



ERGEBNISBERICHT

Mobilitätskonzept für die Blütenstadt Leichlingen



Auftraggeberin:

Blütenstadt Leichlingen

Der Bürgermeister
Klimaschutzmanagement

Ansprechpartnerin:

Frau Monika Meves

Am Büscherhof 1

42799 Leichlingen

Tel.: 02175 / 992-354

E-Mail: Monika.Meves@leichlingen.de

Köln und Leverkusen im Oktober 2022

Auftragnehmende:



Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
50667 Köln

Ansprechpartner:
Dipl.–Ing (Raumpl.) Herbert Eidam
M.Sc. Geogr. David Philipps
M.Sc. Kathrin Krienke
Tel.: 0221 – 789 527 – 27
E-Mail: herbert.eidam@VIAKoeln.de
Internet: www.VIAKoeln.de

Kooperationspartner:



ISAPLAN Ingenieur GmbH

Brückenstraße 4
51379 Leverkusen

Ansprechpartner:
B.Eng. Svenja Gest
M.Sc. Elias Droste
Tel: 022711 – 36 355
E-Mail: gest@isaplan.net
Internet: www.isaplan.net

Inhaltsverzeichnis

1.	Das Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen – wegweisend zur nachhaltigen Mobilität....	1
1.1.	Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzepts.....	1
1.2.	Stellenwert des Mobilitätskonzepts in der kommunalen Verkehrsplanung der Blütenstadt Leichlingen.....	3
2.	Beteiligung.....	5
2.1.	Beteiligungsverfahren	5
2.2.	Haushaltsbefragung und Wegedetektiv.....	8
2.3.	Mobilitätstouren zu Fuß.....	13
3.	Grundlegende Informationen zur Mobilität in Leichlingen.....	15
3.1.	Raumstruktur.....	15
3.2.	Grundstruktur des Verkehrs.....	18
3.3.	Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen.....	22
3.4.	Wegelänge.....	24
4.	Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse	26
4.1.	ÖPNV und Vernetzte Mobilität.....	27
4.2.	Nahmobilität mit dem Rad	32
4.3.	Nahmobilität zu Fuß	41
4.4.	Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr (MIV).....	46
5.	Zielsystem und Evaluation.....	56
5.1.	Ziele für ein nachhaltiges Mobilitätssystem in Leichlingen	56
5.2.	Evaluation und Indikatoren	60
6.	Handlungskonzept mit Projektstreckbriefen	62

