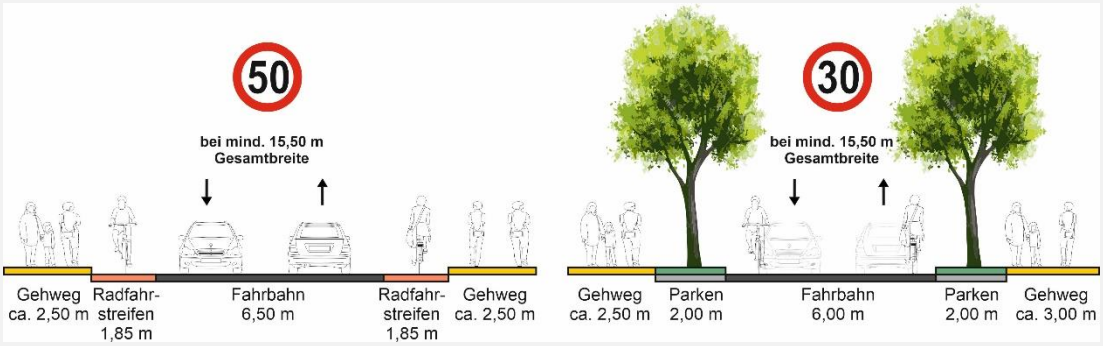


Abb. 6.2-4 Beispielquerschnitte Bahnstraße/Parkstraße

Willich: Bahnstraße/Parkstraße zwischen Weststraße und L26/L382

- Die Straßenraumbreite beträgt durchgängig ca. 12,00 m bis 17,5 m und ist für Tempo 50 ausgelegt.
- Neuaufteilung des Straßenraumes mit durchgängigem beidseitigem Radschutzstreifen (1,50 m)
- Bei mind. 17,50 m Straßenbreite ist auf beiden Seiten Parken möglich, bei 15,00 m Straßenbreite ist nur einseitiges parken möglich.
- Bei Straßenbreiten unter 13,00 m kompletter Verzicht auf Parken
- Querungsstellen (Mittelinsel) alle 100 m unter Verzicht von Parken

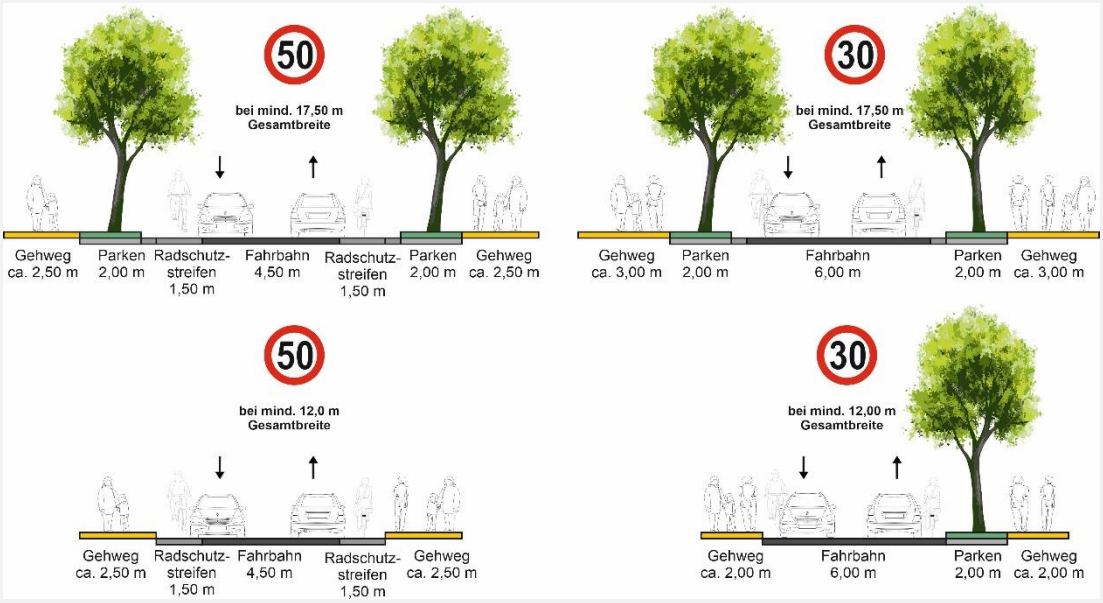


Abb. 6.2-5 Beispielquerschnitte Hochstraße

Anmerkung: Alternativ könnte bei einer möglichen Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen (u.a. StVO) hinsichtlich der Ausweisung von Tempo 30 innerorts auf die Radverkehrsanlagen verzichtet werden (Radfahren im Mischverkehr). So kann die Straße gestalterisch besser aufgewertet werden (Parken, Straßenbäume usw.).

Verkehrsberuhigende Maßnahmen abseits von Hauptverkehrsstraßen

Anrath	
Hochbendstraße (zwischen Schottelstraße und Straße „Am Krickerhof“)	• Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf 5,00 m nördlich der L 361 und südlich auf 6,50 m (Busverkehr) • Nördlich der L361 wechselseitige straßenbegleitende Stellplätze mit Baumscheiben (Verschwenkungen) • Umbau Kreuzung „Am Krickerhof“/Hochbendstr./Klein-Kollenburg-Str.) ➔ Vergrößerung der Gehwegflächen sowie Querbarkeit für Fußgänger
Hausbroicher Straße (zwischen Schottelstraße und Fadheider Straße) ➔ siehe hierzu auch RAD 2	• Errichtung einer Fahrradstraße • Geschwindigkeitsreduzierende Elemente auf der Hausbroicher Straße durch versetzte Baumscheiben
Johannesstraße ➔ siehe hierzu MIV 3	• Reduzierung der Fahrbahnbreite auf das notwendige Maß (Einbahnstraße mit Radverkehr = 4,50 m) durch Umbau der Straße • Keine Stellplätze auf der nördlichen Seite der Straße
Neersen	
Kirchhofstraße (zwischen Neustraße/Hauptstraße)	• Errichtung von straßenbegleitenden Stellplätzen durch Markierung von Parkflächen und Baumscheiben im Wechsel (Geschwindigkeitsreduzierung durch Verschwenkungen)
Pappelallee (zwischen Rothweg und Vinhofer Schule) ➔ siehe RAD 2	• Errichtung einer Fahrradstraße • Errichtung von wechselseitigen Baumscheiben (Verschwenkungen)
Schiefbahn	
Königsheide (zwischen Willicher Straße und Korschenbroicher Straße) ➔ siehe hierzu MIV 3	• Umwandlung in eine Einbahnstraße zusammen mit der Straße „Tupsheide“ mit Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung • Markierung Radfahrstreifen in entgegengesetzter Richtung und Anpassung straßenbegleitendes Parken • Anpassung Knotenpunkte an der L382 (Wegfall Linksabbiegerspur)
Bertzweg (zwischen Tupsheide und Leinenweg)	• Prüfung Tempo-30 Zone mit Beginn und Ende durch Baumtore (Befahrbarkeit sicherstellen für Linie 055) • Herausnahme Durchgangs- und Schleichverkehre durch Verschwenkungen (z. B. Baumscheiben im Wechsel)
Willich	
Grabenstraße (zwischen Brauereistraße und Burgstraße) ➔ siehe FUSS 3	• Prüfung Umbau zu Shared Space • Einengungen in zwei bis drei Stellen (Querungsbereiche für Fußgänger) zur Geschwindigkeitsreduzierungen
Hülsdonkstraße zwischen Korschenbroicher Straße und Schiefbahner Straße	• Reduzierung der Fahrbahnbreiten auf 5,50 m (Busverkehr) • Neuordnung straßenbegleitendes Parken durch Baumscheiben (Beginn und Ende)
Dammstraße/ Neusser Straße (zwischen Schiefbahner Straße und Martin-Rieffert-Straße)	• Minikreisel an der Schiefbahner Straße /Dammstraße mit FGÜ-Anlagen um den Kreisel • Reduzierung der Fahrbahnbreiten für den Begegnungsfall Pkw/Pkw (4,75 m) und Neuordnung straßenbegleitendes parken durch Markierung und ggfs. Baumscheiben (Beginn und Ende)

	• Prüfung FGÜ-Anlage auf der Neusser Straße westlich Kreuzung Martin-Rieffert-Straße/Ritterstraße
Moltkestraße (zwischen Bahnstraße und An Liffersmühle)	• Errichtung von straßenbegleitenden Stellplätzen durch Markierung von Parkflächen und Baumscheiben im Wechsel (Geschwindigkeitsreduzierung durch Verschwenkungen)

Knotenpunkte und Kreisverkehrsplätze (KVP)

Anrath	
L361/ Prinz-Ferdinand-Straße	• Prüfung Kreisverkehrsplatz • Voraussetzung: MIV 1 und 4
Schottelstraße (L361)/ Bogenstraße (L361)/ Hochbendstraße	• Prüfung Kreisverkehrsplatz
Neersen	
Venloer Straße (L29)/ Am Schwarzen Pfuhl (L361)/ Hauptstraße (L361)	• Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes oder Umbau als KVP mit Trassenverlegung in Richtung Norden
Pappelallee/ Rothweg/ Kickenstraße	• Optimierung des Knotenpunktes mit Einschränkungen der Kickenstraße (z. B. Aufwertung Platzgestaltung mit Zeichen 325 StVO) • Vermeidung durch Abkürzungen (ca. 50 m) über Kickenstraße
Schiefbahn	
Alte Poststraße (L361)/ Alte Landstraße/ sowie mögl. Bypass (MIV 2)	• Prüfung Kreisverkehrsplatz
Albert-Oetker-Straße (L361)/ Seidenweberstraße	• Optimierung Knotenpunkt unter Einbeziehung der Haltestellen
Wilhelm-Hörmes-Str. (L361)/ Albert-Oetker-Straße (L361)/ Fichtenstraße	• Prüfung Kreisverkehrsplatz
Tupsheide/ Korschenbroicher Straße (L382) und Königsheide/ Korschenbroicher Straße (L382)	• Anpassung im Rahmen von Umsetzung MIV 3 (und RAD 1) erforderlich
Willich	

Anrather Str./Bahnstraße/ Weststraße	• Prüfung Weststraße als Minikreisel (Ortseinfahrt) zur Geschwindigkeitsreduzierung • Voraussetzung: Straßenumgestaltung
Parkstraße/ Düsseldorfer Straße/Peterstraße/ Krefelder Straße	• Prüfung Minikreisel • Voraussetzung: MIV 5
Peterstraße/ Grabenstraße	• Prüfung Minikreisel
Schiefbahner Straße/ Dammstraße	• Prüfung Minikreisel

MIV 2 | **Bypass Wekeln zur Anschlussstelle Neersen**

Beschreibung

Zwischen Schiefbahn und Willich werden zur Fahrzeitverkürzung viele Kfz-Wege über landwirtschaftliche Wege vorgenommen. Von der L361 ausgehend werden die Wege Am Klapptor, Höterkesweg und Diepenbroich zur Umfahrung des Ortskerns Schiefbahn und damit zur Fahrzeitverkürzung genutzt. Diese Wege sind nicht für derartige Kfz-Belastungen ausgelegt und entsprechend ausgebaut und beleuchtet. Sie dienen hauptsächlich der landwirtschaftlichen Erschließung der Felder zwischen Schiefbahn und Willich.

Daher wird vorgeschlagen, einen Bypass zu schaffen, der vor allem den Ortsteil Wekeln mit der Anschlussstelle Neersen an der A44 verbindet. Dieser Bypass sollte dabei im Hinblick auf den Ausbaustandard für Tempo 50 km/h ausgelegt sein, eine Fahrbahnbreite von 5,50 bis 6,00 m (kein Bus und Schwerlastverkehr) verfügen. Zudem ist ein einseitiger komb. Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr erforderlich. Die genaue Trassenführung hängt von der Grundstücksverfügbarkeit und landschaftlichen und umweltlichen Eingriffen ab. Daher ist der Bypass zunächst als ein grober Korridor zu verstehen.

Ziel

- Bündelung der „Schleichverkehre“ auf den landwirtschaftlichen Wegen auf eine zentrale Straße
- Entlastung der Stadtteile Willich und Schiefbahn
- Entlastung der landwirtschaftlichen Wege

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Trassenplanung und Bewertung der Eingriffe
- Prüfung Grundstücksverfügbarkeit

Förderprogramm

-

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

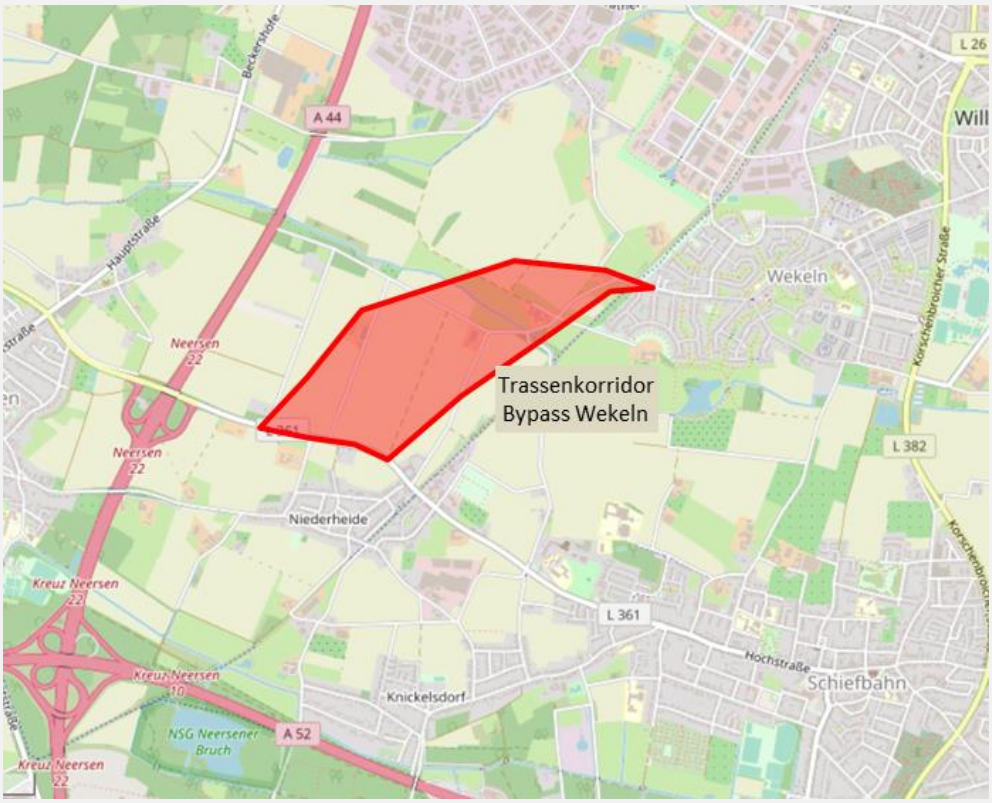


Abb. 6.2-6 Trassenkorridor Bypass Wekeln

Der Bypass würde gemäß Modellberechnung eine Belastung von 3.750 Kfz/24h im Querschnitt aufweisen und die Zufahrten zur Anschlussstelle Münchheide an der A44 entlasten. Zudem wird durch den Bypass eine deutliche Entlastung der Wirtschaftswege erzeugt. Im näheren Umfeld sind leichte Entlastungen auf der Korschenbroicher Straße (L382) festzustellen.

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Bypass Wekeln
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

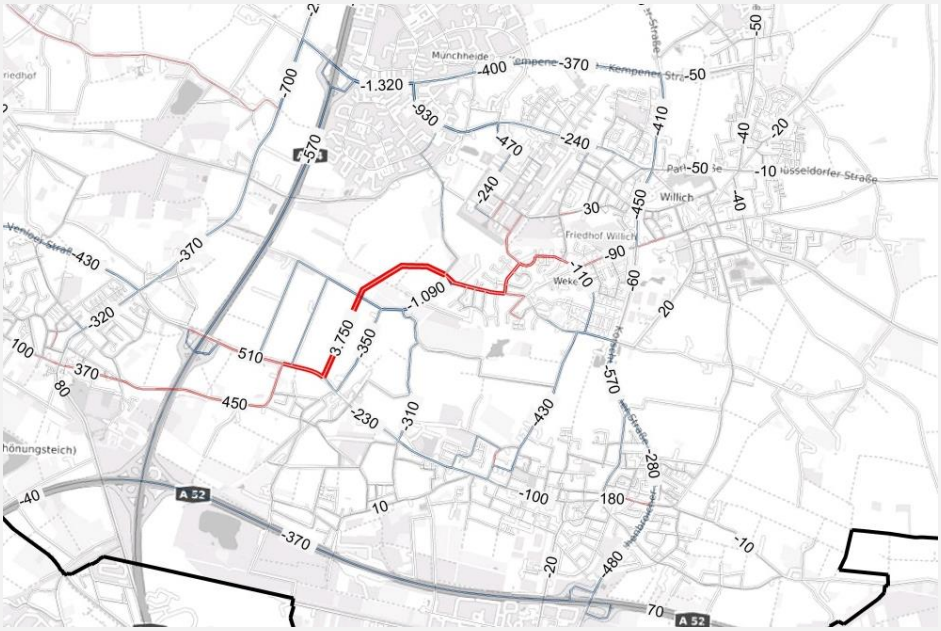


Abb. 6.2-7 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Bypass Wekeln

MIV 3 Einbahnstraßen Anrath und Schiefbahn

Beschreibung

Die Ausweisung von Einbahnstraßen in den Ortskernen sollen unerwünschte Verkehrsbelastungen reduzieren und einen Beitrag zur Reduzierung der Durchgangsverkehre beitragen.

Die Straßen Tupsheide und Königsheide in Schiefbahn weisen eine relativ geringe Fahrbahnbreite mit erhöhtem Verkehrsaufkommen auf. Insbesondere am Knotenpunkt Hochstraße/ Willicher Straße/ Tupsheide/ Königsheide kommt es dabei zu stockendem Verkehrsfluss. Durch Umwandlung beider Straßenzüge in unechte Einbahnstraßen (mit Radverkehr in Gegenrichtung) sollen die Konflikte zwischen MIV/Radverkehr sowie MIV/Fußverkehr minimiert werden.

Das Umfeld um die Gesamtschule in Anrath ist von hohem Bring- und Abholverkehr betroffen. Hier können die Johannesstraße und Hüttendyk in Anrath als unechte Einbahnstraßen umfunktioniert werden, um insbesondere den Verkehr auf der Johannesstraße mit der Schule sicherer zu gestalten und das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Alternativ wäre auch eine Umwandlung der Johannesstraße in eine Fahrradstraße möglich (siehe Rad 2)

Ziel

- Reduzierung Verkehrsbelastungen auf stadtverträgliches Maß (in Schiefbahn)
- Abbau von Bring-/Abholverkehre an der Gesamtschule in Anrath

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen

Umsetzungsschritte

- Verkehrsrechtliche Anordnungen in Schiefbahn
- Anpassung der LSA-Anlagen und Markierungen an den Knotenpunkten an der L382 in Schiefbahn
- Verkehrsrechtliche Anordnungen in Anrath

Förderprogramm

-

Umsetzungszeitraum

●●○○○○

Kosteneinschätzung

●●●●○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

-

Schiefbahn: Tupsheide und Königsheide

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und den Variante S1 und S2
- Kfz/24h im Querschnitt an einem Werktag
- Rot = Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- Blau= Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

Für die Straßen Tupsheide/ Königsheide wurden zwei Einbahnstraßenvarianten (Varianten S1 und S2) erstellt. Bei beiden Varianten sind die Zunahmen im Straßennetz im gesamten Umfeld als gering zu bezeichnen, obwohl auf beiden Straßen die Belastungen der jeweiligen Gegenrichtungen nicht mehr vorhanden sind. Daher sind für beide Varianten keine negativen Effekte im umliegenden Straßennetz zu erwarten. Im Vergleich zur Variante S1 weist die Variante S2 leicht höhere Belastungen auf der L382 auf. Dafür nimmt die Belastung auf der Willicher Straße um ca. 600 Kfz/24h im Querschnitt ab. Auf der Hochstraße und auf der Linsellesstraße haben die Zunahmen unter 250 Kfz/24h im Querschnitt in beiden Varianten keine Auswirkungen.

Es wird empfohlen, die Variante S2 umzusetzen.

Abb. 6.2-8 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante S1

Abb. 6.2-9 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante S2

Anrath: Johannesstraße und Hüttendyk

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und den Variante A1 und A2
- Kfz/24h im Querschnitt an einem Werktag
- Rot = Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- Blau= Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

Für die Straßen Johannestraße und Hüttendyk wurden zwei Einbahnstraßenvarianten (Varianten A1 und A2) erstellt. Bei der Variante A1 sind die Zunahmen im Umfeld der Gesamtschule ausgeprägter als bei der Variante A2. Dies betrifft vor allem die Hindenburgstraße, Karl-Gierlichs-Straße sowie die Straße „Am Weiher“. Dafür ist die Belastung der Johannesstraße mit -130 Kfz/24h im Querschnitt deutlich geringer. Im Vergleich zur Variante A2 weist die Variante A1 eher größere negative Effekte insbesondere in den Wohnbereichen auf, so dass hier die **Variante A2 empfohlen** wird. Alternativ zur Einbahnstraße wird auch die Errichtung einer Fahrradstraße auf der Johannesstraße empfohlen. Hierzu sollte für beide Möglichkeiten ein Feldversuch für jeweils 4 Wochen mit einer Vorher-Nachher-Betrachtung durchgeführt werden.

Es wird empfohlen, die Variante A2 umzusetzen.

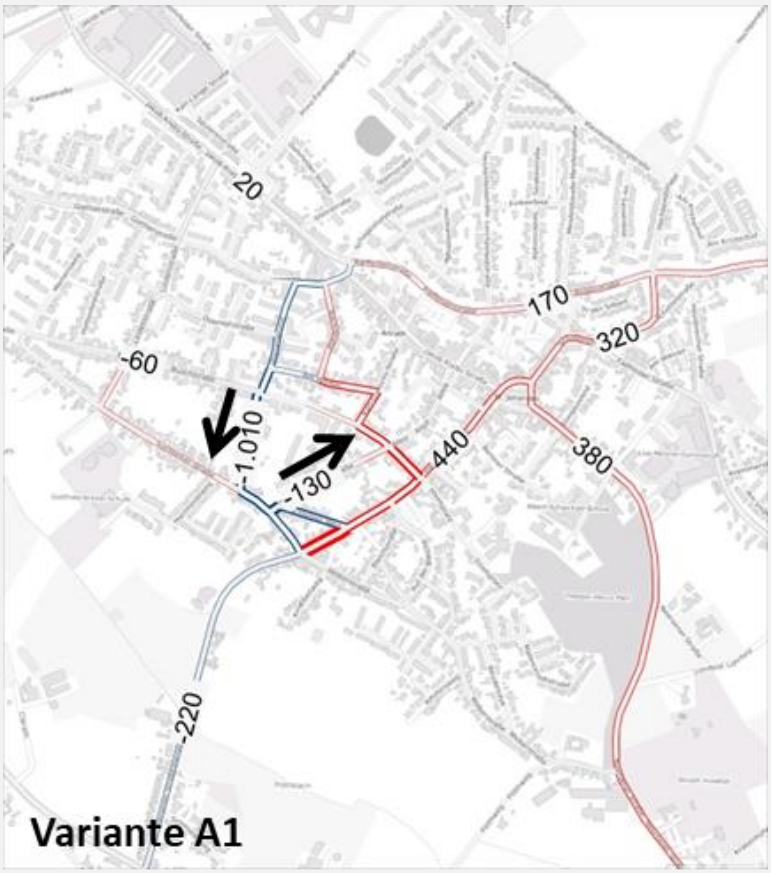


Abb. 6.2-10 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante A1

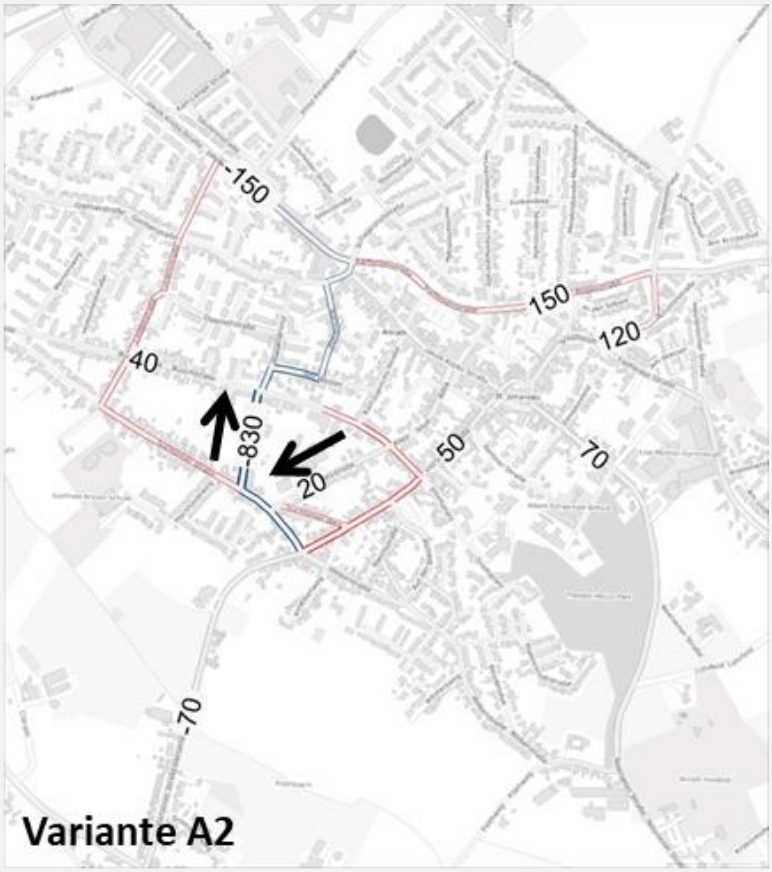


Abb. 6.2-11 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante A2

MIV 4 Ortsumgehung Nord Anrath

Beschreibung

Die Errichtung von Umgehungsstraßen ist im Hinblick von lärm- und schadstoffreduzierenden Wirkungen in den Ortskernen empfehlenswert. Zusätzlich ergeben sich neue Möglichkeiten zur Gestaltung stadtverträglicher Ortsdurchfahrten. Die Stärkung und Förderung der Nahmobilität insbesondere in den Ortskernen ist ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Willich. In Anrath gibt es eine potenzielle Umgehungsstraße, die zur Entlastung des Ortskernes führt:

Ortsumgehung Nord Anrath:

Aktuell verläuft die L361 mitten durch den Ortskern von Anrath. Die Jakob-Krebs-Straße, Raiffeisenstraße sowie Bogenstraße und Schottelstraße weisen höhere Verkehrsbelastungen auf. Die Knotenpunkte Bogenstraße/ Hochbendstraße und Schottelstraße/ Kempener Straße weisen einen hohen Anteil an abknickenden Fahrten auf.

Ziel

- Entlastung des Ortskernes Anrath
- Eröffnung von neuen Gestaltungsmöglichkeiten im Ortskern zugunsten der Nahmobilität

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte

- Eigenständiges Verkehrsgutachten

Förderprogramm

-

Umsetzungszeitraum

●●●●●●

Kosteneinschätzung

●●●●●●

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

Ortsumgehung L381n

Variante A1: Ortsumgehung L381n ohne ergänzende Maßnahmen auf der Jakobs-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante A1
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

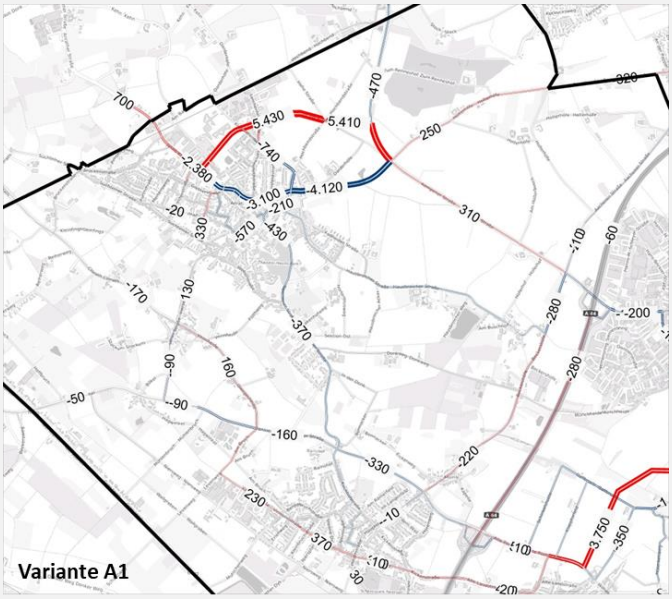


Abb. 6.2-12 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A1

Variante A2: Ortsumgehung L381n mit ergänzenden Maßnahmen auf der Jakobs-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (Tempo 30) und Umbau o.g. Straßenzug innerhalb der Ortslage

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante A2
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

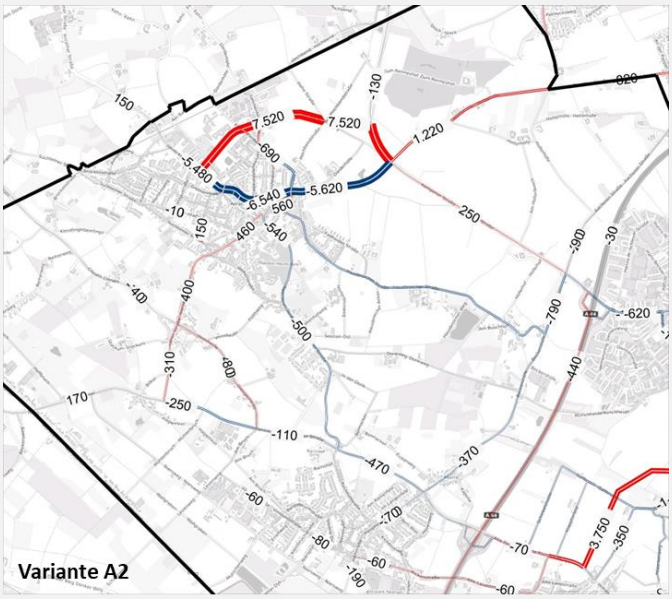


Abb. 6.2-13 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A2

Variante A3: Keine Ortsumgehung L381, dafür stadtverträglicher Umbau Jakobs-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße innerhalb der Ortslage

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante A3
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

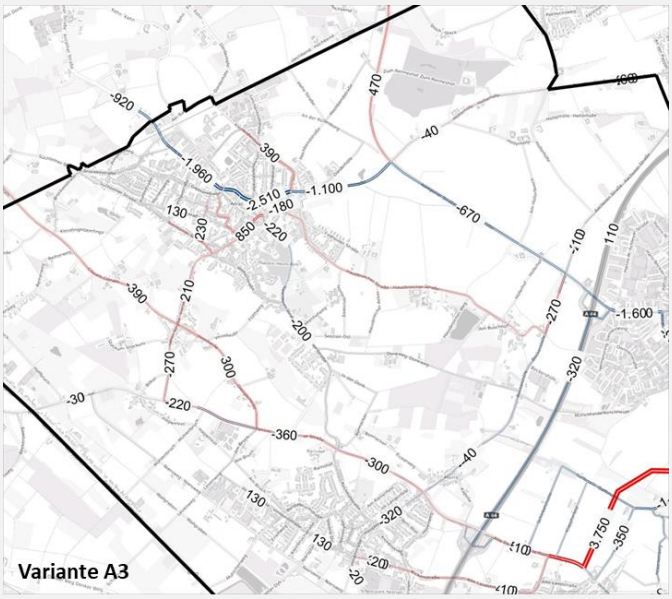


Abb. 6.2-14 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A3

Eine Ortsumgehung Nord Anrath sollte aus gutachterlicher Sicht weiterverfolgt werden (Grundlage ist die Variante A2).

Hierzu sind entsprechende vertiefende Verkehrsgutachten und Entwurfsplanungen durchzuführen. Zudem sind die landschaftlichen Eingriffe umfassend zu bewerten und die Kompensationsmengen zu bestimmen. Zeitgleich könnte mit der Umsetzung der Ortsumgehung die Ortsdurchfahrt Jakobs-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße zur städtischen Straße umgestuft werden. Daher eröffnet sich die Möglichkeit die Ortsdurchfahrt stadtverträglich umzugestalten.

MIV 5 | **Ortsumgehung Ost Willich**

Beschreibung

Die Errichtung von Umgehungsstraßen ist im Hinblick von lärm- und schadstoffreduzierenden Wirkungen in den Ortskernen empfehlenswert. Zusätzlich ergeben sich neue Möglichkeiten zur Gestaltung stadtverträglicher Ortsdurchfahrten. Die Stärkung und Förderung der Nahmobilität insbesondere in den Ortskernen ist ein zentraler Baustein des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Willich. In Willich gibt es eine potenzielle Umgehungsstraße, die zur Entlastung des Ortskernes führt:

Ostumgehung Ost Willich (Fortführung der L382)

Die L26 und die L382 im Ortskern Willich zählen zu den am stärksten frequentiertesten Straßen in Willich. Die Kempener Straße wurde in der Vergangenheit ausgebaut und dient als Ortsumgehung des Stadtteils Willich. Die Anrather Straße und Bahnstraße weisen jedoch einen hohen Anteil am Durchgangsverkehr am Gesamtverkehrsaufkommen auf. Eine mögliche Fortführung der Kempener Straße in Richtung Osten soll den Straßenraum auf der Bahnstraße und Anrather Straße entlasten.

Am einspurigen Kreisverkehrsplatz Parkstraße/ St.-Töniser-Straße/ Korschenbroicher Straße sind insgesamt mehr als 25.000 Einfahrten pro Tag zu verzeichnen. Der Kreisverkehrsplatz stößt somit zusehends an die Kapazitätsgrenzen, sodass eine Verlängerung der L382 ab dem Knotenpunkt Kempener Straße/ Krefelder Straße in Richtung Osten Entlastung bringen kann.

Eine mögliche neue Osttangente schließt in einem Halbkreis fortführend über die Straße Alperheide an die Düsseldorfer Straße (L26) an. Im Zusammenhang mit einer stadtverträglichen Gestaltung der Bahnstraße/ Anrather Straße kann der Bereich vom Durchgangsverkehr und Wirtschaftsverkehr in Richtung Stahlwerk Becker sowie dem GE-Gebiet Münchheide entlastet werden.

Ziel

- Entlastung des Ortskernes Willich
- Eröffnung von neuen Gestaltungsmöglichkeiten im Ortskern zugunsten der Nahmobilität

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, Straßen.NRW

Umsetzungsschritte

- Eigenständiges Verkehrsgutachten

Förderprogramm

-

Umsetzungszeitraum

●●●●●●

Kosteneinschätzung

●●●●●●

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

Ortsumgehung L382n/ L26n

Variante W1: Ortsumgehung L382n/L26n ohne ergänzende Maßnahmen auf der Anrather Straße/ Bahnstraße und Parkstraße und Umbau Straßenzug Anrather Straße/ Bahnstraße sowie Parkstraße/ Teile der Düsseldorfer Straße innerhalb der Ortslage

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante W1
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

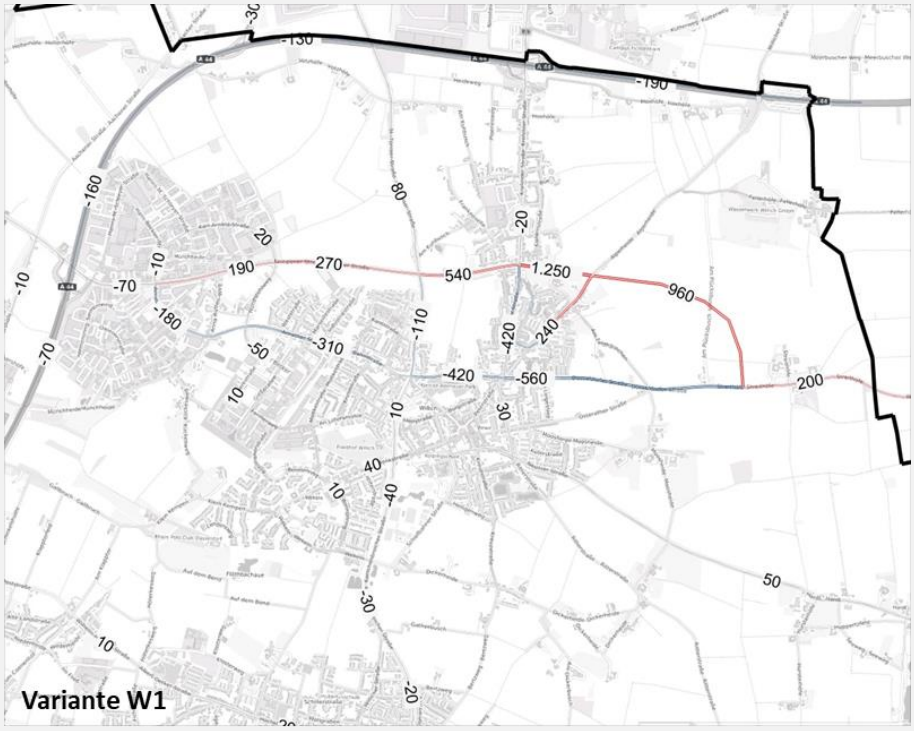


Abb. 6.2-15 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W1

Variante W2: Ortsumgehung L382n/ L26n mit ergänzenden Maßnahmen auf der Anrather Straße/ Bahnstraße und Parkstraße und Umbau Straßenzug Anrather Straße/ Bahnstraße sowie Parkstraße/ Teile der Düsseldorfer Straße innerhalb der Ortslage

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante W2
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

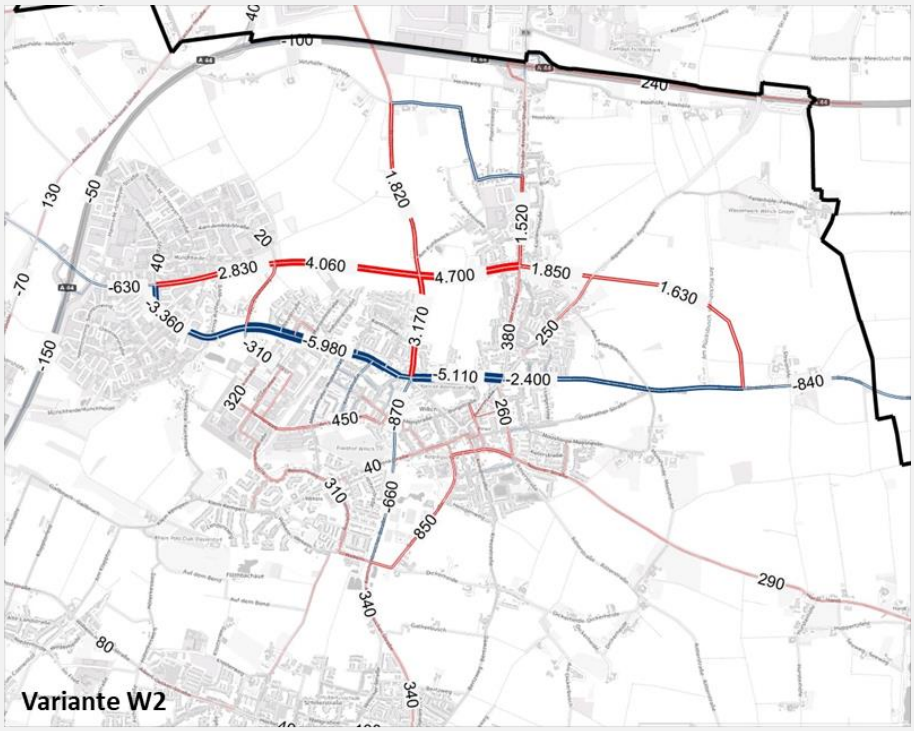


Abb. 6.2-16 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W2

Variante W3: Keine Ortsumgehung L382n/ L26n, jedoch mit Umbau Anrather Straße/ Bahnstraße und Parkstraße bis zur St.-Töniser Straße

- Differenzdarstellung zwischen Nullprognose 2035 und Variante W3
- Kfz/24h im Querschnitt an einem normalen Werktag
- **Rot =** Zunahme gegenüber Nullprognose 2035
- **Blau=** Abnahme gegenüber Nullprognose 2035

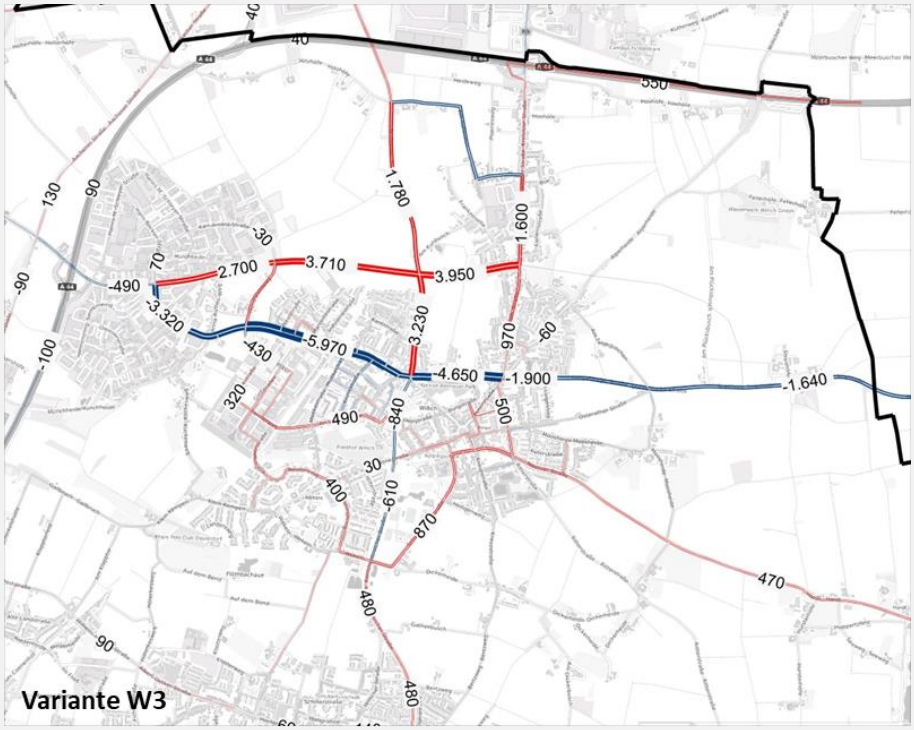


Abb. 6.2-17 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W3

Eine Ortsumgehung Ost Willich wird aus gutachterlicher Sicht nur mit ergänzenden Maßnahmen (Variante W2) empfohlen.

Eine Ortsumgehung Ost Willich wird aus gutachterlicher Sicht nur mit ergänzenden Maßnahmen (Variante W2) empfohlen, da zum einen der Straßenzug Bahnstraße/ Parkstraße aufgewertet und zum anderen eine Entlastung des Kreisverkehrsplatzes an der Parkstraße/ L26 erreicht werden kann. Im Falle einer möglichen Stadtbahn in Richtung Düsseldorf und/ oder nach Krefeld würde diese Ortsumgehungsmaßnahme sinnvoll sein, wenn in den Straßenzügen Anrather Straße/ Bahnstraße/ Parkstraße sowie auf der Krefelder Straße eine Stadt- bzw. Straßenbahn zusammen mit dem MIV geführt werden muss. Daher könnte durch die o. g. Ortsumgehung leichter eine Umstufung zur städtischen Straße und eine Umgestaltung der o. g. Straßen möglich sein.

6.3 Maßnahmen Wirtschaftsverkehr

Hinter dem 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.

Als 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 Einrichtung von Mico-Hub´s an Ortsrandlagen mit verkehrsgünstiger Anbindung über die Hauptverkehrsstraßen bietet die Möglichkeit die „letzte Meile“ umweltfreundlich mit emissionsfreien Fahrzeugen abzuwickeln.

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

LKW 1 Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots

Beschreibung

Der Wirtschaftsverkehr wird auch in Zukunft an Bedeutung gewinnen und die Lkw-Verkehrsleistung steigen. Ziel ist eine stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs bei Reduzierung der Umweltbelastungen. Dabei sollen Lkw-Verkehre im Hauptstraßennetz gebündelt und „Schleichverkehre“ insbesondere durch sensible Bereiche weitestgehend reduziert werden. Die Erreichbarkeit aller für den Lkw-Verkehr relevanten Ziele, wie die großen GE-Gebiete Münchheide und Stahlwerk Becker in Willich sowie Am Nordkanal und Linsellesstraße (südlich der A52) in Schiefbahn, muss jedoch gewährleistet werden.

Zur Entlastung der Wohnbereiche an Durchgangsstraßen ist ein Lkw-Routennetz zu empfehlen. Auf der folgenden Abbildung sind geeignete Routen von den Autobahnanschlussstellen zu den Gewerbegebieten dargestellt. Dies betrifft vor allem die Hauptstraße (L361) in Neersen (ca. 700 Lkw/d) und die Korschenbroicher Straße (L382) (ca. 1.000 Lkw/d) in Schiefbahn und Willich. Die vorhandene Umgehungsstraßen L26/ L382, A44 sowie A52 und A57 dienen zur Umfahrung der sensiblen Bereiche und sollten entsprechend ausgewiesen werden.

Die wegweisende Beschilderung von und zu den Gewerbegebieten sollte überprüft und an das Routennetz angepasst werden. Zu empfehlen ist außerdem die Einbindung von Lkw-Navigationsgeräten, welches die Vorrangrouten und Restriktionen von Kommunen für den Lkw-Verkehr erfassen. Das Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“ verfolgt das Ziel, eine stets aktuelle Routenwahl für Schwerlastverkehre bereitzustellen. Die Stadt Willich ist in dem Projekt bereits teilnehmende Kommune.

Zur Verkehrsberuhigung in Schiefbahn sollte geprüft werden, ob die Linsellesstraße zwischen Bruchstraße und Hubertusstraße durch das Zeichen 253 gemäß StVO mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ausgeschildert werden kann. Ziel ist es insbesondere den Schwerlastverkehr über das Kreuz Neersen zu leiten und Durchgangsverkehr durch Schiefbahn zwischen den AS Schiefbahn und AS Neersen zu verhindern. Noch heute fahren viele Schwerlastverkehr über die Anrather Straße und Bahnstraße durch Willich. Ein Durchfahrtsverbot mit dem Zeichen 254 und dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ ist zu prüfen, um den Verkehr über die L26 und L382 zu lenken.

Ziel

- Reduzierung des Lkw-Verkehr in den Ortskernen
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Mittlere klimaschützende Auswirkung

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, Straßen.NRW, IHK, Business Metropole Ruhr, VRS

Umsetzungsschritte

- Prüfung und Ergänzung des bestehenden Lkw-Routennetzes
- Ausweisung von Lkw-Durchfahrtsverboten in sensiblen Bereichen
- Abstimmung mit Akteuren IHK, Landesbetrieb

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1 LKW 2

Förderprogramm

-

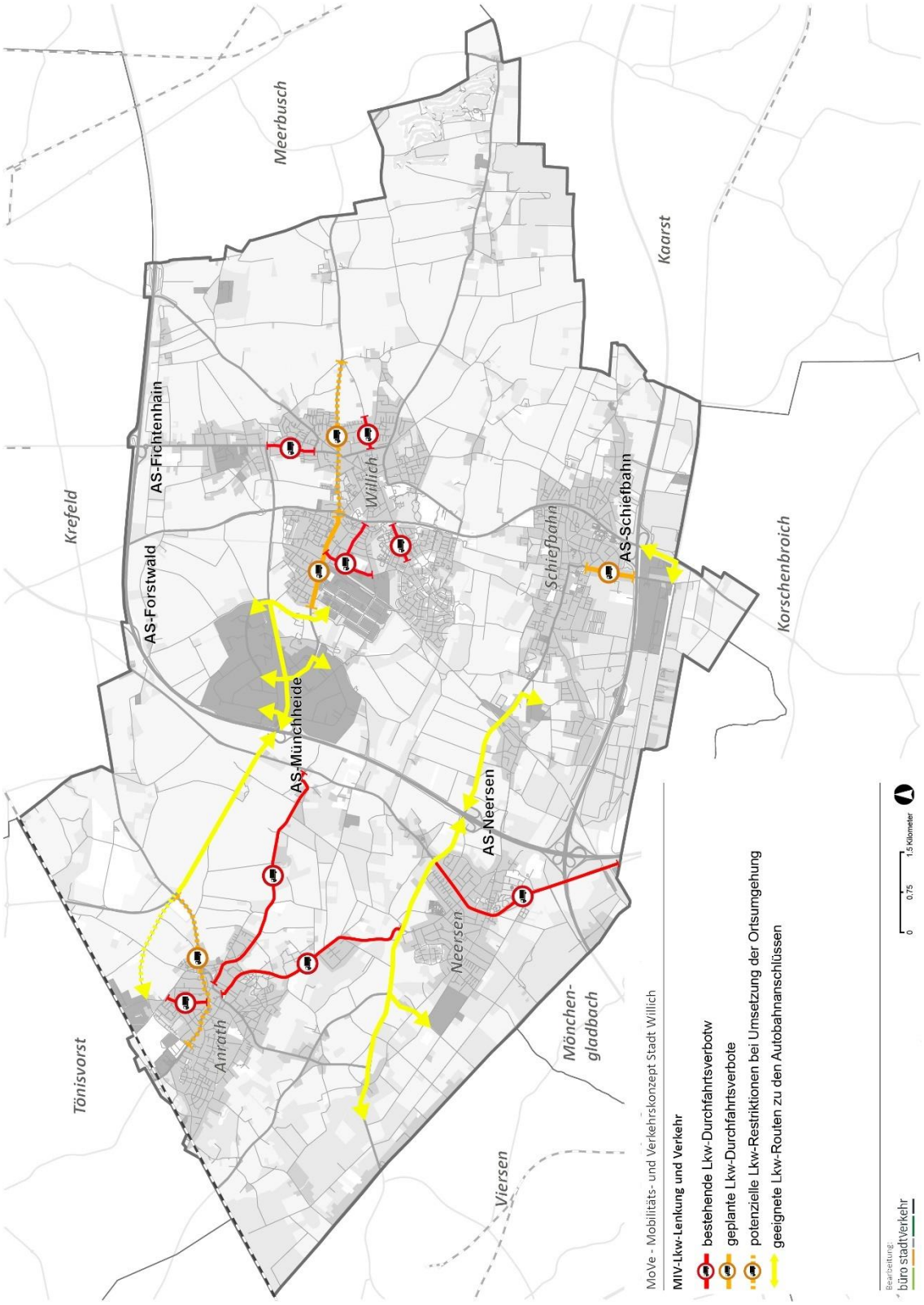


Abb. 6.3-1 Maßnahme Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots

LKW 2 Die letzte Meile: Micro-Hub‘s

Beschreibung

Die Einrichtung von Mico-Hub´s an Ortsrandlagen mit verkehrsgünstiger Anbindung über die Hauptverkehrsstraßen bietet die Möglichkeit die „letzte Meile“ umweltfreundlich mit emissionsfreien Fahrzeugen abzuwickeln. Mit E-Fahrzeugen und E-Lastenräder erfolgt die Auslieferung von den Mico-Hub´s in den jeweiligen Ortsteilen Willichs.

Umsetzungszeitraum

●●●●○○

Kosteneinschätzung

●●●○○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●○○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

LKW 1

Ziel

- Reduzierung des Lkw-Verkehr in den Ortskernen
- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Mittlere klimaschützende Auswirkung

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, direkte Nachbarkommunen
(z. B. Kaarst, Meerbusch, Krefeld)

Umsetzungsschritte

- Prüfung und Ergänzung des bestehenden Lkw -Routennetzes
- Ausweisung von Lkw -Durchfahrtsverboten in sensiblen Bereichen
- Abstimmung mit Akteuren IHK, Landesbetrieb

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderrichtlinie "Städtische Logistik"

6.4 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 Nutzungsumfang 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 (Parksuchverkehr). 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 Ortskerne 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 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.

RV 1 Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem

Beschreibung

Ein schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem kann dazu beitragen Parksuchverkehre zu verhindern und dadurch auch das Straßennetz zu entlasten. Zusätzlich soll eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkierungsangebotes erreicht werden, was sich in einer gleichmäßigeren Auslastung der vorhandenen Anlagen bemerkbar macht.

