



Stadt Willich

Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich

Wirkungsanalyse

Impressum

Auftraggeber:

Stadt Willich
Geschäftsbereich Stadtplanung
Rothweg 2
47877 Willich
Dipl.-Ing. Armin Printzen (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Steffen Bayerlein

Auftragnehmer:

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18

www.planersocietaet.de

Bearbeiter:

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung)
Dipl.-Ing. Jan Diesfeld
Dipl.-Ing. Thomas Mattner

Dortmund/Willich, März 2014

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	2
Tabellenverzeichnis	2
1 Aufgabenstellung und Untersuchungsraum	3
1.1 Aufgabenstellung	3
1.2 Untersuchungsraum und Ziele der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich	3
2 Ergebnisse der Bestandsanalyse.....	6
2.1 Verkehrssituation in Alt-Willich	6
2.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2013	10
2.3 Zusammenfassung der Verkehrserhebung und Kundenbefragung der Stadt Willich	13
3 Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich: Untersuchung von Planfällen.....	16
3.1 Übersicht über die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes	16
3.2 Varianten des Integrierten Handlungskonzeptes: Planfälle und Fragestellungen	18
4 Zusammenfassung und Darstellung der Vorzugsvariante	24
4.1 Zusammenfassung	24
4.2 Darstellung der Vorzugsvariante	24
Quellenverzeichnis	32

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, äußerer Ring sowie innerer Ring/Innenstadt-Karree	4
Abbildung 2: Grobkonzeption zum Brauerei-Quartier	5
Abbildung 3: Verkehrsführung in Alt-Willich, Bestandssituation MIV	7
Abbildung 4: Geschwindigkeitsregelungen und Knotenpunkte Alt-Willich, Bestandssituation MIV. 8	
Abbildung 5: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet.....	9
Abbildung 6: Zählstellen 2013	10
Abbildung 7: Analysefall 2013 mit den Zählwerten (auf 100 gerundet)	12
Abbildung 8: Radverkehrsmengen in Alt-Willich	13
Abbildung 9: Verkehrsanteile Markt, Dienstag 15.10.2013 (regnerisches Wetter).....	14
Abbildung 10: Verkehrsanteile Markt, Mittwoch 16.10.2013 (trockenes Wetter).....	14
Abbildung 11: Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich in seiner Ursprungsversion (inkl. Katharinen-Hospital) (Planfall 1a)	16
Abbildung 12: Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich nach Schließung des Katharinen-Hospitals (Planfall 1c)	17
Abbildung 13: Zusammenfassende Bewertung der Umsetzungsvarianten	24
Abbildung 14: Übersicht über die Vorzugsvariante	25
Abbildung 15: Vorzugsvariante im Vergleich zur Ursprungsversion des Integrierten Handlungskonzeptes (Variante 1c) (auf 100 gerundet)	25
Abbildung 16: Vorzugsvariante: Veränderungen der Verkehrsbelastung gegenüber 2013 (auf 100 gerundet).....	27
Abbildung 17: Vorzugsvariante: Querschnittsbelastungen auf Basis der Zählungen 2013 (auf 100 gerundet).....	29
Abbildung 18: Gestaltungsbeispiel Vorwegweisung	31
Abbildung 19: Gestaltungsbeispiel Detailwegweisung	31

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Modal-Split für Einkäufe im Bereich Markt und südl. Bahnstraße	14
Tabelle 2: Fragestellungen für die Wirkungsanalyse.....	19

1 Aufgabenstellung und Untersuchungsraum

1.1 Aufgabenstellung

Die Stadt Willich hat das Büro Planersocietät im Jahr 2013 beauftragt, die Verkehrsverhältnisse für den Rad- und Kfz-Verkehr im Bereich Alt-Willich durch Verkehrserhebungen zu erfassen und darauf basierend in einer Wirkungsanalyse Varianten/Planfälle für die Verkehrsführung des Kfz-Verkehrs mittels einer Modellrechnung zu analysieren. Die Planfälle basieren auf bestehenden Konzepten aus dem Jahr 2011, die sich umfassend mit der Verkehrssituation in Alt-Willich auseinandersetzten und Maßnahmenvorschläge und -varianten entwickelten. Hierzu gehören das „Integrierte Handlungskonzept Alt-Willich“ (vgl. Stadt Willich; Pesch Partner Architekten Stadtplaner 2011) sowie die „Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich“ (vgl. Planersocietät 2011 a).

Die wesentlichen Problemstellungen in Alt-Willich ergeben sich durch Durchgangs- und Schleichverkehre sowie durch Parksuchverkehre. Zudem werden in einigen Straßen, u.a. verkehrsberuhigten Bereichen, die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten überschritten. Des Weiteren wird insbesondere für Ortsunkundige die Orientierung und die Erreichbarkeit des Ortskerns erschwert, weil es keine einprägsamen Zufahrtsstraßen nach Alt-Willich hinein gibt.

Während der Beauftragung wurde im Herbst 2013 bekannt, dass das Katharinen-Hospital ca. Mitte 2014 schließen wird. In die Aufgabenstellung geht daher nachträglich die Analyse der verkehrlichen Auswirkungen der Krankenhausschließung ein, wobei die Nachnutzung des Geländes noch unklar ist. In die Planfälle ist zudem eine Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen einer Aufwertung des Nahversorgungszentrums im Südosten des Ortskerns zum sog. „Brauerei-Quartier“ (siehe Kapitel 1.2) einbezogen worden.

Die einzelnen Planfälle, die der Aufgabenstellung zugrunde liegen, werden im Anhang erläutert und bewertet. Eine Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse bezogen auf konkrete Fragestellungen beinhaltet Kapitel 3.2.

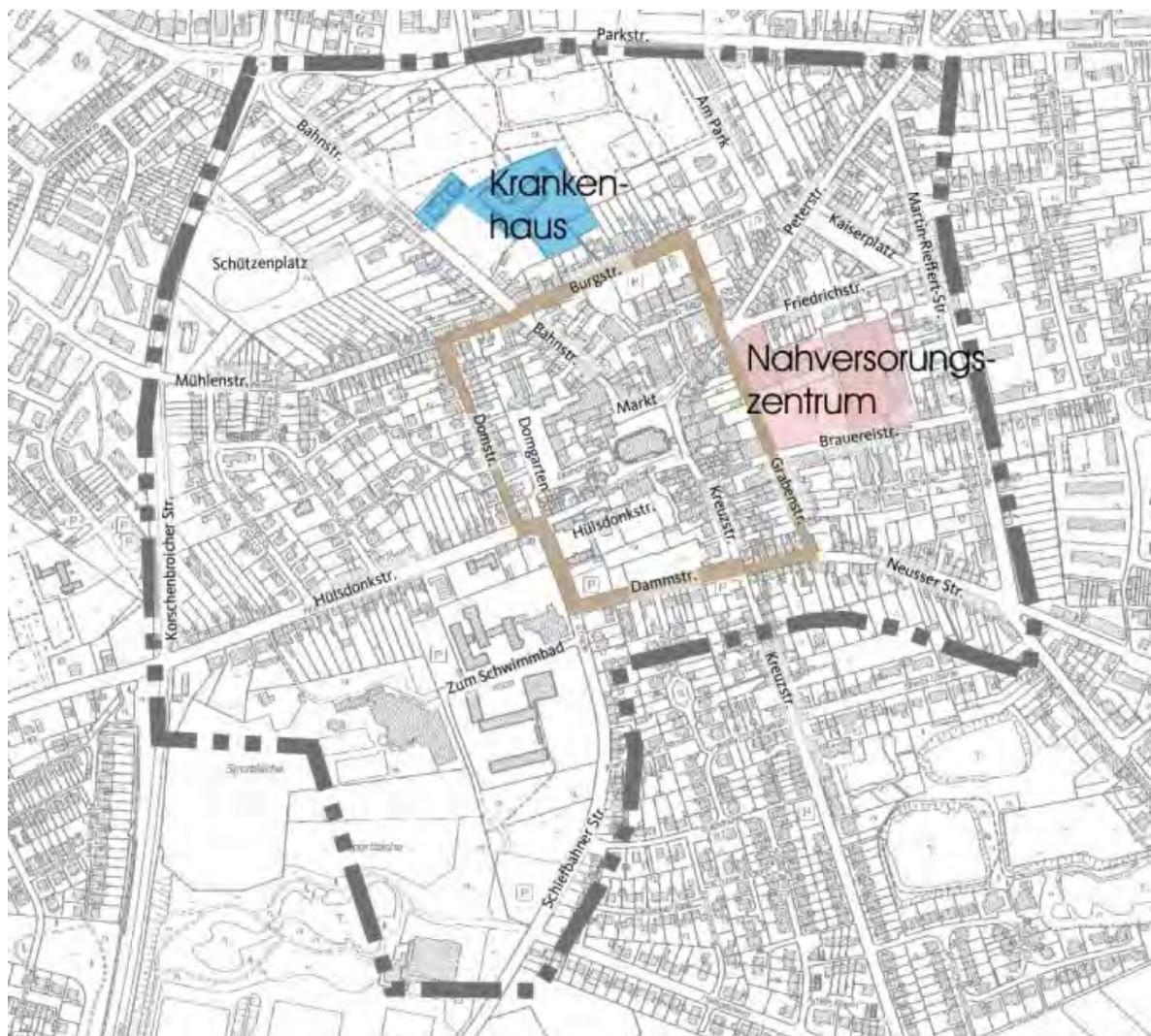
1.2 Untersuchungsraum und Ziele der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich

Das Untersuchungsgebiet umfasst überwiegend den Ortskern von Alt-Willich (siehe Abbildung 1). Die äußeren Grenzen als „äußeren Ring“ bilden im Westen die Korschenbroicher Straße, im Norden die Parkstraße und im Osten die Martin-Rieffert-Straße. Im Süden bilden das Freizeitbad „De Bütt“ sowie die Damm- und Neusser Straße den Abschluss.

Der zentrale Ortskern von Alt-Willich wird durch den „inneren Ring“ der Burgstraße im Norden, der Domstraße im Westen, der Grabenstraße im Osten sowie der Dammstraße im Süden begrenzt (siehe Abbildung 1, braune Linie). Für den Ortskern besteht das Ziel in einer Aufwertung, die eine identitätsstiftende Wirkung erzeugt und zudem zu einer verbesserten Orientierung insb. für Auswärtige beiträgt. Sowohl im Handlungs- als auch im Verkehrskonzept Alt-Willich wurde für diesen Bereich die Idee eines sog. Innenstadt-Karrees entwickelt. Ziel ist, die einbezogenen Straßen durch abweichende Gestaltungs- und/oder Ausstattungsmerkmale sowie durch abknickende Vorfahrten hervorzuheben und somit den Ortskern Alt-Willich in besonderer Weise zu kennzeichnen.

Neben der Straßengestaltung wurden in den Konzepten verkehrsorganisatorische Maßnahmen und Varianten entwickelt, die das Innenstadt-Karree unterstützen sollen. Hierzu gehören ein vollständiger Zweirichtungsverkehr auf dem inneren Ring sowie weitere Maßnahmen auf den umliegenden Straßen. Diese Maßnahmen und Varianten werden im Folgenden analysiert und bewertet.

Abbildung 1: Untersuchungsgebiet, äußerer Ring sowie innerer Ring/Innenstadt-Karree



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis Planersocietät 2011 a

Katharinen-Hospital

An der Bahnstraße im Nordwesten des Ortskerns befindet sich das Katharinen-Hospital. Das Krankenhaus soll Mitte 2014 geschlossen werden, eine Nachnutzung steht noch nicht fest. Für die Be-

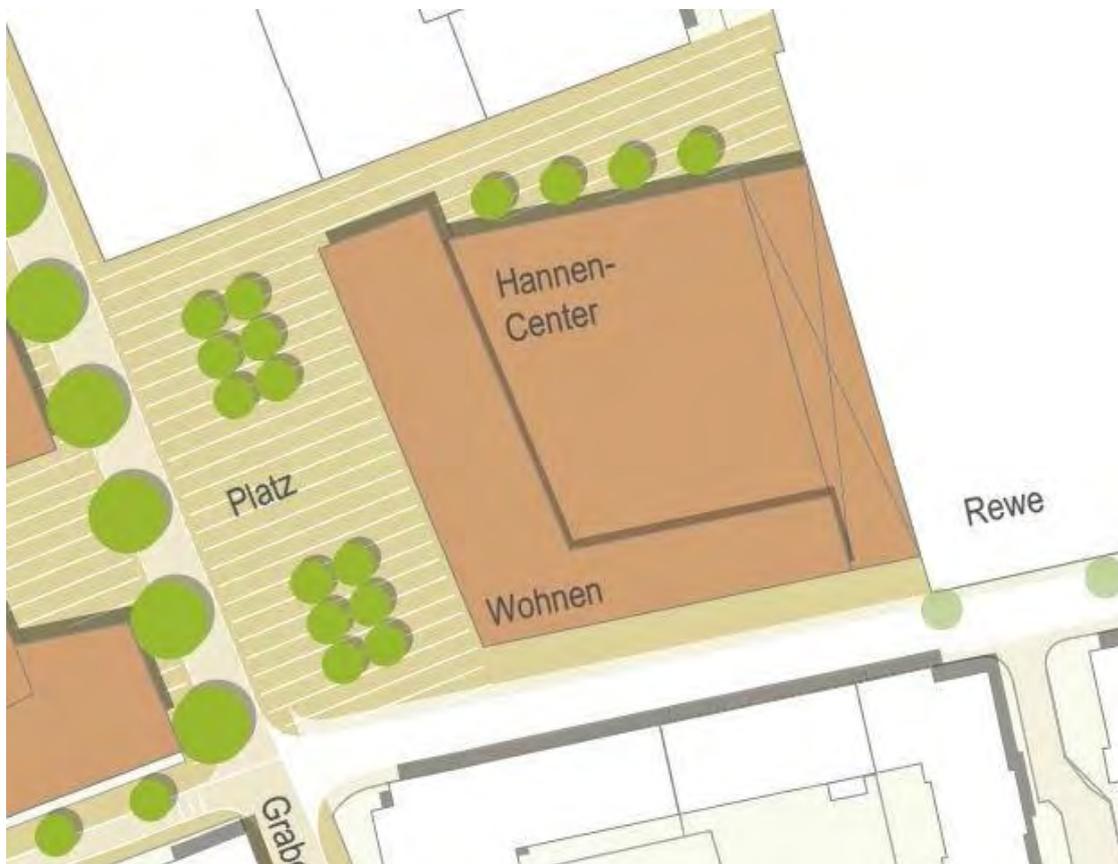
standsanalyse ist das Krankenhaus daher noch relevant. In den Planfällen wurde die Nutzung der Fläche als Krankenhaus einer möglichen Nachnutzung als Siedlungsfläche gegenübergestellt, um die verkehrlichen Auswirkungen der Schließung des Krankenhauses abschätzen zu können. Als Referenzfall für die Planfälle diente die Nachnutzung als Siedlungsfläche.

Brauerei-Quartier

Im Südosten des Ortskerns befindet sich derzeit ein Nahversorgungszentrum mit ca. 4.000 m² Verkaufsfläche. Hierzu gehören ein großflächiger Supermarkt (ca. 3.000 m²) und weitere kleinere Geschäfte des kurz- und mittelfristigen Bedarfs (ein kleinerer Supermarkt, ein Elektromarkt, ein Bäcker, Bekleidungsgeschäfte, Kiosk, Blumengeschäft). Der zentrale Parkplatz mit 192 Stellplätzen ist über eine Einfahrt an die Brauereistraße sowie über eine Ein- und Ausfahrt an die Grabenstraße angebunden.

Für das Nahversorgungszentrum ist eine Aufwertung zum sog. „Brauerei-Quartier“ in Planung (siehe Abbildung 2). Dieses schließt eine deutliche Erhöhung der Flächen für den Handel auf ca. 14.200 m² Nutzfläche mit ein. Darüber hinaus sollen ca. 1.000 m² Nutzfläche für Wohnungen realisiert werden. Der bestehende zentrale Parkplatz wird überplant und durch ein Parkdeck mit ca. 330 Stellplätzen ersetzt. Die zentrale Ein- und Ausfahrt zum Parkdeck soll den aktuellen Planungen zufolge in die Brauereistraße münden.

Abbildung 2: Grobkonzeption zum Brauerei-Quartier



Quelle: Stadt Willich; Pesch Partner Architekten Stadtplaner 2011

2 Ergebnisse der Bestandsanalyse

2.1 Verkehrssituation in Alt-Willich

Abbildung 3 und Abbildung 4 stellen die Bestandssituation zu Verkehrsregelungen und Geschwindigkeiten in Alt-Willich dar. Die Erschließungsstraßen des Ortskerns sind überwiegend in beide Richtungen befahrbar. Lediglich für die Peterstraße, den Markt sowie für die Bahnstraße existiert eine Einbahnstraßenregelung bzw. Durchfahrtsschleife. Dies hat zur Folge, dass der Zielverkehr in Richtung Krankenhaus insb. über die Straßen „Am Park“ sowie Mühlenstraße einfährt und über die Bahnstraße abgeleitet wird.

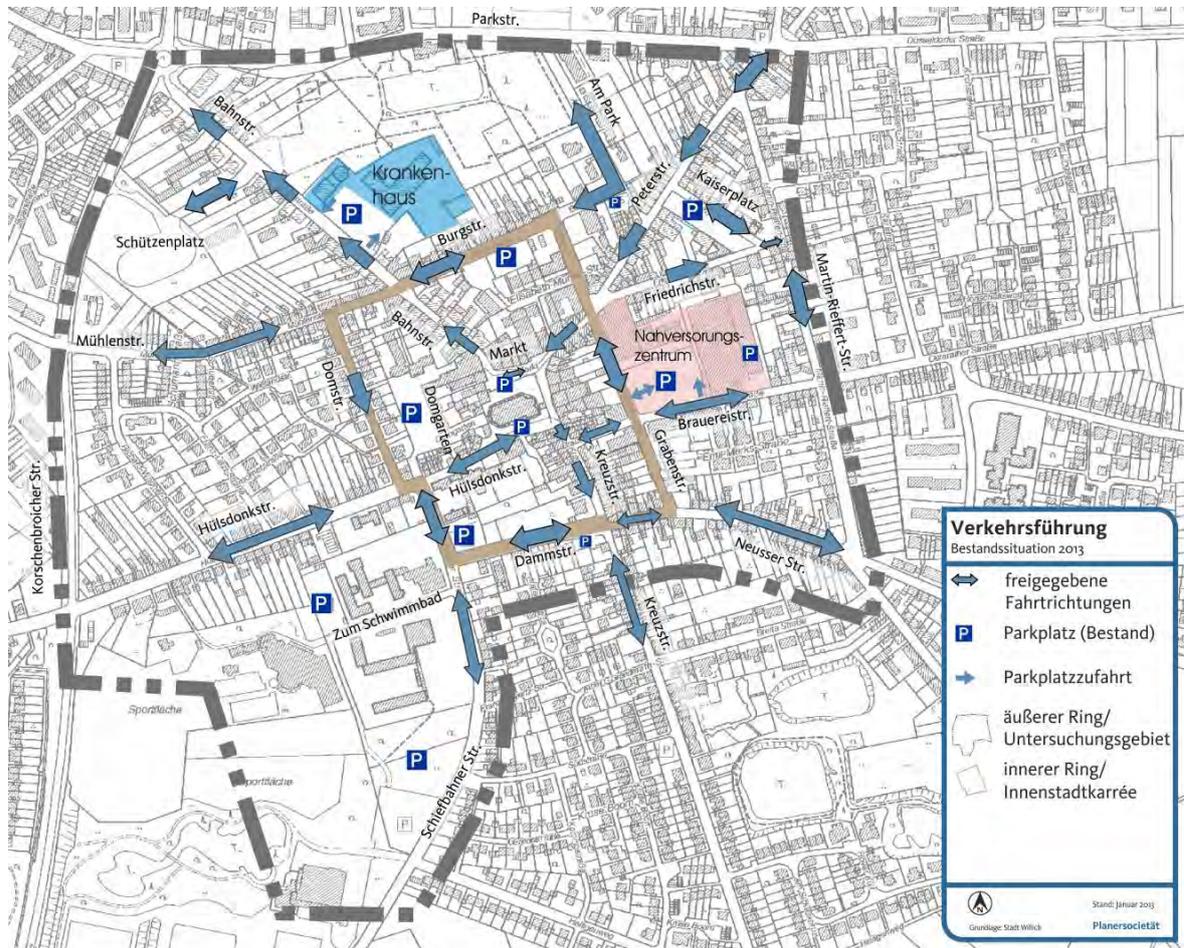
Die Erreichbarkeit des Ortskerns wird durch die oben genannten Verkehrsregelungen erschwert. Der Kreisverkehr Korschenbroicher Straße/Parkstraße ist der zentrale und einprägsamste Verkehrsknotenpunkt im Untersuchungsbereich. Aufgrund der Einbahnstraße in der Bahnstraße ist eine Zufahrt nach Alt-Willich von hier aus aber nicht möglich. Somit müssen die für Auswärtige weniger offensichtlichen Routen über die Mühlenstraße, Am Park oder über die Peterstraße gewählt werden. Der Kreisverkehr stößt bereits aktuell an seine Kapazitätsgrenzen und es kommt zu Rückstaus in die Bahnstraße. In der Mühlenstraße kommt es durch den Zweirichtungsverkehr und einseitig parkende Fahrzeuge immer wieder zu Störungen des Verkehrsflusses. Im verkehrsberuhigten Bereich der Peterstraße führt die derzeitige Einbahnstraßenregelung, wie Beobachtungen zeigen, zu Durchgangsverkehren und Überschreitungen der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit. Auch auf anderen Straßenachsen ist Durchgangsverkehr festzustellen, bspw. über die Burg- und Bahnstraße ausfahrend sowie über die Hülsdonkstraße und die Brauereistraße (siehe Abbildung 4).

Der Schützenplatz ist derzeit an die Bahnstraße angebunden und wird sowohl durch Krankenhausbesucher als auch Besucher der Innenstadt als Parkplatz genutzt. An die Korschenbroicher Straße ist er nur an die Richtung Norden verlaufende Fahrbahn mit einer Ein- und Ausfahrt angebunden. Auf der Domstraße wurde vor einigen Jahren zur Verkehrsberuhigung eine „unechte Einbahnstraße“ mit Einfahrtsverbot (Zeichen 267) Richtung Norden angeordnet. Die Kreuzstraße ist vom Markt kommend nur in Richtung Süden befahrbar.

Der Ortskern Alt-Willich ist überwiegend verkehrsberuhigt mit Tempo 30-Zonen oder –Strecken sowie mit verkehrsberuhigten Bereichen (siehe Abbildung 4). Überwiegend gilt hier somit „rechts-vor-links“. Lediglich Teile der Neusser Straße sowie der Martin-Rieffert-Straße weisen zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h auf. Auf den äußeren, übergeordneten Straßen (Parkstraße, Korschenbroicher Straße) gilt Tempo 50, südlich des Untersuchungsgebiets auf der Korschenbroicher Straße auch Tempo 70. Die Knotenpunkte an das übergeordnete Straßennetz sind mit Ausnahme der Kreuzung Parkstraße/Am Park sowie des Kreisverkehrs an der Bahnstraße per Lichtsignalanlage geregelt.

