



# **INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT INNENSTADT HEINSBERG**

**PROJEKTVORSTELLUNG  
IM PLANUNGS-, UMWELT- UND VERKEHRSAUSSCHUSS  
AM 27. SEPTEMBER 2021**

## Inhalte der Präsentation

- » Vorstellung des Projektteams
- » Anlass und Aufgabenstellung
- » Betrachtungsraum und Bausteine des Entwicklungskonzeptes
- » Erste Erkenntnisse aus der Verkehrszählung und Parkraumerhebung
- » Prozessablauf und Beteiligungsformate



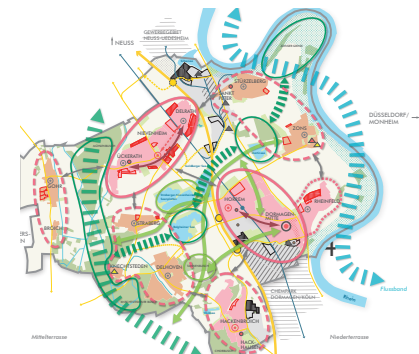
## Bürovorstellung plan-lokal

- » Gründung des Büros im Jahr 1987 in Dortmund
- » 13-köpfiges interdisziplinäres Team
- » Langjährige Erfahrung in Stadt- und Raumplanung, Prozessberatung und Moderation
- » Zusammenspiel von Planung und planungsbezogenem Dialog als Kernkompetenz



## Arbeitsfelder

- » Regional-, Stadt- und Quartiersentwicklungsplanung
- » Beratung von Kommunen im Kontext der Städtebauförderung und weiterer Förderprogramme
- » Wettbewerbsmanagement
- » Städtebauliche Entwurfsplanung und Bauleitplanung
- » Konzeption und Moderation von Planungsverfahren und Beteiligungsprozessen
- » Stadtteil- und Quartiersmanagement
- » Demografie- und Wohnungsmarktgutachten



## Vorstellung der Büros und des Erfahrungshintergrundes

# Planersocietät – Für Morgen. Für Mobilität. Für Dialog.

- Wir arbeiten **seit über 25 Jahren** im Bereich der integrierten Verkehrsplanung; inzwischen von den Standorten Dortmund, Bremen und Karlsruhe aus
- Wir machen **Beratung aus Begeisterung**: praxisnah für Städte, Kreise und Verkehrsunternehmen
- Wir unterstützen im **Change-Management**: Pilot- und Modellvorhaben für Kommunen, Landes- und Bundesministerien
- Wir haben unsere Kompetenzen immer weiter ausgebaut: **Schnittstellenthemen**, integrierte & strategische Planungen, kommunikativer Dialog
- Wir haben ein **besonderes Team** aufgebaut, das verschiedene Disziplinen aus Raum- /Stadt- / Verkehrsplanung, Bauingenieurwesen, Geografie und Kommunikation zusammenbringt





## Vorstellung der Büros und des Erfahrungshintergrundes

# Erfahrung Mobilitätskonzepte



|               |                                                                                                                                                                                          |
|---------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| > 500.000:    | Hamburg   Düsseldorf   Dortmund   Bremen                                                                                                                                                 |
| 100-500.000:  | Braunschweig   Gelsenkirchen   KielRegion   Kassel (Stadt+Region)   Saarbrücken   Städteregion Hemer/ Iserlohn/ Menden   Leverkusen   Koblenz   Recklinghausen   Moers   Paderborn       |
| 50-100.000:   | Viersen   Meerbusch   Bergheim   Offenburg   Ludwigsburg   Marburg   Gießen   Gütersloh   Bamberg   Bocholt   Fulda   Schweinfurt   Bad Salzuffen   Ibbenbüren   Bad Kreuznach   Willich |
| 25-50.000:    | Gronau   Emsdetten   Bad Oeynhausen   Soest   Buxtehude   Lahr (Schwarzwald)   Pirmasens   Greven   St. Ingbert   Limburg   Oer-Erkenschwick   Taunusstein   Bretten                     |
| < 25.000:     | Rhede   Rommerskirchen   Alfter   Fröndenberg   Billerbeck   Schalksmühle   Aspach   Elsdorf                                                                                             |
| regional:     | Metropole Ruhr   EN-Kreis   Rhein-Wupper   Kreis Steinfurt u.v.m.                                                                                                                        |
| Bund, Länder: | Leitfäden BMVI, BBSR, Zukunftsnetz Mobilität NRW, FZ-NUM Hessen, Saarland                                                                                                                |