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Prozess zur Projektentwicklung des Mobilitätskonzepts der Blütenstadt Leichlingen	2
Abbildung 2-1:	Prinzipiskizze zum „geschichteten Ebenenkonzept“ im Beteiligungsprozess	5
Abbildung 2-2:	Screenshot „Wegedetektiv“, Ausschnitt aus der Kernstadt	9
Abbildung 2-3:	Anteil der Meldungen nach Verkehrsarten	9
Abbildung 2-4:	Oberthemen zum Thema Radverkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv	10
Abbildung 2-5:	Oberthemen zum Thema Fußverkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv	11
Abbildung 2-6:	Oberthemen zum Thema Kfz-Verkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv	11
Abbildung 2-7:	Oberthemen zum Thema ÖPNV anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv	12
Abbildung 2-8:	Darstellung der verschiedenen Anregungen nach räumlichen Hotspots	13
Abbildung 2-9:	Mobilitätstour zu Fuß durch Leichlingen	14
Abbildung 2-10:	Begehungsrouten für die Mobilitätstour durch Witzhelden	14
Abbildung 3-1:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland	16
Abbildung 3-2:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland	17
Abbildung 3-3:	Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2022	18
Abbildung 3-4:	Verkehrsanbindung der Blütenstadt Leichlingen	19
Abbildung 3-5:	Verkehrsmittelwahl in Leichlingen im Vergleich	21
Abbildung 3-6:	Verkehrsmittelwahl in Leichlingen Kernstadt und Höhenlagen im Vergleich	22
Abbildung 3-7:	Verkehrsverflechtungen der Stadt Leichlingen: Stadtgrenze überschreitende Verkehre (Quell- und Zielverkehr)	24
Abbildung 3-8:	Kumulierte Wegelängenverteilung Leichlingen	25
Abbildung 4-1:	Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles	26
Abbildung 4-2:	Reisezeitvergleich ab Leichlingen Busbf in Minuten	28
Abbildung 4-3:	ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes	30
Abbildung 4-4:	Unattraktiver Zustand der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Leichlingen	31
Abbildung 4-5:	Erfassung des Untersuchungsnetzes nach Streckenabschnitten und Knotenpunkten	34
Abbildung 4-6:	Radverkehrsinfrastruktur im Bestand	35
Abbildung 4-7:	Untermaßiger benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-Radweg in der Montanusstraße ...	36
Abbildung 4-8:	Radführung auf der Markstraße	36
Abbildung 4-9:	Beobachtete Wege von Radfahrenden an der Peschecke	37
Abbildung 4-10:	Straßenbegleitende und selbständig geführte Radverkehrsanlagen, die Mängel auf den Oberflächen aufweisen	38
Abbildung 4-11:	Radabstellanlagen am Bahnhof	39
Abbildung 4-12:	Differenzierte Bordsteinhöhen	42
Abbildung 4-13:	Beispiel einer LSA mit verlängerten Grünphasen-Anforderungen in den Niederlanden	42
Abbildung 4-14:	Barrieren, die die nutzbare Gehwegbreite auf der Brückenstraße einschränken	44

Abbildung 4-15:	Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr auf der Marktstraße	44
Abbildung 4-16:	Geringe Gehwegbreiten entlang der Solinger Straße.....	44
Abbildung 4-17:	Übersicht der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet	47
Abbildung 4-18:	Erhobene Parkraumbereiche in der Kernstadt Leichlingen	48
Abbildung 4-19:	Gebührenordnung in Leichlingen	50
Abbildung 4-20:	Erhobene Parkraumbereiche in Witzhelden	50
Abbildung 4-21:	Auslastungen der einzelnen Parkraumbereiche im Tagesschnitt sowie zur Spitzenstunde im Erhebungsgebiet Kernstadt.....	51
Abbildung 4-22:	Auslastungen der einzelnen Parkraumbereiche im Tagesschnitt sowie zur Spitzenstunde im Erhebungsgebiet Witzhelden	52
Abbildung 4-23:	Auslastung des Parkraumes nach Parkdauer und Parkraumbereich.....	53
Abbildung 5-1:	Leitziele für das Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen	56
Abbildung 6-1:	Piktogramme zu den jeweiligen Leitzielen	65
Abbildung 6-2:	Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung.....	67

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1:	Übersicht über die Stakeholdergespräche zum Mobilitätskonzept.....	7
Tabelle 3-1:	Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020	20
Tabelle 3-2:	Wege der Leichlinger Bevölkerung	23
Tabelle 4-1:	Reisezeitenvergleich für verschiedene Stadtbereiche zu verschiedenen Zielorten in Minuten .	29
Tabelle 4-2:	Parkraumangebot auf den untersuchten Parkplätzen.....	49
Tabelle 5-1:	Aufschlüsselung der Indikatoren je Leitziel und die Veränderungsziele je Indikator	61
Tabelle 6-1:	Herleitung der Maßnahmenprioritäten	67
Tabelle 6-2:	<i>Ad hoc</i> -Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung	68

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW
AT	Aufgabenträger ÖPNV
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KVP	Kreisverkehrsplatz
LSA	Lichtsignalanlage
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RVK	Regionalverkehr Köln GmbH
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
THG	Treibhausgas
VM NRW	Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Anmerkung zum gendergerechten Sprachgebrauch