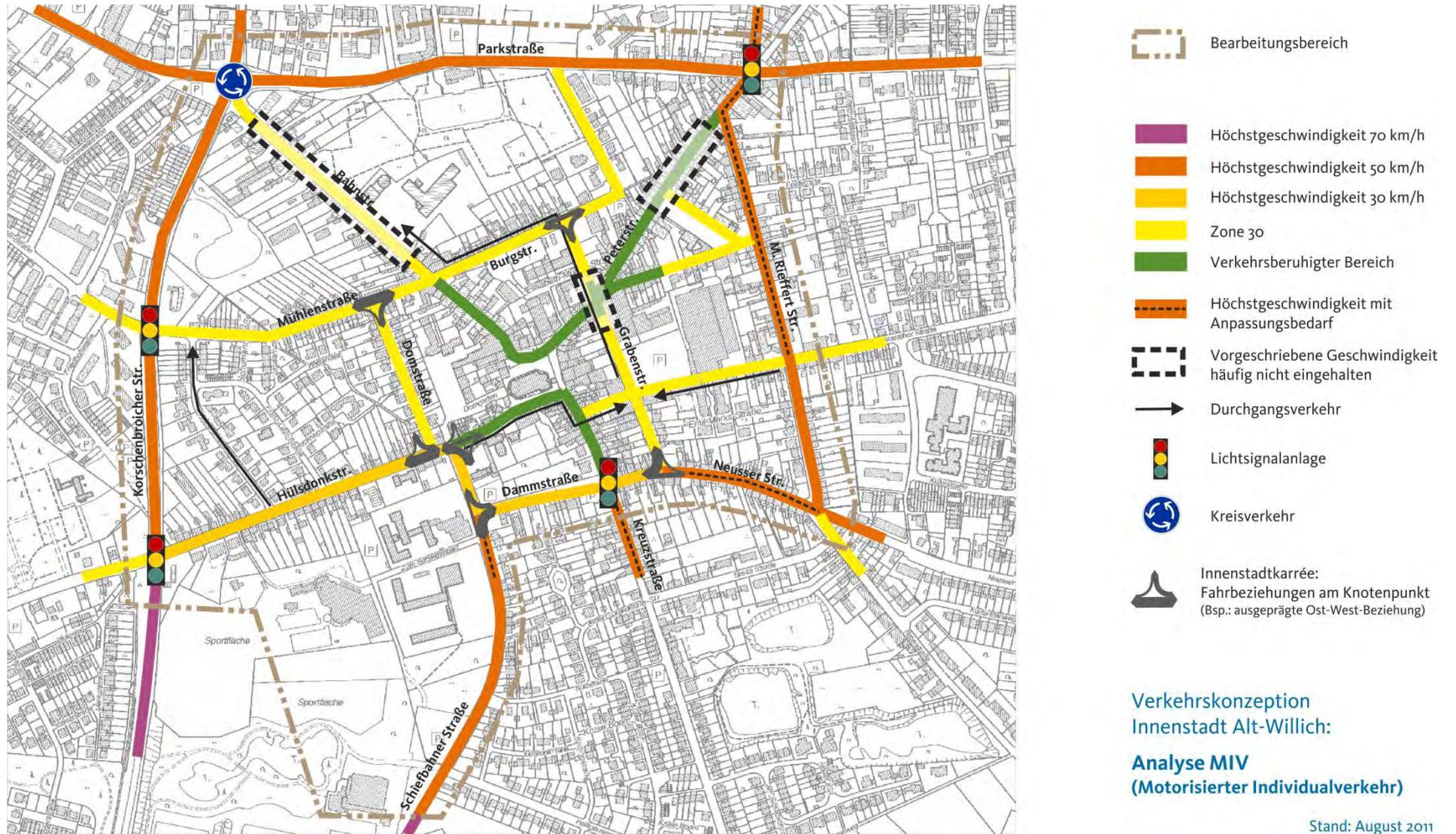
Größere Parkplätze befinden sich neben dem Schützenplatz, der jedoch nicht befestigt ist, am Domgarten, an der Burgstraße, am Kaiserplatz, am Nahversorgungszentrum sowie im Süden des Untersuchungsgebiets am Schwimmbad (siehe Abbildung 5). Entlang der Straßen in Alt-Willich befinden sich vielfach Längsstellplätze.

Abbildung 3: Verkehrsführung in Alt-Willich, Bestandssituation MIV



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage Planersocietät 2011 a

Abbildung 4: Geschwindigkeitsregelungen und Knotenpunkte Alt-Willich, Bestandssituation MIV



Quelle: Planersocietät 2011 a

Abbildung 5: Parkraumangebot im Untersuchungsgebiet

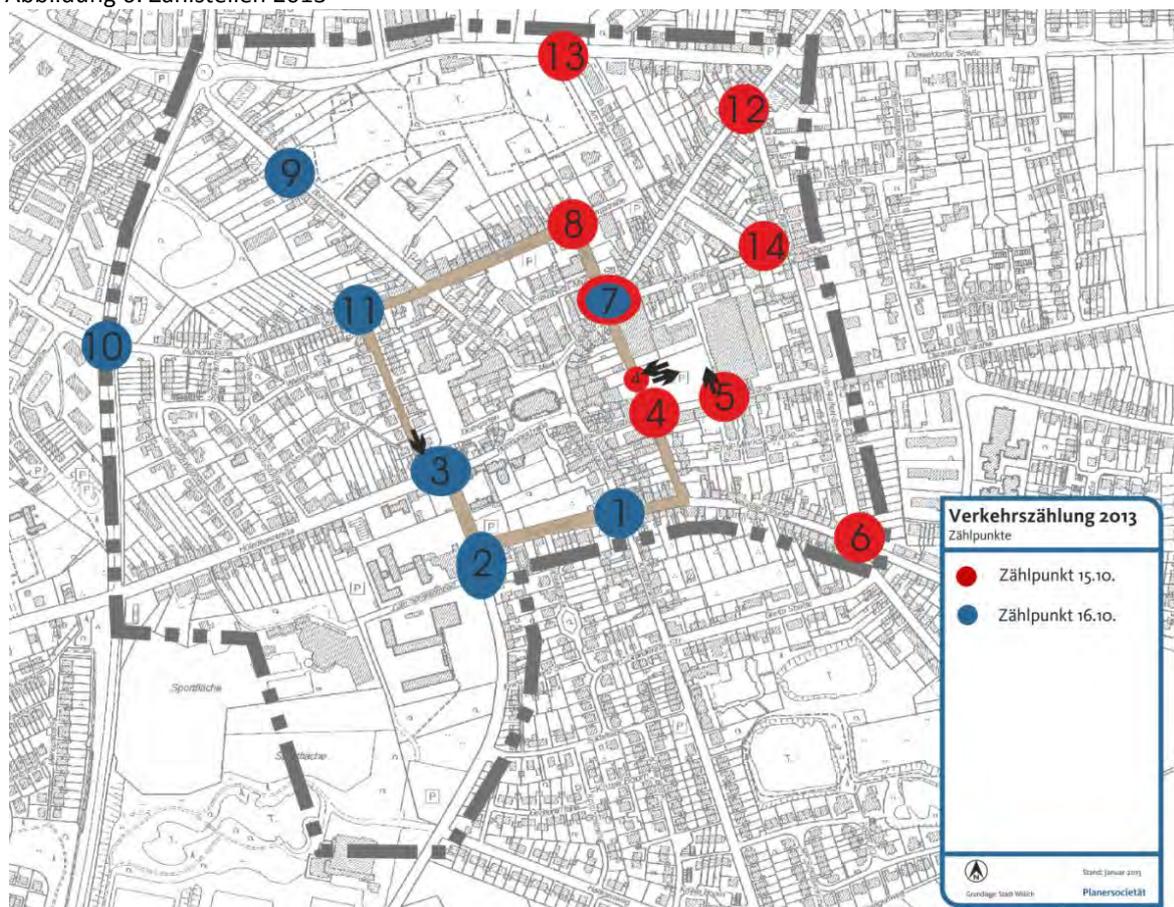


Quelle: Planersocietät 2011 a

2.2 Ergebnisse der Verkehrserhebungen 2013

Als Grundlage für das Verkehrsmodell wurden im Oktober 2013 die Kfz-Verkehrsströme an mehreren Stellen Alt-Willichs erhoben. Hierin eingeschlossen war auch eine Zählung des Radverkehrs. Die Erhebungen erfolgten am Dienstag, den 15. Oktober sowie am Mittwoch, den 16. Oktober, und somit an Normalwerktagen außerhalb von Ferienzeiten und Feiertagen. Gezählt wurde morgens von 8-11 Uhr sowie nachmittags von 15-19 Uhr.

Abbildung 6: Zählstellen 2013



Quelle: Eigene Darstellung

Der Zählpunkt 7 (Kreuzstraße/Grabenstraße/Friedrichstraße/Peterstraße) wurde sowohl am 15. als auch am 16. Oktober erhoben. Gegenüber dem Mittwoch zeigt sich hier am Dienstag eine erhöhte Verkehrsbelastung (ca. +14%). Dies ist vermutlich auf unterschiedliche Witterungsbedingungen zurückzuführen (der Dienstag war überwiegend verregnet, der Mittwoch weitestgehend trocken) und darauf, dass am Mittwoch Nachmittag viele Dienstleister, bspw. Ärzte, geschlossen haben. Während am Mittwoch Morgen nur 3% weniger Kfz gezählt wurden, waren es nachmittags 18% weniger als Dienstag.

Vermutlich witterungsbedingt war auch am Mittwoch der Rad- und Fußgängeranteil höher und der MIV-Anteil am Modal Split niedriger als am Dienstag. Diese Ergebnisse unterstützen auch Er-

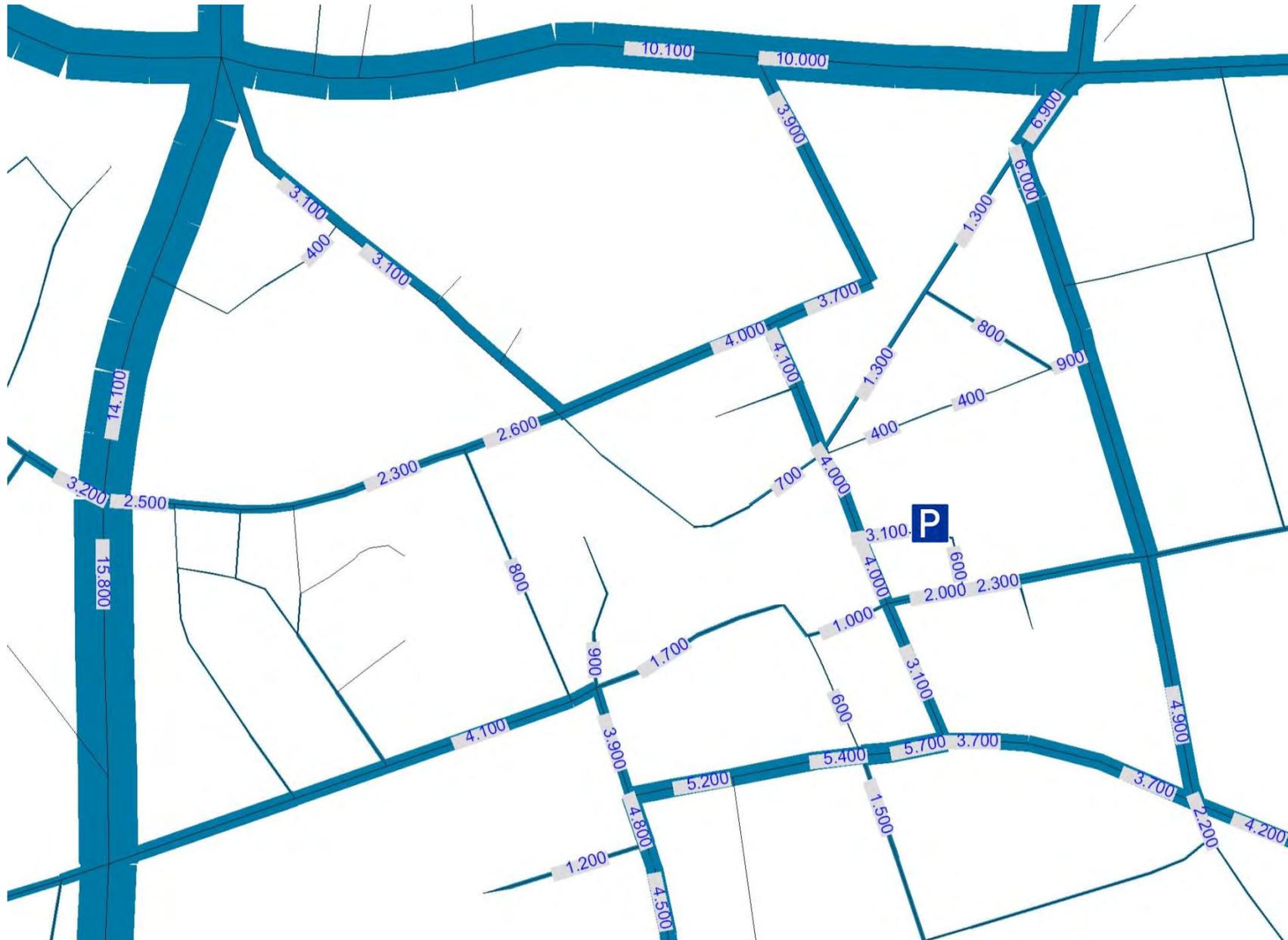
hebungen zur Fußgänger- und Kundenfrequenz sowie zum Parkdruck am Markt, welche die Stadt Willich zeitgleich durchführte (siehe Kapitel 2.3). Für den Radverkehr haben die Witterungsbedingungen an den Zähltagen zur Folge, dass die Radverkehrsmengen am Dienstag eher unterdurchschnittlich ausfallen. So wurden am Dienstag am Zählpunkt 7 30% weniger Radfahrer gezählt als am Mittwoch.

Abbildung 7 stellt die Querschnittsbelastungen für den Analysefall (Status Quo 2013) dar, die auf den Verkehrszählungen basieren und auf einen Normalwerktag hochgerechnet wurden.

Die weitaus höchsten Kfz-Belastungen treten erwartungsgemäß auf den übergeordneten Straßen (Korschenbroicher Straße, Parkstraße) auf. Im Untersuchungsgebiet ergeben sich auf den Haupterschließungsstraßen Alt-Willichs die höchsten Belastungen mit 4.000 bis zu 6.000 Kfz/Tag. Hierzu gehören die Hülsdonkstraße, die Schiefbahner Straße, die Martin-Rieffert-Straße, die obere Peterstraße und die Straße Am Park. Die Bahnstraße weist trotz ihrer Einbahnstraßenregelung eine ähnlich hohe Belastung als Ausfallstraße auf (3.100 Kfz/Tag). Die Verkehrsbeziehung über den Schützenplatz hat bisher als „Schleichweg“ keine Bedeutung. Als Erschließungsstraße von Alt-Willich spielt die Mühlenstraße eine eher untergeordnete Rolle (ca. 2.300 – 2.500 Kfz/Tag).

Die Grabenstraße sowie die Burgstraße nehmen als Teil des zukünftigen Innenstadt-Karees relativ hohe Verkehrsbelastungen auf (ca. 4.000 Kfz/Tag), was unter anderem durch den Quell- und Zielverkehr zum Nahversorgungszentrum begründet werden kann. Demgegenüber ist auf der Domstraße als „unechte Einbahnstraße“ deutlich weniger Verkehr festzustellen (ca. 800 Kfz/Tag).

Abbildung 7: Analysefall 2013 mit den Zählwerten (auf 100 gerundet)



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 8 stellt die Radverkehrsmengen im Querschnitt und hochgerechnet auf den Tag dar, die während der beiden Erhebungstage erfasst wurden. Erkennbar wird die Bedeutung der Radverkehrsachse Bahnstraße, die vermutlich von Radfahrern in Richtung Markt genutzt wird, sowie der Achsen der Martin-Rieffert-Straße, der Brauereistraße und der Hülsonkstraße. Eine ausgeprägte Funktion für den Radverkehr besitzt auch die westliche Brauereistraße mit Anschluss an die Kreuzstraße.

Abbildung 8: Radverkehrsmengen in Alt-Willich



Quelle: Eigene Darstellung

2.3 Zusammenfassung der Verkehrserhebung und Kundenbefragung der Stadt Willich

Parallel zur Verkehrszählung (siehe Kapitel 2.2) führte die Stadt Willich am 15. und 16. Oktober 2013 eine Verkehrserhebung für die Parkplätze sowie das Verkehrsgeschehen am Markt und in der südlichen Bahnstraße durch. Zudem erfolgte dort eine Kundenbefragung vor den Geschäften. Abgefragt wurde die Verkehrsmittelwahl der Kunden und im Falle einer Kfz-Nutzung der Parkort.

Die Ergebnisse zeigen, dass auf beide Erhebungstage bezogen 50% der Einkäufe mit dem Kfz erledigt werden, ca. 1/3 zu Fuß und der Rest mit dem Fahrrad. Der ÖPNV und der Bürgerbus haben hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl der Kunden eine untergeordnete Bedeutung.

Die Verkehrsmittelwahl der Kunden zeigt sich witterungsabhängig (siehe Tabelle 1). Der Kfz-Anteil an den Kundenverkehren liegt am verregneten Dienstag um 19% höher als am trockenen Mittwoch. Ähnliche Ergebnisse zeigen auch die Verkehrszählungen in Alt-Willich (siehe Kapitel 2.2).

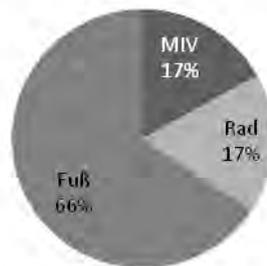
Tabelle 1: Modal-Split für Einkäufe im Bereich Markt und südl. Bahnstraße

Erhebungstag	Wetter	Kfz/mot. 2-Rad	Fahrrad	zu Fuß	Bus	Bürgerbus
Dienstag, 15.10.2013	regnerisch	57%	9%	9%	1%	0%
Mittwoch, 16.10.2013	trocken	38%	16%	16%	1%	0%

Quelle: Stadt Willich - Erhebungen aus dem Oktober 2013, Eigene Darstellung

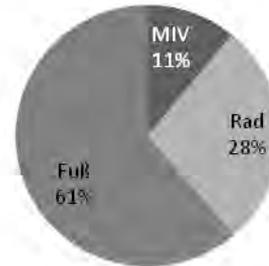
Neben der Befragung der Kunden zur Verkehrsmittelwahl wurden Verkehrsbeobachtungen zum Fuß- und Radverkehr durchgeführt und der Fuß- und Radverkehr zahlenmäßig erfasst. Die Auswertung zum Modal-Split – als Bemessungsgrundlage für den MIV dienen die Werte aus der Verkehrserhebung zum Kfz-Verkehr (siehe Kapitel 2.2) – zeigen, dass der MIV auf dem Markt eine untergeordnete Rolle spielt und wesentlich mehr Verkehrsbewegungen per Rad/zu Fuß stattfinden (siehe Abbildung 9 und Abbildung 10).

Abbildung 9: Verkehrsanteile Markt, Dienstag 15.10.2013 (regnerisches Wetter)



Quelle: Stadt Willich

Abbildung 10: Verkehrsanteile Markt, Mittwoch 16.10.2013 (trockenes Wetter)



Quelle: Stadt Willich

Die Erhebung des Parkortes der Autofahrer stellt heraus, dass die Kunden nah an den Geschäften parken bzw. parken möchten. Von Bedeutung sind die Parkplätze südlich der Kirche/Volksbank, der Parkplatz des Geschäftes Erren und die Parkplätze am Markt. Die Parkplätze Domgarten und REWE, insbesondere der Parkplatz Burgstraße, besitzen bezogen auf den Standort Markt eine untergeordnete Rolle, obwohl sie, wie Befragungen aus der „Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich“ (vgl. Planersocietät 2011a) ergaben, zumeist über freie Kapazitäten verfügen.

Parallel zu den Verkehrszählungen fand auf dem Markt eine Beobachtung der Parkvorgänge auf dem Markt sowie der Marktfläche statt (10 Stellplätze). Insgesamt ergibt sich eine hohe Auslastung der Stellplätze. Sie waren dienstags im Durchschnitt zu 86 %, mittwochs zu 83 % voll belegt. Insbesondere mittwochs nachmittags zeigt sich eine geringere Auslastung gegenüber dem Dienstag Nachmittag. Der leicht erhöhte Parkdruck dienstags lässt sich möglicherweise durch zwei (illegale) Dauerparker auf den Stellflächen, den witterungsbedingt erhöhten Kfz-Anteil am Modal Split sowie durch die abweichenden Öffnungszeiten der Dienstleister (bspw. haben Ärzte mittwochs geschlossen) erklären.

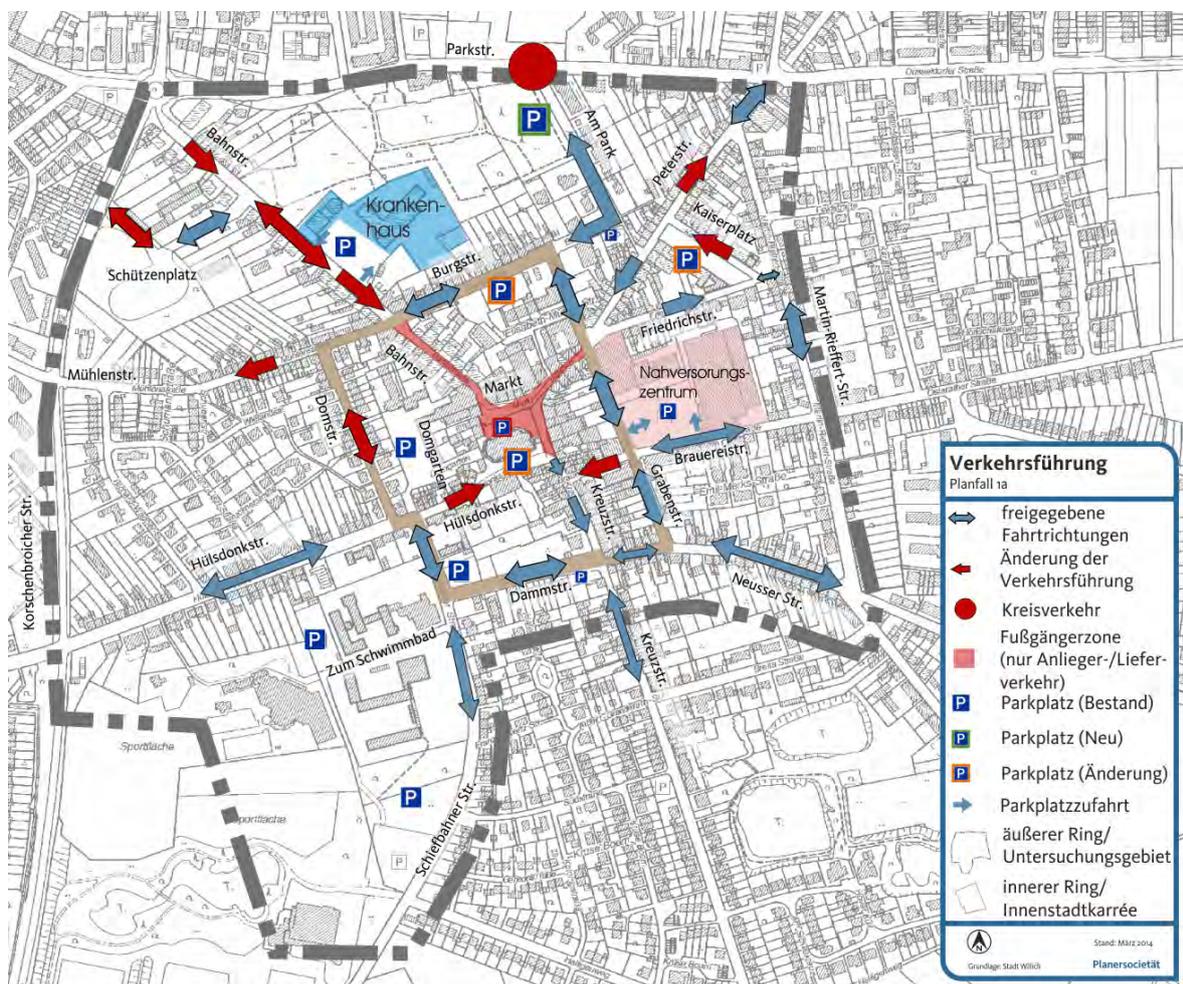
Aus den Ergebnissen der oben dargestellten Befragungs- und Erhebungsergebnisse leitet die Stadt Willich mögliche Parksuchverkehre ab, die sich aus der Attraktivität der Stellplätze am Markt ergeben. Anscheinend werden diese am nächsten zu den Geschäften gelegenen Stellplätze prioritär

aufgesucht. Diese Erkenntnisse spiegeln durchaus ein typisches Verhalten von Autofahrern wider. So werden erfahrungsgemäß zumeist die Parkplätze angefahren, die am nächsten zum jeweiligen Ziel liegen, sofern sich durch Parkgebühren keine Unterschiede in den Kosten ergeben. Bei einer Vollbelegung der Stellplätze entsteht somit ein Parksuchverkehr am Markt sowie in den umliegenden Straßen, der sich durch eine direkte Anfahrt der sich in der Nähe befindlichen, zumeist freien Parkplätze (bspw. Burgstraße) vermeiden ließe. Die Einrichtung einer Fußgängerzone Am Markt verhilft somit dazu, den Parksuchverkehr in Willich zu mindern und den Fuß- und Radverkehr, der ohnehin am Markt dominiert, zu stärken.