## Anlass und Aufgabenstellung





# Betrachtungsraum für das Integrierte Entwicklungskonzept





## Bausteine des Integrierten Entwicklungskonzeptes

- » Darstellung des Status Quo in den innenstadtrelevanten Themenfeldern
- » Stärken- und Schwächen-Übersicht
- » Definition von Handlungsfeldern und Entwicklungszielen
- » Ableitung und Beschreibung von Maßnahmen
- » Kosten- und Zeitplanung für die Umsetzung

## Themen des Integrierten Entwicklungskonzeptes

- » Einzelhandel und lokale Ökonomie
- » Städtebau, Stadtgestalt, öffentlicher Raum und Denkmalpflege
- » Verkehr und Mobilität
- » Wohnen und Wohnumfeld
- » Grün-/Freiraum, Umwelt und Klimaschutz
- » Bildung, Freizeit, Kultur und Tourismus
- » ...





# ERSTE ERKENNTNISSE VERKEHRSZÄHLUNG & PARKRAUMERHEBUNG





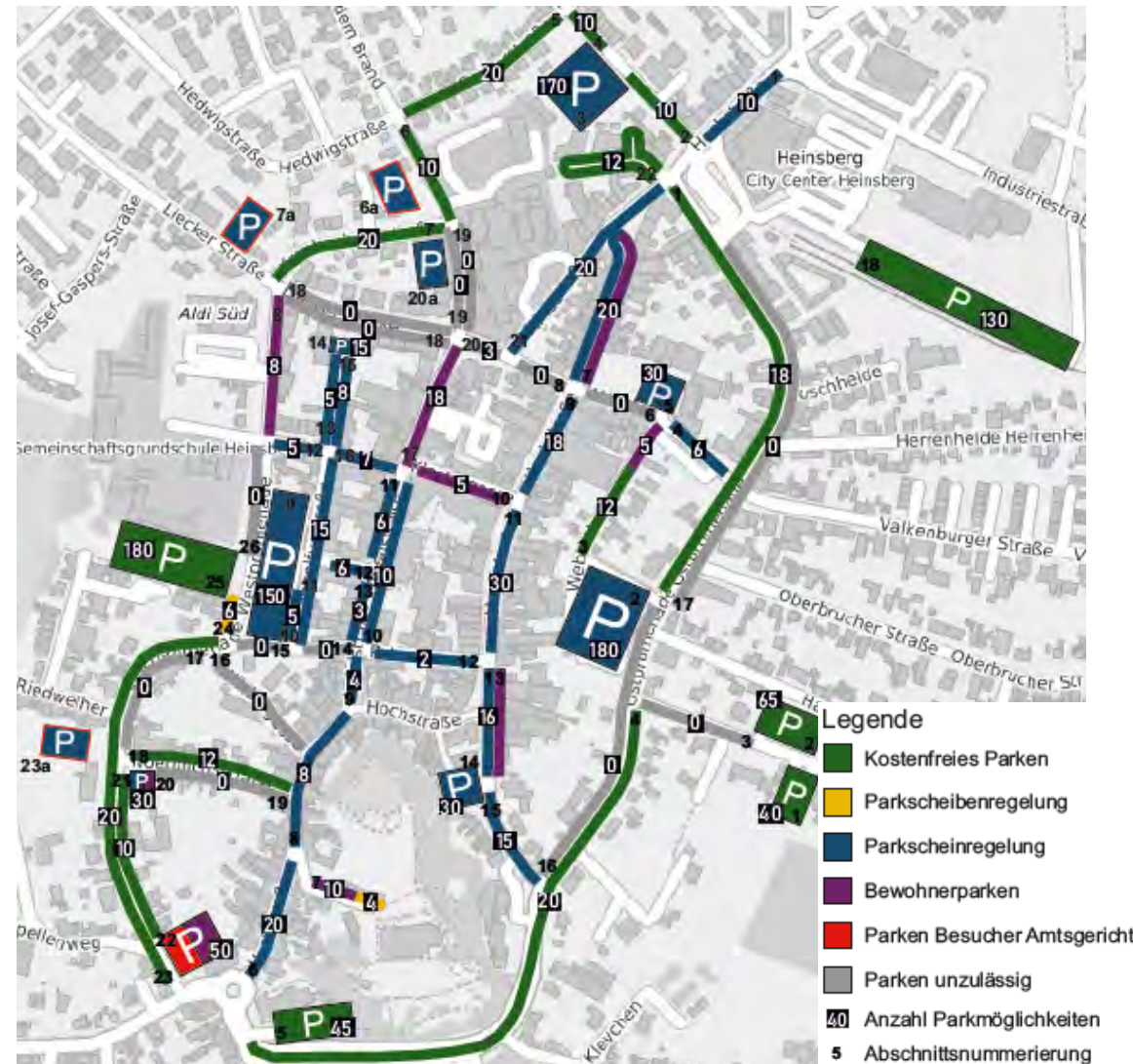
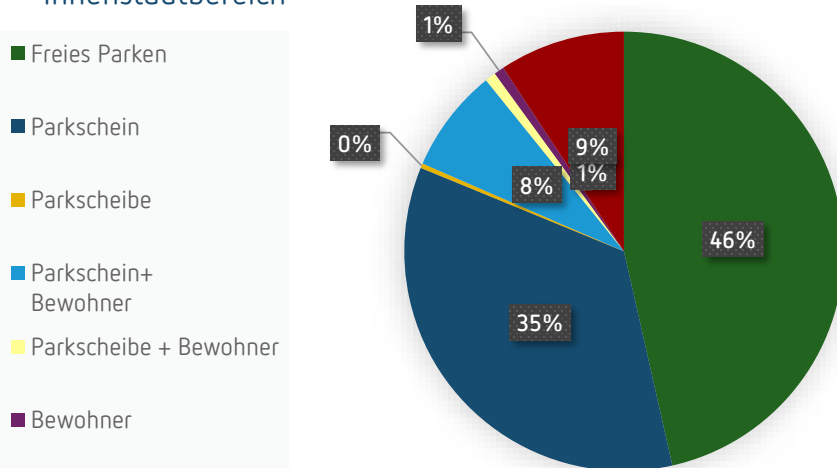