In Anrath und Willich gibt es bereits ein statisches Parkleitsystem, welches jedoch relativ schlecht erkennbar ist. Daher wird empfohlen, die Beschilderung in den beiden Stadtteilen zu erneuern und insbesondere für auswärtige Besucherinnen und Besucher möglichst erkennbarer zu gestalten. Der Parksuchverkehr im öffentlichen Straßenraum wird dadurch entlastet. In Anrath und Willich kann die Installation einer smarten Parkleitsystemlösung via App sinnvoll sein, so dass etwaige Anzeigenstandorte verzichtbar sind und das Stadtbild zusätzlich aufgewertet wird.

Eine Parkraumerhebung im Rahmen der Erarbeitung des MoVe hat gezeigt, dass an nur wenigen Parkplätzen eine erhöhte Auslastung nachzuweisen ist. Neue Flächen für Parkraum werden daher nicht als notwendig erachtet.

Für die Stadtteile Neersen und Schiefbahn wird hingegen kein Bedarf eines Parkleitsystems gesehen. In Schiefbahn sollte sich eine leitende Beschilderung auf die Stellplatzbereiche an den beiden Enden der Einkaufsstraße Hochstraße („P-Bereich Ost“: Tupsheide/ Kirche sowie „P-Bereich West“: Schwanenheide/ Edeka) sowie den Jahnplatz konzentrieren. Auf diese Weise wird die Orientierung verbessert und es werden klare Anfahrtsbereiche aufgezeigt. In Neersen kann aufgrund der kompakten Siedlungsstruktur auf ein Parkleitsystem verzichtet werden.

Ziel

- Organisation und intelligente Verteilung der Parksuchverkehre in Willich und Anrath
- Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom Parksuchverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich

Umsetzungsschritte

- Prüfung statisches, dynamisches Parkleitsystem oder smarte Lösung
- Ermittlung potenzieller Anzeigenstandorte (statisches und dynamisches Parkleitsystem)
- Ggf. Straßen- und Tiefbauarbeiten (dynamisches Parkleitsystem)
- Bauliche Umsetzung des Parkleitsystems
- Umsetzung appbasierte Anwendung (smarte Lösung)

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra)

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1

RV 3

RV 2	**Stellplatzsatzung für die Stadt Willich**	
	Beschreibung Die Stadt Willich verfügt über keine Stellplatzsatzung. Derzeit gilt die Landesbauordnung von NRW, die ergänzt wird durch die „Satzung vom 09.10.2001 über die Festlegung der Gebietszonen und des Geldbetrages für Stellplätze gemäß § 51 Abs. 5 der Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen“. Dies entspricht nicht den heutigen Anforderungen an eine städtebaulich hochwertige und nachhaltige Stadtplanung. Die Aufstellung einer Stellplatzsatzung steuert die Anzahl vorzuhaltender Stellplätze auf privatem Grund. Ein hohes Angebot an privaten Stellplätzen kann den öffentlichen Straßenraum entlasten, während ein zu niedriges Angebot an privaten Stellplätzen zu zusätzlichen Belastungen von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum führen kann. Anderseits erzeugt eine hohe Stellplatzzahl pro Einheit (Wohneinheit, Fläche für Einzelhandel, Arbeit usw.) auch ein erhöhtes MIV-Aufkommen vor Ort, der dann zu Konflikten mit dem Rad- und Fußverkehr führen kann.	**Umsetzungszeitraum** ●●○○○○ **Kosteneinschätzung** ●●○○○○ **Wirkung Modal-Split-Ziel** ●●●○○○ **Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
	Ziel • Förderung des Radverkehr und Regulierung der Stellplätze • Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom Parksuchverkehr	
	Träger/Akteure/Beteiligte Stadt Willich	
	Umsetzungsschritte • Prüfung statisches, dynamisches Parkleitsystem oder smarte Lösung • Ermittlung potenzieller Anzeigenstandorte (statisches und dynamisches Parkleitsystem) • Ggf. Straßen- und Tiefbauarbeiten (dynamisches Parkleitsystem) • Bauliche Umsetzung des Parkleitsystems • Umsetzung appbasierte Anwendung (smarte Lösung)	
	Förderprogramm • Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau - FöRi-kom-Stra)	

Die Kommune kann durch ein ganzheitlich abgestimmtes Konzept unter Berücksichtigung von Stellplatzsatzung und der Parkraumbewirtschaftung öffentlicher Stellplätze Anreize zur Herstellung einer städtisch ausgewogenen Anzahl an Stellplätzen im privaten Raum schaffen.

Die Städte und Kommunen in Nordrhein-Westfalen bekamen mit der Novelle der Landesbauordnung am 21. Juli 2018 die Möglichkeit, eigene Regelungen zum Umfang von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätze für Fahrräder insbesondere für Neubauten zu schaffen. Mit der Stellplatzsatzung kann gezielt auf den Umfang des MIV und die Förderung des Radverkehrs Einfluss genommen werden. Zudem bietet die Stellplatzsatzung die Möglichkeit Reduzierungstatbestände bei Pkw-Stellplätzen einzuführen, wo ein gutes bis sehr gutes ÖPNV-Angebot besteht. Denkbar wäre das Umfeld um den Bahnhof Anrath (ca. 600 m Radius) sowie Einzugsbereiche um die Bushaltestellen mit mehr als zwei Buslinien (Mindestangebot: 30-Minuten-Takt über den ganzen Tag) mit ca. 30 m Radius. Für den Fall, dass die Regio-Bahn (S28) über Willich bis Viersen verlängert wird, können für die neuen Haltepunkte diese Tatbestände auch eingeführt werden (siehe ÖPNV 1).

Für Willich werden folgende Reduzierungsschlüssel für unterschiedliche Nutzungen vorgeschlagen (s. Abb. 6.4-1). Zudem sind in der Stellplatzsatzung die Stellplatzablösebeiträge zu bestimmen. Diese sollten gestaffelt nach Stadttypen definiert werden.

ÖPNV-Qualität	**Parameter**	**Reduzierung notwendiger Stellplätze um…**
sehr gut	• Um Stationen des SPNV (Entfernung zur Station (Luftlinie) 600 m) • Um Haltestellen des Busverkehrs mit mehr als zwei Linien sowie Angebot unter 20-Takt (oder unter 3 Fahrtenpaare pro Stunde) je Richtung (Mo-Fr 6-19 Uhr) (maximale Entfernung zur Haltestelle (Luftlinie) 300 m)	20 %
gut	• Um Haltestellen des Busverkehrs mit Angebot unter 30-Takt (oder unter 2 Fahrtenpaare pro Stunde) je Richtung (Mo-Fr 6-19 Uhr) (maximale Entfernung zur Haltestelle (Luftlinie) 300 m)	10 %

Abb. 6.4-1 Parameter zu Stellplatzreduzierung an ÖPNV-Haltestellen

- Grundsätzlich sollte die Basis der Stellplätze in Willich wie folgt sein (Vorschlag):
- 1,5 PKW-STP und 3,0 Rad-STP pro WE bei Einfamilienhäusern (EH, DHH)
- 1,0 Pkw-STP und 2 Rad-STP pro WE bei Mehrfamilienhäusern (MFH)
- 1 Pkw-STP pro 40 m² Nutzfläche und 1 Rad-STP bei 80 m² Nutzflächen bei Bürobauten
- 1 Pkw-STP pro 40 m² Verkaufsfläche und 1 Rad-STP bei 80 m² Verkaufsfläche bei Verkaufsstätten

In der Stellplatzsatzung sollten die Lage der Stellplätze für den Radverkehr genauer spezifiziert werden. Je näher diese an der Haustür liegen (mind. 50 % der Radabstellplätze), umso höher ist auch die Nutzung des Fahrrads und kann dadurch zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Radverkehr beitragen. Ein schneller, direkter Zugriff auf das Fahrrad erhöht die Nutzung und birgt darüber hinaus Zeitvorteile gegenüber dem Pkw. Weitere Reduzierungsmöglichkeiten sind nur nach vorliegenden objektbezogenen Mobilitätskonzepten möglich. Auch hier sollten genaue Angaben in der Stellplatzsatzung aufgenommen werden.

RV 3 Neue P+R-Parkplätze und Mitfahrerstellplätze

Beschreibung

P+R-Anlagen bieten eine bequeme Vernetzung der einzelnen Mobilitätsangebote insbesondere zwischen Pkw und Bus und Bahn für den Pendlerverkehr. Pkw, aber auch Fahrräder, können an bedeutenden ÖPNV-/ SPNV-Haltepunkten abgestellt werden und den Umstieg auf die Bahn oder den (Schnell-)Bus vereinfachen. Ein staufreies Erreichen des Zielortes ohne Parkplatzsuche wird dadurch ermöglicht.

Neben einer gut erkennbaren Beschilderung sollten die Parkflächen begrünt, offen gestaltet, einsichtig und beleuchtet sein. Behälter zur Müllentsorgung sollten bei der Planung berücksichtigt werden, damit die ausgewiesenen Parkplätze nicht zur Müllhalde verkommen.

Zur Entlastung des kommunalen und interkommunalen Straßennetzes von Berufspendelnden sind P+R-Anlagen an den zukünftigen Haltepunkten der S28 im Süden von Schiefbahn und Neersen vorzusehen.

Die Verlängerung der S28 von Kaarster See bis Viersen bietet einen zusätzlichen attraktiven Schienenanschluss in Richtung Düsseldorf mit hohen Verlagerungspotenzialen vom MIV auf den SPNV. In einem ersten Schritt sind Flächenverfügbarkeiten zu prüfen und die Ausweisung und Dimensionierung der Flächen abzuschätzen. Eine mögliche bessere Busanbindung (Ringbusnetz) zu den Bahnhaltepunkten und den Stadtteilen mit einer einhergehenden höheren Nutzung des ÖPNV-Angebotes sollte dabei berücksichtigt werden. Ggfs. ist weniger Fläche für den ruhenden Verkehr notwendig.

In einer ersten, groben Standortanalyse kommen folgende Flächen zur Errichtung von P+R-Anlagen in Betracht:

- Schiefbahn: süd-östlich L361/ L390
- Neersen: südlich A52 zwischen Hauptstraße und Cloerbruchallee

Die genauen Standorte sind an die Lage der neuen Haltepunkte der S28 zu orientieren.

Ziel

- Reduzierung des MIV-Anteils im Pendlerverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, RegioBahn, VRR

Umsetzungsschritte

- Bau und Inbetriebnahme der S28
- Ausschreibung für die Errichtungen der Anlagen
- Bauliche Umsetzung in den jeweiligen Korridoren gemäß eines Stufenkonzeptes

Förderprogramm

- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR) vom 10.12.2008 i. d. F. vom 15.09.2022

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RV 1 | RV 3 | ÖPNV 1 | Multi 1

6.5 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 Willich nicht alleiniger Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Der Kreis ist für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zuständig. Die Aufgabe hat er auf die Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH (VKV) übertragen. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan (2. Fortschreibung) im Kreis Viersen wurde am 18. Januar 2018 vom Kreistag beschlossen.[32]

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

Unter allen dargestellten Maßnahmen im ÖPNV weist die Maßnahme ÖPNV 1 – „Verlängerung der S28 bis nach Viersen“ die höchste Wirkung im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds sowie einer Verlagerung von MIV-Anteilen zum ÖPNV im Alltagsverkehr 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. In der Vorstudie wird zunächst prinzipiell geprüft, ob und wenn ja wie, ein höherwertiger ÖPNV-Anschluss in Willich 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.

Um das ÖPNV-Netz in Willich zu verbessern, können vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage On-Demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ersetzten, 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. Zur Verbesserung des ÖPNV im Kreis Viersen hat die Verkehrsgesellschaft des Kreises mit den im Kreis verkehrenden Verkehrsunternehmen einen Förderantrag zum Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“ gestellt. Hierbei wurden unter anderem die Einrichtung eines kreisweiten On-Demand-Angebotes und die Erweiterung des XBus-Linien-Angebotes im Kreis. On-Demand-Angebote können sogar vollständig flexibilisiert in einem definierten Zeitfenster angeboten werden:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung

[32] Quelle: XX

- 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. Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der ÖPNV-Anteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 um 8 % 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.

ÖPNV 1

Verlängerung der S28 bis nach Viersen

Beschreibung

Die Verlängerung der S28 über Willich bis nach Viersen steht bereits länger im Fokus der Städte Willich und Viersen sowie des Kreises Viersen. Das Ziel des Projektes ist es, dass eine direkte SPNV-Verbindung zwischen Viersen und Willich in Richtung Düsseldorf geschaffen wird. Für beide Städte stellt die Stadt Düsseldorf das wichtigste Auspendlerziel dar. In der Vergangenheit sind einige Studien und Nutzen-Kosten-Bewertungen durchgeführt worden, die einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen der S28 bis nach Viersen bescheinigt haben. Der Kreis Viersen hat im Jahr 2019 eine Studie erstellen lassen, die aufzeigt, dass die Verlängerung der S28 bis nach Viersen auch weiterhin eine bedeutsame Infrastrukturmaßnahme im Kreis Viersen und für die beiden Städte darstellen würde und im hohem Maße zur einer Verlagerung der Pendlerströme vom MIV auf den ÖPNV beitragen kann.

Im Einvernehmen mit der Stadt Mönchengladbach sind nun weitere Schritte erforderlich:

- Vorplanung der Strecke mit Oberleitung sowie zweigleisiger Ausbau der Strecke Kaarst – Neuss
- Erneute Kosten-Nutzen-Bewertung nach der Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des ÖPNV
- Förderantrag an das Verkehrsministerium des Landes NRW und Prüfung zur Aufnahme in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes

Im Stadtgebiet von Willich sind bei einer Verlängerung der S28 zwei Haltepunkte in Schiefbahn und Neersen vorgesehen. Hierzu ist eine Neuausrichtung des Busverkehrs auf die beiden Haltepunkte erforderlich (siehe ÖPNV 3 und 4). Laut NRW-Takt 2032 soll die Verlängerung der RegioBahn im 30-Minuten-Takt erfolgen. Im Zielnetz für 2040 ist ein 15- Minuten-Takt angestrebt.

Im Juli 2021 wurde von allen Kommunen die „Gemeinsame Erklärung zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten“ unterzeichnet, in der das klare Bekenntnis zur Strecke Kaarster See bis zum Bahnhof Viersen auf der vorhandenen Trasse fixiert wurde.

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Deutliche Zunahme des ÖPNV-Anteils im Ein- und Auspendlerverkehr in Richtung Düsseldorf/Neuss und Kaarst

Träger/Akteure/Beteiligte

Straßen.NRW, Stadt Willich, Stadt Viersen Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, Rheinbahn, Kreis Viersen

Umsetzungsschritte

- Förderantrag für im Kontext der FöRi Planungsvorrat
- Vorplanung der Strecke
- Erneute Kosten-Nutzen-Bewertung nach der Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung (Baumaßnahme)

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 2

Förderprogramm

- GVFG und ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW
- Richtlinie zur Förderung von Planungsleistungen zur Bildung eines Planungsvorrates

ÖPNV 2 | **Straßenbahnnetz aus Krefeld/ Meerbusch**

Beschreibung

Die Verlängerung der S28 bis nach Viersen verläuft nur südlich von Willich in Schiefbahn und Neersen, so dass große Teile des Stadtgebietes nicht direkt an ein hochwertiges ÖPNV-Angebot angebunden sind. Gerade der größte Stadtteil Willich und die bedeutsamen Gewerbeflächen wären weiterhin nicht direkt an das hochwertige ÖPNV-Angebot angeschlossen. In Düsseldorf gibt es konkrete Planungen für die Errichtung einer Rheinquerung an der Messe/Stadion, sodass der linksrheinische Bereich in Richtung Krefeld auch zukünftig direkt die Messe und später den Flughafen Düsseldorf erreichen kann. Für Willich bestünde mit der Verlängerung der U74 ab Düsseldorf-Lörick die Möglichkeit, eine Stadtbahnverbindung bis in den Stadtteil Willich zu errichten. Diese würde nördlich der Station Meerbusch-Görgesheide von der K-Bahn mittels einer Neubaustrecke im Korridor der L26 nach Willich geführt werden. Mögliche Endpunkte können dabei das Zentrum von Willich oder das Gewerbegebiet Münchheide sein. Da das Thema einer Verlängerung der U74 politisch kritisch diskutiert wird und der Fokus im Bezug einer Stärkung der Ost-West-Achse des ÖPNV zunächst auf der S28 liegt, sollte im Bereich eines möglichen Straßenbahnnetzes zuerst die im folgenden beschriebene Verlängerung der Linie 042 aus Krefeld verfolgt werden.

Ergänzend oder als zweite mögliche Straßenbahnstrecke wäre die Verlängerung der Linie 042 von Krefeld Edelstahlwerk Tor 3 bis nach Willich oder nach Schiefbahn denkbar.

Für beide Stadt- und Straßenbahnkorridore müssten im Rahmen einer Machbarkeitsstudie eine Trassenstudie mit der Linienführung und der Lage der Haltestellen, ein Betriebskonzept und der volkswirtschaftliche Nutzen dieser beiden Strecken erstellt und bewertet werden. Mit der neuen GVFG-Förderung für Stadt- und Straßenbahnen muss nicht mehr die gesamte Strecke einen eigenen Bahnkörper aufweisen. Um die Förderung sicherzustellen, reichen hier 50 % der Gesamtstrecke aus, die über einen eigenen Gleiskörper verfügen müssen. Die restlichen Strecken-abschnitte kann die Stadt- und Straßenbahn mit dem MIV teilen, wenn dabei sichergestellt wird, dass keine gegenseitigen Störungen auftreten werden. Mit den beiden Stadt- und Straßenbahnkorridoren eröffnen sich auch für die derzeit „schienenfernen“ Stadtteile Willichs neue städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten. Dies betrifft vor allem die Stadtteile Willich und der nördliche Teil von Schiefbahn. Fokussiert werden sollte vor allem die Straßenbahnstrecke 042 bis Willich-Mitte.
Die Stadtbahnstrecke U74 ist zunächst ein Denkanstoß und ist mit allen Beteiligten detailliert abzustimmen.

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Deutliche Zunahme des ÖPNV-Anteils im Ein- und Auspendlerverkehr in Richtung Düsseldorf/Neuss und Kaarst

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, Rheinbahn, Rheinbahn, Krefelder Stadtwerke und Bezirksregierung Düsseldorf, Rhein-Kreis-Neuss

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 1

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie

Förderprogramm

- GVFG und ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW

Straßenbahnstrecke 042 bis Willich-Mitte:

- Streckenlänge ab Stahlwerk Tor 3: ca. 4,00 km
- Kostenschätzung bei 18 Mio. Euro pro km = ca. 72 Mio. Euro
- Anzahl der Haltestellen: ca. 4

Eine mögliche Verlängerung des Vorschlags der 042 bis zur geplanten S28 sollte bei den Plaungen perpektivisch geprüft werden.

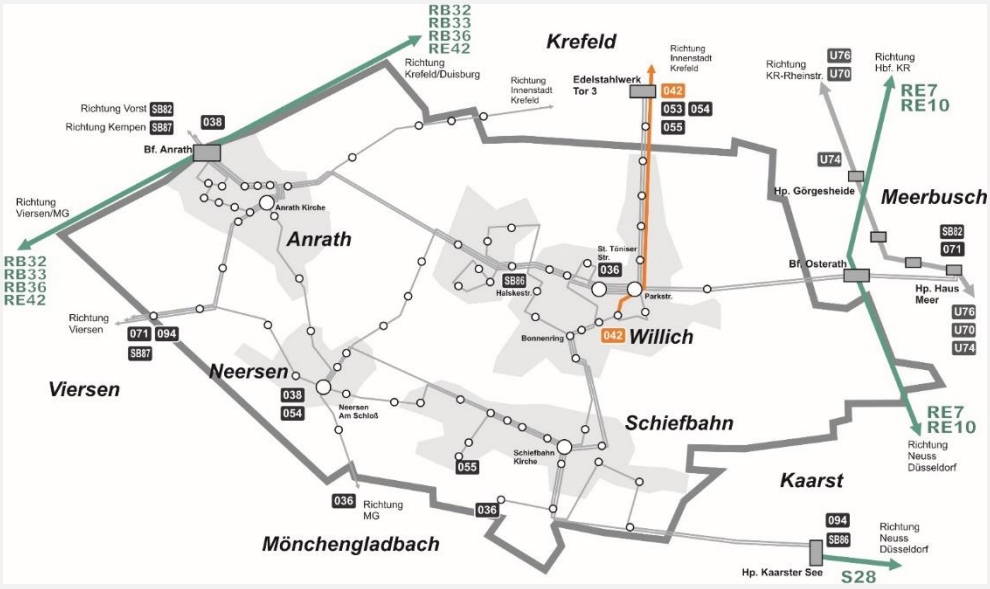


Abb. 6.5-1 Straßenbahnstrecke 042 bis Willich-Mitte

Stadtbahnstrecke U74 bis GE-Gebiet Münchheide

- Streckenlänge ab Görgesheide: ca. 8,00 km
- Kostenschätzung bei 18 Mio. Euro pro km = ca. 144 Mio. EUR
- Anzahl der Haltestellen: ca. 5

Bei beiden Strecken kommen noch die Kosten für die Fahrzeuge hinzu.

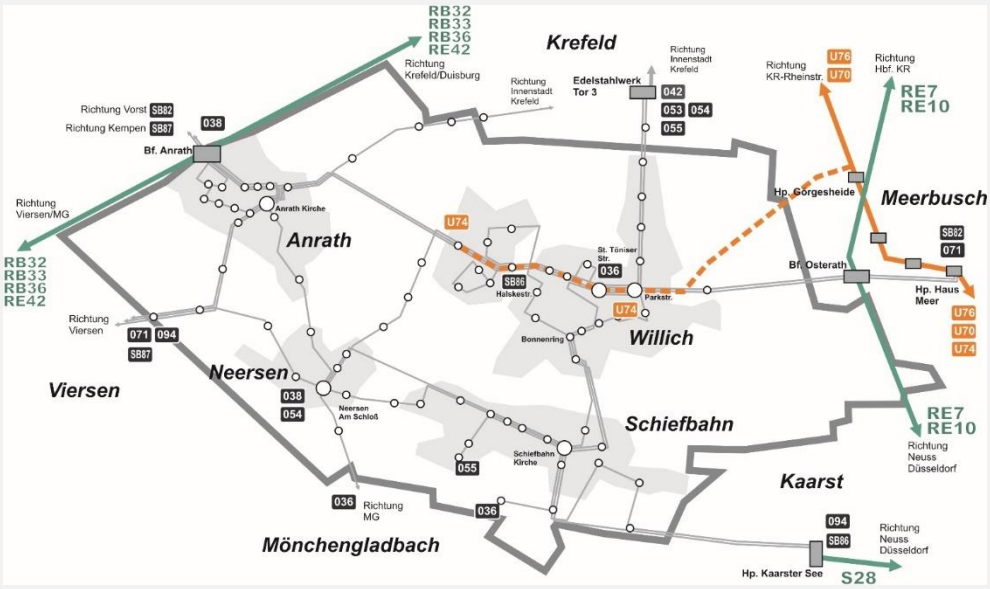


Abb. 6.5-2 Stadtbahnstrecke U74 bis GE-Gebiet Münchheide

ÖPNV 3

Ringbuslinie

Beschreibung

Das derzeitige Busnetz in Willich ist vom Linienverlauf sehr interkommunal angelegt. Nahezu alle Linien beginnen oder enden in den jeweiligen benachbarten Kommunen. Eine Rundum-Bedienung der jeweiligen Stadtteile besteht zurzeit nicht. Daher wird eine „Ringlinie", die in beiden Richtungen befahrbar ist, vorgeschlagen. Diese Linie beginnt an der derzeitigen Endstelle der RegioBahn am Kaarster See und fährt über Schiefbahn, Willich nach Anrath zum dortigen Bf. und weiter nach Neersen über Schiefbahn wieder zur Endstelle der RegioBahn. In der Abbildung (siehe nächste Seite) ist ein möglicher Linienverlauf dargestellt. In der neuen Ringlinie wird die Linie 038 komplett integriert.

Die Linie sollte werktags (30-Minuten-Takt) und am Wochenende im gleichen Takt wie die RegioBahn verkehren. Diese Linie hat dabei vorrangig eine erschließende und eine stadtteilverbindende Funktion. Die Anbindung an die RegioBahn sollte mit angeboten werden und dann bei der Umsetzung der Maßnahme ÖPNV 1 auf den neuen Haltepunkt in Schiefbahn reduziert werden.

Die Ringbuslinie sollte klimaneutral (z. B. durch Elektrobusse) und als Ortsbuslinie betrieben werden.

Seitens der relevanten Akteure wird eine Ringbuslinie nicht als zielführen gesehen. Querverbindungen sind bereits gegeben, sodass die vier Stadtteile untereinander bereits gut angebunden sind. Zudem bieten die Bürgerbusse in nicht gut erschlossenen Gebieten eine gute Alternative zum Busbetrieb. Mit der Einführung der neuen X49 wird auch die Verbindung zwischen Anrath und Willich gestärkt. Allgemein sollte die Taktung des ÖPNV-Angebotes im Stadtgebiet von Willich verbessert werden.

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, Rheinbahn, Krefelder Stadtwerke und Bezirksregierung Düsseldorf, Rhein-Kreis-Neuss

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie bezüglich Ringbuslinie
- Prüfung der Aufgabenträgerschaft bei der Stadt Willich und Nachfrageabschätzung und Berechnung des jährlichen Defizitaufwandes
- Maßnahmen zur Beschleunigung der Ringlinie

Förderprogramm

- Förderprogramme für die Anschaffung von klimaneutralen Bussen

Umsetzungszeitraum

●●●●●●

Kosteneinschätzung

●●●●●○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 1 | ÖPNV 4 | ÖPNV 6

ÖPNV 4

Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)

Beschreibung

Insgesamt sollte das bestehende Busangebot optimiert und zur Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen ergänzt werden. Folgende Möglichkeiten sind denkbar:

- Reduzierung der Linie 036 nur bis GI-Gebiet Schiefbahn über Knicksdorf geführt im 20-Minuten-Takt. Dafür endet die Linie 055 in Schiefbahn Kirche. Der Abschnitt der 036 bis Willich wird durch die Ringlinie ersetzt.
- Anpassung im Schnellbusnetz:
  - Zusammenlegung SB82 und SB86 und Verzicht auf Bedienung
  - Abs. Willich – Haus Meer (071 bleibt erhalten)
  - Neue SB82 zwischen Viersen und Haus Meer über Neersen und Willich
  - Umwandlung Linie 094 in SB94 (Erschließung durch die Ringlinie)
  - Umwandlung Linie 055 in SB55 (schnellere Verbindung von Krefeld nach Schiefbahn) Beibehaltung Linie SB87
  - Alle SB-Linien sollen über einen 60-Grundtakt verfügen
- Alle anderen Linien 053, 054 und 071 bleiben vom Angebot und Linienverlauf erhalten

Ziel

- Verlagerung von Fahrten mit dem MIV auf den ÖPNV
- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, Rheinbahn, Rheinbahn, Krefelder Stadtwerke und Bezirksregierung Düsseldorf, Rhein-Kreis-Neuss

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie für schrittweise Umsetzung des Linienkonzeptes zusammen mit dem Kreis Viersen
- Maßnahmen zur Beschleunigung der SB-Linien (LSA-Anlagen)

Förderprogramm

-

Umsetzungszeitraum

●●●●○○

Kosteneinschätzung

●●●●●●

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●●○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RV 2

ÖPNV 5 | **Einführung On-Demand-Verkehr**

Beschreibung

Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung. 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 verkehren vollständig flexibilisiert:

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

Die Angebote sind weitgehend digitalisiert. In NRW sind bereits in mehreren Großstädten On-Demand-Verkehre gestartet, die Bestandteil des Verkehrsangebotes eines kommunalen Verkehrs-unternehmens sind. Die Verantwortung für Fahrpersonal, Betriebsführung und Fahrzeuge liegt entweder bei den Verkehrsunternehmen selbst oder es bestehen Kooperationen mit On-Demand-Anbietern oder lokalen Taxiunternehmen.

Die Verkehre sind in den vor Ort gültigen VRR-Tarif integriert. Preislich bewegen sich die Angebote in der Regel zwischen dem Nahverkehrs- und dem Taxitarif. Aus genehmigungsrechtlichen Gründen sind als Ein- und Ausstiegspunkte Haltestellen festgelegt. Sie liegen in den meisten Fällen nur virtuell vor. Dadurch ist eine große Anzahl von Halten möglich, so dass die Fußwege zur nächsten Haltestelle sehr kurz sind. Die notwendige Software (Hintergrundsystem, Fahrgast-App, Disponenten-App bzw. Weboberfläche sowie Fahrer*innen-App) bringen On-Demand-Anbieter mit. Das "Zukunftsnetz Mobilität NRW" unterstützt Städte, Gemeinden und Kreise bei der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte, so auch bei der Einführung von On-Demand-Verkehren. Bei den Fahrzeugen werden grundsätzlich E-Kleinbusse oder E-Vans eingesetzt.

Ziel

- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr (Erfahrungsgemäß nutzen 50 % der On-Demand-Nutzer das Angebot als Zubringer zum SPNV oder Stadt- und Straßenbahn
- Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie Binnenverkehr

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Verkehrsunternehmen, Bürgerbusvereine, ggfs. Zukunftsnetz Mobilität, Rhein-Kreis-Neuss

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie bezüglich stufenweise Umsetzung On-Demand-Angebot und Prüfung Integration Bürgerbusvereine in das On-Demand-System
- Findung eines öffentlichen Verkehrsunternehmers als Partner
- Förderantrag beim Land NRW für die Kostenübernahme der Betriebskosten für einen festgelegten Zeitraum

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

	• Maßnahmen zur Beschleunigung der Ringlinie	
	Förderprogramm • Landessonderprogramm Mobil im ländlichen Raum des Landes NRW: 75 % der zuwendungsfähigen Kosten können gefördert werden. Die maximale Höhe der Zuwendung über die Laufzeit beträgt fünf Millionen Euro für ein Projekt	

ÖPNV 6

Fossilfreie Busse

Beschreibung

Ziel ist es, dass der ÖPNV klimaneutral betrieben werden sollte. Hierzu gibt es unterschiedliche Möglichkeiten (Brennstoffzellenbus/ Wasserstoffbus/ Elektrobus usw.). Für die Stadt Willich erscheint die Anwendung eines Elektrobusses am erfolgversprechendsten (Stand der Technik).

Unter dem Begriff Elektrobus (auch E-Bus oder Batteriebus) werden vollelektrisch betriebene Fahrzeuge zusammengefasst, die ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben werden und zur Energieversorgung über Speichersysteme verfügen. Im städtischen Linienverkehr ist der Standardlinienbus mit ca. 12 m Fahrzeuglänge zurzeit der am häufigsten anzutreffende Elektro-bus. Da der verbaute Akku Platz benötigt, haben die meisten Elektro-Busse eine kleinere Sitzplatzkapazität als vergleichbare Modelle mit Dieselmotor. Infolge ihres guten Beschleunigungsvermögens und der Rekuperation sind Elektrobusse insbesondere auf Linien mit kurzen Haltestellenabständen und häufigem Anfahren bzw. Abbremsen besonders geeignet.

Ein entscheidender Punkt beim Einsatz von Elektrobussen ist die Reichweite, die das Fahrzeug mit einer Batterieladung erzielt. Das Reichweitenspektrum umfasst in der Praxis aktuell ca. 100 bis 300 km pro Tag. Aus diesem Reichweitenspektrum ergeben sich unterschiedliche Ladeinfrastrukturangebote:

- Nachtladung im Betriebshof (overnight charging)
- Zwischenladung an den Endhaltestellen mittels Schnellladung mit Hilfe eines Pantografen (opportunity charging)

Reichweitenreduzierend wirken sich insbesondere Heizung und Klimaanlage aus. Bei ungünstigen Wetterbedingungen können Heizung und Klimatisierung bis zu 50 % der verfügbaren Energie beanspruchen. Für Willich bietet es sich an, die Ringbuslinien komplett klimaneutral betreiben zu lassen. Für die Ringlinie werden für einen 30-Minuten-Takt bis zu ca. 8 Busse plus eine Reserve benötigt.

Ziel

- Klimaneutraler ÖPNV

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Verkehrsunternehmen

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Machbarkeitsstudie fossilfreiem ÖPNV
- Erstellung einer Machbarkeitsstudie bezüglich stufenweise Umsetzung On-Demand-Angebot und Prüfung Integration Bürgerbusvereine in das On-Demand-System
- Findung eines öffentlichen Verkehrsunternehmers als Partner
- Förderantrag beim Land NRW für die Kostenübernahme der Betriebskosten für einen festgelegten Zeitraum
- Maßnahmen zur Beschleunigung der Ringlinie

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 3

Förderprogramm

- Förderprogramme zur Anschaffung fossilfreier Busse

ÖPNV 7

ÖPNV-Barrierefreiheit

Beschreibung

Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Willich, zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur generellen Optimierung der Umsteigesituation und der Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).

Die Erstellung einer Priorisierungsliste trägt dem Umstand Rechnung, dass das in der Novellierung des PBefG und der Neufassung des § 8 Abs. 3 PBefG gesetzte Ziel der vollständigen Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 in der Realität nicht umsetzbar ist. Die Priorisierung bedeutet eine Annäherung, und zwar mit dem Umbau an den bedeutendsten Haltestellen zu beginnen, um die größtmögliche Anzahl an Fahrgästen barrierefrei zu erreichen. Für die Stadt Willich sollten daher die nebenstehenden Haltestellen zuerst umgebaut; weitere Haltestellen sollen dann sukzessiv umgebaut werden. Grundsätzlich sollte die Barrierefreiheit aller Haltestellen bis Ende 2025 abgeschlossen sein. Daher ist in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern ein Haltestellenumbau-programm für die Jahre 2022 bis 2025 zu erarbeiten und die entsprechenden Förderanträge zu stellen und zügig umzusetzen.

Grundsätzlich sollten Busbuchten in Buskaps umgewandelt werden. Dies gilt für Haltestellen innerorts und bei Tempo 50 km/h, sowie es sich nicht um Pausenplätze handelt. Bei dem Umbau von Haltestellen innerorts sollten fehlende Querungsmöglichkeiten auf der Fahrbahn mitbedacht werden (ungesicherte Querungshilfe durch Mittelinseln, FGÜ usw.). Außerorts liegende Haltestellen sollen weiterhin in Busbuchten verbleiben. Grundsätzlich sollen bei allen Haltestellen zur Erhöhung des Einzugsbereiches Radabstellanlagen (Bügel für 4 bis 5 Räder) angeordnet werden.

In einem ersten Schritt sollten folgende Haltestellen bis spätestens Ende 2023 barrierefrei ausgebaut werden, die laut Verkehrsmodell über 50 Einsteigerinnen und Einsteiger pro Werktag (Mo-Fr) aufweisen (Sortierung nach Anzahl der Einsteiger pro Werktag):

- Neersen Am Schloss (verbleibende Bussteige)
- Ulmenstraße
- Bonnenring Mitte
- Tupsheide
- Moltkestraße (verbleibende Bussteige)
- H.-Martin-Schleyer-Straße (verbleibende Bussteige)
- Grenzweg (verbleibende Bussteige)
- Schiefbahn Industriegebiet
- Süchtelner Straße
- Büdericher Straße
- Lerchenfeldstraße
- Orpheusplatz
- Rebhuhnweg
- Furthstraße
- Siemensring Nord
- Hans-Böckler-Str.
- Lorenz-Schmitz-Straße (verbleibende Bussteige)

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Ziel

- Flächendeckende barrierefreie Gestaltung der Haltestellen
- Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Nutzergruppen

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Straßenbaulastträgern, Verkehrs-unternehmen

Umsetzungsschritte

- Förderantrag für die Planungskosten wurde bereits gestellt
- Vorplanung der Strecke
- Erneute Kosten-Nutzen-Bewertung nach der Verfahrensanleitung zur standardisierten Bewertung (Baumaßnahme)
- Stellung Förderantrag für die baulichen Maßnahmen

Förderprogramm

- Förderprogramme für den Umbau der Haltestellen des Landes NRW

6.6 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 EUR je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.

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 Willich wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 5 bis 10 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.

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 Verkehrsteilnehmerinnen und -nehmern priorisiert wird. Die Maßnahmen im Radverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

In diesem Zusammenhang ist auch auf das kreisweite Radverkehrskonzeptes des Kreis Viersen hinzuweisen, bei dem Maßnahmen auf dem überörtlichen Netz für die Stadt Willich konzipiert wurden.[33]

[33] Quelle: Kreis Viersen 2019: Radverkehrskonzept für den Kreis Viersen. Viersen. Abrufbar unter: www.kreis-viersen.de/themen/mobilitaet/radverkehrskonzept

RAD 1 „Systemplanung“ Radverkehr

Beschreibung

Ein sicheres, lückenloses, komfortables, gut ausgebautes und direktes Radwegenetz soll den Radverkehrsanteil in Willich weiter stärken. Der Radverkehrsanteil nimmt in Willich bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Dennoch besteht weiteres Potenzial zur Verlagerung auf das klimaneutrale Verkehrsmittel insbesondere auf kurzen Alltagswege-Distanzen. Wesentlicher Bestandteil ist es somit, die Radverkehrsinfrastruktur weiter zu stärken, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards (VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen.

Die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten hat für die Akzeptanz des Radfahrens eine besondere Bedeutung. Daher sind Knotenpunkte (LSA-Anlagen, rechst-vor-links-Regelungen, Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung, Kreisverkehre) in Willich möglichst radfahrerfreundlich (um-) zu gestalten. Hierbei sind neben Umbaumaßnahmen (z. B. Kreuzung zu einem Kreisverkehr umbauen), auch Anpassungen von LSA-Schaltungen zu überprüfen, die den Verkehrsfluss für Radfahrende sicherer und zügiger voranbringen sollen.

Für die einzelnen Maßnahmenvorschläge ist der Umsetzungszeitraum den detaillierten Maßnahmentabellen im Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 4).

Ziel

- Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes für die Gesamtstadt
- Erhöhung des Radverkehrsanteils insb. auf fahrradfreundlichen Distanzen

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Kreis Viersen, Bund, Land

Umsetzungsschritte

- Abhängig von den jeweiligen Maßnahmenvorschlägen (vgl. Anhang 4)
- Prüfung der Umsetzbarkeit
- Einstellen finanzieller Mittel/ Antrag zur Förderung

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 2 | RAD 3 | RAD 4 | FUSS 1 | FUSS 2

Systemplanung Radverkehr –Ausbau Radverkehrsanlagen und Netzlückenbeseitigung

Ein sicheres, lückenloses, komfortables, gut ausgebautes und direktes Radwegenetz soll den Radverkehrsanteil in Willich weiter stärken. Der Radverkehrsanteil nimmt in Willich bereits einen hohen Stellenwert ein. Nicht zuletzt aufgrund der flachen Topographie bietet das Stadtgebiet hervorragende Bedingungen zum Radfahren. Dennoch besteht weiteres Potenzial zur Verlagerung auf das klimaneutrale Verkehrsmittel insbesondere auf kurzen Alltagswege-Distanzen. Wesentlicher Bestandteil ist es somit, die Radverkehrsinfrastruktur weiter zu stärken, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards (VwV-StVO (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung), ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen.

Der Ausbau einer Radverkehrsanlage erfordert häufig den kompletten Neubau eines Radweges, um eine durchgängig asphaltierte, ebene Oberfläche zu ermöglichen. Bei dem Ausbau einer Radverkehrsanlage ist generell die Anpassung der Breite nach mindestens ERA-Standard zu empfehlen, da somit Komfort für den Radfahrer geschaffen wird und der betroffene Abschnitt eine Zunahme der Radfahrerzahlen ermöglicht. Neben dem Komfort ist eine ausreichende Radwegebreite für eine sichere und konfliktfreie Führung von Pedelec- und E-Bike-Verkehr (v. a. im Zweirichtungsverkehr) von Bedeutung.

An Streckenabschnitten, an denen kein Radangebot vorhanden ist bzw. ein Netzlückenschluss erforderlich ist, wird der Neubau eines Radweges empfohlen. Der Neubau sollte sich bei den Planungen an den Mindestmaßen der ERA orientieren. Auf dem hierarchisierten Hauptnetz können die Breiten sogar über den ERA-Standard hinaus gehen.

Die Formulierung von Qualitätsstandards für den Radverkehr dienen als Grundlage und Zielvorgabe für Planungen und Entwicklungen von Radverkehrsanlagen in der Gesamtstadt. Diese Standards orientieren sich an den aktuellen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010). Es ist das zentrale Regelwerk für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Die ERA bildet die Grundlage für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen. Sie gelten für den Neubau und die wesentliche Änderung von Straßen. Für bestehende Straßen wird ihre Anwendung empfohlen.

Inwiefern der Radverkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr oder getrennt vom Kfz-Verkehr geführt werden soll, ist nicht eindeutig definiert und abhängig von verschiedenen Faktoren. Als Orientierung können gemäß ERA (vgl. Kapitel 2.3.3 ERA) die Verkehrsstärke und die zulässige Höchstgeschwindigkeit herangezogen werden. Zum Beispiel ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr (auf der Fahrbahn ohne Radverkehrsanlage) auf Straßen mit wenig Kfz-Verkehr und wenig Lkw-Verkehr (max. 700 Kfz/h) zu empfehlen. Die Geschwindigkeit sollte maximal 30 km/h betragen. Daher bietet sich die Führung im Mischverkehr besonders in verkehrsberuhigten Bereichen, Tempo-30-Zonen und ruhigen Anwohnerstraßen an. Allerdings haben auch weitere Faktoren abseits der Geschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke Einfluss auf die Radwegeführung (u. a. Flächenverfügbarkeit, Schwerlastverkehrsstärke). Eine genaue Prüfung ist im Einzelfall vor Ort notwendig.

- Flächenverfügbarkeit des Straßenraums: Die Fahrbahnbreite und der Seitenraum spielen bei der Führung des Radverkehrs eine entscheidende Rolle. Je nach Nutzungsanforderung sind entsprechende Breiten erforderlich. Es ist daher je nach Erfordernis zu überprüfen, ob die gegebenen Querschnitte beispielsweise durch eine Neuaufteilung eine optimierte Führung des Radverkehrs realisieren lassen.
- Schwerlastverkehrsstärke: Besteht ein hohes Verkehrsaufkommen durch Lkws oder andere Schwerlastverkehre sollte der Radverkehr in der Regel im Seitenraum geführt werden.
- Parken: Durch ein- und ausparkende Pkws und das Öffnen von Wagentüren entstehen Gefährdungspotenziale. Dabei ist zu prüfen, wie und wie lange auf dem untersuchten Abschnitt geparkt wird und welche die daraus resultierend sicherste Führung ist.
- Knotenpunkte und Grundstückszufahrten: An Knotenpunkten und Grundstückszufahrten sind ein- und abbiegende Kfz-Verkehre zu berücksichtigen. Bei einer hohen Anzahl von Zufahrten (z. B. Zufahrt zu Supermärkten) und Einmündungen mit hoher Zahl von ein- und abbiegenden Fahrzeugen, sollte der Radverkehr eher auf der Fahrbahn und nicht im Seitenraum geführt werden.

- Längsneigung: „Je stärker und länger die Steigung, umso mehr spricht dies für eine Führung im Seitenraum“[34]

In § 2 der StVO ist die Benutzungspflicht von Radwegen geregelt. Die Zeichen 237, 240 und 241 sind als benutzungspflichtige Radwege gekennzeichnet (vgl. Abb. 2.3.5-1). Radwege, die eine solche Beschilderung aufweisen, müssen von Radfahrenden benutzt werden. Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich innerorts zu vermeiden.

Radweg Zeichen StVO 237	**Getrennter Geh- und Radweg** Zeichen StVO 241	**Gemeinsamer Geh- und Radweg** Zeichen StVO 240
Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen Andere Fahrzeuge sind nur durch Zusatzzeichen erlaubt Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen Breite: mind. 2,00 m	Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden für den Radweg: mind. 2,00 m	Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,50 m

Abb. 6.6-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 241, 240)

Insgesamt ist eine Überprüfung der Beschilderung der benutzungspflichtigen Radwege im gesamten Stadtgebiet erforderlich. Auf Radwegen, die nicht den Breiten der VwV-StVO entsprechen, sollte die Beschilderung kurzfristig demontiert werden.

Die Benutzungspflicht von Radwegen im Stadtgebiet sollte nur dort angeordnet werden, wo es zwingend erforderlich ist. Ist dies jedoch nicht realisierbar, sollte die Anlage von getrennten Geh- und Radwegen mit dem Zeichen 241 StVO bevorzugt werden. Die Mindestbreiten für den Fußverkehr (2,50 m) sind einzuhalten. Eine bauliche Trennung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt durch einen mindestens 30 cm breiten taktil erfassbaren und kontrastierenden Streifen. Wenn es unumgänglich ist, sollte die Regelung „Gehweg, Radfahrer frei“ mit der Beschilderung Zeichen 239 StVO mit dem Zusatzzeichen 1022-10 StVO gewählt werden. Eine gemeinsame Führung von Fußgängern und Radfahrern ist jedoch grundsätzlich innerorts zu vermeiden. Beispielquerschnitte mit

[34] Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.

Breitenmaßen für bauliche Radwege im Einrichtungsverkehr sowie als kombinierter Geh- und Radweg sind in den Abbildungen 6.6-2 und 6.6-3 gemäß ERA 2010[35] dargestellt.

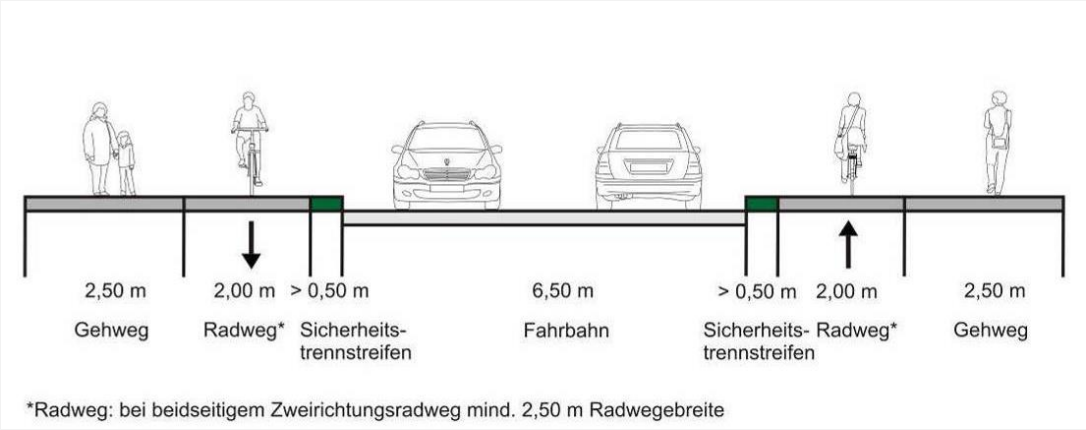


Abb. 6.6-2 Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

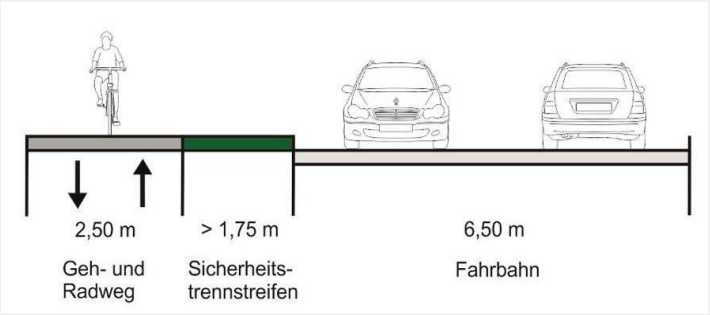


Abb. 6.6-3 Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

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. Radfahrende dürfen auch außerhalb der Schutzstreifen fahren. Schutzstreifen sollten eine Regel-breite von mindestens 1,50 m nicht unterschreiten (s. Abb. 6.6-4). Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorgesehen (bei Schrägparken 0,75 m). Nicht geeignet ist diese Führungsform bei hohem Verkehrsaufkommen mit Lkw-Anteilen und anderen Schwerlastverkehren (> 1.000 Schwerlastverkehren pro Tag). Mit der StVO-Novelle im Jahr 2020 wurde ein generelles Halteverbot auf Schutzstreifen eingeführt. Bislang war dies noch mit einer Dauer von bis zu drei Minuten halten erlaubt.

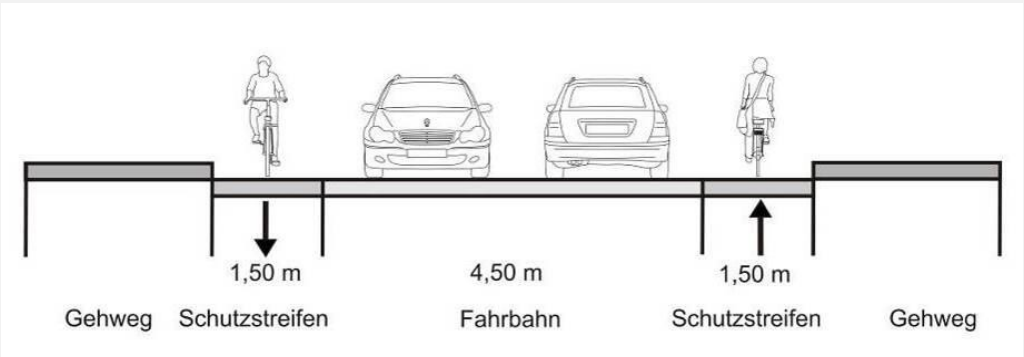


Abb. 6.6-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

[35] Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen aus dem Jahr 2010, veröffentlicht durch die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln.

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind sie mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen StVO 237 ausgeschildert. Sie dürfen vom Kfz-Verkehr nicht überfahren werden. Parken und Halten ist auf den Radfahrstreifen ebenfalls verboten. Sofern Parkplätze für den Kfz-Verkehr angesiedelt sind, sind Sicherheitszonen in Form einer schmalen Trennlinie zu kennzeichnen (0,5-0,75 m) oder durch bauliche Maßnahmen hervorzuheben. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort. Ein Querschnitt mit Mindestbreiten ist in Abbildung 6.6-5 abgebildet.

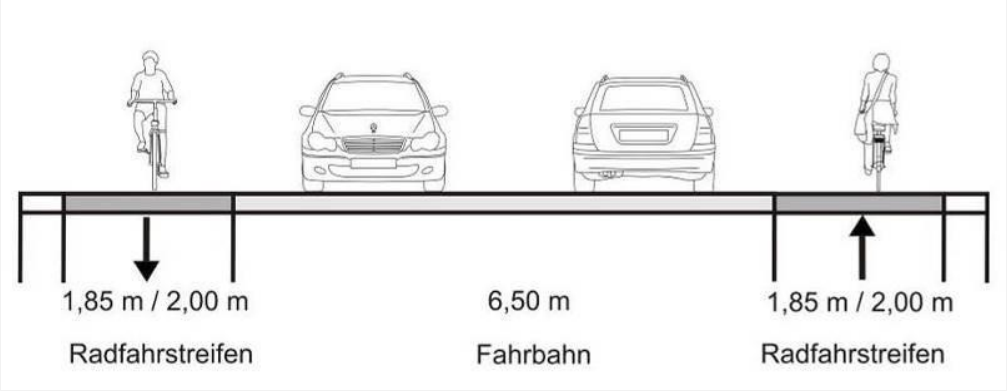


Abb. 6.6-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1)

Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. In Fahrradstraßen werden Radfahrer gegenüber anderen Fahrzeugen bevorzugt. Durch Zusatzzeichen können in Ausnahmefällen andere Fahrzeuge erlaubt werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Durch den geringen Kfz-Verkehr sind Fahrradstraßen deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen. Ziel ist es, die Hauptachsen des Radverkehrs zu beschleunigen und Fahrradfahren komfortabler und sicherer zu gestalten. Dies erhöht die Motivation mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zu fahren. Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Sie werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 angeordnet. Mit der Drucksacke 410/21 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur StVO reicht es nun seit Juni 2021 jedoch schon aus, wenn der Straße bereits eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzer hinlänglich abzuwägen.

