



InHK Witzhelden

Integriertes Handlungskonzept für Leichlingen-Witzhelden

Entwurf Teil A – D

Stand: Mai 2020

InHK Witzhelden
Integriertes Handlungskonzept für Leichlingen-Witzhelden

InHK Witzhelden

Integriertes Handlungskonzept für Leichlingen-Witzhelden
im Auftrag der Stadt Leichlingen

Bearbeitung:

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund
www.pesch-partner.de

in Zusammenarbeit mit:

Stadt Leichlingen
Am Büscherhof 1
42799 Leichlingen

Dortmund/Leichlingen, Mai 2020

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung von Personengruppen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten jedoch im Sinne der Gleichbehandlung für alle Geschlechter.

Inhalt

Vorwort

Teil A | Einleitung

Anlass und Aufgabe

Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung

Aufbau des InHK

Teil B | Rahmenbedingungen

Historie

Gesamträumliche Einordnung

Vorhandene Gutachten und Instrumente

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Teil C | Analyse

Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Stadt- und Freiraum

Nutzungsstruktur

Mobilität und Verkehr

Stärken-Schwächen-Profil

Teil D | Bisherige Beteiligungsformate

Bürgerbeteiligung

Expertengespräche

Verwaltung

Teil E | Entwicklungskonzept

Leitziele und Grundsätze

Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Maßnahmenprogramm

Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplanung

Durchführungsempfehlungen

Tabellarische Maßnahmenübersicht

Ausblick

Projektblätter

Quellen- und Abbildungsverzeichnis



Teil A | Einleitung

Anlass und Aufgabe

Die Städte und Gemeinden stehen mit wachsendem Tempo vor immer größeren Herausforderungen. Der demografische Wandel, veränderte ökonomische und soziale Rahmenbedingungen aber auch die Auswirkungen des Klimawandels und der Digitalisierung wirken auf die zukünftigen Handlungsmöglichkeiten der Kommunen ein. Allein mit einem charakteristischen Stadtprofil und der Gestaltung als attraktiver Wirtschafts- und Wohnstandort wird die Zukunft nicht zu meistern sein.

Ein stabiler lokaler Arbeitsmarkt, vielfältige Wohnangebote und Freiräume, angepasste soziale und kulturelle Einrichtungen sowie ein breites Bildungs- und Versorgungsangebot sind wichtige Kriterien, um sowohl Bewohner und Unternehmen als auch Gäste und Nutzer langfristig an den Ort zu binden. In diesem Sinne werden die Schaffung guter Standortbedingungen für die Wohnbevölkerung und Wirtschaftsunternehmen, die attraktive Gestaltung öffentlicher Räume sowie die kulturelle und soziale Integration der Bewohner zu den wichtigsten Zukunftsaufgaben der Kommunen gehören.

Die Stadt Leichlingen ist von diesen Tendenzen und Herausforderungen nicht ausgenommen. Für die zielgerichtete Bewältigung der Aufgaben wurden mit dem gesamtstädtischen Leitbild und integriertem Handlungskonzept (InHK) für die Innenstadt „*Zukunft für Leichlingen*“ bereits wichtige Ziele und Entwicklungsperspektiven formuliert. Verschiedene Projekte wurden seitdem in Gang gesetzt und die Innenstadt soll bei Gewährung von Städtebaufördermitteln mit großem Aufwand weiterentwickelt. Die positiven Erfahrungen des Arbeits- und Umsetzungsprozesses in der Leichlinger Innenstadt sollen nun auf den Ortsteil Witzhelden übertragen und fortgeführt werden.

Vor diesem Hintergrund beschloss der Rat der Stadt Leichlingen am 25. Januar 2018 ein Integriertes

Handlungskonzept für den Ortsteil Witzhelden zu erarbeiten. Ziel des InHK ist es, Handlungsstrategien für die Weiterentwicklung des Ortes aufzuzeigen und konkrete Handlungsempfehlungen für eine gezielte Umsetzung zu beschreiben. Das InHK dient damit als Angebot für die Entwicklung Witzheldens, das für zukünftige Planungen genutzt werden kann und diese in einen sinnhaften und übergeordneten Zusammenhang stellt. Insgesamt stellen sich für die zukünftige Entwicklung Witzheldens daher vorrangig folgende Fragen:

- Was sind die Alleinstellungsmerkmale Witzheldens und wie können diese gestärkt werden?
- Welche Ziele und Strategien sind für eine zukunftsfähige Entwicklung nötig?
- Wie und wo kann die gestalterische Qualität verbessert werden?
- Wie kann die Aufenthaltsqualität für Bürger, Nutzer und Gäste erhöht werden?
- Wie kann das soziale Miteinander in Witzhelden gestärkt werden?
- Wie können die Erreichbarkeit verbessert und die verkehrlichen Probleme gelöst werden?
- Wie können die Aufgaben zwischen privaten Akteuren und der Stadt angemessen und gerecht verteilt werden? Wo sind Kooperationen möglich und wie können diese ausgestaltet werden?

Das vorliegende Konzept soll diese zentralen Fragen beantworten und Handlungsvorschläge für die Weiterentwicklung des Ortskerns liefern. Die Erarbeitung erfolgt dabei in enger Kooperation mit der Stadt Leichlingen, den Bewohnern sowie wichtigen örtlichen Akteuren, wie Vereinsvorstehern, Eigentümern oder Händlern. Das Konzept beinhaltet alle relevanten Fachplanungen und orientiert sich an der konkreten Umsetzung einzelner Bausteine. Es deckt damit alle Themen ab, die für die zukunftsfähige Entwicklung Witzheldens von Belang sind.

Integrierte Konzepte in der Stadtentwicklung

Das Integrierte Handlungskonzept (InHK) gibt als langfristiges, informell angelegtes Planungsinstrument die Leitziele für die räumliche, wirtschaftliche und soziale Entwicklung Witzheldens vor. Gleichberechtigt werden alle relevanten kommunalen Handlungsfelder und Akteure in die Planung einbezogen. Der mit diesem integrierten Ansatz zur Stadtentwicklung erreichte Interessensausgleich soll eine tragfähige Konsensbasis zwischen Stadt, Bürgern und ortsansässigen Akteuren erzeugen.

Grundlegendes Merkmal integrierter Handlungskonzepte ist die Einbeziehung aller relevanten Fachplanungen sowie die Ausarbeitung konkreter Entwicklungsmaßnahmen. Das bedeutet, dass ein InHK alle Themen mit Belang für die innerörtliche Entwicklung einbindet, abwägt und konkrete Projektvorschläge unter Berücksichtigung von Umsetzungshorizont und Finanzierung liefert. Wesentliche Eigenschaft eines InHK ist es daher, soziale, ökonomische, ökologische, demografische, kulturelle, städtebauliche und viele weitere Themen der Stadtentwicklung zu bündeln und miteinander zu kombinieren. Der Ort wird als Ganzes betrachtet und dabei auch die Einbettung in das gesamtstädtische Gefüge berücksichtigt.

Kern dieser Aufgabe ist es, die Öffentlichkeit (Bürger, Experten, Politik und Verwaltung, Vereine, Verbände u.a.) in die zukünftige Entwicklung einzubeziehen und damit die jeweiligen Interessen und Bedürfnisse zu berücksichtigen. Auf diese Weise kann den vielfältigen Herausforderungen auf lokaler Ebene mit einem zwischen internen und externen Sichtweisen abgestimmten Handeln begegnet werden.

Wie alle städtebaulichen Rahmenplanungen stellt ein InHK ein informelles, also ein nicht direkt rechtswirksames Planungsinstrument dar. Es bildet allerdings die Grundlage für weitere städtebauliche Planungen, wie beispielsweise Bebauungspläne, Ortsatzungen oder auch Objektplanungen für Frei- oder Verkehrsanlagen, und gibt einen verlässlichen Rahmen für private Investitionen. Das Handlungskonzept ist darüber hinaus eine zwingend notwendige Grundlage für die Beantragung von

Fördermitteln von Bund und Land. So können umfangreiche Planungen unterstützt werden, die von der Stadt allein finanziell nicht zu bewältigen wären.

Aufbau des InHK

Der inhaltliche Aufbau des Konzeptes orientiert sich an dem Leitfaden „Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung“ (MWEBWV NRW 2012) und der „Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten“ des Landes NRW (MBWSV NRW 2016). Demnach gliedert sich das InHK Witzhelden in fünf Abschnitte:

- Die Darstellung der historischen Entwicklung, der gesamträumlichen Einordnung der Stadt Leichlingen und Witzheldens sowie die Betrachtung vorhandener planerischer Gutachten und Instrumente bilden die Grundlage des InHK (Teil B).
- Mit der Beschreibung des Untersuchungsgebietes wird die Grundlage des Handlungskonzeptes aufgezeigt. Sie umfasst neben einer Analyse der demografischen Entwicklung und der Siedlungs- und Nutzungsstruktur, die detaillierte Betrachtung der Themen Mobilität sowie Grün- und Freiräume. Die Analyse beruht sowohl auf eigenen Untersuchungen als auch auf bereits vorliegenden Konzepten. Mit der Beschreibung der Stärken und Schwächen werden diese Themen bewertet und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung aufbereitet (Teil C).
- Anschließend werden die durchgeführten Beteiligungsschritte beschrieben. Die verschiedenen Aktionen nehmen eine Schlüsselfunktion innerhalb des Prozesses ein, da ihre Ergebnisse in die Formulierung der Ziele und konkreten Handlungsvorschläge eingegangen sind (Teil D).

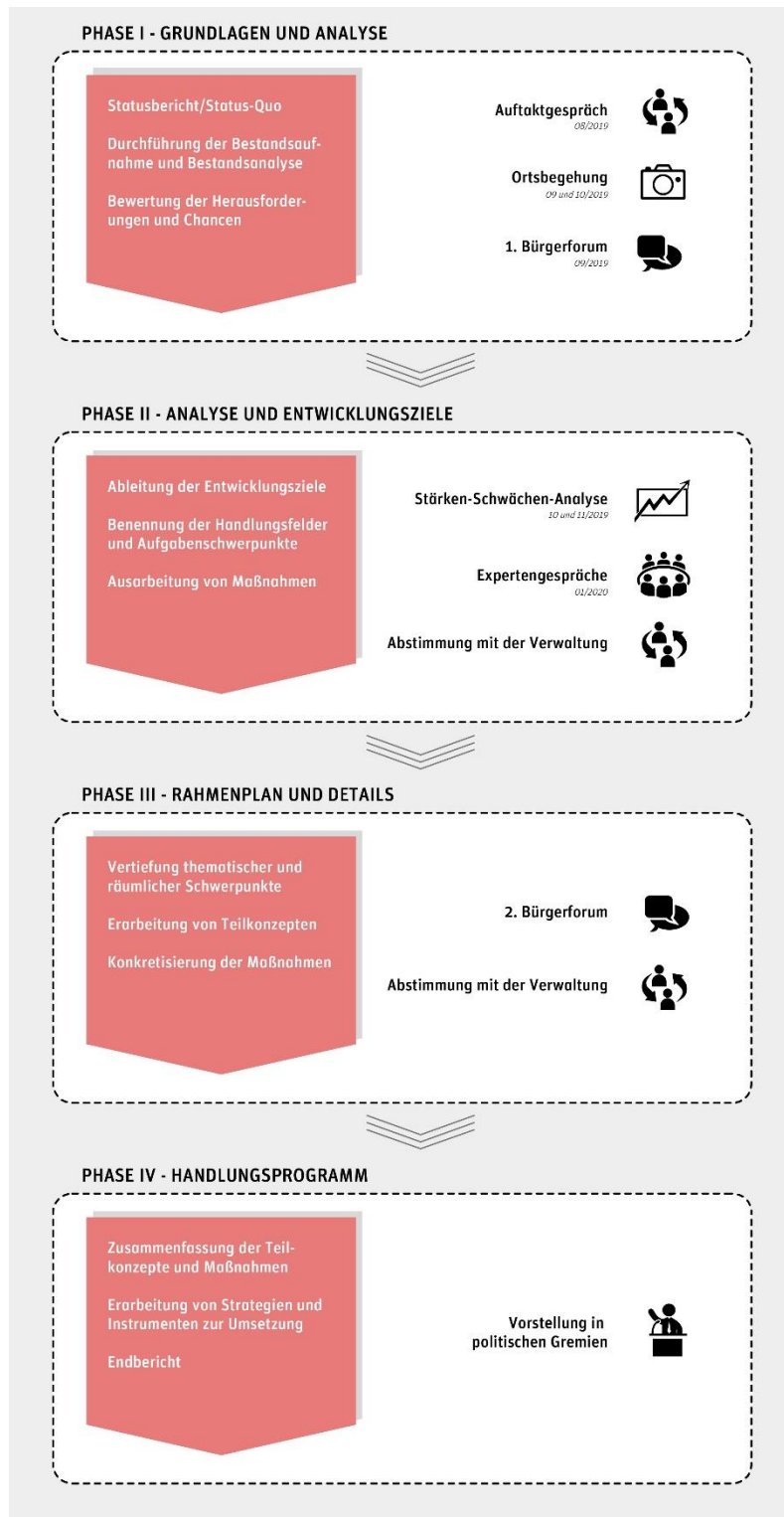
Im weiteren Prozess werden folgende Schritte ergänzt:

- Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Beteiligungsangebote werden Leitziele, Grundsätze und Kriterien der Entwicklung ausgearbeitet. Den Zielen sind verschiedenen Themen zugeordnet, die Grundsätze geben einen Ausblick, wie sich der Ort zukünftig weiterentwickeln soll. Abschließend

werden konkrete Handlungsfelder und Maßnahmen abgeleitet. Die einzelnen Maßnahmen werden sowohl textlich als auch in Plänen dargestellt. Das Konzept gibt Empfehlungen, wie die Maßnahmen zeitlich, organisatorisch und finanziell realisiert werden können (Teil E).

Das InHK für den Ortskern Witzheldens soll als übergeordnetes Konzept das planerische Handeln für die nächsten Jahre leiten. Es dient als Diskussions- und

Anschauungsmaterial und soll sowohl die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung als auch die breite Öffentlichkeit anregen, sich mit der örtlichen Entwicklung und ihren bestimmenden Einflussfaktoren auseinanderzusetzen. Der Arbeitsprozess war dabei in verschiedene Phasen gegliedert, die inhaltlich aufeinander aufbauen. Die sukzessive Planung und die ständige Überprüfung und Anpassung der Ergebnisse stand im Vordergrund der Ausarbeitung.





Teil B | Rahmenbedingungen

Historie

Witzhelden, aus dem Mittelhochdeutschen abgeleitet von Walsiedlung, blickt auf eine über 825-jährige Geschichte zurück. Die erste urkundliche Erwähnung des damaligen Landguts „Withseleden“ datiert vom 14. Oktober 1184. Zur mittelalterlichen Geschichte der Stadt ist bis auf die Erwähnung des heute denkmalgeschützten Turms der Evangelischen Kirche auf dem Marktplatz im Jahre 1235 wenig bekannt. Offenkundig ist hingegen der stifts- und kirchenrechtliche Einfluss des Kölner St. Gereonstifts, der ab dem 13. und 14. Jahrhundert die Entwicklung der Witzheldener Kirche lenkte.

Den im 16. Jahrhundert vorherrschenden chaotischen Zuständen der Reformationszeit hielt das vorwiegend evangelisch-lutherische Witzhelden ohne größere Schäden stand. Lediglich um 1588 randalierten spanische Soldaten in der Ortschaft und zerstörten die Kirche sowie eine Reihe von Wohnhäusern.

Der 30-jährige Krieg hingegen hinterließ, ebenso wie in den umliegenden Bezirken, deutliche Spuren. In dieser Zeit bestand das Dorf aus nunmehr 16 Häusern und einer Kirche. In den folgenden zwei Jahrhunderten litt der Ort unter großen Zerstörungen. So wurde der Großteil des ursprünglichen Dorfes durch eine Feuerbrunst im 16. Jahrhundert zerstört. In den Jahren 1633 und 1646 fielen wiederholt Reiter ein und plünderten die Einwohner aus und zwischen 1631 bis 1637 wurde Witzhelden von pestartigen Krankheiten heimgesucht. Im Jahr 1718 litt das Dorf erneut durch eine Feuerbrunst und wurde in den Jahren 1741 und 1742 vom damaligen Krieg berührt.

Um 1794 war Witzhelden dem Herzogtum Berg und dem Verwaltungs- und Gerichtsbezirk Miselohe zugehörig. Durch das kaiserlich-französische Kommissariat wurde Witzhelden 1808 mit Bergisch Neukirchen verbunden, 1810 zu einer Munizipalität

erhoben und gehörte daraufhin zum Kanton Opladen. In den darauffolgenden Jahren von 1813 bis Ende 1815 wurde der Ort vom Generalgouvernement besetzt und anschließend von Preußen übernommen. 1818 wurde Witzhelden mit Burscheid erweitert und gemeinsam mit Bergisch Neukirchen zu einer Gemeinde vereinigt. Dies brachte jedoch nicht die gewünschten Vorteile für Witzhelden, da sich der Sitz des Bürgermeisters in Burscheid befand und keine wahrnehmbare Einheit entstand.

Nach langen Verhandlungen mit Burscheid und dem Landkreis schaffte es Witzhelden in die Selbstständigkeit. Seit 1851 stellt der Ort eine eigenständige Gemeinde dar, dessen erster Bürgermeister Gottlieb Claasen war. Zu Beginn der Eigenständigkeit hatte es die neue Gemeinde nicht leicht. Statt der Erzielung eines wirtschaftlichen Aufschwungs, mussten zunächst noch Steuern an Burscheid zurückgezahlt werden.