# Parkraumerhebung

## Parkraumerhebung

### Erhebung der Parkraumsituation

- ca. 1.750 untersuchte Parkmöglichkeiten
- Erhebung am Di, 8.6.21 zwischen 5 und 20 Uhr
- Parkraummanagement mit Parkscheinautomaten & Bewohnerparken (kaum Parkscheibe)
- In den Randbereichen freie Parkmöglichkeiten (z.T. größere Parkplätze)
- Privat bewirtschaftete Parkflächen im direkten Umfeld zum Innenstadtbereich





## Parkraumerhebung

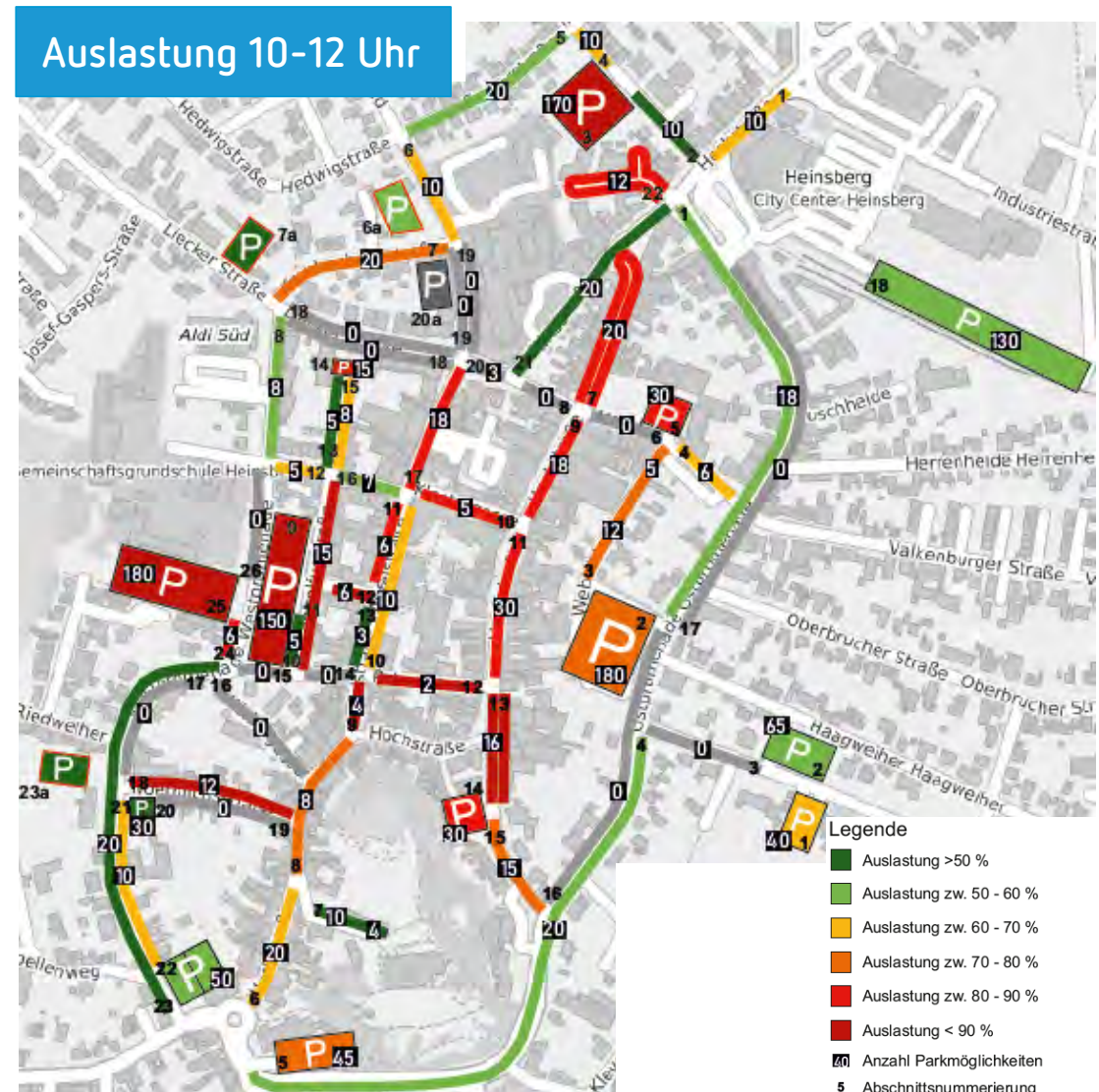
### Erste Ergebnisse

- Auslastungsspitze zw. 10 – 12 Uhr  
Gesamtauslastung ca. 73%  
Auslastung ohne private Parkmöglichkeiten: ca. 78%  
Auslastung freies Parken: ca. 77%  
Auslastung Parkscheinparken: ca. 82%  
Auslastung private Parkmöglichkeiten: ca. 24%

### Erste Interpretationsansätze

- Insgesamt hohe Auslastung; Kapazitäten erhöhen sich nach außen hin
- Zentrale Bereiche sind erste Anlaufstelle für Parkplatzsuchende (auch bedingt durch die Verkehrsführung, die Verkehre in die inneren Bereiche zieht)