3 Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich: Untersuchung von Planfällen

3.1 Übersicht über die Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes

Abbildung 11: Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich in seiner Ursprungsversion (inkl. Katharinen-Hospital) (Planfall 1a)



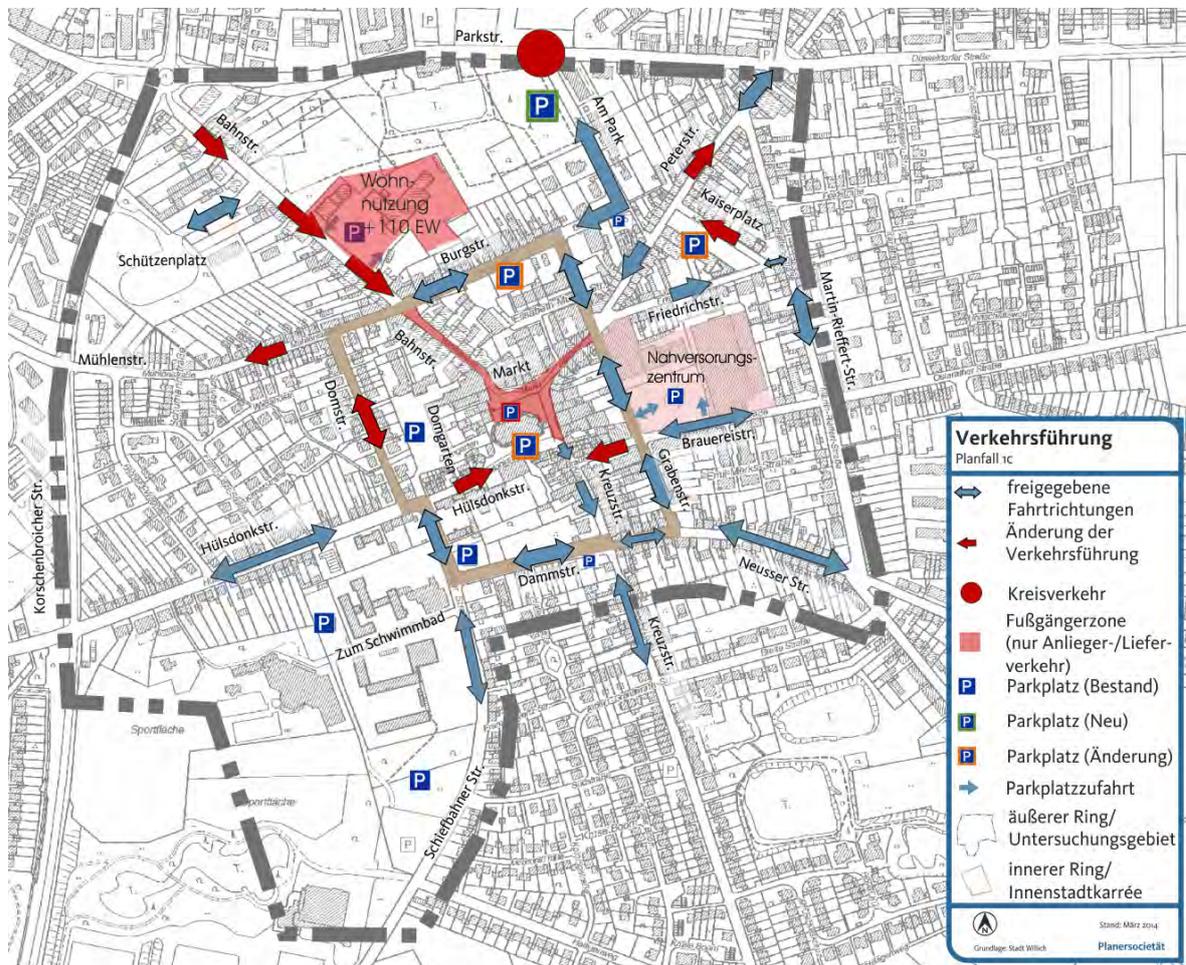
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 11 stellt das Integrierte Handlungskonzept für Alt-Willich dar, wie es in der gleichnamigen Handlungskonzeption aus dem Jahr 2011 herausgearbeitet wurde (vgl. Stadt Willich; Pesch Partner Architekten Stadtplaner 2011) (sog. Planfall 1a).

Aufgrund der feststehenden Schließung des Katharinen-Hospitals ca. Mitte 2014 wurde das Konzept angepasst: Für die freiwerdende Fläche wurde eine Nachnutzung als Wohngebiet angenommen (ca. 110 Einwohner). In diesem Zusammenhang entfällt auch der ursprünglich angedachte Ausbau des Schützenplatzes und der mittleren Bahnstraße, der die Erschließung des Krankenhauses

ses verbessern sollte. Das in Abbildung 12 dargestellte Integrierte Handlungskonzept nach Schließung des Katharinen-Hospitals (sog. Planfall 1c) stellt die Grundlage dar, auf deren Basis weitere Varianten/Planfälle untersucht werden.

Abbildung 12: Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich nach Schließung des Katharinen-Hospitals (Planfall 1c)



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahmen und Ziele des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich

Das Konzept zielt auf eine Herausbildung des Innenstadt-Karrees ab und soll dazu verhelfen, die Durchgangsverkehre soweit wie möglich zu reduzieren. Für die Domstraße ist die Aufhebung der „unechten Einbahnstraße“ angedacht, sodass das Innenstadt-Karree vollständig in beide Richtungen befahrbar wird.

Auf der Mühlenstraße wird eine Einbahnstraße stadtauswärts eingerichtet. Diese dient u.a. als Ausfahrt des Innenstadt-Karrees und wird auch vor dem Hintergrund vorgeschlagen, dass die Mühlenstraße in Teilabschnitten dauerhaft einseitig beparkt wird, was im Zweirichtungsverkehr den Verkehrsfluss beeinträchtigt.

Zur Unterbindung von Durchgangsverkehren zwischen der Grabenstraße und der Hülsdonkstraße sieht das Konzept Einbahnstraßen in der östlichen Hülsdonkstraße sowie in der Brauereistraße westlich der Grabenstraße vor. Ebenfalls zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs wird die Ver-

kehrsführung in der Peterstraße nördlich des Kaiserplatzes gedreht und am Kaiserplatz eine Einbahnstraße eingerichtet.

Das Integrierte Handlungskonzept Alt-Willich, abgewandelt um die Nachnutzung des Krankenhauses als Wohngebiet sowie ohne einen Ausbau des Schützenplatzes und der mittleren Bahnstraße für den Zweirichtungsverkehr, beinhaltet im Einzelnen folgende verkehrsrelevante Maßnahmen:

- Drehung der Einbahnstraße Bahnstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (stadtauswärts) in der Mühlenstraße ab Domstraße
- Aufhebung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (ostwärts) in der Hülsdonkstraße ab Schiefbahner Straße
- Anordnung einer Einbahnstraße (westwärts) in der Brauereistraße ab Grabenstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (nordwestwärts) am Kaiserplatz
- Umdrehung der Einbahnstraße Peterstraße zwischen Kaiserplatz und Martin-Rieffert-Straße
- Einrichtung einer Fußgängerzone Am Markt sowie in der südlichen Bahnstraße mit Ausnahmeregelungen für den Bürgerbus und die Liefer- und Anliegerverkehre.
- Entfall der 10 Stellplätze am Markt, Ersatzkapazitäten an der Hülsdonkstraße südlich der Kirche
- Neuer Parkplatz Am Park (15 Stellplätze)
- Im Rahmen der konkreten Ausbauplanung befinden sich 33 Stellplätze im Bereich Kaiserplatz sowie 7 Stellplätze in der Friedrichstraße
- Bei der konkreten Ausbauplanung soll im Bereich Kaiserplatz/ Friedrichstraße die T-30-Regelung bestehen bleiben.
- Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Am Park/Parkstraße
- Annahme einer Wohnnutzung für das Gelände des schließenden Krankenhauses

3.2 Varianten des Integrierten Handlungskonzeptes: Planfälle und Fragestellungen

Im folgenden Kapitel werden auf Basis des in Kapitel 3.1 vorgestellten Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich (nach Schließung des Katharinen-Hospitals) mögliche Umsetzungsvarianten untersucht. Hierzu wurden 11 Planfälle entwickelt.

Mit den Planfällen sollen die in Tabelle 2 aufgelisteten Fragestellungen beantwortet werden. Im folgenden Teil des Kapitels werden die Ergebnisse zusammengefasst. Eine detaillierte Darstellung der einzelnen Planfälle mit den zugehörigen Fragestellungen befindet sich im Anhang.

Tabelle 2: Fragestellungen für die Wirkungsanalyse

Fragestellung
1. Welche Auswirkungen hat die Schließung des Krankenhauses auf den Verkehr?
2. Welche Auswirkungen hat die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich auf die Verkehrssituation?
3. Sind zukünftig zur Anbindung des Wohngebietes ein Zweirichtungsverkehr in der mittleren Bahnstraße sowie ein Ausbau des Schützenplatzes notwendig?
4. Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird?
5. Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird und der Zweirichtungsverkehr in der Mühlenstraße beibehalten wird?
6. Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraßenregelung“ in der Domstraße beizubehalten?
7. Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraße“ in der Domstraße zu ändern?
8. Ist die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Mühlenstraße sinnvoll?
9. Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken?
10. Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken, wenn die Domstraße als „unechte Einbahnstraße“ bestehen bleibt?
11. Welche Auswirkungen hätte eine Weiterentwicklung des bestehenden Nahversorgungszentrums zum „Brauerei-Quartier“?

Weil die Ansiedlung des Brauerei-Quartiers nicht in einem Zusammenhang mit den anderen Planfällen steht, wird sie von den Variantenüberlegungen losgelöst betrachtet. Die Verkehrsführung gleicht dabei dem in Kapitel 3.1 vorgestellten Handlungskonzept nach Schließung des Krankenhauses (Planfall 1c).

Fragestellungen und Bewertung der Planfälle

Frage 1 (siehe Anhang I): Welche Auswirkungen hat die Schließung des Krankenhauses auf den Verkehr?

Eine Schließung des Krankenhauses wird – je nach Nachnutzung – voraussichtlich zu einer Verringerung der Verkehrsbelastung in Alt-Willich führen. Dies vor allem auf der Bahnstraße und auf der Mühlenstraße, da über beide Straßen derzeit der größte Teil des Verkehrs des Katharinen-Hospitals abgewickelt wird. Im Rahmen konkreter Planungen für die Fläche sind die verkehrlichen Wirkungen der Nachnutzung im Detail zu prüfen. Für die weiteren Planfalluntersuchungen wurden für die Fläche Wohnungen (zus. ca. 110 Einwohner) angenommen.

Frage 2 (siehe Anhang II): Welche Auswirkungen hat die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich auf die Verkehrssituation?

Die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich (siehe Planfall 1c in Kapitel 3.1) bewirkt eine Verbesserung der Verkehrssituation und Abnahmen der Verkehrsbelastung auf vielen Straßen. Deutliche Entlastungen betreffen die Bahnstraße, die Mühlenstraße und die Burgstraße. Des Weiteren werden durch die Einbahnstraßenregelungen Durchgangsverkehre auf der Peterstraße sowie über die Achse Hülsdonkstraße – Brauereistraße unterbunden. Parksuchverkehre, die bisher durch Stellplätze am Markt entstehen, entfallen durch deren Verlagerung.

Auf einigen Straßen sind nach Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes Mehrverkehre zu erwarten. Dies betrifft insbesondere die nun in Gegenrichtung vollständig befahrbare Domstraße und des Weiteren die Kreuzstraße sowie die Dammstraße. Die Zunahmen der Verkehrsbelastung sind aber für die betroffenen Straßen als verträglich einzustufen.

Die Drehung der Bahnstraße verbessert die Orientierung und die Erreichbarkeit insb. für Auswärtige, da über den zentralen Verkehrsknotenpunkt des Kreisverkehrs Korschenbroicher Str./Parkstr. eine direkte Zufahrt in den Ortskern geschaffen wird. Zudem entfallen Stauungen im Bereich des Kreisverkehrs. Auch die Ausbildung des Innenstadt-Karrees im Zweirichtungsverkehr verbessert die Einprägsamkeit des Verkehrssystems.

In der Gesamtbetrachtung wird durch die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes die Verkehrssituation verbessert. Die Umsetzung ist grundsätzlich zu empfehlen, wobei es zusätzliche Umsetzungsvarianten gibt (s.u.).

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Umsetzung des Handlungskonzeptes (Variante 1c)	++	++	++	+++	+++	++

Frage 3 (siehe Anhang III): Sind zukünftig zur Anbindung des Wohngebietes ein Zweirichtungsverkehr in der mittleren Bahnstraße sowie ein Ausbau des Schützenplatzes notwendig?

Ein Ausbau der Verbindung Schützenplatz mit einem Zweirichtungsverkehr in der mittleren Bahnstraße hat zwar positive, aber nur geringe Wirkungen und ist für die verkehrliche Funktionsfähigkeit des Integrierten Handlungskonzeptes unbedeutend. Die Maßnahme wurde hinsichtlich der Verkehre des Krankenhauses entwickelt und ist mit dessen Schließung von geringer Bedeutung. Ihr Nutzen ist in Anbetracht der möglichen Herstellungskosten als eher kritisch einzuschätzen.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Ausbau Schützenplatz/Bahnstr. (Variante 1b)	++(+)	++(+)	++	+++	+++	++(+)

Frage 4 (siehe Anhang IV): Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird?

Eine Beibehaltung der Einbahnstraße Bahnstraße erzeugt Verlagerungseffekte, die der Mühlenstraße zu Gute kommen, aber Verkehr auf die Bahnstraße, die Burgstraße und die Straße Am Park verlagern. Die Bedeutung dieser Verlagerungseffekte ist aber gering.

Schwerwiegender sind die Folgen hinsichtlich der Orientierung. Aus Richtung des Kreisverkehrs gibt es wie aktuell keine offensichtliche Zufahrt zum Ortskern. Da dieser über die Mühlenstraße, die in dieser Variante zur Einbahnstraße wird, auch nicht erreicht werden kann, verschlechtert sich die Erreichbarkeit Alt-Willichs sogar. Variante 2a kann daher nicht empfohlen werden.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Drehung der Bahnstraße (Variante 2a)	++	+	++	o	--	+

Frage 5 (siehe Anhang V): Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird und der Zweirichtungsverkehr in der Mühlenstraße beibehalten wird?

Wird die Verkehrsführung der Bahnstraße nicht gedreht und zusätzlich der Zweirichtungsverkehr in der Mühlenstraße beibehalten, hat dies eher unbedeutende Verkehrsverlagerungen zur Folge, eröffnet aber zusätzliche Wege für den Durchgangsverkehr. Wie bei Variante 2a (siehe Frage 4) wirkt die fehlende Drehung der Bahnstraße sehr nachteilig hinsichtlich der Orientierung. Zwar ist aufgrund der in beide Richtungen zu befahrenden Mühlenstraße keine Verschlechterung der Erreichbarkeit festzustellen, jedoch treten durch den Gegenverkehr weiterhin Probleme im Verkehrsfluss in der Mühlenstraße auf. Variante 2b ist für eine Umsetzung nicht zu empfehlen.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Drehung der Bahnstraße, keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 2b)	++	+	+	o	o	+

Frage 6 (siehe Anhang VI): Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraßenregelung“ in der Domstraße beizubehalten?

Eine Beibehaltung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße besitzt nicht den Vorteil der Ausbildung eines Innenstadt-Karrees, das in zwei Richtungen befahren werden kann. Die positiven Auswirkungen auf die Orientierung und die Erreichbarkeit sind demnach geringer.

Sie unterbindet aber im Vergleich zu anderen Umsetzungsvarianten Durchgangsverkehr in Süd-Nord-Richtung (bspw. Hülsdonkstr. – Domstr. – Burgstr.). Diese Fahrzeuge werden auf unsensible Routen unter Benutzung der Korschenbroicher Straße verlagert. Die Maßnahme ist aufgrund dieser Verlagerungseffekte, die den Ortskern Alt-Willich entlasten, eine empfehlenswerte Umsetzungsvariante. Eine Drehung der „unechten Einbahnstraße“ erzeugt aber noch größere Wirkungen (siehe Frage 7, Planfall 3b).

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Änderung der Domstraße (Variante 3a)	+++	++	+++	++	++	+++

Frage 7 (siehe Anhang VII): Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraße“ in der Domstraße zu ändern?

Eine umgedrehte „unechte Einbahnstraße“ in der Domstraße führt zu einer Verlagerung der Verkehre von der Dom- und Bahnstraße auf die Korschenbroicher Straße, die Hülsdonker Straße sowie im Osten auf die Martin-Rieffert-Straße, die Neusser Straße und die Dammstraße. Durch die entgegengesetzten Einbahnstraßen der Bahnstraße und der Domstraße wird der Durchgangsverkehre sowohl in Nord-Süd- als auch in Süd-Nord-Richtung unterbunden und auf die Korschenbroicher Straße verlagert. Diese Wirkung ist als äußerst positiv einzuschätzen

Hinsichtlich der Orientierung und der Erreichbarkeiten ist diese Variante ähnlich zu bewerten wie Planfall 3a (siehe Frage 6). Für den Kreisverkehr verstärken sich die positiven Wirkungen durch die weitere Entlastung der Bahnstraße vom Kfz-Verkehr.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Drehung der Verkehrsregelung Domstraße (Variante 3b)	+++	++(+)	++++	++	++	+++(+)

Frage 8 (siehe Anhang VIII): Ist die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Mühlenstraße sinnvoll?

Die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs auf der Mühlenstraße (Planfall 4) hat bei der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes eine geringe verkehrliche Bedeutung. Die Verkehrseffekte sind relativ gering und nur eine geringe Anzahl Fahrzeuge wird auf die Mühlenstraße verlagert.

Vor dem Hintergrund, dass die Straße relativ eng ist und einseitig geparkt wird, kann eine Einbahnstraße jedoch den Verkehrsfluss erhöhen. Die Einbahnstraße in der Mühlenstraße ist daher zu empfehlen, ein Zweirichtungsverkehr aber eine mögliche Option, wenn sich nach Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes hierfür zwingende Gründe ergeben.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 4)	++	++	++	+++	+++	++

Frage 9 (siehe Anhang IX): Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken?

Eine Zweirichtungs-Öffnung der Kreuzstraße zwischen der Brauerei- und Hülsdonkstraße verringert für wenige Autofahrer, die als Ziel die Parkplätze südlich der Kirche haben, die Umwegfahrten und verbessert somit zusätzlich, aber in geringem Umfang, die Erreichbarkeit sowie die Orientierung in Alt-Willich. Sie hat aber keine hervorgehobene verkehrliche Bedeutung für das Integrierte Handlungskonzept.

Diesen Vorteilen stehen aber auch Nachteile gegenüber. Durch die Zweirichtungsöffnung der Kreuzstraße werden Parksuchverkehre gefördert, indem Fahrzeuge in den Bereich südlich der Kirche einfahren, dort bei einer Vollbelegung der Stellplätze wenden und wieder über die Kreuzstraße ausfahren.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße (Variante 5a)	+(+)	++	++	+++(+)	+++(+)	+(+)

Frage 10 (siehe Anhang X): Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken, wenn die Domstraße als „unechte Einbahnstraße“ bestehen bleibt?

Eine zusätzliche Beibehaltung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße kombiniert die Vorteile der besseren Erreichbarkeit der Stellplätze südlich der Kirche mit der Unterbindung des Durchgangsverkehrs in der Domstraße. Zusatzbelastungen durch Parksuchverkehre südlich der Kirche (siehe Frage 9, Variante 5a) sind aber auch hier wahrscheinlich. Die insgesamt eher gute Bewertung dieser Variante ist auf die Effekte zurückzuführen, die durch die Beibehaltung der unechten Einbahnstraße Domstraße entstehen (siehe Frage 6, Planfall 3a).

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße ohne Änderung Domstraße (Variante 5b)	++(+)	++	+++	+++(+)	+++(+)	+++(+)

Frage 11 (siehe Anhang XI): Welche Auswirkungen hätte eine Weiterentwicklung des bestehenden Nahversorgungszentrums zum „Brauerei-Quartier“?

Ein Ausbau des Nahversorgungszentrums Alt-Willich zum „Brauerei-Quartier“ bewirkt eine Erhöhung des Quell- und Zielverkehrs in Alt-Willich. Erfolgt die Anbindung wie geplant im Bereich der Martin-Rieffert-Straße, ist auf Basis der Modellberechnungen eine Kanalisierung der Verkehrsströme auf die Martin-Rieffert-Straße, die Parkstraße und die Neusser Straße zu prognostizieren. Dies hat positive Auswirkungen auf den Ortskern Willich. Sollte das Brauerei-Quartier realisiert werden, ist daher eine zentrale Anbindung an die östliche Brauereistraße oder an die Martin-Rieffert-Straße zu empfehlen.

4 Zusammenfassung und Darstellung der Vorzugsvariante

4.1 Zusammenfassung

In Kapitel 3 wurden verschiedene Umsetzungsvarianten des Integrierten Handlungskonzeptes Alt-Willich anhand von Fragestellungen untersucht und bewertet. Die Ergebnisse sind in Abbildung 13 zusammengefasst.