Grundlage für eine sichere **Radverkehrsführung an Knotenpunkten** sind gute und frühzeitige Sichtbeziehungen zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Eine vorhandene Radverkehrsanlage muss deutlich erkennbar sein, ebenso wie die Vorfahrtsverhältnisse. Die Begreifbarkeit, Erkennbarkeit und Übersichtlichkeit stellen folglich Grundanforderungen für sicher befahrbare Knotenpunkte dar. Es gibt zahlreiche Regelungen für die Radverkehrsführung an Knotenpunkten. Auf diese wird im Folgenden daher nicht vertiefend eingegangen. Grundsätzlich werden an Knotenpunkten folgende Anforderungen an den Radverkehr gestellt:

- Knotenpunkte sollen aus allen Zufahrten rechtzeitig erkennbar sein
- Der Radverkehr in Knotenpunkten ist sicher zu führen
- Ausreichend dimensionierte Warteflächen sind für den Radverkehr vorzusehen
- Konfliktvermeidung von geradeaus fahrendem Radverkehr und rechts abbiegenden Kraftfahrzeugen bzw. aus der Gegenrichtung links abbiegenden Kfz-Verkehr

Systemplanung Radverkehr – Sichere Knotenpunkte

Die Verkehrssicherheit an Knotenpunkten hat für die Akzeptanz des Radfahrens eine besondere Bedeutung. Daher sind Knotenpunkte (LSA-Anlagen, rechst-vor-links-Regelungen, Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung, Kreisverkehre) in Willich möglichst radfahrerfreundlich (um-) zu gestalten. Hierbei sind neben Umbaumaßnahmen (z. B. Kreuzung zu einem Kreisverkehr umbauen), auch Anpassungen von LSA-Schaltungen zu überprüfen, die den Verkehrsfluss für Radfahrende sicherer und zügiger voranbringen sollen.

Maßnahmen in Form von Markierungen und Beschilderung wie bspw. Furtmarkierungen an Knotenpunkten können ebenfalls die Sicherheit an Radverkehrsanlagen erhöhen. Rote Furtmarkierungen verdeutlichen bspw. dem abbiegenden Kfz-Verkehr an unübersichtlichen Stellen (Einmündungen, Ausfahrten etc.), dass Radfahrende die Straße queren.

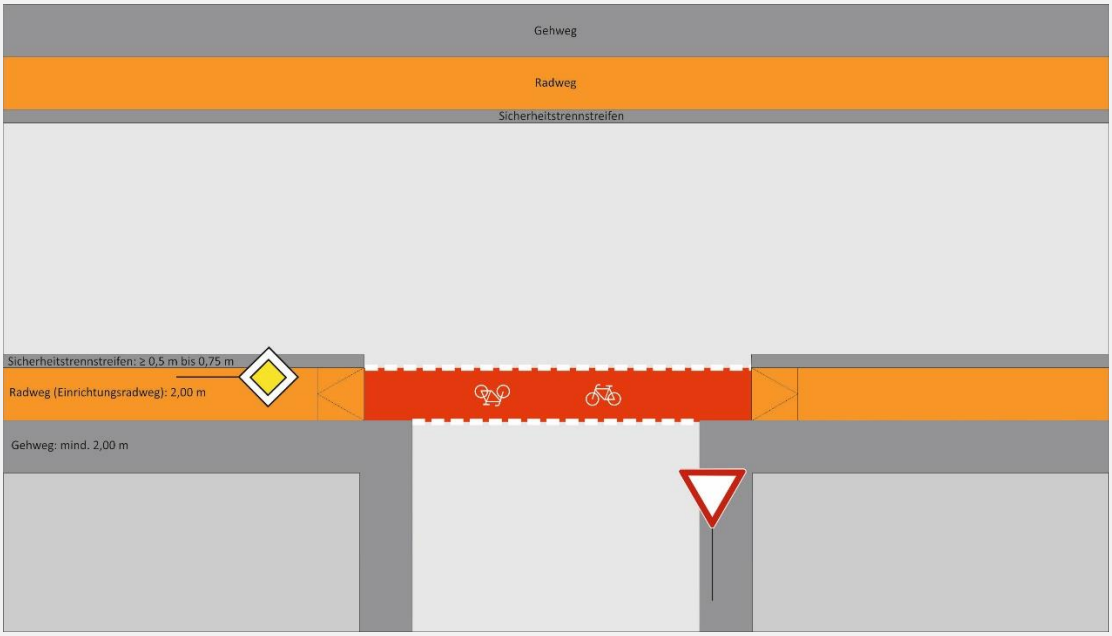


Abb. 6.6 6 Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 3.4)

Darüber hinaus sind Querungsmöglichkeiten z. B. in Form von Mittelinseln für Radfahrende ein wichtiger Aspekt der Radverkehrsförderung, um die sichere Querung über die Fahrbahn zu gewährleisten. Die Schaffung einer Überleitstelle für Radfahrende ist nicht nur im außerörtlichen Bereich von Relevanz, sondern insbesondere an Ortseinfahrten bedeutsam, da hier in der Regel ein Wechsel vom Zweirichtungs- zum Einrichtungsverkehr bevorsteht und Radfahrende eine sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn benötigen.

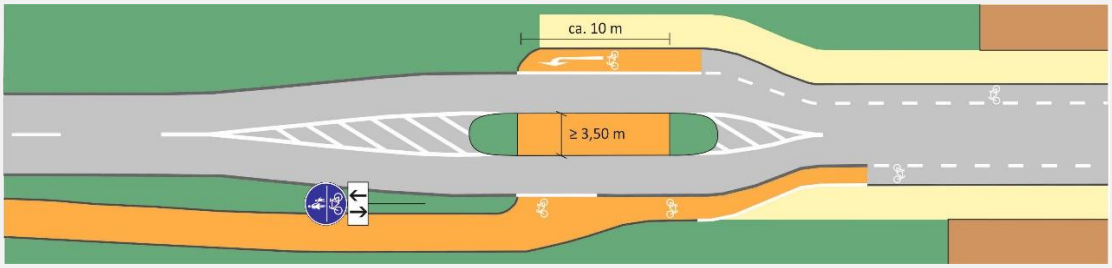


Abb. 6.6 7 Querungshilfe (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 9.4)

An Knotenpunktzufahrten können zudem bei Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn aufgeweitete Radaufstellflächen in Betracht gezogen werden, damit der Radverkehr beim Aufstellen und Anfahren im Blickfeld des Kfz-Verkehrs und der Radverkehr nicht so eng neben den wartenden Kfz-Verkehr steht. Der vorgezogene Aufstellbereich sollte mindestens 3,00 m bis 5,00 m lang sein und vor der Haltelinie des Kfz-Verkehrs liegen. Ein Radschutzstreifen oder Radfahrstreifen leitet den Radfahrer sicher in den

Aufstellbereich am Knotenpunkt. Darüber hinaus sind Fahrradpiktogramme zur besseren Erkennbarkeit an der Haltestelle zu installieren.

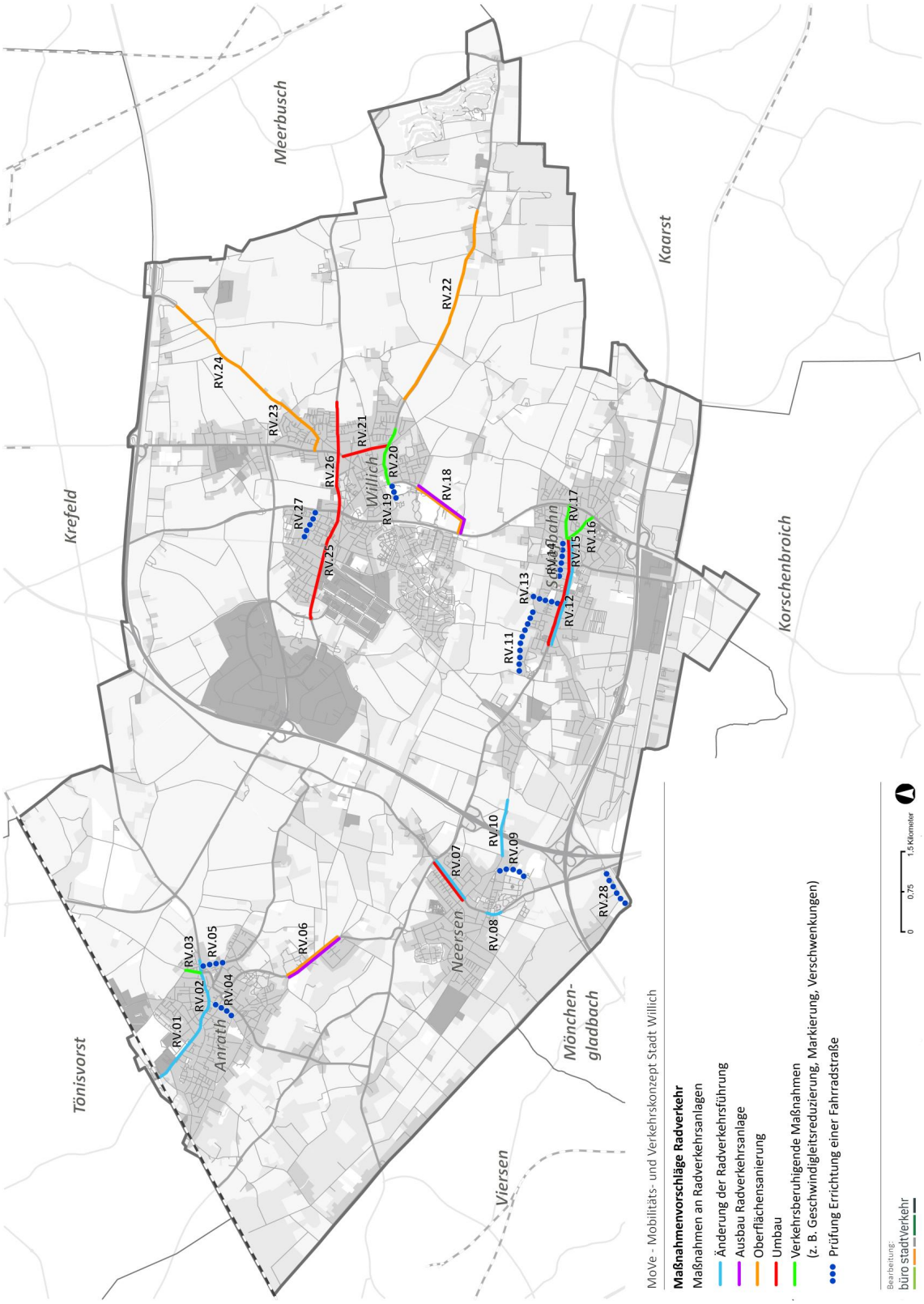


Abb. 6.6 8 Maßnahmenübersicht Radverkehrsanlagen

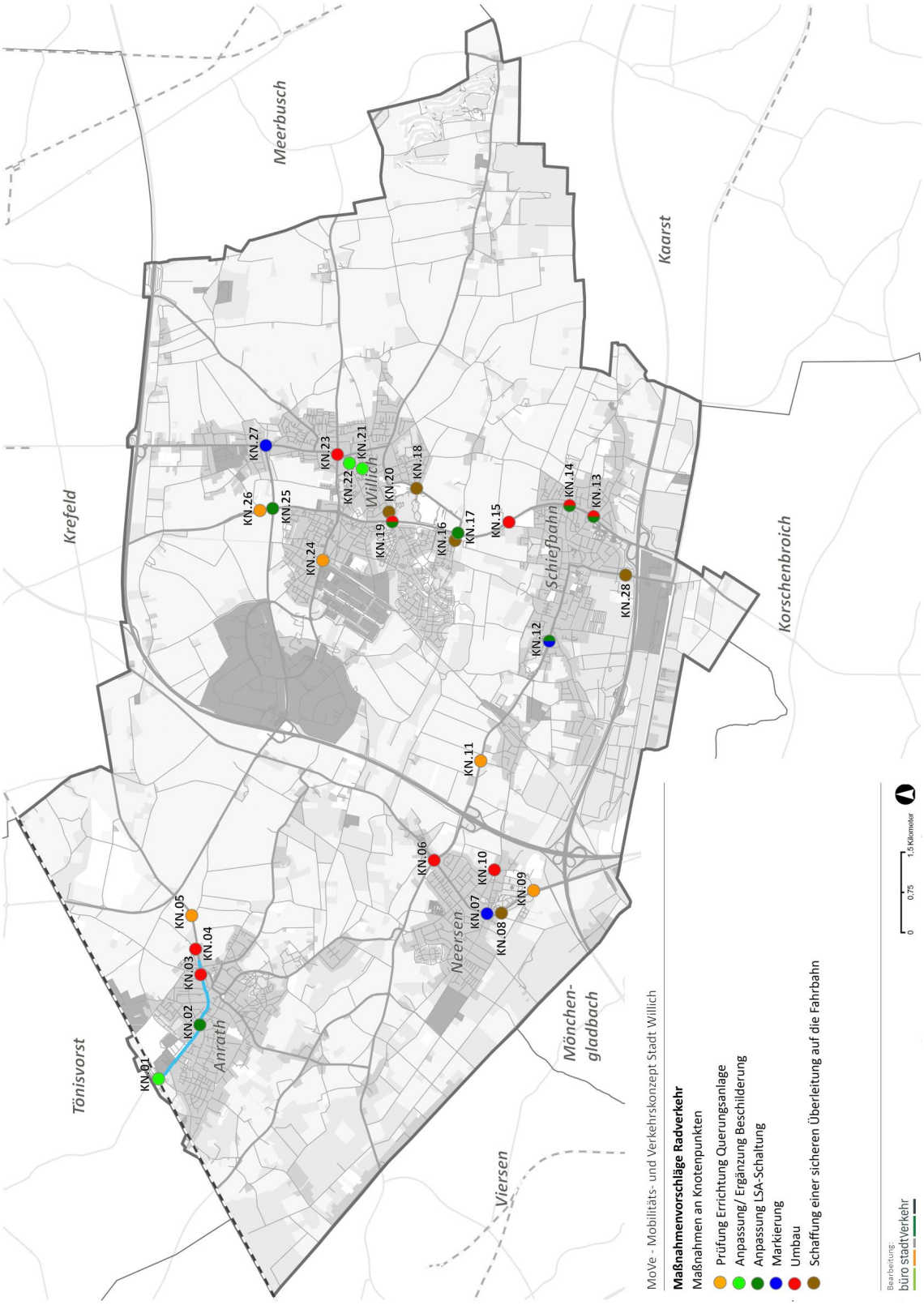


Abb. 6.6 8 Maßnahmenübersicht Knotenpunkte

RAD 2 Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet

Beschreibung

Um dem Radverkehr in Willich auf bedeutenden Radwegeachsen Vorrang zu gewähren und einen angenehmen Verkehrsfluss zu erzeugen, sollten abseits von Hauptverkehrsstraßen Fahrrad-straßen ausgewiesen werden.

Gemäß StVO sind Fahrradstraßen überwiegend dem Radverkehr vorbehalten, sofern kein Zusatzzeichen andere Fahrzeugführer als Radfahrer zulässt. Fahrradstraßen sollen die Attraktivität des Radverkehrs steigern und Vorteile gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr schaffen. Andere Fahrzeuge als Fährräder dürfen ausgewiesene Fahrradstraßen (Zeichen 244.1) nicht benutzen. Das Nebeneinanderfahren von Fahrradfahrenden ist hier durchgängig erlaubt. Durch Zusatzzeichen können andere Fahrzeuge zugelassen werden. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Fahrradstraßen zeigen Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmer wertgeschätzt werden. Fahrradstraßen werden durch die Verkehrszeichen 244.1 und 244.2 angeordnet. Mit der Drucksacke 410/21 der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvor-schrift zur StVO reicht es nun seit Juni 2021 jedoch schon aus, wenn der Straße bereits eine hohe Netzbedeutung im Radverkehr zukommt. Die Interessen sind jedoch auch mit den Belangen anderer Verkehrsmittelnutzerinnen und -nutzer hinlänglich abzuwägen. Durch den geringen Kfz-Verkehr und einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h sind Fahrradstraßen zudem deutlich weniger von Lärm- und Schadstoffemissionen betroffen.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich

Umsetzungsschritte

- Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1

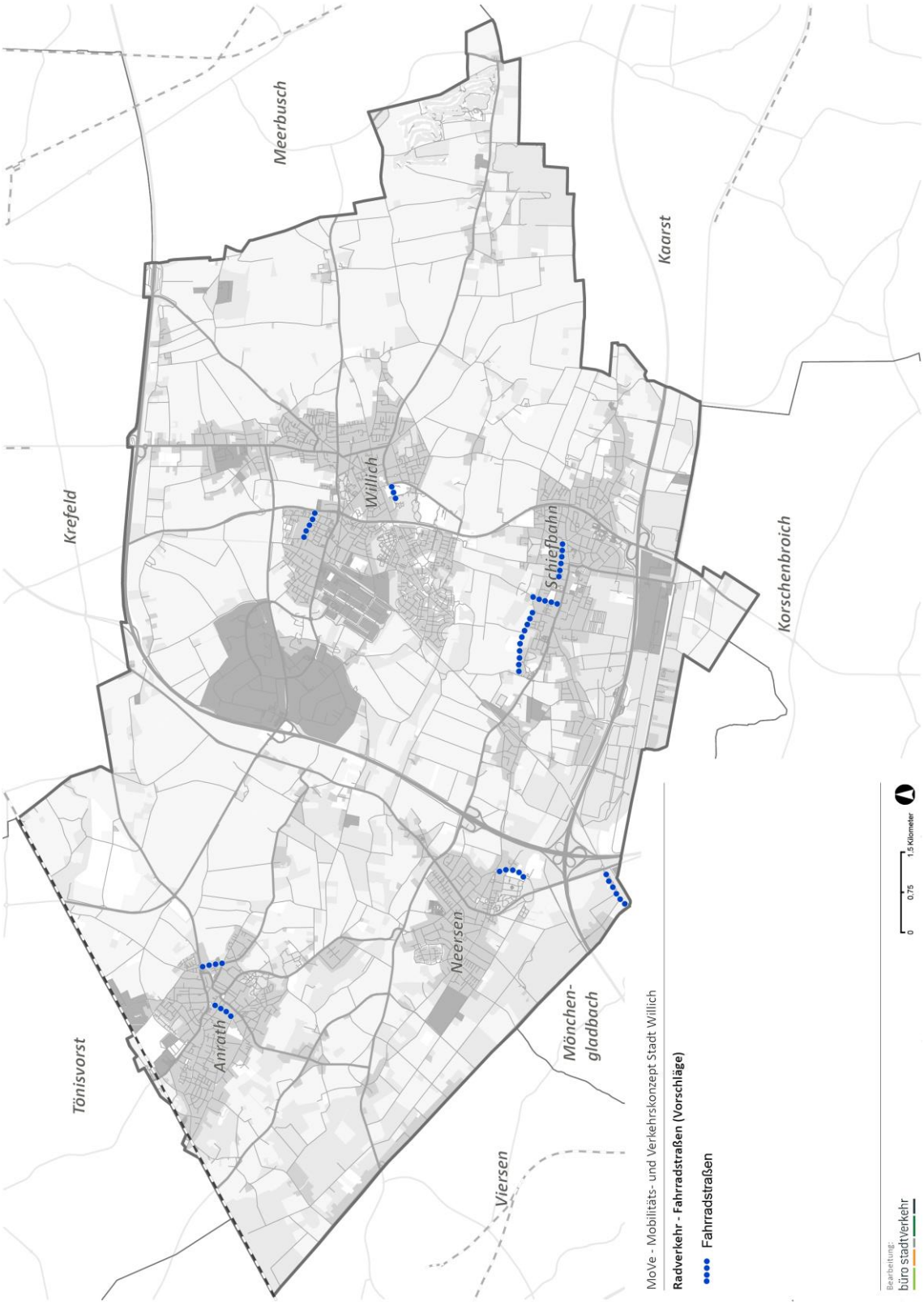


Abb. 6.6 9 Vorschläge Fahrradstraßen Radverkehr

Bislang gibt es im Stadtgebiet von Willich keine Fahrradstraßen. Zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet sollte auf bedeutenden Verbindungen der Radverkehr Vorrang erhalten. Fahrradstraßen können dabei einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und zur Schulwegsicherung leisten, weshalb bei der Auswahl möglicher Fahrradstraßen auch die Nähe zu Schulstandorten berücksichtigt werden sollten.

In den meisten Fällen lassen sich Fahrradstraßen kostengünstig und zügig durch das Aufstellen von Verkehrszeichen (244.1 und 244.2) und Markierungen auf der Fahrbahn umsetzen. Zusätzlich sollte das Zustatzzeichen „Anlieger frei“ ergänzt werden. Es können jedoch bei der Umsetzung einer Fahrradstraße auch bauliche Maßnahmen (z. B. an Knotenpunkten) notwendig sein. Dies ist bei der Ausführungsplanung zu erarbeiten.

Für folgende Straßen ist die Errichtung von Fahrradstraßen im Stadtgebiet von Willich zu prüfen:

<u>Willich:</u>

- Kantstraße zwischen Goethestraße und Ackerstraße, bei Erfolg perspektivische Erweiterung auch in der Goethestraße als Anbindung an die Bahnstraße sinnvoll (wichtige Verbindung zur Robert Schumann Gesamtschule)
- Straße Zum Schwimmbad an der Kolpingschule und Rhein-Maas-Berufskolleg

<u>Neersen:</u>

- Pappelallee (wichtige Verbindung Vinhofen-Schule)
- Cloerbruchallee

<u>Schiefbahn:</u>

- Wallgraben (Alternative Führung zur Hochstraße, wichtige Verbindungsachse zur Hubertusschule)
- Wilhelm-Busch-Straße (wichtige Schulverbindung, bei Erfolg perspektivische Erweiterung der Straße Diepenbroich)
- Klosterweg (Wichtige Verbindung zur Leonardo-da-Vinci-Gesamtschule) (hier auch direkte Verbindung zum geplanten Radschnellweg Krefeld – Willich – MG schaffen)

<u>Anrath:</u>

- Hausbroicher Straße nördlich Fadheiderstr. (Schulweg)
- Allee (Qualitätsroute, Schulweg und fahrradfreundliche Alternative zur Viersener Straße mit Anschluss an den Haupteinkaufsbereich an der Jakob-Krebs-Straße), bei Erfolg perspektivische Erweiterung Richtung Johannesstraße/Schule sinnvoll

Im Rahmen der Umsetzung ist eine Prüfung im Hinblick auf Fahrradanteil, Parkraumsituation im Straßenraum sowie der Anteil des Anliegerverkehrs zu untersuchen. Grundsätzlich sollte die Beschilderung neben dem Zeichen 244.1 und 244.2 auch über das Zusatzzeichen „Anlieger frei“ verfügen.

Abb. 6.6-10 Vorschläge Fahrradstraßen Radverkehr

RAD 3	Radschnellweg Krefeld-Willich-Mönchengladbach

Beschreibung

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau eines Radschnellweges zwischen den Städten Krefeld, Willich und Mönchengladbach entstehen. Die Route soll dabei auf alten, stillgelegten Bahngleisen oder entlang wenig befahrener Bahntrassen führen.

Voraussetzung:

- Prognostizierte Radverkehrspotenziale von mind. 2.000 Radfahrenden pro Werktag
- Der Radverkehr sollte im besten Falle getrennt von anderen Verkehrsarten verlaufen
- Möglichkeit zum Überholen sollte gegeben sein
- An Knotenpunkten ist Radfahrenden möglichst Vorrang zu gewähren
- Radwegebreite von 4,00 m bei Zweirichtungsverkehr

Für die Radschnellverbindung Krefeld-Willich-Mönchengladbach wurde im Jahr 2020 bereits eine Machbarkeitsstudie vorgestellt.

Insgesamt sind 17 km Radschnellweg zwischen Krefeld und Mönchengladbach geplant.

Der im Jahr 2012 bereits fertiggestellte Alleenradweg zwischen der Hauptstraße in Neersen und der Umgehungsstraße nördlich von Willich stellt bereits eine gute Verbindung auf Willicher Stadtgebiet dar, die jedoch für die Qualitäten eines Radschnellweges weiter ausgebaut werden müssen. Neben einem 4,00 m breiten Radweg ist zusätzlich ein 2,50 m breiter Gehweg erforderlich. Die Voraussetzung für den Radschnellweg ist eine Trennung des Fuß- und Radverkehrs. Im Stadtgebiet von Willich gibt es nur wenige Bereiche, bei denen die erforderliche Breite von 6,50 m nicht eingehalten werden können.

Nachdem die Machbarkeitsstudie fertiggestellt wurde, ist in einem nächsten Schritt ein Feinkonzept für den Routenverlauf zu erarbeiten. Eine mögliche Beleuchtung der Strecke sollte unter umwelt- und naturschutzrechtlichen Gegebenheiten geprüft werden.

Perspektivisch sollte nach Fertigstellung des Radschnellweges zwischen Krefeld-Willich-Mönchengladbach über eine weitere Radschnellwegeverbindung/ Rad-Vorrang-Route von Willich bis nach Düsseldorf nachgedacht werden und ggfs. eine Machbarkeitsstudie über einen möglichen Streckenverlauf erstellt werden.

Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält
- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Stadt Krefeld, Stadt Mönchengladbach, Land

Umsetzungszeitraum

●●●●○○

Kosteneinschätzung

●●●●●●

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●●○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1 RAD 2

Umsetzungsschritte

- Voruntersuchung, Linienbestimmung, Umweltverträglichkeitsprüfung
- Entwurfsplanung
- Genehmigungsverfahren
- Ausführungsplanung, Ausschreibung, Vergabe
- Bau

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

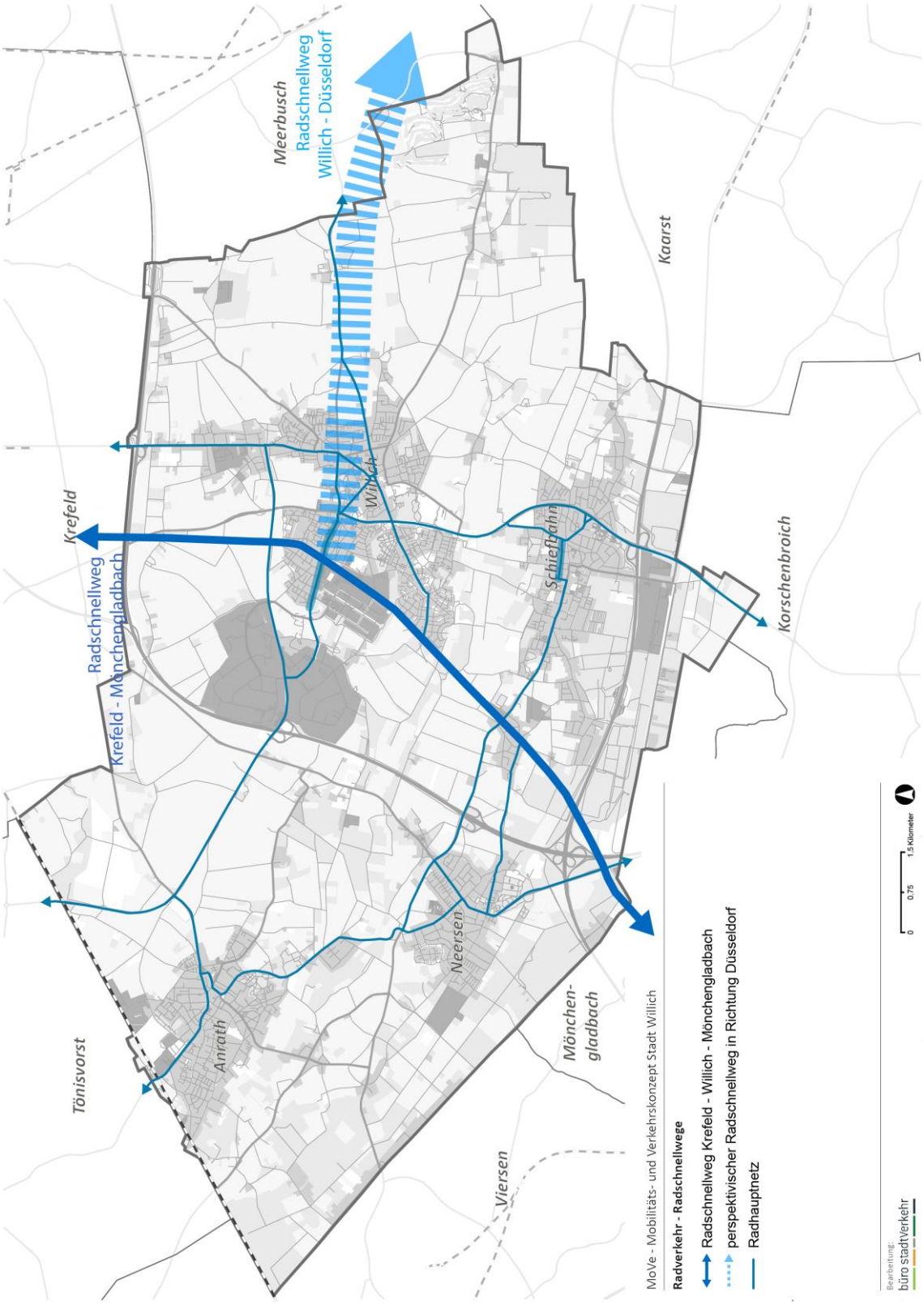


Abb. 6.6-11 Vorschläge Radschnellwege Radverkehr

RAD 3 Radschnellweg Willich – Düsseldorf (perspektivisch)

Beschreibung

Eine attraktive, schnelle, direkte und komfortable Radwegeverbindung für den Alltagsradverkehr soll zukünftig durch den Bau eines Radschnellweges zwischen den Städten Krefeld, Willich und Mönchengladbach entstehen. Die Route soll dabei auf alten, stillgelegten Bahngleisen oder entlang wenig befahrener Bahntrassen führen.

Voraussetzung:

- Prognostizierte Radverkehrspotenziale von mind. 2.000 Radfahrenden pro Werktag
- Der Radverkehr sollte im besten Falle getrennt von anderen Verkehrsarten verlaufen
- Möglichkeit zum Überholen sollte gegeben sein
- An Knotenpunkten ist Radfahrenden möglichst Vorrang zu gewähren
- Radwegebreite von 4,00 m bei Zweirichtungsverkehr

In einem ersten Schritt sind Potenziale abzuschätzen.

Ziel

- Direkte, komfortable Verbindungen auf wichtigen Pendlerverflechtungen (hoher Quell- und Zielverkehr), bei denen der Radverkehr möglichst Vorrang erhält
- Verlagerung von MIV-Fahrten auf das Fahrrad

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Rhein-Kreis-Neuss, Stadt Willich, Stadt Düsseldorf, Stadt Meerbusch, Land

Umsetzungsschritte

- Potenzialabschätzung
- Machbarkeitsstudie
- Politischer Grundsatzbeschluss

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 1 RAD 2

RAD 5 Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen

Beschreibung

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssicheren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung.

In Willich gibt es bereits attraktive, sichere Radabstellanlagen (z. B. Fahrradboxen am Bahnhof Anrath). An wichtigen Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufszentren, Arbeitsplätze, Schulstandorte) fehlen jedoch teilweise diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen. Komfortable und sichere Radabstellmöglichkeiten erhöhen die Nutzung und Attraktivität des Fahrrads, wenn hochwertige, teure Fahrräder (insb. E-Bikes, Pedelecs) am Zielort sicher abgestellt werden können.

Um es den Radfahrenden so einfach wie möglich zu machen, sollten die Radabstellanlagen unmittelbar an wichtigen Einkaufs-straßen und benachbarten Straßenzügen vorzufinden sein. Empfohlen werden vor allem Anlagen, die sowohl den Rahmen als auch das Vorder- und/oder Hinterrad anschließen können.

Als gutes Beispiel können Anlehnbügel herangezogen werden, die ein müheloses sicheres Abschließen des Fahrrads am Rahmen/ Rad ermöglichen. Pro Bügel können zwei Fahrräder abgestellt werden. Die zusätzliche Errichtung einer Überdachung ist an Bahnhöfen und Bushaltestellen sinnvoll, da hier die Fahrräder oftmals über einen längeren Zeitraum abgestellt werden (Zubringerverkehr zum ÖPNV).

Ein gutes Beispiel mit überdachten Anlehnbügeln ist am Kirchplatz in Anrath vorzufinden. Standorte für weitere sichere Radabstellanlagen in Form von (möglichst überdachten) Radabstellanlagen sind:

- Marktplatz in Willich
- Hubertusplatz in Schiefbahn
- Neersen Minoritenplatz

Fahrradboxen, wie sie bereits am Bahnhof Anrath vorzufinden sind, bieten insbesondere für Pendler an wichtigen Bahn- und Bushaltestellen eine sichere Radabstellmöglichkeit. Der Kreis Viersen hat im vergangenen Jahr Förderanträge für DeinRadschloss-Radboxen beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr gestellt, die in diesem Jahr bewilligt wurden.

Die Boxen können digital gebucht werden und sind mittels einer Chipkarte (Fahrkartenabonnement) einfach zugänglich. Standorte für das Stadtgebiet in Willich sind am Bahnhof Anrath sowie am Kreisverkehr St. Töniser Straße/ Bahnstraße in Willich vorgesehen.

Ziel

- Schaffung von sicheren Radabstellanlagen
- Attraktivierung der Nutzung des Fahrrads als alltägliches Verkehrsmittel

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich

Umsetzungszeitraum

●○○○○○

Kosteneinschätzung

●●○○○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Multi 1

Umsetzungsschritte

- Potenzialabschätzung
- Machbarkeitsstudie
- Politischer Grundsatzbeschluss

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Vorschriften zur Weiterleitung von Zuwendungen nach § 12 ÖPNVG NRW im Kooperationsraum A - Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und Nahverkehr Niederrhein - (Weiterleitungsrichtlinie VRR AöR) vom 10.12.2008 i. d. F. vom 15.09.2022
- Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

6.7 Maßnahmen Fußverkehr

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 Willich 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) 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.

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

Beschreibung

Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht Mobilität für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege für alle Menschen. Mobilitätseinschränkungen können alle Nutzergruppen betreffen, daher ist das Thema Barrierefreiheit ganzheitlich zu betrachten.

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.

An Fußgängerüberwegen und Querungsstellen existieren häufig keine Bordsteinabsenkungen sowie Leitlinien (taktile Elemente) und Kontrastmarkierungen (visuelle Elemente), die zur Orientierung für mobilitätseingeschränkte und sehbehinderte Menschen dienen.

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 vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.

Qualitätsansprüche an Gehwege sind die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst angenehm, leicht und rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege über längere Distanzen einsehbar und frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Kfz-Verkehr darf auf Fußwegen nicht parken. Für mobilitätsein-geschränkte Personen sind straßenbegleitende Gehflächen 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.

In Willich sollten in einem ersten Schritt die Hauptachsen in die jeweiligen Stadtteilzentren und dessen Hauptzu- und -abwege priorisiert ausgebaut werden, um eine barrierefreie Verbindung in die Stadtteilzentren zu garantieren.

In Anrath sind dies folgende Straßen:

- Jakob-Krebs-Straße (Fußgängerzone und bis zum Bahnhaltepunkt)/ De-Mülde-Gasse/ Auf dem Sand
- Karl-Gierlichs-Straße/ Allee
- Kirchplatz/ Anrather Markt
- Neersener Straße/ Fadheider Straße

In Neersen sind dies folgende Straßen:

- Hauptstraße/ Kirchhofstraße/ Kickenstraße
- Minoritenplatz/ Verresstraße
- Rothweg/ Virmondstraße/ Pappelallee

In Willich sind dies folgende Straßen:

- Bahnstraße
- Mühlenstraße/ Burgstraße/ Am Park
- Markt/ Kreuzstraße/ Hülsdonkstraße/ Schiefbahner Straße

Umsetzungszeitraum

●●●○○○

Kosteneinschätzung

●●●○○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●●○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

FUSS 2 | FUSS 3 | RAD 1

- Peterstraße/ Friedrichstraße
- Grabenstraße/ Brauereistraße

In Schiefbahn sind dies folgende Straßen:

- Hochstraße/ Tupsheide
- Wallgraben/ Schwanenheide/ Növergasse
- Linsellesstraße/ Hubertusstraße
- Königsheide/ Robert-Koch-Straße

Sind die Hauptwege in die Stadtteilzentren möglichst barrierefrei ausgebaut, ist der Ausbau der barrierefreien Gestaltung des Straßenraums innerhalb der Wohngebiete anzustreben.

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Land

Umsetzungsschritte

Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/ Elemente zu berücksichtigen. Hierzu gehören:

- Bordsteinabsenkungen mit taktilen Belägen
- Bei Längsverkehr taktile Beläge bei fehlenden räumlichen Kanten
- weitestgehend Freihaltung bestehende Gehwege vom Kfz-Verkehr
- Grundsätzlich ist bei Neubau/ Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten

Förderprogramm

- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen

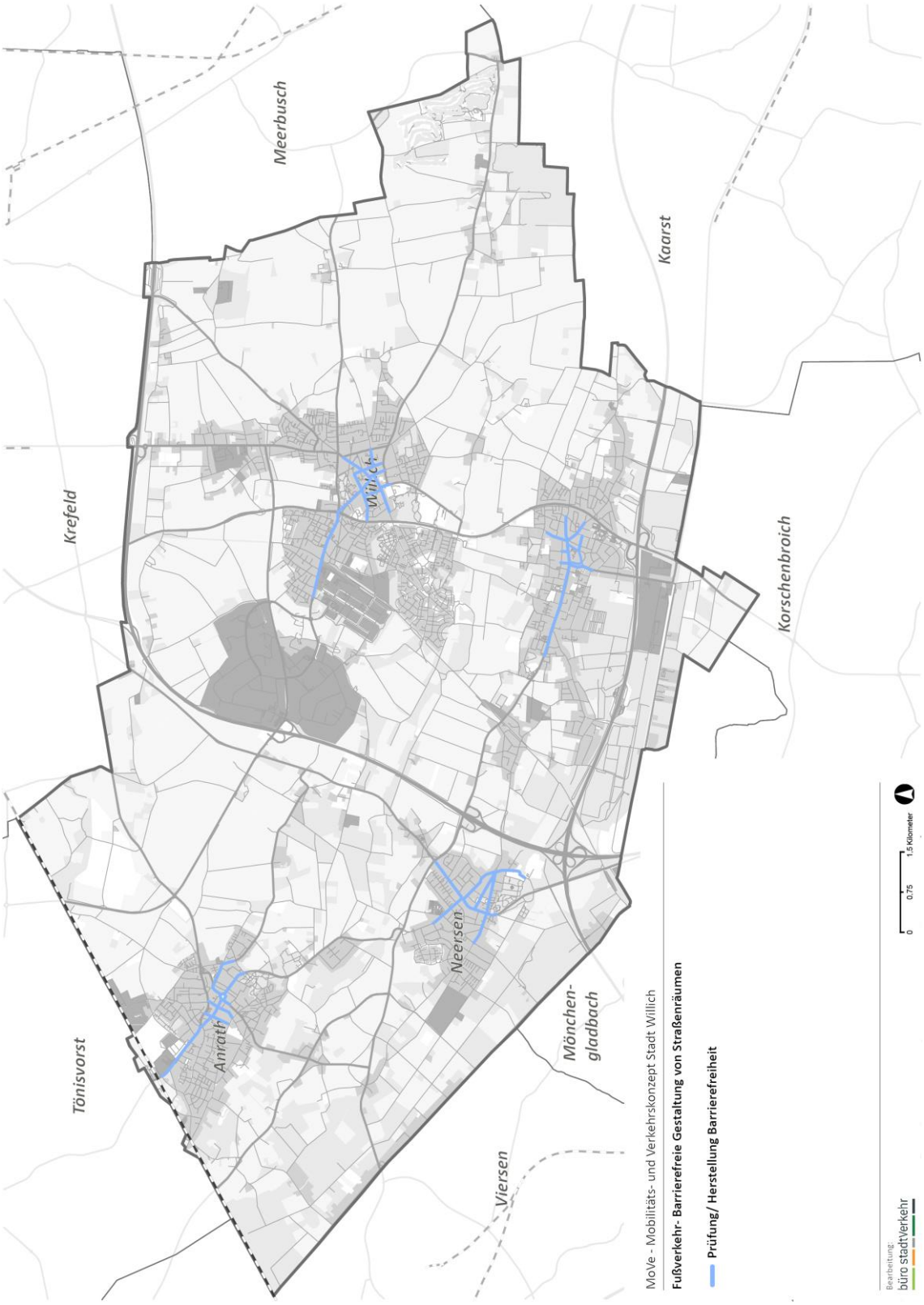


Abb. 6.7-1 Prüfung Herstellung Barrierefreiheit

FUSS 2 | **Fußgängerfreundliche Querungsanlagen**

Beschreibung

Querungsanlagen erleichtern Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrs-rechtliche und bauliche Anlagen (z. B. Mittelinseln, LSA-Anlagen, Fußgängerüberwege). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsvorkommen vorliegt und die Verkehrs-stärke bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h mehr als 1.000 Kfz/ Spitzenstunde im Querschnitt ausmacht. Bei einer Geschwindigkeit von über 50 km/h reicht bereits eine Verkehrsstärke von 500 Kfz/h aus.

In Willich sind Querungshilfen für zahlreiche Straßenabschnitte vorhanden. Diese bieten zumeist neben Fußgängerinnen und Fußgängern auch Radfahrenden eine sichere Querungsmöglichkeit. Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RASt 06 der FGSV zu prüfen.

Mittelinseln sind besonders hilfreich bei Straßenüberquerungen. Es kommen sowohl die Anlage einzelner Inseln als punktuelle Überquerungsanlagen als auch der linienhafte Einsatz in nicht so großen Abständen (max. 80 m) infrage. Die Breite sollte im Bereich der Querung möglichst 2,50 bis 3,00 m betragen.

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

Insbesondere an Lichtsignalanlagen sind die Schaltungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrende bei Rechtsabbiegen nicht mehr mit Fußgängerinnen und Fußgängern rechnen. Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Grünphase durchgängig ist.

Für die einzelnen Maßnahmenvorschläge ist der Umsetzungszeitraum den detaillierten Maßnahmentabellen im Anhang zu entnehmen (siehe Anhang 5).

Ziel

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

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Land

Umsetzungsschritte

Bei anstehenden Straßensanierungs-/umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

FUSS 1 | FUSS 3 | RAD 1

Förderprogramm

- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Um Bagatelluntergrenzen zu vermeiden, sind Maßnahmen zu bündeln

Abb. 6.7-2 Maßnahmenvorschläge Fußverkehr

FUSS 3	**Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern (z. B. Shared Space)**	

Beschreibung

Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sollen besonders den motorisierten Verkehr verlangsamen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer (insb. Nahmobilität) erhöhen.

Eine Maßnahme der Verkehrsberuhigung ist unter anderem die Umgestaltung von Straßenräumen. Hierbei können Shared Space Bereiche in Erwägung gezogen werden, die alle Verkehrsteilnehmer vollständig gleichberechtigen. Der Umbau erfolgt durch eine weiche Separation, bei dem der öffentliche Raum aufgewertet wird, Barrieren abgebaut werden und das zu Fuß Gehen und der Radverkehr gefördert werden. Für die Einrichtung eines Shared Space Bereiches ist ein großes Aufkommen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden mit erhöhtem Querungsbedarf erforderlich. Daher kommen besonders Hauptgeschäftsstraßen/ örtliche Geschäftsstraßen als Straßenabschnitte für Shared Space in Betracht.

In Willich wurde im Stadtteil Anrath der Kirchplatz und fortführend ein Teil der Anrather Straße verkehrsberuhigt ähnlich eines Shared Space Bereiches umgebaut.

In weiteren Stadtteilen von Willich wird eine ähnliche Aufwertung und Umgestaltung empfohlen. Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung, Stellplatzbilanz ist die Umgestaltung folgender Straßenabschnitte zu Shared Space Bereichen zu prüfen:

Neersen: Hauptstraße zwischen Kirchhofstraße und Rothweg/ Virmondstraße

Schiefbahn: Hochstraße zwischen Linsellesstraße und Königsheide

Willich: Grabenstraße zwischen Brauereistraße und Burgstraße

Um die Aufenthaltsqualität für Verweilende, Fuß- und Radverkehr zu erhöhen, sind punktuell Einschränkungen für den ruhenden Verkehr erforderlich.

Ziel

- Verkehrsberuhigung von Straßenräumen
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung des Fuß- und Radverkehrsanteils und Aufwertung der Stadtteilzentren

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Stadt Willich, Land

Umsetzungsschritte

- Eigenständige Verkehrsuntersuchung
- Stellplatzbilanz
- Entwurfsplanung bezüglich Platzgestaltung
- Umbau

Förderprogramm

- Städtebauliche Förderung im Zuge von Stadtumbaumaßnahmen in NRW

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

FUSS 1 | FUSS 2 | RAD 1 | MIV 1

6.8 Maßnahmen Multimodalität

MULTI 1 | **Ausbau und Neubau von Mobilstationen**

Beschreibung

Unter Mobilstationen werden multimodale Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden. Im Rahmen des verbundweiten Konzepts für die Errichtung von Mobilstationen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR wurden bereits Standorte für (potenzielle) Mobilstationen im Verbundraum identifiziert und genauer untersucht.

Vorschläge für Ausstattungsmerkmale von potentiellen Standorten wurden bereits skizziert, die im Folgenden aufgelistet sind:

- Mobilstation Anrath Bf: Stele und Wegweisung, (WLAN)
- Mobilstation Neersen Am Schloss: Stele und Wegweisung, Uhr, Umgebungsplan, überdachte Radabstellanlage, (WLAN)
- Mobilstation Schiefbahn Kirche: Stele, Uhr, Umgebungsplan, barrierefreier Ausbau, überdachte Radabstellanlage, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), Bikesharing, Gepäck-schließfächer, Taxistand, (WLAN)
- Mobilstation St. Töniser Straße Willich: Stele, Uhr, Umgebungsplan, barrierefreier Ausbau, überdachte Radabstellanlage, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), Bikesharing, Gepäckschließfächer, Taxistand, (WLAN, evtl. Carsharing, Paketstation, WC, Kundencenter, E-Tanksäule, Notrufsäule

Im Zusammenhang mit der Verlängerung der S28 sollten auch an den neuen Bahnhaltepunkten neue Mobilstationen zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel errichtet werden. Folgende Ausstattungselemente werden an den beiden Bahnhaltepunkten vorgeschlagen (Voraussetzung Verlängerung der S28):

- Mobilstation Hp. Neersen (MG-Flughafen): Aushangfahrplan, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), P+R-Anlage, K+R , Digitales Fahrgast-informationssystem (DFI) Bus/ Bahn, Mülleimer, Sitzgelegenheiten, Tarifbedingungen, Wetterschutz, überdachte Radabstellanlage, barrierefreier Ausbau, Bikesharing, Carsharing, Paketstation, E-Tanksäule, Beleuchtung, WLAN
- Mobilstation Hp. Schiefbahn: Aushangfahrplan, gesicherte B+R-Anlage (DeinRadschloss), P+R-Anlage, K+R, DFI Bus/ Bahn, Mülleimer, Sitzgelegenheiten, Tarifbedingungen, Wetterschutz, überdachte Radabstellanlage, barrierefreier Ausbau, Bikesharing, Carsharing, Paketstation, E-Tanksäule, Beleuchtung, WLAN

Zur funktionalen Aufwertung der Stationen befindet sich DeinRadschloss nach bewilligter Förderung derzeit in Umsetzung durch den Kreis Viersen. Insgesamt werden im Kreisgebiet 113 Radboxen an 13 Standorte – davon zwei in Willich – umgesetzt.

Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität insb. an ÖPNV-Stationen
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV 1 | ÖPNV 2 | ÖPNV 3 | ÖPNV 5 | ÖPNV 7 | RV 1 | RV 3

Träger/Akteure/Beteiligte

Kreis Viersen, Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, RegioBahn, VRR, Stadt Willich

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines (kreisweiten) Feinkonzeptes für die Mobilstationen
- Ausschreibung einzelner Komponenten
- Bauliche Umsetzung

Förderprogramm

- Investitionsförderung der Zweckverbände
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (Föri-MM)
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (Kommunalrichtlinie)
- Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland
- Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Föri-Nah)
- Klimaschutz durch Radverkehr
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“

MULTI 2 | **Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements**

Beschreibung

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmensführung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Dies können folgende Angebote sein:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen (bei Ruhezeiten Fahrzeuge den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stellen)
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern

Der Kreis Viersen plant derzeit die Schaffung eines Beratungsangebotes für Betriebliches Mobilitätsmanagement. Das Angebot richtet sich zunächst an fünf bis sieben kreisansässige Unternehmen, die eine Beratung inkl. Analyse und Ableitung individueller Maßnahmen durch ein externes Fachbüro erhalten sollen.

Ziel

- Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege)
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden mittlere klimaschützende Auswirkung

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich (Geschäftsbereich II/5 Stadtplanung > Umwelt und nachhaltige Stadtentwicklung > Verkehrsplanung)

Umsetzungsschritte

- Befragung der Mitarbeiterschaft (bereits durchgeführt)
- Auswertung der Befragung
- Ableitung von Strategien

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULTI 3	Erweiterung des Kommunales Mobilitätsmanagements	
	Beschreibung Das Kommunale Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Stadtverwaltung angeboten bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote geschaffen wird. Dies können folgende Angebote sein: • Bildung von Fahrgemeinschaften • Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads • Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen (bei Ruhezeiten Fahrzeuge den Bürgerinnen und Bürgern zur Verfügung stellen) • Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern	**Umsetzungszeitraum** ●●○○○○ **Kosteneinschätzung** ●●○○○○ **Wirkung Modal-Split-Ziel** ●●●○○○ **Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
	Ziel • Stärkung der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote in Betrieben (Dienst- und Arbeitswege) • Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Beschäftigten • Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Mitarbeitenden mittlere klimaschützende Auswirkung	
	Träger/Akteure/Beteiligte Stadt Willich (Geschäftsbereich II/5 Stadtplanung > Umwelt und nachhaltige Stadtentwicklung > Verkehrsplanung)	
	Umsetzungsschritte • Befragung der Mitarbeiterschaft (bereits durchgeführt) • Auswertung der Befragung • Ableitung von Strategien	
	Förderprogramm • Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	

MULTI 4 | **Mobilitätsmanagement an Grundschulen**

Beschreibung

Für die Schulen in der Stadt Willich wird ein Konzept für ein schulisches Mobilitätsmanagement erarbeitet. Dies kann folgende Bestandteile aufweisen:

- Bestandsaufnahme
- Erstellung einer Prioritätenliste
- Schaffung von Verwaltungsinternen Strukturen
- Identifizierung einer Pilotschule
- Evaluation der Maßnahmen
- Einführung der „Walking Busse“
- Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltestellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung
- Fahrradcheck/-kontrollen an Schulen
- Verkehrserziehung im Unterricht, Arbeitskreis Mobilität/Schule, Verkehrsparcours

In Zusammenarbeit mit dem ADAC Nordrhein wurden bereits vier Grundschulen (Hubertusschule, Willicher Heide, Astrid-Lindgren-Schule, Albert-Schweitzer-Schule) mit Elterntaxihaltestellen ausgestattet. Die „Elternhaltestellen“ sind einige Meter vor den Schulen verortet und sollen das erhöhte Verkehrsaufkommen unmittelbar vor den Schulen sicherer gestalten.

Ziel

- Frühe verkehrliche Erziehung
- Verkehrssicherheit bei Kindern fördern
- Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr
- Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern und Jugendlichen, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann
- Senkung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an den Schulen
- Stärkung der Gesundheit und Produktivität der Schülerinnen und Schülern
- Verstetigung von umweltfreundlichen Verhaltensmustern

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich (Geschäftsbereich II/5 Stadtplanung > Umwelt und nachhaltige Stadtentwicklung > Verkehrsplanung), Stadt Willich (Geschäftsbereich i/2 Schule, Sport, Kultur), ADAC

Umsetzungsschritte

- Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten der Stadt Willich Befragung der Mitarbeiterschaft (bereits durchgeführt)

Förderprogramm

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

6.9 Maßnahmen Digitalisierung

Auf dem Weg hin zu einer effizienten, technologisch „intelligenten“ und vor allem nachhaltigen Stadtgestaltung sind weitreich-ende Entwicklungs- und Veränderungsprozesse in Willich anzustreben. Unter dem Begriff „Smart-City“ verbirgt sich ein gesamt-gesellschaftlicher Prozess hin zu einer digitalen Stadt- und Verkehrsinfrastruktur, in der zahlreiche technologische, ökonomische und gesellschaftliche Innovationen zum Tragen kommen. Einen bedeutsamen Baustein stellt hierbei die Mobilität dar, die zukünftig CO_2-neutral abgewickelt sowie digital gesteuert und individuell gestaltbar sein wird.