\*vorbehaltlich Änderungen aufgrund der fortschreitenden Auswertung & Abstimmung



## Parkraumerhebung

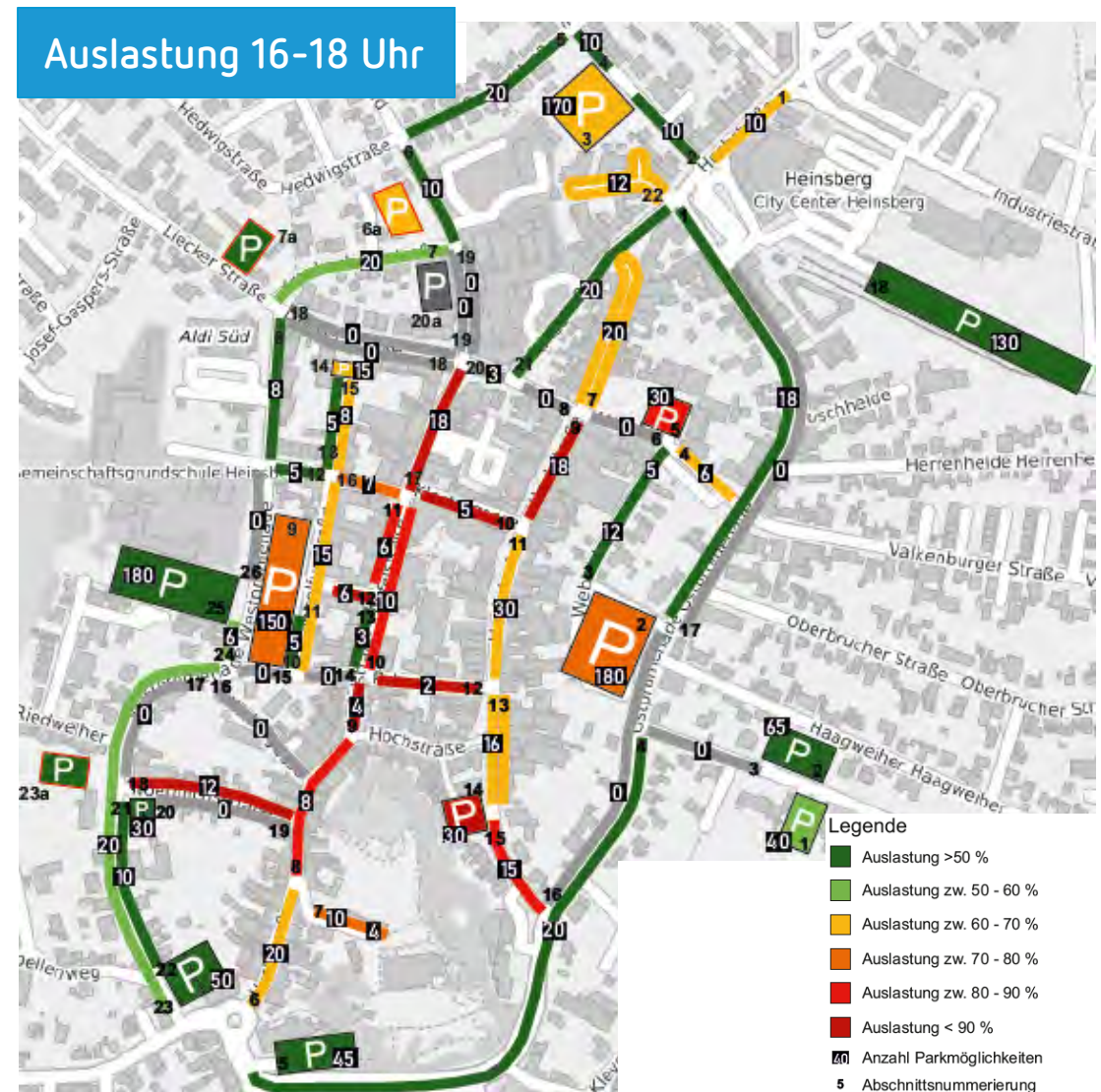
### Erste Ergebnisse

- Auslastungsspitze zw. 16 – 18 Uhr  
Gesamtauslastung ca. 54%  
Auslastung ohne private Parkmöglichkeiten: ca. 58%  
Auslastung freies Parken: ca. 46%  
Auslastung Parkscheinparken: ca. 73%  
Auslastung private Parkmöglichkeiten: ca. 9%

### Erste Interpretationsansätze

- Deutlicher Rückgang Schotterparkplatz Westpromenade (ggf. viele Beschäftigte)
- Zentrale Bereiche sind weiterhin erste Anlaufstelle für Parkplatzsuchende (auch bedingt durch die Verkehrsführung, die Verkehre in die inneren Bereiche zieht)

