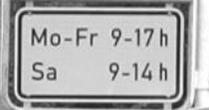


Verkehrskonzept Ortskern Wachtendonk

im Rahmen des InHK Wachtendonk

August 2019



Verkehrskonzept
Ortskern Wachtendonk
im Rahmen des InHK Wachtendonk

August 2019

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge
Dipl.-Ing. Petra Kröger

Runge IVP

Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung
Düsseldorfer Straße 132
D-40545 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-ivp.de
www.runge-ivp.de

INHALT

1	Aufgabenstellung	1
2	Analyse	2
2.1	Straßennetz	2
2.2	Kfz-Infrastruktur	2
2.3	ÖPNV	5
2.4	Radverkehr	6
2.5	Ruhender Verkehr	7
2.6	Bürgerbeteiligung	8
2.7	Stärken und Schwächen	9
2.8	Kfz-Verkehrstärken	10
2.9	Parkraumerhebungen	12
3	Prognose	19
3.1	Prognose-Nullfall	19
3.2	Variante 1: Fußgängerzone	20
3.3	Variante 2: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Bewohnerparken	22
3.4	Variante 3: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Einrichtungsverkehr	24
3.5	Variante 3a: 'Uhrzeigersinn'	25
3.6	Variante 3b: 'Trichter'	27
3.7	Variante 4: Verkehrsberuhigter Bereich	29
3.8	Gegenüberstellung der Varianten	31
4	Empfehlungen	33
4.1	Handlungsempfehlungen Kfz-Verkehr	33
4.2	Handlungsempfehlungen ruhender Verkehr	35

ANHANG

1 Aufgabe

Die Gemeinde Wachtendonk stellt für den historischen Ortskern ein Integriertes Handlungskonzept (InHK) auf. In den 1980-er Jahren ist der historische Ortskern im Rahmen städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen neu gestaltet und erheblich aufgewertet worden. In der Zwischenzeit wurden verschiedene städtebauliche und funktionale Schwachstellen erkannt, unter anderem auch verkehrliche Fragestellungen, die eine Neujustierung des Ortskerns und ein aktuelles Handlungskonzept erfordern.

Mit der konzeptionellen Erarbeitung des InHK wurde im April 2018 das Büro Junker + Kruse Stadtforschung Planung aus Dortmund beauftragt. Innerhalb des interdisziplinären Arbeitsteams wurde unser Verkehrsplanungsbüro Runge IVP mit der Beantwortung der verkehrlichen Fragestellungen beauftragt.

Im Integrierten Handlungskonzept geht es um die Entwicklung und Stabilisierung des Ortskerns von Wachtendonk als Identifikationspunkt. Insbesondere den öffentlichen Raum gilt es weiter zu qualifizieren und aufzuwerten. Bestandteile des öffentlichen Raumes sind auch der fließende und ruhende Verkehr, wobei nicht allein der Kfz-Verkehr, sondern alle Mobilitätsarten, insbesondere auch der Fußgänger- und Fahrradverkehr gemeint sind. Die bestehenden Problemlagen, die in der Gemeinde diskutiert werden, befassen sich insbesondere mit den Fragen der Verkehrsführung im Ortskern und der Anzahl und Bewirtschaftung von Parkplätzen.

Innerhalb der vorliegenden Verkehrsuntersuchung erfolgt eine verkehrsträgerübergreifende Zustandsanalyse. Einen Schwerpunkt bildet die Analyse der Parkraumnachfrage. Im konzeptionellen Teil der Verkehrsuntersuchung werden Varianten der Kfz-Verkehrsführung in Hinblick auf ihre Auswirkungen untersucht und ein Konzept für den fließenden und ruhenden Verkehr erarbeitet.

Die Erarbeitung der Verkehrsuntersuchung ist eingebunden in den intensiven Beteiligungsprozess des InHK. Die wesentlichen Ergebnisse werden in das Integrierte Handlungskonzept übernommen. Der vorliegende Ergebnisbericht stellt die Ergebnisse der Teiluntersuchung Verkehr umfassend dar.

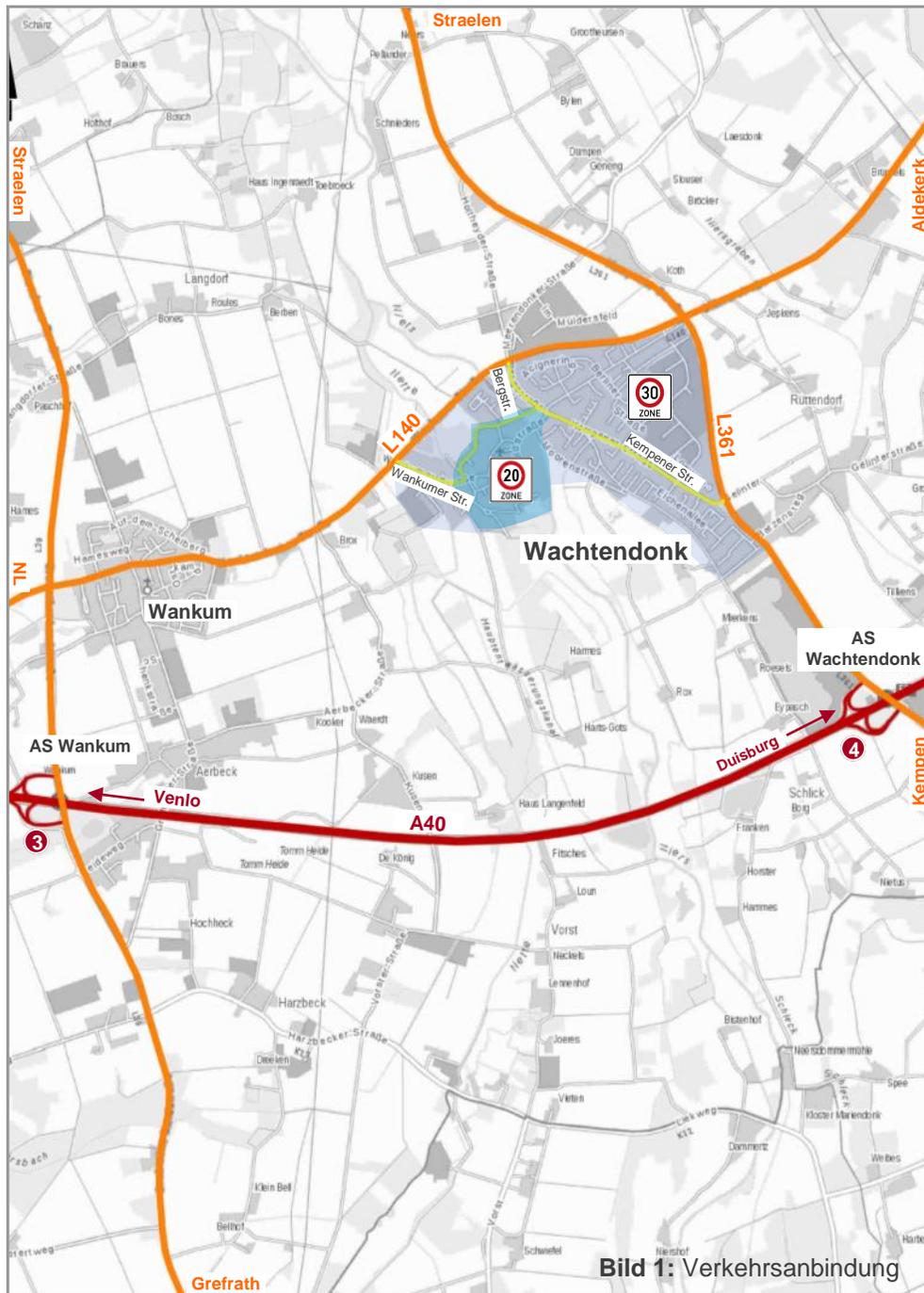


Bild 1: Verkehrsanbindung

2 Analyse

2.1 Straßennetz

Im Süden des Kreises Kleve liegt die Gemeinde Wachtendonk. Nah der niederländischen Grenze, eingebettet in den Naturpark Schwalm-Nette.

Gelegen in der Naturlandschaft sind doch die Ballungsräume an Rhein und Ruhr schnell zu erreichen. Wachtendonk hat eine eigene Autobahnanschlussstelle an der **A40**. In einer Entfernung von 15 Kilometern nach Westen liegt die niederländische Stadt Venlo. Nach Osten werden die Stadt Duisburg und das anschließenden Ruhrgebiet nach rund 30 Kilometern erreicht (siehe **Bild 1**).

Der Ortskern von Wachtendonk wird von der **Landesstraße L361** im Nord-Osten und der **L140** im Nord-Westen begrenzt. Die Landesstraßen stellen die Verbindungen in den Ortsteil Wankum, in die Nachbarkommunen Straelen, Aldekerk, Kempen und Grefrath, sowie in die Niederlande her.

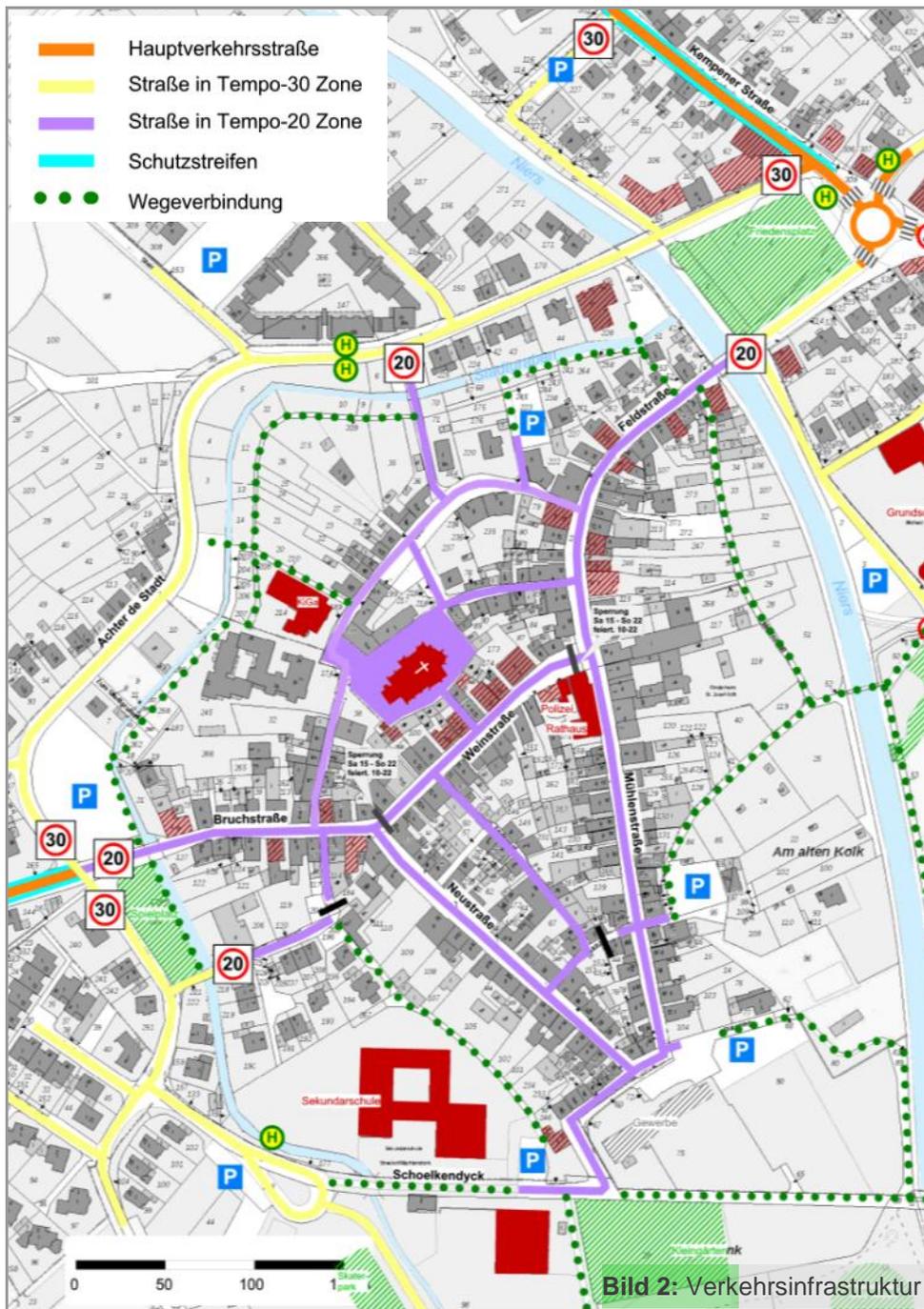
Der eigentliche Ortskern von Wachtendonk wird über drei städtische Verkehrsstraßen erschlossen: Kempener Straße, Bergstraße und Wankumer Straße.

2.2 Verkehrsinfrastruktur

Die Innenstadt von Wachtendonk wird über den Straßenzug aus Bergstraße und Kempener Straße, der eine Spange zwischen den außerhalb verlaufenden Landesstraßen L140 und L361 bildet, angebunden. Südlich der Kempener Straße liegt der historische Ortskern mit dem kulturellen und gewerblichen Zentrum. Nördlich ist der Ort in den vergangenen Jahrzehnten gewachsen, hier befindet sich überwiegend neuere Wohnbebauung.

Der Ortskern von Wachtendonk ist flächig als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Die Kempener Straße ist aus der Zonenregelung ausgenommen. Allerdings gilt auch hier im Bereich des Friedensplatzes 30km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Für die westlich um den betrachteten historischen Ortskern laufende Straße Achter de Stadt gilt eine Tempo-30-Zonen-Regelung. Der Ortskern selber bildet eine **Tempo-20-Zone** (siehe **Bild 2** auf der nächsten Seite). Durch die schmalen gewachsenen Straßenräume bedingt, wird ein akzep-



ables Geschwindigkeitsniveau gefahren. Der Begegnungsverkehr zweier Kraftfahrzeuge ist erschwert. Üblicherweise wird in Buchten zwischen parkenden Fahrzeugen ausgewichen, um den selten auftretenden Gegenverkehr, zu passieren.

In den 1990er Jahren wurde der Ortskern von Wachtendonk saniert und neu gestaltet. Die Straßenräume wurden historischem Vorbild entsprechend



als Mischflächen gestaltet. Durch die barrierearme Pflasterung von Rinnen wurde eine optische Dreiteilung der Straßenräume bewirkt. Verkehrsrechtlich wurde 1991 ein verkehrsberuhigter Bereich nach StVO (Zeichen 325) ausgewiesen. Dementsprechend galt auf der gesamten Verkehrsfläche die Gleichberechtigung aller Verkehrsarten bei maximal zulässiger (Schritt-) Geschwindigkeit von 7km/h. Parken war entsprechend nur auf ausgewiesenen Flächen erlaubt. Nach einem Verwaltungsgerichtsurteil ist eine Parkraumbewirtschaftung in einem verkehrsberuhigten Bereich nicht zulässig. Da diese im historischen Ortskern weiter erwünscht war, wurde 2016 die Verkehrsregelung in eine Tempo-20-Zone (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) geändert. Seitdem gilt entsprechend das **Separationsprinzip**.



Straßenraum Neustraße



Weinstraße Sperrung am Wochenende

Fahrender Verkehr und gehender Verkehr sind im Separationsprinzip räumlich getrennt. Für den **Fußgängerverkehr** sind im Seitenraum schmale Bereiche durch Poller von der Fahrgasse abgetrennt. Trotz der Enge nimmt der Seitenraum noch Möblierung (**Bild 3**) und zusätzliche Einbauten (zum Beispiel Treppeneingänge, Blumenkübel oder abgestellte Mülltonnen) auf. Auch die Beleuchtungsmasten finden hier Platz. Durch die Enge bedingt, lässt sich die Trennung in der Praxis nicht durchgängig umsetzen. Der Fußgängerverkehr sieht sich so häufig genötigt die Fahrgasse zu nutzen. Mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator, ist die Nutzung des Seitenraums nochmals erschwert und in weiten Abschnitten sogar unmöglich. Für Fußgänger ist gemäß der verkehrstechnischen Richtlinie (RASt 06) angrenzend an eine Bebauung eine Mindestgehwegbreite von 2,50m erforderlich, um den Begegnungsfall, oder ein 'Nebeneinander-gehen' zu ermöglichen. Im Wachtendonker Ortskern werden die notwendigen Breiten nicht annähernd erreicht.

Der im **Ortskern** (**Bilder** folgende Seite) vorhandene **Naturpflasterbelag**, der das historische Ortsbild stützt, verursacht gleichzeitig auch erhöhte Abrollgeräusche. Im Seitenbereich ist überwiegend eine ebenere Betonstein-Pflasterung verlegt, welche die Nutzung besonders für rollende Hilfsmittel vereinfachen soll.

Die **Weinstraße** beschreibt das Zentrum des Ortskerns. Hier ist das Rathaus ansässig, ein Bäcker, Gastronomie und wenig Einzelhandel. Um die Aufenthaltsfunktion und die Außengastronomie der Weinstraße zu stärken, wird diese an den Wochenenden des Sommerhalbjahres für den fahrenden Verkehr gesperrt (**Bilder** rechts und links). Der Radverkehr ist hiervon ausgenommen.





2.3 ÖPNV

Zwei **überkommunale Buslinien** und 2 kommunale Ortsbuslinien erschließen die Innenstadt von Wachtendonk. Die von der NIAG betriebenen Buslinien 34 und 63 binden Wachtendonk an Wankum und Aldekerk, sowie Kempen und Geldern an (siehe **Bild 4**). In Aldekerk, Kempen und Geldern haben die Fahrgäste die Möglichkeit, in den Niers-Express (RE10) nach Kleve oder Krefeld umzusteigen. Die Linie 34 verkehrt in Richtung Aldekerk als TaxiBus, während die Gegenrichtung nach Straelen nur an Schultagen mit je nur 4 Fahrten bedient wird. Die Linie 063 fährt überwiegend einen Stundentakt nach Kempen beziehungsweise Geldern.

Die von den Gemeindewerke Wachtendonk GmbH betriebenen Ortsbuslinien OL1 und OL2, die als TaxiBus betrieben wurden und nur an Schultagen fahren, wurden zum 01. August 2019 eingestellt. Zur Anbindung der umliegenden Bauernschaften an die Schulen, wurde im Auftrag der Gemeinde ein Schülerspezialverkehr eingeführt, der ausschließlich während der Schulzeiten verkehrt und der von nur Schülerinnen und Schüler benutzen werden kann.

Das ÖPNV-Angebot in Wachtendonk ist stark am **Schülerverkehr** orientiert. Die Bedienung ist am Vormittag, Nachmittag, sowie in Ferienzeiten und am Wochenende stark eingeschränkt. Nur die Linie 63 bietet ein abdeckendes Angebot im Stundentakt nach Wankum, Kempen und Geldern.

