

# INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT **INNENSTADT HEINSBERG**



## INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG UND AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>5</b>
1.1	Planungsanlass	5
1.2	Entwicklungskonzept für die Heinsberger Innenstadt	6
1.3	Vorgehensweise und Beteiligungsprozess	7
<b>2</b>	<b>VORSTELLUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS</b>	<b>11</b>
2.1	Regionale und gesamtstädtische Einordnung	11
2.2	Abgrenzung des Untersuchungsraums	13
<b>3</b>	<b>BESTANDSSITUATION</b>	<b>15</b>
3.1	Stadtstruktur, Stadtgestalt und Wohnen	15
3.2	Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie	20
3.3	Verkehr und Mobilität	24
3.4	Grün, Freiraum und Stadtklima	56
3.5	Bildung, Kultur und Freizeit	57
3.6	Stärken-Schwächen-Profil	60
<b>4</b>	<b>ZUKUNFTSBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE</b>	<b>63</b>
4.1	Zukunftsbild Heinsberger Innenstadt	63
4.2	Handlungsfelder und Ziele	64
<b>5</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT</b>	<b>66</b>
5.1	Maßnahmenplan	68
5.2	Maßnahmensteckbriefe	70
<b>6</b>	<b>AUSBLICK</b>	<b>115</b>

# 1 EINLEITUNG

## 1.1 PLANUNGSANLASS

Innenstädte sind von zentraler Bedeutung für die Funktions- und Zukunftsfähigkeit von Städten und Gemeinden. Sie sind nicht nur Wohn- und Arbeitsort, sondern übernehmen wichtige versorgungsrelevante, soziale und gesellschaftliche Funktionen für die Gesamtstadt. Attraktive Innenstädte zeichnen sich in der Regel durch einen Nutzungsmix aus, bestehend aus Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie-, Bildungs-, Gesundheits-, Freizeit- und Kulturangeboten. Daneben tragen ansprechend gestaltete Verweil- und Begegnungsorte, wie Plätze und Grünanlagen wesentlich zur Attraktivität von Innenstädten bei. Nicht zuletzt sind die Anbindung und Erreichbarkeit für den motorisierten Verkehr sowie für den Fuß- und Radverkehr ausschlaggebende Faktoren eines funktionierenden Stadtzentrums. Qualität und Image einer Innenstadt sind nicht nur aus wirtschaftlicher Sicht relevant, sondern bestimmen maßgeblich die Lebensqualität und die Identifikation der Bewohnerschaft mit der Stadt als Ganzes.

Durch den wachsenden Onlinehandel, dem anhaltenden Trend zur Filialisierung der Geschäfte und zu großflächigen Einzelhandelsstandorten in nicht integrierten Lagen sowie den Nachfolgemangel bei inhabergeführten Geschäften verliert der stationäre Einzelhandel zunehmend seine prägende Bedeutung für die Innenstädte. Die augenscheinlichsten Folgen dieser Entwicklung können zunehmender Leerstand oder die Konzentration von bestimmten minderwertigen Sortimenten in einzelnen Einkaufslagen sein. Nicht selten entsteht hieraus ein Abwärtstrend, der sich negativ auf die Attraktivität und Lebendigkeit der gesamten Innenstadt auswirken kann.

Umso wichtiger werden andere frequenzbringende Innenstadtfunktionen, um die Lücken zu schließen, z. B. Kultur-, Freizeitangebote und Events. Gleichzeitig wird in vielen Städten das Wohnen in der Innenstadt wie-

der attraktiver. Dies gilt gleichermaßen für jüngere wie für ältere Menschen, die die Urbanität und die kurzen Wege im Alltag, ob zum Einkaufen, zum nächsten Café oder zum Arzt schätzen.

Es müssen die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass Menschen gern und leicht in die Innenstädte kommen und dort auch verweilen. Anpassungserfordernisse bestehen aber auch darin, die zumeist stark versiegelten und verkehrsbelasteten Innenstädte unter Gesichtspunkten des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nachhaltiger zu entwickeln. In den zurückliegenden Jahren haben sich Entwicklungen vollzogen und Rahmenbedingungen verändert, die hinsichtlich der Innenstadtentwicklung von besonderer Bedeutung sind:

- » die demografische Entwicklung hat u. a. durch verstärkte Migration strukturelle und sozio-ökonomische Änderungen erfahren;
- » das Erfordernis zur Anpassung an den Klimawandel und einer energieeffizienten Entwicklung wird drängender;
- » und die pandemiebedingten Einschränkungen haben Strukturwandelprozesse im (stationären) Einzelhandel und in der Gastronomie beschleunigt.

Hinzu kommen wachsende Finanzprobleme in zahlreichen Kommunen, die Planungs- und Neugestaltungsaufgaben erschweren und die örtlichen Akteur\*innen fortwährend vor die Herausforderung stellen, die begrenzten finanziellen Spielräume strategisch sinnvoll und nachhaltig zu nutzen. Einer effektiven Mitwirkung und partnerschaftlichen Kooperation aller Akteur\*innen kommt vor diesem Hintergrund eine besondere Relevanz zu.

Die vorherigen Ausführungen umreißen nur im Ansatz, mit welchen Herausforderungen sich Kommunen hinsichtlich ihrer Innenstädte aktuell und zukünftig konfrontiert sehen. Auch die Innenstadt von Heinsberg unterliegt diesen Herausforderungen in unterschiedlichen Ausprägungen. Der Rat der Stadt Heinsberg hat deshalb im Jahr 2020 mit großer Mehrheit die Erstellung eines innenstädtischen Gesamtentwicklungskonzeptes beschlossen, das neben der Verbesserung der stadträumlichen Funktions- und Gestaltqualität, der Aufwertung der Aufenthaltsräume, insbesondere aber auch die Überprüfung des fließenden und ruhenden Verkehrs zum Ziel hat.

## 1.2 INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR DIE HEINSBERGER INNENSTADT

Mit dem Integrierten Entwicklungskonzept soll ein abgestimmter Handlungsrahmen für die ziel- und zukunftsgerichtete Entwicklung der Heinsberger Innenstadt in den nächsten Jahren erarbeitet werden.

Ein integriertes Entwicklungskonzept ist ein stadtplanerisches Instrument, das Defizite und Potenziale einer Stadt bzw. eines abgegrenzten Stadtraums aufzeigt, Handlungsbedarfe ableitet, Ziele für die zukünftige Entwicklung formuliert und Wege aufzeigt, diese Ziele mit geeigneten Maßnahmen umzusetzen. Mit dem Beschluss eines Entwicklungskonzeptes wird nicht nur ein Grundkonsens in der Stadtverwaltung und -politik über die zukünftige Entwicklung von Stadträumen mit besonderen Handlungsbedarfen erreicht, sondern zugleich Anreize für die Mitwirkungsbereitschaft privater Akteur\*innen sowie für bürgerschaftliches Engagement geschaffen.

Darüber hinaus ist ein integriertes Entwicklungskonzept die Grundlage für die Beantragung von Städtebau- und weiteren Fördermitteln.

## STÄDTEBAUFÖRDERUNG IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Mit der Städtebauförderung fördern Bund und Länder die zukunftsfähige und nachhaltige Entwicklung

der Städte und Gemeinden in Deutschland. Innerhalb verschiedener Programme der Städtebauförderung, die unterschiedliche räumliche und inhaltliche Förderschwerpunkte verfolgen, werden Kommunen bei der Vorbereitung und Umsetzung von Stadtentwicklungsmaßnahmen finanziell unterstützt.

Die bisher sechs Programmlinien der Städtebauförderung wurden 2020 zu folgenden drei Programmteilen gebündelt: „Lebendige Zentren“, „Sozialer Zusammenhalt“ sowie „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“. Zudem werden ab 2021 Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere zur Verbesserung der grünen Infrastruktur, verpflichtende Fördervoraussetzung für alle Gesamtmaßnahmen der Städtebauförderung.

Mit dem Programm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ werden insbesondere die Zielsetzungen der bisherigen Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ sowie „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gebündelt. Ziel ist die Entwicklung der zentralen Stadt- und Orts(teil)kerne zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur. Fördermittel können insbesondere eingesetzt werden

- » für bauliche Maßnahmen zum Erhalt des baukulturellen Erbes, zur Aktivierung von Stadt- und Ortskernen, zur Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, u. a. bei zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder davon betroffen sind sowie zur Sicherung der Versorgungsstruktur im Sinne der Gewährleistung der Daseinsvorsorge,
- » für die Sicherung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie für die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles,
- » für den Erhalt und die Weiterentwicklung des innerstädtischen öffentlichen Raumes (u. a. Straßen, Wege, Plätze, Grünräume),

- » für die Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen zur besseren Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung sowie Nahversorgung,
- » für Quartiers- und Citymanagement bzw. Management der Zentrenentwicklung und für die Beteiligung von Nutzungsberechtigten, von deren Beauftragten sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften.“

(Quelle: MHKBG NRW Städtebauförderung in NRW, Programmaufruf 2021). Die Bewerbung zur Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm bedingt die Erstellung eines integrierten Handlungskonzeptes. Das Fördergebiet ist räumlich abzugrenzen und durch Beschluss des Rates förmlich festzusetzen.

## WEITERE FÖRDERMÖGLICHKEITEN

Neben der Städtebauförderung gibt es weitere Möglichkeiten der Förderung und Finanzierung von Maßnahmen der Innenstadtentwicklung, z. B. EU-Programme, sektorale Förderprogramme auf Bundes- und Landesebene oder spezifische Förderaufträge für Einzelmaßnahmen. Aktuell nimmt Heinsberg auch am „Sofortprogramm zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in Nordrhein-Westfalen“ teil.

Zentrales Anliegen der verschiedenen Förderprogramme ist nicht nur die finanzielle Unterstützung bei der zukunftsfähigen Entwicklung von Städten und Gemeinden. Sie zielen vor allem auch darauf ab, dass Kooperationen mit den Akteur\*innen vor Ort geschlossen und etabliert werden und auf dieser Basis weitere öffentliche, aber auch private Investitionen zur Umsetzung von Maßnahmen, die einen wesentlichen Beitrag zur Modernisierung und Aufwertung von städtischen Räumen leisten, angestoßen werden. Die angestrebte Entwicklung der Heinsberger Innenstadt ist breit in der Öffentlichkeit kommuniziert und zahlreiche Akteur\*innen in den Planungsprozess einbezogen worden.

## 1.3 VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSPROZESS

Das Entwicklungskonzept Innenstadt Heinsberg besteht aus folgenden aufeinander aufbauenden Bausteinen:

**Bestandssituation:** Wo steht die Heinsberger Innenstadt im Jahr 2022? Eine Beschreibung der Bestandssituation in den relevanten Themenfeldern der Innenstadtentwicklung bildet den Status Quo ab. Ein Stärken-/Schwächenprofil fasst die Ergebnisse zusammen und zeigt die zentralen Stärken und Schwächen der Innenstadt auf.

**Handlungsfelder und Entwicklungsziele:** Wie soll sich die Heinsberger Innenstadt zukünftig entwickeln? Antworten auf diese Frage liefern die Handlungsfelder und Entwicklungsziele.

**Maßnahmenplan:** In einem Maßnahmenplan wird dargestellt, durch welche Maßnahmen sich die Entwicklungsziele umsetzen lassen.

**Projektsteckbriefe:** In Form von Steckbriefen werden die Maßnahmen für die zukünftige Innenstadtentwicklung erläutert.

Die Inhalte des Entwicklungskonzeptes sind Ergebnis eines umfangreichen Planungs- und Beteiligungsprozesses (vgl. Abbildung 1 Seite 8). Auf Basis einer Bestandsanalyse wurden die Stärken und Schwächen und damit die Handlungserfordernisse in der Heinsberger Innenstadt ermittelt. Darauf aufbauend wurden Ziele für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt formuliert. Die anschließend hergeleiteten Maßnahmen stellen dar, wie die Ziele in den kommenden Jahren erreicht werden können und welche Räume im Fokus der zukünftigen Innenstadtentwicklung stehen werden.

Stadtentwicklung ist ein kommunikativer und gemeinschaftlicher Prozess, in dem Bürger\*innen aller Altersgruppen, Fachakteur\*innen, Politik und Verwaltung gleichermaßen zu Wort kommen sollen. So wurde die Konzeptentwicklung für die Innenstadt Heinsberg von einem intensiven Kommunikations- und Beteiligungsprozess begleitet. Neben einem engen Austausch mit der Fachverwaltung der Stadt Heinsberg wurden Politik, die

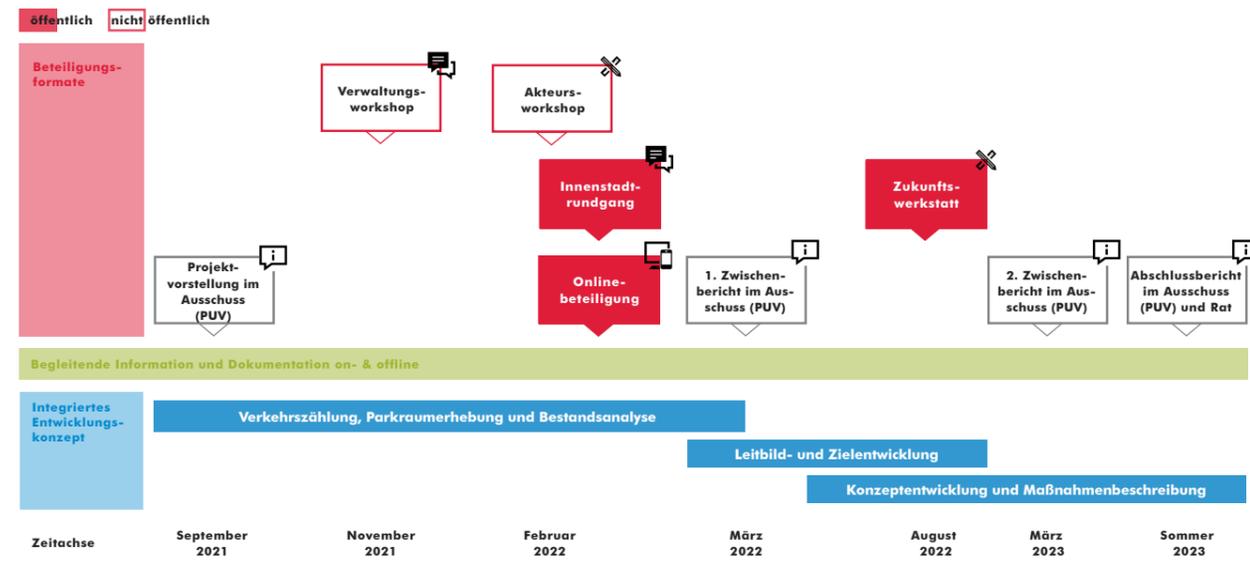


Abb. 1: Ablaufschema zum Planungs- und Beteiligungsprozess; Quelle: plan-lokal

vor Ort ansässigen Akteur\*innen (Einzelhändler\*innen, Gastronomen, Immobilieneigentümer\*innen) sowie die Bürger\*innen der Stadt kontinuierlich informiert und in die Planung einbezogen.

Der Planungsprozess wurde von einer Steuerungsgruppe begleitet, die in regelmäßigen Abständen tagte, anstehende Arbeitsschritte inhaltlich und organisatorisch abstimmte sowie Zwischenergebnisse des Planungsprozesses reflektierte. Die Steuerungsgruppe bestand im Kern aus Vertretern der Stadtverwaltung Heinsberg (Amt für Stadtentwicklung und Bauverwaltung) sowie den federführenden Mitarbeitern der Arbeitsgemeinschaft plan-lokal und Planersocietät.

Im Rahmen der Beteiligungs- und Veranstaltungsformate wurden Belange erfasst, Zwischenergebnisse reflektiert und Ideen für die Innenstadtentwicklung gesammelt. Es wurden zielgruppenübergreifend verschiedene Themen beleuchtet sowie themenübergreifend verschiedene Zielgruppen beteiligt. Die Ergebnisse der Beteiligung sind stets in den laufenden Planungsprozess eingeflossen. Im Folgenden werden die einzelnen Beteiligungsformate vorgestellt.

**Verwaltungsrunde:** Im Fokus der Verwaltungsrunde stand der Austausch von fachlichen Positionen zum heutigen Status quo und zu den Perspektiven der Heinsberger Innenstadt aus Sicht der unterschiedlichen Fachbereiche der Stadtverwaltung. Was sind die Stärken und Schwächen in der Innenstadt? Welche Handlungsbedarfe bestehen in der Innenstadt? Welche Ziele sollten für die zukünftige Entwicklung handlungsleitend sein? Welche Maßnahmen müssen ergriffen werden, um diese Ziele zu erreichen? Antworten auf diese Fragen wurden im Rahmen der Verwaltungsrunde zusammengetragen und diskutiert.

**Akteursworkshop:** Im Rahmen eines Akteursworkshops gab es einen ersten Austausch mit den Innenstadtakteur\*innen, darunter Einzelhändler\*innen, Gastronomen und Immobilienbesitzer\*innen über die Handlungsbedarfe sowie über Ziele und Maßnahmenideen für die zukünftige Innenstadtentwicklung.

**Innenstadtrundgang:** Der Innenstadtrundgang markierte den Auftakt zur Beteiligung der Bürger\*innen der Stadt Heinsberg. Ziel der Veranstaltung war es, über das Vorhaben zu informieren und den Bürger\*innen direkt am

Ort des Geschehens die Möglichkeit zu geben, ihre Sicht auf die Innenstadt, auf die Qualitäten und Mängel der Innenstadt sowie Verbesserungsvorschläge mitzuteilen.

**Online-Information und -Beteiligung PLAN-PORTAL:** Das PLAN-PORTAL diente während des Planungsprozesses zum einen als Informationsplattform, um über das Entwicklungskonzept, die anstehenden Veranstaltungen und die Ergebnisse zu informieren. Zum anderen wurde die Internetseite für einen Zeitraum von vier Wochen als Beteiligungsplattform genutzt. Auf einer interaktiven Karte von der Innenstadt konnten von zu Hause oder unterwegs aus Anregungen und Ideen für die Entwicklung der Heinsberger Innenstadt mitgeteilt werden.

**Zukunftswerkstatt „Innenstadt Heinsberg“:** Die Zukunftswerkstatt war Kernelement des Beteiligungsprozesses. Bürger\*innen jeden Alters waren eingeladen, Ideen für die zentralen Stadträume der Innenstadt zu

entwickeln und diese zu diskutieren. An verschiedenen Stationen konnten die Teilnehmenden der Zukunftswerkstatt Fragen zum Projekt stellen, Einschätzungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen abgeben und eigene Ideen mitteilen.

**Politische Information und Beratung:** In insgesamt drei Sitzungen des Ausschusses für Planung, Umwelt und Verkehr wurden das Projekt erläutert, Zwischenergebnisse des Beteiligungsprozesses präsentiert sowie der vorläufige Abschlussbericht vorgestellt. Zum Abschluss der Konzepterstellung wird der Endbericht dem Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr und dem Rat zur Beratung bzw. zum Beschluss vorgelegt.

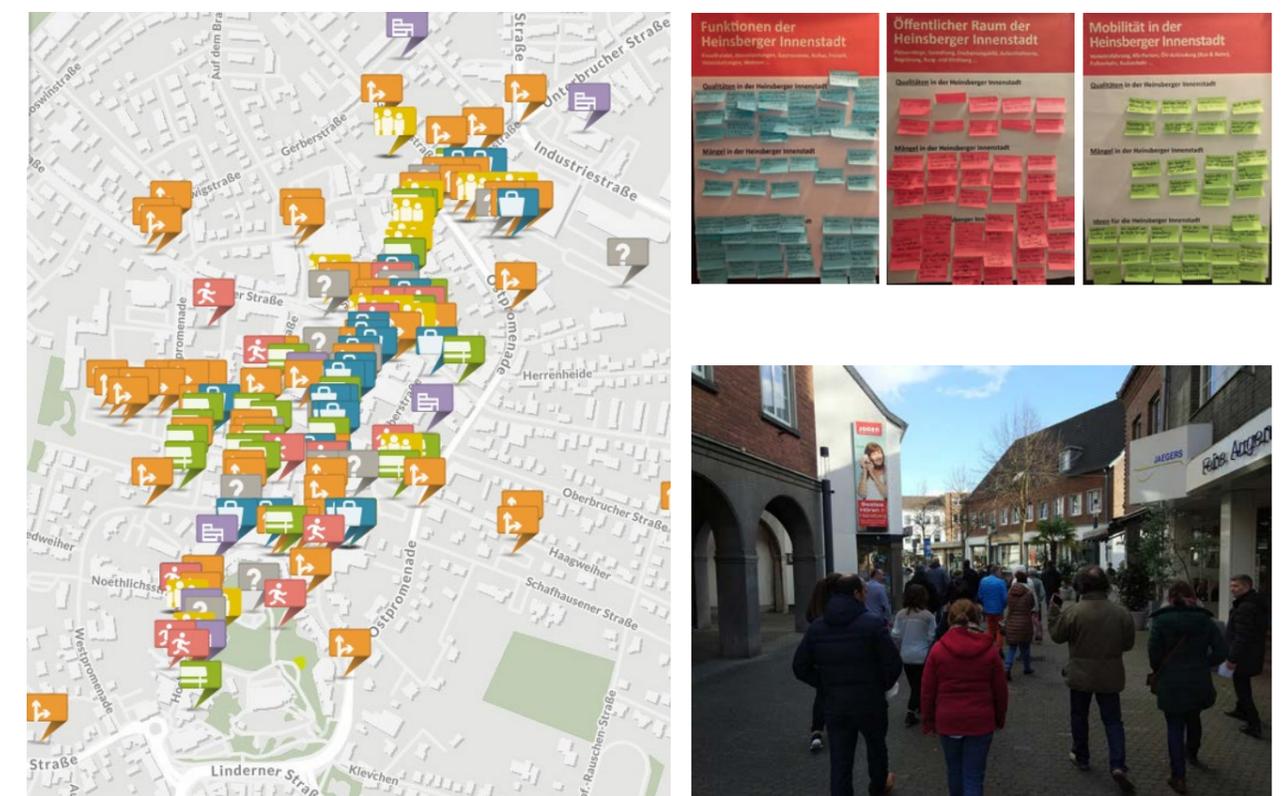


Abb. 2: Impressionen aus der Beteiligung – Onlineplattform, Akteursworkstatt und Innenstadtrundgang; Quelle: plan-lokal

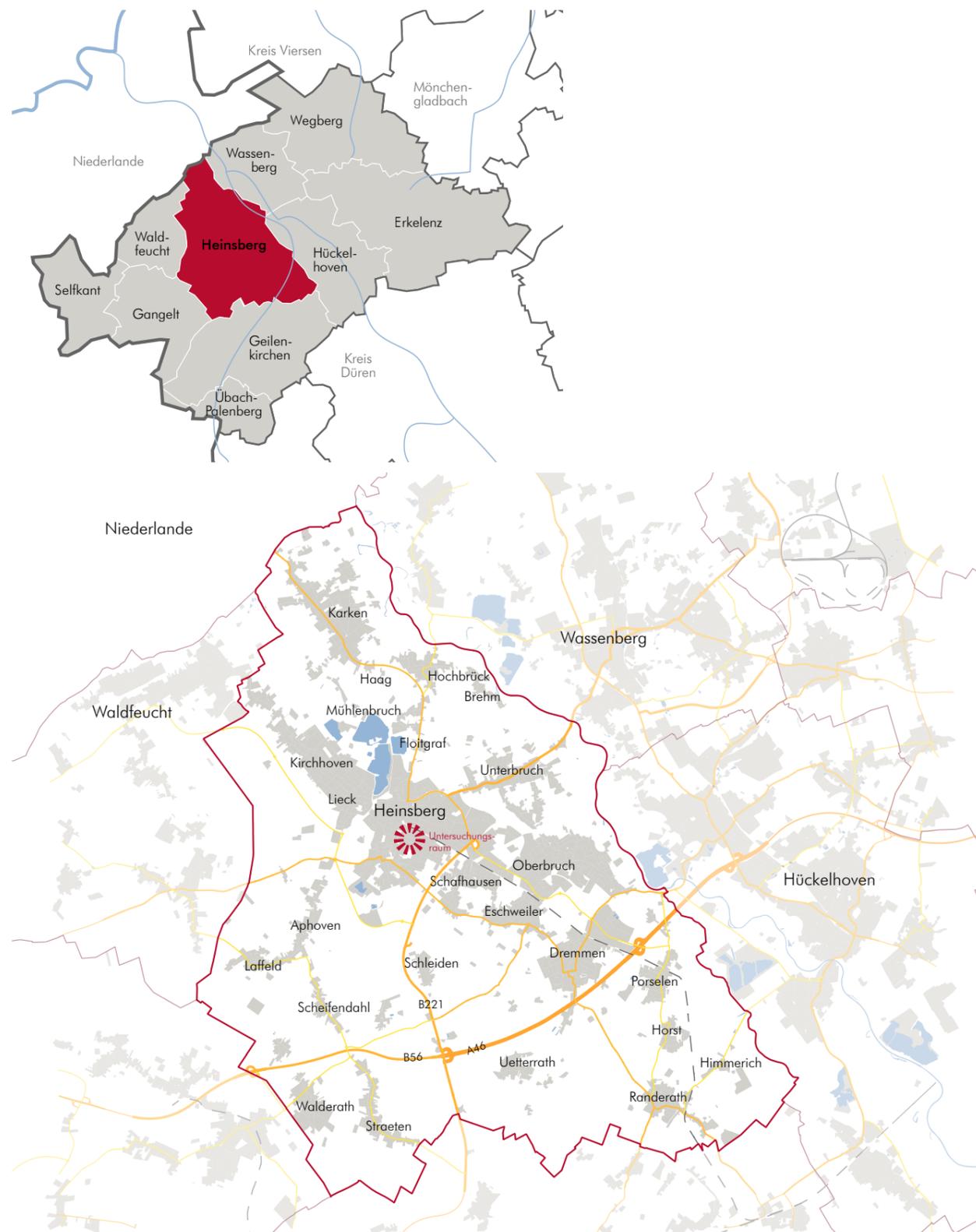


Abb. 3: Lage in der Region und stadträumliche Einbindung; Quelle: Wikimedia Commons, modifiziert durch plan-lokal

## 2 VORSTELLUNG DES UNTERSUCHUNGSRAUMS

### 2.1 REGIONALE UND GESAMTSTÄDTISCHE EINORDNUNG

Heinsberg ist die namensgebende Kreisstadt des Kreises Heinsberg und liegt im Regierungsbezirk Köln in Nordrhein-Westfalen. Der Kreis Heinsberg entstand am 1. Januar 1972 im Rahmen der Neugliederung im Raum Aachen durch die Zusammenlegung des Kreises Erkelenz und des Seflkantkreises Geilenkirchen/Heinsberg. Seit dem 1. Januar 1975 - damals wurde die Gemeinde Niederkrüchten in den Kreis Viersen eingliedert - hat der Kreis Heinsberg seine heutige Gestalt (vgl. Website Kreis Heinsberg). Der Kreis Heinsberg ist der westlichste Landkreis Deutschlands und grenzt an die Niederlande. Die nächstgelegenen größeren Städte sind Mönchengladbach in ca. 40 km Entfernung, Aachen in ca. 50 km Entfernung und die niederländische Stadt Roermond ca. 20 km nordwestlich von Heinsberg entfernt.

Zusammen mit den Gemeinden Gangelt, Seflkant und Waldfeucht bildet die Stadt Heinsberg die sogenannte „Westzipfelregion“. Das heutige Stadtgebiet von Heinsberg umfasst 13 Stadtteile: Aphoven/Laffeld, Dremmen, Heinsberg, Karken, Kempen, Kirchhoven, Lieck, Oberbruch, Porselen, Randerath, Schafhausen, Unterbruch und Waldenrath (vgl. Abbildung 3). Heinsberg umfasst eine Fläche von rund 92 km<sup>2</sup>, davon sind rund 68 % Landwirtschaftsfläche, 27 % Siedlungs- und Verkehrsfläche und 5 % Wald- und Gewässerfläche.

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Heinsberg ist von 1991 (37.970 Einwohner\*innen) bis zum Jahr 2005 kontinuierlich auf knapp 41.600 Einwohner\*innen gestiegen. Von 2005 bis 2010 sank die Einwohnerzahl auf 40.760. Seit 2010 weist Heinsberg wieder ein stetiges Bevölkerungswachstum auf. Aktuell beträgt die Zahl der Einwohner\*innen 43.081 (Stadt Heinsberg, 01.01.2023).

Die Stadt Heinsberg ist über die Anschlussstellen Dremmen und Heinsberg an die Autobahn 46 angeschlossen, die nach Westen als Bundesstraße 56n die Anbindung in Richtung der Niederlande herstellt. Als wichtigste Verkehrsachse in Nord-Südost-Richtung verläuft im Stadtgebiet die Bundesstraße 221 (Geilenkirchen - Wassenberg). Heinsberg verfügt über einen Bahnanschluss mit insgesamt sieben Haltestellen der Regionalbahn. Vom Bahnhof Heinsberg verkehrt die Wurmaltalbahn stündlich nach Aachen. Der Zentrale Busbahnhof am Bahnhof Heinsberg schafft Verbindungen in die Stadtteile und zu allen umliegenden Städten.

Die Stadt gehört zur Euregio Maas-Rhein und hat eine differenzierte, mittelständisch geprägte Wirtschaftsstruktur mit Unternehmen aus dem produzierenden und verarbeitenden Gewerbe, Groß- und Einzelhandel, Baugewerbe und dem Dienstleistungssektor. Der positive Pendlersaldo zeugt von der Bedeutung des Wirtschaftsstandortes und der guten regionalen Einbindung der Stadt in den Wirtschaftsraum der Region (vgl. Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Heinsberg 2022).

Das Mittelzentrum Heinsberg steht im regionalen Wettbewerb mit den Oberzentren Aachen und Mönchengladbach sowie mit dem angrenzenden Mittelzentrum Hückelhoven. Die benachbarten kleineren Kommunen übernehmen als Grundzentren überwiegend lokale Versorgungsfunktionen (vgl. ebd.).





Abb. 5: Luftbild Innenstadt Heinsberg; Quelle: Stadt Heinsberg

### 3 BESTANDSSITUATION

Zur Identifizierung von Handlungserfordernissen erfolgt eine stadträumliche Analyse, die alle wesentlichen Themenfelder der Innenstadtentwicklung berücksichtigt. Die Darstellung der Bestandssituation fußt auf Gutachten, Konzepten und Planungen der Stadt Heinsberg sowie auf einer ergänzenden, aktuellen Situationsbewertung vor Ort. Als wesentliche Informationsquellen der Analyse dienen:

- » Interkommunales Entwicklungskonzept Westzipfelregion, 2017
- » Einzelhandels- und Zentrenkonzept Stadt Heinsberg, 2022
- » Passantenbefragung Innenstadt Heinsberg, 2016 und 2018
- » Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg, 2018
- » Radverkehrskonzept Stadt Heinsberg, 2022
- » Klimaschutzkonzept Stadt Heinsberg, 2021
- » Wohnungsmarktstudie Kreis Heinsberg, 2019
- » Schulentwicklungsplan Kreis Heinsberg 2019
- » Spielflächenleitplan Stadt Heinsberg 2021

Darüber hinaus sind die Einschätzungen aus der Beteiligung der Bürger\*innen, Innenstadtakteur\*innen und Vertreter\*innen der Stadtverwaltung und Politik in die Darstellung der Bestandssituation in den Themenfeldern eingeflossen.

#### 3.1 STADTSTRUKTUR, STADTGESTALT UND WOHNEN

Die Geschichte der Stadt Heinsberg nahm mit dem Burg- und Kirchberg ihren Anfang. Auf dieser, in der flachen Landschaft des Niederrheins seltenen Anhöhe, bauten die Herren von Heinsberg im 11. Jahrhundert ihren Adelssitz. Sie zogen einen Graben quer durch den Hügel. Während auf dem nördlichen Teil eine Burg entstand, wurde der südliche Teil mit einer Vorburg gesichert. Dort stand die erste Kirche, auf deren Grundmauern im 15. Jahrhundert die Propsteikirche St. Gangolf errichtet wurde, die ihr heutiges Aussehen im Zuge des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg erhielt und bis heute stadtbildprägend ist.

Zu Füßen des Burg- und Kirchbergs entstand eine Siedlung, die sich schnell zum wirtschaftlichen Zentrum entwickelte und um das Jahr 1255 Stadtrecht erhielt: die Stadt Heinsberg.

Als die Dynastie im 15. Jahrhundert ausstarb, wurde die Burg Heinsberg zum Sitz eines Amtmannes des neuen Herrn, des Herzogs von Jülich. Der Herzog ließ die Burg ab 1538 zu einer (zur damaligen Zeit) modernen Festung umbauen, die mehrere Belagerungen standhielt. Im Jahr 1678 wurde die Anlage jedoch durch französische Truppen niedergerissen, sodass nur noch Ruinen übrig blieben. Auf dem Burgberg sind heute die Reste der mittelalterlichen Burg zu besichtigen, rund um St. Gangolf sind Teile der Festungsanlage erhalten. Der Burg- und Kirchberg wurde in den Jahren 2005 und 2006 umfangreich saniert. Die Mauerreste wurden stabilisiert, neue Wege, Grünanlagen und eine Freilichtbühne angelegt. Heute lädt der Burg- und Kirchberg zum Verweilen ein und ist Ort für verschiedene Veranstaltungen.

Die historische Bebauung der Stadt Heinsberg fiel im 16. bis 18. Jahrhundert mehreren Stadtbränden und Kriegen zum Opfer. Im 18. und 19. Jahrhundert wurden dann die Stadtwälle und teilweise die Stadttore zurückgebaut.

Im 20. Jahrhundert entstehen die zentralen Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen der Stadt wie Kanalisation und Strom- und Gasversorgung aber auch öffentliche Einrichtungen wie Banken, Krankenhaus und Post werden errichtet. Im zweiten Weltkrieg nimmt Heinsberg durch Luftangriffe starken Schaden. Mehr als die Hälfte der Wohnungen wird dabei vollständig zerstört und zahlreiche schwer beschädigt. Im Zuge des Wiederaufbaus wird u. a. der Straßenverlauf angepasst und der bis dahin oberirdisch durch die Stadt fließende Mühlenbach verrohrt. Im Jahr 1955 wird die Begegnungsstätte (Stadthalle) an der Apfelstraße fertiggestellt und im Jahr 1979 um das Rathaus ergänzt. 1981 folgt die Erweiterung des Rathauses. Nur wenig später in den 1980er bis 1990er Jahren kommt der großflächige Gebäudekomplex der Heinsberg Galerie hinzu. Ein weiteres stadtbildprägendes Gebäude wird mit der Kreissparkasse Heinsberg im Juni 2008 fertiggestellt.

An der überwiegend kleinteiligen Struktur der Innenstadt ist der historische Stadtgrundriss trotz einigen Maßstabsbrüchen noch heute ablesbar. Teile der historischen Stadtbefestigung sind als Baudenkmäler ausgewiesen. Die Standorte der ehemaligen Stadttore markieren heute Innenstadteingänge, auch wenn sie zum Großteil nicht mehr als Stadttore wahrnehmbar sind.

Die traditionelle Bauweise in der Innenstadt umfasst eine geschlossene, zwei- bis dreigeschossige, traufständige Bebauung mit Satteldächern. Die Bebauungspläne der Nachkriegszeit brachen mit dieser Baustruktur. Es entstanden größere Gebäude überwiegend mit Flachdächern, Baublöcke wurden u. a. zugunsten von Anlieferung und Parken geöffnet. Im Zuge dieser Entwicklungen verloren viele Innenhöfe ihren grünen Charakter. Vereinzelt kann, etwa am Beispiel des Baublocks westlich der oberen Hochstraße, der ursprüngliche Charakter erahnt werden. Erst in den 1970er Jahren wurde die

traditionelle Bauweise mit Satteldächern in Form einer Gestaltungssatzung für den Marktplatz wieder aufgegriffen.

Die Heinsberger Innenstadt ist von einer Mischung aus Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und Wohnen gekennzeichnet. In der Regel befindet sich die öffentlich zugängliche Nutzung im Erdgeschoss während die Obergeschosse dem privaten Wohnen vorbehalten sind. Die großen baulichen Strukturen darunter das Rathaus, das Krankenhaus, die Begegnungsstätte und die Heinsberg Galerie markieren zentrale Zielorte der Innenstadt. Der Hauptgeschäftsbereich, der sich durch relativ kleinteilige Laden- und Gewerbeflächen kennzeichnet, verläuft entlang der Hochstraße und der Apfelstraße sowie entlang der Stiftsstraße, am Markt und der Patersgasse. An der Ostpromenade wird der Hauptgeschäftsbereich um die Heinsberg Galerie mit größeren Einzelhandelsflächen ergänzt, in dessen Untergeschossen sich ein Vollsortimenter, weiterer Einzelhandel sowie ein Parkdeck befinden.

Außerhalb der Innenstadt bzw. des Promenadenrings konzentrieren sich in den Innenstadtrandlagen öffentliche Einrichtungen wie das Amtsgericht, die Kreisverwaltung, kirchliche und klinische Einrichtungen sowie Schulen und Kindergärten.

Umrahmt wird die Innenstadt Heinsberg mit einer lockeren Bebauung überwiegend bestehend aus freistehenden Einfamilienhäusern mit großzügigen Gärten. Vereinzelt Reihenhäuser sowie kleinere Mehrfamilienhäuser ergänzen den Wohnungsbestand. Die beschriebene Wohnbebauung erstreckt sich nördlich und östlich der Innenstadt. Westlich und südlich der Kernstadt schließt sich der vorwiegend für die Landwirtschaft genutzte Freiraum an. Circa 750 Meter nördlich vom Stadtkern entfernt befindet sich der Baggersee Lago Laprello, welcher wichtige Freiraum- und Erholungsfunktionen für Heinsberg erfüllt.

## IDENTITÄTSSTIFTENDE ÖFFENTLICHE PLÄTZE

Angrenzend zu den zwei Hauptgeschäftsstraßen Hochstraße und Apfelstraße liegen die zentralen öffentlichen Plätze der Heinsberger Innenstadt. Hinsichtlich ihres Erscheinungsbildes sowie ihrer Nutzbarkeit und Ausstattung weisen sie unterschiedliche Qualitäten auf. Zudem gibt es an mehreren Stellen entlang der genannten Hauptgeschäftsstraßen Sitzgelegenheiten, die Aufenthaltsqualität erzeugen.

Am nördlichen Ende der Hochstraße befindet sich im Bereich des Busbahnhofs ein kleiner Platz bzw. ein gepflastertes „Rondell“, das von einem ebenfalls kreisförmigen Grünbeet umschlossen wird, mit einem Baum in der Mitte und Sitzgelegenheiten entlang des Rondells. Nicht nur der kleine Platz, sondern der gesamte Busbahnhof weist funktionale und gestalterische Mängel auf, u. a. hinsichtlich der Barrierefreiheit, der Orientierung in Richtung Innenstadt und dem subjektiven Sicherheitsempfinden.

Folgt man vom Bahnhof aus der Hochstraße in Richtung Süden zur Innenstadt, passiert man eine kleine Platzfläche. Der Platz hat eine prägnante dreieckige Form. An einer Platzseite befindet sich Geschäftsbesatz im Erdgeschoss. Die andere Platzseite ist mit einer niedrigen Backsteinmauer samt Geländer vom Straßenraum abgegrenzt, da der Platz ca. 50 Zentimeter über dem Straßenniveau liegt. Die Verweilmöglichkeiten auf dem Platz sind in die Jahre gekommen und wirken wenig einladend.

Der prominenteste Platz in der Heinsberger Innenstadt ist der Marktplatz. Dieser ist von drei- bis viergeschossiger Bebauung umrahmt; westlich wird die Platzfläche durch die Hochstraße und südlich durch die Poststraße begrenzt. Insbesondere die Poststraße entfacht eine Barrierewirkung, da sie die Außengastronomie auf der südlichen Platzseite von den dazugehörigen Gastronomiebetrieben abschneidet. Die recht hohe Pkw-Frequenz erschwert die Bedienung der Gäste und mindert die Aufenthaltsqualität für die Platznutzenden insgesamt. Mehr als ein Drittel der Platzfläche ist heute als Parkplatz genutzt und auch die verbleibende Fläche wirkt wenig attraktiv. Neben zwei Baumreihen, einigen Pflanzkübeln, Mülleimern und



Abb. 6: Platz am (Bus-)Bahnhof; Quelle: plan-lokal



Abb. 7: Platz vor dem „Modehaus Greko“; Quelle: plan-lokal



Abb. 8: Marktplatz; Quelle: plan-lokal



Abb. 9: Vorplatz von Rathaus und Begegnungsstätte (Stadthalle); Quelle: plan-lokal

Bänken, ist als platzprägendes Element der Brunnen zu nennen. Der Standort des Brunnens auf dem Marktplatz wurde in der Beteiligung kontrovers diskutiert.

Der Rathausvorplatz stellt sich als stark versiegelter Platz ohne Aufenthaltsqualität dar. Mit Ausnahme von vereinzeltem Mobiliar in den Randbereichen ist die Platzfläche leer. Da der Rathausvorplatz als Feuerwehraufstellfläche dient, ist die Gestalt- und Nutzbarkeit des Platzes stark eingeschränkt und lediglich temporär möglich.

Das Erscheinungsbild einer Innenstadt wird nicht nur durch die Gestaltung und Funktion der öffentlichen Plätze geprägt, sondern auch durch die Qualität der Straßenräume. In den Hauptgeschäftsstraßen, wie Hochstraße und Apfelstraße sind Mängel hinsichtlich der Gestaltung und Funktionalität des öffentlichen Raums festzustellen, die vor allem mit der deutlichen Dominanz des Kfz-Verkehrs (vgl. Kapitel 3.3) einhergehen, trotz überwiegend verkehrsberuhigter Bereiche. Als „Aushängeschild“ ist vor allem die Hochstraße zu nennen, welche entsprechend stark frequentiert und vom Park-Such-Verkehr geprägt ist. Für Fahrradfahrende und Zufußgehende wird die Begeh- bzw. Befahrbarkeit der schmalen Seitenräume u. a. durch Warenauslagen und Werbetafeln/Kundenstoppeln zusätzlich erschwert. Entlang der Hochstraße sind zwar einzelne Verweilorte (für Außengastronomie und konsumfreie Sitzgelegenheiten) vorhanden, die eine gewisse Aufenthaltsqualität erzeugen, jedoch bleibt der Eindruck eines fußgängerunfreundlichen Straßenraums mit ausbaufähiger Verweilqualität.

Bedeutsame öffentliche Räume einer Innenstadt sind auch die Eingänge bzw. jeweiligen Eingangssituationen, die bei Ankunft zuerst wahrgenommen werden und daher einen ersten Eindruck von der gesamten Innenstadt erzeugen. Die Eingänge in die Heinsberger Innenstadt, insbesondere der nördliche Eingang (im Bereich Stiftsstraße/Platz vor dem Modehaus „Greko“) und der südliche Eingang (im Bereich obere Hochstraße/Torbogen), entsprechen aus stadtgestalterischer Sicht nicht ihrer Bedeutung als „Eingangstore“. Im Bereich des nördlichen Eingangs ist die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßen- und Stadtbild augenscheinlich und der Raum vor allem für Fußgänger\*innen wenig attraktiv. Im Bereich des südli-

chen Eingangsbereichs sind es insbesondere einzelne leerstehende Gebäude und deren Fassaden, die als störend wahrgenommen werden. Der Aufwertungsbedarf in der Heinsberger Innenstadt besteht somit nicht nur im öffentlichen Stadtraum, sondern auch private Eigentümer\*innen tragen maßgeblich zu einem einheitlichen und attraktiven Stadtbild bei.