DIGI 1 Förderung der E-Mobilität

Beschreibung

In der Stadt Willich ist bereits ein flächendeckendes, öffentlich zugängliches Angebot von 17 E-Ladesäulen mit jeweils zwei Stell-plätzen vorhanden. Damit den wachsenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen Rechnung getragen wird, ist die Ladeinfrastruktur inkl. Stellplätzen für E-Fahrzeuge sukzessive auszubauen. Insbesondere sind Anreize von der Stadt Willich zur Errichtung privater Lademöglichkeiten bei Bestands- und vor allem Neubauten zu schaffen. Die Förderung der E-Mobilität enthält folgende Punkte:

- Flächendeckender, angebotsorientierter Ausbau der Ladeinfrastruktur mit Normalladestationen und Schnelladestationen
- Kostenfreies Parken während aktiver Ladevorgänge ermöglichen
- Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten
  → Stadt übernimmt beratende Funktion
- Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes/ Pedelecs

Umsetzungszeitraum

●●●●○○

Kosteneinschätzung

●●●●○○

Wirkung Modal-Split-Ziel

●●●○○○

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Ziel

- Förderung der E-Mobilität
- Etablierung von emissionsfreien Fahrzeugen in zentralen Bereichen zur Verbesserung der Luftqualität
- Unterstützung nachhaltiger Mobilität in der Bevölkerung

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Stadtwerke Willich

Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Leitfadens/ Konzeptes zur Förderung der E-Mobilität

Förderprogramm

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität –
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

DIGI 2 Schaffung einer Pilotstrecke für autonome Kleinbusse

Beschreibung

Der Einsatz von autonom fahrenden Kleinbussen bietet sich in unzureichend vom ÖPNV erschlossenen Gebieten an, um die dort lebende Bevölkerung an die wichtigsten alltäglichen Ziele und dem höherwertigeren Regionalbusverkehr (künftig auch SPNV) anzubinden. Die Kleinbusse können eine Ergänzung bzw. Ablösung der ehrenamtlichen Bürgerbusse in den Stadtteilen Anrath, Schiefbahn und Willich sein. Da aktuell noch viele Fragen bzgl. der Verkehrssicherheit zu klären sind, verkehren autonom fahrende Kleinbusse zurzeit auf Pilotstrecken/ Teststrecken mit Begleitpersonal, welches bei Bedarf in den Fahrbetrieb eingreifen kann. Folgende Pilotstrecken/ Teststrecken sind für den Einsatz von autonom fahrenden Kleinbussen denkbar:

- Neersen-West Gewerbegebiet – Neersen-Mitte (in Neersen gibt es keinen Bürgerbus)
- Anrath-Bf. – Anrath-Mitte (wichtiger Verknüpfungspunkt SPNV)
- Schiefbahn-Mitte – Schiefbahn-Süd (Friedhof) (Erschließungs-lücke im ÖPNV)
- Willich-Stahlwerk Becker – Willich-Mitte (Vorzugslösung)

➔ Alternativ sind diese Teststrecken mit dem On-Demand-System tagsüber abzudecken

Im Oktober 2021 veröffentlichte das BMVI eine Ausschreibung zum sogenannten „Deutschlandnetz“, bei der die Errichtung von 9.000 zusätzlichen Schnellladepunkten mit mind. 200 kW in Deutschland bis zum Jahr 2023 vorgesehen ist. Für Willich ist ein Lade-Hub der Größe L mit insgesamt 12 Schnellladepunkten vorgesehen.

Ziel

- Stärkung der multi-/ intermodalen Mobilität
- Ausweitung des Mobilitätsangebotes
- Anpassung der Mobilitätsangebote an die individuellen Bedürfnisse der Nutzenden
- Herstellung eines barrierefreien ÖPNV

Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Willich, Verkehrsbetriebe

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Machbarkeitsstudie mit entsprechenden Fahrgastpotenzialen
- Ausweisung einer Pilotstrecke/ Teststrecke
- Anschaffung eines Fahrzeugs und Errichtung von Haltestellen
- Personalakquise/ Ausbildung Fahrpersonal
- Forschungsbegleitung/ Umsetzungsbetreuung

Förderprogramm

- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität –
- Richtlinie über den Einsatz von Bundesmitteln im Rahmen des BMVI-Programms „Ladeinfrastruktur vor Ort“
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

Umsetzungszeitraum

Kosteneinschätzung

Wirkung Modal-Split-Ziel

Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Multi 1 | Multi 2 | ÖPNV 7

7 Stufenkonzept

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 6 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 Willich. 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 dem Anhang 3 ein Stufenplan zu entnehmen. 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 Umsetzungs-stufen 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.

8 Controlling und Verstetigung

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren gefragt und einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Kreis Viersen 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 Willich auf den Kreis, die Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen mbH, den kreisangehörigen Kommunen, Verkehrsverbund und den Verkehrsunternehmen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie bspw. Optimierungen im SPNV, 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, welcher im Rahmen des MoVe begonnen wurde, beizubehalten und im regelmäßigen Turnus (z. B. einmal im Quartal) abzuhalten.

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 Förderanträge zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen gestellt werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt Willich lassen sich somit zukünftig große und vor allem aufwendige Infrastrukturprojekte intensivieren („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen zunächst etwa 5,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 250.000 EUR/a) und rund 10,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 500.000 EUR/a) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Ein hilfreiches Controlling-Element stellt eine Mobilitätserhebung dar, welche bereits im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes im Jahr 2020 durchgeführt worden ist. Hier wird der Modal-Split ermittelt, der für nachfolgende Erhebungen als Referenzwert zur Überprüfung des Modal-Split-Ziels verwendet werden kann. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Fünf-Jahres-Rhythmus. Dabei soll sich das Befragungsdesign an den Landesstandards zur einheitlichen Modal-Split-Erhebung der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V. (AGFS-NRW) halten, um Vergleichbarkeiten – z. B. in Zeitreihen – zu ermöglichen.

9 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 MoVe für die Stadt Willich 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. An der letztgenannten Kampagne nimmt die Stadt Willich bereits erfolgreich teil. 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 Willich Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, kann Teilnehmenden die Akzeptanz des Verkehrsmittels steigern 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) im in Willich 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“ (Beispiel aus der Stadt Bergisch Gladbach) helfen, dass mehr Schülerinnen und 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. Über die Fortschritte des Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes sollte auf der städtischen Homepage regelmäßig informiert werden.

10 Ausblick

Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre in Willich. Im Zuge der Verkehrswende gilt es die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umweltverträglichen Verkehr zu stellen, um die CO_2-Emissionen sukzessive zu senken bei gleichzeitiger Wahrung der Mobilität und der damit einhergehenden gesellschaftlichen Teilhabe der Willicher Bevölkerung.

Das vorliegende Konzept dient als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs- und Mobilitätssituation, auf Grundlage dessen Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie Innovationen angestoßenen 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 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 MoVe für die Stadt Willich innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine bedeutsame und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung Willichs zu verzahnen ist.

Quellenverzeichnis

CIMA Beratung + Management GmbH 2019: Einzelhandelskonzept für die Stadt Willich (Fortschreibung 2018/19).

Kreis Viersen 2018: Nahverkehrsplanfortschreibung Kreis Viersen.

Landesregierung des Landes Nordrhein-Westfalen (2016): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW). Düsseldorf.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020: Berufseinpendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2018). Willich.

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 2020: Berufsauspendler (Tagespendler) nach Geschlecht, Entfernung und Quelle/Ziel - Gemeinden – Stichtag (2018). Willich.

Mobilität in Deutschland, Kurzreport, Ausgabe September 2019. Abrufbar unter: www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport.pdf (abgerufen am 08.02.2021)

Stadt Willich 2020: Zahlen, Daten und Fakten. Abrufbar unter: www.stadt-willich.de/de/willichundich/zahlen-daten-und-fakten/

Stadt Willich 2021: Ende des Schleichwegs. Abrufbar unter: https://www.stadt-willich.de/de/aktuelles/ende-des-schleichwegs/

Stadt Willich 2021: Kostenlos Parken. Abrufbar unter: https://www.stadt-willich.de/de/wirtschaftundverkehr/kostenlos-parken/

Stadt Willich 2016: Integriertes Handlungskonzept – Aktualisierung 2016. Willich.

Stadt Willich 2009: Masterplan Mobilität. Willich.

Verkehrsverbund Rhein Ruhr 2022: Erste XBus-Linien nehmen im Sommer 2022 den Betrieb auf. VRR verbessert gemeinsam mit Städten und Kreisen regionale Verkehrsangebote im Verbundraum. Abrufbar unter: www.vrr.de/de/magazin/erste-xbus-linien-nehmen-im-sommer-2022-den-betrieb-auf/

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr 2020: VRR veröffentlicht Konzept für ein verbundweites Netz von Mobilstationen. Abrufbar unter: www.vrr.de/de/magazin/verbundweites-konzept-fuer-die-errichtung-von-mobilstationen/

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1 Ablauf MoVe Willich 7
Abb. 1.3.2-1 Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Kartenanwendung (INKA) in Willich 9
Abb. 1.3.2-2 Wortwolke mit häufigen Anregungen aus der Online-Beteiligung (Eigene Darstellung) 10
Abb. 1.3.3-1 Planungsradtour in Anrath 11
Abb. 1.3.3-2 Planungsradtour in Schiefbahn 11
Abb. 1.3.4-1 Startseite des „mobGators“ 12
Abb. 2.1-1 Flächennutzung in Willich 14
Abb. 2.1.1-1 Bevölkerungsentwicklung in Willich von 1990 bis 2019 15
Abb. 2.1.1-2 Saldo Geburten und Sterbefälle von 1990 bis 2019 15
Abb. 2.1.3-1 Gewerbestandorte Willich 16
Abb. 2.1.4-1 Berufseinpendler Willich 17
Abb. 2.1.4-2 Berufsauspenlder Willich 18
Abb. 2.2.1-1 Öffentliche Einrichtungen in Willich 19
Abb. 2.2.2-1 Schulstandorte in Willich 20
Abb. 2.2.3-1 Versorgungsstandorte in Willich 21
Abb. 2.2.4-1 Kultur- und Freizeiteinrichtungen in Willich 22
Abb. 2.3.1-1 Klassifiziertes Straßennetz Willich 24
Abb. 2.3.1-2 Vorbehaltsnetz MIV 25
Abb. 2.3.1-3 Geschwindigkeiten im Vorbehaltsnetz 26
Abb. 2.3.1-4 Kfz-Verkehr im Istzustand 2020 27
Abb. 2.3.3-1 Auslastungsgrad Parkraumerhebung 29
Abb. 2.3.3-2 Anzahl Stellplätze in Willich 30
Abb. 2.3.3-3 Parkplatzbelegung insgesamt 31
Abb. 2.3.3-4 Parkplatzbelegung Anrath 32
Abb. 2.3.3-5 Maximalauslastung Anrath (11:00 Uhr) 32
Abb. 2.3.3-6 Parkplatzauslastung im Stadtteil Anrath 33
Abb. 2.3.3-7 Beschilderung Parkleitsystem in Anrath 33
Abb. 2.3.3-8 Parkplatzbelegung Neersen 34
Abb. 2.3.3-9 Maximalauslastung Neersen (11:00 Uhr) 34
Abb. 2.3.3-10 Parkplatzauslastung im Stadtteil Neersen 35
Abb. 2.3.3-11 Parkplatzbelegung Willich 35
Abb. 2.3.3-12 Maximalauslastung Willich (11:00 Uhr) 36
Abb. 2.3.3-13 Parkplatzauslastung im Stadtteil Willich 36
Abb. 2.3.3-14 Parkplatzflyer Stadt Willich 37
Abb. 2.3.3-15 Parkplatzbelegung Schiefbahn 38
Abb. 2.3.3-16 Maximalauslastung Schiefbahn (15:00 Uhr) 38
Abb. 2.3.3-17 Parkplatzauslastung im Stadtteil Schiefbahn 39
Abb. 2.3.3-18 Belegung Behindertenstellplätze 39
Abb. 2.3.3-19 Behindertenstellplatz am Josefsplatz (Anrath) 40
Abb. 2.3.3-20 Behindertenstellplatz am Kaiserplatz (Willich) 40
Abb. 2.3.3-21 Belegung E-Stellplätze 40
Abb. 2.3.3-22 E-Stellplätze am Hubertusplatz (Schiefbahn) 41
Abb. 2.3.3-23 E-Stellplätze am Martinsplatz (Anrath) 41
Abb. 2.3.4-1 Verbindungen,Taktung und Fahrtzeit: SPNV-Netz 43

Abb. 2.3.4-2 Verbindungen,Taktung und Fahrtzeit: ÖPNV-Netz 44
Abb. 2.3.4-3 ÖPNV- und SPNV-Liniennetz in Willich 45
Abb. 2.3.4-4 ÖPNV- und SPNV-Netz Erschließung 46
Abb. 2.3.5-1 Bestehende (touristische) Radrouten Willich 48
Abb. 2.3.5-2 Wunschliniennetz Radverkehr Stadt Willich 49
Abb. 2.3.5-3 Netzkategorisierung Radverkehr Stadt Willich 50
Abb. 2.3.5-4 Entfernung in Kilometer (Radverkehr) 51
Abb. 2.3.5-5 Mängel an Knotenpunkten 52
Abb. 2.3.5-6 Fehlende Sichtbeziehungen und Beschilderung an der Viersener Straße/ Clörath/ Vennheide 53
Abb. 2.3.5-7 Fehlende Querungsmöglichkeit und Radwege-führung in Richtung Ortseingang an der Haupt-straße/ Johannes-Wirtz-Straße in Neersen 53
Abb. 2.3.5-8 Zu schmaler getrennter Radweg in beide Richtungen auf der Hauptstraße in Neersen 53
Abb. 2.3.5-9 Zu schmalergemeinsamer Geh- und Radweg auf der Alten Landstraße Neersen/ Schiefbahn 53
Abb. 2.3.5-10 fehlende Markierung auf der Korschenbroicher Str./ Willicher Str. in Schiefbahn 53
Abb. 2.3.5-11 Zu schmaler Radweg auf der Anrather Straße/ Hammerwerkweg in Willich 53
Abb. 2.3.5-12 Fehlende Überleitung auf die Fahrbahn am Knotenpunkt Korschenbroicher Straße/ Wekeln 54
Abb. 2.3.5-13 Mängel an der Radwegeoberfläche und fehlende Sichtbeziehungen (Ein- und Ausfahrt) auf der Schottelstraße Ortsausgang/-eingang in Anrath 54
Abb. 2.3.6-1 Netzkategorisierung Fußverkehr 56
Abb. 2.3.6-2 Erreichbarkeit in Minuten (Fußverkehr) 57
Abb. 2.3.6-3 Marktplatz in Willich 58
Abb. 2.3.6-4 Verkehrsberuhigter Bereich Grabenstraße 58
Abb. 2.3.6-5 Hülsdonkstraße 58
Abb. 2.3.6-6 Überquerung Albert-Oetker-Straße 59
Abb. 2.3.6-7 Hochstraße (zentraler Einkaufsbereich) 59
Abb. 2.3.6-8 Jakob-Krebs-Straße Anrath Bahnhof 60
Abb. 2.3.6-9 Hauptstraße in Neersen 61
Abb. 2.3.6-10 Hauptstraße Ortseingang/-ausgang 61
Abb. 3.1-1 Befragungsinhalte der Haushaltsbefragung 66
Abb. 3.2-1 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil 67
Abb. 3.2-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Berufstätigkeit 67
Abb. 3.2-3 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklasse 68
Abb. 3.2-4 Führerscheinbesitz nach Stadtteil 68
Abb. 3.2-5 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht 69
Abb. 3.2-6 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad 69
Abb. 3.2-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrräder, Pedelec/E-Bike 70
Abb. 3.2-8 Modal-Split Gesamtstadt Willich und Stadtteile 70
Abb. 3.2-9 Modal Split im Zeitreihenvergleich 71
Abb. 3.2-10 Modal Split im Städtevergleich 72
Abb. 3.2-11 Modal Split nach Wegelänge 72
Abb. 3.2-12 Modal Split nach Fahrtzweck 73
Abb. 3.2-13 Modal Split nach Verkehrsverflechtung 73
Abb. 3.2-14 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Willich 74

Abb. 3.2-15 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel 75
Abb. 3.2-16 Wegelängenverteilung nach Wegezweck 75
Abb. 3.2-17 Wegelängenverteilung nach Stadtteil 75
Abb. 3.2-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr 76
Abb 3.2-19 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV 77
Abb. 3.2-20 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV 77
Abb. 3.2-21 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr 78
Abb. 3.2-22 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Fußverkehr 79
Abb. 3.2-23 Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag aufgrund des Coronavirus 80
Abb. 3.2-24 Gründe für die Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens am Stichtag 80
Abb. 3.2-25 Wege der Gesamtbevölkerung nach Stadtteil während der Corona-Pandemie, hochgerechnet 81
Abb. 4-1 Zählstellen Verkehrserhebung Stadt Willich 82
Abb. 4-2 Verkehrszellen für das Verkehrsmodell 83
Abb. 4-3 Struktur des Verkehrsmodells 84
Abb. 4.1-1 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) an einem Werktag 85
Abb. 4.1-2 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Binnenverkehr 85
Abb. 4.1-3 Kfz-Verkehr im Istzustand (2020) Durchgangsverkehr 86
Abb. 4.2-1 Einwohnerentwicklung Stadt Willich 2020 und 2035 86
Abb. 4.2-2 Wegeaufkommen und Modal-Split Istzustand (2020) und Nullprognose (2035) Stadt Willich 87
Abb. 4.2-3 Kfz-Verkehr in der Nullprognose (2035) Stadt Willich 87
Abb. 4.2-4 Bereiche mit hohen Verkehrsbelastungen 88
Abb. 5-1 Modal Split Ist-Zustand und Szenarien 90
Abb. 5-2 Herleitung des verkehrlichen Leitbildes 90
Abb. 5-3 „mobiGator“: Ergebnisse der Wahl des Szenarios nach Altersgruppe und Geschlecht 91
Abb. 5-4 Ergebnisse des „mobiGators“: Gewichtung einzelner Themen 92
Abb. 5-5 Modal Split Ist-Zustand und des Leitbildes inkl. Verkehrsverlagerung 93
Abb. 6.2-1 Übersicht Maßnahmen MIV 98
Abb. 6.2-2 Beispielquerschnitte Jakob-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (L361) 100
Abb. 6.2-3 Beispielquerschnitte Hauptstraße 101
Abb. 6.2-4 Beispielquerschnitte Bahnstraße/Parkstraße 101
Abb. 6.2-5 Beispielquerschnitte Hochstraße 102
Abb. 6.2-6 Trassenkorridor Bypass Wekeln 107
Abb. 6.2-7 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Bypass Wekeln 107
Abb. 6.2-8 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante S1 ... 109
Abb. 6.2-9 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante S2 ... 110
Abb. 6.2-10 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante A1 ... 111
Abb. 6.2-11 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Einbahnstraße Variante A2 ... 111
Abb. 6.2-12 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A1 113
Abb. 6.2-13 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A2 113
Abb. 6.2-14 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L381n Variante A3 114

Abb. 6.2-15 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W1 ... 116
Abb. 6.2-16 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W2 ... 117
Abb. 6.2-17 Differenzdarstellung zur Nullprognose 2035 Ortsumgehung L382n/ L26n Variante W3 ... 117
Abb. 6.3-1 Maßnahme Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw-Verbots ... 121
Abb. 6.4-1 Parameter zu Stellplatzreduzierung an ÖPNV-Haltestellen ... 126
Abb. 6.5-1 Straßenbahnstrecke 042 bis Willich-Mitte ... 133
Abb. 6.5-2 Stadtbahnstrecke U74 bis GE-Gebiet Münchheide ... 134
Abb. 6.6-1 Benutzungspflichtige Radwege (Zeichen StVO 237, 241, 240) ... 146
Abb. 6.6-2 Einrichtungsradweg (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1) ... 147
Abb. 6.6-3 Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1) ... 147
Abb. 6.6-4 Schutzstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1) ... 147
Abb. 6.6-5 Radfahrstreifen (innerorts) (gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1) ... 148
Abb. 6.6 6 Rote Furtmarkierung an Knotenpunkten (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 3.4) ... 149
Abb. 6.6 7 Querungshilfe (Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 9.4) ... 149
Abb. 6.6 8 Maßnahmenübersicht Radverkehrsanlagen ... 150
Abb. 6.6 8 Maßnahmenübersicht Knotenpunkte ... 151
Abb. 6.6 9 Vorschläge Fahrradstraßen Radverkehr ... 153
Abb. 6.6-10 Vorschläge Fahrradstraßen Radverkehr ... 154
Abb. 6.6-11 Vorschläge Radschnellwege Radverkehr ... 157
Abb. 6.7-1 Prüfung Herstellung Barrierefreiheit ... 164
Abb. 6.7-2 Maßnahmenvorschläge Fußverkehr ... 166
Abb. A1.1-1 Parkplätze Anrath ... 187
Abb. A1.1-2 Parkplätze Neersen ... 187
Abb. A1.1-3 Parkplätze Willich ... 188
Abb. A1.1-4 Parkplätze Schiefbahn ... 188
Abb. A1.2-1 Parkraumbewirtschaftung Anrath ... 189
Abb. A1.2-2 Parkraumbewirtschaftung Neersen ... 189
Abb. A1.2-3 Parkraumbewirtschaftung Alt-Willich ... 190
Abb. A1.2-4 Parkraumbewirtschaftung Schiefbahn ... 190
Abb. A1.3-1 Parkraumauslastung Anrath 09:00 Uhr ... 191
Abb. A1.3-2 Parkraumauslastung Anrath 11:00 Uhr ... 191
Abb. A1.3-3 Parkraumauslastung Anrath 13:00 Uhr ... 192
Abb. A1.3-4 Parkraumauslastung Anrath 15:00 Uhr ... 192
Abb. A1.3-5 Parkraumauslastung Anrath 17:00 Uhr ... 193
Abb. A1.3-6 Parkraumauslastung Anrath 19:00 Uhr ... 193
Abb. A1.4-1 Parkraumauslastung Neersen 09:00 Uhr ... 194
Abb. A1.4-2 Parkraumauslastung Neersen 11:00 Uhr ... 194
Abb. A1.4-3 Parkraumauslastung Neersen 13:00 Uhr ... 195
Abb. A1.4-4 Parkraumauslastung Neersen 15:00 Uhr ... 195
Abb. A1.4-5 Parkraumauslastung Neersen 17:00 Uhr ... 196
Abb. A1.4-6 Parkraumauslastung Neersen 19:00 Uhr ... 196
Abb. A1.5-1 Parkraumauslastung Alt Willich 09:00 Uhr ... 197
Abb. A1.5-2 Parkraumauslastung Alt Willich 11:00 Uhr ... 197

Abb. A1.5-3 Parkraumauslastung Alt Willich 13:00 Uhr 198
Abb. A1.5-4 Parkraumauslastung Alt Willich 15:00 Uhr 198
Abb. A1.5-5 Parkraumauslastung Alt Willich 17:00 Uhr 199
Abb. A1.5-6 Parkraumauslastung Alt Willich 19:00 Uhr 199
Abb. A1.6-1 Parkraumauslastung Schiefbahn 09:00 Uhr 200
Abb. A1.6-2 Parkraumauslastung Schiefbahn 11:00 Uhr 200
Abb. A1.6-3 Parkraumauslastung Schiefbahn 13:00 Uhr 201
Abb. A1.6-4 Parkraumauslastung Schiefbahn 15:00 Uhr 201
Abb. A1.6-5 Parkraumauslastung Schiefbahn 17:00 Uhr 202
Abb. A1.6-6 Parkraumauslastung Schiefbahn 19:00 Uhr 202
Abb. A4.1-1 Maßnahmenübersicht Radverkehrsanlagen 214
Abb. A4.3-1 Maßnahmenübersicht Knotenpunkte 220
Abb. A5.1 Maßnahmenübersicht Fußverkehr 224
Abb. A7.1 Differenzkarte zur möglichen Durchfahrtssperre auf der Hochstraße zwischen Hubertusstraße und Növergasse mit ergänzenden Maßnahmen 260

Abkürzungsverzeichnis

a	anno, Jahr
A	Autobahn
Abb.	Abbildung
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BMVI	Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur
bspw.	beispielsweise
CO_2	Kohlenstoffdioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Verkehrsstärke
EW	Einwohner
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
etc.	et cetera
FGÜ	Fußgängerüberwege
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
IT.NRW	Landesbetrieb für Information und Technik Nordrhein-Westfalen
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
Kfz	Kraftfahrzeug
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwage
m	Meter
MIV	Motorisierter Individualverkehr NKI Nutzen-Kosten-Indikator
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbahn sowie Eisenbahnverkehr aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. TaxiBus, AST, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride

SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strenghts, Weaknesses, Opportunities, Threats (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken)
t	Tonnen
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	Verkehrsverbundes Rhein-Sieg
z. B.	zum Beispiel