Linie	nach	Fahrten	Betriebszeit	Bedienung	Besonderheiten
34	Aldekerk Bahnhof	11	8:00-22:30 Uhr	TaxiBus	telefonische Bestellung bis 30 Minuten vor Abfahrt
34	Wankum und Straelen	4	5:30-13:30 Uhr	nur an Schultagen	--
63	Kempen Bahnhof	24	6:00-22:30 Uhr	6 Fahrten nur an Schultagen	--
63	Wankum und Geldern Bahnhof	27	6:30-23:30 Uhr	7 Fahrten nur an Schultagen	--

Tabelle 1: ÖPNV-Angebot



2.4 Radverkehr

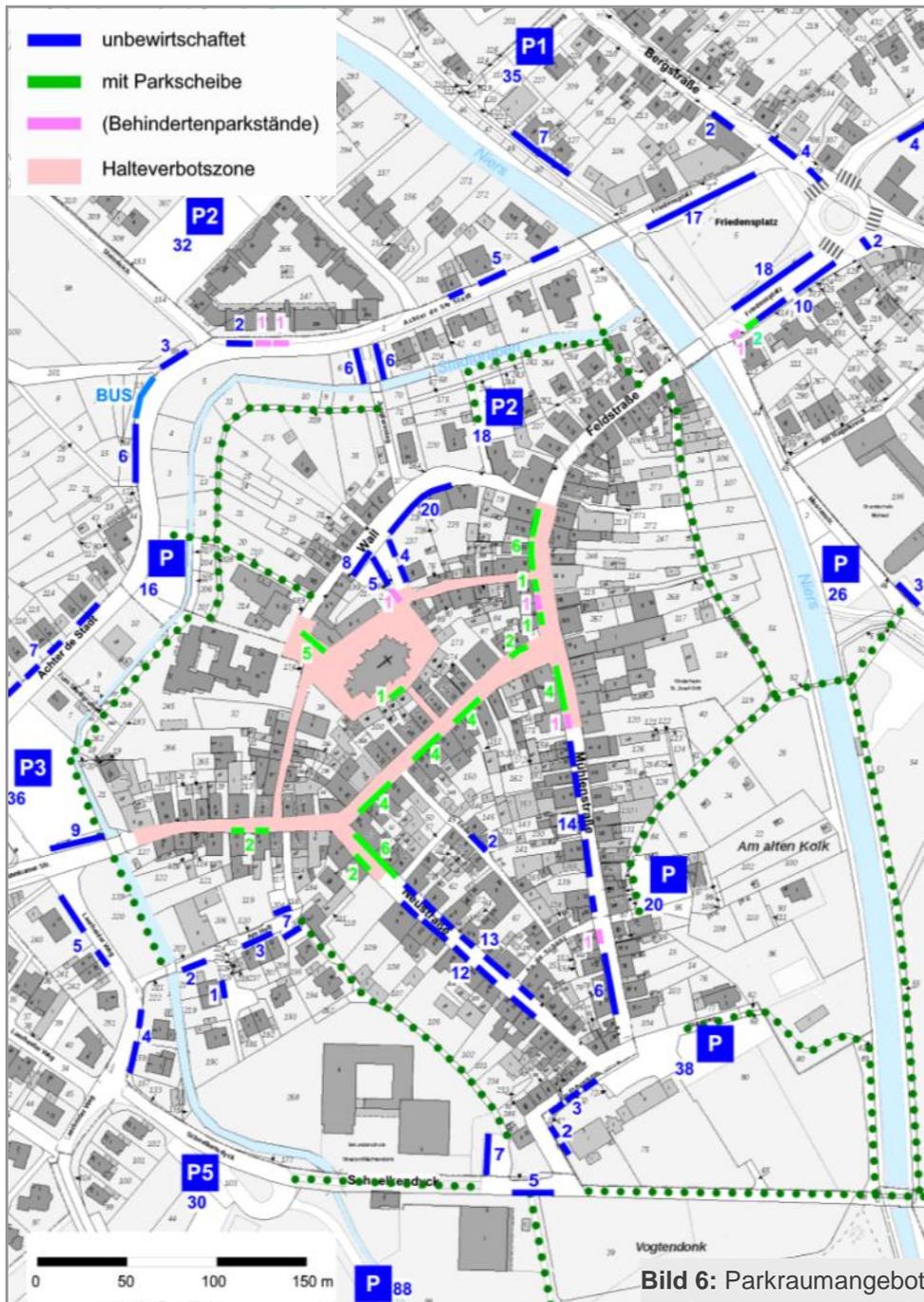
Die flache Topografie des Niederrheins bietet optimale Voraussetzungen für den Fahrradverkehr. Wachtendonk ist eingebettet in landwirtschaftlich genutzte Flure, die mit einem **fahrradfreundlichen** Wegenetz durchzogen sind. Die Innenstadt von Wachtendonk ist ein beliebtes Ziel für Radwanderer und -touristen. Auch die Bürger nutzen das Fahrrad für kurze Wege.

Im Ortskern sind keine **Radverkehrsanlagen** vorhanden. Innerhalb der ausgewiesenen Tempo-20- und Tempo-30-Zone kann der Radverkehr gefahrlos im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren. Auf der Kempener Straße, der Bergstraße und der Wankumer Straße werden schmale Radschutzstreifen angeboten. Die westliche außenliegende Wankumer Straße (L140) wird von einem gemeinsamen Geh- und Radweg begleitet.

Für das **Fahrradparken** werden in Wachtendonk Vorderradhalter angeboten. Der Fahrradparkplatz an der Bruchstraße bietet für wenige Fahrräder einen Anlehnbügel. Ergänzt wird das Angebot an Fahrradabstellanlagen durch ein privates Angebot des Einzelhandels am Friedensplatz und in der Weinstraße. Die Möglichkeit ein E-Bike aufzuladen, besteht am Friedensplatz, in der Kempener Straße, der Weinstraße und am Pulverturm. Hierbei handelt es sich um Angebote der ortsansässigen Gewerbetreibenden.

Wachtendonk ist in das **Radroutennetz NRW** eingebunden (siehe **Bild 5**). Die Wegweisungsschilder sind im Ortskern präsent. Durch den Ortskern verläuft ein Abschnitt der Niederrheinroute, welche die Landschaft des gesamten Niederrheins netzartig überspannt. Auch die Radwanderoute 3 und der Rundkurs 5 des Kreis' Kleve durchfahren Wachtendonk. An sonnigen Tagen ist das Aufkommen an touristischen Radfahrern im Ortskern deutlich wahrnehmbar. Die Radtouristen nutzen gerne die gastronomischen Angebote und führen dabei ihr Fahrrad mit sich beziehungsweise parken dieses nahe ihres jeweiligen (gastronomischen) Aufenthaltsortes.

Das **Angebot** an nutzbaren Wegen und die Befahrbarkeit der historischen Altstadt sind attraktiv für den Fahrradverkehr. Das Angebot an Abstellanlagen entspricht nicht dem aktuellen Standard. Vorderradhalter bieten wenig Möglichkeit das Fahrrad anzuschließen oder es vor dem Umkippen zu bewahren. Ein Angebot an öffentlichen Elektroladesäulen ist wünschenswert.



2.5 Ruhender Verkehr

Das Angebot an öffentlichem Parkraum wurde im gesamten Untersuchungsgebiet durch Begehung erhoben. In **Bild 6** wird dieses differenziert nach der Bewirtschaftungsform dargestellt. Im Untersuchungsgebiet gibt es **532 Parkstände**. Davon:

- **289** im Außenring (außerhalb des Stadtgrabens)
- **244** im historischen Ortskern (innerhalb des Stadtgrabens)

Im historischen Ortskern ist eine **Halteverbotszone** ausgewiesen. Diese umfasst Weinstraße und Feldstraße sowie jeweils einen Abschnitt von Mühlen- und Neustraße. Innerhalb der Halteverbotszone sind sowohl das Rathaus, ein Bäcker, Gastronomie, als auch kleinere Einzelhandelseinrichtungen ansässig. Die Begrenzung der Parkdauer soll Langzeitparken verhindern und es so Besuchern und Kunden ermöglichen einen freien Parkstand nahe ihres Zieles zu finden. Auf den 44 bewirtschafteten Parkständen ist das Parken nur auf den gekennzeichneten Flächen mit **Parkscheibe** für maximal 90 Minuten zugelassen.

Parken findet in Wachtendonk überwiegend auffällig im **Straßenraum** statt. Besonders in Mühlenstraße, Neustraße und Weinstraße steht der ruhende Verkehr im strengen Kontrast zu dem historischen Straßenräumen (siehe auch die **Bilder** auf den Seiten 4 und 11). Hier wird auch auf nicht ausgewiesen Parkraum zum Beispiel vor privaten Einfahrten geparkt.

Außerhalb des Stadtgrabens sind ringförmig um den historischen Ortskern mehrere größere **Parkplätze** angeordnet. Diese sind entweder von der umgebenden Straße Achter de Stadt (Parkplätze Bruchtor, Kindergarten, Wohnpark...) oder direkt aus dem Ortskern (Parkplätze Mühlenstraße und Schwarzer Adler) anfahrbar. Weitere Kapazitäten bieten die Parkplätze auf dem Laerheider Weg, dem Sebastianusweg und der Moorenstraße. Im Tagesverlauf weitgehend ungenutzt ist der größte Parkplatz Wachtendonks. Er ist dem Sportpark Laerheide zugeordnet.





Stadtrundgang

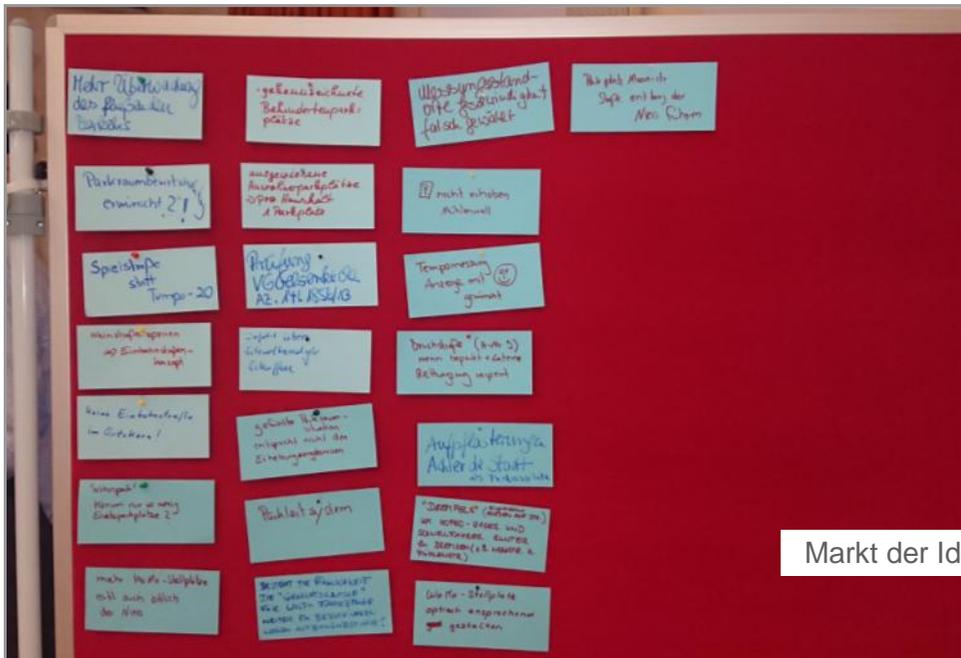
2.6 Bürgerbeteiligung

Die Stadt ist für ihre Bewohner da. Schon früh im Verlauf der Bearbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes wurden die Bewohner in die Bearbeitung einbezogen. Über eine Postkartenaktion wurden Positives, Negatives und Verbesserungswürdiges abgefragt. Persönlich bestand für die Bürger die Möglichkeit sich aktiv an den Planungen zu beteiligen bei einem Stadtrundgang, dem anschließenden Markt der Ideen sowie an einem Infostand auf dem Ostermarkt (Impressionen zeigen die **Bilder** links).

Besonders von dem Thema Verkehr fühlt sich jeder persönlich betroffen. Entsprechend emotional wurde es diskutiert. Die vorgebrachten Ideen und Wünsche bildeten keinen Konsens und waren teilweise unvereinbar.

Bürgermeinungen

- zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten im Ortskern
- Lärmbelastung durch motorisierten Verkehr (Mopeds)
- nur Anwohnerverkehr gewünscht
- Verkehrsberuhigter Bereich (Spielstraße) gewünscht
- Tempo-20 gewünscht
- der Parkraum wird als 'immer voll' wahrgenommen
- Parkleitsystem optimieren
- mehr Belebung des Ortskern (Besonders der Weinstraße) durch Außen- gastronomie
- Pro und Contra für ein Einbahnstraßenkonzept
- Lkw verfahren sich gefühlt regelmäßig im Ortskern
- Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen ('Drempel') werden gewünscht
- Gehwege zu schmal für Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen, Ausweichen auf die Fahrbahn notwendig
- Sperrung der Weinstraße
- Einbahnstraßenkonzept für weniger Verkehr
- in der historischen Innenstadt nur Be- und Entladen, Parken außerhalb
- Anwohnerparkstände (nur 1 Parkstand pro Haushalt)
- und weitere Anregungen...



Markt der Ideen



Bild 7: Plasterung und Seitenraum

2.7 Stärken und Schwächen

Der Ortskern von Wachtendonk ist historisch gewachsen und muss sich heute den Anforderungen einer modernen, mobilen Gesellschaft stellen. Die Stärken des Orts (-bildes) sind hier gleichzeitig auch Schwächen in der Funktionalität.

Tempo-20-Zone: Um den Ortskern für Kunden und Besucher attraktiv zu erhalten wurden im Umfeld der Weinstraße Kurzzeitparkstände (Parkscheibe) ausgewiesen. Besonders der verbliebene Einzelhandel soll von diesem Parkraumangebot profitieren. Rechtlich ist eine Parkraumbewirtschaftung in einem verkehrsberuhigten Bereich nicht möglich. So wurde die zuvor bestehende Verkehrsregelung in eine Tempo-20-Zone umgewandelt. Der gemeinsame Verkehrsraum und die Gleichberechtigung von rollendem und gehendem Verkehr wick dem Separationsprinzip, bei dem der Fußgängerverkehr im Seitenraum stattfinden muss.

Pflaster: Das Natursteinpflaster unterstützt authentisch das historische Erscheinungsbild des Ortes. Die Attraktivität und die Lebensqualität steigt.

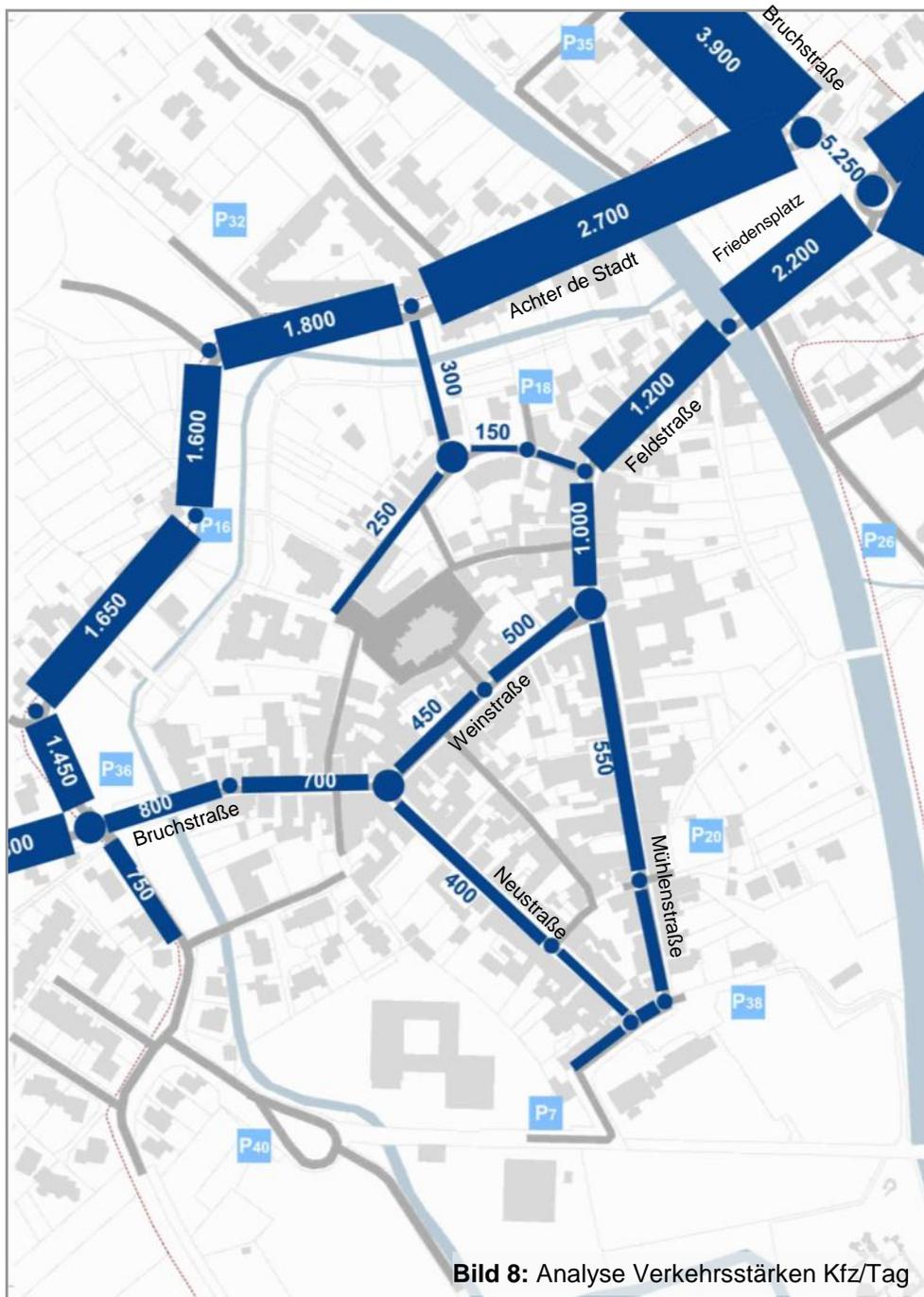
Gleichzeitig ist das Pflaster uneben, so dass die Lärmemission durch Abrollgeräusche des Kfz-Verkehrs erhöht ist und als störend empfunden wird. Auch die Plasterung im Seitenbereich ist besonders für mobilitätseingeschränkte Personen schwierig zu begehen und zu berollen (**Bild 7**).

Historischer Straßenraum: Die geschlossene Siedlung des 17. und 18. Jahrhunderts ist in Wachtendonk noch vollständig vorhanden. Als der Ortskern entstanden ist, war die Notwendigkeit Räume für Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr anzubieten nicht gegeben. Heute findet im Straßenraum gleichzeitig der fahrende, ruhende und gehende Verkehr statt. Gleichzeitig wird mehr Aufenthaltsqualität (Außengastronomie...) gewünscht. Dieses beinhaltet Interessenkonflikte. Auch ist besonders der Umfang des ruhenden Verkehrs mit dem historischen Ortsbild nur schwer vereinbar.

Historische Gebäude: Die überwiegend unter Denkmalschutz stehenden Gebäude entwickeln den Charme Wachtendonks, gleichzeitig sind sie schwer zeitgemäß zu nutzen mit der Folge sichtbarer Leerstände. Die Bürgerinnen und Bürger bemängeln teilweise die Erreichbarkeit mit dem Kfz.

Parken: Parken ist im Ortskern von Wachtendonk kostenfrei und überwiegend unbewirtschaftet. Freier Parkraum ist, auch zu Zeiten erhöhter Nachfrage, ausreichend vorhanden. Der ruhende Verkehr im Ortskern beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität. Sondernutzungen wie zum Beispiel Ruhezonen und Außengastronomie sind beeinträchtigt. Auch der fahrende und auch schiebende Radverkehr, so auch Radtourismus ist von der Einengung der Straßenbreite durch abgestellte Fahrzeuge negativ beeinflusst. Kfz-Begegnungen sind nur durch Ausweichen in 'Lücken' möglich.

Grundschule: Die Michaelschule in der Moorenstraße liegt zentrumsnah. Der Hol- und Bringverkehr direkt vor der Grundschule beeinträchtigt sowohl den fahrenden Verkehr, als auch die Sicherheit der Schulkinder. Dieses betrifft die zu Fuß gehenden wie auch die motorisiert gebrachten und abgeholt Schulkinder. Möglichkeiten einer Hol- und Bringzone und einhergehend eine Entlastung des Schulumfeldes sind zu prüfen. Optional hierfür sind die Standorte der Feuerwehr und des Edeka-Marktes auf der Kemperner Straße sowie der, in passender Entfernung von 350m gelegene, Parkplatz Sebastianusweg, sind zu prüfen.