Bis ins 19. Jahrhundert war die Gemeinde landwirtschaftlich geprägt. Einnahmen durch Weberei und Butterhandel waren nur geringfügig. Bis zum ersten Weltkrieg expandierte das Buttergeschäft, wurde während des Krieges aufgrund der Eingrenzung der freien Bewirtschaftung jedoch zurückgeworfen und blühte erst nach Kriegsende wieder auf. Auch die beginnende Industrialisierung blieb zunächst bedeutungslos. Erst mit der Ernennung des neuen Bürgermeisters Gustav Marquardt im Jahr 1907 wurden durch den Infrastrukturausbau neue Chancen eröffnet und somit die Entwicklung vorangetrieben. Von nun an vernetzte ein regelmäßiger Personenverkehr anfänglich per Postkutsche und ab 1913 mit Bussen die Bevölkerung mit Unternehmen der umliegenden Gemeinden. Die Euphorie des Aufschwungs verschwand jedoch mit der Inflation von 1923 und der Wirtschaftskrise ab 1929. Darüber hinaus musste sich Witzhelden mit politischen Stellungskämpfen auseinandersetzen, die die Nationalsozialisten mit der Machtergreifung 1933 für sich entschieden. Die

lokalen Organisationen der NSDAP sowie Kriegsgefangene, die zur Zwangsarbeit verpflichtet wurden, prägten zu dieser Zeit das Ortsbild.

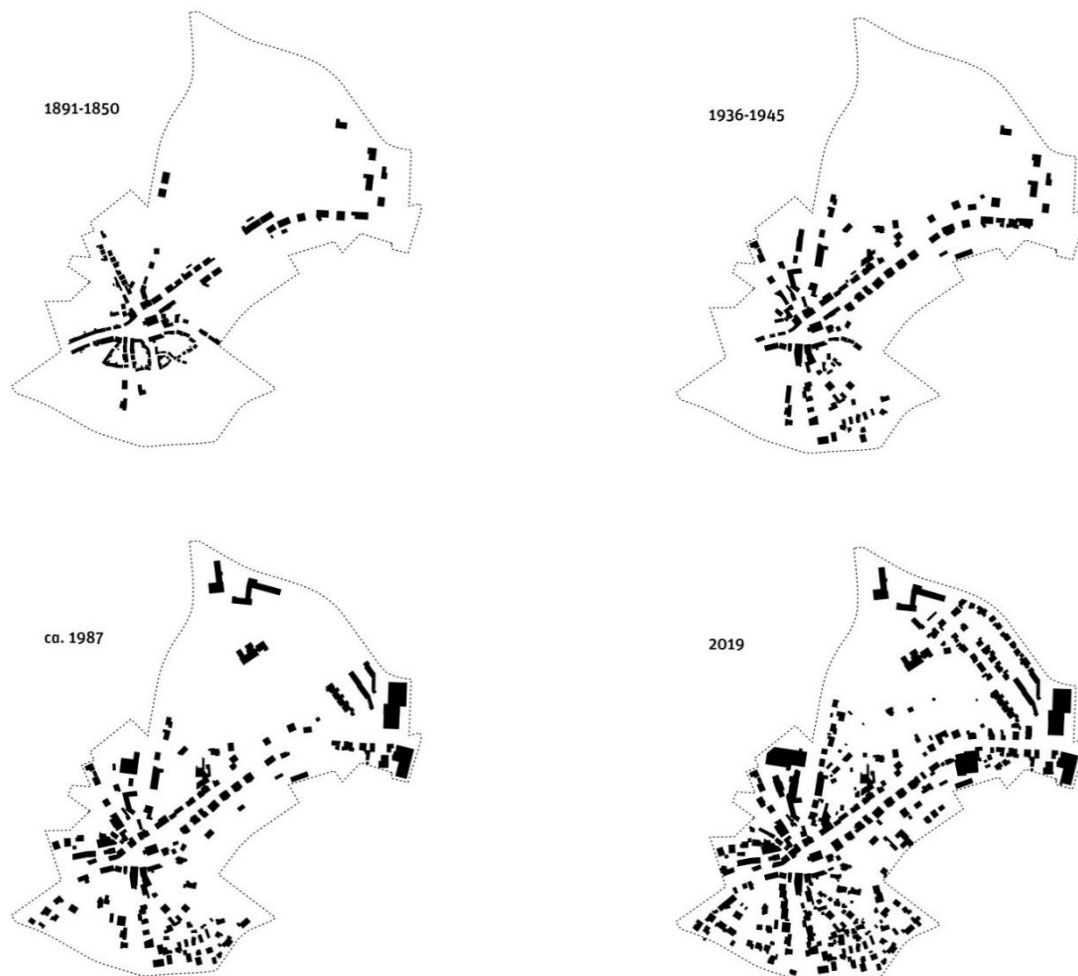
Die Negativfolgen des Krieges fielen nicht allzu groß aus. Der größte Schaden entstand durch die Sprengung der Wupperbrücke nach Wupperhof zum Ende des Krieges. Aufgrund dieser geringen Zerstörungen fanden viele Familien aus Nachbarstädten Zuflucht in Witzhelden. Mit dem Einmarsch US-amerikanischer Truppen wurde im April 1945 das Ende des Nationalsozialismus eingeläutet.

Die Nachkriegszeit ab 1945 versprach eine Hochphase. Durch die angewachsene Bevölkerung mit Flüchtlingen und Vertriebenen wurde der Bedarf und Bau neuer Wohnungen angetrieben. Während um 1850 rund 2.130 Einwohner in Witzhelden lebten, stieg die Zahl hundert Jahre später um rund 500 Neubürger an. In den Folgejahren kamen weitere Gastarbeiterfamilien hinzu.

Zwischen 1959 und 1974 wurde unter der Gemeindedirektion von Otto Göckemeyer die örtliche Infrastruktur ausgebaut (Kanalnetz, Schulen, etc.). Auch das örtliche Vereinsleben wurde neu belebt, welches bis heute einen wichtigen Stellenwert im Witzheldener Gesellschaftsleben einnimmt.

Im Zuge der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen wurde Witzhelden im Jahre 1975 ein Stadtteil von Leichlingen. Die Entwicklung des Ortsteils orientiert sich seitdem entlang der wichtigen Ortsdurchfahrten und weitete sich insbesondere in nördlicher und östlicher Richtung aus. Um den Anforderungen des weiterhin wachsenden Ortes gerecht zu werden, wurde eine Vielzahl von städtebaulichen Einzelmaßnahmen, wie die Ausweisung neuer Wohngebiete oder der Ausbau des Straßennetzes und der Infrastruktur, getätigt, die das Ortsbild seitdem entscheidend verändert haben.

Historische Siedlungsentwicklung Witzheldens



Gesamträumliche Einordnung

Mit der kommunalen Gebietsreform in Nordrhein-Westfalen im Jahr 1975 wurden die Gebiete des ehemaligen Rheinisch-Bergischen Kreises und des früheren Rhein-Wupper Kreises zum heutigen Rheinisch-Bergischen Kreis zusammengeführt und damit Teil des Regierungsbezirkes Köln. Im Zuge dieser Neustrukturierung wurde das Dorf Witzhelden als neuer Ortsteil der Stadt Leichlingen zugewiesen.

Die Stadt Leichlingen liegt am nördlichen Ende des Rheinisch-Bergischen Kreises zwischen den Ballungszentren Köln/Leverkusen und Düsseldorf und ist damit Bestandteil der Wachstums- und Metropolregion Rheinland. Unmittelbar angrenzende Gemeinden sind Burscheid im Süden mit dem Murbach und der Diepentaler Talsperre als politische Grenze, Langenfeld im Westen sowie nördlich Solingen, abgegrenzt durch die Wupper.

Das Gemeindegebiet erstreckt sich über eine Gesamtfläche von 37,27 km², wovon das östlich gelegene Witzhelden als einer der prägenden Ortsteile mit 11,85 km² nahezu ein Drittel ausmacht. In ihrer räumlichen Ausdehnung bewegt sich das Gemeindegebiet von Westen nach Osten mit Höhenlagen von 54 bis 250 Metern (ü. NHN.) und über eine Länge von rund 11,5 km sowie von Norden nach Süden mit 4,6 km Länge.

Witzhelden, als östlich gelegener Stadtteil, ist rund 8 km vom Ortskern Leichlingens entfernt. Angrenzend befinden sich zusätzlich die Städte Burscheid (rd. 5 km) und Solingen (rd. 10 km).



Die verkehrliche Anbindung von Leichlingen ist aufgrund der Lagebeziehung zwischen den Metropolen Düsseldorf und Köln sowohl innerhalb der Region, als auch darüber hinaus durch Anschluss an die wichtigsten Verkehrsverbindungen gegeben. Das Stadtgebiet weist selbst zwar keinen eigenen Autobahnanschluss auf, die Zubringer zu den wichtigen überregionalen Verbindungen der A1 und der A3 befinden sich jedoch in unmittelbarer Nähe an den östlichen und westlichen Stadträndern. Ziele nördlich im Düsseldorfer Raum oder im Ruhrgebiet sind damit ebenso gut zu erreichen, wie die Räume Köln oder Frankfurt am Main. Intraregionale Verbindungen sind aufgrund des westlich gelegenen Stadtzentrums mit Landes- und Kreisstraßen nach Solingen und Leverkusen ausgerichtet.

Vorhandene Gutachten und Instrumente

Das InHK stützt sich auf vorhandene Gutachten und bereits erarbeitete Projekte. Diese werden in das Handlungskonzept miteinbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt. Die zentralen Grundlagen sind nachfolgend dargestellt:

- das vorhandene Integrierte Handlungskonzept „Zukunft für Leichlingen“: Gesamtstädtisches Leitbild und InHK für die Innenstadt (2018)
- das strategische Leitbild „Zukunft für Leichlingen.“ Das neue Leitbild für die strategische Stadtentwicklung der Blütenstadt Leichlingen Zukunft Leichlingen (2017)
- das kommunale Einzelhandelskonzept für die Stadt Leichlingen (2013)
- die Regionale Wohnraumbedarfsanalyse für den Rheinisch-Bergischen Kreis und den Teilraum Nord: Sonderauswertung für die Stadt Leichlingen (2018)
- das Wohnungsmarktprofil Leichlingen von der NRW.BANK (2018)
- der Demographiebericht und der Sozialbericht der Bertelsmann Stiftung für die Stadt Leichlingen (2017)
- das Kommunalprofil von IT.NRW für die Stadt Leichlingen und den Rheinisch-Bergischen Kreis (2018)
- die Ergebnisse der Online-Beteiligung und Passantenbefragung für die Stadt Leichlingen (2017)

- die Ergebnisse der Umfrage der SPD Ortsgruppe unter Jugendlichen in Witzhelden (2020)
- verschiedene Konzept- und Machbarkeitsstudien (z.B. für das Gemeindezentrum der ev. Kirchengemeinde)
- Agglomerationskonzept der Region Köln/ Bonn
- bestehende planungsrechtliche Instrumente (Bebauungspläne, Ortssatzungen etc.)
- im Norden folgt die Abgrenzung der Solinger Straße und dem Schulweg unter Berücksichtigung des Einzelhandelsstandortes (Edeka), des Friedhofes und der Gemeinschaftsgrundschule,
- in östlicher Richtung schließt das Untersuchungsgebiet mit den großflächigen Gewerbegrundstücken an der Hauptstraße ab,
- südlich wird das Gebiet durch den Fritz-Hinrichs- und Felder Weg begrenzt und ergänzend
- durch den Bereich des Sportzentrums nördlich des Ortskerns erweitert.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Abgrenzung des Untersuchungsbereichs ist wesentliche Voraussetzung zur gezielten Umsetzung des InHK. Sie dient zum einen als Grundlage einer möglichen Förderung von Maßnahmen mit Mitteln der Städtebauförderung. Zum anderen hilft sie dabei, die Analyse räumlich einzugrenzen und damit räumlich bestimmte Handlungsbedarfe zu ermitteln. Das Untersuchungsgebiet stellt sich wie folgt dar:

- Kern des Gebietes ist der historische Ortskern mit der ev. Kirche im Wegekreuzes der Haupt-, Leichlinger-, Solinger- und Burscheider Straße,

Bestandteil des Gebiets ist somit der Bereich, der mit seiner intensiven, öffentlich wirksamen Ausstrahlung als Versorgungsschwerpunkt sowie wichtiger Wohn- und Geschäftsbereich besonderen Einfluss auf die Gestalt und Funktionsvielfalt Witzheldens nimmt. Die Abgrenzung erfolgt unter funktionalen und zweckmäßigen Kriterien, sodass sowohl soziale als auch wirtschaftliche und ökologische Aspekte in einem städtebaulich zusammenhängenden Gebiet erfasst werden.





Teil C | Analyse

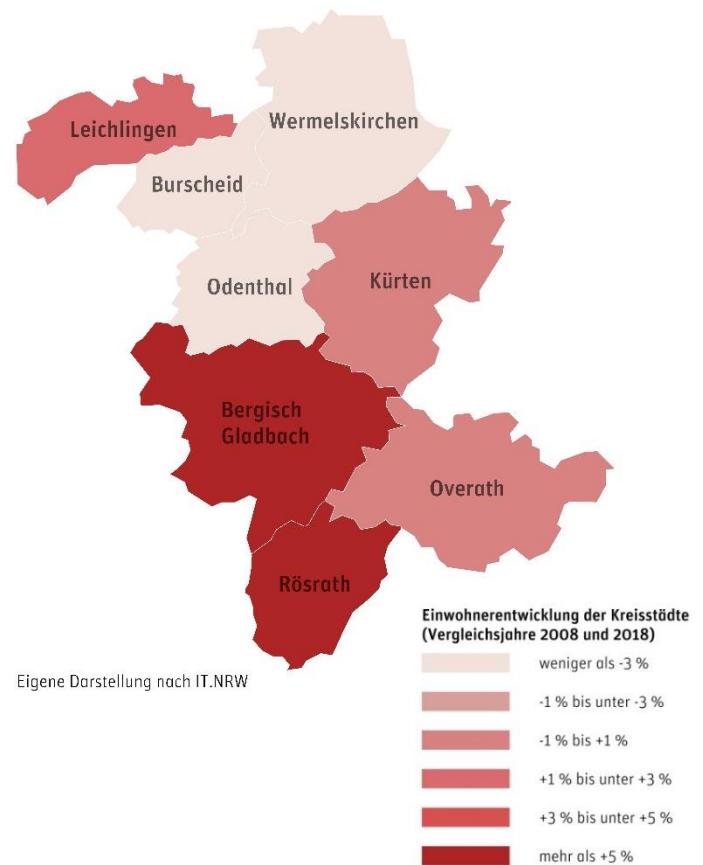
Bevölkerungs- und Sozialstruktur

Im Rahmen der sozio-demografischen Betrachtung können lediglich die gesamtstädtischen Erhebungsdaten herangezogen werden. Eine gesonderte Betrachtung für den Stadtteil Witzhelden ist aufgrund fehlender Daten nicht möglich. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass sich Struktur und Entwicklung der Bevölkerung in Witzhelden in ähnlicher Weise verhalten, wie es für die Gesamtstadt gilt.

Bevölkerungsstruktur. Mit Ende des Jahres 2018 lebten im Rheinisch-Bergischen Kreis 283.455 Einwohner. Die Verteilung auf die kreisangehörigen Kommunen ist bis auf Bergisch Gladbach durchaus homogen. Mit 111.966 Einwohnern stellt Bergisch Gladbach nahezu die Hälfte der Einwohner im Kreis. Nachfolgende größere Kommunen sind Wermelskirchen (34.765 EW) und Rösrath (28.693 EW), während die kleinsten Kommunen Burscheid (18.172 EW) und Odenthal (15.020 EW) sind. Leichlingen gehört mit 28.166 Einwohnern zum Kreis der einwohnerstärkeren Gemeinden im Kreis. Der Stadtteil Witzhelden beheimatet rund 7.500 Einwohner.

Insbesondere Bergisch Gladbach (+5,4 %) und Rösrath (+5,8 %) sind innerhalb des Kreises am größten gewachsen und haben in den Jahren 2008 bis 2018 an Einwohnern gewonnen. Leichlingen hatte im gleichen Zeitraum mit +1,9 % vergleichsweise geringen Zuwachs zu verzeichnen.

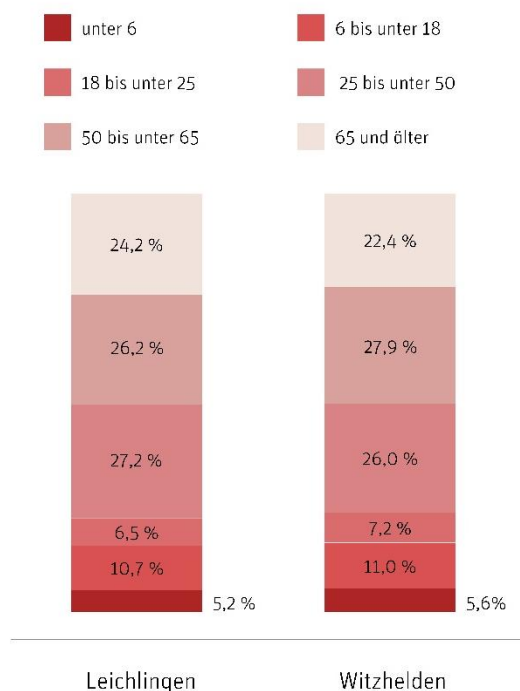
Bei der strukturellen Verteilung der Altersgruppen auf die Gesamtbevölkerung zeigen sich entsprechend der Daten von IT.NRW und der kommunalen Statistik im Vergleich zum Rheinisch-Bergischen Kreis und Nordrhein-Westfalen keine großen Auffälligkeiten. Die Gruppen der unter 6-Jährigen (5,2 %), der 6- bis 18-Jährigen (10,7 %), der 18- bis 25-Jährigen (6,5 %) sowie der 25- bis 50-Jährigen (27,2 %) sind nur geringfügig weniger vertreten, als es im Landesdurchschnitt und im Vergleich mit



Mittelstädten ähnlicher Größe erkennbar ist. Für die Altersgruppen der 50- bis 65-Jährigen sowie der über 65-Jährigen zeigt sich, dass deren Anteile in Leichlingen, ähnlich wie in anderen Gemeinden des Typs Kleine Mittelstadt, überdurchschnittlich im Vergleich zum Landesdurchschnitt vertreten sind. Das Durchschnittsalter liegt für Leichlingen demnach mit 46,4 Jahren auch leicht über dem Schnitt des Rheinisch-Bergischen Kreises (45,6 Jahre) und Nordrhein-Westfalens (44,1 Jahre).