Im folgenden Text wurde darauf geachtet, dass der Genderaspekt hinreichende Berücksichtigung findet. Wir haben daher, um alle Geschlechtsformen in gleicher Weise anzusprechen, die Schreibweise mit „:“ gewählt, wie z.B. „Fußgänger:innen“ oder die neutrale Form, wie z.B. „Zu Fuß Gehende“. Falls dies in einigen Fällen versehentlich nicht beachtet wurde, bitten wir dies zu entschuldigen. Dies soll keinesfalls eine Geschlechterdiskriminierung oder eine Verletzung des Gleichheitsgrundsatzes bedeuten.

1. Das Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen – wegweisend zur nachhaltigen Mobilität

1.1. Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzepts

Das vorgelegte Mobilitätskonzept für die Blütenstadt Leichlingen bildet die zukünftige Planungsgrundlage zur Entwicklung einer zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilitätsstrategie, an der sich alle folgenden Detailplanungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche ausrichten. Die hier beschriebenen Maßnahmen sollen eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie beschreiben, die es erlaubt, den Verkehr in der Blütenstadt Leichlingen nachhaltiger, das heißt klima- und umwelt- und sozialverträglicher, auszugestalten.

Mit dem Mobilitätskonzept erhält die Blütenstadt Leichlingen also einen **leitbildorientierten strategischen Handlungsrahmen**, der eine Art „Rezeptbuch“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft ist. **Dieser strategische Handlungsrahmen verankert das Nachhaltigkeitsparadigma in sämtlichen mobilitätsrelevanten Planungsprozessen.**

Das heißt, alle konzeptionellen Planungen, die von der Blütenstadt Leichlingen ausgehen oder von dieser begleitet, unterstützt oder genehmigt werden, sollen im Hinblick auf die unter anderem in diesem Mobilitätskonzept dargelegten Ziele für ein nachhaltiges Mobilitätssystem im Vorfeld und ebenso als Wirkungskontrolle mit den zur Verfügung gestellten Indikatoren überprüft und bei Nichterfüllung korrigiert werden.

Von besonderer Bedeutung ist die **Verankerung der Strategie in der Bürgerschaft, bei den lokalen Akteuren sowie in der Politik**. Dies wurde im Zuge der Projektbearbeitung durch eine Bürgerversammlung, sowie eine gut genutzte Bürgerbeteiligung sichergestellt. Außerdem durch mehrere Stakeholdergespräche mit Vertreter:innen des Rheinisch-Bergischen Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV zuständig für das Kreisstraßenwesen, den Bürgerbusvereinen, der Wupsi als Verkehrsunternehmen, dem ADFC sowie mit Vertreter:innen lokaler Einrichtungen (Klinik Roderbirken) und der IHK. Gespräche mit Straßen.NRW können sinnvollerweise erst dann geführt werden, wenn konkretere Planungen vorliegen und zur Abstimmung anstehen, also erst im künftigen Verlauf der Umsetzungsplanung. Ein weiteres Fachgespräch wurde mit der LVR-Klinik in Langenfeld geführt, da hier intensive Verflechtungen mit der Blütenstadt Leichlingen bestehen. Ebenso erfolgte eine intensive politische Diskussion im Infrastruktur-, Mobilitäts- und Betriebsausschuss (IMB). Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 2.1 ausführlich dokumentiert.

Auf der **verkehrsplanerischen Fachebene** wurden die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende **Leitfragestellungen** beantwortet:

- Welche Ausgangssituation wird vorgefunden?
- Wie ist diese Situation verkehrsplanerisch zu bewerten? Welche Stärken und Schwächen ergeben sich?

- Wie wird diese Situation von Bürgerschaft, lokalen Stakeholdern, Verwaltung und Politik eingeschätzt?
- Welche Ziele für die künftige Mobilitätsstrategie werden daraus abgeleitet?
- Welche Handlungsspielräume gibt es und wo kann mit einem Transformationsprozess angesetzt werden?
- Welche konkreten Maßnahmen lassen sich herleiten?