2.8 Kfz-Verkehrsstärken

Zur Ermittlung der wochentäglichen Kfz-Verkehrsstärken wurden in der Innenstadt von Wachtendonk Verkehrszählungen an folgenden Knotenpunkten durchgeführt:

- Bergstraße - Friedensplatz (Videotechnik)
- Kempener Straße - Friedensplatz (Videotechnik)
- Feldstraße - Weinstraße - Mühlenstraße
- Weinstraße - Neustraße - Bruchstraße
- Achter der Stadt - Bruchstraße - Laerheider Weg - Wankumer Straße
- Wall - Jungfernsteg

Die Zählungen fanden an einem **typischen Wochentag**, am Dienstag, den 19. Juni 2018 in der Zeit von 15:00 - 18:00 Uhr statt. Zusätzlich zu diesen erhobenen Daten wurden noch die Verkehrsdaten des Seitenradargerätes der Gemeinde Wachtendonk ausgewertet. Es erfolgte eine Hochrechnung auf den Kfz-Tagesverkehr [Kfz/Tag]. **Bild 8** stellt die ermittelten Verkehrsmengen dar.

Die höchste Belastung findet sich im **umgebenden Straßennetz**. Den zentralen Abschnitt der **Bergstraße** im Bereich des kleinen Busbahnhofes am Friedensplatz befahren 5.250 Kfz/Tag. Diese Belastung enthält auch die dort verkehrenden Linienbusse.

Die Straße **Achter de Stadt** verläuft im Nordwesten des historischen Ortskerns. Im Bereich der Niersbrücke befahren bis zu 2.700 Kfz/Tag diesen Außenring.

Der **historische Ortskern** wird über drei Zufahrtsstraßen erschlossen. Die meisten Fahrzeuge nutzen die Feldstraße mit 1.200 Kfz/Tag. Die Bruchstraße befahren 800 Kfz/Tag. Eine untergeordnete Funktion hat der Jungfernsteg mit 300 Kfz/Tag.

Der innere Ring aus **Weinstraße**, Mühlenstraße und Neustraße wird von 400 bis 550 Kfz/Tag befahren. Die Weinstraße bildet den Mittelpunkt des Ortskerns und liegt den Bewohnern besonders am Herzen. Hier wird mehr lebendige Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Funktionalität gewünscht.

Im Ortskern überwiegt die Wohnnutzung. Vereinzelt findet, besonders in



Straßenraum Kirchstraße

der Weinstraße, Einzelhandel und Gastronomie statt. Lokal gibt es größere **Verkehrserzeuger**, wie das Rathaus in der Weinstraße, das Familienzentrum mit Kindergarten auf der Straße Wall, die Jugendhilfeeinrichtung in der Mühlenstraße und die gewerblichen Nachnutzungen in der alten Seidenweberei 'Am Pulverturm'.

Die Verkehrserzeugung der **Bewohner** beschreibt:

- circa 700 Einwohner
- circa 400 zugelassene Pkw
- rund **1.100 bis 1.200 Kfz-Fahrten** je Tag

Neben den Bewohnern wird Verkehr erzeugt durch:

- Kunden, Besucher
- Beschäftigte
- Lieferdienste (Pakete, Anlieferungen, Pizza...)

So befahren wochentäglich **2.300 Kfz** die Straßen des Ortskerns. Insgesamt sind die Verkehrsstärken gering und auch im historischen Ortskern als **verträglich** zu bezeichnen.

Dennoch empfinden die Bürgerinnen und Bürger den Kfz-Verkehr als:

- zu viel
- zu laut
- zu schnell
- zu unsicher.

Beobachtungen und Geschwindigkeitsmessungen können diese Empfindungen nicht stützen. Das Geschwindigkeitsniveau liegt im üblichen Bereich. Die zulässigen 20km/h werden nur geringfügig überschritten. Es sind keine Unfälle oder gefährliche Situationen bekannt.

Die **Sicherheitsbeeinträchtigung** ist **subjektiv**, da der enge Straßenraum und die Geräuschemission durch den Fahrbahnbelag, die Geschwindigkeit höher erscheinen lassen und gleichzeitig die schmalen Seitenräume eine temporäre Mitbenutzung der Fahrgasse durch den Fußgängerverkehr notwendig machen

Die detaillierten Ergebnisse der Erhebungen befinden sich im **Anhang**.



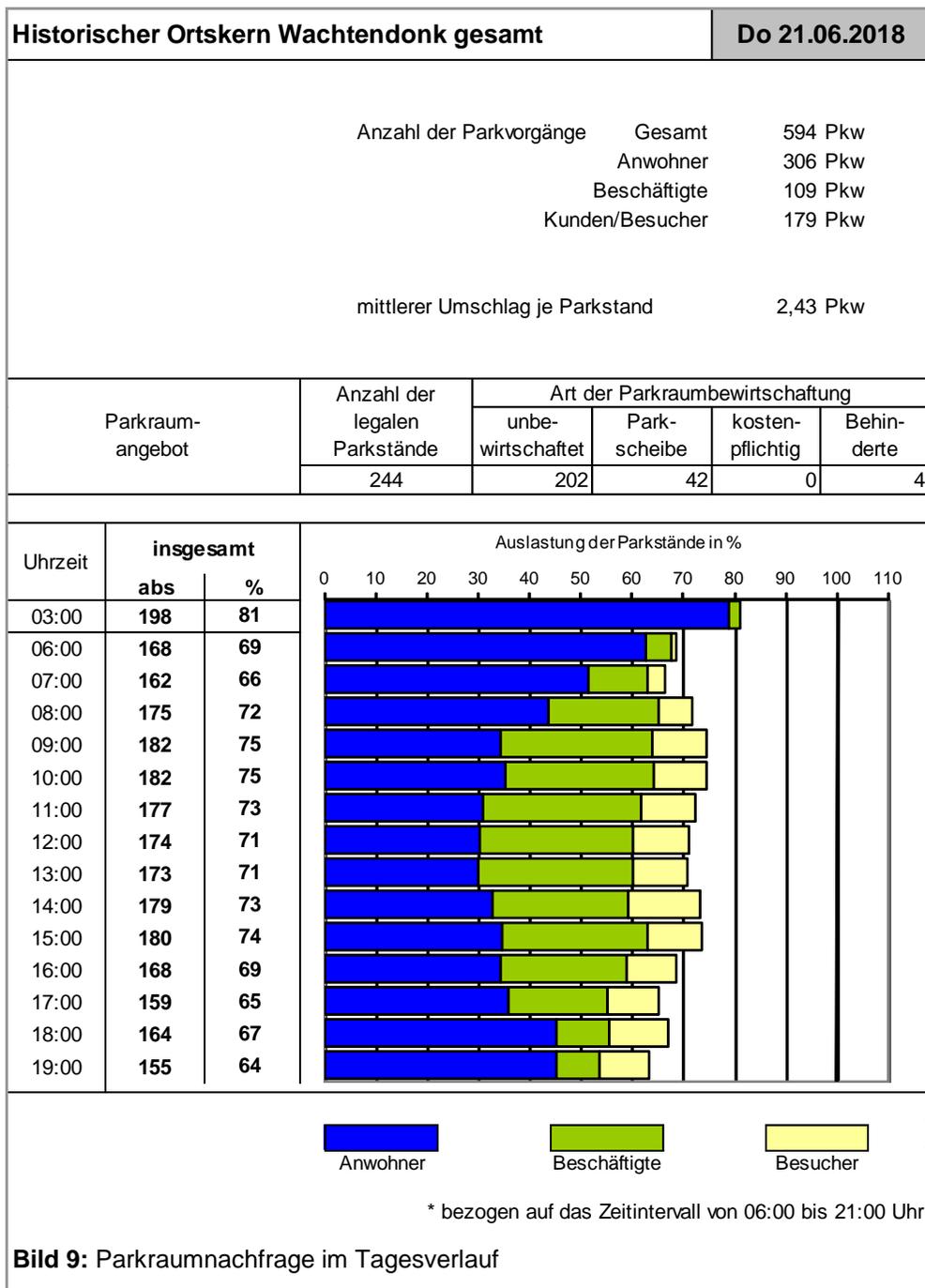


Bild 9: Parkraumnachfrage im Tagesverlauf

2.9 Parkraumerhebungen

Der angebotene Parkraum wird von den Bürgerinnen und Bürgern als 'immer voll' empfunden.

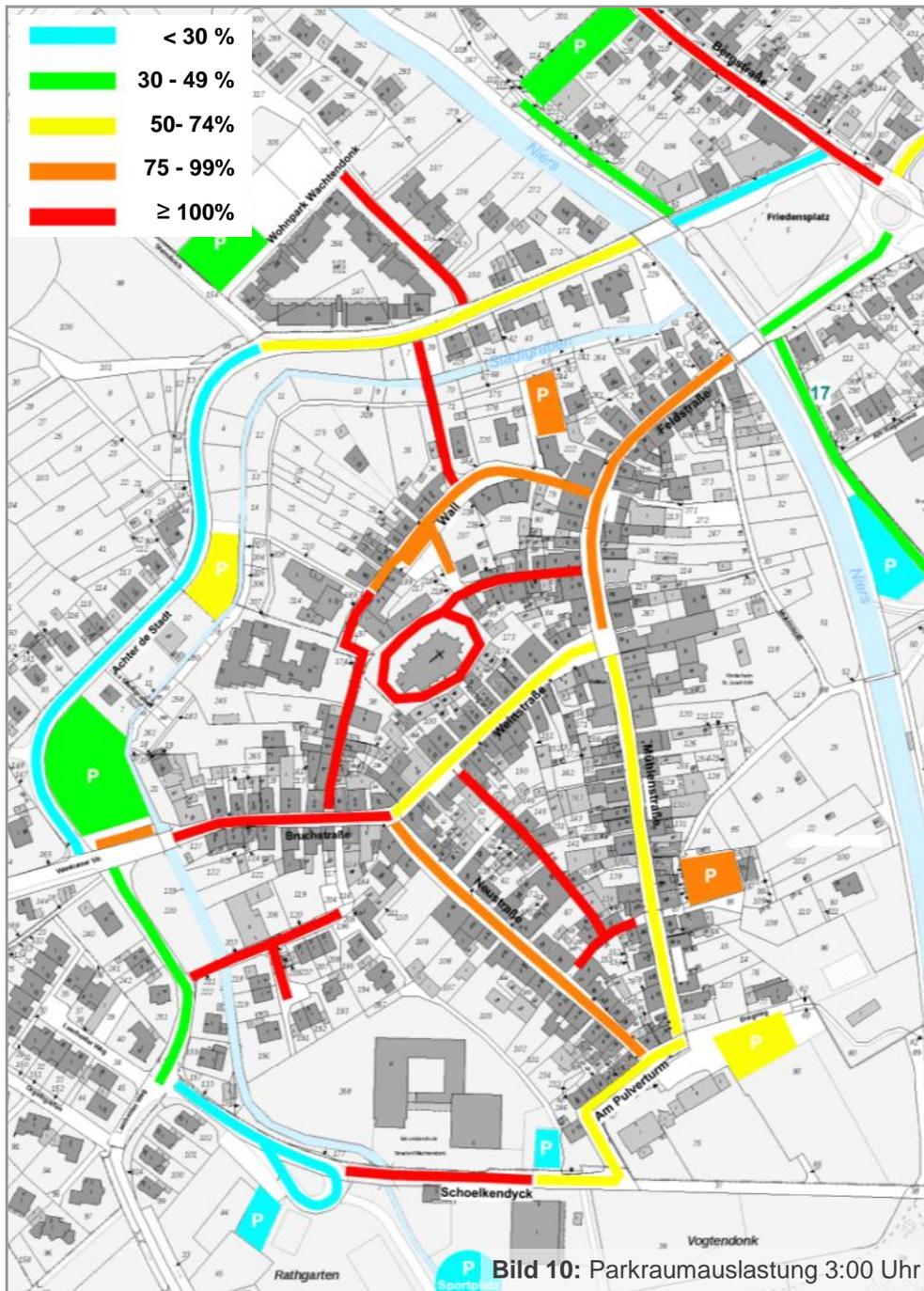
Um die vorhandene **Parkraumauslastung** im öffentlichen Raum im Tagesverlauf an einem Werktag abzubilden, wurde am Donnerstag dem 21.06.2018 eine Parkraumerhebung durchgeführt. Stündlich wurden zwischen 6 und 20 Uhr Begehungen durchgeführt, bei denen die Kennzeichen der parkenden Kfz erfasst wurden. Neben der Auslastung des Parkraums und der Parkdauer lassen die Verhaltensweisen (Ankunfts-, Abfahrtszeiten sowie Parkdauer) Rückschlüsse auf die folgenden Nutzergruppen zu:

- Bewohner
- Beschäftigte
- Kunden und Besucher

In der Nacht fand die Erhebung der Parkraumnachfrage zwischen 2 und 4 Uhr statt, um in dieser Zeit das **maximale Bewohnerparkbedürfnis** festzustellen. **Bild 9** zeigt grafisch die Parkraumnachfrage in Tagesverlauf. Betrachtet wird der historische Ortskern innerhalb des Stadtgrabens.

Im Nachtzeitraum werden 198 Parkstände durch Bewohnerfahrzeuge belegt. Somit entspricht die absolute Auslastung von 81% der maximalen Parkraumnachfrage der Bewohner. Es beinhaltet nicht die auf privaten Grund (Garagen, Innenhöfe) geparkten Fahrzeuge. In den Morgenstunden lässt die Bewohner-Parkraumnachfrage leicht nach. Gleichzeitig steigt die Nachfrage von Beschäftigtenparkern. Im Tagesverlauf fragen dann vermehrt Kunden und Besucher den Parkraum nach. Die Auslastung übersteigt während des gesamten Tages nicht den durchschnittlichen Wert von 75%. Dieses bedeutet, dass zu jeder Zeit noch ein Viertel der angebotenen Parkstände unbelegt ist. Die höchste Auslastung wurde am Vormittag zwischen 9 und 11 Uhr mit durchschnittlich 75% erfasst. Somit waren maximal 182 der vorhandenen 244 Parkstände belegt. Diese Aussagen beziehen sich auf den gesamten Bereich des historischen Ortskerns. Örtlich weicht in einzelnen Straßenzügen die Auslastung davon ab.

Die räumliche Nachfrage in der Nacht um 3 Uhr zeigt **Bild 10** auf Seite 13. Es ist zu erkennen, dass die Auslastung im Kernbereich (Mühlenstraße,



Neustraße) höher ist, als in den Randbereichen (Achter der Stadt, Laerhei-der Weg) und auf den größeren Parkplätzen (Bruchtor, Mühlenstraße Süd). Besonders in Abschnitten in denen das Angebot an Parkraum gering ist (Endepoel, Kirchplatz) ergibt sich durch nur wenig geparkte Fahrzeuge eine hohe Auslastung.

Bild 11 auf der folgenden Seite zeigt die Nachfrage am Vormittag um 11 Uhr. Erfahrungsgemäß ist dies die Zeit der höchsten Nachfrage, da sich zu diesem Zeitpunkt die Nachfrage mehrerer Gruppen (Bewohner, Beschäftigte, Besucher) überlagert. Im Vergleich mit der nächtlichen Nachfrage ist zu erkennen, dass der Parkraum im gesamten Ortskern weniger nachgefragt wird. **Bild 12** (auf Seite 15) zeigt die Nachfrage um 17 Uhr. Die Parkraumnachfrage hat leicht nachgelassen. Beschäftigte verlassen nun den Ortskern.

Jeder Straßenraum hat eine eigene Charakteristik der Parkraumnachfrage:

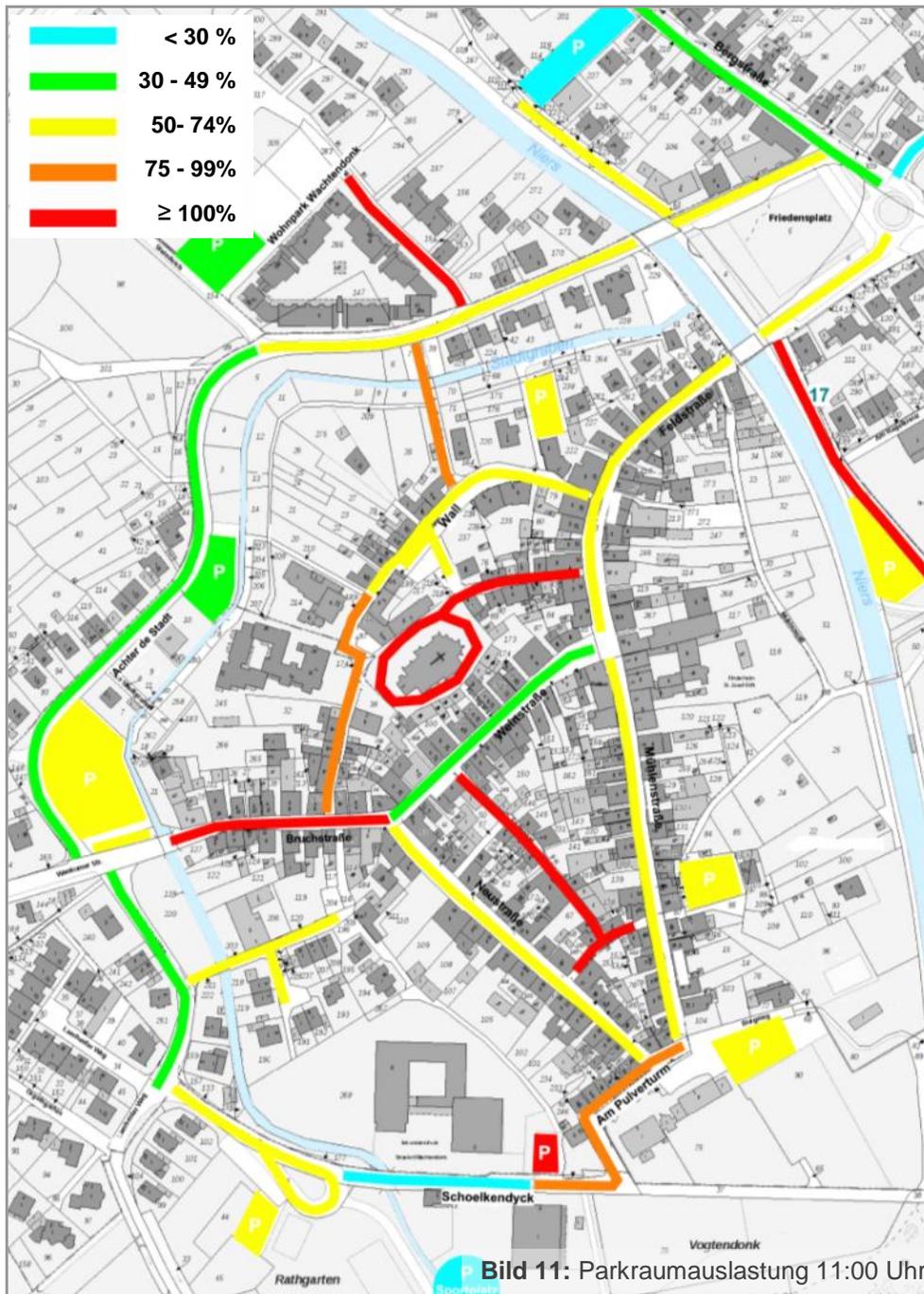
Jungfernsteg: Der Jungfernsteg bildet die nördliche Zufahrt zum historischen Ortskern. Angrenzend an die Straße Achter de Stadt besteht hier ein Parkraumangebot von 12 Parkständen. In der Nacht, wie auch in den Nachmittagsstunden sind die Parkstände belegt. Vormittags sind 8-10 Parkstände belegt. Auffällig hier ist die verstärkte Nutzung durch Beschäftigte, in diesem Fall durch die Caritas.

Wall: Auf dem Wall werden 37 unbewirtschaftete Parkstände in zentraler Lage angeboten, von denen in der Nacht über 80% durch Anwohner nachgefragt werden. Im Tagesverlauf sinkt die Auslastung merklich ab. Es sind jederzeit bis mindestens 10 Parkstände unbesetzt.