Vergleicht man die Altersverteilung zwischen der Gesamtstadt Leichlingen und dem Stadtteil Witzhelden sind lediglich geringfügige Abweichungen vorhanden. Insgesamt fallen die jüngeren Altersklassen im Schnitt in Witzhelden etwas höher aus, die älteren Altersklassen hingegen tendenziell eher etwas geringer.

Altersstruktur für Witzhelden und Leichlingen, Stand Feb. 2020



Daten: Stadt Leichlingen

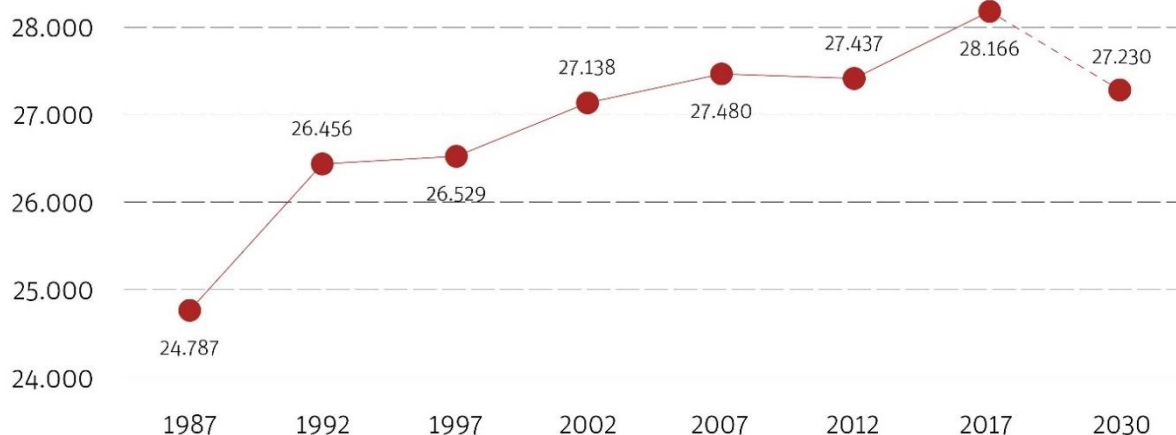
Der Anteil der nichtdeutschen Bevölkerung ist in den Jahren 2011 bis 2017 sowohl für die Stadt Leichlingen, als auch für die Kreis- und die Landesebene angestiegen. Während im Jahr 2011 der Anteil der nichtdeutschen Bevölkerung in Leichlingen noch 5,4 % betrug, lag dieser Wert im Jahr 2017 bei 7,8 %. Im Vergleich zum Kreis mit 9,2 % und dem Land Nordrhein-Westfalen mit 12,8 % liegt dieser Wert jedoch unterhalb des Kreis- bzw. Landesdurchschnitts. Anhand der entsprechenden Zahlen von IT.NRW zeigt sich demnach ein gegenläufiger Trend: Nachdem der deutsche Anteil an der Bevölkerung seit 2011 bis 2013 leicht angestiegen ist

(26.064), ist dieser seitdem bis 2017 wieder gefallen (25.971). Für den gleichen Zeitraum sind die Anteile der nichtdeutschen Bevölkerung kontinuierlich angestiegen (von 1.494 auf 2.195). Wesentliche Ursache dafür liegt in der Flüchtlingssituation seit dem Jahr 2014 begründet, in deren Verlauf die Stadt Leichlingen asylsuchende Menschen aufgenommen hat.

Bevölkerungsentwicklung. Entsprechend der Landesstatistik von IT.NRW hat sich die Bevölkerung der Stadt Leichlingen im Betrachtungszeitraum von 1987 bis 2017 durchgehend positiv entwickelt und ist von 24.787 auf 28.166 Einwohner angewachsen. Im Vergleich zum Landesdurchschnitt ist der Verlauf dieser Entwicklung geringfügig positiver. Leichlingen entspricht somit dem Typ einer kleineren Mittelstadt.

Die Entwicklung der Bevölkerungsstruktur definiert sich maßgeblich anhand der Saldenentwicklung von natürlicher Bevölkerungsentwicklung und dem Verhältnis von Zu- und Abwanderungen. Anhand der Daten von IT.NRW ist für den Zeitraum der Jahre 2011 bis 2017 erkennbar, dass die Anzahl der Verstorbenen in nahezu jedem Jahr höher war, als die der Neugeborenen, sodass die natürliche Bevölkerungsentwicklung negativ ausfällt, aber nur geringfügig unter dem Durchschnitt des Kreises und des Landes liegt. Dem gegenüber steht eine positive Wanderungsbilanz, da im gleichen Betrachtungszeitraum mehr Zugezogene statt Fortgezogene (über die Gemeindegrenze hinweg) Einfluss auf die demografische Entwicklung genommen haben. Für

Bevölkerungsentwicklung 1987 bis 2017 sowie Prognose für 2030



Eigene Darstellung nach IT.NRW und Wegweiser Demographie, Bertelsmann Stiftung

die Jahre 2011 bis 2013 ist demnach ein deutlicher Anstieg des Wanderungssaldos festzustellen, bevor diese Entwicklung in den folgenden Jahren trotz erkennbarer Wanderungsgewinne wieder leicht rückläufig ist. Der Bevölkerungsgewinn der Stadt Leichlingen ist in den letzten vier Jahren daher vor allem durch wanderungsbedingte Zuzüge gegenüber dem natürlichen Bevölkerungssaldo zu erklären.

Die nachfolgende Abbildung beschreibt den Überschuss der Zu- bzw. der Fortgezogenen über die Gemeindegrenzen hinweg für den Zeitraum 2013 bis 2017, verteilt auf verschiedene Altersgruppen. Für ein umfassenderes Verständnis und zur Vergleichbarkeit mit den entsprechenden Daten des Rheinisch-Bergischen Kreises und des Landes Nordrhein-Westfalen wird der Wert des durchschnittlichen Wanderungssaldos je 1.000 Einwohner dargestellt.

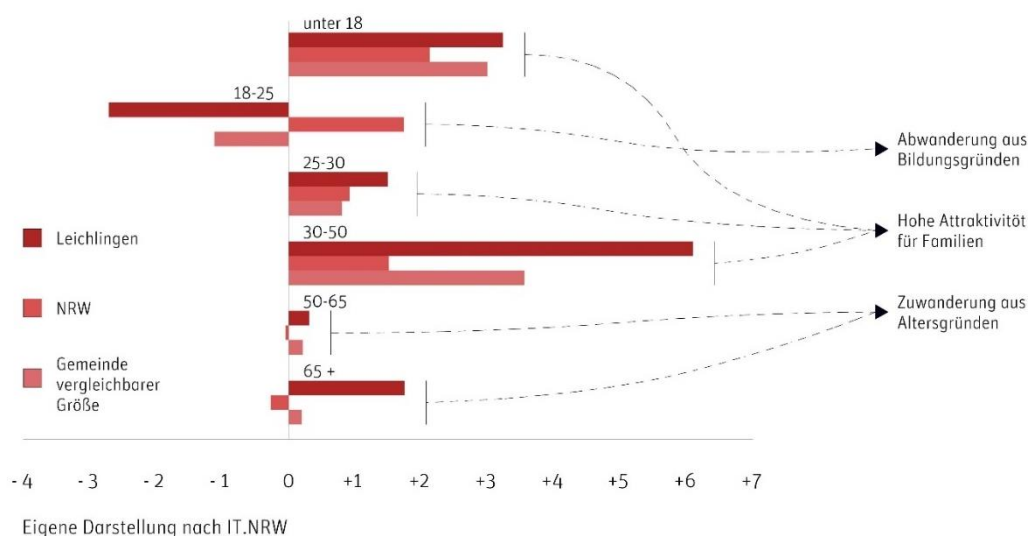
Es lässt sich erkennen, dass für die Stadt Leichlingen in nahezu allen Altersgruppen ein Überschuss besteht. Allein bei der Gruppe der 18- bis 24-Jährigen hat die Stadt wie auch der Kreis an Einwohnern verloren. Dem entgegenstehend hat auf der Ebene des Bundeslandes der Anteil dieser Altersgruppe seinen größten Zuwachs erfahren. Die Verteilung der Anteile auf die Altersklassen kann verschiedene Ursachen haben. Naheliegend scheint aber, entsprechend deutschlandweiter Tendenzen, dass insbesondere Bildungswanderungen jüngerer Einwohner von den kleineren Gemeinden in größere Städte stattfinden. Die starken Anteile der 30- bis 49-Jährigen sowie der unter 18-Jährigen verdeutlichen

weiterhin, dass Leichlingen bei Bewohnern dieses Alters als attraktiver und familienfreundlicher Wohnstandort wahrgenommen wird. Auffällig ist ein im Vergleich zum Kreis und zum Land hoher Überschuss an über 65-Jährigen, was darauf schließen lässt, dass Leichlingen für diese Bevölkerungsgruppe als ruhiger und naturnaher Wohnstandort eine große Bedeutung hat.

Hinsichtlich der prognostizierten Entwicklung der unterschiedlichen Altersgruppen zeigt sich für die zukünftige Bevölkerungsentwicklung, wie sich der demographische Wandel auf die Zusammensetzung der Bevölkerungsstruktur auswirken kann. Insbesondere die Altersgruppen der Bewohner ab 65 Jahre werden bis zum Jahr 2040 um annähernd 10 % zulegen. Mit der zunehmenden Veränderung der Bevölkerungszusammensetzung ergeben sich für die zukünftige Entwicklung der Stadt Leichlingen mit Blick auf die Bedarfe einzelner Altersgruppen neue Herausforderungen.

Arbeitsmarkt. Im Hinblick auf die Struktur des Arbeitsmarkts werden verschiedene Kennwerte herangezogen, um die lokale Situation aufzuzeigen. Darunter fallen insbesondere die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SvB). Unter diese Bezeichnung fallen alle Arbeitnehmer einschließlich Auszubildende und Praktikanten, die krankenversicherungspflichtig, rentenversicherungspflichtig und/oder beitragspflichtig zur Arbeitslosenversicherung sind bzw. für die vom Arbeitsgeber Beitragsanteile zu den gesetzlichen Rentenversicherungen zu

Überschuss der Zu- (+) bzw. Fortgezogenen (-) über die Gemeindegrenzen je 1.000 Einwohner im Durchschnitt der Jahre 2013 - 2017 nach Altersgruppen



entrichten sind. Weiterhin wird unterschieden zwischen „SvB am Arbeitsort“ und „SvB am Wohnort“.

Mit insgesamt 4.588 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Stand 2018) weist Leichlingen im kreisweiten Vergleich einen geringen Wert auf. Lediglich Kürten (3.670) und Odenthal (1.500) verfügen über noch weniger Beschäftigte am Arbeitsort. Diese vergleichsweise geringe Anzahl erklärt, dass ein großer Teil der Bewohner von Leichlingen einer Erwerbstätigkeit außerhalb des Gemeindegebietes nachgeht. Unterstützt wird diese Aussage von der Tatsache, dass die Gemeinde im Gegensatz zu ihren Nachbarkommunen im Kreis, allen voran Burscheid und Wermelskirchen, kein größeren Unternehmen beheimatet. Die Arbeitslosenquote ist in Leichlingen mit knapp 6,02 % (Stand 2018) sowohl niedriger als der Durchschnitt des Kreises (6,93 %) als auch des Landes NRW (8,78 %).

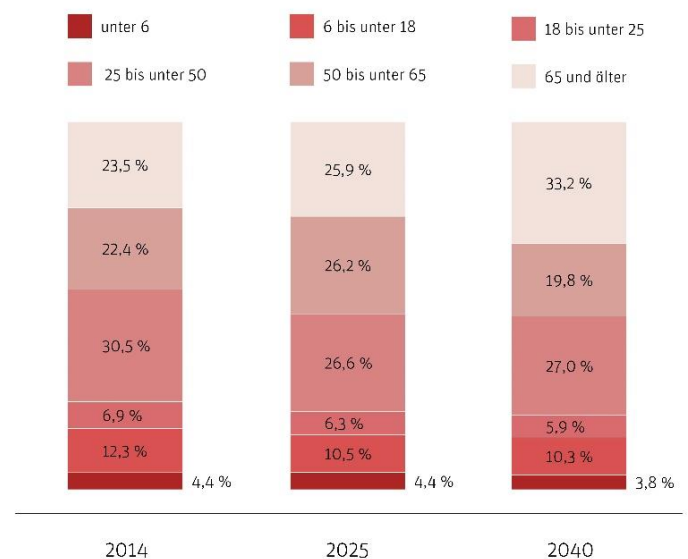
Bei der Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf verschiedene Wirtschaftssektoren, ergeben sich ähnliche Werte wie im Kreis- und Landesdurchschnitt. Mehr als die Hälfte (54,6 %) der Arbeitnehmer arbeitet im Bereich der sonstigen Dienstleistungen. Damit ist der Anteil dieses Wirtschaftssektors in Leichlingen größer als im Kreis (48,2 %) wie auch im landesweiten Vergleich (50,2 %). Dem gegenüber sind im Kreis wie auch im Landesdurchschnitt mehr Menschen in den Sektoren „Produzierendes Gewerbe“ und „Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei“ angestellt. Darüber hinaus fällt auf, dass Leichlingen im Bereich der Land-, Forstwirtschaft und Fischerei mit 1,2 % einen größeren Anteil an Beschäftigten aufweist, als der Kreis mit 0,4 % oder das Land NRW mit 0,5 %. Diese Zahlen bekräftigen das Selbstverständnis der Stadt Leichlingen als „Blütenstadt“ und die vergleichsweise hohe Bedeutung der Anbaubetriebe und Produktion von Obstprodukten.

Pendler. Mit Blick auf die statistisch bedingte Unterscheidung der Arbeitnehmer nach der Beschäftigung am Arbeits- bzw. Wohnort und der zuvor beschriebenen Arbeitsmarktsituation in Leichlingen, ist die Pendlersituation der Gemeinde nicht überraschend. Pendler im Sinne der Beschäftigungsstatistik sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Arbeitsort sich vom Wohnort

unterscheidet. Im Jahr 2017 waren mit 2.838 von insgesamt 4.520 Beschäftigten am Arbeitsort etwas mehr als die Hälfte Einpendler. Umgekehrt sind von den 10.644 Beschäftigten am Wohnort mit 8.964 mehr als dreimal so viele Auspendler vorhanden, so dass die Stadt Leichlingen einen negativen Pendler-saldo aufweist.

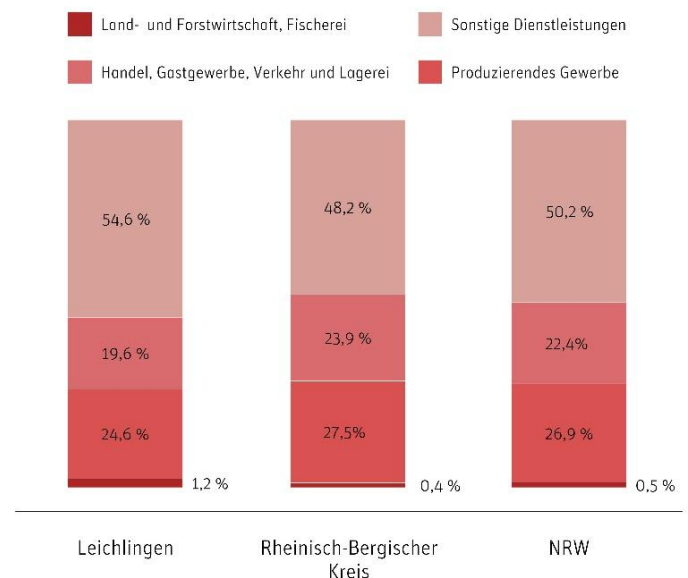
Die entsprechende Abbildung stellt die zehn größten Pendlerströme von und nach Leichlingen in Beziehung zu den umliegenden Städten dar. Die Zahlen der Aus- und Einpendler deuten darauf hin, dass

Prognose der prozentualen Entwicklung der Altersstruktur für die Jahre 2014, 2025 und 2040



Eigene Darstellung nach IT.NRW

Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftszweigen im Jahr 2017



Eigene Darstellung nach IT.NRW

der Großteil der erwerbstätigen Bevölkerung Leichlingens einen Arbeitsplatz außerhalb der Gemeindegrenzen hat. Hervorzuheben sind an dieser Stelle die Großstädte Leverkusen, Düsseldorf, Köln, Solingen und die direkte Nachbargemeinde Langenfeld. Darauffolgend liegen mit etwas geringeren Werten die Gemeinden Burscheid, Monheim am Rhein, Wuppertal, Wermelskirchen und Hilden. Hintergrund für diese Beziehung ist die wachsende Bedeutung urbaner Räume als Agglomerationen für Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Der hohe Überschuss an Auspendlern ist aus stadtökonomischer Sicht für Leichlingen insofern jedoch eine Herausforderung, als das Berufstätige eine arbeitsortnahe Erledigung von Besorgungen des täglichen Bedarfes oder Inanspruchnahme von Dienstleistungen bevorzugen, wodurch die arbeitsortnahe Ökonomie außerhalb Leichlingens gestärkt wird.