Das nachstehende Schema gibt einen Überblick über die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzepts:

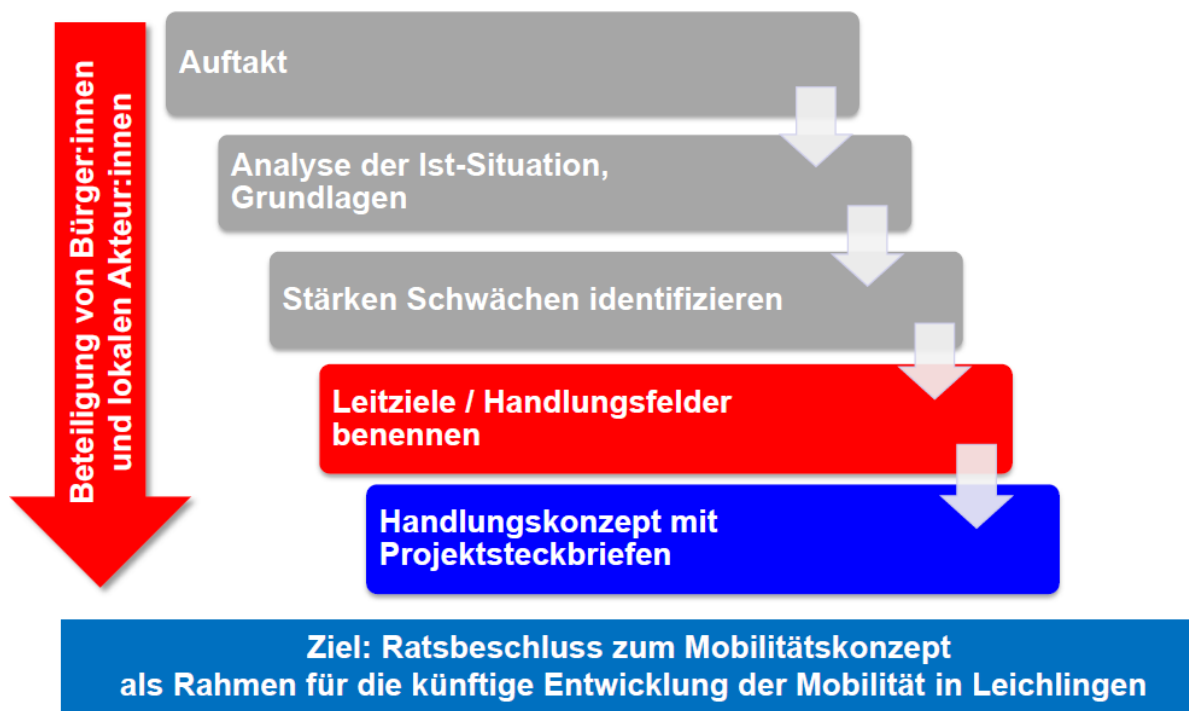


Abbildung 1-1: Prozess zur Projektentwicklung des Mobilitätskonzepts der Blütenstadt Leichlingen¹

Ergänzend zu den planerischen Überlegungen stand die Maßgabe im Mittelpunkt, pragmatische und vor allem **realistisch umsetzungstaugliche Vorschläge** zu entwickeln, die in einem überschaubaren Zeitrahmen bereits Wirkung zeigen können. Es gilt auch hinsichtlich der in der Vergangenheit stark auf den motorisierten Individualverkehr fixierten Sichtweise, den Blick auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten und deren Vernetzung zu richten, diese auszubauen und dort wirkungsvoll anzusetzen, wo bereits gute Voraussetzungen bestehen.