Der Parkplatz **Schwarzer Adler** wird vom Wall erschlossen. Von seinen 18 Parkständen sind am Tag maximal 13 belegt. Es parken hier überwiegend Bewohner.

Kirchplatz: Der Kirchplatz stellt sich sowohl in der Nacht, als auch im gesamten Tagesverlauf als überbelegt dar. Nur ein parkscheibenpflichtiger Parkstand wird angeboten, in der Nacht sind dort allerdings 7 Fahrzeuge geparkt. Im Tagesverlauf sind es durchschnittlich 3 Fahrzeuge.

Feldstraße: In der Feldstraße findet das Parken auf 8 Parkständen bewirtschaftet statt. In der Nacht werden davon 7 Parkstände nachgefragt. Im



Tagesverlauf sind durchschnittlich 4 Parkstände belegt, so dass im Schnitt 3 freie Parkstände zur Belegung stehen.

Weinstraße: In der Weinstraße sind 14 parkscheibengeregelte Parkstände angeordnet. Nachts sind davon 9 durch Anwohnerfahrzeuge belegt. Im Verlauf des Tages ist in der Regel nur die Hälfte der Parkstände belegt. Die maximal erhobene Belegung waren 8 geparkte Fahrzeuge.

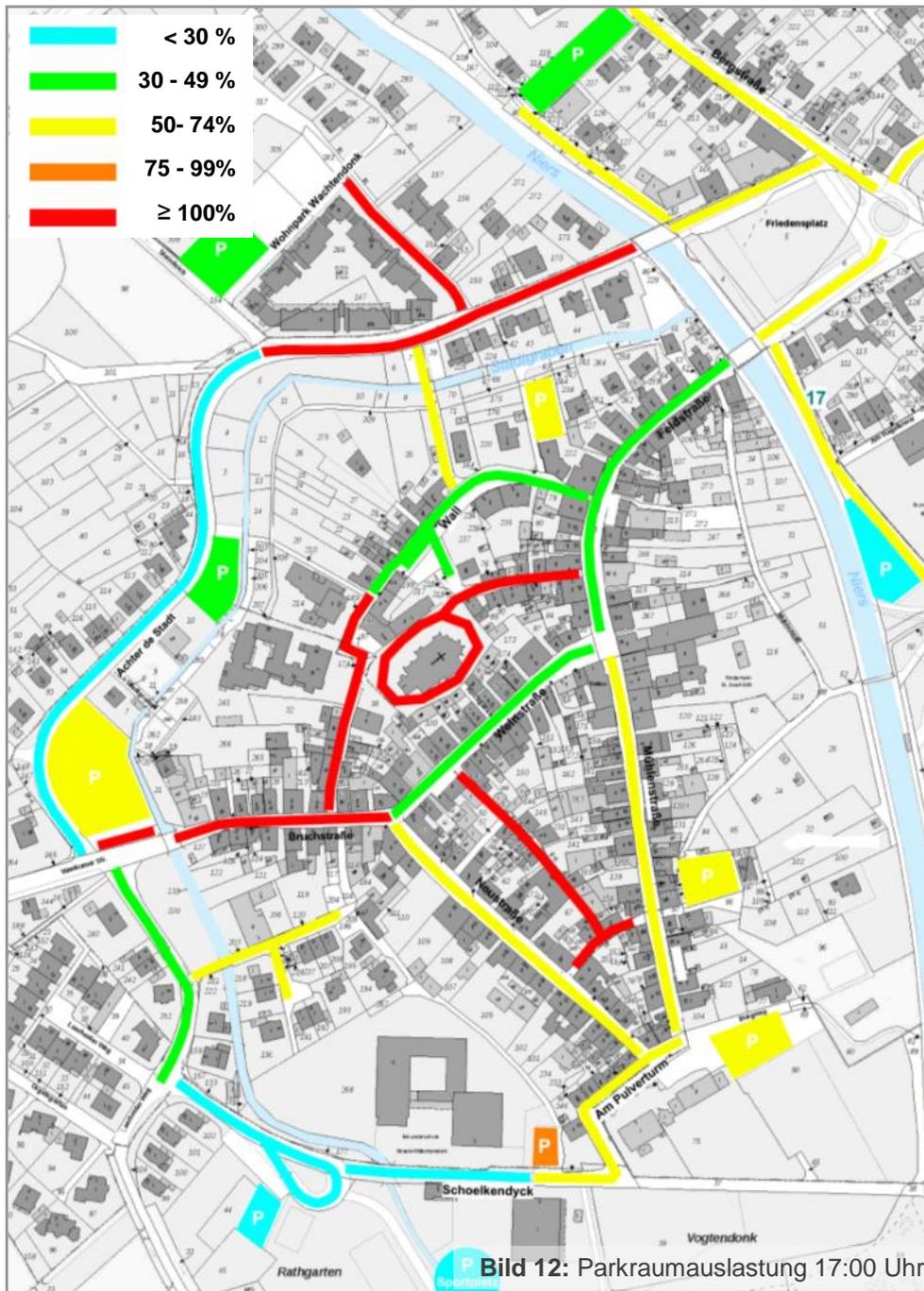
Mühlenstraße: Mühlenstraße und Neustraße bilden zusammen mit der Weinstraße einen Ring im historischen Ortskern. In der Mühlenstraße sind nur einseitig Parkstände ausgewiesen. Angrenzend an die Weinstraße sind 4 Parkstände mit Parkscheibe bewirtschaftet. Die weiteren 20 sind unbewirtschaftet. Auch beide, von der Mühlenstraße erschlossenen, **Parkplätze** sind im Tagesverlauf nie vollkommen belegt. Die höchste Belegung hat der Parkplatz Nord mit 15 von 20 angebotenen Parkständen. Der Parkplatz Süd hat am Nachmittag mit 31 von 38 Parkständen seine höchste Belegung.

Neustraße: Im Gegensatz zur Mühlenstraße ist die Neustraße beidseitig beparkt. Angrenzend an die Weinstraße sind 8 Parkstände mit Parkscheibe bewirtschaftet. Nach der nächtlichen Auslastung von 97% sind im Tagesverlauf maximal 79% belegt, so dass in der Regel 7 freie Parkstände zu finden sind.

Bruchstraße: Das Parkraumangebot in der Bruchstraße ist mit 2 parkscheibengeregelten Parkständen gering, wodurch der Charakter der historischen Straße gut zur Geltung kommt. Nachts sind beide Parkstände belegt. Am Tag ist die Auslastung sehr unstat. Meist ist jedoch der Parkraum mit mehr als 2 Fahrzeugen beparkt.

Ab 19 Uhr steigt im Ortskern wieder die Parkraumnachfrage durch die Bewohner (**Bild 13** auf Seite 16).

Weniger nachgefragt wird der Parkraum außerhalb des historischen Ortskerns. Besonders die größeren Parkplätze bieten im Tagesverlauf noch eine große Anzahl an freien Parkständen. Außerhalb ist relativ, in einem Umkreis um das Rathaus von weniger als 350m, sind alle Parkplätze zu erreichen. Das entspricht einer Gehzeit von gut 4 bis 5 Minuten. Die Straße



Achter de Stadt hat eine bedeutende Rolle bei der Erschließung der Parkplätze, sowie der historischen Altstadt.

Achter de Stadt: Die 7 straßenbegleitenden Parkstände im Abschnitt zwischen der Niersbrücke und Steindeich sind teilweise komplett belegt. Der südlicher Abschnitt zwischen Steindeich und Bruckstraße hat ein Angebot von 16 straßenbegleitenden Parkständen. Von diesen sind im Tagesverlauf maximal 6 Parkstände belegt.

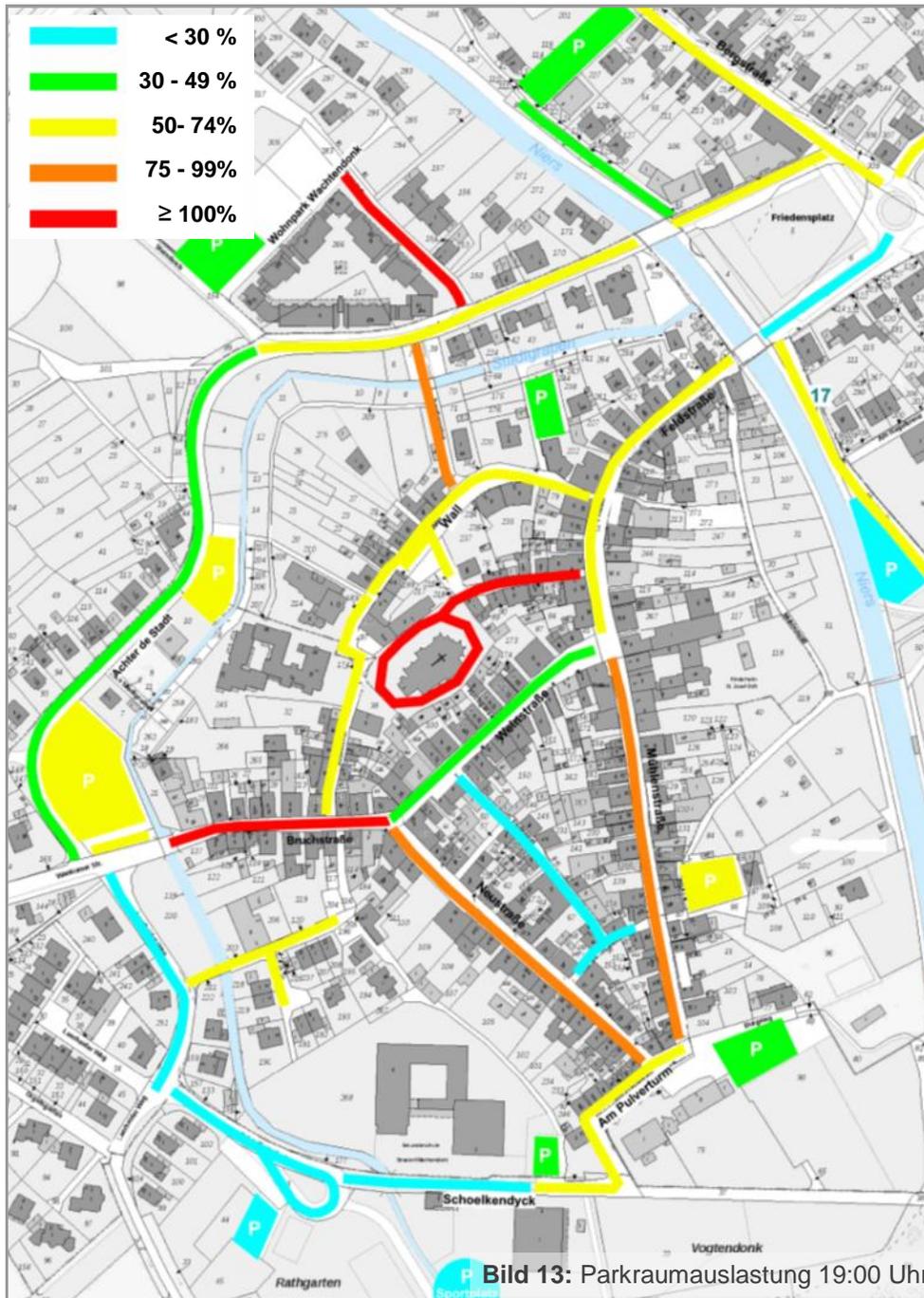
Friedensplatz: Der Friedensplatz ist direkt am Niersufer, außerhalb des historischen Ortskernes gelegen und hat doch er eine zentrale Funktion. Die hohe Aufenthaltsqualität, die einfache Anfahrbarkeit, die Nutzung für Veranstaltungen und auch die anliegenden Nutzungen erklären die Attraktivität des angebotenen Parkraumes. Auf der Nordseite werden 17 unbewirtschaftete Parkstände angeboten, von denen am Tag bis zu 14 gleichzeitig belegt sind. Die nächtliche Nachfrage ist mit 4 belegten Parkständen eher gering. Auf der Südseite sind 30 unbewirtschaftete und 2 parkscheibenge-regelte Parkstände. Am Mittag zur Zeit der maximalen Nachfrage sind davon 24 Parkstände belegt.

Parkplatz Sebastianusweg: Der Parkplatz am Friedhof Sebastianusweg ist der zum Ortskern entfernt liegende. Seine Kapazität von 35 Parkständen wird im Schnitt nur von 13 Fahrzeugen nachgefragt. Fußläufig ist das Rathaus in 380m zu erreichen.

Parkplatz Wohnpark Wachtendonk: Ähnlich gering ist die Nachfrage auf dem Parkplatz des Wohnparks. Der Parkplatz ist, hinter dem Wohnblock liegend, nicht direkt einsehbar. Am Nachmittag zur Zeit der höchsten Nachfrage sind nur 13 der 32 Parkstände belegt.

Parkplatz Kindergarten: Direkt an der Straße Achter de Stadt liegt dieser Parkplatz. Über einen Fußweg ist die Straße Wall direkt zu erreichen. Auch dieser Parkplatz ist an einem Wochentag mit maximal 9 von 16 Parkständen nicht vollständig belegt.

Der **Parkplatz Bruchtor** hat 36 Parkständen die größte Kapazität. Hier sind im Mittel 20 Parkstände belegt. Direkt angrenzend sind auf der Bruchstraße noch weitere 9 Parkstände, die sich einer großen Beliebtheit erfreuen. Diese Senkrechtparkstände sind teilweise bis zu 100% belegt.



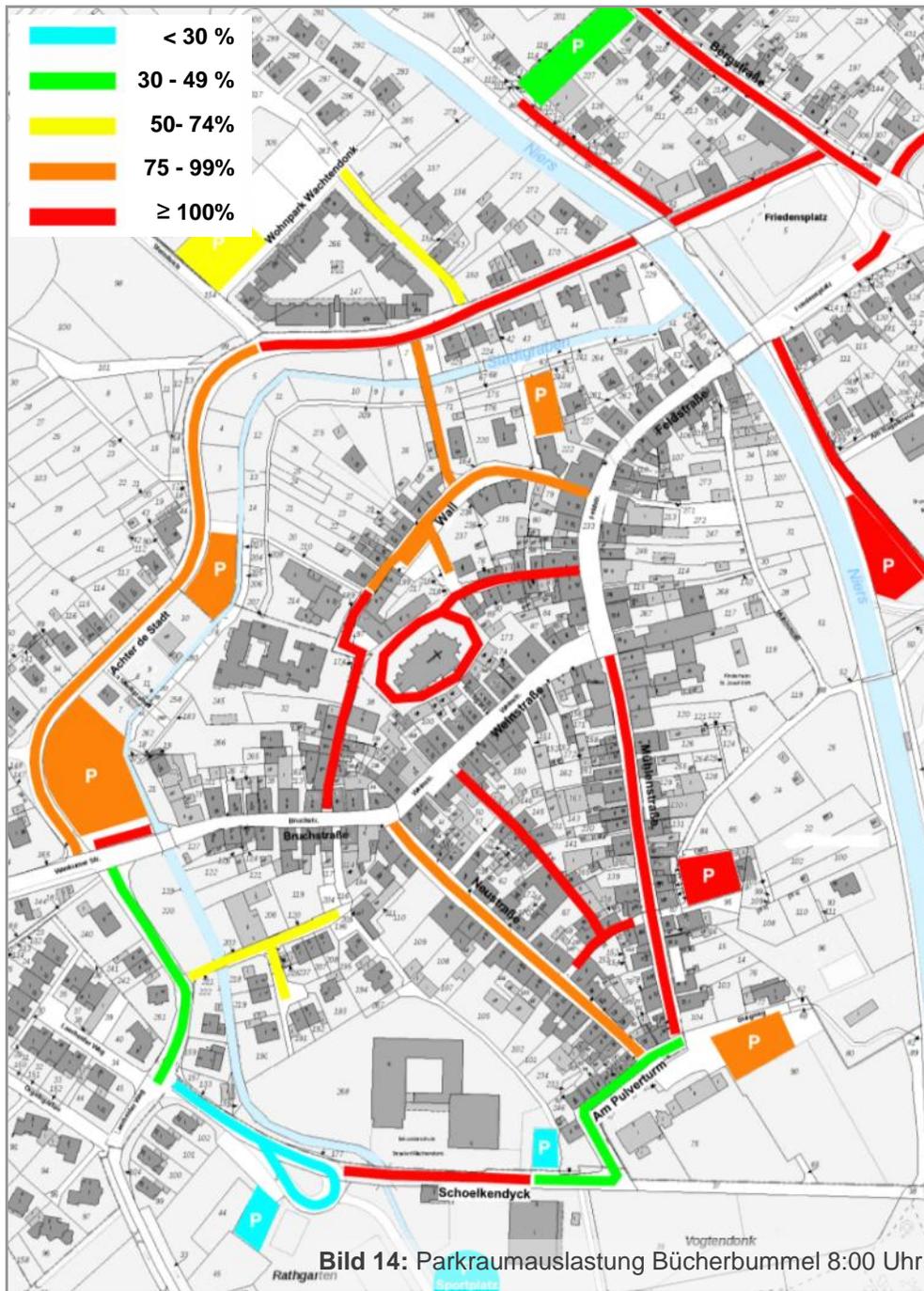
Parkplatz Moorenstraße: Der Parkplatz Moorenstraße liegt östlich der Niers. Maximal 18 der 26 Parkstände sind im Tagesverlauf belegt. Beiparkt wird der Parkplatz überwiegend von Beschäftigten und Besuchern bzw. Beschäftigten mit einer Parkdauer von weniger als 4 Stunden. Die anliegende Michaelschule legt eine Nutzung durch die Lehrkräfte nah. **Tabelle 2** stellt die beschriebenen Belegungen gegenüber.

Bereich und Parkraumangebot	Bewirtschaftung	Auslastung wochentags [%]								
		3.00	07:00	09:00	11:00	13:00	15:00	17:00	19:00	
Achter de Stadt (Nord)	7	frei	57	71	71	71	86	71	100	71
Achter de Stadt (Süd)	16	frei	25	13	19	31	25	6	25	31
Bruchstraße	2	Haltverbotszone	100	200	100	150	50	50	150	100
Bruchstraße West	9	frei	89	78	100	78	89	89	100	67
Feldstraße	8	Haltverbotszone	100	71	57	57	43	57	43	86
Friedensplatz Nord	17	frei	24	24	88	76	53	76	76	65
Friedensplatz Süd	32	frei	47	31	66	75	59	66	56	59
Jungfernsteg	12	frei	100	67	83	75	100	100	75	92
Kirchplatz und Kirchstraße	1	Haltverbotszone	700	700	600	700	400	600	500	300
Mühlenstraße	24	frei/ Haltverbotszone	95	90	95	80	75	100	75	105
Neustraße	33	frei/ Haltverbotszone	97	67	70	79	67	73	76	88
Parkplatz Bruchtor	36	frei	39	44	56	50	44	50	72	64
Parkplatz Moorenstraße	26	frei	15	19	69	62	50	42	23	27
Parkplatz Kindergarten	16	frei	50	19	44	38	19	56	31	50
Parkplatz Mühlenstraße Nord	20	frei	85	70	75	75	75	70	65	60
Parkplatz Mühlenstraße Süd	38	frei	58	42	79	76	76	82	68	47
Parkplatz Schwarzer Adler	18	frei	83	67	72	67	50	61	50	44
Parkplatz Sebastianusweg	35	frei	34	23	31	26	23	26	34	31
Parkplatz Wohnpark Wachtendonk	32	frei	34	22	22	31	25	31	41	44
Sebastianusweg	9	frei	33	22	78	56	44	44	56	33
Wall	37	frei	84	57	73	57	76	68	46	51
Weinstraße	14	Haltverbotszone	64	50	57	36	57	43	43	43
Parkplatz Sportpark Laerheide	88	frei	0	0	0	0	6	9	9	24

Tabelle 2: Auslastung des Parkraums (Auszug)

Sportpark Laerheide: In einer Sonderlage befindet sich der Parkplatz des Sportparks Laerheide südlich der historischen Innenstadt. Er ist der Nutzung des Sportplatzes zugeordnet. In 750m ist fußläufig das Rathaus zu erreichen. Das entspricht einem Fußweg von 9 Minuten.

