

Integriertes Handlungskonzept Alt-Willich

Teil I: Bestandsanalyse und Handlungsempfehlungen

**Stadt Willich
Stadtverwaltung
September 2011**

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung	3
1.1. Anlass	3
1.2. Rahmenplanung, was ist das? Wozu dient sie? Wie wirkt sie?	3
1.3. Ziel, Bestandteile und Bearbeitungsreihenfolge	4
1.4. Plangebietsabgrenzung - räumlicher Geltungsbereich	4
2. Bestandsanalyse	7
2.1. Siedlungsräumliche Lage und Funktion der Innenstadt	7
2.2. Gliederung der Innenstadt	7
2.3. Städtebau	10
2.3.1. Strukturelle Analyse	10
2.3.2. Gebäudespezifische Analyse	18
2.3.3. Rechtliche Analyse	28
2.3.4. Gestaltung des öffentlichen Raumes	35
2.4. Wirtschaft	45
2.4.1. Einzelhandel und Dienstleistungen	45
2.4.2. Gestaltung der Schaufenster und Warenauslagen	49
2.4.3. Leerstände	51
2.4.4. Handwerk und produzierendes Gewerbe	51
2.4.5. Wochenmarkt	51
2.5. Bewohner und Wohnnutzung	53
2.5.1. Fokus: Seniorenwohnen	55
2.6. Kultur und öffentliche Nutzungen, Kunst	55
2.7. Verkehr	57
2.7.1. Motorisierter Individualverkehr	58
2.7.2. Öffentlicher Personennahverkehr	65
2.7.3. Radverkehr	69
2.7.4. Fußverkehr	75
2.7.5. Exkurs: Herausbildung Innenstadtkarree	80
2.7.6. Zusammenfassende Betrachtung	80
2.8. Grün	82
2.8.1. Markt	85
2.8.2. Konrad-Adenauer-Park	86
2.8.3. Schützenplatz	88
2.9. Soziale Aspekte	89
2.9.1. Veranstaltungen, Brauchtum, lokale Tradition	89
2.9.2. Spielen in der Innenstadt – Fokus Kinder und Jugendliche	90
2.9.3. Angsträume	91
2.9.4. Vandalismus	92
2.10. Fazit zur Bestandsanalyse	92

1. Einführung

1.1. Anlass

Die Stadt Willich hat in den letzten Jahrzehnten ein rasantes Wachstum vollzogen. Viele neue Wohn- und Gewerbegebiete sind entstanden und haben die Einwohner- und Beschäftigtenzahlen deutlich gesteigert. Alt-Willich hat von diesen Zuwächsen durch das große neue Wohngebiet Wekeln und die großen neuen Gewerbegebiete Münchheide und Stahlwerk Becker besonders profitiert.

Im Zentrum von Alt-Willich hat sich im selben Zeitraum aber recht wenig verändert. Wenn sich etwas verändert hat, dann sind dies zumeist Resultate aus generell im Einzelhandelssektor zu beobachtenden Filialisierungstendenzen, die zu einer Verlagerung vor allem des Lebensmitteleinzelhandels in Bereiche außerhalb des Zentrums geführt haben. Zusammengefasst kam es in den Zeiten des rasanten Wachstums des Stadtteils in der Ortsmitte eher zu einer Schwächung des Zentrums.

Willich ist durch eine starke regionale Konkurrenzsituation gekennzeichnet, in der nur mit Qualität gepunktet werden kann. Entscheidend für die Attraktivität des Stadtteils und der Gesamtstadt Willich ist also eine schöne Innenstadt mit attraktiven Angeboten. Die Attraktivität der Innenstadt hat auch maßgeblichen Einfluss auf Willich als Wohnstandort. Denn auch der Wohnungsmarkt in der Region wandelt sich zunehmend von einem Nachfrage- in einen Angebotsmarkt.

Auswirkung der regionalen Konkurrenzsituation ist auch das Erfordernis nach einer Profilierung der Innenstadt. Es gilt, im Vergleich zu anderen Innenstädten ein typisches „Gesicht“ der Stadt herauszuarbeiten und gezielt weiterzuentwickeln. Neben diesen stadtgestalterischen Anforderungen gilt es aber vorrangig, den Anforderungen der Nutzer – dies sind überwiegend die Willicher selbst, sowohl Alteingesessene, als auch Zugezogene – gerecht zu werden.

1.2. Rahmenplanung, was ist das? Wozu dient sie? Wie wirkt sie?

Eine städtebauliche Rahmenplanung ist eine informelle Planung. Sie ist also hinsichtlich der Bestandteile und Darstellungen frei von gesetzlichen Vorgaben. Inhaltliche Bestandteile und Darstellungsarten können so problembezogen ausgewählt werden.

Für die Innenstadtentwicklung spielen viele fachliche Bereiche eine entscheidende Rolle. Die städtebauliche Rahmenplanung versucht daher fachdisziplinenübergreifend eine Entwicklungsleitlinie für die Innenstadt festzulegen. Ziele und Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes sollen also eine Leitlinie und Hilfe für künftige Planungsentscheidungen in der Innenstadt sein.

Eine prosperierende Innenstadt ist nicht nur von dem Engagement der öffentlichen Hand abhängig, sondern auch von Initiativen und Anstrengungen Privater. Maßnahmenspezifisch werden die jeweiligen Anforderungen an weitere Akteure verdeutlicht.

An die Rahmenplanung, die ja mehrere Themenfelder und einen größeren Raum umfasst, müssen sich Detailplanungen anschließen. Dabei sind sowohl konkretisierende Planungen für bestimmte räumliche Teilbereiche erforderlich, als auch innenstadtweite Planungen und Konzeptionen für wichtige inhaltliche Teilbereiche. Ergänzend sind auch weitere Maßnahmen erforderlich, die keine Planungen sind. Sie umfassen beispielsweise das Geschäftsflächenmanagement, Qualität und Quantität von Reinigungsarbeiten oder

Kriminalitätsvorbeugung. Nur mit einem Ineinandergreifen verschiedener öffentlicher Handlungsfelder kann es gelingen, zu einer deutlich spürbaren Innenstadtaufwertung zu gelangen – natürlich ergänzt um das wichtige private Engagement.

1.3. Ziel, Bestandteile und Bearbeitungsreihenfolge

Es gilt, eine speziell für Alt-Willich zugeschnittene und auf den konkreten lokalen Stärken und Handlungsbedarfen fußende Entwicklungsstrategie zu finden. Um dies erreichen zu können, bedarf es zuerst einer detaillierten Bestandsaufnahme und -analyse.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden zunächst für alle relevanten Teilbereiche Bestandsdaten zusammengetragen und dargestellt. Es wird also eine neutrale Sicht der Dinge ermöglicht.

Im zweiten Schritt werden diese Bestandsdaten analysiert und damit bewertet. Welche Dinge wirken derzeit negativ auf das Erscheinungsbild der Innenstadt? Wo liegen derzeit die Stärken der Innenstadt?

Aufbauend auf der Bestandsbewertung lässt sich die Zielvorstellung „gute Innenstadtentwicklung“ konkretisieren. Auf dieser Basis können die Handlungsbedarfe abgeleitet werden und ihnen passende Maßnahmen oder aber zusätzliche Planungsaufgaben (räumlich oder inhaltlich begrenzte, vertiefende Planungen mit definierten Planungsleitlinien) zugeordnet werden. Ferner liefert das Innenstadtkonzept eine Prioritätenliste für die Abarbeitung der Handlungsbedarfe.

Parallel zur Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes wurde bereits mit der Erarbeitung folgender fachlicher Teilkonzepte begonnen:

- Einzelhandelskonzept
- Vergnügungsstättenkonzept
- Verkehrsgutachten
- Seniorenwohnen-Konzept.

Hierbei wurde seitens der Rahmenplanung auf die Kongruenz der Fachkonzepte mit dem Innenstadtkonzept geachtet.

Eine Kongruenzüberprüfung neuer Planungen mit Innenstadtrelevanz oder –bezug sollte künftig fortdauernd erfolgen, um sicher zu stellen, dass die Anstrengungen für die Innenstadtentwicklung nicht durch andere Planungen oder Maßnahmen konterkariert werden.

Sollten Abweichungen von den inhaltlichen Leitlinien für die Innenstadt erforderlich werden, bedürfte es einer Überprüfung und somit Fortschreibung (Anpassung) des Innenstadtkonzeptes.

1.4. Plangebietsabgrenzung - räumlicher Geltungsbereich

Für die Erstellung der Rahmenplanung ist eine räumliche Kulisse, ein Plangebiet, abzugrenzen und diese Abgrenzung begründet vorzunehmen. Denn so wird definiert, welcher Raum für eine „gute Innenstadtentwicklung“ besonders relevant ist. Zugleich dient die Abgrenzung als Rechtfertigung für verstärktes Handeln der öffentlichen Hand. In diesem Bereich sind verstärkte Anstrengungen von gesamtstädtischer Bedeutung, denn eine gut funktionierende Innenstadt ist Aushängeschild für die Gesamtstadt. Zudem hat die Innenstadt nach dem Einzelhandelskonzept gesamtstädtische Versorgungsfunktion.

Bei der Abgrenzung des Plangebietes sind verschiedene fachliche Belange zu beachten und in der Zusammenschau zu betrachten. Hieraus ergibt sich dann eine maximale Plangebietsabgrenzung, die alle fachlichen Belange einschließt und dementsprechend groß ist. Themenbezogen kann es sinnvoll sein, den Betrachtungsrahmen enger zu fassen.

So sind die Zentren aus Einzelhandelsicht über die Festlegung der zentralen Versorgungsbereiche definiert. Der zentrale Versorgungsbereich sollten also in jedem Falle Bestandteil des Plangebiets sein (vgl. Abbildung 1).

Verkehrliche Aspekte sind für eine funktionierende Innenstadt ebenfalls relevant. Die Kreuzungspunkte zwischen innerstädtischem und überörtlichem Verkehrsnetz sind als Anknüpfungspunkte bedeutsam. An diesen Anknüpfungspunkten entscheidet sich, ob, wie und wie häufig die Menschen den Weg in die Innenstadt finden.¹ Dem zu Folge sind sie in die Plangebietsbegrenzung einzubeziehen. Dabei sollte auch die Wechselwirkung von Verkehrsfunktion und Städtebau berücksichtigt werden.

So bilden z. B. platzartige Aufweitungen des Straßenraumes oder charakteristische Gebäudeensembles die Chance, zu Innenstadteingängen weiterentwickelt zu werden. Auch Sichtbeziehungen, die die Lage des Zentrums verdeutlichen, sind relevant. So hat das Einzelhandelskonzept als Mangel die fehlende Anbindung des Hauptgeschäftsbereiches an die wichtigen Straßen genannt und als Handlungsbedarfe eine verbesserte Gestaltung der Eingangssituationen formuliert². Daher werden diese Innenstadt-Eingangsbereiche samt der die Innenstadt umschließenden Hauptverkehrsstraßen (Martin-Rieffert-Straße, Neusser Straße – Dammstraße – Hülsdonkstraße, Korschenbroicher Straße und Düsseldorfer Straße) ebenfalls mit in das Plangebiet des Innenstadtkonzeptes integriert. Westlich des Kreisverkehrs an der Bahnstraße gibt es einen aufgeweiteten Straßenraum mit Platzcharakter. Er wird ebenfalls komplett berücksichtigt.

Der sich noch weiter westlich anschließende Einzelhandelsbesatz ist allerdings dem Nahversorgungszentrum Bahnstraße zuzurechnen und demzufolge nicht mehr Bestandteil des Plangebietes. Daher wird hier die Grenze am Rande der platzartigen Aufweitung gezogen, die durch den turmartigen Erker des Gebäudes Bahnstraße 48 begrenzt wird.

Mit Blick auf den Innenstadt -Verkehr besitzen auch die Parkplätze am Freizeitzentrum (Schiefbahner Straße) eine Relevanz als Ausweich-Parkplätze. Auch wegen der Frequentierung durch auswärtige Besucher sollte das Freizeitzentrum in das Plangebiet integriert werden.

Unter Gesichtspunkten wohnortnahen Erholung werden die Grünanlagen rund um das Freizeitzentrum sowie der Konrad-Adenauer-Park komplett mit in die Abgrenzung einbezogen.

Das so definierte Plangebiet ist in Abbildung 1 dargestellt.

¹ Wegeentscheidungen werden nicht nur auf Basis messbarer Entfernungen oder straßenverkehrsrechtlicher Hinweisschilder getroffen, vielmehr spielt auch die Attraktivität der Wege eine Rolle. Die Gestaltssprache der Bebauung, Straßenräume und Bepflanzungen nimmt somit Einfluss auf die Wegeentscheidungen.

² Vgl. Einzelhandelskonzept der Stadt Willich, Seite 100

2. Bestandsanalyse

2.1. Siedlungsräumliche Lage und Funktion der Innenstadt

Alt-Willich ist der größte Stadtteil der vierpoligen Stadt Willich. Der Stadt Willich kommt nach der Landesplanung die Funktion eines Mittelzentrums zu, allerdings ist die Stadt Willich allseitig von weiteren Mittelzentren oder sogar Oberzentren umgeben und folglich ein Mittelzentrum ohne zu versorgenden Einzugsbereich. Daher ist als der für die Innenstadtbetrachtung vorgegebene Einzugsbereich vornehmlich in der Willicher Bevölkerung zu sehen.³

Aufgrund der Vierpoligkeit der Stadt Willich und der geringen Entfernungen zu den Nachbarstädten hat die Innenstadt von Alt-Willich insbesondere mit Blick auf die Stadtteile Neersen und Anrath eine starke Konkurrenz durch die jeweils unmittelbar angrenzenden Oberzentren. Diese Attraktivität der Nachbarstädte wird neben den kurzen Distanzen durch die teilweise sehr gute verkehrliche Anbindung verstärkt.

Innerhalb des Stadtteiles Alt-Willich lässt sich eine weitere Gliederung feststellen. Die großen Landesstraßen sowie der Friedhof gliedern den Stadtteil weiter in Quartiere mit teilweise eigenständigen Zentren. Solche Quartierszentren lassen sich insbesondere für den Bereich an der Bahnstraße/Anrather Straße als auch für Wekeln feststellen. Hier sind neben Einkaufsmöglichkeiten auch weitere Innenstadtfunktionen wie Gastronomie und Dienstleistungen vorhanden.

Es bleibt festzuhalten, dass die Innenstadt von Alt-Willich einen begrenzten Einzugsbereich hat und aufgrund der Siedlungsstruktur eine hohe Wahrscheinlichkeit besteht, dass dies auch weiterhin so sein wird. Neben der Gewinnung von Neukunden aus anderen Städten sollte die Innenstadtentwicklung vor allem auch auf die Willicher Bevölkerung ausgerichtet werden, um die derzeitigen Kaufkraftabflüsse zu kompensieren.

2.2. Gliederung der Innenstadt

Das Plangebiet umfasst ein recht weit gefasstes Innenstadtgebiet mit unterschiedlich genutzten und geprägten Bereichen.

An den zentralen Achsen dominieren im Erdgeschoss Handels- und Dienstleistungsnutzungen, immer wieder ist aber auch im Erdgeschoss Wohnnutzung vorzufinden. In den Obergeschossen wechseln sich Wohn- und Dienstleistungsnutzungen ab. Einzelhandel gibt es in den Obergeschossen nicht. Abseits der zentralen Achsen und des Karrees ist die Wohnnutzung die am häufigsten vorkommende Nutzung in allen Geschossen.

Auch die Wohnnutzung selbst differiert nach der Lage. Es gibt verdichtete Formen, teils neueren Charakters, westlich der Innenstadt ist aber auch lockere Einzelbebauung vorzufinden. Abbildung 2 zeigt eine Gliederung der Innenstadt anhand der Lagen, thematisch geprägten Bereichen und dominierenden Nutzungen.

Einkaufslagen

Anhand der Passantenfrequenz und Lagequalität lässt sich die Innenstadt wie folgt strukturieren:

³ Aufgrund der Attraktivität und räumlichen Nähe der umliegenden Oberzentren Düsseldorf, Krefeld, Mönchengladbach und des großen Mittelzentrums Neuss erscheint ein Ansatz, Willichs Innenstadtentwicklung auf Auswärtige auszulegen, von vorne herein wenig vielversprechend.

- A-Lagen: Zunächst sind die beiden zentralen Einkaufsbereiche, einmal rund um die Kirche, und zweitens rund um den REWE-Parkplatz festzuhalten. Sie sind einkaufstechnisch die besten Lagen und durch eine hohe Passantenfrequenz gekennzeichnet.
- B-Lagen: Peterstraße zwischen Kaiserplatz und Markt, Bahnstraße bis zum Krankenhaus und die Kreuzstraße bis zur Dammstraße/Neusser Straße. Hier dominiert geschlossene Randbebauung mit verdichteten Wohnformen. Diese Bereiche sind durch eine hohe Konzentration von Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt. Im Bereich des Kaiserplatzes geht der Einzelhandelsbereich fließend in einen vornehmlich durch Wohnen geprägten Bereich über. Daher ist hier die Grenze in der Mitte des Platzes gewählt.
Aufgrund der hohen Verkehrszentralität weist auch der Bereich rund um den Kreisverkehr an der Bahnstraße eine vergleichbare Einzelhandelseignung auf, städtebaulich stellt sich dieser Bereich jedoch anders dar.
Sowohl die zentralen Achsen als auch der Bereich rund um den Kreisverkehr sind einkaufstechnisch als zweitbeste Lagen zu werten und daher in einer Kategorie zusammengefasst.
- Passagen: In Bezug auf den Einzelhandel sind ebenfalls die Einkaufspassagen (Brauereipassage und Rewe) sowie Einkaufsbereiche mit Wegefunktion bedeutsam. Sie stellen halböffentliche Räume dar und haben daher einen eigenen Charakter. Eine Wegefunktion kommt dem Schreibwarengeschäft Erren zu, durch das eine Verbindung zwischen dem Parkplatz an der Elisabeth-Munse-Straße und dem Markt besteht, sowie dem Gebäude Kreuzstraße 1, durch das eine Verbindung vom Markt zur Grabenstraße besteht. Bautechnisch bestehen weitere Verbindungen (z. B. Kodi), jedoch sind diese Verbindungen nicht benutzbar.

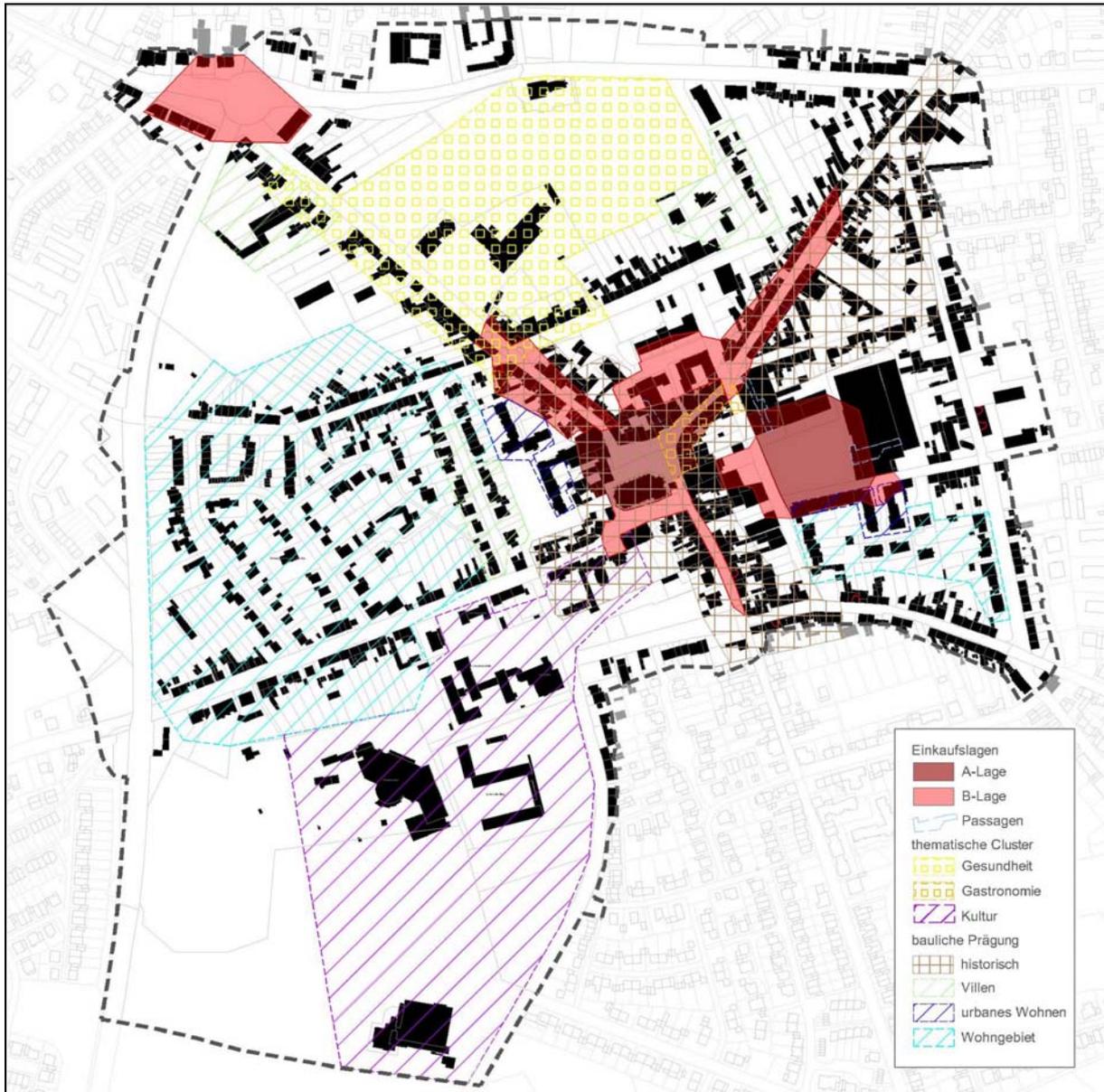
Thematisch geprägte Bereiche

Als zweites Kriterium zur Gliederung der Innenstadt eignet sich eine Abgrenzung von Bereichen, die durch ein bestimmtes Thema geprägt sind. Hier sind folgende Themen in der Innenstadt vorzufinden:

- Gesundheitscluster: Die bedeutenden Einkaufslagen werden im mittleren Bereich der Bahnstraße durch einen Bereich ergänzt, der im Wesentlichen durch mit dem Krankenhaus in Verbindung stehende Nutzungen geprägt ist. Hier finden sich vermehrt Ärzte, Apotheken und gastronomische Betriebe, die von dem Frequenzbringer Krankenhaus abhängen. In Randbereichen überlagert sich dieses Gesundheitscluster daher mit den vorgenannten Einkaufsbereichen.⁴
- Gastronomiebereich: Überlagert werden A- und B-Lage zudem von einem Bereich, in dem vorwiegend Gastronomiebetriebe angesiedelt sind. Sie prägen durch ihre Außengastronomieflächen den angrenzenden Raum auf eine eigene Art. Gastronomie und Einzelhandel haben überwiegend eine synergetische Beziehung, jedoch gibt es auch einige konfligierende Aspekte.
- Kulturbereich: Südwestlich der Kirche agglomerieren sich kulturelle und öffentliche Nutzungen (Bücherei, Pfarrheim, Kindergarten, Schule, Sport- und Freizeitzentrum usw.). Durch ihre gebündelte Lage trennen sie Wohn- und Geschäftsgebiete voneinander, zugleich bilden Sie eine kulturelle Achse bis zur Kirche.

⁴ In Zukunft ist mit Realisierung des derzeit im Bau befindlichen Gesundheitszentrums an der Burgstraße eine räumliche Ausweitung dieses Bereiches zu erwarten.

Abbildung 2: Gliederung der Innenstadt



Quelle: Eigene Darstellung

Bereiche mit besonderer baulicher Prägung

Eine dritte Bildung homogener Bereiche fußt auf dem Erscheinungsbild des Gebauten. Den Gebäuden kommt hierbei zentrale Bedeutung zu, aber auch die Straßenraumausgestaltung prägt den Charakter der Bereiche. Es sind folgende Bereiche zu unterscheiden:

- Historische Innenstadt: Entlang der historischen Achsen findet sich eine damaligen stadtplanerischen und architektonischen Grundprinzipien folgende zusammenhängende Bebauung. Sie zeichnet sich durch eine höhere Dichte, einheitliche Proportionen und Verzierungen von Fensteröffnungen und die Betonung von Hausecken und Plätzen aus. Der historische Eindruck wird durch die historisch anmutende Straßenbeleuchtung zusätzlich befördert.
- Villengebiete: An drei Stellen in der Innenstadt sind Bereiche festzustellen, in denen Einzelgebäude, die größtenteils von repräsentativer Architektur sind und ursprünglich Wohngebäude waren, nun verstärkte Verwendung für Dienstleistungsnutzungen

finden. In diesen Bereichen kann ein Nutzungswandel quasi den Gebäuden abgelesen werden.

- Neues urbanes Wohnen: In der letzten Zeit wurden in zwei Bereichen der Innenstadt neue Wohngebäude geschaffen, in denen urbanes Wohnen vorherrscht. Im Vergleich mit den Wohnungen in den sonstigen Gebäuden haben diese Bereiche ein moderneres Erscheinungsbild und sprechen zugleich auch eine andere Zielgruppe an.
- Wohngebiete: Wie eingangs beschrieben, wurde das Plangebiet Innenstadt bewusst recht weit gefasst, um vor allem aus verkehrlicher Sicht die relevanten Anknüpfungspunkte an das übergeordnete Straßennetz einzuschließen. Das Wohngebiet zwischen der St. Töniser Straße und der Straße Domgarten wurde ebenfalls integriert, da es in Bezug auf Schleichverkehre bedeutsam ist. Es zeichnet sich durch eine ausschließliche Wohnnutzung aus. Dies stellt im Vergleich mit der übrigen Innenstadt einen deutlichen Unterschied dar. Gleiches gilt für den Blockinnenbereich zwischen Brauereistraße und Neusser Straße.

Aufgrund der unterschiedlichen Unterteilungsmerkmale überlagern sich die Einteilungen teilweise. Dennoch ergibt die Zusammenschau ein Bild der dominanten Nutzungen und baulichen Prägungen und somit der Struktur der Innenstadt. Die nicht explizit in eine Kategorie eingeordneten Bereiche sind durch gemischte Nutzungen und einen gemischten Charakter gekennzeichnet.

Die unterschiedliche Prägung der einzelnen Teilbereiche der Innenstadt sollte bei der Planung und Maßnahmenentwicklung beachtet werden. Die Einzelhandelslagen sollten besser miteinander verknüpft werden. Wertvolle, baulich geprägte Bereiche sollten gezielt weiterentwickelt und zur Profilierung der Innenstadt genutzt werden.

2.3. Städtebau

Die nachfolgende städtebauliche Analyse beginnt mit Merkmalen, die von stadtstruktureller Bedeutung sind, geht dann mehr ins Detail und analysiert die Stadtgestaltung gebäudebezogen. Mit einer Analyse des Städtebaurechts findet das Kapitel seinen Abschluss.

2.3.1. Strukturelle Analyse

Diese stadtstrukturelle Analyse beschäftigt sich mit denjenigen städtebaulichen Faktoren, die von struktureller Relevanz sind und somit räumlich weiter gefasst sind als einzelne Gebäude.

Stadtsilhouette

Die Willicher Innenstadt hat ein kleinstädtisches bzw. dörfliches Gesicht. Stadtgestalterisch aufwendig inszenierte Achsen oder Plätze fehlen. Die Kirche dominiert baulich das Zentrum und stellt durch ihre zentrale Lage inmitten der bedeutenden Achsen (Peterstraße, Bahnstraße, Kreuzstraße) den Mittelpunkt der Innenstadt dar. Die Kirche ist das höchste Gebäude in der Innenstadt und hat prägende Wirkung für den gesamten Stadtteil. Dies wird insbesondere dann deutlich, wenn man sich die Stadtsilhouette vergegenwärtigt. Die Stadtsilhouette – der Querschnitt der Stadt von außerhalb betrachtet – stellt zugleich das Erscheinungsbild der Innenstadt für Auswärtige dar.

Abbildung 3: Blick auf die Stadtsilhouette aus Süden



Quelle: Eigenes Foto.

Alt-Willich besitzt eine attraktive kleinstädtische Stadtsilhouette, die eindeutig von der Kirche dominiert wird. Gebäude, die die Dominanz der Kirche einschränken – wie sie in anderen Städten vielfach in den 60iger und 70iger Jahren errichtet wurden – fehlen in der Innenstadt gänzlich. Einzig das Krankenhaus hat mehr als 4 Geschosse. Als wichtige Einrichtung für den Stadtteil ist dies aber städtebaulich völlig gerechtfertigt, zudem ist das Gebäude mit dem Konrad-Adenauer-Park hervorragend von Grün umfasst, wie auch aus Abbildung 4: Blick auf die Stadtsilhouette aus Norden deutlich wird.

Abbildung 4: Blick auf die Stadtsilhouette aus Norden



Quelle: Eigenes Foto.

Die attraktive Stadtsilhouette mit der Kirche als klarem Mittelpunkt ist prägend und sollte beibehalten werden.

Stadtgrundriss

Neben der charakteristischen Stadtsilhouette offenbart sich beim Blick auf den Stadtgrundriss eine weitere Besonderheit der Innenstadt. Bestimmend ist hier der Y-förmige Grundriss der bedeutenden Achsen Bahnstraße, Peterstraße und Kreuzstraße, der durch ein Karree aus Burgstraße, Grabenstraße, Neusser Straße/Dammstraße und Domstraße gerahmt wird.⁵ Die Bebauung ist entlang der Y-förmigen Achsen deutlich dichter, da diese die Entwicklungsachsen der Stadtentwicklung waren. Die Willicher Innenstadt unterscheidet sich hinsichtlich ihres Grundrisses damit von geläufigen Grundrissstrukturen. Es gibt weder eine dominante Durchgangsstraße (wie z. B. in Schiefbahn) noch eine klassische 4-armige Kreuzung (wie z.B. in Anrath) noch eine klare runde Struktur (z.B. mittelalterlicher Stadtkern in Kempen).

Zugleich sind entlang dieser Achsen sehr geringe Straßenraumbreiten vorzufinden. Die Begründung liegt in der früher geringen verkehrlichen Bedeutung Willichs. So gab es weder einen Knotenpunkt bedeutsamer Straßen wie z. B. Anrath, noch lag der Ort im Verlauf einer Handelsstraße, wie z. B. Meerbusch-Osterrath. In der engsten Stelle der Peterstraße (im Bereich zwischen Markt und Grabenstraße) liegen die Hausfassaden nur 6 Meter

⁵ Von Bedeutung ist auch noch die Hülsdonkstraße. Sie stellt im Prinzip den vierten Arm dar, jedoch hatte sie historisch nur eine untergeordnete Bedeutung. In der Folge haben sich kaum innenstadtrelevante Nutzungen entlang der Hülsdonkstraße angesiedelt, und auch die Gestaltungssprache der Häuser ist nicht mit den drei anderen Achsen vergleichbar.

auseinander, in der Bahnstraße sind es 8 m und in der Kreuzstraße 8,50 m. Diese für eine heutige Haupt-Einkaufslage sehr geringen Straßenbreiten unterscheiden Willichs Innenstadt damit deutlich von anderen Innenstädten. Sie sind durchaus charakteristisch und tragen zugleich zum dörflichen/kleinstädtischen Charakter bei.

Abbildung 5: Stadtgrundriss mit Achsen und Karree



Quelle: Eigene Darstellung.

Aus der Zusammenschau von Straßenführung und Straßenraumproportionen ergibt sich der spezifische Willicher Stadtgrundriss. Aufgrund seiner fehlenden Vergleichbarkeit mit geläufigen Grundrissstrukturen trägt er weniger zur Orientierung bei als in anderen Städten.

Der eher ungewöhnliche Stadtgrundriss sollte bei den weiteren Betrachtungen explizit berücksichtigt werden. Mit Hilfe von Sichtbeziehungen zur Kirche und einer optischen Sichtbarmachung des Karrees sollte die Orientierung verbessert werden. Die engen Straßenräume der historischen Achsen sind charakteristisch und tragen wesentlich zum Charme der Innenstadt bei.