\*vorbehaltlich Änderungen aufgrund der fortschreitenden Auswertung & Abstimmung



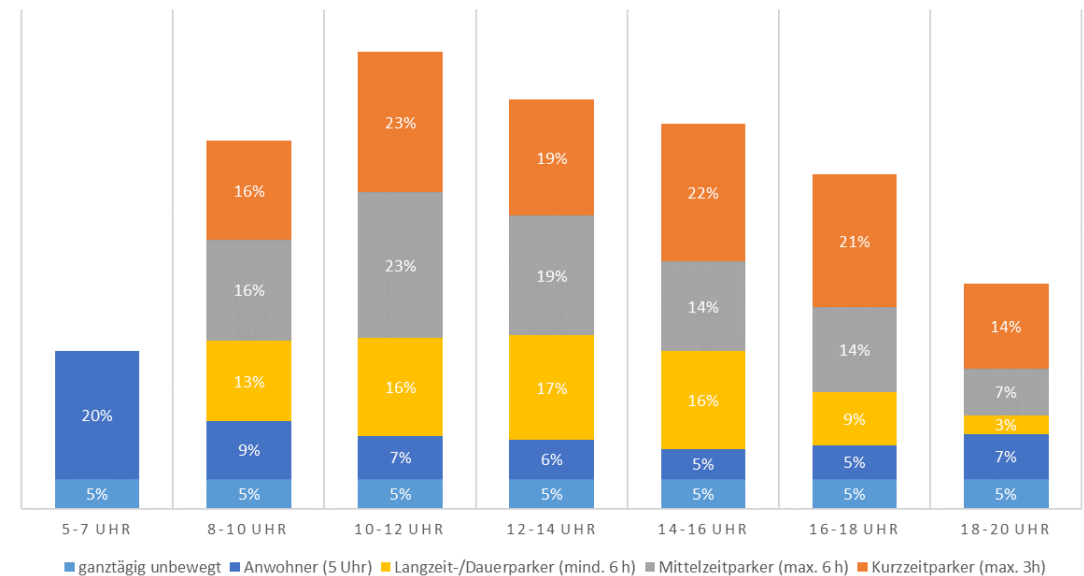


## Parkraumerhebung

### Erste Ergebnisse – Parkdauer

- Insgesamt ergibt sich für einen innerstädtischen Bereich mit hoher Nutzungsmischung ein sinnvolles Bild
- 5% ganztägig unbewegte Fahrzeuge
- Anwohner belegen insbesondere nachts bzw. früh morgens untersuchte Parkmöglichkeiten
- Langzeitparkende sind insbesondere als Arbeitnehmende einzuschätzen
- Ähnliche Anteile bei Kurz- und Mittelzeitparkenden; im Tagesverlauf überwiegen später die Kurzzeitparkenden
- Unterschiede an einzelnen Standorten im Gebiet

PARKDAUER GESAMT (N=1.750)