Weitreichende Maßnahmen, bei denen die Blütenstadt Leichlingen nicht in erster Linie zuständig bzw. im Einfluss begrenzt ist, werden zwar in das Mobilitätskonzept aufgenommen, jedoch nicht in den Mittelpunkt gestellt, da das Hauptkriterium die Umsetzungsorientierung ist. Dies schlägt sich dann auch in der Gesamtbewertung der Maßnahmen nieder, die die Kommune im Fokus hat.

Zu den **zugrunde liegenden Daten** sei darauf hingewiesen, dass es nicht Gegenstand der Untersuchungen war, eigenständige Verkehrserhebungen, Modellrechnungen, Fahrgastzählungen etc. durchzuführen, sondern auf das zurückzugreifen, was an Daten

¹ Planungsbüro VIA eG

vorhanden ist. Dennoch wurden die Datengrundlagen im Rahmen der Möglichkeiten der Blütenstadt Leichlingen in wesentlichen Punkten aktuell erhoben:

- Im Rahmen des Mobilitätskonzepts wurde eine **Haushaltsbefragung** durchgeführt, die ein aktuelles Bild der Mobilität in Leichlingen wiedergibt. Ergebnis sind Modal-Split-Werte sowie eine Darstellung der räumlichen Verflechtungsbeziehungen in die Region.
- Ebenso wurde eine **Parkraumuntersuchung** gesondert durchgeführt. Dies erlaubt eine objektive Beurteilung des oft kontrovers diskutierten Themas von Parkraumangebot und -nachfrage.
- Durchgeführt wurden **systematische Befahrungen des Radverkehrsnetzes sowie des Straßennetzes**. Im Zuge zweier „**Mobilitätstouren zu Fuß**“ wurden wichtige Fußverkehrsverbindungen in Leichlingen und Witzhelden begangen und die ÖPNV-Linien befahren.

Weitere vorliegende verkehrstechnische Daten, wie z.B. DTV-Werte der alle 5 Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung NRW, dienen als Grundlage zur verkehrlichen Bewertung.

1.2. Stellenwert des Mobilitätskonzepts in der kommunalen Verkehrsplanung der Blütenstadt Leichlingen

Bei der Einordnung des Mobilitätskonzepts in die Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung der Blütenstadt Leichlingen **ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass die hier entwickelten Maßnahmenvorschläge keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im Mobilitätssystem behoben werden können.**

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Akteuren, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann. Das Mobilitätskonzept ist mit seinen Projektsteckbriefen modular aufgebaut, so dass die Stadt flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte und innovative Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus eröffnen. Das Mobilitätskonzept ist daher offen und kann jederzeit fortgeschrieben werden, es stellt ein Gesamtpaket mit Maßnahmenvorschlägen dar, die sowohl im Block als auch in Einzelbausteinen umsetzbar sind.

Zusammenfassend lässt sich das Mobilitätskonzept wie folgt charakterisieren:

Rahmenplan für Mobilitätsbelange

Das Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen ist ein Rahmenplan für die künftige Ausgestaltung der Mobilität im Gemeindegebiet.

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse- und Bürgerbeteiligungsphase wurde ein Zielsystem hergeleitet, Handlungsfelder abgesteckt und darauf basierend Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese wurden intensiv verwaltungsintern sowie im politischen Raum diskutiert.

Ziele der Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge tragen dazu bei, das Mobilitätsgeschehen in Leichlingen zukünftig stadtverträglich und nachhaltig auszugestalten.

Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurück zu nehmen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken. Hiermit wird ein Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität geleistet, sofern dies im kommunalen Einfluss erfolgen kann.

Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Das Mobilitätskonzept ist kein rechtlich bindendes Instrument wie z.B. ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan.

Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlagen aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick das Mobilitätssystem behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es eines weiteren Beratungsprozesses zur genauen Ausgestaltung der Vorschläge in den einzelnen Steckbriefen, auf deren Grundlage im nächsten Schritt eine Feinplanung vorzunehmen ist.