Raumkanten, Sichtachsen und Plätze

Die wichtigste Betrachtungsperspektive ist jedoch nicht die kartografische Sicht „von oben“, sondern die Perspektive und Wahrnehmung von der Augenhöhe aus. Aus dieser Betrachtungsperspektive wird die Innenstadt durch vertikale Elemente in einzelne Teilbereiche gegliedert. Diese Raumkanten stecken so quasi das Sichtfeld ab. Raumkanten können sowohl Gebäude sein als auch durch Grünstrukturen und andere Elemente gebildet werden. Durch die Ausgestaltung und Höhe der vertikalen Raumkanten und die Breite und Ausgestaltung des horizontalen Straßenraumes ergeben sich die jeweils spezifischen Proportionen der einzelnen Straßenzüge und Teilbereiche der Innenstadt. Fehlen Raumkanten, so stellt sich der Raum als nicht gefasst und häufig unattraktiv und nicht zu einer Innenstadt passend dar.

Eine wichtige Funktion haben auch Sichtachsen und Sichtbeziehungen. Sie verbinden einzelne Teilräume miteinander und tragen wesentlich zur Orientierung bei. Die Sichtachsen zur baulich dominanten Kirche - zugleich dem Mittelpunkt der Innenstadt - sind dabei am wichtigsten. Aus der Peterstraße ist die Kirche fast jederzeit wahrnehmbar. Bei den anderen Straßen ist eine Blickbeziehung häufig in Höhe des Innenstadteinganges gegeben. Diese Sichtbeziehungen tragen wesentlich zur Orientierung und Auffindbarkeit der Innenstadt bei.

Straßen haben vornehmlich eine Erschließungs- und Verbindungsfunktion. Plätze dagegen sind viel stärker auch Ort der Kommunikation, des Aufenthaltes, des Verweilens, des Handels und des Erlebens. Plätze sind somit Sinnbild von Stadt und für die Erlebbarkeit des Stadtraumes von essentieller Bedeutung.

Wortgeschichtlich betrachtet ist ein Platz zunächst einmal ein von Bebauung ausgesparter Raum. Diese Definition weist zugleich darauf hin, dass es derzeit viel mehr von Bebauung ausgesparte Räume, bzw. Platzsituationen, in der der Stadt gibt, als wirkliche Plätze.

Mit Blick auf die absehbaren bevölkerungsstrukturellen Veränderungen, nach denen es künftig eine immer größer werdende Bevölkerungsgruppe geben wird, die sich deutlich entschleunigt durch den Stadtraum bewegt, wird die Nachfrage nach mehr Verweilmöglichkeiten und Orten der Kommunikation in der Stadt vermutlich steigen.

Daher macht die Suche nach diesen Platzsituationen bereits bei der Bestandsanalyse Sinn. Im weiteren Verfahren ist dann zu diskutieren, an welcher Stelle neue Plätze Sinn machen und welche Funktion sie übernehmen können.

Die Funktion eines Platzes hängt stark von der Lage im Stadtraum und den umgebenden Nutzungen und der Gestaltungen der Randbereiche ab. Entscheidend für die Wahrnehmung eines Bereiches als Platz ist die Proportion und Ausgestaltung der umgebenden Raumkanten. Fehlende bauliche Raumkanten lassen sich dabei ggf. durch Grünstrukturen und andere Elemente ersetzen.

Ergänzend sei an dieser Stelle noch darauf hingewiesen, dass Plätze auch Potenziale für eine innenstadtverträglichere Verkehrsabwicklung bergen. Häufig können hier lineare Führungen unterbrochen werden und so das Geschwindigkeitsniveau abgesenkt werden.

In Abbildung 6 sind daher auch Räume mit Platzpotenzial gekennzeichnet. Diese Räume bieten aufgrund der Größe der von Bebauung ausgesparten Fläche und der Struktur der Umgebung grundsätzlich die Möglichkeit, zu einem Platz weiterentwickelt zu werden.

Weitere gliedernde Elemente wie Erhebungen oder Gewässer fehlen in der Innenstadt.

Durch die gezielte Schließung von Lücken in Raumkanten, die Berücksichtigung von Sichtachsen und Sichtbeziehungen und die Schaffung neuer Platzbereiche sollte das spezifische Gesicht der Willicher Innenstadt weiterentwickelt werden.

Innenstadteingänge, verkehrliche Anknüpfungspunkte

Bereits die Stadtgrundrissanalyse hat verdeutlicht, dass einer Verbesserung der Orientierung in der Innenstadt und einer Verbesserung der Auffindbarkeit der Innenstadt eine hohe Bedeutung zukommt⁶. Daher soll diesen strukturellen und funktionalen Aspekten im Rahmen dieses Kapitels besonderes Augenmerk zukommen.

Die meisten Besucher der Innenstadt müssen zunächst einmal in die Innenstadt gelangen. Egal mit welchem Verkehrsmittel dies geschieht, bestimmte Punkte/Kreuzungen werden dabei stets passiert. Diese Kreuzungen haben somit eine herausgehobene verkehrliche Bedeutung und stellen die Anknüpfungspunkte an das übergeordnete Verkehrsnetz dar. Ein prägnantes Beispiel ist der Kreisverkehr Bahnstraße / St. Töniser Str. / Schiefbahner Straße. Egal ob mit dem PKW, Fahrrad oder ÖPNV, er stellt das Bindeglied zwischen den westlichen Stadtteilen und der Innenstadt dar.

Neben diesen verkehrlichen Anknüpfungspunkten spielen diejenigen Stellen eine entscheidende Rolle, an denen die Innenstadt beginnt. Für das Gefühl, in der Innenstadt zu sein, sind verschiedene Faktoren maßgebend. Das Gesamturteil ergibt sich aus dem Zusammenspiel dieser Faktoren und ist zum Teil auch individuell unterschiedlich. Früher definierten die Stadttore klar die Grenze zwischen Stadt und Land.

Heutzutage stehen die Ortsschilder weit entfernt vor der Innenstadt, städtische und ländliche Bauweisen haben sich in den Ortslagen teilweise bunt durchmischt oder gestalterisch angeglichen, der Straßenbelag und die Straßenmöblierung verändert sich abschnittsweise und auch der Geschäftsbesatz dünnt nach außen hin fließend aus.

Dennoch gibt es einen deutlich wahrnehmbaren Unterschied zwischen der Innenstadt und den übrigen Bereichen der Stadt. Die Grenzen sind teilweise gut feststellbar, teilweise fließend. Um auch fließende Übergänge abbilden zu können, sind in Abbildung 6 jeweils ein äußerer und ein innerer Innenstadteingang dargestellt.

Eindeutige Abgrenzungen der Innenstadt erleichtern die Orientierung und tragen zu einer besseren Profilierung der Innenstadt bei. Sie können durch eine auf einander abgestimmte Gestaltung von Gebäuden, Straßenraum und Grünstrukturen erreicht werden.

Im Rahmen weiterer Planungen sollte die Funktion verkehrlicher Anknüpfungspunkte berücksichtigt werden und in die Gestaltung dieser Bereiche einfließen. Ziel ist eine attraktive Gestaltung, die eine schnelle Orientierung ermöglicht. Innenstadteingänge sollten möglichst klar ablesbar gestaltet werden.

Baulich prägende Bereiche

In Kap. 2.2. wurde bei der Gliederung der Innenstadt bereits festgestellt, dass es Bereiche gibt, in denen eine einheitliche Gebäudegestaltung prägend wirkt. Nun ist zu konkretisieren, welcher spezifische Charakter vorliegt, wie er die Innenstadt beeinflusst und künftig zu einer guten Innenstadtentwicklung beitragen kann.

Der Bereich entlang der historischen Achsen ist fast überall von durchgehender Straßenrandbebauung gekennzeichnet. Wie bereits erwähnt, war die verkehrliche Bedeutung Willichs in der Vergangenheit gering. Dies hat auch Auswirkungen auf die Bebauung an den historischen Achsen gehabt, die ebenfalls eher schlicht und niedrig ist. Ferner zeichnet sich die Bebauung durch ihre Maßstäblichkeit und die Kongruenz der Fassadengestaltung mit der Lage des Gebäudes aus. Nur an Ecksituationen oder Plätzen wird die ansonsten schlichte traufständige zweigeschossige Satteldachbebauung durch Erker, Dachgauben oder ähnliche, teilweise turmartige Gestaltungsmerkmale betont.

⁶ Ähnliche Handlungsaufträge hat auch das Einzelhandelskonzept formuliert.

Insgesamt stellt sich die Bebauung als harmonisch dar. Die neueren Gebäude fügen sich in der Regel gut in die vorhandene Struktur ein, es gibt keine gravierenden gestalterischen Ausreißer, wie dies häufig in anderen Städten vorzufinden ist.

Die Villenbereiche zeichnen sich durch eine repräsentative Bauweise aus, die den Wohlstand der (einstigen) Besitzer erkennen lässt. Es sind reicher verzierte Fassaden und teilweise hochwertige Gartengestaltungen vorzufinden. Diese im Vergleich zur übrigen Innenstadtbebauung luxuriöseren Villen-Bereiche können daher eine ansonsten in der Innenstadt fehlende Hochwertigkeit ausstrahlen, die zur Lage Willichs als begehrter Wohngegend im Einzugsbereich Düsseldorfs passt.

Beiden Bereichen ist gemeinsam, dass ihr bauliches Erscheinungsbild eine positive Wirkung auf die Innenstadt hat. Der Bereich entlang der historischen Achsen gibt der Innenstadt ihre Identität - ihr unverwechselbares Gesicht - und eine angenehme kleinstädtische Prägung. Der harmonische lokale Baustil (siehe hierzu auch nachfolgendes Kapitel) trägt wesentlich dazu bei, dass sich die Innenstadt deutlich von anderen, teilweise austauschbar gestalteten Innenstädten oder künstlichen Einkaufswelten wie Outletcentern abhebt. Die Villenviertel verbreiten einen Hauch von Luxus. Dies ist umso bedeutender, als dass sie an den Zugangsstraßen zur Innenstadt situiert sind und so einen attraktiven Empfang für die Besucher der Innenstadt darstellen.

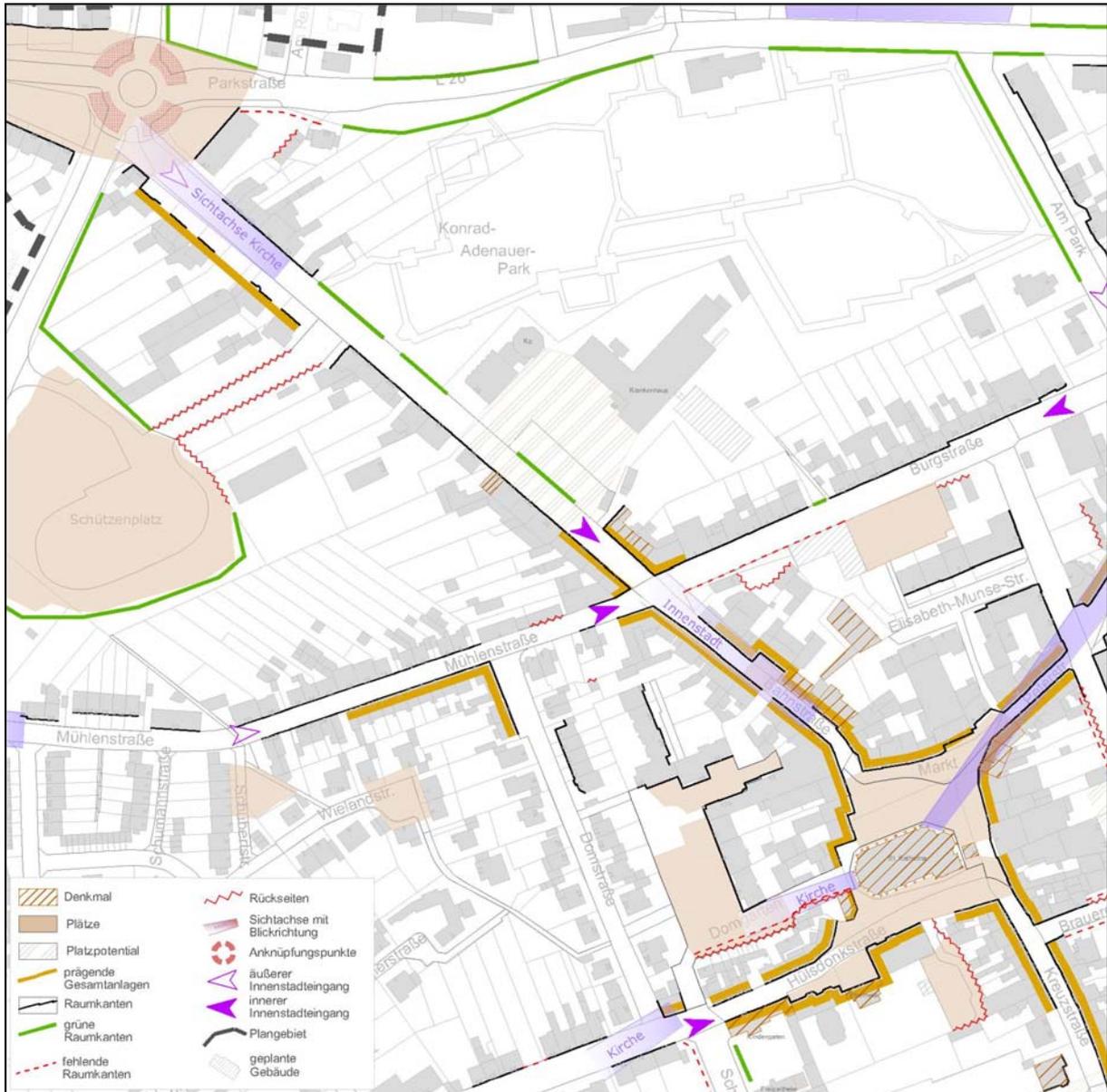
An der Mühlenstraße befinden sich die im Volksmund als Kamperhäuser bezeichneten Reihenhäuser (Hausnr. 11 bis 25). Sie zeichnen sich durch ihre einheitliche Gestaltung mit einer geringen Breite, verhältnismäßig großer Höhe, fehlenden Vorgärten sowie einer mit Erkern und Dachaufbauten gegliederten Fassade aus und entfalten so eine eigenständige Wirkung. Sie geben der Mühlenstraße in diesem Abschnitt einen engen, städtischen Charakter. Bezogen auf die Fassadengliederung und Gebäudekubatur setzt sich diese Prägung an der nördlichen Domstraße fort, allerdings in Doppelhausform. Insgesamt ist die Prägung aber auf den Nahbereich begrenzt und entfaltet somit keine innenstadtweite Wirkung.

Als industrieller Einfluss sind bis heute die Gebäude der ehemaligen Hannen-Brauerei baulich prägend. Für die einstigen Betriebsgebäude wurden mit dem Einzelhandel innenstadtbedeutsame Nachnutzungen gefunden. Die baulichen Anpassungen blieben allerdings gering, daher ist die Vorgeschichte den Gebäuden noch deutlich ablesbar. Das Gebäude der Brauereipassage passt aufgrund seiner Fassadengestaltung, die insbesondere entlang der Grabenstraße den Grundprinzipien des lokalen Baustiles (siehe auch nachfolgendes Kapitel) folgt, gut in die Innenstadt. Angrenzende Bereiche (z. B. Westseite der Grabenstraße) zeigen ebenfalls noch Relikte ehemaliger handwerklicher und industrieller Nutzungen. Sie passen allerdings - genau wie das heute durch den REWE genutzte Gebäude - gestalterisch nicht in eine Innenstadt und wirken nicht identitätsstiftend.

Die ursprünglich rund um die Kirche vorhandenen Weberhäuser gibt es größtenteils nicht mehr, von den beiden verbliebenen Häusern und den die alte Grundrissstruktur würdigenden Baumpflanzungen geht heute keine flächenhafte Wirkung mehr aus.

*Die historischen Achsen und die Villenbereiche prägen durch ihre Bebauung die Innenstadt und sollten in Ihrem Charakter bewahrt werden. Die prägende Wirkung sollte durch eine angepasste Gestaltung des umgebenden Raumes unterstützt werden.
Die industriell geprägten Bereiche verbreiten mit Ausnahme der Backsteinfassade der Brauereipassage insgesamt keine Innenstadatmosphäre. Sie eignen sich für eine städtebauliche Neukonzeption.*

Abbildung 6: städtebauliche Strukturanalyse



Quelle: Eigene Darstellung.⁷

Bereiche mit Rückseiten-Charakter

Im Gegensatz zu den baulich prägenden Bereichen sind in der Innenstadt auch Bereiche vorzufinden, die unattraktiv sind, weil sie Rückseiten-Charakter besitzen. Sie sind zum Beispiel durch Trennmauern, Garagentore usw. geprägt und bieten Innenstadtbesuchern kein Erlebnis. Sie unterbrechen somit die Lauflagen.

Diese Bereiche haben durchaus ihre Funktion und Berechtigung, sollten aber idealer Weise nicht an frequentierten Achsen angesiedelt sein. Vor allem dort, wo diese Bereiche mit Rückseiten-Charakter gehäuft auftreten, hat dies negative Effekte auf die Erlebbarkeit der Innenstadt.

Betrachtet man die räumliche Verteilung dieser Bereiche, so fällt vor allem die signifikante Häufung rund um das ehemalige Brauereigelände auf. Dies ist von erheblicher Bedeutung, da dieser Bereich zugleich zur bevorzugten Einkaufslage zählt. Des Weiteren sind hier der Baublock zwischen Kaiserplatz und Grabenstraße sowie der Bereich Grabenstraße / Am

⁷ Für gesamtes Plangebiet siehe Kartenband - Karte 1.

Park / Burgstraße zu nennen. Zu vergessen ist auch nicht die Einfahrt zum Schützenplatz, die derzeit bestenfalls Feldwegcharakter hat.

Wenngleich es nicht viele Rückseitenbereiche an den verkehrlichen Anknüpfungspunkten gibt, so fallen diese Bereiche doch ins Gewicht. Hier präsentiert sich die Innenstadt quasi entlang des übergeordneten Verkehrsnetzes – dies sollte nicht durch Rückseiten-Charakter geschehen (z. B. Parkstraße 1-7).

Andere Rückseitenbereiche finden ihre Begründung in liegenschaftlichen Veränderungen (z. B. Domgarten). Hier überwiegen die positiven stadtstrukturellen Veränderungen deutlich die negativen Begleiterscheinungen.

Es sollte im Rahmen baulicher Veränderungen versucht werden, Garagenhöfe, Hinterhöfe etc. so anzuordnen, dass sie möglichst keine Unterbrechung von Lauflagen darstellen und die Erlebbarkeit der Innenstadt nicht negativ beeinflussen. Dort, wo strukturelle Veränderungen nicht möglich sind, sollte auf eine möglichst attraktive Gestaltung der Rückseitenbereiche hingewirkt werden.

Exkurs: städtebaulich-analysierende Begehung der Bahnstraße

Die vorgenannten Wirkfaktoren beeinflussen zusammen mit der Straßenraumgestaltung maßgeblich die Wahrnehmung des Stadtraumes. Sie entscheiden somit über Dichte und Urbanität und sind daher von essentieller Bedeutung. Durch diese Elemente entsteht der jeweilige spezifische Charakter. Dies wird nachfolgend beispielhaft anhand des Weges vom Kreisverkehr Bahnstraße/St.Töniser-Straße / Schiefbahner Straße bis zum Markt dargestellt.

Der Kreisverkehr stellt den verkehrstechnischen Nabel von Alt-Willich dar. Neben der Verlangsamung der KFZ-Geschwindigkeit und der den Raum gliedernden Kreisverkehrsinsel öffnet sich auch die Bebauung platzartig. Städtebaulich wird der Platz durch das Gebäude Bahnstraße 42 (Barmer, Eiscafé) betont. Bezogen auf den Grundriss von Kreisverkehr und Platz fällt der fünfte Arm des Kreisverkehrs, die Bahnstraße, auf. Vom Kreisverkehr besteht entlang der Bahnstraße eine Sichtachse zur Kirche, so dass auch ohne jegliche Hinweisbeschilderung die Lage des Zentrums direkt klar ist.

Folgt man nun dieser Sichtachse in Richtung Innenstadt (was derzeit nur für Fußgänger und Radfahrende möglich ist), so ist der erste Straßenabschnitt durch die villenartige Gründerzeitbebauung auf der rechten Straßenseite geprägt. Dieser repräsentative Charakter besteht bis zur Einmündung des Schützenplatzes auf der rechten und dem Stadtpark auf der linken Straßenseite. Folglich schließt sich nun ein neuer Abschnitt an.

Die Einmündung des Schützenplatzes hat Feldwegcharakter, ist von wildem Parken geprägt und passt nicht in das städtische Gefüge. Klarheit über die Situation schafft nur das mächtige Schild „Schützenplatz“ über der Fahrbahn. Im Vergleich zur Repräsentativität der vorherigen Häuser stellt die Schützenplatzzufahrt mit ihrem Feldwegcharakter einen deutlichen Kontrast dar.

Der Stadtpark zeigt sich an dieser Stelle zunächst nur als grüne Wand, einen kurzen Einblick in den attraktiven Park kann man erst später erhaschen, wenn die andere Straßenseite bereits wieder durch Bebauung begleitet ist und sich der Blick eigentlich schon wieder vom Park abgewandt hatte.

Bezogen auf die Lage der Baukörper stellt der Parkplatz vor dem Krankenhaus eine platzartige Aufweitung dar. Optisch ist der Parkplatz aber durch die Hecke, die Anordnung der Stellplätze und die unterschiedliche Gestaltung von Straße und Parkplatz von der Bahnstraße abgetrennt und verhindert so eine Wahrnehmung dieses Raumes als Platz.

Ab der denkmalgeschützten Apotheke und der gegenüber liegenden Pizzeria begleitet überwiegend Bebauung mit historischer Prägung den weiteren Weg zum Markt. Ab nun befindet man sich ohne Zweifel in der Innenstadt – jedoch passt der verkehrsorientierte und provisorisch umgestaltete Straßenraum mit seinen landstraßenähnlichen Laternen nicht hierzu.

Der turmartige Dachaufbau auf dem Gebäude Bahnstraße 19 und der nun endlich auch innenstadtaffin ausgeprägte Straßenbelag verstärken den Innenstadtkarakter ab der Straßenkreuzung mit der Burgstraße. Der weitere Verlauf der Bahnstraße zeichnet sich durch seine Enge aus und vermittelt so eindeutig Innenstadtatmosphäre. In Höhe des Hauses Nr. 10 (Friseur) befindet sich ein kleiner Platz mit 2 Bäumen. Nach dem Knick der Straße am Josefsbogen wird dann der Blick auf die Kirche frei. Eigentlich ist hier die Sichtachse im Pflaster des Marktes abgebildet, aber mittlerweile nur noch sehr schwach ersichtlich.

Der Exkurs zeigt, dass das Stadtgefüge eine feine Untergliederung besitzt, die sich aus dem Zusammenspiel von Grün-, Straßenraum- und Platzgestaltung ergibt. Vielfach bestehen Potenziale für eine innenstadtaffinere Raumgestaltung, z. B. durch Betonung von Platzsituationen oder andere Materialwahl.

2.3.2. Gebäudespezifische Analyse

Zuvor wurden diejenigen Kriterien behandelt, die von stadtstruktureller Bedeutung sind und in ihrer Wirkung über einzelne Gebäude oder Grundstücke hinausgehen. Nachfolgend werden nun die gebäudespezifischen Faktoren näher betrachtet.

Die Analyse beginnt mit der Feststellung prägender baulicher Elemente, die unter dem zusammenfassenden Begriff „lokaler Baustil“ beschrieben werden. Es handelt sich hierbei um den regionalen Baustil, der am gesamten Niederrhein anzutreffen ist. Mustergültig lässt sich der Baustil anhand der Baudenkmale, die dann dargestellt werden, nachvollziehen.

Stadtbildprägende Gebäude zeichnen sich durch eine besondere, das Umfeld prägende Gestaltung aus oder sind aufgrund ihrer Nutzung oder Historie prägend. Sie dienen gleichwohl der Orientierung in der Innenstadt.

Gegenpart sind Gebäude mit Gestaltungsdefiziten. Sie entfalten eine negative Wirkung auf ihr Umfeld, entweder weil sie seit längerem ungenutzt sind und sich als Ruine darstellen, oder weil sie eine ihr Umfeld beeinträchtigende Gestaltung aufweisen, weil sie im Verhältnis zur Umgebungsbebauung zu niedrig sind. Bei manchen Gebäuden sind einzelne Wände, zumeist Seiten-/Brandwände von unansehnlicher Gestaltung. Die stadtgestalterische Wirkung dieser Fassadenmängel ist abhängig von der Lage und Einsehbarkeit.

Für den historischen Bereich wird im Anschluss genauer analysiert, wo historische Gebäude, die von der Kubatur und Dachform her noch die typischen Merkmale aufweisen, durch eine andere Gestaltung der (Erdgeschoss-)Fassaden modern überformt sind. Diese historischen Gebäude mit moderner Fassadengestaltung zeichnen sich häufig durch einen Gestaltungsbruch aus, die Kubatur/Maßstäblichkeit harmonisiert hier häufig nicht mit der Fassadengestaltung. Zugleich bieten sich im Rahmen künftiger Fassadenmodernisierungen Möglichkeiten für eine verbesserte Gestaltung.

Lokaler Baustil

Der lokal vorkommende Baustil ist kein Alleinstellungsmerkmal für Willich, da er auch in den angrenzenden Städten in ähnlicher Weise vorkommt. Dennoch ist er charakteristisch für den Niederrhein und prägt so auch die Willicher Innenstadt.

Backsteine (Feldbrandziegel) konnten vor Ort gewonnen werden und stellen daher das Ausgangsmaterial dar. Es wechseln sich verputzte Fassaden und Backsteinfassaden ab. Bei verputzten Fassaden wurde auf das sichtbare Mauerwerk eine Putzschicht aufgebracht, teilweise mit Sandsteinrepliken oder aufgestuckten historischen Schmuckformen. So war ein hochwertigeres, städtischeres Aussehen – im Gegensatz zu den ebenfalls aus Backsteinen bestehenden Bauernhöfen – zu erreichen. Fenster, Türen und Tore sind sowohl in Rundbogen- als auch in rechteckiger Bauweise vorzufinden. Teilweise wurden Fensteröffnungen mit Rundbögen im Zuge des Überputzens begradigt (vgl. auch Abbildung 7).

Abbildung 7: Backsteinbauweise mit Putzfassade und Sandsteinrepliken



Quelle: Eigene Fotos.

Abbildung 8: Betonung von Hausecken an bedeutenden Plätzen



Quelle: Eigene Fotos.

Grundprinzip der Gebäudegestaltung ist eine ausgeprägte *Maßstäblichkeit der Bebauung*, die jeweils gebührend auf die stadträumliche Lage Rücksicht nimmt. So findet sich im Verlauf der bedeutenden Achsen überwiegend traufständige zweigeschossige Straßenrandbebauung mit Satteldächern. Ecksituationen dagegen werden durch Erker,

Dachgauben oder ähnliche, teilweise turmartige Gestaltungsmerkmale betont. Manchmal ist hier auch ein drittes Geschoss zu finden.

Die Fassaden zeichnen sich durch eine klare Gliederung aus. Fenster, Türöffnungen und Tore sind zumeist entlang einer vertikalen Achse angeordnet. Hofdurchfahrten greifen häufig die Achsen zweier Fenster des Obergeschosses auf. Türöffnungen sind häufig in die Hauswand eingelassen, das erste Geschoss oft einige Stufen über Strassenniveau. Der Dachüberstand ist gering, die Dächer haben meistens Dachpfannen in dunkler Farbgebung und matter Ausführung.

Abbildung 9: symmetrischer Fassadenaufbau mit durchlaufenden Fensterachsen und charakteristischen Rundbogensegmenten bei sichtbarem Mauerwerk



Quelle: Eigene Darstellung.

Sowohl Backsteinfassaden als auch verputzte Fassaden zeichnen sich durch eine klare Gliederung aus. Bei beiden Materialien gibt es auch Verzierungen. Diese betonen zumeist die Unterteilung zwischen den Geschossen, die Dachkante und die Fenster- und Türöffnungen. Bei Backsteinbauweise sind die Verzierungen häufig durch eine andere Anordnung und Farbe der Backsteine realisiert. Bei Putzfassaden sind Vorsprünge, Stucke und sich abhebende Farbgebungen üblich. Sehr aufwändige oder prunkvolle Gestaltung fehlt (mit Ausnahme der Villen an der Bahnstraße).

Bis heute sind im Stadtzentrum mehrere Hofdurchfahrten erhalten geblieben. Sie haben die ansonsten unzugänglichen Hinterhöfe und Gartenbereiche erschlossen, teilweise ist die Erschließungsfunktion bis heute gegeben. Unabhängig von der Gebäudenutzung (Handwerksbetrieb, Gaststätte, landwirtschaftlicher Betrieb) zeichnen sich die Hofdurchfahrten durch eine einheitliche Architektur aus. Zumeist sind sie in charakteristischer Rundbogen-Form gebaut. Häufig ist die Mitte des Bogens mit einem Schlussstein verziert und manchmal findet die Rundung ihren Anfang in einem sog. Auflasser. Vielfach sind die Hofdurchfahrten durch Musterungen (andere Anordnung der Backsteine) oder durch eine abweichende Farbgebung optisch hervorgehoben.

Abbildung 10: symmetrischer Fassadenaufbau mit aufgestuckten historischen Schmuckformen (verputzte Fassade)



Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 11: ehemalige Hofdurchfahrten im Innenstadtbereich



Quelle: Eigene Fotos.

Im Plangebiet sind heute noch 15 charakteristische ehemalige Hofdurchfahrten zu erkennen, 11 davon an den bedeutenden Achsen Peterstraße, Bahnstraße und Kreuzstraße, davon jedoch nur 5 denkmalschutzrechtlich geschützt. Teilweise werden die Hofdurchfahrten heute als Schaufenster nachgenutzt. Sie stellen im Gegensatz zu der ansonsten im Einzelhandel – vor allem in größeren Städten oder Einkaufszentren – standardisierten Fassadengestaltung einen wohlthuenden Kontrast dar.

Ansonsten fehlt eine historische, sich optisch von heutigen Bauweisen deutlich absetzende Bauweise (z. B. Fachwerk- oder Jugendstilbauweise) weitestgehend.

Auf den villenartigen Bereich an der Bahnstraße zwischen Krankenhaus und Kreisverkehr, in dem einige Villen aus den letzten beiden Jahrhunderten vorhanden sind, wurde zuvor bereits eingegangen.

An der Hülsdonkstraße gibt es ein Haus, bei dem das Fachwerk sichtbar ist.

Durch die Verwendung lokaler Baumaterialien und durch lokale Traditionen entstand ein auf den ersten Blick zwar recht unscheinbarer aber für die Willicher Innenstadt typischer Baustil. Er ist für die Innenstadt prägend, denn die baulichen Gemeinsamkeiten der älteren Gebäude definieren die Ortsmitte. Sie bilden die Kulisse für den „Innenstadtbummel“. Insbesondere im Bereich der historischen Achsen sollten die Gebäude, die noch den lokalen, historischen Baustil aufweisen, nach Möglichkeit erhalten werden oder so weiterentwickelt werden, dass der identitätsgebende Charakter der Gebäude nicht verloren geht. Generell sollten für neue Gebäude im Innenstadtbereich die Grundprinzipien des lokalen Baustils beachtet und aufgegriffen werden, damit der identitätsstiftende Charakter des lokalen Baustils nicht konterkariert, sondern gestärkt wird.

Baudenkmale

Mit nur 21 Baudenkmalen gibt es in der Willicher Innenstadt nur recht wenige vor Abriss geschützte Gebäude. Die Denkmale verteilen sich auf verschiedene Haustypen.

Mit der Kirche, dem Feuerwehrturm, der ehemaligen Schule an der Hülsdonkstraße (heute Kindergarten), der alten Pfarrei und dem von einem einstigen öffentlichen Gebäude zeugenden Josephsbogen sind mehrere öffentliche und kirchliche Zeugnisse unter Schutz gestellt.

Von der ehemaligen die Kirche umschließenden Bebauung sind die beiden verbliebenen Wohn- und Geschäftshäuser Kreuzstraße 12 und Hülsdonkstraße 6-8 erhalten geblieben und Zeitzeugen der früheren Grundrissstruktur.

Weitere 4 Wohn- und Geschäftshäuser sind an der Peterstraße (18, 25, 49) und der Bahnstraße 22 für denkmalwürdig befunden worden und bleiben so als Zeugnisse der traditionellen Innenstadtbauweise erhalten. Die Gebäude Bahnstraße 22 und Peterstraße 18 befinden sich allerdings in einem baulich schlechten Zustand.