Anhang

Anhang 1

Anhang 1.1 Übersicht der untersuchten Parkplätze

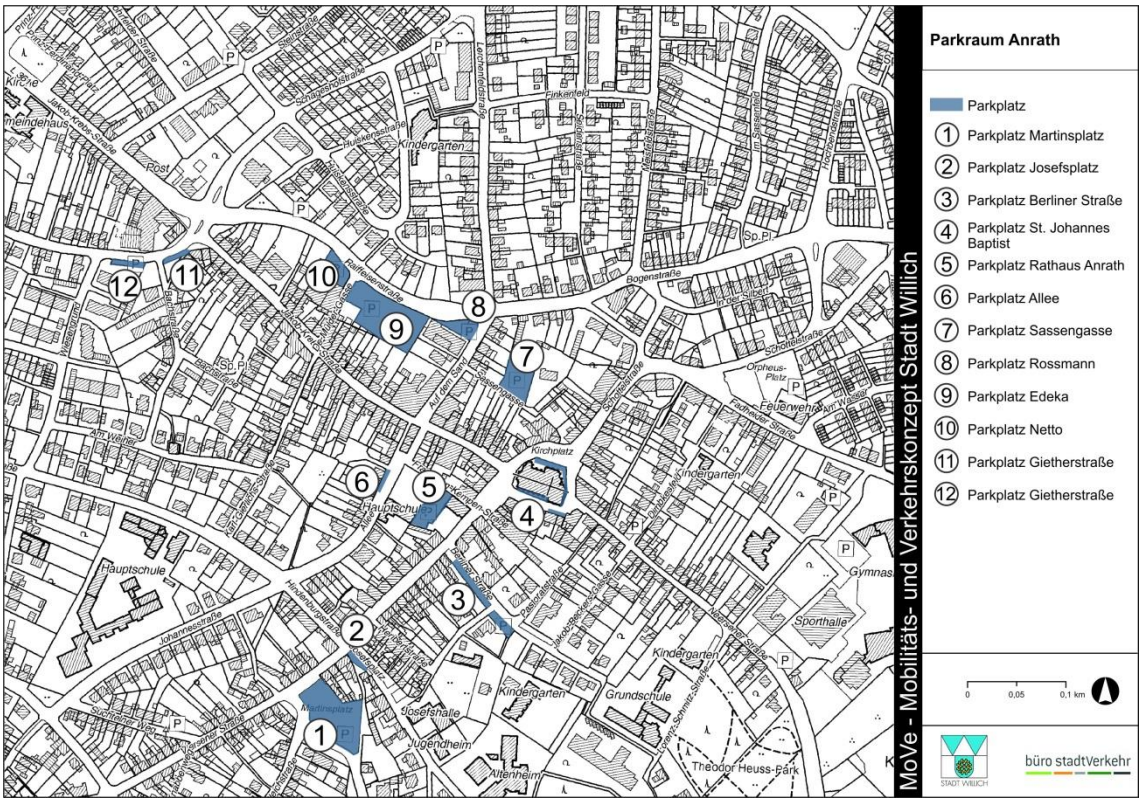


Abb. A1.1-1 Parkplätze Anrath

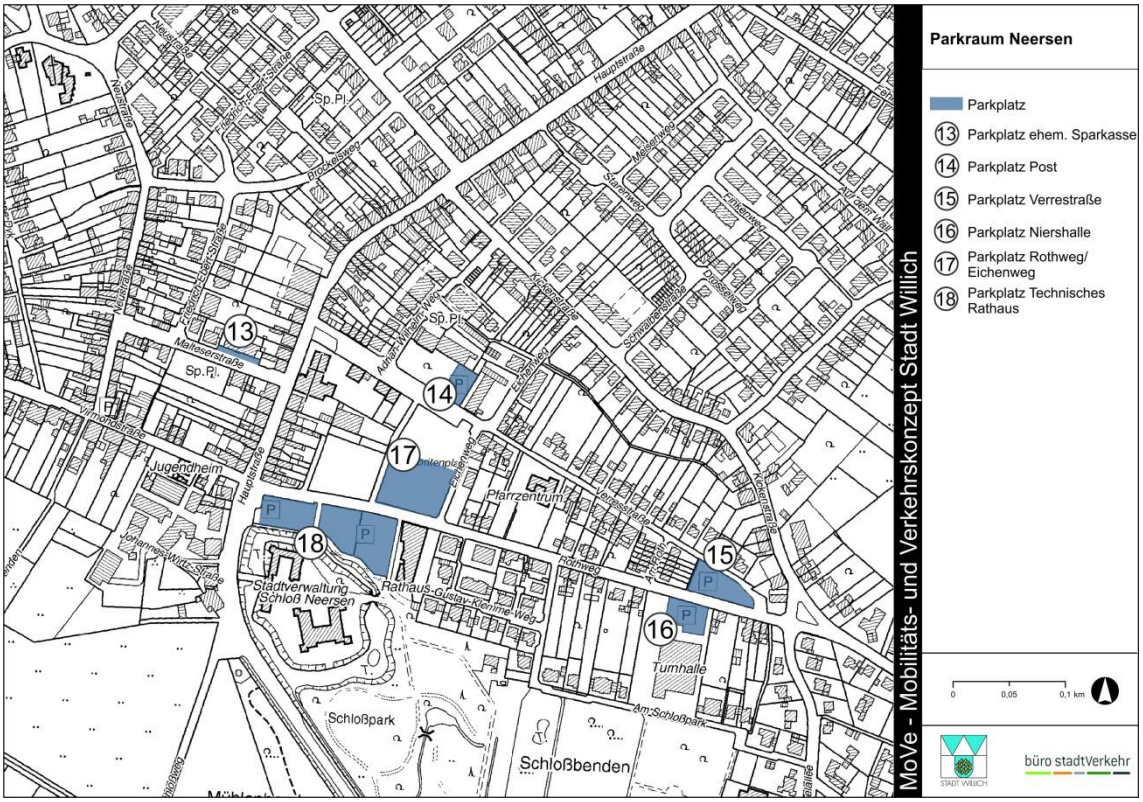


Abb. A1.1-2 Parkplätze Neersen

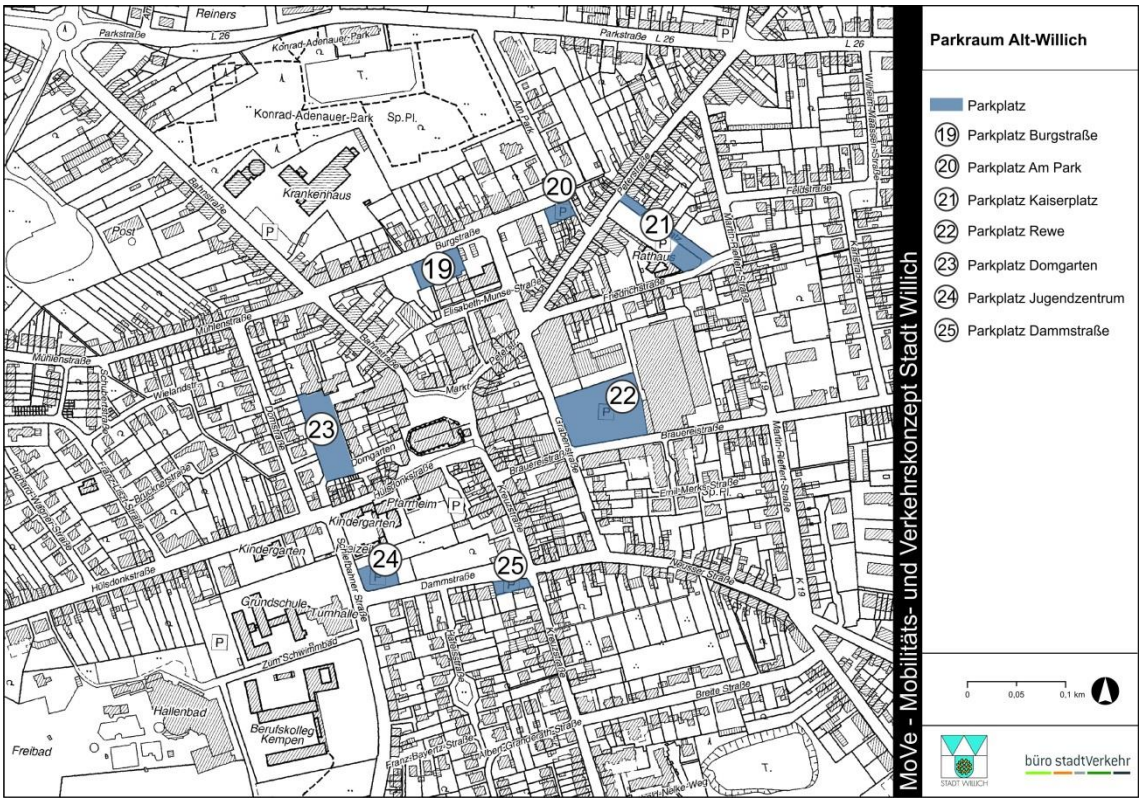


Abb. A1.1-3 Parkplätze Willich

Abb. A1.1-4 Parkplätze Schiefbahn

Anhang 1.2 Übersicht Parkraumbewirtschaftung

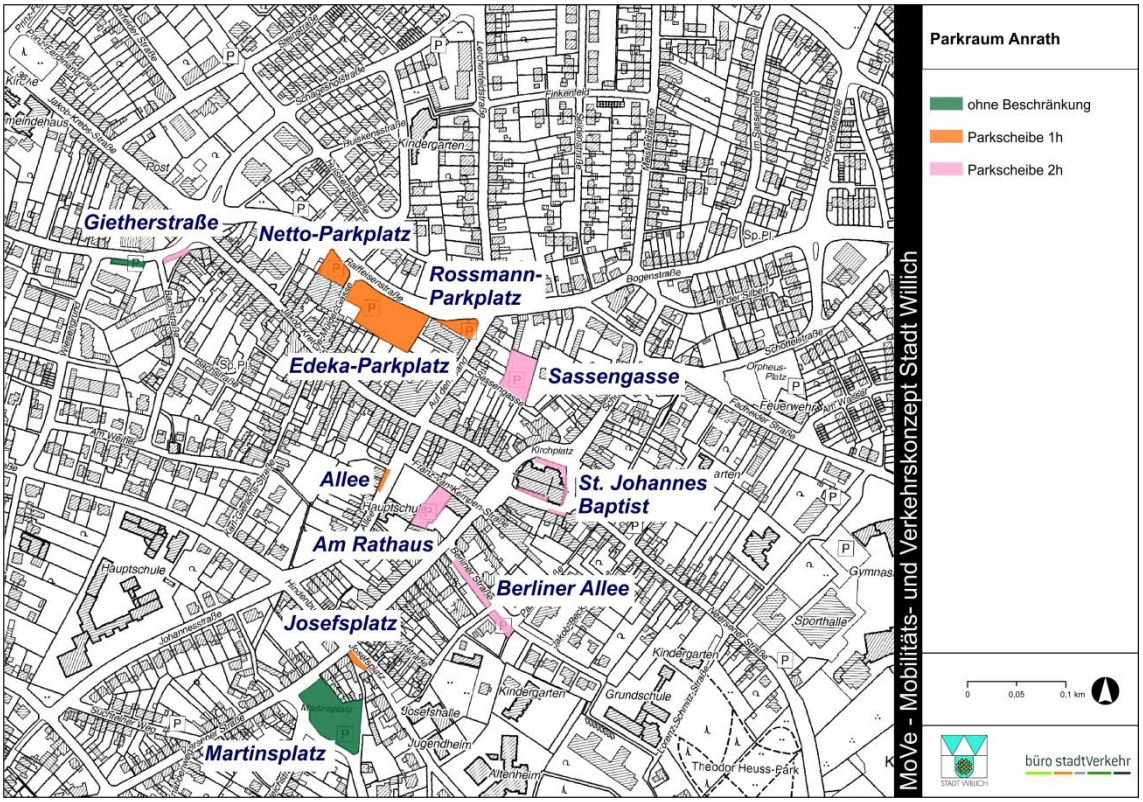


Abb. A1.2-1 Parkraumbewirtschaftung Anrath

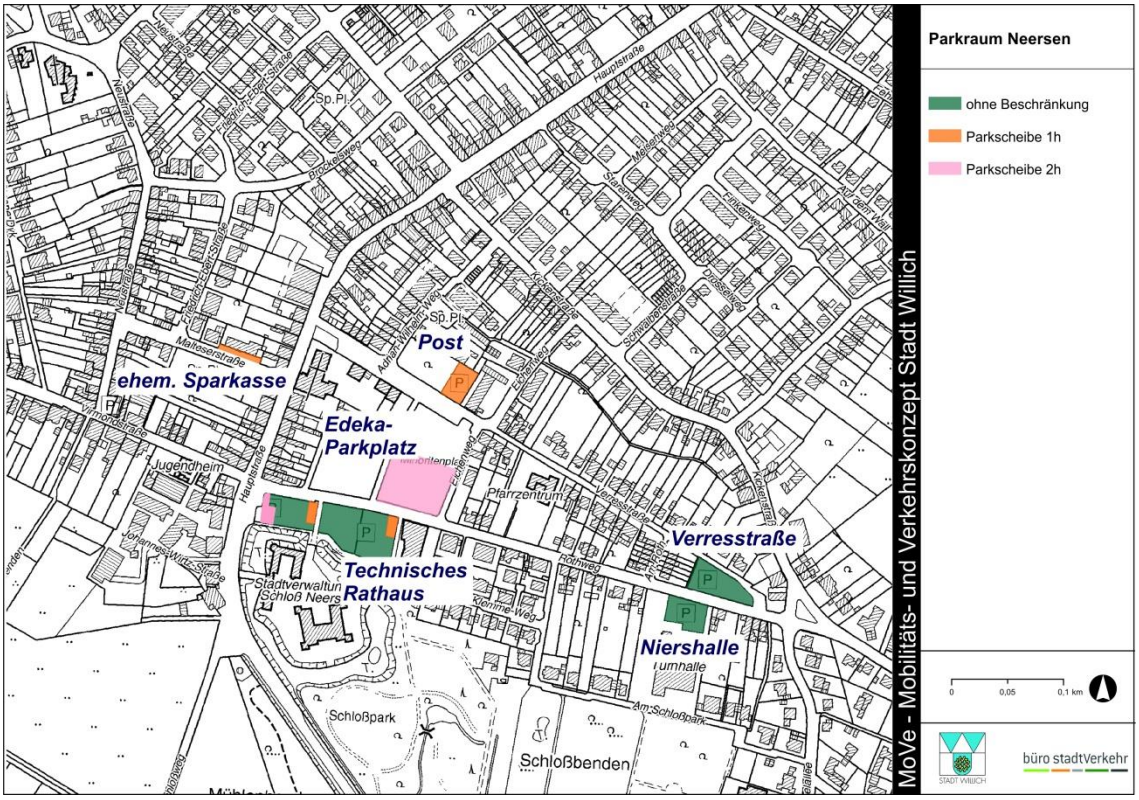


Abb. A1.2-2 Parkraumbewirtschaftung Neersen

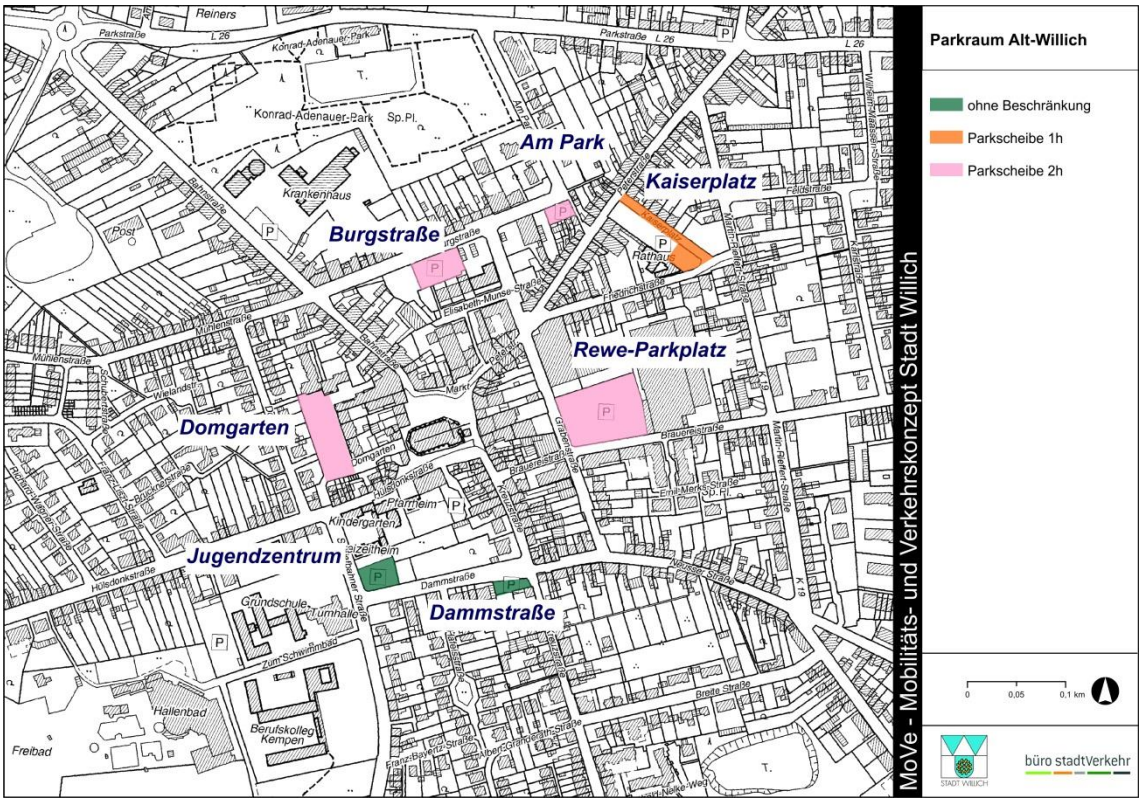


Abb. A1.2-3 Parkraumbewirtschaftung Alt-Willich

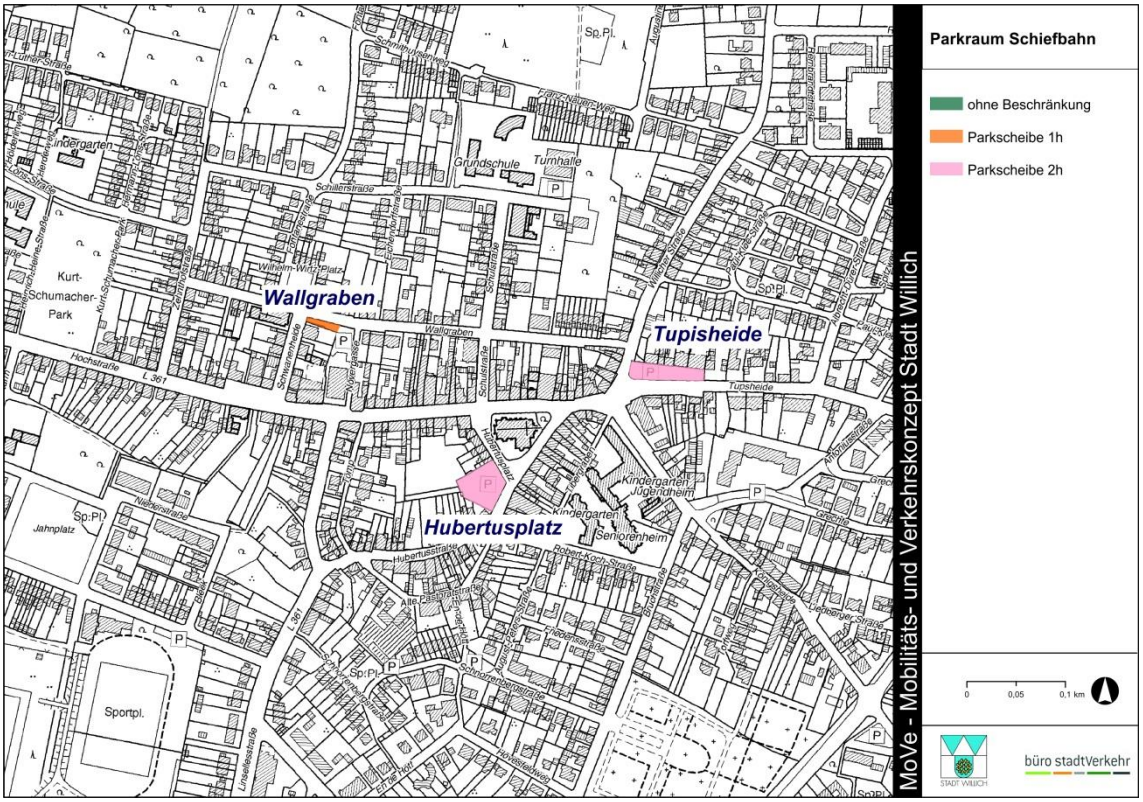


Abb. A1.2-4 Parkraumbewirtschaftung Schiefbahn

Anhang 1.3 Übersicht Parkraumauslastung Anrath

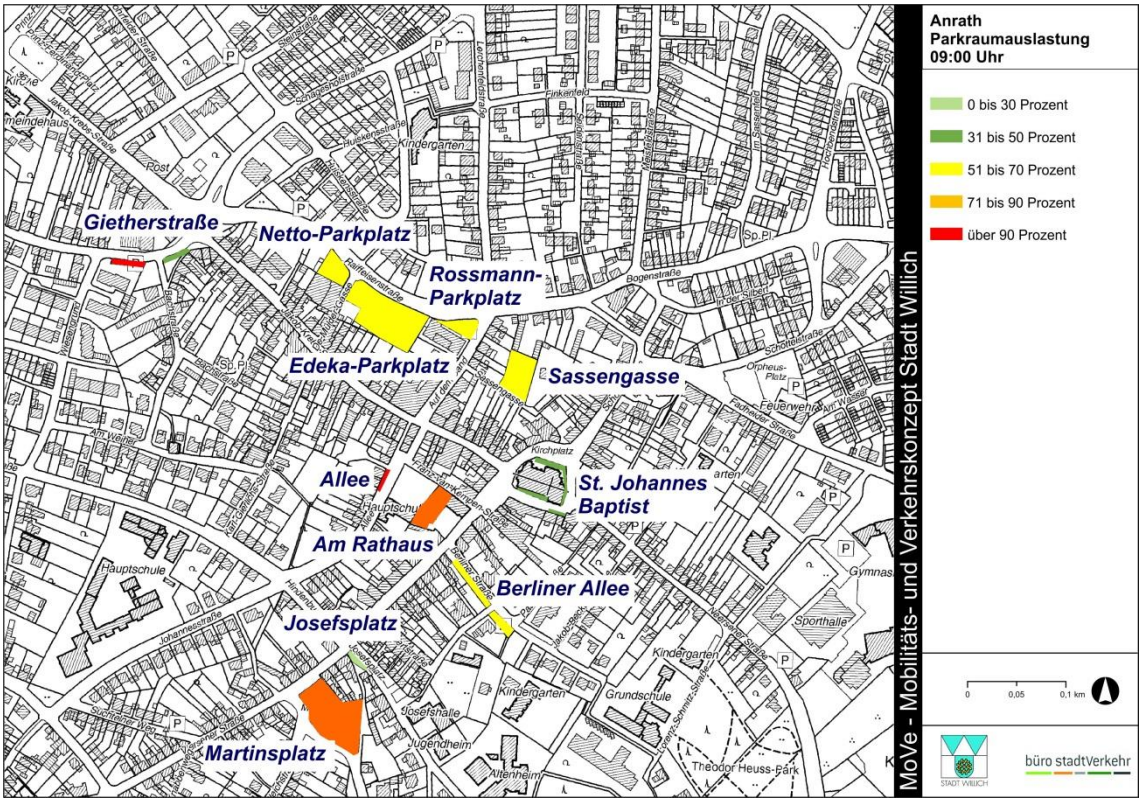


Abb. A1.3-1 Parkraumauslastung Anrath 09:00 Uhr

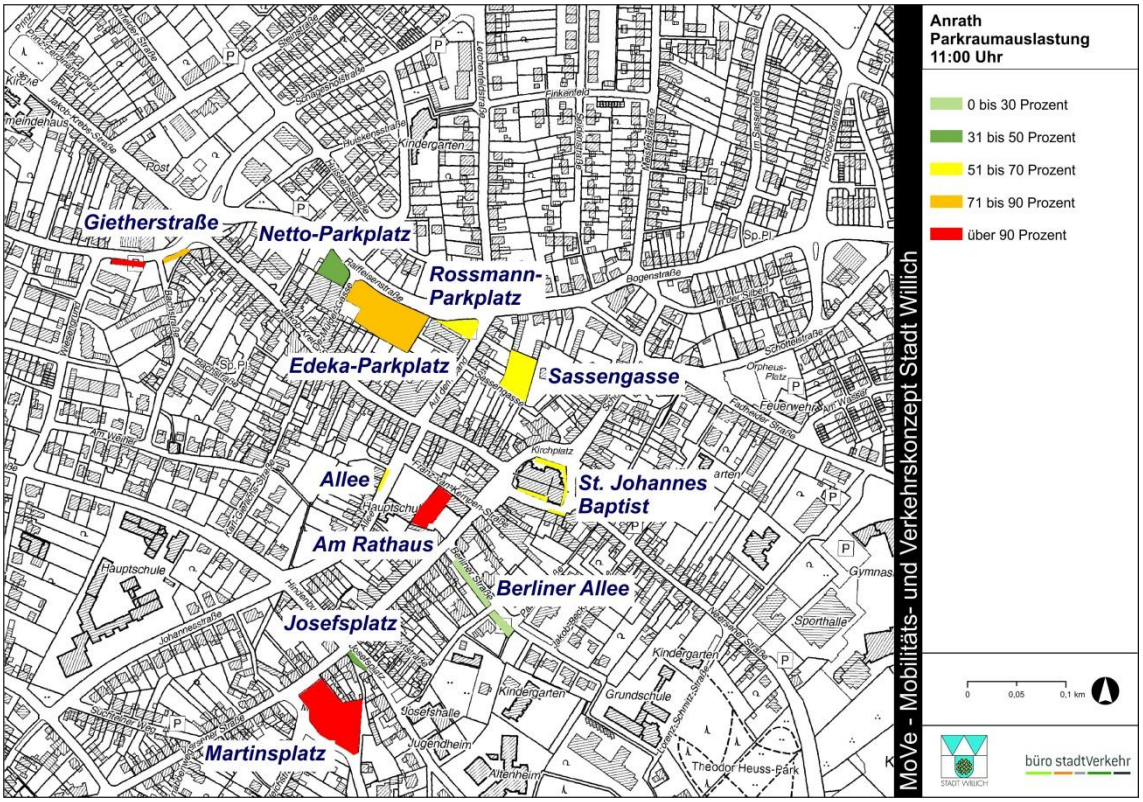


Abb. A1.3-2 Parkraumauslastung Anrath 11:00 Uhr

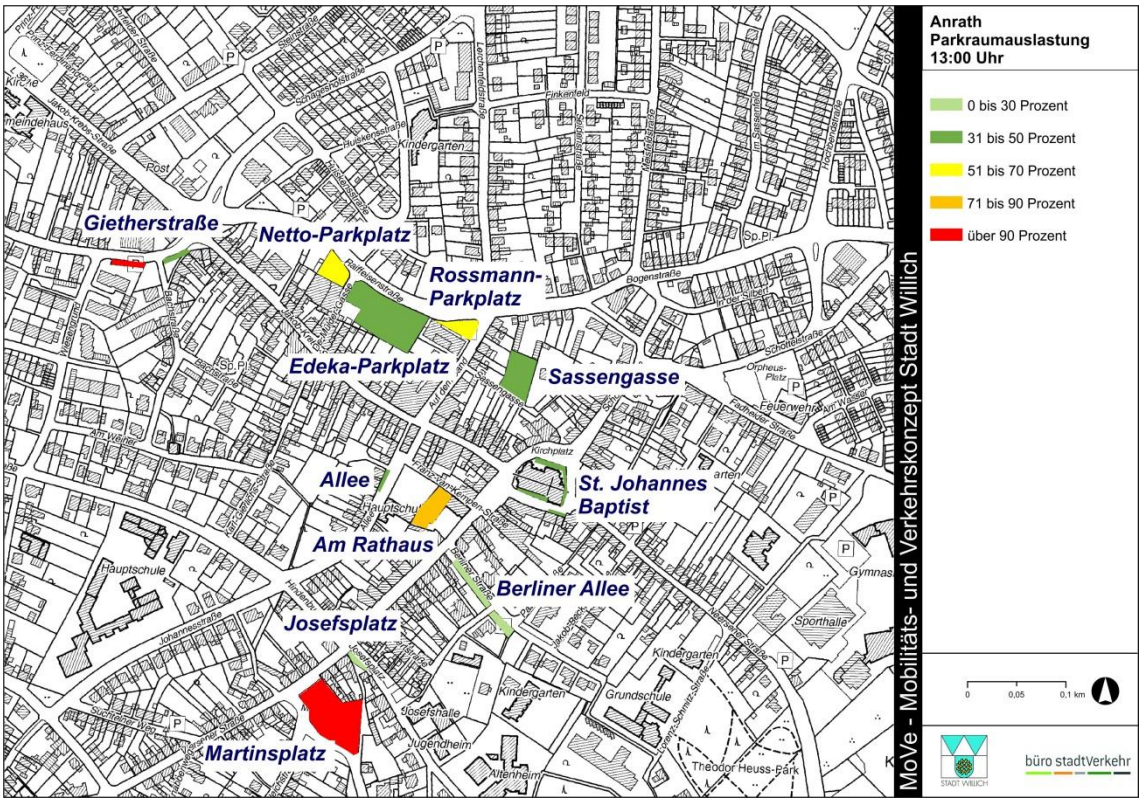


Abb. A1.3-3 Parkraumauslastung Anrath 13:00 Uhr

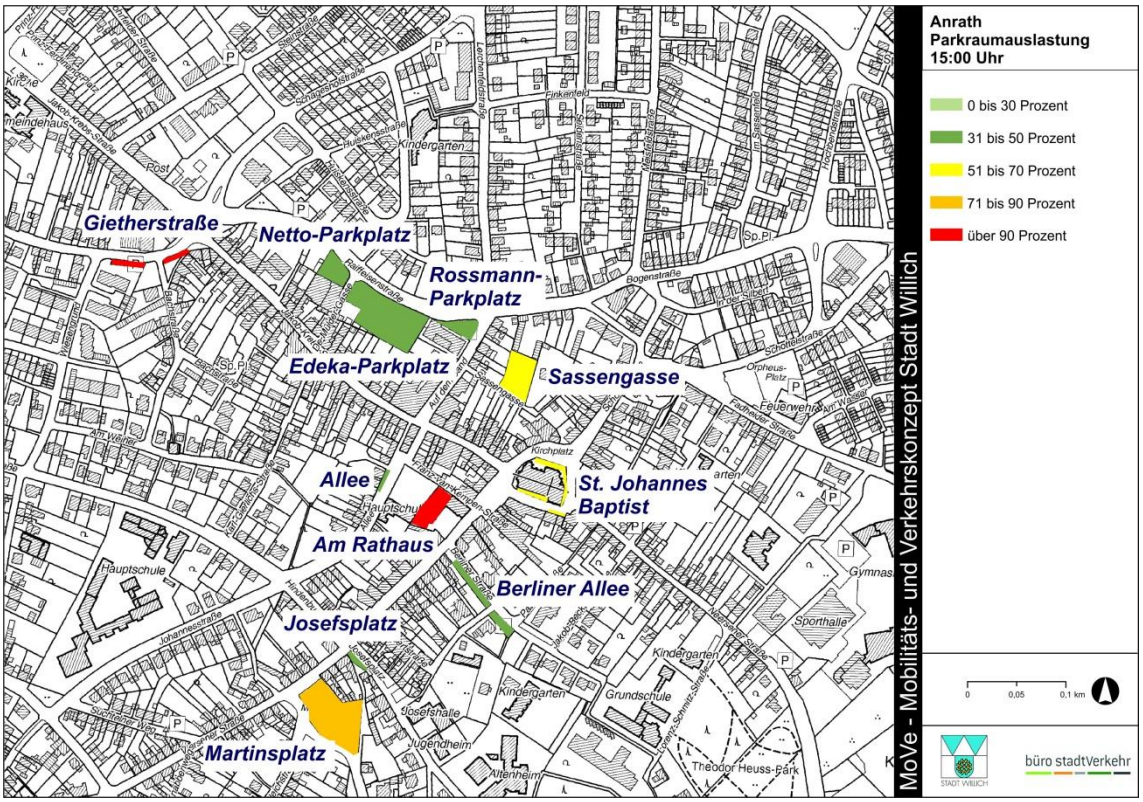


Abb. A1.3-4 Parkraumauslastung Anrath 15:00 Uhr

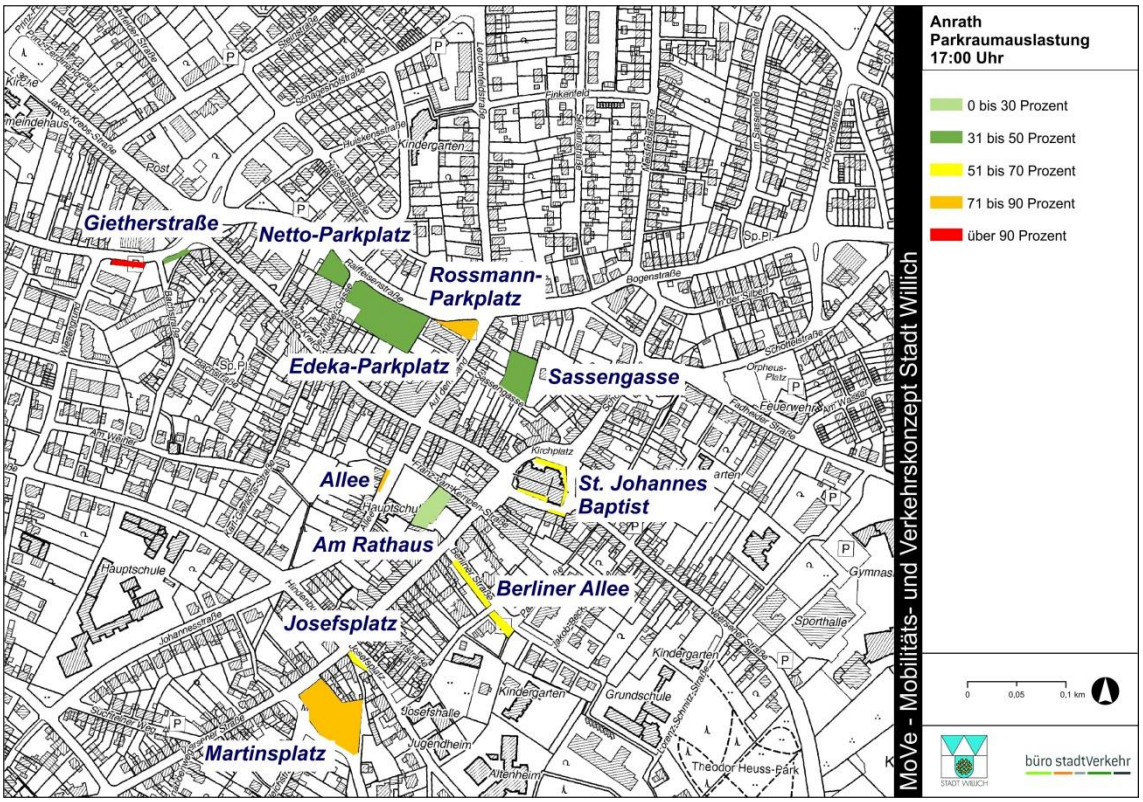


Abb. A1.3-5 Parkraumauslastung Anrath 17:00 Uhr

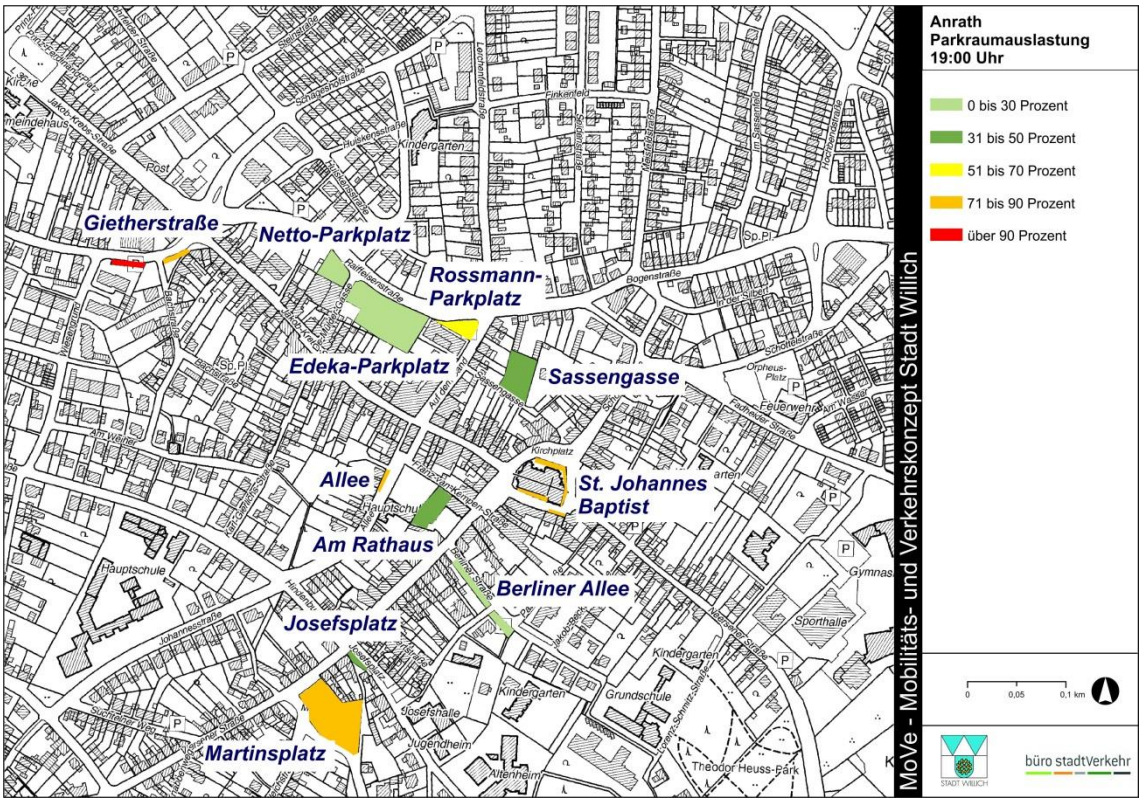


Abb. A1.3-6 Parkraumauslastung Anrath 19:00 Uhr

Anhang 1.4 Übersicht Parkraumauslastung Neersen

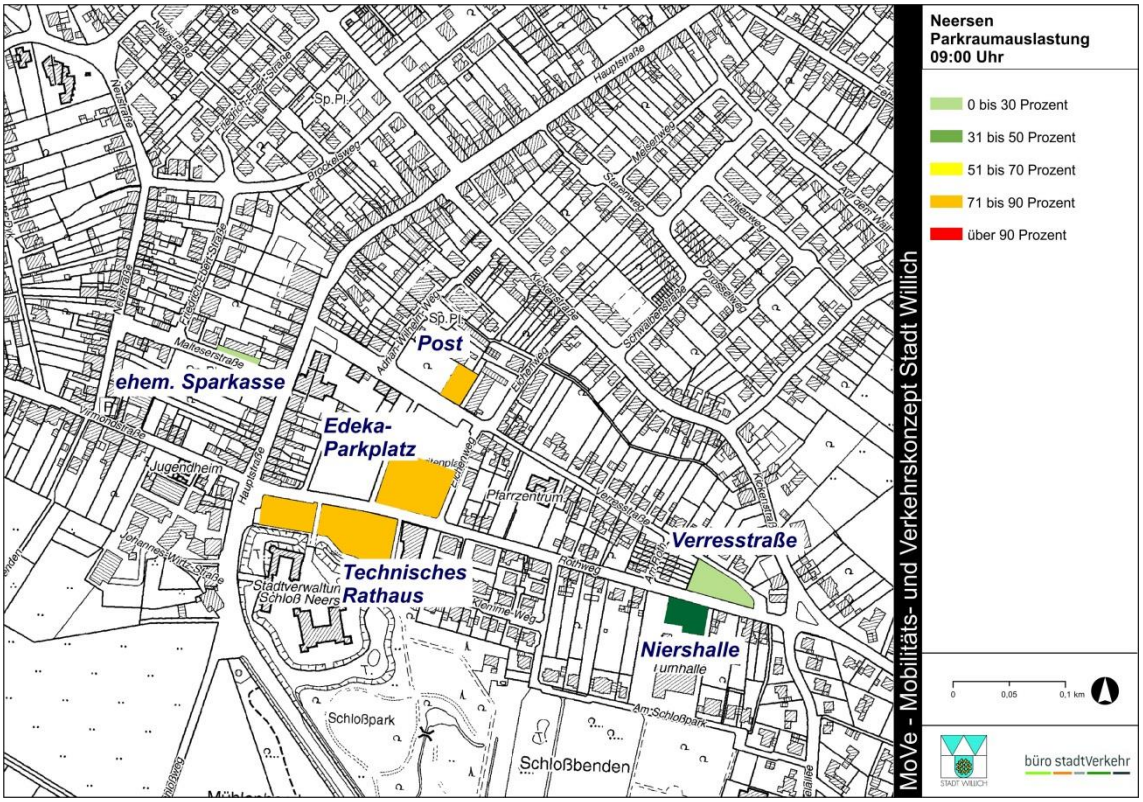


Abb. A1.4-1 Parkraumauslastung Neersen 09:00 Uhr

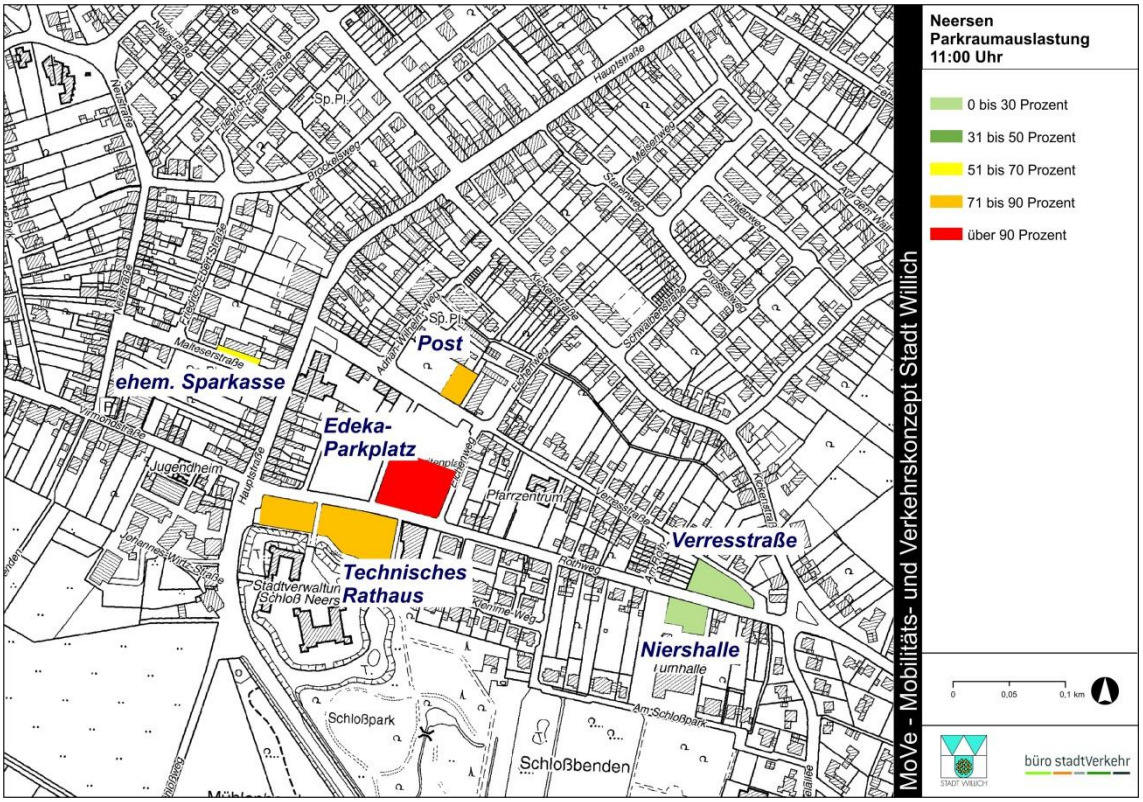


Abb. A1.4-2 Parkraumauslastung Neersen 11:00 Uhr

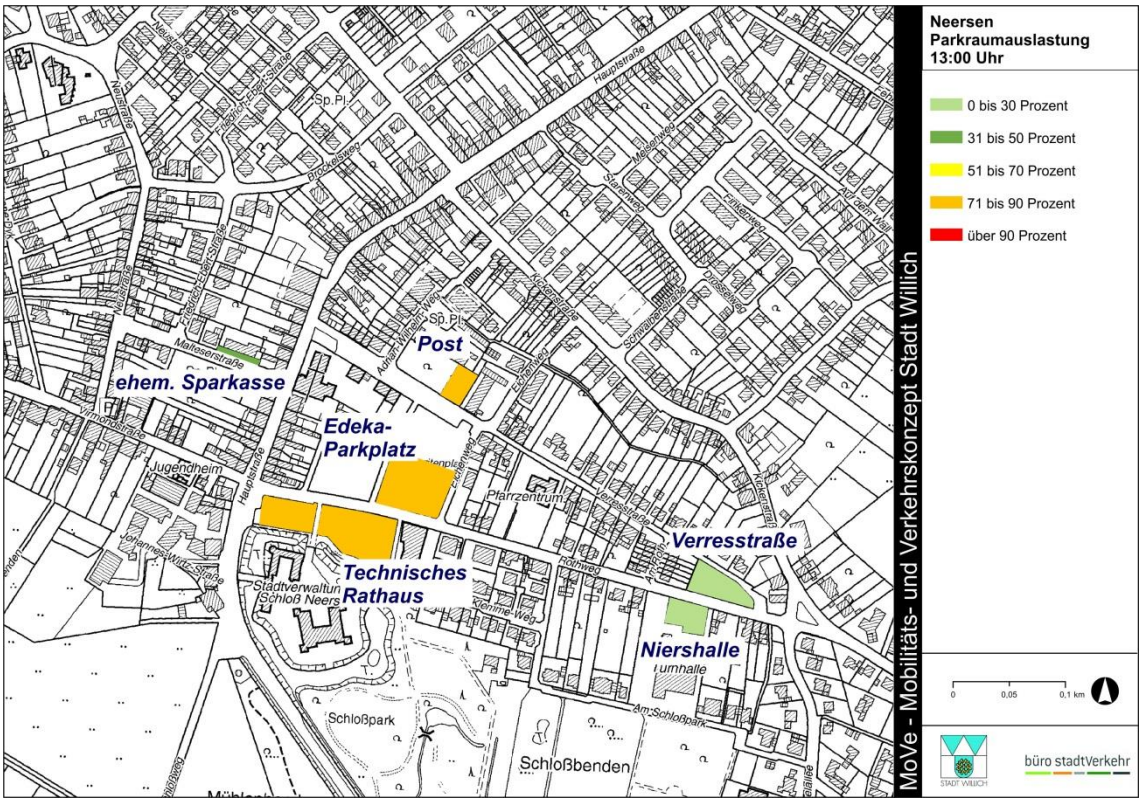


Abb. A1.4-3 Parkraumauslastung Neersen 13:00 Uhr

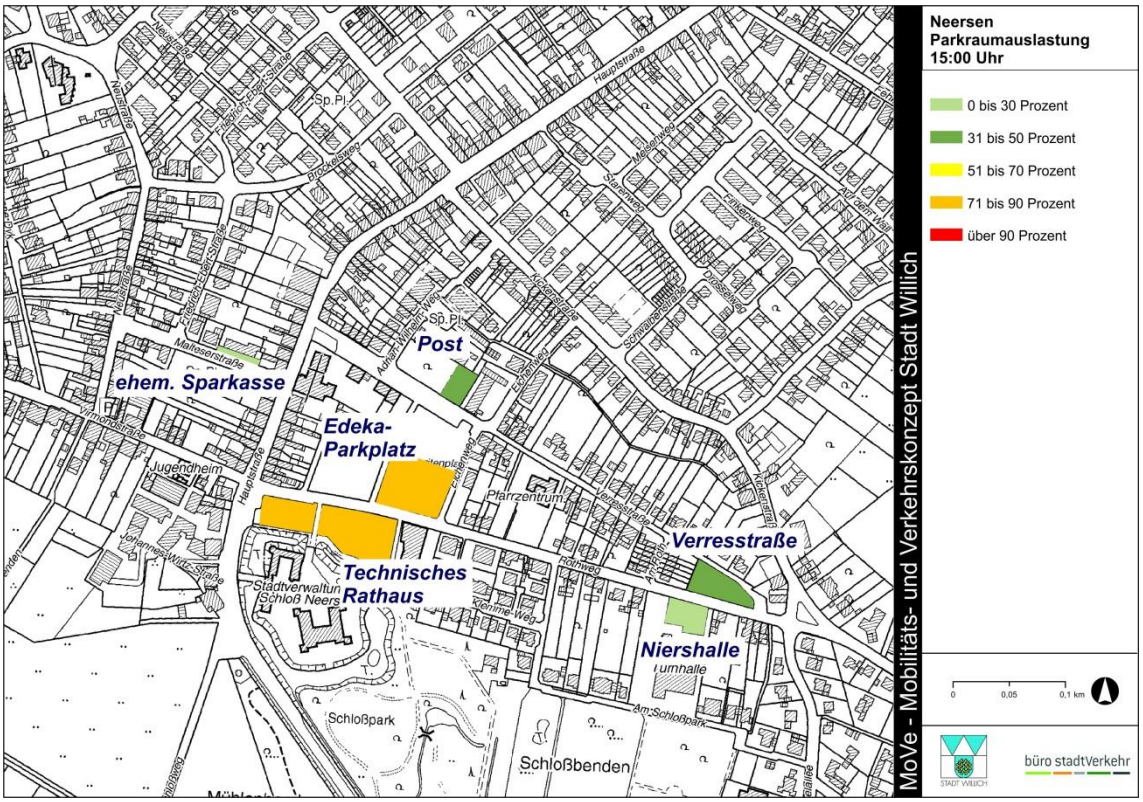


Abb. A1.4-4 Parkraumauslastung Neersen 15:00 Uhr

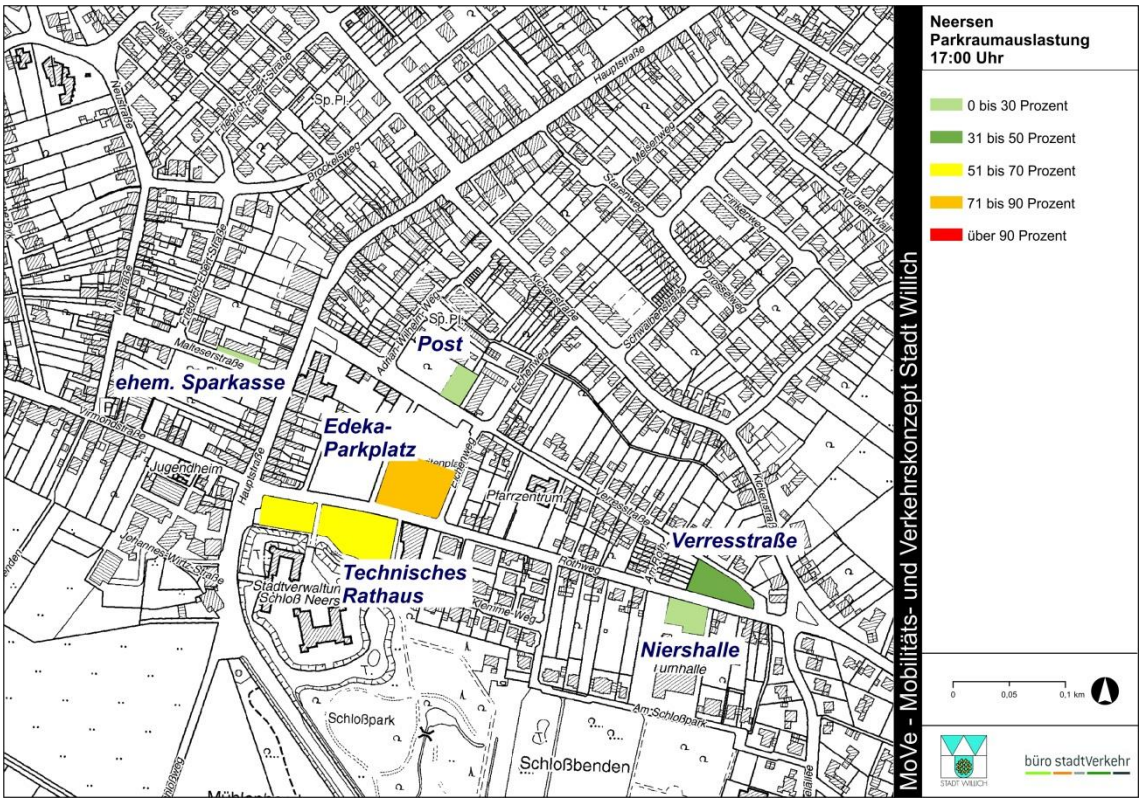


Abb. A1.4-5 Parkraumauslastung Neersen 17:00 Uhr

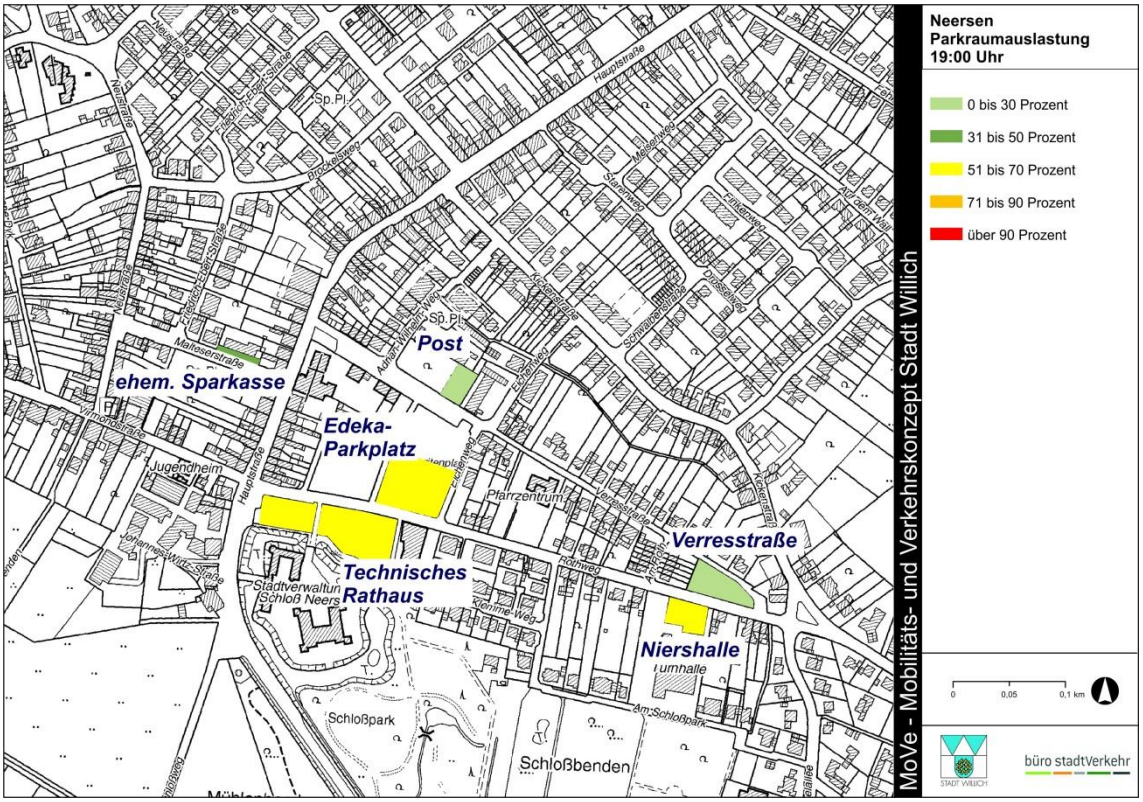


Abb. A1.4-6 Parkraumauslastung Neersen 19:00 Uhr

Anhang 1.5 Übersicht Parkraumauslastung Alt Willich

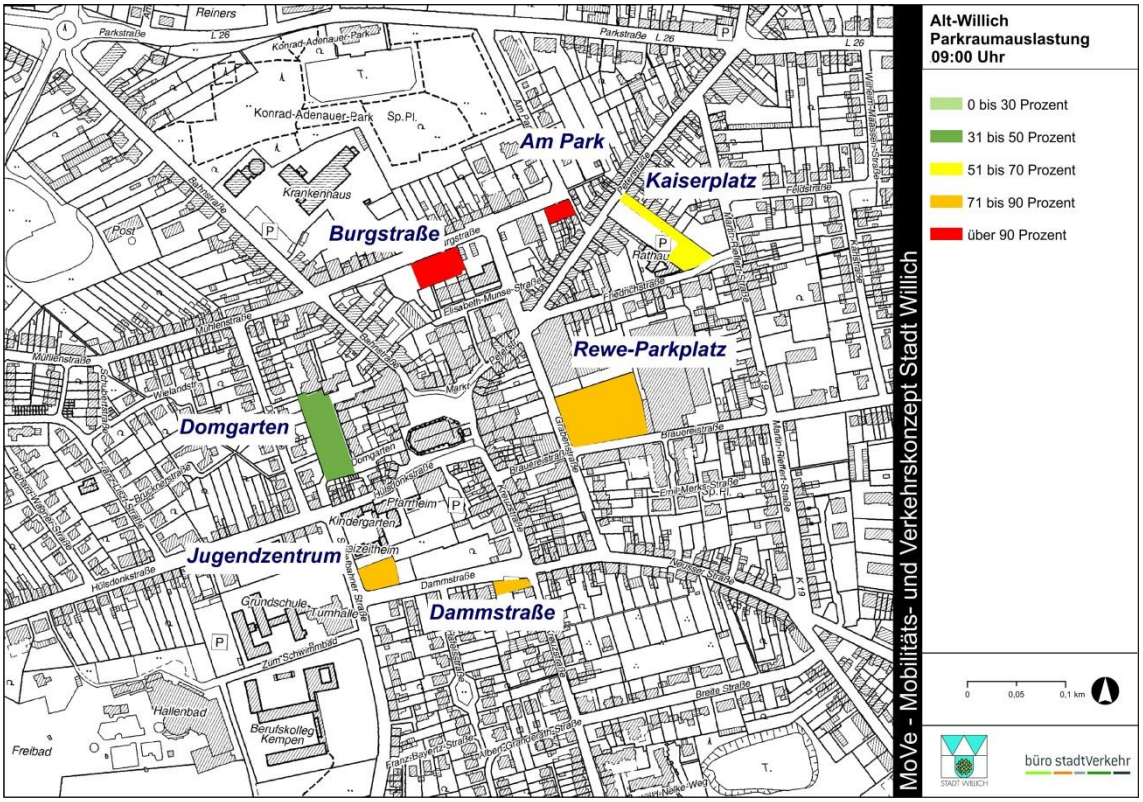


Abb. A1.5-1 Parkraumauslastung Alt Willich 09:00 Uhr

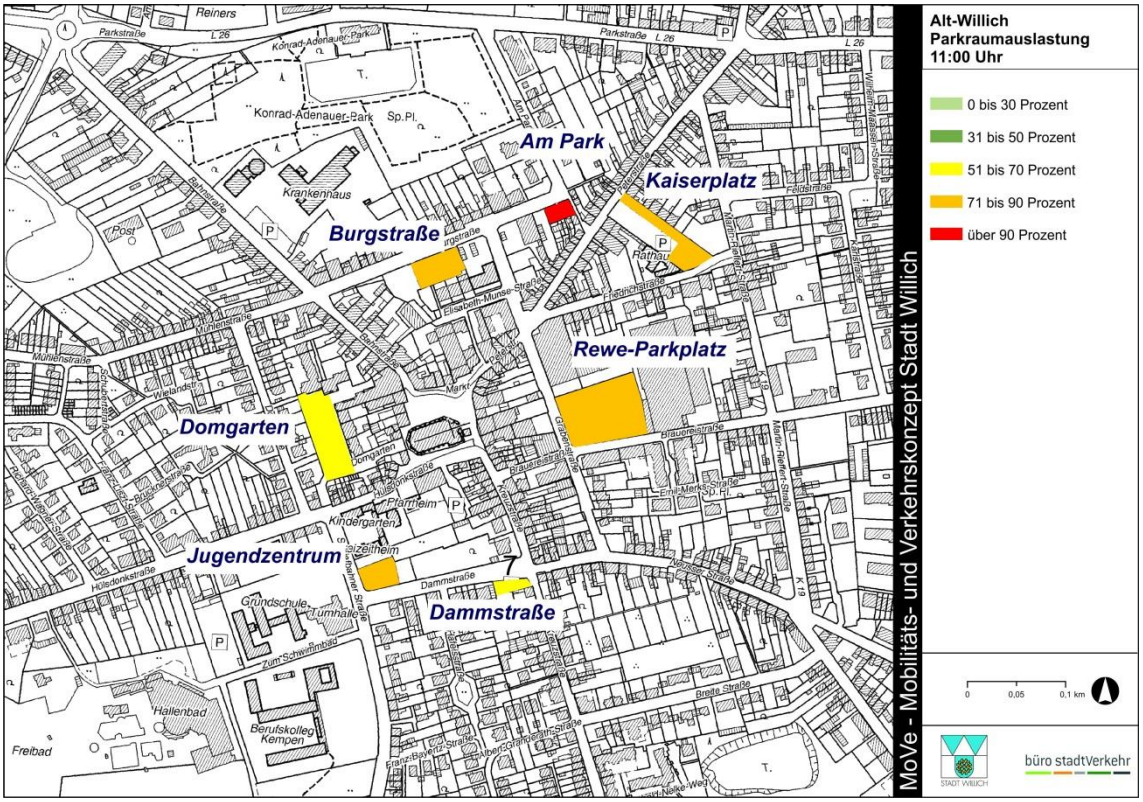


Abb. A1.5-2 Parkraumauslastung Alt Willich 11:00 Uhr

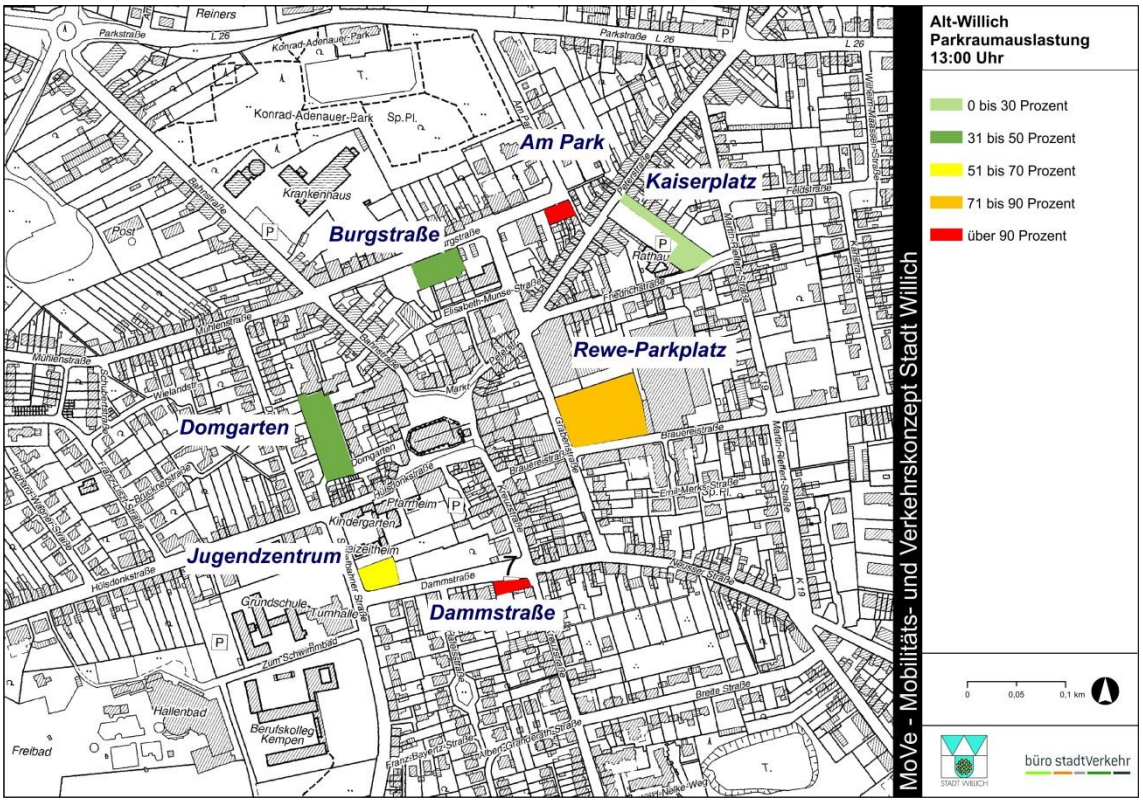


Abb. A1.5-3 Parkraumauslastung Alt Willich 13:00 Uhr

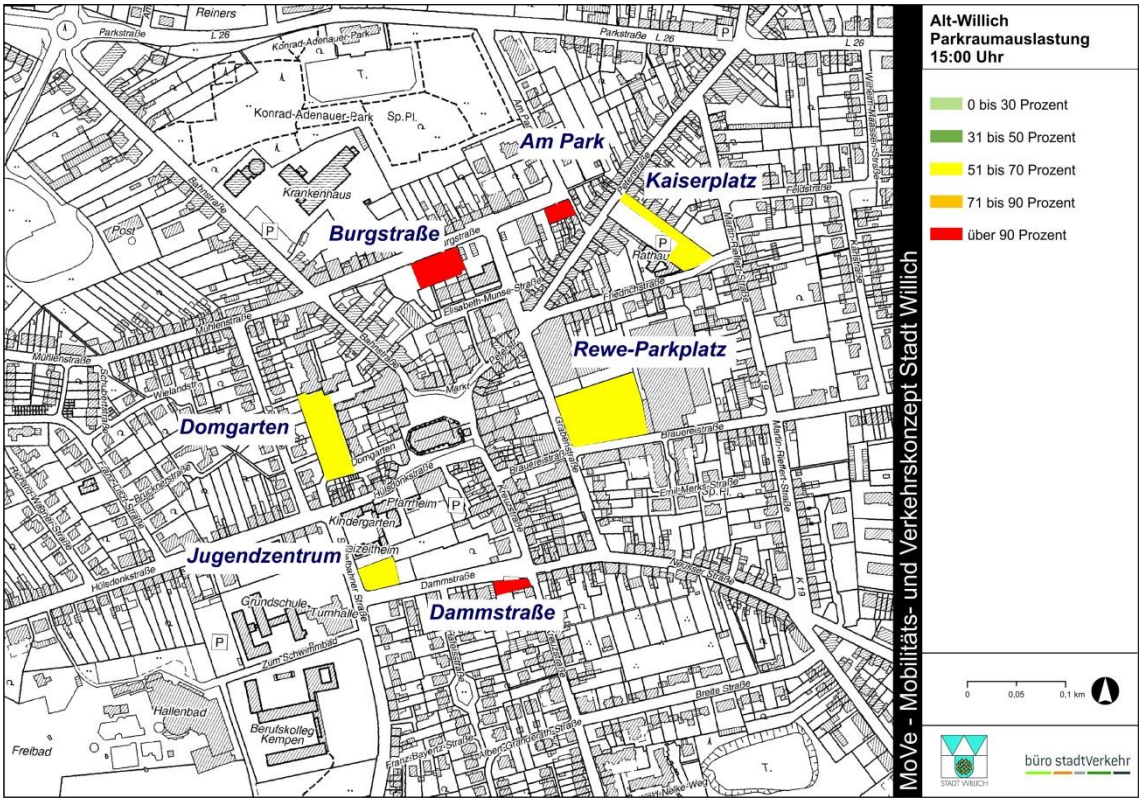


Abb. A1.5-4 Parkraumauslastung Alt Willich 15:00 Uhr

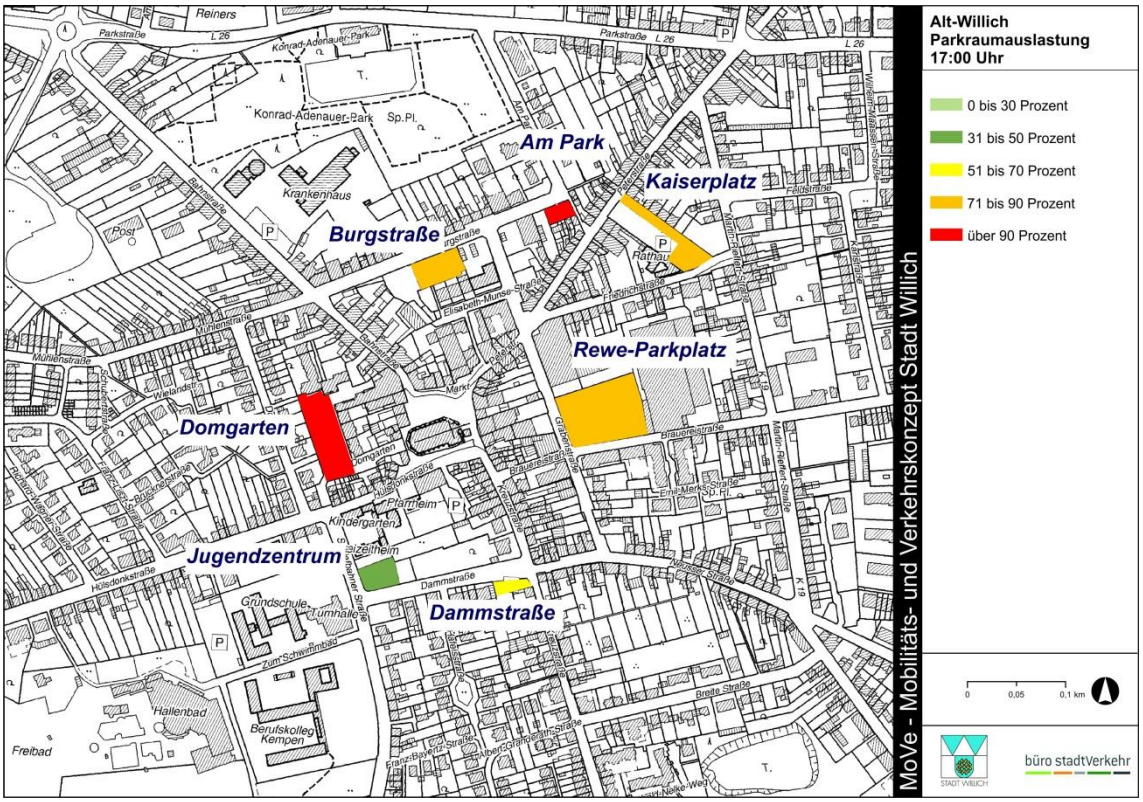


Abb. A1.5-5 Parkraumauslastung Alt Willich 17:00 Uhr

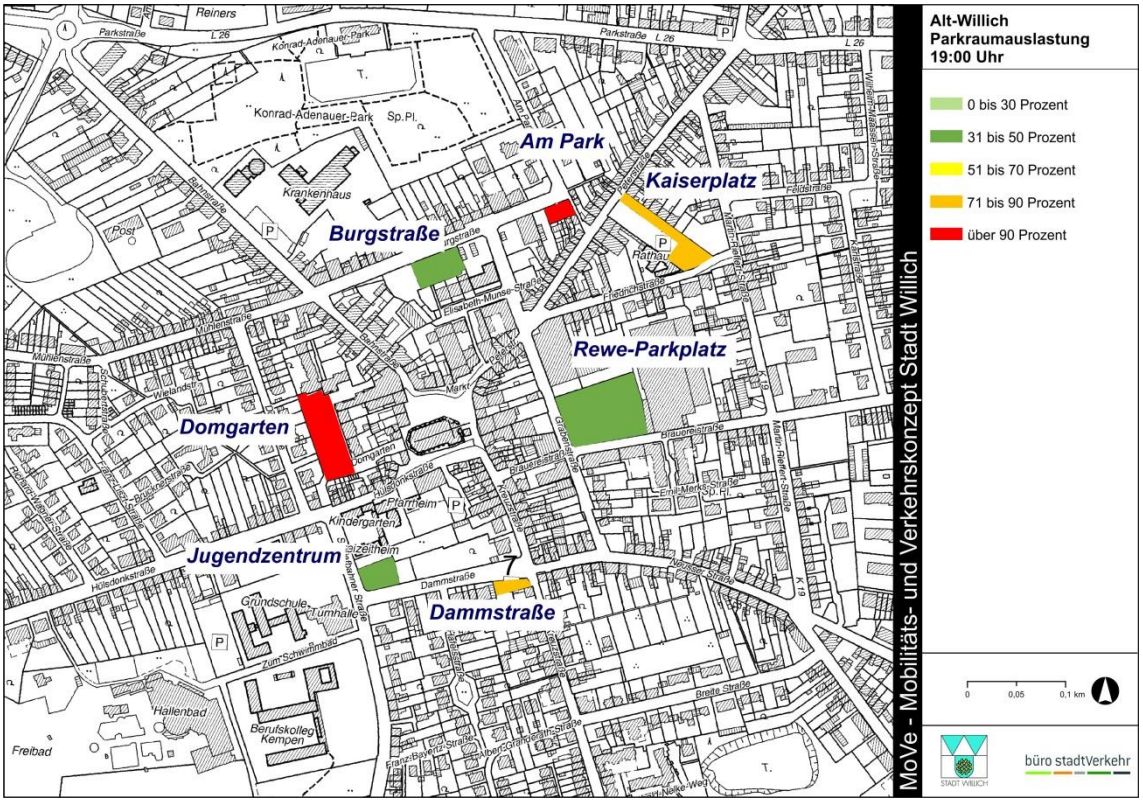


Abb. A1.5-6 Parkraumauslastung Alt Willich 19:00 Uhr

Anhang 1.6 Übersicht Parkraumauslastung Schiefbahn

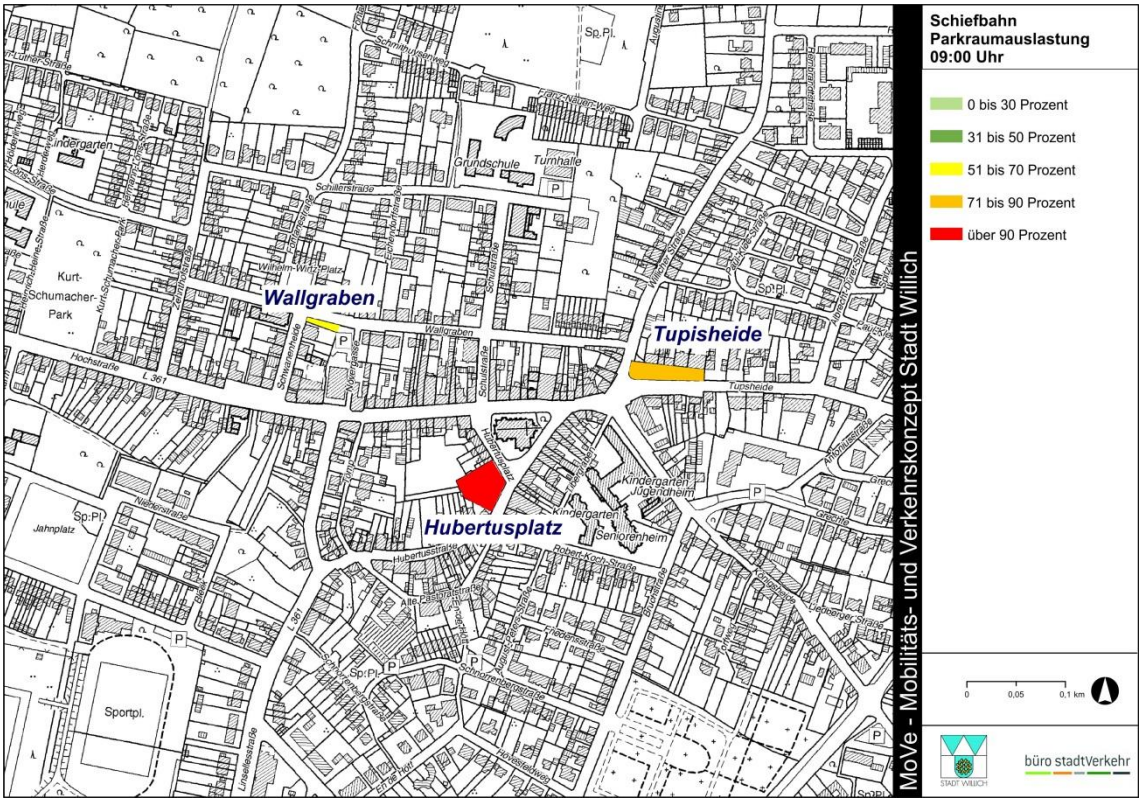


Abb. A1.6-1 Parkraumauslastung Schiefbahn 09:00 Uhr

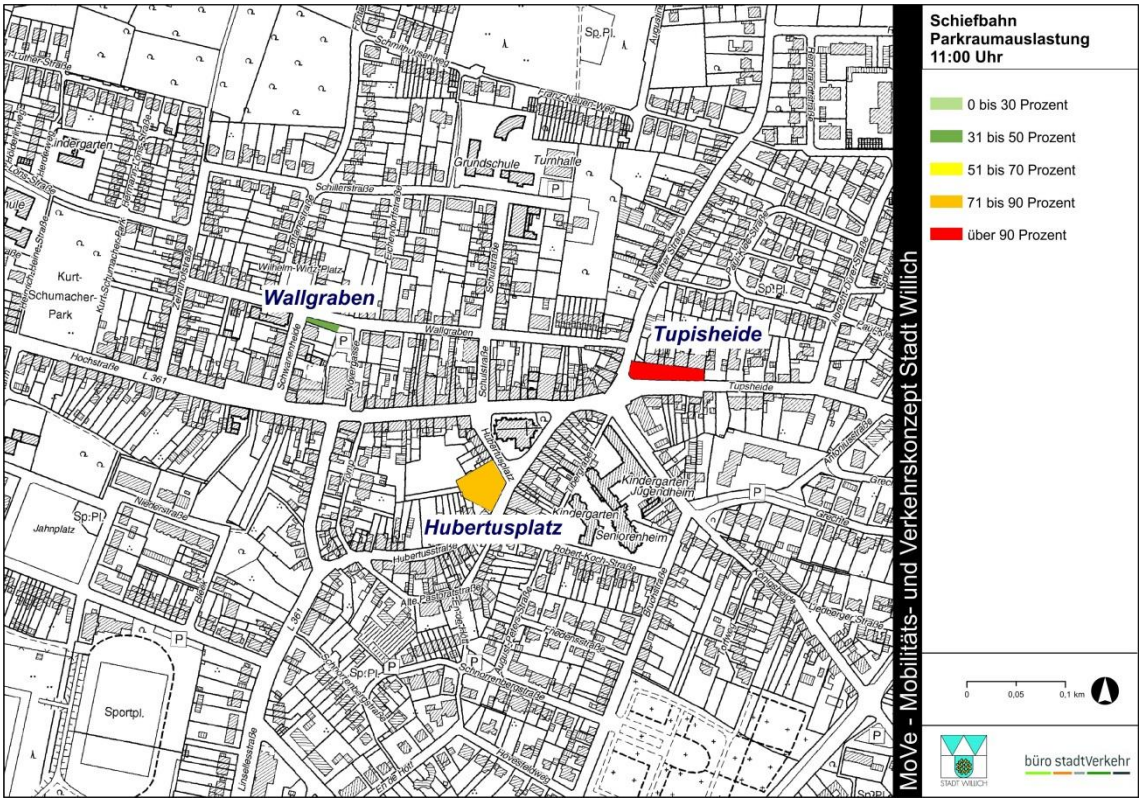


Abb. A1.6-2 Parkraumauslastung Schiefbahn 11:00 Uhr

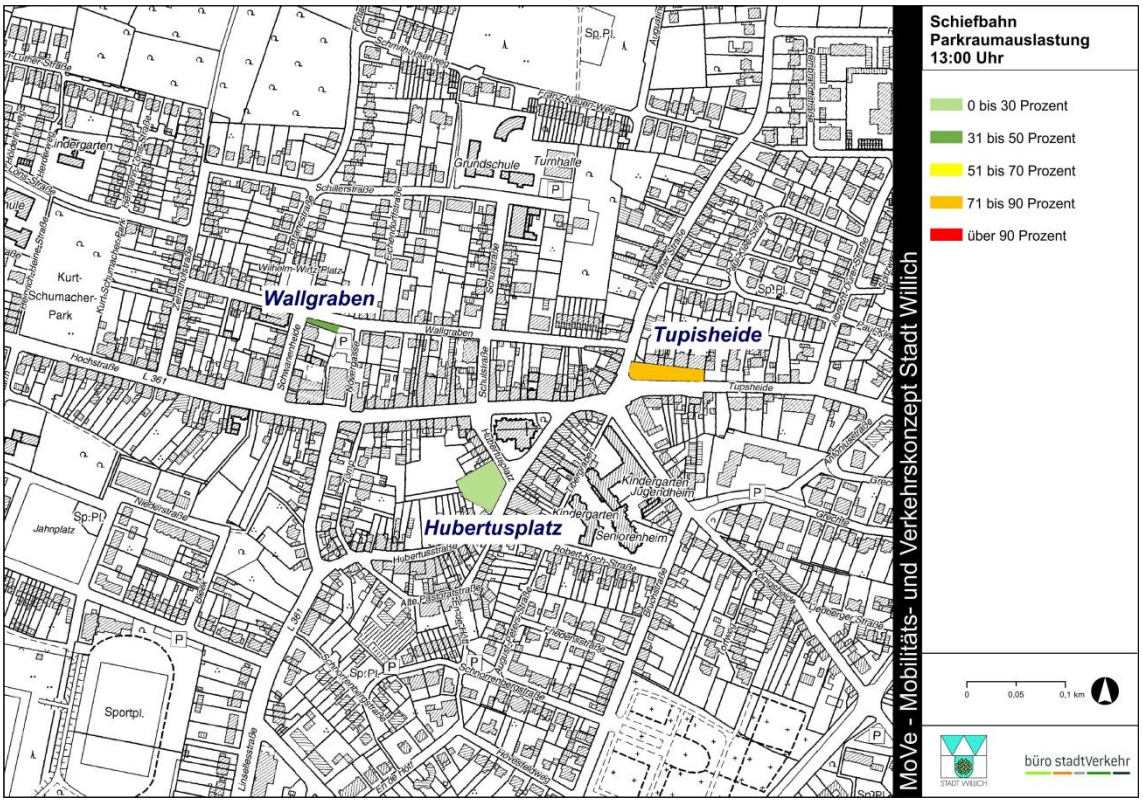


Abb. A1.6-3 Parkraumauslastung Schiefbahn 13:00 Uhr

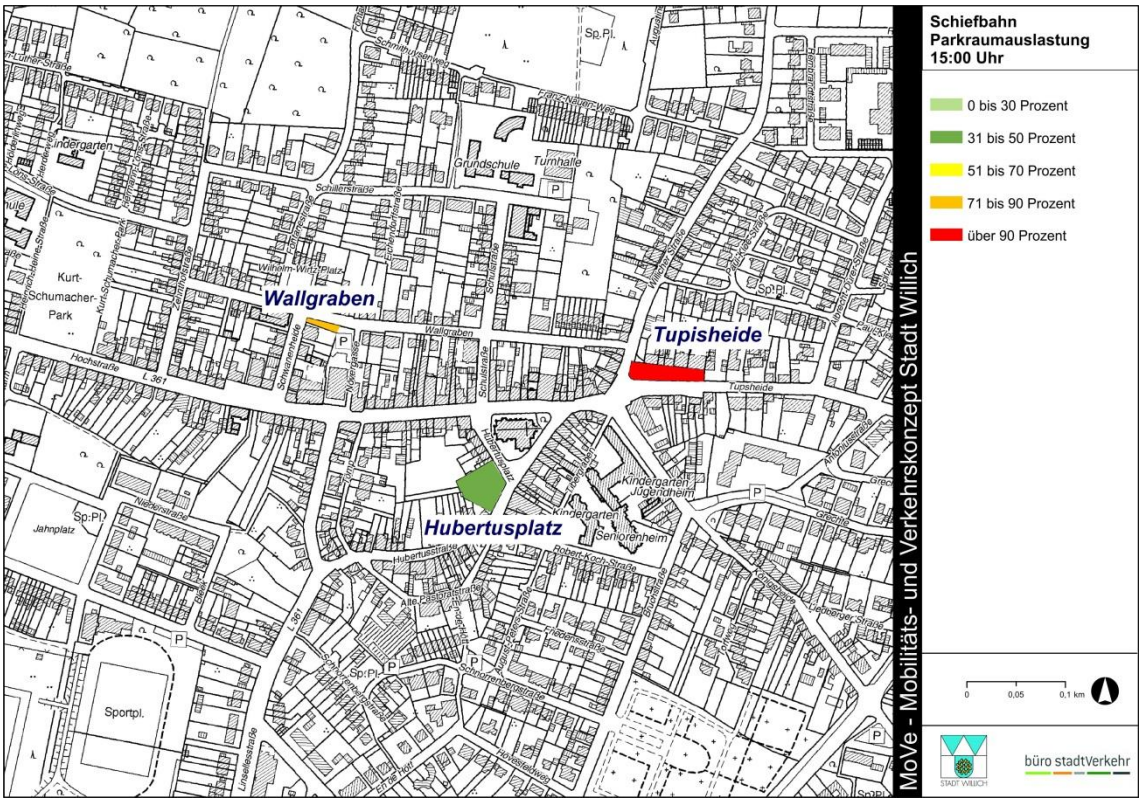


Abb. A1.6-4 Parkraumauslastung Schiefbahn 15:00 Uhr

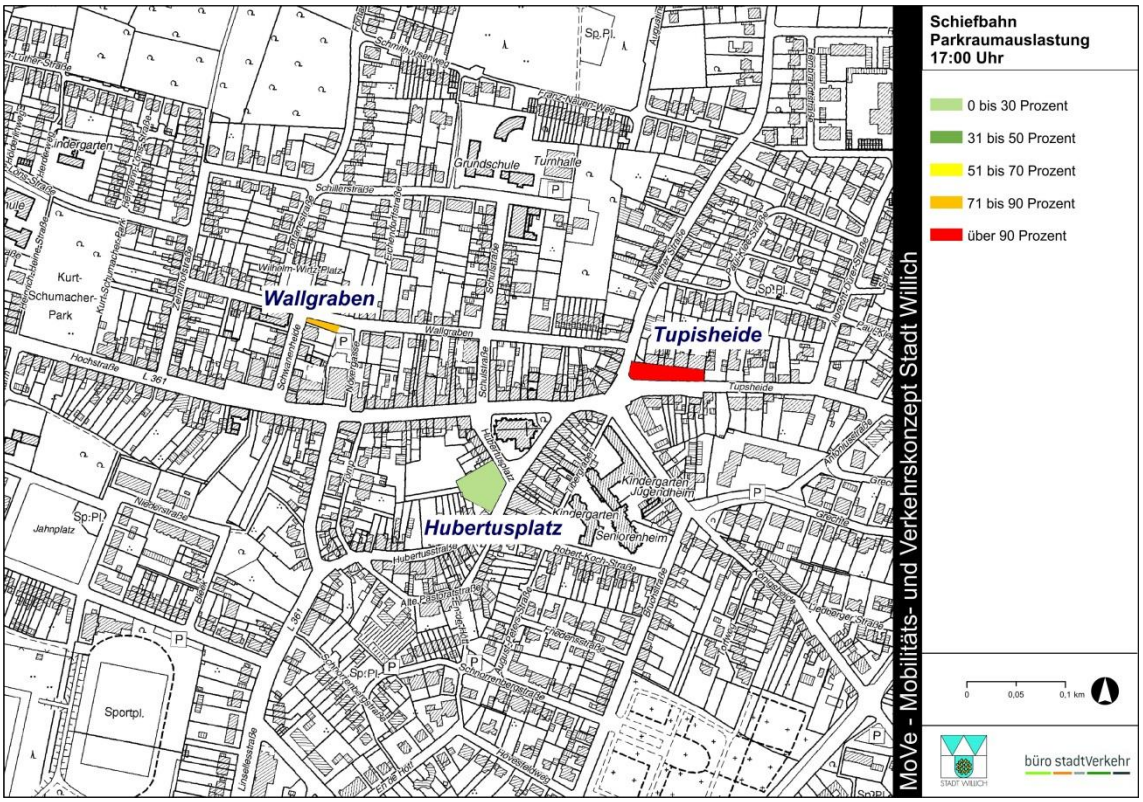


Abb. A1.6-5 Parkraumauslastung Schiefbahn 17:00 Uhr

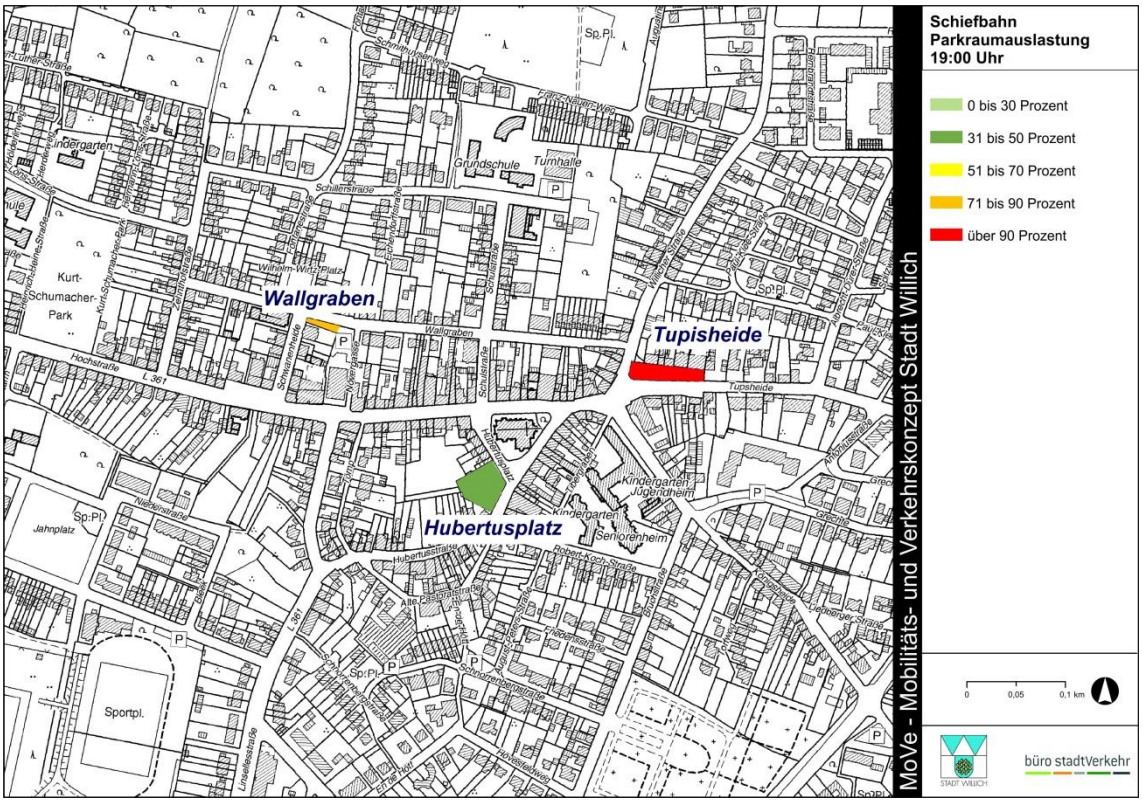


Abb. A1.6-6 Parkraumauslastung Schiefbahn 19:00 Uhr

Anhang 2

Anhang 2.1

Szenario 1: Stadtverträglicher Verkehr

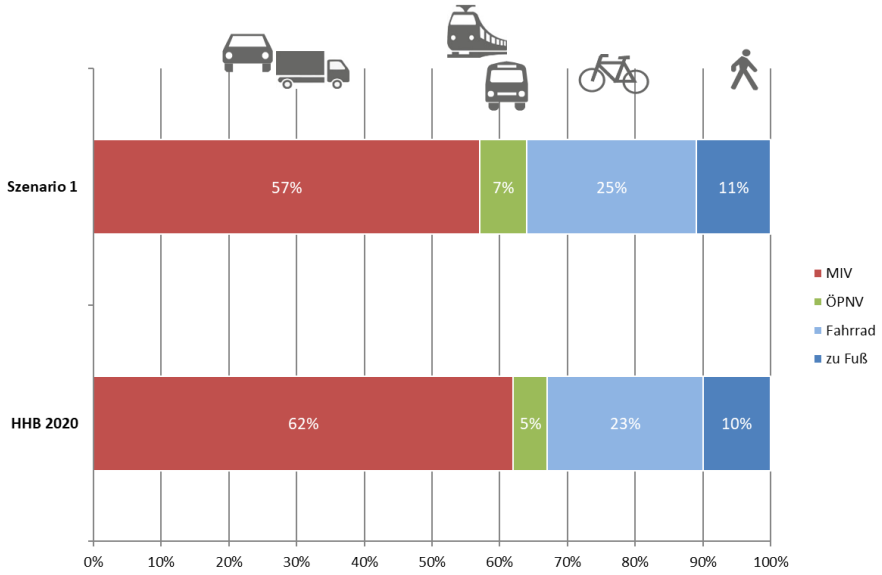
- Errichtung von neuen Umgehungsstraßen
- Verstetigung des Verkehrsflusses durch ein Verkehrsmanagement (Signalsteuerung)
- Beibehaltung der heutigen Tempo-30-Zonen und Abschnitte im rechtlich möglichen Rahmen
- Beibehaltung der heutigen Lkw-Führung
- Moderate Ausweitung des zentralen Parkraumangebotes in den jeweiligen Stadtteilzentren
- Schaffung eines moderaten Angebotes an E-Ladesäulen

- Punktuelle Verbesserung des Taktangebotes insb. zu den Hauptverkehrszeiten im straßengebundenen ÖPNV (z. B. Busverkehr)
- Punktuelle multimodale Vernetzungen (CarSharing, Radabstellanlagen etc.)
- Aufwertung größerer ÖPNV-Stationen zu Mobilstationen
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

- Definition eines priorisierten Radverkehrsnetzes mit Grundstandards (ERA-Standards auf dem Hauptwegenetz)
- Punktuelle Verbesserungen im Radverkehr
- Radverkehrsanlagen ohne Eingriffe in den MIV
- Moderater Ausbau öffentlicher Fahrradabstellanlagen

- Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen
- Gestaltung fußgängerfreundlicher Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung sicherer Schulwege

Szenario 1: Stadtverträglicher Verkehr



Bewohner/innen (Binnen- und Auspendlerverkehr

- MIV-Wege/Tag: ca. 103.700
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 78.300
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -9.100 (Abnahme: ca. 5 % gegenüber Nullprognose)

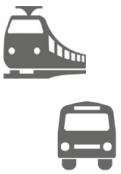
Einpendlerverkehr (nicht dargestellt im Diagramm)

- MIV-Wege/Tag: ca. 28.000
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 7.000
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -1.050 (Abnahme: ca. 3 %)

Anhang 2.2

Szenario 2: 50% MIV / 50% Umweltverbund

- Errichtung von notwendigen Umgehungsstraßen
- Verstetigung des Verkehrsflusses durch ein Verkehrsmanagement (Signalsteuerung)
- Weiterer Ausbau von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen in Wohngebieten im rechtlich möglichen Rahmen
- Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzept zur Entlastung der Wohnbereiche an Durchgangsstraßen
- Beibehaltung des heutigen Parkraumangebotes und Ausbau eines übersichtlichen Parkleitsystems zur besseren Verteilung der Auslastungsspitzen
- Ausbau multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (z. B. CarSharing und E-Mobilität)

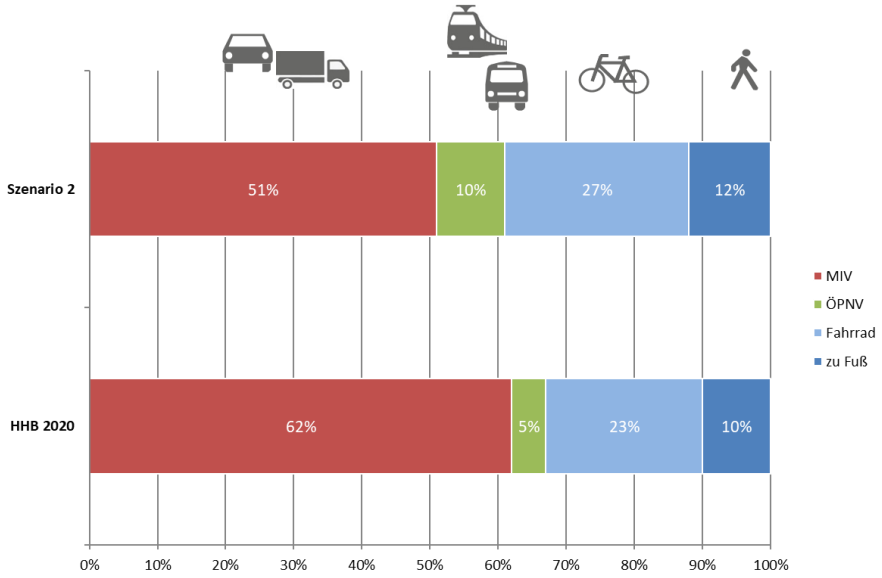


- Verlängerung der S28 bis nach Viersen (bessere Anbindung an die Landeshauptstadt Düsseldorf)
- Deutliche Verbesserung des Taktangebotes im straßengebundenen ÖPNV (z. B. Busverkehr) auch außerhalb der Verkehrsspitzen
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowie in die Nachbarkommunen
- Die Vernetzung des ÖPNV mit dem MIV und dem Radverkehr ist durch den Ausbau des P&R- und B&R-Angebots an zentralen Verknüpfungspunkten zu gewährleisten
  ➔ Aufwertung größerer Stationen zu Mobilstationen
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen

- Definition eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Festlegung fahrradfreundlicher Standards (ERA-Standards)
- „Systemplanung" Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte ggfs. zu Lasten des MIV
- Neue Fahrradstraßen im Stadtgebiet
- Ausbau von sicheren Radabstellanlagen an weiteren ÖPNV-Haltestellen sowie zentralen Bereichen und publikumswirksamen Einrichtungen
- Ausbau einer Radwegeschnellverbindung (Krefeld – Willich – Mönchengladbach)
- Maßnahmen zur Förderung von E-Mobilität (sichere Radabstellanlagen, breitere Radwege)

- Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Fußwegestandards
- Gestaltung fußgängerfreundlicher Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung sicherer Querungsstellen insb. auf Schulwegen
- Kurze Wartezeiten an LSA-Anlagen sowie lange Grünphasen

Szenario 2: 50% MIV / 50% Umweltverbund



Bewohner/innen (Binnen- und Auspendlerverkehr

- MIV-Wege/Tag: ca. 92.800
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 89.200
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -20.000 (Abnahme: ca. 11 % gegenüber Nullprognose)

Einpendlerverkehr (nicht dargestellt im Diagramm)

- MIV-Wege/Tag: ca. 25.900
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 9.100
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -3.150 (Abnahme: ca. 9 %)

Anhang 2.3

Szenario 3: Klima- und bürgerfreundlicher Verkehr

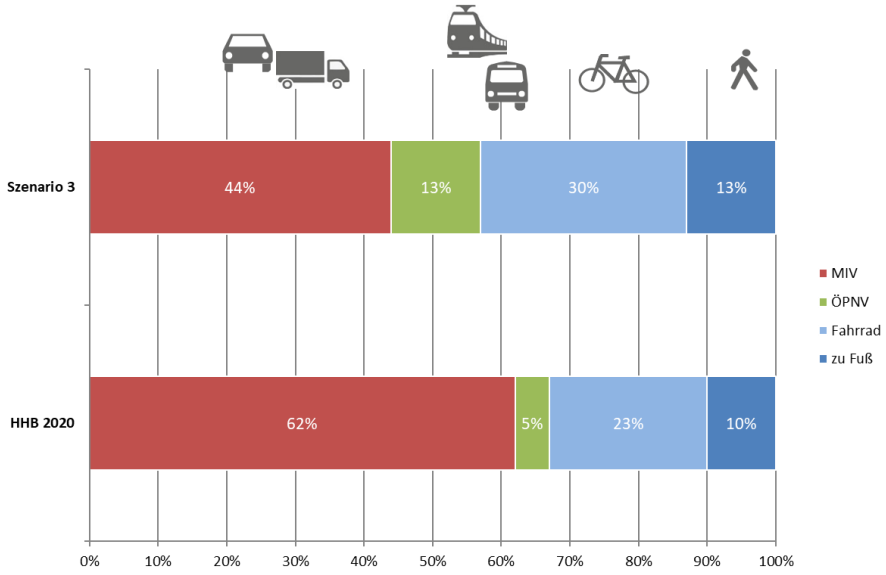
- Verzicht von Umgehungsstraßen bzw. nur wenn dadurch deutliche Entlastungen der Ortskerne bewirkt werden
- Ausbau von Tempo 30-Zonen, von verkehrsberuhigten Bereichen und Tempo-30-Zonen in Wohngebieten und Einführung von 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen in sensiblen Bereichen im rechtlich möglichen Rahmen
- Einführung von 50 km/h auf 30km/h in Ortsdurchfahrten von 22:00 bis 06:00 Uhr (Lärmschutz) im rechtlich möglichen Rahmen
- Weiterentwicklung des Lkw-Führungskonzept mit Durchfahrtsverboten (stärkere Nutzung der A44, A52, A57)
- Ausbau eines übersichtlichen Parkleitsystems zur besseren Verteilung der Auslastungsspitzen
- Erstellung einer neuen Stellplatzsatzung mit Ausnahmetatbeständen
- Ausbau multimodaler Angebote in zentralen Bereichen (CarSharing und E-Mobilität)
- Weiterer Ausbau multimodaler Angebote im Stadtgebiet sowie flächendeckendes Angebot an E-Ladestationen

- Verlängerung der S28 bis nach Viersen (bessere Anbindung an die Landeshauptstadt Düsseldorf)
- Prüfung von Stadt- und Straßenbahntrassen im Stadtgebiet von Willich (Fahrbeziehung nach Krefeld bzw. Düsseldorf)
- Deutliche Verbesserung des Taktangebotes im straßengebundenen ÖPNV (z. B. Busverkehr) auch außerhalb der Verkehrsspitzen
- Verbesserung der Verbindungen zwischen den Stadtteilen sowie in die Nachbarkommunen
- Die Vernetzung des ÖPNV mit dem MIV und dem Radverkehr ist durch den Ausbau des P&R- und B&R-Angebots an zentralen Verknüpfungspunkten zu gewährleisten
- Einführung von automatisierten Kleinbussen als Zubringer der S28 von zentralen Bereichen
- Errichtung eines On-Demand-Systems in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage (Zubringer zum ÖPNV)
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen
- Prüfung der Errichtung einer dezentralen Mobilitätszentrale (Beratungsangebote, Serviceangebote zum Thema ÖPNV und Multimodalität)

- Definition eines priorisierten Radverkehrsnetzes und Festlegung fahrradfreundlicher Standards (auch über den ERA-Standard hinaus)
- „Systemplanung" Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte ggfs. zu Lasten des MIV
- Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet
- Beleuchtung von Hauptradwegen
- Flächendeckender Ausbau von Radabstellanlagen (ggfs. Radstation, Sammelradabstellanlage etc.)
- Fahrradfreundliche Knotenpunkte und Einmündungen
- Erschließung der Potentiale von E-Bikes bei der Bewältigung auch längerer Wege mit dem Fahrrad (hier: Berücksichtigung innovativer Verkehrsmittel z.B. E-Scooter)
- Schrittweise Optimierung des Radverkehrsklimas durch Image- und Bildungsmaßnahmen
- Ausbau einer Radwegeschnellverbindung (Krefeld – Willich – Mönchengladbach) und Prüfung einer Radschnellwegeverbindung nach Düsseldorf
- Kontinuierliche und nachhaltige Instandsetzung und Reparatur bestehender Radwege

- Prüfung von Shared Space
- Geschwindigkeitsreduzierungen in Haupteinkaufsstraßen (20 km/h)
- Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen unter Berücksichtigung der gegenwärtigen Fußwegestandards
- Gestaltung fußgängerfreundlicher Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen an Hauptverkehrsstraßen
- Schaffung sicherer Querungsstellen insb. auf Schulwegen
- Kurze Wartezeiten an LSA-Anlagen sowie lange Grünphasen
- Attraktivitätssteigerung und Sauberhaltung von öffentlichen Plätzen (Sitzmöglichkeiten, Grünanlagen, Stadtplätze, Abfallbehälter)

Szenario 3: Klimaneutraler Verkehr

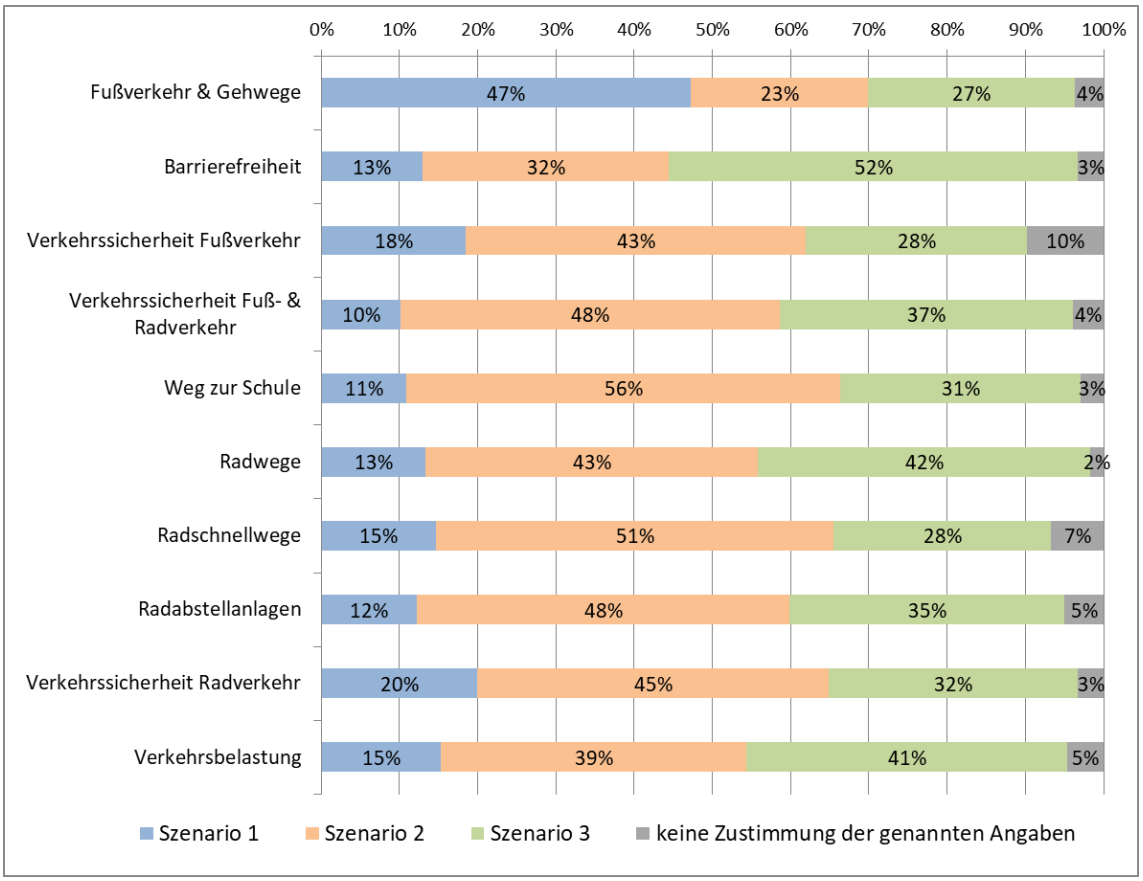


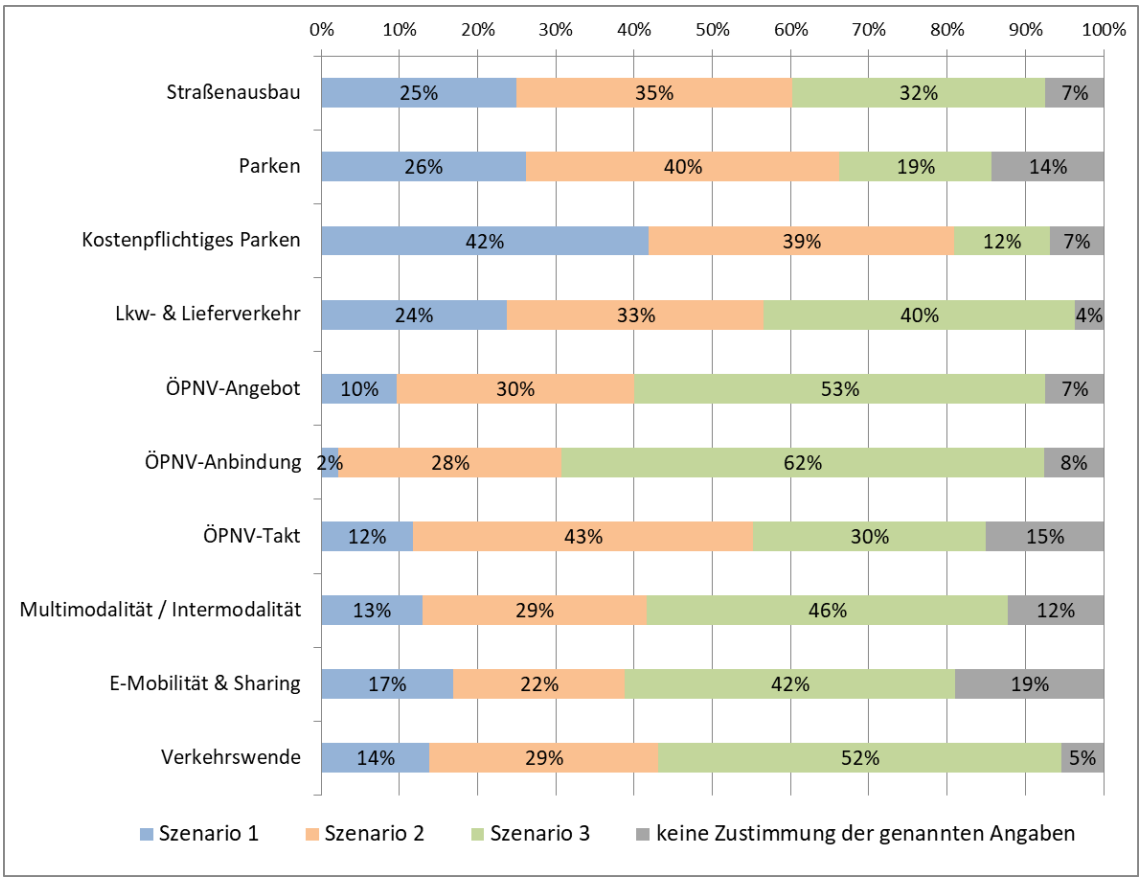
Bewohner/innen (Binnen- und Auspendlerverkehr

- MIV-Wege/Tag: ca. 80.100
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 102.000
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -32.800 (Abnahme: ca. 18 % gegenüber Nullprognose)

Einpendlerverkehr (nicht dargestellt im Diagramm)

- MIV-Wege/Tag: ca. 22.750
- Umweltverbundwege/ Tag: ca. 12.250
- MIV-Verlagerung/ Tag ca. -5.950 (Abnahme: ca. 9 %)


0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
Fußverkehr & Gehwege
47%
23%
27%
4%
Barrierefreiheit
13%
32%
52%
3%
Verkehrssicherheit Fußverkehr
18%
43%
28%
10%
Verkehrssicherheit Fuß- & Radverkehr
10%
48%
37%
4%
Weg zur Schule
11%
56%
31%
3%
Radwege
13%
43%
42%
2%
Radschnellwege
15%
51%
28%
7%
Radabstellanlagen
12%
48%
35%
5%
Verkehrssicherheit Radverkehr
20%
45%
32%
3%
Verkehrsbelastung
15%
39%
41%
5%
Szenario 1
Szenario 2
Szenario 3
keine Zustimmung der genannten Angaben


0%
10%
20%
30%
40%
50%
60%
70%
80%
90%
100%
Straßenausbau
25%
35%
32%
7%
Parken
26%
40%
19%
14%
Kostenpflichtiges Parken
42%
39%
12%
7%
Lkw- & Lieferverkehr
24%
33%
40%
4%
ÖPNV-Angebot
10%
30%
53%
7%
ÖPNV-Anbindung
2%
28%
62%
8%
ÖPNV-Takt
12%
43%
30%
15%
Multimodalität / Intermodalität
13%
29%
46%
12%
E-Mobilität & Sharing
17%
22%
42%
19%
Verkehrswende
14%
29%
52%
5%
Szenario 1
Szenario 2
Szenario 3
keine Zustimmung der genannten Angaben

Anhang 3

Maßnahmensteckbrief		Priorität	Umsetzungszeitraum	Kurzfristige Maßnahmen	Kosten in Tsd. EUR (netto)	Hinweise	Förderung
Maßnahmensteckbriefe MIV							
MIV 1	Stadtverträgliche Straßen						
	Anrath: Jakob-Krebs-Straße/ Raiffeisenstraße/ Bogenstraße (L361)	**	langfristig	Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung, Abstimmung mit Landesbetrieb Straßen NRW)	95,0	Kosten für Vorentwurfsplanung	nicht förderfähig
	Neersen: Hauptstraße (zwischen L29 und Kirchhofstraße)	***	kurz- bis mittelfristig	Ausführungsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 6 nach HOAI und Kostenschätzung)	110,0	Kosten für Ausführungsplanung	nicht förderfähig
	Schiefbahn: Hochstraße zwischen Langebendstr. und Linsellesstr. (L361)	***	mittelfristig	Entwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 3 nach HOAI und Kostenberechnung)	100,0	Kosten für Entwurfsplanung	nicht förderfähig
	Willich: Bahnstraße/Parkstraße zwischen Weststraße und L26/L382	**	langfristig	Vorentwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	100,0	Kosten für Vorentwurfsplanung	nicht förderfähig
MIV 1	Verkehrsberuhigende Maßnahmen abseits von Hauptverkehrsstraßen						
	Anrath: Hochbendstraße (zwischen Schottelstraße und Straße „Am Krickerhof“)	**	mittelfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	550,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	förderfähig