Seine Kapazität von 88 Parkständen wird kaum genutzt, die höchste Belegung von 21 Parkständen ist gegen Abend, zur Trainingszeit, erfasst worden. Ansonsten bleibt der Parkplatz ungenutzt.



Die detaillierten Ergebnisse der Erhebungen befinden sich im **Anhang**.

Die Ergebnisse der Parkraumerhebung stützen nicht die Wahrnehmung, dass der Parkraum immer vollständig belegt ist. Wird das Parkraumangebot innerhalb des historischen Ortskerns betrachtet, ist die maximale Belegung in der Nacht 81% und im Tagesverlauf 75%. Die Entfernungen innerhalb des betrachteten Bereichs erlauben es, das Zentrum des Ortskerns in gut 5 Minuten fußläufig zu erreichen.

Wachtendonker Bücherbummel

Am Wochenende und besonders an **Veranstaltungstagen**, wird der Parkraum in hohem Maß von Besuchern nachgefragt. Diese spezielle Situation wurde während des **Bücherbummels** am Sonntag den 8. Juni 2018 untersucht. Der Bücherbummel findet als Straßenveranstaltung jährlich in der Feldstraße, der Weinstraße, der Bruchstraße und auf der Südseite des Friedensplatzes statt. Alle genannten Straßenräume waren am Veranstaltungstag zwischen 6 und 18 Uhr für den Verkehr gesperrt. Der Bücherbummel begann um 11 Uhr.

Um die Parkraumnachfrage durch Besucher zu erfassen, wurde die Belegung der Straßenräume und der Parkplätze vor und während der Veranstaltung erhoben. Um 8, 11 und um 15 Uhr wurde der Parkraum jeweils komplett begangen. Um die Auswirkungen auch in die umliegenden Wohngebiete zu beurteilen, wurden dort Beobachtungen durchgeführt.

Durch die Veranstaltung kann der Parkraum in den betroffenen Straßenräumen nicht genutzt werden. Die Parkraumnachfrage verlagert sich entsprechend. **Bild 14** zeigt die Parkraumbelastung um 8:00 Uhr. Im Vergleich zu einem typischen Wochentag ist der Parkplatz Moorenstraße stark nachgefragt. Die angebotenen 26 Parkstände sind mit 27 Fahrzeugen belegt. Es hat eine Verlagerung der Parkraumnachfrage vom Friedensplatz in die Moorenstraße stattgefunden. Auch weitere Straßenräume (Achter de Stadt, Neustraße, und die Parkplätze Bruchtor, Kindergarten und Mühlenstraße) sind bereits untypisch zu über 75% belegt. Freie Kapazitäten sind weiterhin vorhanden. Besonders am Schoelkendsyck fand am Morgen noch keine Nachfrage statt. Auch der Parkplatz des Sportparks Laerheide war morgens unbelegt.

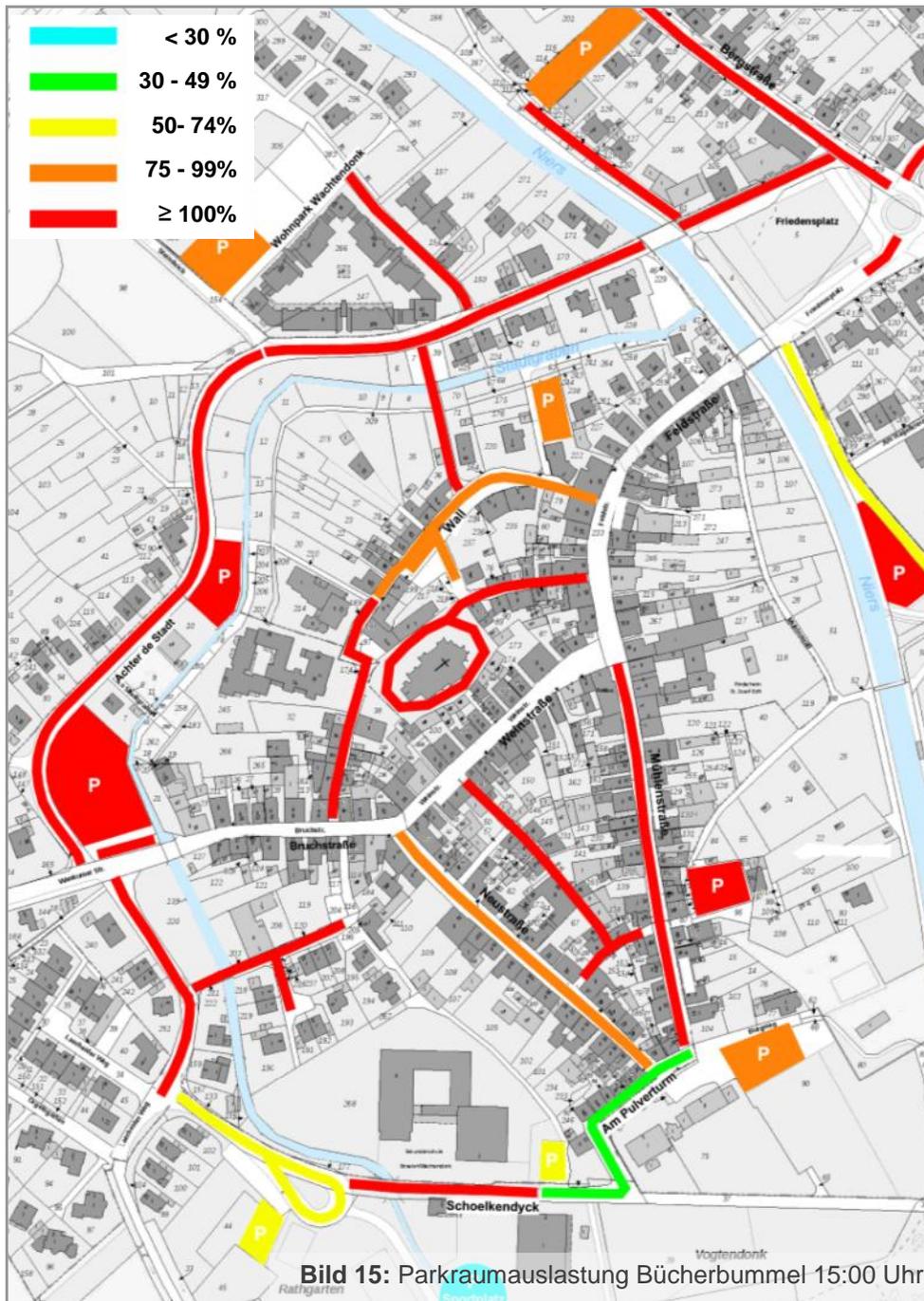


Bild 15 zeigt die höchste Nachfrage des Bücherbummels. Um 15 Uhr ist der Parkraum weitgehend belegt. Einzelne freie Parkstände finden sich auf dem Wall, dem Parkplatz Sebastianusweg und dem Parkplatz Schoelkendyck. Der Parkplatz des Sportparks ist weiterhin nicht nachgefragt.

Die **Beobachtungen** der **Parkraumnachfrage** im Umfeld haben gezeigt, dass eine erhöhte Nachfrage an den Ausfallstraßen Wankumer Straße, Bergstraße und Kempener Straße bestand. Auch der Parkplatz des Edeka-Marktes auf der Kempener Straße war hoch frequentiert. Wie auch die Nachfrage auf dem Kuhdyck, angrenzend an den Friedensplatz.

Nicht erhöht nachgefragt wurde der Parkraum in den angrenzenden Wohnstraßen Lärheider Weg und Orgelgarten und im Wohngebiet Schlecker Weg. Im Wohngebiet Dr.-Draeck-Straße hat die Nachfrage im Verlauf des Bücherbummels nicht zugenommen.

Auch an einem Veranstaltungstag mit hoher Parkraumnachfrage durch Besucher sind die Parkraumkapazitäten des Ortskerns von Wachtendonk nicht vollständig ausgelastet.

Die vollständigen Erhebungsergebnisse befinden sich im **Anhang**.



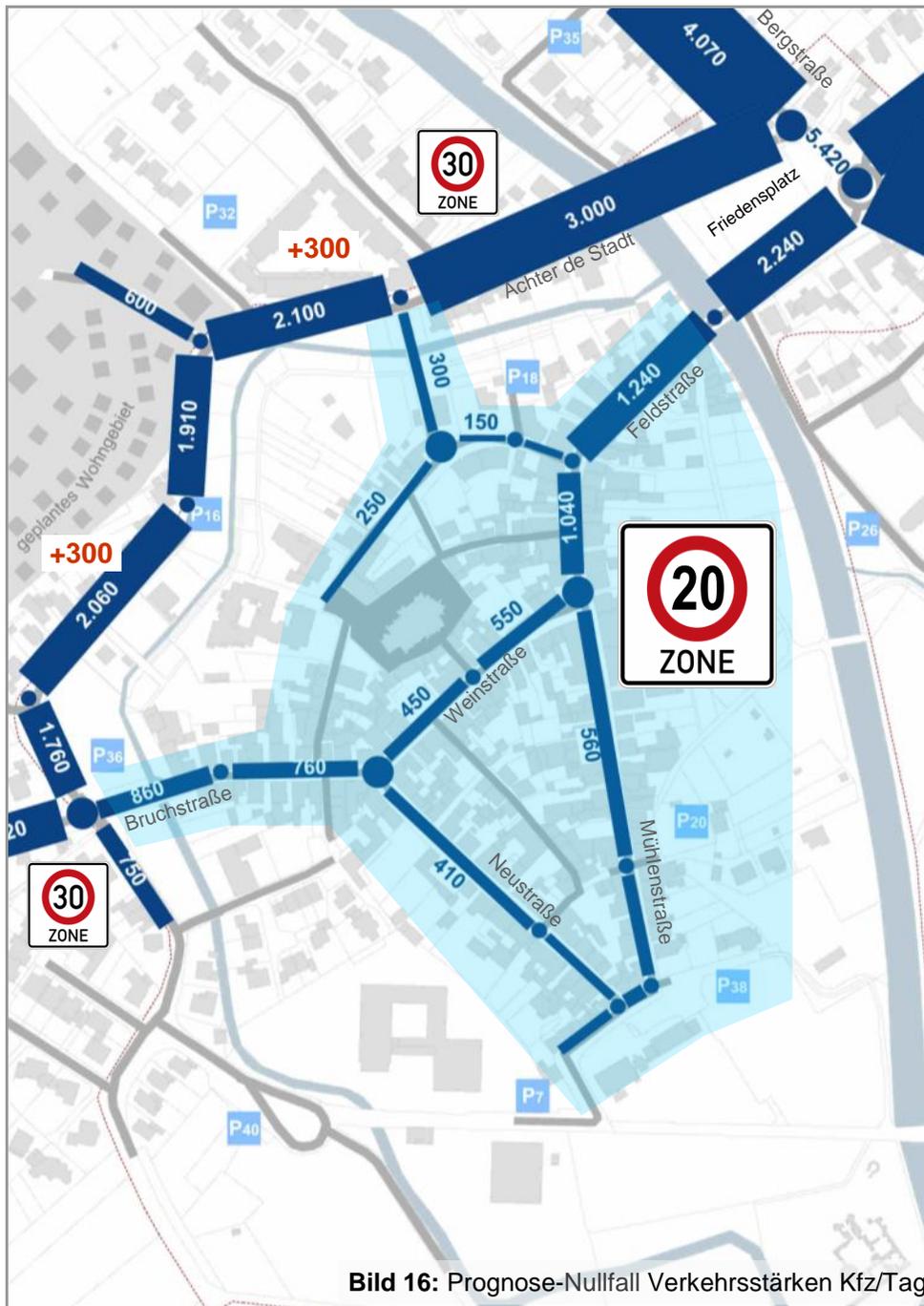


Bild 16: Prognose-Nullfall Verkehrsstärken Kfz/Tag

3 Verkehrsprognose

In den kommenden Jahren können sich aufgrund von städtebaulichen Projekten, neuer Bebauungen und Nutzungen, und einem veränderten Verkehrsverhalten die Verkehrsstärken im Ortskern von Wachtendonk verändern. Im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes sind verschiedene Möglichkeiten der Verkehrsführung zu untersuchen.

Handlungsbedarf wird von den Bürgerinnen und Bürgern bei der Verkehrsführung und der Straßenraumgestaltung gesehen. Aufgrund der vielen persönlichen Interessen sind die Vorschläge und Wünsche vielfältig. Gewünscht wird eine Reduzierung der Verkehrsstärken und eine Verkehrsregelung, die die Bedürfnisse der Bewohner besonders berücksichtigt.

3.1 Prognose-Nullfall

Der Prognose Nullfall beschreibt die zukünftige Verkehrssituation, in der heutigen Verkehrsführung. Beachtet wurde jedoch die Verkehrserzeugung des geplanten Wohngebietes Achter de Stadt mit ungefähr 100 Wohneinheiten. **Bild 16** zeigt die resultierenden Verkehrsstärken.

- Verkehrsführung im historischen Ortskern wie heute:
 - Tempo-20-Zone
 - Separationsprinzip:
Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bevorrechtigt
 - alle Straßen im Zwei-Richtungsverkehr
- Zusätzliche Verkehrserzeugung durch das
 - Wohngebiet Achter de Stadt
 - Verkehrserzeugung circa 600 Kfz/Fahrten bei circa 100 geplanten Wohneinheiten
- In der Folge: Leicht steigende Verkehrsmengen auf der Straße Achter de Stadt und dem äußeren Ring. Die Verkehrsmengen im Ortskern bleiben weitgehend unverändert.



Die Verkehrsstärken des Prognose-Nullfalls bilden die Grundlage für die im Folgenden vorgestellten Varianten.

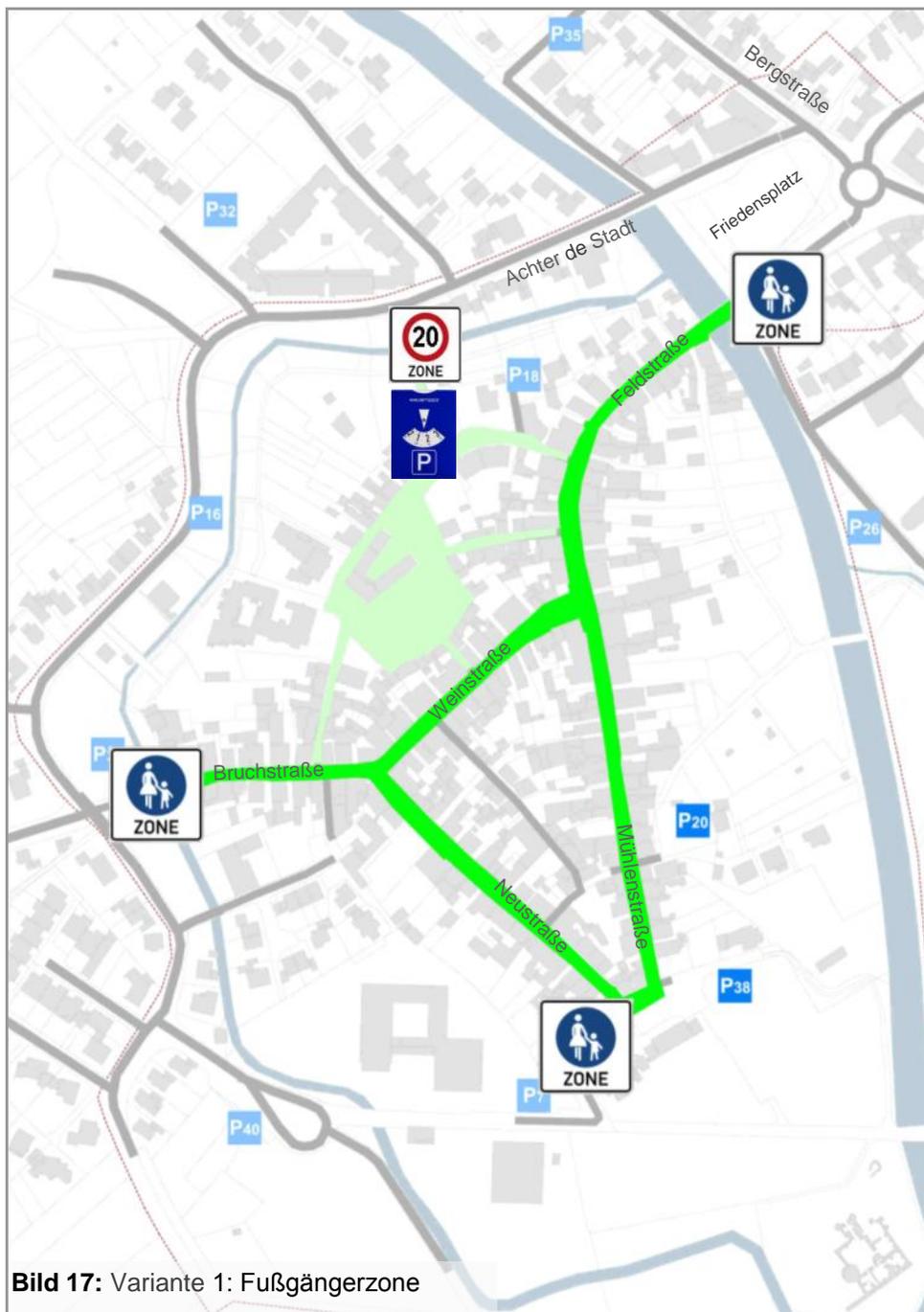


Bild 17: Variante 1: Fußgängerzone

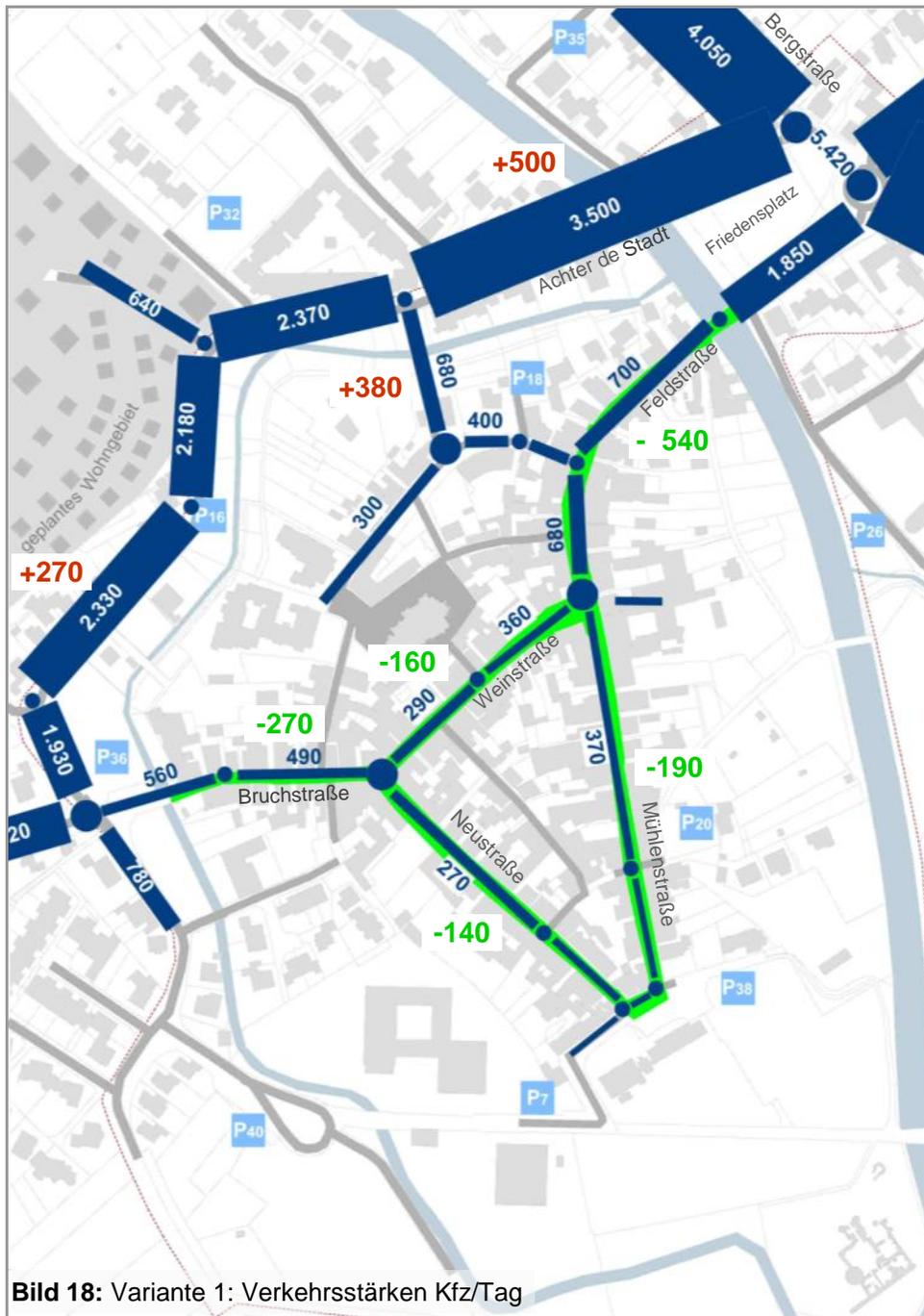
3.2 Variante 1: Fußgängerzone

Nach StVO dürfen andere Verkehrsarten außer dem Fußgängerverkehr die Verkehrsfläche einer Fußgängerzone nicht nutzen. Durch Zusatzzeichen kann die Nutzung auch anderen Verkehrsarten erlaubt werden. Die Rücknahme des Kfz-Verkehrs erhöht die Aufenthaltsqualität. Die Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs stärkt dessen subjektives Sicherheitsempfinden. Der verträgliche Radverkehr bleibt zugelassen. Um die Lebensqualität der Bewohner zu erhalten wird der Bewohner-Kfz-Verkehr zugelassen. Beeinträchtigendes Parken ist mit dem Verkehrsraum für Fußgänger schwer vereinbar.