### STADTBILDPRÄGENDE (DENKMALGESCHÜTZTE) BAUWERKE

Stadtbildprägend sind neben den öffentlichen Räumen vor allem diverse Bauwerke in der Heinsberger Innenstadt. Dazu zählen insbesondere die als Baudenkmäler eingetragenen denkmalgeschützten Gebäude. Insgesamt sind zehn Baudenkmäler in der Innenstadt von Heinsberg zu verorten, wovon sieben Baudenkmäler allein auf der oberen Hochstraße zu finden sind. Zudem ist der gesamte Innenstadtbereich als Bodendenkmal ausgewiesen.

Bedeutsame Baudenkmäler und besonders stadtbildprägend sind die Kirche St. Gangolf und die historischen Überreste der Burg auf dem Burg- und Kirchberg. Weitere prägende Baudenkmäler sind die Propstei, das Torbogenhaus und das Haus Lennartz in der oberen Hochstraße. Sie bilden zusammen das einzig erhaltene Gebäudeensemble aus vorindustrieller Zeit in Heinsberg. Es überstand auch den Zweiten Weltkrieg nahezu unbeschädigt. Die Propstei ist Amts- und Wohnsitz des Propstes von Heinsberg. Im Torbogenhaus und im Haus Lennartz befindet sich heute das Begas Haus – ein Museum für Kunst- und Regionalgeschichte. Im Rahmen eines neuen Museums- und Ausstellungskonzeptes für das seit 1949 im Torbogenhaus ansässige frühere Kreismuseum, wurde das Torbogenhaus und Haus Lennartz aufwendig saniert. Ein weiteres stadtbildprägendes und zugleich denkmalgeschütztes Gebäude ist das alte Amtsgericht an der Sittarder Straße. Dieses befindet sich heute in Privatbesitz und wird als Wohn- und Bürohaus genutzt. Weitere denkmalgeschützte Wohn- und Geschäftshäuser, die v. a. durch ihre attraktiven Fassaden auffallen, sind auch in der Hochstraße und Apfelstraße zu finden.



Abb. 10: Blick von der Hochstraße auf die Kirche St. Gangolf; Quelle: Stadt Heinsberg



Abb. 11: Mittelalterlicher Mauerzug auf dem Burg- und Kirchberg; Quelle: plan-lokal



Abb. 12: Propstei, Torbogen und Museum; Quelle: plan-lokal



Abb. 13: Altes Amtsgericht; Quelle: plan-lokal

### WOHNEN UND WOHNUMFELD IN DER INNENSTADT

Die Heinsberger Innenstadt fungiert nicht nur als Versorgungszentrum, sondern ist auch als Wohnstandort beliebt. Die meisten Gebäude in der Innenstadt werden ganz oder teilweise zum Wohnen genutzt. Bei gewerblich genutzten Objekten befinden sich häufig Wohnungen in den oberen Geschossen. Mit dem vielfältigen Versorgungsangebot ist die wichtigste Infrastruktur vorhanden und für die Bewohner\*innen der Innenstadt unmittelbar erreichbar. Auch aus den umliegenden Quartieren lassen sich die Versorgungsmöglichkeiten der Innenstadt sehr gut mit dem Fahrrad und sogar zu Fuß erreichen.

Untersuchungen zur Wohnungsmarktsituation liegen für den Untersuchungsraum nicht vor. Anhaltspunkte für ein systematisches Versorgungs- oder Leerstandsproblem bestehen aktuell allerdings nicht. Die Herausforderungen im Bereich der Wohnraumversorgung schätzt die Verwaltung der Stadt in erster Linie dahingehend ein, dass das Mietwohnungsangebot u. a. hinsichtlich der Wohnungsgrößen und -zuschnitte wenig differenziert ist.

Die Qualität des Wohnumfeldes der Heinsberger Innenstadt drückt sich vor allem in den Vorzügen eines solchen zentralen Wohnstandortes aus, der u. a. kurze Wege für die alltägliche Versorgung gewährleistet. Im Süden der Innenstadt bietet der Burg- und Kirchberg ein wertvolles Grünraumangebot. Ansonsten dominieren im Innenstadtkern die Hauptgeschäftslagen, welche durch starke Versiegelung geprägt sind und sich durch mangelnde Grünflächen auch nachteilig auf die Wohnumfeldqualität auswirken.

Demgegenüber ist die Umgebung von Heinsberg und der Innenstadt ländlich geprägt und durch weitläufige Wiesen- und Ackerflächen gekennzeichnet, die auch gewisse Freiraum- und Erholungsfunktionen für die Innenstadtbewohner\*innen übernehmen. Zudem verfügen viele der unmittelbar an die Innenstadt angrenzenden Wohnquartiere bzw. die dortige Wohnbevölkerung über einen eigenen Garten. Darüber hinaus besteht mit dem Lago Laprello ein besonderer Naherholungs- und Freizeitor nicht weit von der Innenstadt entfernt.

Im Hinblick auf die Wohnumfeldqualität der Innenstadt lässt sich ein Defizit an öffentlichen Spiel- und Bewegungsräumen für Kinder und für Jugendliche feststellen. Im Untersuchungsraum befinden sich lediglich zwei Spielgeräte für Kinder, auf dem Burg- und Kirchberg und in der Gangolfusstraße. Vereinzelt sind in der Innenstadt entlang der Hauptgeschäftstraßen einzelne Spielgeräte („Wipptiere“) zu finden, die jedoch wenig einladend sind. Zu dem Ergebnis einer Unterversorgung mit öffentlich zugänglichen Spielflächen kommt auch der aktuelle Spielflächenleitplan der Stadt Heinsberg (2021). Auf der Grundlage einer umfassenden Bewertung des stadtweiten Angebotes an Spielflächen wurde eine Priorisierungsliste erstellt, die bis 2026 Maßnahmen zur Aufwertung und tlw. Neubau von Spielplätzen bzw. öffentliche Bewegungs-/Sportflächen vorsieht. Für den Stadtbezirk Heinsberg, in dem die Innenstadt liegt, wird neben der sukzessiven Aufwertung der vorhandenen Spielplätze der Kategorie B, die Erweiterung und Aufwertung des Skateparks empfohlen. Die Maßnahmen befinden sich bereits in der Umsetzung.

### 3.2 EINZELHANDEL, DIENSTLEISTUNG UND GASTRONOMIE

Zur Sicherung einer flächendeckenden Nahversorgung, zur Stärkung der Funktion der Innenstadt als Handels- und Versorgungszentrum und zur Förderung einer städtebaulich verträglichen Einzelhandelsentwicklung verfügt die Stadt Heinsberg über ein gesamtstädtisches Einzelhandelskonzept, das erstmalig 2011 und als Fortschreibung 2022 durch den Rat der Stadt Heinsberg beschlossen wurde. Ein Einzelhandelskonzept ist die Grundlage zur sachgerechten Steuerung des Einzelhandels sowie zur Beurteilung und Abwägung von Einzelhandelsvorhaben. Im Zuge der Erstellung des Einzelhandelskonzeptes wurde eine Analyse der einzelhandelsbezogenen und städtebaulichen Situation durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Empfehlungen formuliert, die der Stadtverwaltung und Politik der Stadt Heinsberg fortan als Grundlage und Orientierungshilfe für sachgerechte Entscheidungen im Zusammenhang mit einzelhandels-

spezifischen Stadtentwicklungsfragen dienen. Zur Darstellung der Einzelhandels- und Nahversorgungssituation im Untersuchungsraum wird nachfolgend auf die Standortanalyse des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes der Stadt Heinsberg zurückgegriffen. Anzumerken ist, dass die Erhebungsdaten des Einzelhandelskonzeptes aus dem Jahr 2019 stammen. Corona- und ukrainische Einflüsse auf den Einzelhandel konnten somit im vorliegenden Konzept nicht berücksichtigt werden.

Die Innenstadt von Heinsberg bildet den größten Einzelhandels- und Dienstleistungsschwerpunkt der Stadt mit einem differenzierten Besatz an Versorgungseinrichtungen der öffentlichen und privaten Infrastruktur (vgl. Abbildung 14). Als Hauptgeschäftsbereich gilt der Straßenzug der Hochstraße in Verbindung mit der Heinsberg Galerie nördlich der Hochstraße an der Ostpromenade. Ein nahezu durchgehender Besatz publikumsintensiver Nutzungen findet sich auch in der Fußgängerzone, in der Apfelstraße, der Stiftsstraße, am Markt und in der Patersgasse. In der Liecker Straße, Kirchhövener Straße, der oberen Hochstraße, der Erzbischof-Philipp-Straße und den sonstigen Seitenstraßen innerhalb des Promenadenrings ist kein durchgängiger Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz vorzufinden, sodass diese als Nebenlagen zu bezeichnen sind.

Dienstleistungen belegen vor allem Standorte in den westlichen und nördlichen Nebenlagen, dagegen stellen Kreissparkasse und Volksbank prägende Nutzungen im Zentralbereich dar. Gastronomiebetriebe konzentrieren sich um den Marktplatz und im Bereich der Hochstraße. Der Marktplatz ist dienstags und freitags zwischen 6 Uhr und 14 Uhr Veranstaltungsort des Wochenmarktes. Vielfach handelt es sich bei den Marktbesucher\*innen um regionale klein- und mittelständische Familienbetriebe aus dem Handel, der Landwirtschaft und dem Handwerk. Der als Fußgängerzone ausgewiesene kurze Abschnitt der Hochstraße zeichnet sich durch einen spezialisierten, kleinteiligen Geschäftsbesatz aus. Mit der Heinsberg Galerie wurde in den 1980er und 1990er Jahren ein innerstädtisches Einkaufszentrum geschaffen, das eine Ergänzung auch durch größere Ladeneinheiten gewährleistet. Nördlich der Heinsberg Galerie befindet

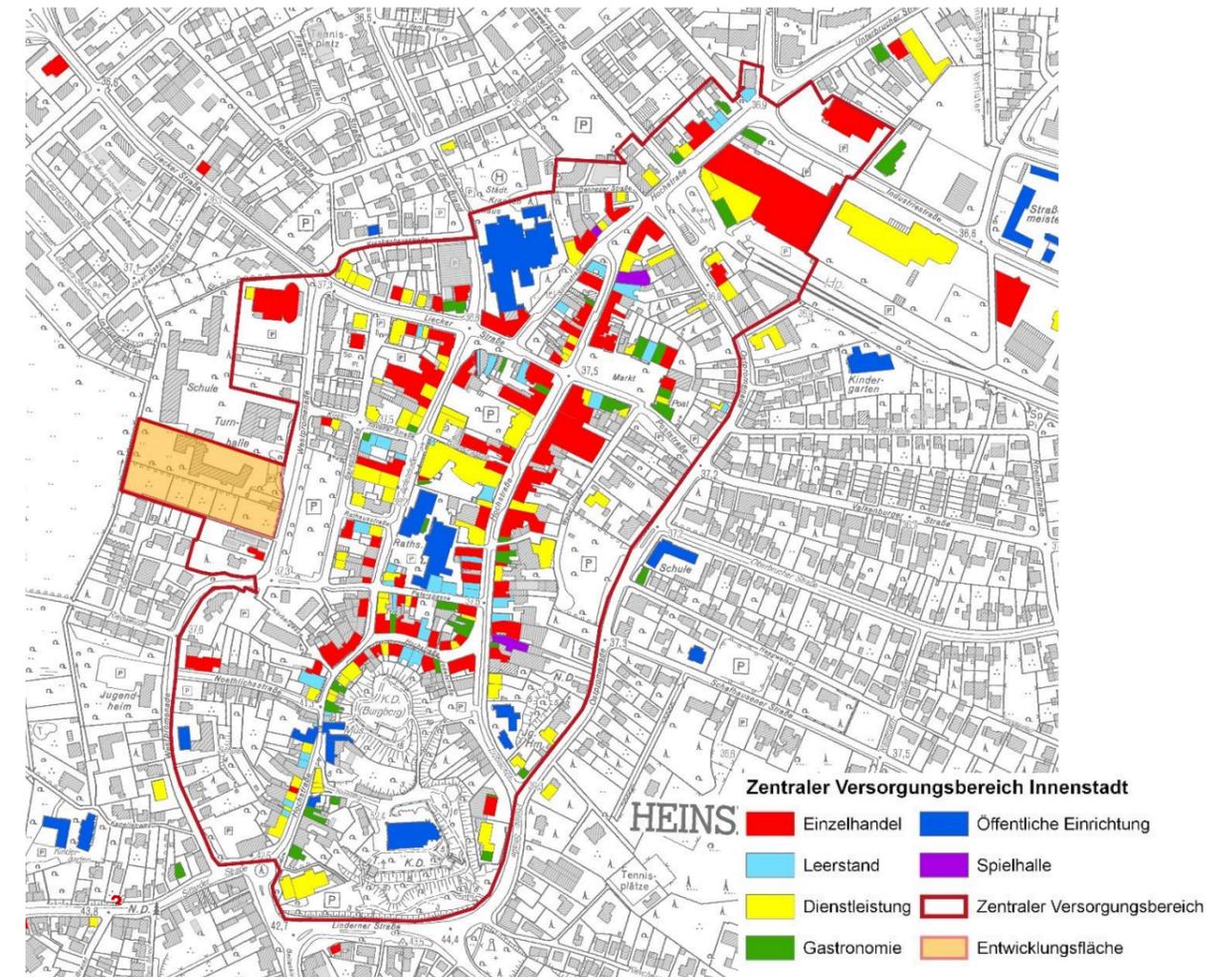


Abb. 14: Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereichs Innenstadt Heinsberg; Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2022, BBE Handelsberatung GmbH

sich entlang der Industriestraße ein fachmarktorientiertes Einzelhandelsangebot, das aufgrund der geringen Verdichtung von Einzelhandelsbetrieben und der starken Durchmischung mit gewerblichen Betrieben und der starken Zäsurwirkung der Verkehrsachsen jedoch funktional und baustrukturell nicht dem innerstädtischen Hauptgeschäftsbereich zuzurechnen ist.

Als Magnetbetriebe fungieren in der Heinsberger Innenstadt vor allem die an der mittleren Hochstraße ansässigen Anbieter H&M und Drogerie Müller sowie die großflächigen Betriebe in der Heinsberg-Galerie (Edeka, M&B Moda Park, Woolworth und Action).

Im Jahr 2019 weist die Heinsberger Innenstadt insgesamt 149 Einzelhandelsbetriebe (ca. 47 % der Gesamtstadt) mit einer Verkaufsfläche von ca. 26.610 m<sup>2</sup> (ca. 27 % der Gesamtstadt) und einem Umsatzvolumen von ca. 103,0 Mio. € (ca. 35 % der Gesamtstadt) auf. Die durchschnittliche Betriebsgröße ist mit ca. 179 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Betrieb relativ groß. Dies resultiert aus acht großflächigen Betrieben, auf die rund zwei Fünftel der innerstädtischen Verkaufsflächen und des Umsatzes entfallen. Damit fungieren insbesondere die o.g. drei Bekleidungsanbieter, drei Lebensmittelmärkte und ein Drogeriemarkt als wichtige Magnetbetriebe für die benachbarten kleineren und mittleren Fachgeschäfte.



Abb. 15: Heinsberg Galerie; Quelle: Website Lauer Immobilien



Abb. 16: Hauptgeschäftsstraße Hochstraße; Quelle: Stadt Heinsberg



Abb. 17: Fußgängerzone Hochstraße; Quelle: plan-lokal



Abb. 18: Leerstände (obere Hochstraße); Quelle: plan-lokal

Der Angebotsschwerpunkt liegt im Bereich Bekleidung/Schuhe/Sport, Nahrungs- und Genussmittel, Einrichtungsbedarf (Glas/Porzellan/Keramik/Haushaltswaren sowie Haus- und Heimtextilien) sowie Elektrowaren/Unterhaltungselektronik. Darüber hinaus umfasst das Innenstadtangebot vor allem die Segmente Drogerie-/Parfümeriewaren, Apotheken/Sanitätswaren, Bücher, Schreib- und Spielwaren sowie Optik und Uhren/Schmuck. Dagegen beschränkt sich bei Möbeln/Lampen, Bau- und Gartenbedarf, Blumen, Zooartikeln und Fahrrädern das Angebot auf wenige Betriebe bzw. auf kleinere Verkaufsflächenkontingente.

Die Flächenleistung über alle Betriebe von knapp 4.000 € Umsatz je m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist als hoch zu bewerten und resultiert aus der hohen Bedeutung des nahversorgungsbezogenen Einzelhandels sowie aus der Kombination von leistungsfähigen Magnetbetrieben sowie spezialisierten kleinen und mittleren Betrieben.

Aktuell stehen 24 Ladenlokale in der Heinsberger Innenstadt leer, wovon allerdings nur 14 zu vermieten sind. 10 Ladenlokale sind baufällig oder die Eigentümer\*innen haben aktuell kein Interesse an einer Vermietung (Umnutzung, geplanter Hausverkauf, ...). Konzentrationen von Leerständen sind im Bereich der oberen Hochstraße (inkl. Fußgängerzone), in der Patersgasse und dem angrenzenden Abschnitt der Hochstraße sowie in der Apfelstraße festzustellen. Für die Zukunft ist eine weitere Umnutzung von Geschäftseinheiten in frequenzschwachen Nebenlagen durch andere Nutzungen (z. B. Dienstleistungen oder Wohnen) zu erwarten.

Als Fazit wird im Einzelhandels- und Zentrenkonzept festgehalten, dass die Innenstadt als Hauptgeschäftsbereich einen attraktiven Angebotsmix aufweist. Es wird eine moderate Weiterentwicklung des Einzelhandelsangebotes empfohlen, insbesondere eine Diversifizierung des Angebotes von Bekleidung, Schuhen und Sport im Vordergrund. Dabei ist weniger die Realisierung zusätzlicher Verkaufsfläche wichtig als vielmehr eine räumliche Konzentration, um weiterhin durch Verbundeffekte zwischen Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und dem Wohnen die Versorgungsfunktionen zu sichern und die

Aufenthaltsqualität weiterzuentwickeln. Darüber hinaus ist das Nahversorgungsangebot in der Innenstadt neu aufzustellen, da einem attraktiven Lebensmittelmarktangebot auch zukünftig eine hohe Magnetfunktion für den innerstädtischen Geschäftsbereich beizumessen ist. Besonders ist an dieser Stelle nochmals hervorzuheben, dass corona- und ukrainebedingte Einflüsse auf Angebot und Nachfrage im Einzelhandel in der Innenstadt außerhalb des Untersuchungszeitraumes liegen.

#### STUDIE „VITALE INNENSTÄDTE“

Im Jahr 2018 hat die Stadt Heinsberg zum zweiten Mal an der bundesweiten Studie „Vitale Innenstädte“ des Marktforschungsinstituts IFH Köln teilgenommen. Mittels einer Passantenbefragung wurden u. a. Daten zur Besucherstruktur und zum Einkaufsverhalten sowie Wünsche und Anforderungen der Innenstadtbesucher\*innen erhoben und ausgewertet. Nachfolgend sind wesentliche Erkenntnisse der Studie für die Heinsberger Innenstadt festgehalten.

Heinsberg erhält in der Gesamtbewertung die Schulnote drei. Das Einzelhandelsangebot wird mit einer Note zwischen 1 und 2 als gut bewertet. Im direkten Vergleich zu Städten ähnlicher Größe schneidet Heinsberg hinsichtlich der Besuchshäufigkeit von Konsument\*innen überdurchschnittlich ab. Unterdurchschnittlich ist der Anteil der Besucher\*innen, die die Innenstadt zu einem anderen Zweck als zum Einkaufen, etwa zum Sightseeing, der Nutzung des gastronomischen oder Freizeit- oder Kulturangebots aufsuchen. Während das gastronomische Angebot sowie das Einzelhandelsangebot gut bewertet werden, werden die Sehenswürdigkeiten mit einer Note zwischen 4 und 6 bewertet. Insgesamt wird das allgemeine Ambiente sowie die Gesamtattraktivität lediglich „befriedigend“ bewertet. Bemängelt werden die Gebäude/Fassaden, die öffentlichen Wege und Plätze sowie die Sauberkeit und Sicherheit der Innenstadt.

Die Untersuchung zeigt auch, dass der Anteil der Besucher\*innen, die mit dem PKW anreisen im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe überdurchschnittlich ist, während sich der Anteil der öffentlichen Verkehrsmit-

tel unterdurchschnittlich darstellt. Die Parkmöglichkeiten werden in Kontext der Gesamtattraktivität mit einer Schulnote zwischen 4 und 6 am schlechtesten bewertet.

#### SOFORTPROGRAMM INNENSTADT

Die Stadt Heinsberg erhält seit 2021 Fördermittel aus dem „Sofortprogramm zur Stärkung der Innenstädte und Zentren in NRW“. Ein Teil der Förderung fließt im Rahmen eines Verfügungsfonds in die Anmietung leerstehender Ladenlokale, welche zu einer geringen Monatsmiete vermietet werden. In den Leerständen sollen innovative Einzelhandelskonzepte, Popup-Stores und Start-up-Gastronomien/-Dienstleistungen realisiert werden. Ziel ist es, bei der Gründungsphase zu unterstützen und die Unternehmer\*innen auch nach dem Ende der Programm- und Förderlaufzeit (vrs. Ende 2023) am jeweiligen Standort halten zu können.

Ein weiterer Teil der Förderung fließt in die für zunächst zwei Jahre eingerichtete Koordinierungsstelle („Zukunftsmanagerin“) für die Innenstadt. Zu den Hauptaufgaben zählen die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen zur Kundenbindung bzw. Kaufkraftentwicklung und Digitalisierung, die Beratung von Einzelhändler\*innen bzw. Eigentümer\*innen sowie die Einrichtung eines Leerstands-/Flächenmanagements. Im Fokus stehen dabei Bündelung der Aktivitäten sämtlicher Akteur\*innen der Innenstadt und die Kommunikation mit allen Beteiligten aus der Stadtverwaltung und -politik.

Ebenfalls durch Fördergelder aus dem Sofortprogramm finanziert wird die zeitgemäße Umgestaltung und Neupflanzung der Baumscheiben einschließlich wasserspeichernder Baumrigolen im Eckbereich Liecker Straße/Apfelstraße sowie die Erneuerung des Stadtmobiliars in einer einheitlichen Gestaltsprache, angepasst an die im Jahr 2021 bereits modernisierte Straßenbeleuchtung.

### 3.3 VERKEHR UND MOBILITÄT

Den räumlichen Schwerpunkt der verkehrlichen und mobilitätsrelevanten Untersuchungen zur Bestandsanalyse bildet die Innenstadt der Stadt Heinsberg. Zur Einordnung der Verkehrsthematik erfolgt ein Überblick über verkehrs- und mobilitätsrelevante Kennwerte. Die Grundlage hierfür ist die Mobilitätsuntersuchung des Kreises Heinsberg aus dem Jahr 2018.

Die Abbildung 19 zeigt, dass mit 89 % ein Großteil der Haushalte über mindestens einen Pkw verfügt. Neben dem Pkw-Besitz, ist auch die Pkw-Dichte, die Führerscheinbesitzquote sowie deren Entwicklung von 2012 bis 2018 für einen ländlich gelegenen Kreis erwartungsgemäß. Ebenfalls 89 % der Haushalte besitzen mindestens ein fahrbereites Fahrrad, wobei auch 20 % aller Haushalte mindestens ein Elektrofahrrad/Pedelec besitzen. Die Ausstattung mit Fahrrädern und Elektrofahrrädern/Pedelecs befindet sich, verglichen mit dem Bundesdurchschnitt, auf einem überdurchschnittlichen Niveau. Der Zeitkartenbesitz für den öffentlichen Verkehr liegt bei 17 %, wobei der überwiegende Anteil auf Schüler\*innen und Studierende fällt.

Die Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg hat ergeben, dass die mobilen Personen am Tag ca. 3,8 Wege zurücklegen (3,2 Wege bei Berücksichtigung aller Personen). Ein Weg ist dabei im Durchschnitt 11,1 km lang (Alltagsverkehr ohne Strecken über 100 km) und dauert 22 Minuten. Allerdings sind etwa die Hälfte aller Wege

(51%) nicht länger als 5 km. Das Zeitbudget für Verkehr einer mobilen Person im Kreis Heinsberg beträgt 82 Minuten pro Tag. Die aufkommenden Wege werden im Kreis Heinsberg zu 67 % mit dem Auto (Fahrer\*in & Mitfahrer\*in), zu 7 % mit dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), zu 13 % mit dem Fahrrad und ebenfalls zu 13 % zu Fuß zurückgelegt.

Der Modal Split wurde in der kreisweiten Mobilitätsuntersuchung ebenfalls erfasst. Zusätzlich ist für die Stadt Heinsberg im Zuge des Radverkehrskonzepts eine Mobilitätsbefragung durchgeführt worden, die ebenfalls den Modal Split aufführt. Aus dem Vergleich beider Modal Splits gehen deutliche Unterschiede hervor, die von einem Rückgang des motorisierten Individualverkehrs und einem Anstieg der nahmobilen Mobilität (Fuß- und Radverkehr) geprägt sind. Hierbei ist zu beachten, dass aufgrund des Zeitpunkts der Mobilitätsbefragung des Radverkehrskonzepts (August - Oktober 2020) anzunehmen ist, dass durch Heimarbeit und weniger Freizeitaktivitäten Wege wegfielen, die zu großen Teilen mit dem MIV bewältigt werden. Es kann angenommen werden, dass sich die Werte mittlerweile zwischen denen aus dem Jahr 2018 und 2020 eingependelt haben.

Zusammengefasst wird deutlich, dass die Mobilität im Kreis Heinsberg sowie in der Stadt Heinsberg selbst in erster Linie vom Auto geprägt ist. Fuß- und Radverkehr folgen nach. Der ÖPNV hat eine untergeordnete Bedeutung und musste im Vergleichsverlauf Verluste verzeichnen.

Merkmal	2012	2018	Entwicklung
Pkw (pro Haushalt)	k. A.	1,6	k. A.
Haushalte mit min. einem Pkw	k. A.	89 %	k. A.
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner	645	676	+4,6 %
Führerscheinbesitz	91 % (Personen ab 18)	94 % (Personen ab 18)	+3,2 %
Haushalte mit min. einem Fahrrad	91 %	89 %	-2,2 %
Haushalte mit min. einem Pedelec	5 %	20 %	+75,0 %
Fahrraddichte pro 1.000 Einwohner	855	822	-4,0 %
ÖPNV-Zeitkartenbesitz	14 % (Personen ab 6)	17 % (Personen ab 6)	+17,6 %

Abb. 19: Kennwerte zur Verkehrsmittelverfügbarkeit im Kreis Heinsberg; Quelle: Kreisverwaltung Heinsberg - Mobilitätsuntersuchung 2018

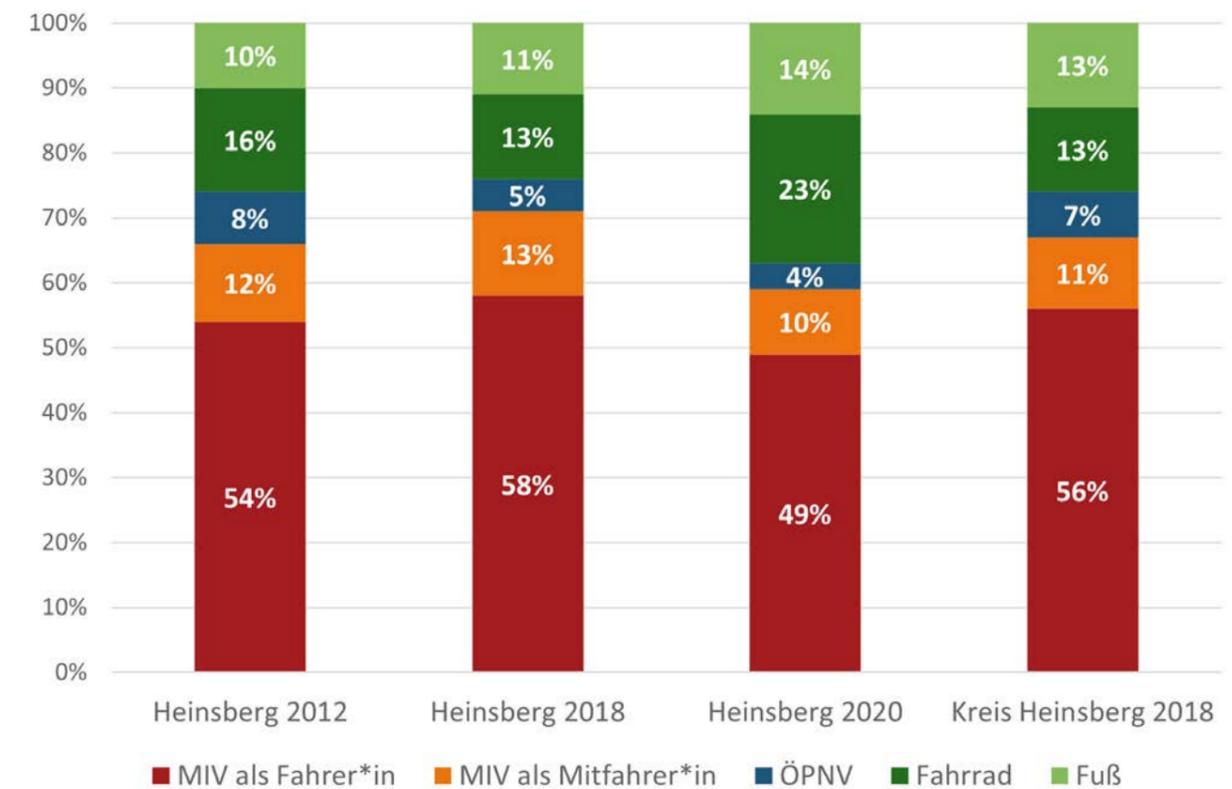


Abb. 20: Modal Split Vergleich; Quelle: Kreisverwaltung Heinsberg - Mobilitätsuntersuchung 2018 und IGS - Radverkehrskonzept Stadt Heinsberg 2022

nen. Die Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrädern ist auf einem hohen Niveau. Große Potenziale sind auf den kurzen Wegen (bis 5 km) gegeben, da das Auto auch in diesem Bereich das vorherrschende Verkehrsmittel ist, die Wegelängen sich aber für den Fuß- und Radverkehr bestens eignen. Auch Wegelängen zwischen 5 und 10 km bieten im Zusammenhang mit der überdurchschnittlich hohen Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern/Pedelecs Verlagerungspotenziale.

#### FUßVERKEHR

Dem Fußverkehr kommt in innerstädtischen Bereichen eine besondere Bedeutung zu. Häufig sind die Haupteinkaufsstraßen als Fußgängerzonen oder verkehrsberuhigte Bereiche gestaltet. Verkehrsberuhigte Bereiche zeichnen sich dadurch aus, dass Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit einhalten müssen. Der Fußverkehr darf nach dieser Regelung die ganze Straßenbreite

nutzen und durch Fahrzeuge nicht gefährdet oder behindert werden, wodurch den Besucher\*innen ausreichend Platz zum sicheren und entspannten Schlendern und Einkaufen zur Verfügung steht. In Fußgängerzonen haben Fußgänger\*innen ausschließliches Nutzungsrecht gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern, dürfen Pkw aber auch nicht unnötig behindern.

Auch die Heinsberger Innenstadt ist mit Fokus auf den Fußverkehr gestaltet: die Haupteinkaufsstraßen Apfelstraße und Hochstraße sind als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen (vgl. Abbildung 34), bauliche Elemente wie Aufpflasterungen an den Eingängen, die Oberflächenbeläge sowie Bepflanzungen verdeutlichen dies auch in der Straßenraumgestaltung. Entlang der Hauptfußwegeachsen stehen vereinzelt Sitzgelegenheiten zur Verfügung, die zum Verweilen und Ausruhen für Fußgänger\*innen zur Verfügung stehen. Die wichtigsten Querverbindungen zwischen den zwei Straßen sind die Liecker Straße, Klostersgasse und Patersgasse. Die

Hochstraße im Süden verläuft in Richtung Westen weiter als Fußgängerzone. Durch die eher klassische Straßenraumaufteilung in den verkehrsberuhigten Bereichen, insbesondere der Hochstraße, ist der Vorrang des Fußverkehrs nicht immer umsetzbar.

Im Rahmen der gutachterlichen Vor-Ort-Begehungen wurden der Ausbau und die verkehrliche Gestaltung in der Heinsberger Innenstadt, insbesondere in den Fußgängerzonen, als positiv und mit viel Potenzial für Aufenthaltsqualität wahrgenommen. Auffällig war jedoch die Dominanz des Kfz-Verkehrs in den verkehrsberuhigten Bereichen. Häufig konnte beobachtet werden, dass die vorgegebene Schrittgeschwindigkeit nicht eingehalten wird und der Fußverkehr nicht, wie eigentlich angedacht in einem verkehrsberuhigten Bereich, Priorität bekommt. Die Besucher\*innen der Innenstadt schienen dies jedoch zu akzeptieren und wichen vermehrt in die Seitenräume der Geschäftsstraßen aus. Dort wiederum führen an vielen Stellen zum einen parkende Kfz, Fahrräder, Mülltonnen, Laternen oder Poller und zum anderen Kleiderstangen oder Aufsteller („Kundenstopper“) der Läden zu Verengungen der Wege (Abbildung 23).

Als ein Auslöser für Konfliktsituation in dem verkehrsberuhigten Bereich insbesondere auf der Hochstraße konnte der Parkvorgang einzelner Pkw-Fahrer\*innen beobachtet werden. Durch die Nutzung der straßenbegleitenden Parkflächen kam es regelmäßig zu Stauungen entlang der Hochstraße, wodurch ein Queren für den Fußverkehr nur zwischen den Fahrzeugen möglich ist. Verschärft werden solche Situationen durch illegal abgestellte Fahrzeuge außerhalb der markierten Flächen (Abbildung 24). Dies stellt insbesondere Personen mit besonderen Mobilitätsbedürfnissen (z. B. Rollstuhlfahrer\*innen, Personen mit Kinderwagen, Koffern oder Rollatoren, usw.) vor eine Herausforderung. Eine weitere Konfliktsituation konnte an den Eingängen der verkehrsberuhigten Bereiche beobachtet werden: Durch die offene Gestaltung steht teilweise viel Fläche zur Verfügung, die vom Kfz-Verkehr als Fahrbahn genutzt werden kann und wird. In den Kreuzungs- und Kurvenbereichen konnten vermehrt Situationen beobachtet werden, bei denen Fußgänger\*innen gefährdet wurden (z. B. Hochstraße/Markt).



Abb. 21: Apfelstraße; Quelle: Planersocietät



Abb. 22: Hochstraße; Quelle: Planersocietät



Abb. 23: Hindernisse (Hochstraße); Quelle: Planersocietät



Abb. 24: Rückstau (Hochstraße); Quelle: Planersocietät



Abb. 25: Bestandsanalyse Fußverkehr; Quelle: Planersocietät

Zum Erreichen der Heinsberger Innenstadt stehen an den Kreuzungen verschiedene Querungsmöglichkeiten zur Verfügung, die teilweise barrierefrei ausgebaut sind. Die Lichtsignalanlage (LSA) am Knotenpunkt Ostpromenade/Stiftsstraße beispielsweise ist nur in zwei Umläufen für den Fußverkehr zu queren. Der Knoten im Speziellen stellt für den Fußverkehr einen der wichtigsten dar, da er zum Queren zwischen Bahnhof, Busbahnhof, Heinsberger Galerie und Innenstadt genutzt wird. Besondere Relevanz haben vor dem Hintergrund der Lage der die Innenstadt umgebenden Parkplätze insbesondere die in Richtung der Innenstadt führenden Fußwegeverbindungen. Hier sind zum Teil Defizite hinsichtlich Querungsmöglichkeiten und einer erkennbaren Wegführung zur Innenstadt erkennbar. Dies wird vor allem am Parkplatz Ostpromenade deutlich. Insgesamt wurde bei der Vor-Ort-Begehung festgestellt, dass Umlaufzeiten für den Fußverkehr an den LSA im Untersuchungsgebiet kurz sind und der Kfz-Verkehr bevorzugt wird.

Insgesamt bietet die Heinsberger Innenstadt durch ihre verkehrliche Gestaltung viel Potenzial zur Förderung der Nahmobilität, welche durch die Pkw-Dominanz momentan eingeschränkt wird.

## RADVERKEHR

Für die Stadt Heinsberg ist ein aktuelles Radverkehrskonzept erarbeitet worden. In diesem wurde als Basis ein stadtweites Zielnetz erstellt. Darauf aufbauend ist eine Datenbank konzipiert worden, die über ausgewählte Parameter (z.B. vorhandene Führungsform, vorgesehene Breite usw.) automatisch Maßnahmen ableiten und priorisieren kann. Darüber hinaus sind insbesondere Unfallhäufigkeiten betrachtet und Rückmeldungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Priorität anzugehender Maßnahmen berücksichtigt worden. So ist über die Zusammenführung in Maßnahmenachsen ein Fahrplan für die Umsetzung des Radverkehrskonzepts vorgegeben worden.

Die Stadt Heinsberg hat im Jahr 2020 am Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) teilgenommen. Das Ergebnis zeigt deutlich, dass sich trotz

einiger positiver Aspekte wie „zügiges Radfahren“, „Wegweisung für Radfahrende“, „Erreichbarkeit Stadtzentrum“, „Radfahren durch Jung und Alt“ und „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ für die Stadt Heinsberg Potenzial zur Verbesserung der Fahrradfreundlichkeit bot. Die Ergebnisse haben die Stadt Heinsberg bestärkt, mit dem Ziel die Fahrradfreundlichkeit insgesamt zu verbessern, das Radverkehrskonzept aufzustellen. Der Rat der Stadt Heinsberg hat in seiner Sitzung am 22. Juni 2022 das Radverkehrskonzept einstimmig beschlossen. Nunmehr erfolgt sukzessive eine konkrete Umsetzung anhand der im Radverkehrskonzept beschlossenen und priorisierten Maßnahmen.

### Radverkehr im Untersuchungsgebiet

Die Wegweisung für Radfahrende sowie die Erreichbarkeit des Stadtzentrums sind zwei der positiveren Aspekte des ADFC-Fahrradklimatests, die sich auch vor Ort nachvollziehen lassen. Die Beschilderung mit dem Knotenpunktsystem sind häufig und i.d.R. gut erkennbar. Die ins Zentrum führenden Straßen sind überwiegend auch für den Radverkehr relevant. Entlang dieser vom Kfz-Verkehr viel befahrenen Straßen wird der Radverkehr i.d.R. gemeinsam mit dem Fußverkehr im Seitenraum geführt. Dies erhöht einerseits die subjektive Sicherheit von Radfahrenden, bedingt andererseits aber auch Konflikte mit dem Fußverkehr und vermittelt dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine hervorgehobene Stellung im Straßenraum. An den wichtigen Knotenpunkten ergeben sich durch die Führung im Seitenraum Querungswiderstände, die durch lange Wartezeiten verstärkt werden. Besteht eine eigene Radverkehrssignalisierung, bei Führung des Radverkehrs auf der Straße, so ist die Vorlaufzeit minimal.

Die zuvor beschriebene Einteilung des Straßenraums setzt sich im Untersuchungsgebiet häufig fort. Hinzu kommt, dass die Führungsform sich vermehrt unklar darstellt, da bauliche Ausführung und Beschilderung sich in Teilen widersprechen (Abbildung 26). Auch fehlen Piktogramme zur leichteren Orientierung und z.T. wird der Radverkehr im Zweirichtungsverkehr bei nur geringen verfügbaren Breiten geführt. Die Oberflächenbeschaf-

fenheit der Radinfrastrukturen im Untersuchungsbereich ist von unterschiedlicher Qualität. Die Strukturen in den zentralen Bereichen (Führung mit dem Kfz-Verkehr) sind hierbei besser zu bewerten als die Strukturen im Bereich des Rings (Führung im Seitenraum). Die oftmals verkehrsberuhigten Straßen des Einbahnstraßensystems im Untersuchungsbereich wirken sich ebenfalls auf den Radverkehr aus. Diese sind für den Radverkehr ebenso wie für den Kfz-Verkehr befahrbar, es gilt aber auch hier Schrittgeschwindigkeit. Dies ist mit dem Fahrrad nicht immer und für jeden umsetzbar. Bei Geschwindigkeiten von max. 7 km/h können Radfahrende unsicher werden, insb. wenn Gepäck oder Kinder transportiert werden. Darüber hinaus wird Schrittgeschwindigkeit von Radfahrenden oftmals auch nicht eingehalten, sodass zwischen Radfahrenden, zu Fuß-Gehenden und langsam fahrenden Kfz Konflikte auftreten können. Der aktuelle Trend zu elektrisch unterstützen oder angetriebenen Fahrrädern verstärkt diesen Effekt. Relevant ist außerdem, dass die Einbahnstraßen zum überwiegenden Teil für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet sind, was einen sehr positiven Aspekt darstellt.

Im Herbst 2022 ist in Zusammenarbeit mit dem Kreis Heinsberg und der WestVerkehr auf das im ADFC-Fahrradklimatest festgestellte Defizit bei öffentlichen Fahrrädern reagiert worden. An vier Standorten im Stadtgebiet, von denen drei im Untersuchungsraum liegen sind Fahrradverleihstationen eingerichtet worden. Leihräder stehen an den Parkplätzen der Ost- und Westpromenade sowie an der Bushaltestelle AOK zur Verfügung. Dies stellt einen ersten Ansatz zur Implementierung von öffentlichen Fahrrädern in Heinsberg dar. Zur Erhöhung des Nutzungskomforts wird es notwendig sein das eingerichtete Angebot stetig auszubauen und beispielsweise den Heinsberger Busbahnhof/Bahnhof und weitere wichtige Infrastrukturen im Stadtgebiet mit Fahrradverleihstationen auszustatten.

### Radabstellmöglichkeiten

Der ADFC-Fahrradklimatest bewertet die Radabstellmöglichkeiten in Heinsberg mit einer Schulnote von



Abb. 26: Führungsform (Beschilderung vs. bauliche Ausführung); Quelle: Planersocietät



Abb. 27: In Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraße; Quelle: Planersocietät



Abb. 28: überdachte Fahrradabstellanlage am Bahnhof Heinsberg; Quelle: Planersocietät



Abb. 29: Trennstrukturen zum Fahrradparken angeeignet; Quelle: Planersocietät

4,7. Aus dem ADFC-Fahrradklimatest geht außerdem hervor, dass die Heinsberger Radabstellmöglichkeiten im Vergleich zu ähnlichen Orten um fast eine ganze Schulnote (-0,8) schlechter bewertet werden. Die Analyse vor Ort lässt vermuten, dass die unterdurchschnittliche Bewertung vor allem mit der nicht ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellanlagen zusammenhängt. Die einzig größere Radabstellmöglichkeit befindet sich am Bahnhof und verfügt über 46 überdachte Abstellplätze in Form von Vorderradhaltern (siehe Abbildung 28). Darüber hinaus finden sich weitere öffentliche Radabstellmöglichkeiten, die häufig ausgelastet sind, weshalb vermehrt Trennelemente oder andere Infrastrukturen für das Fahrradparken in Anspruch genommen werden (siehe Abbildung 29). Das Radverkehrskonzept stellte für den Innenstadtbereich entlang der Apfelstraße und Hochstraße eine Vielzahl an vorhandenen Anlehnbürgeln fest. Denen lag eine starke Auslastung zugrunde, weshalb weitere Fahrräder „wild“ im Straßenraum geparkt werden.

Es ist daher offensichtlich, dass in Sachen Fahrradparken Nachholbedarf besteht, um die aktuelle und angesichts der derzeitigen Trends weiter steigende Nachfrage zu bedienen. In diesem Zusammenhang ist auch der Einbezug von Radabstellmöglichkeiten mit besonderer Qualität (z. B. Radboxen) zum sicheren Abstellen hochwertiger Räder empfehlenswert. Ein erster Schritt hierzu stellt die beantragte Förderung zur Aufstellung von 27 Radabstellboxen am Parkplatz Rathaus/Gangolfstraße dar.

## ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR

### Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr

Die Heinsberger Innenstadt ist an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) durch eine Regionalbahn und durch Busse angeschlossen. Die Regionalbahn RB 33 verkehrt stündlich zwischen Heinsberg und Aachen über Lindern, wo Anschluss an überregionale Bahnstrecken (z. B. Richtung Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf, Essen, usw.) besteht. Die Reisezeit nach Aachen beträgt ohne Umstieg knapp 60 Minuten, nach Mönchengladbach etwa 40 Minuten mit einem Umstieg in Lindern.

Zu den einzelnen Ortsteilen und Nachbarstädten bestehen Busverbindungen; die zentrale Haltestelle ist „Heinsberg Busbahnhof“. Eine regelmäßige Bedienung zwischen ca. 6 und 22 Uhr an Werktagen bzw. 8 und 20 Uhr an Wochenenden gibt es auf den Linien 401, 402, 405, 410, 413, 475 und 493 (vgl. Abbildung 32). Die Linien 403, 436, 472 und 474 sind vorrangig auf Schulverkehr und Stoßzeiten ausgerichtet. Die Linie 64 verkehrt mit einer Reisezeit von ca. 40 Minuten stündlich in das niederländische Roermond. Schwerpunktartig werden die Linien über die Ostpromenade geführt, entlang der Westpromenade verkehrt werktags nur die Linie 475.

Durch die Bündelung der in der Stadt Heinsberg verkehrenden bzw. haltenden Linien lässt sich zu Hauptverkehrszeiten durchaus eine als gut zu bezeichnende Angebotsqualität erreichen. In den Nebenzeiten bzw. abends und am Wochenende ist die Anbindung hingegen etwas ausgedünnt. Der im Kreis Heinsberg verkehrende MultiBus ergänzt insbesondere in den Schwachverkehrszeiten das bestehende Angebot und bringt Fahrgäste nach telefonischer Vorbestellung auf individuellem Weg von Haltestelle zu Haltestelle.

### Haltestellen

Der Zustand der Haltestellen, die als Zugangspunkte zum ÖPNV im Stadtbild einen hohen Stellenwert einnehmen, ist in der Heinsberger Innenstadt durchaus unterschiedlich, ebenso die Ausstattung. Die Ausstattung und Pflege von Haltestellen spielt für die Nutzung des

ÖPNV eine Rolle, um mögliche Hemmnisse zu reduzieren.

Ausnahmslos an allen Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind Sitzgelegenheiten und Wartehäuschen verfügbar. Dynamische Fahrgastinformationen (DFI), auf denen die nächsten Abfahrten abgebildet sind, sind an den Haltestellen Ost- und Westpromenade sowie am Busbahnhof installiert, waren zum Zeitpunkt der Vor-Ort-Begehungen jedoch teilweise inaktiv. Dort, wo es keine digitalen Informationssysteme gibt, stehen Informationstafeln zur Verfügung. Insgesamt ist die Pflege und Instandhaltung der Ausstattungen der Haltestellen negativ aufgefallen.

Taktile Elemente sind an den Haltestellen AOK sowie am Schienenhaltepunkt vorhanden. Das Personenbeförderungsgesetz schreibt vor, dass zum 01.01.2022 in Deutschland alle Haltestellen barrierefrei sein müssen, sofern der örtliche Nahverkehrsplan keine Ausnahmen regelt. Dies ist im NVP des Kreises Heinsberg aus dem Jahr 2016 nicht der Fall. Auch mit Blick auf den demographischen Wandel werden zukünftig höhere Anforderungen an die Barrierefreiheit in den Stadtzentren und im ÖPNV gestellt werden. Insofern ist ein zeitnahes Nachrüsten und ein barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Zugangswege zu diesen in der Heinsberger Innenstadt zu empfehlen. Dies gilt umso mehr, da der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschrieben ist. In der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Heinsberg (Entwurf wird Mitte 2023 erwartet) soll der barrierefreie Ausbau des ÖPNV daher besonders berücksichtigt werden.

Die Gestaltung des Busbahnhofs als zentrale Haltestelle in Verbindung mit dem RB-Haltepunkt Heinsberg bietet besonderes Optimierungspotenzial (Abbildung 31). Insbesondere die Führung des Fußverkehrs in die Heinsberger Innenstadt ist an dieser Stelle zu verbessern, ebenso die Instandhaltung der Wartehäuschen und Fahrgastinformationen.

Der Weg zur Haltestelle wird i.d.R. zu Fuß zurückgelegt, kann insbesondere bei größeren Entfernungen aber

auch mit dem Rad bewältigt werden. Aus diesem Grund bietet es sich an, an ÖPNV-Haltestellen Radabstellanlagen zu installieren, um eine Verknüpfung der Verkehrsmittel und somit intermodale Wegeketten zu fördern. Radabstellanlagen mit direktem Bezug zum ÖPNV gibt es derzeit in Heinsberg am (Bus-)Bahnhof.

Der ÖPNV weist in der Modal-Split-Betrachtung (vgl. Abbildung 20) in Heinsberg großes Ausbaupotenzial auf. Das bestehende Bus- und Bahnangebot bietet eine gute Grundlage, die Nutzung weiter auszubauen. Vor dem städtebaulichen Hintergrund kommt es hierbei insbesondere auf die Einbindung der Haltestellen in das Umfeld, Wegeführung zu den Haltestellen (sicher, barrierefrei und umwegefrei) sowie Gestaltung und Pflege eben dieser an.



Abb. 30: Haltestelle AOK; Quelle: Planersocietät



Abb. 31: Busbahnhof; Quelle: Planersocietät



Abb. 32: Bestandsanalyse ÖPNV; Quelle: Planersocietät

## KFZ-VERKEHR

### Anbindung und Straßennetz

Im Stadtgebiet bildet die B 221 abgehend von der A 46 eine Nord-Süd-Achse aus und übernimmt dadurch verteilende sowie zubringende Funktionen. Die Kolpingstraße stellt zusammen mit der Westtangente, der K5 und der B 221 einen äußeren Ring um die zentralen Bereiche von Heinsberg dar. Das Untersuchungsgebiet wird unter anderem über die B 221 sowie die anschließenden Straßen Geilenkirchener Straße, „Industriestraße“, „Unterbrucher Straße“ an die regionalen und überregionalen Straßenstrukturen angeschlossen. Für die Anbindung des Untersuchungsgebiets an das sonstige Stadtgebiet sind insbesondere die Sittarder Straße (westlich), die Schafhausener Straße (östlich) sowie die Liecker Straße (nordwestlich) relevant. Die im Jahr 2018 durchgeführte Kundenbefragung des Instituts für Marktforschung (IFH) bescheinigt der Heinsberger Innenstadt eine gute Pkw-Erreichbarkeit.

### Straßennetz im Untersuchungsgebiet

Das Straßennetz im Untersuchungsgebiet ist in Abbildung 34 (Seite 34) skizziert. Neben der erkennbaren Ringstruktur (Ostpromenade, Erzbischof-Philipp-Straße, Linderner Straße, Geilenkirchener Straße, Sittarder Straße, Westpromenade, Liecker Straße, Auf dem Brand, Gerberstraße, Stiftsstraße) prägt außerdem ein Einbahnstraßensystem die zentralen Bereiche der Heinsberger Innenstadt. Die Einbahnstraßen, die vor allem als verkehrsberuhigte Bereiche festgesetzt sind, sollen einerseits unerwünschte Durchgangsverkehre aus den zentralen Bereichen heraushalten, andererseits aber die Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt erhalten. Das Einbahnstraßensystem ist dabei so eingerichtet, dass der Parksuchverkehr zu den großen Parkplätzen geleitet werden soll, bedingt dadurch aber auch, dass Verkehr in die zentralen Bereiche hereingezogen wird und abfließende Verkehre (insb. im Bereich der Hochstraße) erzeugt werden.

Die in Abbildung 35 dargestellten Ergebnisse der Verkehrszählung an insgesamt 16 Knotenpunkten zeigen,

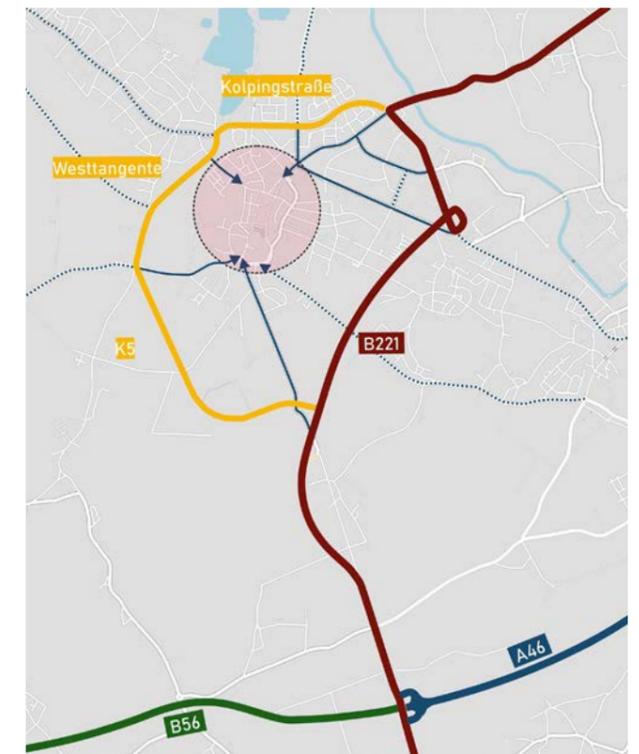


Abb. 33: Erschließung Untersuchungsgebiet; Quelle: Planersocietät

dass im Untersuchungsgebiet insbesondere die Achse Sittarder Straße/Geilenkirchener Straße/Linderner Straße/Erzbischof-Philipp-Straße/Ostpromenade den Verkehr abwickelt (zwischen ca. 7.000 - ca. 12.500 Kfz pro Tag). Weitere relevante Verkehrsbelastungen finden sich auf der Westpromenade (zwischen ca. 5.350 - ca. 6.500 Kfz pro Tag), der Liecker Straße (zwischen ca. 2.500 - ca. 4.750 Kfz pro Tag) sowie der Hochstraße (ca. 2.500 - ca. 3.150 Kfz pro Tag), die in weiten Teilen ein verkehrsberuhigter Bereich ist. Auf der Hochstraße, die als zentraler Standort von Gastronomie und Handel fungiert, verkehren in den Spitzenstunden (9:00 Uhr und 16:00 Uhr) ca. 250 Fahrzeugen pro Stunde. Entlang der Apfelstraße sind die Verkehrsbelastungen hingegen eher moderat bis gering.

Die gutachterliche Vor-Ort-Begehung hat gezeigt, dass Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet allgegenwärtig ist. Dabei wird das vorgegebene Schritttempo in den verkehrsberuhigten Bereichen nur selten eingehalten. Die Besucher\*innen der Innenstadt nutzen die verkehrsbe-

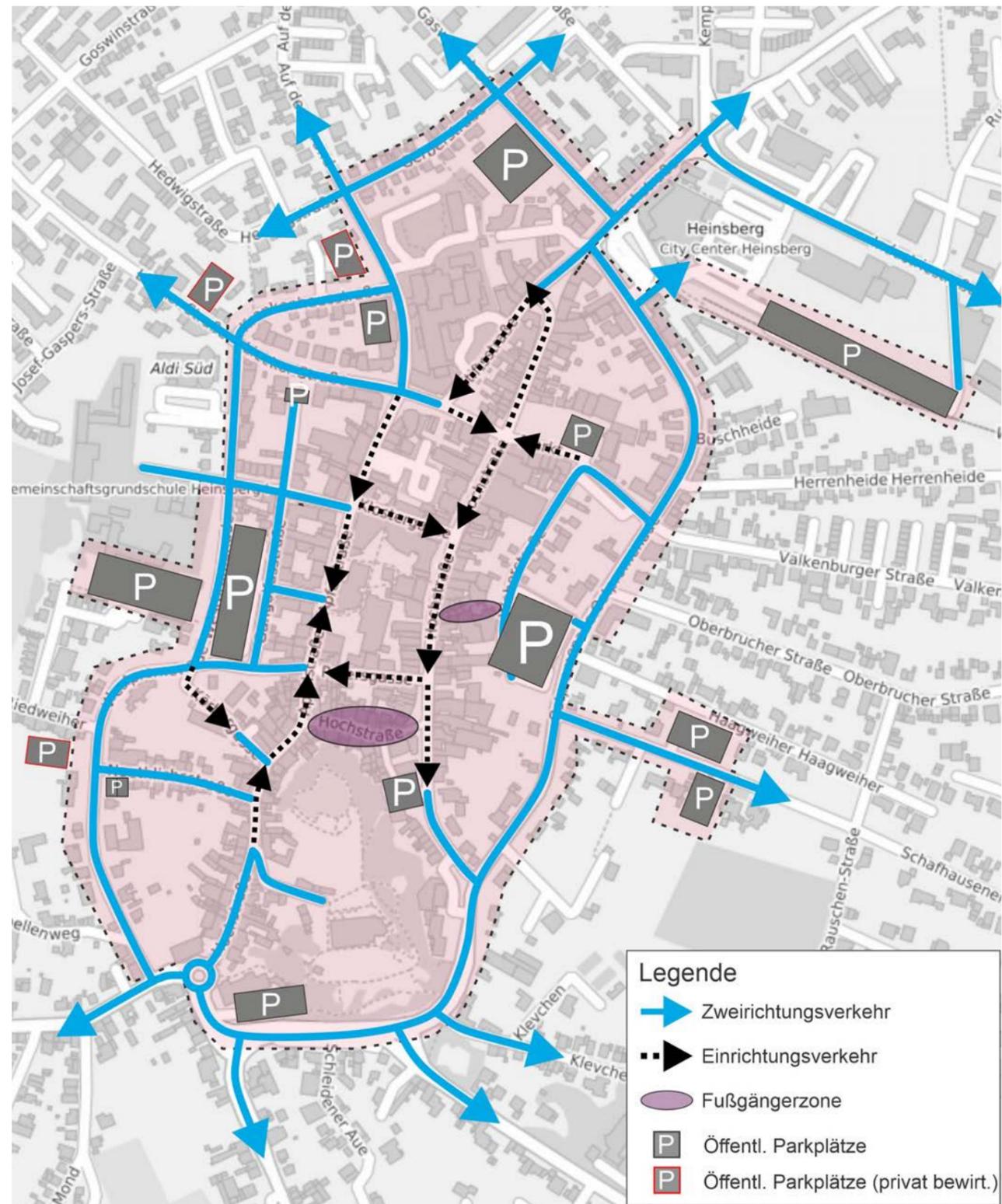


Abb. 34: Verkehrsführung im Untersuchungsgebiet; Quelle: Planersocietät

ruhigten Bereiche kaum und überlassen diese durch Ausweichen in den Seitenraum dem Kfz-Verkehr. Es stellt sich so eine Toleranz dem Kfz-Verkehr gegenüber ein, durch die, aus gutachterlicher Sicht, der öffentliche Raum der Innenstadt Heinsbergs nicht gleichberechtigt genutzt wird und die Aufenthaltsqualität der zentralen Bereiche beeinträchtigt wird.

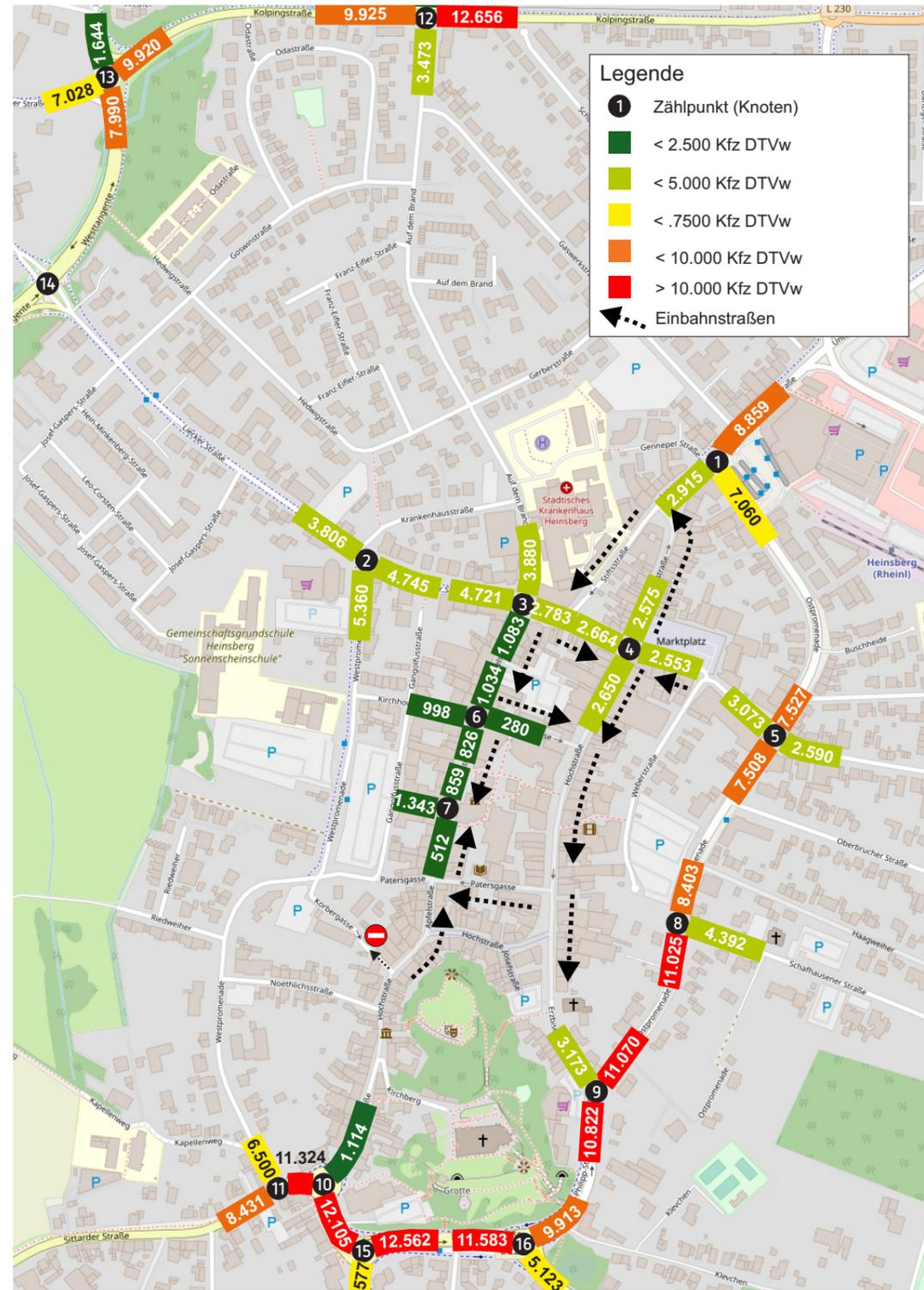


Abb. 35: Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet; Quelle: Planersocietät

### PARKEN IM UNTERSUCHUNGSGEBIET

Mit der Parkraumuntersuchung im März 2023 wurden die öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten im ISEK-Untersuchungsgebiet erfasst, nach ihrer Bewirtschaftungsform eingeteilt und hinsichtlich der jeweiligen Auslastung im Tagesverlauf überprüft. Darüber hinaus ist mit dieser aktuellen Parkraumuntersuchung eine Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2021 aktualisiert und insbesondere vor dem Hintergrund der damals gesamtgesellschaftlichen veränderten Lage (Corona-Pandemie) und einer damit einhergehenden Veränderung des Parkraummanagements (ausgeschaltete Parkscheinautomaten, Nutzbarkeit der Parkmöglichkeiten mit Parkscheibe) auf ihre Aussagekraft hin geprüft worden.

Dabei konnte im Untersuchungsgebiet die Anzahl von ca. 1.890 Parkmöglichkeiten erhoben werden. Grundsätzlich zu unterscheiden ist hierbei das Straßenraumparken sowie das Parken auf Parkplätzen bzw. separaten Parkpaletten. Im ISEK-Untersuchungsgebiet gibt es bisher kein beschränktes Parkhaus und keine öffentlich zugängliche Tiefgarage<sup>1</sup>. Im straßenbegleitenden Seitenraum befinden sich 371 der erhobenen Parkmöglichkeiten auf Parkplätze oder separate Parkpaletten (z.B. gegenüber dem Krankenhaus) entfallen. Zu den 1.492 Parkmöglichkeiten zählen sowohl der P+R Parkplatz am Bahnhof Heinsberg (151 Stellplätze) als auch privat bewirtschaftete Parkplätze in den Randbereichen des Untersuchungsgebiets (162 Stellplätze). Es sollte jedoch beachtet werden, dass es im ISEK-Untersuchungsgebiet weitere Parkmöglichkeiten wie private Garagen oder Kundenparkplätze gibt, die nicht Teil der Erhebung sind.

Im Untersuchungsgebiet gibt es unterschiedliche Bewirtschaftungsformen für Parkmöglichkeiten, die in Abbildung 38 aufgeführt und in Abbildung 39 dargestellt sind. Insbesondere in den zentralen Bereichen werden Parkscheinautomaten bzw. Handyparken „Easy

<sup>1</sup> Die Tiefgarage der Kreissparkasse Heinsberg ist mit deutscher Girocard nutzbar und wird deshalb nicht unter öffentlich zugänglich geführt. Sie stellt allerdings entsprechende Stellplatzkapazitäten zur Verfügung.

Park“ zur Bewirtschaftung genutzt. In diesen Bereichen ist das Parken i.d.R. von Montag bis Freitag von 8:00 bis 18:30 Uhr sowie am Samstag von 8:00 bis 14:00 Uhr gebührenpflichtig. Weiter besteht hier eine Höchstparkdauer von 2 Stunden. Die Gebühr beträgt dabei 0,75 € pro Stunde, während die ersten 10 Minuten gebührenfrei sind. Im Gegensatz dazu befinden sich in den Randgebieten zahlreiche Parkmöglichkeiten, die nicht bewirtschaftet werden. Das Parken mit Parkscheibenregelung ist im Untersuchungsgebiet hingegen auf einzelne Bereiche (z.B. Teilbereich Westpromenade und Teilabschnitt der Straße Kirchberg) begrenzt. Zusätzlich zu den mit Parkschein bewirtschafteten Parkmöglichkeiten können Bewohner auch einen Bewohnerparkausweis erwerben (Kosten: 30,00 € pro Jahr), um diese zu nutzen.



Abb. 36: Hochstraße; Quelle: Planersocietät



Abb. 37: Patersgasse; Quelle: Planersocietät

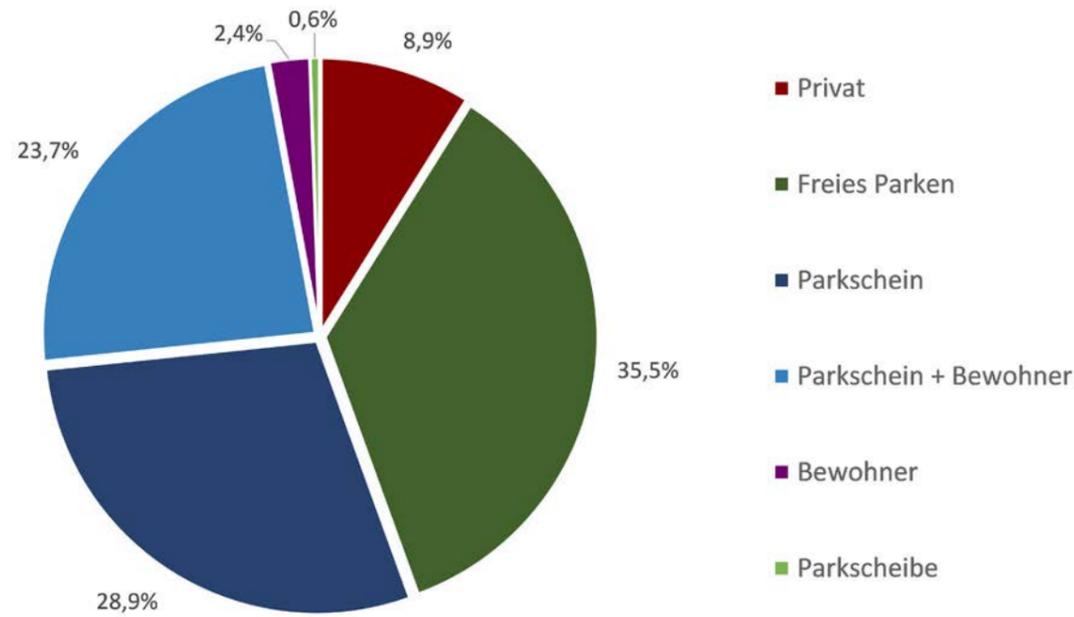


Abb. 38: Anteilige Verteilung der Bewirtschaftungsform der Parkmöglichkeiten; Quelle: Planersocietät

Insgesamt gibt es vier Bewohnerparkzonen (A – D), in denen einige mit Parkschein bewirtschaftete Parkmöglichkeiten für Bewohner kostenlos zur Verfügung stehen. Außerdem haben Bewohner die Möglichkeit, Stellplätze auf größeren Parkplätzen mit dem Bewohnerparkausweis zu nutzen. Hierbei ist es wichtig, dass der Parkplatz innerhalb der jeweiligen Bewohnerparkzone liegt. Zusätzlich ist es Bewohnern aus bestimmten Parkzonen erlaubt, die Parkplätze anderer Bewohnerparkzonen zu nutzen.

**Methodik der Parkraumerhebung**

Für die Erfassung der Parkraumnachfrage wurden im Rahmen des ISEK alle öffentlichen Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet einbezogen. Hierbei wurden die Kennzeichen der abgestellten Fahrzeuge nach Straßenabschnitten erfasst. Die Erhebung erfolgte durch Begehungen im Tagesverlauf mit einem 2-Stunden-Rhythmus über sieben Rundgänge von 5:00 bis 20:00 Uhr.

Die Erhebung fand an einem Donnerstag, dem 30.03.2023, statt und wurde im Vorfeld mit der Stadtverwaltung abgestimmt. Hierbei handelt es sich um

einen repräsentativen Normalwerktag außerhalb von Ferien- oder Adventszeiten, um das alltägliche Verkehrs- und Parkgeschehen im Regelfall zu erfassen. Es ist jedoch zu beachten, dass es in bestimmten Situationen und zu bestimmten Zeiten temporär höhere Belastungen geben kann, wie beispielsweise an Markttagen oder verkaufsoffenen Sonntagen. Diese Ausnahmesituationen sollten jedoch nicht als maßgebliche Grundlage für die Planung herangezogen werden.

Die Kennzeichenerfassung erfolgte anonymisiert durch das Auslassen der Ortskennung und ermöglicht eine genaue Analyse der Parkdauer und-orte. Somit lassen sich Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten und die Bedürfnisse einzelner Nutzungsgruppen, wie beispielsweise Kurz-, Mittel- und Langzeitparkende oder Bewohner, ziehen. Langzeitparkende sind in der Regel Beschäftigte, Pendler und Dauerbesucher, während Kunden, Patienten und Innenstadtbesucher i.d.R. kürzere Parkdauern aufweisen. Auch Bewohner des Untersuchungsgebietes sind identifizierbar, da sie i.d.R. die einzige Nutzungsgruppe in der Nacht darstellen. Diese differenzierte Analysemöglichkeit gibt nicht nur Aufschluss darüber, wer die Parkmöglichkeiten nachfragt,

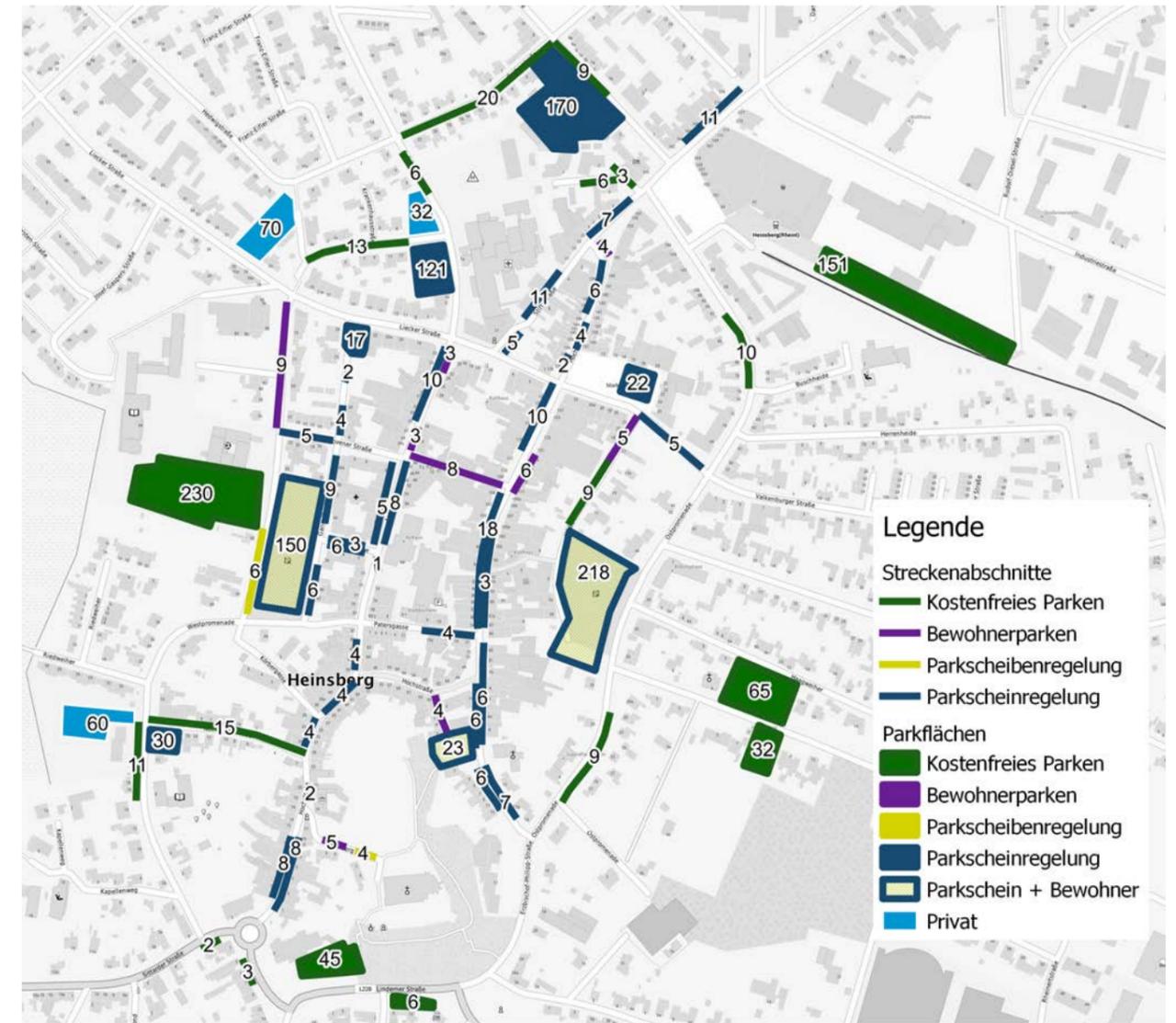


Abb. 39: Verortung der Bewirtschaftungsform im Untersuchungsgebiet; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

sondern bildet auch die Grundlage für eine passgenaue Maßnahmenentwicklung. Die Untersuchungsergebnisse können Grundlage für Anpassungen des kommunalen Parkraummanagements sein, beispielsweise um Parkdruck und Parksuchverkehr effizient zu lenken.

**Analyseergebnisse Auslastung**

Abbildung 40 veranschaulicht zum einen die Gesamtauslastung aller erfassten Parkmöglichkeiten innerhalb des ISEK-Untersuchungsgebiets in verschiedenen Erhebungszeiträumen und gibt zum anderen Aufschluss über diverse Konstellationen einbezogener Parkmöglichkei-

ten (z.B. unter Ausschluss der privat bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in den Randbereichen).

Deutlich wird, dass die privat bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in den Randbereichen des ISEK-Untersuchungsgebiets eher gering ausgelastet sind. Dies zeigt sich insbesondere beim Unterschied zwischen den beiden dargestellten Gesamtauslastungen zur Spitzenstunde zwischen 10:00 – 12:00 Uhr (76 % Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten vs. 80 % Gesamtauslastung ohne Einbezug der privat bewirtschafteten Parkmöglichkeiten in den Randbereichen).

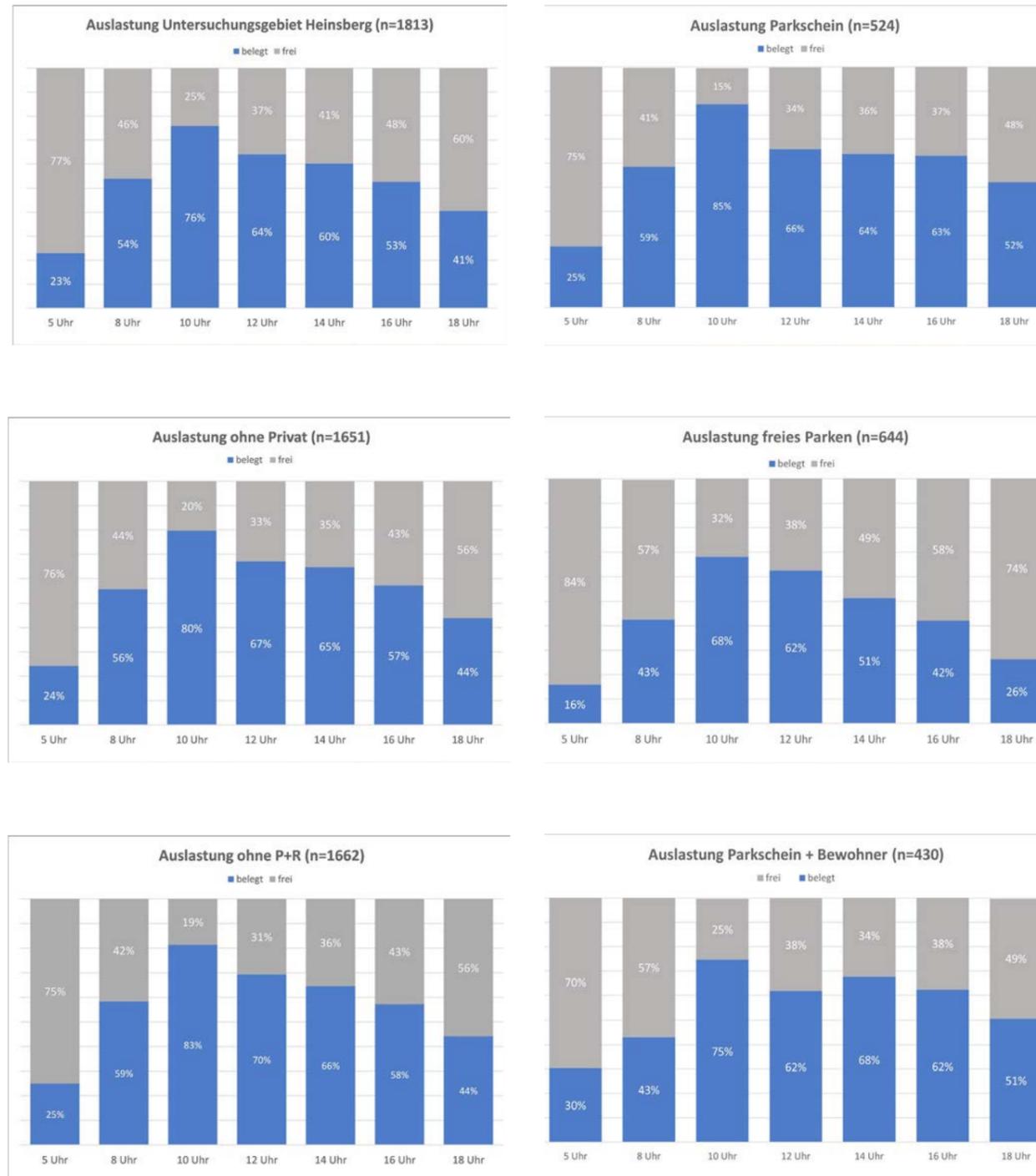


Abb. 40: Auslastung der erfassten Parkmöglichkeiten im Tagesverlauf

Ähnliches gilt für die Auslastung ohne den Einbezug des P+R-Parkplatzes. Weiterhin wird ersichtlich, dass die über Parkschein bewirtschafteten Parkmöglichkeiten im Vergleich zu den nicht bewirtschafteten Parkmöglichkeiten eine höhere Auslastung aufweisen. Besonders zur Spitzenstunde zwischen 10:00 – 12:00 Uhr ist ein starker Unterschied erkennbar (85 % Auslastung bewirtschaftetes Parken vs. 68 % unbewirtschaftetes Parken). Ebenfalls ist auffällig, dass die bewirtschafteten Parkmöglichkeiten bis in die Abendstunden eine konstante Auslastung von über 50 % aufweisen, während die nicht bewirtschafteten Parkmöglichkeiten ab dem Nachmittag deutlich weniger ausgelastet sind. Dies deutet darauf hin, dass freie Parkmöglichkeiten insbesondere von Arbeitnehmenden und weiteren Langzeit- bzw. Dauerparkern in Anspruch genommen werden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass während der Spitzenstunde zwischen 10:00 – 12:00 Uhr bei Betrachtung des gesamten Untersuchungsgebiet ein „mittlerer Parkdruck“ (70 – 80 % belegt) erkennbar ist. Außerhalb der Spitzenstunde liegt „geringer Parkdruck“ (60 – 70 % belegt) vor, der in den Abend- und Nachtzeiten in „keinen Parkdruck“ (Auslastung < 50 %) übergeht. Somit stehen generell ausreichend nutzbare Parkmöglichkeiten zu Verfügung. Diese übergreifende Aussage ist jedoch zunächst ungeachtet der Lage innerhalb des ISEK-Untersuchungsgebiets getätigt. Kleinräumige Auswertungen einzelner Straßenabschnitte zeigen im Tagesverlauf, dass trotz eines gebietszusammenfassenden „mittleren Parkdrucks“ (70 – 80 % belegt) in vereinzelt Straßenabschnitten auch „sehr hoher Parkdruck“ (> 90 % belegt) vorliegt. Diese Aussage wird in den folgenden Detailanalysen verdeutlicht.

Im Weiteren werden mehrere kartografische Abbildungen gezeigt, die die erfassten Auslastungen des Parkraums im Untersuchungsgebiet abschnittsgenau verorten. Dadurch ist es möglich, auch die Belegungsverhältnisse in kleineren Bereichen zu evaluieren und etwaige Kapazitätsengpässe sowie Angebotsdefizite zu identifizieren.

### Auslastung 05-07 Uhr

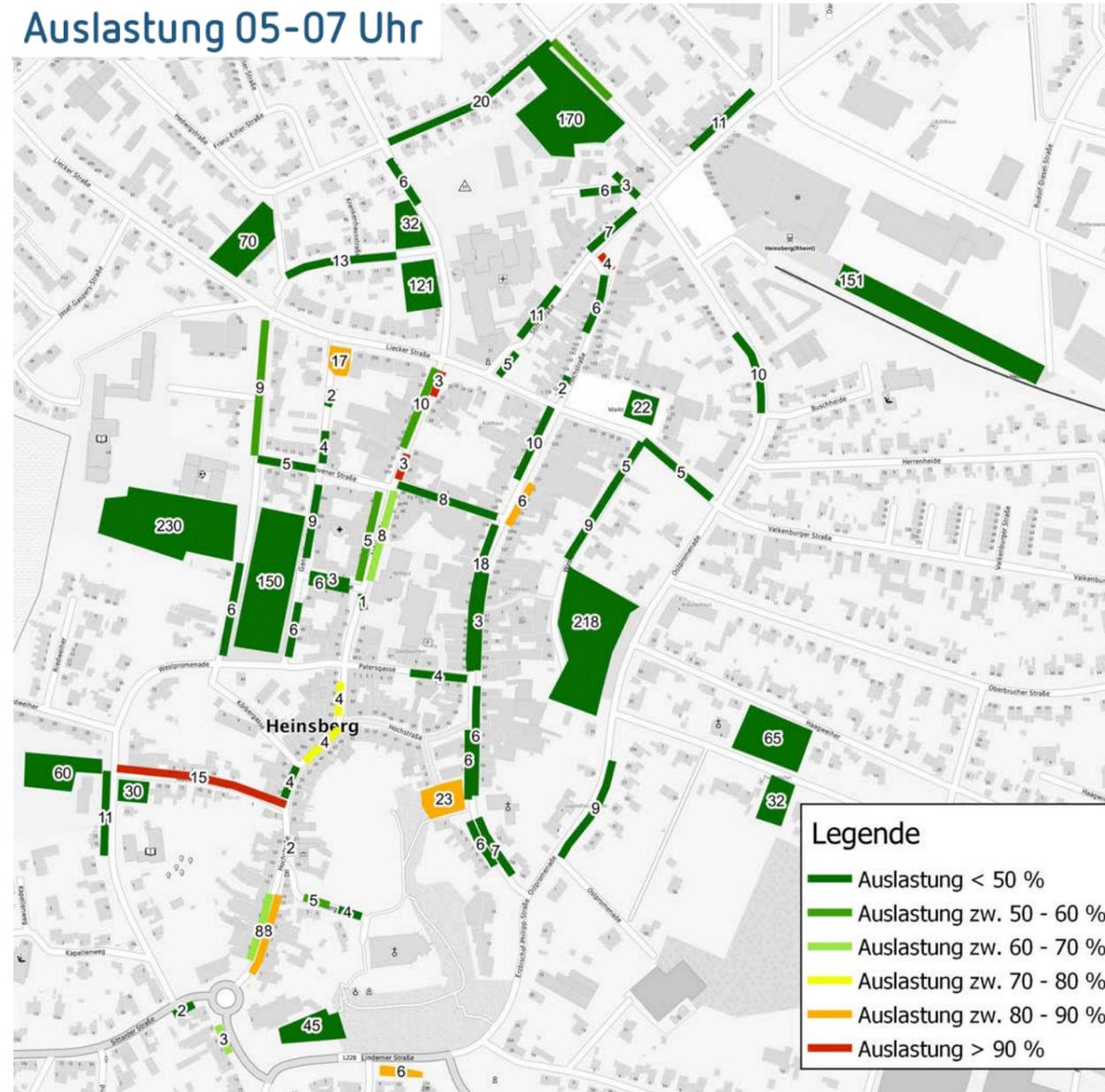


Abb. 41: Detaildarstellung der Auslastung 05:00 - 07:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

Laut Abbildung 40 beträgt die Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten zwischen 5:00 – 7:00 Uhr 23 %. Wie aus Abbildung 41 ersichtlich ist, liegt die Auslastung der einzelnen Parkabschnitte- und -flächen zum Zeitpunkt zwischen 5:00 – 7:00 Uhr größtenteils unter 50 %, was auf „keinen Parkdruck“ (< 50 % belegt) hinweist. Allerdings gibt es einige Bereiche, insbesondere in zentralen Bereichen des Untersuchungsgebiets, die einen leicht erhöhten (z. B. einzelne Abschnitte entlang der unteren Hochstraße) oder sogar hohen Parkdruck (z. B. Noethlichstraße) aufweisen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die absolute Anzahl der verfügbaren Parkmöglichkeiten

deren hohe Auslastung ebenso relativiert, wie die Tatsache, dass es in der unmittelbaren Umgebung genügend freie Kapazitäten gibt. Infolgedessen führt das nächtliche Anwohnerparken nicht zu Kapazitätsengpässen und auch in etwas stärker ausgelasteten Bereichen gibt es im Umfeld ausreichende Kapazitäten, auf die ausgewichen werden kann.