Beschlussfassung bedeutet eine konkretisierte Arbeitsgrundlage für die Gemeinde

Eine Beschlussfassung des Mobilitätskonzepts bedeutet, dass dieses eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung darstellt.

Die Projektsteckbriefe bilden die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

2. Beteiligung

2.1. Beteiligungsverfahren

Da Mobilität ein stark interdisziplinärer Gegenstand ist und die künftige Mobilitätsentwicklung von vielen unterschiedlichen infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Anforderungen abhängt, fand im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik, lokalen Akteure und Verwaltung am Planungsprozess statt.

Grundlage hierfür war das sogenannte „geschichtete Ebenenkonzept“, das im Folgenden dokumentiert wird. Das Ebenenkonzept wird als Rahmen verstanden, um alle Akteur:innen in Beziehung zu setzen und die jeweiligen Ansichten zusammen zu führen. Diese Vorgehensweise diente dazu, die Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft durch aktive Einbindung zu stärken und fördern.

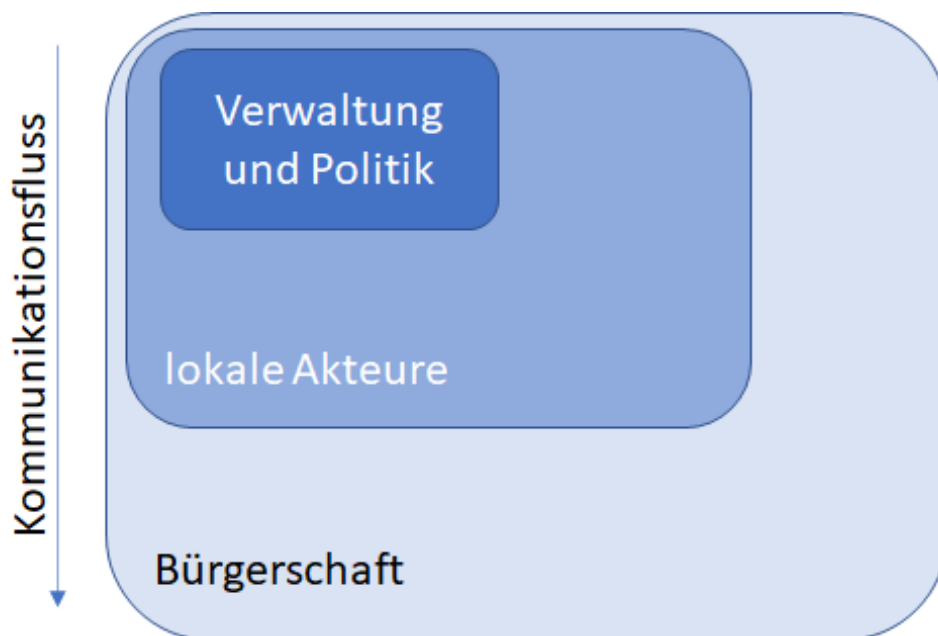


Abbildung 2-1: Prinzipskizze zum „geschichteten Ebenenkonzept“ im Beteiligungsprozess²

Pressetermin leitet Mobilitätskonzept ein

Der Pressetermin am 29.06.2021 war zugleich der Start zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes. Im Zuge der Bearbeitung erfolgte zunächst die Abstimmung im innersten Verwaltungskreis. In der nächsten Beteiligungsrunde folgten Stakeholdergespräche mit Interessenvertreter:innen. Die breite Kommunikation und Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Haushaltsbefragung, eine Onlinebeteiligung mit dem Online-Beteiligungstool „Wegedetektiv“ sowie ein online-basierter Bürgerworkshop haben den Prozess zusätzlich unterstützt. Die Einbindung der Politik erfolgte dem

² Planungsbüro VIA eG

Arbeitsfortschritt entsprechend im Rahmen der Einbindung des Infrastruktur-, Mobilitäts- und Betriebsausschusses (IMB) einschließlich zweier öffentlicher Sondersitzungen.