- Fußgängerzone StVO Nr. 242
- Zusatzbeschilderung
 - Bewohner mit Ausweis frei (1020-32)
 - Radfahrer frei (1022-10)
 - Lieferverkehr frei (1026-35)
 - Parken nur auf markierten Flächen (290)
- „Bewohner frei“ entbindet Bewohnerfahrzeuge von allen Sonderregelungen einer Fußgängerzone
- Lieferverkehr ganztägig zugelassen (z.B. Pakete, Pizza ...)
- Befahrung nur im Schrittempo (7 km/h)
 - kein Parken in der Weinstraße
 - z.B. Parken in der Neustraße nur einseitig
- Wall, Kirchplatz, Klosterstraße: Bewohnerparken und Kurzzeitparken für Besucher



Bild 17 zeigt die Variante 1. Die Berechtigungen zur Einfahrt der Bewohner in die Fußgängerzone werden von der Gemeinde erteilt. Die Voraussetzungen (evtl. nur ein Fahrzeug pro Haushalt, Firmenwagen erlaubt...) werden in einer Satzung beschlossen. Die Einhaltung der Regelung erfordert durchgängige Kontrollen und Ahndung durch die Verkehrsbehörde.



Durch die Unterbindung von Besucher- und Durchgangsverkehr reduzieren sich die Verkehrsbelastungen im inneren Netz aus Feld-, Wein-, Mühlen-, Neu- und Bruchstraße. Rund ein Drittel weniger Verkehr durchfließt die Straßen. In der Feldstraße wird der Verkehr fast um die Hälfte reduziert. Das äußere Netz nimmt entsprechend mehr Verkehr auf. Die Straße Achter de Stadt wird täglich von bis zu 500 Kfz mehr befahren. Ausgenommen aus der Fußgängerzonenregelung sind Jungfernsteg, Wall, Kirchplatz, um die Erreichbarkeit des Kindergartens, des Bürgerhauses und der Kirche zu gewährleisten. Der Parkraum in diesem Bereich wird mehr nachgefragt, was zu einer erhöhten Verkehrsbelastung führt. Der reduzierte Parkraum deckt die Wohnernachfrage. **Bild 18** zeigt die resultierenden Verkehrsstärken.

■ **Positiv:**

- deutliche Entlastung der Ortskernstraßen,
- kein Durchgangsverkehr, kein Fremdverkehr
- Lärminderung und höhere Aufenthaltsqualität
- höheres subjektives Verkehrssicherheitsgefühl
- Geschwindigkeitsreduzierung

■ **Negativ:**

- kein Besucherverkehr im Ortskern
- kein privates Besucherparken
- kein Parken und Halten in der Weinstraße
- Nutzungen (Rathaus, Bäcker...) nicht anfahrbar
- Mehrverkehr Achter de Stadt
- Erhöhung Parksuchverkehr Wall und Klosterstraße
- Besucher- und Beschäftigtenparken außerhalb des Stadtgrabens

■ **Umsetzung:**

- Regelmäßige Kontrolle und Ahndung der Regelung notwendig
- Bewohnerparkausweise notwendig

Eine Fußgängerzone wird wegen der mangelhaften Erreichbarkeit der Nutzungen im Ortskern und des Mehrverkehrs in der Straße Achter de Stadt nicht zur Umsetzung empfohlen.



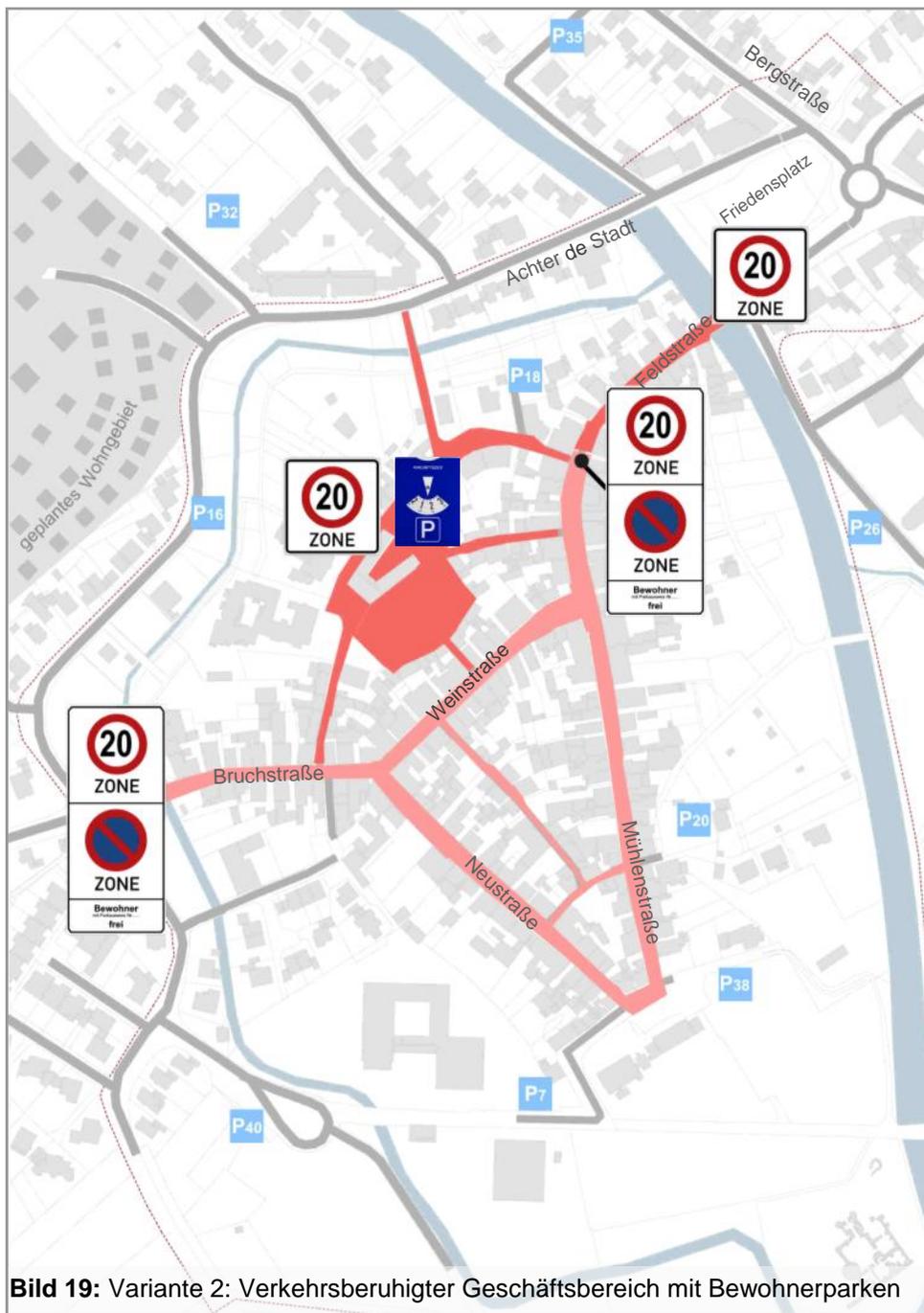


Bild 19: Variante 2: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Bewohnerparken

3.3 Variante 2: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Bewohnerparken

Basierend auf der zurzeit gültigen Regelung wird zusätzlich ein eingeschränktes Haltverbot als Zone ausgewiesen. Siehe **Bild 19**. Ausgenommen von dem Haltverbot werden die Bewohner. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität wird das Parkraumangebot moderat verringert.

- Verkehrsregelung im historischen Ortskern
 - Tempo-20-Zone mit Nr. 274 StVO
 - Haltverbotszone mit Nr 290 StVO
 - Bewohner mit Ausweis frei (1020-32)
 - alle Straßen im Zwei-Richtungsverkehr
 - Durchgangsverkehr möglich
- Parken nur für Bewohner mit Ausweis,
 - Bewohnerparkausweise notwendig (evtl. nur einer pro Haushalt, oder nur ohne privaten Stellplatz...)
 - Parkscheibenregelung nur im Bereich 'Wall'
- Die Zufahrt und das „Halten“ sind auch für Besucher und Kunden möglich
- Be- und Entladen möglich
- Parkplätze Mühlenstraße (Nord und Süd) optional für Besucher frei
- Wall, Jungfernsteg, Klosterstraße, Kirchstraße und Kirchplatz weiterhin Tempo-20-Zone mit Parkraumbewirtschaftung

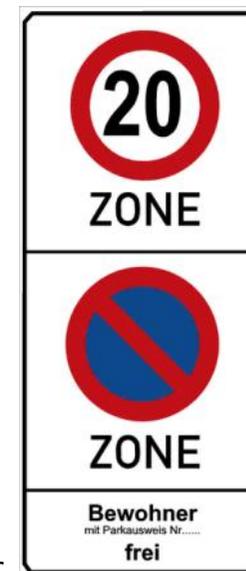
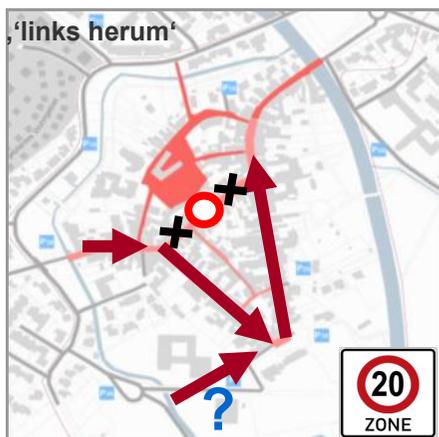
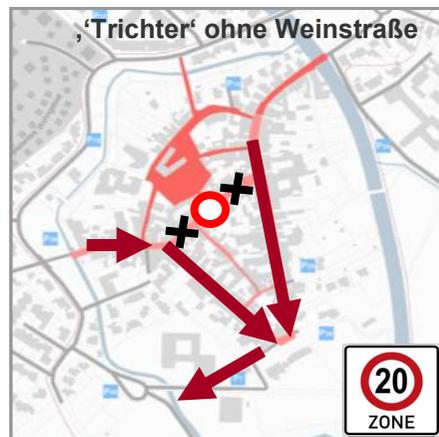
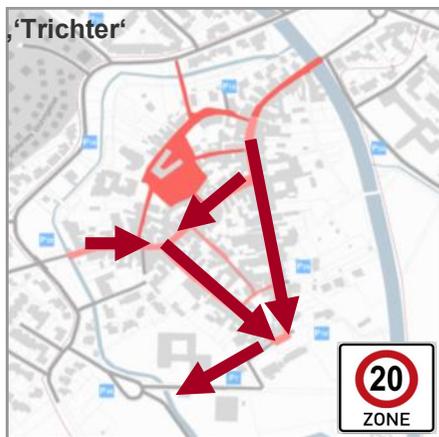


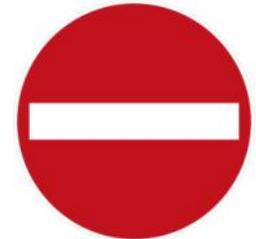
Bild 18 zeigt Variante 2. Die Berechtigungen zur Einfahrt der Bewohner in die Fußgängerzone werden von der Gemeinde Wachtendonk erteilt. Die notwendigen Voraussetzungen (nur ein Fahrzeug pro Haushalt, Firmenwagen erlaubt...) werden in einer Satzung beschlossen.



3.4 Variante 3: Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Ein-Richtungsverkehr

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurde regelmäßig der Wunsch nach einer Einbahnstraßenlösung vorgebracht. Erhofft wird sich eine deutliche Reduzierung der Verkehrsstärken unter Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung und der Erreichbarkeit des Gewerbes und des privaten Wohnens. Der Radverkehr wird in den Einbahnstraßen in Gegenrichtung zugelassen.

- Tempo-20-Zone mit Zeichen Nr. 274 StVO
- Parkregelungen bleiben erhalten
 - Kurzzeit- und Langzeitparken möglich
 - Parkraumbewirtschaftung: Parkscheibe
- Ein-Richtungsstraßenkonzept nur für Kfz-Verkehr
 - Zeichen 220 StVO
 - Zeichen 267 StVO
- Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zugelassen
 - Zusatzzeichen StVO 1000-32



In Einbahnstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h kann der Radverkehr in beide Richtungen auf der Fahrbahn zugelassen werden. Dadurch wird vermieden direkte Wegeverbindungen des Radverkehrs zu unterbrechen. Eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer oder ein erhöhtes Unfallaufkommen können in der Praxis nicht beobachtet werden.

Die **Bilder** links stellen beispielhaft einige mögliche Einbahnstraßenkonzepte dar. Die Öffnung des Schoelkendsdyck kann innerhalb eines Einbahnstraßenkonzeptes den Verkehrsfluss im Ortskern entlasten. Die Sperrung der Weinstraße kann die Attraktivität des Straßenraums erhöhen.

Einbahnstraßenkonzepte sind hinsichtlich des Nutzens und der Wirkungen gründlich zu prüfen. Auf den folgenden Seiten werden zwei Varianten näher vorgestellt.

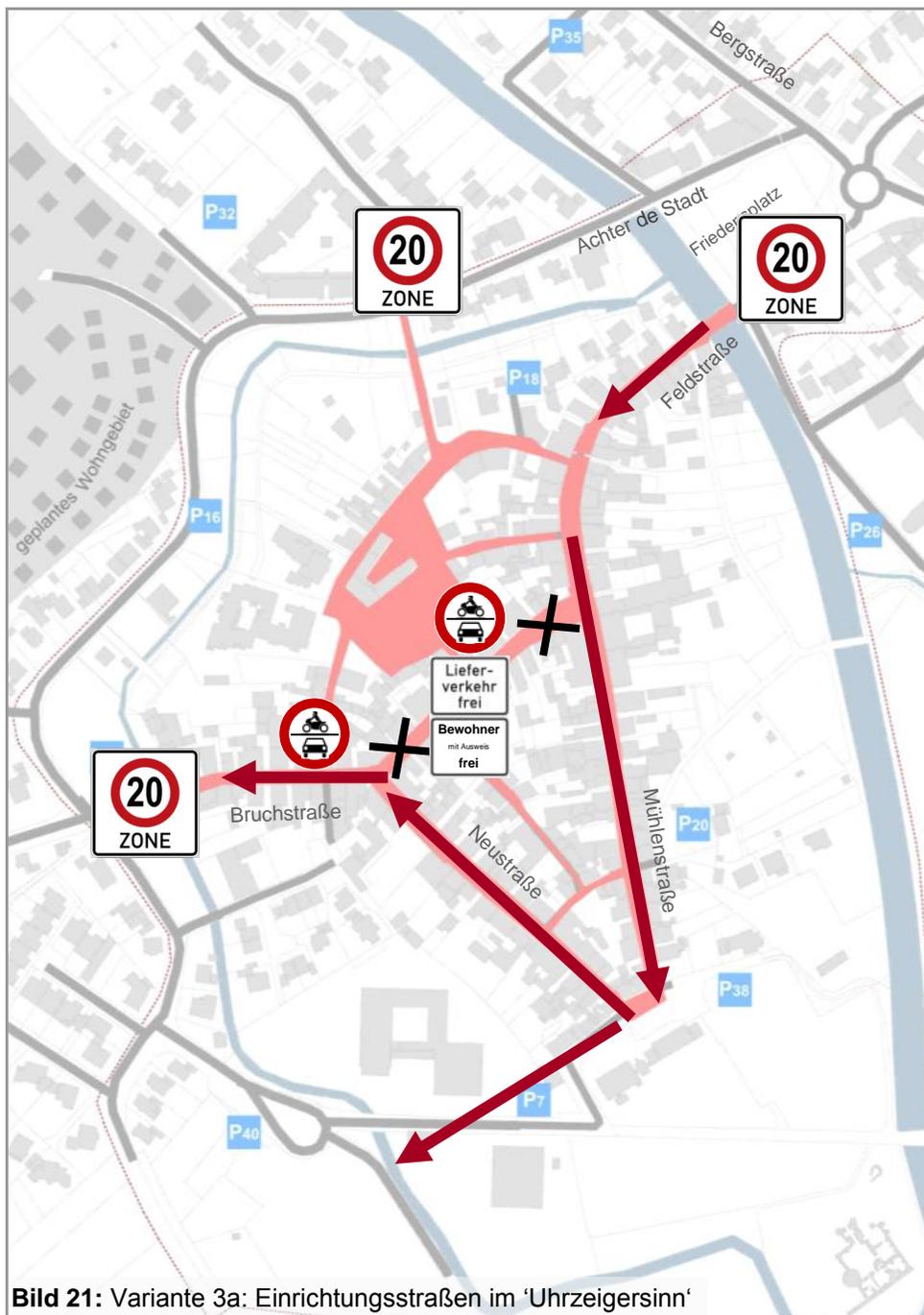


Bild 21: Variante 3a: Einrichtungsstraßen im 'Uhrzeigersinn'

3.5 Variante 3a: 'Uhrzeigersinn'

In dieser Variante wird der historische Ortskern im Uhrzeigersinn befahren. Die alleinige Einfahrt erfolgt über die Feldstraße. (siehe **Bild 21**). Ausgefahren wird über die Bruchstraße und zusätzlich ist die Ausfahrt über den Schoelkensdyck möglich. Der gering reduzierte Parkraum deckt die Wohnernachfrage.