	Anrath: Hausbroicher Straße (zwischen Schottelstraße und Fadheider Straße)	**	mittelfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	45,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	förderfähig
	Anrath: Johannesstraße	***	kurzfristig	siehe MIV 3			
	Neersen: Kirchhofstraße (zwischen Neustraße/Hauptstraße)	***	kurzfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	180,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	vermutlich nicht förderfähig
	Neersen: Pappelallee (zwischen Rothweg und Vinhofer Schule	***	kurzfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	50,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	förderfähig
	Schiefbahn: Königsheide (zwischen Willicher Straße und Korschenbroicher Straße)	***	kurzfristig	siehe MIV 3			
	Schiefbahn: Bertzweg (zwischen Tupsheide und Leinenweg)	***	kurzfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	200,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	vermutlich nicht förderfähig
	Willich: Grabenstraße (zwischen Brauereistraße und Burgstraße	***	kurzfristig	Entwurfskonzept, Erstellung Planunterlagen, Abstimmung und Umbau	600,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	förderfähig
	Willich: Hülsdonkstraße zwischen Korschenbroicher Straße und Schiefbahner Straße	***	mittelfristig	Entwurfskonzept, Erstellung Planunterlagen, Abstimmung und Umbau	500,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	förderfähig
	Willich: Dammstraße/ Neusser Straße (zwischen Schiefbahner Straße und Martin-Rieffert-Straße	**	mittelfristig	Entwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 3 nach HOAI und Kostenberechnung)	60,0	Kosten für Entwurfsplanung	vermutlich förderfähig
	Willich: Moltkestraße (zwischen Bahnstraße und An Liffersmühle)	**	mittelfristig	Entwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 3 nach HOAI und Kostenberechnung)	25,0	Kosten für Entwurfsplanung	nicht förderfähig
MIV 1	Knotenpunkte und Kreisverkehrsplätze (KVP)						
	Anrath: L361/ Prinz-Ferdinand-Straße	*	Prüfung kurzfristig Umsetzung langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	45,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Anrath: Schottelstraße (L361)/ Bogenstraße (L361)/ Hochbendstraße	**	Prüfung kurzfristig Umsetzung langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	45,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Neersen: Venloer Straße (L29)/ Am Schwarzen Pfuhl (L361)/ Hauptstraße (L361)	***	langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung) und Prüfung einer Trassenver-legung	70,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Neersen: Pappelallee/ Rothweg/ Kickenstraße	**	langfristig	Entwurfsplanung für die Umgestaltung (Leistungsphase 1 bis 3 nach HOAI und Kostenberechnung)	25,0	Kosten für Entwurfsplanung	nicht förderfähig
	Schiefbahn: Alte Poststraße (L 361)/ Alte Landstraße/ sowie mögl. Bypass	**	langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	50,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig

	Schiefbahn: Albert-Oetker-Straße (L361)/ Seidenweberstraße	**	mittelfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	50,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Schiefbahn: Wilhelm-Hörmes-Str. (L361)/ Albert-Oetker-Straße (L361)/ Fichtenstraße	**	Prüfung kurzfristig, Umsetzung mittelfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	50,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Schiefbahn: Tupsheide/ Korschenbroicher Straße (L382) und Königsheide/ Korschenbroicher Straße (L382)	***	kurzfristig	siehe hierzu: Schiefbahn: Königsheide (zwischen Willicher Straße und Korschenbroicher Straße)			
	Willich: Anrather Str./ Bahnstraße/ Weststraße	**	langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	35,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Willich: Parkstraße/ Düsseldorfer Straße/ Peterstraße/ Krefelder Straße	**	langfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	35,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Willich: Peterstraße/ Grabenstraße	***	kurzfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	35,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
	Willich: Schiefbahner Straße/ Dammstraße	**	mittelfristig	Vorentwurfsplanung und Leistungsfähigkeitsbewertung (Leistungsphase 1 bis 2 nach HOAI und Kostenschätzung)	35,0	Kosten für Vorplanung	nicht förderfähig
MIV 2	Bypass Wekeln zur Anschlussstelle Neersen	**	langfristig	Trassenstudie und Fachbeitrag Umwelt	85,0	Kosten für Studie	nicht förderfähig
MIV 3	Einbahnstraßen Anrath und Schiefbahn						
	Schiefbahn: Tupsheide und Königsheide	***	kurzfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau zusammen mit Tupsheide	350,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	vermutlich nicht förderfähig
	Anrath: Johannesstraße und Hüttendyk	***	kurzfristig	Planungsleistungen für die Umgestaltung und Umbau	280,0	Kosten für Planung und Umbau-kosten	vermutlich nicht förderfähig
MIV 4	Ortsumgehung Nord Anrath	***	langfristig	Trassenstudie und Verkehrsgutachten sowie Fachbeitrag Umwelt, Abstimmung mit Landesbetrieb Straßen NRW	120,0	Kosten für Studie	nicht förderfähig
MIV 5	Ortsumgehung Ost Willich	*	langfristig	Trassenstudie und Verkehrsgutachten sowie Fachbeitrag Umwelt, Abstimmung mit Landesbetrieb Straßen NRW	120,0	Kosten für Studie	nicht förderfähig
Maßnahmensteckbriefe Wirtschaftsverkehr							
LKW 1	Lkw-Lenkung und Ausbau des Lkw -Verbots	**	kurz- bis mittelfristig	Beschilderungskonzept und Abstimmung mit Verkehrsbehörden	35,0	Umsetzung/Abstimmung	nicht förderfähig
LKW 2	Die letzte Meile: Micro-Hub's	**	mittelfristig	Betreiberfindung, Flächensuche usw. (Gutachten)	45,0	Umsetzung/Abstimmung	vermutlich förderfähig
Maßnahmensteckbriefe Ruhender Verkehr							
RV 1	Schlüssiges, gut erkennbares Parkleitsystem	**	mittelfristig	Studie, Abstimmung und Findung Umsetzungsunternehmen	65,0	Umsetzung/Abstimmung	vermutlich förderfähig
RV 2	Neue Stellplatzsatzung	***	kurzfristig	Erstellung Satzung als Gutachten	35,0	Umsetzung/Abstimmung	nicht förderfähig
RV 3	Neue P+R-Parkplätze	**	langfristig	Abwarten bis Verlängerung Regio-Bahn kommt			förderfähig
Maßnahmensteckbriefe ÖPNV							
ÖPNV 1	Verlängerung der S28 bis nach Viersen	***	Umsetzung langfristig	Abwarten bis Verlängerung Regio-Bahn kommt		Maßnahme über VRR/Kreis Viersen/Regio-Bahn	förderfähig
ÖPNV 2	Straßenbahnnetz aus Krefeld/ Meerbusch	**	Machbarkeitsstudie kurzfristig	Getrennte Trassenstudie für Tram nach KR und U74 nach D`dorf	180,0	80,0 Tsd. Für Tram KR und 100,0 Tsd. EUR für die U74	vermutlich förderfähig
			Umsetzung mittel- bis langfristig				
ÖPNV 3	Ringbuslinie	***	Machbarkeitsstudie kurzfristig	Umsetzungsgutachten mit Klärung Aufgabenträgerschaft plus Klärung Antriebsart	90,0	Studie in Abstimmung mit Kreis Viersen	vermutlich förderfähig

			Umsetzung kurzfristig	Umsetzung erst nach Beschlussfassung Gutachten			
ÖPNV 4	Anpassung Regionalbusnetz (u. a. Taktverdichtung)	***	Machbarkeitsstudie kurzfristig	Abstimmung über den Kreis Viersen (Katalog an den AT ÖV)		keine Kosten (Aufgabe des AT ÖPNV)	
			Umsetzung mittelfristig	Zusatzkosten durch die Kreisumlage zu erwarten		noch unklar wie hoch	
ÖPNV 5	Einführung On-Demand-Verkehr	*	kurzfristig	Erstellung Gutachten mit Wirtschaftlichkeit	75,0	Gutachten, Abstimmung mit AT ÖV, Findung VU	vermutlich förderfähig
ÖPNV 6	E-Busse	***	mittelfristig	zusammen mit ÖPNV 3			
ÖPNV 7	ÖPNV-Barrierefreiheit	***	kurzfristig	laufende Kosten pro Haltestelle	35,0	Kosten pro Haltestelle, pro Jahr ca. 10 Hst. anstreben	förderfähig
Maßnahmensteckbriefe Radverkehr							
RAD 1	„Systemplanung“ Radverkehr mit Netzlückenbeseitigung, breitere Radverkehrsanlagen und sichere Knotenpunkte	***	kurz- bis mittelfristig (siehe Maßnahmentabellen Anlage 1 u. 2)	Hier anstreben, dass für alle Radverkehrsmaßnahmen ein Betrag von 5 EUR pro EW und Jahr angesetzt werden sollte. Diese Mitteln stellen Eigenmitteln dar, die durch Fördermitteln aufgestockt werden können.	250,0	Kosten pro Jahr für Radverkehr (Eigenmitteln). Bei angenommene 90%-Förderung können damit Maßnahmen bis zu einer Höhe von 2,2 bis 2,4 Mio. EUR für den Radverkehr pro Jahr umgesetzt werden.	
RAD 2	Mehr Fahrradstraßen im Stadtgebiet	***	kurz- bis mittelfristig	enthalten in RAD 1			
RAD 3	Radschnellweg Krefeld – Willich – Mönchengladbach	**	mittelfristig	Weiterentwicklung bestehender Planung			
RAD 4	Radschnellweg Willich – Düsseldorf (perspektivisch)	*	langfristig	Regionales Projekt (Kreis Viersen zusammen mit dem Rhein-Neuss-Kreis und Düsseldorf) initiieren	10,0	Kosten pro Jahr für Beteiligung Regionale Maßnahmen	vermutlich förderfähig
RAD 5	Ausbau von Radabstellanlagen an bedeutenden Zielen	***	kurz- bis mittelfristig	enthalten in RAD 1			
Maßnahmensteckbriefe Fußverkehr							
FUSS 1	Barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen	***	kurz- bis mittelfristig	laufende Maßnahmen im Bereich Unterhaltung		nicht bezifferbar	
FUSS 2	Fußgängerfreundliche Querungsanlagen	***	kurz- bis mittelfristig (siehe Maßnahmentabellen Anlage 3)	laufende Maßnahmen im Bereich Unterhaltung		nicht bezifferbar	
FUSS 3	Umgestaltung von Straßenräumen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgängern (z. B. Shared Space)						
	Hauptstraße in Neersen	***	mittelfristig	Entwurfsstudie und Verkehrsführungskonzept	50,0	Kosten für Studie	vermutlich nicht förderfähig
	Hochstraße in Schiefbahn	***	mittelfristig	Entwurfsstudie und Verkehrsführungskonzept	50,0	Kosten für Studie	vermutlich nicht förderfähig
	Grabenstraße in Willich	***	kurzfristig	Entwurfsstudie und Verkehrsführungskonzept	50,0	Kosten für Studie	vermutlich nicht förderfähig
Maßnahmensteckbriefe Multimodalität							
MULTI 1	Ausbau und Neubau von Mobilstationen	***	kurz- bis mittelfristig	Studie und Förderantrag für alle Mobilstationen	50,0	Kosten für Studie	vermutlich nicht förderfähig
		***		Umsetzung pro Jahr	100,0	Umsetzungskosten	förderfähig
MULTI 2	Aufbau eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements	**	kurzfristig	laufende Verwaltungsarbeit und Unterstützungs durch Fachbüro	30,0	Kosten pro Jahr	vermutlich förderfähig

MULTI 3	Erweiterung des Kommunalen Mobilitätsmanagements	***	kurzfristig	laufende Verwaltungsarbeit und Unterstützung durch Fachbüro	30,0	Kosten pro Jahr	vermutlich förderfähig
MULTI 4	Mobilitätsmanagement an Schulen	***	kurzfristig	laufende Verwaltungsarbeit und Unterstützung durch Fachbüro	20,0	Kosten pro Jahr	vermutlich förderfähig
Maßnahmensteckbriefe Digitalisierung							
DIGI 1	Förderung der E-Mobilität	**	kurzfristig	E-Mobilitätskonzept für die Stadt Willich	50,0	Kosten für Studie	vermutlich förderfähig
DIGI 2	Schaffung einer Pilotstrecke für autonome Kleinbusse	*	mittelfristig	Studie und Förderantrag für ein Anwendungsfall	50,0	Kosten für Studie	vermutlich förderfähig

Anhang 4

Anhang 4.1 Maßnahmenübersicht Radverkehrsanlagen

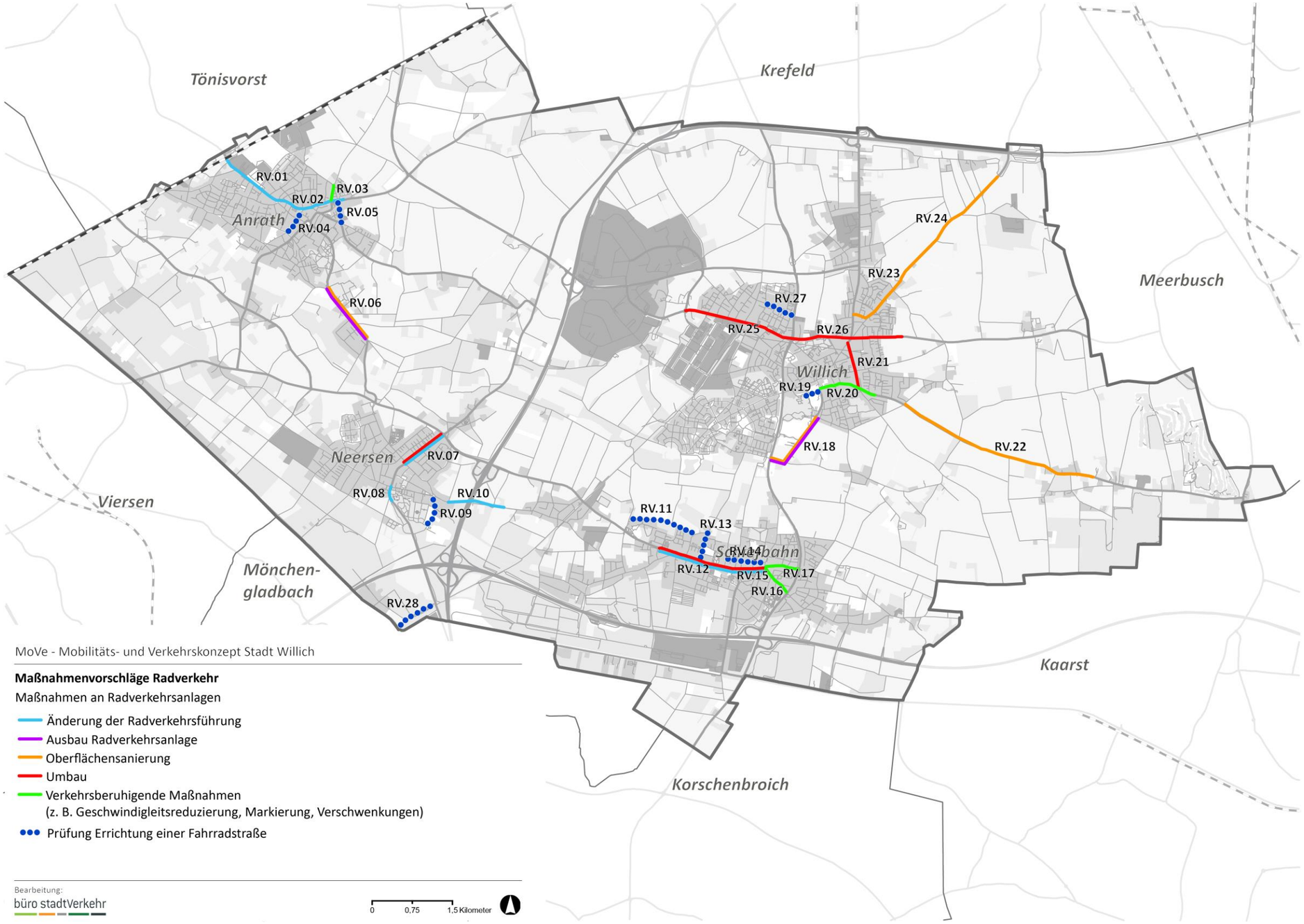


Abb. A4.1-1 Maßnahmenübersicht Radverkehrsanlagen

Anhang 4.1 Maßnahmentabelle Radverkehrsanlagen

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Baulastträger	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
RV.01	Jakob-Krebs-Straße	zwischen Brücken-straße und Giether-straße/ Schlageshof-straße	innerorts	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	fehlende, unzureichende Rad-verkehrsinfrastruktur	Variante 1: Umbau	Variante 1: Umgestaltung des Straßen-querschnitts durch Neuordnung der Verkehrsflächen. Rückbau des Getrenn-ten Geh- und Radwegs und Wegnahme des Parkangebotes und Markierung von Radfahrstreifen (vgl. MIV 1).	Variante 1: mittel-fristig
								Variante 2: Änderung der Rad-verkehrsführung	Variante 2: Bei Änderung der rechtli-chen Rahmenbedingungen und einher-gehender Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	Variante 2: mittel-fristig
RV.02	Raiffeisen-straße, Bogen-straße, Schottelstraße	zwischen Giether-straße/ Schlageshof-straße und Abzweig Schottelstraße	innerorts	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	fehlende Radverkehrsinfra-struktur	Variante 1: Änderung der Rad-verkehrsführung	Variante 1: Bei Änderung der rechtli-chen Rahmenbedingungen und einher-gehender Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	Variante 1: mittel-fristig
								Variante 2: Markierung	Variante 2: Beidseitige Markierung von Radfahrstreifen. Aufgrund des geringen Fahrbahnquerschnitts ist die Weg-nahme des Parkens und ggs. Grunder-werb notwendig (vgl. MIV 1).	Variante 2: kurzfristig
RV.03	Hochbend-straße	zwischen Bogen-straße/ Schottel-straße und Am Kri-ckerhof	innerorts	Stadt Willich	50	-	Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt.	Markierung	Wechselseitige straßenbegleitende Stellplätze mit Baumscheiben (Ver-schwenkungen) als Maßnahme zur Ge-schwindigkeitsreduzierung des Kfz-Ver-kehrs und sicherer Führung des Rad-verkehrs (vgl. MIV 1).	kurzfristig
RV.04	Johannes-straße, (Allee)	zwischen Hinden-burgstraße und Süch-telner Straße (ggfs. auch zwischen Bermegasse und Hin-denburgstraße)	innerorts	Stadt Willich	30	-	Die Johannesstraße stellt eine wichtige Schulverbindung (Le-onardo da Vinci-Gesamt-schule) mit einem erhöhtem (potenziellen) Radverkehrs-aufkommen dar. Zur weiteren Stärkung und Förderung des Radverkehrs auf Schulwegen und gleichzeitiger Reduzie-rung des Hol- und Bringver-kehrs, sollte der Radverkehr auf Schulwegen weiter ge-stärkt werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr-radstraße: Markierung von großflächi-gen Fahrradpiktogrammen inkl. Schrift-zug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Ge-schwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforder-lich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2). In einem zweiten Schritt könnte die Straße "Allee" ebenso als Fahrradstraße umgewandelt werden, um eine Verbindungsachse bis in die Innenstadt zu schaffen.	kurzfristig