Es gibt einige Bereiche, die von höheren Auslastungen betroffen sind. Dazu zählen die Noethlichstraße, bei der alternativ im westlichen Bereich ein kaum ausgelasteter Parkplatz mit Bewohnerparkausweis genutzt werden kann. Die südliche Apfelstraße sowie der Übergang zur Hoch-

### Auslastung 08-10 Uhr

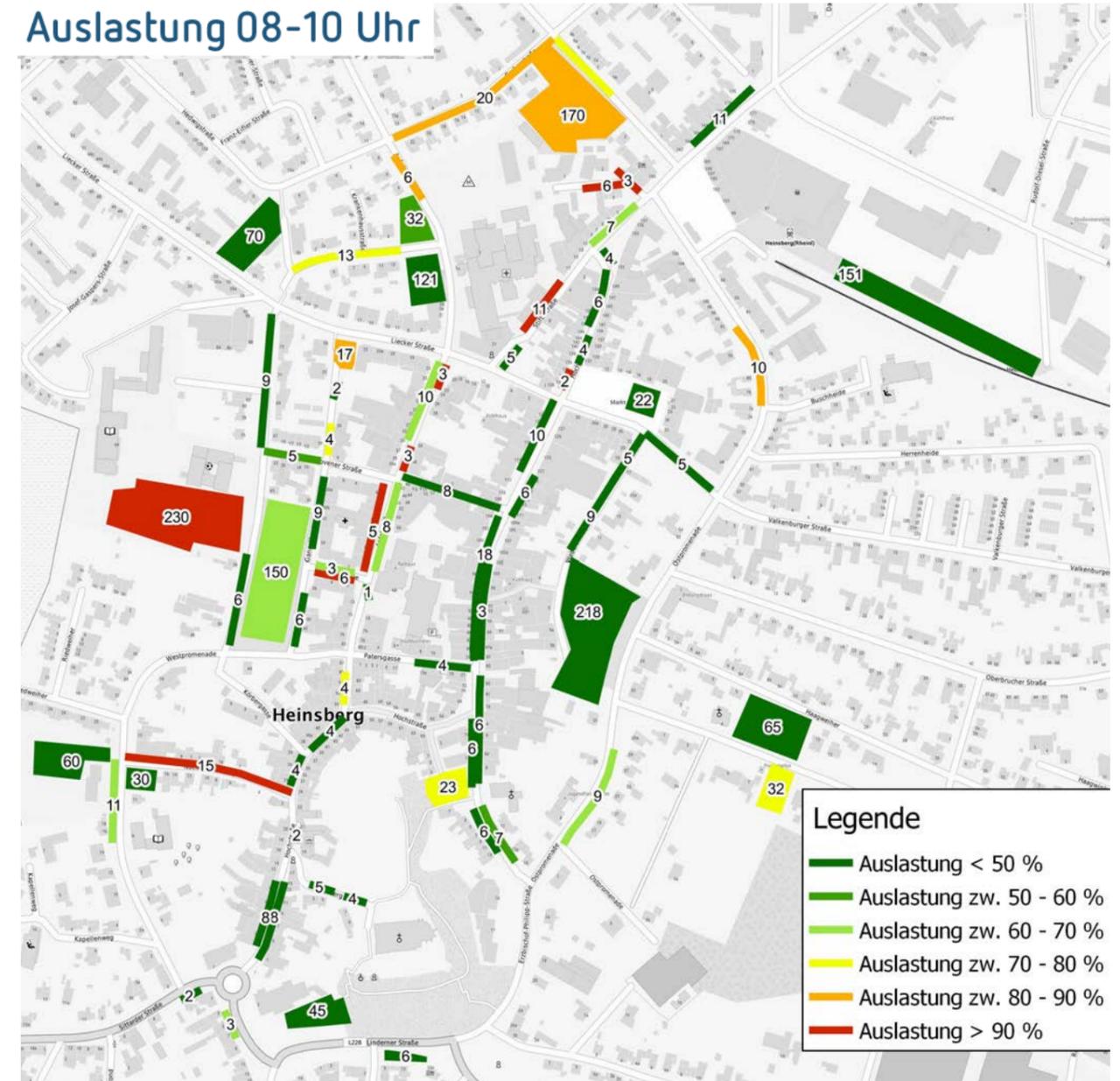


Abb. 42: Detaildarstellung der Auslastung 08:00 - 10:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

straße sind ebenfalls durch eine etwas höhere Auslastung geprägt, wobei hier Parkmöglichkeiten im nördlichen Bereich der Apfelstraße genutzt werden können. Ebenfalls betroffen ist der kleine Parkplatz im nördlichen Teil der Gangolfusstraße, allerdings bestehen im Straßenverlauf weitere Parkmöglichkeiten.

Die Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten im Untersuchungsgebiet beträgt zwischen 8:00 – 10:00 Uhr 54 % (vgl. Abbildung 40). Abbildung 42 zeigt eine differenzierte Darstellung der Auslastung der einzelnen Parkabschnitte. Es fällt auf, dass der westlich gelegene Schotterparkplatz an der Westpromenade eine sehr hohe Auslastung

von mehr als 90 % aufweist. Vergleichbar große Parkplätze wie die Parkplätze Ostpromenade oder Rathaus/Gangolfusstraße weisen hingegen „keinen Parkdruck“ (Auslastung < 50 %) bzw. einen „geringen Parkdruck“ (Auslastung zw. 60 – 70 %) auf. Offensichtlich ist, dass zunächst die eher westlich gelegenen Parkplätze (Westpromenade, Rathaus/Gangolfusstraße, Krankenhaus) angesteuert werden, während die eher östlich gelegenen Parkplätze (Ostpromenade, Markt, nördlicher Parkplatz an der Schaffhausener Straße) noch weniger genutzt werden. Die Belegungsdaten zwischen 8:00 – 10:00 machen deutlich, dass in dieser Phase des Tages vor allem

## Auslastung 10-12 Uhr

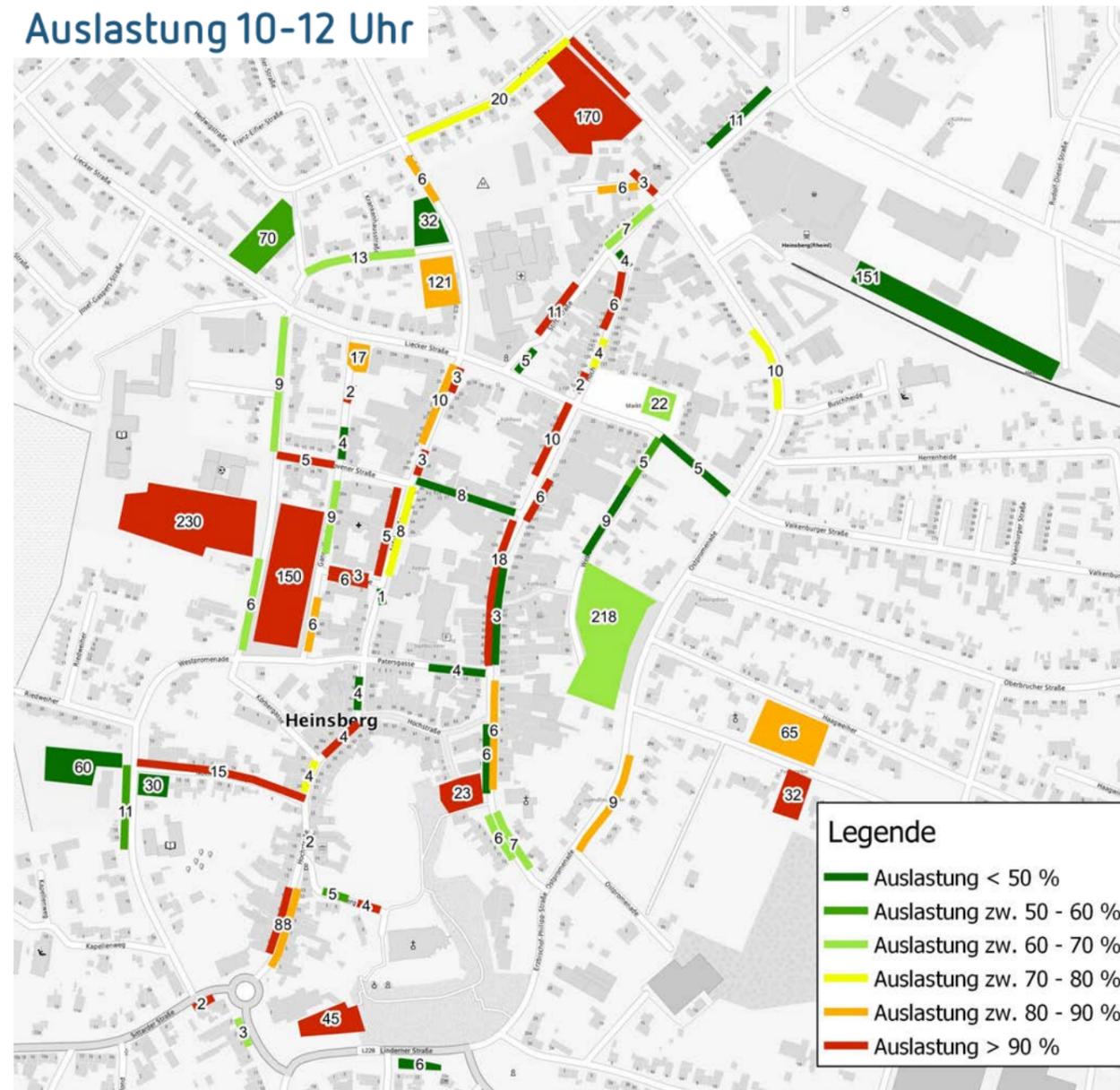


Abb. 43: Detaildarstellung der Auslastung 10:00 - 12:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

Arbeitnehmende die verfügbaren Parkmöglichkeiten in Anspruch nehmen. Dies lässt sich daraus schließen, dass insbesondere der Schotterparkplatz an der Westpromenade (keine Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten) sowie der Parkplatz des Krankenhauses erhöhte Auslastungen aufweisen.

Parkplätze mit einer höheren Auslastung sind der südliche Parkplatz an der Schafhausener Straße („mittlerer Parkdruck“; Auslastung zw. 70 – 80 %), der Parkplatz an der Josefstraße („mittlerer Parkdruck“; 70 – 80 %) sowie der Parkplatz am Krankenhaus („hoher Parkdruck“; Auslastung zw. 80 – 90 %). Die straßenbegleiteten Parkmöglich-

keiten in der Apfel- und Stiftsstraße sind in diesem Zeitraum ebenfalls durch höheren Parkdruck gekennzeichnet. Zusätzlich weisen die Parkmöglichkeiten in der Krankenhausstraße, Ostpromenade und Gerberstraße einen „mittleren Parkdruck“ bzw. „hohen Parkdruck“ auf. Kapazitätsengpässe können in diesen Bereichen allerdings nicht festgestellt werden, da ausreichend Alternativen in der näheren Umgebung bestehen. Auffällig ist weiter, dass der P+R Parkplatz über viele freie Kapazitäten verfügt.

Die Auslastung aller Parkmöglichkeiten im Gesamtgebiet beträgt zwischen 10:00 – 12:00 Uhr 75 % (vgl. Abbildung 40). Abbildung 43 zeigt eine differenzierte Auslas-

## Auslastung 12-14 Uhr

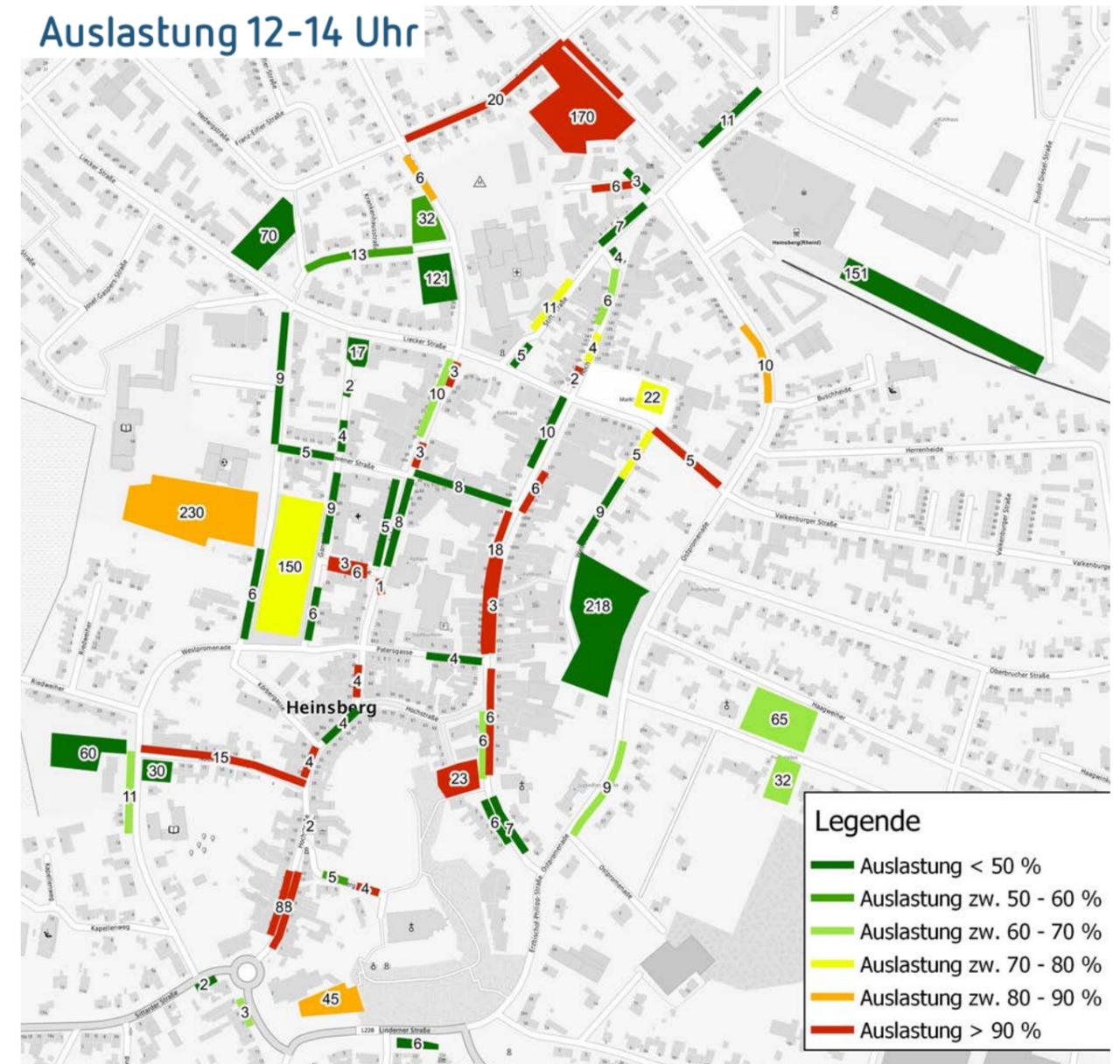


Abb. 44: Detaildarstellung der Auslastung 12:00 - 14:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

tung der einzelnen Parkabschnitte- und -flächen mit vermehrt hoher Auslastung. Es setzt sich der bereits in den Stunden von 8:00 – 10:00 Uhr beobachtete Trend fort, dass die westlich gelegenen Parkplätze bevorzugt genutzt werden. Dazu tragen die geringe Entfernung zu den zentralen Bereichen des Untersuchungsgebiets und die Nähe zu arbeitsplatzintensiven Einrichtungen mit Besucherverkehr wie dem Heinsberger Rathaus bei. Im Vergleich zum Zeitraum von 8:00 – 10:00 Uhr weist der Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße nun ebenfalls einen „sehr hohen Parkdruck“ auf. Zusätzlich ist nahezu die gesamte Hochstraße sowie die Apfelstraße durch einen hohen bis sehr

hohen Parkdruck geprägt. Trotz der gestiegenen Auslastung in den zentralen Bereichen bestehen weiterhin freie Kapazitäten im Untersuchungsgebiet. Diese sind natürlich vermehrt in den äußeren Bereichen zu finden. Bemerkenswert ist insbesondere, dass der Parkplatz Ostpromenade weiterhin nur gering ausgelastet ist (Auslastung zw. 60-70%), während die weiter östlich gelegenen Parkplätze an der Schafhausener Straße höhere Auslastungen erfahren. Auffällig ist darüber hinaus, dass die privat bewirtschafteten Parkplätze trotz der hohen Auslastung der öffentlichen Parkplätze keine Zunahme der Auslastung verzeichnen. Über alle Parkmöglichkeiten hinweg beträgt die Auslas-

## Auslastung 14-16 Uhr

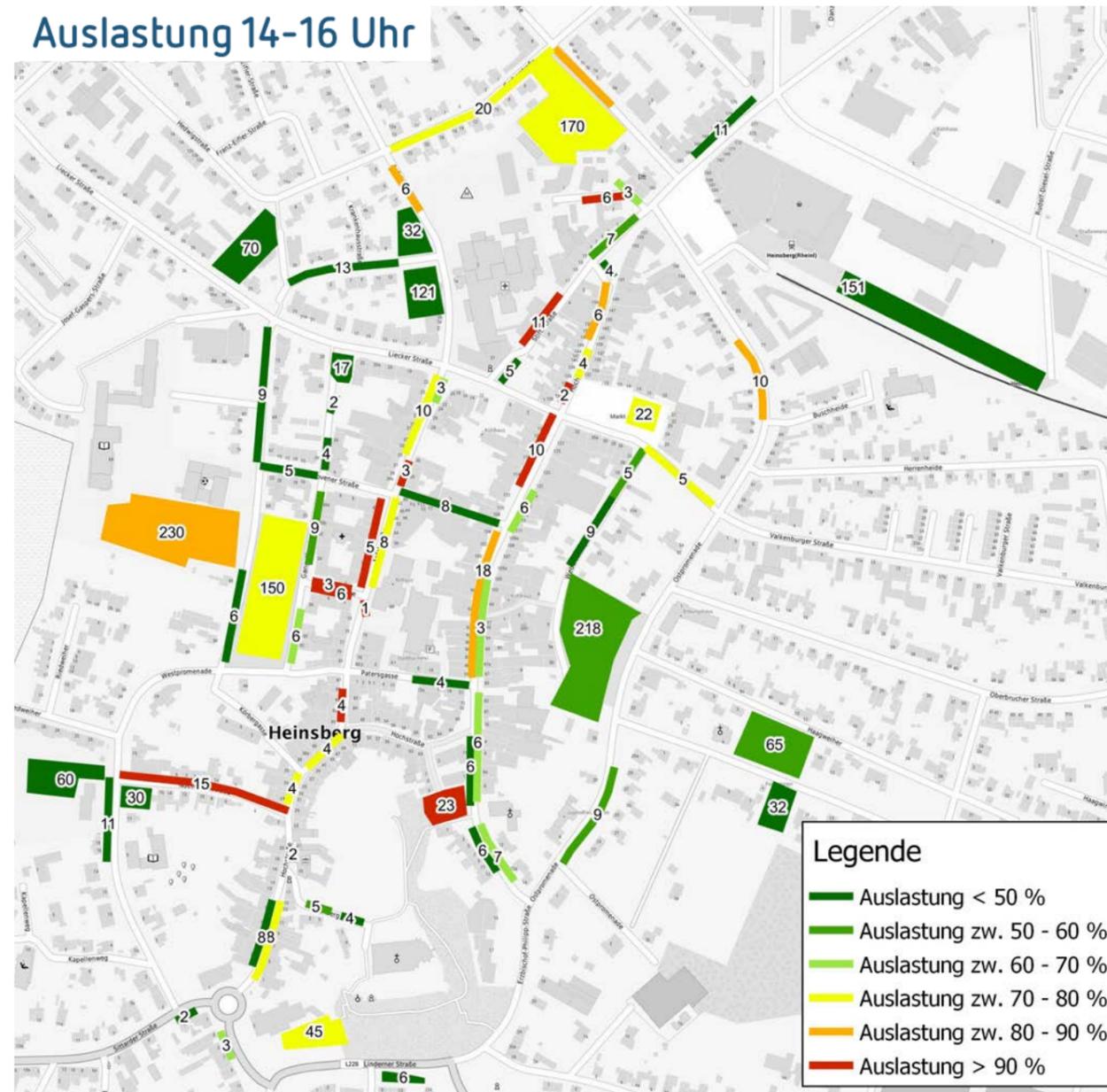


Abb. 45: Detaildarstellung der Auslastung 14:00 - 16:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

ung im Gesamtgebiet zwischen 12:00 – 14:00 Uhr 63% (vgl. Abbildung 40). Abbildung 44 verdeutlicht, dass die Auslastung der einzelnen Parkabschnitte sich differenziert darstellt und im Vergleich zur vorherigen Spitzenstunde zwischen 10:00 – 12:00 Uhr einige Rückgänge zu verzeichnen sind. Insbesondere der Schotterparkplatz an der Westpromenade sowie der Parkplatz Rathaus/ Gangolfusstraße sind mit einem „hohen Parkdruck“ (Auslastung zw. 80 % – 90 %) bzw. „mittleren Parkdruck“ (Auslastung zw. 70 % - 80 %) weniger stark ausgelastet als zur Spitzenstunde zuvor. Auch der Parkplatz Ostpromenade, der zuvor bereits durch einen „geringen Parkdruck“ gekenn-

zeichnet war, wurde entlastet und weist „keinen Parkdruck“ mehr auf. Der Parkdruck bei straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten, wie beispielsweise in der Apfelstraße oder der nördlichen Hochstraße, fällt ebenfalls geringer aus. Lediglich der Parkplatz am Krankenhaus weist weiterhin einen „sehr hohen Parkdruck“ (Auslastung > 90 %) auf. In anderen Teilbereichen ist allerdings auch eine Zunahme des Parkdrucks feststellbar. Dies betrifft insbesondere den Bereich Markt und Poststraße.

Laut Abbildung 40 beträgt die Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten zwischen 14:00 – 16:00 Uhr 59 %. Somit ist, bezogen auf das gesamte Untersuchungs-

## Auslastung 16-18 Uhr

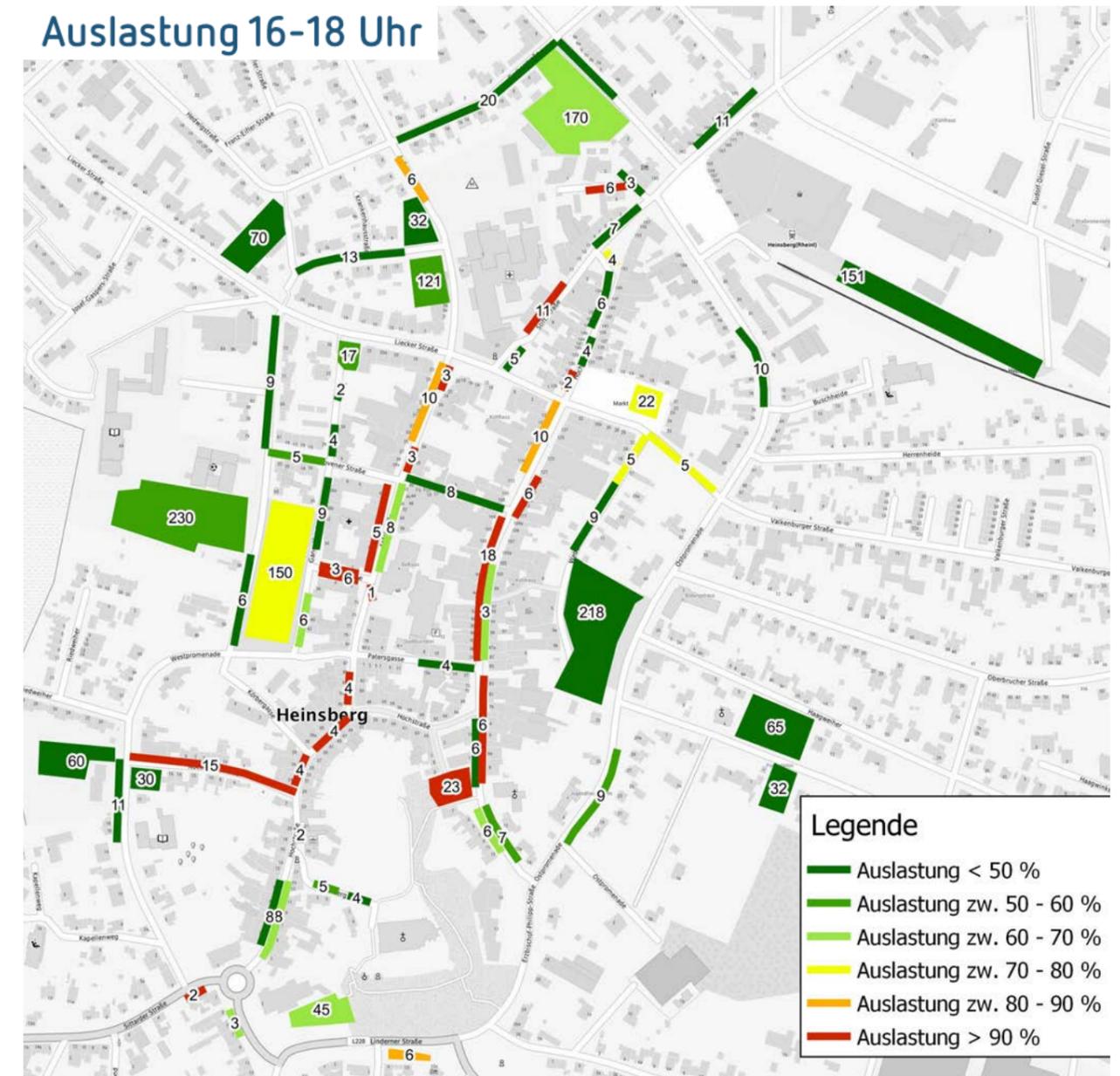


Abb. 46: Detaildarstellung der Auslastung 16:00 - 18:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

gebiet, „kein Parkdruck“ (Auslastung < 60 %) mehr zu verzeichnen. Größere Parkplätze wie der am Krankenhaus, der Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße sowie an der Westpromenade weisen einen „mittleren“ bis „hohen Parkdruck“ auf. Auf dem Parkplatz an der Josefstraße herrscht nach wie vor ein „sehr hoher Parkdruck“. Einzelne straßenbegleitende Parkmöglichkeiten wie in der Noethlichsstraße, der Apfelstraße sowie der Hochstraße haben ebenfalls einen „sehr hohen Parkdruck“. Die Auslastung der im vorherigen Untersuchungszeitraum noch etwas stärker ausgelasteten Parkplätze an der Schaffhausener Straße sowie der Ostpromenade stellt sich jetzt wie-

der rückläufig dar (Abbildung 45).

Die Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten liegt laut Abbildung 40 zwischen 16:00 – 18:00 Uhr bei 52 %. Im Allgemeinen entspannt sich die Parkraumauslastung in diesem Zeitraum weiter und hohe bis sehr hohe Auslastungen sind nur noch in vereinzelt zentralen Bereichen zu finden. Die hohen bis sehr hohen Auslastungen beschränken sich größtenteils auf die Hoch- und Apfelstraße. Auch die Noethlichsstraße weist weiterhin eine sehr hohe Auslastung auf. Die Auslastungen auf den großen Parkplätzen sind moderat (Rathaus/Gangolfusstraße) bzw. rückläufig (Schotterparkplatz Westpromenade). Ins-

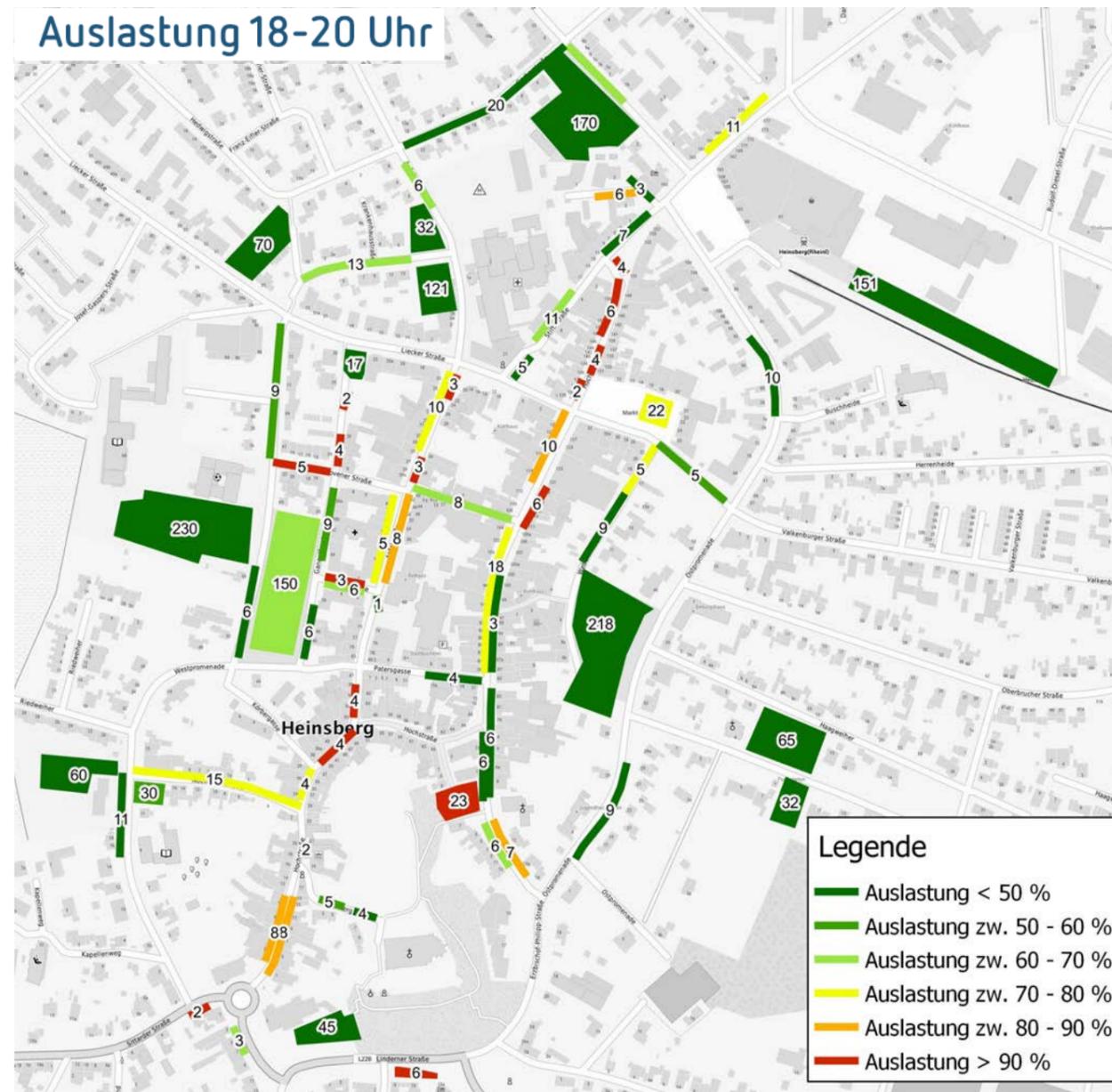


Abb. 47: Detaildarstellung der Auslastung 18:00 - 20:00 Uhr; Quelle: Planersocietät Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023

besondere auf dem Letztgenannten ist der Auslastungsrückgang erheblich (von 80 % - 90 % auf 50 % - 60 %), was insbesondere an Arbeitnehmenden liegen sollte, die Feierabend haben (Abbildung 46).

Die Gesamtauslastung aller Parkmöglichkeiten beträgt laut Abbildung 40 zwischen 18:00 – 20:00 Uhr 40 % und nähert sich somit der Auslastung, die in der Zeit von 5:00 – 7:00 Uhr vorlag. Abbildung 10 zeigt, dass die Auslastung fast aller großen Parkplätze bei unter 50 % liegt. Die Auslastung auf dem Parkplatz Rathaus/Gangolfstraße ist weiterhin rückläufig und liegt zwischen 60 % - 70 %. An einigen Stellen, insbesondere in zentralen Be-

reichen des Untersuchungsgebiets, gibt es jedoch immer noch einen „hohen“ bis „sehr hohen Parkdruck“. Dies gilt insbesondere für die zentralen Achsen Hochstraße und zumindest in Teilbereichen auch der Apfelstraße. Diese Belastungen werden wahrscheinlich durch die unterschiedlichen Nutzungsansprüche von Bewohnenden und Besuchenden der Innenstadt und Besuchenden gastronomischer Einrichtungen im Innenstadtbereich ausgelöst. Es gibt jedoch besonders zu diesem Zeitpunkt bereits ausreichend Kapazitäten im direkten Umfeld der etwas stärker ausgelasteten Parkmöglichkeiten (Abbildung 47).

#### Analyseergebnisse Parkdauer

Die anonymisierte Kennzeichenerfassung ermöglicht es, die erfassten Daten im Hinblick auf die jeweilige Parkdauer zu analysieren (vgl. Kapitel „Methodik der Parkraumuntersuchung“). So besteht die Möglichkeit Fahrzeuge bestimmten Nutzergruppen zuzuordnen und ermöglicht Rückschlüsse auf das Nachfrageverhalten im ISEK-Untersuchungsgebiet. Grundlegend für die Zuordnung sind folgende Merkmale:

- » Fahrzeuge, die zum Zeitpunkt der ersten Erhebung (05:00 – 07:00 Uhr) im ISEK-Untersuchungsgebiet stehen werden der Nutzergruppe „Anwohner“ zugeordnet. Eine spezielle Untergruppierung dieser Fahrzeuge sind die ganztägig unbewegten Fahrzeuge, die ebenso Anwohner darstellen, die aber das Auto im Zeitraum der Erhebung nicht bewegt haben (potenzielle Gründe: u.a. Krankheit, Urlaub, Homeoffice, Immobilität am Erhebungstag, Zweitwagen).
- » Fahrzeuge, die über mindestens sechs Stunden am selben Parkabschnitt aufgenommen werden, werden der Nutzergruppe Langzeit- / Dauerparker zugeordnet. Typischerweise sind dies Arbeitnehmende oder Pendler.
- » Fahrzeuge, die über maximal sechs Stunden am selben Parkabschnitt aufgenommen werden, werden als Mittelzeitparker bezeichnet. Typischerweise sind dies Besuchende (Innenstadt oder Anwohnende) oder Arbeitnehmende in Teilzeit.
- » Fahrzeuge, die über maximal drei Stunden am selben Parkabschnitt aufgenommen werden, werden als Kurzzeitparker bezeichnet. Typischerweise sind dies Kunden, Personen die Erledigungen (z. B. im Rathaus) durchführen sowie Hol- und Bringverkehre.

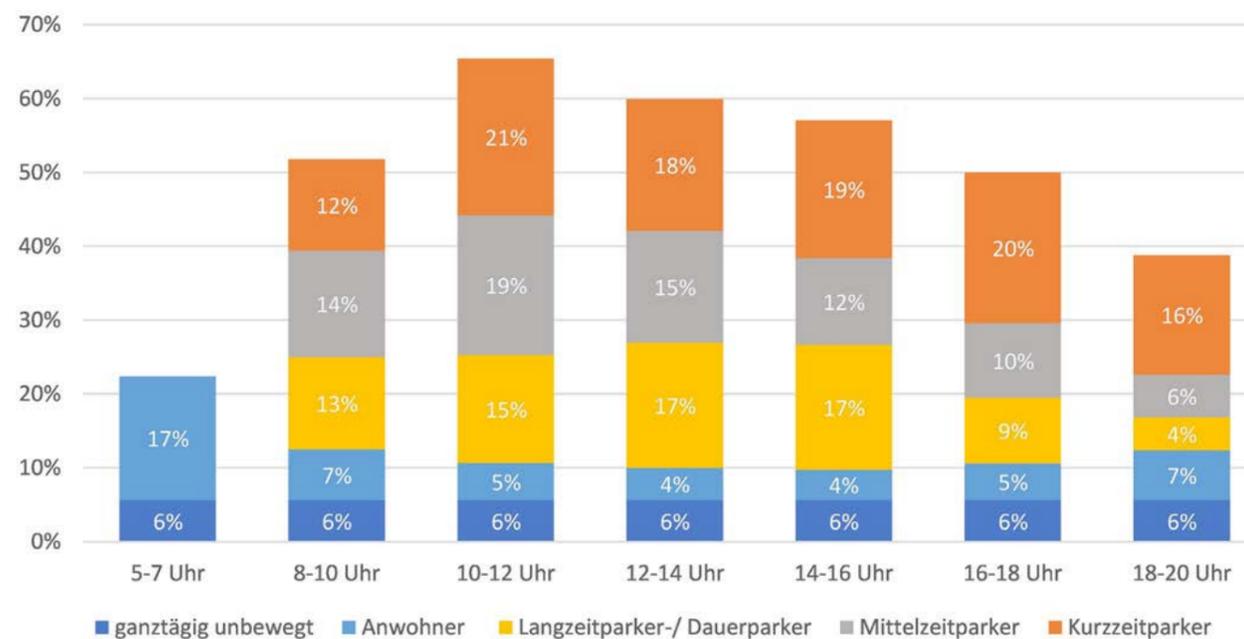


Abb. 48: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen im Gesamtgebiet (n=1.886); Quelle: Planersocietät

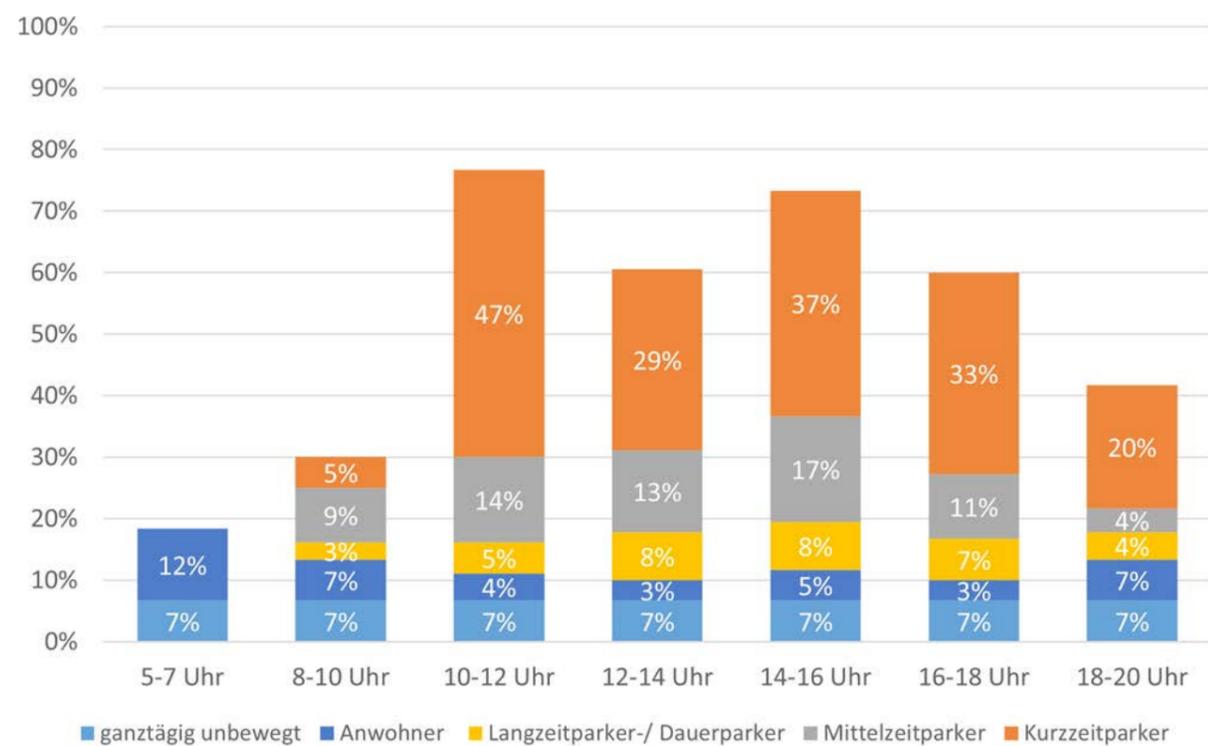


Abb. 49: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen Parkplatz Ostpromenade (n=218); Quelle: Planersocietät

Im Gesamtgebiet ergibt sich für die verschiedenen Tageszeiträume ein für einen innerstädtischen Bereich mit hoher Nutzungsmischung sinnvolles Bild der Nutzergruppen (Abbildung 48). Grundsätzlich unbewegte Fahrzeuge finden sich auf 6 % der verfügbaren Parkmöglichkeiten im ISEK-Untersuchungsgebiet. Anwohner belegen nachts bzw. in den frühen Morgenstunden ca. 17 % der Parkmöglichkeiten im ISEK-Untersuchungsgebiet. Im Tagesverlauf schwankt der Wert zwischen 4 % und 7%. Langzeitparker stellen im Gesamtgebiet eine relevante Nutzergruppe dar, die im Tagesverlauf zwischen 13 % - 18 % der verfügbaren Parkmöglichkeiten nutzt. Dabei steigen im Tagesverlauf die Anteile zunächst an, bis sie im Nachmittagsverlauf und in den Abend hinein wieder deutlich zurückgehen (bis 4 %). Dies stellt ein nachvollziehbares Bild für die Nutzergruppe Langzeitparker dar. Die Anteile der Nutzergruppe Mittelzeitparker stellen sich ähnlich dar und sind ebenfalls eine relevante Nutzergruppe im ISEK-Untersuchungsgebiet. Die Anteile schwanken hier im Tagesverlauf zwischen 10 % - 20 %. Sie steigen vormittags zunächst stark an und fallen im Tagesverlauf wieder, sind aber auch im Abendzeitraum mit einer Belegung von 6 % der verfügbaren Parkmöglichkeiten noch relevant. Kurzzeitparker stellen mit Ausnahme des frühen Erhebungszeitraums die stärkste Nutzergruppe dar (zeitweise gleichauf oder 1 % hinter einer anderen Nutzergruppe). Insbesondere am Nachmittag steigen die Anteile der durch Kurzzeitparker belegten Parkmöglichkeiten nochmal an, was vermutlich auf zusätzliche Einkaufs-, Freizeit- und Besuchsvorgänge zurückzuführen ist. Die starke Nutzungsmischung und die Verteilung auf verschiedene Nutzergruppen machen ein differenziertes Parkraumangebot erforderlich.

Die zunächst im Gesamtzusammenhang des ISEK-Untersuchungsgebiets dargestellten Analysen zu Nutzergruppen lässt sich auch auf einzelne Parkabschnitte herunterbrechen. Diese detaillierten Analysen sind im Folgenden für ausgewählte Bereiche dargestellt.

Wie in Abbildung 49 dargestellt, liegt die höchste Auslastung des Parkplatz Ostpromenade bei 63 % (Zeitraum 10:00 – 12:00 Uhr). Es ist offensichtlich, dass vor allem Kurzzeitparker diesen nutzen. Diese Nutzergruppe ist insbesondere während der regulären Geschäftsöffnungszeiten (ca. 10:00 – 18:00 Uhr) stark vertreten und auch im Bereich des Abends noch relevant. Darüber hinaus nutzen – wie durch das bestehende Bewohnerparkkonzept vorgesehen – Anwohner den Parkplatz. Sie belegen insbesondere nachts einige der hier vorhandenen Parkmöglichkeiten.