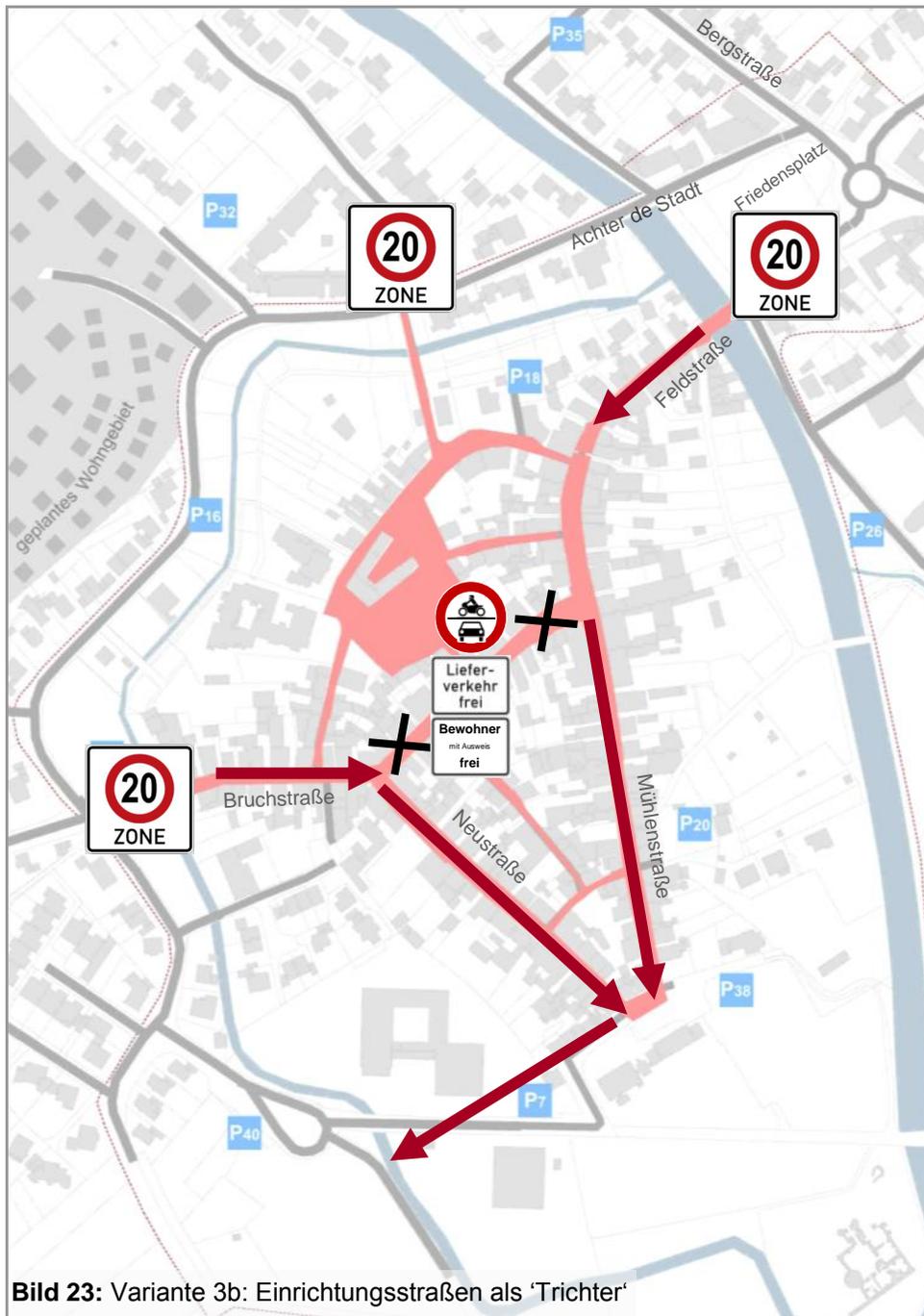
- Verkehrsregelung Historischer Ortskern
 - Tempo-20-Zone nach StVO 274
 - Parkregelungen bleiben erhalten
 - Kurzzeit- und Langzeitparken möglich
 - Separationsprinzip: Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bevorrechtigt
 - Einbahnstraßen
- Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zugelassen
- Sperrung der Weinstraße
 - Bewohner mit privatem Stellplatz können ihre Grundstücke erreichen
 - Bewohnerausweis notwendig
- Öffnung Schoelkensdyck in der Ausfahrt zum Laerheider Weg



Die Straße Schoelkensdyck wird für den Verkehr freigegeben. Bei Wiederaufnahme des Schulbetriebes ist eine Abgrenzung des Straßenraums zum Schulgelände notwendig.

Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität wird die Weinstraße nur von Bewohnern und Lieferverkehren befahren. Die Bewohner-Berechtigungen zur Befahrung der Weinstraße werden von der Gemeinde Wachtendonk erteilt. Die notwendigen Voraussetzungen (nur ein Fahrzeug pro Haushalt, Firmenwagen erlaubt...) werden in einer Satzung beschlossen.

Um eine Umgehung des Einbahnstraßenkonzeptes zu verhindern, wird die Einfahrt in die Klosterstraße von der Bruchstraße unterbunden.



3.6 Variante 3b: 'Trichter'

In dieser Variante wird der historische Ortskern trichterartig 'von oben' befahren. Die Ausfahrt erfolgt ausschließlich über den Schoelkensdyck. Der gering reduzierte Parkraum deckt die Bewohnernachfrage. **Bild 23** zeigt Variante 3a.

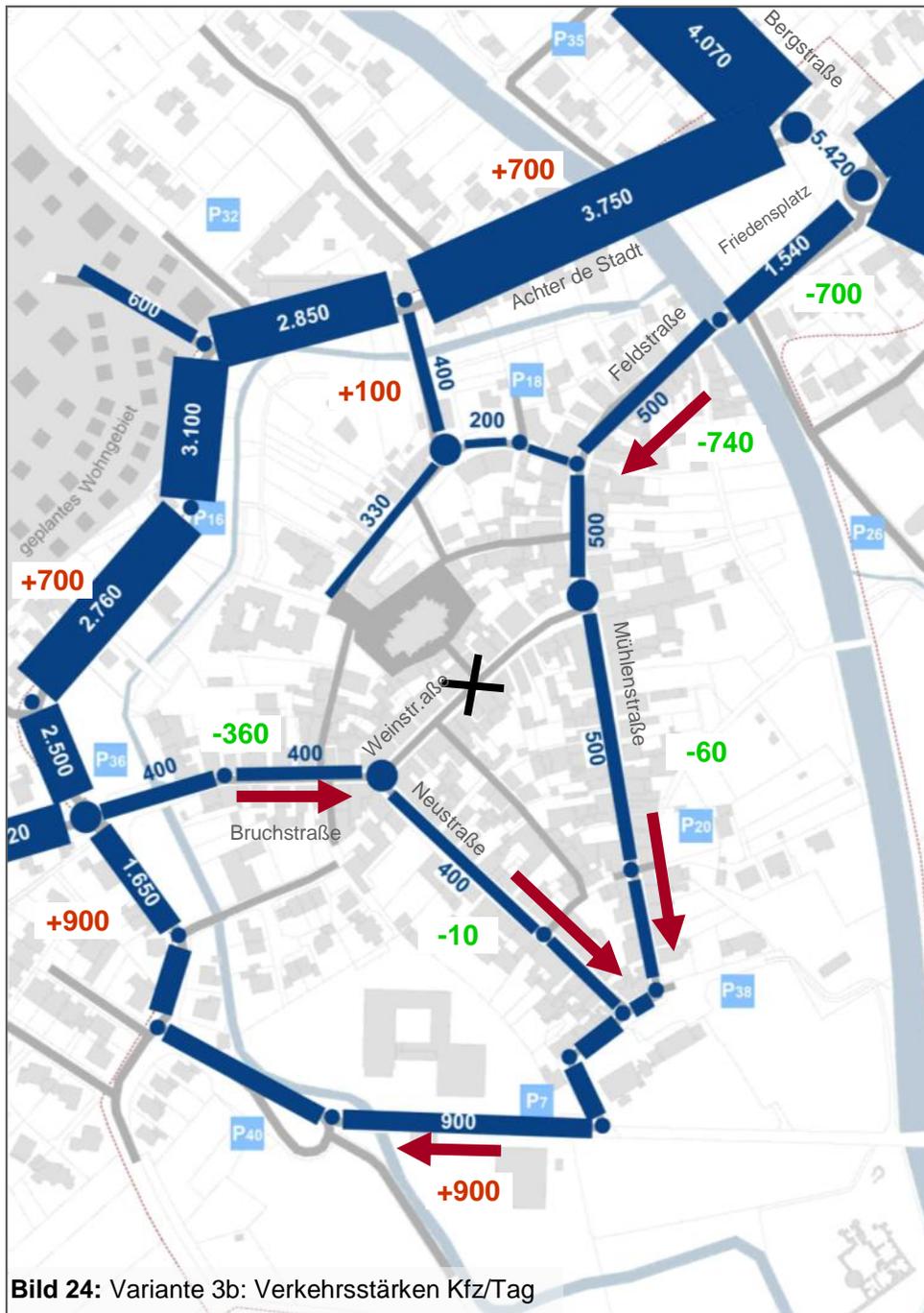
- Verkehrsregelung Historischer Ortskern
 - Tempo-20-Zone nach StVO 274
 - Parkregelungen bleiben erhalten
 - Kurzzeit- und Langzeitparken möglich
 - Separationsprinzip: Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn bevorrechtigt
 - Einbahnstraßen
- Radverkehr gegen die Einbahnrichtung zugelassen
- Sperrung der Weinstraße
 - Bewohner mit einem privaten Stellplatz können ihre Grundstücke erreichen
 - Bewohnerausweis notwendig
- Öffnung Schoelkensdyck in der Ausfahrt zum Laerheider Weg



Fahrzeuge mit dem Ziel Mühlenstraße fahren über die Feldstraße in den historischen Ortskern ein. Die Neustraße wird über die Bruchstraße erreicht.

Die Straße Schoelkensdyck wird für den Verkehr freigegeben. Bei Wiederaufnahme des Schulbetriebes ist eine Abgrenzung des Straßenraums zum Schulgelände notwendig.

Zur Stärkung der Aufenthaltsqualität wird die Weinstraße nur von Bewohnern und Lieferverkehren befahren. Die Bewohner-Berechtigungen zur Befahrung der Weinstraße werden von der Gemeinde Wachtendonk erteilt. Die notwendigen Voraussetzungen (nur ein Fahrzeug pro Haushalt, Firmenwagen erlaubt...) werden in einer Satzung beschlossen.



Durch die gezielte Zufahrt über die Mühlen und die Neustraße, verringert sich besonders in den zuführenden Straßen Feldstraße und Bruchstraße die Verkehrsstärke deutlich. Die Feldstraße befahren 700 Kfz/Tag weniger. Entsprechend wird die Straße Achter de Stadt mit 700 Kfz/Tag an Mehrverkehr belastet. **Bild 24** zeigt die resultierenden Verkehrsstärken.

■ **Positiv:**

- Weinstraße mit Aufenthaltsfunktion
- kein Gegenverkehr, kein Ausweichen
- spürbare Entlastung auf Feld- und Burgstraße



■ **Negativ:**

- Umwegfahrten notwendig
- schlechtere Erreichbarkeit der Häuser
- kaum Entlastung Neu- und Mühlenstraße
- Mehrbelastung der Straßen außerhalb des Ortskerns
- Beschleunigung des Verkehrs
- Durchgangsverkehr über Schoelkendsdyk
- kein Gewinn für Fußgänger,
- subjektives Verkehrsunsicherheitsbefinden der Fußgänger bleibt
- kompletter ausfahrender Verkehr über Am Pulverturm, Schoelkendsdyk und Laerheider Weg
- Ausbau „Am Pulverturm“ notwendig

■ **Umsetzung:**

- Freigabe der Straße über den Schulhof für den motorisierten Verkehr
- Auf dem Schoelkendsdyk, sowie auf dem Laerheider Weg erhöht sich die Verkehrsstärke um 900Kfz/Tag. Der sehr enge und winkelige Straßenraum Am Pulverturm ist für diese Verkehrsstärke ungeeignet.

Erfahrungsgemäß wird der Kfz-Verkehr durch Einbahnstraßen beschleunigt, da nicht mit Gegenverkehr gerechnet werden braucht.

Ein-Richtungsstraßenkonzepte werden wegen des Mehrverkehrs durch Umwegfahrten und der erwarteten Beschleunigung des Kfz-Verkehrs nicht empfohlen.

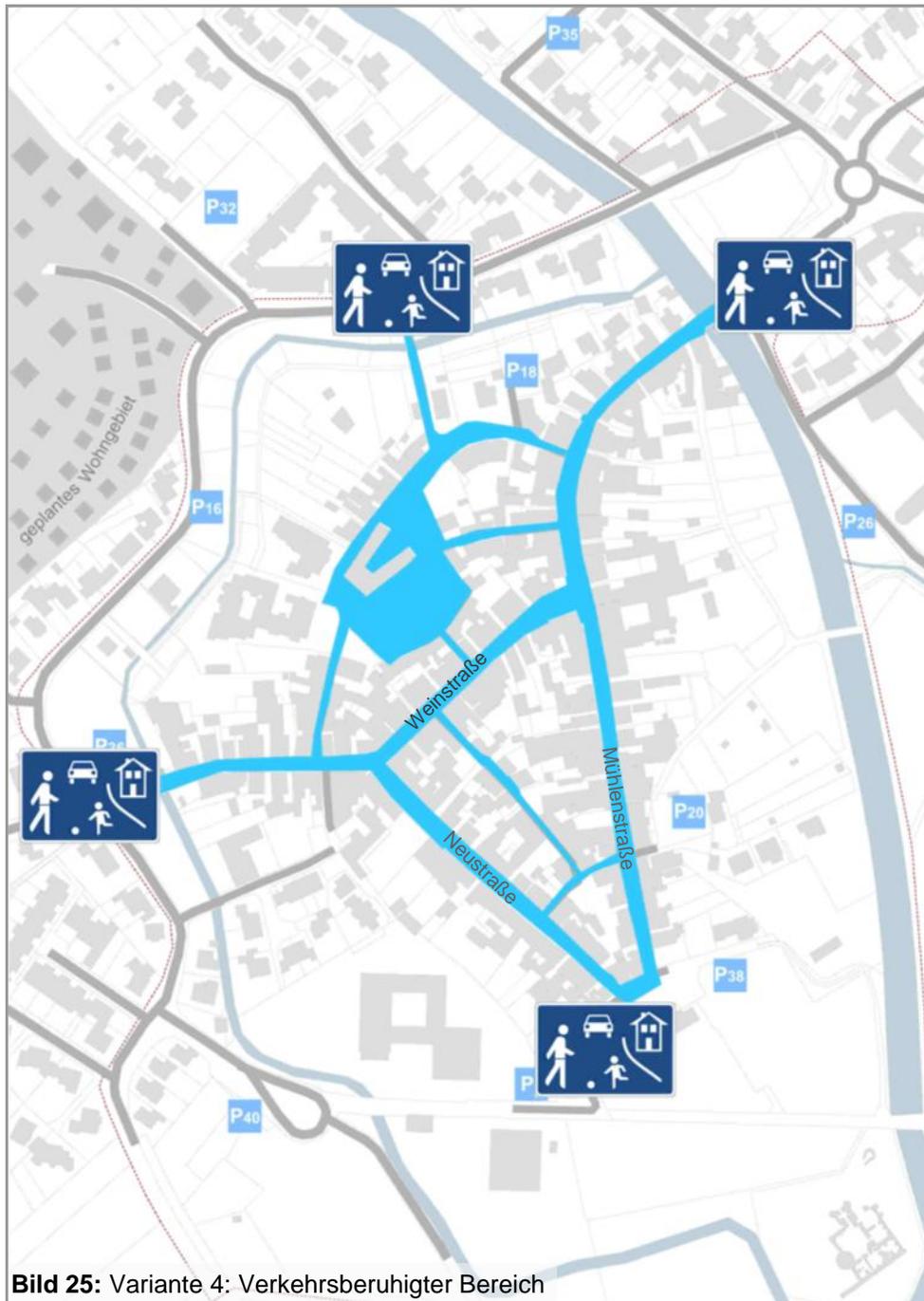


Bild 25: Variante 4: Verkehrsberuhigter Bereich

3.7 Variante 4: Verkehrsberuhigter Bereich

In einem verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße) sind die Verkehrsarten gleichberechtigt. Der fahrende Verkehr teilt sich die Verkehrsfläche mit dem Fußgängerverkehr. Auch Kinderspiel ist erlaubt. Die Ausdehnung des verkehrsberuhigten Bereichs entspricht der heutigen Tempo-20-Zone (**Bild 25**). Die Verkehrsfläche ist barrierefrei, ohne trennende Einbauten. Nur auf dafür markierten Flächen darf geparkt werden. Um den Raum für den Fußgängerverkehr zu stärken wird der Parkraum moderat verringert. Der Parkraum deckt die Nachfrage.



- Verkehrsberuhigter Bereich 325 StVO
 - Schrittgeschwindigkeit (7 km/h)
 - Parken nur auf markierten Flächen
 - gemeinsamer Verkehrsraum (Mischfläche)
 - Kinderspiel erlaubt
- Parkraumbewirtschaftung rechtlich nicht gestattet
- Bewirtschaftung der beiden Parkplätze Mühlenstraße ist möglich (P20+P38), wenn diese aus dem verkehrsberuhigten Bereich ausgenommen wären.
- Angebot an Kurzzeitparken für Kunden und Besucher
 - optionales Angebot an bewirtschafteten Parkständen (Parkscheibe) an den Zufahrten zur Innenstadt
 - Bruchstraße, Friedensplatz, Jungfernsteg (jeweils 6 bis 10 Plätze mit Parkscheibenregelung)

Der vorhandene Ausbau des Verkehrsraumes entspricht bereits dem eines verkehrsberuhigten Bereiches. Diese Regelung bestand bereits zwischen Januar 1991 und Dezember 2016.

3.8 Gegenüberstellung der Varianten

	Bestand	Fußgängerzone	Geschäftsbereich	Einbahnstraßen	Einbahnstraßen	Verkehrsberuhigter Bereich
	T-20-Zone	Bewohner frei	Parken Bewohner frei	Uhrzeigersinn	Trichter	Spielstraße
Beschilderung		 	 			
Zulässige Geschwindigkeit	20 km/h	7 km/h Schrittgeschwindigkeit	20 km/h	20 km/h	20 km/h	7 km/h Schrittgeschwindigkeit
Tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit	ca. 20-25 km/h	ca. 15-20 km	ca. 20-25 km/h	ca. 25-30 km/h	ca. 25-30 km/h	ca. 10-15 km
Verkehrsfläche	getrennt	Mischfläche	getrennt	getrennt	getrennt	Mischfläche
Kinderspiele	nein	ja	nein	nein	nein	ja
Parkscheibe	ja	nein	möglich	ja	ja	nein
Zufahrt	alle	Bewohner	alle	alle	alle	alle
Weintraße	temporär gesperrt	Fußgängerzone	frei	gesperrt	gesperrt	temporär gesperrt
Parken						
- Bewohner	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- Anlieferung	ja	ja	nur Halten	ja	ja	ja
- Besucher/Kunden	ja	ausserhalb	nur Halten	ja	ja	ja

* im historischen Ortskern innerhalb des Stadtgrabens

	Bestand	Fußgängerzone	Geschäftsbereich	Einbahnstraßen	Einbahnstraßen	Verkehrsberuhigter Bereich
	T-20-Zone	Bewohner frei	Parken Bewohner frei	Uhrzeigersinn	Trichter	Spielstraße
Beschilderung						
Geschwindigkeit	Bestand	geringer	Bestand	Erhöhung	Erhöhung	leicht geringer
Fußgänger	kein Gewinn	bevorrechtigt	kein Gewinn	kein Gewinn	kein Gewinn	gleichberechtigt
Aufenthaltsqualität	kein Gewinn	sehr hoch	kein Gewinn	kein Gewinn	kein Gewinn	hoch
Parken						
- Bewohner	ja	ja	ja	ja	ja	ja
- Besucher/Kunden	ja	nein	nein	ja	ja	ja
- Parkraumbewirtschaftung	möglich	nein	möglich	möglich	möglich	nein
Erreichbarkeit						
- Bewohner	ja	ja	ja	umwegig	umwegig	ja
- Lieferverkehr	ja	ja	ja	umwegig	umwegig	ja
- Besucher/Kunden	ja	nein	ja	umwegig	umwegig	ja
Durchgangsverkehr	möglich	nein	möglich	ja	ja	möglich
Verkehrsbelastungen						
- Historischer Ortskern	○	+	+	- -	+	○
- Äußerer Ring	○	-	-	-	- -	○
- Weintraße	○	+	++	++	+	○
- Schoelkendsdyck	○	○	○	-	-	○
Empfehlung	+	-	-	-	-	+



Straßenraum Weinstraße

4 Empfehlungen

4.1 Handlungsempfehlungen Verkehrsregelung

Die Straßenräume des historischen Ortskerns von Wachtendonk sind nicht allein Durchfahrtsräume für den Kfz-Verkehr. Deshalb kann die Entscheidung für eine Verkehrsführung und -regelung in den historischen Ortsstraßen nicht aus der Sicht des Kraftfahrers getroffen werden. Gleichberechtigt mit den Kfz in den Straßenräumen sind die Fußgänger und der Radverkehr anzusehen. Bewohner, Beschäftigte, Besucher und Touristen erleben den Ortskern, möchten seinen lebendigen und gleichzeitig den denkmalgeschützten und musealen Charme spüren. Verschiedene Verkehrsarten, verschiedene Ansprüche, verschiedene Voraussetzungen müssen in den bestehenden schmalen Straßenräumen vereint werden. Aus einer Trennung der Verkehrsarten in einer schmalen Verkehrsfläche, resultiert für jede Verkehrsart ein anteilig relativ schmaler Raum. Ein Miteinander vergrößert jedoch die nutzbare Fläche.