Die vier Stadthäuser Markt 10/11, Peterstraße 2 und 23 sowie Bahnstraße 6 waren ursprünglich für eine Wohnnutzung konzipiert und haben alle verputzte, verhältnismäßig reich verzierte Fassaden.

Ebenfalls für eine Wohnnutzung konzipiert war die Villa Hannen, die als freistehendes Wohnhaus eine Sonderrolle unter den Denkmalen einnimmt.

Ebenfalls eine Sonderrolle kommt der ehemaligen Zementfabrik an der Osterather Straße zu, die sich allerdings in einem desolaten baulichen Zustand befindet und bereits länger nicht mehr genutzt wird. Daher wird dieses Gebäude neben der Darstellung als Denkmal in den Analysekarten auch als Ruine dargestellt.

Abbildung 12: Denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäude



Quelle: Eigene Darstellung.⁸

Aus der Auseinandersetzung mit den Denkmalen im Innenstadtbereich lässt sich festhalten, dass zwar eine gewisse Vielfalt an Gebäudetypen unter Schutz gestellt ist, diese Gebäude aber nur einen kleinen Teil der identitätsstiftenden Gebäude ausmachen. Viele die Innenstadt maßgeblich prägende Gebäude können nach der derzeitigen Rechtslage abgerissen werden. Dies würde deutlich negative Auswirkungen auf die Attraktivität der Innenstadt haben.

Stadtbildprägende Gebäude

Stadtbildprägende Gebäude zeichnen sich durch eine positive, sich von ihrem Umfeld abhebende und dieses prägende bauliche Gestaltung aus. Häufig sind stadtbildprägende Gebäude auch aufgrund ihrer Nutzung bedeutsam (z. B. Rathaus). Sie sind zumeist allgemein bekannt und dienen so auch der Orientierung in der Innenstadt.

⁸ Für gesamtes Plangebiet siehe Kartenband - Karte 2.

Stadtbildprägende Gebäude unterscheiden sich von den Denkmälern dadurch, dass es bei den Gebäuden allein auf die äußere, in den Stadtraum wirkende Gestaltung ankommt. Denkmäler hingegen müssen auch in Bezug auf die innere bauliche Gestaltung, Statik usw. eine historische und damit denkmalwürdige Substanz aufweisen. Auch eine Ausweisung als denkmalgeschützte Fassade wäre nicht inhaltsgleich mit einem stadtbildprägenden Gebäude, da durchaus auch modernisierten und damit nicht denkmalwürdigen Fassaden eine positive stadtbildprägende Funktion zukommen kann.

Stadtbildprägende Gebäude zeichnen sich also zusammenfassend durch eine besondere, das Umfeld positiv prägende Gestaltung aus.

Es sind im Stadtgebiet durchaus weitere Gebäude vorhanden, die aufgrund ihrer Gestaltung ebenfalls stadtbildprägend wirken könnten, jedoch aufgrund ihrer Lage oder Eingrünung der öffentlichen Sicht weitestgehend entzogen sind (z. B. Am Park 9).

Im Abgleich mit den in der Strukturanalyse ermittelten baulich prägenden Bereichen fällt auf, dass die stadtbildprägenden Gebäude vor allem entlang der historischen Achsen und in dem „Villen-Gebiet“ an der Bahnstraße vorkommen.

Aus der Analyse wird deutlich, dass die stadtbildprägenden Gebäude eine wichtige Komponente der Attraktivität der historischen Achsen sind. Da der Denkmalschutz keinen ausreichenden Schutz für einen dauerhaften Erhalt oder eine qualitätsvolle Weiterentwicklung liefern kann, sollten andere Möglichkeiten zur Sicherung der stadtbildprägenden Wirkung angewendet werden.

Gebäude mit Gestaltungsdefiziten

Gestaltungsdefizite können aufgrund von Gebäuden vorliegen, die durch ihr Aussehen, ihre fehlende Nutzung, andersartige Dachgestaltung (z. B. Flachdach), Materialwahl oder unpassenden Höhe mit der umgebenden Bebauung in einem Dissens stehen.

Stadtgestalterisch gravierend sind *Gebäude mit einem ruinösen Erscheinungsbild*. Die Anzahl hält sich im Innenstadtbereich zum Glück in Grenzen. Zu nennen ist hier der Gebäudekomplex nördlich der Brauereistraße zwischen Kreuzstraße und Grabenstraße (ehemalige Fleischerei), das denkmalgeschützte ehemalige Zementwerk an der Osterather Straße und einige Gebäude im Eckbereich Düsseldorfer Straße / Peterstraße. Es gibt weitere Gebäude, die sich in einem ruinösen baulichen Zustand befinden, allerdings beeinflusst ihr äußeres Erscheinungsbild die Umgebung nur geringfügig.

Aufgrund der überschaubaren Anzahl an Gebäuden mit einem ruinösen Erscheinungsbild sollte jeweils mit den Eigentümern Kontakt aufgenommen werden und die individuelle Situation analysiert werden. Es ist eine umfangreiche Verbesserung / Neugestaltung durch eine gezielte Projektentwicklung anzustreben.

Gebäude mit Fassadenmängeln sind dagegen mehrfach im Stadtgebiet vorzufinden. Häufig beziehen sich die Fassadenmängel auf Seitenwände/Brandwände, die aufgrund der häufig vorgegebenen geschlossenen Bauweise fensterlos und zumeist in einfacher Oberflächenqualität erstellt wurden, bei denen aber ein sich anschließendes Gebäude fehlt. Aber es gibt Fassadenmängel auch aufgrund unterlassener Instandhaltungsarbeiten an den Hauptfassaden der Gebäude. Insbesondere, wenn diese Fassaden an stärker frequentierten Lagen gelegen sind und wenn sie einen prägnanten gut einsehbaren Platz in der Innenstadt haben, ist von einer negativen Beeinträchtigung des Stadtbildes auszugehen.

Bei der Analyse der Verteilung der Fassadenmängel sind die beiden Denkmäler in der Bahnstraße auffallend. Hier sind dringend Instandsetzungsarbeiten erforderlich.

Beim städtischen Gebäude Hülsonkstraße 15 hat der Giebel aufgrund seiner Lage in der Sichtachse der Hülsonkstraße eine hohe optische Wirkung, präsentiert sich nach Entfernen von Bewuchs allerdings unansehnlich.

Es sollte versucht werden, für Fassadenmängel mit hoher störender Wirkung im Dialog mit den Eigentümern oder über Anreizsysteme Lösungen zu finden. Je nach Einzelfall könnte sich auch eine Kombination mit energetischen Maßnahmen anbieten.

Zu *niedrige Gebäude* sind ein Hinweis auf nicht-ausgenutzte bauliche Möglichkeiten und somit auf Umstrukturierungs- und Ergänzungspotenziale. Ihnen ist nicht per se eine negative Wirkung auf die Stadtgestalt anhängig. Generell sind Gebäude, die deutlich hinter ihren baulichen Möglichkeiten zurückbleiben und deutlich von der Umgebung abheben, ein Indikator für mittel- bis langfristig zu erwartende bauliche Veränderungen. Zudem erzeugt ein ständiger Wechsel der Gebäudehöhe im Verlaufe eines Straßenzuges eine Unruhe im Stadtbild und mindert dadurch die stadtgestalterische Qualität.

Zu niedrige Gebäude sind in der Innenstadt mehrfach vorzufinden. Ein Bereich, in dem die Gebäudehöhen deutlich unter den durch die Bauleitplanung erlaubten Gebäudehöhen zurückbleiben, ist der Bereich südwestlich der Kreuzung Krefelder Str. / Parkstr. / Peterstr. / Düsseldorfer Str. / Fischelner Str. Diesem Bereich kommt nach der Strukturanalyse die Funktion des äußeren Innenstadteinganges zu. Dieser Bereich ist zugleich die Verbindung der Innenstadt mit dem übergeordneten Straßennetz und von daher für die Auffindbarkeit der Innenstadt von zentraler Bedeutung. Eine städtebauliche Markierung dieses Bereiches durch Gebäude mit entsprechender Höhe, Raumwirkung und Gestaltung würde die Auffindbarkeit der Innenstadt erheblich verbessern können.

Im Verlauf der Burgstraße sind starke Kontraste zwischen den Gebäudehöhen feststellbar, insbesondere zwischen den Hausnummern 1-5 und 33-35. Diese Straße befindet sich gerade in einem Prozess der baulichen Erneuerung und Nutzungsintensivierung. Da die Vollgeschossanzahl von 1 auf 3 zwischen einzelnen Gebäuden wechselt und derzeit auf der gegenüberliegenden Straßenseite bis zu 4 Geschosse entstehen, wird diesem Bereich eine gewisse gestalterische Unruhe anhaften, bis die älteren Gebäude modernisiert / erhöht wurden. Es gilt hierbei aber zu beachten, dass die Schaffung von Geschossfläche in diesem Bereich eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung und den Ausbau des Gesundheitsclusters darstellt.

An der Hülsonkstraße, Neusser Straße und Schiefbahner Straße sind ebenfalls alte eingeschossige Häuser im Wechsel mit höheren, neueren Häusern zu finden. Da hier der Unterschied zu den angrenzenden Häusern lediglich bei einem Geschoss liegt, ergibt sich ein moderateres Erscheinungsbild und kaum gestalterische Unruhe.

Weitere zu niedrige Häuser sind nur punktuell vorzufinden und wirken sich stadtgestalterisch nicht bedeutsam aus, wenngleich bei baulichen Veränderungen die Möglichkeiten zur Anpassung der Gebäudehöhe angesprochen werden sollten (z. B. Peterstraße 17, Markt 5, Neusser Straße 18).

Zu niedrige Gebäude gibt es nur punktuell und die von ihnen ausgehenden stadtgestalterischen Wirkungen sind in der Regel gering. Im Rahmen der städtischen Möglichkeiten (siehe hierzu auch Kap. 2.3.3) sollte generell versucht werden, im Verlaufe eines Straßenzuges ein möglichst harmonisches Gebäudehöhenbild zu erreichen. Anlassbezogen sollte auf Veränderungsmöglichkeiten bewusst hingewiesen werden.

Abbildung 13: Gebäude mit Gestaltungsdefiziten



Quelle: Eigene Darstellung⁹

Vertiefung: Historischer Bereich

Der in der strukturellen Analyse als historischer Bereich gekennzeichnete Raum wird natürlich maßgeblich durch historische Bausubstanz geprägt. So sind etwa noch 80 % der Gebäude in diesem Bereich in Bezug auf die Bausubstanz historischen Ursprungs, d.h. sie sind ganz oder teilweise aus der Vorkriegszeit oder wurden beim Wiederaufbau nach dem Krieg entsprechend der vorherigen Bebauung wieder aufgebaut.

Historische Gebäude, die zwar von der Kubatur und Dachform her noch als historische Gebäude erkennbar sind, durch Modernisierung(en) der (Erdgeschoss-)Fassaden aber überformt sind, bieten häufig Chancen für eine Gestaltungsoptimierung. Diese Chancen bestehen vor allem dann, wenn sich die modernen Elemente auf einzelne Fassadenbereiche, zumeist das Erdgeschoss, beschränken und in anderen Teilen noch originale Fassadenbereiche vorhanden sind. Diese Gebäude weisen heutzutage meistens

⁹ Für gesamtes Plangebiet siehe Kartenband - Karte 3.

einen Gestaltungsbruch innerhalb ihrer Fassadengestaltung auf. Daher wird in der Analyse zwischen historischen Gebäuden mit komplett modernisierten Fassaden und teilweise modernisierten Fassaden unterschieden. Da es durchaus gelungene, zum historischen Ambiente passende neue Fassadengestaltungen gibt, ist die letztendliche stadtgestalterische Wirkung einzelfallbezogen zu beurteilen.

Die Gesamtschau der Gebäude im historischen Bereich zeigt jedoch, dass vor allem rund um den Markt und Kaiserplatz eine Modernisierung stattgefunden hat. Hier haben neuere Gebäude die alten Gebäude zu einem maßgeblichen Anteil ersetzt. Dabei sind vor allem am Markt neuere Gebäude entstanden, die sich von ihrer Maßstäblichkeit gut in das historische Umfeld einfügen.

Entlang der Straßen ist ein hoher Anteil historischer Bebauung vorzufinden. Dabei fällt die Peterstraße als wichtigste Geschäftsstraße auf. Hier werden vielfach moderne Fassaden im Zusammenhang mit der Schaffung von Schaufensterfronten entstanden sein. Bemerkenswert ist auch der Baublock Hülsdonkstraße 8-32. Hier sind nur wenige Veränderungen erfolgt und die historische Grundform ist flächendeckend erhalten geblieben.

Abbildung 14: Historische Gebäude mit moderner Fassadengestaltung



Quelle: Eigene Darstellung.¹⁰

¹⁰ Für gesamten historischen Bereich siehe Kartenband - Karte 4.

Insgesamt wird deutlich, dass ein großes Potenzial darin liegt, bei künftigen Modernisierungen stärker auf eine zum historischen Erscheinungsbild passende Fassaden- und Dachgestaltung hinzuwirken, da es eine ganze Reihe an Gebäuden mit modern überformten Fassaden gibt.

Generell sollte für den historischen Bereich insgesamt auf eine verstärkte Anpassung neuer Bebauung an die historische Substanz geachtet werden sowie auf eine hohe gestalterische Qualität.

Für die Bebauung rund um die beiden städtischen Plätze Markt und Kaiserplatz sollten differenziertere gestalterische Zielsetzungen für die umgebende Bebauung erarbeitet werden.

2.3.3. Rechtliche Analyse

Nachfolgend werden die derzeitigen planungs- und gestaltungsrechtlichen Festsetzungen analysiert. Ihre Kenntnis ist wichtige Grundlage, um im 3. Kapitel gezielte Handlungsempfehlungen entwickeln zu können.

Die Analyse der Festsetzungen schließt einen Abgleich mit der tatsächlichen Bebauungssituation ein, damit z. B. auch ermittelt werden kann, in welchen Bereichen die städtische Angebotsplanung „Bebauungsplan“ bislang nicht in Anspruch genommen wurde.

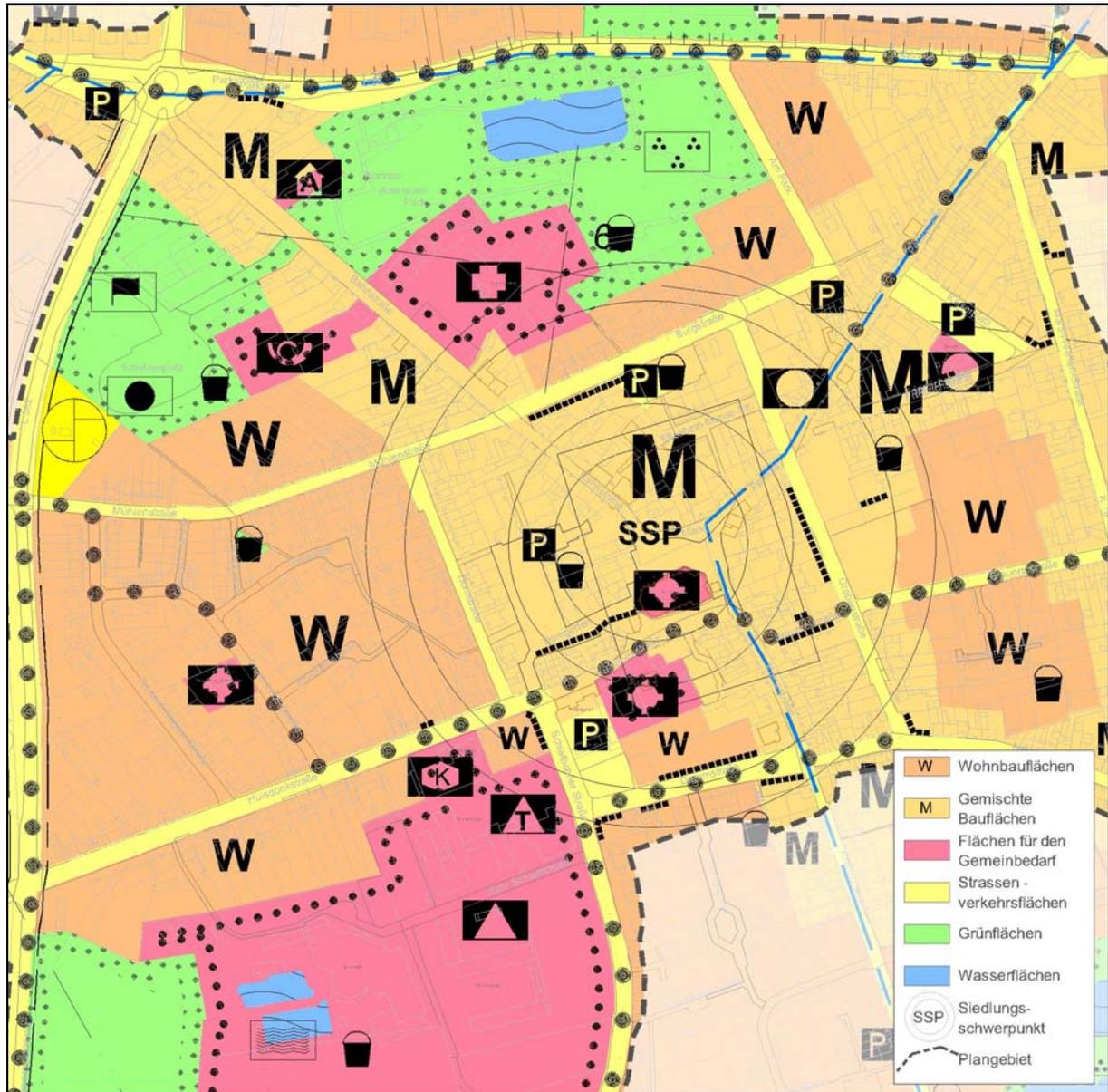
Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan stellt für die frequentierten Bereiche des Innenstadtgebietes im Wesentlichen „Gemischte Bauflächen“ dar. Differenzen zwischen der heutigen Nutzung und den Darstellungen ergeben sich für die nördliche Seite der Burgstraße. Hier ist mit mehreren vorhandenen Dienstleistungen auch in den Obergeschossen eher gemischte Bebauung vorzufinden. Auch entlang der Brauereistraße, wo mit dem Einzelhandel, insbesondere Rewe, ebenfalls nicht nur die Wohnnutzung dominiert, sind die Festsetzungen unpassend. Die durch Wohnnutzung geprägten Bereiche westlich der Domstraße, die Emil-Merks-Straße, der nördliche Bereich der Straße Am Park und der südöstliche Bereich der Martin-Rieffert-Straße sind entsprechend der heute vorherrschenden Nutzung als Wohnbereiche dargestellt.

Ob die Mischgebietsdarstellungen entlang des Baublockes Neusser-Straße / Martin-Rieffert-Straße noch zutreffend sind, ist fraglich. Es ist zwar noch ein geringer Anteil gewerblicher Nutzungen vorhanden, allerdings dominiert die Wohnnutzung. Zudem ist der Baublock nicht mehr Bestandteil des zentralen Versorgungsbereiches, so dass auch kein Planungsziel zur Entwicklung in Richtung Mischgebiet vorliegt.

Der Flächennutzungsplan trifft teilweise Festsetzungen, die nicht zu den heutigen Nutzungen passen und auch nicht die Zielvorstellungen der Stadtentwicklung abbilden.

Abbildung 15: Flächennutzungsplan im Innenstadtbereich



Quelle: Eigene Darstellung.

Bebauungspläne

Das Innenstadtbereich liegt im Geltungsbereich von 14 verschiedenen rechtskräftigen Bebauungsplänen. Eine Sonderrolle spielt der in einen einfachen Bebauungsplan übergeleitete Durchführungsplan 3 W CD. Er beruht auf der Baupolizeiverordnung aus dem Jahre 1939.

Relevant sind auch die jeweils geltenden Bau-Nutzungsverordnungen (BauNVO), da sie Aufschluss über die Regelungen für bestimmte Nutzungen (großflächiger Einzelhandel, Vergnügungsstätten, usw.) enthalten, wenn der Bebauungsplan hierzu nicht bereits explizite Festsetzungen enthält.

Je nach Inhaltstiefe der Bebauungspläne enthalten diese unterschiedliche und unterschiedlich stark konkretisierte gestalterische Festlegungen, die je nach räumlicher Lage durch die Gestaltungsatzungen (siehe nächster Absatz) ergänzt werden.

Gestaltungssatzungen

Für Teile des Innenstadtbereiches gibt es seit 1990 eine Gestaltungssatzung. Für den Bereich südlich der Hülsdonkstraße hat mit dem Bebauungsplan 20 W eine weitere Gestaltungssatzung mit annähernd gleichen Festsetzungen Rechtskraft erlangt.

Zunächst ist festzuhalten, dass sich die Geltungsbereiche der Gestaltungssatzungen nicht vollständig auf die in der vorangegangenen Strukturanalyse als wertvoll und prägend beurteilten historischen Bereiche erstrecken. Es fehlt beispielsweise der Bereich mit den villenartigen Gebäuden zwischen Bahnstraße und Schützenplatz sowie die Straße „Am Park“. Auch für den Nordteil der Domstraße fehlen Festlegungen.

In den Satzungen werden Gestaltungsfestsetzungen über Form, Farbgebung und Materialwahl für Gebäude, bauliche Anlagen, Werbeanlagen und Warenautomaten getroffen. Festlegungen zur Dachneigung sind dezidiert enthalten und auch die Hauptfirstrichtung wird flächendeckend vorgegeben.

Zur Gliederung der Fassade sind mit den Formulierungen „*Die Gliederung der Fassaden muss sich an der vorhandenen Maßstäblichkeit orientieren*“ und „*... sind so zu gliedern, dass die Einzelbreiten ablesbar bleiben*“ sowie „*... ist auf die traditionelle Umgebung besondere Rücksicht zu nehmen*“ nur äußerst vage Festsetzungen enthalten. Die Analyse von Bauwerken, die seit Rechtskraft der Gestaltungssatzung entstanden sind zeigt, dass diese Festsetzungen nicht immer zu stadtgestalterisch verträglichen Fassaden geführt haben (z. B. Burgstraße 35).

Festlegungen zur Gestaltung der Außengastronomie, zur Gestaltung und Größe von Warenauslagen und mobilen Werbeelementen fehlen in den Gestaltungssatzungen ebenso wie Regelungen zu Mülltonnen.

Mit den gestalterischen Festlegungen in den Gestaltungssatzungen und in den Bebauungsplänen werden relevante Themen geregelt. Mit einer konsequenten Anwendung der Regelungen sollte eine positive Innenstadtgestaltung erzielt werden können. Hierzu sollten jedoch die Formulierungen zur Fassadengestaltung und zu Materialien klarer gefasst werden, damit sie eindeutig sind und entsprechend angewendet werden können. Regelungen zur Gestaltung von Außengastronomie, Warenauslagen, mobilen Werbeelementen und Mülltonnen sollten ergänzt werden und ein Mindestmaß an gestalterischer Qualität für diese Themenfelder sichern.

Verteilung, Dimensionierung und Art der Bauflächen

Die Verteilung der Bauflächen in der Innenstadt entspricht weitestgehend der vorhandenen Bebauung. Baulücken gemäß der Definition, dass Baulücken Flurstücke mit Baurecht sind, auf denen sich keine Gebäude befinden, gibt es in der Innenstadt nur ganz wenige. Von struktureller Relevanz sind hier nur die Flurstücke nördlich der Dammstraße und östlich der Grabenstraße. Weitere Baulücken bestehen nur in den durch Wohnnutzung geprägten Bereichen und wirken sich daher auf die Attraktivität der Innenstadt kaum aus (z. B. Brucknerstraße).

Daneben gibt es bauliche Verdichtungsmöglichkeiten bei Flurstücken, auf denen die durch das Baurecht eingeräumten Bebauungsmöglichkeiten nicht voll ausgeschöpft werden. Von struktureller Relevanz sind hier die Bereiche entlang der Grabenstraße, die Nordseite der Friedrichstraße und der mittlere Bereich der Martin-Rieffert-Straße. Diese Bereiche wirken als Lücken im Stadtgefüge und wurden in der Strukturanalyse bereits als fehlende Raumkante festgestellt (vgl. Kap. 2.3.1). Bedeutsam ist hier auch, dass es für Innenstadtbesucher in diesen Abschnitten kein Erlebnis gibt.

In Bezug auf die Dimensionierung der Bauflächen wird anhand Abbildung 16 der Unterschied zwischen dem alten CD-Plan (große Bauflächen) und den nachfolgenden Bebauungsplänen deutlich. In den groß-dimensionierten Bauflächen wird die Ausnutzbarkeit über die Grundflächenzahl und weitere textliche Vorschriften zum Abstand der Bebauung von der Straßenmitte geregelt. Daraus resultiert, dass die großen Bauflächen nicht komplett

bebaubar sind. Somit ist der Unterschied in der Praxis nicht so groß ist wie die grafische Darstellung auf den ersten Blick vermuten lässt.

Ein heterogenes Bild ergibt sich bei Betrachtung der Art der Bauflächen. Anzumerken ist zunächst, dass den Bauflächen des alten CD-Planes (Nummern 1-17) eine andere Einteilung zu Grunde liegt und diese für eine Vergleichbarkeit auf die derzeitige Unterteilung (WR, WA, MI, MK, GE) übertragen wurde. Des Weiteren ist auffällig, dass im Zuge von Neuaufstellungen von Bebauungsplänen in den 1990iger Jahren für die bisherigen Mischgebietsausweisungen des CD-Planes vermehrt Kerngebiet (MK) ausgewiesen wurde. Zeitlich danach wurde bei Bauleitplanüberarbeitungen (z. B. Kaiserplatz oder Burgstraße) vermehrt Mischgebiet ausgewiesen. Hieraus rührt das heterogene Bild, die Relevanz für die Ausnutzbarkeit der Grundstücke ist dagegen nicht so groß, da die Mischgebietsfestsetzungen für die beabsichtigten Nutzungen in der Regel ausreichen.

Bereiche, in denen die tatsächliche Nutzung von den Darstellungen abweicht, sind vor allem für den Baublock Brauereistraße / Grabenstraße / Neusser Straße / Martin-Rieffert-Straße, für die Nordseite der Mühlenstraße und für die Nordseite der Kreuzung Krefelder Straße / Düsseldorfer Straße feststellbar.

Abbildung 16: Bauflächen



Quelle: Eigene Darstellung.

Bei Betrachtung der Bauflächenverteilung, -dimensionierung und der Nutzungsart ergibt sich ein heterogenes Bild, das im Wesentlichen aus den groß dimensionierten Bauflächen des übergeleiteten Bauzonenplanes herrührt. Positiv festzustellen ist der geringe Anteil an Baulücken.

Wenn eine Aufstellung von Bebauungsplänen im Zusammenhang mit konkreten Projekten geplant ist, sollten angrenzende, derzeit unpassend ausgewiesene Bereiche mit überplant werden.

Zulässige Vollgeschosse und Wandhöhenfestsetzungen

Über die Festsetzungen zur Anzahl der Vollgeschosse und über die Festsetzung von Wandhöhen, bzw. Traufhöhen¹¹ wird das Volumen der Baukörper und das Straßenraumprofil gesteuert. In den neueren Bebauungsplänen wird die Höhe von Gebäuden auch über die Festsetzung von absoluten Höhen geregelt. Da Wandhöhen/Traufhöhen allerdings noch die vorherrschende Festsetzungsart und besser nachvollziehbar sind, wurden die absoluten Höhenfestsetzungen entsprechend umgerechnet. Die Wandhöhe ist definiert als der Schnittpunkt der Dachhaut mit dem oberen Ende der Wand.

Sonderflächen (öffentliche Nutzungen, kirchliche Nutzungen) sowie die Festsetzungen von Baumassenzahlen wurden bei dieser Betrachtung zur Vereinfachung außen vor gelassen.

Bei Analyse der derzeitigen Regelungen fällt auf, dass die Höhenfestsetzungen recht heterogen sind und nur teilweise städtebauliche Akzentuierungen von Innenstadteingängen zulassen. Einzig am Kreisverkehr Bahnstraße und südlich der Burgstraße sind höhere Gebäude zur Akzentuierung von Eingangssituationen zulässig. An der Kreuzung Krefelder Straße/Düsseldorfer Straße fehlt solch eine entsprechende Akzentuierungsmöglichkeit zum Beispiel.

Auch die Wahrung der Maßstäblichkeit entlang der historischen Achsen wird nicht flächendeckend gewährleistet. Auffallend sind auch die starken Unterschiede im Verlauf einzelner Straßen und Straßenzüge, z. B. entlang der Peterstraße. Die bestehende historische Bebauung entlang der Peterstraße weist überwiegend Wandhöhen von 8 Metern auf. Nur wenige historische Gebäude sind höher (z. B. Gaststätte Grootens).

Hierzu passend ist für die geraden Hausnummern 34-52 auch eine entsprechende Firsthöhe von 8 Metern im Bebauungsplan festgesetzt. Allerdings wird in den anderen Abschnitten der Peterstraße eine Firsthöhe von 11 Metern ermöglicht. Dies birgt die Gefahr, dass es im Zuge von Modernisierungen und Ersatz zu stark divergierenden Gebäudehöhen kommt, die den prägenden Charakter entlang dieser historischen Achse konterkarieren und zu einer gestalterischen Unruhe und Uneinheitlichkeit führen.

Am Markt dominiert höhere Bebauung. Hier passen die Bebauungsplanfestsetzungen mit 3 Vollgeschossen und 11 Metern Firsthöhe.

Unklar ist dagegen, warum die Hülsonkstraße als wichtige in die Stadt führende Achse an der Nordseite im mittleren Bereich nur eingeschossige Bebauung aufweisen darf. Ein einheitliches Bild für diese in die Innenstadt führende Achse wäre dem Stadtbild zuträglicher. Zwischen Schiefbahner Straße und Markt wird die Nordseite der Hülsonkstraße von niedriger Bestandsbebauung geprägt. Sie setzt sich mit ihren Wandhöhen von ca. 6 Metern deutlich von allen anderen Straßenzügen in der Innenstadt ab. Aufgrund der Kleinteiligkeit der Bebauung ist dieser Straßenzug einzigartig und zudem noch flächendeckend von historischem Ursprung. Bislang ist hier eine harmonische Gestaltung gewahrt geblieben, ohne dass entsprechende Festsetzungen dies fordern. Hier besteht für das Baurecht Anpassungsbedarf.