\*vorbehaltlich Änderungen aufgrund der fortschreitenden Auswertung & Abstimmung

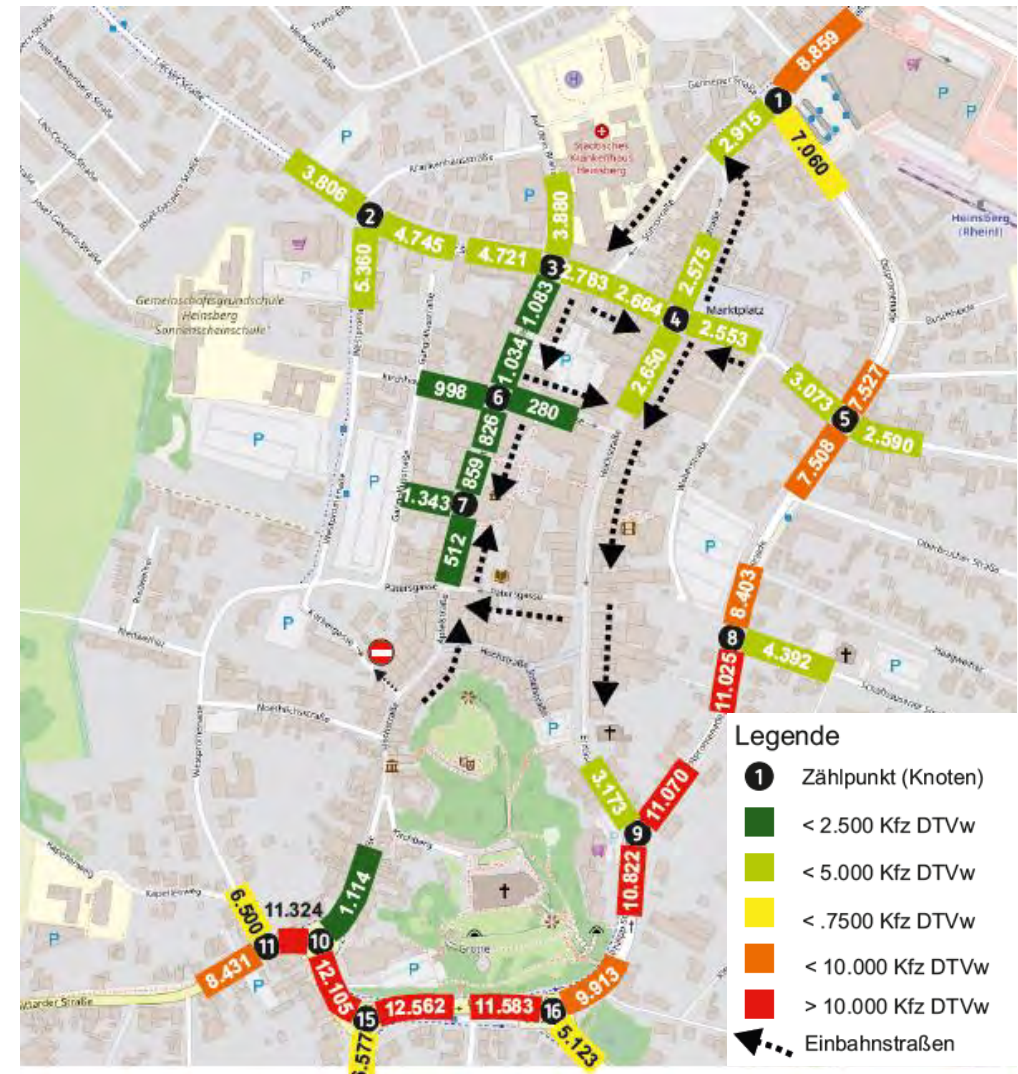
# Verkehrszählung



## Verkehrszählung

### Erste Ergebnisse

- 16 untersuchte Knotenpunkte
- Zählzeiträume 6 – 10 & 15 – 19 Uhr
- Hochrechnung auf DTVw = durchschnittliche werktägliche Verkehrsbelastung (Querschnitt)
- Größte Verkehrsbelastungen entlang der Achse Sittarder Str. / Geilenkirchener Str. / Linderner Str. / Erzbischof-Philipp-Str. / Ostpromenade
- Belastungen entlang der Liecker Straße moderat, entlang der Apfelstraße gering
- > 2.500 Fahrzeuge im Bereich der Hochstraße (ca. 250 Fahrzeuge Spitzenstunde morgens 9:00 Uhr & nachmittags 16:15 Uhr)



\*vorbehaltlich Änderungen aufgrund der fortschreitenden Auswertung & Abstimmung