Stadt- und Freiraum

Siedlungsstruktur. Bedingt durch die historische Entwicklung der einzelnen stadträumlichen Bereiche und deren Zusammenführung im Rahmen der Gebietsreform im Jahre 1975 ist das Stadtgebiet Leichlingens von verschiedenen großen Siedlungsbereichen geprägt. Der größte unter diesen ist Leichlingen, welches neben der höchsten Einwohnerdichte auch das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Zentrum ist. Geteilt durch die Wupper finden sich dort unter anderem eine Vielzahl an Geschäften, Nahversorgungsmöglichkeiten und Cafés sowie Bildungseinrichtungen, Dienstleistern und die kommunale Verwaltung. Die verbleibende Siedlungsfläche besteht aus dörflich geprägten Ortschaften, unter denen Witzhelden die größte ist.

Witzhelden zeichnet sich durch eine auf den historischen Ortskern ausgerichtete Siedlungsstruktur aus. Die evangelische Kirche bildet bis heute den



räumlichen und sozialen Mittelpunkt des Ortes. Davon abgehend orientieren sich die Siedlungsräume an den strahlenförmig vom Marktplatz abgehenden Straßenzügen mit den Hauptachsen in Ost-West-Richtung entlang der Leichlinger und Hauptstraße sowie in Nord-Süd-Richtung entlang der Solinger und Burscheider Straße. Die dortigen Wohn- und Versorgungsbereiche sind Ergebnis späterer Entwicklungen und stehen dem kleinteiligen Zentrum hinsichtlich ihrer Struktur, Dichte und Maßstab gegenüber.

Abseits der Siedlungsflächen wird Leichlingen von großzügigen Landschaftsräumen geprägt. Als „Blütenstadt“ bezeichnet, ist die Stadt mit rund 45 % an landwirtschaftlich genutzten Flächen als Obstkammer des Bergischen Landes bekannt. Darüber hinaus weist das Stadtgebiet mit rund 70 % einen abwechslungsreichen Grünflächenanteil außerhalb der Siedlungs- und Verkehrsfläche aus, der einen hohen Freizeit- und Erholungswert generiert.

Ortsbild. Die Siedlungsstruktur Witzheldens ist homogen gewachsen. Die evangelische Kirche als Keimzelle des Stadtteils und damit die Grundstruktur des Ortes sind bis heute anhand der Bebauungsstruktur ablesbar. Charakteristisch für den Witzheldener Ortskern sind die geschlossenen Straßenträume rund um das Kirchenumfeld. Die für das Bergische Land typischen traufständigen Fachwerkbauten mit zum Teil in Schiefer verkleideten Fassaden prägen das Erscheinungsbild und verleihen dem Ortskern einen eigenständigen Charakter. Entlang der Straßenachsen wechseln sich Gebäude unterschiedlicher Bauepochen mit ihren typischen Gestaltungsmerkmalen ab und veranschaulichen damit die Entwicklungsgeschichte des Ortes.

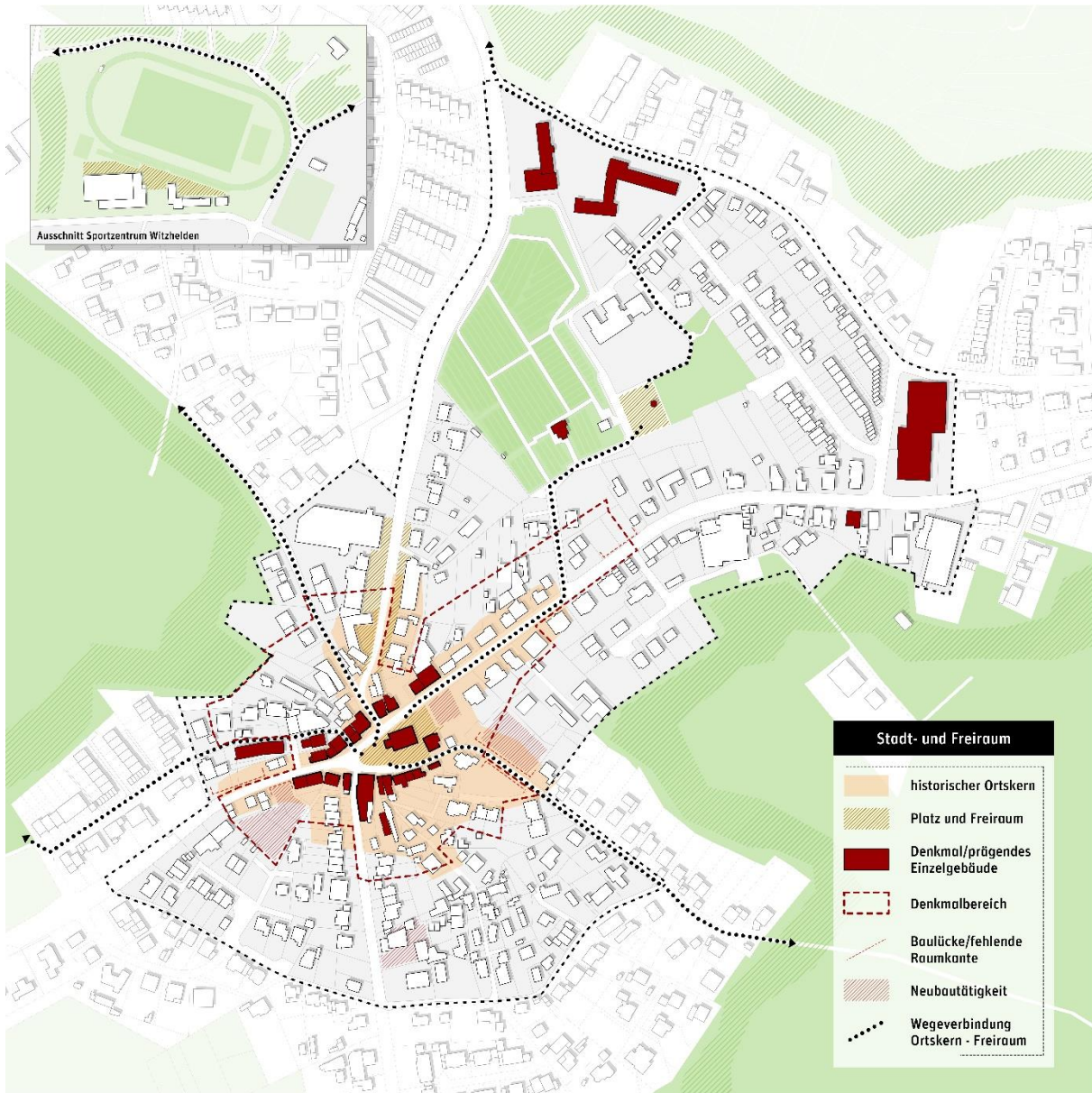


Einige Neubauprojekte werden das Ortsbild Witzheldens in den nächsten Jahren beeinflussen. So soll der Bereich um die evangelische Kirche auf Grundlage eines architektonischen Wettbewerbs aufgewertet werden. Angedacht ist ein Neubau des Gemeindezentrums in Ergänzung mit einer Aufwertung und Gestaltung des öffentlichen Raums. Ein weiteres Projekt im Kirchengrundstück soll im Zuge der Etablierung einer Wohngruppe für junge Menschen mit Behinderung am Parkweg umgesetzt werden. Weiterhin werden auf einer Fläche zwischen Leichlinger Straße und Fritz-Hinrichs-Weg sowie auf dem Grundstück der alten Feuerwache moderne Eigentumswohnungen realisiert, die das aktuelle Wohnangebot erweitern. Zudem entstand Am Weyersbacher Feld in den letzten Jahren ein kleines Wohngebiet, das zur Arrondierung des Siedlungskörpers beiträgt.

In Witzhelden gibt es eine Vielzahl an denkmalgeschützten Gebäuden und Gebäudeteilen sowie eine Denkmalbereichssatzung im zentralen Ortskern gemäß des Denkmalschutzgesetzes. Schwerpunktmäßig befinden sich die Denkmäler rund um die evangelische Kirche mit Verlängerung entlang der Hauptstraße. Markantestes Gebäude innerhalb dieses Ensembles ist die evangelische Kirche aus dem 11. Jahrhundert. Der Sakralbau zeichnet sich durch seinen barocken Saalbau und dem romanischen Turm aus und prägt mit dem angrenzenden Marktplatz das Erscheinungsbild Witzheldens.

Insgesamt weist der Ortskern einen überwiegend intakten Gebäudebestand ohne auffällige Leerstände oder „Bauruinen“ auf. Dennoch finden sich vereinzelt Häuser mit Aufwertungsbedarf bei Fassaden, Vorgärten oder Hofflächen. Mitunter lassen sich zudem Baulücken bzw. Nachverdichtungspotentiale ausmachen, die sich insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen befinden.

Grün- und Freiräume. Witzhelden ist umgeben von Wiesen und Wäldern, die allesamt schnell zu erreichen sind. Unmittelbar im Untersuchungsraum befinden sich dagegen nur kleinere Grün- und Freiflächen, wie die Fläche rund um den Wasserturm, der kommunale Friedhof sowie der Marktplatz. Spielangebote befinden sich lediglich auf dem Schulhof der Gemeinschaftsgrundschule sowie der Grünfläche am Wasserturm. Außerhalb der Nutzungszeiten des Schulhofes verbleibt innerhalb des Untersuchungsraumes damit ausschließlich ein Angebot. Mit dem Sportzentrum besteht nördlich des Ortskerns eine Anlaufstelle für verschiedene sportliche Aktivitäten der ansässigen Vereine.



Exkurs: Die Bedeutung öffentlicher Räume in der Stadtentwicklung

Der öffentliche Raum: Ausgangslage und Herausforderungen

Der öffentliche Raum gilt als Gerüst und Gliederungselement einer jeden Stadt und wird als zentrales Element der europäischen Stadt bewertet. Er bietet die Möglichkeit für Vernetzung, Orientierung, Kommunikation und Austausch und stellt damit einen entscheidenden Faktor bei der Bewertung der Lebensqualität dar. Dabei stellt sich jedoch die Frage, inwieweit er dieser Funktion in Zeiten wandelnder Wertesysteme und Lebensformen noch gerecht werden kann.

Bei der Betrachtung der unterschiedlichen Nutzungsweisen und Aneignungsmöglichkeiten kristallisieren sich fünf zentrale Funktionen öffentlicher Räume heraus. Die fünf Funktionen sind wichtige Elemente bei der Bewertung öffentlicher Räume und bedeutende Entscheidungsmerkmale bei der Entwicklung zukunftsfähiger Konzepte. Diese Funktionen umfassen: a) die identitätsstiftende Funktion als Träger von Erinnerungen und Geschichte b) die soziale Funktion durch verschiedenste Sozialisations- und Aneignungsprozesse im öffentlichen Raum c) die ökologische Funktion d) die ökonomische Funktion als weicher und harter Standortfaktor, Ansiedlungsgrund für Unternehmen oder auch Marketingaspekt sowie e) die politische Funktion aufgrund der politischen Nutzung dieser Räume.¹

Funktionen öffentlicher Räume

Bezüglich dieser fünf Leitfunktionen bestehen spezifische Herausforderungen, welche gegenwärtig diskutiert werden. So wird beispielsweise die Digitalisierung seit vielen Jahren erörtert, denn Kritiker nehmen seit Ende der 1990er Jahre die zunehmenden digitalen Technologien als Bedrohung des öffentlichen Raumes mit seiner identitätsstiftenden Funktion wahr und sehen die öffentlichen Räume, durch die Verlagerung ursprünglich im öffentlichen Raum stattfindender Nutzungen in private Räume, in Gefahr.²

Auch der anhaltende demographische Wandel als elementare Veränderung der Zusammensetzung der Gesellschaft hat großen Einfluss auf die Wertigkeit öffentlicher Räume. Um der sozialen Bedeutung dieser gerecht werden zu können, müssen diese gegenwärtige Herausforderungen der Gesellschaft gemeistert werden, um öffentliche Räume für alle Nutzergruppen bereitstellen zu können.³

Die Bedeutung der ökologischen Funktion öffentlicher Räume wächst aufgrund der durch den Klimawandel veränderten Entwicklungen. Der anhaltende Temperaturanstieg, lange Hitzewellen und damit in Verbindung stehende Trockenperioden sowie Extremwetterereignisse sind nur einige Beispiele für die Auswirkungen des Klimawandels. Bei der Betrachtung bisheriger Auswirkungen wird deutlich, dass insbesondere (Innen-) Städte von den Folgen des Klimawandels betroffen sind. Die physische Form der Städte und die Gestaltung der öffentlichen Räume sind somit eng mit der Intensität der Auswirkungen verwoben.⁴

Die ökonomische Funktion öffentlicher Räume steht gegenwärtig vor der Herausforderung unterschiedlich ausgeprägter Privatisierungs- und Festivalisierungstendenzen. Kritiker sehen in Privatisierungsprozessen den Verlust öffentlicher Flächen, die Geltung von Privatrecht vor öffentlichem Recht, die zunehmende Videoüberwachung sowie die Reglementierung von Nutzungsmöglichkeiten. Auch die Privatisierungstendenzen durch die Vergabe von Sondernutzungsrechten für Außengastronomie oder Warenausleger werden in zunehmendem Maße kritisch bewertet.⁵

¹ vgl. rha 2009: 15 f.

² vgl. Berding 2016: 20

³ vgl. Mäding 2010: 105

⁴ vgl. Drlik u. Licka 2010: 45 f.

⁵ vgl. Hammer 2016: 62

Neben den beschriebenen direkten ökonomischen Herausforderungen der Städte wird die Bedeutung öffentlicher Räume verstärkt als weicher Standortfaktor wahrgenommen. Aufgrund erheblicher Funktionsverluste in Innenstädten und Ortskernen wird versucht, durch die Etablierung einer steigenden Eventkultur den Innenstädten und Ortskernen durch eine angepasste Gestaltung der öffentlichen Räume eine ergänzende Nutzung zu verleihen und neue Anwohner und Besucher anzuziehen.⁶

Hinsichtlich der politischen Funktion öffentlicher Räume verdeutlichen gegenwärtige Entwicklungen, wie wichtig der öffentliche Raum als Ort der Meinungsäußerung ist und die politische Funktion an Bedeutung gewinnt. Die Zahl der Demonstrationen hat in den vergangenen Jahren rapide zugenommen. Alleine im Jahr 2017 fanden in Berlin rund 5.000 Demonstrationen statt, was eine durchschnittliche Zahl von 13 Demonstrationen pro Tag ergibt.

Zukunftsaufgaben bei der Gestaltung öffentlicher Räume

Bei der Betrachtung öffentlicher Räume speziell in Innenstädten werden weitere Funktionen deutlich, da sie dort eine wichtige Stellung einnehmen. Aufgrund besonderer räumlicher Merkmale und Funktionen von Innenstädten, wie der großen Bevölkerungs- und Bebauungsdichte oder der bereits historisch vorherrschenden Versorgungsfunktion, übernimmt der öffentliche Raum in diesen Stadtbereichen wichtige Aufgaben, welche in keinem anderen Teil der Stadt in dieser Dimension auftreten. Funktionsverluste durch wegbrechende Handelsstrukturen, die Zunahme von Leerständen oder auch die stabile Autofixierung machen eine Neupositionierung der Innenstädte und Ortskerne mit ihren öffentlichen Räumen notwendig. Es müssen neue Anreize und Standortqualitäten geschaffen werden, um sich dauerhaft zu positionieren. Hierbei kann der öffentliche Raum einen wesentlichen Erfolgsfaktor bilden, um neue Wege zu gehen und alte Anschauungen zu überdenken. Die Bewusstmachung der engen Zusammenhänge zwischen der Stadtentwicklung und der Gestaltung öffentlicher Räume stellt eine Chance dar, welche es zu nutzen gilt.⁷

⁶ vgl. Holm 2016: 4

⁷ vgl. Stepper 2015: 28 f. und 157 f.

Nutzungsstruktur

Wohnen und Wohnumfeld. Der Ort Witzhelden stellt einen wichtigen Wohnstandort dar. Nahezu die Gesamtheit der Gebäude wird in den Obergeschossen zum Wohnen genutzt, der Großteil sogar über alle Geschosse hinweg. Die historisch übliche Mischnutzung aus Wohnen und Betrieb in einem Gebäude bzw. auf einem Grundstück findet sich nur noch vereinzelt wieder. Im direkten Ortskern, rund um die ev. Kirche, gibt es aufgrund der historisch bedingten Parzellenstruktur überwiegend kleine Grundstücke. Entlang der Leichlinger Straße, Solinger Straße und Hauptstraße sind die Grundstücke hingegen großzügiger geschnitten.

Die Stadt weist eine hohe Attraktivität im Hinblick auf die Wahl des Wohnstandortes auf. Diese Entwicklung zeigt sich auch im Wohnungsmarktpprofil der Stadt Leichlingen. So betrug der Gesamtwohnungsbestand laut Kreisportrait für Leichlingen im Jahr 2018 13.487 Wohnungen, verteilt auf 7.489 Wohngebäude. Mit 73 % bilden die Wohngebäude mit einer Wohnung (Einfamilienhäuser) mit Abstand den größten Anteil, während Wohngebäude mit zwei Wohnungen (Zweifamilienhäuser) 14 % und Wohngebäude mit drei oder mehr Wohnungen (Mehrfamilienhäuser) 13 % ausmachen.