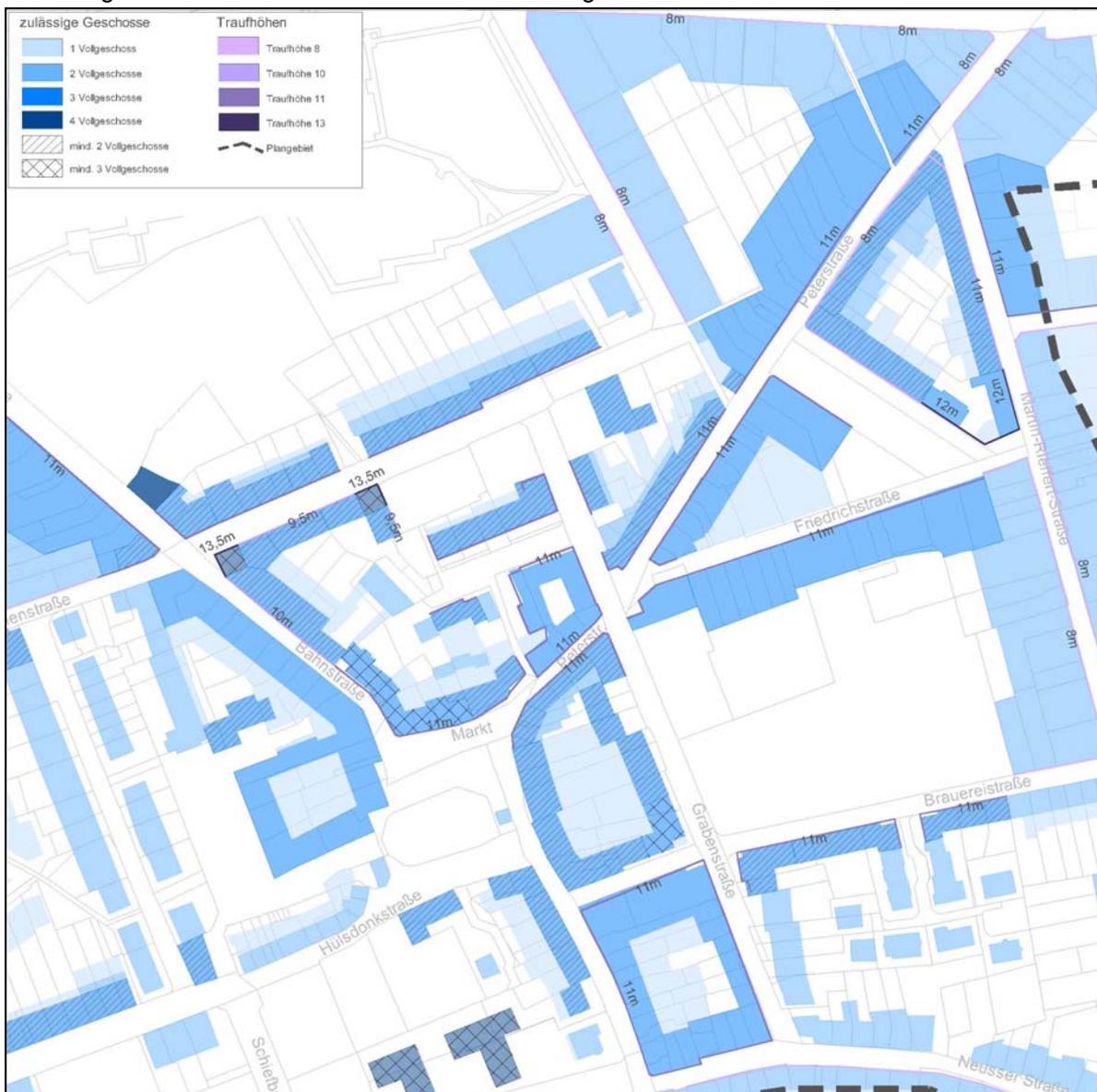
Ebenfalls auffällig ist, dass häufig Mindestanzahlen an Vollgeschossen festgesetzt werden. Damit sind diejenigen Bestandsgebäude, die diese Mindestanzahlen nicht erfüllen, auf den

¹¹ Früher wurden vermehrt Traufhöhen (unterster Punkt der Unterkante des Daches) festgesetzt. Inzwischen werden wegen der klareren Definition Wandhöhen festgesetzt.

Bestandsschutz fixiert. Städtebaulich wünschenswerte Veränderungen an den Bestandsgebäuden (z. B. Veränderungen an der Dachhaut oder in rückwertigen Bereichen zur Erhöhung der Wohnqualität) sind damit aber nicht zulässig, bzw. bedürfen einer Befreiung durch die Baugenehmigungsbehörde. Es handelt sich also um recht harte Festsetzungen, die aber im Umkehrschluss dazu beigetragen haben dürften, dass kleinere Gebäude in Bezug auf ihre Silhouette unverändert beibehalten wurden.

Im Zuge künftiger Überarbeitungen sollten die Festsetzungen zu Vollgeschossanzahlen und Wandhöhen an mehreren Stellen angepasst werden. Hierbei sollte besonderes Augenmerk auf die Wahrung der Maßstäblichkeit der Bebauung an den historischen Achsen - insbesondere die Vermeidung von Höhensprüngen zwischen einzelnen Gebäuden gelegt werden. Für gesamte Straßenzüge sollten dabei einheitliche zueinander passende Regelungen getroffen werden. Zur Betonung der Innenstadtgänge sollten die Bebauungsmöglichkeiten hier ausgeweitet werden.

Abbildung 17: Geschoss- und Wandhöhenfestsetzungen



Quelle: Eigene Darstellung.¹²

¹² Für gesamtes Plangebiet siehe Kartenband - Karte 5.

Dachneigungen

Im Innenstadtbereich gibt es für die mehr als 200 Bauflächen mehr als ein Dutzend verschiedene Kategorien von festgesetzten Dachneigungen. Es dominieren Dachneigungen zwischen 30 und 50 Grad.

Des Weiteren sind diejenigen Bereiche im Geltungsbereich des einfachen Bebauungsplanes 3 W CD, bei denen im Bebauungsplan Dachneigungsfestsetzungen fehlen, nach § 34 BauGB zu beurteilen. Hier gilt dann das Gebot des Einfügens in die nähere Umgebung.

Im Wohngebiet nördlich der Parkstraße ist nur die Festsetzung „geneigte Dächer“ zu finden. Grundsätzlich bietet diese Festsetzung großen Gestaltungsspielraum, in Verbindung mit der Festsetzung von Wand- und Firsthöhen wird aber indirekt Einfluss auf die Gebäudegestaltung genommen, da flache geneigte Dächer demnach nur bei Eingeschossigkeit möglich sind. Außerdem ist der Bereich für die Innenstadtgestaltung nur kaum von Bedeutung.

Abbildung 18: Dachneigungsfestsetzungen



Quelle: Eigene Darstellung.

Flachdächer sowie Dachneigungen von 0-25 Grad sind nur für das neue Bauvorhaben am Kaiserplatz, für die Baulücken nördlich der Dammstraße und für einen Teil des Wohngebietes westlich der Innenstadt festgesetzt. Letzteres hat kaum Innenstadtrelevanz. Lediglich für die Häuser Domstraße Nr. 3-15 und Mühlenstraße Nr. 5-7 fehlen Festsetzungen der Dachneigung.

Die dezidiert enthaltenen Dachneigungsfestsetzungen tragen dazu bei, ein harmonisches Bild in der Innenstadt zu wahren. Die Unterschiedlichkeit der einzelnen Einteilungen erscheint allerdings unnötig. Eine einheitliche Leitlinie für neu aufzustellende Bebauungspläne könnte hier für die Zukunft Abhilfe schaffen und die Anwendbarkeit vereinfachen.

Die Flachdachfestsetzungen rund um das baulich prägnante Denkmal der ehemaligen Feuerwache am Kaiserplatz dienen der Betonung dieses Denkmals und sollten daher im historisch geprägten Bereich die Ausnahme bleiben.

Der Bereich Domstraße / Mühlenstraße sollte in Bezug auf die Dachneigungen geregelt werden.

2.3.4. Gestaltung des öffentlichen Raumes

Die optische Ausgestaltung der öffentlichen Räume ist ein ausschlaggebender Faktor für das Aussehen und die Orientierung in der Innenstadt.

So erzeugt eine einheitliche Straßenraumgestaltung durch die Verwendung gleicher und zueinander passender Ausstattungselemente (Laternen, Bänke, Abfallbehälter, etc.) zusammenhängende Bereiche, die – insbesondere in Korrespondenz mit einer passenden Gebäude- und Grüngestaltung - stark identitätsstiftend wirken kann und eine gute Orientierung bietet.

Derzeit ist es in der Willicher Innenstadt so, dass die Ausgestaltung der verschiedenen raumprägenden Elemente nicht ineinandergreift. Es gibt für Pflastertypen, Leuchtentypen, Abfallbehälter, Poller, Sitzmöglichkeiten, Baumarten, etc. jeweils andere räumliche Verteilungen der verschiedenen Typen. In der Folge gibt es keine klare gestalterische Unterteilung zwischen Innenstadtkern und übriger Innenstadt, zwischen wichtigen Achsen und Nebenstraßen, zwischen historischen und neuen Bereichen.

An sich kann eine Vielfalt an vorkommenden Typen von Straßenausstattungselementen durchaus bereichernd für das Stadtbild sein, allerdings kommen die verschiedenen Elemente in Kombinationen vor, die keiner Gestaltungssprache folgen, in sich keine Konstanz haben und schlichtweg nicht zueinander und zum umgebenden Raum passen.

Pflaster/Straßenbelag:

Im Zuge der Ortskernmodernisierung in den achtziger/neunziger Jahren wurde für den Bereich der historischen Achsen der Straßenbelag umfassend modernisiert. Hierbei wurde im Wesentlichen zweifarbiges, eingefärbtes Betonsteinpflaster verwendet, dessen Musterung auf die Kirche als städtebaulichen Mittelpunkt zuweist und so flächendeckend ein fein unterteiltes Pflaster vorgibt. Bei genauerer Betrachtung erschließt sich jedoch, dass es in den verwendeten Farben zwischen der Nordseite und der Südseite der Kirche einen Wechsel gibt. Eine Systematik ist hierzu nicht erkennbar. Des Weiteren ist festzuhalten, dass die Farbkontraste im Laufe der Zeit stark abgenommen haben, so dass mittlerweile vorwiegend eine graue Oberfläche wahrgenommen wird. Die einstige Fokussierung auf die Kirche und die der Musterung sinngebende Struktur ist somit überwiegend verschwunden. Übrig bleibt eine mit dem Raum nicht in Verbindung stehende graue Fläche. Baulich scheint das Pflaster allerdings noch in Ordnung, zudem befindet es sich noch innerhalb der förderrechtlichen Zweckbindungsfrist.

Abbildung 19: Pflaster westlich der Kirche bei Fertigstellung und heute



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Im Bereich des Innenstadt-Karrees wurden Aufpflasterungen installiert und Kreuzungsbereiche durch runde Pflasterelemente hervorgehoben. Diese runde Form widerspricht hier allerdings der Verkehrsregelung und wirkt daher eher verunsichernd. Da zwischen den einzelnen Aufpflasterungen teilweise recht große Entfernungen liegen, entsteht kein einheitliches optisches Bild des Karrees. Zudem hindern die Aufpflasterungen an einer komfortablen Befahrung des Karrees. Dies gilt auch für Radfahrer, da die Aufpflasterungen sich auf die komplette Straßenbreite erstrecken.

In den übrigen Bereichen dominiert eine einfache Oberflächengestaltung, die sich vielfach in verbesserungswürdigem Zustand befindet. Die Martin-Rieffert-Straße und neuere Wohnstraßen machen hier aber einen guten Eindruck.

Abbildung 20: Wechsel im Pflaster auf dem Markt



Quelle: Eigene Aufnahme.

Die Oberflächenbeläge sind vielfach in die Jahre gekommen. Von der ursprünglich klaren Musterung des Pflasters im historischen Bereich geht heutzutage keine prägende Wirkung mehr aus. Das Innenstadtkarree ist aufgrund der Oberflächengestaltung nicht als solches erkennbar. In weiteren Bereichen wäre eine Aufwertung ebenfalls wünschenswert.

Beleuchtung in der Innenstadt:

Flächendeckend ist entlang der historischen Achsen die historische Leuchte (erstes Foto) verbreitet. Sie trägt zu einer hohen Aufenthaltsqualität bei und passt zur historisch geprägten Umgebungsbebauung. Ihr Verbreitungsgebiet deckt sich aber nicht exakt mit dem in der Strukturanalyse ermittelten historischen Bereich. So fehlt dieser Leuchtentyp am Kaiserplatz und an der Bahnstraße zwischen Krankenhaus und der Kreuzung mit der Burgstraße. Am Domgarten hingegen findet die Leuchte flächendeckend Verwendung, obwohl hier Pflaster und Bebauung modernen Charakter haben.

Die übrigen Leuchten haben allenfalls durchschnittliche Gestaltqualität, vor allem entlang der stärker befahrenen Straßen haben die Leuchten oftmals Landstraßencharakter und sind für eine Innenstadt unpassend. Andere Beleuchtungselemente sind vor allem für den nördlichen Teil der Bahnstraße, den Kaiserplatz (geplant) und Teile des Innenstadt-Karees erforderlich.

Nachfolgende Fotos verdeutlichen die derzeit vorkommende Varianz im Plangebiet. Es herrscht eine unnötige Vielfalt, die wenig identitätsstiftend ist und häufig nicht mit anderen Ausstattungselementen kongruiert.

Abbildung 21: Fotos der vorhandenen Beleuchtung



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Die Beleuchtung ist auf einige wenige Typen umzustellen. Für den historischen Bereich ist unbedingt an den historischen Leuchten festzuhalten. Die Bereiche mit einheitlichen Beleuchtungstypen sind an der stadtgestalterischen und verkehrlichen Gliederung zu orientieren.

Abfallbehälter in der Innenstadt:

Auch für die Abfallbehälter zeigt sich ein heterogenes Bild mit einer großen Varianz an vorkommenden Typen. Insgesamt ist ein sehr schlechter Erhaltungszustand festzustellen. Nachfolgende Fotos verdeutlichen das beeinträchtigte Erscheinungsbild.

Abbildung 22: Fotos der vorhandenen Abfallbehälter



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Analog zu den Leuchten ist auch in Bezug auf die Abfallbehälter eine Standardisierung und Fokussierung auf wenige, vandalismussichere, funktionale und gestalterisch ansprechende Modelle durchzuführen. Auch die Aufstellorte sollten systematisch analysiert und rationalisiert werden.

Poller und Absperrungen in der Innenstadt:

Es gibt eine Vielzahl an Pollern und Absperrungen in der Innenstadt, deren Sinn sich nicht per se auf Anhieb erschließen lässt. So werden zum Beispiel Laternen mit zwei Pollern umgeben, Poller sind im Abstand von etwa einem Meter gesetzt, Poller engen den Gehwegbereich unnötig ein und versperren mobilitätsbehinderten Personen oder Kinderwagen das Weiterkommen, usw.

Abbildung 23: sinnloser Poller



Quelle: Eigene Aufnahme.

Positiv festzuhalten ist, dass im historischen Bereich überwiegend gestalterisch ansprechende und zum Design der Leuchten passende Poller ausgewählt wurden. Warum es diese dann aber in verschiedenen Farbgebungen gibt, bleibt offen.

Nachfolgende Fotos verdeutlichen die verschiedenen Pollertypen und -erhaltungszustände in der Innenstadt beispielhaft.

Abbildung 24: Fotos der vorhandenen Abfallbehälter



Quelle: Eigene Aufnahmen.

*Für Poller und Absperrungen ist eine grundsätzliche Überprüfung des Erfordernisses sowie die Erarbeitung von Grundsätzen zur Aufstellung erforderlich. Unnötige Poller sind zu entfernen.
Hinsichtlich der Typen sollte eine Unterscheidung in einen historischen Poller und einen modernen Poller, ggf. erweitert um einen reflektierenden Poller ausreichend sein.*

Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt:

Das verbesserungsbedürftige Bild setzt sich bei den Sitzmöglichkeiten fort. Den meisten Bänken ist ihr Alter deutlich anzusehen, sie sind unsauber, die Sitzflächen vermoost.

Abbildung 25: Fotos von Sitzgelegenheiten



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Generell bleibt das verwendete Holz lange feucht und lädt dadurch nicht dazu ein, sich hinzusetzen. Ein klares Konzept zur Positionierung der Sitzgelegenheiten ist nicht erkennbar.

Stromkästen und Warenautomaten in der Innenstadt:

Stromkästen (Schaltkästen) sind als Versorgungseinrichtungen zwar erforderlich, einer Straßenraum- oder Stadtgestaltung aber in der Regel nicht zuträglich. Sie sind somit notwendiges Übel.

Abbildung 26: Fotos von Stromkästen und Warenautomaten



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Ihr Zustand in der Willicher Innenstadt ist sehr schlecht. Sie sind verschmutzt, verunstaltet, beklebt und es ist keinerlei Wartung erkennbar. Ähnlich verhält es sich mit den Warenautomaten.

Beispiel für eine verträglichere Gestaltung ist das Foto in der zweiten Reihe rechts. Hier wurde der Stromkasten analog zum Gebäude gestaltet, allerdings inzwischen leider auch schon wieder bekritzelt.

Die inzwischen im Stadtteil Schiefbahn gestartete Verschönerungsaktion für Stromkästen durch Bemalen sollte auf den Stadtteil Alt-Willich übertragen werden. Ein erstes Exemplar wurde vor kurzem bereits gesichtet:

Abbildung 27: Künstlerisch gestalteter Stromkasten



Quelle: Eigene Aufnahme.

Es ist dringend über eine Verschönerungsaktion im Stadtteil Alt-Willich zu beraten und eine Lösung zu erarbeiten, wie langfristig ein tragbarer Zustand erreicht werden kann. Evtl. bieten sich hier Gestaltungs-Patenschaften an.

Weitere Ausstattungselemente

Auf andere Elemente der Straßenraumausstattung treffen die vorgenannten Analysen ebenfalls zu (Fahrradständer, Spielgeräte, etc.). Ein heterogenes Bild liefert auch die Analyse des Straßenbegleitgrüns, das die Gestaltung des Straßenraumes neben den vorgenannten Ausstattungselementen ebenfalls maßgeblich prägt (siehe hierzu Kap. 2.8).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass es im weiteren Verfahren darauf ankommt, für die Innenstadt Bereiche zu definieren, für die dann jeweils klare und einheitliche Gestaltungsleitlinien festgelegt werden sollten. Anschließend sollte bereichsspezifisch der Bestand aufgenommen werden eine auf den Gestaltungsleitlinien fußende Maßnahmenliste erstellt werden.

2.4. Wirtschaft

Für die Innenstadt bedeutsame Wirtschaftszweige sind vor allem Einzelhandel und Dienstleistungen. Produzierendes Gewerbe ist kaum noch ansässig. Der Wochenmarkt wird als bedeutsame regelmäßige Veranstaltung ebenfalls genauer analysiert.

Innenstädte waren stets Orte des Handels, es besteht somit eine hohe Abhängigkeit zwischen funktionierenden Wirtschaftsbetrieben und der Funktionsfähigkeit der Innenstadt.

2.4.1. Einzelhandel und Dienstleistungen

Mit dem Einzelhandelskonzept liegen umfassende Analysedaten¹³ zur Einzelhandelsstruktur und zum Einzelhandelsbesatz vor. Von Einzelhandel spricht man immer dann, wenn es um den Verkauf von Waren an Endkunden geht.¹⁴

Im Einzelhandelskonzept wurde zunächst die Verteilung und Dichte des Einzelhandelsbesatzes analysiert: *„Erkennbar sind zwei Einzelhandelsbänder entlang der Bahnstraße und Peterstraße, die radial auf den Marktplatz als städtebaulichen Mittelpunkt zulaufen. Auffällig sind dabei die insgesamt nur sehr geringen Einzelhandelsdichten. Sie liegen fast ausschließlich unter 50 %. Auch ist der Einzelhandel zu den Rändern hin deutlich auslaufend, klare Anfangs- bzw. Endpunkte, die dem Besucher die Orientierung erleichtern, sind nicht ablesbar.“*¹⁵ Das Einzelhandelskonzept unterscheidet somit die Peter- und Bahnstraße deutlich von der Kreuzstraße, die zwar in der Vergangenheit auch eine wichtige Achse war und sich städtebaulich ähnlich darstellt, der aber aus Einzelhandelsicht nicht die gleiche Bedeutung zukommt. Die Bahnstraße ist in ihren südlichen, historischen Teil und den nördlichen Teil (ab Krankenhaus) zu unterteilen. Im nördlichen Teil ist deutlich weniger Einzelhandel zu finden, zudem fehlen dort die typischen Innenstadtsortimente (z. B. Bekleidung). Bei der Peterstraße ist kurz hinter dem Kaiserplatz ein Unterschied im Einzelhandelsbesatz feststellbar. Im sich nordöstlich anschließenden Abschnitt fehlen innenstadttypische Sortimente und die Dichte ist deutlich geringer.

Diese als Hauptgeschäftszentrum eingestufte Einkaufslage an den historischen Achsen wird nach dem Einzelhandelskonzept durch einen *„autokundenorientierten Fachmarktstandort“*¹⁶ rund um den Rewe-Parkplatz ergänzt, welcher sich allerdings aufgrund der Sortimentsstruktur und Gestaltung nicht für einen *„typischen innerstädtischen Erlebniseinkauf“*¹⁷ eignet. Diese Unterteilung deckt sich mit den zuvor dargestellten Einkaufsbereichen (Kap. 2.2). Des Weiteren wird das Fehlen von frequenzerzeugenden Magnetbetrieben festgestellt. Dies könnte zum Beispiel ein größeres Warenhaus oder auch ein größerer Elektronikfachmarkt sein. Auch das Fehlen attraktiver Lauflagen und häufige Brüche im Geschäftsbesatz werden moniert.

Vereinzelt trägt der Einzelhandel aufgrund seiner Ausgestaltung auch nicht zur Belebung der Innenstadt bei. Ein Einzelhandelsbetrieb ohne Schaufensterfront und mit äußerst geringer Öffnungszeit hat keine frequenzbringende und belebende Wirkung (vgl. auch Abbildung 28).

¹³ Die Analysedaten des Einzelhandelskonzeptes stammen aus der Mitte des Jahres 2009 und sind damit noch aktuell genug.

¹⁴ Es gibt aber teilweise fließende Übergänge zu Dienstleistungen und produzierendem Gewerbe. So kann beispielsweise ein Maniküre-Studio, das als Dienstleistung einzustufen wäre, auch Pflegeprodukte zum Verkauf anbieten. Oder eine Schreinerei als Handwerksbetrieb kann zusätzlich Eisenwaren verkaufen. Maßgeblich für die Einstufung als Einzelhandel ist demnach die Hauptausrichtung des jeweiligen Betriebes.

¹⁵ Junker und Kruse 2010, 45

¹⁶ ebd., 48

¹⁷ ebd., 49

Abbildung 28: Einzelhandel ohne belebende Wirkung



Quelle: Eigenes Foto.

Im Fazit zur Einzelhandelsstruktur wird als Mangel festgestellt, dass es sich bei der Willicher Innenstadt um „ein nur bedingt ablesbares Einzelhandelszentrum ohne klare innere Struktur¹⁸“ handelt. Positiv angemerkt wird, dass der Filialisierungsgrad gering ist und durch den Verbrauchermarkt Rewe und den Lidl¹⁹ die Nahversorgung gut gesichert ist.

Eine genauere Analyse des Einkaufsbereiches zeigt, dass es eigentlich keine signifikante Häufung bestimmter Branchen in einzelnen Teilbereichen gibt. Einzig rund um das Krankenhaus ist mit den dortigen Apotheken und dem Blumengeschäft eine leichte Fokussierung auf vom Krankenhaus profitierende Betriebe feststellbar.

Für die Ausbildung weiterer Cluster scheint der Einzelhandelsbesatz einfach zu gering zu sein. Vielfach sind auch Grundstückseigentümer und Betriebsinhaber identisch, so dass die Betriebslage über den Grundbesitz fixiert ist.

Neben dem Einzelhandel sind auch die Dienstleistungen für eine erlebnisreiche Innenstadt relevant. Grundsätzlich gelten die analysierten Punkte auch für die Dienstleistungen. Sie konzentrieren sich auf dieselben Lagen wie der Einzelhandel und verteilen sich ebenfalls recht willkürlich, teilweise sind Betreiber und Grundstücksinhaber ebenfalls identisch. Einzelhandel und Dienstleistungen konkurrieren um dieselben Ladenlokale, ergänzen sich aber auch gegenseitig. So bietet z. B. die ebenfalls den Dienstleistungen zuzurechnende Gastronomie Verweilmöglichkeiten während des Einkaufsbummels.

Zuvor wurde bereits festgestellt, dass es an Peterstraße / Markt eine Häufung von gastronomischen Betrieben gibt und dass rund um das Krankenhaus vermehrt ergänzende Dienstleistungen (vor allem Ärzte) angesiedelt sind. An der Nordseite des Konrad-Adenauer-

¹⁸ ebd., 45

¹⁹ Der Lidl wird allerdings seinen Standort verlagern.

Parks sind mit dem Restaurant und Hotel weitere synergetische Dienstleistungen angesiedelt. Andere Konzentrationen an Dienstleistungen sind nicht feststellbar. Generell ist auffällig, dass in der Innenstadt recht wenige Büroflächen existieren, da die Obergeschosse zumeist durch das Wohnen genutzt werden. Viele Büronutzungen, die zu einer Belebung der Innenstadt beitragen könnten, sind dagegen in den Gewerbegebieten lokalisiert.

Eine Ergänzung des Einzelhandels- und Dienstleistungsangebotes durch weitere Betriebe ist sinnvoll. Die Nahversorgung sollte aber gewahrt bleiben. Strukturell ist die Verbindung zwischen den historischen Achsen und dem ehemaligen Brauereigelände deutlich zu stärken, um Rundläufe zu ermöglichen. Durch Betonung der Anfangs- und Endpunkte sollte das Zentrum klarer abgegrenzt werden. Eine restriktive Handhabung in den Gewerbegebieten hilft entscheidend dabei, Ansiedlungen in der Innenstadt zu ermöglichen.

Gastronomie

Da die Gastronomie, insbesondere in Verbindung mit Außengastronomie, eine die Innenstadt belebende und somit auch für den Einzelhandel deutlich positive Wirkung haben kann, wird sie nachfolgend genauer betrachtet.

Zunächst einmal lassen sich drei verschiedene Kategorien von Gastronomiebetrieben feststellen:

- Bäckereien, Cafés und Eiscafé
- Restaurants und Imbisse
- Kneipen und Nachtclubs.

Bei der Verteilung der Betriebe fällt die Konzentration an der Peterstraße zwischen dem Markt und der Grabenstraße auf (Abbildung 30). Die Südseite der Straße ist beinahe komplett mit Gastronomiebetrieben besetzt. Da die Nordseite fast ausschließlich durch Wohnen genutzt ist, stellt die Gastronomienutzung hier die dominante Nutzung dar. Des Weiteren ist eine leichte Konzentration an der Bahnstraße in Höhe des kleinen Platzes vor Hausnr. 10 feststellbar. Dieser Platzbereich wird auch für Außengastronomie genutzt und besitzt durch den Baumbestand eine gemütliche Atmosphäre, wengleich die Gestaltung optimiert werden könnte.

Abbildung 29: Außengastronomie auf dem kleinen Platzbereich in der Bahnstraße



Quelle: Eigene Aufnahme.

Abbildung 30: Verteilung der Gastronomiebetriebe



Quelle: Eigene Darstellung.

Die einzelnen gastronomischen Betriebe tragen individuell unterschiedlich zur Belebung der Innenstadt bei. Relevant ist dabei die Wirkung gegenüber dem öffentlichen Raum. Im Innenstadtbereich sind leider auch Gastronomiebetriebe vorhanden, die kaum eine belebende Wirkung entfalten (vgl. Abbildung 31).

Abbildung 31: Nicht belebend wirkender Gastronomiebetrieb



Quelle: Eigene Aufnahme.

Als Zielsetzung leitet sich aus der vorgenannten Analyse ab, dass es sehr wichtig ist, eine erlebbare und - mit Blick auf die Gastronomie – genießbare Innenstadt zu schaffen. Hierbei spielen das historische Ambiente und die baulichen Besonderheiten als Kulisse eine wichtige Rolle. Sie machen den entscheidenden Unterschied zu den neu gebauten Erlebniswelten der Shoppingcenter aus.

Der Modellversuch zur Außengastronomie hat gezeigt, dass grundsätzlich schon Potenziale für eine Intensivierung der Außengastronomie bestehen. Bedeutsam ist hier sicherlich auch, dass die Raucher/Nichtraucher-Problematik sich im Außenbereich gut lösen lässt und somit auch Nichtraucher als Kunden gewonnen werden können. Auch die Faktoren des Sehen- und Gesehen Werdens sind im Zusammenhang mit Außengastronomie relevant. Auch für Familien mit Kindern ist Außengastronomie interessant, da die Kinder im Sichtfeld der Eltern spielen können, während diese in der Gastronomie verweilen. Rauchige dunkle Kneipen dagegen sind für Kinder weder gesund noch attraktiv, sondern langweilig. Nach Möglichkeit sollten die Außengastronomieflächen so angeordnet sein, dass eine Besonnung gegeben ist. Dies ist vor allem für Frühjahr und Herbst wichtig.

Die Gastronomiebetriebe können entscheidend zur Belebung der Innenstadt beitragen. Dies ist insbesondere dann gegeben, wenn auch Außengastronomie angeboten wird und diese attraktiv gestaltet ist. Daher sollte darauf hingewirkt werden, dass sich die Gastronomiebetriebe in den zentralen Lagen vor allem dort ansiedeln, wo Außengastronomie räumlich möglich ist. Für die Ausgestaltung könnten rahmensetzende Festlegungen harmonisieren und Mindeststandards sichern.

2.4.2. Gestaltung der Schaufenster und Warenauslagen

Die Attraktivität des Einzelhandels hängt wesentlich von der Qualität der Warenpräsentation ab. Dabei ist das Schaufenster die erste Visitenkarte eines Geschäftes. Eine kreative und auffallende Schaufenstergestaltung fördert den Umsatz und den Bekanntheitsgrad eines

Geschäftes. Wirkungsvolle Warenpräsentation und kreative Blickfänge im Schaufenster sollen vorbeigehende Kunden ansprechen und neugierig auf das Geschäft und seine Produkte machen. Schaufenster können zu bestimmten Anlässen und Themen, nach Jahreszeiten oder für bestimmte Zielgruppen gestaltet werden.

Die Möglichkeiten zum Schaufensterbummel beleben eine Innenstadt, gerade auch in den ruhigeren Zeitspannen außerhalb der Geschäftsöffnungszeiten. Besonders in Wechselwirkung mit einer attraktiven Fassadengestaltung trägt eine gute Schaufenstergestaltung so maßgeblich zum positiven Erscheinungsbild der Innenstadt bei. Einer kreativen Einbeziehung des öffentlichen Raumes kommt ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Aufgrund der nur recht schmalen Straßenraumbreiten sind hier zwar flächenmäßig häufig Grenzen gesetzt, aber auch auf kleinem Raum können Warenauslagen oder Blickfänge positioniert werden. Private Sitzbänke können zum kurzen Verweilen einladen oder „blühende“ Eingangsbereiche einem schönen Blickfang bieten. Gerade diese kleinen Maßnahmen tragen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei.

Abbildung 32: Attraktive Aufsteller, Schaufenster und blühende Blickfänge bei Willicher Geschäften



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Zur Außengestaltung zählen auch Aufsteller, Kundenstopper, Schirme, Kleiderständer, Windschutz usw. Eine geschäftsübergreifend aufeinander abgestimmte Gestaltung wirkt hier förderlich. Einheitliche Gestaltungselemente (z. B. Farbkonzepte, gemeinsame Außenbeflagung) können insgesamt den Straßenraum harmonisieren und einen frischen, ansprechenden Gesamtrahmen bieten. Auch die Betonung von Innenstadteingängen kann damit unterstützt werden.

Beim Stadtteilstfest „Fit in Frühling“ und auch begleitend bei der Eröffnungsveranstaltung zur Festwoche der Kreismusikschule auf dem Markt hat der ansässige Einzelhandel bereits zur Gestaltung des öffentlichen Raums beigetragen. Auch von Seiten der Stadt gab es gleichgerichtete Initiativen, die verstärkte Aufmerksamkeit auf die Schaufenster richten sollte, wie z. B. bei der Ausstellung der Zauberschuhe zur Weihnachtszeit oder der Schaufensterwettbewerb mit den Bildern der Kreismusikschule.

Bei mehreren Willicher Geschäften sind bereits attraktive Warenpräsentationen und Werbemaßnahmen vorhanden. Eine innenstadtweite Abstimmung oder einheitliche Gestaltung gibt es aber nicht.

In Zusammenarbeit von Einzelhandel und Stadtverwaltung sollte den gestalterischen Aspekten vermehrte Aufmerksamkeit gewidmet werden, um ein Konzept mit abgestimmten, wirkungsvollen und rationalen Maßnahmen zu erarbeiten.

2.4.3. Leerstände

Leerstand führt zum Attraktivitätsverlust und schädigt die Einkaufsatmosphäre. Leerstände unterbrechen die Schaufensterfronten, sie sind dadurch eine Lücke in der Erlebbarkeit der Innenstadt. Schaufenstergestaltungen von Leerständen (Zwischennutzungen) können hier mildernd wirken.

Folge von Leerständen sind jedoch in jedem Falle Umsatz- und Frequenzrückgänge, steigende Fluktuation und Werteverluste bei den Immobilien. Schlimmstenfalls können diese unerwünschten Folgen die Innenstadt in eine Abwertung führen (Trading-Down-Effekt).

Im Plangebiet gibt es derzeit sieben Leerstände. Bezogen auf die Verkaufsfläche liegt die Leerstandsquote bei ca. 8 %. Diese aktuelle Erhebung bestätigt die Werte, die mit der Aufstellung des Einzelhandelskonzeptes erhoben wurden, denn auch zu diesem Zeitpunkt lag die Leerstandsquote unter 10 %. Bei der detaillierten Betrachtung der Daten wird zudem deutlich, dass es kaum strukturelle, d.h. länger andauernde Leerstände gibt. Von einem Trading-Down-Effekt oder starken Problemen durch Leerstände kann daher nicht gesprochen werden.