Abbildung 13: Zusammenfassende Bewertung der Umsetzungsvarianten

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkerssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Umsetzung des Handlungskonzeptes (Variante 1c)	++	++	++	+++	+++	++
Ausbau Schützenplatz/Bahnstr. (Variante 1b)	++(+)	++(+)	++	+++	+++	++(+)
keine Drehung der Bahnstraße (Variante 2a)	++	+	++	o	--	+
keine Drehung der Bahnstraße, keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 2b)	++	+	+	o	o	+
keine Änderung der Domstraße (Variante 3a)	+++	++	+++	++	++	+++
Drehung der Verkehrsregelung Domstraße (Variante 3b)	+++	++(+)	++++	++	++	+++(+)
Keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 4)	++	++	++	+++	+++	++
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße (Variante 5a)	+(+)	++	++	+++(+)	+++(+)	+(+)
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße ohne Änderung Domstraße (Variante 5b)	++(+)	++	+++	++(+)	++(+)	++(+)

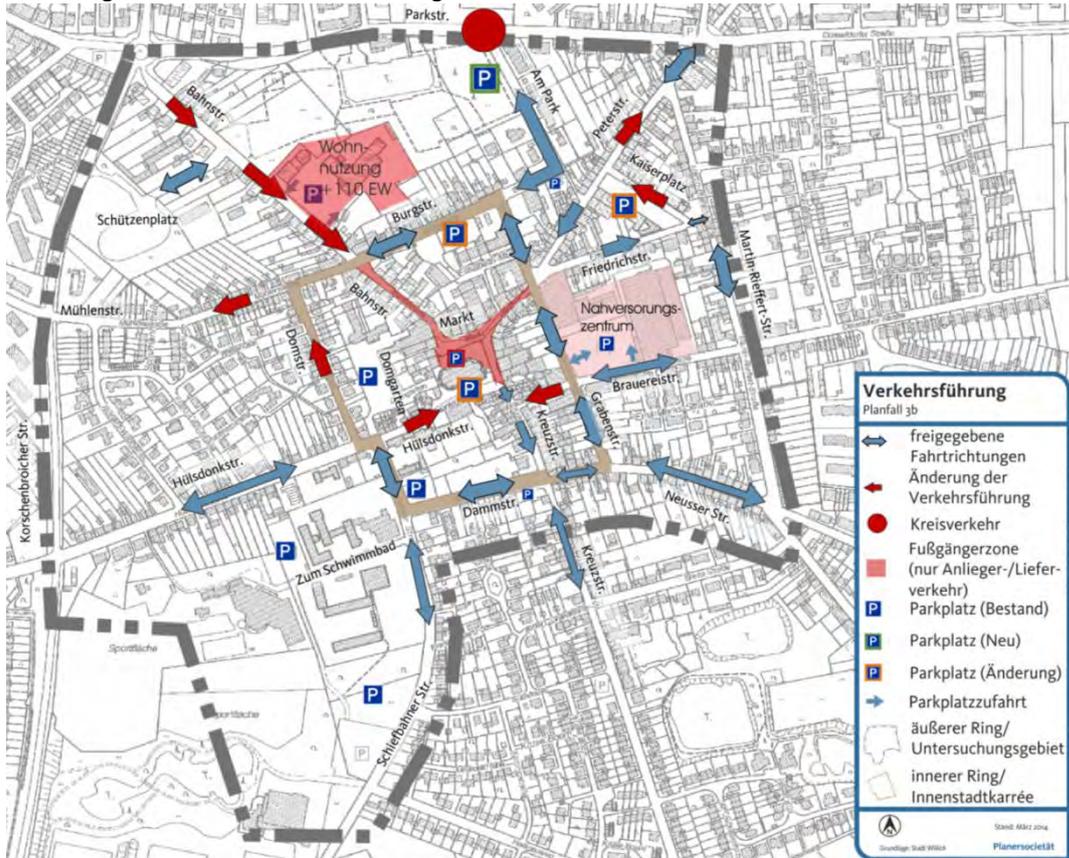
Quelle: Eigene Darstellung

Eine Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ist inklusive einer Drehung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße (Variante 3b) als Vorzugsvariante zu empfehlen. Eine Einbahnstraßenführung in der Mühlenstraße ist zunächst sinnvoll. Sollten sich nach Umsetzung des Handlungskonzeptes dort Probleme ergeben, bspw. in der Erreichbarkeit der Wohnhäuser der Mühlenstraße, kann die Mühlenstraße auch optional für den Zweirichtungsverkehr geöffnet werden. Eine Öffnung der Kreuzstraße in beide Richtungen erzeugt durch die Förderung von Parksuchverkehren eher leichte Nachteile als Vorteile und ist nicht zu empfehlen.

4.2 Darstellung der Vorzugsvariante

Abbildung 14 zeigt die Vorzugsvariante (Integriertes Handlungskonzept inkl. Drehung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße, Variante 3b) mit ihren Verkehrsregelungen. Darüber hinaus stellt Abbildung 15 die Änderungen der Verkehrsmengen dar, die sich im Vergleich zur Ursprungsversion des Integrierten Handlungskonzeptes (Planfall 1c), also inkl. eines Zweirichtungsverkehrs Domstraße, ergeben.

Abbildung 14: Übersicht über die Vorzugsvariante



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 15: Vorzugsvariante im Vergleich zur Ursprungsversion des Integrierten Handlungskonzeptes (Variante 1c) (auf 100 gerundet)



Quelle: Eigene Berechnungen

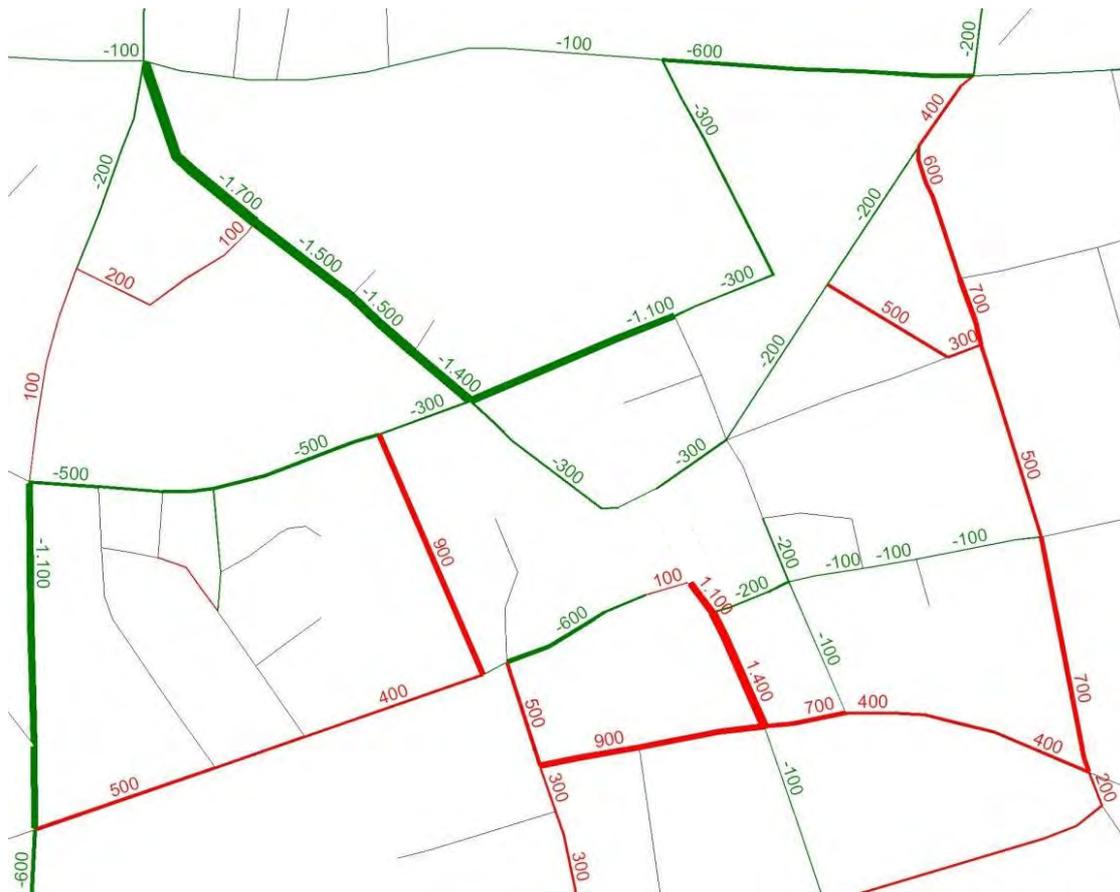
Die Variante 3b, die sich in Kapitel 3.2 als Vorzugsvariante herausgestellt hat, führt im Vergleich zur Ursprungsvariante des Integrierten Handlungskonzeptes (Variante 1c) zu einer noch stärkeren Unterbindung des Durchgangsverkehrs in Alt-Willich. Durch das Integrierte Handlungskonzept werden schon die Durchgangsverkehre auf der Peterstraße sowie auf der Achse Brauereistraße – Kreuzstraße – Hülsdonkstraße minimiert. Die Vorzugsvariante 3b unterbindet darüber hinaus auch Durchgangsverkehre über die Bahnstraße und die Domstraße und dies sowohl in Nord-Süd- als auch Süd-Nord-Richtung. Die Ursache hierfür liegt im Verlauf der Einbahnstraßen: Während die Bahnstraße nach Südosten gerichtet ist, verläuft die Domstraße nach Drehung der „unechten Einbahnstraße“ in die entgegengesetzte Richtung. Eine Durchfahrt in Richtung Norden ist genau so wenig wie in Richtung Süden möglich. Die entsprechenden Verkehre verlagern sich somit vor allem auf die Korschenbroicher Straße sowie in geringerem Maß auf die Martin-Rieffert-Straße (siehe Abbildung 15).

Im Vergleich zur Zählung 2013 (siehe Abbildung 16) führt das Integrierte Handlungskonzept mit einer Umdrehung der Einbahnstraße Domstraße demnach zu einer starken Entlastung der Bahnstraße und in geringem Maß auch der Straße Am Park. Über die Hülsdonkstraße und die Martin-Rieffert-Straße, Neusser Straße und Dammstraße fährt nun mehr Verkehr ein. Die Belastung auf der Domstraße erhöht sich auch mit einer Umdrehung der Verkehrsregelung. Dies ist vermutlich auf die Einbahnstraße in der Mühlenstraße zurückzuführen. Fahrzeuge, die zuvor über die Mühlenstraße gefahren sind, bspw. auf die Burgstraße, nutzen nun die Hülsdonk- und Domstraße.

Die sich hieraus ergebenden Gesamtbelastungen der Straßen (Querschnittsbelastungen, siehe Abbildung 17) sind insgesamt als verträglich einzustufen. Sowohl die Domstraße als auch die Kreuzstraße können die Verkehrsmengen von nun bis zu 2.000 Kfz/Tag (ca. 200 Kfz/Spitzenstunde) aufnehmen. Dies sind Verkehrsmengen, die für Tempo 30-Straßen und auch verkehrsberuhigte Bereiche verträglich sind. Größere Zusatzbelastungen betreffen zudem die Dammstraße und die Martin-Rieffert-Straße. Beide besitzen neben der Erschließungsfunktion der anliegenden Grundstücke auch eine Verteilungsfunktion der Verkehre und haben daher innerhalb Alt-Willichs eine hervorgehobene verkehrliche Bedeutung. Daher sind auch hier die Verkehrsmengen als unproblematisch einzustufen.

Neben der Minimierung der Durchgangsverkehre werden auch die Parksuchverkehre innerhalb Alt-Willichs reduziert. Durch die Fußgängerzone am Markt entfallen die dortigen Stellplätze, die bisher zu einem erhöhten Parksuchverkehr geführt haben (siehe Kapitel 2.3). Dieser Verlust kann durch zusätzliche Stellplätze auf der Hülsdonkstraße südlich der Kirche kompensiert. Einer Erhöhung des Parksuchverkehrs in diesem Bereich wird durch die Einbahnstraßenregelungen auf der Hülsdonkstraße sowie auf der Kreuzstraße entgegengewirkt.

Abbildung 16: Vorzugsvariante: Veränderungen der Verkehrsbelastung gegenüber 2013 (auf 100 gerundet)



Quelle: Eigene Berechnungen

Für den Radverkehr sollten möglichst alle Einbahnstraßen, inkl. der gedrehten „unechten Einbahnstraße“ Domstraße, in Gegenrichtung durch Zusatzzeichen¹ geöffnet werden. Im Vorfeld der Radfreigabe in Gegenrichtung ist hierzu eine einzelfallbezogene Prüfung der straßenräumlichen Gegebenheiten vorzunehmen. Hierbei ist darauf zu achten, dass ausreichend breite Bewegungsräume für die Radfahrer bei einer Kfz-Begegnung verbleiben. Nach den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ der FGSV eignen sich Fahrgassen ab 3 m Breite, bei Linienbusverkehr ab 3,5 m Breite hierzu. Eine Öffnung für Radfahrer ist auch bei geringeren Breiten möglich, wenn Ausweichmöglichkeiten, bspw. durch Lücken im Parkstreifen oder Grundstückszufahrten, bestehen. Zur Sicherung des Radverkehrs können auf Einbahnstraßen mit zul. Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Strecke 30) auch Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung markiert werden, wenn die Kfz-Belastung 400 Kfz/h (ca. 4.000 Kfz/Tag) übersteigt. Letzteres trifft auf die Einbahnstraßen in Alt-Willich aber nicht zu.

Auf diese Weise wird eine größtmögliche Netzdurchlässigkeit für Radfahrer gewährleistet, die Umwege vermeidet. Wie sich in der Analyse zum Radverkehr zeigt (siehe Kapitel 2.2), sind sowohl die Bahnstraße als auch die Brauereistraße die Hauptverkehrsachsen der Radfahrer in Richtung Ortskern Alt-Willich. Vor allem die Bahnstraße erfährt mit Umsetzung der Vorzugsvariante eine starke Reduktion des Kfz-Verkehrs. Dies kommt den Radfahrern sowohl hinsichtlich ihrer Fahrqua-

¹ Zusatzzeichen 1000-32 zu Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) bzw. Zusatzzeichen 1022-10 zu Zeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt).

lität als auch in Bezug auf ihre Verkehrssicherheit zu Gute. Zusammen mit der Fußgängerzone Markt entsteht somit eine komfortable und sichere Radverkehrsachse. Hierzu ist auch eine Öffnung der neuen Fußgängerzone für Radfahrer zu empfehlen. Auf diese Weise kann sowohl für Radfahrer und für Fußgänger ein attraktiver Bereich geschaffen werden.

Die Aspekte Orientierung und die Erreichbarkeit werden gegenüber dem Status Quo durch die Drehung der Bahnstraße verbessert, ein vollständig in zwei Richtungen befahrbares Innenstadtkarree wird aber nicht ausgebildet. Dieser Nachteil wird aber durch die Unterbindung des Durchgangsverkehrs auf der Domstraße aufgewogen. Zur weiteren Optimierung der Erreichbarkeit ist die Überarbeitung des Parkleitsystems zu empfehlen.

Anpassung des Parkleitsystems

Die „Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich“ (vgl. Planersocietät 2011 a) beinhaltet Empfehlungen, die Erreichbarkeit Alt-Willichs und die Orientierungsmöglichkeiten für Ortsfremde durch eine Optimierung des Parkleitsystems zu verbessern. Hierbei wird zunächst zwischen zwei räumlichen Ebenen unterschieden:

- *Parkring Innenstadt*: besteht vorrangig aus den Parkplätzen Burgstraße, Markt südlich der Kirche, Domgarten, REWE West und Dammstraße/Schiefbahner Straße
- *Größere, eher außerhalb des Ortskerns gelegene Parkplätze*: Krankenhaus, Schützenplatz, REWE Ost, Freizeitbad De Bütt und Sportanlagen.

Bei der Beschilderung wird die Einrichtung eines zweistufigen Systems vorgeschlagen, welches weiterhin statisch ausgestaltet ist:

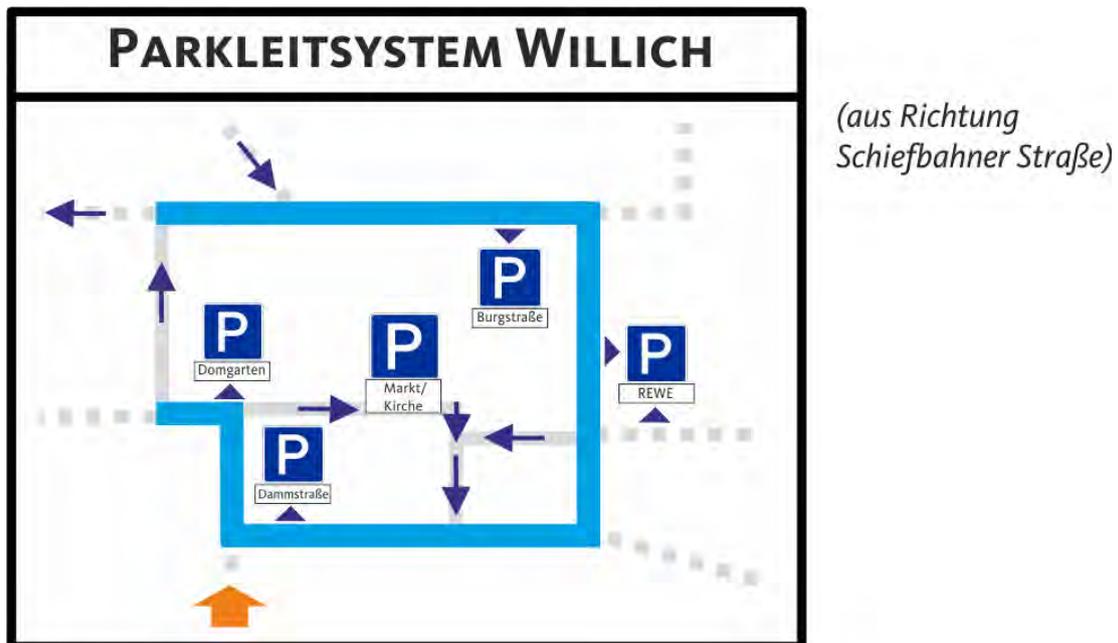
- An den Eingangstoren in die Innenstadt bzw. Schnittstellen entlang des äußeren „Rings“ werden Vorwegweiser installiert, die für eine erste und schnelle Übersicht bzw. Orientierung sorgen. Diese Vorwegweiser definieren Hauptzufahrten zum Parkring Innenstadt sowie zu den außerhalb des Ortskerns gelegenen Parkplätzen (siehe Abbildung 18).
- Die Feinverteilung zu den Parkplätzen des Parkrings erfolgt mittels Detailwegweisern bzw. Informationstafeln, welche entlang des Innenstadtkarrées installiert werden (siehe Abbildung 19). Diese können neben klaren Bezeichnungen der Parkplätze (z.B. „Markt“) auch zusätzliche Informationen wie beispielsweise Verkehrsregelungen (u.a. Einbahnstraßen), Kapazität oder Bewirtschaftungsart bzw. maximale Parkdauer enthalten.
- Bei der (Detail-)Wegweisung ist ggf. die Anwendung eines gut merkbaren Farbschemas zu empfehlen, um die Orientierung zusätzlich zu vereinfachen.

Gegenüber den Empfehlungen aus dem Jahr 2011 verändert sich die Wegweisung zu den Parkplätzen durch die fehlende Zweirichtungsfreigabe auf der Domstraße. Dies hat zum einen zur Folge, dass kein vollständiger „Parkring Innenstadt“ ausgebildet werden kann. Zum anderen können die Parkplätze Domgarten sowie Markt/Kirche nicht über die Bahnstraße angefahren werden, sondern über die Hülndonkstraße. Sie sind deshalb aus Richtung Nordwest über die Einfahrt Hülndonkstraße auszuschildern. Dies ist nicht als Nachteil zu werten, da der Verkehr zum einen auf die Korschenbroicher Straße verlagert wird und zum anderen die Verkehrsachse Korschenbroicher Straße/Hülndonkstraße mindestens ebenso schnell ist wie eine Fahrt über die Bahnstraße/Domstraße.

Abbildung 18: Gestaltungsbeispiel Vorwegweisung



Abbildung 19: Gestaltungsbeispiel Detailwegweisung



Quelle: Veränderte Darstellung auf Basis Planersocietät 2011 a

Fazit

Insgesamt betrachtet ist die Variante 3b, die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes inkl. der Drehung der „unechten Einbahnstraße Domstraße“, eine deutliche Verbesserung gegenüber der derzeitigen Situation aufgrund der Reduzierung des Durchgangs- und Parksuchverkehrs, der Verbesserung der Orientierung und Erreichbarkeiten Alt-Willichs sowie auch in Bezug auf die Ansprüche des Radverkehrs. Sie trägt somit auch dazu bei, die Wohnqualität in Alt-Willich zu erhöhen und den Einzelhandelsstandort zu stärken.

Quellenverzeichnis

Stadt Willich; Pesch Partner Architekten Stadtplaner 2011 – Stadtverwaltung Willich 2011: Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich. Teil I: Bestandsanalyse und Handlungsempfehlungen und Teil II: Projekte und Maßnahmen. Willich, 2011.

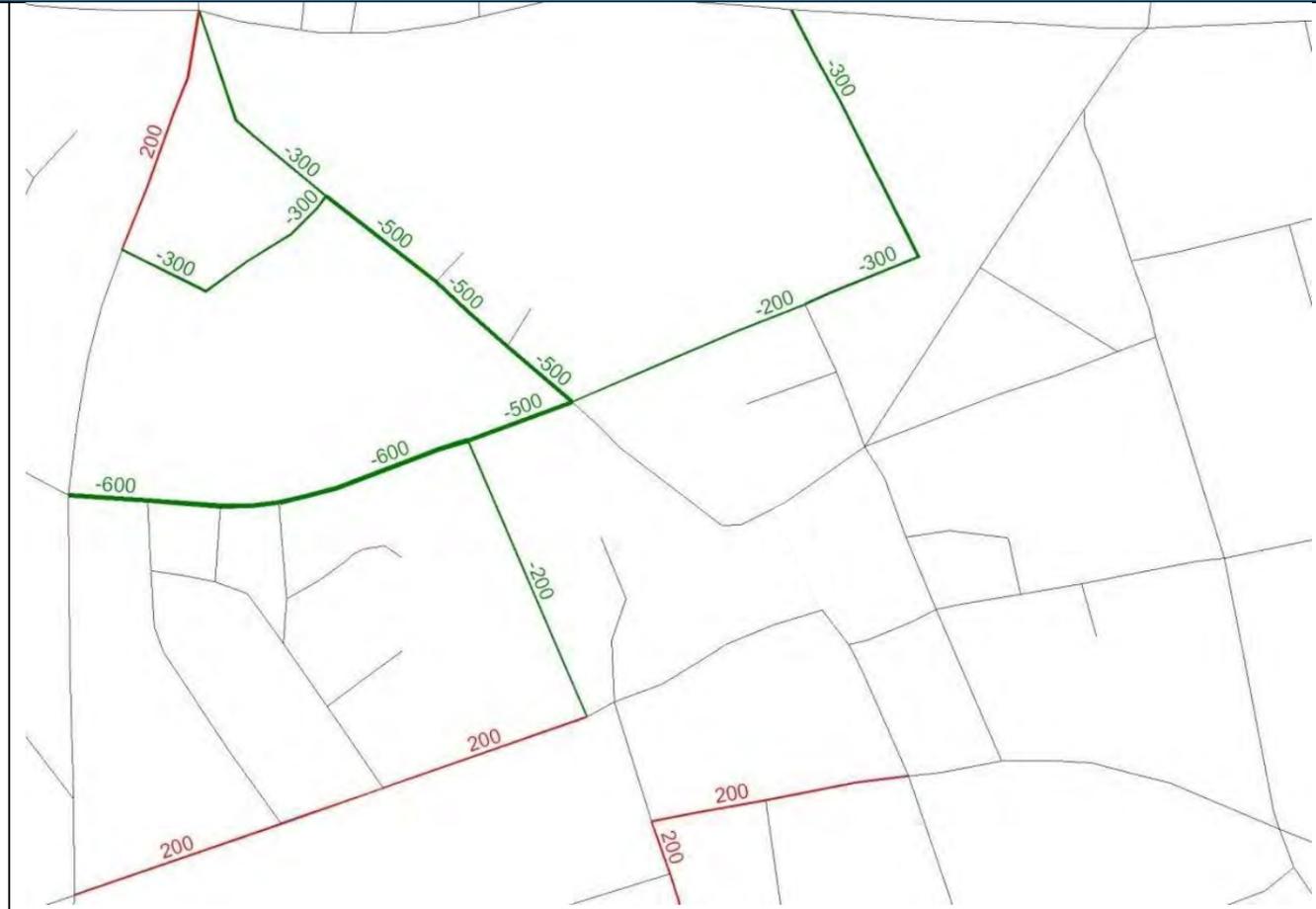
Planersocietät 2011 a – Planersocietät 2011: Stadt Willich – Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich. Dortmund/Willich, 2011.