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Baulastträger	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
RV.05	Hausbroicher Straße	zwischen Fadheider-staße und Schottel-straße	innerorts	Sttadt Willich	50	-	Die Hausbroicher Straße stellt eine wichtige Schulverbindung mit einem erhöhtem (potenzi-ellen) Radverkehrsaufkom-men dar.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr-radstraße: Markierung von großflächi-gen Fahrradpiktogrammen inkl. Schrift-zug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Ge-schwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforder-lich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2)	kurzfristig
RV.06	Neersener Straße	zwischen Flöthweg und Donkweg	außerorts	Stadt Willich	50	Hauptnetz	Mangelhafte Oberfläche, un-zureichende Radwegebreite	Oberflächensanierung, Ausbau der Radverkehrsanlage	Ausbau der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m und Sanierung der Ober-fläche.	mittelfristig
RV.07	Hauptstraße	zwischen Venloer Straße und Kirchhof-straße	innerorts	Stadt Willich	50/30	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf ei-nem sehr schmalen gemeinsa-men Geh- und Radweg ge-führt, der innerorts in beide Richtungen geführt wird. Gleichzeitig ist die Geschwin-digkeit mit teilw. 50 km/h deutlich zu hoch für den Fahr-bahnquerschnitt.	Umbau, Änderung der Radverkehrsfüh-rung	Die Flächen für alle Verkehrsteilneh-mer sind neu aufzuteilen. Daher wird der Umbau der Hauptstraße empfoh-len: Umgestaltung des Straßenquer-schnitts durch Neuordnung der Ver-kehrsflächen (vgl. MIV 1).	mittel- bis langfris-tig
RV.08	Hauptstraße	zwischen Schloßweg und Virmondstraße	innerorts	Stadt Willich	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird auf ei-nem schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg bis zum Knotenpunkt geführt.	Änderung der Radverkehrsfüh-rung	Radverkehrsführung auf die Fahrbahn führen und bis zur Kreuzung (Haupt-straße/ Virmondstraße/ Rothweg) Rad-schutzstreifen markieren.	kurzfristig
RV.09	Pappelallee	im Bereich der Vin-hoven Straßen	innerorts	Stadt Willich	30	Nebennetz	Die Pappelallee stellt eine wichtige Schulverbindung (Vinhoven Schule) und Anbin-dung der Sportanlage (Fuß-ball- und Tennisplatz) mit ei-nem erhöhtem (potenziellen) Radverkehrsaufkommen dar. Zur Erhöhung der Sicherheit an der Pappelallee sollte der Radverkehr weiter gestärkt werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr-radstraße: Markierung von großflächi-gen Fahrradpiktogrammen inkl. Schrift-zug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Ge-schwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforder-lich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Baulastträger	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
RV.10	Kickenstraße, Alte Landstraße		außerorts	Stadt Willich	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird unmittelbar auskommend von Schiefbahn vor der Brücke auf einem deutlich zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt.	Änderung der Radverkehrsführung	Rückbau der Beschilderung (Zeichen StVO 240), da gemeinsamer Geh- und Radweg deutlich zu schmal und nicht gemäß StVO als dieser ausgeschildert werden darf. Der Radverkehr sollte auf der Kickenstraße und Alten Landstraße auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden. Im Bereich der Autobahnüberführung ist eine Verbreiterung des gemeinsamen Geh- und Radweges aufgrund des Fahrbahnquerschnitts nicht möglich. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen wie Verschwenkungen, Baumtore, etc. können als begleitende Maßnahmen die Geschwindigkeit insbesondere des Kfz-Verkehrs reduzieren. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ist zu empfehlen.	kurzfristig (Abbau Beschilderung),kurz- bis mittelfristig (Geschwindigkeitsreduziernde Maßnahmen)
RV.11	Klosterweg	zwischen Langebendstraße und Höterkesweg	innerorts	Stadt Willich	30	-	Der Radverkehr zum St.-Bernhard-Gymnasium und der Leonardo-Da-Vinci Gesamtschule sollte gestärkt und sicherer gestaltet werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße: Markierung von großflächigen Fahrradpiktogrammen inkl. Schriftzug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Geschwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforderlich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig
RV.12	Albert-Oetker-Straße, Hochstraße	zwischen Arnold-Leenen-Straße und Linsellesstraße	innerorts	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	Der Radweg auf der Hochstraße (geführt als getrennter Geh- und Radweg) ist abschnittsweise zu schmal und entspricht nicht den gegenwärtigen Standards. Zudem wir dem Fußverkehr zu wenig Platz im Straßenraum eingeräumt.	Variante 1: Änderung der Radverkehrsführung Variant 2: Umbau	Variante 1: Umbau und Neuaufteilung der Straßenraums auch durch Reduzierung des Parkraumangebotes. Variante 2: Bei Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen und einhergehender Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	Variante 1: mittelfristig Variante 2: mittelfristig
RV.13	Wilhelm-Busch-Staße	zwischen Hochstraße und Diepenbroich	innerorts	Stadt Willich	50	-	Wichtiger Schulweg, Stadtteilverbindung zwischen Willich und Schiefbahn.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße: Markierung von großflächigen Fahrradpiktogrammen inkl. Schriftzug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Geschwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforderlich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Baulastträger	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
RV.14	Wallgraben	zwischen Zehnthof-straße und Willicher Straße	innerorts	Stadt Witten	30	Hauptnetz	Die Hochstraße ist im Bereich Linsellestraße und Hubertus-straße als Einbahnstraße für den Radverkehr in Richtung Kirche frei gegeben. Aufgrund des schmalen Fahrbahnquer-schnitts und der relativ hohen Belastung ist die Straße für den Radverkehr als Durch-gangsstrecke nicht besonders attraktiv. Zugleich stellt der Wallgraben eine parallele Füh-rung der Hochstraße im Wohngebiet dar, auf der es auch Schülerverkehr gibt.	Errichtung einer Fahrradstraße	Ausweichverbindung bzw. Alternative Wegeführung anstelle über die Hoch-straße zu fahren. Die Errichtung einer Fahrradstraße sollte geprüft werden, damit der Radfahrer auf dieser Route gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrech-tigt wird. Markierung von großflächi-gen Fahrradpiktogrammen inkl. Schrift-zug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Ge-schwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforder-lich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig
RV.15	Hochstraße	zwischen Linsel-lestraße und Königs-heide	innerorts	Stadt Willich	20	Hauptnetz	hoher Quell- und Zielverkehr auf der Hochstraße	Umbau	Prüfung Errichtung eines Shared Space Bereiches (siehe Maßnahme FUSS 4)	mittel- bis langfris-tig
RV.16	Königsheide	zwischen Hochstraße und Korschenbroicher Straße	innerorts	Stadt Willich	50	Hauptnetz	erhöhtes Gegenverkehrsauf-kommen und hohe Geschwin-digkeiten auf der Straße Kö-nigsheide.	Beschilderung, Markierung	Einrichtung von Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben sind (siehe Maßnahmen MIV 3)	mittel- bis langfris-tig
RV.17	Tupsheide	zwischen Willicher Straße und Korschen-broicher Straße	innerorts	Stadt Willich	50	Nebennetz	erhöhtes Gegenverkehrsauf-kommen und hohe Geschwin-digkeiten auf der Straße Kö-nigsheide.	Beschilderung	Einrichtung von Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigeben sind (siehe Maßnahmen MIV 3)	mittel- bis langfris-tig
RV.18	Schiefbahner Straße	zwischen Korschen-broicher Straße und Heiligenweg	innerorts	Stadt Willich	50	Nebennetz	Der Radverkehr wird auf der Schiefbahner Straße auf ei-nem zu schmalen gemeinsa-men Geh- und Radweg ge-führt. Zudem weist die Rad-wegeoberfläche Mängel auf.	Oberflächensanierung, Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m (besser 3,00 m prü-fen)	mittel- bis langfris-tig
RV.19	Zum Schwimm-bad			Stadt Willich	30	-	Der Radverkehr zur Kol-pingschule und dem Rhein-Maas Berufskolleg sollte ge-stärkt und sicherer gestaltet werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahr-radstraße: Markierung von großflächi-gen Fahrradpiktogrammen inkl. Schrift-zug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Ge-schwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforder-lich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig
RV.20	Dammstraße, Neusser Straße	zwischen Schiefbah-ner Straße und Mar-tin-Rieffert-Straße	innerorts	Stadt Willich	30	Nebennetz	Konflikt mit den Kfz- und Rad-verkehr insb. durch ruhenden Verkehr (Parken).	Geschwindigkeitsreduzierung, Markierung	Markierung von Parkbuchten als ge-schwindigkeitsreduzierende Maß-nahme (vgl. MIV 1)	kurz- bis mittelfris-tig

ID_NR	Lage	von - bis	Ortslage	Baulastträger	V (in km/h)	Radwege-kategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
RV.21	Grabenstraße	zwischen Peterstraße und Neusser Straße	innerorts	Stadt Willich	20	Nebennetz	Dem Rad- und Fußverkehr wird zu wenig Platz im Straßenraum eingeräumt.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Shared Space Bereiches (siehe Maßnahme FUSS 4)	mittelfristig
RV.22	Neusser Straße		außerorts	Kreis Viersen	50	Nebennetz	Oberflächenmängel	Oberflächensanierung	Sanierung der Radwegeoberfläche mit ggfs. Ausbau der Radwegebreite)	mittel- bis langfristig
RV.23	Behringstraße/ Alplerheide	zwischen Krefelder Straße und Ortseingang/-ausgang	innerorts	Straßen.NRW	50	Nebennetz	Oberflächenmängel	Oberflächensanierung	Sanierung der Radwegeoberfläche mit ggfs. Ausbau der Radwegebreite)	mittel- bis langfristig
RV.24	Behringstraße/ Alplerheide	zwischen Ortseingang/-ausgang und Stadtgrenze	außerorts	Straßen.NRW	70	Nebennetz	Oberflächenmängel	Oberflächensanierung	Sanierung der Radwegeoberfläche mit ggfs. Ausbau der Radwegebreite)	mittel- bis langfristig
RV.25	Bahnstraße, Anrather Straße	zwischen Stahlwerk Becker/ Hundspohlweg und Korschenbroicher Straße/ Sankt-Töniser Straße	innerorts	Stadt Willich	50	Hauptnetz	Oberflächenmängel	Umbau	Stadtverträgliche Straßenumgestaltung (siehe Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig
RV.26	Parkstraße, Düsseldorfer Straße	zwischen Korschenbroicher Straße/ Sankt-Töniser Straße	innerorts	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	fehlende, unzureichende Radverkehrsinfrastruktur	Umbau	Stadtverträgliche Straßenumgestaltung (siehe Maßnahme MIV 1)	langfristig
RV.27	Kantstraße	zwischen Goethestraße und Ackerstraße	innerorts	Stadt Willich	30	-	Der Radverkehr zur Robert Schumann Gesamtschule und sollte gestärkt und sicherer gestaltet werden.	Errichtung einer Fahrradstraße	Prüfung Errichtung einer Fahrradstraße: Markierung von großflächigen Fahrradpiktogrammen inkl. Schriftzug "Fahrradstraße", weitere bauliche Maßnahmen sind ggfs. für eine Geschwindigkeitsreduzierung und dem Vorrang für den Radverkehr erforderlich (z. B. bauliche Einengungen) (vgl. RAD 2).	kurzfristig
RV.28	Cloerbruchallee	zwischen Hauptstraße und Grenzweg	außerorts	Stadt Willich	50	zukünftiger Radschnellweg	Netzlücke bei geplantem Radschnellweg Krefeld-Willich-Mönchengladbach.	Errichtung einer Fahrradstraße	Im Rahmen der Umsetzung des Radschnellweges Krefeld-Willich-Mönchengladbach ist die Umsetzung einer Fahrradstraße auf der Cloerbruchallee zu prüfen.	kurzfristig

Anhang 4.3 Maßnahmenübersicht Knotenpunkte

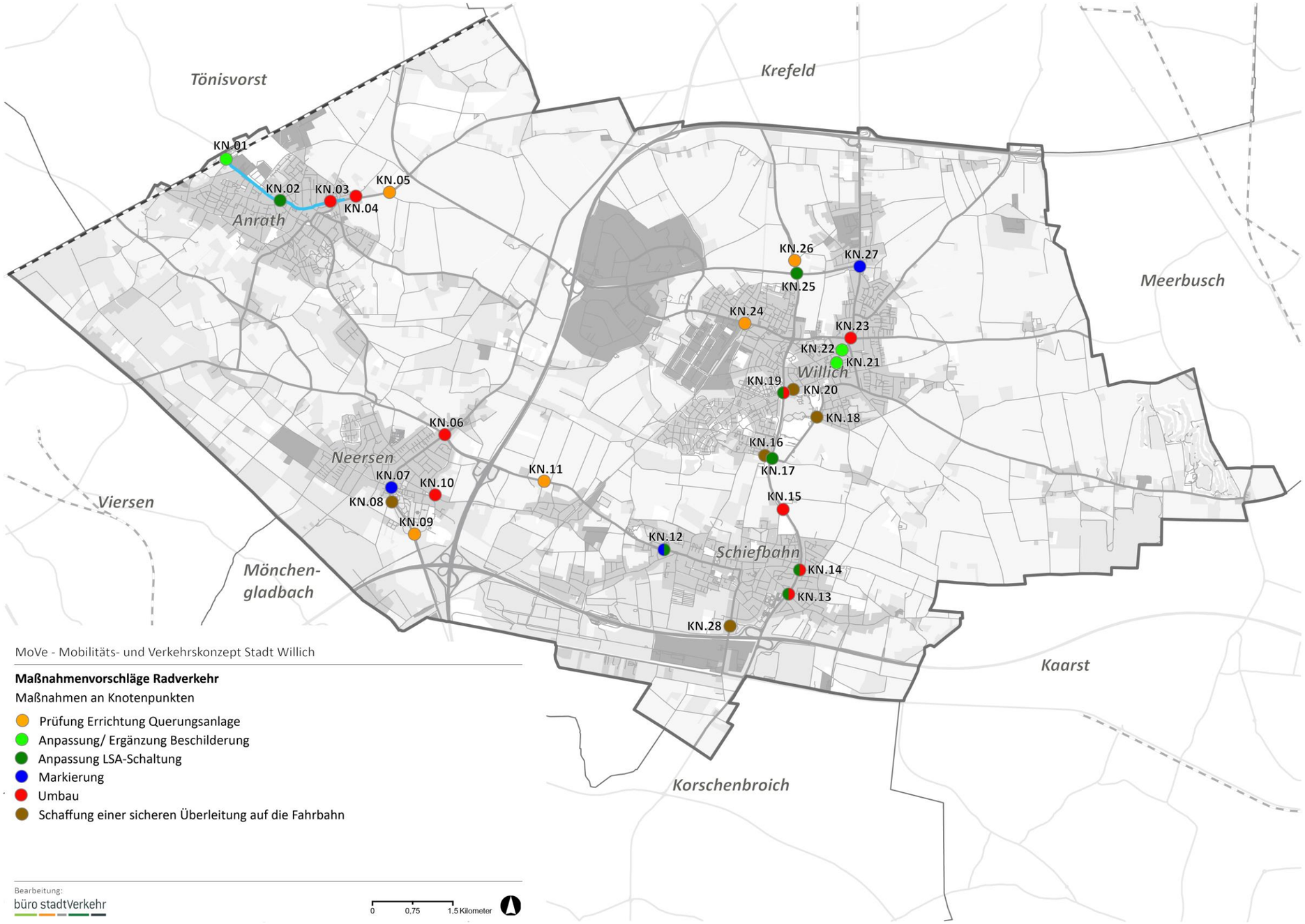


Abb. A4.3-1 Maßnahmenübersicht Knotenpunkte

Anhang 4.4 Maßnahmentabelle Knotenpunkte

Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungszeitraum
innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	Der Standort der Radverkehrsbeschilderung HBR NRW ist nicht gut erkennbar.	Beschilderung	Überprüfung des Standortes zur bessern Sichtbarkeit.	kurzfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	Der Radverkehr wird ausgehend von der Jakob-Krebs-Straße nicht sicher auf die Fahrbahn geführt. Zudem ist die LSA-Schaltung nicht optimal für den Fuß- und Radverkehr.	Variante 1: Sichere Überleitung auf Fahrbahn, Anpassung LSA-Schaltung Variante 2: Errichtung Kreisverkehr	Variante 1: Anpassung der LSA-Schaltung sowie sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Bereich des Knotenpunktes. Variante 2: Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs. Der Radverkehr sollte dabei im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die vorhandene städtische Fläche nicht ausreicht.	mittel- bis langfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW/ Stradt Willich	50	Hauptnetz	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme MIV 1)	langfristig
innerorts/ außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	Fehlender Radweg südlich der Schottelstraße an den Einfahrten.	Umbau	Der südliche Radweg sollte weiter ausgebaut werden und erst nach der Überleitung auf die Fahrbahn Richtung Anrath auf den gegenüberliegenden gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden (siehe Lösungsvorschlag Querungshilfe).	kurzfristig
innerorts/ außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	fehlende, sichere Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe.	kurzfristig
außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50		unsichere Führung des Radverkehrs, fehlende Sichtbeziehungen an der Ecke Hauptstraße/ Venloer Straße	Variante 1: Umbau Variante 2: Anpassung LSA-Schaltung, Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Variante 1: Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs. Variante 2: Anpassung der LSA-Schaltung und Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Kreuzungsbereich.	mittel- bis langfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Stadt Willich	50	Hauptnetz	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Markierung	Markierung von Aufstellflächen für den Radverkehr.	kurzfristig
innerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	Hauptnetz	fehlende sichere Überleitung auf Fahrbahn	Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Schaffung einer sicheren Überleitung vom Zweirichtungsverkehr zum Einrichtungsverkehr am Ortseingang.	kurzfristig

Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungszeitraum
außerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	Hauptnetz	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.	mittelfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Stadt Willich	50	Hauptnetz	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Optimierung des Knotenpunktes (vgl. Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig
außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	fehlende sichere Querungsmöglichkeit der Alten Poststraße in Richtung Am Straterhof	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung der Errichtung einer sicheren Querung im Bereich der Alten Poststraße und Alten Landstraße.	kurzfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Straßen.NRW	50	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	LSA-Schaltung anpassen (kurze Wartezeiten für den Schülerverkehr). Konfliktsituation mit dem Radverkehr verringern.	kurzfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	LSA-Schaltung anpassen, bei Einrichtung von Einbahnstraßen sind die Knotenpunkte anzupassen (vgl. Maßnahme MIV 1 und MIV 3)	kurz- bis mittelfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	LSA-Schaltung anpassen, bei Einrichtung von Einbahnstraßen sind die Knotenpunkte anzupassen (vgl. Maßnahme MIV 1 und MIV 3)	kurz- bis mittelfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	unsichere Führung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich	Umbau	Umbau zu einem Kreisverkehrsplatz (bereits in Planung)	mittel- bis langfristig
innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	50	Nebennetz	fehlende sichere Überleitung auf Fahrbahn	Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Schaffung einer sicheren Überleitung vom Zweirichtungsverkehr zum Einrichtungsverkehr am Ortseingang.	kurzfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	70	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung	kurzfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	50	Nebennetz	fehlende sichere Überleitung auf Fahrbahn	Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Schaffung einer sicheren Überleitung vom Zweirichtungsverkehr zum Einrichtungsverkehr am Ortseingang.	kurz- bis mittelfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	Hauptnetz	LSA-Schaltung, Aufstellbereiche für Fußgänger und Radfahrer zu schmal, sodass erhöhtes Konfliktpotenzial besteht.	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	Verbreiterung der Radwege im östlichen Kreuzungsbereich Korschenbroicher Straße und Hülsdokstraße auf 3,00 m, um Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu vermeiden.	mittel- bis langfristig
innerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	Hauptnetz	fehlende sichere Überleitung auf Fahrbahn	Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Schaffung einer sicheren Überleitung vom Zweirichtungsverkehr zum Einrichtungsverkehr am Ortseingang.	kurzfristig
innerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	30	-	Einbahnstraße nicht für den Radverkehr geöffnet	Beschilderung	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10 und 1000-32.	kurzfristig

Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	V (in km/h)	Radwegekategorie	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungszeitraum
innerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	30	Hauptnetz	Einbahnstraße nicht für den Radverkehr geöffnet	Beschilderung	Öffnung der Einbahnstraße für den Radverkehr durch Zusatzzeichen 1022-10 und 1000-32.	kurzfristig
innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	Hauptnetz	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig
außerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	Hauptnetz	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.	kurz- bis mittelfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung	kurzfristig
außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	100	Nebennetz	unsichere Querung von der Straße Am Kuhbusch über die Sankt-Töniser-Straße auf den gemeinsamen Geh- und Radweg.	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr. Reduzierung der Geschwindigkeit im Querungsbereich notwendig.	mittelfristig
außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	70	Hauptnetz	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung	kurzfristig
innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	Nebennetz	fehlende sichere Überleitung auf Fahrbahn	Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Schaffung einer sicheren Überleitung vom Zweirichtungsverkehr zum Einrichtungsverkehr am Ortseingang.	mittelfristig

Anhang 5

Anhang 5.1 Maßnahmenübersicht Fußverkehr

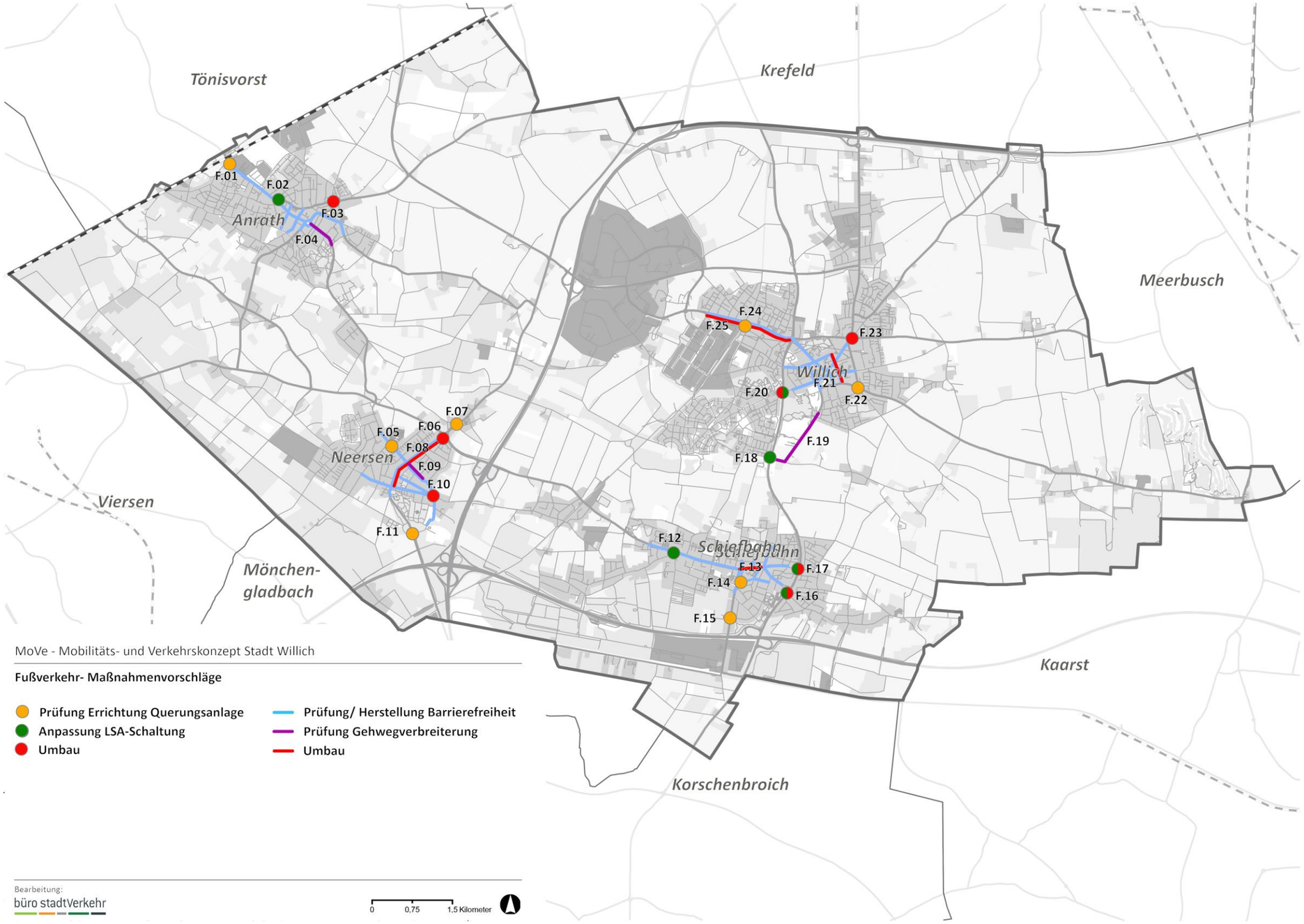


Abb. A5.1 Maßnahmenübersicht Fußverkehr

Anhang 5.2 Maßnahmentabelle Fußverkehr

ID_NR	Lage	Ortslage	Knotenpunkttyp	Baulastträger	V (in km/h)	Bestandsbeschreibung	Maßnahmengruppe	Maßnahmenbeschreibung	Umsetzungs-zeitraum
F.01	Jakob-Krebs-Straße/ Karl-Lange-Straße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	Die Überquerung der Jakob-Krebs-Straße stellt eine wichtige Verbindung zum Kindergarten dar und wird als unsicher empfunden.	Markierung	Markierung eines Fußgängerüberweges an der Mittelinsel zur sicheren Überquerung des Fußverkehrs.	kurzfristig
F.02	Jakob-Krebs-Straße/ Schlageshofstraße/ Raiffeisenstraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	50	Der Radverkehr wird ausgehend von der Jakob-Krebs-Straße nicht sicher auf die Fahrbahn geführt. Zudem ist die LSA-Schaltung nicht optimal für den Fuß- und Radverkehr.	Variante 1: Sichere Überleitung auf Fahrbahn, Anpassung LSA-Schaltung Variante 2: Errichtung Kreisverkehr	Variante 1: Anpassung der LSA-Schaltung sowie sichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn im Bereich des Knotenpunktes. Variante 2: Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs. Der Radverkehr sollte dabei im Kreisverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Es ist allerdings davon auszugehen, dass die vorhandene städtische Fläche nicht ausreicht.	mittel- bis langfristig
F.03	Bogenstraße/ Schottelstraße/ Hochbendstraße	innerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme MIV 1)	langfristig
F.04	Neersener Straße (zwischen Kirchplatz und Kremmerspfad)	innerorts	/	Stadt Willich	50	unzureichende Gehwegebreite	Prüfung Gehwegverbreiterung	Prüfung Ausbau Gehwegbreite	kurzfristig
F.05	Kirchhofstraße (zwischen Neustraße und Am Römerfeld)	innerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	30	fehlende Querungsmöglichkeit zur Kita und Friedhof	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung der Errichtung einer Querungsanlage z. B. in Form eines FGÜ (Fußgängerüberwegs).	kurzfristig
F.06	Venloer Straße/ Hauptstraße/ Am Schwarzen Pfuhl	außerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	unsichere Führung des Radverkehrs, fehlende Sichtbeziehungen an der Ecke Hauptstraße/ Venloer Straße	Variante 1: Umbau Variante 2: Anpassung LSA-Schaltung, Sichere Überleitung auf Fahrbahn	Variante 1: Prüfung der Errichtung eines Kreisverkehrs. Variante 2: Anpassung der LSA-Schaltung und Ausbau des gemeinsamen Geh- und Radwegs im Kreuzungsbereich.	mittel- bis langfristig
F.07	Haupstraße (zwischen Kokenheide und Kapelle)	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW	50	fehlende Querungsmöglichkeit zwischen nordöstlichem und südwestlichem Wohngebiet der Hauptstraße	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung der Errichtung einer baulichen Querungsanlage (z. B. Mittelinsel oder ggfs. Dunkelampel)	kurz- bis mittelfristig
F.08	Hauptstraße (zwischen Venloer Straße und Kirchhofstraße)	innerorts	/	Stadt Willich		Zu Fuß Gehende werden auf einem sehr schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt, der innerorts in beide Richtungen geführt wird. Gleichzeitig ist die Geschwindigkeit mit teilw. 50 km/h deutlich zu hoch für den Fahrbahnquerschnitt.	Umbau	Die Flächen für alle Verkehrsteilnehmer sind neu aufzuteilen. Daher wird der Umbau der Hauptstraße empfohlen: Umgestaltung des Straßenquerschnitts durch Neuordnung der Verkehrsflächen (vgl. MIV 1).	mittel- bis langfristig

F.09	Kickenstraße	innerorts	/	Straßen.NRW	50	Der Gehweg auf der Kickenstraße ist auf beiden Straßenseiten deutlich zu schmal. Die Straße stellt eine wichtige Schulwegeverbindung dar.	Prüfung Gehwegverbreiterung	Prüfung Ausbau Gehwegbreite ggfs. durch Verlust von Parkraum.	mittelfristig
F.10	Rothweg/ Pappelallee	innerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Stadt Willich	50	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Optimierung des Knotenpunktes (vgl. Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig
F.11	Hauptstraße/ Pappelallee	außerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.	mittelfristig
F.12	Albert-Oetker-Straße/ Arnold-Leenen-Straße	innerorts	Knotenpunkt mit Teilsignalisierung	Straßen.NRW	50	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	LSA-Schaltung anpassen (kurze Wartezeiten für den Schülerverkehr). Konfliktsituation mit dem Radverkehr verringern.	kurzfristig
F.13	Albert-Oetker-Straße, Hochstraße (zwischen Arnold-Leenen-Straße und Linsellesstraße	innerorts	/	Straßen.NRW	50	Der Radweg auf der Hochstraße (geführt als getrennter Geh- und Radweg) ist abschnittsweise zu schmal und entspricht nicht den gegenwärtigen Standards. Zudem wir dem Fußverkehr zu wenig Platz im Straßenraum eingeräumt.	Variante 1: Änderung der Radverkehrsführung Variant 2: Umbau	Variante 1: Umbau und Neuaufteilung der Straßenraums auch durch Reduzierung des Parkraumangebotes. Variante 2: Bei Änderung der rechtlichen Rahmenbedingungen und einhergehender Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.	Variante 1: mittelfristig Variante 2: mittelfristig
F.14	Linsellesstraße/ Hubertusstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	fehlende sichere Überquerung im Bereich des Knotenpunktes. Sichere Verbindung zum Supermarkt fehlt.	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungsanlage (Mittelinsel, FGÜ)	kurzfristig
F.15	Linsellesstraße/ Bruchstraße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungsanlage (Mittelinsel, FGÜ)	kurz- mittelfristig
F.16	Korschenbroicher Straße/ Königsheide	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	LSA-Schaltung anpassen, bei Einrichtung von Einbahnstraßen sind die Knotenpunkte anzupassen (vgl. Maßnahme MIV 1 und MIV 3)	kurz- bis mittelfristig
F.17	Korschenbroicher Straße/ Tupsheide	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW	70	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	LSA-Schaltung anpassen, bei Einrichtung von Einbahnstraßen sind die Knotenpunkte anzupassen (vgl. Maßnahme MIV 1 und MIV 3)	kurz- bis mittelfristig
F.18	Korschenbroicher Straße/ Wekeln	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	70	lange Wartezeiten an LSA	Anpassung LSA-Schaltung	Prüfung Anpassung LSA-Signalisierung	kurzfristig
F.19	Schiefbahner Straße (zwischen Korschenbroicher Straße und Heiligenweg)	innerorts	/	Stadt Willich	50	Der Radverkehr wird auf der Schiefbahner Straße auf einem zu schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Zudem weist die Radwegeoberfläche Mängel auf.	Oberflächensanierung, Ausbau Radverkehrsanlage	Verbreiterung der Radverkehrsanlage auf mind. 2,50 m (besser 3,00 m prüfen)	mittel- bis langfristig
F.20	Korschenbroicher Straße/ Hülsdonkstraße	außerorts	Knotenpunkt mit Vollsignalisierung	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	LSA-Schaltung, Aufstellbereiche für Fußgänger und Radfahrer zu schmal, sodass erhöhtes Konfliktpotenzial besteht.	Anpassung LSA-Schaltung, Umbau	Verbreiterung der Radwege im östlichen Kreuzungsbereich Korschenbroicher Straße und Hülsdokstraße auf 3,00 m, um Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden zu vermeiden.	mittel- bis langfristig

F.21	Grabenstraße (zwischen Peterstraße und Neusser Straße)	innerorts	/	Stadt Willich	20	Dem Rad- und Fußverkehr wird zu wenig Platz im Straßenraum eingeräumt.	Umbau	Prüfung Errichtung eines Shared Space Bereiches (siehe Maßnahme FUSS 4)	mittelfristig
F.22	Neusser Straße/ Martin-Rieffert-Straße/ Ritterstraße	innerorts	/	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungsanlage	Prüfung Errichtung einer sicheren Querungsanlage (Mittelinsel, FGÜ)	mittelfristig
F.23	Parkstraße/ Düsseldorfer Straße/ Peterstraße/ Krefelder Straße	innerorts	unsignalisiert	Straßen.NRW, Stadt Willich	50	unsichere Kreuzung, Radverkehr wird auf der Fahrbahn geführt	Umbau	Prüfung Errichtung eines Kreisverkehrs (vgl. Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig
F.24	Anrather Straße/ Bahnstraße	außerorts	unsignalisiert	Stadt Willich	50	fehlende Querungsmöglichkeit	Errichtung einer Querungshilfe	Prüfung zur Errichtung einer sicheren Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr.	kurz- bis mittelfristig
F.25	Bahnstraße, Anrather Straße (zwischen Stahlwerk Becker/ Hundspohlweg und Korschenbroicher Straße/ Sankt-Töniser Straße)	innerorts	/	Stadt Willich	50	Oberflächenmängel	Umbau	Stadtverträgliche Straßenumgestaltung (siehe Maßnahme MIV 1)	mittel- bis langfristig

Anhang 6

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
Nr. 1.1	Kreis Viersen - Der Landrat	11.03.2022	Mit dem Anschreiben des Kreises Viersen wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Kreis Viersen und die Städte Willich, Viersen und Mönchengladbach die „Gemeinsame Erklärung zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten“ unterzeichnet haben, in der das klare Bekenntnis zur Strecke Kaarster See bis einschließlich zum Bahnhof Viersen auf der vorhandenen Trasse fixiert wurde. Die in dem Maßnahmensteckbrief verwendete Formulierung mit den bereits bewilligten sowie dem aktuellen Förderantrag sind nicht vereinbar. Der Passus aus dem Maßnahmenkonzept soll daher gestrichen werden.	Die Maßnahme ÖPNV 1 „Verlängerung der S28 bis nach Viersen“ wird ohne Zwischenstufe gemäß der gemeinsamen Erklärung zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten als Gesamtmaßnahme ohne Zwischenstufe aufgenommen. Die Maßnahme ÖPNV 1 wird entsprechend angepasst.
Nr. 1.2	Kreis Viersen - Amt für Bauen, Landschaft und Planung	11.03.2022	Aufgrund der mehrseitigen Stellungnahme wird hier auf eine kurze Zusammenfassung der Inhalte verzichtet.	Zu den Anregungen des Kreises Viersen wird wie folgt Stellung genommen: ÖPNV • Die Maßnahme ÖPNV 1 „Verlängerung der S28 bis nach Viersen“ wird ohne Zwischenstufe gemäß der gemeinsamen Erklärung zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten als Gesamtmaßnahme ohne Zwischenstufe aufgenommen. Die Maßnahme ÖPNV 1 wird entsprechend angepasst. • Die Umsetzungsschritte und -zeiträume der Planungen zur S28 werden mit dem neu gestellten Antrag im Kontext der FöRi angepasst. • Anmerkungen vom Amt für Bauen, Landschaft und Planung werden redaktionell übernommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
				Radverkehr: • Ein hierarchisiertes Netz für den Radverkehr wurde aufbauend auf dem überörtlichen Netz des Kreises Viersen aus dem kreisweiten Radverkehrskonzept aus dem Jahr 2019 übernommen und weiterentwickelt. • Die Anmerkungen zu den Radverkehrsmaßnahmen an Knotenpunkten KN.05, KN.24, KN.18, KN.06, KN.23, KN.27, KN.25 werden im Hinblick auf die Geschwindigkeitsangabe, Baulastträgerschaft und die Knotenpunkttypenbezeichnung hin überprüft. • Die Anmerkung zu der Maßnahme RAD 2 werden mit in den Maßnahmenvorschlag RAD 2 aufgenommen. • Die Fördervoraussetzungen für die Maßnahme RAD 3 werden genauer präzisiert. Multimodalität: • Bei der Maßnahme MULTI 2 wird ergänzt, dass der Kreis Viersen bereits die Schaffung eines Beratungsangebotes für Betriebliches Mobilitätsmanagement für die Unternehmen plant. Digitalisierung: • Der Hinweis auf Schnellladestationen gemäß DIGI 1 wird aufgenommen.
Nr. 2	Bezirksregierung Düsseldorf;	11.03.2022	Das Mobilitäts- und Verkehrskonzept dient dem Sachgebiet der Bezirksregierung Düsseldorf als reine Information.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			In den Maßnahmensteckbriefen wird auf die noch ausstehenden, spezifischen Prüfungen verwiesen. Gemäß der Beschreibung der Maßnahmen wird auf die ggf. dafür notwendigen Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen verwiesen. Zum jetzigen Zeitpunkt wären nicht alle Maßnahmen rechtskonform. Hinsichtlich der Belange des Dez. 35 -Städtebau, Bauaufsicht, Bau-, Wohnungs- und Denkmalangelegenheiten sowie -förderung bestehen keine Bedenken gegen die Planung. Hinsichtlich der Belange des Immissionsschutzes (Dez. 53) bestehen seitens der Luftreinhaltung keine Bedenken gegen die Planung.	
Nr. 3	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	02.02.2022	Die Belange der Bundeswehr werden durch die Planung zwar berührt, jedoch nicht beeinträchtigt. Bei einer gleichbleibenden Rechts- und Sachlage bestehen seitens der Bundeswehr keine Einwände. Die Bundeswehr kann aufgrund einer Liegenschaft im Militärstraßengrundgesetz berührt sein, allerdings können Einschränkungen in der frühen Planungsphase noch nicht beurteilt werden und es wird sich erst im konkreten Fall dazu geäußert.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 4	LVR-Amt für Bodendenkmalpflege	10.03.2022	Aufgrund der Vielzahl an Maßnahmen ist beim derzeitigen Stand keine Einzelprüfung zur bodendenkmalpflegerischen Betroffenheit möglich. Es wird darauf hingewiesen, dass bei sämtlichen geplanten Eingriffen innerhalb von eingetragenen Bodendenkmälern ein denkmalrechtliches Erlaubnisverfahren erforderlich ist (§ 9 DSchG NRW).	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Bei Erdeingriffen innerhalb der Bodendenkmäler sind archäologische Maßnahmen erforderlich, deren Kosten durch den Verursacher zu tragen sind. Es wird darum gebeten, dass bei der Umsetzung des Verfahrens eine Beteiligung des Fachamtes sicherzustellen ist.	
Nr. 5	Landesbetrieb Wald und Holz Nordrhein-Westfalen - Regionalforstamt Niederrhein	11.03.2022	Es wird darauf hingewiesen, dass, sofern bei einzelnen Maßnahmen der beschriebenen Steckbriefe Wald im Sinne des Gesetzes betroffen ist, dieser flächig auszugleichen ist. Dieser notwendige forstrechtliche Ausgleich ist in einem förmlichen Waldumwandlungsverfahren oder im Rahmen der Bauleitplanung nachzuweisen. Sofern die aufgeführten Hinweise beachtet werden, hat das Regionalforstamt Niederrhein gegen das Vorhaben aus forstbehördlicher Sicht keine Bedenken.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 6	Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen	28.02.2022	Die landwirtschaftlichen Belange sind in folgenden Punkten berührt: Maßnahmensteckbriefe MIV: Die Vermeidung von Schleichverkehren wird begrüßt. Bei den Maßnahmen MIV 2 und MIV 5 könnten landwirtschaftliche Flächen durch Straßenbaumaßnahmen betroffen werden. Dies hätte neben der Inanspruchnahme von Flächen auch Zerschneidungseffekte sowie Auswirkungen auf landwirtschaftliche Verkehre zur Folge. Für diesen Fall wird ein Flurbereinigungsverfahren für geboten gehalten. Maßnahmensteckbriefe Radverkehr: Es wird darauf hingewiesen, dass bei Konzepten in Freiraum- und Agrarbereichen rechtzeitig auf die Nutzung der Wirtschaftswege durch landwirtschaftliche Fahrzeuge und deren Platzbedarf hingewiesen werden sollte. In diesem Zusammenhang wird auf die	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Richtlinien für den Ländlichen Wegebau (RLW), Arbeitsblatt DWA-A 904-1, DWA-Regelwerk hingewiesen.	
Nr. 7	Kreisbauernschaft Krefeld-Viersen e. V.	11.03.2022	Die Pläne für den Abkürzungs- und Fremdverkehr von landwirtschaftlichen Wirtschaftswegen fernzuhalten und auf allgemeinen Wegen zu bündeln wird begrüßt. Es wird darauf hingewiesen, dass in vielen Fällen die Wirtschaftswege bereits durch die erhebliche Belastung von Fremdverkehr in Mitleidenschaft gezogen wurden. Mit Blick auf etwaige verkehrsberuhigende Maßnahmen darauf zu achten, dass alle Straßen die in den Außenbereich führen auch weiterhin für landwirtschaftliche Gespanne und Erntemaschinen befahrbar bzw. nutzbar bleiben müssen. Wir schlagen vor, dass die Stadt hierzu mit den Ortsbauernschaften in Willich mögliche Konfliktfälle erörtert. Auf geplante Radschnellwege oder Radwanderrouten im Außenbereich sind die Interessen der Willicher Landwirtschaft und die zu erwartenden Nutzungskonflikte mit dem Radverkehr zu berücksichtigen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 8	Wasser- und Bodenverband der Mittleren Niers	17.02.2022	Grundsätzlich bestehen aus Sicht des Wasser- und Bodenverbandes keine Bedenken. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass der Wasser- und Bodenverband der Mittleren Niers z. B. beim Maßnahmensteckbrief MIV 2 betroffen wäre. Das Gewässer (Willicher Fleuth) liegt im Bereich des skizzierten Trassenkorridors. Es wird davon ausgegangen, dass der Verband bei der Detailplanung erneut zur Stellungnahme aufgefordert und beteiligt wird.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 9	Rheinbahn AG	11.03.2022	Es wird auf die vorgeschlagene Maßnahme zur Verlängerung der von der Rheinbahn AG betriebenen Stadtbahnlinie U74 ab	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die von der Rheinbahn AG benannten Punkte sind in einer