Vereinzelt sind auch Schaufenstergestaltungen durch benachbarte Händler vorzufinden. Solche Gestalterischen Maßnahmen, die auch mit Dienstleistern, Künstlern, Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen durchgeführt werden könnten, können das städtische Leerstandsmanagement gut ergänzen. Sie sind allerdings stets nur Übergangslösungen und bedürfen einzelfallspezifischer Auseinandersetzungen mit den jeweiligen baurechtlichen und finanzwirtschaftlichen Gegebenheiten.

Das städtische Leerstandsmanagement basiert auch eine Datenbank, in der alle wichtigen Objektdaten vorgehalten werden. Insbesondere Verkaufs- und Nutzfläche, Stellplätze, Schaufensterfront, Objektzugang, Miete bzw. Kaufpreis, Kontaktdaten werden eingepflegt.²⁰ Darüber hinaus wird versucht, mit den Eigentümern bzw. Maklern Kontakt zu halten. Eigene Beobachtungen vor Ort ergänzen ebenfalls die Datenbank.

Generell zeigt die Leerstandsbetrachtung ein erfreuliches Bild für die Innenstadt. Die Leerstandsquote liegt unter 10 % und nur wenige Leerstände sind längerfristig. Aufgrund der starken negativen Wirkungen von Leerständen ist das aktive Leerstandsmanagement fortzuführen und auszuweiten.

2.4.4. Handwerk und produzierendes Gewerbe

Früher prägte das Handwerk die Innenstadt noch zu einem wesentlichen Teil und mit der Hannen-Brauerei war auch noch produzierendes Gewerbe mit maßgeblichen Anteilen in der Innenstadt verortet. Inzwischen haben beinahe alle Betriebe ihre Standorte in der Innenstadt aufgegeben. Verbleibende Betriebe sind von geringer Größe und beeinträchtigen das Innenstadtgeschehen weder durch Lärm noch durch ihr Verkehrsaufkommen wesentlich.

2.4.5. Wochenmarkt

Jeweils donnerstags findet vormittags am Markt nördlich der Kirche der Wochenmarkt statt. Mit 17 Ständen sind noch verhältnismäßig viele Händler regelmäßig vertreten und tragen so

²⁰ Hierzu werden die gängigen Internetportale zur Vermarktung der Leerstände fortlaufend ausgewertet.

wesentlich zur Ergänzung der Nahversorgung in der Innenstadt bei. Der Markt hilft mit seinen zumeist regionalen Produkten auch dabei, die Innenstadt gegenüber den häufig uniformen Einkaufswelten der Großstädte und Shoppingcenter zu profilieren.

Nach einem starken Rückgang der Wochenmärkte Mitte des letzten Jahrhunderts etablierten sich die Wochenmärkte in den letzten Jahrzehnten als wichtiger Bestandteil der Innenstädte. Aber inzwischen wirkt sich auch bei den Märkten der erneute Konzentrationsprozess im Einzelhandel aus. Der Sicherung einer ausreichenden Anzahl an Ständen und eines guten Warenangebotes kommt daher zentrale Bedeutung zu²¹.

Märkte stehen für Frische und Qualität. Sie beleben die Innenstädte und sind Treffpunkt und Ort sozialer Interaktion. Die angrenzenden Geschäfte verzeichnen an Markttagen erhöhte Umsätze, es sind also Kopplungseffekte feststellbar²².

Abbildung 33: Wochenmarkt



Quelle: Eigene Aufnahme.

Dem Wochenmarkt kommt zur Belebung der Innenstadt, zur Profilierung gegenüber Großstädten und Shopping-Centern und als Treffpunkt und Ort sozialer Interaktion eine wichtige Bedeutung zu. Derzeit sind Angebot und Vielfalt noch ausreichend. Aufgrund seiner wichtigen Funktion ist die Attraktivität des Wochenmarktes dauerhaft sicher zu stellen. Chancen könnten auch in einer Profilierung und Spezialisierung liegen.

²¹ Vgl. CIMA-Monitoring 2009.

²² Laut Gesprächen mit verschiedenen Einzelhändlern.

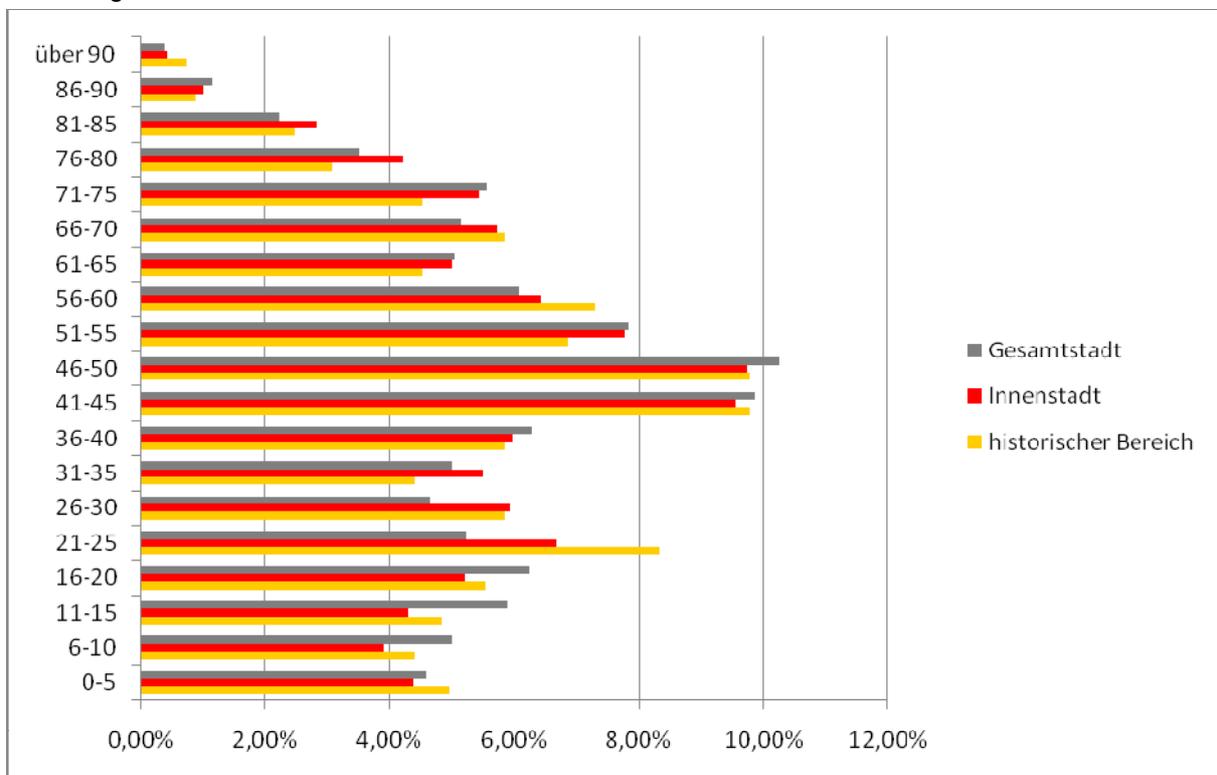
2.5. Bewohner und Wohnnutzung

Die Innenstadt spielt als Wohnstandort eine nicht zu vernachlässigende Rolle. Vielfach finden sich in den Obergeschossen Wohnungen, teilweise auch im Erdgeschossbereich. Zudem wird das innenstadtnahe Wohnen immer begehrt. Es ist auch aus städtischer Sicht zu befürworten, da alle Infrastrukturen vorhanden sind. In der Regel ist bei innenstadtnahem Wohnen die PKW-Nutzung geringer und dem zu Folge die daraus resultierenden Emissionen ebenfalls.

Im Plangebiet Innenstadt wohnen zum Stichtag 31.7.2011 2.387 Einwohner, im historischen Bereich 684 Einwohner.

Bei der Analyse der Altersstruktur fällt auf, dass in der Innenstadt und insbesondere im historischen Bereich deutlich mehr Personen zwischen 21 und 30 Jahren wohnen. Neben einem leicht höheren Anteil an Senioren gibt es ansonsten keine signifikanten Abweichungen zwischen Innenstadtgebiet und Gesamtstadt (vgl. Abbildung 34).

Abbildung 34: Altersstruktur



Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Einwohnermeldedaten.

Auch die sonstigen Bevölkerungsmerkmale ergeben nur geringe Abweichungen von den gesamtstädtischen Werten (vgl. Abbildung 35). So ist in der Innenstadt in der Gesamtschau eine etwas jüngere Bevölkerung feststellbar und der Ausländeranteil leicht erhöht, ist aber mit 9 % im Vergleich zu anderen Innenstädten in der Region sicherlich sehr gering. Eine Überfremdung ist im Innenstadtbereich eindeutig nicht gegeben.

Abbildung 35: Bevölkerungsmerkmale

Gebiet	Altersdurchschnitt	Ausländeranteil	Frauenanteil
Gesamtstadt	43,8 Jahre	6,5 %	51,5 %
Innenstadt	42,5 Jahre	9,0 %	52,4 %
Historischer Bereich	42,2 Jahre	8,3 %	51,9 %

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Einwohnermeldedaten.

Die Wohnsituation in der Innenstadt ist allgemein als gut zu bezeichnen. Die Verkehrs- und Lärmbelastung hält sich in den meisten Bereichen in Grenzen, die innenstadtnahen Wohngebiete sind sogar sehr ruhig. Ferner ist genug Grün vorhanden und auch die Nahversorgung ist in ansprechender Entfernung gegeben. Hier spielt das umfassende Sortiment des Rewe sicherlich eine nicht zu vernachlässigende Rolle.

Auf die bauliche Situation der Wohnungen lassen sich nur aufgrund des äußeren Erscheinungsbildes der Gebäude Rückschlüsse ziehen. Allgemein wird von einem guten Zustand ausgegangen, Mängel sind von außen nur ganz vereinzelt zu erkennen.

Bautypische Unterschiede sind zwischen Einfamilienhausbebauung, geschlossener Bebauung und den in der letzten Zeit neu entstandenen Mietwohnungen in zentraler Lage (Domgarten, Brauereistraße, etc.) feststellbar. Letztere haben einen modernen, urbanen Charakter (vgl. Abbildung 36) und unterscheiden sich vom sonst vorherrschenden dörflichen Erscheinungsbild.

Bedarf wird derzeit nach seniorengerechtem Wohnraum insbesondere in Verbindung mit Betreuungsangeboten gesehen. Es wird parallel an einer Standortuntersuchung für geeignete Grundstücke für Seniorenwohnanlagen gearbeitet. Daher wird auf dieses Themenfeld im nächsten Kapitel ein detaillierterer Blick geworfen.

Die Analyse der Einwohnerdaten zeigt insgesamt nur geringe Abweichungen von gesamtstädtischen Durchschnittswerten. Die Altersklasse der 21-30 Jährigen ist stärker vertreten und es ist ein leicht erhöhter Ausländeranteil feststellbar. Aufgrund der guten infrastrukturellen Gegebenheiten in der Innenstadt sollte eine Zunahme des innenstadtnahen Wohnens städtischerseits unterstützt werden, wenn es sich städtebaulich verträglich realisieren lässt.

Abbildung 36: Neues urbanes Wohnen



Quelle: Eigene Aufnahme.

2.5.1. Fokus: Seniorenwohnen

Ältere Menschen wünschen sich vor allem, möglichst lange selbstbestimmt wohnen zu können. Dies ist am besten dann möglich, wenn die wesentlichen Versorgungseinrichtungen nah und ohne Barrieren erreicht werden können. Eine zentrale Lage ist hierfür demnach ideal.

Soziale Kontakte sind im Alter ebenfalls sehr wichtig. Daher wird vielfach ein Verbleib in der gewohnten Wohnumgebung, im gleichen Stadtteil, gewünscht. Zumeist wird es auch positiv beurteilt, wenn rund um die Wohnung „etwas los“ ist. Ruhe und Abgeschiedenheit haben im Verhältnis zu anderen Altersgruppen als Wohnstandortfaktoren also eine geringere Bedeutung.

Aus der Zusammenschau dieser Faktoren wird schnell deutlich, dass die Innenstadtlage für das Seniorenwohnen die passende Lage ist. Wenn Seniorenwohnen im Zusammenhang mit Pflegeangeboten realisiert werden soll, ist ein hinreichend großes Grundstück erforderlich, damit eine solche Einrichtung rentabel betrieben werden kann²³.

Der Bedarf nach seniorengerechten Wohnformen wird nach den im Altenhilfeplan der Stadt Willich enthaltenen Pflegebedarfsprognosen in den nächsten Jahren stark zunehmen. Deutlich macht dies bereits ein Blick auf die erwartete Zunahme der entsprechenden Personenzahlen. Die Vorausberechnung der Bevölkerungsentwicklung für den Stadtteil Willich zeigt, dass bei den 60 bis 79ig Jährigen bis 2030 mit einer Zunahme von ca. 50 % zu rechnen ist, die Hochaltrigen (ab 80 Jahren) sollen nach der Prognose um ca. 90 % zunehmen²⁴. Da der Pflegebedarf bei den über 80 Jährigen besonders hoch ist, wird eine Zuwachsrate der Pflegebedürftigen von mehr als 60 % erwartet.

Die demografischen Rahmenbedingungen und die daraus resultierenden, wachsenden Bedarfe nach seniorengerechtem Wohnraum sollten bei der Entwicklung von Maßnahmenvorschlägen für die Potenzialflächen bei der Erstellung des Rahmenplanes besonders berücksichtigt werden.

2.6. Kultur und öffentliche Nutzungen, Kunst

Die Innenstadt steht auch für Kultur und Kunst. Der Großteil der kulturell bedeutsamen Bauwerke liegt in der Innenstadt, und aufgrund ihrer zentralen Lage beherbergt sie auch viele kulturelle und öffentliche Einrichtungen.

Hierzu zählt allen voran die Kirche in der Ortsmitte, mit den sich in südwestlicher Richtung anschließenden Gebäuden der Bücherei, Pfarrei, Kindergärten und des Jugendzentrums, der Schulen, des Schwimmbads und des Sport- und Freizeitzentrums. Wie in der strukturellen Analyse bereits festgestellt, bilden diese Einrichtungen eine kulturelle Achse vom Freiraum in die Innenstadt. Abgesehen vom Rathaus am Kaiserplatz liegen alle wesentlichen kulturellen und öffentlichen Nutzungen entlang dieser Achse. Festzuhalten ist jedoch auch, dass sich diese Achse nur aus der Kartensicht ergibt. Eine attraktive Fußwegeachse zwischen den verschiedenen Einrichtungen, die das Freizeitbad „De Bütt“ besser mit der Innenstadt verknüpft, fehlt. Auch gestalterisch gibt es keinen Zusammenhang zwischen den Einrichtungen.

Punktuell wird das kulturelle Innenstadterlebnis durch Kunstwerke ergänzt. Es gibt in der Innenstadt die nachfolgend abgebildeten Objekte.

²³ Von Betreibern wird unter Berücksichtigung einer stadtbildverträglichen Geschossanzahl in der Regel eine Mindest-Grundstücksgröße von 3.000m² gefordert.

²⁴ Vgl. Altenhilfeplan der Stadt Willich

Abbildung 37: Kunstwerke: „Ungeduld“ – Markt, „Sekes-Männekes“, Hülsdonkstraße



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Abbildung 38: Kunstwerke: „Laaterepit“ – Bahnstraße, „Bierbrauer“, Peterstraße, „Lesender“ – Hülsdonkstraße



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Die Kunstobjekte sind durchweg in einem guten Zustand und vandalismussicher gestaltet. Zugleich haben Sie eine hochwertige Optik und bieten somit einen schönen Blickfang. Sie sind zudem in Teilen durch Kinder bespielbar und erfahren damit eine multifunktionale Nutzung innerhalb des öffentlichen Raums.

Diese ortsfesten Kunstobjekte werden durch kulturelle Events ergänzt. So wurde z. B. im Rahmen der Festwoche der Kreismusikschule die Eröffnungsveranstaltung auf dem Markt und in den angrenzenden Bereichen abgehalten. Dieses Kulturevent hat an diesem Vormittag deutlich die Innenstadt belebt und zum Verweilen eingeladen.

Abbildung 39: Eröffnungsveranstaltung der Festwoche der Kreismusikschule



Quelle: Eigene Aufnahme.

Die öffentlichen und kulturellen Einrichtungen gruppieren sich entlang einer von Südwesten in die Innenstadt führenden Achse. Die Wegebeziehung zwischen den Einrichtungen und der Innenstadt ist jedoch nicht betont. Dadurch findet derzeit keine Kopplung zwischen dem Besuch der Freizeiteinrichtungen und einem Besuch der Innenstadt statt. Die Kunstobjekte stellen werten den öffentlichen Raums auf. Eine Ergänzung wäre aufgrund der bislang geringen Anzahl vor allem in den Bereichen Kaiserplatz und Krankenhaus wünschenswert. Die belebenden Wirkungen von Kulturveranstaltungen sollten nach Möglichkeit genutzt werden.

2.7. Verkehr

Wie bereits in den anderen Kapiteln mehrfach deutlich wurde, sind die Auffindbarkeit der Innenstadt und die Orientierung in der Innenstadt wesentliche Aspekte in Bezug auf eine Attraktivitätssteigerung. Beide Punkte hängen neben städtebaulichen und gestalterischen Einflüssen stark vom Verkehr ab. Zusätzliche Relevanz erhält das Themenfeld Verkehr dadurch, dass mit einer geänderten Verkehrsführung Raum für benötigte Veränderungen geschaffen werden kann.

Aus diesen Gründen wurde eine vertiefend betrachtende „Verkehrskonzeption für die Innenstadt Alt-Willich“ an ein Fachplanungsbüro in Auftrag gegeben. Die nachfolgenden Kapitel 2.7.1 bis 2.7.6 entstammen von redaktionellen Anpassungen abgesehen komplett diesem Gutachten²⁵.

²⁵ Planersocietät 2011, Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich, noch nicht veröffentlicht.

2.7.1. Motorisierter Individualverkehr

Erreichbarkeit der Innenstadt und Verkehrsfluss

Die Netzgestaltung der Gesamtstadt zeigt, dass für den MIV eine leistungsfähige und dichte Infrastruktur zur Verfügung steht. Durch die Nähe zu den Autobahnen A44 und A52 entfalten die klassifizierten Straßen (Landes- und Kreisstraßen) daher vor allem eine nähräumliche Bedeutung, indem sie eine Verbindung zu den Nachbarkommunen, zwischen den Stadtteilen und zu den Autobahnanschlüssen bilden.

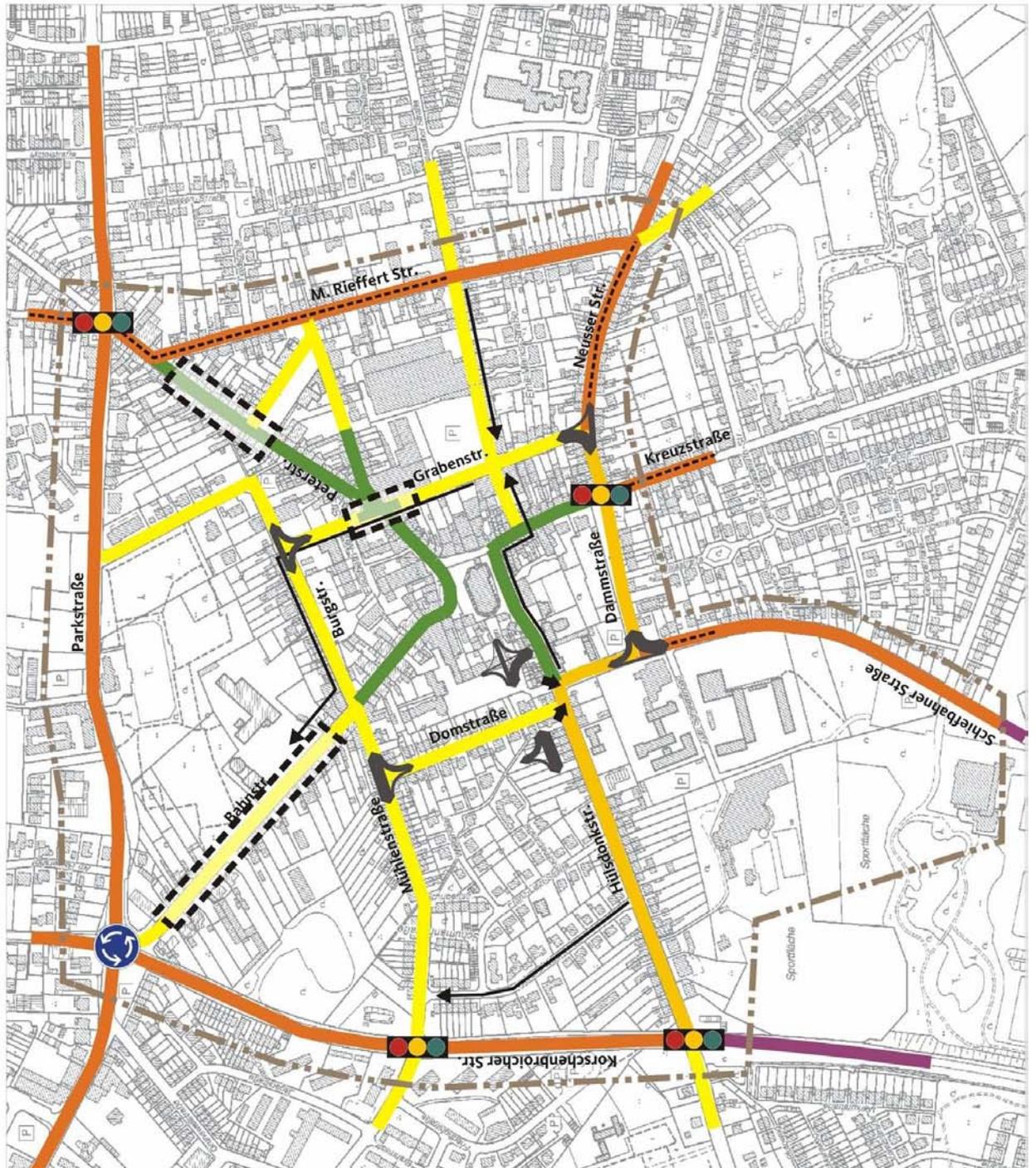
In Alt-Willich führt der Durchgangsverkehr auf den Hauptstraßen hauptsächlich am Ortskern vorbei (Korschenbroicher Straße, Parkstraße) bzw. tangiert diesen (Martin-Rieffert-Straße, Hülsdonkstraße – Schiefbahner Straße – Dammstraße – Neusser Straße). Teilweise sind jedoch auch Schleichverkehre auf dem nachgeordneten Straßennetz festzustellen (z. B. Hülsdonkstraße – Brauereistraße).

Die Korschenbroicher Straße (L382) ist als einzige Hauptstraße im Untersuchungsgebiet anbaufrei gestaltet und entfaltet dadurch eine starke Barrierewirkung sowohl für den Rad-/Fußverkehr als auch zwischen dem (erweiterten) Ortskern und den westlich angrenzenden Siedlungsbereichen. Die Parkstraße (L26) weist durch eine in weiten Teilen fehlende angrenzende Bebauung ebenfalls teilweise den Charakter einer Überlandstraße auf. Die übrigen Hauptstraßen sind durchgehend ein- bis beidseitig bebaut. Martin-Rieffert-Straße (nördlicher Teil), Neusser Straße und Kreuzstraße sind dabei durch enge räumliche Gegebenheiten (überwiegend geschlossene Bebauung, schmaler Straßenraum) gekennzeichnet; die innerorts üblicherweise signalisierte Geschwindigkeit von 50km/h wirkt dadurch zu hoch und führt insbesondere für den Rad- und Fußverkehr zu einem Gefühl der Unsicherheit. Auf der Dammstraße, der Schiefbahner Straße (nördlicher Teil) und der Hülsdonkstraße wird bereits eine Geschwindigkeit von 30 km/h signalisiert, welche den örtlichen Gegebenheiten Rechnung trägt.

Auf dem nachgeordneten Straßennetz ist die Geschwindigkeit flächendeckend herabgesetzt (Zone 30 oder verkehrsberuhigter Bereich). Jedoch zeigen Beobachtungen, dass in den verkehrsberuhigten Bereichen die vorgeschriebene Schrittgeschwindigkeit teilweise nicht eingehalten wird (Peterstraße Nord, Grabenstraße). Diese Überschreitung resultiert bei der Peterstraße aus ihrer heutigen Funktion als Einfallsachse zur Innenstadt aus Richtung Norden und Nordosten sowie ihrer Ausgestaltung (asphaltierte Fahrbahn, Einbahnstraße ohne Gegenverkehr). Im Falle der Grabenstraße ist diese Überschreitung mit der kurzen Länge des als verkehrsberuhigten Bereichs ausgewiesenen Straßenabschnittes zu erklären. Auch auf der Bahnstraße (Bestandteil Zone 30) ist ein erhöhtes Geschwindigkeitsniveau festzustellen, welches aus der Geradlinigkeit der Straße und der Ausgestaltung als Einbahnstraße resultiert.

Die Knotenpunkte der Hauptstraßen sind zum Teil durch Lichtsignalanlagen (LSA) geregelt. Der Knoten im Nordwesten (L26 / L382) ist als einziger als Kreisverkehr ausgestaltet. Hier treten in Spitzenzeiten Überlastungen auf.

In Hinblick auf die Ausbildung des Innenstadtkarrées (vgl. Kapitel 2.7.5) wurden die betreffenden (Eck-)Knoten (z. B. Grabenstraße/Burgstraße, Mühlenstraße/Domstraße) hinsichtlich der bestehenden Fahrbeziehungen untersucht. Hier zeigt sich, dass bisher nur an wenigen Knotenpunkten (z. B. Dammstraße/Grabenstraße) die Fahrbeziehung des Innenstadtkarrées dominiert.



-  Bearbeitungsbereich
-  Höchstgeschwindigkeit 70 km/h
-  Höchstgeschwindigkeit 50 km/h
-  Höchstgeschwindigkeit 30 km/h
-  Zone 30
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Höchstgeschwindigkeit mit Anpassungsbedarf
-  Vorgeschriebene Geschwindigkeit häufig nicht eingehalten
-  Durchgangsverkehr
-  Lichtsignalanlage
-  Kreisverkehr
-  Innenstadtkarrée: Fahrbeziehungen am Knotenpunkt (Bsp.: ausgeprägte Ost-West-Beziehung)

Abbildung 40:
Analyse MIV
(Motorisierter Individualverkehr)

Es zeigt sich, dass das Straßennetz grundsätzlich eine gute Erreichbarkeit der Innenstadt aus allen Richtungen – mit Ausnahme des Nordwestens (Bahnstraße) – gewährleistet. Da jedoch eine Vielzahl an Zufahrten besteht, die bei der Ausschilderung gleichrangig behandelt werden (alle Zufahrten führen zur „Ortsmitte“), gestaltet sich die Orientierung insbesondere für Auswärtige und Ortsunkundige schwierig. Dieses Problem setzt sich in Bezug auf den ruhenden Verkehr fort (siehe unten).

Parken

Das größte Stellplatzangebot im Untersuchungsbereich bietet der Rewe-Parkplatz an der Graben- bzw. Brauereistraße mit insgesamt ca. 200 Stellplätzen. Hierbei ist zu erwähnen, dass diese Stellplätze offiziell nur Kunden für zwei Stunden vorbehalten sind. Inoffiziell wird der Parkplatz jedoch durchaus auch von Innenstadtbesuchern genutzt.

Sechs (größere) Parkplätze sind durch ein statisches Parkleitsystem beschildert (P1 - P6). Die Kapazität dieser Parkplätze variiert stark und reicht von 10 Stellplätzen (Ecke Kreuzstraße/Dammstraße) bis zu 67 Stellplätzen (Kaiserplatz). Weitere, zum Teil recht große Parkplätze, die nicht in das Parkleitsystem integriert sind (z. B. Schützenplatz mit ca. 80 Stellplätzen, 235 Stellplätze im Bereich Freizeitbad De Bütt / Jakob-Frantzen-Halle), sowie Längsparkplätze entlang der Straßen ergänzen das Parkangebot.

Die erlaubte Parkdauer variiert je nach Parkplatz bzw. Straße und liegt bei einer Stunde (Stellplätze innerhalb des Innenstadtkarrées), zwei Stunden (übriger bewirtschafteter Bereich) oder unbegrenzter Parkdauer.

Die Orientierung bzw. Auffindbarkeit der Parkplätze ist für Ortsunkundige größtenteils erschwert, da das Parkleitsystem unübersichtlich ist (allgemein gehaltene, schlecht lesbare und teils unklare Beschilderung; vgl. Abbildung 41) bzw. einige Parkplätze nicht berücksichtigt (z.B. Schützenplatz). Der Parkplatz „Domgarten“ (P 3) ist durch eine versteckte bzw. schlecht erkennbare Zufahrtssituation gekennzeichnet (vgl. Abbildung 42).

Abbildung 41: unklare Beschilderung der Parkplätze (Krefelder Straße)



Quelle: Planersocietät 2011

Abbildung 42: Zufahrtssituation Parkplatz Domgarten



Quelle: Planersocietät 2011

Für mobilitätseingeschränkte Personen befinden sich im Untersuchungsbereich insgesamt 21 Behindertenparkplätze auf öffentlichen Stellplätzen. Dies entspricht ca. 2% aller im Untersuchungsbereich vorhandenen Plätze. Durch die gleichmäßige Verteilung der Parkplätze sind alle Teilbereiche der Innenstadt für Menschen mit Behinderungen gut zu erreichen. Bei drei Behindertenparkplätzen (Am Park, Dammstraße) ist die Regelung für den Nutzer jedoch nicht eindeutig. Eine Bodenmarkierung weist zwar auf die Parkbeschränkung hin, ein entsprechendes Verkehrszeichen fehlt jedoch. Während der Ortsbegehungen konnte beobachtet werden, dass diese Behindertenparkplätze überwiegend von Nicht-Berechtigten belegt werden. Die eindeutig gekennzeichneten Behindertenstellplätze wiesen insgesamt eine geringe Auslastung auf.

Im Untersuchungsbereich wurde eine umfangreiche Parkraumerhebung an mehreren Tagen durchgeführt, um detaillierte Aussagen zur Parkraumauslastung zu verschiedenen Zeiten (Normal-Werktag Dienstag und Mittwoch / Donnerstag (Markttag) / Samstag, vormittags / mittags / nachmittags) und bei variierenden Rahmenbedingungen (insbesondere Witterungseinflüsse) treffen zu können.

Allgemein konnten folgende Beobachtungen gemacht werden:

- Die Gesamtauslastung liegt – über alle erhobenen Tage gesehen – zwischen 53 (samstags) bis 69% (Normal-Werktag).
- Mit Ausnahme des Samstag ist die Auslastung am Vormittag am höchsten (54 bis 72%). In den Mittagsstunden lässt die Auslastung etwas nach (50 bis 67%); dies lässt sich dadurch erklären, dass einige Geschäfte über die Mittagszeit geschlossen sind.
- Donnerstags findet nördlich der Kirche der Wochenmarkt statt, währenddessen die dortigen Stellplätze gesperrt sind. Der Wochenmarkt hat nur wenig Einfluss auf die Parkraumauslastung. Im Vergleich zu den anderen Normal-Werktagen ist eine etwas stärkere Auslastung der sich in unmittelbarer Umgebung befindenden Stellplätze (z.B. Domgarten, Elisabeth-Munse-Straße) zu beobachten.
- Einflüsse des Wetters auf die Parkraumauslastung konnten nicht beobachtet werden.