Planersocietät 2011 b – Planersocietät 2011: Stadt Willich – Masterplan Mobilität. Dortmund/Willich, 2011.

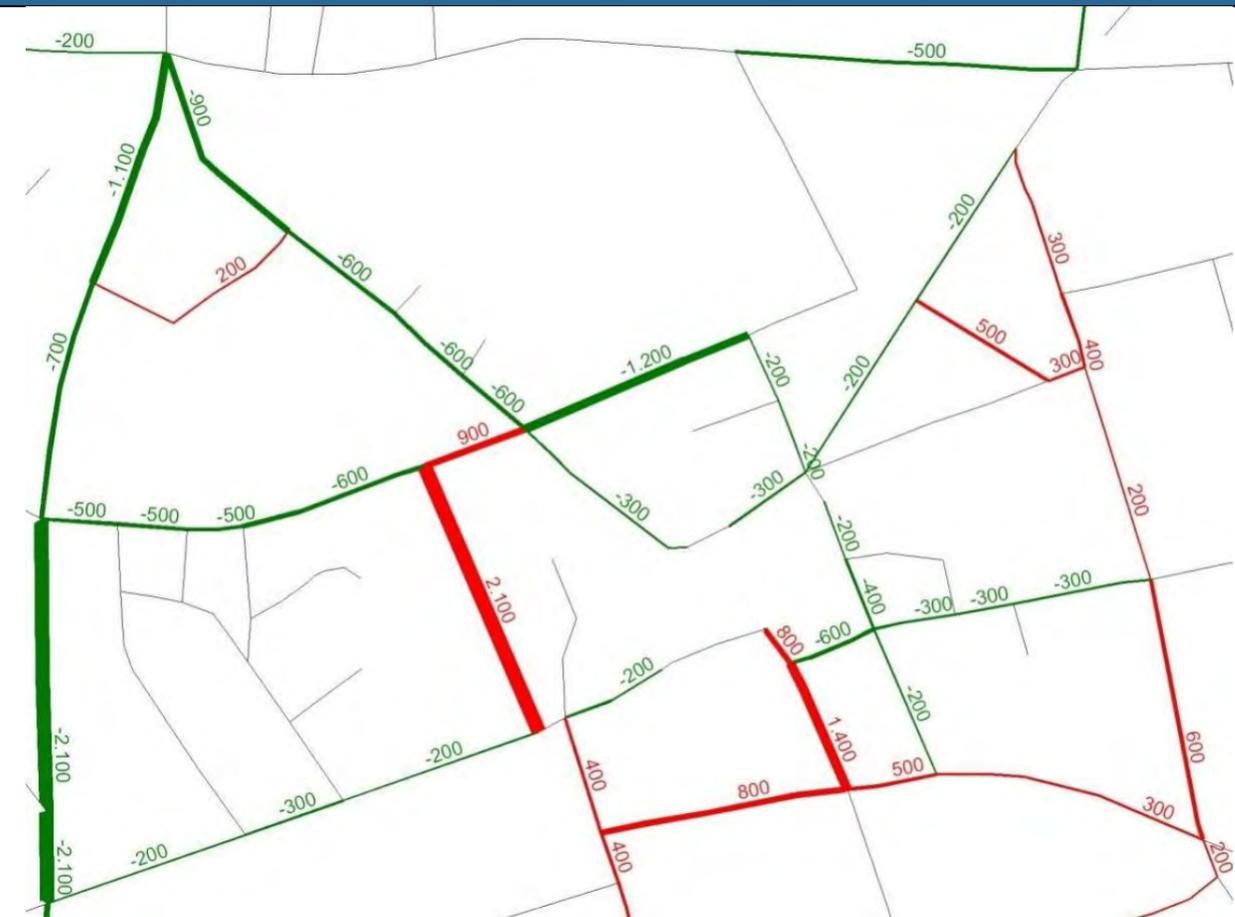
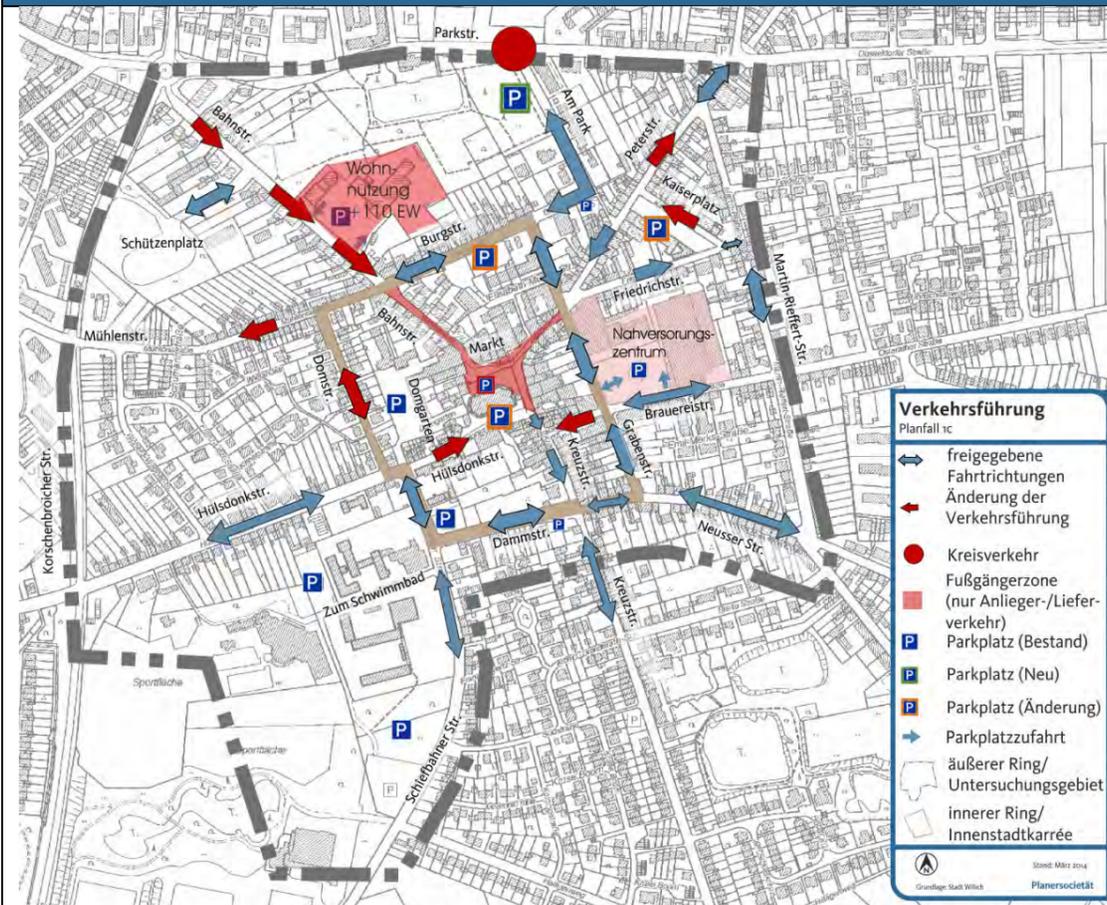
ANHANG I: Abschätzung der Auswirkungen der Krankenhausschließung auf den Verkehr

Welche Auswirkungen hat die Schließung des Krankenhauses auf den Verkehr?

Für die Nachnutzung des Krankenhauses wurde in diesem Fall eine Nachnutzung als Wohnbaufläche angenommen (ca. 110 Einwohner). Erwartungsgemäß ist eine Abnahme der Verkehrsbelastungen auf der Bahnstraße und umliegenden Straßen zu erkennen (siehe Abbildung rechts), die durch die entfallenen Verkehre des Krankenhauses zu erklären ist. Aufgrund der bislang unklaren Entwicklungsperspektive des Krankenhauses geben die dargestellten Verkehrsauswirkungen jedoch nur eine grobe Tendenz an und sind im Rahmen konkreter Planungen zu überprüfen.



ANHANG II: Planfall 1c – Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes inkl. einer Wohnnutzung für das Krankenhaugelände (Ursprungsvariante)



Die Verkehrsbelastungszahlen im gesamten Bericht sind auf 100 gerundet. Daher können sich bei den Differenzzahlen leichte Abweichungen gegenüber der händischen Berechnung der Differenzen ergeben.

Maßnahmen des Planfall 1c im Vergleich zur Situation 2013:

- Drehung der Einbahnstraße Bahnstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (stadtauswärts) in der Mühlenstraße ab Domstraße
- Aufhebung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (ostwärts) in der Hülsdonkstraße ab Schiefbahner Straße
- Anordnung einer Einbahnstraße (westwärts) in der Brauereistraße ab Grabenstraße
- Anordnung einer Einbahnstraße (nordwestwärts) am Kaiserplatz
- Umdrehung der Einbahnstraße Peterstraße zwischen Kaiserplatz und Martin-Rieffert-Straße
- Einrichtung einer Fußgängerzone Am Markt sowie in der südlichen Bahnstraße mit Ausnahmeregelungen für den Bürgerbus und die Liefer- und Anliegerverkehre.
- Entfall der 10 Stellplätze am Markt, Ersatzkapazitäten an der Hülsdonkstraße östl. Schiefbahner Straße
- Neuer Parkplatz Am Park (15 Stellplätze)
- Reduktion der Stellplatzanzahl Kaiserplatz (35 statt 67 Stellplätze)
- Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereichs am Kaiserplatz sowie in der gesamten Friedrichstraße
- Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Am Park/Parkstraße
- Annahme einer Wohnnutzung für das Gelände des schließenden Krankenhauses (110 Einwohner)

Welche Auswirkungen hat die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes auf die Verkehrssituation?

Die Drehung der Einbahnstraße Bahnstraße hat zur Folge, dass die Bahnstraße nun nicht mehr als Ausfahrt der Innenstadt genutzt werden kann. Für die Straße Am Park bedeutet dies eine Mehrbelastung durch ausfahrende Fahrzeuge, die jedoch durch eine Verringerung der Zahl einfahrender Fahrzeuge kompensiert wird (der einfahrende Verkehr verlagert sich auf die Bahnstraße). Die Burgstraße, auf der zuvor viele Fahrzeuge in Richtung Bahnstraße ausfahren, wird deutlich entlastet. Auch auf der Mühlenstraße ist eine verringerte Verkehrsbelastung festzustellen. Die Herausnahme des Gegenverkehrs wirkt sich hier zudem auf den Verkehrsfluss positiv aus.

Über den Schützenplatz sind im Vergleich zur heutigen Situation geringe Schleichverkehre festzustellen. Für Autofahrer von der Korschbroicher Straße (aus Süden) ist er eine Abkürzung auf die Bahnstraße. Diese geringen Mehrbelastungen begründen aus verkehrstechnischer Sicht aber keinen Ausbau des Schützenplatzes, der ohnehin nur geringe Wirkungen besäße.

Die Peterstraße wird durch die umgedrehte Einbahnstraßenregelung vom Durchgangsverkehr entlastet (-200 Kfz/Tag). Zudem wird der Quell- und Zielverkehr zum Kaiserplatz nun auf die obere Martin-Rieffert-Straße verlagert.

Auf der Domstraße ist eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung festzustellen (+2.100 auf 2.900 Kfz/Tag insgesamt). Dies liegt im Wesentlichen in der Aufhebung der unechten Einbahnstraße und in ihrem Bedeutungszuwachs als Teil des Innenstadtkarrees begründet. Aus verkehrstechnischer Sicht ist die Mehrbelastung unproblematisch und für innerstädtische Straßen mit Tempo 30 verträglich. Die verkehrsberuhigenden Einbauten, die sich derzeit in der Domstraße befinden, sind aber gegebenenfalls mit einer Öffnung für den Zweirichtungsverkehr zu entfernen.

Auf der Kreuzstraße zwischen der Brauereistraße und der Dammstraße ist von einer deutlichen Mehrbelastung auszugehen (+

1.400 Kfz/Tag auf ca. 2.000 Kfz/Tag). Mit der Einrichtung von Einbahnstraßen auf der Hülsdonk- sowie Brauereistraße fungiert sie nun als alleinige Ausfahrt aus Richtung Kirche. Dem hingegen werden nun Durchgangsverkehre auf der Achse Hülsdonkstraße – Kreuzstraße – Brauereistraße unterbunden.

Die Zusatzbelastungen auf der südlichen Martin-Rieffert-Straße (+ 600 Kfz/Tag) könnten eine Folgewirkung der neuen Verkehrsführung Kreuzstraße sein. Möglicherweise nutzt nun ein Teil des Quellverkehrs aus dem Bereich Kirche die Ausfahrt über die Neusser-Straße und Martin-Rieffert-Straße anstatt über die Hülsdonkstraße, die aufgrund der Einbahnstraßenregelung nicht mehr direkt angefahren werden kann. Andere fahren nun über die Kreuzstraße, die Dammstraße, und die Schiefbahner Straße in Richtung Korschenbroicher Straße. Die resultierenden Fahrzeugmengen für die Dammstraße (ca. 6.000 Kfz/Tag), die Schiefbahner Straße (ca. 4.300 Kfz/Tag) und die Martin-Rieffert-Straße (ca. 5.500 Kfz/Tag) sind für die Straßen verträglich, da diese Straßen neben der Erschließung der anliegenden Grundstücke eine Verbindungs- und Verteilungsfunktion innerhalb Alt-Willichs übernehmen.

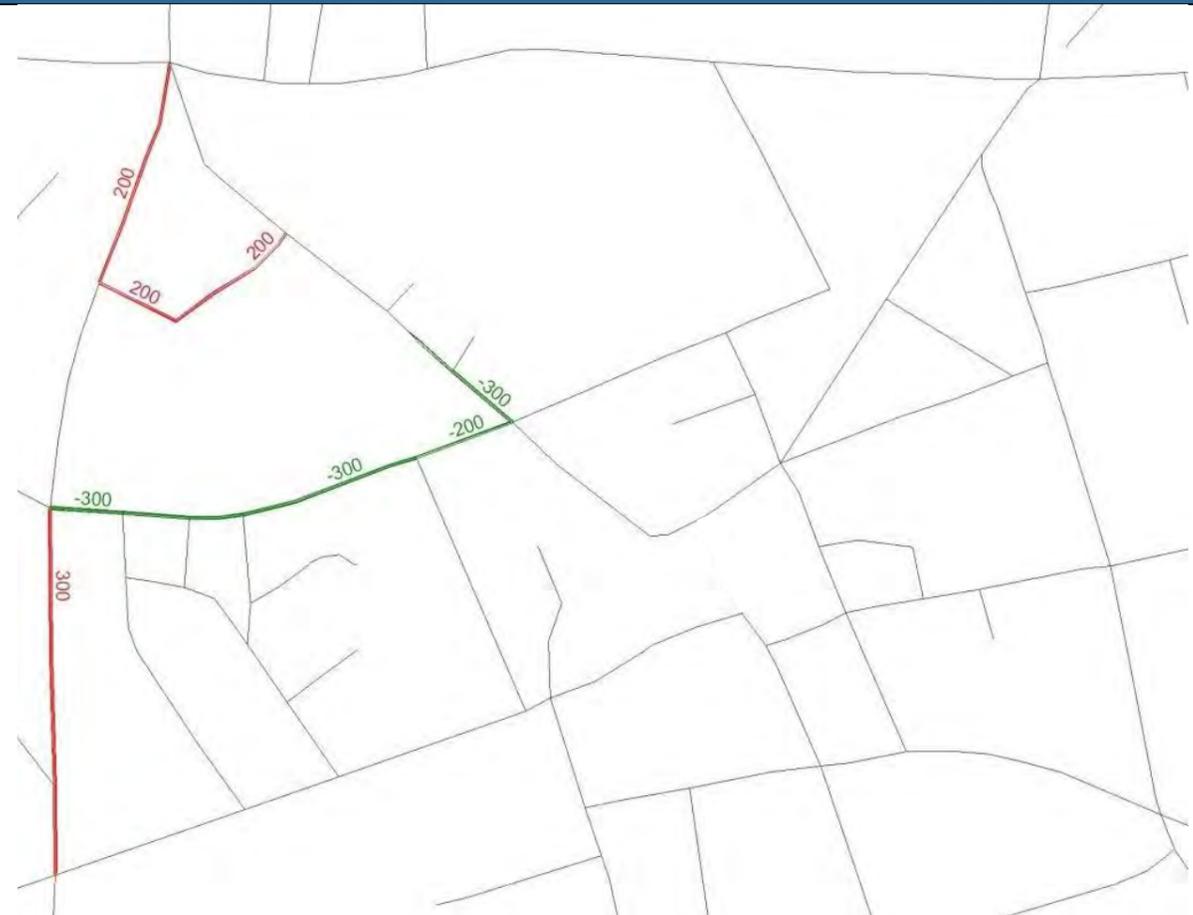
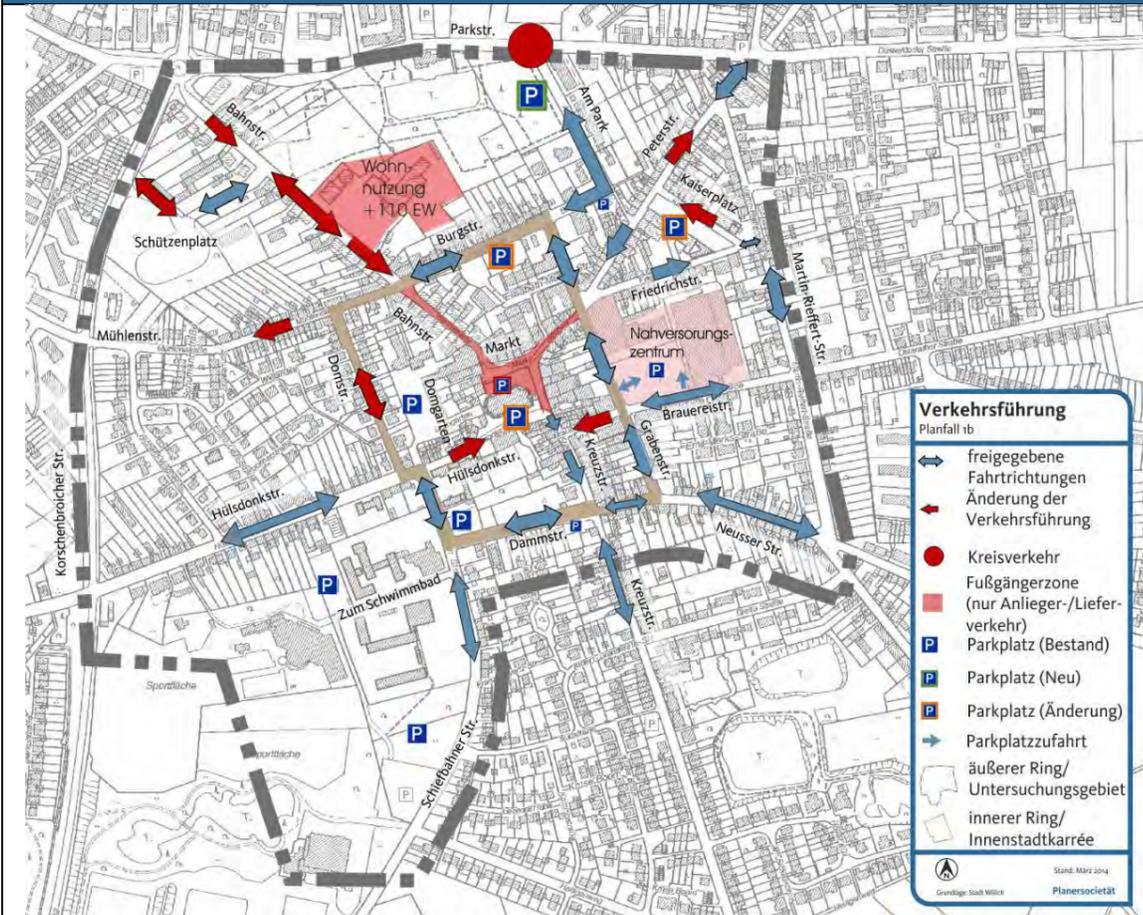
Insgesamt führt die Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Handlungskonzeptes zu einer mehrheitlichen Verkehrsentslastung, welche in der Bahn- und Mühlenstraße aber im Wesentlichen aus der Schließung des Krankenhauses resultiert. Durch die Maßnahmen werden des Weiteren Durchgangsverkehre unterbunden. Parksuchverkehre, die durch die Stellplätze am Markt entstehen, entfallen durch die Einrichtung einer Fußgängerzone und die Verlagerung der Stellplätze.

Die Drehung der Bahnstraße verbessert die Orientierung und die Erreichbarkeit insb. für Auswärtige, da über den zentralen Verkehrsknotenpunkt des Kreisverkehrs Korschenbroicher Str./Parkstr. eine direkte Zufahrt in den Ortskern geschaffen wird. Zudem entfallen Stauungen im Bereich des Kreisverkehrs. Auch die Ausbildung des Innenstadt-Karrees im Zweirichtungsverkehr verbessert die Einprägsamkeit des Verkehrssystems.