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			der Haltestelle Görgesheide über Willich ins Gewerbegebiet Müncheide Stellung genommen. Dabei wird auf folgende Punkte hingewiesen: • Die Verlängerung einer Linie aus dem Düsseldorfer Stadtbahnnetz kann nur in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Düsseldorf und der Rheinbahn AG erfolgen • Mit dem K-Bahnkonzept existiert bereits ein Konzept für die Zukunft der Trasse Düsseldorf, Meerbusch, Krefeld. Ein Abzweig von dieser Trasse zu einer anderen Kommune ist nicht vorgesehen. • Erst mit der Vollendung des 2. Bauabschnittes der Stadtbahn U81 (inkl. Rheinquerung) und der Umsetzung der 3. Stufe des besagten K-Bahn-Konzeptes, bestünde überhaupt die theoretische Möglichkeit einer Verlängerung und zusätzliche Abzweigung der U74. • Fahrplanlagen und auch die Anzahl der Fahrten sind begrenzt durch die Trassen-, Endstellen-, und Knotenpunktkapazitäten der befahrenen Strecken und insbesondere des Stadtbahntunnels und seiner angebundenen Strecken in Düsseldorf. Eine Einbindung in dieses Gesamtsystem setzt eine hohe Pünktlichkeit und einen stabilen Betriebsablauf voraus.	späteren noch zu erstellenden Machbarkeitsstudie zu beachten und aufzunehmen. Grundsätzlich wird aus gutachterlicher Sicht die Errichtung einer direkten Stadtbahnverbindung von Willich in Richtung Düsseldorf als ein langfristiges Stadtentwicklungsprojekt für weitere Wohnbauflächen in Willich gesehen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			• Aus unserer Sicht gibt es generell bessere, weniger kostenintensive und schneller umsetzbare Mittel, den ÖPNV auf bisher Auto-dominierten Verbindungen zu stärken. Das sind leistungsfähige und schnelle/beschleunigte Busverbindungen zwischen den Quell/Ziel-Orten und den ÖPNV-/ SPNV-Trassen oder den Oberzentren direkt. • Eine gute Alternative stellt aus unserer Sicht die Anbindung der Stadt Willich an die Stadt Krefeld mit einer Verlängerung der Straßenbahnlinie 042 dar.	
Nr. 10	Straßen.NRW	08.02.2022	Bauliche- und verkehrstechnische Maßnahmen an den betreuten Straßen sind durch einzelne, konkrete Anträge mit dem Landesbetrieb abzustimmen. Auf Bundes- und Landstraßen kann eine Beschränkung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30km/h nicht zugestimmt werden. Des Weiteren sind Schutzstreifen für Radfahrer nach den Regelwerken (ERA) zu planen und die Kombination aus Längsparkständen und das Radfahren auf der Fahrbahn wird abgelehnt. Bezüglich der Planung von Ortsumgehungen, Kreisverkehren sowie Radschnellwegen ist im Einzelfall die Planungsabteilung der ansässigen Niederlassung zu beteiligen. Zu dem geplanten Radschnellweg liegen bislang noch keine Unterlagen vor. Bei der Betroffenheit der Bundes- und Landesstraßen ist der Landesbetrieb Straßenbau zu beteiligen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 11	Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Rheinland	11.03.2022	Aus anbaurechtlicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die in den Maßnahmen-steckbriefen zum Mobilitäts- und Verkehrskonzept Willich dargestellten Planungen. Grundsätzlich sind die Maßnahmen des Bedarfsplans für die Bundes-fernstraßen sowie des Landesstraßenbedarfplans zu berücksichtigen. Die geplanten Entwicklungen im	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Stadtgebiet dürfen keine Verschlechterung der Leistungsfähigkeit oder der Qualitätsstufen des Verkehrsablaufes in umliegenden klassifizierten Straßennetzen ausgelöst werden und die verkehrliche Erschließung ist durch nachgeordnete Verfahren zu sichern. Eine abschließende Stellungnahme der Straßenbauverwaltung ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht möglich.	
Nr. 12	Busverkehr Rheinland (BVR) GmbH	08.03.2022	**MIV 1:** Die Belange des ÖPNV müssen ausreichend berücksichtigt werden. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung müssen die Fahrpläne der betroffenen Linien angepasst werden, sowie auch Verschwenkungen oder versetzte Baumscheiben berücksichtigt werden sollten. **ÖPNV 2:** Im Rahmen des X-Bus-Konzepts soll die Linie SB 82 in die Linie X 49 integriert werden. **ÖPNV 3:** Der geplante 30-Min-Takt der Ringbuslinie würde am Kaarster See die dortigen S-Bahnanschlüsse im 20-Min-Takt z.T. nicht optimal bedienen. Bei der Fahrplangestaltung der Ringbuslinie sollten die Belange der Linien 094 und SB 86 berücksichtigt werden. **ÖPNV 4:** Eine etwaige Zusammenlegung der Linien SB82 und SB86 bzw. Umwandlung der Linie 094 in SB-Linie stehen entgegen NVP des Kreis Viersen, sowie des geplanten X-Bus-Konzepts auf der Linie X49. Eine neue Linie SB 82 von Viersen – Haus Meer würde auf Teilabschnitten Parallelverkehr bedeuten. **ÖPNV 5:** Anlage einer PowerPoint-Präsentation zum On-Demand-Verkehr.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die von der BVR benannten Aspekte zu den jeweiligen Linien sind in einer noch zu erstellenden Machbarkeitsstudie vollumfänglich zu berücksichtigen. Letztendlich ist die Umgestaltung des ÖPNV-Liniennetzes auf dem Stadtgebiet von Willich zusammen mit dem ÖPNV-Aufgabenträger (VKV, Kreis Viersen) und weiteren relevanten Akteuren vorzunehmen. Die unter Federführung des VRR geplanten X-Buslinien sind bei der Umsetzung zu beachten. Dies wird in den Maßnahmenvorschlägen zum ÖPNV mit aufgenommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			DIGI 2: Anlage einer PowerPoint-Präsentation zum autonomen Fahren.	
Nr. 13	Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen	11.03.2022	Die Sichtung der Unterlagen hat ergeben, dass das Maßnahmenprogramm einige Maßnahmen beinhaltet, die unmittelbar und mittelbar die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes in der Stadt Willich betreffen, wodurch eine Umsetzung dieser Ma0nahmen in unmittelbare Zuständigkeit der Verkehrsgesellschaft Kreis Viersen fällt. Es wird vorgeschlagen, einen gemeinsamen Abstimmungstermin mit der VKV, dem Kreis Viersen sowie den betroffenen Verkehrsunternehmen durchzuführen.	Ein Termin wurde bereits durch die Stadt Willich initiiert.
Nr. 14	Amprion GmbH	07.03.2022	Die Planungen des MoVe liegen zum Teil in dem festgelegten Trassenkorridor für neue 380-kV-Höchstspannungsgleichstromerdkabelverbindung zwischen Emden-Ost und Osterath, auch A-Nord genannt. Die Maßnahmenvorschläge des MoVe stehen den Planungen des Trassenkorridors A-Nord jedoch nicht entgegen. Die Amprion GmbH steht bereits mit der Stadt Willich im engen Austausch bezüglich der Aufstellung des B-Plans Nr. 51 IIW – Krefelder Straße/ Hoxhöfe und des umliegenden Gebietes. Sofern die Umsetzungen der Mobilitäts- und Verkehrsplanungen in diesem Bereich anstehen wird um eine erneute Beteiligung gebeten.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 15	Westnetz GmbH	14.02.2022	Der Planbereich der Maßnahme liegt zum Teil in den Schutzstreifen der untenstehenden Hochspannungsleitungen. 1. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Süchteln - Anrath, Bl. 1054 (Mast 11 bis UA Anrath)	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			2. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Willich - Osterath, Bl. 0929 (UA Willich bis Mast 7) 3. 110-kV-Hochspannungsfreileitung Pkt. Korschenbroich – Pkt. Dickerheide, Bl. 0961 (Maste 16 bis 5/Bl. 0929) Maßnahmen, welche den Betrieb sowie den Bestand der Leitungen beeinträchtigen oder gefährden, dürfen nicht vorgenommen werden. Ebenso müssen Leitungen und Maststandorte jederzeit zugänglich sein und eine Zufahrt schwerer Fahrzeuge gewährleistet werden. Alle geplanten Einzelmaßnahmen im Bereich der Leitungen bedürfen einer erneuten Zustimmung von Westnetz. Zu einer weiteren Prüfung müssen Planunterlagen mit Höhenangaben und Schnittzeichnungen zugesendet werden.	
Nr. 16	Westnetz GmbH Regionalzentrum Neuss	08.03.2022	Gegen die Maßnahme bestehen keine Einwände. Sollten FM-Kabel von Westnetz im Weg liegen, müsste gesondert über eine Umlegung gesprochen werden.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 17	SWK Stadtwerke Krefeld AG	08.03.2022	MIV 1: Beachtung einer möglichst ungehinderten Befahrbarkeit durch die Buslinien und Ausschließen gegenseitiger Behinderungen insbesondere von Bussen und Radfahrern. Eine Mindestfahrbahnbreite von 6,50m ist nach EAÖ vorgesehen. Auch bedeutet eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit, dass Anschlüsse ggf. nicht eingehalten werden können, was eine abnehmende Attraktivität des ÖPNV verursachen könnte und sollte somit nicht erfolgen. Die Schleppkurven und Mindestmaße müssen berücksichtigt werden. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite auf 5,50 m ist im	Zu den Anregungen der Stadtwerke Krefeld wird wie folgt Stellung genommen: MIV: • Die Belange des Busverkehrs sind bei der weiteren Straßenraumgestaltung in den jeweiligen Stadtteilen mit zu beachten.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Begegnungsverkehr von Bussen auszuschließen. Bei der Anordnung straßengleitenden Parkens sind zwingend ausreichend und angemessen dimensionierte Flächen für den Begegnungsverkehr vorzusehen. Minikreisverkehrsplätze auf Straßen, die von Bussen befahren werden, werden grundsätzlich abgelehnt. Auch muss das Wenden von Gelenkbussen in Kreisverkehren ermöglicht werden. (Einhaltung der Mindestmaße großer Kreisverkehre) MIV 3: Einer möglichen Deklarierung der Straße Tupsheide zu einer Einbahnstraße wird widersprochen, da die Linienführung der 055 und NE10 in Frage gestellt werden müssen. Um der SWK-Linie 054 weiterhin die Wendefahrt in Anrath zu ermöglichen, muss die Johannesstr. befahrbar bleiben. Im Bereich der Pausenhaltestelle in der Johannesstraße vor der Gesamtschule muss die Fahrbahnbreite aufgeweitet werden, da bei einer Reduzierung auf 4,50 m ein Passieren von pausierenden Bussen nicht mehr möglich wäre. Aufpflasterungen sind für eine Befahrung durch Busse sehr hinderlich und auch die Umwandlung in eine Fahrradstraße aufgrund des Linienverkehrs auszuschließen. MIV 4 und MIV 5: Die Führung des ÖPNV muss beachtet werden, der sich nicht auf Ortsumgehungen bewegen kann, sondern z.T. auf den zu entlastenden Straßen verkehrt. Einschnitte für den ÖPNV sind möglichst gering zu halten. ÖPNV 2: Die Verlängerung der Straßenbahnlinie 042 ist auch von der heutigen Endhaltestelle auch bei der aktuellen Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Krefeld ein Thema. Durch die Schaffung einer Direktverbindung ließe sich ein entscheidender Schritt Richtung attraktiven ÖPNV	• Die von der SWK benannten Punkte zu den Radverkehrsmaßnahmen an Knotenpunkten (hier insb. der Vorschlag zur Errichtung von Kreisverkehrsplätzen) sind zunächst Vorschläge, die in einem weiteren Planungsschritt einzeln überprüft werden müssen. Dabei werden die Belange aller Verkehrsträger berücksichtigt. • Die Umsetzung der Maßnahme MIV 3 zur Einbahnstraßenregelung lässt sich aus Sicht des ÖPNV nur umsetzen, wenn östlich der Korschenbroicher Straße auf der Tupsheide eine Haltestelle errichtet werden würde. Dies sollte im weiteren Verfahren geprüft werden. • Aus gutachterlicher Sicht wird die Variante A2 ohnehin empfohlen. ÖPNV: • Die von der SWK benannten Anregungen zu den ÖPNV-Maßnahmen (ÖPNV 3, ÖPNV 4, ÖPNV 5) sind in den jeweiligen zu erstellenden Machbarkeitsstudien vollumfänglich zu beachten. • Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Machbarkeitsstudien in starker Zusammenarbeit mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen/ Akteuren und der Stadt Willich, Kreis Viersen und weiteren betroffenen Kommunen bearbeitet und abgestimmt werden.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			erreichen. Das Thema ist nicht neu und vor dem Hintergrund der bestehenden Befristung der aktuellen Förderkulisse und den langwierigen Planungs- und Genehmigungsprozessen für Straßenbahnstrecken, sollte die Thematik nicht mit einem zu großen Zeithorizont betrachtet werden. ÖPNV 3 und ÖPNV 4: Alle ÖPNV-Betreiber sowie der Kreis Viersen sollten ein gemeinsames Konzept erarbeiten, welches über die Errichtung eines Ringverkehres mit Parallelverkehr hinausgeht. Zudem sind die Vorschläge für das Regionalbusnetz unvollständig und widersprüchlich. ÖPNV 5: Die SWK betreibt seit August 2019 erfolgreich ein On-Demand-System. Durch ein eigenes On-Demand-System in Willich könnten sich bei einer Verknüpfung mit dem Krefelder System Synergien ergeben. Bei einem System, welches Gebietsgrenzen überschreitet, könnte es sich um ein Leuchtturmprojekt für NRW handeln, und für mögliche Fördermittel besondere Berücksichtigung finden. ÖPNV Allgemein: Es sind keine Maßnahmen zum Thema ÖPNV-Beschleunigung aufgeführt und sich wie im NVP des Kreises Viersen auch im Mobilitäts- und Verkehrskonzept Willich wiederfinden sollten. An der Haltestelle „Willich-Anrath Furthstraße“ auf der Gieterstraße ist das Parken auf dem Parkstreifen im Haltestellenbereich zulässig, was begrenzt werden sollte, sodass ein barrierearmes Bedienen der Haltestelle durch den Bus möglich ist. Auf der Hauptstraße zwischen Kirchhofstraße und Virmondstraße sind Aufpflasterungen und gepflanzte Blumenkübel vorhanden, die den Straßenraum begrenzen. Durch eine schlechte Einsehbarkeit der Straße kommt es regelmäßig zu gefährlichen	• Die Bereitschaft der SWK bezüglich der Straßenbahnlinie 042 in Richtung Willich zu verlängern wird begrüßt. Die Verlängerung der Linie 042 bis zur S28 wird mit aufgenommen. ÖPNV allgemein, Fuß- und Radverkehr: • Die Aspekte zu allgemeinen ÖPNV-Themen werden zur Kenntnis genommen. Dies gilt auch für die Themen Fuß- und Radverkehr. Digitalisierung: • Die zum Thema DIGI 2 genannten Kritiken werden aus gutachterlicher Sicht anders gesehen. Die Errichtung einer Pilotstrecke zwischen Stahlwerk Becker und Willich Mitte wird nicht als Parallelverkehr zur SWK gesehen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Begegnungssituationen zwischen Bussen und es sollte zu einer Entschärfung der Ist-Situation kommen. Generell verursachen Aufpflasterungen an den neuartigen Niederflurbussen kostenintensive Schäden. Radverkehr: Bei der Anlage von Radwegen und besonders bei der Anlage von Schutzstreifen muss auf vorhandene Busverkehre geachtet werden. Auf Straßenabschnitten, auf denen planmäßiger Busverkehr herrscht, ist die Einrichtung von Fahrradstraßen auszuschließen. RAD 1: Bei der Querungshilfe ist zu beachten, dass Schleppkurven der Busse beachtet werden und eine Durchfahrt ohne eine Gefährdung des Gegenverkehrs möglich ist. FUSS 2: Querungshilfen sind so anzulegen, dass der Fahrbahnquerschnitt nicht reduziert wird und die Busse kaum ohne Bordsteinüberquerung durchfahren können bzw. ohne in den Gegenverkehr zu gelangen. FUSS 3: Aufgrund der Verspätungen, die durch ein shared-space-Konzept entstehen würde, wird die Umsetzung kritisch gesehen. MULTI 3: Zum FirmenTicket des VRR wird gerne beraten. DIGI 2: Ein Parallelverkehr zu bestehenden Buslinien durch autonome Kleinbusse ist zu vermeiden, weshalb der Pilotbetrieb lieber kaum oder gar nicht erschlossene Gebiete andienen sollte.	
Nr. 18	PLEdoc GmbH	28.02.2022	Es wird darauf hingewiesen, dass alle Maßnahmen, die Einfluss auf den Bestand und den Betrieb der Versorgungsanlagen haben, mit der PLEdoc GmbH abgestimmt werden	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
Nr. 19	Leitungen BIL-Portal	07.02.2022	Im Rahmen der BIL-Auskunft sind nur Informationen zu den gesamten Leitungen im Stadtgebiet möglich. Daher ist eine erneute Anfrage bei der Entwurfsplanung sinnvoller.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
Nr. 20	Industrie und Handelskammer (IHK) Mittlerer Niederrhein	11.03.2022	Wirtschaft vor Ort einbeziehen: Positive Bewertung eines gesamtstädtischen, verkehrsträgerübergreifenden Verkehrs- und Mobilitätskonzepts. Weitere Planungsprozesse sollten dennoch im engen Austausch mit den örtlichen Gewerbetreibenden, Werbegemeinschaften und weiteren öffentlichen Akteuren durchgeführt werden. MIV 1: Der Einzelhandel, die Gastronomie und andere Dienstleister sind auf eine gute Erreichbarkeit durch ihre Kunden angewiesen. Da der MIV zukünftig auch eine wichtige Rolle spielen wird, ist ein abgestimmtes Vorgehen bei der Umgestaltung zu „stadtverträglichen Straßen“ nötig. Besonders trifft dies auf den Wegfall/die Verknappung von Parkraum zu. Besonders der Wegfall vom straßenbegleitenden Parken an einigen Stellen wird als besonders kritisch betrachtet, um den stationären Einzelhandel nicht noch weiter zu gefährden. Zudem muss damit einhergehend mit steigendem Parkdruck auf andere Stellplätze gerechnet werden und die Thematik der An- und Ablieferung, sowie das Kunden- und Anwohnerparken beachtet werden. Bei einer Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit sollte das Gesamtsystem jedoch darauf abgestimmt werden. MIV 3: Die Einbahnstraße ist sorgsam zu prüfen, da die innerörtlichen Lagen an Attraktivität verlieren und die Kundenfrequenz stagniert. LKW 1: Ein Lkw-Routennetz ist eine sinnvolle Maßnahme. Allerdings sind Durchfahrtsbeschränkungen für den	Die Hinweise der IHK Mittlerer Niederrhein werden zur Kenntnis genommen. MIV 1: Bei der weiteren Planung wird sichergestellt, dass alle Akteure in der Innenstadt frühzeitig im weiteren Planungsprozess einbezogen werden. Hierzu gehört auch die Bedeutung des Ruhenden Verkehrs. MIV3: Wie in MIV 1 gilt dies auch für die Anmerkung zu MIV 3. LKW1: Die Problematik der Ein- und Ausfahrsituation im Gewerbegebiet „Münchheide I“ wird zur Kenntnis genommen. Dies gilt auch für das Gewebegebiet „Am Nordkanal“. Das Wildparken im Lkw-Verkehr wurde bereits in der Bestandsaufnahme thematisiert. LKW 2: Im Rahmen einer Standort- und Potenzialanalyse soll die Wirtschaftlichkeit und Tragfähigkeit eines lokalen Micro-Hub’s vor Ort im Vorfeld geprüft werden.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Schwerlastverkehr sorgsam zu prüfen und die Belange von regelmäßigen und sporadischen Anlieger- und Anlieferverkehren zu berücksichtigen (ggf. durch eine Plakette an der Windschutzscheibe). Im gleichen Zusammenhang sind Inkonsistenzen zwischen der Karte „MIV-Lkw-Lenkung und Verkehr“ sowie dem Lkw-Navigationssystem Sevas auf (Neersener Straße). Die Lieferverkehre müssen grundsätzlich gewährleistet bleiben. Des Weiteren soll im weiteren Verfahren geprüft werden, ob im Gewerbegebiet Münchheide I eine Verbesserung der Verkehrsanbindung für den Schwerlastverkehr herstellbar ist. Auch sollte geprüft werden, inwieweit eine Verbesserung der Verkehrssituation besonders in den Morgen- und Abendstunden im Gewerbegebiet „Am Nordkanal“ möglich ist. Auch das LKW-Parken sollte im Konzept betrachtet werden. LKW 2: Mikro-Depots sind besonders effektiv, wenn sie im Verbund mit mehreren Depots betrieben werden. Allerdings sind diese in Mittelstädten mit polyzentrischer Struktur kein Selbstläufer, da das Paketvolumen nicht ausreichend ist. RV 1: Ein schlüssiges und gut erkennbares Parkleitsystem kann sich positiv auf die Kundenfrequenz in den Ortszentren auswirken. RV 2: Die IHK bittet, in die weitere Entwicklung der Stellplatzsatzung eingebunden zu werden. RV 3: P+R Anlagen sind zu befürworten. ÖPNV 1: Eine Verlängerung der S28 wird von der IHK befürwortet.	

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Radverkehr: Besonders das nachgelagerte Netz ist zu prüfen und Radschnellwege oder Abschnitte für Fahrradstraßen in diesem eingeplant werden. Auch Erfahrungen aus anderen Städten sollte mitberücksichtigt werden. Auch der Ausbau von Radabstellanlagen an höher frequentierten Punkten kann zur Akzeptanz des Radverkehrs beitragen. Auch die Gewerbegebiete sollten unter Berücksichtigung des LKW-Verkehrs durch Anbindung an ein Radwegenetz angeschlossen werden. Fußverkehr: Die Attraktivität der Innenstädte und ihre Aufenthaltsqualität sollten erhöht werden, damit die innerstädtische Wirtschaft davon profitieren kann. MULTI 2: Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein wichtiger Baustein, um die Verkehrsströme zu reduzieren.	
Nr. 21	Handwerkskammer Düsseldorf	07.03.2022	Eine Verteilung des knappen Verkehrsraumes muss ausgewogen, nutzerorientiert und unter Berücksichtigung der jeweiligen Konkreten Situation vor Ort erfolgen. Im Handwerk lassen sich bspw. Lastenfahrräder durch den Transport von Material, Maschinen etc. nicht umsetzen. Besonders bezogen auf den ruhenden Verkehr gilt es entsprechende Stellplätze oder Ladezonen in Kundennähe einzurichten. Eine Reduzierung des öffentlichen Parkraums sollte nur nach detaillierten raum- und nutzerbezogenen Analysen geschehen und ansässige Unternehmen in die Planungen mit einbezogen werden. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h kann die Funktionalität der Verkehrsführung beeinträchtigen	Die allgemeinen Hinweise der Handwerkskammer Düsseldorf werden zur Kenntnis genommen. Zu LKW1 und 2: Grundsätzlich werden bei der Umsetzung von Lkw-Maßnahmen alle relevanten Akteure frühzeitig eingebunden. Hierzu gehört auch die Handwerkskammer Düsseldorf. Die Hinweise zum Ruhenden Verkehr, Radverkehr und Fußverkehr werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			und ein Ausweichverhalten in das Nebennetz, welches nicht auf die Verkehrsmenge ausgelegt ist, hervorrufen. LKW: Ansässige Betriebe sollten frühestmöglich in den Planungsprozess eingebunden werden, um eine negative Beeinträchtigung durch Durchfahrtsverbote zu vermeiden. Die Maßnahmen des Wirtschaftsverkehrs sollten ergänzt werden, damit auch der Handwerkerverkehr eingebunden wird. RV: Für Handwerksbetriebe könnten durch die Stellplatzsatzung zusätzliche Kosten entstehen. ÖPNV, DIGI, MULTI: Den Maßnahmen stimmt die Handwerkskammer zu. RAD: Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen ist zu beachten, dass diese von Handwerksbetrieben, die Dienstleistungen beim Kunden erbringen, auch weiteren erreichbar bleiben müssen. FUSS: Die ansässigen Betriebe sollten bei der Stellplatzbilanzerstellung mit eingebunden werden. Serviceparkplätze sind vorzuhalten.	
Nr. 22	Stadtverwaltung Viersen	07.03.2022	ÖPNV 1: Die Stadt Viersen hält daran fest, dass die Verlängerung der S28 direkt bis nach Viersen zu erfolgen hat. RAD 3: Die Stadt Viersen begrüßt eine mögliche Einrichtung einer Radschnellwegverbindung nach Düsseldorf und ist interessiert, eine komfortable Radwegeverbindung von Viersen nach Willich anbieten zu können.	Die Maßnahme ÖPNV 1 „Verlängerung der S28 bis nach Viersen“ wird ohne Zwischenstufe gemäß der gemeinsamen Erklärung zur gegenseitigen Unterstützung von regional bedeutsamen Schienenpersonenverkehrsprojekten als Gesamtmaßnahme ohne Zwischenstufe aufgenommen. Die Maßnahme ÖPNV 1 wird entsprechend angepasst.
Nr. 23	Rhein-Kreis Neuss	01.03.2022	Besonders die Maßnahmen ÖPNV 2,3,4,5 betreffen den Rhein-Kreis Neuss als Aufgabenträger für den ÖPNV. Es wird um weitere Beteiligung wird gebeten.	Der Hinweis zur Maßnahme ÖPNV 4 „Anpassung Regionalbusnetz“ bezugnehmend auf die Schnellbuslinie X49 wird mit aufgenommen.

Nr.	Träger	Datum	Stellungnahme	Anmerkung BSV
			Zur Maßnahme ÖPNV 4 wird hingewiesen, dass aktuell vom VRR die Einrichtung einer Schnellbuslinie X49 von Kempen bis Meerbusch geplant ist.	

Anhang 7

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der CDU-Fraktion C4-18	**Antrag zum Haushalt 2018** Die CDU-Fraktion hat beantragt zum Haushalt 2018 zu beraten und zu beschließen, dass Haushaltsmittel in Höhe von 25.000 € eingestellt werden, die für die Zukunftsplanung der Radwege dienen sollen. Um einen Gesamtüberblick zu erhalten sollen die vorhandenen Radwege in einen Stadtplan Willichs übertragen werden. Wenn darüber hinaus bei den Beratungen weitere Maßnahmen definiert werden, wird die Verwaltung aufgefordert diese mit in das Verkehrskonzept einzubeziehen (vor allem Sicherheit von Kindern im Straßenverkehr), den Zeitbedarf der Realisierung, die Kosten des Aus- und Neubaus sowie die Folgekosten der Instandhaltung und Pflege pro Jahr zu ermitteln.	Stellungnahme der Verwaltung: Im Masterplan Mobilität besteht bereits eine umfassende Bestandsaufnahme für den Radverkehr sowie Empfehlungen von Maßnahmen, die zu einer Verbesserung dieses beitragen. Darunter fallen z.B. die Anlage von Schutzstreifen und Radfahrstreifen, der Bau neuer Radwege, die Ertüchtigung von Verbindungen für den Radverkehr, die punktuelle Anpassung von Problemstellen, die Sicherung bzw. Schaffung von Querungsmöglichkeiten und zusätzliche Markierungen für mehr Aufmerksamkeit von Radfahrern. Dabei können die investiv einzustellenden Finanzmittel zur Umsetzung dieser Maßnahmen beitragen. Im Rahmen des MoVe wurde eine umfassende Mängelanalyse und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge sind in den Maßnahmensteckbriefen RAD 1 bis RAD 5 enthalten.
Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Nr. 01/18	**Maßnahmenkatalog zur fahrradfreundlichen Stadt** Die Grünen beantragen die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs für den Radverkehr sowie die Prüfung zur Mitgliedschaft der Stadt Willich in der AGFS. Es sollte geprüft werden, welche Maßnahmen aus dem Masterplan Mobilität aus dem Jahr 2009 kurzfristig und ohne viel Aufwand umgesetzt werden können. Das Ergebnis wurde der Politik in einer weiteren Ausschusssitzung vorgestellt.	Im Rahmen des MoVe wurde eine umfassende Mängelanalyse und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge sind in den Maßnahmensteckbriefen RAD 1 bis RAD 5 enthalten. Zur Mitgliedschaft der AGFS: Der Planungsausschuss beschließt, dass die Verwaltung keine eigene Mitgliedschaft in die AGFS beantragt, da der Kreis Viersen bereits Mitglied ist und darüber hinreichend über die Aktivitäten des AGFS informiert wird und darüber ausreichend Anregungen für die Verbesserung des Radverkehrs erhält.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Anregung/ Beschwerde Nr. 07/19 der Bürgerinitiative Schiefbahn- Unterbruch vom 04. März 2019	**Situation der Straßendecke und des Straßenverkehrs im Unterbruch** Die Bürgerinitiative Schiefbahn-Unterbruch beantragte am 03.05.2019, dass die Straße Unterbruch in der Erstreckung von Büttgener Straße bis Römerstraße verkehrssicher instandgesetzt wird. Gleichzeitig bat die Bürgerinitiative darum, zur Vermeidung einer die Eigentümer der anliegenden Grundstücke treffenden Straßenbaubeitragspflicht von einem Vollausbau der Straße Unterbruch abzusehen.	Sicht der Verwaltung: Eine neue Deckschicht ist nicht zielführend. Diese würde zwar temporär die Befahrbarkeit verbessern, allerdings nicht die ungünstige Höhen- und Gefällelagen nicht ausgleichen und das bestehende Problem der Entwässerung an den Fahrbahnrändern noch weiter verschärfen. Daher wird ein beitragspflichtiger Vollausbau der Straße Unterbruch empfohlen. Erneuerungsmaßnahmen der Straßenoberflächen sind nicht Gegenstand des MoVe.
Antrag der CDU-Faktion Nr. 24/19	**Prüfantrag zum Umdenken in der Umweltpolitik** Die Verwaltung wird beauftragt zu prüfen, inwieweit sich die Stadt Willich bei dem Thema Zukunftsmobilität aufstellen kann. Dabei sollen Antriebsformen mit synthetischen Kraftstoffen und Wasserstoff berücksichtigt werden**.**	Im MoVe für die Stadt Willich wurde der Maßnahmensteckbrief ÖPNV 6 entwickelt. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie sollen zunächst die unterschiedlichen Vor- und Nachteile von Antriebstechniken untersucht werden. Aufbauend auf einer Vorzugsantriebstechnik soll ein Konzept für die Ringbuslinie erstellt werden und die Kosten hierfür benannt werden. Darüber hinaus werden in den Maßnahmensteckbriefen DIGI 1 und 2 weitere zukunftsfähige Mobilitätsformen aufgezeigt.
Antrag der FDP-Fraktion Nr. 10/19	**Radwegekonzept für Willich** Die Erstellung eines Radwegekonzeptes für den Alltags- und Freizeitradverkehr wird für das gesamte Stadtgebiet beantragt. Hierzu soll ein Planungsbüro mit der Maßgabe der Bestandsaufnahme und der Erarbeitung von Umsetzungsplänen bearbeitet werden. Alternativ bzw. ergänzend zur Erstellung eines alleinigen „Radverkehrskonzeptes Willich“ ist jedoch angedacht die Thematik „Radverkehr“ in einen größeren Rahmen bzw. in einem mehrere Themen umfassenden „Mobilitätskonzept“ für die Stadt Willich zu stellen.	Bei der Erarbeitung des MoVe wurde eine detaillierte (Vor-Ort) Bestandsaufnahme der Radverkehrsinfrastruktur in Willich durchgeführt. Bürgerinnen und Bürger erhielten durch verschiedene Bürgerveranstaltung (insb. Online-Beteiligung mittels einer interaktiven Karte) die Möglichkeit, Anregungen und Ideen zu verschiedenen Verkehrsthemen einzubringen. Im Rahmen des MoVe wurde eine umfassende Mängelanalyse und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge sind in den Maßnahmensteckbriefen RAD 1 bis RAD 5 enthalten.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der Für Willich-Fraktion Nr. FW8	**Antrag zum Haushaltsplan 2020** Die Fraktion „Für Willich“ hat in ihrer Sitzung vom 09.11.2019 einstimmig beschlossen, dass im Haushaltsjahr 2020 für Radwegemarkierungen auf den Straßen ohne Radwege 25.000 € eingestellt werden sollen.	Stellungnahme der Verwaltung: Die Verwaltung wurde mit verschiedenen Fraktionsanträgen gebeten, einen Maßnahmenkatalog zu erarbeiten bzw. Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs durchzuführen. Bei Markierungen von Schutzstreifen und Radfahrstreifen auf der Fahrbahn handelt es sich um eine straßenverkehrsrechtliche Angelegenheit, wofür die Vorschriften der Straßenverkehrsordnung zugrunde zu legen sind. Im Rahmen des MoVe wurde eine umfassende Mängelanalyse und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge sind in den Maßnahmensteckbriefen RAD 1 bis RAD 5 enthalten.
Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Nr. 05/20	**Einführung Einbahnstraßen in Schiefbahn** Im Rahmen der Überarbeitung des Mobilitätskonzeptes soll geprüft werden, inwieweit die Einrichtung von Einbahnstraßen auf den Straßen Willicher Straße (Altquerschnittt), Tupsheide, Königsheide den Verkehr erleichtern, Emissionen und Gefahrenpunkte reduzieren sowie insbesondere für eine Verbesserung des Fahrradverkehrs führen würde. Berücksichtigt werden sollen dabei auch die Auswirkungen auf den geplanten Kreisverkehr auf der Korschenbroicher Straße/ Willicher Straße und auf den gemeinsamen Kreuzungspunkt ergeben würde. Hohes Begegnungsverkehrsaufkommen auf allen Straßen.	Hierzu wurden zwei Varianten für die Tupsheide und Königsheide entwickelt und bewertet. Die Beschreibung der Maßnahme ist im Maßnahmensteckbrief MIV 3 enthalten.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag/ Anregung der CDU-Fraktion Nr. 11/20	**Kontaktlose Fahrt fürs Rad** Anregung zur freien Fahrt fürs Rad – kontaktlos Das Radfahren in der Stadt Willich soll attraktiv gemacht werden (z. B. Forderung eines Radwegekonzeptes, Ausbau von Radwegen, Radschnellweg zwischen Krefeld und Mönchengladbach) Radfahrende sollen (z. B. an Landstraßen) die LSA-Anlagen ohne manuelle Betätigung passieren können.	Bei der Erneuerung der LSA-Anlagen sollten kontaktlose Anforderungsmöglichkeiten für den Radverkehr mit bedacht werden. Die LSA-Schaltungen für Radfahrende sind mit dem zuständigen Baulastträgern für Landes- und Kreisstraßen abzustimmen. Die Vorschläge sind auch in den Maßnahmentabellen (siehe Anlage 2.2 zum RAD 1) enthalten.
Antrag der FDP-Fraktion Nr. 09/20	**Fahrbahnschäden auf der Tupsheide** Beantragung zur Instandsetzung von Fahrbahnschäden an der Tupsheide in Fahrtrichtung Orts einwärts. Die Straße ist als „Schmalfahrbahn mit Mehrzweckstreifen“ ausgebaut, bestehend aus einem vier Meter breiten Hauptfahrstreifen, mit nebenliegenden Randstreifen von jeweils einem Meter Breite Betonsteinpflaster. Die optische Einengung sollte die Fahrbahngeschwindigkeiten reduzieren. Das Pflaster weist Unebenheiten und Spurrillen auf. Zudem kann das Wasser nicht mehr richtig versickern.	Sicht der Verwaltung: Der gepflasterte Randstreifen aus Fahrtrichtung Landstraße bis zur Antonius Straße sollte ersatzlos entfernt werden und der Asphalt bis zur Rinne eingebaut werden, um den Lärm zu reduzieren und die Unterhaltungskosten zu senken. Dabei kann jedoch die ursprüngliche Intention der Verkehrsberuhigung nicht aufrecht erhalten bleiben. Erneuerungsmaßnahmen der Straßenoberflächen sind nicht Gegenstand des MoVe. Für die Tupsheide wurde die Errichtung einer Einbahnstraße untersucht. Diese ist dem Maßnahmensteckbrief MIV 3 zu entnehmen.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen Nr.31/20	**Einführung Einbahnstraßen in Anrath** Im Rahmen des MoVe soll geprüft werden, inwieweit die Einrichtung von zwei gegenläufigen Einbahnstraßen auf den Straßen Johannesstraße und Hüttendyk in Anrath den Verkehr erleichtern, Emissionen und Gefahrenpunkte reduzieren und den Radverkehr verbessern. Derzeit ist die Straße Hüttendyk für den 2-Richtungsverkehr und 2 Fahrradwegen sowie Gehwegen nicht breit genug, sodass es zu starken Behinderungen beim Begegnungsverkehr kommt. Die Johannesstraße ist eine Schulstraße mit erhöhtem Fußgänger- und Radverkehrsaufkommen.	Für die Johannesstraße und Hüttendyk wurden zwei Varianten entwickelt und bewertet. Die Beschreibung der Maßnahme ist im Maßnahmensteckbrief MIV 3 enthalten.
Antrag der CDU-Fraktion Nr. 10/20	**Prüfantrag der CDU-Fraktion im Rat der Stadt Willich - Rundbus zwischen den Stadtteilen** Die CDU-Fraktion fordert die Stadtverwaltung auf, über die Einrichtung eines Rundbusses zwischen den Stadtteilen Neersen, Schiefbahn, Willich und Anrath zu verhandeln und dann einzurichten. Dieser soll täglich vom Kirchplatz in Neersen in allen Ortsteilen jeweils an den Haltepunkten Kirche halten, um der älteren Bevölkerung die erforderliche Mobilität im gesamten Umkreis zu ermöglichen. So kann der ÖPNV kostengünstig und zielgerichtet ergänzt werden.	Im MoVe ist ein eigenständiger Maßnahmensteckbrief zu einer Ringbuslinie im Stadtgebiet entwickelt worden (Maßnahmensteckbrief ÖPNV 3).

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der Fraktion Für Willich Nr. FWI 10/20	**Antrag auf Einrichtung einer Ringbus-Linie** Die Fraktion Für Willich hat eine stadtteilübergreifende Ringbuslinie beantragt, um den Bürger*innen das Erreichen aller Stadtteile zu erleichtern, ohne Umsteigen zu müssen. Vor allem der entlegenere Stadtteil Neersen, der als einziger keinen Bürgerbusverein hat, kann so erreicht werden. Die Haltestellen sollen besondere Örtlichkeiten berücksichtigen 2und den bestehenden ÖPNV ergänzen, der nur bedingt die Möglichkeit bietet in die anderen Stadtteile zu kommen. Die Stadtwerke zeigen ebenfalls ein großes Interesse an der Einrichtung eines Ringbusses.	Im MoVe ist ein eigenständiger Maßnahmensteckbrief zu einer Ringbuslinie im Stadtgebiet entwickelt worden (Maßnahmensteckbrief ÖPNV 3).

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Nachtrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 27. September 2020	**Nachtrag zum Planungsausschuss zur Erstellung des B-Plans des Gewerbegebietes Münchheide V** Die Fraktion Bündnis90/Die Grünen beantragt als Nachtrag den vorgelegten Entwurf zur B-Plan Erstellung des Gewerbegebietes Münchheide V um folgende Kriterien zu ergänzen: • Der B-Plan-Entwurf soll die Freihaltung einer Schienentrasse berücksichtigen. Bis zur Umsetzung sollen die freigehaltenen Flächen als öffentliche Grünfläche genutzt werden. • Alle Dachflächen sollen für die Erzeugung regenerativer Energien oder Dachbegrünungen genutzt werden. • Eine klimaneutrale Bebauung soll vorgegeben werden. Das bedeutet, dass der Jahresenergiebedarf auf dem eigenen Grundstück regenerativ erzeugt werden soll. • Die Gewerbegrundstücke sollen nicht vollversiegelt werden. • Das Niederschlagswasser soll verbindlich gesammelt werden. Da das Gewerbegebiet Münchheide V weit über bestehende Termine zu Klimaschutzzielen hinaus bestehen wird, müssen diese Kriterien schon berücksichtig werden. Das neue MoVe soll aus Umwelt-, Lärm- und Klimaschutzgründen eine Verlagerung der Mobilität in Richtung ÖPNV und Fahrrad vorantreiben.	In dem Maßnahmensteckbrief ÖPNV 2 ist eine mögliche Stadtbahnlinie (U74) von Düsseldorf in das Gewerbegebiet Münchheide über den Stadtteil Willich skizziert worden. Die genaue Trassenführung ist im Rahmen einer separaten Trassenstudie festzulegen und frei von jeglicher Bebauung zu halten. Voraussetzung für die Trassenführung ist jedoch ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor für die Stadtbahn. Unabhängig davon wird mit dem Maßnahmenkatalog des MoVe aufgezeigt, dass auch alternative Angebote zum MIV zu einer Verlagerung auf den Umweltverbund (Rad, Fuß, ÖPNV) möglich sind.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der CDU-Fraktion Nr. 37/21	**Fahrradverkehr Hochstraße** Prüfung, ob es eine Möglichkeit gibt, das Fahrradfahren auf der Hochstraße zwischen Bäckerei Mattheisen und der Sparkasse sicherer zu gestalten. Die Hochstraße weist einen sehr geringen Fahrbahnquerschnitt auf und verursacht dadurch ein hohes Konfliktpotential zwischen Rad- und Kraftfahrzeugverkehr. Es soll eine **alternative Lösung** gefunden werden, die eine gemeinsame Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer ermöglichen. Ziel soll eine Regelung sein, durch die ein Verhalten festgeschrieben wird. • Errichtung einer Fahrradstraße wurde bereits geprüft ➔ nicht möglich • Anordnung von Schutzstreifen sind aufgrund der Fahrbahnbreite ebenfalls nicht möglich Derzeit wird durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft, ob der Bereich als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen werden darf und die Geschwindigkeit von derzeit 30 km/h auf 20 km/h reduziert werden darf. Im Rahmen des MoVe ist mit der Umstrukturierung des Verkehrs in Schiefbahn zu rechnen. Der betroffene Bereich soll mit bedacht und zyklisch beobachtet werden.	Die Stadtverwaltung hat bereits die Errichtung einer Fahrradstraße auf der Hochstraße geprüft. Aufgrund des erhöhten Quell- und Zielverkehrs auf der Hochstraße ist die Errichtung einer Fahrradstraße nicht möglich. Stattdessen wurde im Rahmen des MoVe als alternative Führung eine Fahrradstraße auf der Straße „Wallgraben“ vorgeschlagen. Sie beginnt an der Willicher Straße und endet an der Zehnthofstraße (Maßnahmensteckbrief RAD 1). Zusätzlich soll auf der Hochstraße zwischen Linsellesstraße und Willicher Straße der Straßenraum im Sinne von Shared Space (analog wie der Kirchplatz in Anrath) aufgewertet werden (Maßnahmensteckbrief FUSS 3).

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der FDP-Fraktion Nr. F6/21	**Priorisierung eines Radwegs aus dem Mobilitätskonzept** Beantragung zur Errichtung eines Radweges ab der Kreuzung Korschenbroicher Str./Tupsheide über den Bertzweg zur Kreuzstraße, der die gewünschte Anbindung von Schiefbahn/Unterbruch, der Muschsiedlung bis zum Heiligenweg einbeziehen würde. Die Forderung beruht auf dem gefährlichen Mischverkehr auf der engen und nicht ausreichend beleuchteten Korschbenbroicher Str. und wird durch den Bau des neuen Kindergartens verstärkt, der nicht sicher erreicht werden kann.	Stellungnahme der Verwaltung: Die L 382 (Korschenbroicher Str.) sowie die Schiefbahner Str. werden momentan einseitig von einem gemeinsamen Geh- und Radweg begleitet. Auch bieten LSA an den Knotenpunkten der L 382 mit der Straße Tupsheide bzw. der Schiefbahner Str. sichere Querungsmöglichkeiten. Zudem wird der Kindergarten über die Schiebahner Str. erschlossen. Jedoch sollen in Anbetracht des neuen MoVe alle Planungen betrachtet werden. Der Sachverhalt wurde im Rahmen des MoVe noch einmal geprüft. Die Führung des Radverkehrs ab der Kreuzung Korschenbroicher Str./Tupsheide über den Bertzweg zur Kreuzstraße wird aus gutachterlicher Sicht nicht empfohlen: • Die parallel geführte Korschenbroicher Straße stellt bereits eine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Schiefbahn und Willich dar • Auf dem Bertzweg müsste ein eigenständiger gemeinsamer Geh- und Radweg errichtet werden, der entsprechend hohe Baukosten verursacht (u.a. Grunderwerb) und zudem bislang einen geringen Verkehrswert für den Radverkehr hat

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der CDU-Fraktion Nr. 38/21	**Verkehrssituation in Willich auf der Osterather Straße** Prüfung geschwindigkeitsbegrenzender Maßnahmen auf der Osterather Straße stadtauswärts im Bereich, in dem links- und rechtsseitig „Feld“ ist. Die guten Sichtbeziehungen verleiten Fahrende zu schnellem Fahren. Die Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern, welche auf den Ausbau als Mischfläche basieren, können mit einem Ausbau im Separationsprinzip vermindert werden. Eine derartige Umgestaltung des Straßenraums sollte im Kontext des städtischen Mobilitäts- und Verkehrskonzeptes (MoVe) betrachtet werden. Durch Messungen hat sich ergeben, dass die Geschwindigkeit je Fahrtrichtung von 50 km/h i. d. R. eingehalten wird. Nur 1,2 % der Messungen haben eine Geschwindigkeit höher bzw. gleich 60 km/h aufgezeigt. Generell ist es nicht möglich eine konstante Geschwindigkeit von 50 km/h zu ermöglichen und eine Überschreitung dieser zu verhindern. Beispielsweise führen einseitige Fahrbahnverengungen bei Begegnungsverkehren und Bodenschwellen zu starken Verminderungen der Geschwindigkeiten. Letztere sind besonders geräuschintensiv. Fahrbahnverschwenkungen sollten Fahrenden mit durchschnittlichen Fähigkeiten der Fahrzeugführung ein sichere befahren der Stelle ermöglichen, geübtere Fahrer können diese Stellen wiederrum mit höheren Geschwindigkeiten durchfahren. Zusätzlich weisen Fahrzeuge verschiedene Fahreigenschaften auf.	Aufgrund der Messergebnisse ist eine Reduzierung der Geschwindigkeiten nicht sinnvoll. Es ist davon auszugehen, dass bei geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen stadtauswärts der Anteil der Geschwindigkeitsüberschreitungen zunehmen würde. Einengungen oder Verschwenkungen sind wegen fehlender städtebaulicher Einbindung (fehlende geschlossene Bebauung) nicht ratsam.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Bürgeranregung	**Fuß- und Wirtschaftsweg zw. Kreuzstr./Neusserstr.** Eine Bürgerin muss auf dem Weg von der Schiefbahn zur Hart immer durch einige Wohngebiete fahren und hat infolge dessen nachgefragt, ob der o.g. Feld- oder Fußweg, der eine direkte Verbindung darstellt, jedoch momentan nicht befahrbar ist, ausgebaut werden soll bzw. wieso er nicht ausgebaut wird. Dies wäre auch eine Möglichkeit, um den Verkehr aus der Stadt zu lenken. Stellungnahme der Verkehrsplanung: Der Fuß- und Wirtschaftsweg besteht aus den Flurstücken 1092 und 18 und die Breite der Straße alleine (3,50 m - 4,10 m) lässt keinen Ausbau als Umgehungsstraße zu, da die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer nicht berücksichtigt werden können. Nur durch Flächenankauf (also auch abhängig von den Grundstückseigentümern) kann ein Ausbau zur Umgehungsstraße realisiert werden. Es soll der Nutzen der Anregung bewertet und ggf. den Kosten des potenziellen Ausbaus gegenüberstellt werden.	Der Stellungnahme der Stadtverwaltung kann um folgende Aspekte ergänzt werden. Selbst bei einer Querverbindung zwischen der Schiefbahner Straße und der Neusser Straße entlang der Siedlungsgrenze würde gemäß Modellberechnung nur eine Verlagerung von knapp unter 1.000 Kfz/ Tag im Querschnitt erzeugen. Diese Verkehrsmenge ist für den Neubau einer Straße nicht ausreichend und stellt keine effektive Entlastung für den innerstädtischen Verkehr (Schiefbahner Straße, Neusser Straße) dar. Die Maßnahme wurde daher nicht weiterverfolgt.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Bürgeranregung	**Verkehrsangelegenheit Abpollerung Mittelstraße, Verkehrsaufkommen Behringstraße, Lastwagenverkehr Krefelder Straße sowie Ausbau L26** Die CDU-Fraktion hat einige Anregungen, die im MoVe berücksichtigt werden sollen. • Durch eine Abpollerung der Mittelstraße würde die angespannte Verkehrssituation auf der Behringstraße nochmals verschärft werden, was nicht im Sinne der Anwohner der Behring- und Mittelstraße sein kann. Zu diesem Thema liegt bereits eine weitere Bürgeranregung vor. • Besonders die Analyse des Güter- und Wirtschaftsverkehrs und der Verlagerungsprozesse durch Sperrungen sollen im Zuge dessen erfolgen. Besonders die möglichen Routen von Kfz über 3,5 t, sowie eventuelle Einschränkungen durch das Verkehrszeichen 253 sollen explizit betrachtet werden. Besonders, da die Krefelder Straße für den LKW-Verkehr gesperrt ist, wird dieser über die Behringstraße nach Fischeln oder an der Aral-Tankstelle in das enge Wohngebiet geführt. • Nachzuforschen ist ggf. wer und wieso die Krefelder Str. gesperrt und auf Tempo 40 reduziert wurde. Zudem kam die Anregung, dass die L26 weitergeführt werden soll, da diese einen großen Nutzen für alle Verkehrsteilnehmer darstellt, da der Verkehr dadurch entlastet werden kann.	Im MoVe wurde die Ortsumgehung Willich Ost (Maßnahmensteckbrief MIV 5) empfohlen und trägt unter anderem auch dazu bei, die nebenstehenden Problemlagen zu minimieren.
Antrag der CDU-Fraktion vom 01.06.2021	**Einsatz von Schwellen zur Verkehrsberuhigung auf der Ritterstraße in Alt-Willich** Die Stadtverwaltung wird beauftragt, den Einsatz von Schwellen zur Verkehrsberuhigung zu prüfen.	Aus gutachterlicher Sicht sind Bodenschwellen nicht zu empfehlen. Zielführender sind Verschwenkungen oder Einengungen, die anhand der Gegebenheiten vor Ort abzuleiten sind.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der Für-Willich-Fraktion vom 17.06.2021	**Einmündungen des Radwegs auf die Büttgener Straße** Die Einmündungen des Radweges auf die Büttgener Straße beiderseits der Autobahnbrücke in Schiefbahn sollen entschärft werden. Bei einer Ortsbegehung wurde festgestellt, dass auf beiden Seiten der Autobahnbrücke der Radweg mit Einmündungen in den fließenden Verkehr endet. Hier wird eine erhebliche Gefahrenstelle für Radfahrende gesehen.	Im Rahmen des MoVe wurde eine umfassende Mängelanalyse und ein Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die Maßnahmenvorschläge sind in den Maßnahmensteckbriefen RAD 1 bis RAD 5 enthalten. Dabei wurde auch die Situation auf der Büttgener Straße untersucht, die in der Maßnahmentabelle (siehe Anlage 2.2 zum RAD 1) enthalten ist.
Antrag der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen vom 26. 06.2021	**Neue Verkehrsregelung für den Ortsteil Schiefbahn** Im Bereich der Fußgängerampel Hochstraße zwischen der Növergasse und Linsellesstraße wird eine Durchfahrtssperre vorgeschlagen, die die Straße für den Kfz-Verkehr sperrt (Ausnahme Busse, Rettungsfahrzeuge, etc.). Der Fuß- und Radverkehr ist weiterhin berechtigt die Straße zu passieren. Um Schleichverkehr zu verhindern, wird eine entsprechende Anlage im Bereich der Einfahrt in die Hubertusstraße sowie weitere Einrichtungen am Wallgraben, in der Schillerstraße und in die Bruchstraße vorgeschlagen. Die beantragte Maßnahme soll den Durchgangsverkehr durch das Ortszentrum im Bereich Kirche und Hochstraße unterbinden. Der Durchgangsverkehr wird stattdessen über den Straßenzug L382/ Linsellesstraße bzw. über die L382 und A52 umgeleitet. Hierzu folgt auf der übernächsten Seite eine Differenzkarte aus dem Verkehrsmodell, in dem die Auswirkungen aus dem hier beschriebenen Antrag auf das Schiefbahner Straßennetz dargestellt sind (s. Abb. A7.1)	Auf der Hochstraße zwischen Linsellesstraße und Willicher Straße soll der Straßenraum im Sinne von Shared Space (analog wie der Kirchplatz in Anrath) aufgewertet werden (Maßnahmensteckbrief FUSS 3). Bevor eine „härtere“ Maßnahme wie eine Durchfahrtssperre durch Abpollerung umgesetzt werden soll, soll die Wirkung eines Shared Space Bereiches auf durchfahrende Fahrzeuge in Form einer Felderhebung untersucht werden. Durchfahrtssperren sehen wir als Ultima Ratio Maßnahme.

Antrag	Antragsbeschreibung	Verortung im Bericht/ Stellungnahme
Antrag der FDP-Fraktion vom 22.07.2021	**Behebung der Mängel auf der Grabenstraße** Es wird eine zügige Neu/Umgestaltung der Grabenstraße gefordert. Die Innenstadtentwicklung ist an dieser Stelle seit langem geplant. Denkbar sind eine Verlagerung des Fuß- und Radverkehrs auf die Fahrbahn und eine Neupflanzung der Allee. Derzeit weist der Gehweg erhebliche Mängel auf und stellt insbesondere für geh- /sehbehinderte Menschen durch den stark angehobenen Gehweg Stolperfallen dar.	Die Grabenstraße wurde im Maßnahmensteckbrief FUSS 3 untersucht. Der Straßenzug soll im Sinne von Shared Space (analog wie der Kirchplatz in Anrath) aufgewertet werden (Maßnahmensteckbrief FUSS 3). Im Vordergrund steht hier vor allem die (städtebauliche) Anbindung an den Marktplatz.

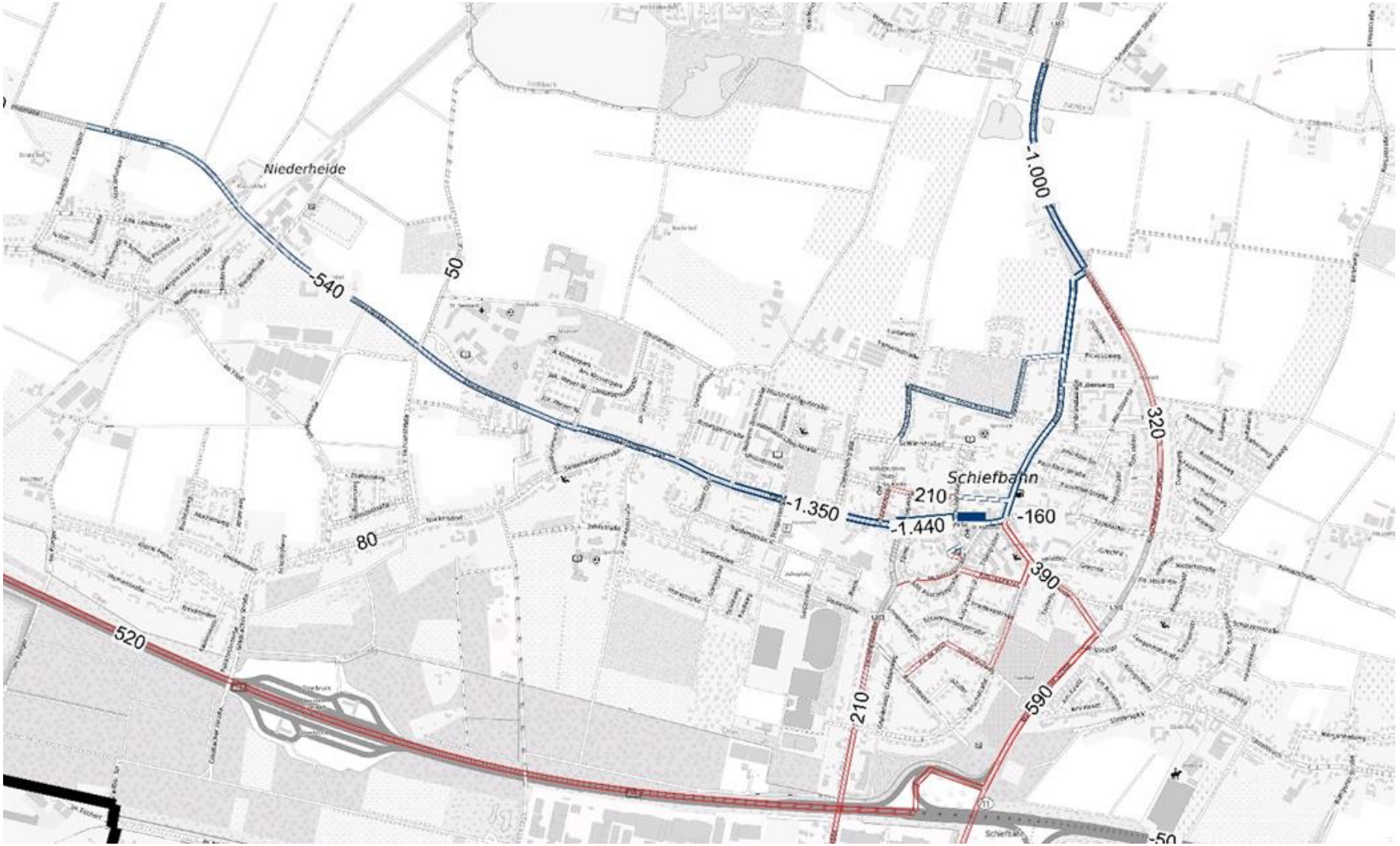


Abb. A7.1 Differenzkarte zur möglichen Durchfahrtssperre auf der Hochstraße zwischen Hubertusstraße und Növergasse mit ergänzenden Maßnahmen