Mit Blick auf die Entwicklungen von Miet- und Kaufpreisen zeigt sich die Nähe des Leichlinger Wohnungsmarktes zu den Großstädten Leverkusen, Köln und Düsseldorf. Zwar entsprechen die Werte nicht den dortigen marktüblichen Preisen, trotzdem üben die Entwicklungen der Immobilienmärkte entlang der Rheinschiene aus den letzten Jahren ihren Einfluss auch auf die Wohnungsmarktsituation in Leichlingen aus. Der mittlere Quadratmeterpreis für baureifes Land ist zwischen 2008 und 2017 um 5,7

% auf 280 Euro gestiegen. Auch die durchschnittliche Nettokaltmiete ist seit 2008 kontinuierlich angestiegen und lag im Jahr 2017 bei 6,92 Euro pro m². Sowohl bezüglich des Wohnungsbestandes als auch der Miet- und Kaufpreise sind ähnliche Werte bzw. Anteile für den Ortsteil Witzhelden zu erwarten.

Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie. Bis ins 19. Jahrhundert war die Gemeinde Witzhelden besonders durch die Forst- und Landwirtschaft geprägt. Im späteren Verlauf wurden das Weben und insbesondere der Handel mit Butter sehr bedeutsam für Witzhelden. Immer mehr Betriebe in Witzhelden und Umgebung konzentrierten sich auf die Butterproduktion und den Butterhandel. Der harte Konkurrenzkampf führte jedoch im Laufe der Zeit zu immer mehr Geschäftsschließungen.

Heute erfüllt Witzhelden die Funktion eines Grundzentrums und übernimmt damit im Wesentlichen Versorgungsfunktionen für die ortseigene Bevölkerung im östlichen Stadtgebiet. Laut kommunalem Einzelhandelskonzept der Stadt Leichlingen wird das Einzelhandelszentrum von Witzhelden als Nebenzentrum neben dem Hauptzentrum in der Leichlinger Innenstadt bewertet. Witzhelden bietet ein räumlich begrenztes Versorgungsangebot und gilt als schutzwürdiger zentraler Versorgungsbereich im Sinne des Baugesetzbuches. Laut Konzept liegt die Zielsetzung des Nebenzentrums Witzheldens in der Grundversorgung der Bevölkerung mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten. Zentren- sowie nicht zentrenrelevante Sortimente sollen lediglich als Ergänzung ermöglicht werden.



Der größte Anteil an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten konzentriert sich in Witzhelden entlang der Hauptstraße sowie Solinger Straße. Die Betriebe sind vorwiegend durch ihre ortstypische, inhabergeführte Struktur geprägt. Neben dem Supermarkt Edeka wird das Angebot durch verschiedene Gastronomie, Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe, wie Friseure, Banken, Boutiquen, Ärzte oder Apotheken ergänzt. Eine Auswahl an Cafés und Restaurants ist vor allem im Bereich des Marktplatzes angesiedelt und belebt den zentralen Bereich Witzheldens durch Außengastronomie.

Freizeit, Kultur und Tourismus. Das Bergische Land stellt insgesamt eine beliebte Tourismusregion sowohl für Naherholungssuchende als auch für Kurzurlauber dar. Seit 2015 wird diese Region von dem Rheinisch-Bergischen und dem Oberbergischen Kreis als Naturarena Bergisches Land GmbH vermarktet. Die wichtigsten touristischen Anziehungspunkte sind Rad- und Wanderrouen. Wanderwege, wie der Witzheldener Obstweg, sowie diverse (über-) regionale Radwege passieren das Witzheldener Ortsgebiet. Innerhalb des Betrachtungsraums befinden sich das Gasthaus „Zum Baron“ sowie einige wenige Ferienwohnungen. Weitere Unterkünfte sind vor allem im 9 km entfernten Leichlingen angesiedelt.

Das kulturelle und soziale Leben des Ortes ist geprägt durch eine Vielzahl an Vereinen und die damit verbundene ehrenamtliche Tätigkeit vieler Vereinsmitglieder. So haben beispielsweise der „Turnverein Witzhelden 1884 e.V.“, der „Verkehrs- und Verschönerungsverein VVV“ und der 1999 gegründete „Förderverein Alter Wasserturm Witzhelden e.V.“ mit ihrer Arbeit Einfluss auf das kulturelle Leben und stärken mit ihren Aktivitäten die Gemeinschaft vor Ort. Mit dem jährlich im Oktober stattfindenden Erntedankfest besteht ein besonderes gesellschaftliches Ereignis, welches auf eine lange Geschichte zurückblicken lässt.

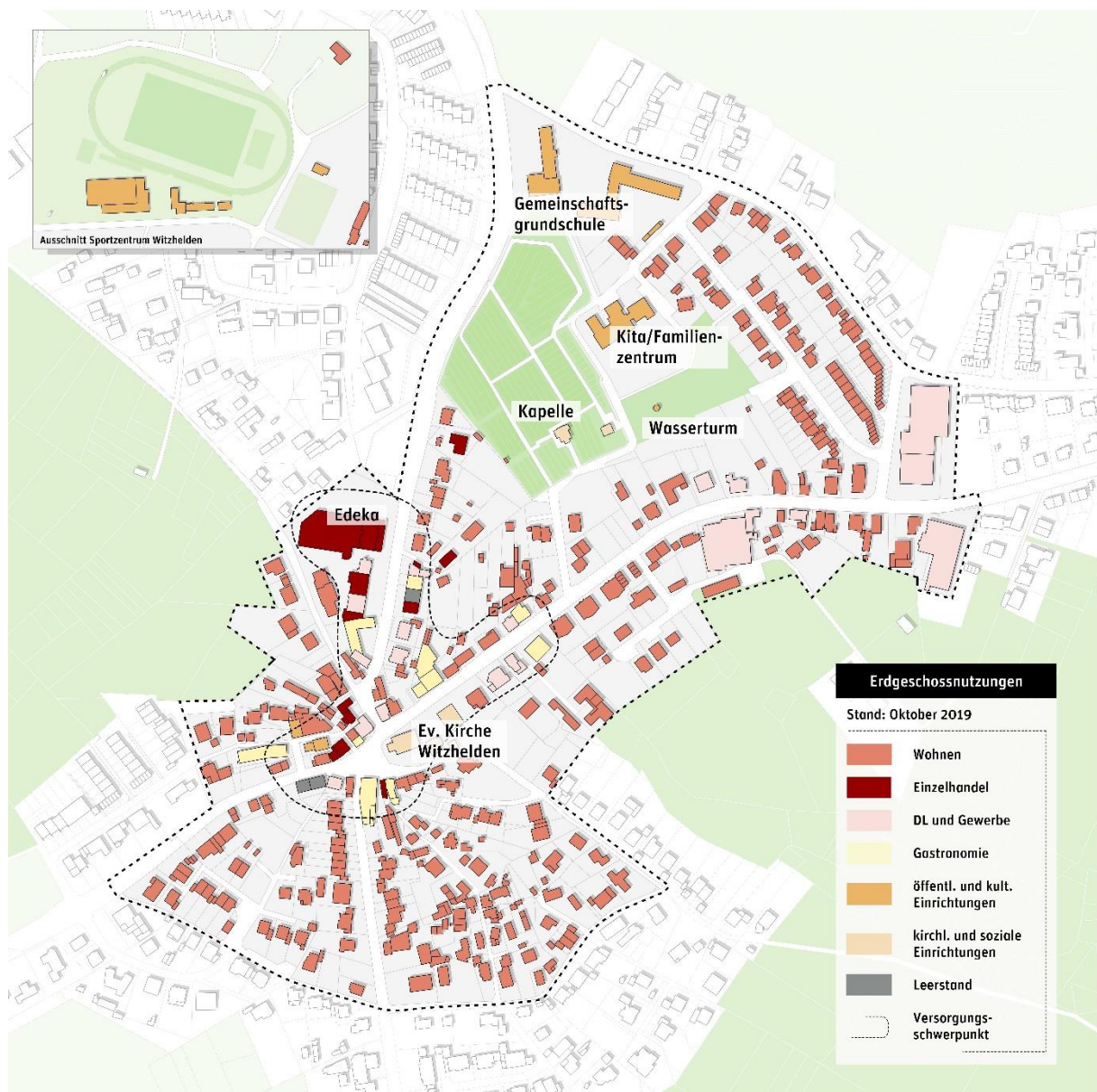
Anteil Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen in Prozent im kreisweiten Vergleich für das Jahr 2018



Eigene Darstellung nach Kreisportrait Rheinisch-Bergischer Kreis auf Grundlage von IT.NRW

Soziale Infrastruktur. Das Angebot an sozialen Einrichtungen in Witzhelden ist für einen Ort dieser GröÙer als gut zu bezeichnen. So verfügt Witzhelden über eine Grundschule sowie eine Kindertagesstätte, die am nordöstlichen Gebietsrand des Untersuchungsgebietes gelegen sind. Des Weiteren gibt es die evangelische Kirchengemeinde im Ortszentrum und das Katholische Pfarramt St. Heinrich am südwestlichen Ortsausgang, die verschiedene Angebote für alle Altersgruppen anbieten. Das Sportzentrum

stellt einen wichtigen Treffpunkt, insbesondere für Jugendliche dar. Dieser liegt nördlich des Untersuchungsgebietes und ist fußläufig vom Witzheldener Zentrum aus erreichbar. Dadurch übernimmt er eine wichtige soziale Funktion.



Exkurs: Aktualität und Herausforderungen des innerörtlichen Wohnens

Wohnen und gesellschaftlicher Wandel

In den vergangenen Jahren hat die Bedeutung der Innenstädte und Ortskerne als Wohnstandort wieder zugenommen. Dies liegt auch daran, dass selten zuvor ein so großer Bedarf bestand, unterschiedlichste Wohnansprüche miteinander zu verbinden. Mit ihrer baulichen Dichte und Angebotsvielfalt, der vielfältigen Bausubstanz und der guten Infrastruktur stellen innerörtliche Wohngebiete und Quartiere in dieser Hinsicht ein großes Potenzial dar.

In Zukunft ist davon auszugehen, dass in Folge des gesellschaftlichen Wandels und einer Ausdifferenzierung und Pluralisierung von Lebensstilen die Bedeutung des Wohnorts als Identifikationsort für den eigenen Lebensentwurf weiter zunehmen wird. Gleichzeitig findet aufgrund des stetigen Wandels zur Wissens- und Informationsgesellschaft und den damit verbundenen Technologien ein Wandel der Wohn- und Arbeitswelt statt. Die Lebensmodelle in ländlichen und großstädtischen Räumen gleichen sich zunehmend an, Arbeitsverhältnisse werden flexibler und die Bedeutung des Themas „Home Office“ und selbständiger Arbeit nimmt zu. Wichtige Themen werden das Ineinandergreifen von Privat- und Geschäftsleben aber auch die Kinder- und Altenbetreuung am Wohn- und Arbeitsort sein. Trotz der Digitalisierung sind insbesondere junge Nutzergruppen auf die räumliche Nähe zu Bildungs- und Arbeitsplatzangeboten angewiesen. Ältere und mobilitätseingeschränkte Nutzergruppen benötigen hingegen vor allem gut erreichbare Versorgungsangebote. Zusätzlich wächst bei beiden Gruppen der Wunsch nach vielfältigen Freizeit- und Erholungsmöglichkeiten.⁸

Wenngleich viele dieser Entwicklungen auf Großstädte und Klein- und Mittelstädte gleichermaßen zutreffen, so gibt es auch Unterschiede. Prosperierende Großstädte sind insbesondere mit einer Anspannung auf dem Wohnungsmarkt und Verdrängungsprozessen konfrontiert. Klein- und Mittelstädte müssen sich dagegen vielerorts mit der Problematik von Bevölkerungs- und Funktionsverlusten auseinandersetzen. Entsprechend dieser Entwicklung wird es von zunehmender Bedeutung sein, diesen Herausforderungen individuell zu begegnen. Die öffentliche Hand als steuernder und korrigierender Akteur auf dem Wohnungsmarkt wird daher zukünftig wieder stärker gefragt sein. In Großstädten ist hiermit vor allem der auf verschiedenen Ebenen stattfindende Eingriff in den Wohnungsmarkt gemeint. Die Erweiterung des Wohnangebotes, sowie der Neubau von Wohnungen im mittleren und niedrigen Preissegment können als Beispiel genannt werden. In Klein- und Mittelstädten besteht die Herausforderung hingegen in der Verknüpfung der Vorteile von Stadt und Land. Hier sind insbesondere die gleichzeitige Etablierung eines hohen Freizeit- und Erholungswertes sowie urbaner und dienstleistungsorientierter Qualitäten gefragt.⁹

Angebotsvielfalt im Wohnungsmarkt

Die genannten Entwicklungen zeigen, dass entsprechend der gesellschaftlichen Veränderungen und den Herausforderungen in Kommunen neue Herangehensweisen und Handlungsansätze gefragt sind. Um der vielschichtigen Vermischung von Wohnen, Arbeiten, Kultur und Versorgung Rechnung zu tragen, muss sich diese Entwicklung auch in der Angebotsvielfalt darstellen. So zeigt sich zum Beispiel vielfach der gleichzeitige Wunsch nach individualisierten Einpersonen-, oder Einfamilienhaushalten mit verhältnismäßig großer Wohnfläche und nach selbst gewählten gemeinschaftlichen bzw. nachbarschaftlichen Aktivitäten auf Gebäude- oder Quartiersebene. In den vergangenen Jahren haben sich aus diesem Grund zahlreiche gemeinschaftliche Wohnprojekte gebildet. Zentrale Themen dieser Vorhaben sind bürgerschaftliches Engagement und der Gemeinschaftsgedanke. Viele Projekte besitzen gemeinschaftlich nutzbare Grünflächen oder Veranstaltungsräume, auch der Gedanke der nachbarschaftlichen Hilfe und des generationenübergreifenden Zusammenlebens sind wichtig. In vielen Fällen werden gemeinschaftliche Wohnprojekte in Baugruppen realisiert, bei denen die späteren Bewohner von Beginn an großen Einfluss auf die konkreten Planungen beim Neu- oder Umbau ihrer Wohnungen haben.⁸

⁸ vgl. HEAG 2012: 18ff.

⁹ vgl. Wüstenrot Stiftung 2017: 3-5; Beetz 2005: 235ff.

Nachhaltigkeit und Ökologie

Die Themenfelder Nachhaltigkeit und Ökologie werden auch in den kommenden Jahrzehnten von großer Bedeutung für Architektur, die Immobilienwirtschaft sowie den Städtebau sein. Kurze Wege und eine effiziente Infrastruktur sind daher unverzichtbare Bestandteile um die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen zu fördern. Dies hat sowohl Einfluss auf die Wohnqualität als auch auf die Qualität des Wohnumfeldes. Durch eine verdichtete Infrastruktur wird eine Zersiedlung reduziert, der Verkehr verringert, die Nutzung vorhandener Infrastruktur intensiviert und das soziale Gefüge in Stadt und Quartier gestärkt.¹⁰

Im Hinblick auf den Klimaschutz ist vor allem das Potenzial der Energieeinsparung, beziehungsweise die Effizienzsteigerung auf Gebäudeebene eines der zentralen Themen. Im Vordergrund steht dabei die Erschließung von Potenzialen im Altbaubestand. Hierzu gehören die Effizienz der Wärmedämmung, die Nutzung der elektrischen Betriebsmittel, Anlagen zur Nutzung alternativer Energieträger oder auch effizienter Heizungssysteme. Auch im Neubau wird dieses Anliegen immer wichtiger. Mit der Errichtung von „Passivhäusern“ können Gebäude losgelöst von der Versorgung durch externe Energiequellen unterhalten werden. Schon ab Ende 2020 sind dabei laut EU-Richtlinie alle Neubauten mindestens als „Fast-Nullenergiegebäude“ umzusetzen. Nicht zuletzt spielt Energieeffizienz auch auf Stadtteil- und Quartiersebene eine Rolle. Städtebauliche Kompaktheit, passive und aktive Solarnutzung oder auch die Nutzung von intelligenten Blockheizkraftwerken sind hier wichtige Schlagworte.¹¹

¹⁰ vgl. Bott et al. 2013: 168ff.

¹¹ vgl. HEAG 2012: 14-16

Exkurs: Aktuelle Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität

Ausgangslage – das Auto als dominierendes Verkehrsmittel

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts hat das Automobil den Verkehr in den Städten geprägt. In der Nachkriegszeit und den folgenden Jahrzehnten ist die Stadtentwicklung und Verkehrsinfrastruktur in Deutschland und vielen anderen Ländern überwiegend auf die Anforderungen des fahrenden und ruhenden Autoverkehrs ausgelegt worden. Durch die allgegenwärtige Klimaschutz-Debatte ist die Forderung nach einer Verkehrswende hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln in den Fokus gerückt. Der motorisierte Verkehr ist etwa für ein Sechstel aller CO²-Emissionen in Deutschland verantwortlich¹² und daher eine wichtige Stellschraube bei der Reduzierung von Treibhausgasen. Darüber hinaus werden auch Aspekte, wie der Platzverbrauch oder die direkte Luftbelastung diskutiert. Trotz aller Diskussionen ist der PKW in Deutschland weiterhin unangefochten das wichtigste Verkehrsmittel. Seit 2002 liegt der Anteil dieses Verkehrsträgers an allen zurückgelegten Wegen konstant bei rund 50 Prozent.¹³ Zukünftig ist daher mehr denn je auszuloten, wie ein angemessenes Verhältnis zwischen den Bedürfnissen des Straßenverkehrs und den in Städten lebenden Menschen aussehen kann.