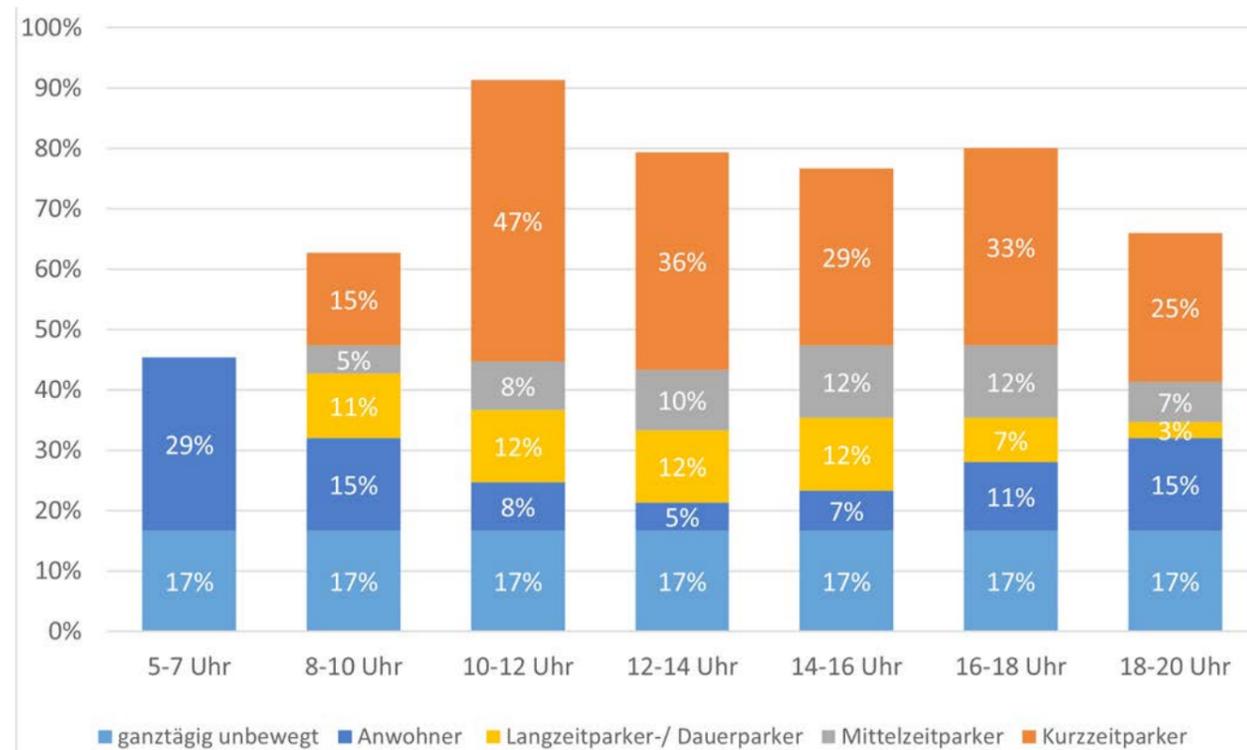


Abb. 50: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße (n=150); Quelle: Planersocietät

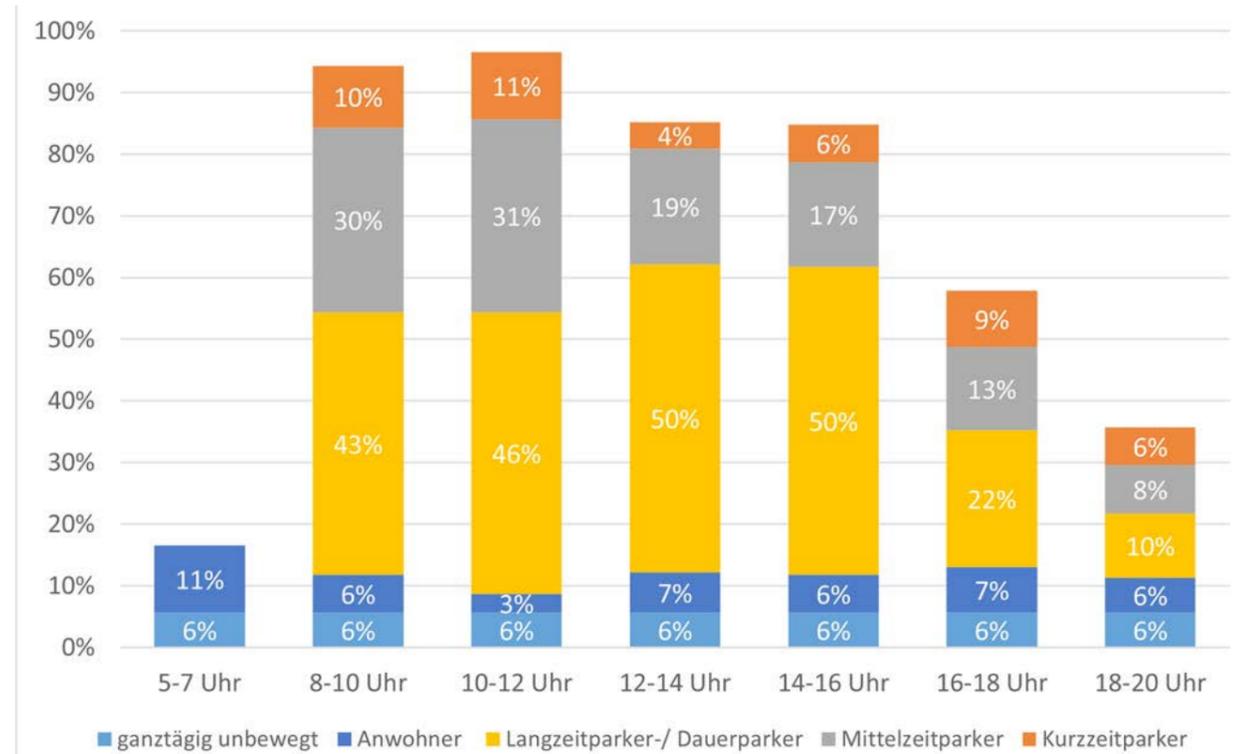


Abb. 51: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen Schotterparkplatz Westpromenade (n=230); Quelle: Planersocietät

Die höchste Auslastung des Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße liegt bei ca. 91 % (Zeitraum 10:00 – 12:00 Uhr, Abbildung 50). Die überwiegende Nutzergruppe sind wiederum Kurzzeitparker, die den Parkplatz zu den regulären Geschäftszeiten nutzen (ca. 10:00 – 18:00 Uhr). Anwohner und ganztäglich abgestellte Fahrzeuge sind zu allen erfassten Zeiträumen zu wesentlich höheren Anteilen vertreten als z. B. auf dem Parkplatz Ostpromenade. Der hohe Anteil an unbewegten Fahrzeugen deutet darauf hin, dass anliegende Bewohner den Parkplatz vermehrt nutzen, ohne im Tagesverlauf überhaupt unterwegs zu sein. Dies sollte im Zusammenspiel mit dem weiter westlich liegenden Schotterparkplatz im Idealfall anders herum laufen.

Die höchste Auslastung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade liegt bei 97% (10:00 – 12:00 Uhr). Die Nutzergruppen dieses Parkplatzes weichen deutlich von den bisher analysierten Parkplätzen ab. Kurzzeitparker sind hier zu deutlich geringeren Anteilen zu finden. Dafür ist der Anteil an Mittel- und Langzeitparkern deutlich erhöht. Der frei nutzbare Parkplatz scheint somit vor allem für Arbeitnehmende interessant zu sein. Dafür spricht die relative Nähe zu den arbeitsplatz-intensiven Einrichtungen im Bereich der Apfelstraße und die Tatsache, dass die Nutzung durch die angesprochenen Nutzergruppen nach 16 Uhr deutlich abnimmt. Eine Nutzung durch Anwohner sowie ganztäglich unbewegte Fahrzeuge ist zwar gegeben, allerdings gerade im Vergleich zu dem direkt benachbarten Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße relativ niedrig. Anwohner nutzen demnach den zentraleren Parkplatz häufiger.

Neben den größeren Parkplätzen sind im Folgenden die Parkabschnitte in der Hochstraße sowie in der Apfelstraße jeweils zusammengefasst worden, um auch hier eine valide Aussage über die verschiedenen Nutzergruppen treffen zu können. Für die zentrale Achse der Hochstraße wurde im Süden der Teil der Erzbischof-Philipp-Straße einbezogen.

Die höchste Auslastung der so zusammengefassten Parkmöglichkeiten liegt bei ca. 82 % (Zeiträume 10:00 – 12:00 Uhr und 16:00 – 18:00 Uhr, Abbildung 52). Neben der durchgängig vorhandenen Belegung von 10 % der vorhandenen Parkmöglichkeiten durch unbewegte Fahrzeuge sind insbesondere nachts viele Parkmög-

lichkeiten durch Anwohner belegt (36 %). Die größten Auslastungsanteile gehen auf Kurzzeitparker zurück, die außerhalb der Morgenstunden 44 % bis 53 % der Parkmöglichkeiten belegen. Der Anteil an Mittel- und Langzeitparkenden fällt geringer aus als auf den größeren Parkplätzen (Rathaus/Gangolfusstraße und Ostpromenade: bis zu 25 %).

Die höchste Auslastung der Parkmöglichkeiten im Bereich der Apfelstraße liegt bei 83 % (Zeiträume 16:00 – 18:00 Uhr und 18:00 – 20:00 Uhr, Abbildung 53). Neben der durchgängig vorhandenen Belegung von 9 % der vorhandenen Parkmöglichkeiten durch unbewegte Fahrzeuge sind insbesondere nachts viele Parkmöglichkeiten durch Anwohner belegt (57 %). Die größten Auslastungsanteile gehen tagsüber auf Kurzzeitparker zurück, die außerhalb des nächtlichen Zeitraums 31 % bis 60 % der Parkmöglichkeiten belegen. Wie auch in der Hochstraße ist der Anteil an Mittel- und Langzeitparkenden geringer als auf den größeren Parkplätzen (Rathaus/Gangolfusstraße, Ostpromenade).

**Vergleichender Rückblick zur ersten Parkraumuntersuchung 2021**

Während der Parkraumuntersuchung im Jahr 2021 waren die über Parkschein bewirtschafteten Parkmöglichkeiten als kommunaler Anreiz im Zuge der Corona-Pandemie mit Parkscheibe nutzbar. Dieser Umstand wurde mittlerweile wieder verändert, sodass das ursprüngliche Parkraummanagement (insb. Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten) wieder eingerichtet wurde. Die aktuelle Parkraumuntersuchung zeigt ein in vielen Teilen – vor allem im Bereich der Gesamtauslastung sowie der Auslastung zusammenhängender Bereiche – überaus ähnliches Bild zur Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2021. Es konnten allerdings auch einige signifikante Unterschiede festgestellt werden, welche insbesondere die folgenden Aspekte betreffen:

- » die Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2021 zeigte eine stärkere Auslastung der sonst über Parkschein bewirtschafteten Parkmöglichkeiten (u.a. aufgrund der Nutzung durch Langzeitparkende wie z. B. Arbeitnehmende)

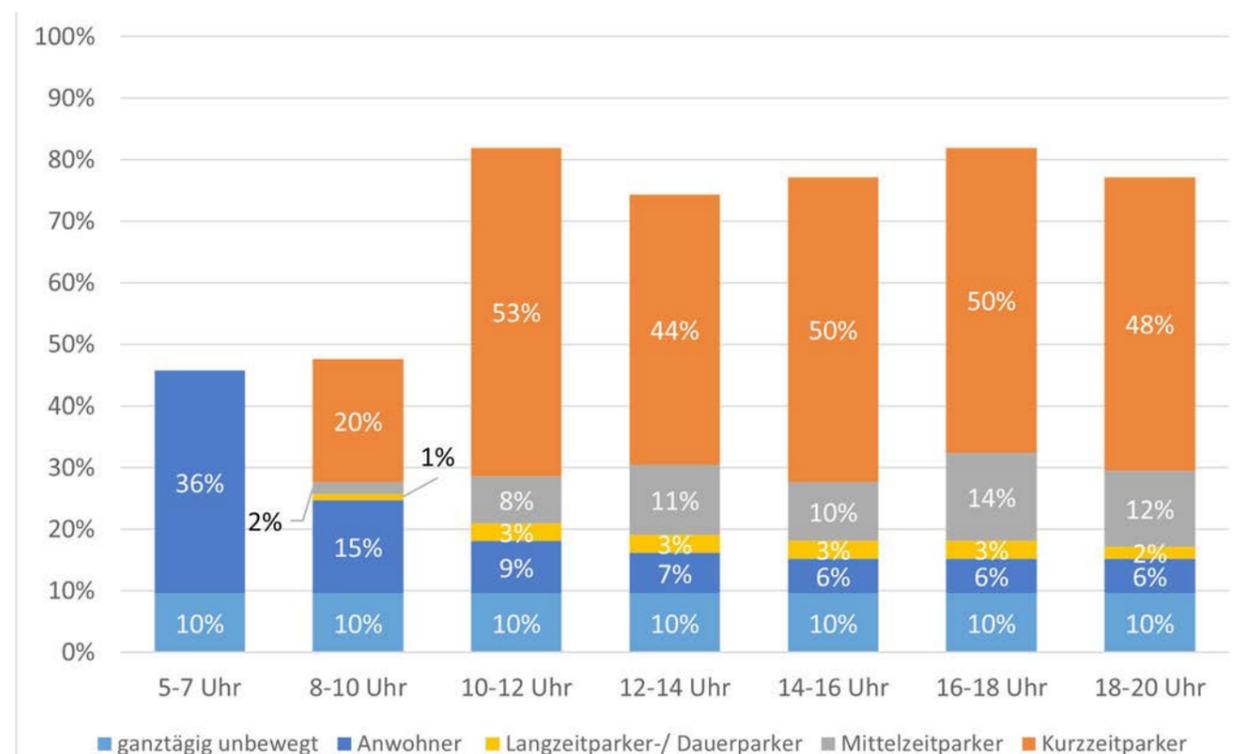


Abb. 52: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen Hochstraße und Erzbischof-Philipp-Straße; (n=105) Quelle: Planersocietät

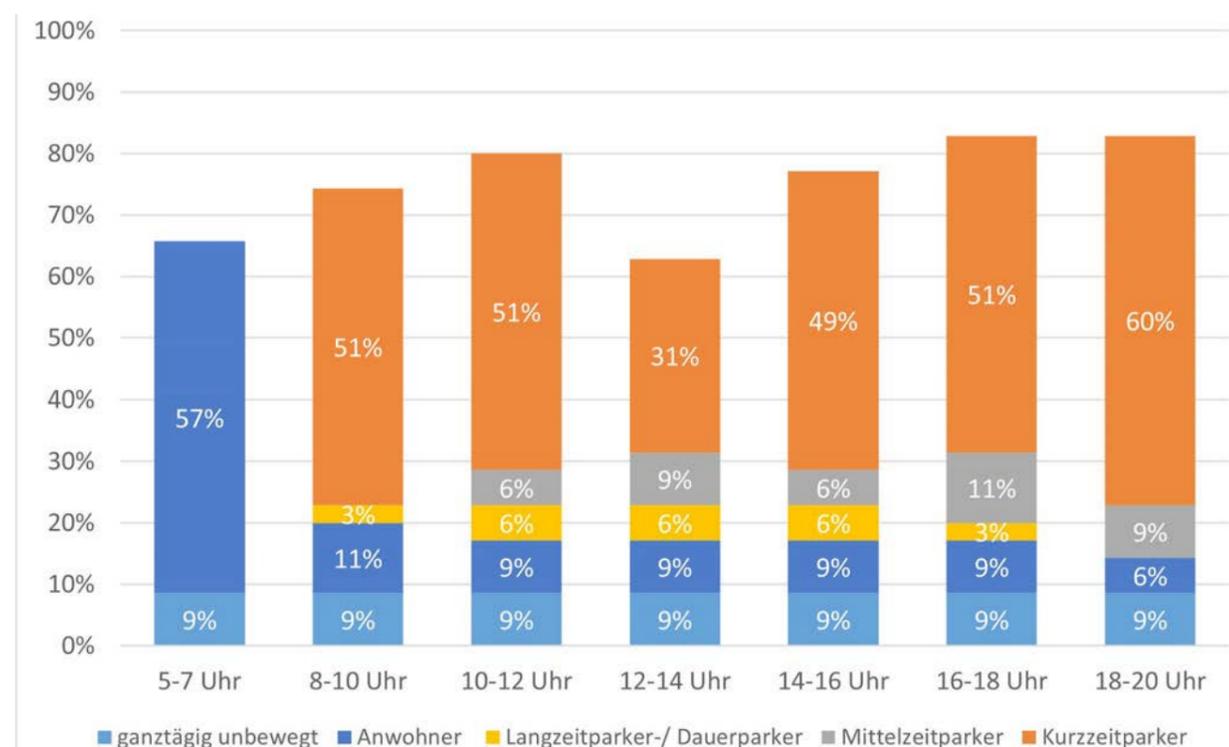


Abb. 53: Belegung der Parkmöglichkeiten durch Nutzergruppen Apfelstraße (n=35); Quelle: Planersocietät

- » die Auslastung auf dem Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße, in der Hochstraße und in der Apfelstraße ist im Zeitraum zwischen 08:00 und 16:00 Uhr in der aktuellen Erhebung geringer als in der Erhebung im Jahr 2021. Dies liegt aus gutachterlicher Sicht insbesondere daran, dass weniger Mittel- und Langzeitparker die über Parkscheinautomaten bewirtschafteten Parkmöglichkeiten nutzen und weist darauf hin, dass dieser Teil des Parkraummanagements funktioniert (in der Hochstraße lag der Anteil an Langzeitparkern bei der ersten Erhebung je nach Zeitraum zwischen 3 und 8 % während dieser Anteil bei der zweiten Erhebung auf 1 bis 3 % zurückging)
- » der Parkplatz Ostpromenade ist in der aktuellen Erhebung sowohl mit als auch ohne die erfolgte Erweiterung um 38 Parkmöglichkeiten weniger stark ausgelastet als bei der Parkraumuntersuchung im Jahr 2021. Auch dies ist mit der Wiederaufnahme der Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten und der daraus resultierenden Verdrängung von Mittel- und Langzeitparkern von den gebührenpflichtigen Parkmöglichkeiten begründet. Es zeigt allerdings auch, dass eine Lenkungswirkung auf den Parkplatz Ostpromenade – trotz seiner Nähe zur Hochstraße - fehlt
- » es sind Verschiebungen von Nutzergruppen zwischen größeren Parkplätzen zu beobachten; dies wird insb. am Beispiel des Schotterparkplatzes Westpromenade deutlich. Auf diesem ist der Anteil an Langzeitparkenden doppelt so hoch wie bei der ersten Erhebung und der Anteil der Kurzzeitparker ab 12 Uhr wesentlich niedriger. Daraus lässt sich ableiten, dass die Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten zu einer erhöhten Fluktuation auf den bewirtschafteten Parkmöglichkeiten führt und Mittel- sowie Langzeitparker aus diesen Bereichen verdrängt werden

#### Fazit Parkraumuntersuchung

Die durchgeführte und ausgewertete sowie mit der Parkraumuntersuchung aus dem Jahr 2021 verglichene aktuelle Parkraumuntersuchung macht deutlich, dass das aktuelle Bewohnerparkkonzept aufgeht und nachts sowie tagsüber ausreichend Parkmöglichkeiten für Bewohner vorhanden sind. Es hat außerdem gezeigt, dass im

ISEK-Untersuchungsgebiet kein Kapazitätsproblem hinsichtlich verfügbarer Parkmöglichkeiten besteht. Auch zur Spitzenstunde zwischen 10:00 – 12:00 Uhr (73 %) sind ausreichend freie Parkmöglichkeiten vorhanden. Offensichtlich ist aber auch, dass insbesondere die zentralen Parkmöglichkeiten, sowohl entlang der Straße, als auch auf Parkplätzen stärker nachgefragt werden, als die in den Randbereichen des ISEK-Untersuchungsgebiets. Dies spricht für ein Verteilungsproblem und dafür, dass Potenziale für eine gleichmäßigere Verteilung des Parkdrucks bestehen. Aus gutachterlicher Sicht bestehen für das Heinsberger Parkraummanagement verschiedene Handlungsansätze und -spielräume, die in Bezug auf städtebauliche und verkehrliche Maßnahmen des ISEK's geprüft werden können und in Teilen auch aufeinander aufbauen könnten. Dazu gehören:

- » Verbesserung des Parkleitsystems zur Lenkung des Parksuchverkehrs
- » Staffelung von Parkgebühren und Höchstparkdauern (innen höhere Preise als außen, Höchstparkdauer innen geringer als außen)
- » Umgestaltung und Qualifizierung der größeren, zusammenhängenden Parkplätze (z. B. Ostpromenade bzw. angrenzender Schotterparkplatz, Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße, Schotterparkplatz Westpromenade)
- » sukzessive Ausweitung des Parkraummanagements
- » Schaffung einer Lösungsoption für Mittel- und Langzeitparker (z.B. durch Schaffung von für diese Nutzergruppe ausgelegte, ergänzende Parkmöglichkeiten in Form modularer Parkpaletten in weniger zentralen Bereichen); hierbei sollte insbesondere beachtet werden, dass der Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße von ganztägig unbewegten Fahrzeugen und Anwohnerfahrzeugen entlastet wird.
- » punktuelle Herausnahme von Parkmöglichkeiten aus den zentralen Bereichen (ggf. unter Beibehaltung von Bewohnerparkplätzen), um die Aufenthaltsqualität zu verbessern, Flächen für Radabstellanlagen zu schaffen und Parksuchverkehr aus den sensiblen Bereichen herauszuhalten

### 3.4 FREIRAUM, GRÜN UND STADTKLIMA

Heinsberg ist der naturräumlichen Einheit Selfkant zuzuordnen. Die Landschaft, die auch die Heinsberger Innenstadt umgibt, zeichnet sich aus durch eine Mischung aus kleinen Waldgebieten, Wiesen und Feldern, Heideflächen und Mooren, Flussauen, Bruchlandschaften sowie kleinen Seen, die auf ehemaligen Ton- und Kiesabbau in den Terrassenschottern und Lehmen zurückgehen.

Einer der wichtigsten Freiräume der Stadt Heinsberg ist der Lago Laprello, der Luftlinie etwa 1,5 Kilometer vom Stadtzentrum entfernt liegt. Die ehemalige Kiesgrube, die durch den Kiesabbau entstand, wird heute als Naherholungsgebiet genutzt. Der See gliedert sich in zwei Bereiche. Der Nordsee ist ein Naturschutzbereich mit drei Aussichtspunkten. Der südliche See ist auf einem drei Kilometer langen Spazier- und Radweg erlebbar. Der See bietet ein vielseitiges Sport-, Spiel- und Freizeitangebot. Ein Bootshaus, eine Naturbadestelle mit Sandstrand, Spielplätze und Außengastronomie machen den Lago Laprello attraktiv für die Heinsberger\*innen und Besucher\*innen der Stadt. Einmal jährlich treffen sich Sportler\*innen zum traditionellen TriLAGOn, einem beliebtem Triathlon. An der östlichen Seite liegen ein Wohnmobilstellplatz und die Justizvollzugsanstalt.

Die Innenstadt selbst verfügt mit dem Burg- und Kirchberg lediglich über eine größere Grünfläche. In den Jahren 2005 und 2006 wurden die Mauerreste stabilisiert, neue Wege, Grünanlagen und eine Freilichtbühne angelegt. Seitdem lädt der Burg- und Kirchberg zum Spazieren und Verweilen ein und ist regelmäßig Ort für Veranstaltungen. Allerdings ist stellenweise festzustellen, dass das Mobiliar in die Jahre gekommen, die Beschilderung in einem schlechten Zustand und der Baum- und Buschbestand verwildert ist. Einige Zugänge wirken wenig gepflegt.

Im Süden der Innenstadt bilden der Burg- und Kirchberg zwar ein wertvolles Grünraumangebot, in weiten Teilen ist die Heinsberger Innenstadt jedoch von einer dichten Bebauung und einer starken Versiegelung gekennzeichnet. Nur wenige Freiräume und Grünstrukturen sind vorhanden.



Abb. 54: Lago Laprello; Quelle: plan-lokal



Abb. 55: Burgberg; Quelle: plan-lokal



Abb. 56: Spielplatz Burg- und Kirchberg; Quelle: plan-lokal



Abb. 57: Spielplatz Gangolgsstraße; Quelle: plan-lokal

Die Heinsberger Innenstadt weist nicht nur aus gestalterischer Sicht Aufwertungsbedarf bezüglich der vorhandenen Freiräume und Grünstrukturen auf. Auch im Hinblick auf die Themen „Stadtökologie und Stadtklima“ bestehen Anpassungserfordernisse in der Heinsberger Innenstadt.

Auf stadtklimatische Daten oder Untersuchungen für den Untersuchungsraum kann zwar nicht zurückgegriffen werden, aber es ist davon auszugehen, dass die Aussagen zur Betroffenheit von Wetterextremen auch auf Heinsberg bzw. speziell auf die Heinsberger Innenstadt zutreffen. Die dichte Bebauung steht in Wechselwirkung mit dem Stadtklima. Fehlende Vegetations- und Wasserflächen tragen u. a. zu der Entstehung von Wärmeinseln bei. Während sich der Stadtraum an heißen Tagen stark erwärmt, wird auch nachts kein kühlender Frischluftstrom erreicht, wodurch ausreichende Abkühlungseffekte ausbleiben. Zudem sind großflächig versiegelte Flächen weniger als durchgrünte Flächen in der Lage, große Wassermengen bei Starkregenereignissen aufzunehmen, sodass es in stark verdichteten Bereichen häufiger zu Überschwemmungen kommt und die dortige Bebauung anfälliger für Zerstörungen durch Wasser ist.

Vor dem Hintergrund der prognostizierten weiteren Häufung extremer Wetterlagen, ist es ein wesentliches Anliegen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes Innenstadt Heinsberg, Klimaschutz und v. a. Klimaanpassung bei zukünftigen Entwicklungsvorhaben der Stadt noch stärker in den Fokus zu rücken. Während im Bereich Klimaschutz bereits viele Kommunen, so auch Heinsberg aktiv sind, findet Klimaanpassung, d. h. die Anpassung städtischer und städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels, noch nicht in gleichem Maße Berücksichtigung bzw. spielt dies wenn im Zusammenhang mit Neuplanungen, weniger in bestehenden Stadtquartieren eine Rolle. Denn die gebauten Strukturen sind nur schwer veränderbar, die Eigentums- und Nutzungsstrukturen sind vielfältig und die Veränderungsmöglichkeiten durch Planungsinstrumente beschränkt.

Die Stadt Heinsberg hat im Juni 2021 ein Klimaschutzkonzept beschlossen. Es wurden Maßnahmen in verschiedenen Handlungsfeldern, u. a. „Kommunale Gebäude und Anlagen“, „Versorgung und Entsorgung“ sowie „Kommunikation und Kooperation“ entwickelt, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Konzepte, wie das Klimaschutzkonzept, aber auch das Radverkehrskonzept enthalten wertvolle Anstöße und Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Zudem werden von städtischer Seite, u. a. im Rahmen von Förderprogrammen (z. B. Sofortprogramm Innenstadt) Maßnahmen umgesetzt, die dem Stadtklima zugutekommen (z. B. Neubepflanzung der Baumscheiben einschließlich wasserspeichernder Baumrigolen im Eckbereich Liecker Straße/Apfelstraße). Das vorliegende Entwicklungskonzept begreift Klimaschutz und -anpassung als Querschnittsaufgabe und formuliert ebenfalls Maßnahmen, die eine klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt fördern sollen.

### 3.5 ÖFFENTLICHE EINRICHTUNGEN – BILDUNG, KULTUR UND FREIZEIT

Ein vielfältiges Freizeit-, Bildungs- und Kulturangebot ist von zentraler Bedeutung für die Attraktivität und Lebensqualität einer Stadt. Das Stadtzentrum von Heinsberg übernimmt auch in diesem Zusammenhang eine tragende Rolle, denn hier konzentrieren sich entsprechende Infrastrukturen und Angebote.

In zentraler Innenstadtlage sind das Rathaus und die Begegnungsstätte (Stadthalle) der Stadt Heinsberg untergebracht. Die Begegnungsstätte bietet Raum für Veranstaltungen, Feiern oder Tagungen mit bis zu 700 Gästen und verfügt über eine Gastronomie. Als wichtigste Einrichtung der medizinischen Versorgung ist das städtische Krankenhaus Heinsberg zu nennen, das ebenfalls in der Innenstadt liegt. Mit der Sonnenscheinschule ist auch ein Grundschulstandort in der Heinsberger Innenstadt verortet. Als kirchliche Einrichtung erhebt sich die katholische Propsteikirche St. Gangolf auf dem Kirchberg über das Stadtzentrum. Östlich des Burg- und Kirchbergs liegt die

evangelische Kirche. Zudem gibt es eine neupostolische Kirche weiter östlich der Ostpromenade.

Die meisten öffentlichen Einrichtungen mit gesamtstädtischem, teils kreisweitem Einzugsbereich konzentrieren sich jedoch außerhalb des Promenadenrings in Randlage zur Innenstadt, darunter die Kreisverwaltung des Kreises Heinsberg östlich der Innenstadt. Ansässig sind dort u. a. das Gesundheitsamt, die Kreispolizeibehörde, das Amtsgericht, das Jobcenter, das städtische Hallenbad sowie eine neue städtische Kindertagesstätte.

### BILDUNG UND BETREUUNG

Ebenfalls östlich der Innenstadt im Umfeld der o.g. Einrichtungen befindet sich mit den Standorten des Kreisgymnasiums, der städtischen Realschule Heinsberg, der Janusz-Korczak-Förderschule und der Jugendmusikschule Heinsberg das Bildungszentrum der Stadt Heinsberg.

Das Kreisgymnasium ist eine Ganztagschule und setzt sich besonders für die Förderung des interkulturellen Austauschs ein. Bei der städtischen Realschule handelt es sich um eine von 300 deutschen Unesco-Projektschulen. Die Schule zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich den Zielen und Grundsätzen der UNESCO besonders verpflichtet fühlt. Süd-Westlich der Innenstadt befindet sich die Anton-Heinen-Volkshochschule des Kreises Heinsberg. Sie ist die größte Dienstleisterin im Bereich der Weiterbildung für Erwachsene und Jugendliche im Kreis Heinsberg. Ziel der Volkshochschule ist es möglichst vielen Bürger\*innen im Kreis Heinsberg den Zugang zu lebenslangem Lernen zu ermöglichen.

Neben den zwei weiterführenden Schulen gibt es eine Grundschule. Die Sonnenscheinschule liegt westlich des zentralen Innenstadtbereichs an der Westpromenade. Die Sonnenschule wird vierzünftig geführt und unterrichtet aktuell 390 Kinder in 17 Klassen. Mehr als ein Drittel der Kinder stammen aus anderen Ländern Europas und der Welt. Darüber hinaus gibt es in Heinsberg noch die Janusz-Korczak-Schule, eine Förderschule mit dem Förderschwerpunkt emotionale und soziale Entwicklung.

Neben den genannten Schulen gibt es im Umfeld der

Innenstadt drei Kindertageseinrichtungen. Davon zwei städtische, die Kindertageseinrichtung Heinsberg II westlich der Innenstadt und das Familienzentrum Rappelkiste nordöstlich der Innenstadt an der Ostpromenade/Buschheide. Daneben gibt es einen Kindergarten in kirchlicher Trägerschaft. Der katholische Kindergarten St. Hedwig liegt direkt neben der Kindertageseinrichtung Heinsberg II.

### KULTUR UND FREIZEIT

Unmittelbar südlich von Rathaus und Begegnungsstätte befindet sich die Stadtbücherei Heinsberg. Das umfassende Medienangebot der Bücherei wird kostenlos zur Verfügung gestellt, stetig erweitert und aktualisiert. Ebenfalls zentral in der Innenstadt liegt das Begas Haus. Das Begas Haus, dessen namensgebende Künstlerfamilie in Heinsberg ihre Wurzeln hat, wurde im Jahr 2014 neu eröffnet. Das Begas Haus versteht sich als Museum für Kunst und Regionalgeschichte und beinhaltet zwei Dauerausstellungen sowie wechselnde Sonderausstellungen. Eine Dauerausstellung stellt die bundesweit größte Sammlung von Kunstwerken der Familie Begas aus. Die zweite Dauerausstellung stellt regionalgeschichtliche Objekte und Dokumente in Bezug zur Familie Begas aus. Das Museum widmet sich besonders dem Thema „lebenslanges Lernen“ unter den Voraussetzungen der Barrierefreiheit. Das heutige Begas Haus wurde im Jahr 2011 unter maßgeblicher finanzieller Beteiligung von Kreis und Stadt Heinsberg sowie der Kreissparkasse Heinsberg in eine neue Trägerschaft überführt und die genutzten Gebäude zwischen 2011 und 2014 saniert und umgebaut. Im Begas Haus befindet sich außerdem das Museumscafé Samocca, welches eine Einrichtung der Lebenshilfe Heinsberg ist.

Teil des Bildungszentrums östlich der Innenstadt ist die Jugendmusikschule Heinsberg. Sie wurde 1969 gegründet und unterrichtet Musikerinnen und Musiker aller Altersstufen. Über die klassische Musikschularbeit hinaus nimmt die Musikschule als gemeinnütziger Verein eine zentrale Rolle in der Kulturarbeit der Stadt ein. Die Musikschule führt jährlich zahlreiche Konzerte und Ver-

anstaltungen durch. Sitz der Verwaltung und Zentrum der musikalischen Aktivitäten ist der 2012 fertiggestellte Erweiterungsbau der Realschule. Dort werden für die Jugendmusikschule Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt.

### VEREINE UND NETZWERKE

Die Stadt Heinsberg zeichnet sich durch ein umfangreiches Angebot an Sportvereinen aus. Die Bandbreite reicht von Fußballvereinen über Tanz- und Turnvereine bis hin zum Angelsportverein. Darüber hinaus bietet der Lago Laprello verschiedenste Freizeit- und Sportmöglichkeiten zum Schwimmen, Boot- und Radfahren. Weitere Schwimm- und Tauchmöglichkeiten bietet das Heinsberger Hallenbad und Freibad an. Das Hallenbad Heinsberg verfügt über ein Schwimm- und ein Lehrschwimmbecken, in denen regelmäßige Schwimmkurse angeboten werden. Das Freibad Kirchhoven wird als Bürgerbad wesentlich durch engagierte ehrenamtliche Helfer erhalten und bietet neben Schwimmkursen auch Fitnesskurse, Aquajogging und Tauchkurse an.

Neben den Sportvereinen gibt es eine Reihe weiterer Vereine, darunter Schützen-, Musik-, Karnevalsvereine, Wohltätigkeits-, Völkerverständigungs- und Dorfschönerungsvereine.

### 3.6 STÄRKEN- UND SCHWÄCHENPROFIL

Abgeleitet aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den Resultaten und Einschätzungen aus den verschiedenen Beteiligungsformaten sowie der gutachterlichen Sicht auf den Planungsraum sind die zentralen Stärken und Entwicklungspotenziale sowie Schwächen und Entwicklungshemmnisse in der folgenden Übersicht dargestellt. Dieses Stärken-Schwächen-Profil gliedert sich analog zur Analyse in fünf Themenfelder und fasst den Handlungsbedarf für die Heinsberger Innenstadt zusammen.

#### STADTSTRUKTUR, STADTGESTALT UND WOHNEN

##### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Innenstadt als zentral gelegener Stadtraum mit kompakter, zusammenhängender Struktur und kurzen Wegen
- > Stellenweise attraktive städtebauliche Situationen durch stadtbildprägende, historische und z. T. denkmalgeschützte Gebäude
- > Aufenthaltsqualität der Innenstadt durch Gestaltung und Sitzgelegenheiten entlang der Haupteinkaufstraßen ist grundsätzlich vorhanden
- > Marktplatz als öffentliche Platzfläche bietet Raum für Wochenmarktnutzung, Aufenthalt und Gastronomie
- > Weitere öffentliche Plätze (Vorplatz von Rathaus und Begegnungsstätte und Platz vor „Greko“) bieten Potenzial zur stärkeren Nutzung
- > Innenstadt ist auch als Wohnstandort attraktiv mit wachsendem Wohnraumangebot

##### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Starke (städtebauliche) Ausrichtung der Innenstadt auf den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr
- > Unzeitgemäße Gestaltung von einzelnen öffentlichen Räumen (z. B. Marktplatz, Busbahnhof, Parkplätze)
- > geringe gestalterische Qualitäten an vielen der Innenstadteingänge/-einfahrten
- > Aufwertungsbedarf einzelner Plätze und Wege hinsichtlich ihrer Beschaffenheit und Ausstattung
- > Hoher Versiegelungsgrad im zentralen Innenstadtbereich
- > Unzureichende städtebauliche Integration des Burg- und Kirchbergs bewirkt geringe Sichtbar- und Erlebbarkeit
- > Konzentration von gestalterischen und funktionalen Mängeln in einigen Bereichen der Innenstadt (z. B. obere Hochstraße)

#### EINZELHANDEL, DIENSTLEISTUNG UND GASTRONOMIE

##### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Funktionierender Einzelhandel mit kleinteiligen, teils inhabergeführten Geschäften, ergänzt durch das Angebot von Filialisten sowie der Heinsberg Galerie
- > Vielfalt an Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und weiteren Versorgungsangeboten
- > Wochenmarkt mit regionalen Produkten (zweimal wöchentlich) mit Ausbaupotenzial
- > Aktive Kaufmannschaft sowie Vereine, Institutionen und Akteur\*innen mit großem Engagement für die Innenstadtentwicklung

##### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Mangel an einzelnen Angeboten im Einzelhandel (z. B. „Junge Mode“, Bioladen/Reformhaus, Unverpackt-Laden)
- > Relativ hohe Leerstandsquote in der oberen Hochstraße aufgrund des teilweise schlechten baulichen Zustands, ansonsten eher moderater Leerstand

#### VERKEHR UND MOBILITÄT

##### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Gute Kfz- und überörtliche ÖPNV-Erreichbarkeit
- > Ausreichendes Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet
- > Bahnhof in fußläufiger Entfernung zur Innenstadt
- > Schienenanschluss mit RB33 stündlich Richtung Aachen und Mönchengladbach, Krefeld, Essen
- > P+R-Anlage und Radabstellanlage in Nähe zum RB-Haltepunkt
- > Verkehrsberuhigte Bereiche und Fußgängerzonen entlang der Einkaufslagen
- > Gestalterische Elemente (Bodenbeläge, Bepflanzung etc.) zur optischen Unterstützung der verkehrsberuhigten Bereiche

##### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Konflikte zwischen den Verkehrsteilnehmenden aufgrund der Pkw-Dominanz im Untersuchungsgebiet
- > Teils Mängel in der Barrierefreiheit (Knoten und Querungen z.T. mit Doppelborden, teils fehlende Bordsteinabsenkungen)
- > Zusätzliche Verengung der derzeit durch den Fußverkehr genutzten Seitenräume durch Hindernisse & Radverkehrsführung
- > An- und Einbindung des Bahnhofs an/in die Innenstadt verbesserungsbedürftig
- > Teils mangelhaftes und unterschiedliches Erscheinungsbild der Bushaltestellen
- > Barrierefreiheit der Haltestellen ausbaufähig
- > Geringe Anzahl und Qualität der Radabstellmöglichkeiten

### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Ca. 50 % der Wege sind unter 5 km lang, wodurch Potenzial zur Nutzung der Nahmobilität entsteht
- > Ausreichendes Parkraumangebot (insbesondere durch die Parkplätze) im Nahbereich der Hauptverkehrsachsen trägt zur Verringerung der Notwendigkeit von Parkmöglichkeiten in den verkehrsberuhigten Bereichen bei
- > Potenzial, den Bahnhof als Umsteigepunkt (Mobilstation) weiter zu stärken und Angebote zu vernetzen
- > Möglichkeit zur Vernetzung von Mobilitätsangeboten am Parkplatz Ostpromenade (ÖV-Haltestelle, Nähe zur Innenstadt)
- > Anstehende Optimierung des Knotenpunkts Liecker Straße / Apfelstraße

### GRÜN, FREIRAUM UND STADTKLIMA

#### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Attraktive Grün- und Naherholungsräume im nahen Umfeld der Innenstadt vorhanden (insb. Lago Laparello)
- > Burg- und Kirchberg als einzige öffentliche Grünanlage in der Innenstadt
- > Potenzial zur Berücksichtigung von Klimaschutz- und anpassungsmaßnahmen bei Umsetzung von Maßnahmen im öffentlichen Raum

### FREIZEIT, BILDUNG UND KULTUR

#### STÄRKEN UND POTENZIALE

- > Vielfältiges Freizeit-, Bildungs- und Kulturangebot in der Innenstadt und näheren Umgebung
- > Regelmäßige, teils traditionelle Veranstaltungen und Feste (u. a. auf dem Marktplatz, Burg- und Kirchberg)
- > Potenzial zur weiteren Stärkung des Erlebnis- und Freizeitwerts der Innenstadt

### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Kfz-Verkehr in den Einkaufs-, Gastronomie- und Flanierlagen mindert die Attraktivität/Aufenthaltsqualität
- > Kfz-Verkehr wird hohe Bedeutung zugeschrieben, was zu geringer Akzeptanz von restriktiven Maßnahmen führen kann
- > Geringe Akzeptanz verlängerter Wege zwischen Parkplatz und Zielort
- > Verbesserungswürdige An- und Einbindung der Parkplätze an/in die Innenstadt

### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Geringer Grünanteil in der Innenstadt
- > Teilweise mangelnde Wegeverknüpfung/Orientierung von der Innenstadt zum Burg- und Kirchberg
- > Mangelnde Verknüpfungen mit den Grün- und Naherholungsorten in der Umgebung

### MÄNGEL UND RESTRIKTIONEN

- > Mangel an attraktiven Spielmöglichkeiten für Kinder und Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche
- > Qualität der innerstädtischen Veranstaltungsorte (z. B. Burgberg, Marktplatz) ausbaufähig

## 4 ZUKUNFTSBILD UND ENTWICKLUNGSZIELE

Das Stärken-Schwächen-Profil (vgl. Kapitel 3.6) fasst die zentralen Handlungserfordernisse und -potenziale im Untersuchungsraum zusammen. An diese knüpft das integrierte Entwicklungskonzept an und formuliert als Richtschnur für die Entwicklung der Heinsberger Innenstadt ein Zukunftsbild, bestehend aus einer räumlichen Skizze und thematischen Handlungsfeldern, sowie den Handlungsfeldern zugeordnete Entwicklungsziele.

Zukunftsbild und Entwicklungsziele zielen darauf ab, die ermittelten Defizite zu beheben, bestehende Qualitäten zu sichern sowie die vorhandenen Potenziale der Innenstadt Heinsberg in ihren positiven Wirkungen zu fördern.

### 4.1 ZUKUNFTSBILD HEINSBERGER INNENSTADT

Das Zukunftsbild für die Heinsberger Innenstadt wird in der untenstehenden Grafik (vgl. Abbildung 58) skizzenhaft veranschaulicht. Es beinhaltet insgesamt drei Handlungsfelder. Der Dreiklang aus „lebendige, erreichbare und grüne Innenstadt“ betont die zentrale Bedeutung dieser Attribute für eine zukunftsfähige Weiterentwicklung der Heinsberger Innenstadt. Der Handlungsauftrag „...gemeinsam gestalten“ steht dabei zum einen für die integrierte Betrachtungsweise und Berücksichtigung der unterschiedlichen, teils konkurrierenden Ansprüche an eine attraktive Innenstadt. Zum ande-



**Lebendige Innenstadt...**  
**Erreichbare Innenstadt...**  
**Grüne Innenstadt...**  
**gemeinsam gestalten!**

ren wird die besondere Relevanz der Einbindung von sämtlichen Akteur\*innen in den Planungsprozess sowie das gemeinsame Handeln von öffentlicher und privater Hand im Zuge der Umsetzung des integrierten Entwicklungskonzeptes unterstrichen.

Das Handlungsfeld „Lebendige Innenstadt“ bezieht sich auf die vorhandenen Angebote, Nutzungen und Stadträume, die Kund\*innen, Besucher\*innen und Gäste anziehen und dadurch ein attraktives, lebendiges Zentrum ausmachen. Räumlich umfasst das Handlungsfeld im Wesentlichen den Kernbereich der Heinsberger Innenstadt mit den Hauptgeschäftslagen entlang der Hochstraße und Apfelstraße.