In der Gesamtbetrachtung wird durch die Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes die Verkehrssituation verbessert.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Umsetzung des Handlungskonzeptes (Variante 1c)	++	++	++	+++	+++	++

ANHANG III: Planfall 1b – Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes inkl. Ausbau des Schützenplatzes und Zweirichtungsverkehr mittlere Bahnstraße



Veränderungen des Planfall 1b im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

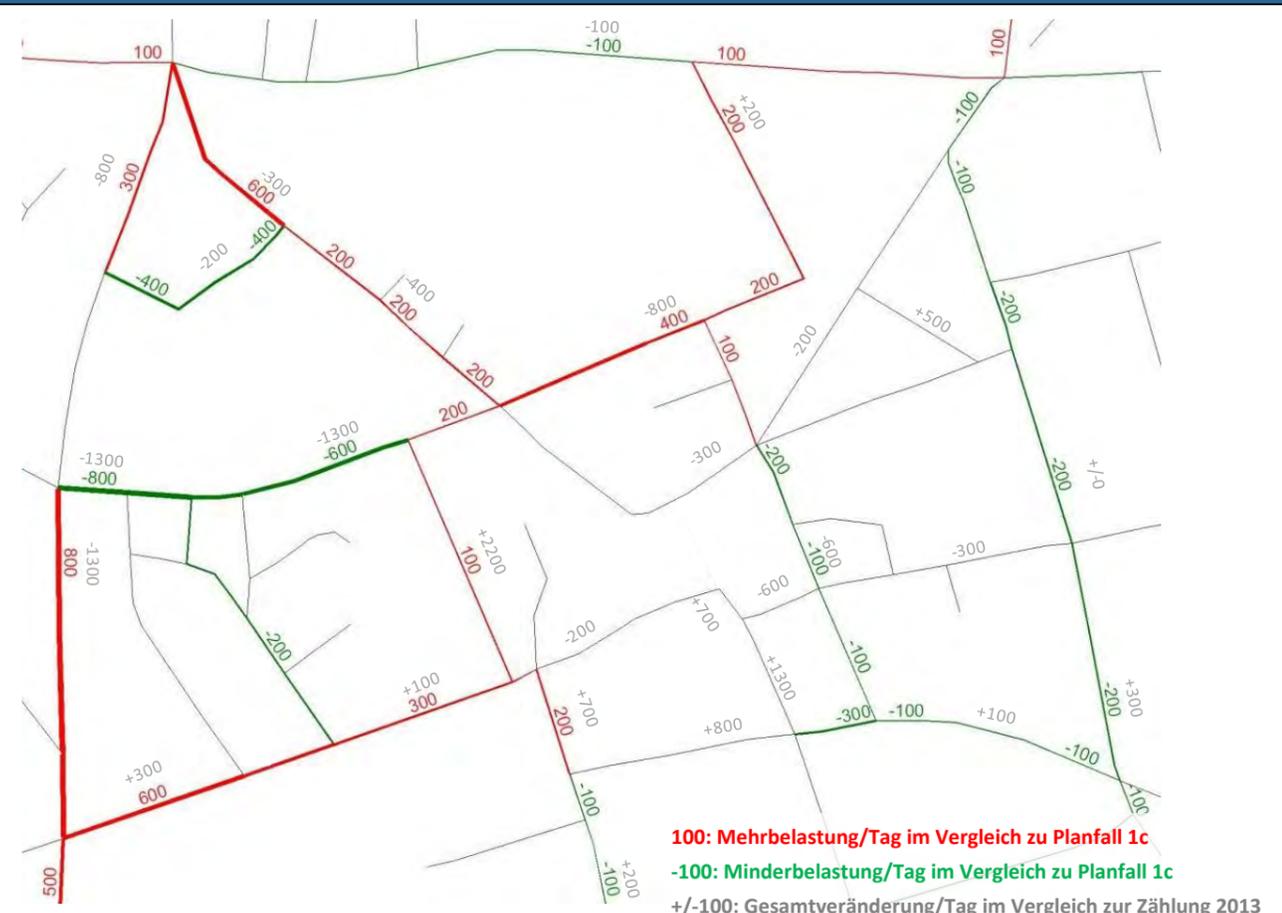
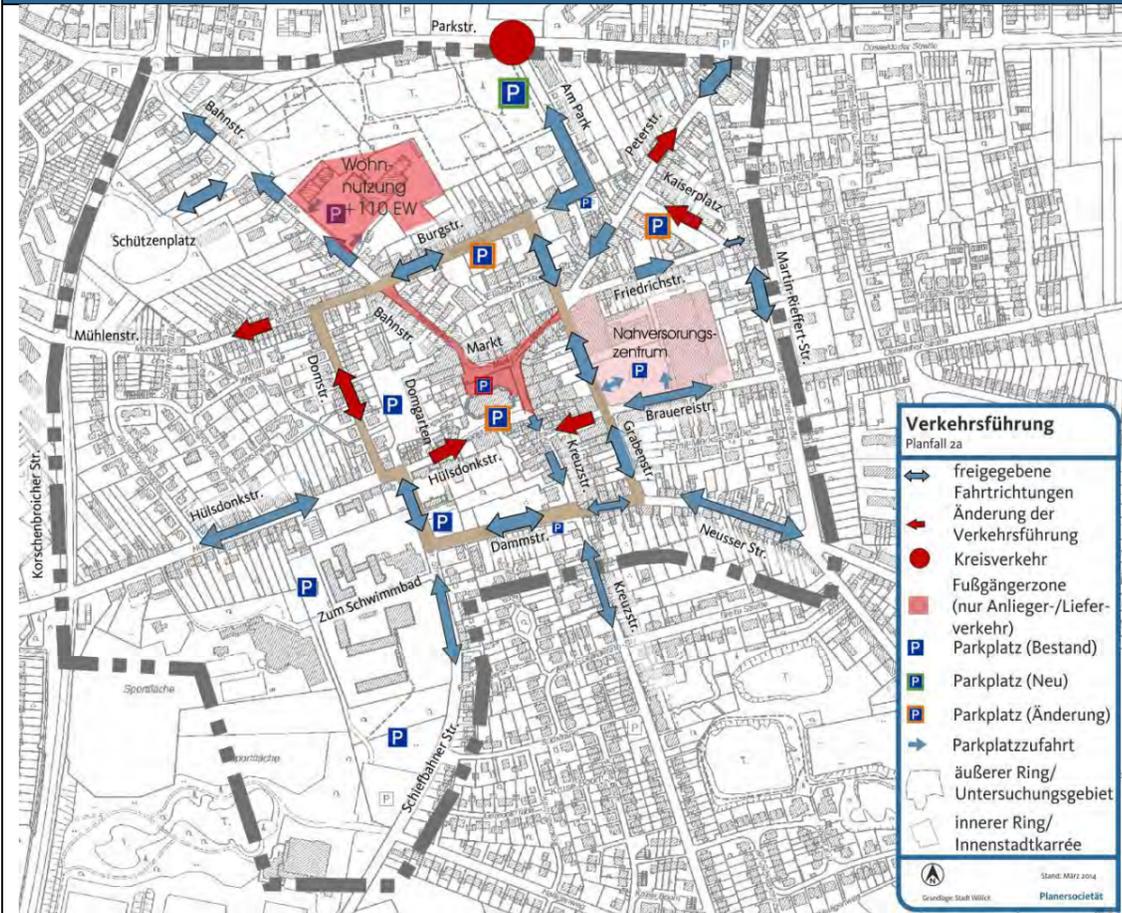
- Ausbau der Verbindung über den Schützenplatz
- Ausbau und Öffnung der mittleren Bahnstraße für den Zweirichtungsverkehr

Sind zukünftig zur Anbindung des Wohngebietes ein Zweirichtungsverkehr in der mittleren Bahnstraße sowie ein Ausbau des Schützenplatzes notwendig?

Es zeigt sich, dass ein Ausbau des Schützenplatzes etwa 200 bis 300 Kfz von der Mühlenstraße auf den Schützenplatz verlagert. Dies werden in erster Linie Anwohner der Bahnstraße sowie des neuen Wohngebietes sein, für die die Korschenbroicher Straße nun schneller erreichbar ist. Insgesamt sind die Wirkungen in Anbetracht der Ertüchtigungskosten für den Schützenplatz zwar als positiv, aber eher gering zu werten. Ein Ausbau des Schützenplatzes mit Freigabe der mittleren Bahnstraße für den Zweirichtungsverkehr ist daher höchstens mit geringer Priorität zu empfehlen. Auch ohne diese Maßnahmen ergibt sich durch das Integrierte Handlungskonzept sowie die Schließung des Krankenhauses eine deutliche Entlastung der Bahnstraße sowie der Mühlenstraße.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrs-situaton Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangs-verkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamt-bewertung
Ausbau Schützenplatz/Bahnstr. (Variante 1b)	++(+)	++(+)	++	+++	+++	++(+)

ANHANG IV: Planfall 2a – Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ohne Drehung der Einbahnstraße Bahnstraße



Veränderungen des Planfall 2a im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Beibehaltung der Einbahnstraße Bahnstraße in Nordwest-Richtung

Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird?

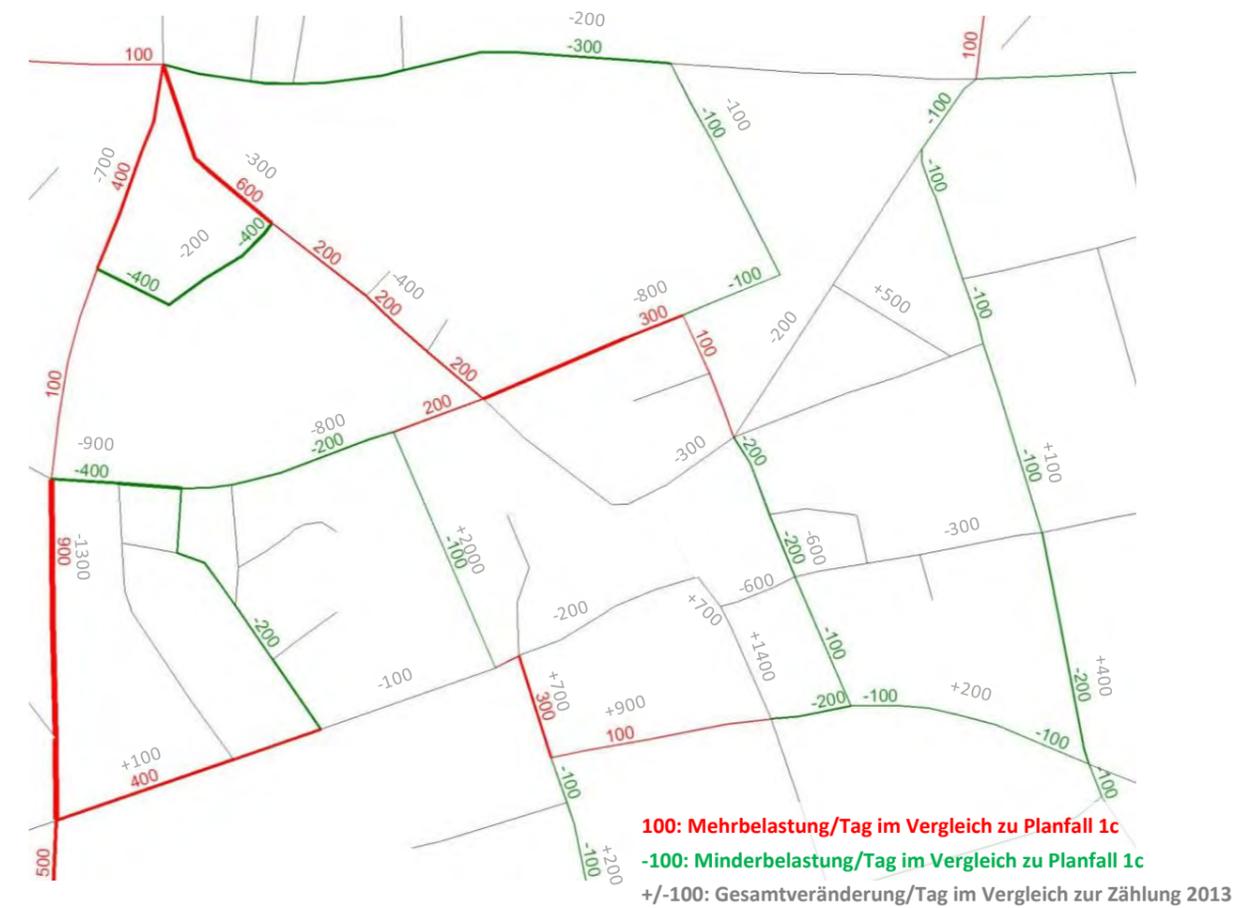
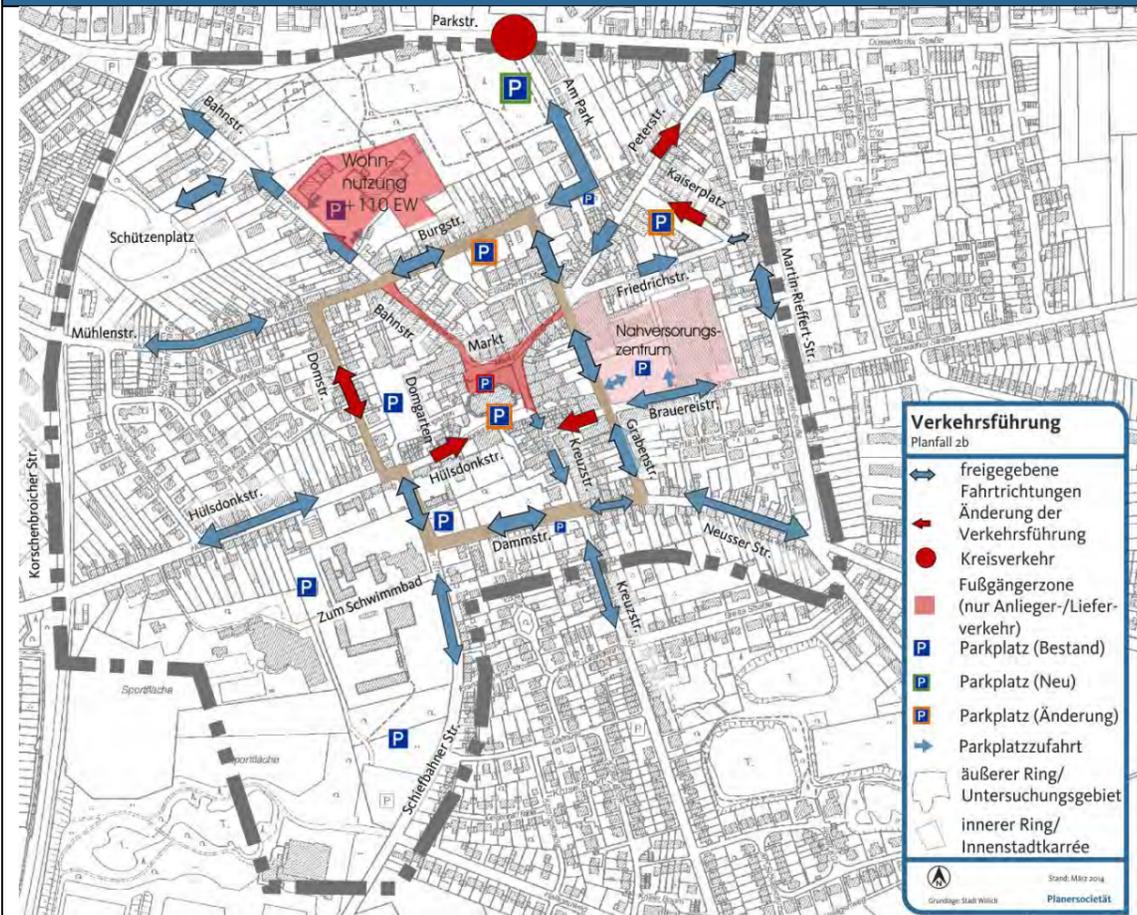
Eine Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ohne Drehung der Verkehrsführung Bahnstraße führt auf der Mühlenstraße zusätzlich zu Planfall 1c zu noch weniger Verkehr. Dieser Verkehr verlagert sich auf die Bahnstraße sowie auf die Burgstraße, da beide wieder als Hauptausfahrt aus Alt-Willich genutzt werden. In der Gesamtsumme ist aber auch weiterhin eine Abnahme festzustellen. Weil die Bahnstraße im Gegensatz zu Planfall 1c nicht mehr als Einfahrt genutzt werden kann, verlagern sich nun Verkehre auf die Straße Am Park sowie auf die Hülsdonkstraße.

Insgesamt erzeugt eine Realisierung des Innenstadt-Karrees ohne Drehung der Verkehrsführung der Bahnstraße Verkehrsverlagerungen, die der Mühlenstraße zu Gute kommen, aber die positiven Wirkungen des Integrierten Handlungskonzeptes auf der Bahnstraße, der Burgstraße und Am Park etwas verringern. Insgesamt sind die reinen Verkehrseffekte aber weiterhin positiv.

Hinsichtlich der Orientierung hat die Planungsvariante aber deutliche Nachteile. Zwar wird sie durch das Innenstadt-Karree verbessert, aber aus Richtung des Kreisverkehrs gibt es wie aktuell keine offensichtliche und direkte Zufahrt zum Ortskern. Zudem steht nun die Mühlenstraße nicht mehr zur Verfügung. Die Erreichbarkeit wird gegenüber dem Status Quo daher sogar eingeschränkt. Für den Kreisverkehr ist trotz Beibehaltung der Einbahnstraßenrichtung zumindest eine leichte Entlastung zu prognostizieren, weil der Verkehr auf der Bahnstraße gegenüber der aktuellen Situation abnimmt.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrsituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Drehung der Bahnstraße (Variante 2a)	++	+	++	o	--	+

ANHANG V: Planfall 2b – Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ohne Drehung der Einbahnstraße Bahnstraße und ohne Änderung der Mühlenstraße



Veränderungen des Planfall 2a im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Beibehaltung der Einbahnstraße Bahnstraße in Nordwest-Richtung
- Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Mühlenstraße

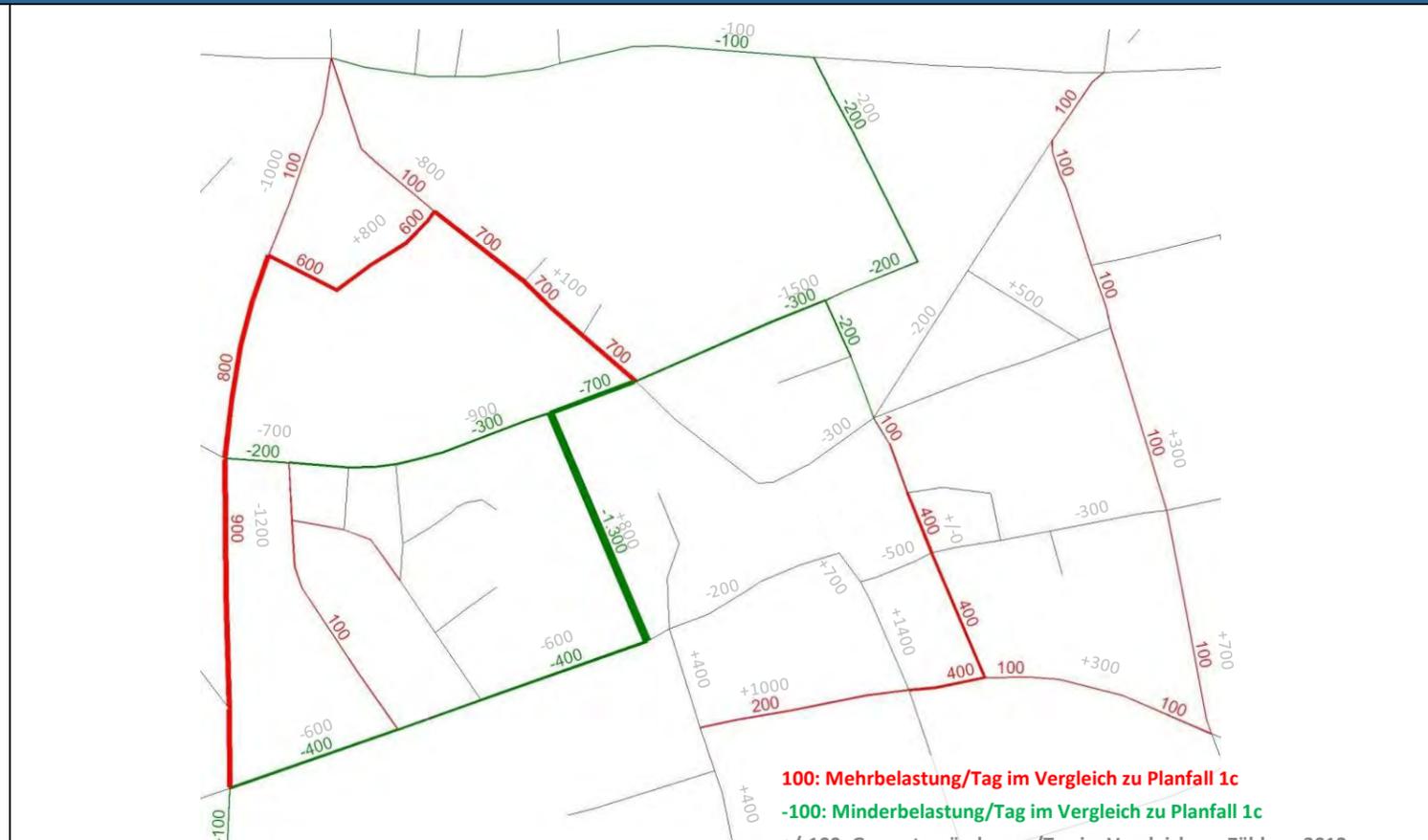
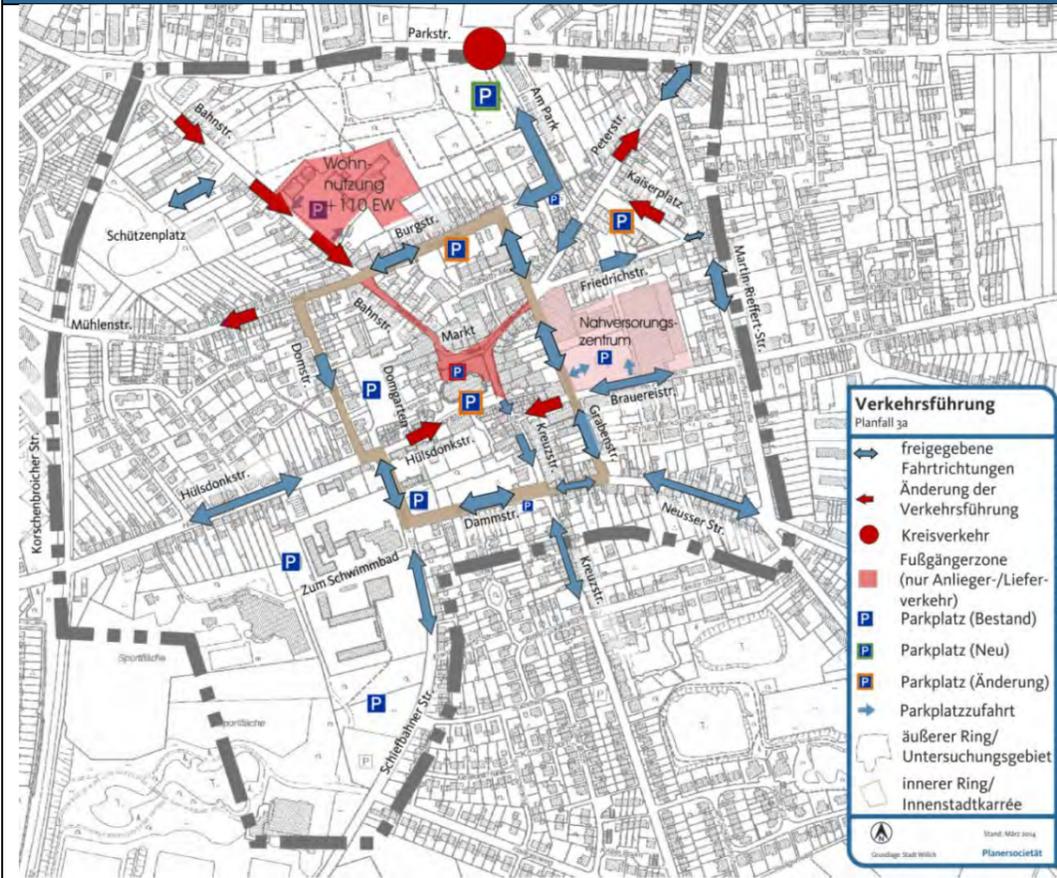
Wie würde sich die Einführung des Innenstadt-Karrees auswirken, wenn die Verkehrsführung in der Bahnstraße nicht gedreht wird und der Zweirichtungsverkehr in der Mühlenstraße beibehalten wird?

Im Vergleich zu Planfall 1c sind leichte Mehrbelastungen auf der Bahnstraße (+ 200 Kfz/Tag) sowie auf der Burgstraße (+ 300 Kfz/Tag) festzustellen, da beide Straßen von ausfahrenden Kfz als Haupttroute genutzt werden. Für die Straße Am Park und auch für die Mühlenstraße (trotz Zweirichtungsverkehr) ergeben sich Entlastungen gegenüber Planfall 1c, da sich Ausfahrer auf die Bahnstraße verlagern. Im Vergleich zu Planfall 1c fallen die Verkehrsabnahmen der Bahnstraße und der Burgstraße geringer aus, die der Mühlenstraße etwas höher.

Letztendlich führt auch Planfall 2b auf vielen Straßen zu Verkehrsentlastungen. Die Orientierung wird durch die Ausbildung des Innenstadt-Karrees zwar verbessert, keine Änderung gibt es aber hinsichtlich einer Einfahrtmöglichkeit vom Kreisverkehr aus. Die Zufahrten zum Ortskern aus Richtung Nordwesten erfolgen weiterhin über die Hülsdonkstraße, Mühlenstraße und Am Park. Dies hat auch zur Folge, dass über die Mühlenstraße Durchgangsverkehr einfahren können und der Verkehrsfluss durch den Zweirichtungsverkehr mit parkenden Kfz behindert wird. Für den Kreisverkehr Korschenbroicher Straße/Parkstraße sind die aus der Bahnstraße weniger einfahrenden Kfz eine leichte Entlastung.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Drehung der Bahnstraße, keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 2b)	++	+	+	o	o	+

ANHANG VI: Planfall 3a - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ohne Änderung der Domstraße



Veränderungen des Planfall 3a im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Beibehaltung der unechten Einbahnstraße Domstraße

Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraßenregelung“ in der Domstraße beizubehalten?