Trendwende in der Mobilität durch umweltfreundlichere Verkehrsträger

Entsprechend der genannten Rahmenbedingungen gewinnen alternative Verkehrsträger an Bedeutung. Eine zentrale Funktion hat hierbei der öffentliche Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn, U- oder S-Bahn. Viele Kommunen verfügen für diese Verkehrsträger bereits über ein gut ausgebautes Netz, das jedoch besser ausgenutzt und optimiert werden kann. Hierbei können ein intelligentes Verkehrsmanagement und die Nutzung neuer Technologien zur Effizienzsteigerung beitragen. Ein weiterer Ansatzpunkt ist eine verbesserte Preispolitik, die beispielsweise Autofahrer dazu bewegen kann, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen¹⁴. Eine wichtige Rolle spielt auch die verbesserte Erreichbarkeit von übergeordneten Mobilitätsstandorten auf der so genannten „letzten Meile“ und die damit einhergehende Flexibilisierung des ÖPNV. Klassischerweise ist hier das eigene Fahrrad, E-Bike oder auch ein Fahrrad-Verleihsystem zu nennen. Auch die seit Mitte 2019 in Deutschland zugelassenen Elektro-Roller dienen oft zur Überbrückung kurzer Distanzen. Hier bleibt jedoch abzuwarten, ob diese den Verkehr tatsächlich nachhaltig reduzieren können, oder eher ein zusätzliches Hindernis im Stadtverkehr darstellen. Weitere Möglichkeiten zur Erweiterung des ÖPNV stellen individuelle Fahrdienstleister dar, die mit (autonomen) Mini-Bussen individuelle Routen abfahren oder als Sammeltaxis fungieren. Insbesondere für Klein- und Mittelstädte sowie den Überlandverkehr könnten individuell fahrende Busse eine sinnvolle Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Personenverkehrs darstellen.¹⁵

Neben der Nutzung dieser neuen Mobilitätskonzepte im ÖPNV wird insbesondere der Ausbau der Fahrradinfrastruktur als gute Möglichkeit gesehen, bestehende Verkehrsprobleme zu lösen. Das Zurücklegen von Wegen mit dem Fahrrad gilt als umweltfreundliche, gesunde und schnelle Möglichkeit innerstädtische Ziele zu erreichen. Durch die Etablierung von E-Bikes und Pedelecs hat sich der Aktionsradius des Radverkehrs deutlich erhöht. Das Rad ist somit im Pendlerverkehr zwischen Städten und Umland auch auf längeren Strecken zu einer echten Alternative zum PKW geworden.¹³ Wichtig für die Steigerung des Radverkehrs ist ein attraktives Netz durchgehender Radwege mit ausreichend breiten Radfahrspuren (unter Umständen auch auf Kosten des Platzes für PKW). Dies umfasst neben dem normalen straßenbegleitenden Netz auch übergeordnete Verbindungen mit möglichst wenigen Kreuzungen (Fahrradautobahnen oder Radschnellwege) sowie grüne Routen entlang von Parks oder Grünanlagen. Darüber hinaus ist auch die Einrichtung einer adäquaten Radverkehrsinfrastruktur ein zentrales Thema. Als Beispiele können ausreichende und überdachte Fahrrad-Abstellplätze, Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, Servicestationen oder Winterdienste genannt werden¹⁶.

¹² vgl. Umweltbundesamt 2019

¹³ vgl. BMVI 2019: 3 ff.

¹⁴ vgl. Roland Berger 2019: 4

¹⁵ vgl. HEAG 2012: 28ff.

¹⁶ vgl. Gehl 2016: 25 und 211ff.

Ergänzende ist auch die Infrastruktur für Fußgänger von Relevanz für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung. Aktuell wird hier die partielle Umwandlung von PKW-Stellplätzen in Aufenthaltsflächen sowie allgemein die Neuentdeckung des Straßenraums als Ort der Begegnung, der neben der verkehrlichen auch eine soziale und kulturelle Funktion hat, diskutiert. Sind öffentliche Räume attraktiv gestaltet und ausreichend breite Gehwege und Straßenquerungen vorhanden, werden Menschen animiert, Wege zu Fuß anstatt mit dem Auto zurückzulegen. Durch die zusätzliche Belebung tragen sie so zu einem verbesserten Sicherheitsgefühl im Straßenraum bei.¹⁷

Neue Perspektiven für den PKW-Verkehr

Auch wenn die angesprochenen Möglichkeiten vielfältige Alternativen zum Autoverkehr darstellen, wird auf den PKW auf absehbare Zeit nicht verzichtet werden können. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen ein flächendeckender ÖPNV aufgrund der geringeren Auslastung zu teuer ist, bleibt das Auto auch in Zukunft voraussichtlich das wichtigste Verkehrsmittel¹³. Umso wichtiger wird es in Zukunft sein, die Vorteile des MIV zu nutzen und gleichzeitig die entstehenden Nachteile zu reduzieren. Ein Baustein ist hier der Ausbau der Infrastruktur für PKW mit nachhaltigen Antriebstechnologien. Auf diese Weise kann nicht nur der Ausstoß an Treibhausgasen, sondern auch der Lärm und die Schadstoffbelastung für den Menschen reduziert werden. Die Schaffung eines ausreichenden Angebots an Ladestationen oder Wasserstoff- und Erdgastankstellen bildet eine zentrale Grundlage für den Mobilitätswandel. Ein wesentliches Problem der PKW-Nutzung ist darüber hinaus die geringere Auslastung des Verkehrsmittels. Viele Menschen nutzen ihren PKW nur wenige Minuten am Tag. Durch den Ausbau an Car-Sharing-Angeboten kann die Anzahl der zumeist ungenutzten Autos deutlich reduziert werden¹³. Auch beim MIV sind die Infrastruktur und das Verkehrsmanagement Bereiche, in denen viel Potential für die Zukunft steckt. So kann beispielsweise durch den weiteren Ausbau von Park+Ride-Systemen, insbesondere im ländlichen Raum, die Erreichbarkeit des Schienenverkehrs sichergestellt werden. Dies hat vor allem für Berufspendler eine große Bedeutung.¹⁵ Nicht zuletzt wird auch das Thema des autonomen Fahrens die Mobilität mittel- bis langfristig verändern. Schon heute sind PKW in der Lage, auf bestimmten Strecken teilautomatisiert im Straßenverkehr zu fahren. In Zukunft ist es denkbar, dass Fahrzeuge die Insassen selbständig an ihrem Wunschort abholen und absetzen. Auch die Sicherheit im Straßenverkehr kann – bei entsprechender Technik – zunehmen, da menschliches Versagen als Gefahrenquelle im Straßenverkehr wegfällt.¹³

Mobilität in der Quartiersentwicklung

Die Mobilität spielt auch bei der Entwicklung von zukunftsfähigen Wohnquartier eine entscheidende Rolle. Bei vielen neuen Wohngebieten mit mittlerer oder hoher Dichte wird inzwischen bewusst auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gesetzt. Es wird oftmals von einem reduzierten Stellplatzschlüssel ausgegangen und auf Parkmöglichkeiten für jedes Grundstück verzichtet. Die Autos werden stattdessen in Sammelstallanlagen am Rand der Quartiere untergebracht. Die Lebensqualität der Bewohner kann auf diese Weise durch den Entfall von Lärm, Luftbelastung und Sicherheitsrisiken deutlich gesteigert werden. Voraussetzung für autoarme Konzepte ist eine gute Versorgungsinfrastruktur vor Ort sowie eine gute Erreichbarkeit über den ÖPNV. An zentral gelegenen Mobilitätsstationen kann der Zugang zu verschiedensten Verkehrsträgern gebündelt werden.

Von der auto- zur mobilitätsgerechten Stadt

Insgesamt kann sowohl in der gesellschaftlichen Debatte als auch in den Planungen von Staat und Kommunen ein Umdenken weg von einer rein autogerechten Verkehrsplanung festgestellt werden. Die Trendwende im Verkehr kann letztlich auch als ein Ende des klassischen Modal-Split bezeichnet werden, bei dem eine Strecke zumeist nur mit einem Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Verkehrsteilnehmer werden in Zukunft vielmehr situativ ihr Verkehrsmittel wählen und je nach Situation verschiedene Verkehrsmittel wählen und miteinander kombinieren. Die Grenzen in der Verkehrsmittelwahl werden somit fließender.

¹⁷ vgl. Gehl 2016: 190

Mobilität und Verkehr

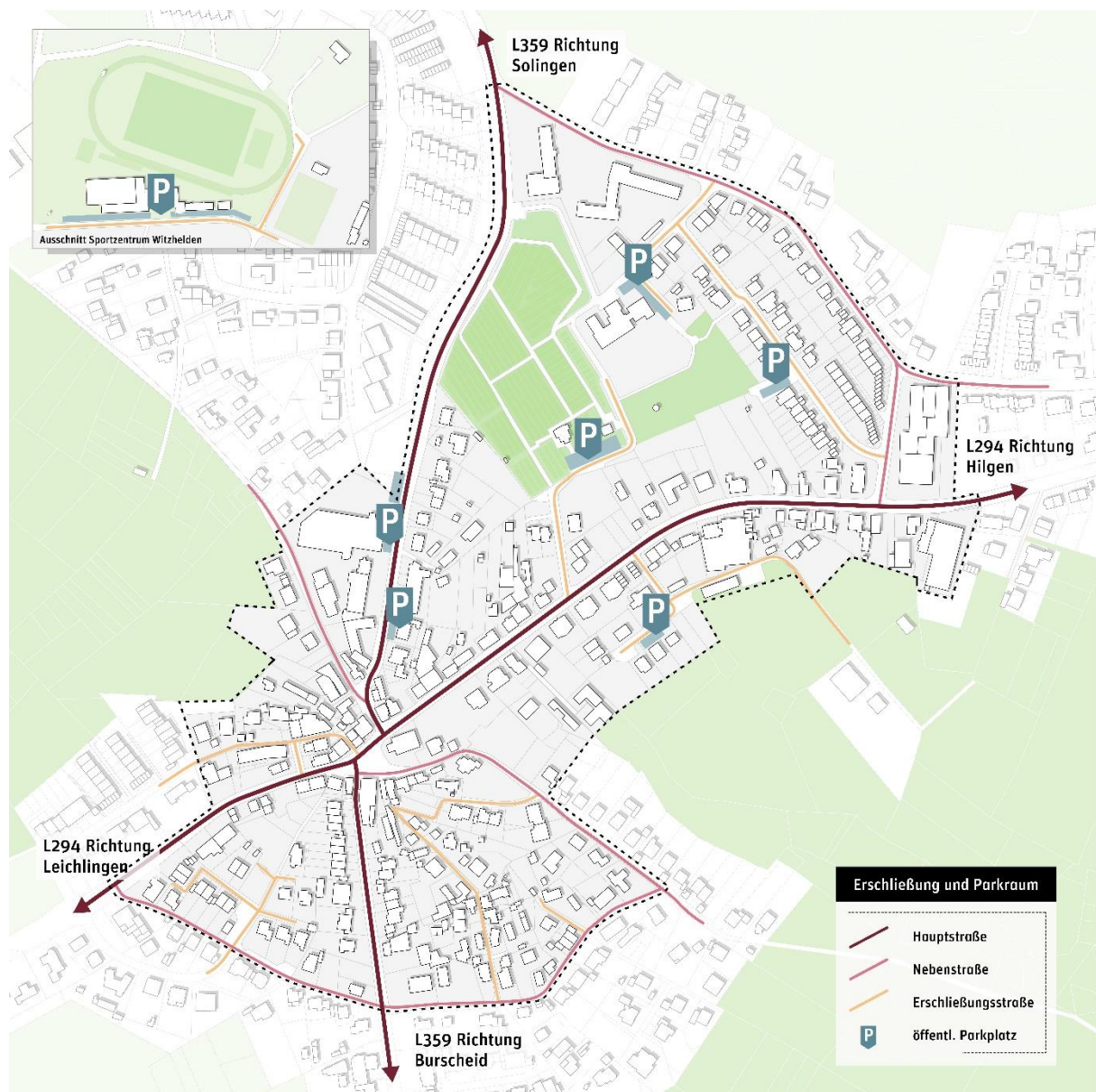
Motorisierter Individualverkehr und Straßennetz.

Die wichtigsten Erschließungsstraßen in Witzhelden bilden die Landesstraße L294 in Ost-West-Richtung sowie die L359 in Nord-Süd-Richtung, womit der Ort gut an das überörtliche Verkehrsnetz angeschlossen ist. Über diese Verkehrsachsen sind sowohl die Nachbargemeinden als auch die Autobahnan-schlussstellen erreichbar. Nächstgelegene Auto-bahnananschlussstelle ist die südlich gelegene A1, die von Heiligenhafen an der Ostsee über Lübeck, Ham-burg, Bremen, Dortmund, Köln und Trier nach Saar-brücken führt.

Die weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet die-nen der örtlichen Erschließung. Die Höchstge-schwindigkeit liegt bei den Hauptverkehrsstraßen

bei 50 km/h, die örtlichen Erschließungsstraßen sind zum Großteil mit einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h versehen.

Die stärker frequentierten Straßenräume sind vor-wiegend im Trennprinzip mit asphaltierten Fahrbah-nen sowie die örtlichen Erschließungsstraßen als, meist gepflasterte, Mischverkehrsflächen ausgewie-sen. Der denkmalgeschützte, historische Bereich um die evangelische Kirche hebt sich als gepflasterte Straßen deutlich von den umliegenden asphaltier-ten Straßen im Ort ab. Der Zustand der Straßen und Wege, mit Ausnahme des Bereichs rund um die evangelische Kirche, sind differenziert zu bewerten. Auch die Straßenraumgestaltung und Barrierefrei-heit weist in Teilen Aufwertungsbedarf auf.

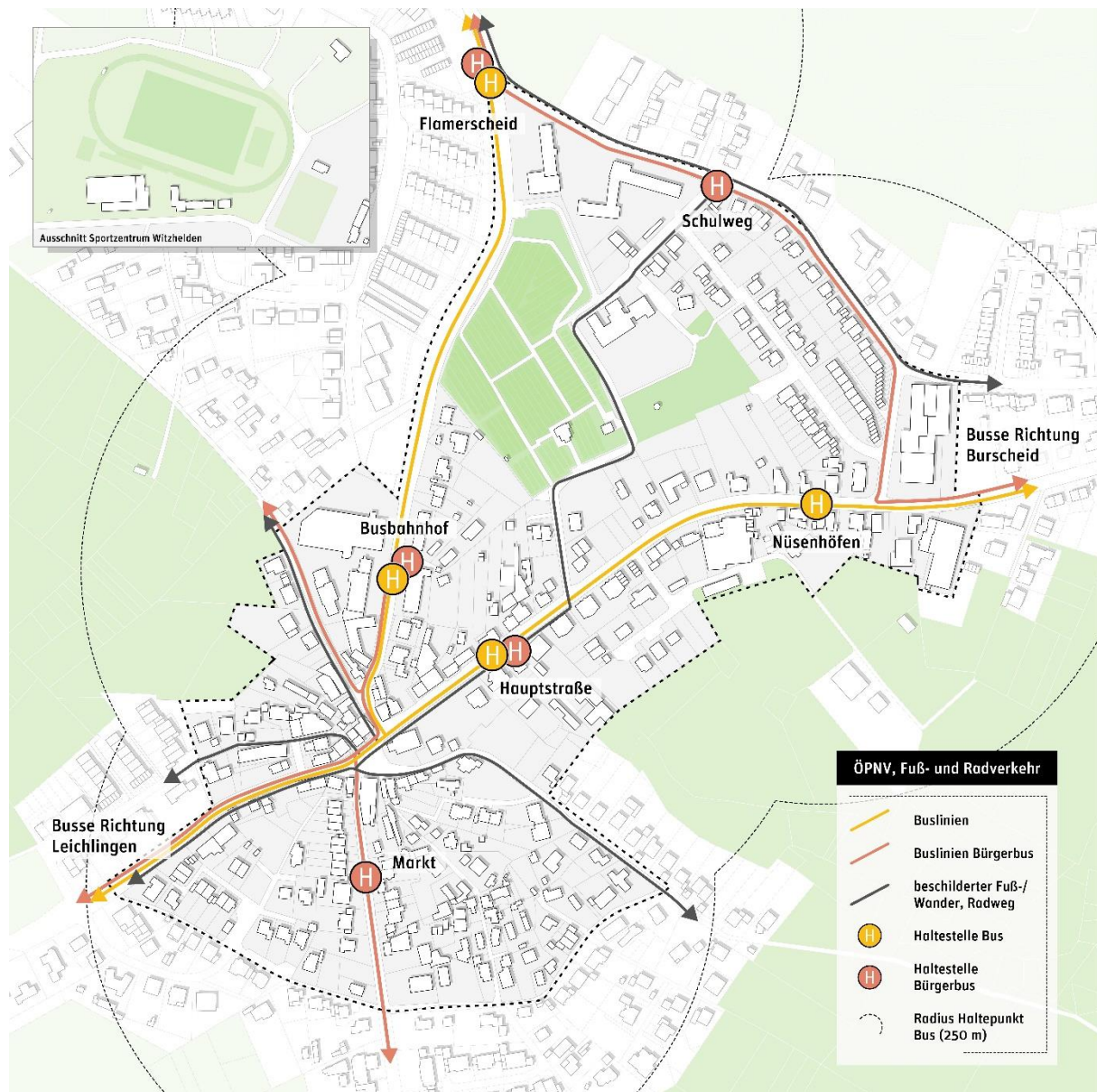


Das vorhandene Stellplatzangebot im Untersuchungsgebiet weist Defizite auf. Öffentliche Stellplätze sind aufgrund des begrenzten städtischen Flächenangebots nur in geringer Anzahl vorhanden. Größere öffentliche Parkplätze befinden sich am Friedhof, am Sportplatz sowie straßenbegleitend entlang der verkehrlichen Hauptachsen. Umfangreiche private Parkieranlagen sind dem Lebensmittelmarkt an der Solinger Straße sowie diversen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben zugehörig und außerhalb der Öffnungszeiten weitestgehend nicht nutzbar.