Abbildung 43: Ergebnisse Parkraumerhebung – Auslastungsgrade insgesamt

	Dienstag 12.4.2011	Mittwoch 11.5.2011	Dienstag 24.5.2011	Samstag 26.5.2011	Donnerstag 14.7.2011
Vormittags 9-11 Uhr	72%	69%	72%	54%	72%
Mittags 12-14 Uhr	67%	50%	50%	58%	63%
Nachmittags 15-17 Uhr	67%	50%	64%	46%	72%
<i>Tag gesamt</i>	<i>69%</i>	<i>56%</i>	<i>62%</i>	<i>53%</i>	<i>69%</i>

Quelle: Planersocietät 2011

Bezogen auf die räumliche Situation ist eine differenzierte Auslastung feststellbar:

- Bei den Stellplatzanlagen sind vor allem die kleineren Anlagen (u.a. Am Park, Ecke Dammstraße/Kreuzstraße, Markt) stark ausgelastet, während bei anderen – zumeist größeren Anlagen – noch Kapazitäten bestehen (z.B. Domgarten, Kaiserplatz, Schützenplatz). Die starke Auslastung der kleineren Anlagen lässt sich durch ihre zentrale Lage und die teils fehlende Bewirtschaftung erklären. Weiterhin auffällig ist die starke Auslastung in der Zufahrt des Schützenplatzes an Normal-Werktagen (80 bis 92%).
- Bei den unbewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum weisen vor allem die Grabenstraße, der östliche Teil der Mühlenstraße und der östliche Teil der Burgstraße hohe Auslastungsgrade auf (83% / 82% / 78% durchschnittliche Auslastung); diese sind zum Teil (Gabenstraße, Burgstraße) bzw. überwiegend (Mühlenstraße) auf Dauerparker zurückzuführen. Ansonsten sind in den unbewirtschafteten Straßenräumen noch Kapazitätsreserven vorhanden.
- Bei den bewirtschafteten Stellplätzen im Straßenraum weisen die Peter- und die Bahnstraße (Abschnitt zwischen Markt und Burgstraße) hohe Auslastungsgrade auf (78 bzw. 80%). Im Gegensatz dazu sind die Stellplätze im östlichen Teil der Hülsdonkstraße weniger stark ausgelastet (42% durchschnittliche Auslastung).

An den Erhebungstagen wurde eine unterschiedliche Auslastung der vorhandenen Stellplätze festgestellt. Während in einigen Bereichen eine eher angespannte Parksituation vorliegt, sind an anderer, oftmals zentraler Lage Kapazitätsreserven vorhanden (z. B. Domgarten, südlicher Teil des Ortskerns). Am Beispiel des Parkplatzes „Domgarten“ kann die niedrige Auslastung vor allem auf seine versteckte bzw. schlecht erkennbare Zufahrtssituation zurückgeführt werden (siehe oben).

Insgesamt sind keine Kapazitätsprobleme zu beobachten. Für die Suche eines Stellplatzes wird nur wenig Zeit benötigt. Eine Ausnahme bilden die Stellplätze nördlich der Kirche, da hier ein gewisser Parksuchverkehr beobachtet werden konnte. Parksuchende kreisen oft mehrfach (Markt – Bahnstraße Süd – Burgstraße – Grabenstraße Nord – Markt), bis sie einen freien Stellplatz an der Kirche finden; teilweise wird dort auch mehrere Minuten auf einen freien Stellplatz gewartet.



Abbildung 44:
Parkraumangebot



2.7.2. Öffentlicher Personennahverkehr

Überregionale und regionale Erreichbarkeit

Im Masterplan Mobilität wurde bereits festgestellt, dass die Stadt Willich ungünstig an schnelle ÖPNV-Strukturen (Regionalexpress, S-Bahn, Fernverkehr) angeschlossen ist. Eine „stadteigene“ Anbindung besteht lediglich am randständig gelegenen Bahnhofpunkt im Stadtteil Anrath. Diese Situation wirkt sich insbesondere für Alt-Willich nachteilig aus, da der Haltepunkt mit dem Bus nicht direkt sondern nur über einen Umstieg (z.B. an der Haltestelle Anrath Kirche) zu erreichen ist. Neben dem Bahnhofpunkt Anrath sind vor allem der Bahnhof Osterath, der Haltepunkt Kaarster See und die Straßenbahnverbindung ab Krefeld Edelstahlwerk Tor 3 von Bedeutung. Diese außerhalb des Stadtgebietes liegenden Haltepunkte und Bahnhöfe sind von Alt-Willich aus über Bus-Zubringerlinien zu erreichen, die jedoch nicht immer aus schnellen und leistungsfähigen Linien bestehen (siehe unten). Als Folge ergibt sich ein ungünstiges und unattraktives Reisezeitverhältnis zwischen ÖPNV und Pkw; eine stärkere Nutzung des ÖPNV wird wesentlich erschwert.

Erreichbarkeit der Stadtteile untereinander

Die Stadtteile von Willich werden untereinander durch verschiedene Buslinien verbunden. Bezüglich Alt-Willich verlaufen die Buslinien auf den Hauptstraßen um den Ortskern herum. Es handelt sich um folgende Linien:

- 036 Willich – Schiefbahn – Neersen – Mönchengladbach Hauptbahnhof:
Die Linie startet in Willich (Wendesleife über Schiefbahner Straße / Heiligenweg / Kreuzstraße / Dammstraße) und verläuft via Hülsdonkstraße, Bonnenring und Korschenbroicher Straße in Richtung Schiefbahn.
Die Linie verkehrt von Montag bis Samstag im Stundentakt, jedoch nur bis ca. 20 Uhr. Sonntags wird ein 2-Stunden-Takt in der Zeit zwischen 10 und 20 Uhr angeboten.
- 055 Krefeld Edelstahlwerk Tor 3 – Knickelsdorf:
Die Linie verläuft von der Krefelder Straße kommend über Parkstraße und Korschenbroicher Straße. Am Knoten mit der Hülsdonkstraße splittet sie sich und verläuft entweder über die Achse Bonnenring – Korschenbroicher Straße oder über die Achse Kreuzstraße – Bertzweg Richtung Schiefbahn.
An der Haltestelle „Krefeld Edelstahlwerk Tor 3“ besteht Anschluss an die Straßenbahnlinie 42 (u.a. Krefeld Hauptbahnhof).
Von Montag bis Freitag wird ein ½-Std.-Takt angeboten. Am Samstag sowie an Sonn- und Feiertagen verkehrt die Linie im Stundentakt, allerdings nur über die Achse Kreuzstraße – Bertzweg.
- 056 Krefeld Edelstahlwerk Tor 3 – Neersen Am Schloss:
Die Linie verläuft von der Krefelder Straße kommend über Parkstraße und Korschenbroicher Straße und zweigt in die Dietrich-Bonhoeffer-Straße ab.
An der Haltestelle „Krefeld Edelstahlwerk Tor 3“ besteht Anschluss an die Straßenbahnlinie 42 (u.a. Krefeld Hauptbahnhof).
Die Linie verkehrt werktags überwiegend im Stundentakt (in Spitzenzeiten auch halbstündlich), ab dem späten Samstagnachmittag und am Sonntag alle zwei Stunden.
- 071 Meerbusch Haus Meer – Anrath – Viersen Gymnasium an der Löh:
Die Linie verläuft im Norden des Untersuchungsgebietes von der Düsseldorfer Straße kommend über die Parkstraße und ab dem Kreisverkehr weiter Richtung Westen (Bahnstraße).

Am Osterather Bahnhof besteht Anschluss an die Regionalexpress-Linien RE 10 (Krefeld, Düsseldorf) und RE 7 (Krefeld, Neuss, Köln).

Die Taktung ist mit derjenigen der Linie 56 zu vergleichen (werktags: stündlich bzw. in Spitzenzeiten auch halbstündlich; ab dem späten Samstagnachmittag und am Sonntag: alle zwei Stunden).

- SB86 Kaarst Kaarster See – Schiefbahn – Willich Otto-Brenner-Straße:

Die Schnellbuslinie tangiert das Untersuchungsgebiet nur im Westen. Von der Hülsdonkstraße kommend verläuft sie über die Korschenbroicher Straße und zweigt am Kreisverkehr in Richtung Westen ab.

An der Haltestelle „Kaarst Kaarster See“ besteht Anschluss an die S-Bahnlinie S28 Richtung Düsseldorf.

Der SB86 verkehrt werktags überwiegend im Stundentakt; in Spitzenzeiten wird ein 20/40-Minuten-Takt angeboten. Ab dem späten Samstagnachmittag und am Sonntag finden keine Fahrten statt.

Aus der Betrachtung der Buslinien wird deutlich, dass ein „suburban-ländlicher“ Takt mit einem stündlichen Grundtakt (teilweise Verdichtung in Spitzen zu ½-Std.- bzw. 20/40-Minuten-Takt) vorherrscht. Vielfach überlagern sich mehrere Buslinien (z.B. Parkstraße). Die Wege der Linien unterscheiden sich dabei teils stark in der Direktheit ihrer Führung und zeichnen sich mitunter durch umwegreiche „Schleifen“ aus (Linien 056 und 071). Darüber hinaus werden verschiedene Linien gesplittet bzw. erhalten unterschiedliche Endhaltestellen und Linienäste, um die Erschließungswirkung zu erhöhen (Linien 036 und 056). Die Nachvollziehbarkeit des Gesamtnetzes wird dadurch für den Kunden erschwert.

Die Haltestelle „St. Töniser Straße“ (am nordwestlichen Rand des Untersuchungsgebietes) stellt für Alt-Willich einen wichtigen Netzknoten dar, da hier wichtige Umsteigebeziehungen zwischen den unterschiedlichen Linien und dem Bürgerbus (siehe unten) ermöglicht werden.

Bürgerbus Willich

Folgende zwei Linien werden angeboten:

- Linie „Hardt“:
Die Linie erschließt die nördlich und östlich vom Ortskern gelegenen Gebiete bzw. Ziele (u.a. Hardt, DRK-Altenheim).
- Linie „De Bütt“:
Diese Linie erschließt die westlich und südlich vom Ortskern gelegenen Gebiete bzw. Ziele (u.a. Friedhof, Freizeitbad De Bütt, Sportzentrum).

Im Ortskern verlaufen die beiden Bürgerbus-Linien zum Teil auf den gleichen Achsen (Peterstraße Süd – Markt – Bahnstraße). Sie verkehren im Stundentakt zwischen ca. 8 bis 18 Uhr (Montag bis Freitag) bzw. zwischen ca. 9.30 Uhr und 13.30 Uhr (Samstag). An Sonn- und Feiertagen werden keine Fahrten angeboten.

Weitere Angebote

In den Abendstunden (22 Uhr bis 1 Uhr) wird ein den Linienverkehr ergänzender Bedarfsverkehr in Form eines Anruf-Sammel-Taxi (AST) angeboten, welcher eine Fahrt zu einem beliebigen Ziel im gesamten Stadtgebiet ermöglicht. Dadurch entsteht ein Anschluss an die Linien der Deutschen Bahn (DB) am Bahnhof Anrath.

Mit den Fahrten des NE10 (Nachtexpress 10) steht ein weiteres Angebot in den Abend- bzw. Nachtstunden zur Verfügung. Der NE10 fährt eine Schleife Krefeld Edelstahlwerk Tor 3 (Anschluss an Straßenbahnlinie Richtung Krefeld Mitte) – Willich – Schiefbahn – Neersen – Willich – Edelstahlwerk und wird sowohl an Wochenenden (Nächte auf Samstag und

Sonntag: 6 Fahrten zwischen ca. 22.30 Uhr und 3.30 Uhr) als auch unter der Woche (Nächte auf Montag bis Freitag: 2 Fahrten zwischen ca. 22.30 Uhr und 23.30 Uhr) angeboten.

Einzugsgebiete

Der Ortskern von Alt-Willich ist grundsätzlich gut durch den ÖPNV erschlossen. Fast sämtliche Bereiche befinden sich in einer Entfernung von max. 3 Gehminuten zu einer Haltestelle. Die restlichen Bereiche sind maximal 5 Gehminuten von einer Haltestelle entfernt. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Bürgerbus in die Betrachtung einbezogen wurde und dieser lediglich ortsteilrelevante Ziele erschließt (zur Erreichung ortsteilübergreifender Ziele Umstieg auf andere Linien erforderlich).

Ein etwas verändertes Bild ergibt sich ohne Berücksichtigung des Bürgerbusses. Da sich die Haltestellen der „normalen“ bzw. ortsteilübergreifenden Buslinien (055, 056, 071, SB86) auf den Hauptstraßen um den Ortskern herum befinden, sind einige Bereiche (z.B. Burgstraße, Grabenstraße Nord, Martin-Rieffert-Straße) bis zu 8-10 Gehminuten (entspricht ca. 500-600m) von diesen Haltestellen entfernt. Diese Erschließungssituation kann vor dem Hintergrund der Bedienungszeiten und der Fahrtenhäufigkeit als akzeptabel bezeichnet werden; konkrete Erschließungslücken sind im Untersuchungsgebiet nicht festzustellen.

Die Haltestelle „St. Töniser Straße“ als wichtiger Netzknoten (siehe oben) ist vom Markt aus zu Fuß in ca. 8 bis 10 Minuten zu erreichen (Entfernung: ca. 500 bis 600m).

Haltestellenqualität

Die Haltestellen, die von den „normalen“ bzw. ortsteilübergreifenden Buslinien angefahren werden, weisen eine höhere (Ausstattungs-)Qualität auf als diejenigen, welche ausschließlich durch den Bürgerbus bedient werden. So verfügen die Haltestellen der Hauptlinien über großzügigere Wartebereiche und sind mehrheitlich mit Sitzgelegenheiten sowie einem Wetterschutz ausgerüstet.

Das Erscheinungsbild vieler Haltestellen ist verbesserungsbedürftig (z.B. fehlende Fahrpläne, Verschmutzungen) und wirkt dadurch wenig einladend.

Barrierefreiheit

Durchgängig barrierefrei (Hochbord, Bodenindikatoren) sind lediglich die Haltestellen „Willich Kirche“ (in beide Richtungen, vgl. Abbildung 47), „Sportzentrum“ (in Fahrtrichtung Süden) und „Parkstraße“ (in Fahrtrichtung Osten) ausgestaltet.

Der Bürgerbus kann zwar von mobilitätsbehinderten Personen genutzt werden. „Voraussetzung ist jedoch, dass Sie auch ohne dieses Hilfsmittel in den Bus einsteigen können und im Bus genügend Platz ist.“²⁶ Die nur durch den Bürgerbus bedienten Haltestellen (z.B. Markt, Bahnstraße) sind vor allem aufgrund der geringen Bordsteinhöhen und der zum Teil eingeschränkten Platzverhältnisse nicht barrierefrei (vgl. Abbildung 48).

²⁶ Webseite Bürgerbus Willich

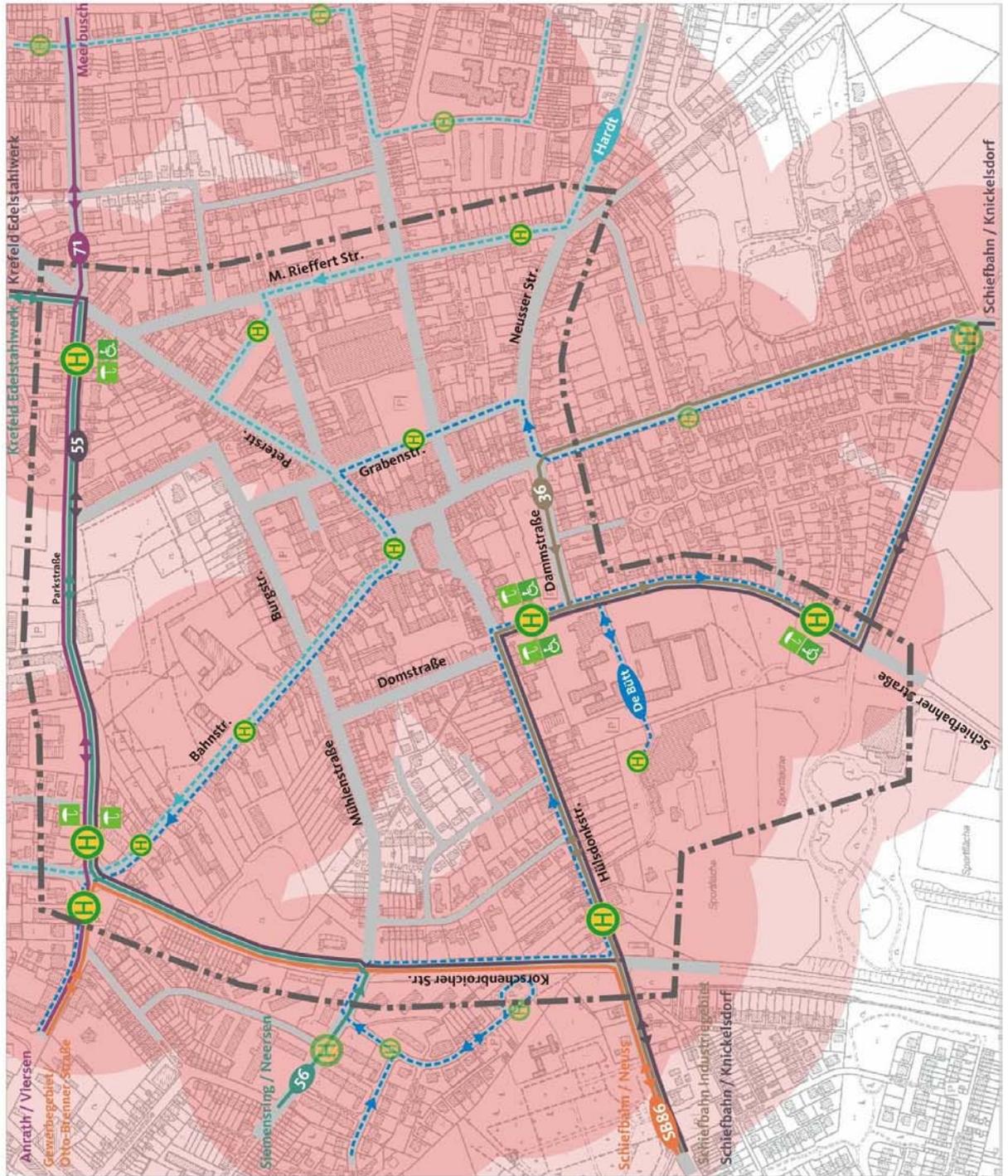


Abbildung 46:
Öffentlicher Verkehr

Abbildung 47: Haltestelle „Willich Kirche“, barrierefrei ausgestaltet



Quelle: Planersocietät 2011

Abbildung 48: Haltestelle „Bahnstraße“, nicht barrierefrei



Quelle: Planersocietät 2011

2.7.3. Radverkehr

Der Großteil der Straßen im Untersuchungsgebiet ist – mit Ausnahme der Hauptstraßen rund um den Ortskern – mit einer „fahrradfreundlichen“ Geschwindigkeit (30 km/h und darunter) signalisiert. Bis auf die Peterstraße (Abschnitt zwischen Graben- und Martin-Rieffert-Straße) und die Friedrichstraße sind zudem alle Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Einige kleinere Wegeverbindungen und Durchgänge ergänzen das Netz für den Radverkehr und sind meistens auch straßenverkehrsrechtlich für den Radverkehr freigegeben.

Von den Hauptstraßen ist die Korschenbroicher Straße auf der westlichen Seite mit einem durchgehenden kombinierten Geh-/Radweg ausgestattet. Weitere Radverkehrsanlagen befinden sich auf der Parkstraße, auf der Schiefbahner Straße sowie auf der Bahnstraße (Radfahrstreifen entgegen der Einbahnstraße stadteinwärts).

Kritische Straßenabschnitte (50 km/h signalisiert, keine Radverkehrsanlagen, enge Platzverhältnisse, parkende Fahrzeuge) stellen die Martin-Rieffert-Straße und die Neusser Straße dar. Darüber hinaus bestehen vereinzelt Netzlücken (Schiefbahner Straße, Parkstraße).

Es wurden folgende punktuellen Gefahrenstellen bzw. Punkte mit unklarer bzw. ungünstiger Wegführung festgestellt:

- Kreisverkehr: Es besteht eine unklare und gefährliche Wegführung für Radfahrer aus Richtung Westen. Der signalisierte bzw. gepflasterte Weg endet in einer Pflanzung. Fährt ein Radfahrer daraufhin an der Bepflanzung vorbei (zur Querung der Korschenbroicher Straße), ist er für einen Kraftfahrzeugführer erst relativ spät erkennbar.

Abbildung 49: Unklare Wegführung für Radfahrer am Kreisverkehr



Quelle: Planersocietät 2011

- Knoten L26 / L443: Ein aus Richtung Nordosten (Fischelner Straße) kommender Radfahrer muss sich im Kreuzungsbereich zunächst orientieren, da er weder in die Lichtsignalanlagen-Steuerung integriert ist noch eine Empfehlung bzw. ein Hinweis zum weiteren Wegverlauf besteht.

Abbildung 50: Unklare Wegführung für Radfahrer aus der / in die Fischelner Straße



Quelle: Planersocietät 2011

- Knoten Burgstraße/Bahnstraße: Ein aus Richtung Norden kommender Radfahrer trifft unvermittelt auf den Kreuzungsbereich.

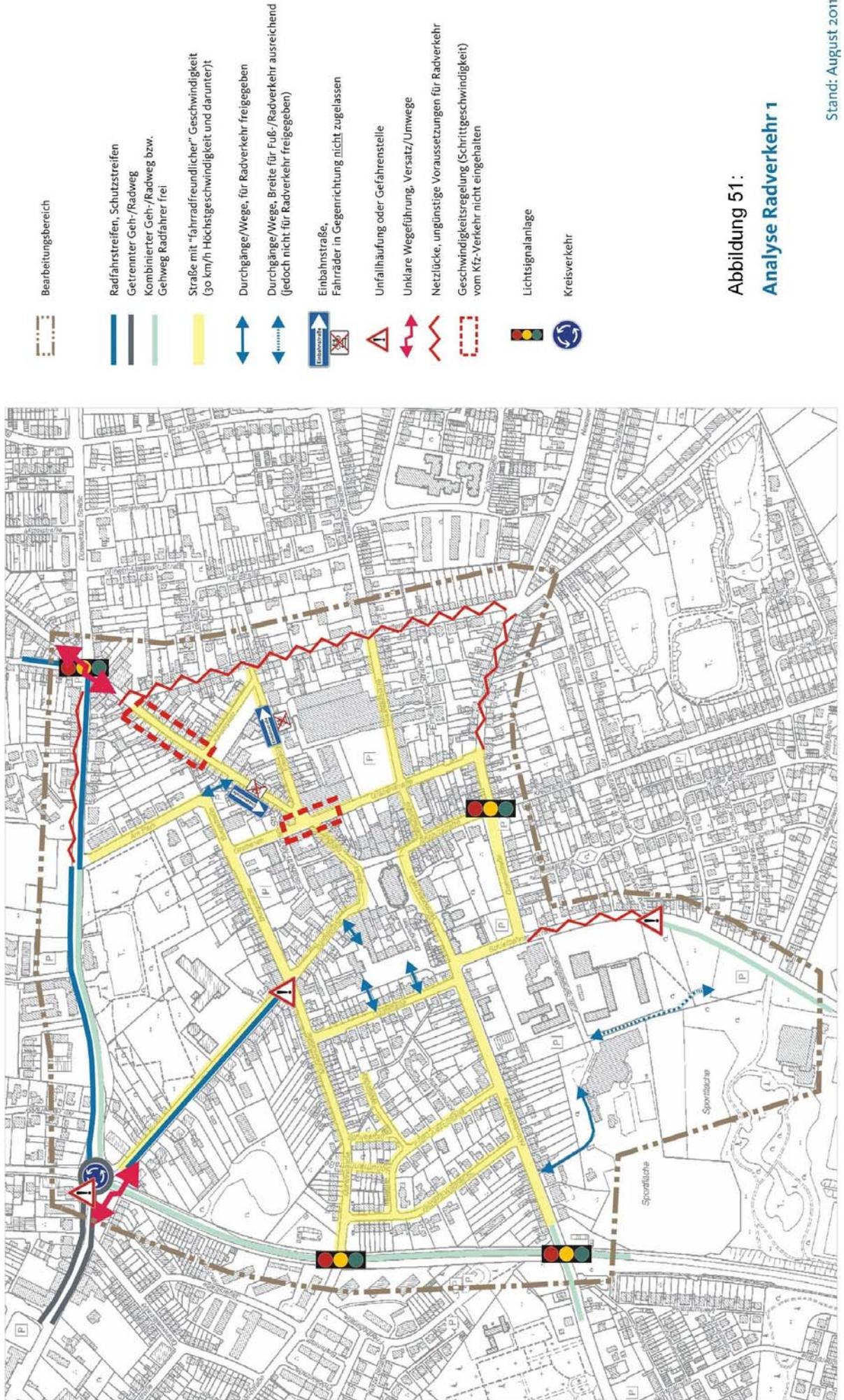


Abbildung 52: Kritische Situation am Knoten Bahnstraße/Burgstraße



Quelle: Planersocietät 2011

- Schiefbahner Straße: Da die Radverkehrsanlage endet, muss hier ein aus Richtung Süden kommender Radfahrer die Straße an einer relativ unübersichtlichen Stelle queren. Zudem gestaltet sich das Einfahren auf den Radweg aus nördlicher Richtung aufgrund des nur unzureichend abgesenkten Bordsteines und der engen Radien unkomfortabel.

Abbildung 53: Kritische Situation auf der Schiefbahner Straße



Quelle: Planersocietät 2011

Die Kreuzungsbereiche sind überwiegend so ausgestaltet, dass ein Radfahrer – z. B. während einer Rotlichtphase – nicht an wartenden Kraftfahrzeugen vorbeifahren kann. Dies führt insbesondere an lichtsignalgeregelten Knoten mit tendenziell längerem Rückstau zu Attraktivitätseinbußen für den Radverkehr.

Abstellanlagen

Im Ortskern sind die Anlagen zum Abstellen von Fahrrädern relativ gleichmäßig verteilt, es bestehen nur vereinzelt Lücken. So sind im südlichen Bereich der Innenstadt (Kreuzstraße, Brauereistraße West) keine Fahrradabstellanlagen vorhanden. Im südöstlichen Untersuchungsbereich (Grabenstraße, Brauereistraße Mitte) sind ausschließlich private und keine öffentlichen Anlagen vorhanden, welche sich insgesamt durch eine schlechtere Ausstattung („Felgenbrecher“, niedriger Qualitätsstandard) auszeichnen. Weitere Fahrradabstellanlagen befinden sich außerhalb der Ortsmitte am Freizeitbad De Bütt sowie

an den Haltestellen des ÖPNV (St. Töniser Straße, Parkstraße, Willich Kirche), welche in erster Linie der kombinierten Mobilität bzw. dem Zweck B+R (Bike and Ride) dienen (vgl. Abbildung 54).

Die öffentlichen Abstellanlagen befinden sich grundsätzlich in einem besseren Zustand als die privaten Anlagen. Sie entsprechen häufig jedoch auch nicht dem aktuellen Stand (z.B. Sicherungsmöglichkeiten, bei denen nur das Vorder- oder Hinterrad gesichert werden kann) und sind teils wenig attraktiv (z.B. abblätternde Farbe, verbogene Rohre). Alle im Untersuchungsgebiet vorhandenen Fahrradabstellanlagen verfügen zudem nicht über einen Wetterschutz.

Abbildung 54: B+R-Anlage an der Haltestelle „Willich Kirche“



Quelle: Planersocietät 2011

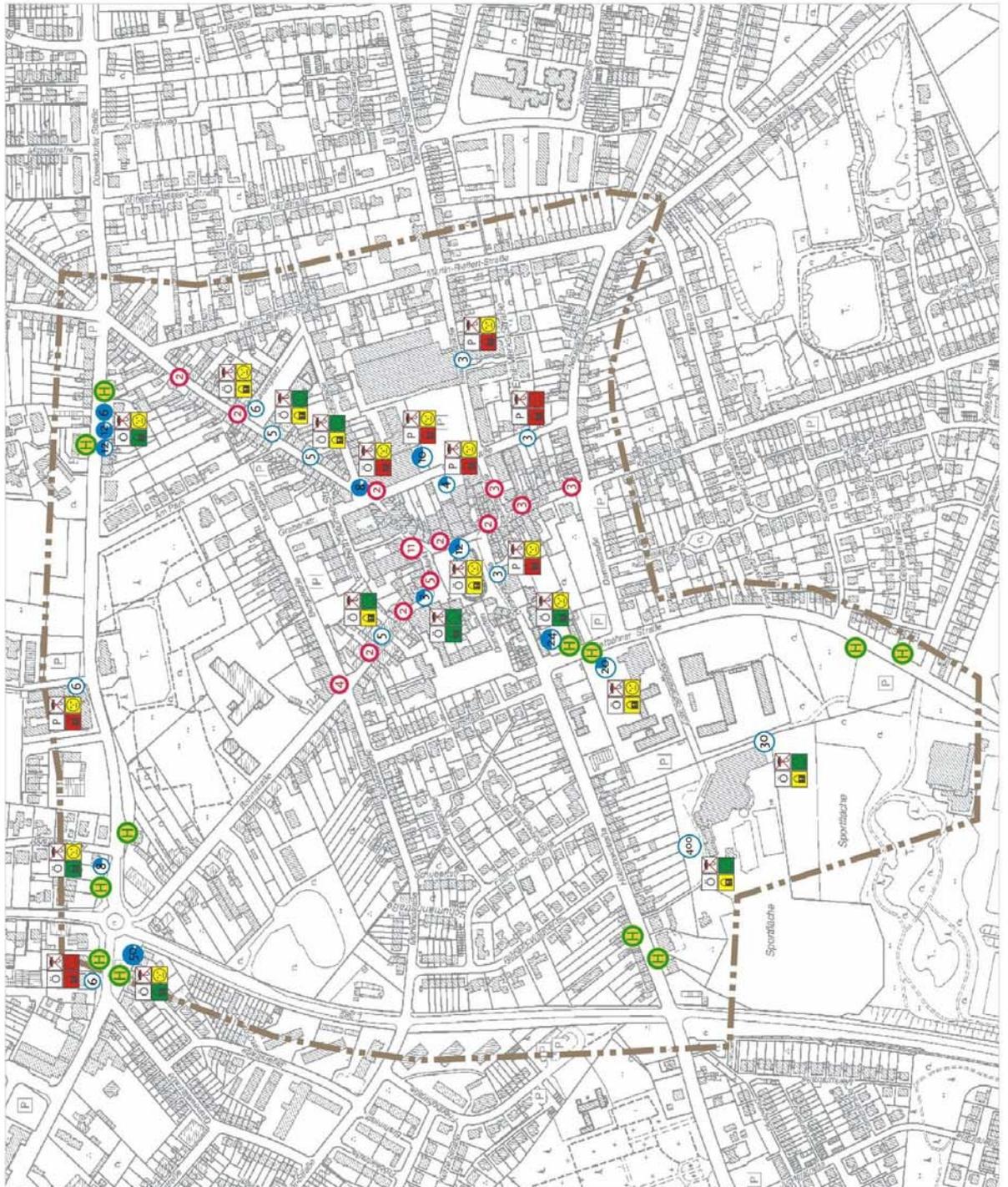
Abbildung 55: „Wild“ abgestellte Fahrräder am Markt



Quelle: Planersocietät 2011

Die Auslastung weist insgesamt auf eine gute Akzeptanz der Anlagen hin; insbesondere die B+R-Anlagen sind sehr gut ausgelastet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Stichprobenerhebungen im Februar und April, also in eher nachfrageschwächeren Monaten, jedoch bei gutem Wetter stattfanden. Folglich ist in nachfragestarken Monaten (z.B. im Sommer) mit einer höheren Auslastung zu rechnen.

Insbesondere am Markt konnten bei einer Ortsbegehung 18 „wild“ abgestellte Fahrräder registriert werden bei einer gleichzeitig geringen Auslastung der Abstellanlage, welche sich östlich der Kirche befindet. Das „wilde“ Fahrradparken führt insbesondere zu einer Behinderung des Fußverkehrs und stört das Stadtbild (z.B. Markt, vgl. Abbildung 55). Auch für den Fahrradnutzer stellt dies eine wenig optimale Lösung dar, da gewisse Risiken (Sturzgefahr und dadurch verursachte Beschädigungen, Diebstahl aufgrund fehlender Anschließmöglichkeit) bestehen. Insbesondere bei den B+R-Anlagen ist davon auszugehen, dass die zur Verfügung stehenden Kapazitäten zeitweise nicht ausreichen. Zahlreiche „wild“ abgestellte Fahrräder zeigen zudem, dass Angebot und Nachfrage sich in manchen Bereichen nicht unbedingt decken und Radfahrer eine geringere Distanz zwischen Abstellanlage und Zielort bevorzugen. Es besteht Handlungsbedarf.