Unter „Erreichbare Innenstadt“ sind sämtliche Aspekte zusammengefasst, die für eine gute Erreichbarkeit von außerhalb und für die Mobilität innerhalb der Innenstadt relevant sind, ob für den motorisierten Individualverkehr, für den öffentlichen Nahverkehr oder für den Fuß- und Radverkehr. Räumlich bezieht sich dieses Handlungsfeld auf die Haupterschließung der Heinsberger Innenstadt, die Ost- und Westpromenade sowie auf die zentralen „Ankunftsorte“, wie die großflächigen Parkplätze und den Busbahnhof bzw. Bahnhof.

Mit dem Handlungsfeld „Grüne Innenstadt“ werden verschiedene Themen aufgegriffen, die für eine nachhaltige Innenstadtentwicklung stehen. Räumlich umfasst das Handlungsfeld vor allem den Burg- und Kirchberg als einzige Grünanlage in der Heinsberger Innenstadt, darüber hinaus aber den gesamten Innenstadtbereich und die Verknüpfungen ins grüne Umfeld als Potenziale für mehr Grün und Grünverbindungen.

## 4.2 HANDLUNGSFELDER UND ZIELE

Die zuvor skizzierten Handlungsfelder reagieren auf die festgestellten Defizite und vorhandenen Potenziale der Heinsberger Innenstadt. Zu jedem Handlungsfeld werden nachfolgend Entwicklungsziele formuliert. Darauf aufbauend werden Maßnahmen abgeleitet, die zur Zielerreichung beitragen sollen. In der Beschreibung der Projekte (vgl. Kapitel 5.2) werden die Ziele inhaltlich und räumlich weiter konkretisiert. Die Handlungsfelder und Entwicklungsziele stehen in einem engen Wirkungszusammenhang und bedingen sich zum Teil gegenseitig, wodurch der integrierte Ansatz des Konzeptes zum Tragen kommt.

### „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Für eine lebendige Innenstadt ist eine gesunde Nutzungsmischung von zentraler Bedeutung. So geht es zukünftig zum einen um die Sicherung bzw. Stärkung der Heinsberger Innenstadt als Standort für Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie. Zum anderen besteht in der Stärkung der Funktion als Zentrum für Kultur, Freizeit und Begegnung eine große Chance, den Erlebnis- und Freizeitwert der Innenstadt zu erhöhen und dadurch die Attraktivität der Innenstadt und ihr Umfeld zusätzlich zu stärken. Dabei sind verstärkt auch Ansätze bzw. Konzepte für die Themen Digitalisierung und Smart City mitzudenken und umzusetzen.

In einem engen Zusammenhang mit einer lebendigen Innenstadt steht auch der öffentliche Raum. Die funktionale und gestalterische Qualität der öffentlichen Plätze, Grünräume und Wege innerhalb der Innenstadt verbunden mit einem ansprechenden und identitätsstiftenden Stadtbild sind wesentliche Kriterien für eine attraktive Innenstadt. Vorrangiges Ziel ist daher die Attraktivitätssteigerung der öffentlichen Stadträume in der Heinsberger Innenstadt insbesondere mit Blick auf ihre Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität.

Für die Belebung von Innenstädten nimmt nicht zuletzt das Thema Wohnen eine besondere Rolle ein. So ist es vorteilhaft, wenn eine Stadt attraktive Möglichkeiten für innerstädtisches oder innenstadtnahes Wohnen bie-

tet. Im Sinne einer adäquaten Wohnraumversorgung ist damit eine bedarfsgerechte Versorgung mit Wohnraum gemeint, auch für Haushalte mit geringem Einkommen oder besonderen Wohnbedürfnissen.

Negativ wirken sich Mindernutzungen oder Leerstände auf Innenstädte und ihre Lebendigkeit aus. Durch die Corona-Krise hat sich das Kaufverhalten der Verbraucher\*innen nochmals spürbar zugunsten des Online-Handels und zu Lasten des innerstädtischen Einzelhandels verändert. Die Heinsberger Innenstadt weist zwar eine vergleichsweise geringe Leerstandsquote auf, Ziel ist es dennoch die vorhandenen Leerstände zu beseitigen, indem sie je nach Lage/Standort mit geeigneten Nutzungen gefüllt werden.

Die wesentlichen Ziele des Entwicklungskonzeptes im Handlungsfeld „Lebendige Innenstadt Heinsberg“ werden wie folgt zusammengefasst:

- » Sicherung eines leistungsfähigen und vielfältigen Einzelhandels zur Stärkung der Versorgungsfunktion
- » Förderung des Kultur-, Gastronomie-, Freizeit- und Erlebniswerts
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
- » Behebung von städtebaulichen Defiziten und Mindernutzungen/Leerständen

### „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Eine gute Anbindung für den motorisierten Verkehr zeichnet die Heinsberger Innenstadt aus und ist auch zukünftig wichtig für die Attraktivität der Innenstadt. Die Bereitstellung von ausreichend Parkraum stellt dabei eine der zentralen Herausforderungen dar. Um die Parkflächen effizient zu nutzen, sind u. a. digitale Möglichkeiten stärker als bisher im Rahmen eines intelligenten Parkleitsystems sowie der Parkraumbewirtschaftung auszuschöpfen.

Von großer Bedeutung für die Attraktivität einer Innenstadt sind die Sicherheit und Barrierefreiheit im Straßenraum, auf Wegen und Plätzen – insbesondere für den nicht motorisierten Verkehr, für Fußgänger oder

Fahrradfahrer. Der Ausbau von sicheren und barrierearmen Wegen zu den Einrichtungen und Angeboten der Innenstadt ist daher wichtiges Ziel im Zuge der zukünftigen Entwicklung. Im Wesentlichen geht es dabei um die Verbesserung der Anbindung der Innenstadt für den Radverkehr (inkl. Fahrradinfrastruktur) und die Herstellung von fußgängerfreundlichen Wegen bzw. Zugängen zu den zentralen Zielorten in der Innenstadt. In diesem Zusammenhang spielt die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Wege und Plätze eine zentrale Rolle. Und nicht zuletzt erhöhen auch eine gute Orientierung durch entsprechend gestaltete Sicht- und Wegebeziehungen sowie eine adäquate Ausschilderung insbesondere für nicht ortskundige Gäste und Besucher\*innen die Attraktivität der Innenstadt.

Weiter an Bedeutung gewinnen werden umwelt- und klimaschonende Mobilitätsformen (E-Mobilität, multimodale Mobilitätsmöglichkeiten, Sharingkonzepte etc.). In der Heinsberger Innenstadt sollen an geeigneten Standorten vorhandene Angebote weiter ausgebaut werden. Zur klimafreundlichen Mobilität zählt auch der öffentliche Nahverkehr. Dabei sind attraktive Taktfrequenzen, Sauberkeit, Sicherheit sowie Barrierefreiheit der Stationen und Verkehrsmittel ausschlaggebende Aspekte für eine breite Akzeptanz des ÖPNV. Wichtigster Standort ist in diesem Zusammenhang der Bahnhof bzw. Busbahnhof in der Heinsberger Innenstadt, der zukünftig aufgewertet werden soll.

Die wesentlichen Ziele des Entwicklungskonzeptes im Handlungsfeld „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“ werden wie folgt zusammengefasst:

- » Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer
- » Verbesserung der Orientierung und Information
- » Optimierung des Parkraumangebotes in der Innenstadt
- » Förderung von umwelt- und klimaschonender Nahmobilität
- » Stärkung des ÖPNV und Aufwertung der zentralen ÖPNV-Standorte

### „Grüne Innenstadt Heinsberg“

Stadtgrün ist in seinen vielfältigen Ausprägungen und Funktionen von besonderer Relevanz für attraktive Stadträume, vor allem für die meist stark versiegelten Innenstädte. Unter anderem Parkanlagen, Grünflächen oder Gärten, aber auch kleinere Grünstrukturen wie Hof-, Straßenbegleit-, Dach- und Fassadengrün tragen zur Verbesserung der Luftqualität bei, dämpfen Lärmimmissionen ein und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Öffentlich zugängliche Grün- und Freiflächen bieten den Bewohner\*innen zudem Raum für Erholung, Bewegung und Begegnung. Nicht zuletzt tragen Grünflächen auch dazu bei, dass die Folgen von klimabedingt zunehmenden Extremwetterereignissen (u. a. Hitzewellen und Starkregen) durch verbesserten Luftaustausch, Temperaturengleich und Verdunstung abgeschwächt werden können.

Die Heinsberger Innenstadt weist nur wenige Grünräume auf, sie ist aber von abwechslungsreichen Grünstrukturen und attraktiven Grün- und Naherholungsräumen umgeben. Die Qualifizierung und Vernetzung des städtischen Grüns in der Heinsberger Innenstadt ist daher ein wichtiges Anliegen des Entwicklungskonzeptes. Dazu zählen unter anderem die Ausweitung der Begrünung in der Innenstadt, die optische Hervorhebung der fußläufigen Verbindung zwischen Innenstadt und Burg- und Kirchberg mit seinen vorhandenen Grünbereichen und die Verknüpfung der Innenstadt mit den umliegenden Freiräumen sowie Naherholungs- und Freizeitorien (z. B. Lago Laprello). Darüber hinaus sollen bei möglichst allen zukünftigen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes die Belange einer klimaresilienten Entwicklung Berücksichtigung finden.

Die wesentlichen Ziele des Entwicklungskonzeptes im Handlungsfeld „Grüne Innenstadt Heinsberg“ werden wie folgt zusammengefasst:

- » Ausweitung der Begrünung in der Innenstadt
- » Hervorhebung der fußläufigen Verbindung zu den vorhandenen Grünanlagen in der Innenstadt (z. B. Burg- und Kirchberg)
- » Förderung einer klimaresilienten Entwicklung der Innenstadt

## 5 MAßNAHMENKONZEPT

Strukturiert nach den drei Handlungsbereichen des Zukunftsbildes werden nachfolgend die Maßnahmen und Projekte des Entwicklungskonzeptes vorgestellt. Im Zusammenwirken sollen diese zum Erreichen der auf Basis der identifizierten Stärken und Schwächen formulierten Ziele zur zukünftigen Entwicklung der Heinsberger Innenstadt beitragen.

Die Maßnahmen wurden auf der Grundlage des umfangreichen Beteiligungsprozesses mit den Bürger\*innen, Akteur\*innen und Vertreter\*innen der Verwaltung und Politik generiert und aus gutachterlicher Sicht unter Beachtung der festgestellten Handlungsbedarfe in der Heinsberger Innenstadt ergänzt.

Das Thema der Verkehrsführung in der Heinsberger Innenstadt stellt einen bedeutenden Diskussionsaspekt in der Gesamtbearbeitung des Innenstadtentwicklungskonzeptes dar. Bereits mit der Auftragsvergabe wurde die Relevanz der Befassung mit dem bestehenden Einbahnstraßensystem, der Fußgängerzone auf dem verbindenden Teilstück zwischen oberer und unterer Hochstraße und den Parkmöglichkeiten in Innenstadtnähe vermittelt. Dies wurde unterstrichen durch einen Antrag des Gewerbe- und Verkehrsvereins Heinsberg, der eine Veränderung der Verkehrsführung im Bereich der Apfelstraße (Umdrehung der Einbahnstraße zur Ermöglichung einer Rundfahrt zur Parkplatzsuche), die Aufstockung von innenstadtnahen Parkplätzen sowie die Befahrbarkeit der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr vorsieht. Der genannte Antrag ist somit als eine der relevanten Grundlagen der Ausschreibung des Innenstadtentwicklungskonzeptes anzusehen und verdeutlicht die hohe Relevanz, die das Thema Verkehr im Projekt innehat.

Aspekte des Antrags wurden innerhalb des Entwicklungskonzeptes behandelt. Die Öffnung der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr wurde allerdings durch die Verwaltung unter Beteiligung der Ordnungs- und Polizeibehörde bereits geprüft und aufgrund von Verkehrssicherheitsproblemen sowie weiterer nicht gewünschter Auswirkungen negativ beschieden. Dementsprechend

wird im vorliegenden Entwicklungskonzept insbesondere auf die Punkte Verkehrsführung in der Apfelstraße und Aufstockung von Parkplätzen im Nahbereich der Innenstadt eingegangen. Daran anknüpfend einige gutachterliche Vorabesätzungen:

Das bestehende Einbahnstraßensystem ermöglicht es, alle Straßen der Heinsberger Innenstadt – mit Ausnahme der bestehenden Fußgängerzone – mit dem Kfz mindestens in Schrittgeschwindigkeit (verkehrsberuhigte Bereiche) zu befahren. Dadurch ist die Kfz-Erreichbarkeit aller relevanten Geschäftsbereiche gegeben. Insbesondere auch vor dem Hintergrund, dass mit der Patersgasse, die parallel zur Fußgängerzone verläuft, eine Möglichkeit vorhanden ist von der Hochstraße aus in Richtung Apfelstraße zu fahren. Da die Fußgängerzone nur eine ungefähre Länge von 120 m aufweist – eine Entfernung die zu Fuß ohne Weiteres zurückgelegt werden kann – sind auch die Geschäfte in der Fußgängerzone für alle Kund\*innen sehr gut erreichbar. Dementsprechend wird von gutachterlicher Seite die Entscheidung der Verwaltung, die Fußgängerzone nicht für den Kfz-Verkehr zu öffnen, unterstützt.

Dem bestehenden Einbahnstraßensystem liegt die nachvollziehbare Intention zugrunde, den Parksuchverkehr zu den größeren Parkplätzen im fußläufigen Nahbereich der Heinsberger Innenstadt (insb. in Richtung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße ausgehend von der Stiftsstraße, über die Liecker Straße, die Apfelstraße und die Kirchhövener bzw. die Rathausstraße) zu lenken. Die Lenkung des Parksuchverkehrs wird gutachterlich ebenfalls positiv gesehen. Eine Veränderung der Einbahnstraßenführung in der Apfelstraße würde einerseits die beschriebene Lenkungsfunktion aushebeln und andererseits einen inneren Kreis in der Heinsberger Innenstadt – bestehend aus Hochstraße in südliche Richtung, Patersgasse in westliche Richtung, Apfelstraße in nördliche Richtung sowie Kloostergasse bzw. Liecker Straße in östliche Richtung – entstehen lassen, der zusätzlichen Parksuchverkehr in die sensiblen Bereiche der Heinsberger Innenstadt hineinziehen würde. Des Weiteren würde

eine Möglichkeit entstehen, die vorgesehene Hauptverkehrsachse Sittarder Straße - Westpromenade - Liecker Straße - Hochstraße (nördliche Richtung) über die Achse untere Hochstraße - Apfelstraße - Liecker Straße zu umfahren. Diese Möglichkeit sollte aus gutachterlicher Sicht unbedingt verhindert bleiben, da erhöhte Verkehrsmengen in den aufgeführten Straßen zu mehr Konflikten zwischen dem Autoverkehr und den weiteren Verkehrsarten führen würde. Die Verkehrssicherheit sowie die Querungsmöglichkeit der Straßen würden negativ beeinflusst, Lärm- und Luftschadstoffemissionen würden zunehmen und die Aufenthaltsqualität würde sich verschlechtern. Der positive Einfluss von hoher Aufenthaltsqualität in Geschäftsbereichen wird durch zahlreiche Studien im Zusammenhang mit Innenstädten und Kfz-Verkehr immer wieder belegt. Auch wenn es hierzu keine 100%-tige Übertragbarkeit auf jede Stadt gibt, wird gutachterlich empfohlen die Kfz-Verkehrsmengen in den sensiblen Bereichen der Heinsberger Innenstadt nicht wissentlich zu erhöhen.

Die im Folgenden empfohlenen Maßnahmen verkehrlicher Art haben dementsprechend zwei zentrale Ziele: Einerseits soll die Erreichbarkeit der Heinsberger Innenstadt gewährleistet werden, weshalb skizziert wird wie den Alternativen zum Auto zusätzliche Qualitäten eingeräumt werden können, ohne die vorhandene Erreichbarkeitsqualität für den Kfz-Verkehr zu beschneiden. Andererseits soll im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung von Mobilität sowie die klimapolitischen Herausforderungen in der Heinsberger Innenstadt ein Grundstein für die Mobilitätswende und für mehr Aufenthaltsqualität gelegt werden.

## 5.1 MAßNAHMENPLAN

Der Maßnahmenplan (vgl. Abbildung 59) zeigt die Entwicklungsschwerpunkte in der Heinsberger Innenstadt und die räumliche Verortung sowie Verknüpfung der Teilmaßnahmen. Es sind alle verortbaren Maßnahmen dargestellt. Diejenigen Maßnahmen, die sich auf die gesamte Innenstadt auswirken bzw. beziehen sind ebenfalls aufgeführt, jedoch nicht verortet.

## 5.2 MAßNAHMENSTECKBRIEFE

Die Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes Innenstadt Heinsberg werden in Form von Projektsteckbriefen beschrieben (ab Seite 70). Bestandteile dieser Steckbriefe sind gutachterliche Aussagen zur Herleitung der Maßnahme, zur Zielsetzung und Priorität, zu den Synergien mit anderen Projekten sowie zu den beteiligten bzw. zu beteiligenden Akteur\*innen.

## LEGENDE

### Lebendige Innenstadt

- 01** Umgestaltung des Marktplatzes
- 02** Aufwertung des nördlichen Eingangs zur Innenstadt (Bereich Stiftsstraße/Platz am „Greko“)
- 03** Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt (Bereich obere Hochstraße/Torbogen)
- 04** Aufwertung der Fußgängerzone „Hochstraße“
- 05** Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz
- 06** Aufwertung der Apfelstraße
- 07** Aufwertung des Vorplatzes von Rathaus und Begegnungsstätte

### Erreichbare Innenstadt

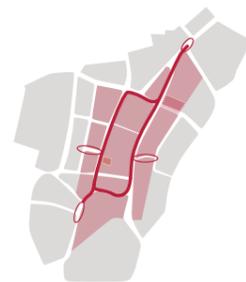
- 08** Umgestaltung des Busbahnhof-Areals
- 09** Digitales Parkleitsystem (nicht verortet)
- 10** Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade
- 11** Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße
- 12** Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade
- 13** Parkraummanagement (nicht verortet)
- 14** Teilweise Umgestaltung der Westpromenade
- 15** Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Liecker Straße
- 16** Radabstellanlagen (nicht verortet)
- 17** Optimierungen im Bereich ÖPNV (nicht verortet)

### Grüne Innenstadt

- 18** Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg
- 19** Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt (nicht verortet)
- 20** Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt (nicht verortet)

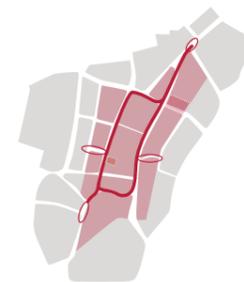


Abb. 59: Maßnahmenverortung in der Heinsberger Innenstadt; Quelle: plan-lokal auf Kartengrundlage der Stadt Heinsberg



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

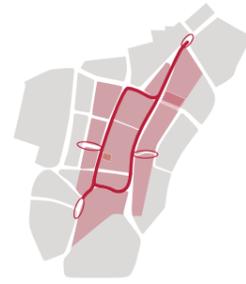
Maßnahme 1 Umgestaltung des Marktplatzes	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Der größte und zugleich bedeutsamste öffentliche Platz in der Heinsberger Innenstadt ist der Marktplatz, auf dem zweimal wöchentlich der Wochenmarkt und jährliche Veranstaltungen stattfinden. Die platzumrahmende Bebauung beherbergt in den Erdgeschossen zumeist Dienstleistungen und Gastronomien, in den Obergeschossen Wohnungen. Westlich wird die Platzfläche durch die Hochstraße begrenzt. Entlang der südlichen Platzseite verläuft die Poststraße. Diese entfacht eine nicht unerhebliche Barrierewirkung zwischen der am Platz ansässigen Außengastronomie und den gegenüberliegenden Gastronomiebetrieben. Mehr als ein Drittel der Platzfläche wird als Parkplatz genutzt. Die verbleibende Platzfläche wirkt wenig einladend und ist außer an Markt- und Veranstaltungstagen wenig belebt. Neben zwei Baumreihen, Pflanzkübeln und Bänken, ist als platzprägendes und zugleich umstrittenes Element der Brunnen zu nennen.
<b>Ziele</b>	> Aufwertung des Erscheinungsbildes > Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verweildauer > Schaffung neuer Nutzungsmöglichkeiten > Stärkung der außergastronomischen Nutzung > Verbesserung der Einbindung und Verknüpfung des Platzes mit seinem Umfeld
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	Der Marktplatz soll gestalterisch und funktional aufgewertet werden und dadurch an Attraktivität und Verweilqualität gewinnen. In erster Linie soll er ein öffentlicher Aufenthalts- und Verweilort für Bewohner*innen und Besucher*innen verschiedenen Alters sein. Von zentraler Bedeutung ist daher die Multifunktionalität des Platzes. Im Kern geht es bei der Maßnahme um die Modernisierung des Platzes hinsichtlich seiner Oberflächen und Ausstattung/Möblierung sowie auch hinsichtlich seiner Dimensionierung. Es besteht die Möglichkeit, den Platz mit verschiedenen, auch neuen Nutzungen zu versehen und ihn stärker als heute zu beleben. Mit der Platzumgestaltung sind insbesondere folgende Aufgaben verbunden: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schaffung neuer Funktionsbereiche auf dem Platz sowie eine sinnvolle Anordnung/Zonierung und Verknüpfung der verschiedenen Nutzungen (z. B. für Außengastronomie, kommunikative Treffpunkte/Aufenthaltsbereiche ohne Konsumzwang, Spielstation/-punkte, ruhige Verweilmöglichkeiten, Platz für Veranstaltungen/Events)</li> <li>&gt; Ausstattung des Platzes mit einer modernen und robusten Möblierung (u. a. Sitzelemente ggf. mit Sonnen- und Witterungsschutz, Abfallbehälter, Fahrradständer)</li> <li>&gt; Akzentuierung des Platzes durch Grün-, Wasser-, Licht- oder andere Gestaltungselemente (Umgang mit dem Brunnen/ggf. Ersatz durch ein Wasserspiel/Fontänenfeld o.ä.)</li> <li>&gt; Ausweitung der Begrünung durch ergänzende Baumstandorte oder anderweitige Bepflanzungsmaßnahmen</li> <li>&gt; Technische Ausstattung des Platzes, auch unter Berücksichtigung digitaler Möglichkeiten, z. B. „intelligente“ Sitzbänke, Füllstandsmessung von Abfallbehältern etc.)</li> <li>&gt; Unterbringung von Radabstellmöglichkeiten und ggf. ergänzender Mobilitätsangebote (E-Ladestationen, Fahrrad-/E-Bikeverleih, Service/Reparatur)</li> </ul>



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

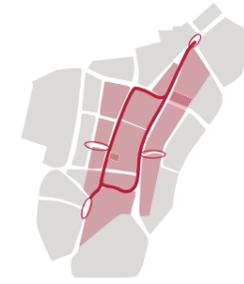
Maßnahme 1 Umgestaltung des Marktplatzes	
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>Mit Blick auf die zuvor skizzierte Aufgabenstellung für den Marktplatz sind mit der Umgestaltung besondere Vorgaben verbunden und entsprechend in die weitere Planung und Umsetzung der Maßnahme einzubeziehen, darunter vor allem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Nutzung für den Wochenmarkt und Veranstaltungen (Kirmes, Weihnachtsmarkt, Konzerte): Zu gewährleisten ist auch weiterhin die Nutzbarkeit des Marktplatzes für den Wochenmarkt und für Veranstaltungen, d.h. insbesondere, dass die benötigten Flächen von festen Einbauten (weitgehend) freigehalten werden.</li> <li>&gt; Rettungswege und Anlieferung: Bei allen Möglichkeiten der zukünftigen Umgestaltung des Marktplatzes sind die Anforderungen (u. a. Zu- und Abfahrt) für Rettungsdienst und Anlieferung der platzsäumenden Gebäude sowie entlang der Poststraße zu gewährleisten.</li> <li>&gt; Barrierefreiheit: Der öffentliche Raum ist barrierefrei zu gestalten. Allen Nutzer*innen soll die Zugänglichkeit möglichst ohne Umwege und fremde Hilfe ermöglicht werden.</li> <li>&gt; Klimaresilienz: Im Rahmen der Umgestaltung sollen die Belange von Klimaschutz und Klimaanpassung Berücksichtigung finden und entsprechende Vorschläge für die Entwicklung klimaresilienter Stadträume einfließen.</li> </ul> <p>Ein zentrales Thema, das im Rahmen der Konzepterstellung im Zusammenhang mit dem Marktplatz konträr diskutiert wurde, ist der fließende und ruhende Pkw-Verkehr im direkten Umfeld des Platzes. Die Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit des Platzes könnten stark davon profitieren, wenn Stellplätze und der Verkehr auf der Poststraße zumindest in Teilen reduziert werden würden. So wird zum einen vorgeschlagen, im Bereich des Platzplatzes am nördlichen Ende des Marktplatzes den Wegfall der Stellplätze im Rahmen der Planung zur Platzumgestaltung in Betracht zu ziehen, um so Platz zu schaffen für attraktivere Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten. Behindertenparkplätze und auch einzelne Stellplätze bzw. eine Ladezone vor der Postfiliale, die östlich des Marktplatzes liegt, sind auch weiterhin im Bereich des heutigen Parkplatzes vorzusehen. Zum anderen wird die temporäre Sperrung der Zufahrt der Hochstraße von der Poststraße kommend mittels mobiler/absenkbarer Poller vorgeschlagen (außerhalb der Geschäftszeiten). So könnten die von der Poststraße ausgehenden negativen Auswirkungen (Lärm- und Luftbelastung sowie Verkehrssicherheitsaspekte) auf die dortige (Außen-)Gastronomie deutlich minimiert werden.</p> <p>Für die Umsetzung der Maßnahme ist die Ausarbeitung eines oder mehrerer alternativer freiraumplanerischer Konzepte zu empfehlen, die konkrete Lösungen in Bezug auf zukünftige Nutzungen/Funktionen des Marktplatzes, auf die Gestaltung, Ausstattung und Begrünung des Platzes sowie auf die Abwicklung des Verkehrs vorschlagen. Die weitere Planung der Platzumgestaltung sollte im Dialog mit den ansässigen Grundstücks-/Immobilienigentümer*innen, Platzanrainer*innen sowie den Bürger*innen der Stadt erfolgen, um die konkreten Belange der Platznutzer*innen berücksichtigen zu können.</p>

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



Maßnahme 1 Umgestaltung des Marktplatzes	
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Straße bis Marktplatz, (10) Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade, (16) Radabstellanlagen, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, direkte Anlieger*innen des Platzes, Eigentümer*innen, Markthändler*innen, Platznutzer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	mittel

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

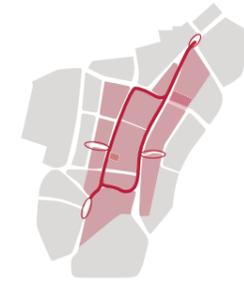
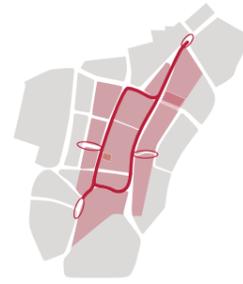


Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



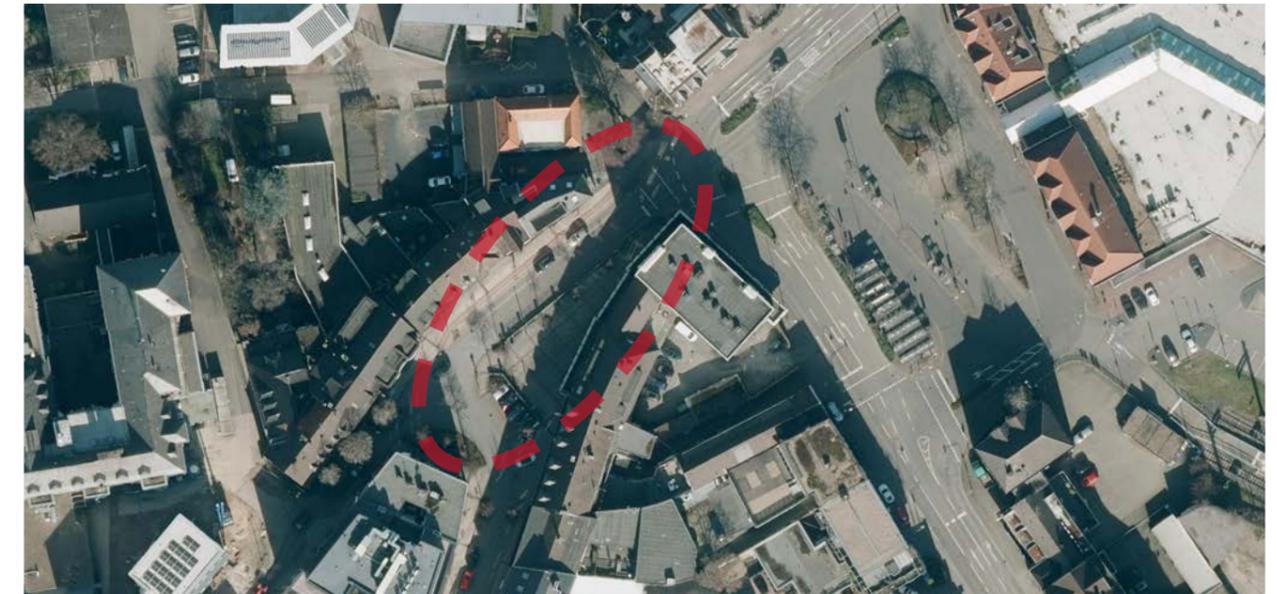
Impressionen Bestandssituation

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 2 Aufwertung des nördlichen Eingangs zur Innenstadt	
Anlass/ Handlungsbedarf	Mit dem nördlichen Eingang zur Innenstadt ist der Stadtraum, bestehend aus der Kreuzungssituation Stiftsstraße-Hochstraße und der kleinen dreieckigen Platzfläche vor dem Modehaus „Greko“, südwestlich vom Busbahnhof gemeint. Seiner heutigen Rolle als „Eingangstor“ wird der umschriebene Stadtraum nicht gerechnet. Die Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßen- und Stadtbild ist auch an dieser Stelle augenscheinlich. Vor allem für Fußgänger*innen ist der Raum wenig attraktiv. Vom (Bus-)Bahnhof aus kommend, quert der Fußweg die Ostpromenade und trifft unmittelbar auf das spitz zulaufende Ende eines kleinen Platzes. Die Platzfläche liegt ca. 50 Zentimeter über Straßenniveau. Zum Straßenraum hin ist sie vollständig durch eine niedrige Backsteinmauer abgegrenzt. So führt der zuvor genannte Fußweg über drei Stufen auf den Platz und verläuft über den Platz weiter Richtung Süden auf die Hochstraße. Der beschriebene Fußweg, der öffentliche Platz sowie der Straßenraum weisen Aufwertungsbedarf auf.
Ziele	> Attraktivierung des Erscheinungsbildes der Innenstadteingänge > Erhöhung der Aufenthaltsqualität der öffentlichen Plätze > Optimierung der Wegeführung zwischen wichtigen Zielorten in der Innenstadt (hier: Innenstadt - (Bus-)Bahnhof)
Maßnahmen- beschreibung	<p>Mit der Maßnahme soll eine funktionale und gestalterische Qualifizierung der nördlichen Eingangssituation in die Heinsberger Innenstadt erreicht werden. Dazu bedarf es einer tiefgehenden Auseinandersetzung mit dem umschriebenen Stadtraum sowie einer ganzheitlichen Konzeption für die Umgestaltung folgender Teilbereiche/-aufgaben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <u>Aufwertung des öffentlichen Platzes vor dem „Modehaus Greko“</u>: u. a. Inwertsetzung als Begegnungs- und Aufenthaltsort (neue Sitz- und Spielelemente), ansprechende Gestaltung, Begrünung des Platzes, Herstellung einer erkennbaren Verknüpfung mit der Hochstraße, Sichtbarmachung/Inszenierung des ehemaligen Stadttors z. B. durch Grün-, Licht- oder andere Gestaltungselemente</li> <li>&gt; <u>Herstellung einer attraktiven, barrierefreien Wegeverbindung vom (Bus-)Bahnhof in die Innenstadt</u>: Lösung für einen verbesserten/bestenfalls ebenerdigen Verlauf des Fußweges, Orientierung/Wegweisung Richtung Innenstadt optimieren z. B. durch gestalterische Elemente, funktionale und gestalterische Anknüpfung an die Planung zum (Bus-)Bahnhof-Areal</li> </ul> <p>Die Maßnahme steht im direkten räumlichen Zusammenhang mit der Umgestaltung des Busbahnhofs-Areals (siehe M. 8), sodass beide Maßnahmen gemeinsam zu betrachten sind.</p>



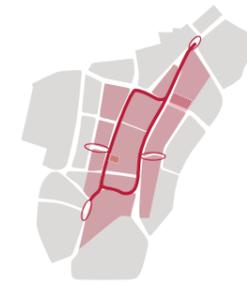
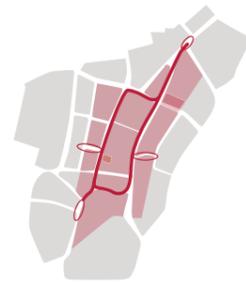
Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Straße bis Marktplatz, (8) Umgestaltung des Busbahnhof-Areals, (16) Radabstellanlagen, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, WestVerkehr
Priorität	hoch

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 3 Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt	
Anlass/ Handlungsbedarf	Mit dem südlichen Eingang zur Innenstadt ist die obere Hochstraße im Bereich Torbogen und Begas Haus gemeint. Die angrenzende Bebauung mit einzelnen Dienstleistungs-, Gastronomie- und kulturellen Nutzungen sowie der Torbogen sind Teil der Eingangssituation. Von dort aus führt die Hochstraße unter dem Torbogen hindurch weiter in Richtung Norden auf die Apfelstraße und trifft abweigend in Richtung Osten auf die Fußgängerzone als Teil der Hauptgeschäftsstraße Hochstraße. Der umschriebene Stadtraum wird seiner Funktion als südliches „Eingangstor“ in die Heinsberger Innenstadt nur teilweise gerecht. Die grundsätzlich attraktive städtebauliche Situation wird durch einzelne Leerstände und in die Jahre gekommene Fassaden abgewertet. Aus städtebaulicher Sicht ist ein dringender Entwicklungs-/Nachnutzungsbedarf für die leerstehenden/mindergenutzten Gebäude vorhanden, wengleich die Möglichkeiten der öffentlichen Hand aufgrund des vorliegenden Privateigentums begrenzt sind.
Ziele	> Attraktivierung des Erscheinungsbildes der Innenstadteingänge > Beseitigung von Leerständen und (städte-)baulichen Defiziten > Optimierung der Wegführung zwischen wichtigen Zielorten in der Innenstadt (hier: Eingang Innenstadt - Burg- und Kirchberg)
Maßnahmen- beschreibung	<p>Mit der Maßnahme „Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt“ soll eine funktionale und gestalterische Qualifizierung des südlichen Eingangs in die Heinsberger Innenstadt erreicht werden. Aufgrund der Eigentumsverhältnisse ist zu unterscheiden zwischen Maßnahmen, die seitens der Stadt umgesetzt werden können, und Maßnahmen, die nur in Kooperation mit den Eigentümer*innen bzw. von den Eigentümer*innen selbst umgesetzt werden können. Städtische Interventionen, die den öffentlichen Raum im Bereich des südlichen Eingangs zu Innenstadt aufwerten und die Eingangssituation hervorheben würden, sind z. B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gestalterische Betonung/Inszenierung des „Eingangstors“ durch Einsatz/Ergänzung von Grün-, Licht- oder anderen Gestaltungselementen</li> <li>&gt; Herstellung einer attraktiven, erkennbaren Wegeverbindung zum Burg- und Kirchberg über die obere Hochstraße und Kirchstraße</li> <li>&gt; Punktuelle Begrünung des Straßenraums</li> </ul> <p>Wünschenswert für die Attraktivität des südlichen Eingangsbereichs zur Innenstadt ist aber vor allem, dass die leerstehenden Gebäude eine Nachnutzung erfahren. Für zukünftige Nutzungen im Bereich der oberen Hochstraße kommen Wohnungen, im Erdgeschoss aber auch gastronomische oder kulturelle Einrichtungen in Frage, die den Bereich rund um Begas Haus und Torbogenensemble sinnvoll ergänzen würden. In Anknüpfung an die umgebende Bebauung wäre es wünschenswert, den „historischen“ Charme der Fassaden beizubehalten. So sollten auch zukünftig Gespräche mit den Eigentümer*innen der Immobilien erfolgen sowie Möglichkeiten geschaffen werden, den dortigen Leerstand wieder zu beleben (z. B. über das Leerstandsmanagement, den Verfügungsfonds des Sofortprogramms Innenstadt, über eine Sanierungs-/Gestaltungssatzung nach BauGB oder mit einem Hof- und Fassadenprogramm).</p>



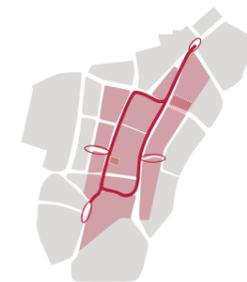
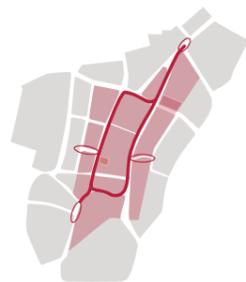
Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(6) Aufwertung der Apfelstraße, (18) Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadttakteur*innen
Priorität	mittel

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 4 Aufwertung der Fußgängerzone „Hochstraße“	
Anlass/ Handlungsbedarf	Fußgängerzonen sind häufig „Aushängeschild“ einer Innenstadt. Dort stehen das ungestörte Flanieren, Einkaufen und Verweilen im Fokus. In der Heinsberger Innenstadt ist ein kurzer Abschnitt der Hochstraße als Fußgängerzone angelegt, während die weiteren Haupteinkaufsstraßen als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen sind. In der Fußgängerzone sind diverse Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe (inkl. Außengastronomie) ansässig. Das Erscheinungsbild der Fußgängerzone wirkt in die Jahre gekommen. Eine nicht mehr zeitgemäße Ausstattung und Möblierung schränken die Attraktivität der Fußgängerzone ein. Das Potenzial der Fußgängerzone wird nicht ausgeschöpft.
Ziele	> Attraktivierung des Erscheinungsbildes der Fußgängerzone > Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verweildauer in der Fußgängerzone > Verbesserung der Einbindung und Verknüpfung der Fußgängerzone mit ihrem Umfeld
Maßnahmen- beschreibung	Die Fußgängerzone soll den Kund*innen, Besucher*innen und Bewohner*innen der Heinsberger Innenstadt als Ort zum Flanieren und Begegnen dienen und zum längeren Verweilen einladen. Eine Öffnung der Fußgängerzone für den Kfz-Verkehr stünde diesem Anliegen entgegen und wird, wie im einführenden Teil zum Maßnahmenkonzept begründet, von gutachterlicher Seite nicht befürwortet (vgl. Seite 67/68). Die Fußgängerzone soll erhalten und in ihrer eigentlichen Funktion gestärkt werden. Folgende Aufwertungsmaßnahmen können dazu beitragen: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Akzentuierung der Fußgängerzone und ihrer Eingänge durch Grün-, Wasser-, Licht- oder anderen Gestaltungselementen</li> <li>&gt; Ausweitung der Begrünung in der Fußgängerzone durch Ergänzung von Baumstandorten oder anderen Begrünungselementen</li> <li>&gt; Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen und Spielpunkten für Kinder</li> <li>&gt; Erneuerung der vorhandenen Möblierung (z. B. Sitzelemente, Abfallbehälter, Radabstellanlagen, Beschilderung, technische/digitale Ausstattung)</li> </ul>



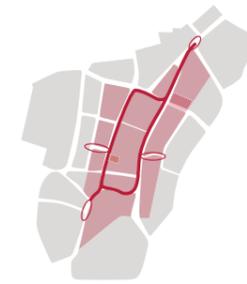
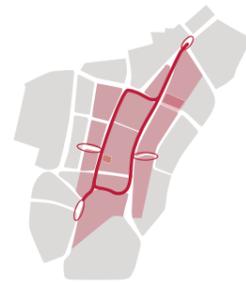
Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz, (6) Aufwertung der Apfelstraße, (16) Radabstellanlagen, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	hoch

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 5 Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz	
Anlass/ Handlungsbedarf	Die Hochstraße markiert als Einkaufslage und Zuwegung die Hauptachse der Heinsberger Innenstadt. Sie übernimmt damit eine Doppelfunktion: Einerseits ist sie Geschäftsstraße, andererseits ermöglicht sie die Erreichbarkeit der Ladenlokale für den motorisierten Verkehr. Die Hochstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, bauliche Elemente wie Aufpflasterungen an den Eingängen, die Oberflächenbeläge sowie Bepflanzungen verdeutlichen dies auch in der Straßenraumgestaltung. Dennoch dominiert der Kfz-Verkehr das Straßen- und Stadtbild in der Hochstraße. Konfliktsituationen entstehen vor allem durch Überschreitung der Schrittgeschwindigkeit, durch den starken Parksuchverkehr und durch Falschparker. Die engen Seitenräume der Hochstraße, die für Fußwege zur Verfügung stehen, werden an vielen Stellen durch parkende Autos, Fahrräder, Mülltonnen, Laternen oder Poller und zum anderen Kleiderstangen oder Aufsteller („Kundenstopper“) der Läden zusätzlich verengt.
Ziele	> Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer in den Hauptgeschäftslagen der Heinsberger Innenstadt > Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit für Fußgänger*innen > Reduzierung von Belastungen durch den Kfz-Verkehr
Maßnahmen- beschreibung	Mit der Maßnahme „Aufwertung der Achse Hochstraße von der Erzbischof-Philipp-Straße bis zum Marktplatz“ wird in erster Linie eine Qualifizierung des Straßenraums der Hochstraße für den nicht-motorisierten Verkehr angestrebt, wenngleich die Kfz-Erreichbarkeit weiterhin zu gewährleisten ist. Folgende Teilmaßnahmen können dazu einen Beitrag leisten: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Vorsehen weiterer geschwindigkeitsreduzierender Elemente im Verlauf der Hochstraße, möglichst ohne Beeinträchtigung des Radverkehrs</li> <li>&gt; Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsbereiche und Nutzungsmöglichkeiten entlang der Hochstraße; kurzfristig durch temporäre Nutzung von Parkplätzen für z. B. Außengastronomie, Sitzelemente, Spielgeräte, Pflanzkübel; langfristig durch Herausnahme einzelner Parkplätze zugunsten der Aufenthaltsqualität</li> <li>&gt; Errichtung qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen unter Berücksichtigung der E-Mobilität und von zusätzlichem Flächenbedarf für Lastenräder</li> <li>&gt; Berücksichtigung/Einbindung der Maßnahme „Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg“, z. B. durch Kennzeichnung/Markierung einer wahrnehmbaren Wegführung entlang der Hochstraße</li> <li>&gt; Errichtung/Integration einer Haltestelle für den StadtBus (bereits in Planung)</li> </ul> Mit der „Umgestaltung des Marktplatzes“ und der „Aufwertung der Fußgängerzone Hochstraße“ knüpfen zwei Maßnahmen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes unmittelbar an die Achse Hochstraße an. Zugunsten einer einheitlichen Gestaltsprache sollten die Maßnahmen nicht losgelöst voneinander geplant und umgesetzt werden.