Öffentlicher Verkehr. Der öffentliche Personennahverkehr wird in Witzhelden durch die Verkehrsgesellschaft Kraftverkehr Gebr. Wiedenhoff GmbH & Co.KG (KGW) betrieben. Die Buslinie 255 fährt

stündlich von Witzhelden Busbahnhof über Leichlingen zur S-Bahn-Haltestelle Leverkusen CHEMPARK sowie die Linie 252 stündlich zwischen Solingen und Burscheid. Bis zur Endhaltestelle sind es 44 Haltestellen bei einer Fahrtzeit von rund 70 Minuten. Bushaltestellen befinden sich im Untersuchungsgebiet am Busbahnhof an der Solinger Straße sowie zwei Haltestellen entlang der Hauptstraße östlich der evangelischen Kirche. Die nächstgelegenen Bahnhaltelpunkte befinden sich in Leichlingen, Opladen und Solingen.

Ergänzt wird das Linienbusangebot durch einen Bürgerbus, der zwischen dienstags und donnerstags in der Zeit von 8.00 Uhr bis 18.00 mehrere Haltestellen in Witzhelden sowie einzelne Ortsteile anfährt. Betrieben wird der Bürgerbus durch den



ehrenamtlichen Bürgerbusverein Witzhelden. Gegründet wurde dieser im Jahr 2012 und bietet seitdem ein ergänzendes Angebot zu Randzeiten des ÖPNV.

Fuß- und Radverkehr. Witzhelden bietet aufgrund der direkt angrenzenden Landschaftsräume gute Möglichkeiten für den touristischen Fuß- und Radverkehr. Der Geltungsbereich wird von einem Radweg der Radregion Rheinland durchkreuzt. Weitere regionale Radrouten befinden sich ebenfalls im näheren Umfeld und bieten abwechslungsreiche Strecken. Ergänzend zu den Radrouten findet sich eine Vielzahl an ausgewiesenen Wanderwegen in und um Witzhelden. Diese reichen von kürzeren lokalen Wanderwegen, bis hin zu mehrtägigen überregionalen Routen. Im Witzheldener Ortskern laufen an der evangelischen Kirche mehrere Wanderwege zusammen.

Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der E-Mobilität spielen Ladestationen für E-Bikes eine immer wichtigere Rolle. Derzeit sind allerdings weder innerhalb des Geltungsbereiches noch im unmittelbaren Umkreis Ladestationen für Elektrofahrzeuge oder -fahrräder zu finden.

Trotz der exponierten Lage des Ortes und der topographischen Gegebenheiten bildet der Fußverkehr einen wichtigen Baustein der Mobilität. Ein attraktives Element im Fußgängernetz bilden die Fußwege durch die Grünflächen am Wasserturm sowie entlang des Friedhofes. Geringe Breiten sowie sanierungsbedürftige Oberflächen schränken die Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Nutzer ein. Auch fehlende Bordsteinabsenkungen und Fußgängerquerungen erschweren die barrierefreie und sichere Nutzung.

Stärken-Schwächen-Profil

Stärken. Der Dorfkern Witzheldens ist durch seine homogene Gebäudestruktur mit einer Vielzahl historischer Gebäude geprägt. Der noch immer deutlich ablesbare historische Ortsgrundriss und die weitestgehend gefasste Straßenräumen machen den Ortskern ablesbar und lebendig. Die große Anzahl an denkmalgeschützten Gebäuden ergibt insbesondere im Bereich des Kirchumfeldes eine außergewöhnliche städtebauliche Struktur, die dem Kern des Dorfes bis heute einen unverwechselbaren Charakter und Identität verleiht. Gesichert ist dieser Bereich durch die bestehende Denkmalbereichssatzung. Die Kirche bildet dabei die räumliche Mitte und fungiert als Attraktions- und Merkpunkte innerhalb des Ortes.

Durch die Lage Witzheldens in einem ländlich geprägten Raum gestaltet sich die den Ort umgebende Landschaft als sehr reizvoll und bietet eine Vielzahl an abwechslungsreichen Grün- und Freiräumen. Innerhalb des Betrachtungsraumes bilden der Marktplatz, der Bereich am Sportzentrum sowie die Grünfläche rund um den Wasserturm wichtige öffentliche

Freiräume zum Treffen und Verweilen. Der Ort selbst weist einen dörflichen Charakter auf, der durch das teils historische Ortsbild gefestigt wird. Dies ist mit ein Grund dafür, dass es eine hohe Identifikation der Bürger mit ihrem Wohnort gibt.

Durch seine zentrale Position innerhalb des Bergischen Landes ist Witzhelden gut in die Region eingebunden und mit ihr verwoben. Über die übergeordnete Straßen Hauptstraße/Leichlinger Straße und Burscheider Straße/Solinger Straße ist der Ort gut in das überregionale Verkehrsnetz eingebunden. So sind die Städte des Rheinlands und des Ruhrgebietes über die nahegelegenen Autobahnanlüsse schnell erreichbar. Die Erreichbarkeit des ÖPNV ist durch eine ausreichende Anzahl an Bushaltestellen gesichert. Die bestehenden Linien ermöglichen die Anbindung an wichtige Ziele. Zusätzlich bestehen zahlreiche Anschlüsse an regionale und überregionale Wander- und Radrouten.

Übersicht Stärken

Siedlungsstruktur	Grün- und Freiräume	Nutzungsstruktur	Mobilität und Verkehr
- historischer Ortskern - ortstypische Bauweise - ortsbildprägende Gebäude, Ensembles und Denkmäler - Denkmalbereich - homogene Gebäudestruktur - attraktiver Wohnstandort im Grünen - Lage in der Tourismusregion Bergisches Land - direkte Nähe zu Metropolregionen - gegenwärtige Neubautätigkeiten	- Nähe zu attraktiven Grün- und Freiräumen - gepflegte öffentliche Grün-/Freiflächen - grünes Umfeld - Marktplatz als zentraler öffentl. Freiraum	- Nutzungsmischung und -konzentration - Anhäufung Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebote - geringe Leerstandsquote - große Bedeutung des Tourismus - gut ausgebaute soziale Infrastruktur - große Bedeutung als Wohnstandort - intaktes Vereinsleben/ Bürgerengagement - Übernachtungsmöglichkeiten vorhanden - verschiedene soziale und kulturelle Veranstaltungen	- gute überregionale Verkehrsanbindung - kurze Wege - Anschluss an lokale und (über)regionale Rad- und Wanderwege

Witzhelden bietet ein gutes Nahversorgungsangebot für den täglichen Bedarf. Ergänzt wird dies durch verschiedene Gastronomie- und Dienstleistungsangebote. Die Nutzungsgemischten Bereiche konzentrieren sich insbesondere rund um den Marktplatz mit kleineren, teils inhabergeführten Geschäften sowie entlang der Solinger Straße. Rund um den dort vorzufindenden Busbahnhof befindet sich das Versorgungszentrum Witzheldens. Leerstände sind im gesamten Geltungsbereich kaum vorzufinden.

Darüber hinaus übernimmt der Dorfkern eine wichtige Funktion als Wohnstandort innerhalb der Stadt Leichlingen. Kurze Wege sowie das grüne Umfeld und die direkte Nähe zu den Versorgungsangeboten wirken hierbei positiv auf den Ort ein. Auch die gut ausgebaute soziale Infrastruktur stärkt die Funktionsvielfalt in Witzhelden. Das große Bürgerengagement und intakte Vereinsleben mit vielen kulturellen und sozialen Veranstaltungen vor allem in den Bereichen Brauchtum, Musik und Sport bilden ein wichtiges Merkmal des Dorfes und bestimmen maßgeblich das tägliche Leben der Bewohner.



Schwächen. Trotz der vielfältigen Stärken zeigen sich einige gestalterische und funktionale Defizite in Witzhelden. Insbesondere im Bereich des Siedlungsbildes und der Freiräume wird deutlich, dass teilweise Aufwertungsbedarf besteht. Auffällig sind in diesem Zusammenhang die geringe bauliche Sanierung und Modernisierung einiger, teils historisch bedeutender Gebäude. So können unpassende Gestaltungen von Um- und Neubauten oder nicht in das Ortsbild passende Werbeanlagen ein uneinheitliches Erscheinungsbild des Ortskerns bewirken.

Aufgrund des hohen Versiegelungsgrades bestehen mit dem zentralen Marktplatz und der Grünfläche östlich des Friedhofes nur zwei öffentliche Frei- und Grünflächen im Ortskern. Deren Qualität, Nutzbarkeit und Attraktivität ist verbesserungswürdig. Allgemein finden sich im Ortskern nur an wenigen Stellen Sitz-, Spiel- oder Sportmöglichkeiten. Zusätzlich erschwert die ausbaufähige Erreichbarkeit der Freiräume und Anziehungspunkte sowie deren Vernetzung untereinander die Nutzbarkeit und Aneignungsfähigkeit der öffentlichen Räume.

Die Wahrnehmung des Ortskerns wird in besonderem Maße durch die Ortsdurchfahrten Hauptstraße/Leichlinger Straße und Burscheider Straße/Solinger Straße beeinflusst. Sowohl ihre deutlichen Barrierewirkungen als auch die aufkommenden Verkehrsbelastungen und -emissionen beeinträchtigen den Ortskern. In diesem Zusammenhang ist deren Straßenraumgestaltung sowohl aus gestalterischer als auch funktionaler Betrachtung verbesserungswürdig. Insbesondere bezüglich des Straßenquerschnitts wird deutlich, dass Fuß- und Radwege nur unzureichend ausgestattet und größtenteils nicht barrierefrei sind. Gehwege sind in weiten Teilen trotz großen Verkehrsaufkommens sehr schmal bemessen und werden zudem durch verschiedene Hindernisse (Grenzsteine, Pylone etc.) beeinträchtigt. Markierungen für Radfahrbereiche, wie beispielsweise Schutzstreifen, fehlen gänzlich. Insbesondere werden diese Missstände im Bereich des zentral gelegenen Busbahnhofs entlang der Solinger Straße deutlich. Sowohl gestalterisch als auch funktional wird der Bereich seiner Bedeutung nicht gerecht. Hinzu kommt, dass die übergeordneten Eingangssituationen entlang der übergeordneten Straßen nur schwer ablesbar sind. Die

Übersicht Schwächen

Siedlungsstruktur	Grün- und Freiräume	Nutzungsstruktur	Mobilität und Verkehr
- teilw. mangelnde Gestaltqualität an historischen Gebäuden - Lücken im Stadtgrundriss - teilw. Sanierungs-/Modernisierungsbedarf an Gebäuden - teilw. schlechte gestalterische Integration von Neu-/Umbauten	- freiräuml. Gestaltungsdefizite - fehlende Verweil- und Bewegungsangebote - gestalterische Mängel im Bereich von Ein- und Übergängen - geringer Anteil an Grünflächen im histor. Ortskern - ausbaufähige Beleuchtung - fehlende Barrierefreiheit - geringer Anteil zur Verfügung stehender städtischer Flächen	- ausbaufähige touristische Infrastruktur - fehlendes Wohnangebot an barrierefreiem Wohnraum sowie kleiner Wohnungen - fehlender sozialer Treffpunkt - ausbaufähiges örtliches Marketing - ausbaufähiges Datennetz - geringes Arbeitsplatzangebot vor Ort	- zu stärkende Wegeverbindungen - erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstraßen - fehlende/unübersichtliche Querungen (Gefahrenstellen) - sanierungs-/gestaltungsbedürftige Straßen - Engstellen im öffentlichen Raum - ausbaufähiges ÖPNV-Angebot - defizitäre Gestaltung des Busbahnhofs - fehlendes Angebot für E-Mobilität - fehlende Verknüpfung von Rad-, Wander- und Reitwegen

identitätsstiftende Prägung des Ortes wird dadurch benachteiligt.

Das vorhandene Stellplatzangebot im öffentlichen Raum ist sehr gering und wird dem aktuellen Bedarf nicht gerecht. In diesem Zusammenhang wird deutlich, dass nachhaltige Mobilitätsangebote nur eine untergeordnete Rolle in Witzhelden einnehmen. So weist das ÖPNV-Angebot Verbesserungspotential, insbesondere bezüglich der Taktung auf, straßenbegleitende Radwege bestehen nur wenige und auch Infrastruktur für E-Mobilität gibt es nicht.

Trotz des sehr vielfältigen und intakten Vereinslebens sind in Witzhelden einige Probleme bezüglich des sozialen Lebens auszumachen. So ist vor allem

das Fehlen eines Treffpunktes zu nennen, der allen Nutzergruppen zur Verfügung steht und das soziale Leben im Zentrum des Ortes um ein nichtkirchliches Angebot ergänzt. In diesem Zusammenhang werden auch die schlechte Bekanntmachung und Vernetzung sozialer Angebote und Veranstaltungen bemängelt. Diese Probleme sorgen tendenziell dafür, dass sowohl die soziale Identifikation mit dem Ort als auch das ehrenamtliche gestärkt werden muss. Des Weiteren besteht Potential im Bereich des Tourismus, welches gegenwärtig nicht ausgeschöpft wird. Das touristische Angebot ist grundsätzlich ausbaufähig und sollte stärker vermarktet werden, um eine Verknüpfung touristischer Ziele innerhalb des Dorfes mit angrenzenden Bereichen zu erzielen und Synergieeffekte zu nutzen.





Teil D | Bisherige Beteiligungsformate

Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie verschiedener Entscheidungsträger an Planungsprozessen hat in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen. So können Planungsprozesse durch die frühzeitige Einbeziehung von Bürgern, Experten, der Verwaltung und politischer Gremien besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.

Die umfassende Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit bildet somit die zentrale Basis für die Erstellung des vorliegenden Handlungskonzeptes. Nur so ist gewährleistet, dass alle relevanten Themen und Ideen in allen Phasen des Prozesses Eingang in die Planung finden können. Der Beteiligungsprozess umfasst mehrere Bausteine:

- Zu verschiedenen Zeitpunkten des Prozesses wurden und werden Abstimmungsgespräche bezüglich der Organisation, des Vorgehens und der Umsetzung mit der Verwaltung der Stadt Leichlingen durchgeführt.
- Im September 2019 fand das erste öffentliche Bürgerforum in Witzhelden statt, um die Rahmenbedingungen des Prozesses sowie Handlungsbedarfe und erste Projektideen zu thematisieren (rund 90 Teilnehmer).
- Im Januar 2020 wurden zwei Expertengespräche mit örtlichen Akteuren (jeweils rund 15 Teilnehmer) durchgeführt, um die entwickelten Maßnahmen durchzusprechen und weitere Ideen und Ansätze in den Prozess und die Maßnahmen einfließen zu lassen.
- Ein zweites und abschließendes Bürgerforum soll zum Ende des Planungsprozesses stattfinden. Mit der Veranstaltung sollen die gesammelten Ergebnisse des Prozesses sowie konkrete Maßnahmenvorschläge vorgestellt und diskutiert werden.

Insgesamt wird der Planungsprozess durch die frühzeitige Mitwirkung der verschiedenen Akteure besser auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen zugeschnitten. So wird sichergestellt, dass der gesamte Prozess durch die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger mitgetragen werden kann, wodurch sowohl das Bewusstsein für die Entwicklung als auch die Identifikation mit dem Ort gestärkt werden können.

Bürgerbeteiligung

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit erfolgte in Form von zwei Bürgerforen, die zu Beginn und kurz vor Abschluss des Prozesses durchgeführt wurden. Ziel der Veranstaltungen war es, interessierte Bürger über den anstehenden Erarbeitungsprozess zu informieren sowie sich über Handlungsbedarfe, Ideen und Ergebnisse auszutauschen.

1. Bürgerforum. Das erste Bürgerforum am 24. September 2019 in der Aula der Gemeinschaftsgrundschule in Witzhelden bildete den öffentlich wirksamen Einstieg in den Planungsprozess des Integrierten Handlungskonzeptes. Im Mittelpunkt der Veranstaltung stand die Absicht, einen kurzen Überblick über die Rahmenbedingungen eines InHK zu geben sowie erste Ideen und Anregungen für die Weiterentwicklung des Ortes zu sammeln. Die Ergebnisse wurden nach der Veranstaltung im Internet veröffentlicht und flossen in die weitere Erarbeitung des Handlungskonzeptes ein.