Bearbeitungsbereich

- Fahrradabstellanlage, bestehend:
- Kapazität, Auslastung* (hier: 4 Plätze, 25% Auslastung)
 - Privat (jedoch zur freien Nutzung) / Öffentlich
 - Wetterschutz (ja/nein)
 - Sicherungsmöglichkeit (gut/befriedigend/schlecht)
 - Qualität, Zustand (gut/befriedigend/schlecht)

Abgestellte Fahrräder außerhalb Abstellanlagen*
 (Anzahl abgestellter Fahrräder > 2)

*) Stichprobenerhebungen am 22.02.2011/12.04.2011

Bushaltestelle
 (ohne Berücksichtigung Bürgerbus)

Abbildung 56:
Analyse Radverkehr 2

2.7.4. Fußverkehr

Neben den straßenbegleitenden Gehwegen und den für Fußgänger vorbehaltenen Wegen gibt es zahlreiche, teils halböffentliche Durchgänge, die in der Summe ein engmaschiges Wegenetz ergeben. Die Qualität dieser Durchgänge ist grundsätzlich gut (vgl. Abbildung 57), nur am Schützenplatz weisen sie zahlreiche Mängel auf (z.B. schlechte Passierbarkeit bei Regen, fehlende Beleuchtung; Graffiti, vgl. Abbildung 58).

Abbildung 57: Durchgang zwischen Domstraße und Parkplatz Domgarten



Quelle: Planersocietät 2011

Abbildung 58: Durchgang zwischen Mühlenstraße und Schützenplatz



Quelle: Planersocietät 2011

Aufgrund des engmaschigen Wegenetzes sind sämtliche Zielorte im Innenstadtbereich (z.B. Krankenhaus, Kirche, Einkaufsmöglichkeiten) zu Fuß schnell zu erreichen. Querungshilfen (LSA mit Überweg, Fußgänger-LSA, Mittelinsel) auf den Hauptstraßen unterstützen dieses Wegenetz, indem sie durchgehende und sichere Wegverläufe ermöglichen. Negativ zu bewerten ist die im Verhältnis zur Kfz-Verkehrsstärke lange Wartezeit an der LSA Dammstraße / Kreuzstraße / Neusser Straße für Fußgänger, welche die Hauptstraße queren möchten (62 Sekunden). Zudem sind zwei aufgrund ihrer Bedeutung für quartierübergreifende Wegverbindungen wichtige Querungsstellen nicht gesichert (Schiefbahner Straße Ecke Heiligenweg, Neusser Straße Ecke Martin-Rieffert-Straße, Hülsdonkstraße auf Höhe der Haltestelle „Franz-Listz-Straße“).

Im Ortskern sowie auf der Peterstraße ist ein verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, der aufgrund der vorgeschriebenen Schrittgeschwindigkeit eine fußgängerfreundliche

Verkehrsregelung darstellt. Teilweise wird die vorgeschriebene Geschwindigkeit jedoch nicht eingehalten (siehe Kapitel 2.1). Zudem ist im verkehrsberuhigten Bereich eine Vielzahl an Pollern aufgestellt. Anzahl und Standort der Poller führen dazu, dass sich die Verkehrsteilnehmer trotz niveaugleicher Ausgestaltung nicht einer solchen Regelung entsprechend verhalten (Mischverkehr) sondern die typische Trennung der Verkehrsfläche in Fahrbahn und Seiten- bzw. Gehbereich auftritt (vgl. Abbildung 59).

Ein weiteres Problem stellen einige schmal ausgelegte Gehwege bzw. Engstellen dar. Gerade im Ortskern ist dies vor allem auf die dichte Bebauung zurückzuführen. Die Nutzung dieser Wege ist für bestimmte Gruppen (z.B. Fußgänger mit Kinderwagen oder Gehrollator, Rollstuhlfahrer) oder bei der Begegnung zweier Personen nicht mehr bzw. nur eingeschränkt möglich, so dass ein (gefährliches) Ausweichen auf die Fahrbahn erforderlich ist (vgl. Abbildung 60).

Abbildung 59: Trennung der Verkehrsfläche im verkehrsberuhigten Bereich (Kreuzstraße)

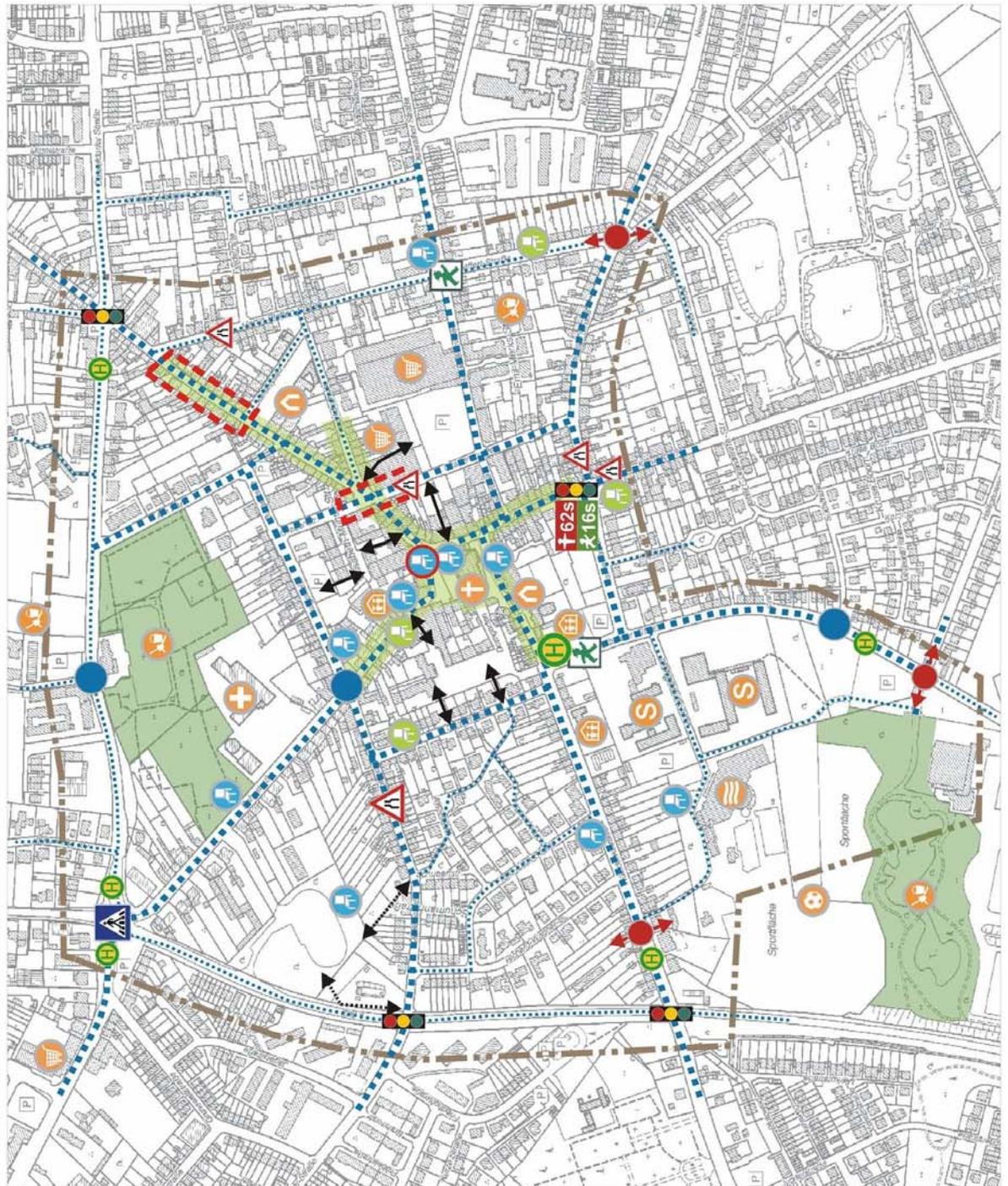


Quelle: Planersocietät 2011

Abbildung 60: Engstelle auf der Kreuzstraße



Quelle: Planersocietät 2011



- Bearbeitungsbereich**
- Hauptfußroute
 - Nebenfufroute
 - Durchgänge (teils halböffentlich) / mit Mängeln (Zustand, Beleuchtung)
 - Fußgängerüberweg
 - Querungshilfe (Mittelinsel)
 - Fehlende Querungshilfe
 - Lichtsignalanlage mit Überweg
 - Fußgängerlichtsignalanlage
 - LSA mit Wartezeiten für Fußgänger (Auswahl; bezogen auf Querung Nord-Süd)
 - Bushaltestelle
 - Besondere Engstelle
 - Sitzmöglichkeit (öffentlich)
 - Sitzmöglichkeit (öffentlich) in schlechtem Zustand
 - Sitzmöglichkeit (privat, jedoch zur freien Nutzung)
 - Fußgängerfreundliche Verkehrsregelung (Verkehrsruhiger Bereich)
 - Schrittgeschwindigkeit häufig nicht eingehalten
 - Grünanlage
 - Schule
 - Kindergarten
 - Öffentliche Einrichtung (z.B. Verwaltung)
 - Krankenhaus
 - Kirche
 - Einkaufsort
 - Park/Spielfeld
 - Schwimmbad
 - Sportfläche

Abbildung 61:
Analyse Fußverkehr

Abbildung 62: Private Sitzbank auf der Kreuzstraße



Quelle: Planersocietät 2011

Die Anzahl an Sitz- und Verweilmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum ist begrenzt. Im Untersuchungsbereich sind zwar einige öffentliche Sitzmöglichkeiten aufgestellt; in einigen publikumsintensiven Bereichen (z.B. Peterstraße) fehlen sie jedoch gänzlich. Die Sitzanlage am Markt ist durch zahlreiche Schäden nur eingeschränkt nutzbar und lädt aufgrund des Zustands nicht zum Verweilen ein. Auffällig sind einige private Sitzbänke, die zur freien Nutzung zur Verfügung stehen (vgl. Abbildung 62). Sie setzen ein positiv zu bewertendes Zeichen bürgerschaftlichen Engagements.

Barrierefreiheit

Die Straßen, Wege und Knotenpunkte im Untersuchungsgebiet sind für gehbehinderte Personen überwiegend barrierefrei ausgestaltet. Positiv zu bewerten sind die niveaugleiche Ausgestaltung des unmittelbaren Ortskerns (einschließlich Peterstraße) sowie die abgesenkten Bordsteine in den Kreuzungsbereichen, an Querungsstellen (vgl. Abbildung 63) und in regelmäßigen Abständen entlang der Straßen.

Einige schmale Gehwege und Engstellen sowie un- bzw. unzureichend befestigte Wege/Durchgänge stellen jedoch insbesondere für gehbehinderte Personen Hindernisse dar (siehe oben). Die Nutzung bestimmter Wegbeziehungen wird dadurch wesentlich erschwert (z.B. Erreichung eines Ziels nur mit größeren Umwegen) wenn nicht sogar verunmöglicht. Auf der Dammstraße bestehen durch die aufgepflasterten Straßenabschnitte theoretisch mehrere barrierefrei ausgestaltete Querungsmöglichkeiten; da in diesen Abschnitten jedoch das Parken im Seitenraum erlaubt ist, hängt die tatsächliche Nutzbarkeit der Querungsstellen vom jeweiligen Parkgeschehen ab (vgl. Abbildung 65).

Für sehbehinderte Personen wurden bisher nur an einzelnen Stellen Maßnahmen umgesetzt. Dies betrifft in erster Linie einige Haltestellen des ÖPNV, die mit Bodenindikatoren ausgerüstet sind (z.B. Haltestelle „Willich Kirche“; vgl. Kapitel 2.3).

Abbildung 63: Barrierefrei ausgestaltete Querungshilfe auf der Parkstraße



Quelle: Planersocietät 2011



Raumproportionen - Verhältnis zwischen Höhe der Bebauung und Breite des Straßenraums

- weit (~4)*
- eher weit (~3)*
- eher eng (~2)*
- eng (~1)*

*) zusätzlich: Berücksichtigung einseitige/beidseitige Bebauung

Flächenproportionen - Verhältnis zwischen Seitenraum zur Fahrbahn (Anteil der Fahrbahn im Straßenraum)

- ausgewogen (<= 40 %)
- befriedigend (41 - 60%)
- Kfz-geprägt (> 60%)

Abbildung 64:

Raumanalyse Innenstadt

Abbildung 65: „Theoretisch“ barrierefreie Querungsstelle auf der Dammstraße



Quelle: Planersocietät 2011

2.7.5. Exkurs: Herausbildung Innenstadtkarree

Der zentrale Ortskern von Alt-Willich wird durch die Burgstraße im Norden, die Domstraße im Westen, die Grabenstraße im Osten, sowie die Dammstraße im Süden begrenzt. Die Übereckbeziehung Hülsonkstraße / Schiefbahner Straße bildet den Abschluss im Südwesten.

Auch im Masterplan Mobilität wird diese klare, fast quadratische Stadt- bzw. Straßenstruktur von Alt-Willich als wichtiger Ansatzpunkt gesehen, um eine identitätsstiftende Wirkung entfalten und gleichzeitig einen Beitrag zur Verbesserung der Orientierung leisten zu können. Das Ziel besteht darin, die betreffenden Straßen zu einem sog. „Innenstadtkarrée“ herauszubilden, das sich durch gleichartige, markante und vom restlichen Straßennetz abweichende Gestaltungs- und/oder Ausstattungsmerkmale auszeichnet und so den Ortskern von Alt-Willich in besonderer Weise kennzeichnet.

Im Rahmen des Fachgutachtens „Verkehrskonzeption Innenstadt Alt-Willich“ wurden die Eigenschaften und Besonderheiten der zum Innenstadtkarrée zugehörigen Straßen analysiert. Nun gilt es Empfehlungen zu Gestaltungsgrundsätzen und -möglichkeiten herauszuarbeiten.

2.7.6. Zusammenfassende Betrachtung

Für den MIV steht eine leistungsfähige und dichte Infrastruktur zur Verfügung. Der Durchgangsverkehr führt hauptsächlich am Ortskern von Alt-Willich vorbei; es sind nur vereinzelt Schleichverkehre festzustellen. Teilweise bestehen Defizite hinsichtlich der signalisierten Geschwindigkeit (z.B. Neusser Straße) sowie der gefahrenen Geschwindigkeiten (z.B. Bahnstraße). Für den ruhenden Verkehr (einschließlich mobilitätseingeschränkte Personen) ist eine ausreichende Zahl an Stellplätzen verfügbar, die sich relativ gleichmäßig über das Untersuchungsgebiet verteilt und so eine schnelle Erreichbarkeit aller Teilbereiche der Innenstadt gewährleistet. Die Orientierung gestaltet sich insbesondere für ortsunkundige Autofahrer aufgrund der Vielzahl an Zufahrten und der teils unklaren Beschilderung schwierig.

Im ÖPNV ist die überregionale und regionale Erreichbarkeit für Alt-Willich ungünstig, da der an einer Schnellverbindung gelegene Bahnhof Anrath nur über einen Umstieg und weitere wichtige Anbindungspunkte (z. B. Bahnhof Osterath, Kaarster See) zumeist über Zubringerlinien mit begrenztem Taktangebot zu erreichen sind. Hinsichtlich der inneren Erschließungssituation konnte kein Mangel festgestellt werden; sämtliche Bereiche von Alt-Willich liegen in der Nähe einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs. Der Bürgerbus sichert die Erschließung von Streusiedlungen und dient der ortsteilinternen Feinerschließung. Die Haltestellenqualität ist zum Teil eingeschränkt (Erscheinungsbild wenig einladend, teilweise fehlende Ausstattungselemente); nur ein Teil der Haltestellen ist barrierefrei gestaltet.

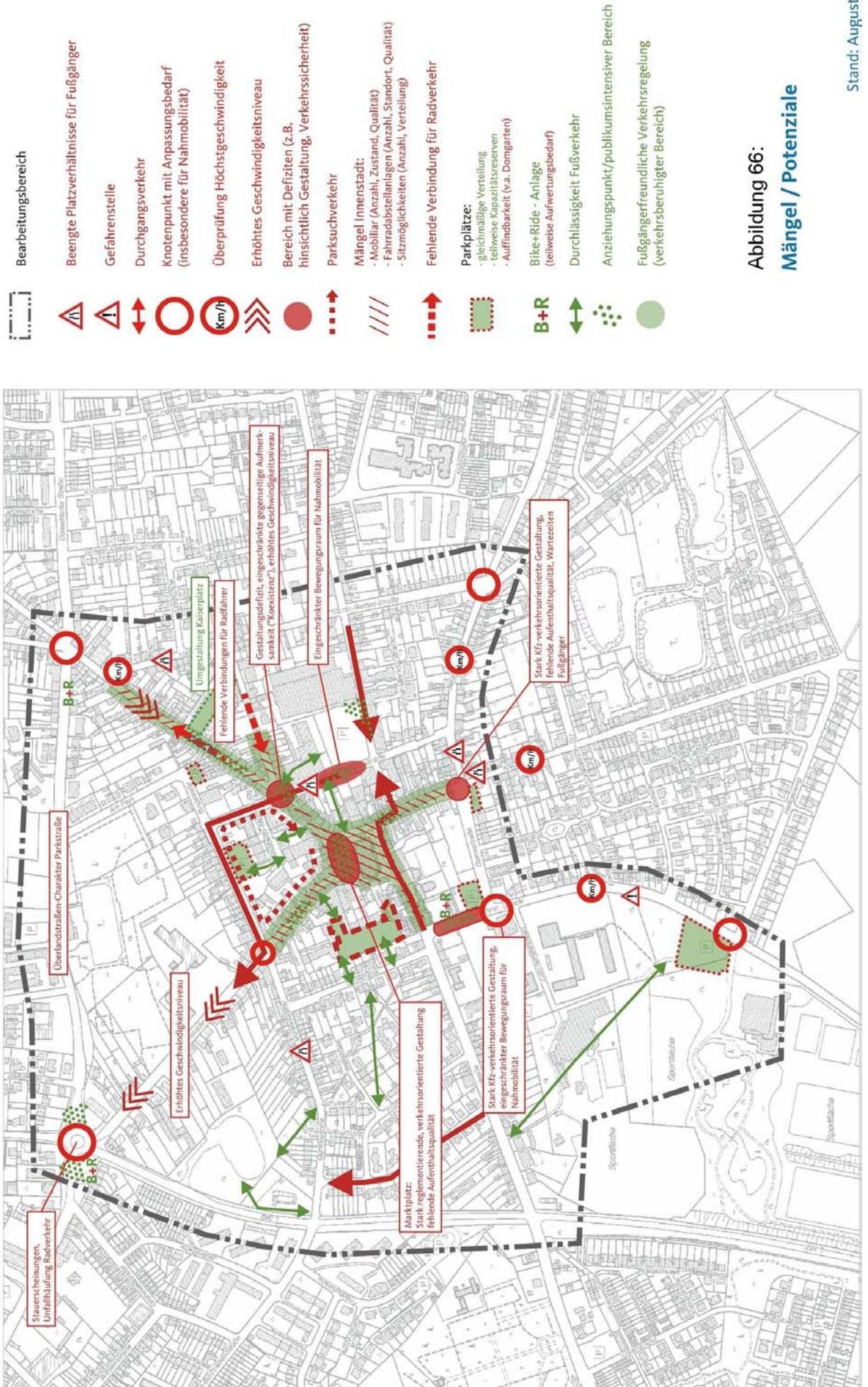


Abbildung 66:
Mängel / Potenziale

Für den Radverkehr bestehen grundsätzlich gute Bedingungen, da der überwiegende Teil des Straßennetzes mit einer „fahrradfreundlichen“ Geschwindigkeit signalisiert ist. Einige verbleibende Netzlücken, punktuelle Gefahrenstellen und Punkte mit unklarer bzw. ungünstiger Wegeführung sind zu bemängeln. In Bezug auf die Fahrradabstellanlagen besteht ein Grundangebot; Anzahl und Qualität der Anlagen lassen in einigen Bereichen Handlungsbedarf erkennen.

Für den Fußverkehr steht insgesamt ein engmaschiges und durchgängiges Wegenetz zur Verfügung. Kritisch zu sehen sind einige ungesicherte Querungsstellen, partielle Engstellen sowie die Gestaltung der verkehrsberuhigten Bereiche. Für gehbehinderte Personen bestehen insgesamt gute Bedingungen.

Hinsichtlich der Straßenraumgestaltung fällt auf, dass der Großteil der Straßen durch Grünelemente geprägt ist, welche sich positiv auf die Raumwahrnehmung auswirken. Es wurden jedoch auch Bereiche mit Gestaltungsdefiziten festgestellt (u.a. Markt, Grabenstraße); diese zeichnen sich oftmals durch eine hohe Publikums- bzw. Öffentlichkeitsintensität aus, so dass Handlungsbedarf zur Steigerung der Aufenthaltsqualität besteht. Der überwiegende Teil der Straßenräume des Innenstadtkarrées ist zudem – bei Betrachtung des Verhältnisses zwischen Fahrbahn und Seitenräumen – stark Kfz-geprägt gestaltet.

2.8. Grün

Die Straßenzüge in der Willicher Innenstadt haben in den letzten Jahrzehnten eine deutliche Begrünung erfahren. Beinahe in jeder Straße sind Bäume und Blumenkübel zu finden. Vielfach besitzen auch die Grundstücke in zentraler Lage begrünte Gärten, so dass auch private Bereiche gut begrünt sind. Im Norden und Südwesten der Innenstadt sind Parkanlagen zur Naherholung vorhanden. Südöstlich sind mit dem Bereich Hover Kull ebenfalls Erholungsmöglichkeiten in annehmbarer Entfernung gegeben. Zudem ist die Distanz bis zum Freiraum gering. Somit ist ein quantitativ ausreichendes Angebot für die Erholung gegeben und ein „grünes Stadtbild“ vorhanden.

Die Kartierung sämtlicher (privater und öffentlicher) Bäume bestätigt das grüne Bild (vgl. Abbildung 67). Nur der Abschnitt der Mühlenstraße zwischen Schubert- und Bahnstraße, der Bereich rund um den Rewe-Parkplatz und der Kreuzungsbereich Krefelder Straße / Düsseldorfer Straße weist kaum Begrünung auf. Dagegen stellt sich der Bereich vom Friedhof über den Schützenplatz und Konrad-Adenauer-Park als grüne Achse dar.

Die detaillierte Analyse des Grünbestandes in der Innenstadt zeigt bereits im historischen Innenstadtbereich eine große Vielfalt an verschiedenen Baumarten, die in den öffentlichen Straßenräumen vorzufinden sind. Die Baumarten wechseln sich teilweise willkürlich ab (z. B. Kreuzstraße). Vielfach wird eine harmonische und einheitliche Gestaltung dadurch verhindert. Abschnitte einheitlicher Grüngestaltung decken sich häufig nicht mit städtebaulichen Abschnitten. Auch die Anordnung der Bäume erscheint vielfach ohne klare gestalterische Leitlinie, es entsteht vermehrt der Eindruck, dass lediglich versucht wurde, möglichst viele Bäume in den engen Straßenräumen unterzubringen. Resultat sind Bäume, die aufgrund zu kleiner Baumscheiben im Wachstum zurückgeblieben sind und durch dünne lückige Baumkronen eher krüppelig wirken (vgl. Abbildung 68).

Diese im Wachstum beeinträchtigten Bäume wirken aufgrund ihrer äußeren Erscheinung nicht positiv. In der Folge fehlen identitätsstiftende Grünstrukturen weitestgehend, teilweise konnten sie sich auch durch das noch geringe Alter der Bäume noch nicht ausbilden.

Die meisten Blumenkübel sind ebenfalls von gestalterisch geringem Wert. Ihr WaschbetondeSIGN ist in die Jahre gekommen, die Anordnung erscheint häufig willkürlich, ihr Bewuchs gleicht teilweise Spontanvegetation.

Abbildung 67: Verteilung von Bäumen und Grünflächen, Grünstruktur



Quelle: Eigene Darstellung.

Neben diesen Negativbeispielen finden sich in der Innenstadt auch Grünstrukturen, die den Raum deutlich positiv prägen und für das Stadtbild von entscheidender Bedeutung sind. Dies sind die folgenden identitätsstiftenden Grünstrukturen:

- Markt, Baumreihe nördlich und südlich der Kirche
- Konrad-Adenauer-Park
- Park am Freizeitzentrum
- Schützenplatz
- Grabenstraße: Platanenallee
- Hülsdonkstraße, Lindenallee
- Kaiserplatz
- Rotbuche Domgarten vor Hausnr. 16
- Kreuzstraße 36, Rotbuche vor Hannen-Villa (privat)
- Bahnstraße 6, Rotbuche im Innenhof (privat).

Abbildung 68: Im Wachstum beeinträchtigte Bäume mit zu kleinen Baumscheiben und unnötigen Baumschutzgittern



Quelle: Eigene Aufnahmen.

Abbildung 69: Blumenkübel mit geringem gestalterischem Wert



Quelle: Eigene Aufnahme.

Naturdenkmale oder geschützte Landschaftsbestandteile sind in der Innenstadt nicht vorhanden. Die beiden prägenden Rotbuchen in Privatbesitz sind demnach nicht geschützt, die prägende Wirkung kann also jeder Zeit verloren gehen. Die in städtischem Besitz befindlichen prägenden Grünstrukturen sollten nach Möglichkeit erhalten werden. Für den Kaiserplatz scheint dies leider nicht möglich. Hier ist mit der Ausbauplanung eine komplette Neugestaltung vorgesehen.

Bevor die übrigen drei städtischen Plätze / Parks mit prägendem Charakter genauer analysiert werden, lässt sich festhalten:

Die Willicher Innenstadt hat ein positives grünes Erscheinungsbild, das beizubehalten ist. Verbesserungsbedarf besteht bei qualitativen Aspekten. Weniger ist hier oft mehr. Eine Harmonisierung zwischen Baumarten und städtebaulichen Unterteilungen ist erforderlich. Die Gestaltung von Kübeln ist zu verbessern und gestalterisch mit anderen Ausstattungselementen in Einklang zu bringen.

2.8.1. Markt

Als zentralem Punkt der Innenstadt kommt dem Markt die größte stadträumliche Bedeutung zu. Von daher hat dieser Platz viele Anforderungen zu erfüllen. So muss er in seiner Multifunktionalität Marktplatz, Fußgängerzone, Parkplatz, Aufenthaltsort und auch Festplatz für die Schützenparade oder das Cityfest sein. Die Grüngestaltung darf diesen Ansprüchen nicht im Wege stehen und soll zugleich eine entsprechend angenehme Atmosphäre gewährleisten.

Prägend sind die Kopfbäume rund um die Kirche, die den Grundriss der einst vorhandenen Weberhäuser aufzeigen sollen. Bedauerlich ist zunächst, dass diese Information über den Sinn der Baumbepflanzung nur Insidern vorenthalten wird. Eine entsprechende gut erkennliche Information in der Örtlichkeit fehlt. Des Weiteren wird die Wirkung dadurch getrübt, dass auf der Nord- und Südseite der Kirche unterschiedliche Baumarten mit unterschiedlichen Größen Verwendung finden. Dann wurde die nördlich der Kirche vorhandene Baumreihe wegen der Komptabilität mit dem Schützenfest noch ausgedünnt, leider ohne die einstigen Baumscheiben wieder mit Pflaster zu versehen, sondern mit inzwischen rostigen Metallplatten. Nördlich der Kirche mangelt es den Bäumen zudem an Höhe. Unter den Kronen kann nur eingeschränkt durchgegangen werden (vgl. Abbildung 70). Auch optisch wirken die Bäume daher von Nahem betrachtet eher als Barriere zur Kirche und dem direkt an der Kirchenmauer vorhandenen Sitzgelegenheiten. Diese wiederum passen gestalterisch nicht zu den Bäumen und sind fehlplatziert. Fragwürdig ist zudem, warum die Bäume im abgepollerten Bereich Baumschutzgitter brauchen.

Auch die anderen auf dem Markt vorhandenen Bäume passen nicht zu der Baumreihe mit den Kugelhornen. Insbesondere der mittig auf dem Platz befindliche Baum hat ein spärliches Erscheinungsbild. Seine Positionierung erscheint willkürlich und steht nicht mit anderen Ausstattungselementen im Einklang.

Fest installierte Grünbeete fehlen auf dem Markt genauso wie Wasserspiele, Brunnen oder Wasserflächen. Eine Abkühlung an heißen Tagen ist nicht möglich.

Die vorwiegend als Parkplatz dienende Südseite des Marktes besitzt mit der Kopfplatanen-Baumreihe prägende, schöne und gut zu den Anforderungen passende Bäume. Sie sind von ausreichender Höhe, um Wegebeziehungen unter ihrem Blätterdach zu ermöglichen und wirken aufgrund der geringen Dicke des blättertagenden Bereiches nicht als Barriere. Leider gibt es keinen erkennbaren Zusammenhang zu den übrigen Bäumen auf dem Platz südlich der Kirche. Diese erscheinen willkürlich positioniert und auch die Baumarten wechseln

ständig. Die Sichtachse zum schönen und denkmalgeschützten Pfarreigebäude ist ebenfalls durch Bewuchs und auch Informationstafeln blockiert.

Abbildung 70: Zu niedrige Kugelahorne nördlich der Kirche



Quelle: Eigene Aufnahme.

An der Ostseite der Kirche findet sich viel gepflasterte Fläche, die eigentlich nicht benötigt wird und demnach nicht versiegelt sein müsste. Hier ist Potential für eine Entsiegelung und Grüngestaltung vorhanden.

Für den Markt ist eine Anpassung der vorhandenen Bepflanzung ratsam. Dabei sollte die Nutzbarkeit des mit Kugelhorn bewachsenen Platzbereiches nördlich der Kirche verbessert werden, es sollte eine gestalterische Verbindung zwischen der prägenden Grünstruktur rund um die Kirche und den übrigen Grünelementen geschaffen werden. Nicht benötigte versiegelte Bereiche könnten entsiegelt werden. Eine vertiefte Betrachtung ist erforderlich.

2.8.2. Konrad-Adenauer-Park

Der Konrad-Adenauer Park ist vom Typ her als klassischer Stadtpark einzustufen. Der Teich ist die einzige Wasserfläche in der Innenstadt, Wasser besitzt generell einen besonders hohen Erholungswert. Der Park hat vor einiger Zeit eine Überarbeitung des Wegenetzes und der Grünstruktur erfahren, die von der damaligen „Mode“ geprägt ist. Es wurde ein Netz an rechteckig geführten Wegen mit platzartigen Aufweitungen angelegt. Sitzmöglichkeiten wurden im damals trendigen Waschbetondesign gestaltet. Leider decken sich diese Wegeführungen nicht mit den heutigen Bedarfen und auch die Gestaltungsmode hat sich inzwischen verändert.

Hinweise auf ein Anpassungserfordernis der Wegführung sind Trampelpfade. Diese deuten auf eine fehlende Anbindung an die Bahnstraße im südlichen Bereich hin und auch die Bushaltestelle an der Parkstraße ist nicht direkt angebunden. Das im westlichen Bereich vorhandene Rondell ist nur schlecht an den nördlich angrenzenden Weg angebunden. Auch hier besteht ein Trampelpfad.

Der östlichste Weg durch den Park dagegen verläuft nur wenige Meter neben dem straßenbegleitenden Fußweg, so dass hier eine Überausstattung an Fußwegen vorliegt. Die Verbindung der Wege im Park mit dem nördlich angrenzenden Landschaftsraum ist ebenfalls nicht optimal. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Parkstraße sollte ein Queren möglichst an der Mittelinsel vor dem Restaurant erfolgen. Allerdings führen die Wege nicht auf die Mittelinsel zu, so dass häufig Queren neben der Mittelinsel zu beobachten ist. Generell wäre auch eine direkte Wegeverbindung zwischen dem Park und der Burgstraße wünschenswert, von der Burgstraße führt ein städtisches Flurstück bereits in Richtung Park. Eine Anbindung könnte evtl. über das Krankenhausgrundstück erfolgen. Ohnehin sollte eine Abstimmung mit dem Krankenhaus aufgrund der Nähe und des möglichen wechselseitigen Nutzens erfolgen.

Die Parkwege haben durchweg eine wassergebundene Decke, nur direkt am Ufer wurden zuletzt einige Steinplatten verlegt.²⁷ Eine Zufahrt von der Parkstraße besteht aus Rasengittersteinen. Es fehlen somit Wege, die bei Nässe und durch gehbehinderte Personen komfortabel benutzt werden können. Insbesondere im nordöstlichen Bereich sind die Wege zudem durch Baumwurzeln holprig.

Die Grünstruktur ist von einigen durch Wald eingefassten Wiesen geprägt. Die östliche Wiese dient als Spielplatz. Generell sind viele dunkle, dreiseitig durch Sträucher umfasste Ecken vorhanden. Die Wege führen teilweise direkt durch den Wald und sind so der Sichtbarkeit und damit einer sozialen Kontrolle entzogen. Die Beleuchtung ist in einigen Abschnitten nur dürftig. Es bestehen Angsträume.