Im Vergleich zu Planfall 1c ist erwartungsgemäß eine starke Entlastung der Domstraße festzustellen (-1.300 Kfz/Tag), da kein Durchgangsverkehr die Domstraße in Richtung Norden befährt. Ein Teil dieser Fahrzeuge verlagert sich nun auf die Grabenstraße als östliche Parallele. Im Vergleich zur Situation 2013 ist auf der Domstraße aber eine Mehrbelastung von 800 Kfz/Tag erkennbar, was auf Fahrzeuge zurückzuführen ist, die über die Bahnstraße einfahren und ihr Ziel im südlichen Untersuchungsgebiet haben.

Der größere Teil der Fahrzeuge, der in Planfall 1c die Domstraße in Richtung Norden genutzt hat, verlagert sich aber nun auf die Korschenbroicher Straße und die Bahnstraße unter Nutzung des Schleichweges Schützenplatz. Die resultierende Gesamtbelastung von ca. 1.000 Kfz/Tag auf dem Schützenplatz ist für den derzeitigen Ausbaustand noch verträglich.

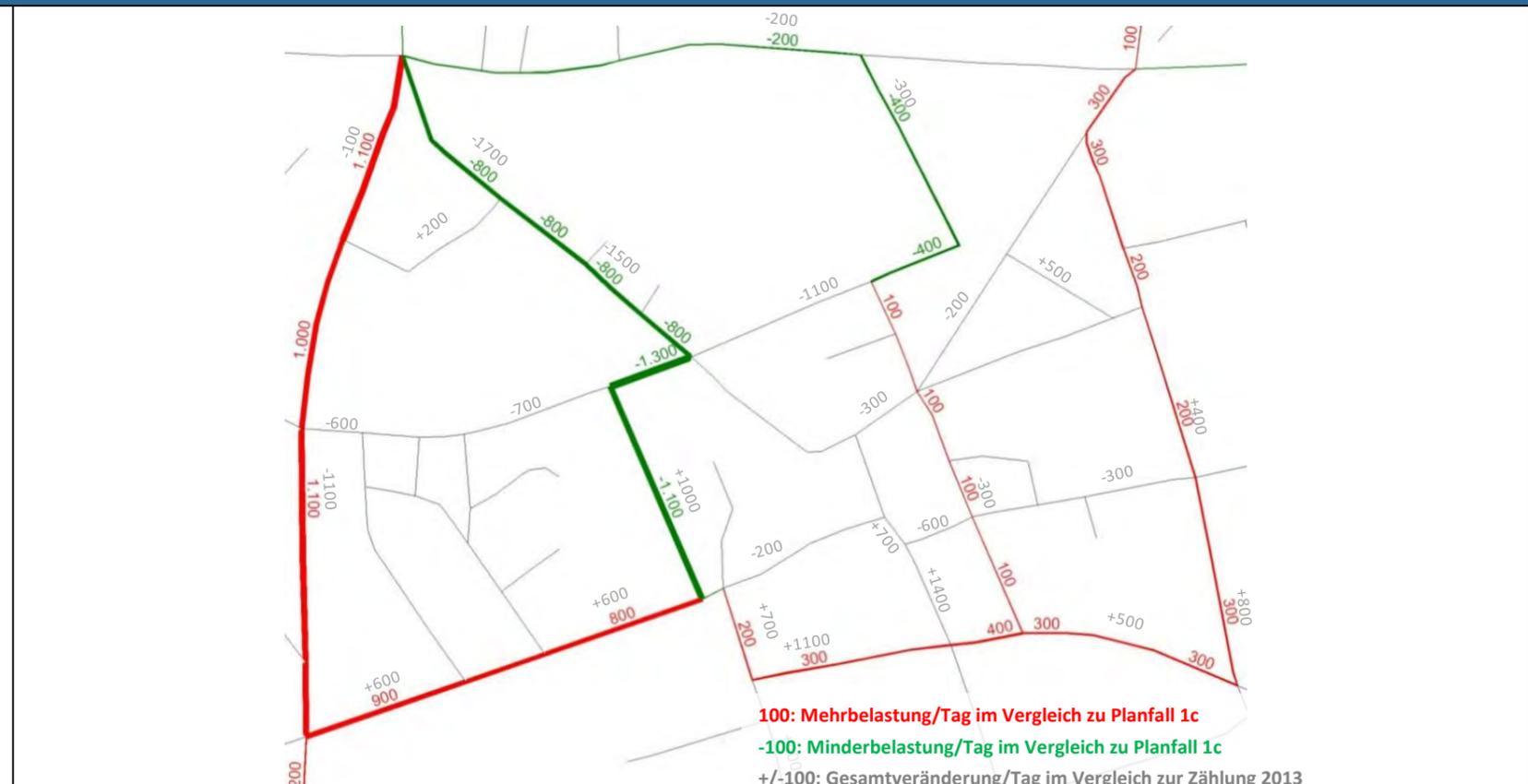
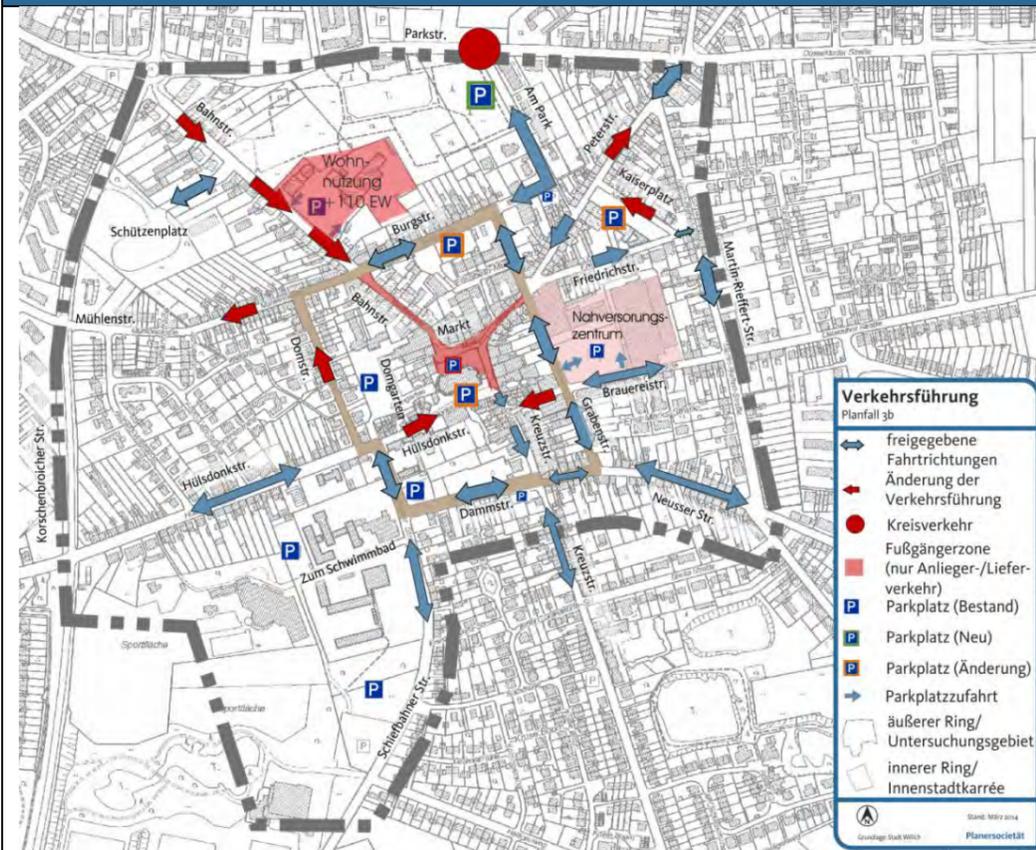
Letztendlich werden durch eine Beibehaltung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße gegenüber Planfall 1c insbesondere Verkehre auf die als unsensibel einzustufende Korschenbroicher Straße und die Bahnstraße verlagert. Zudem werden Durchgangsverkehre in Süd-Nord-Richtung durch die südliche Einfahrtssperrung der Domstraße unterbunden.

Die Aspekte Orientierung und die Erreichbarkeit werden gegenüber dem Status Quo durch die Drehung der Bahnstraße verbessert, ein vollständig in zwei Richtungen befahrbares Innenstadt-Karree wird aber nicht ausgebildet. Für den Kreisverkehr tritt durch die Drehung der Bahnstraße sowie durch Schleichverkehre über den Schützenplatz eine merkliche Entlastung ein.

Planfall 3a kombiniert Aspekte der besseren Erreichbarkeit und Orientierbarkeit mit einer Verlagerung von Durchgangsverkehren.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrs-situation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
keine Änderung der Domstraße (Variante 3a)	+++	++	+++	++	++	+++

ANHANG VII: Planfall 3b - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes mit Drehung der unechten Einbahnstraße Domstraße



Veränderungen des Planfall 3a im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Drehung der unechten Einbahnstraße Domstraße

Macht es Sinn, die „unechte Einbahnstraßenregelung“ in der Domstraße zu ändern?

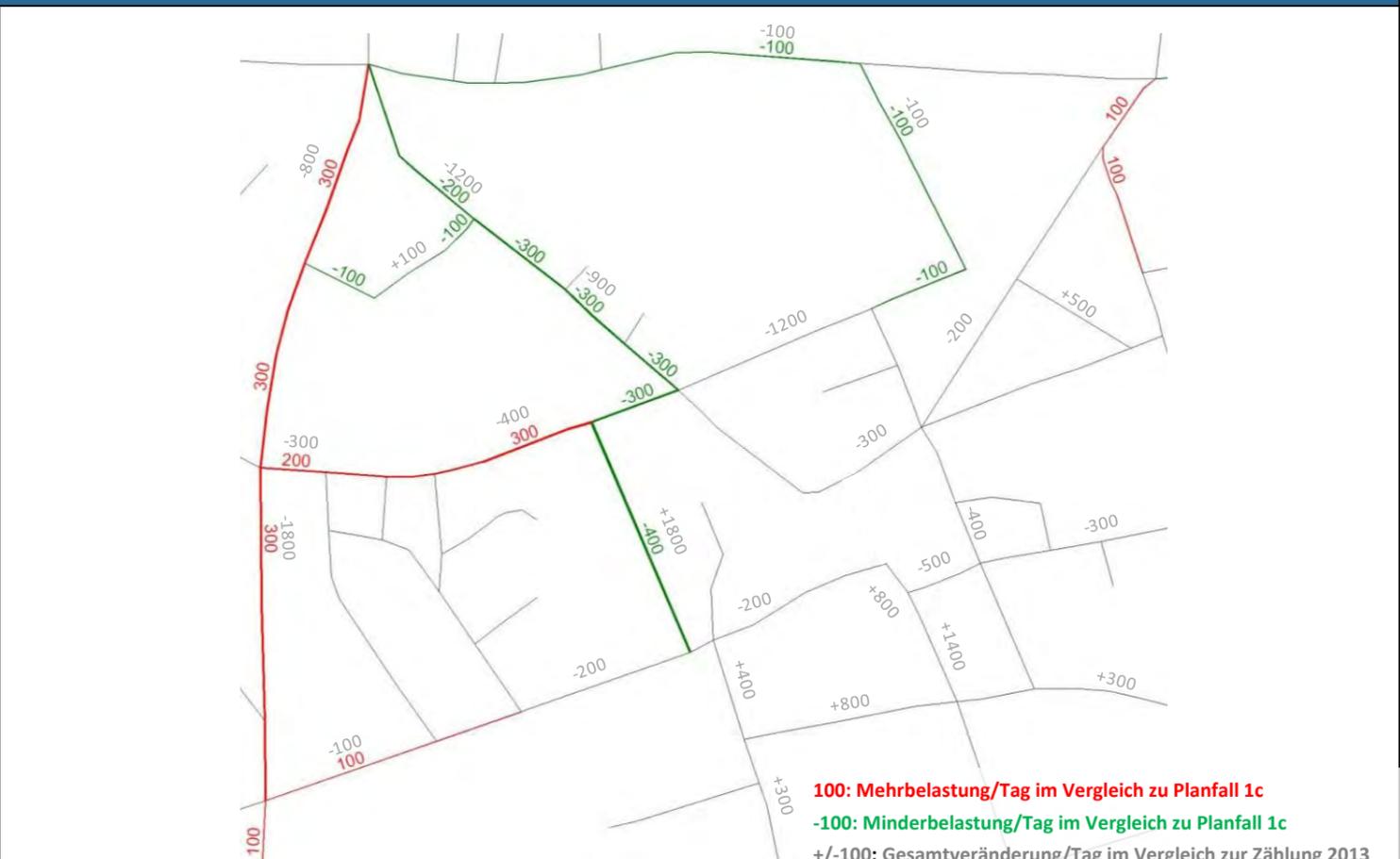
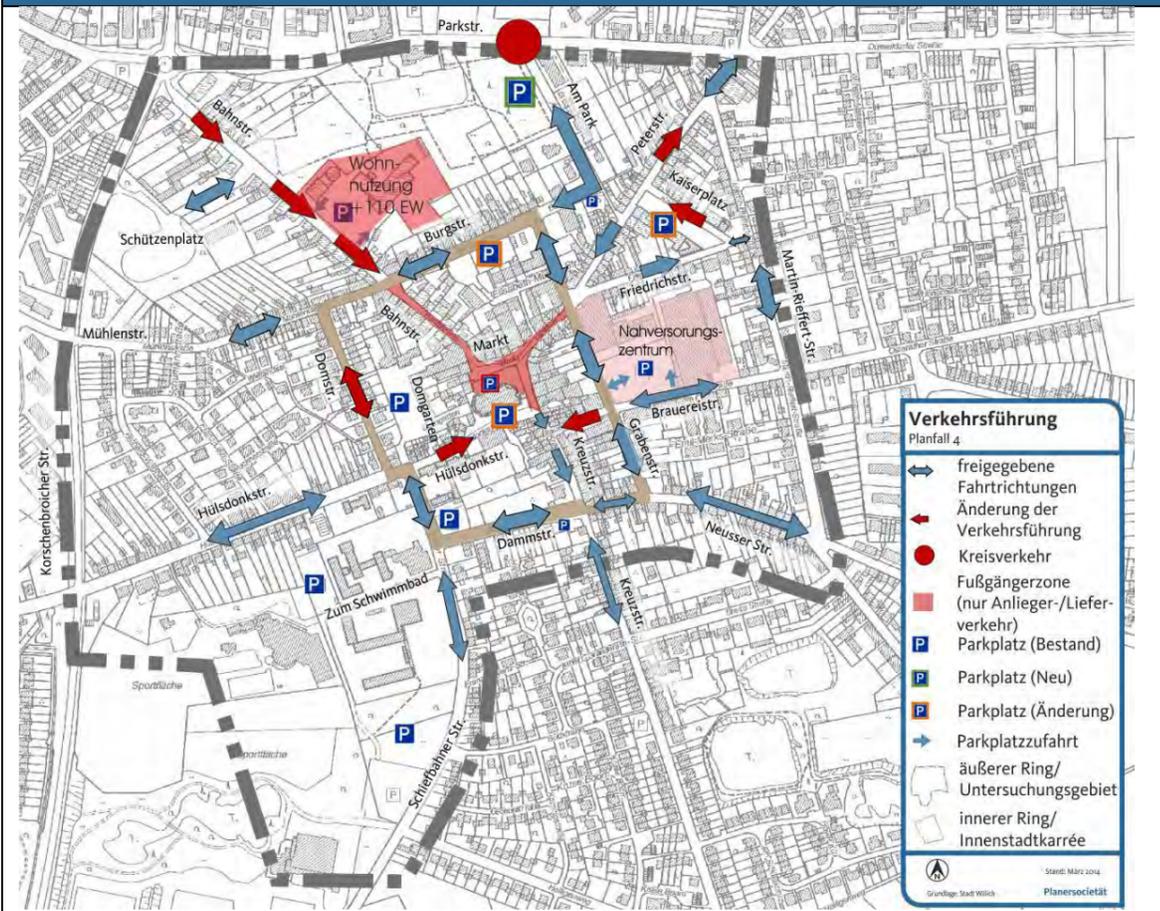
In der Folge verringert sich im Vergleich zu Planfall 1c die Verkehrsbelastung der Domstraße um 1.100. Des Weiteren sinken in der Bahnstraße (-800 Kfz) sowie in der Straße Am Park (-400 Kfz) die Verkehrszahlen. Dies sind Verkehre, die ihr Ziel im Bereich Markt/Domgarten/Schiefbahner Straße haben. Sie verlagern sich auf die Korschbroicher Straße (+1.100 Kfz) und die Hülsdonkstraße (+800 – +900 Kfz) bzw. auf die Martin-Rieffert-Straße, Neusser Straße und Dammstraße (+300 – +400 Kfz).

Im Vergleich zur Zählung 2013 führt das Integrierte Handlungskonzept mit einer Umdrehung der Einbahnstraße Domstraße zu einer starken Entlastung der Bahnstraße und in geringem Maß auch der Straße Am Park. Über die Hülsdonkstraße und die Martin-Rieffert-Straße, Neusser Straße und Dammstraße fährt nun mehr Verkehr ein. Die Belastung auf der Domstraße erhöht sich auch mit einer Umdrehung der Verkehrsregelung. Dies ist vermutlich auf die Einbahnstraße in der Mühlenstraße zurückzuführen. Fahrzeuge, die zuvor über die Mühlenstraße gefahren sind, bspw. auf die Burgstraße, nutzen nun die Hülsdonk- und Domstraße. Abgesehen von der Umpositionierung des Zeichens „Einfahrt verboten“ sind auf der Domstraße keine Veränderungen notwendig. Auch die verkehrsberuhigenden Einbauten können bestehen bleiben.

Zusammenfassend führt eine umgedrehte „unechte Einbahnstraße“ in der Domstraße zu einer Verlagerung der Verkehre von der Dom- und Bahnstraße auf die Korschbroicher Straße, die Hülsdonker Straße sowie im Osten auf die Martin-Rieffert-Straße, die Neusser Straße und die Dammstraße. Durch die entgegengesetzten Einbahnstraßen der Bahnstraße und der Domstraße wird der Durchgangsverkehre sowohl in Nord-Süd- als auch in Süd-Nord-Richtung unterbunden. Hinsichtlich der Orientierung und der Erreichbarkeiten ist diese Variante ähnlich zu bewerten wie Planfall 3b. Für den Kreisverkehr verstärken sich die positiven Wirkungen durch die weitere Entlastung der Bahnstraße.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrsituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Drehung der Verkehrsregelung Domstraße (Variante 3b)	+++	++(+)	++++	++	++	+++(+)

ANHANG VIII: Planfall 4 - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes ohne Änderung der Mühlenstraße



Veränderungen des Planfall 4 im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs Mühlenstraße

Ist die Beibehaltung des Zweirichtungsverkehrs in der Mühlenstraße sinnvoll?

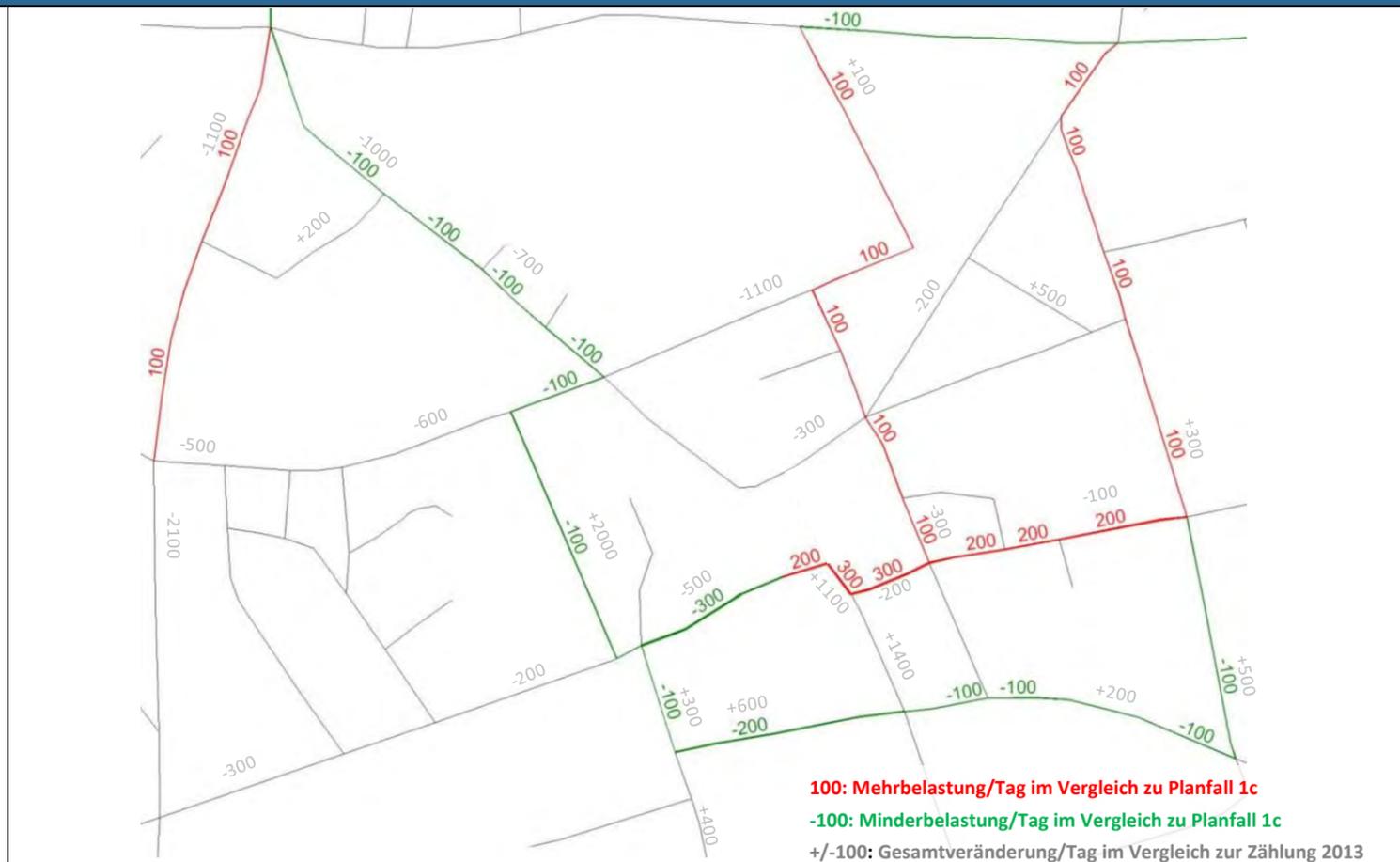
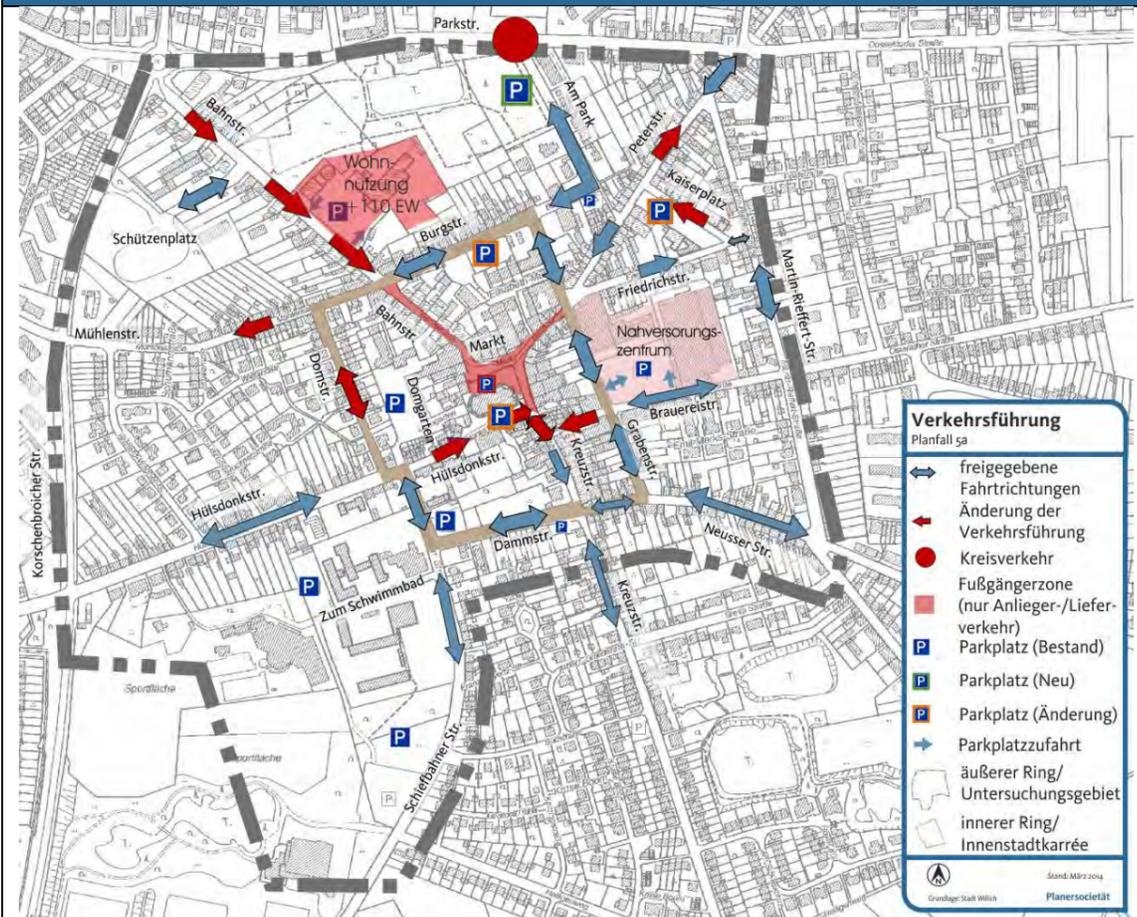
Im Vergleich zum Planfall 1c, der von einer Mühlenstraße als Einbahnstraße (stadtauswärts) ausgeht, sind die Veränderungen relativ gering, da es mit der Bahnstraße und der Hülsdonkstraße aus Richtung Westen weitere Einfahrtmöglichkeiten in Richtung Alt-Willich gibt. Lediglich eine geringe Zahl von Fahrzeugen (ca. 200 – 300/Tag) wird auf die Mühlenstraße verlagert. Für die Domstraße ergibt sich eine Entlastung von ungefähr 400 Fahrzeugen/Tag. Letztendlich sind die verkehrlichen Unterschiede zwischen Planfall 1c (Einbahnstraße) und Planfall 4 (Zweirichtungsverkehr auf der Mühlenstraße) gering. Für die Funktionsfähigkeit des Innenstadt-Karrees hat die Verkehrsführung Mühlenstraße eine geringe Bedeutung.