Nach einer Begrüßung und thematischen Einführung erarbeiteten die rund 90 interessierten Teilnehmer in vier angeleiteten Gruppen Lösungsvorschläge zur Entwicklung Witzheldens. So hatten die Bürger die Möglichkeit Anregungen im Plenum und in direkten Gesprächen zu äußern, um Entwicklungsvorschläge für den Ortskern zu machen. Die Diskussionsbeiträge reichten dabei von allgemeinen Anregungen bis hin zu sehr konkreten Vorschlägen:

Ortsbild und Identität. Zum Themenfeld Ortsbild und Identität wurde der Wunsch nach der Schaffung sowie der dauerhaften Sicherstellung eines einheitlichen und attraktiven Ortsbildes geäußert. Durch die Aktivierung eines Hof- und Fassadenprogrammes könnte dieses Bild gestärkt und langfristig verbessert werden. Außerdem könnte unter der Regie eines Stadtteilarchitekten das Ortsbild aufgewertet werden. Um Fragen hinsichtlich der Fördermittel und Umbaumöglichkeiten zu beantworten, wurden Informationsveranstaltungen vorgeschlagen. Insbesondere gelte es auch die Instandhaltung und –setzung von Denkmälern zu fördern. Des Weiteren beeinträchtigen „Schilderwälder“ und als marode wahrgenommene Gebäude das Stadtbild, sodass der Wunsch nach einer stärkeren Auseinandersetzung mit der Erhaltung des Ortsbildes geäußert wurde.

Als „Tor zum Bergischen Land“ wurde angeregt das Höhendorf hinsichtlich seines Marketingauftrittes zu verbessern. Durch die Erstellung einer Homepage oder einer App könnten Angebote wie „Einkaufen im Grünen“ und Veranstaltungen gebündelt dargestellt werden. Ebenso könnten Infotafeln im öffentlichen Raum für Besucher die Möglichkeit bieten, die Identität des Ortes zu stärken.

Der aktuelle Zustand von Grün- und Freiräumen weist laut der Teilnehmer einige Defizite auf. Im Ortskern fehlen vor allem Aufenthaltsbereiche und Spielflächen. Grünflächen sollen sowohl im Bestand qualifiziert, als auch neu geschaffen werden. Durch die Gestaltung des öffentlichen Raumes sollen Besucher „gefesselt“ werden.

Die Gestaltung des Straßenraumes, insbesondere in den Bereichen Haupt- und Solinger Straße, wird als aufwertungsbedürftig wahrgenommen. Außerdem wurde die Idee eines einheitlichen Beleuchtungskonzeptes eingebracht.

Dringlichste Maßnahmen Ortsbild und Identität

- Erhalt und Weiterentwicklung des unverwechselbaren Ortsbildes
- Verbesserung der Außenwahrnehmung des Dorfes
- Aufwertung der Grün- und Freiräume

Infrastruktur und Versorgung. Den motorisierten Individualverkehr betreffend, wurden von den Bürgern einige Defizite aufgezählt. Grundsätzlich besteht der Wunsch nach einer Reduzierung sowie Geschwindigkeitsbegrenzung des Verkehrs, insbesondere im Bereich der Ortsmitte sowie der KITA. Die Vielzahl der historischen Fachwerkhäuser leide unter der Durchfahrt des Schwerlastverkehrs. Besonders dringender Handlungsbedarf wird von den Bürgern bei der Bereitstellung von Stellplätzen im Ortskern gesehen, sodass der primäre Wunsch nach neuen Stellplätzen geäußert wurde.

Der öffentliche Personennahverkehr solle durch erweiterte Busverbindungen und –taktungen verbessert werden. Auch der Schulbus nach Solingen benötige eine bessere Taktung. Zu den vorhandenen Bürgerbus-Haltstellen wird eine weitere an der Post gewünscht.

Ein Ausbau des Fuß- und Radverkehrs wird an einigen Stellen angeregt. Insgesamt fehle es an Fahrradwegen. Besonders entlang der Hauptstraße bestehe eine große Gefahr für Radfahrer. Ebenso mangelt es an Fußgängerüberwegen, im Besonderen an der Solinger Straße sowie im Bereich der Sparkasse oder des Schulwegs. Zusätzlich wurde die mangelnde Barrierefreiheit im Ortskern beklagt.

Das Versorgungsangebot wurde von den Bürgern insgesamt positiv bewertet. Es wurde jedoch Bedarf nach weiteren gastronomischen Angeboten, einem Frischemarkt sowie weiterer ärztlicher Versorgung geäußert.

Dringlichste Maßnahmen Infrastruktur und Versorgung

- Etablierung öffentlicher Stellplatzflächen
- Ausbau des ÖPNV-Angebots
- Verbesserung der Fußwegeverbindungen und Querungsstellen
- Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur
- Ergänzung des Versorgungsangebotes

Freizeit und Tourismus. Wandern und Radfahren stellen mitunter die wichtigsten touristischen Anziehungspunkte dar, die es im Sinne der Teilnehmer

weiter auszubauen gilt. Die Wanderwegenetze „Traumpfade“ oder „Bergische Streifzüge“ könnten rund um Witzhelden mit verschiedenen Attraktionen ausgebaut werden. Des Weiteren sollten geführte Wanderungen, beispielsweise zur Sengbachtalsperre, angeboten werden. Radwege von Leichlingen durch das Weltersbachtal nach Witzhelden sowie ein Radanschluss an die Balkantrasse werden als Wunsch geäußert, um das Radwegenetz weiter auszubauen. Auch sollte zukünftig über die Installation von Ladestationen für Elektrofahräder nachgedacht werden. Insgesamt wurden verschiedene Attraktionen vorgeschlagen, wie ein Baumwipfelpfad, ein Kletterwald oder ein Erlebnis-Waldpfad für Kinder, die als zukünftige Attraktion zur Belebung des Ortes beitragen könnten.

Neben den zahlreichen Ideen neuer und dem Ausbau vorhandener Attraktionen werden die Außenwahrnehmung und das Marketing des Ortes als wichtige Aufgabe angesehen. Neben dem offensiveren Umgang mit dem Namenszusatz „Höhendorf“ wurden ein besserer Internetauftritt verschiedener Angebote sowie die Etablierung einer Witzhelden-App vorgeschlagen. Zusätzlich wurden zahlreiche Ideen zur Bündelung der verschiedenen Angebote sowie eine bessere Kommunikation beispielsweise in Form von Stadtplänen angeregt.

Als räumliche Maßnahmen im Ortskern wurde seitens der Teilnehmer eine Vielzahl an Ideen genannt. Diese beinhalten unter anderem die Begrünung des Schulhofes, die Etablierung von Spielmöglichkeiten, beispielsweise in Form eines Holzspielplatzes hinter der Kirche, die Aufwertung des Straßenraums, die Verbesserung des Verkehrs- und Parkraumkonzeptes sowie die Inszenierung des öffentlichen (historischen) Raumes durch Kunst und Beleuchtung.

Dringlichste Maßnahmen Freizeit und Tourismus

- Ausbau des Marketings
- Bündelung von Attraktionen
- Ergänzung des touristischen Angebotes
- Aufwertung der Grün- und Freiräume im Ortskern
- Aufwertung/Schaffung von Spielplätzen

Gemeinschaft und soziales Miteinander. Der Sportplatz am nördlichen Ortsrand stellt einen wichtigen Treffpunkt für Kinder und Jugendliche dar. Um das Potential dieser Fläche, die auch als zukünftige Begegnungsstätte denkbar wäre, zu halten, müsse die Gestaltung jedoch optimiert werden. Außerdem bemängeln die Bürger das Fehlen eines unabhängigen Gemeinschaftsraumes.

Zur Förderung der Gemeinschaft und des sozialen Miteinanders wurden verschiedene Ideen genannt. Ein gemeinschaftliches Auftreten der Vereine, wie eine Litfaßsäule am Edeka als zentraler Aushang für alle Vereine oder ein Online-Forum, könnten für eine transparentere Übersicht aller Angebote sorgen. Außerdem wurden Vorschläge zur Etablierung von Gemeinschaftsgärten (Urban Gardening), der Aufstellung von Mitfahrerbanken, der Einrichtung von Proberäumen zur musikalischen Förderung von Jugendlichen sowie der Etablierung des Angebotes „Zwischen Arbeit und Ruhestand“. Eine stärkere Einbindung der Ehrenamtsbörse in Leichlingen könnte eine gute Unterstützung des sozialen Lebens in Witzhelden bilden.

Um die Erreichbarkeit von Veranstaltungen für alle Bürger zu sichern, könnte zum einen die Optimierung der Bürgerbustaktung, insbesondere zur Abendzeit, zum anderen die Bildung von Fahrgemeinschaften, beitragen. Den teilnehmenden Bürgern ist es besonders wichtig, die Bedarfe der Jugendlichen zu decken, aber auch ebenso die Integration von Senioren und Menschen mit Behinderungen in den Fokus zu rücken.

Dringlichste Maßnahmen Gemeinschaft und soziales Miteinander

- Errichtung eines unabhängigen Gemeinschaftsraumes
- Ausbau gemeinschaftlicher/ehrenamtlicher Angebote
- Bündelung der vielfältigen Vereinsangebote
- Einbindung von Jugendlichen, Senioren sowie Menschen mit Behinderungen
- Entwicklung einer Witzhelden-App

Expertengespräche. Um das Wissen der Experten vor Ort für die im InHK zu untersuchenden Handlungsfelder nutzen zu können, wurden zwei Werkstätten mit zentralen Akteuren zu den Themen Ortsbild und Gemeinschaft sowie Freizeit und Infrastruktur abgehalten. Eingeladen waren Vertreter verschiedener Vereine, Organisationen, Interessenverbände, Dienstleister, Unternehmen sowie Vertreter relevanter Verwaltungsdienststellen. In diesem Rahmen wurden die erarbeiteten Ergebnisse des Prozesses vorgestellt sowie die bis zu diesem Zeitpunkt aufgestellten Maßnahmen zur Diskussion gestellt. Die einzelnen Maßnahmen und Handlungsfelder wurden intensiv diskutiert und auf ihre Notwendigkeit und Ausrichtung geprüft. Zusätzlich wurden weitere Maßnahmenvorschläge thematisiert.

Insgesamt wurden die vorgestellten Maßnahmen in beiden Expertengesprächen von den Teilnehmern als sinnvoll erachtet und stießen auf Zustimmung. Lediglich vereinzelte Ergänzungen wurden vorgetragen. Die Ergebnisse und Erkenntnisse dieser Gespräche flossen direkt in das Maßnahmenpaket mit ein und bildeten somit einen wesentlichen Baustein bei der Erarbeitung und Ausrichtung dessen.

Jugendbeteiligung. Ergänzend zur Beteiligung der breiten Öffentlichkeit in den Bürgerforen sowie der Einbeziehung der Experten wurde auf Initiative der SPD eine Onlinebeteiligung speziell für die Zielgruppe der Jugendlichen durchgeführt. In einem Zeitraum von drei Monaten von Mitte Dezember 2019 bis Mitte März 2020 konnten Interessierte an



der Onlinebefragung teilnehmen. Aufmerksam gemacht wurde auf die Beteiligungsmöglichkeit durch die Presse, den Höhenkurier der Witzheldener SPD sowie durch Verteilerlisten der Vorstandsmitglieder. Insgesamt nahmen 98 Witzheldener an der Befragung teil. Neben Jugendlichen und jungen Erwachsenen beteiligten sich jedoch ebenso ältere Witzheldener, sodass lediglich rund 60 der 98 Teilnehmer unter 30 Jahren war.

Die Themenfelder der Befragung umfassten Freizeitaktivitäten, sportliche Aktivitäten, die örtliche Mobilität sowie konkrete Wünsche zur Weiterentwicklung Witzheldens. Die Ergebnisse der Befragung decken sich mit den eingebrachten Anregungen der weiteren Beteiligungsformate. Im Bereich der Freizeit- und sportlichen Aktivitäten wurden darüber hinaus spezielle Wünsche geäußert, die bei der Neuplanung verschiedener Bereiche Berücksichtigung finden könnten. Insgesamt flossen die Ergebnisse als zusätzliche Informationsquelle in die Erarbeitung der konkreten Maßnahmen mit ein, um gerade auch die Wünsche der jüngeren Bevölkerung zu berücksichtigen.

Verwaltung. Zusätzlich zur Bürgerbeteiligung wurden Abstimmungstermine bezüglich des Vorgehens und wichtiger Themenfelder mit Vertretern der Verwaltung abgehalten. Hierbei wurden zentrale Themen der Ortsentwicklung gesammelt, diskutiert und die Beteiligungs- und Erarbeitungsschritte inhaltlich vorbereitet.

Das Ziel der Abstimmungsgespräche lag darin, den Prozess inhaltlich und organisatorisch zu begleiten und weiterzuentwickeln. Sie dienten als Schnittstelle bei der Kommunikation zwischen Bürgern, Politik und Verwaltung und nahmen eine wichtige Rolle bei der Steuerung des Prozesses ein. Auf dieser Basis wurden sowohl allgemeine Stärken und Schwächen Witzheldens angesprochen als auch konkrete Handlungsfelder und Entwicklungsziele vorab und prozessbegleitend diskutiert. Die Ergebnisse und Einschätzungen aller Akteure bildeten einen bedeutenden Bestandteil der Entwicklung des Handlungskonzeptes und der durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen.



Abbildungs- und Quellenverzeichnis

Abbildungen und Fotos

Fotos

Auf Seiten 8, 16 und 20: Stadt Leichlingen

Alle weiteren Fotos: pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Pläne und Skizzen

pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH auf Katastergrundlage der Stadt Leichlingen

Literaturquellen

Beetz, Stephan (Hg.) 2005: Handwörterbuch zur ländlichen Gesellschaft in Deutschland. 1. Aufl. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften

Berding, Klaus 2016: Bedeutung, Funktion und Wandel öffentlicher Räume: Perspektiven aus Forschung und Praxis. In: Herbert Quandt-Stiftung (Hg.): Die Bürger und ihr öffentlicher Raum. 1. Auflage. Freiburg, Basel, Wien: Herder, 18-31

Bott, Helmut; Grassl, Gregor C.; Anders, Stephan 2013: Nachhaltige Stadtplanung: Konzepte für nachhaltige Quartiere. Edition Detail. 1. Aufl. München: Detail Institut für Internationale Architektur-Dokumentation

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2019: Mobilität in Deutschland – Kurzreport. Berlin.

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) 2015: Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren. Berlin

Drlik, Stephanie; Licka, Lilli 2010: Städte im Klimawandel: Strategien für eine nachhaltige Parkentwicklung. In: Braum, Michael; Schröder, Thies (Hg.): Wie findet Freiraum Stadt? Fakten, Positionen, Beispiele. Bd. 2. Basel: Birkhäuser, 44-49

Gehl, Jan 2015: Städte für Menschen. Berlin. Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH 2013: Kommunales Einzelhandelskonzept für die Stadt Leichlingen. Köln

Hammer, Katharina 2016: Nutzung und Konflikte. In: Prenner, Peter (Hg.): Wien wächst - öffentlicher Raum. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 61-73

HEAG Holding AG – Beteiligungsmanagement der Wissenschaftsstadt Darmstadt (HEAG) (Hg.) 2012: HEAG 2040: Die Stadtwirtschaft von Morgen. Darmstadt/ Kelkheim: Zukunftsinstitut GmbH – Internationale Gesellschaft für Zukunfts- und Trendberatung

Holm, Andre 2016: Öffentlicher Raum in der Sozialen Stadt. In: Prenner, Peter (Hg.): Wien wächst - öffentlicher Raum. Wien: Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, 1-7

IT.NRW (Information und Technik Nordrhein-Westfalen) 2019: Strukturdaten Stadt Leichlingen (Rhld.). Düsseldorf

Mäding, Heinrich 2010: Demographischer Wandel. In: Henckel, Dietrich; von Kuczkowski, Kester; Lau, Petra; Pahl-Weber, Elke; Stellmacher, Florian (Hg.): Planen – Bauen – Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden: Verlag für Sozialwissenschaften, 105-109

MBWSV NRW (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 2016: Innenstädte und Zentren strategisch entwickeln – Eine Arbeitshilfe zur Erstellung von integrierten Handlungskonzepten. Düsseldorf

MWEBWV NRW (Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen) 2012: Integrierte Handlungskonzepte in der Stadtentwicklung – Leitfaden für Planerinnen und Planer. Düsseldorf

NRW.BANK 2018: Leichlingen. Wohnungsmarktprofil 2018. Düsseldorf

rha Reicher Haase Architekten + Stadtplaner (Hg.)
2009: Der öffentliche Raum: Ideen, Konzepte, Projekte. Berlin: Jovis

Rheinisch-Bergischer Kreis (RBK) 2019: Kreisport-
rait- Gebäude, Wohnungen und Wohnfläche. Abge-
rufen von [https://www.rbk-direkt.de/gebaeude-
wohnungen-und-wohnflaeche.aspx](https://www.rbk-direkt.de/gebaeude-wohnungen-und-wohnflaeche.aspx)
Stadt Leichlingen: 825 Jahre Witzhelden: Ansichten
und Einblicke. Leichlingen

Roland Berger Unternehmensberatung GmbH 2019:
Focus – Nahverkehr rechnet sich: Wie Verkehrsbe-
triebe durch neue Technologien rentabler wirtschaft-
en können

Stepper, Martina 2015: Einkaufsstandort Innen-
stadt: Qualifizierung innerstädtischer Einzelhan-
delslagen vor dem Hintergrund des zunehmenden
Online-Shopping. Kaiserslautern

Umweltbundesamt (Hg.) 2019: Emission der von der
UN-Klimarahmenkonvention abgedeckten Treib-
hausgase. Berlin

Wüstenrot Stiftung (Hg.) 2017: Wohnvielfalt: Ge-
meinschaftlich Wohnen – im Quartier und sozial ori-
entiert. Ludwigsburg

Internetquellen

Webseite Stadt Leichlingen:
<http://www.leichlingen.de>

Webseite Höhendorf Witzhelden:
<http://www.witzhelden-web.de>

Webseite Pendleratlas NRW:
<http://www.pendleratlas.nrw.de>