Des Weiteren ist der Park nicht von den umgebenden Straßen einsehbar. Dies schirmt zwar den Straßenlärm gut ab, aber zugleich wird der Park von vorbeifahrenden und vorbeigehenden Personen kaum wahrgenommen. Eigentlich dient ein Stadtpark einer Stadt als Aushängeschild – er sollte demnach vorgezeigt werden. Dies findet mit dieser abschirmenden Grüngestaltung nicht statt. Bei einer Verbesserung der Sichtbarkeit sollte auch der Zugang von der Bahnstraße so verlegt werden, dass er gegenüber der Schützenzufahrt liegt. Dies wäre nicht nur für das Schützenfest wichtig, sondern dient auch einer Verbesserung der Wegeverbindungen entlang der „grünen Achse“ (siehe Abbildung 71).

Verbesserungsbedarf gibt es auch bei diversen Ausstattungselementen. Vor allem manche Sitzgelegenheiten befinden sich in einem nicht mehr benutzbaren Zustand (vgl. auch Kap. 2.3.4) und lassen jegliche Pflege vermissen. Funktionslose Gitter versperren abschnittsweise den Zugang zum Seeufer.

Stadtparks bieten ansonsten häufig gartenbauliche Besonderheiten. Sie fehlen jedoch weitestgehend.

Insgesamt lässt sich für den Konrad-Adenauer-Park festhalten, dass gleich an mehreren Stellen Handlungsbedarf besteht. Eine vertiefende Betrachtung mit der Zielrichtung, den Park in seiner Bedeutung zu stärken und zurück ins Bewusstsein zu holen, ist erforderlich. Es sollte auch ein verbindliches Pflegekonzept zur dauerhaften Qualitätssicherung erarbeitet werden.

²⁷ Allerdings scheint auch dies nicht ganz zu Ende gedacht, da der Uferweg in einer Sackgasse (durch Mauer versperrt) endet.

2.8.3. Schützenplatz

Der Schützenplatz besitzt an seinen Rändern einige Baumgruppen und größere Einzelbäume. Die Freifläche ist mehrheitlich begrünt. Um den Schützenplatz herum sind viele große Gartengrundstücke vorhanden, die das auf der öffentlichen Fläche vorhandene Grün ergänzen. Auch das städtische Flurstück mit dem Pumpwerk Mühlenfeld macht einen grünen Gesamteindruck. In der Zusammenschau ergibt sich eine grüne Achse zwischen dem Friedhof und dem Konrad-Adenauer-Park. Dass diese Verbindung bereits durch Radfahrer und Fußgänger genutzt wird, zeigt ein Trampelpfad in der Wiese des Schützenplatzes. Leider ist der anschließende, straßenbegleitende Weg von schlechter Qualität. Dies trifft auch für den Fußweg zwischen Schützenplatz und Mühlenstraße zu.

Die Gestaltung der Freifläche des Schützenplatzes wirkt provisorisch, es ist ein Flickenteppich an Asphalt, Pflaster, Schotter, Erde und Wiese vorzufinden. Eine Gestaltungsleitlinie ist nicht erkennbar.

Der Schützenplatz hat eine zentrale Lage an der vielbefahrenen Korschenbroicher Straße und ist wichtiger Parkplatz. Er ist über Fußwege gut mit dem Zentrum verbunden. Derzeit wird der Platz aber nur an ganz wenigen Tagen adäquat genutzt. Die restliche Zeit stellt er sich als kaum nutzbare Restfläche und teilweise verwahrlost dar. Die vorhandenen Fußwegeverbindungen sind wegen der Uneinsehbarkeit und teilweise schlechten Beleuchtung Angsträume.

Auf den unpassenden Feldwegcharakter der Schützenplatzzufahrt und das unkoordinierte Parken wurde bereits zuvor hingewiesen. Die derzeit fehlende Verbindung mit dem Park zeigt die nachfolgende Abbildung.

Abbildung 71: Fehlende Verbindung zwischen Schützenplatz und Konrad-Adenauer-Park



Quelle: Eigene Aufnahme.

Der Schützenplatz ist zu gestalten. Die Funktionalität des für den Ort so wichtigen Schützenfestes muss bei der Gestaltung maßgebend sein, jedoch ist für die restliche Zeit des Jahres auch eine adäquate Gestaltung zu finden. Hier sollte der Schützenplatz vor allem eine Verbindungsfunktion zwischen den Grünflächen rund um den Friedhof und dem Konrad-Adenauer-Park leisten. Auch die Schützenplatzzufahrt ist so zu gestalten, dass eine optische Verbindung mit dem Konrad-Adenauer-Park entsteht.

2.9. Soziale Aspekte

2.9.1. Veranstaltungen, Brauchtum, lokale Tradition

Die Kirche prägt mit Ihren Gottesdiensten und den weiteren Festen an kirchlichen Feiertagen das Leben in der Innenstadt. Vor allem die Prozessionen an Fronleichnam und die Umzüge an St. Martin sind hier zu nennen. Erwähnung muss aber auch die Jugendarbeit finden. Sie trägt zu einer Einbindung der Kinder und Jugendlichen bei. Durch die soziale und emotionale Bindung mit dem Ort wird die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die in Willich Aufgewachsenen - falls sie die Stadt wegen Ausbildung oder Studium verlassen haben – später wieder zurückkehren. Dieser positive Aspekt der Jugendarbeit gilt übrigens für alle Vereine, die sich um die Jugend kümmern. Auch in Bezug auf die Erwachsenen, hier vor allem auch Zugezogene, spielen die Vereine eine wichtige Rolle. Sie führen zur sozialen Bindungen und stärken so den Bezug zum Ort.

Generell wird das Leben in Willich zu einem deutlichen Anteil durch lokale Veranstaltungen und lokale Vereine geprägt. Sie tragen maßgeblich zu einer lebhaften Innenstadt bei. Allen voran ist sind hier die Schützenvereine eine treibende Kraft. Das jährlich in der Innenstadt gefeierte Schützenfest ist weit über die Stadtgrenzen hinaus bekannt und prägt somit auch die Wahrnehmung des Ortes in der Region. Über die Paraden und Märsche sind alle Teile der Innenstadt einbezogen.

Während des Schützenfestes werden die Stadtplätze intensiv genutzt. Auf dem Schützenplatz steht die Kirmes und ein großes Festzelt, auf dem Markt ist eine Tribüne aufgebaut. Und auch der Konrad-Adenauer-Park ist stark frequentiert.

Bedeutsam für die Innenstadt sind aber auch die weiteren Aktionen der Schützenvereine außerhalb dieses Events. Ehrenamtliches Engagement wie zuletzt bei der Verschönerung des Konrad-Adenauer-Parks hilft einer positiven Innenstadtentwicklung und führt vor allem zu mehr Identifikation mit der Gestaltung des öffentlichen Raumes.

Die Pflege des Brauchtums ist neben den schießsportlichen Aspekten in den Schützenvereinen bedeutsam. Es gibt hier also eine Gruppe, die einen Bezug zur historischen Entwicklung des Ortes hat und in die positiven Aspekte des Vergangenen in die Zukunft trägt. Diese Wertehaltung passt zum Erhalt des historischen Ambientes in der Innenstadt.

Eingebunden in zahlreiche öffentliche Veranstaltungen sind auch freiwillige Feuerwehr und Hilfsdienste. Ehrenamtliches Engagement steht hier ebenfalls ganz oben. Sie beteiligen sich ebenfalls aktiv an der Innenstadtentwicklung. Auch für Veranstaltungen sind sie essentiell, denn die Präsenz von Hilfsdiensten wird hier aus sicherheitstechnischen Gründen gefordert. Ohne sie wären lebhaftere Innenstadtfeste wie das Cityfest nicht so einfach möglich.

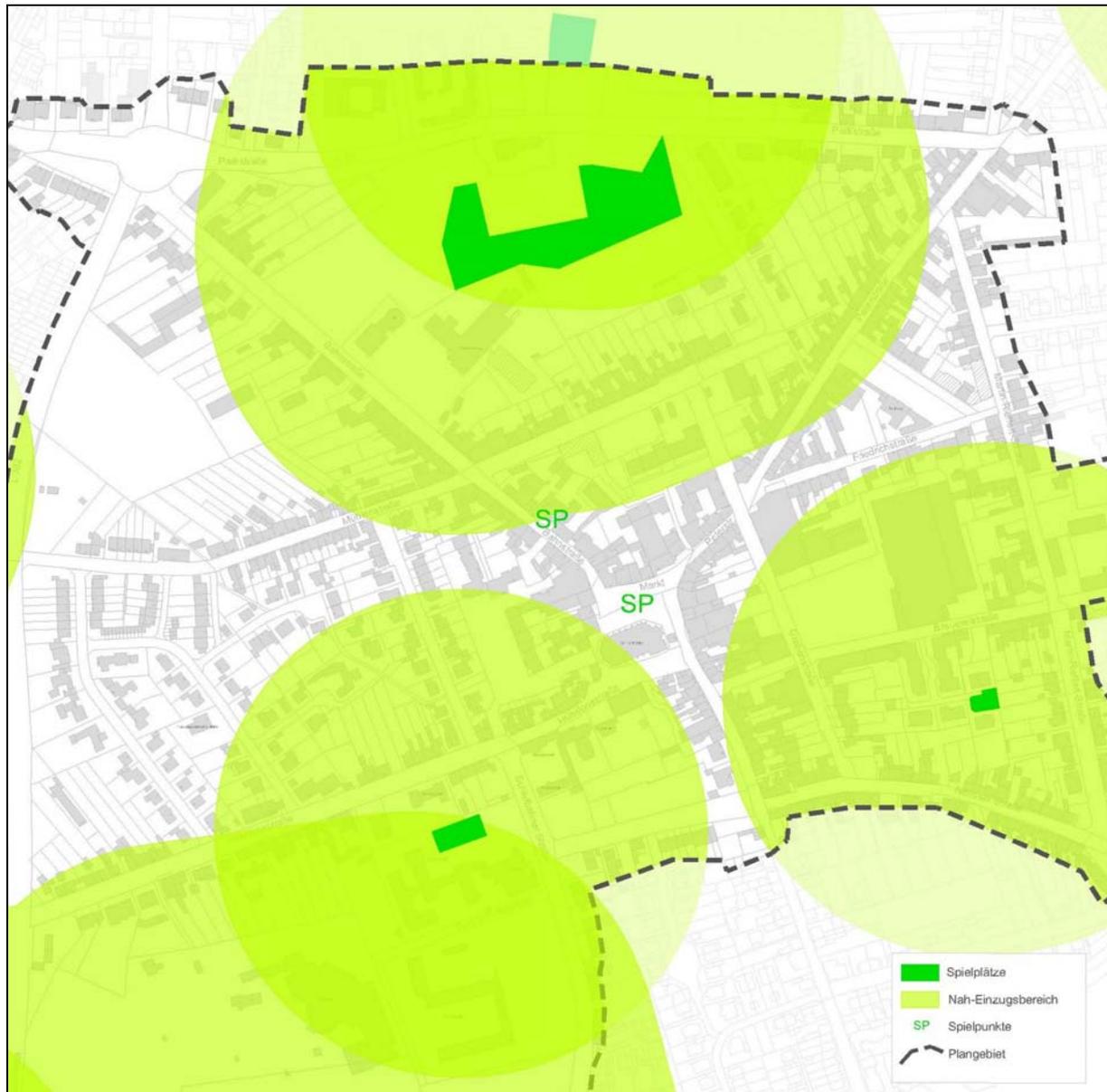
Erwähnung muss an dieser Stelle auch noch der Karneval als Teil rheinischer Kultur finden, obwohl Willich nicht gerade eine Karnevals-Hochburg ist.

*Die Kirche und die örtlichen Vereine tragen wesentlich zur Bindung an den Ort bei. Über die verschiedenen Veranstaltungen und Umzüge tragen die Kirche und die örtlichen Vereine zu einer lebendigen Innenstadt bei. Auch die aktive Beteiligung bei der Pflege und Verschönerung des Ortes ist hier zu würdigen.
Die aus den lokalen Veranstaltungen resultierenden Platzbedarfe, insbesondere des Schützenfestes, sind bei der nachfolgenden Maßnahmenentwicklung zu beachten, damit die Veranstaltungen weiterhin so stattfinden können.*

2.9.2. Spielen in der Innenstadt – Fokus Kinder und Jugendliche

Das Vorhandensein von Spielplätzen und Spielgeräten in der Innenstadt ist in zweierlei Hinsicht relevant. Zum einen für Innenstadtbesucher, damit Kinder während des Innenstadtaufenthaltes zwischendurch spielen können, zum anderen für die in der Innenstadt lebenden Familien, damit die Kinder in der Nähe des Wohnortes Spielmöglichkeiten vorfinden.

Abbildung 72: Verteilung und Einzugsbereiche der Spielplätze und Spielgeräte



Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 72 verdeutlicht die derzeitige Lage der Spielangebote. Diese sind nach Größe und Altersklassen unterteilt. Der Kategorie A Spielplatz im Konrad-Adenauer-Park ist auf ältere Kinder ab 12 Jahren ausgerichtet und hat einen größeren Einzugsbereich (etwa 1000m). Der zweiten Kategorie B gehören Spielplätze an, die für die mittlere Altersklasse (7 bis 11 Jahre) konzipiert sind. Ihnen kann ein Einzugsbereich von ca. 500m beigemessen werden. Ähnlich sind die Spielgeräte auf dem Schulhof der Kolpingschule, die auch außerhalb der Unterrichtszeiten zugänglich sind, zu beurteilen. Hier ist ein umfangreiches Angebot für Kinder bis 12 Jahren vorhanden. Die Spielplätze der Kategorie C sind die wohnortnahen Spielplätze und vorwiegend für Kinder bis 6 Jahren ausgestattet. Sie sollten in der Regel nicht weiter als 200m von den

Wohnstätten entfernt liegen. Sie sichern quasi die Grundversorgung mit Spielangeboten. Diese Aufgabe erfüllen die Spielplätze der Kategorien B und A ebenfalls. Für kleinere Kinder ist dabei stets ein kleiner Einzugsbereich anzusetzen, damit die Spielplätze zu Fuß erreichbar bleiben.

Einzelne Spielgeräte werden als Spielpunkte in der Karte wiedergegeben. Sie dienen dem Spielen in einer Pause, bzw. für eine kürzere Zeit. Sie sind nur auf der Nordseite des Marktes und an einer Stelle in der Bahnstraße vorhanden.

Die Spielpunkte in der Innenstadt weisen nur ein beschränktes Angebot auf und sind damit für Kinder nicht sehr attraktiv. Die Spielmöglichkeiten für den Innenstadtbummel bedürfen somit einer Verbesserung. Abhilfe könnte hier z. B. ein Wasserspiel auf dem Markt schaffen.

Für Jugendliche gibt es in der Innenstadt Angebote durch das Sport- und Freizeitzentrum und den Jungendtreff „Hülse“. Auch der Konrad-Adenauer-Park bietet sich zum Aufenthalt an. Der Bereich rund um den Markt erfreut sich zurzeit kaum der Beliebtheit der Jugendlichen. Vielmehr sind die Gebiete Wekeln und Stahlwerk aufgrund ihrer zentralen Lage zwischen den Willicher Ortsteilen und aufgrund der besseren Entfaltungsmöglichkeiten interessant²⁸.

Generell zeichnen sich die Jugendlichen durch zeitlich recht rasch wechselnde Treffpunkte und somit wechselnde räumliche Vorlieben aus. Von daher ist eine statische Planung nur erschwert möglich. Dennoch brauchen Jugendliche vor allem Bereiche, in den sie auch mal ungestört „jugendlich“ sein können.

Attraktive Angebote im kommerziellen Bereich lässt die Innenstadt ebenfalls vermissen.

Die Analyse für die älteren Kinder zeigt, dass mit den Spielangeboten im Konrad-Adenauer-Park und beim Sport- und Freizeitzentrum eine gute Versorgung gewährleistet ist.

Mit Blick auf die Spielplätze im Nahbereich für die jüngeren Kinder bis 6 Jahren führt die Detailbetrachtung allerdings zu einem anderen Ergebnis: Vor allem die Wohngebiete westlich und südlich der Innenstadt sowie der Bereich um den Kaiserplatz sind mit Spielmöglichkeiten schlecht versorgt. Da sich gerade diese Wohngebiete aufgrund des Alters der Gebäude derzeit in einer Phase des Generationenwechsels befinden, in der vermehrt auch wieder Familien mit Kindern in diese innenstadtnahen Wohnlagen ziehen könnten, sollte hier über eine Angebotsergänzung nachgedacht werden. Potenziale hierfür könnten mit den städtischen Grünflächen, bzw. größeren Grünflächen im Straßenraum gegeben sein.

Auch das Spielangebot für den Innenstadtaufenthalt bedarf einer Verbesserung, wenn sich die Innenstadt als kinder- und familienfreundlich darstellen möchte.

Angebote für Jugendliche sind mit dem Freizeitzentrum vorhanden. Die Innenstadt selbst ist für Jugendliche wenig attraktiv, auch weil entsprechende kommerzielle Angebote (z. B. „Jugend-Cafe“) fehlen.

2.9.3. Angsträume

In Bezug auf den Konrad-Adenauer-Park wurde zuvor bereits angesprochen, dass nicht gut einsehbare und schlecht beleuchtete Bereiche derzeit Angsträume darstellen. Für den südlichen Bereich des Schützenplatzes und die Fußwege zur Mühlenstraße gilt dies ebenfalls. In der weiteren Fortsetzung des Fußweges in Richtung Kirche ist der Abschnitt zwischen Brucknerstraße und Domstraße sehr eng. Angrenzende Häuser fehlen hier. Trotz der vorhandenen Beleuchtung fehlt hier ein Sicherheitsgefühl.

Ähnlich verhält es sich mit dem Fußweg zwischen der Hülsonkstraße und dem Schwimmbad. Auch hier ist trotz der Beleuchtung aufgrund der Abgeschlossenheit und Enge ein Angstraum gegeben.

²⁸ Gespräch mit der Streetworkerin Frau Bender.

Die Grünfläche zwischen der Dammstraße und der Kirche ist allseitig von hohen Mauern oder Zäunen umgeben und nur über einen Zugang erreichbar. Dieser kann von der Grünfläche nicht eingesehen werden. Es handelt sich eindeutig ebenfalls um einen Angsträum. Gleiches gilt auch für den nördlich angrenzenden Weg zwischen der Volksbank und der Rückseite der Häuser der Kreuzstraße.

Für alle vorgenannten Angsträume sind alternative Wegebeziehungen vorhanden, so dass ängstlichen Personen Ausweichmöglichkeiten gegeben sind. Trotzdem könnten viele der vorgenannten Bereiche mit einer angepassten Gestaltung verbessert werden.

2.9.4. Vandalismus

Vor allem zum Markt wurde mehrfach von umfangreichen Vandalismus-Problemen berichtet. Müll und zerstörte Poller und verschobene Sitzbänke konnten auch tagsüber vorgefunden werden. Der Straßenkontrolleur berichtet von Häufungen vor allem vor Kneipen und Nachtclubs. Zerstörte Bepflanzungen von Blumenkübeln treten regelmäßig auf.

Graffiti ist im Stadtgebiet flächendeckend vorzufinden. Konzentrationen sind im Bereich von engen Fußwegen, in denen keine soziale Kontrolle durch angrenzende Nutzungen besteht, vorzufinden. Dies betrifft vor allem den Fußweg zwischen der Peterstraße und der Straße Am Park sowie den Fußweg zwischen dem Schützenplatz und der Mühlenstraße. (vgl. Abbildung 58). Neben Graffiti gibt es auch noch häufig Aufkleber. Sie werden zumeist auf Straßenschildern platziert und sind teilweise sehr schwer wieder zu entfernen. Mehrfach werden Straßenschilder auch umgeknickt.

Da Vandalismus zu einer hohen Folgekosten für die Stadt produziert, zum anderen aber auch das Image der Innenstadt schädigt, sollten verstärkte Aktionen zur Milderung ergriffen werden. Vor allem eine morgendliche Kontrolle und Instandsetzung nach Freitagen und Samstagen scheint erforderlich, um am Wochenende eine einladende Innenstadt aufweisen zu können. Ein verstärkter Informationsaustausch zwischen den betroffenen Behörden und Einrichtungen könnte Häufungspunkte aufzeigen und so verstärkte Kontrollen begründen.

2.10. Fazit zur Bestandsanalyse

Es hat sich gezeigt, dass die Innenstadt Stärken hat, auf die die zukünftige Entwicklung gestützt werden kann. Dies sind die attraktive Stadtsilhouette, ein kleinstädtisches, gemütliches Flair, regionaltypischer Baustil, maßstäbliche Gebäude im historischen Bereich und das Fehlen von gestalterischen Ausreißern (z. B. Hochhäusern). Positiv sind auch die traditionsreichen Veranstaltungen (z. B. Schützenfest) und die guten Freizeitmöglichkeiten anzumerken.

Die Behebung gestalterischer Schwächen erfordert andere Gestaltungsgrundsätze für Detailbereiche und einige strukturelle Veränderungen. Letztere umfassen vor allem eine klarere, ablesbare Gliederung der Innenstadt und die städtebauliche Hervorhebung der Eingangssituationen. Insbesondere für eine bessere Orientierung in der Innenstadt wird eine andere Verkehrsführung benötigt, die besser mit den städtebaulichen Gegebenheiten im Einklang steht. Sie kann auch den erforderlichen Raum für eine bessere Verknüpfung der Einkaufslagen schaffen. Im Zusammenhang mit der Optimierung der Verkehrsführung sollte auch der Parksuchverkehr in Bezug auf die Parkplätze an der Kirche optimiert werden. Eine Ausweitung der Außengastronomie sollte berücksichtigt werden.

Des Weiteren sollte eine stärkere Abstimmung der Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes und der Grünelemente auf die städtebauliche Gliederung erfolgen. Dabei sollte deutlich zwischen historischem Bereich und übrigen Innenstadtbereichen unterschieden werden. Der Erhalt des Flairs des historischen Bereiches ist derzeit nur unzureichend über das Planungs- und Baurecht gegeben, hier besteht Anpassungsbedarf.

Potenziale für eine Angebotsergänzung bietet vor allem der Bereich rund um das ehemalige Brauereigelände. Die Verknüpfung dieser Einkaufslage mit dem Einkaufsbereich am Markt und entlang der historischen Achsen ist dabei sehr wichtig. Potenziale bestehen auch darin, mit relativ einfachen und kostengünstigen Mitteln die Gestaltung deutlich aufzuwerten, sowie durch eine Verschlinkung der Straßenraummöblierung zu einer wirtschaftlicheren Wartungssituation zu kommen. Potenziale für private Investitionen sind mehrfach vorhanden. So sind mehrere Bereiche vorzufinden, in denen die eingeräumten Bebauungsmöglichkeiten derzeit nicht ausgenutzt werden. Auch in einer Ausweitung der strategischen Partnerschaften zwischen privaten und öffentlichen Akteuren liegt ein Potenzial für eine Angebots- und Gestaltungsverbesserung.

Bei der weiteren Maßnahmenkonzeption sind aber auch Restriktionen zu beachten, damit umsetzbare Konzepte entstehen. Zunächst ist die Finanzsituation der Stadt zu berücksichtigen. Umfangreiche Erneuerungen, wie im Rahmen der Ortskernsanierung Ende der 80iger Jahre geschehen, sind definitiv nicht erneut bezahlbar. Des Weiteren ist die ausgeprägte regionale Konkurrenzsituation zur Kenntnis zu nehmen. Die vorhandene heterogene Eigentümerstruktur mit ihren spezifischen Rahmenbedingungen, die das örtliche Leben prägenden kulturellen Events und auch die alternde Bevölkerung sind im Rahmen der unterschiedlichen Maßnahmenentwicklungen explizit zu berücksichtigen, damit für die Willicher Innenstadt passgenaue Maßnahmen entstehen.

Als innenstadtweite Handlungsfelder ergeben sich:

- Verbesserung der Verkehrsführung für eine bessere Auffindbarkeit der Innenstadt, für eine bessere Orientierung in der Innenstadt, für mehr Raum für Außengastronomie und für besser aufeinander abgestimmte Parkmöglichkeiten;
- Grundsätze zur Gestaltung des öffentlichen Raumes, insbesondere zum Straßenmobiliar und zur Grüngestaltung;
- Rechtliche Anpassungen zur Qualitätssicherung im historischen Bereich und für eine attraktive Gebäudegestaltung in der gesamten Innenstadt.
- Deutliche Steigerung der Frequenz und Belebung des Marktes durch Stärkung des Wochenmarktes, kulturelle Angebote/Events, Verknüpfung der Einkaufslagen, Optimierung des Angebots an Außengastronomie
- Intensive Akquise von Fördermitteln (Städtebauförderung, ExWoST, EFRE)
- Verstärktes städtisches Engagement bei (Brach-)Flächenentwicklung
- Stärkung des Einzelhandels durch Intensivierung des Leerstandsmanagements

Folgende Teilbereiche sind prioritär zu entwickeln:

- Markt / Hülsdonkstraße:
Gestaltung des öffentlichen Raumes, bessere Nutzbarkeit, mehr Leben, bessere Verbindung zwischen Nord- und Südseite der Kirche;
- Ehemaliges Brauereigelände und angrenzende Bereiche (Rewe, Grabenstraße, Brauereistraße, Martin-Rieffert-Straße):
Die bestehende Konzeption ist auf ihrer Umsetzbarkeit hin zu optimieren, ggf. in Bausteine aufzuteilen. Des Weiteren ist darüber zu beraten, wie nicht kooperationswillige Eigentümer mobilisiert werden können. Auch in Bezug auf die Brauereipassage ist über eine Gestaltungsverbesserung und ggf. strukturelle Optimierungen zu beraten.
- Schützenplatz, Bahnstraße, Konrad-Adenauer-Park, Krankenhaus:
Die Erreichbarkeit des Krankenhauses ist zu verbessern (auch für den Rettungsdienst) und der begonnene Weg zur gestalterischen Aufwertung der Grünflächen fortzusetzen, die Bahnstraße ist gestalterisch aufzuwerten und die Verkehrsführung im Kreisverkehr zu optimieren;
- Raum zwischen De Bütt und der Kirche:
Der Zusammenhang zwischen den verschiedenen öffentlichen und kulturellen Einrichtungen ist zu stärken und eine Achse der Kultur zu entwickeln.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Plangebiet Innenstadtkonzept Alt-Willich	6
Abbildung 2: Gliederung der Innenstadt.....	9
Abbildung 3: Blick auf die Stadtsilhouette aus Süden.....	11
Abbildung 4: Blick auf die Stadtsilhouette aus Norden	11
Abbildung 5: Stadtgrundriss mit Achsen und Karree	12
Abbildung 6: städtebauliche Strukturanalyse	16
Abbildung 7: Backsteinbauweise mit Putzfassade und Sandsteinrepliken	19
Abbildung 8: Betonung von Hausecken an bedeutenden Plätzen.....	19
Abbildung 9: symmetrischer Fassadenaufbau mit durchlaufenden Fensterachsen und charakteristischen Rundbogensegmenten bei sichtbarem Mauerwerk.....	20
Abbildung 10: symmetrischer Fassadenaufbau mit aufgestuckten historischen Schmuckformen (verputzte Fassade).....	21
Abbildung 11: ehemalige Hofdurchfahrten im Innenstadtbereich	21
Abbildung 12: Denkmalgeschützte und stadtbildprägende Gebäude	23
Abbildung 13: Gebäude mit Gestaltungsdefiziten	26
Abbildung 14: Historische Gebäude mit moderner Fassadengestaltung.....	27
Abbildung 15: Flächennutzungsplan im Innenstadtbereich.....	29
Abbildung 16: Bauflächen.....	31
Abbildung 17: Geschoss- und Wandhöhenfestsetzungen	33
Abbildung 18: Dachneigungsfestsetzungen.....	34
Abbildung 19: Pflaster westlich der Kirche bei Fertigstellung und heute	36
Abbildung 20: Wechsel im Pflaster auf dem Markt.....	37
Abbildung 21: Fotos der vorhandenen Beleuchtung	38
Abbildung 22: Fotos der vorhandenen Abfallbehälter	39
Abbildung 23: sinnloser Poller	40
Abbildung 24: Fotos der vorhandenen Abfallbehälter	41
Abbildung 25: Fotos von Sitzgelegenheiten.....	42
Abbildung 26: Fotos von Stromkästen und Warenautomaten.....	43
Abbildung 27: Künstlerisch gestalteter Stromkasten.....	44
Abbildung 28: Einzelhandel ohne belebende Wirkung.....	46
Abbildung 29: Außengastronomie auf dem kleinen Platzbereich in der Bahnstraße.....	47
Abbildung 30: Verteilung der Gastronomiebetriebe	48
Abbildung 31: Nicht belebend wirkender Gastronomiebetrieb.....	49
Abbildung 32: Attraktive Aufsteller, Schaufenster und blühende Blickfänge bei Willicher Geschäften	50
Abbildung 33: Wochenmarkt	52
Abbildung 34: Altersstruktur	53
Abbildung 35: Bevölkerungsmerkmale	53
Abbildung 36: Neues urbanes Wohnen.....	54
Abbildung 37: Kunstwerke: „Ungeduld“ – Markt, „Sekes-Männkes“, Hülsdonkstraße.....	56
Abbildung 38: Kunstwerke: „Laaterepit“ – Bahnstraße, „Bierbrauer“, Peterstraße, „Lesender“ - Hülsdonkstraße	56
Abbildung 39: Eröffnungsveranstaltung der Festwoche der Kreismusikschule	57
Abbildung 40: Analyse MIV	59
Abbildung 41: unklare Beschilderung der Parkplätze (Krefelder Straße)	60
Abbildung 42: Zufahrtssituation Parkplatz Domgarten.....	61
Abbildung 43: Ergebnisse Parkraumerhebung – Auslastungsgrade insgesamt	62
Abbildung 44: Parkraumangebot.....	63
Abbildung 45: Auslastung Stellplätze	64
Abbildung 46: Öffentlicher Verkehr	68
Abbildung 47: Haltestelle „Willich Kirche“, barrierefrei ausgestaltet.....	69
Abbildung 48: Haltestelle „Bahnstraße“, nicht barrierefrei	69
Abbildung 49: Unklare Wegführung für Radfahrer am Kreisverkehr.....	70
Abbildung 50: Unklare Wegführung für Radfahrer aus der / in die Fischelner Straße.....	70
Abbildung 51: Analyse Radverkehr 1	71
Abbildung 52: Kritische Situation am Knoten Bahnstraße/Burgstraße	72
Abbildung 53: Kritische Situation auf der Schiefbahner Straße	72
Abbildung 54: B+R-Anlage an der Haltestelle „Willich Kirche“.....	73

Abbildung 55: „Wild“ abgestellte Fahrräder am Markt.....	73
Abbildung 56: Analyse Radverkehr 2	74
Abbildung 57: Durchgang zwischen Domstraße und Parkplatz Domgarten	75
Abbildung 58: Durchgang zwischen Mühlenstraße und Schützenplatz	75
Abbildung 59: Trennung der Verkehrsfläche im verkehrsberuhigten Bereich (Kreuzstraße)	76
Abbildung 60: Engstelle auf der Kreuzstraße.....	76
Abbildung 61: Analyse Fußverkehr	77
Abbildung 62: Private Sitzbank auf der Kreuzstraße	78
Abbildung 63: Barrierefrei ausgestaltete Querungshilfe auf der Parkstraße.....	78
Abbildung 64: Raumanalyse Innenstadtkarrée	79
Abbildung 65: „Theoretisch“ barrierefreie Querungsstelle auf der Dammstraße	80
Abbildung 66: Mängel / Potenziale.....	81
Abbildung 67: Verteilung von Bäumen und Grünflächen, Grünstruktur	83
Abbildung 68: Im Wachstum beeinträchtigte Bäume mit zu kleinen Baumscheiben und unnötigen Baumschutzgittern	84
Abbildung 69: Blumenkübel mit geringem gestalterischem Wert.....	84
Abbildung 70: Zu niedrige Kugelohorne nördlich der Kirche.....	86
Abbildung 71: Fehlende Verbindung zwischen Schützenplatz und Konrad-Adenauer-Park	88
Abbildung 72: Verteilung und Einzugsbereiche der Spielplätze und Spielgeräte	90