# Zwischenfazit



## Parkraumerhebung & Verkehrszählung

# Zwischenfazit zur Ausgangslage Kfz-Verkehr

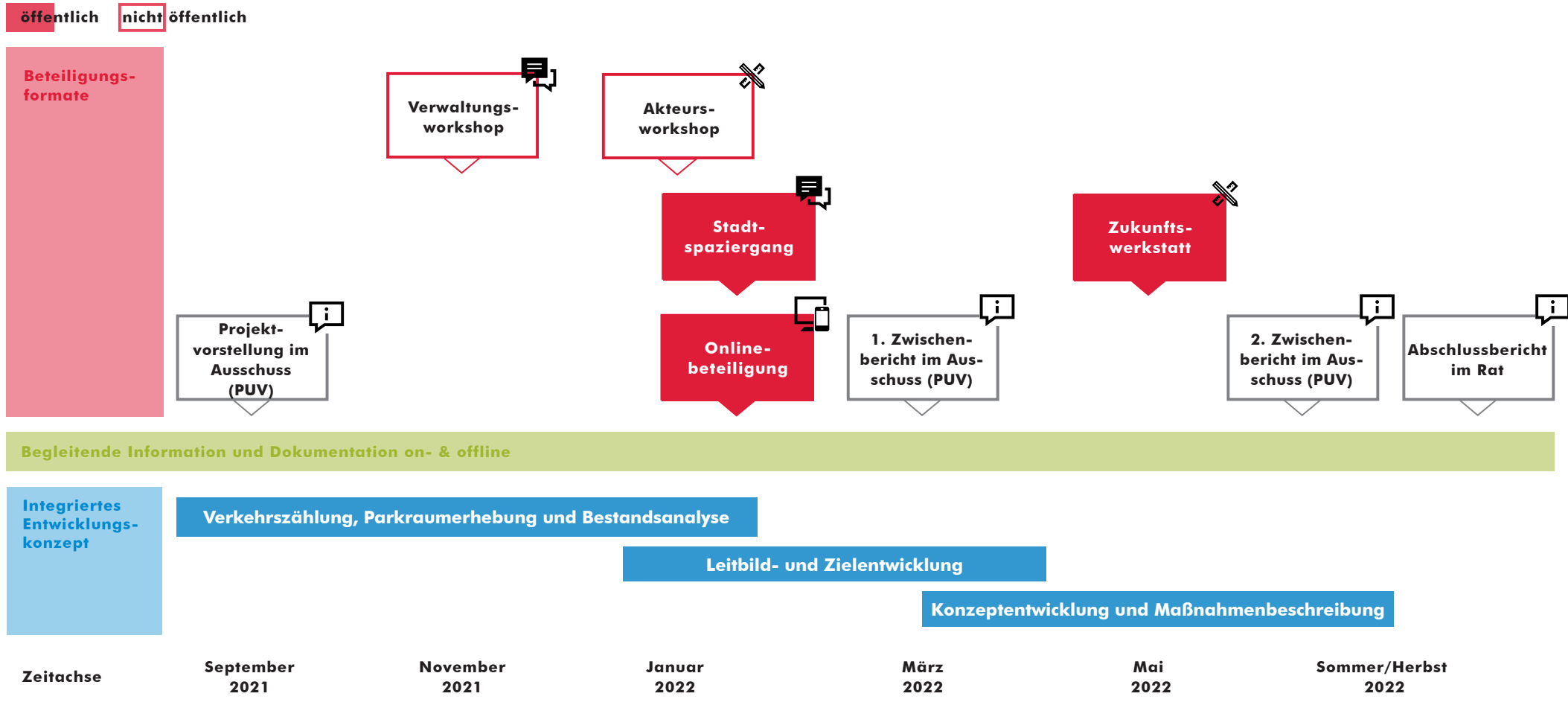
- **Bewohnerparken...**
  - ...scheint zu funktionieren, weiterer Bedarf aktuell nicht ersichtlich
- **...Kurzzeitparkende**
  - ...bevorzugen (wie vermutlich angedacht) möglichst zentrale Parkmöglichkeiten (Abfolge Parksuchvorgang → 1. straßenbegleitendes Parken, 2. Parkplätze)
- **...Mittel- & Langzeitparkende**
  - ...überwiegen auf dem kostenfreien Parkplatz an der Westpromenade deutlich, finden sich aber auch zu größeren Anteilen in Bereichen in denen eigentlich eine Höchstparkdauer von 2 h gegeben ist (je nach Standort 25 – 40%)
- **...Verkehrsbelastungen**
  - ...konzentrieren sich vor allem auf die Ostpromenade (hier auch Durchgangsverkehre)  
Hochstraße ist höher belastet als Apfelstraße