Auch hinsichtlich der Orientierung und Erreichbarkeit besitzt ein Zweirichtungsverkehr Mühlenstraße eine untergeordneter Rolle. Für Ortsfremde wird die gedrehte Bahnstraße die Hauptzufahrt. Somit besitzt ein Zweirichtungsverkehr in der Mühlenstraße vordergründig für die Anlieger eine Bedeutung.

Die Beantwortung der Fragestellung, ob eine Einbahnstraße notwendig ist, sollte daher vielmehr vor dem Hintergrund erfolgen, ob ein Zweirichtungsverkehr unter Anbetracht der engen Mühlenstraße mit einseitigen Parkvorgängen sinnvoll ist. Eine Herausnahme des Gegenverkehrs könnte den Verkehrsfluss erhöhen und evtl. weitere Gestaltungsmöglichkeiten für die Straße eröffnen. Die Anordnung einer Einbahnstraße ist daher zu empfehlen. Ein Zweirichtungsverkehr kann optional angedacht werden, wenn sich bspw. nach Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes hierfür zwingende Gründe ergeben.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrsituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Keine Änderung der Mühlenstraße (Variante 4)	++	++	++	+++	+++	++

ANHANG IX: Planfall 5a - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes mit einem Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße



100: Mehrbelastung/Tag im Vergleich zu Planfall 1c
 -100: Minderbelastung/Tag im Vergleich zu Planfall 1c
 +/-100: Gesamtveränderung/Tag im Vergleich zur Zählung 2013

Veränderungen des Planfall 5a im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Öffnung der Kreuzstraße für den Zweirichtungsverkehr zwischen der Brauereistraße und der Hülsdonkstraße

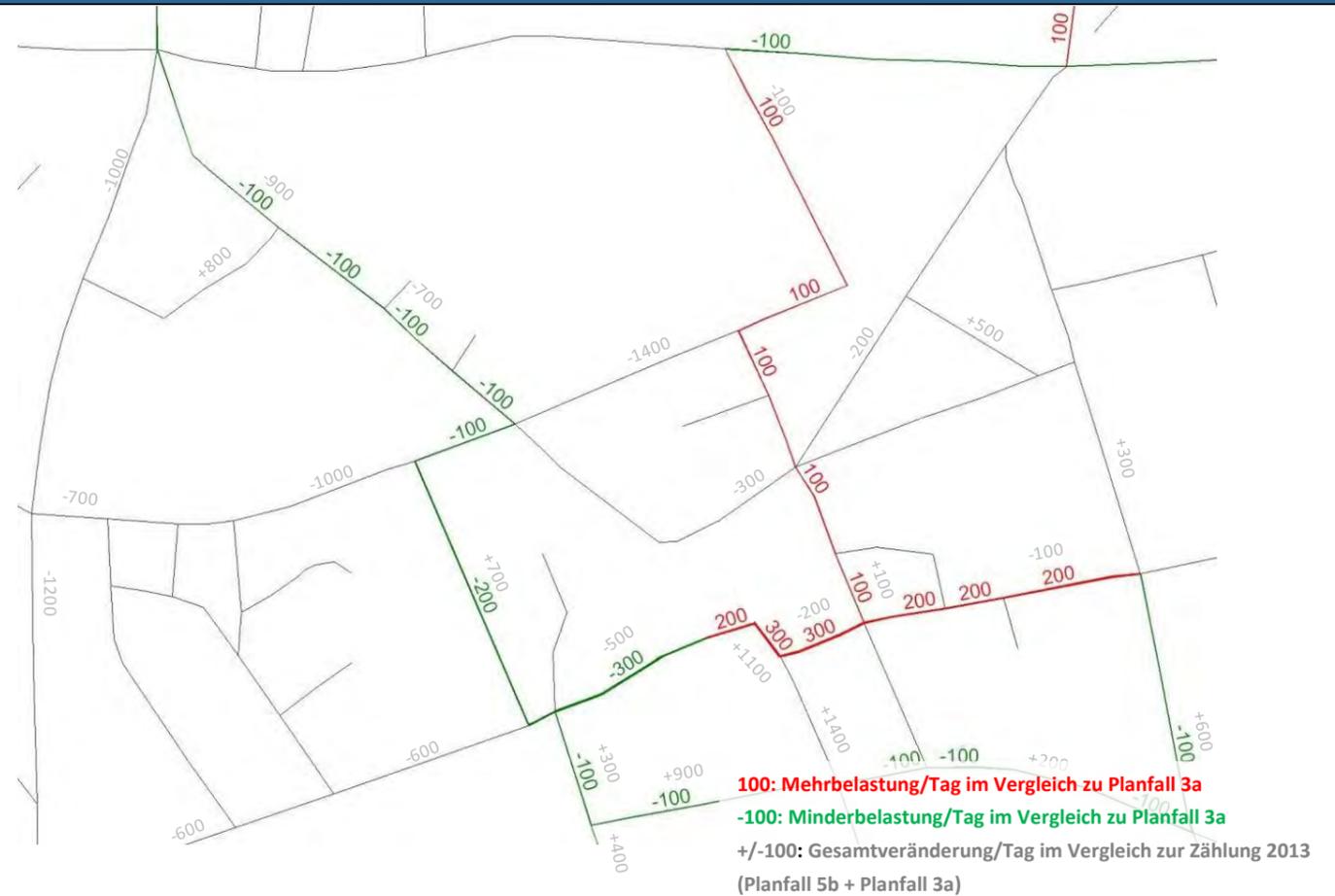
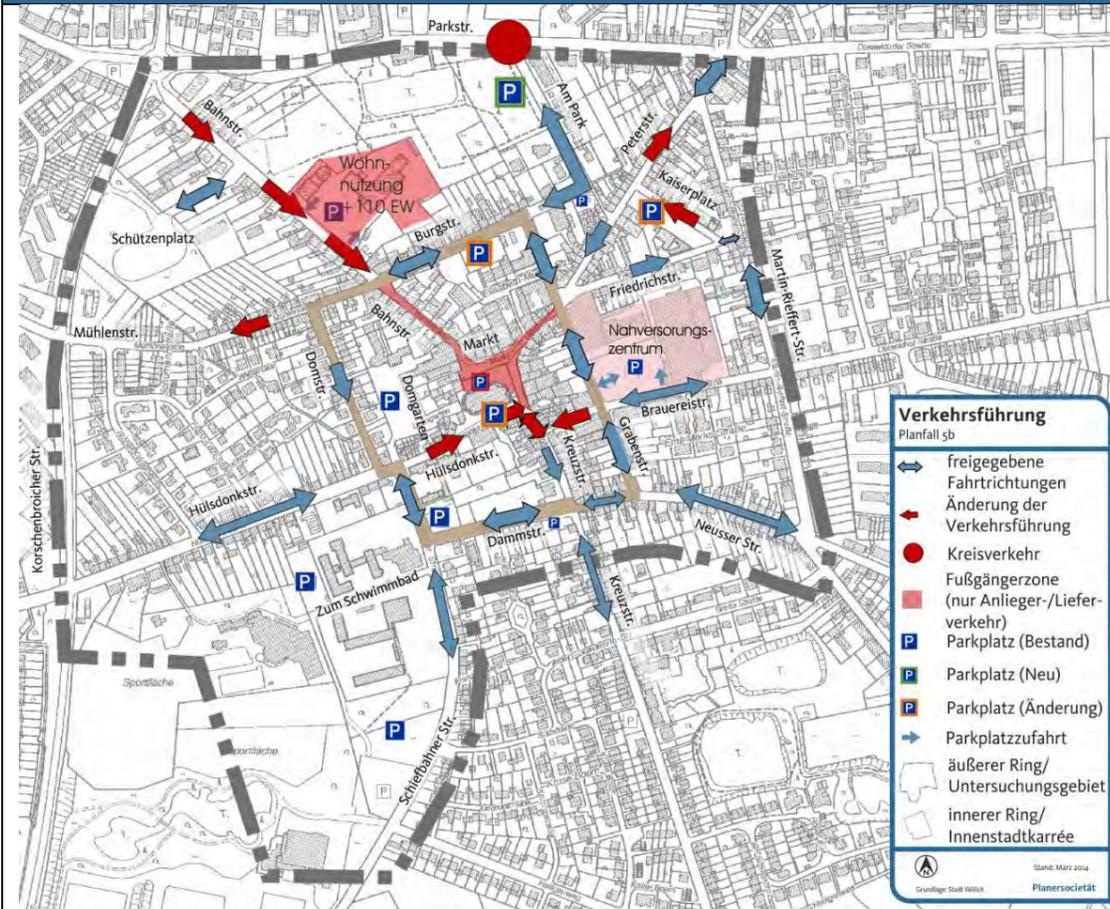
Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken?

Die Öffnung der Kreuzstraße führt im Vergleich zum Planfall 1c zu einem Mehrverkehr aus Richtung Osten über die Brauereistraße und entlastet die Hülsdonkstraße als Zufahrt zu den Stellplätzen südlich der Kirche. Umwegfahrten werden somit vermieden, jedoch betrifft dies insgesamt nur relativ wenige Autofahrer.

Die Maßnahme führt zudem zu einer weiteren leichten Verbesserung der Erreichbarkeiten und der Orientierung in Alt-Willich. Demgegenüber ist aber ein Parksuchverkehr wahrscheinlich, indem Fahrzeuge in den Bereich südlich der Kirche über die Kreuzstraße einfahren und bei einer Vollbelegung der Stellplätze über die Kreuzstraße wieder ausfahren. Die Öffnung der Kreuzstraße erzeugt daher insgesamt sogar eher leichte Nachteile als Vorteile.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrsituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße (Variante 5a)	+(+)	++	++	+++(+)	+++(+)	+(+)

ANHANG X: Planfall 5b - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes mit einem Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße und einer Beibehaltung der unechten Einbahnstraße Domstraße



Veränderungen des Planfall 5b im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Öffnung der Kreuzstraße für den Zweirichtungsverkehr zwischen der Brauereistraße und der Hülsonkstraße
- Beibehaltung der unechten Einbahnstraße in der Domstraße

Wie würde sich ein Zweirichtungsverkehr in der Kreuzstraße/nördlich Brauereistraße auswirken, wenn die Domstraße als „unechte Einbahnstraße“ bestehen bleibt?

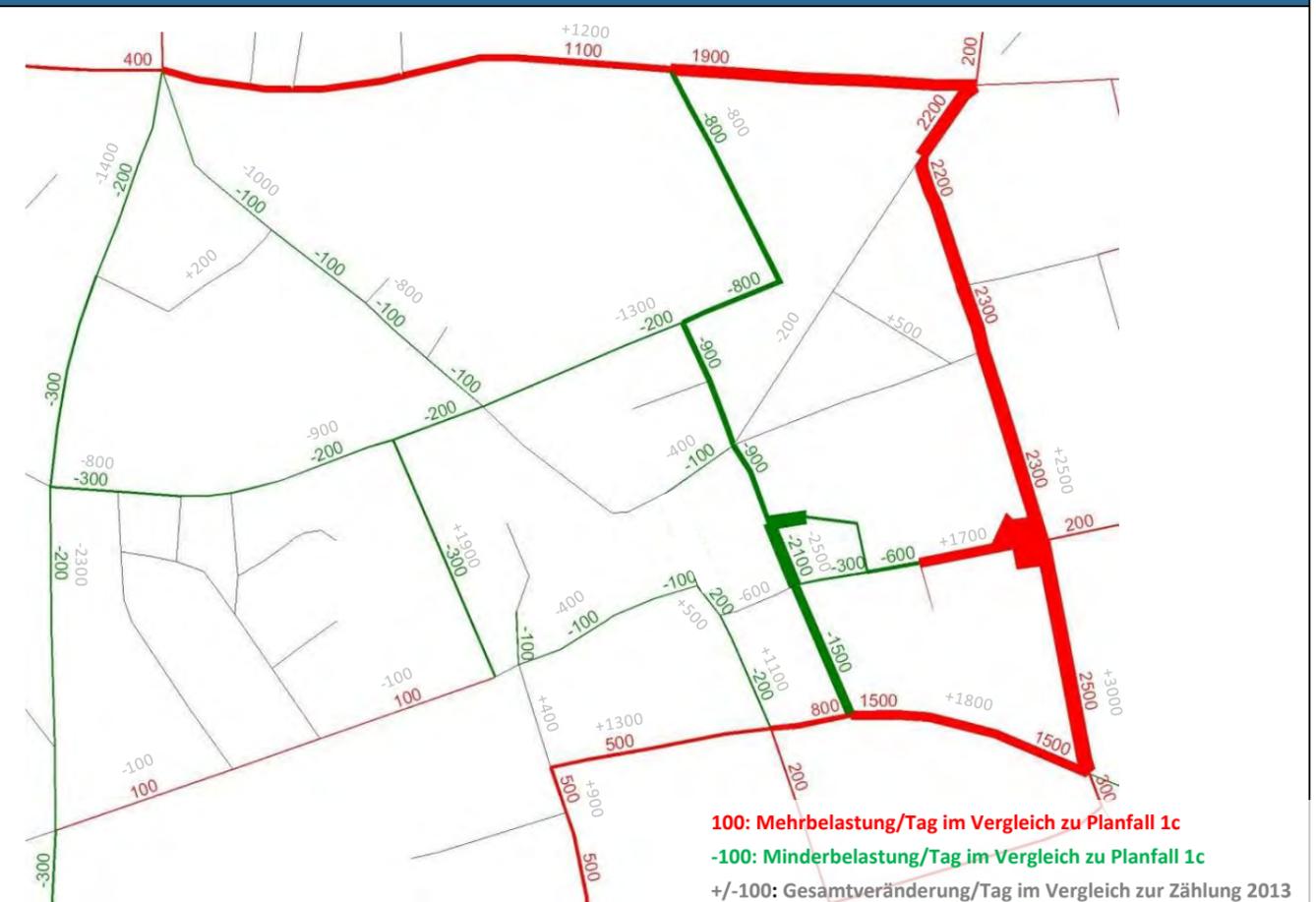
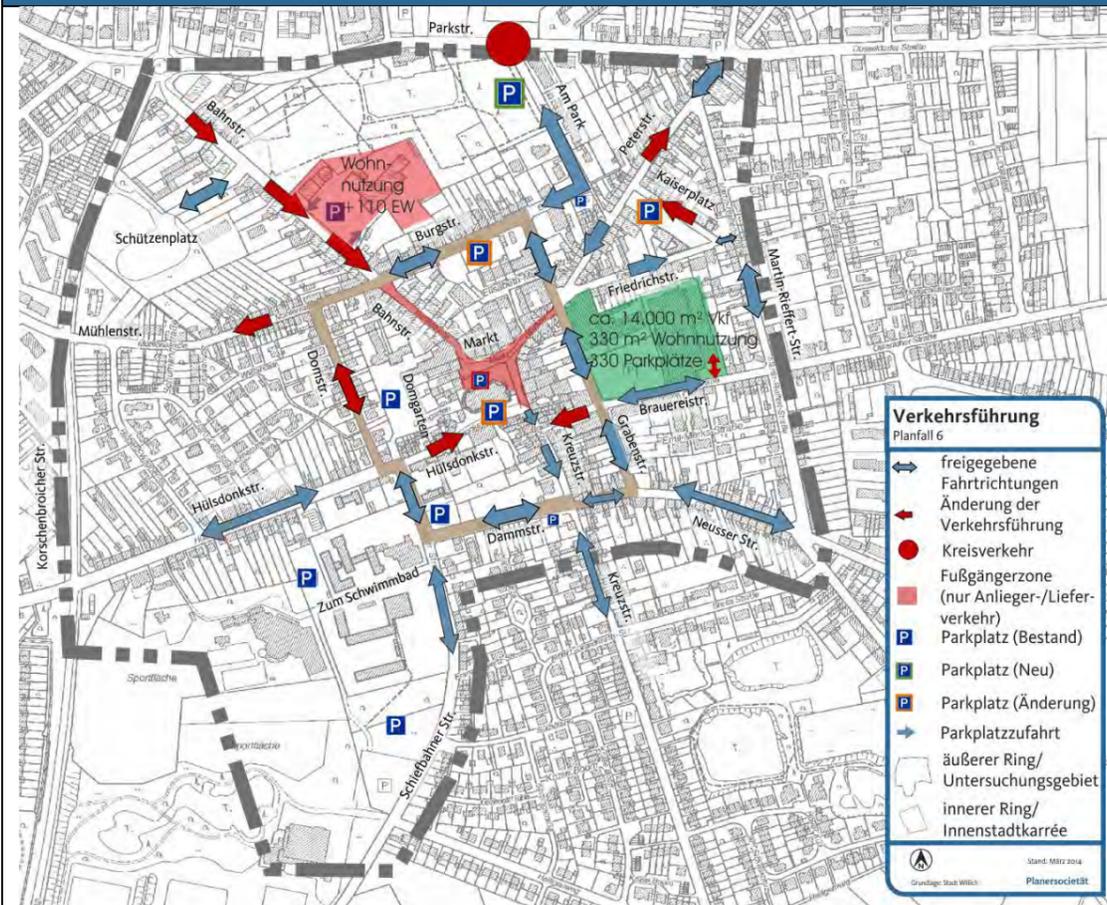
Der Planfall 5b stellt eine Untervariante des Planfalls 3a (keine Veränderung der „unechten Einbahnstraße“ Domstraße) dar. Um darzustellen, welche Auswirkungen eine Öffnung der Kreuzstraße in Kombination mit der Beibehaltung der Verkehrsregelung Domstraße hätte, wurde daher in der Differenzdarstellung der Planfall 5b mit dem Planfall 3a verglichen.

Insgesamt ergibt sich ein fast identisches Bild wie in Planfall 5a (Öffnung der Kreuzstraße bei gleichzeitiger Öffnung der Domstraße). Das heißt, dass die Maßnahmen in der Domstraße sowie an der Kreuzstraße verkehrlich nicht in Zusammenhang stehen.

In der Gesamtbewertung ist die Variante 5b somit eine Kombination der Vor- und Nachteile der Planfälle 3a und 5a. Durch die Beibehaltung der unechten Einbahnstraße Domstraße werden vor allem Durchgangsverkehr verringert. Der Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße führt zu einer leichten Verbesserung hinsichtlich der Orientierung und Erreichbarkeit. Dem gegenüber stehen aber Nachteile durch wahrscheinliche Parksuchverkehre.

	Verkehrseffekte und -belastungen	Entlastung Verkehrssituation Kreisverkehr	Reduzierung Durchgangsverkehr	Orientierung	Erreichbarkeit Alt-Willichs	Gesamtbewertung
Zweirichtungsverkehr Kreuzstraße ohne Änderung Domstraße (Variante 5b)	++(+)	++	+++	++(+)	++(+)	++(+)

ANHANG XI: Planfall 6 - Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes mit Realisierung des Brauerei-Quartiers



Veränderungen des Planfall 6 im Vergleich zum Planfall 1c (Referenzfall):

- Umsetzung des Brauerei-Quartiers (ca. 14.000 m² Verkaufsfläche, 330 m² Wohnnutzung, 330 Parkplätze)

Der Planfall 6 löst sich von der Fragestellung, welche Maßnahmen im Integrierten Handlungskonzept kombiniert werden könnten. Es geht um eine Abschätzung der verkehrlichen Folgewirkungen des Brauerei-Quartiers. Aufgrund der veränderten Modellgrundlagen (deutlich erhöhte Verkaufsflächen) wird der Planfall auch nicht einer Gesamtbewertung im Vergleich zu den anderen Planfällen unterzogen.

Welche Auswirkungen hätte eine Weiterentwicklung des bestehenden Nahversorgungszentrums zum „Brauerei-Quartier“?

Eine Entwicklung des Nahversorgungszentrums zum Brauerei-Quartier hat erwartungsgemäß eine Zusatzbelastung für das Straßennetz zur Folge. Die Zusatzbelastungen betreffen in erster Linie die Achse über die Parkstraße und die Martin-Rieffert-Straße. Aufgrund der nahe gelegenen Parkdeckzufahrt an der östlichen Brauereistraße stellt sie die schnellste Verbindung zum Brauerei-Quartier aus nördlicher Richtung dar. Aus Richtung Süden sind die Schiefbahner Straße, die Dammstraße und die Neusser Straße die Hauptsächlichstraßen des Quartiers.

Der Verkehr fließt wesentlich konzentrierter als mit der derzeitigen Anbindung des Geländes an die Brauerei- sowie Grabenstraße. Ein Großteil der weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet wird daher entlastet. Dies betrifft insbesondere die Straße Am Park und die Grabenstraße.

Die Verlagerungseffekte mit einer Konzentration des Verkehrs auf wenige Routen sind positiv zu werten und verringern für viele Straßen den Durchgangsverkehr. Für die mögliche Entwicklung des Brauerei-Quartiers sollte die Anbindung der Parkplätze daher nahe an der Martin-Rieffert-Straße erfolgen. Eine (zusätzliche) Parkhauszufahrt oder -abfahrt auf die Grabenstraße ist zu vermeiden.