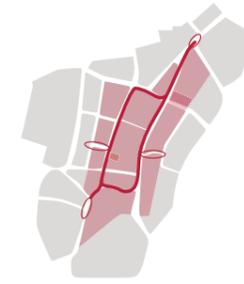
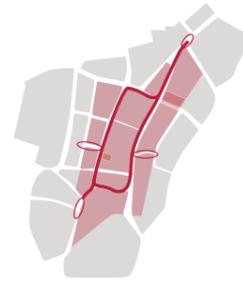
Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

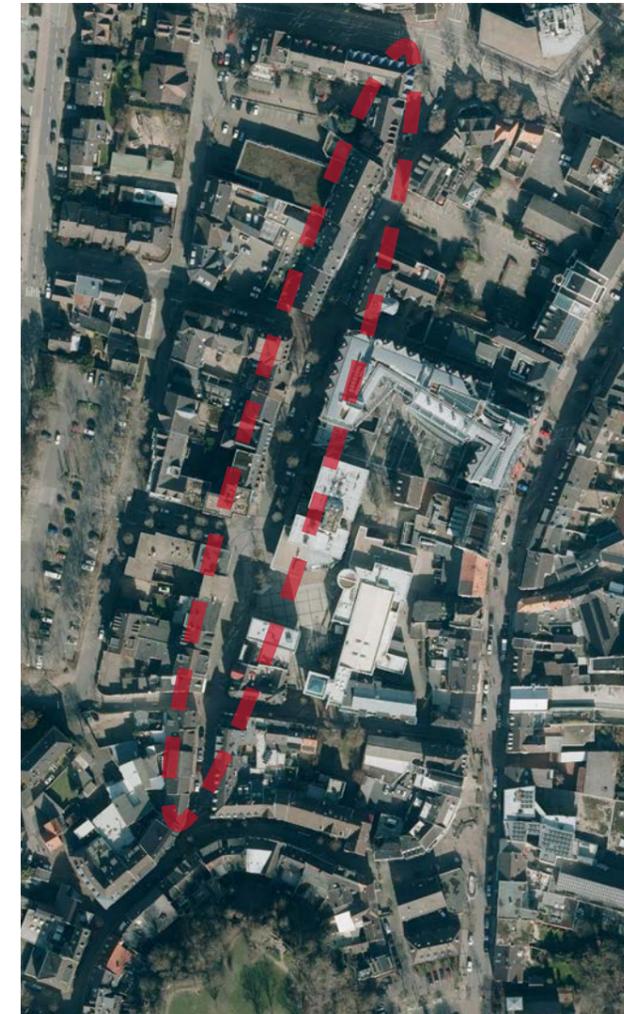
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(1) Umgestaltung des Marktplatzes, (4) Aufwertung der Fußgängerzone „Hochstraße“, (9) Digitales Parkleitsystem, (10) Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade, (12) Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade, (13) Parkraummanagement, (16) Radabstellanlagen, (17) Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	mittel bis hoch

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 6 Aufwertung der Apfelstraße	
Anlass/ Handlungsbedarf	Parallel zur Hochstraße verläuft die Apfelstraße, die zweite wichtige Geschäftsstraße der Heinsberger Innenstadt. Aufgrund der geringeren Nutzungsdichte und des stärker auf Dienstleistung und Gastronomie ausgerichteten Angebotes ist die Apfelstraße jedoch als einzelhandelsbezogene Nebenlage zu charakterisieren. Wie die Hochstraße ist die Apfelstraße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und auch hinsichtlich der Straßenraumgestaltung mit der Hochstraße vergleichbar, die Frequentierung der Apfelstraße ist jedoch deutlich geringer. Das Einbahnstraßensystem der Heinsberger Innenstadt minimiert Durchgangsverkehr und lenkt den Parksuchverkehr direkt zum Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße. Diese Verkehrsführung wird durch einen Antrag des Gewerbe- und Verkehrsvereins Heinsberg in Frage gestellt. Der Antrag schlägt neben dem Wegfall der Fußgängerzone „Hochstraße“ und deren Befahrbarkeit von Ost nach West auch eine durchgängige Befahrbarkeit der Apfelstraße von Süden nach Norden vor.
Ziele	> Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verweildauer in den Hauptgeschäftslagen der Heinsberger Innenstadt > Verbesserung der Sicherheit und Barrierefreiheit für Fußgänger*innen > Reduzierung von Belastungen durch den Kfz-Verkehr
Maßnahmen- beschreibung	<p>Mit der Maßnahme „Aufwertung der Apfelstraße“ wird in erster Linie eine Qualifizierung des Straßenraums der Apfelstraße für den nicht-motorisierten Verkehr angestrebt. Eine Veränderung der Einbahnstraßenführung in der Apfelstraße wird, wie im einführenden Teil zum Maßnahmenkonzept begründet, von gutachterlicher Seite nicht befürwortet (vgl. Seite 67/68). Als Pendant zur Hochstraße soll auch die zweite wichtige Geschäftsstraße der Heinsberger Innenstadt aufgewertet und dadurch stärker belebt werden. Dazu beitragen können u. a. nachfolgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Einbau weiterer geschwindigkeitsreduzierender Elemente im Verlauf der Apfelstraße ohne Beeinträchtigung des Radverkehrs</li> <li>&gt; Schaffung zusätzlicher Aufenthaltsbereiche und Nutzungsmöglichkeiten entlang der Apfelstraße für z. B. Sitzelemente, Spielgeräte, Pflanzkübel</li> <li>&gt; Errichtung qualitativ hochwertiger Radabstellanlagen (auch für E-Bikes und Lastenräder)</li> <li>&gt; Ergänzung von Baumstandorten insbesondere im Bereich des Vorplatzes von Rathaus und Begegnungsstätte</li> </ul> <p>Aufgrund der räumlichen Verknüpfung zum Vorplatz von Rathaus und Begegnungsstätte, der unmittelbar an die Apfelstraße angrenzt, sollten beide Maßnahmen gemeinsam betrachtet werden.</p>



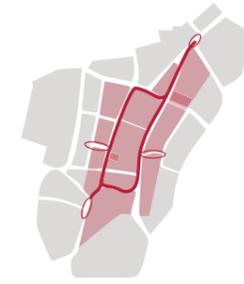
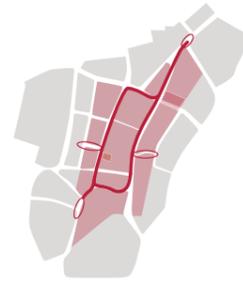
Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandsituation

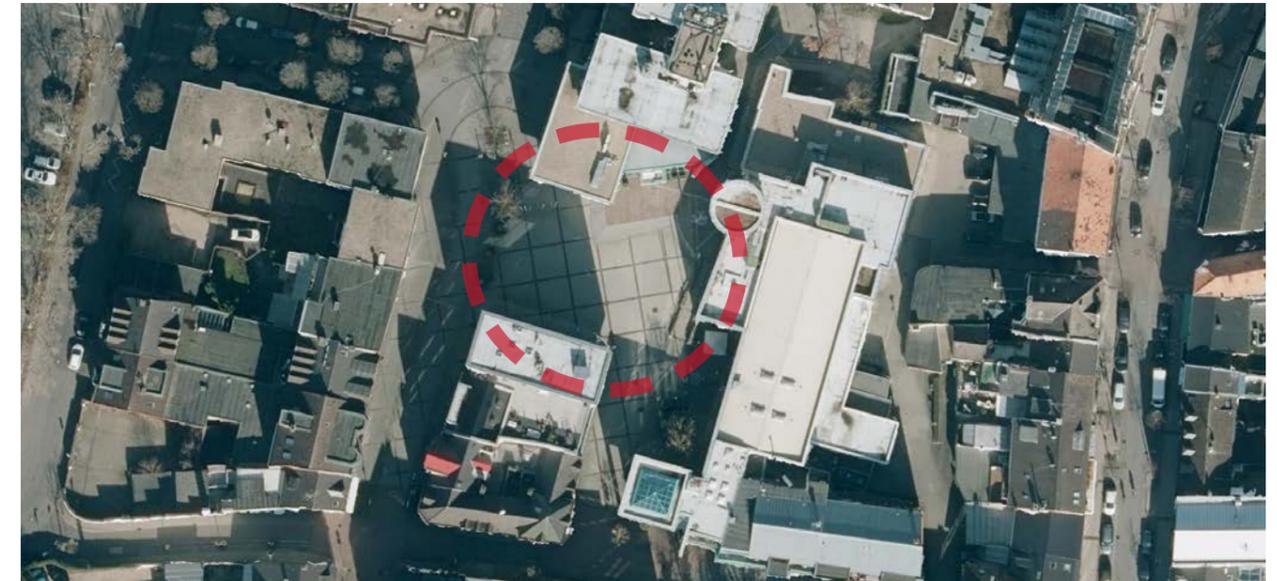
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(7) Aufwertung des Vorplatzes von Rathaus und Begegnungsstätte, (9) Digitales Parkleitsystem, (10) Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße, (13) Parkraummanagement, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadttakteur*innen
Priorität	mittel bis hoch

## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“



## „Lebendige Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 7 Aufwertung des Vorplatzes von Rathaus und Begegnungsstätte	
Anlass/ Handlungsbedarf	Neben dem Marktplatz und dem kleinen Platz vor dem „Modehaus Greko“ gibt es mit dem Vorplatz von Rathaus und Begegnungsstätte eine weitere öffentliche Platzfläche in der Heinsberger Innenstadt. Der Platz wird zu drei Seiten baulich gefasst (nördlich durch das Rathaus, westlich durch die Begegnungsstätte (Stadthalle) und südlich durch ein Geschäfts-/Bürogebäude), auf der westlichen Seite schließt die Apfelstraße an den Platz an. Der Platz ist stark versiegelt und bietet wenig Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten. Dies liegt mitunter daran, dass der Platz als Feuerwehraufstellfläche fungiert und andere Nutzungen sowie feste Einbauten/Möblierungen nicht zulässig sind. Vor diesem Hintergrund sind die Gestaltungsspielräume auch zukünftig begrenzt.
Ziele	> Erhöhung der Aufenthaltsqualität > Schaffung von neuen, temporären Nutzungsmöglichkeiten > Stärkung des repräsentativen Charakters des Vorplatzes von Rathaus und Begegnungsstätte > Einbindung in das Platzgefüge der Innenstadt
Maßnahmen- beschreibung	<p>Ein zentrales Anliegen des vorliegenden Innenstadtentwicklungskonzeptes ist es, die wenigen öffentlichen Plätze in der Heinsberger Innenstadt stärker zu beleben. Gerade der Vorplatz von Rathaus und Begegnungsstätte hat aufgrund seiner repräsentativen Funktion viel Potenzial für mehr Aufenthaltsqualität und Nutzungsvielfalt. Mit der Maßnahme sind daher insbesondere folgende Aufgaben verbunden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schaffung von kleinteiligen Aufenthalts-/Verweilpunkten und Spielstation(en) an geeigneten Stellen</li> <li>&gt; Ermöglichung temporärer Nutzungen/Bespielung des Platzes für verschiedene Nutzer-/Altersgruppen</li> <li>&gt; Prüfung der Möglichkeiten zur Ausweitung der Begrünung des Platzes</li> <li>&gt; Akzentuierung des Platzes durch (schattenspendende) Grün- oder andere Gestaltungselemente</li> <li>&gt; Dachbegrünung von Rathaus und Begegnungsstätte etc.</li> <li>&gt; Unterbringung von hochwertigen Radabstellmöglichkeiten</li> </ul> <p>Im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahme sollten insbesondere nachfolgende Aspekte Berücksichtigung finden: Bei allen Eingriffen in den Platz sind die mit der Funktion als Feuerwehraufstellfläche verbundenen Anforderungen zu beachten. Im Sinne einer barrierearmen Gestaltung des öffentlichen Raums bietet es sich an, die Zugänge (Treppenanlage) zum Rathaus und zur Begegnungsstätte in die Überlegungen zur Aufwertung des Platzes einzubeziehen. Eine Rampe existiert parallel zur Begegnungsstätte. Zudem gilt es auch bei dieser Maßnahme, Möglichkeiten für eine klimaresiliente Gestaltung des öffentlichen Raums mitzudenken. Aufgrund der räumlichen Verknüpfung zur Apfelstraße, die unmittelbar am Platz entlang führt, sollten beide Maßnahmen gemeinsam betrachtet werden.</p>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

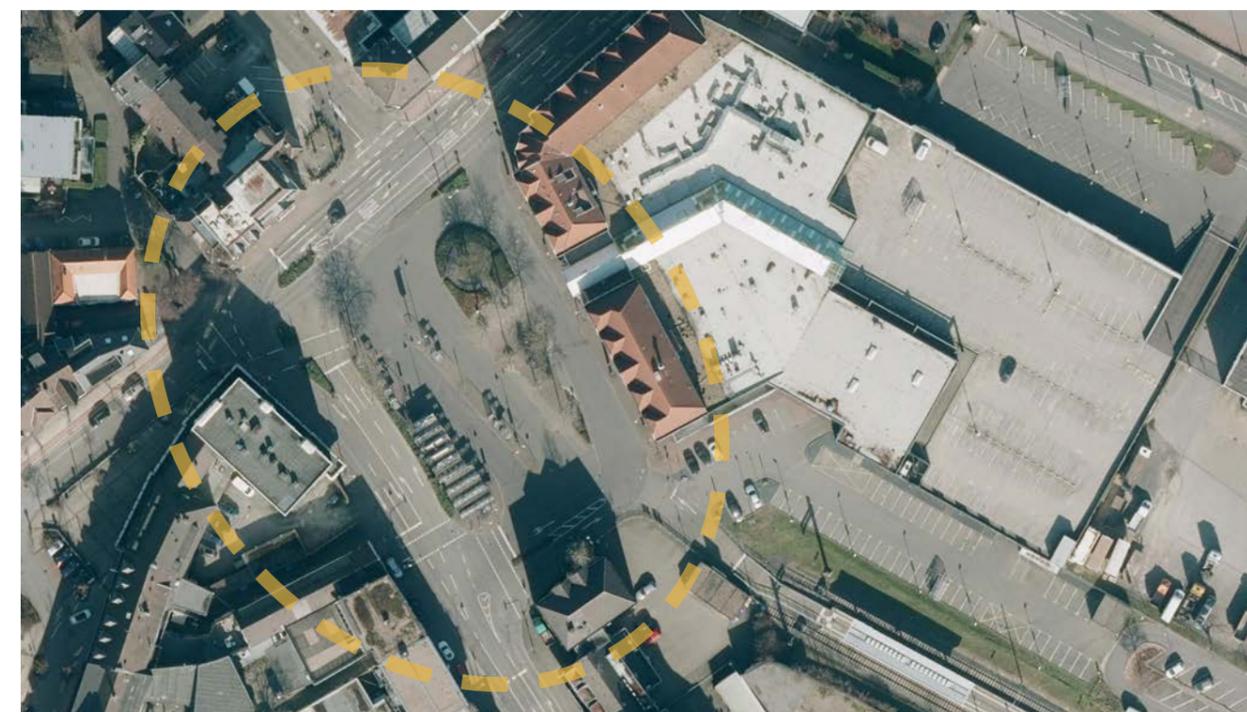
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(6) Aufwertung der Apfelstraße, (16) Radabstellanlagen, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	niedrig

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 8 Umgestaltung des Busbahnhof-Areals	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Das Busbahnhof-Areal bestehend aus dem Busbahnhof selbst, dem Kopfbahnhof Heinsberg (Rheinl.) sowie der Heinsberg Galerie hat eine bedeutende Lage im nördlichen Bereich der Heinsberger Innenstadt. Gemeinsam mit dem Knotenpunkt Ostpromenade/Stiftsstraße/Hochstraße stellt das Busbahnhof-Areal das nördliche Eingangstor zur Heinsberger Innenstadt dar. Die derzeitige Gestaltung ist von starker Flächenversiegelung, breiten Straßenräumen und fehlender Aufenthaltsqualität geprägt. Diesen Umstand hat die Stadt Heinsberg erkannt, weshalb ein Einplanungsantrag zur Umgestaltung des Busbahnhof-Areals gestellt wurde. Anlass dieses Steckbriefs ist es die aus gutachterlicher Sicht relevanten Aspekte aufzuführen, die bei der Erarbeitung von Umgestaltungsoptionen berücksichtigt werden sollen.
<b>Ziele</b>	Städtebauliche Einbindung von Bahnhof, Busbahnhof und Heinsberg Galerie > Optimierung der Umsteigebeziehungen Bus und Bahn > Schaffung einer wahrnehmbaren Eingangssituation in die Heinsberger Innenstadt > Stärkung der Aufenthaltsqualität von Plätzen
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>Bei der Erarbeitung neuer Strukturierungsmöglichkeiten für das Busbahnhof-Areal sind in Anbetracht der Bedeutung des Bereichs als nördliches Eingangstor zur Heinsberger Innenstadt, der vielfältigen weiteren Funktionen (z.B. Mobilität, Aufenthalt, Einkauf, usw.) und der bisherigen Gestaltung folgende Aspekte von Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Schaffung einer qualitativ hochwertigen, wahrnehmbaren, gestalteten und barrierefreien Führung des Fußverkehrs vom Bahnhof über den Busbahnhof und den Knotenpunkt Ostpromenade/Stiftsstraße/Hochstraße in den Platz am „Greko“ sowie darüber hinaus Richtung Innenstadt</li> <li>&gt; Neustrukturierung der Haltebereiche und Fahrgassen sowie barrierefreie, attraktive und überdachte Gestaltung der Haltestellen, Aufenthaltsbereiche und Fahrgassen in Abstimmung mit der West Verkehr</li> <li>&gt; Sichtbare Einbindung des Bahnhalt punkts in das Busbahnhof-Areal</li> <li>&gt; Gestaltung des Busbahnhofs &amp; Bahnhofs als zusammenhängende Mobilstation unter Berücksichtigung der Gestaltungsmerkmale des Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> <li>&gt; Umgestaltung des Knotenpunktes Ostpromenade/Stiftsstraße/Hochstraße, insb. für den Platz am „Greko“ unter Berücksichtigung der Aufnahme und Fortführung der Radverkehrsführung der Ostpromenade</li> <li>&gt; Berücksichtigung klimaresilienter Gestaltungsoptionen (z.B. intensive Begrünung, Verwendung heller Materialien, Nutzung von Dachflächen für Begrünungsmaßnahmen oder zur Installation von PV-Anlagen)</li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Überdachung Busbahnhof (Bottrop)



Hervorgehobene Wegeführung am Busbahnhof (Oberhausen)

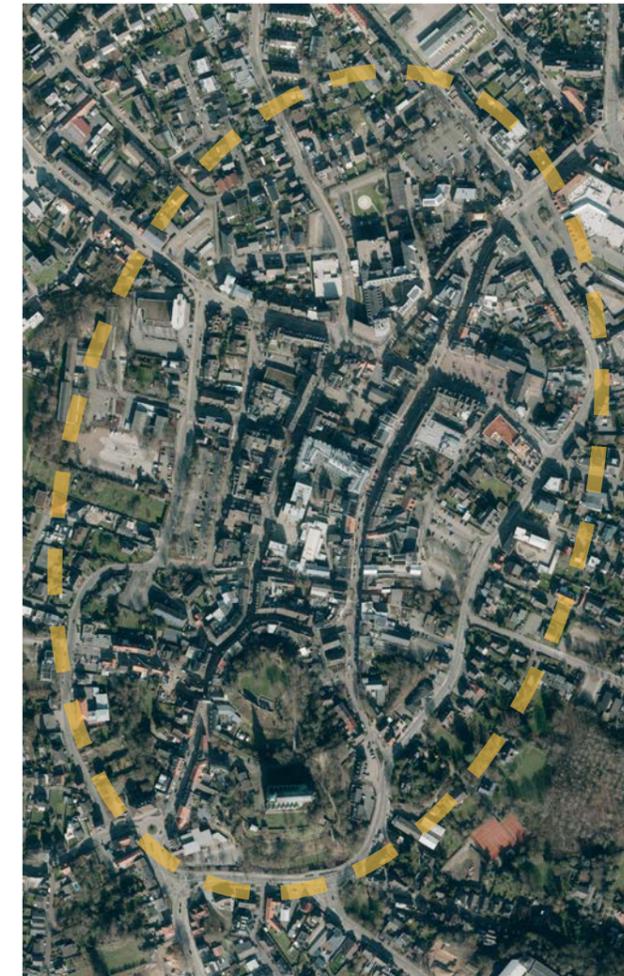
<b>Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten</b>	(2) Aufwertung des nördlichen Eingangs zur Innenstadt, (16) Radabstellanlagen, (17) Optimierungen im Bereich ÖPNV
<b>Beteiligte</b>	Stadt Heinsberg, WestVerkehr GmbH, Alliander AG, Stadtwerke Heinsberg GmbH, KEP-Dienstleister, Car- & Bikesharinganbieter aus der Region
<b>Priorität</b>	hoch

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 9 Digitales Parkleitsystem	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Das bestehende Parkleitsystem in Heinsberg ist analog und an verschiedenen Stellen wenig intuitiv (z. B. Aktualität, Vollständigkeit, mangelhafte Zielführung). Die Überführung des analogen Parkleitsystems in ein digitales ermöglicht in mehrfacher Hinsicht eine Verbesserung der aktuellen Situation. Parkleitsysteme werden von regelmäßigen Besucher*innen einer Innenstadt i.d.R. nur wenig beachtet, da diese bestimmte Routinen entwickelt haben (z. B. welche Parkmöglichkeit zuerst angesteuert wird). Dieser Umstand kann durch zusätzliche Informationen (z. B. Echtzeit-Kapazitätsanzeige) verändert werden, da auch alltägliche Besucher*innen durch die Anzeige aktuell freier Kapazitäten gelenkt werden können. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit neben Echtzeit-Auslastungsdaten weitere Informationen an die Verkehrsteilnehmenden weiterzugeben (z. B. Entfernung in Gehminuten zur Hochstraße) oder sogar Marketing zu betreiben.
<b>Ziele</b>	> Lenkung des Parksuchverkehrs auf die größeren Parkplätze > Informationsweitergabe an Verkehrsteilnehmende > ggf. Marketing für städtische Aktionen/Angebote
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>Eine Modernisierung und Aktualisierung des bestehenden Parkleitsystems kann über die Einrichtung eines digitalen Parkleitsystems erreicht werden. Dazu sind bauliche Anpassungen im Straßenraum erforderlich. Neben der Nutzung der bestehenden Standorte des aktuellen Parkleitsystems wird empfohlen Lücken im Beschilderungsnetz zu identifizieren. Für den Aufbau eines digitalen Parkleitsystems in Heinsberg sind außerdem die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Integration aller relevanten Parkplätze ins Parkleitsystem</li> <li>&gt; Aufbau einer Erfassungssystematik auf den zum Parkleitsystem zugehörigen Parkplätzen (z. B. über Kameras, Schranken oder Kontaktschleifen im Boden)</li> <li>&gt; Umsetzung einer dynamischen Beschilderung der vorhandenen Echtzeit-Kapazitäten auf den einzelnen Parkplätzen (hierzu ist eine Neubeschilderung außerhalb und innerhalb der Heinsberger Innenstadt erforderlich)</li> <li>&gt; Einbezug der Daten des digitalen Parkleitsystems auf der städtischen Homepage oder einer anderweitigen Website mit Verkehrsinformationen zu Heinsberg</li> <li>&gt; Nutzung der neuen Beschilderung zur weiteren Information von Verkehrsteilnehmenden (z. B. Marketing, Gehwegminuten zu bestimmten Zielen, etc.)</li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Digitales Parkleitsystem (Dortmund)



Dynamisches Parkleitsystem (Schwetzingen)

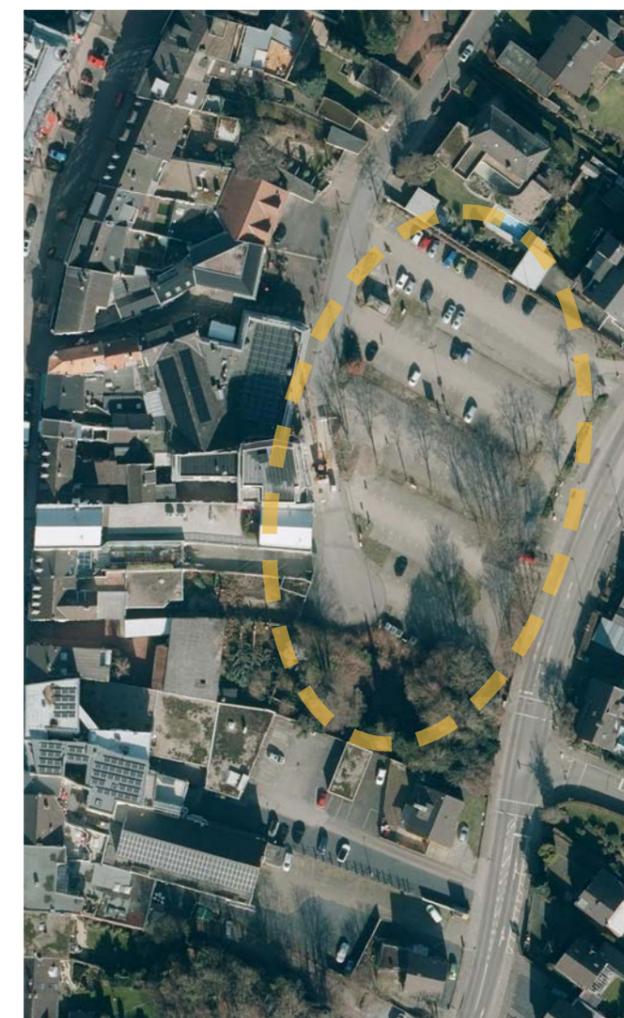
<b>Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten</b>	Qualifizierungsmaßnahmen auf den größeren Parkplätzen (siehe Maßnahmen 10, 11 und 12) hinsichtlich der Installation eines Systems zur Auslastungserfassung in Echtzeit
<b>Beteiligte</b>	Stadt Heinsberg
<b>Priorität</b>	mittel

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 10 Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Der Parkplatz Ostpromenade ist eine der größeren zentralen Parkmöglichkeiten im Umfeld der Heinsberger Innenstadt. Er liegt einerseits verkehrsgünstig an der Hauptverkehrsachse Ostpromenade und andererseits in direkter Nähe zur einkaufsrelevanten Hochstraße (fußläufige Entfernung ca. 100 m). Dementsprechend sollte der Parkplatz Ostpromenade bevorzugtes Ziel von Parkenden sein. Neben einer verbesserten Einbindung der Eingangs- bzw. Durchgangssituation zur Hochstraße und einer stärkeren Lenkung des Parksuchverkehrs in Richtung des Parkplatzes Ostpromenade (siehe Maßnahme 9 „Parkleitsystem“) ist eine gestalterische, technische und effizienzbringende Aufwertung vonnöten.
<b>Ziele</b>	> Lenkung des Parksuchverkehrs auf die größeren Parkplätze > Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs > Stärkung der Eingangssituation zur Heinsberger Innenstadt > Entwicklung des Parkplatzes zu einer multifunktionalen und zukunftsfähigen Mobilitätsschnittstelle
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>Im Zusammenhang mit dem Parkplatz Ostpromenade sind weitere Planungen zu berücksichtigen. Einerseits wird derzeit der Straßenraum der Ostpromenade neu geplant. Durch Neuaufteilung des Straßenraums wird der aktuell noch bestehende Linksabbieger auf den Parkplatz Ostpromenade wegfallen. Trotzdem soll das Einbiegen auf den Parkplatz aus südlicher Richtung möglich bleiben. Eventuelle Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses (insb. des Linienbusverkehrs) müssen evaluiert und ggf. mit Maßnahmen begleitet werden. Im Rahmen der Planungen zur Umgestaltung der Ostpromenade wurde geprüft, ob am Knotenpunkt Ostpromenade/Schafhausener Straße die Einrichtung eines Kreisverkehrs möglich ist. Dies hätte eine Erschließung des Parkplatzes direkt über den Knotenpunkt ermöglicht und den bestehenden Konfliktpunkt an der derzeitigen Ein- und Ausfahrt entschärft. Die Prüfung hat allerdings ergeben, dass ein Kreisverkehr aufgrund des notwendigen Flächenbedarfs nicht möglich ist.</p> <p>Eine von den vorgenannten Überlegungen unabhängige Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade sollte folgende Aspekte umfassen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Herstellung einer wahrnehmbaren Wegeführung zwischen Parkplatz und Hochstraße: Gehweg-Kennzeichnung/Markierung in Form gestalterischer Elemente (z. B. Intarsien, Stelen, Lichtelemente, etc.)</li> <li>&gt; Weiterentwicklung des Parkplatzes zu einer multifunktionalen Mobilitätsschnittstelle             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sukzessive Erweiterung der Stellplätze an denen eine E-Lademöglichkeit besteht</li> <li>• Einbindung des bestehenden WestBike-Angebots in die Gestaltung des Parkplatzes</li> </ul> </li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Solarüberdachung über einem Stellplatz (Bad Berleburg)



Rasengittersteine und Ladesäulen (Forchheim)

<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Implementierung von Stellplätzen, die Carsharing-Fahrzeugen vorbehalten sind</li> <li>• Einbeziehung der Bushaltestelle (z. B. durch intuitive Wegeführung über den Parkplatz zur Hochstraße bzw. von dieser kommend)</li> <li>• Prüfung technischer Ansätze eine stellplatzscharfe Führung zu einzelnen Parkmöglichkeiten zu ermöglichen (siehe Maßnahme 9 „Parkleitsystem“)</li> </ul>
------------------------------------	---

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



Maßnahme 10 Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade	
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<p>&gt; Gestaltungsoptionen für den Parkplatz Ostpromenade</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordnung des Parkraums über deutliche Markierungen (insb. vor dem Hintergrund der Einführung neuer Funktionen und Wegführungen)</li> <li>• Teilentsiegelung der asphaltierten Flächen ermöglichen (z. B. über Rasengittersteine)</li> <li>• Sukzessive Erweiterung der Stellplätze, an denen eine E-Lademöglichkeit besteht</li> <li>• Intensive Begrünungsmaßnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verschattung der Parkplatzfläche</li> <li>• Nutzung von potenziellen Dachflächen für Begrünungsmaßnahmen oder alternativ für PV-Anlagen zur Erzeugung von emissionsfreiem Strom für die E-Ladestationen</li> </ul>
<b>Abhängigkeiten/ Bezüge zu anderen Maßnahmen</b>	Überplanung der Ostpromenade, Idee eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Ostpromenade/Schafhausener Straße, Vorhaltung von innenstadtnahen Stellplätzen für den Fall des Wegfalls einzelner straßenbegleitender Stellplätze im Bereich der Hoch- und/oder Apfelstraße oder der Parkplätze auf dem Marktplatz (siehe Maßnahmen (1) Umgestaltung des Marktplatzes, (5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz und (6) Aufwertung der Apfelstraße), (9) Digitales Parkleitsystem, (11) Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße, (13) Parkraummanagement
<b>Beteiligte</b>	Stadt Heinsberg, Alliander AG, Stadtwerke Heinsberg GmbH, KEP-Dienstleister, Car- & Bikesharinganbieter aus der Region
<b>Priorität</b>	mittel bis hoch

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



Maßnahme 11 Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Der Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße ist gestalterisch mehr oder weniger ausschließlich auf die Funktion als Raum für ruhenden Verkehr ausgerichtet. Dies entspricht nicht mehr den heutigen Ansprüchen an innerstädtisch gelegene Parkmöglichkeiten, die Teil des öffentlichen Raums sind. Dementsprechend wird eine gestalterische, aber auch funktionale Qualifizierung des Parkplatzes empfohlen. Nicht nur aufgrund der veralteten baulichen Struktur, sondern auch in Bezug zur technischen Ausstattung und effizienzsteigernder Rahmenbedingungen. In diesem Zusammenhang ist außerdem die Nähe zur Heinsberger Innenstadt und die damit einhergehende Eingangssituation, die der Bereich des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße für die Heinsberger Innenstadt innehat, von Bedeutung.
<b>Ziele</b>	<p>&gt; Lenkung des Parksuchverkehrs auf die größeren Parkplätze &gt; Entwicklung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße zu einer multifunktionalen und zukunftsfähigen Mobilitätsschnittstelle &gt; Gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums im Bereich des Parkplatzes unter Berücksichtigung einer Stärkung der Eingangssituation zur Heinsberger Innenstadt &gt; Vorhaltung einer ausreichenden Anzahl an Kfz-Stellplätzen</p>
<b>Maßnahmenbeschreibung</b>	<p>Der Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße ist über die Gangolfusstraße erschlossen, da eine Erschließung über die Westpromenade aus Gründen der Verkehrssicherheit (Schulweg) und aufgrund der bestehenden Bushaltestelle nicht möglich war. Um die Situation für den Fußverkehr in den zum Parkplatz führenden Straßen (Rathausstraße, Apfelstraße, Kirchhövener Straße, Patersgasse) und in Richtung der Innenstadt zu verbessern sind Querungsmöglichkeiten und eine wahrnehmbare Wegführung einzurichten. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße sowie den weiter westlich liegenden Schotterparkplatz (siehe Maßnahme 12) in ihrer Gebietseinheit als multifunktionale Mobilitätsschnittstelle zu qualifizieren. Die Qualifizierung sollte die folgenden Aspekte umfassen (nachfolgende Punkte sind im Zusammenhang mit Maßnahme 12 i.d.R. nicht auf beiden Parkplätzen erforderlich, falls doch ist dies entsprechend markiert):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (weitergehende) Implementierung von Stellplätzen an denen eine E-Lademöglichkeit besteht (auf beiden Parkplätzen)</li> <li>• Implementierung von Stellplätzen, die Carsharing-Fahrzeugen vorbehalten sind (auf beiden Parkplätzen)</li> </ul>

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



FGÜ im Anschluss an einen Parkplatz mit vorgezogenem Seitenraum (Dinslaken)



Ausweisung von Parkplätzen für E-Carsharing (München)

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



### Maßnahme 11

### Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße

	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Gestaltungsoptionen für den Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße                         <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordnung des Parkraums über deutliche Markierungen (insb. vor dem Hintergrund der Einführung neuer Funktionen und Wegeführungen)</li> <li>• Teilentsiegelung der asphaltierten Flächen ermöglichen (z. B. über Rasengittersteine)</li> <li>• Intensive Begrünungsmaßnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verschattung der Parkplatzfläche</li> <li>• Nutzung von potenziellen Dachflächen (z. B. Fahrradboxen oder einzelne Stellplätze) für Begrünungsmaßnahmen oder alternativ für PV-Anlagen zur Erzeugung von emissionsfreiem Strom für E-Ladestationen</li> </ul> </li> <li>&gt; Prüfung der Option einer südlichen Anbindung des Parkplatzes</li> </ul>
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	Vorhaltung von innenstadtnahen Stellplätzen für den Fall des Wegfalls einzelner straßenbegleitender Stellplätze im Bereich der Hoch- und/oder Apfelstraße (siehe Maßnahmen (5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz und (6) Aufwertung der Apfelstraße), (9) Digitales Parkleitsystem, (12) Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade, (13) Parkraummanagement
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Alliander AG, Stadtwerke Heinsberg GmbH, KEP-Dienstleister, Car- & Bikesharinganbieter aus der Region
Priorität	mittel bis hoch

### Maßnahmenbeschreibung

- Prüfung technischer Ansätze, eine stellplatzscharfe Führung zu einzelnen Parkmöglichkeiten zu ermöglichen (z.B. über die Ausweisung freier Parkmöglichkeiten über Farbgebungen, für beide Parkplätze relevant, siehe Maßnahme 9 „Parkleitsystem“)
- Herstellung einer wahrnehmbaren Wegeführung auf dem Parkplatz sowie zwischen Parkplatz und Innenstadt: Gehweg-Kennzeichnung/Markierung in Form gestalterischer Elemente (z. B. Intarsien, Stelen, Lichtelemente, etc.) sowie Qualifizierung der jeweiligen Querungen
- Gestalterische Einbeziehung der Bushaltestelle an der Westpromenade (z. B. durch intuitive Wegeführung über den Parkplatz zur Innenstadt bzw. von dieser kommend)

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 12 Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Der Schotterparkplatz an der Westpromenade stellt eine Fläche dar, die derzeit eher informell und ungeordnet als Parkplatzfläche genutzt wird. Hier ist – wie die Bestandsanalyse gezeigt hat – kostenfreies Parken möglich, was insbesondere von Mittel- und Langzeitparkenden rege genutzt wird. Es wird eine Qualifizierung des Schotterparkplatzes hinsichtlich einer Ordnung der räumlichen Verhältnisse sowie der gestalterischen und technischen Begebenheiten empfohlen.
<b>Ziele</b>	> Lenkung des Parksuchverkehrs auf die größeren Parkplätze > Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs > Entwicklung des Parkplatzes zu einer multifunktionalen und zukunftsfähigen Mobilitätsschnittstelle
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>Für den Schotterparkplatz ist eine Veränderung der Oberflächenbeschaffenheit sowie eine klare Abgrenzung der für den ruhenden Verkehr vorgesehenen Fläche angedacht. Neben einer asphaltierten Fahrgasse und dem Einbau versickerungsfähiger und dadurch klimaresilienter Rasengittersteine für die Stellplätze soll so vor allem deutlich werden wo und wie geparkt werden soll. Des Weiteren ist eine Kapazitätserhöhung durch die Errichtung einer modularen Parkpalette denkbar. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass eine grundsätzliche Erhöhung der Parkplatzkapazitäten nicht notwendig ist (siehe/vgl. Bestandsanalyse). Dementsprechend ist eine Aufstockung der hier vorhandenen Parkmöglichkeiten an die sukzessive Rücknahme von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum zu koppeln. Es ist vorgesehen, den Schotterparkplatz sowie den östlich liegenden Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße (siehe Maßnahme 11) in ihrer Gebietseinheit als multifunktionale Mobilitätsschnittstelle zu qualifizieren. Die Qualifizierung sollte die folgenden Aspekte umfassen (nachfolgende Punkte sind im Zusammenhang mit Maßnahme 11 i.d.R. nicht auf beiden Parkplätzen erforderlich, falls doch ist dies entsprechend markiert):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (weitergehende) Implementierung von Stellplätzen an denen eine E-Lademöglichkeit besteht (auf beiden Parkplätzen)</li> <li>• Möglicher Standort einer potenziellen Parkpalette zur Kapazitätserhöhung des Parkraumangebots</li> <li>• Einbindung des bestehenden WestBike-Angebots in die Gestaltung des Parkplatzes</li> <li>• Implementierung von Stellplätzen, die Carsharing-Fahrzeugen vorbehalten sind (auf beiden Parkplätzen)</li> <li>• Prüfung technischer Ansätze eine stellplatzscharfe Führung zu einzelnen Parkmöglichkeiten zu ermöglichen (siehe Maßnahme 9 „Parkleitsystem“)</li> <li>• Gestalterische Einbeziehung der Bushaltestelle an der Westpromenade (z. B. durch intuitive Wegführung über den Parkplatz zur Innenstadt bzw. von dieser kommend)</li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt

<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	<p>&gt; Gestaltungsoptionen für den Schotterparkplatz</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordnung des Parkraums über deutliche Markierungen (insb. vor dem Hintergrund der Einführung neuer Funktionen und Wegführungen)</li> <li>• Intensive Begrünungsmaßnahmen zur gestalterischen Aufwertung und Verschattung der Parkplatzfläche</li> <li>• Nutzung von potenziellen Dachflächen für Begrünungsmaßnahmen oder alternativ für PV-Anlagen zur Erzeugung von emissionsfreiem Strom für E-Ladestationen</li> </ul>
<b>Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten</b>	Vorhaltung von innenstadtnahen Stellplätzen für den Fall des Wegfalls einzelner straßenbegleitender Stellplätze im Bereich der Hoch- und/oder Apfelstraße (siehe Maßnahmen (5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz und (6) Aufwertung der Apfelstraße), (9) Digitales Parkleitsystem, (13) Parkraummanagement)
<b>Beteiligte</b>	Stadt Heinsberg, Alliander AG, Stadtwerke Heinsberg GmbH, KEP-Dienstleister, Car- & Bikesharinganbieter aus der Region
<b>Priorität</b>	mittel bis hoch

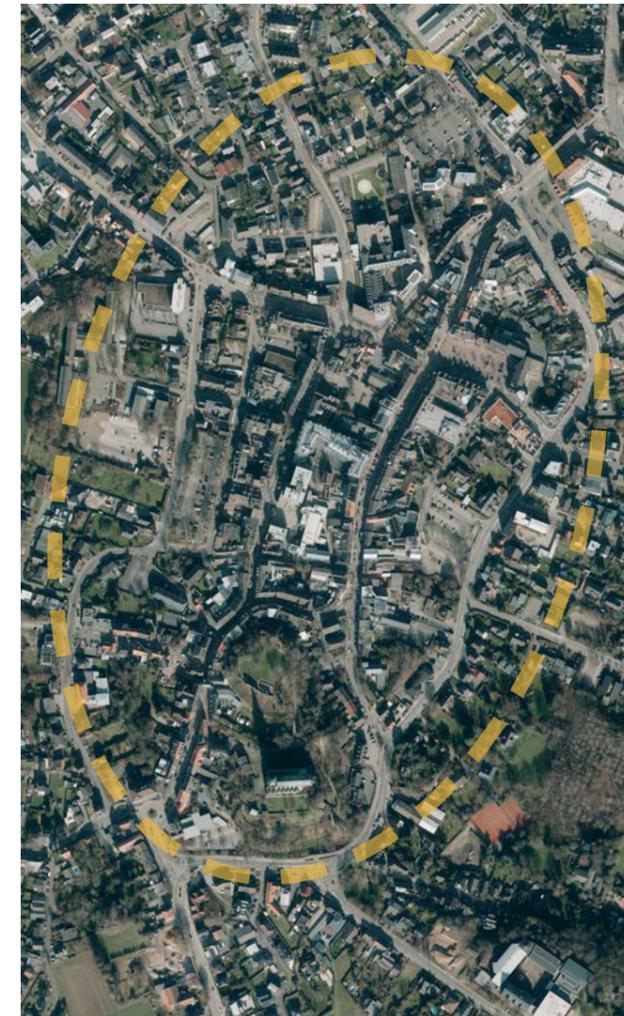
## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



Maßnahme 13 Parkraummanagement	
Anlass/ Handlungsbedarf	Das derzeitige Parkraummanagement in Heinsberg setzt – wie die Bestandsanalyse (siehe Kapitel 3.3) gezeigt hat – vor allem auf eine Kombination aus Bewirtschaftung durch Parkscheinautomaten in den zentralen Bereichen (i.d.R. 0,75 €/h; 2 h Höchstparkdauer) und freien Parkmöglichkeiten in den Randbereichen der Heinsberger Innenstadt. Vereinzelt besteht außerdem die Möglichkeit Stellplätze mit Auslage einer Parkscheibe zu nutzen. Für Bewohner*innen ist die Möglichkeit gegeben einen Bewohnerparkausweis zu beantragen und mit diesem auch die per Parkscheinautomaten bewirtschafteten Stellplätze kostenfrei und zeitlich unbegrenzt zu nutzen. Dies gilt sowohl für straßenbegleitenden Stellplätze als auch für Stellplätze auf einigen größeren Parkplätzen (z. B. Parkplatz Rathaus/Gangolfusstraße).
Ziele	> Verringerung von Parksuchverkehr > Erhöhung der Lenkungswirkung auf die größeren Parkplätze
Maßnahmen- beschreibung	Um das bestehende Parkraummanagement der Stadt Heinsberg weiterzuentwickeln, bieten sich folgende Ansätze an: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Innerhalb des „Rings“ aus Westpromenade – Liecker Straße – Stiftsstraße – Ostpromenade (bis Westpromenade) kein unbewirtschaftetes Parken mehr ermöglichen                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• In den Straßen Noethlichsstraße und Weberstraße Bewirtschaftung über Parkscheinautomaten &amp; Bewohnerparken einrichten</li> <li>• Parkscheibenregelung auf dem Teilstück Westpromenade &amp; auf dem Kirchberg durch Parkscheinautomaten ersetzen</li> </ul> </li> <li>&gt; Staffelung der Gebühren zwischen straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten und den Parkplätzen</li> <li>&gt; Bei Bedarf zusätzliche Bewohnerparkbereiche ermöglichen</li> <li>&gt; Kontrollen des ruhenden Verkehrs ausweiten</li> <li>&gt; Information und Marketing zum Thema Parken in Heinsberg (z. B. zu kurzen Entfernungen zur Hochstraße und zu Alternativen bei potenziellem Wegfall einzelner Stellplätze)</li> <li>&gt; Evaluation des Parkraummanagements durch regelmäßige Zählungen (z. B. alle 3 Jahre)</li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt

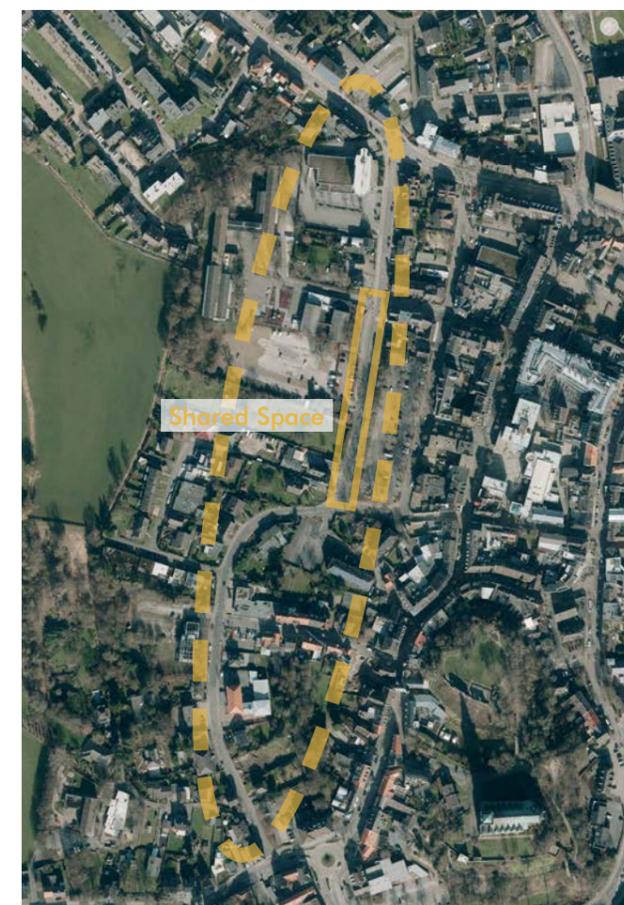
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Straße bis Marktplatz, (6) Aufwertung der Apfelstraße, (10) Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade, (11) Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße, (12) Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade
Beteiligte	Stadt Heinsberg
Priorität	mittel

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 14 Teilweise Umgestaltung der Westpromenade	
Anlass/ Handlungsbedarf	Wie die Verkehrszählungen der Bestandsanalyse gezeigt haben, ist die Westpromenade im Vergleich zur Ostpromenade verkehrlich deutlich geringer belastet. Angesichts der anliegenden Nutzungen (z. B. Grundschule, Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs) besteht hier ein höherer Bedarf an Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität.
Ziele	> Erhöhung der Verkehrssicherheit > Schaffung eines Begegnungsraums mit Aufenthaltsqualität > Verträglichere Gestaltung des Kfz-Verkehrs > Förderung des Miteinanders im öffentlichen Raum
Maßnahmen- beschreibung	Um der Westpromenade den Charakter eines Aufenthalts- und Begegnungsraums zu geben wird eine Umgestaltung vorgeschlagen, welche die folgenden Aspekte berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Tempo 30 auf der gesamten Westpromenade etablieren (ggf. ist dies erst nach weiteren Anpassungen der StVO möglich, trotzdem sollte dies mindestens mittelfristig angestrebt werden)</li> <li>&gt; Entwicklung des nördlichen Teils (zwischen den Knotenpunkten Kirchhovener Straße/ Westpromenade und Gangolfusstraße/Körbergasse/Westpromenade) als shared-space-artigen Bereich                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Niveaugleichung Seitenraum und Fahrbahn, um verkehrliches Miteinander zu signalisieren</li> <li>• Falls Abgrenzungen erforderlich sind, sind diese über gestalterische Elemente (Pöller, Blumenkübel, Begrünungselemente, verschiedenfarbige Markierungen o.ä.) zu generieren</li> <li>• Alternierende oder einseitige Parkmöglichkeiten zur weiteren Verkehrsberuhigung markieren (Bewohnerparkregelung zwischen Kirchhovener Straße und Liecker Straße überdenken, da die dortigen Bewohner*innen Parkmöglichkeiten auf den Grundstücken haben müssten)</li> <li>• Potenziell: Übertragung des shared-space-artigen Bereichs in die südlichen Teile der Westpromenade</li> </ul> </li> <li>&gt; Radverkehrsführung im Mischverkehr einführen (bei Tempo 30 sowieso Standard)</li> <li>&gt; Vorhandenen, großzügigen Seitenraum im Bereich der derzeitigen Bushaltestelle (auf der Seite des Schotterparkplatzes) nutzen (z. B. für Begrünung und Aufenthaltsbereiche)</li> </ul>
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(11) Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße, (12) Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade
Beteiligte	Stadt Heinsberg
Priorität	mittel bis hoch



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Shared Space (Antwerpen)



Shared Space, Tempo 30 (Schweinfurt)



Niveaugleicher Straßenraum (Rudersberg)



Shared Space (Schweinfurt)

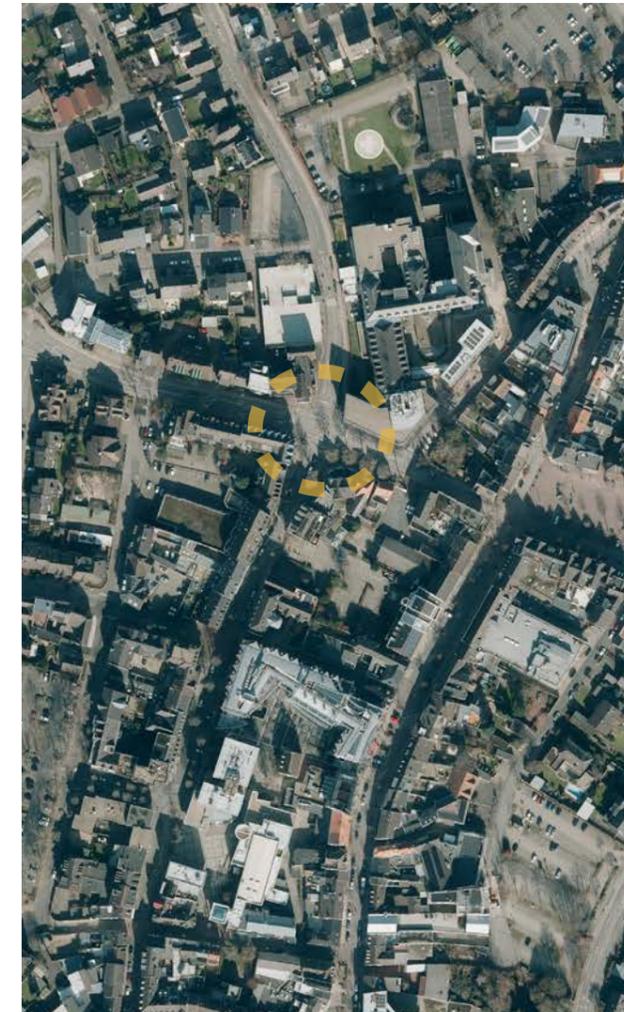
## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



Maßnahme 15 Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Liecker Straße	
<b>Anlass/ Handlungsbedarf</b>	Der Bereich der Liecker Straße zwischen dem Kreuzungsbereich der Apfelstraße und der Hochstraße stellt neben der Fußgängerzone im Süden eine wichtige Verknüpfung der beiden Geschäftslagen der Hochstraße und Apfelstraße dar. Des Weiteren soll die derzeit lichtsignalgesteuerte Kreuzung in einen Kreisverkehrsplatz umgestaltet werden. Die Rad- und Fußgängerführung ist in diesem Zusammenhang mit zu betrachten. Das Erscheinungsbild des südlichen Bereichs der Liecker Straße wirkt in die Jahre gekommen. Darüber hinaus war es aus Verkehrssicherheitsgründen notwendig die Platanen, die seinerzeit in aufgemauerte Pflanzbeete gesetzt wurden, zu fällen. Das Potenzial des Straßenabschnittes wird derzeit nicht ausgeschöpft. Die angrenzenden Einzelhandels- bzw. Gastronomieeinrichtungen benötigen entsprechende Freiflächen. Eine nicht mehr zeitgemäße Ausstattung und Möblierung schränken die Attraktivität in diesem Bereich außerdem ein.
<b>Ziele</b>	> Attraktivierung des Erscheinungsbildes der Liecker Straße > Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Verweildauer > Verbesserung der Einbindung und Verknüpfung der Straße in die übrigen Geschäftsstraßen > Optimierung der Rad- und Fußgängerwegführung
<b>Maßnahmen- beschreibung</b>	Der Straßenabschnitt der Liecker Straße soll optisch an die Gestaltung der übrigen Geschäftsstraßen angepasst werden. Neue Baumpflanzungen und Oberflächen sowie eine attraktive Ausstattung mit Verweilmöglichkeiten sowie hochwertigen Radabstellanlagen sollen zur Aufwertung und Attraktivierung der Verbindung zwischen den Geschäftsbereichen beitragen. > Akzentuierung des Bereichs mit Grün- und Aufenthaltsbereichen. Anpassung der Oberflächen an die übrigen Bereiche > Schaffung von attraktiven Aufenthaltsbereichen > Erneuerung der vorhandenen Möblierung (z. B. Sitzelemente, Abfallbehälter, Radabstellanlagen) > Optimierung der Querungsmöglichkeiten zu den nördlich angrenzenden Nutzungen (Krankenhaus, medizinisches Zentrum, etc.) an der Straße „Auf dem Brand“ bzw. Stiftsstraße > Neuordnung des Radverkehrs
<b>Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten</b>	(5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz, (6) Aufwertung der Apfelstraße, (16) Radabstellanlagen, (19) Punktuelle Begrünungsmaßnahmen, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
<b>Beteiligte</b>	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteure*innen
<b>Priorität</b>	hoch



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Kreisverkehr (Bocholt)



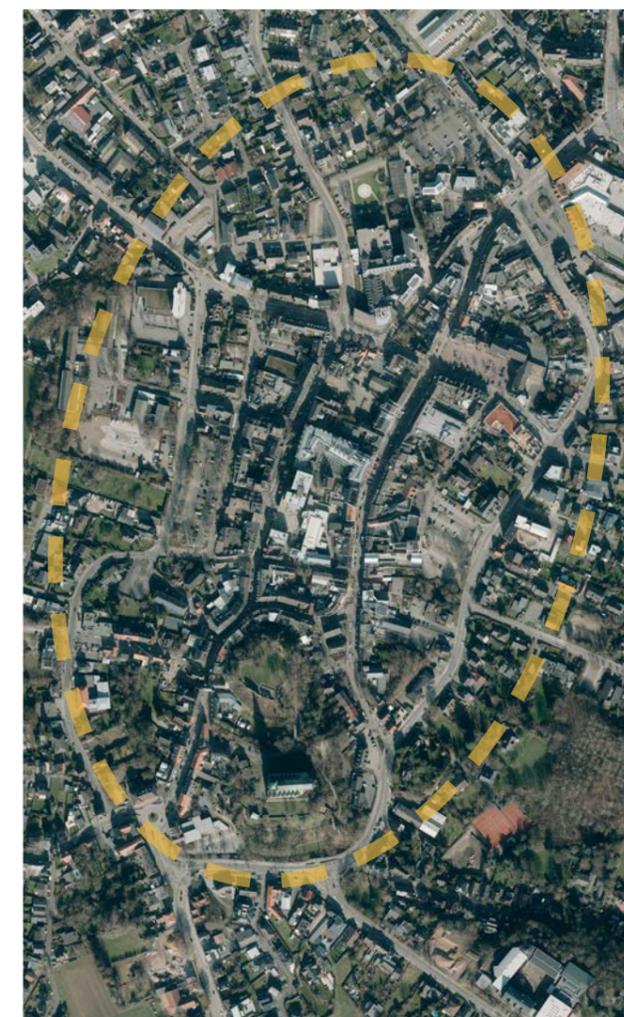
Kreisverkehr mit Fahrradpiktogramm

## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 16 Radabstellanlagen	
Anlass/ Handlungsbedarf	Die Bestandsanalyse des Radverkehrskonzepts der Stadt Heinsberg zeigt deutlich, dass die vorhandenen Radabstellanlagen im Innenstadtbereich einerseits hinsichtlich ihrer Ausführung (Qualität) überprüft und in Bezug auf die Anzahl (Quantität) ausgebaut werden müssen. Letzteres insbesondere vor dem Hintergrund einer angestrebten Erhöhung der Radverkehrszahlen. Die Heinsberger Innenstadt stellt hierbei einen bedeutenden Quell- und Zielort von Radverkehr dar. Sowohl die durchmischte Nutzung, die kurzen Distanzen und die geringe topografische Bewegung, als auch die neuen Radverkehrsformen (z. B. E-Mobilität, Lastenräder) bieten das Potenzial für zukünftig mehr Radverkehr in der Heinsberger Innenstadt.
Ziele	> Erhöhung der Quantität von Radabstellanlagen in der Heinsberger Innenstadt > Erhöhung der Qualität bestehender sowie neuer Radabstellanlagen in der Heinsberger Innenstadt > Förderung neuer Radverkehrsformen (E-Bikes, Pedelecs, Lastenräder) durch die Ausgestaltung der Radabstellanlagen in der Heinsberger Innenstadt
Maßnahmen- beschreibung	Um die Qualität und Quantität von Radabstellanlagen in der Heinsberger Innenstadt zu erhöhen werden folgende Ansätze vorgeschlagen: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Erhöhung der Anzahl und Qualität dezentraler Radabstellanlagen in der gesamten Innenstadt unter der Berücksichtigung folgender Aspekte                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung der Standards für Radabstellanlagen aus dem Radverkehrskonzept</li> <li>• Umnutzung einzelner Kfz-Stellplätze zur quantitativen Erhöhung der Anzahl an Radabstellanlagen</li> <li>• Ausstattung aller Radabstellanlagen in der Heinsberger Innenstadt mit Anlehnbügeln</li> <li>• Ausweisung von Radabstellplätzen, die für Lastenräder vorgesehen sind</li> </ul> </li> <li>&gt; Aufbau zentraler Radabstellanlagen an neuralgischen Punkten der Innenstadt (z. B. im Bereich des Busbahnhofs, im Bereich des Marktplatzes, auf den größeren Parkplätzen)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Überdachung, Beleuchtung, Automat mit Reparatur- und Schlauchkits, Einbeziehung komplett umschlossener Bereiche (Radkäfing, Radboxen), Bereiche für größere Fahrradarten (Lastenräder, Fahrradanhänger) mitdenken</li> </ul> </li> <li>&gt; Instandhaltung der aufgebauten Infrastruktur zum Abstellen von Fahrrädern</li> <li>&gt; Prüfung des Einbezugs von Radabstellanlagen an Bushaltestellen (siehe Maßnahme 16)</li> </ul>
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	Sofortprogramm Innenstadt, Radverkehrskonzept der Stadt Heinsberg (2022), Bezüge zu fast allen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes
Beteiligte	Stadt Heinsberg, WestVerkehr GmbH
Priorität	hoch



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Anlehnbügel und Markierung (Wuppertal)



Abstellanlage Lastenräder (Düsseldorf)



Überdachte Radabstellanlage (Graz)



Radhaus (Erfurt)

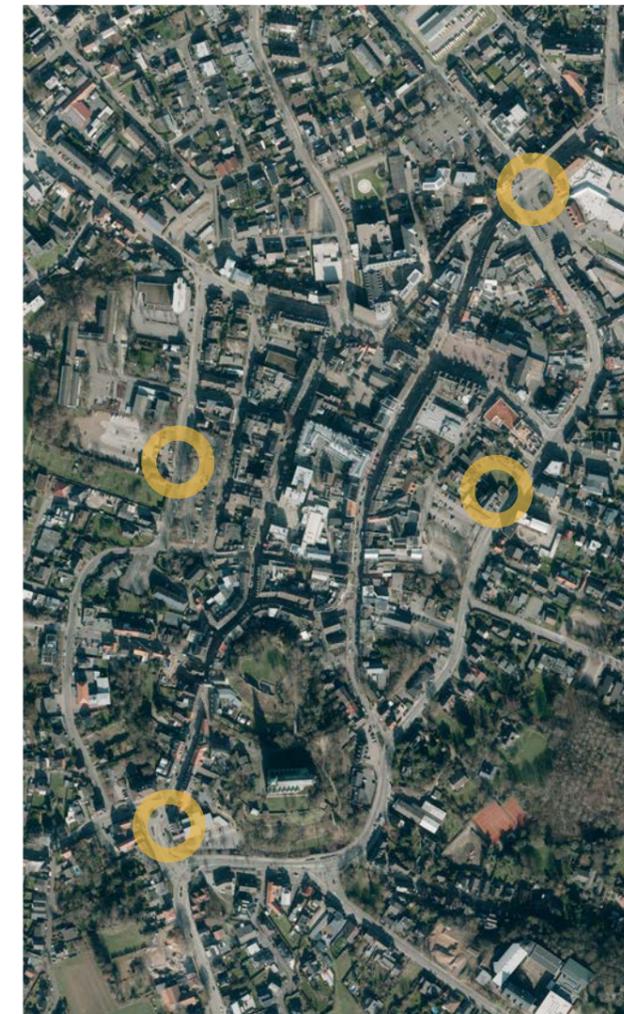


## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“



## „Erreichbare Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 17 Optimierungen im Bereich ÖPNV	
Anlass/ Handlungsbedarf	Die Bestandsanalyse im Bereich des ÖPNV hat gezeigt, dass dieser bisher im öffentlichen Straßenraum sowie in der Wahrnehmung der Menschen unterrepräsentiert ist. Dazu tragen insbesondere der heterogene Zustand und die Ausstattung der Bushaltestellen in der Heinsberger Innenstadt bei. Dies betrifft sowohl die Einheitlichkeit insgesamt, als auch die einzelnen Ausstattungsmerkmale (z.T. mit und z.T. ohne dynamische Fahrgastinformation (DFI), teilweise ausgefallene DFI, z.T. Informationstafeln, mangelnde Instandhaltung, usw.) sowie die Barrierefreiheit, die fast überall zu wünschen übrig lässt. Dies hat die Stadt Heinsberg erkannt und sieht für das Jahr 2023 erste Planungen zur Optimierung der Bushaltestellen im Untersuchungsgebiet vor.
Ziele	> Sukzessive Umsetzung der Barrierefreiheit > Vereinheitlichung der Ausstattungsmerkmale an den innerstädtischen Bushaltestellen > Generierung eines stimmigen Ersteindrucks für den ÖPNV an den Bushaltestellen > Einbezug von Radabstellanlagen an den Bushaltestellen
Maßnahmen- beschreibung	Die Optimierungen im Bereich ÖPNV, die im vorliegenden Entwicklungskonzept empfohlen werden, betreffen weniger Taktung und Linienführung der Busse in Heinsberg, sondern vielmehr die vor Ort – also in der Heinsberger Innenstadt – vorhandene Infrastruktur für den ÖPNV. Die darüberhinausgehenden Punkte müssen in einem stadt- bzw. regionsweitem Konzept angegangen werden. Als zentrale Aspekte zur Optimierung des ÖPNV in der Heinsberger Innenstadt und die dazu vorgesehenen Planungen der Stadt Heinsberg, wird Folgendes empfohlen: <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Barrierefreien Haltestellenausbau vorantreiben                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeuge (Einstiege, ausreichende Flächen innerhalb des Fahrzeugs, zuverlässige Ansagen der kommenden Haltestelle, usw.)</li> <li>• Haltestellen (Erhöhung des Bords, taktile Elemente zur Orientierung, Sitzmöglichkeiten, barrierefreie Fahrgastinformationen, usw.)</li> <li>• Zuwegung zu den Haltestellen (barrierefreie Querungen im Nahbereich, Wegeführung zur Haltestelle ebenfalls barrierefrei gestalten, um sog. Insellösungen zu vermeiden)</li> </ul> </li> <li>&gt; Vereinheitlichung der Ausstattungsmerkmale                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Farbgebung &amp; Design der Überdachung</li> <li>• Dynamische Fahrgastinformation (DFI) an allen innerstädtischen Bushaltestellen</li> <li>• Weitere Ausstattungsmerkmale: Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, analoge Informationen, Verknüpfungselemente für weitere Verkehrsarten (z.B. Radabstellanlagen)</li> </ul> </li> <li>&gt; Klimaresiliente Elemente                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dachbegrünung des Witterungsschutzes</li> <li>• Nutzung der Dachflächen für PV-Anlagen (z. B. für den Betrieb der DFI-Anzeigen)</li> <li>• Verwendung heller Materialien für Oberflächen (z. B. bei barrierefreiem Umbau der Bushaltestellen)</li> </ul> </li> </ul>
Bezüge	(8) Umgestaltung des Busbahnhof-Areals, (14) Umgestaltung der Westpromenade, (16) Radabstellanlagen, (20) Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt
Beteiligte	Stadt Heinsberg, WestVerkehr GmbH
Priorität	mittel



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Voll ausgestattete Bushaltestelle (Waltrop)



Barrierefreie Bushaltestelle (Düsseldorf)



Verknüpfte Bushaltestelle (Kamen)



Barrierefreie Bushaltestelle (Lünen)

## „Grüne Innenstadt Heinsberg“



## „Grüne Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 18 Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg	
Anlass/ Handlungsbedarf	Als einzige größere öffentliche Grünanlage hat der Burg- und Kirchberg eine zentrale Bedeutung für die Heinsberger Innenstadt. Der Burg- und Kirchberg lädt zu unterschiedlichen Nutzungen ein. Er ist Erholungsraum für Spaziergänger, Hundebesitzer und Ruhesuchende, Treffpunkt für Gruppen jeden Alters, Veranstaltungsort, Freiraum für Spiel, Sport und Bewegung, Kunst- und Kulturraum, Naturerlebnisraum, grüne Lunge und Lebensraum für die heimische Tierwelt. Gemessen an seiner wichtigen Funktion ist der Burg- und Kirchberg nur unzureichend an die Heinsberger Innenstadt angebunden. Er ist zwar von weither sichtbar, jedoch sind die wenigen Eingänge für Nicht-Ortskundige nur schwer auffindbar und in einem z.T. optimierungswürdigen Zustand. Aufgrund seiner erhöhten Lage verfügt der Burg- und Kirchberg nur über eine eingeschränkte Zugänglichkeit, zum Teil über steile Zuwege und Treppenanlagen. Derzeit befindet sich eine zweite Treppenanlage (2. Rettungsweg) in Planung.
Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Optimierung der Wegeführung zwischen Innenstadt und Burg- und Kirchberg</li> <li>&gt; Attraktivierung der Eingänge zum Burg- und Kirchberg</li> <li>&gt; Verbesserung der Einbindung und Verknüpfung des Burg- und Kirchbergs mit seinem Umfeld</li> </ul>
Maßnahmen- beschreibung	<p>Mit der Maßnahme „Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg“ ist in erster Linie beabsichtigt, die fußläufige Verbindung ausgehend von der Innenstadt zum Burg- und Kirchberg hervorzuheben sowie den Zugang auf der östlichen Seite (Parkplatz Josefstraße) einladender zu gestalten. Folgende Teilmaßnahmen können hierzu einen Beitrag leisten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; <u>Herstellung einer wahrnehmbaren Wegeführung von der Innenstadt zum Burg- und Kirchberg</u>: Kennzeichnung/Markierung entlang der Hochstraße – Erz-Bischof-Philipp-Straße – Josefstraße durch attraktive Wegweisung in Form gestalterischer Elemente, die den Weg erleb- und erfahrbar machen (z. B. Intarsien, Stelen, Lichtelemente...)</li> <li>&gt; <u>Umgestaltung des östlichen Eingangs zum Burg- und Kirchberg am Parkplatz Josefstraße</u>: z. B. funktionale und gestalterische Neuordnung des Eingangsbereichs unter Einbeziehung von Flächen des Parkplatzes, stärkere Akzentuierung/Inszenierung des Eingangs</li> <li>&gt; <u>Prüfung und ggf. punktuelle Aufwertungsmaßnahmen an den weiteren Zugängen</u> (westlich über die Straße Kirchberg, südlich u. a. über die Linderner Straße und Erzbischof-Philipp-Straße)</li> </ul>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation Zugang Parkplatz Josefstraße

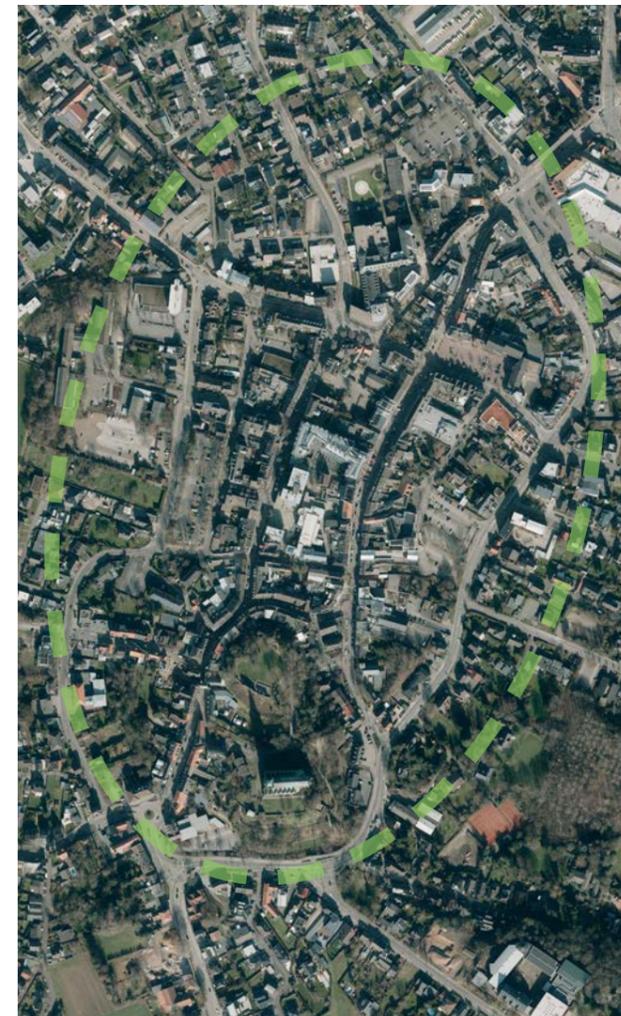
Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	(3) Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt, (5) Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz, (6) Aufwertung der Apfelstraße
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	mittel

## „Grüne Innenstadt Heinsberg“



## „Grüne Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 19 Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt	
Anlass/ Handlungsbedarf	Die Heinsberger Innenstadt ist von einer dichten Bebauung und Versiegelung geprägt. Flächen für die Entwicklung größerer Grünbereiche sind rar bzw. stehen nicht zur Verfügung. Aber auch kleinere Grünstrukturen auf öffentlichen Plätzen und Wegen sowie Hof-, Dach- und Fassadenbegrünung oder Straßenbegleitgrün können positive Wirkungen erzielen. Sie tragen zur Verbesserung der Luftqualität bei, dämmen Lärmimmissionen ein und bieten Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Zudem tragen sie dazu bei, dass die Folgen von klimabedingt zunehmenden Extremwetterereignissen (u. a. Hitzewellen und Starkregen) durch verbesserten Luftaustausch, Temperaturengleich und Verdunstung abgeschwächt werden können.
Ziele	> Ausweitung der Begrünung in der Innenstadt > Aufwertung von vorhandenen Grünflächen/Grünstrukturen > Herstellung von Grünverbindungen
Maßnahmen- beschreibung	<p>Das Thema Begrünung spielt in nahezu allen Maßnahmen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes eine Rolle und ist wichtiger Bestandteil im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung der Maßnahmen. Darüber hinaus ist mit der Maßnahme „Punktuelle Begrünungen“ vorgesehen, weitere Stadträume und Straßenzüge in der Heinsberger Innenstadt zu identifizieren, die eine geringe bis keine Begrünung aufweisen, und diese punktuell grüner zu gestalten und aufzuwerten. Die Möglichkeiten sind vielfältig und umfassen u. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Entsiegelung/Teilentseiegelung und Begrünung von kleineren Flächen (bei zukünftigen Flächen-/Grundstücksentwicklungen in der Innenstadt)</li> <li>&gt; Punktuelle Aufwertung vorhandener Grünstrukturen durch Bepflanzung mit blühenden, insektenfreundlichen Pflanzen</li> <li>&gt; Förderung von Dach-/Fassaden- und Innenhofbegrünung bei städtischen Liegenschaften (z. B. Rathaus/Begegnungsstätte) und auch bei privaten Grundstücken/Immobilien (z. B. durch ein kommunales Förderprogramm)</li> <li>&gt; Begrünung der Parkplätze und Parkdecks in der Innenstadt</li> <li>&gt; Aufwertung von Straßen und Wegen durch straßenbegleitendes Grün bei zukünftigen Straßenumbaumaßnahmen</li> <li>&gt; Bei Neuanpflanzungen: Wahl klimaangepasster Gehölze und ökologisch wertvoller Blütenpflanzen</li> </ul> <p>Die Bewässerung der o.g. Grünstrukturen sowie auch die Entwässerung von Flächen werden im Kontext zunehmender Extremwetterereignisse (u. a. Hitze/Dürre und Starkregen) zunehmend relevant. Zur Überflutungsvorsorge und Wasserversorgung der Grünstrukturen sollten daher Maßnahmen berücksichtigt werden, die zu einer wassersensiblen Stadtentwicklung beitragen. Zu nennen ist hier insbesondere das Konzept der „Schwammstadt“ (dezentrale Rückhaltung/Speicherung und Versickerung von Niederschlägen).</p>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandssituation

Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	Bezüge zu fast allen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadtakteur*innen
Priorität	hoch

## „Grüne Innenstadt Heinsberg“



## „Grüne Innenstadt Heinsberg“

Maßnahme 20 Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt	
Anlass/ Handlungsbedarf	Zunehmende Wetterextreme (Starkregen, Sturm, Hitze) als Folgen der Klimaveränderungen erfordern vor allem auf lokaler Ebene entsprechende Vorkehrungen. Während im Bereich Klimaschutz bereits viele Kommunen tätig sind, findet Klimaanpassung, d.h. die Anpassung städtischer und städtebaulicher Strukturen an die Folgen des Klimawandels, noch keine adäquate Berücksichtigung bzw. spielt diese eher bei Neuplanungen, weniger in bestehenden Stadtquartieren eine Rolle. Denn die gebauten Strukturen sind nur schwerfällig zu verändern, die Eigentümer- und Nutzerstrukturen sowie -interessen sind sehr heterogen und entsprechende Planungsinstrumente begrenzt. Bestandsquartiere, wie die Heinsberger Innenstadt, die eine vergleichsweise höhere Dichte, eine ältere Gebäude-substanz und weniger Grünstrukturen aufweisen, reagieren zumeist besonders sensibel auf extreme Wetterereignisse.
Ziele	> Erhalt der Lebens- und Wohnumfeldqualität in der Innenstadt > Vorbeugung vor Klimarisiken und Abmilderung von Klimafolgen
Maßnahmen- beschreibung	<p>Zentrales Anliegen des vorliegenden Entwicklungskonzeptes ist es, die klimaresiliente (widerstandsfähige, klimaangepasste) Entwicklung der Heinsberger Innenstadt zukünftig stärker in den Blick zu nehmen. Die Maßnahme „Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt“ ist dabei nicht als einzelne, eigenständige Maßnahme, sondern als fortlaufende Querschnittsaufgabe zu verstehen, die eine integrierte und fachübergreifende Betrachtung sowie gemeinsame Bearbeitung des Themas innerhalb der Stadtentwicklung und Stadtverwaltung erforderlich macht. Vorrangig geht es um</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; die Berücksichtigung von Aspekten der Klimaanpassung im Zuge der weiteren Planung und Umsetzung aller im vorliegenden Entwicklungskonzept benannten Maßnahmen,</li> <li>&gt; die Umsetzung von konkreten und expliziten Klimaanpassungsmaßnahmen, die eine klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt begünstigen</li> <li>&gt; und die Schaffung von Anreizen für Private, Klimaanpassungsmaßnahmen zu unterstützen und in Eigenregie durchzuführen.</li> </ul> <p>Räumlich umfasst die Maßnahme bzw. Querschnittsaufgabe die gesamte Heinsberger Innenstadt und betrifft vor allem den öffentlichen Raum: Straßen, Wege, Plätze, Grünflächen oder Parkplätze. Im Zuge der angestrebten Aufwertung dieser verschiedenen Stadträume in der Heinsberger Innenstadt sollen immer auch Maßnahmen der Klimaanpassung mitgedacht und umgesetzt werden. Die Möglichkeiten sind vielfältig und umfassen Themen wie z. B. Begrünung, Entsiegelung, Be- und Entwässerung, Materialwahl und Ausstattung. Darüber hinaus sollen auch bautechnische Maßnahmen an öffentlichen Gebäuden und weitere Maßnahmen zugunsten einer klimaresilienten Innenstadt berücksichtigt sowie privates Engagement in diesem Zusammenhang stärker unterstützt werden.</p>



Verortung der Maßnahme in der Heinsberger Innenstadt



Impressionen Bestandsituation

Bezüge zu weiteren Maßnahmen und Konzepten	Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Heinsberg, Bezüge zu fast allen Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes
Beteiligte	Stadt Heinsberg, Eigentümer*innen, Bürger*innen, Innenstadttakteur*innen
Priorität	mittel bis hoch

## ÜBERBLICK PRIORISIERUNG

Über eine Priorisierung der Maßnahmen werden Schwerpunkte gesetzt, die im weiteren Umsetzungsverfahren vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen (z. B. neuer Förderprogramme, Synergien mit anderen Projekten) fortlaufend zu reflektieren sind. Im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen des ISEK und damit verbundener Investitionen ist eine Priorisierung der

Maßnahmen im Sinne einer Festlegung von Handlungsprioritäten erforderlich. Im Fokus steht die Bedeutung der jeweiligen Maßnahme für die Heinsberger Stadtentwicklung und für die Erreichung der gesetzten Ziele. Die Maßnahmen sowie deren Priorisierungen sind weder abschließend noch endgültig. Sie bildet eine Momentaufnahme ab und sind im Laufe des Umsetzungsprozesses unter Berücksichtigung aktueller Rahmenbedingungen kontinuierlich zu überprüfen und ggf. anzupassen.

Nr.	Maßnahme	Priorisierung
<b>Lebendige Innenstadt</b>		
(02)	Aufwertung des nördlichen Eingangs zur Innenstadt (Bereich Stiftsstraße/Platz am „Greko“)	hoch
(04)	Aufwertung der Fußgängerzone „Hochstraße“	hoch
(05)	Aufwertung der Achse Hochstraße von Erzbischof-Philipp-Str. bis Marktplatz	mittel bis hoch
(06)	Aufwertung der Apfelstraße	mittel bis hoch
(01)	Umgestaltung des Marktplatzes	mittel
(03)	Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt (Bereich obere Hochstraße/Torbogen)	mittel
(07)	Aufwertung des südlichen Eingangs zur Innenstadt (Bereich obere Hochstraße/Torbogen)	niedrig
<b>Erreichbare Innenstadt</b>		
(08)	Umgestaltung des Busbahnhof-Areals	hoch
(15)	Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Liecker Straße	hoch
(16)	Radabstellanlagen (nicht verortet)	hoch
(10)	Qualifizierung des Parkplatzes Ostpromenade	mittel bis hoch
(11)	Qualifizierung des Parkplatzes Rathaus/Gangolfusstraße	mittel bis hoch
(12)	Qualifizierung des Schotterparkplatzes an der Westpromenade	mittel bis hoch
(14)	Teilweise Umgestaltung der Westpromenade	mittel bis hoch
(09)	Digitales Parkleitsystem (nicht verortet)	mittel
(13)	Parkraummanagement (nicht verortet)	mittel
(17)	Optimierungen im Bereich ÖPNV (nicht verortet)	mittel
<b>Grüne Innenstadt</b>		
(19)	Punktuelle Begrünungsmaßnahmen in der Innenstadt (nicht verortet)	hoch
(20)	Klimaresiliente Entwicklung der Innenstadt (nicht verortet)	mittel bis hoch
(18)	Stärkung der fußläufigen Verbindung zum Burg- und Kirchberg	mittel

## 6 AUSBLICK

Das vorliegende Entwicklungskonzept Innenstadt Heinsberg dient fortan als Handlungsrahmen für die Innenstadtentwicklung. Mit dem Beschluss des Konzeptes soll nicht nur ein Grundkonsens in Verwaltung und Politik über die zukünftige Innenstadtentwicklung hergestellt, sondern zugleich neue Anreize für die Mitwirkungsbereitschaft privater Akteur\*innen sowie für bürgerschaftliches Engagement geschaffen werden. In diesem Sinne ist die Umsetzung des Konzeptes nicht allein Aufgabe der Stadt, sondern als Gemeinschaftsaufgabe zu verstehen. Damit ist sowohl die fachübergreifende Kooperation unterschiedlicher Ämter als auch die Zusammenarbeit von Verwaltung und zivilgesellschaftlichen Akteur\*innen (Eigentümer\*innen, Vereine, soziale Träger, Unternehmen, Investor\*innen etc.) sowie die Mitwirkung der Bürgerschaft gemeint. Denn um die komplexen Aufgaben lösen zu können, müssen öffentliches und privates Engagement und insbesondere öffentliche und private Investitionen Hand in Hand gehen.

Die weitere Konkretisierung, Planung und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Entwicklungskonzept werden durch das Amt für Stadtentwicklung und Bauverwaltung der Stadt Heinsberg in enger Kooperation mit weiteren relevanten Verwaltungsbereichen der Stadt koordiniert und begleitet. Bei allen Maßnahmen müssen die konkreten Kosten sowie Finanzierungsmöglichkeiten näher betrachtet werden. Die Entscheidung über die tatsächliche Realisierung von Maßnahmen des ISEK obliegt der Politik und erfolgt auch nach Beschluss des ISEK im Einzelfall. Die Priorisierung dient in diesem Zusammenhang als Orientierungsrahmen.

Das Entwicklungskonzept vereint Ideen, Anregungen und Perspektiven der Menschen, die in der Heinsberger Innenstadt leben, arbeiten und sich für ihre Stadt engagieren. Dieser Mitgestaltungswille und dieses Engagement werden auch in Zukunft maßgeblich für eine erfolgreiche Umsetzung der formulierten Maßnahmen sein. Bei der Konkretisierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen ist daher die Einbindung der Bürger\*innen und lokalen Akteur\*innen von zentraler Bedeutung. Der

angestoßene Dialog über Zukunftsperspektiven für die Innenstadt sollte über unterschiedliche Kommunikations- und Beteiligungsformate fortgeführt und verstetigt werden.

Der Dynamik integrierter Stadtentwicklung folgend ist im Zuge der Umsetzung eines integrierten Entwicklungskonzeptes die Überprüfung, Reflexion und ggf. Nachjustierung von zentralen Inhalten des Konzeptes (Ziele, Maßnahmen und Prioritäten) erforderlich. Ein geeignetes Instrument hierfür ist die Evaluation. Eine Evaluation steht unter dem Leitgedanken „Prozesserfolge bewerten“. Ziel ist es, den Grad der Zielerreichung und Maßnahmenumsetzung zu ermitteln und kritisch zu reflektieren. Dies ermöglicht, steuernd und korrigierend in den Umsetzungsprozess eingreifen zu können.

Für die Evaluierung des Konzeptes wird empfohlen, vorrangig qualitative Akteurs- und Bewohnerbefragungen, verwaltungsinterne Reflexionsgespräche und/oder öffentliche Veranstaltungsformate einzusetzen. Mithilfe dieser Methoden soll Bilanz gezogen werden, inwieweit definierte Ziele bereits erreicht sind, inwiefern die einzelnen Projekte zur Zielerreichung beitragen und in welchen Bereichen Nachsteuerungsbedarf besteht. Im Bereich der Mobilität bieten sich hinsichtlich der durchgeführten Erhebungen (siehe Bestandsanalyse) auch quantitative Evaluationen an. So besteht die Möglichkeit, die Nutzung des Parkraums sowie die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsraum regelmäßig (z.B. alle drei Jahre) zu untersuchen und Entwicklungstendenzen aufzuzeigen sowie die Wirksamkeit von Maßnahmen zu überprüfen.

## QUELLEN

Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Heinsberg, 2011, Aktualisierung 2022. Bearbeitung: BBE Handelsberatung GmbH. Hrsg.: Stadt Heinsberg, Amt für Stadtentwicklung und Bauverwaltung. Juni 2022.

Information und Technik Nordrhein-Westfalen Statistisches Landesamt (IT NRW). Kommunalprofil Heinsberg, Stadt. Kreis Heinsberg, Regierungsbezirk Köln, Gemeindetyp: Kleine Mittelstadt. 2022. URL: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/105370016.pdf>

Integriertes Klimaschutzkonzept der Stadt Heinsberg, 2021. Bearbeitung: Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft. Hrsg.: Stadt Heinsberg. 2021.

Interkommunales Entwicklungskonzept „Die Westzipfelregion“ Gangel, Heinsberg, Selfkant, Waldfeucht. Bericht Teil A: Überörtliche Zusammenarbeit. Bearbeitung: Planungsgruppe MWM. Hrsg.: Gemeinde Gangel; Gemeinde Selfkant; Gemeinde Waldfeucht; Stadt Heinsberg. Februar 2017. Aachen.

Mobilitätsuntersuchung Kreis Heinsberg 2018. Bearbeitung: Planersocietät. Hrsg.: Kreisverwaltung Heinsberg. Januar 2019

Radverkehrskonzept Stadt Heinsberg 2022. Bearbeitung: IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH. Hrsg.: Stadt Heinsberg. Mai 2022

Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2016. Hrsg.: Kreis Heinsberg. 2016

Schulentwicklungsplan Kreis Heinsberg 2019, Fortschreibung 2012. Bearbeitung: biregio Projektgruppe Bildung und Region. Hrsg.: Kreis Heinsberg. Januar 2019

Spielflächenleitplan Stadt Heinsberg 2021-2026. Hrsg: Jugendamt Stadt Heinsberg. Dezember 2021

Vitale Innenstädte. Passantenbefragung Innenstadt Heinsberg 2016/ 2018. Bearbeitung: IFH Institut für Handelsforschung GmbH. In Zusammenarbeit mit: Gewerbeverein Heinsberg. 2016 und 2018.

Website Kreisverwaltung Heinsberg. Kreisportrait, Geschichte. Stand Januar 2023. URL: <https://www.kreis-heinsberg.de/kreisportrait/geschichte/>.

Wohnungsmarktstudie Kreis Heinsberg, 2019. Bearbeitung: InWIS Forschung & Beratung GmbH. Hrsg.: Landrat Kreis Heinsberg. April 2019

## IMPRESSUM

### AUFTRAGGEBER



Stadt Heinsberg  
Amt für Stadtentwicklung und Bauverwaltung  
Apfelstraße 60  
52525 Heinsberg

Ansprechpartner:  
Peter Sangermann  
Andreas van Vliet

### AUFTRAGNEHMER



plan-lokal  
Körbel + Scholle  
Stadtplaner PartmbB

Bovermannstraße 8  
44141 Dortmund

0231/952083-0  
[www.plan-lokal.de](http://www.plan-lokal.de)  
[mail@plan-lokal.de](mailto:mail@plan-lokal.de)



Planersocietät  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

0231/589696-0  
[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)  
[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

Stand: Mai 2023

Quelle Titelbild: Stadt Heinsberg 2022