# PROZESSABLAUF UND BETEILIGUNGSFORMATE

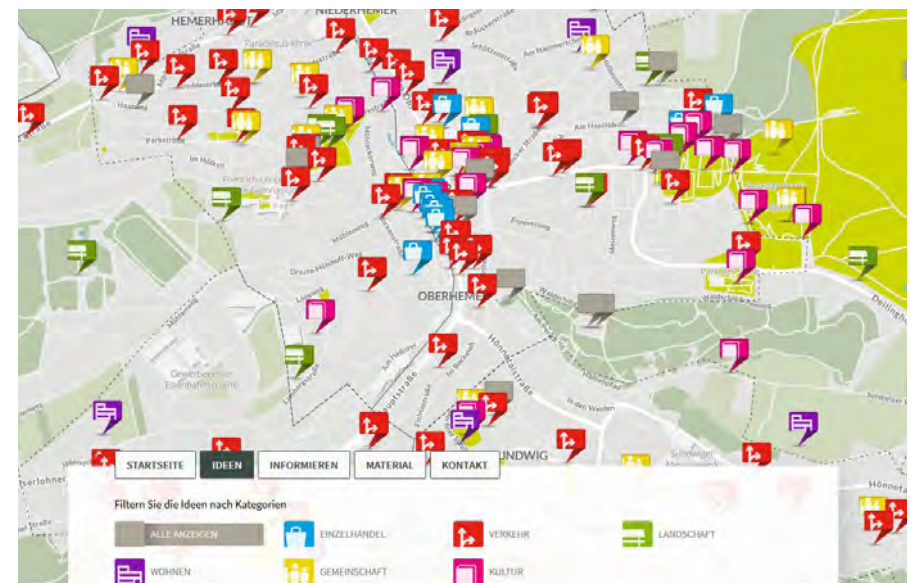


# Prozessablauf und Beteiligungsformate



## Beteiligungsformate

- » **Verwaltungsrunde**  
nicht öffentliche Veranstaltung  
mit Vertreterinnen und Vertretern der  
Stadtverwaltung
- » **Onlinebeteiligung PLAN-PORTAL**  
Digitale Beteiligungsmöglichkeit  
zur Sammlung von Ideen,  
Anregungen und Hinweisen aus der  
Bürgerschaft





## Beteiligungsformate

- » **Akteursworkshop**  
nicht öffentliche Veranstaltung mit maßgeblichen Innenstadtakteuren
- » **Bürgerbeteiligung 1**  
„Stadtspaziergang“ mit Bürgerinnen und Bürgern
- » **Bürgerbeteiligung 2**  
„Zukunftswerkstatt Innenstadt“ mit Bürgerinnen und Bürgern







**HERZLICHEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT!**