Der nach der Umgestaltung des Ortskerns eingeführte **Verkehrsberuhigte Bereich** entsprach dem geschilderten Leitbild der gleichberechtigten Verkehrsteilnehmer. Doch schon bald kamen zusätzliche Elemente in die Straßenräume hinein: Stilpfosten (Poller), die die Hauseingänge und Grundstückszufahrten vor parkenden Autos schützen sollten, Blumenkübel und Kundenfänger vor den Geschäften. Auch die Masten der Straßenleuchten und Treppenstufen vor den Hauseingängen stehen teilweise auf den Laufflächen vor den Häusern. Das nebenstehende Bild von der Weinstraße zeigt deutlich die Übermöblierung des Straßenraums, die das Gehen in den Seitenräumen stark erschweren. Insbesondere für die schwächsten Verkehrsteilnehmer sind die Seitenräume unbrauchbar geworden, wenn man an das Gehen mit Rollatoren, das Schieben von Kinderwagen und das Fahren mit Rollstühlen denkt.

Seit Januar 2017 gilt die derzeitige Verkehrsregelung des **Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches**. Der Grund der Einführung ist einzig in einem Verwaltungsgerichtsurteil zu sehen, das eine Parkraumbewirtschaftung in Verkehrsberuhigten Bereichen nicht zulässt. Die zeitlich eingeschränkte Nutzbarkeit des Parkraums in Form einer Parkscheibenregelung wurde je-

doch zur Förderung des Geschäftslebens als wichtig erachtet. Die Aufhebung der Parkraumbewirtschaftung wird als existenzgefährdend für Geschäftsbetriebe und Dienstleister im historischen Ortskern gesehen.

Mit dem Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich gilt seit 2017 das Separationsprinzip auf den Ortskernstraßen von Wachtendonk. Danach bewegen sich Kraftfahrer sowie Radfahrer auf der Fahrbahn und die Fußgänger müssen die Seitenräume nutzen. Dies stößt jedoch auf Probleme wie die vorangegangenen Schilderungen aufgezeigt haben. Nutzbare Gehwege sind in weiten Bereichen des Ortskerns nicht vorhanden, die von nebeneinandergehenden Personen genutzt werden können. In den Beteiligungsrounden mit den Bürgerinnen und Bürgern wurde mehrmals ein subjektives Verkehrsunsicherheitsgefühl genannt, wenn sie gezwungen sind auf der Fahrbahn zu gehen. Objektiv, mit Fakten, lässt sich dieses subjektive Gefühl nicht nachweisen: Im historischen Ortskern sind keine Unfälle nachweisbar und die Verkehrsbeobachtungen unseres Planungsbüros haben auch keine Konflikte zwischen Fahrverkehr und Fußgängern aufgezeigt. Ähnlich wie der Begriff der „Aufenthaltsqualität“ ist auch der Begriff des „Verkehrsunsicherheitsgefühls“ ein subjektiv gefühltes Merkmal, das Menschen verschieden wahrnehmen und das ernst genommen werden muss.

In Hinblick auf die Fahrgeschwindigkeiten unterscheiden sich der Verkehrsberuhigte Bereich und der Verkehrsberuhigte Geschäftsbereich nur unwesentlich. Zwar gilt im Verkehrsberuhigten Bereich formal die Schrittgeschwindigkeit, doch haben Gerichte bereits entschieden, dass dies nicht 7 km/h, sondern 12 bis 15 km/h sind und in der Tempo 20-Zone gelten 20 km/h als erlaubte Höchstgeschwindigkeit. Messungen zeigen in beiden Bereichen, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten regelmäßig um 5 bis 10 km/h über den zulässigen Werten liegen.

Entsprechend den aufgezeigten Argumenten lassen sich zwei Empfehlungen treffen, deren Umsetzung allerdings an bestimmte Bedingungen geknüpft sind:

1. Wiedereinführung des Verkehrsberuhigten Bereichs

In Hinblick auf die vorhandene bauliche Ausgestaltung der Straßenräume im historischen Ortskern ist die Rückkehr zu einer Mischfläche in einem Verkehrsberuhigten Bereich nur konsequent. Allein durch verkehrsregelnde Maßnahmen (Wechsel der Beschilderung) können Fußgänger wieder regelkonform die Fahrbahnen benutzen,

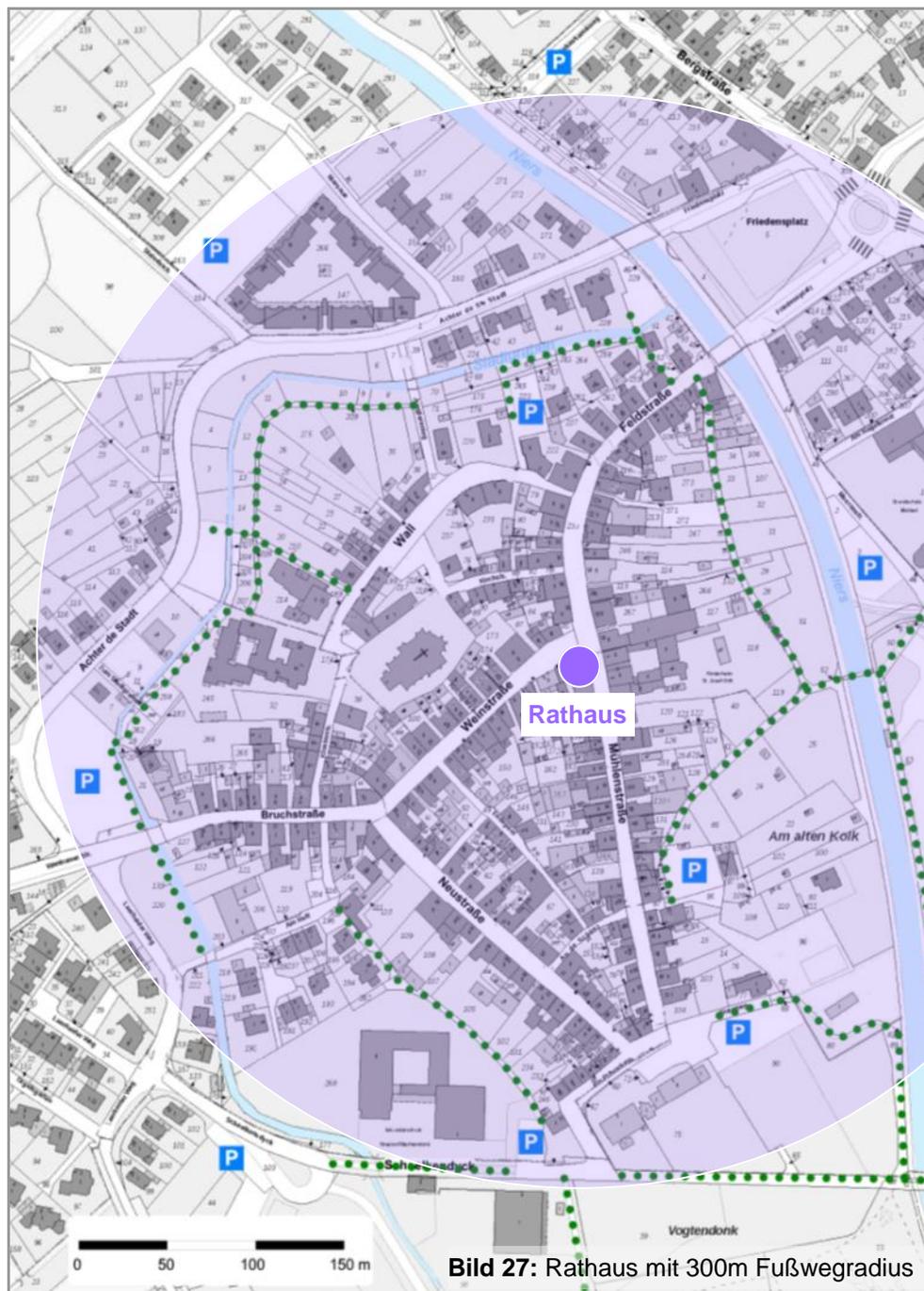
Aufgehoben werden muss jedoch die Parkraumbewirtschaftung im Bereich um die Weinstraße. Da sich in Entfernungsbereichen von nur rund 200 m bis 300 m die Parkplätze am Bruchtor und am Friedensplatz befinden, wird gutachterlich darin nur ein geringes Problem gesehen. Das kurzzeitige Halten (eingeschränktes Halteverbot) in einem Bereich der Weinstraße sollte für das kurzzeitige Bringen und Holen ausreichend sein, auch wenn der vorhandene Parkraum auch einmal ausgelastet ist.

2. Beibehaltung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches

Die Beibehaltung der Tempo 20-Regelung mit Separationsprinzip ist an bauliche Voraussetzungen gebunden. Die Setzung von Oberzielen im Integrierten Handlungskonzept wie „Aufenthaltsqualität erhöhen“, „Barrierefreiheit stärken“ und „Verkehr verträglicher gestalten“ ist nicht kompatibel, mit der Notwendigkeit, dass die schwächsten Verkehrsteilnehmer (mobilitätseingeschränkte Personen, Senioren, Familien) die Fahrbahn benutzen müssen und dort eine Verkehrsunsicherheitsgefühl entwickeln, da auf den Gehwegbereichen für sie kein Platz (mehr) ist.

Das Integrierte Handlungskonzept beinhaltet eine Reihe von Projekten, die den Fußgängerverkehr stärken sollen, z.B. die Schaffung barrierefreier Gehwegbeläge und ein Beleuchtungs- und Möblierungskonzept, bei dem ein Verzicht auf die Leuchtenmasten im Gehwegbereich ermöglicht werden kann. Im täglichen Verwaltungshandeln sind die Standorte der Poller zu überprüfen und die Sondernutzungsgenehmigungen für Blumenkübel, Kundenfänger und andere störende Ausstattungselemente zu prüfen.

Wenn es gelingt, die Gehwegbereiche tatsächlich für die Fußgänger nutzbar zu machen, wird gutachterlich auch die Beibehaltung des Verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches als Kompromiss vertreten.



4.2 Handlungsempfehlungen ruhender Verkehr

Die Parkraumerhebungen haben deutlich gezeigt, dass im Wachtendonker Ortskern im gesamten Tagesverlauf, wie auch in der Nacht noch ausreichend freier Parkraum zur Verfügung steht. Sowohl in den Straßenräumen, als auch auf den größeren Parkplätzen. Der Eindruck, dass der Parkraum vollständig und 'immer' voll sei, gründet auf einem subjektiven Empfinden der Bewohner. Durch die Vertrautheit mit dem kleinen Ortskern werden Entfernungen als weiter geschätzt. Auch wird die Wahrnehmung verfälscht durch die hohe Anzahl an geparkten Kraftfahrzeugen in den schmalen Straßenräumen, welche mit dem historischen Ortsbild schwer vereinbar sind. Die geparkten Fahrzeuge werden dadurch als 'zu viel', der Parkraum als 'zu voll' wahrgenommen. Es ist Anwohnern üblicherweise komfortabel möglich, im nahen Umfeld ihres Wohnortes, einen freien Parkstand zu finden.

Bild 27 zeigt einen 300m-Radius um das Rathaus. Innerhalb dieser Ausdehnung sind alle Parkplätze innerhalb von ungefähr 5 Gehminuten zu erreichen, so dass auch Besucher jederzeit und ohne Suchzeit in angemessener Entfernung einen freien Parkstand finden können.

Es ist somit nicht notwendig zusätzlichen Parkraum zu schaffen.

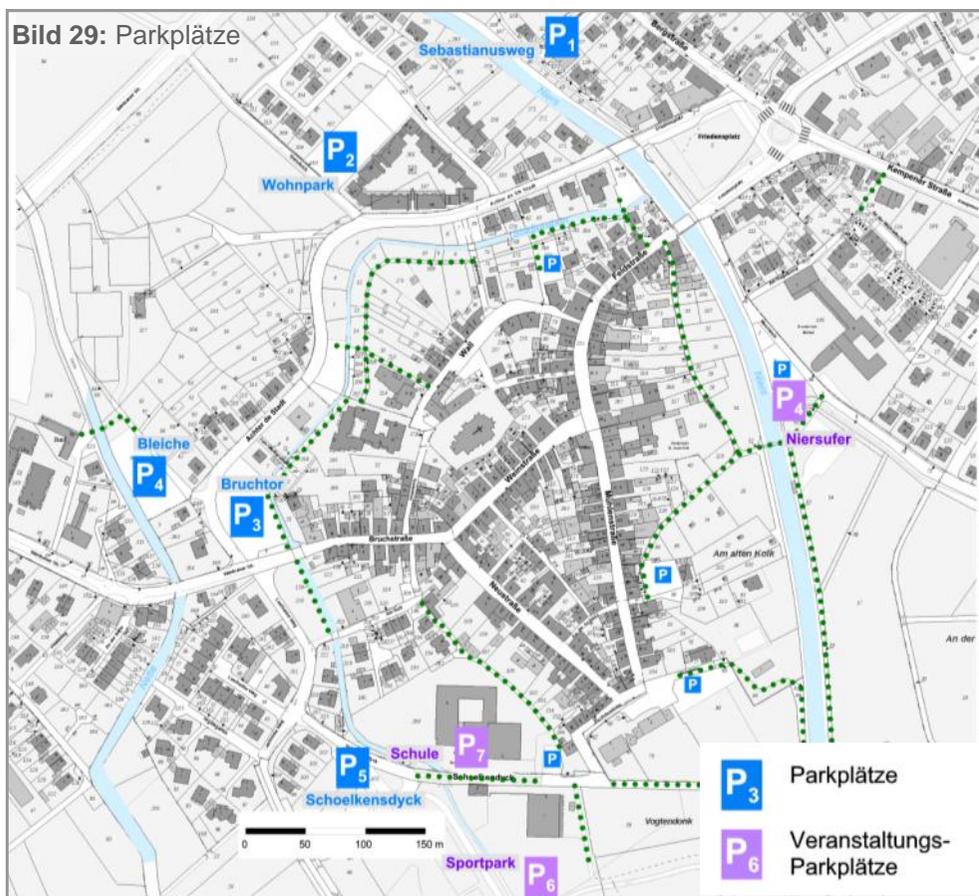
An **Veranstaltungstagen** mit einem hohen Besucheraufkommen wird der Parkraum stark nachgefragt. Veranstaltungen, wie der Bücherbummel, reduzieren gleichzeitig noch das Parkraumangebot, da sie den Straßenraum als Veranstaltungsort nutzen. Durch die Reduzierung des Parkraumes findet eine Verdrängung des Bewohnerparkens in die angrenzenden Straßenräume statt. Zur Zeit der höchsten Nachfrage am Veranstaltungstag ist der zentrumnahe Parkraum stark nachgefragt und teilweise bereits überbelegt.

Auf den am Rande des dargestellten Radius liegenden Parkplätzen, wie auf dem Sebastianusweg, dem Wohnpark Wachtendonk und auf dem Schoelkensdyck sind jedoch noch freie Kapazitäten vorhanden. Der dezent entfernter liegende Parkplatz des Sportparks Laerheide erfährt im gesamten Tagesverlauf keine Nachfrage. Eine **Wegweisung**, die es den Besuchern ermöglicht die freien Parkraumkapazitäten aufzufinden existiert in Wachtendonk nicht, beziehungsweise ist nur in einem unzulänglichem Umfang vorhanden. Die vorhandene Wegweisung ist unvollständig und gleich-

Bild 28: vorhandene Parkleitbeschilderung



Bild 29: Parkplätze



zeitig in einem ungepflegten, teilweise nicht lesbaren Zustand. **Bild 28** zeigt ein Beispiel der vor Ort anzutreffenden Parkleitbeschilderung für den historischen Ortskern. Die Beschriftung ist nicht mehr lesbar. Das Parkleitsystem bedarf einer dringenden Sanierung. **Bild 29** zeigt die in die Wegweisung einzubindenden Parkplätze. Es wird empfohlen, bereits an den Einfallstraßen Bruchstraße, Kempener Straße und Wankumer Straße den Kfz-Verkehr von der **Parkleitbeschilderung** aufzufangen. Auf dem 'Parkring' bestehend aus den Straßen Achter de Stadt - Laerheider Weg und Schoelkensdyck erfolgt im weiteren Verlauf eine deutliche Ausschilderung der vorhandenen Parkplätze.

Für **Veranstaltungstage** soll es ein gesondertes zusätzliches Konzept geben. Zusätzlicher Parkraum wird ausgewiesen. Die größte Kapazität steht hierfür am Sportpark Laerheide zur Verfügung. Am Wochenende kann auch über eine Sondergenehmigung der Schulhof der ehemaligen Sekundarschule zum Parken freigegeben werden. Ein weitere Möglichkeit für das Veranstaltungsparken ist am Niersufer an der Bootsanlage oder alternativ auf dem Schulhof der Michaelschule. Pragmatisch, flexibel und wirkungsvoll kann solch eine **Beschilderung** temporär, am Morgen des Veranstaltungstages von den städtischen Betrieben aufgestellt und nach Veranstaltungsende wieder entfernt werden.

Zur Leitung des Besucherströme ist eine leicht verständliche Wegweisung für den Fußgängerverkehr von den Parkplätzen in den Ortskern wichtig. Besonders von den südlich gelegenen Parkplätzen Schoelkensdyck und den beiden Veranstaltungsparkplätzen Sportpark und Schule ist solch eine Beschilderung notwendig. Diese Parkplätze liegen nahe dem Ortskern, haben aber keinen Sichtbezug zu diesem. Die Orientierung durch die kleinen Fußwegeverbindungen ist Ortsunkundigen nicht möglich.

Solch eine Beschilderung wurde auch von den Bürgerinnen und Bürgern angeregt. Nicht nur an Veranstaltungstagen stärkt eine **Fußverkehrswegweisung** die Attraktivität des Ortskerns. In Kombination mit Ortsplänen, Ortsinformationen, eventuell einer Überdachung und Beleuchtung können so attraktive **Infosäulen** entstehen. Auch als Startpunkte für einen ausgewiesenen Ortsrundgang sind die Parkplätze so geeignet.