Bürger:innen-Beteiligung

Zu Beginn der Bestandsanalyse wurde die digitale Online-Bürger:innenbefragung über den „Wegedetektiv“ durchgeführt. Die Bürgerschaft konnte hier auf einem digitalen Lageplan des gesamten Leichlinger Stadtgebietes Anregungen und Wünsche, aber auch Kritikpunkte und Defizite zum Mobilitätssystem äußern.

Im Zuge der Mobilitätswoche fand am 21.09.2021 eine erste digitale Informations- und Diskussionsrunde für Bürger:innen online statt. Unter dem Titel „Wie soll die Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen im Jahre 2030/2035 aussehen?“ wurden zunächst Grundlagen des Mobilitätskonzeptes erläutert und im Nachgang mit der Verwaltung und den beauftragten Büros VIA eG und ISAPLAN Ingenieur GmbH über eine nachhaltige Mobilität erörtert.

In Form eines Bürgerdialoges mit Impulsvorträgen der Planungsbüros konnten sich interessierte Bürger:innen am 08.12.2021 über die Ergebnisse der Bestandserfassung und -analyse sowie über die Ergebnisse des Wegedetektives und des aktuellen Sachstandes zur Haushaltsbefragung informieren. In einer anschließenden offenen Diskussionsrunde wurden Anregungen und Defizite zu den einzelnen Verkehrsarten aufgenommen und gemeinsam diskutiert.

Stakeholder-Beteiligung

Die Einbindung lokaler Stakeholder war eine zentrale Aufgabe des Abstimmungs- und Beteiligungsverfahrens. Diese Personen wurden ausgewählt, da sie als Multiplikator:innen zu den von ihnen vertretenen Organisationen wirken. In drei gesonderten Terminen wurde zunächst der Bearbeitungsstand beim Mobilitätskonzept dargestellt und im Anschluss daran Ideen und Anregungen auf Grund der umfangreichen Expertise dieser Personen für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes eingeholt. Der Austausch hat sichergestellt, dass bei der Konzeptentwicklung die spezifischen Bedürfnisse auch aus Sicht der Stakeholder berücksichtigt wurden.

Die Ergebnisse der Bürger- und Akteursbeteiligungen sind in die Erarbeitung der Bestandsaufnahme, sowie in die Zielvorstellungen und das Maßnahmenkonzept eingeflossen.

Eine Übersicht über die Gespräche mit den lokalen Akteur:innen aus Verbänden, Kommunen und Institutionen sowie weiteren Planungspartnern mit Bezug zum Thema Mobilität zeigt die nachfolgenden Tabelle:

Tabelle 2-1: Übersicht über die Stakeholdergespräche zum Mobilitätskonzept³

Datum	Institutionen/Akteure	Zusammenfassung
18.01.2022	Zivilgesellschaft, Verbände <ul style="list-style-type: none"> • Blütenstadt Leichlingen <ul style="list-style-type: none"> – Senioren- und Pflegebeauftragte – Jugendparlament • Bürgerbus Leichlingen • Bürgerbusverein Witzhelden • Fahrgastverband Pro Bahn e.V. • ADFC • ADAC Nordrhein 	Statusbericht zum Mobilitätskonzept <ul style="list-style-type: none"> • Vorstellung der Ergebnisse des „Wegedetektivs“ • Vorstellung Stärken-Schwächen Analyse bzgl. <ul style="list-style-type: none"> – ÖPNV und Vernetzte Mobilität – Radverkehr – Fußverkehr – Motorisierter Individualverkehr • Darstellung des Leitbildes Diskussion zu <ul style="list-style-type: none"> • ... aktuellen Missständen • ... Chancen und Risiken
19.01.2022	Interkommunal, ÖPNV <ul style="list-style-type: none"> • Rheinisch-Bergischer-Kreis • Stadt Langenfeld • WUPSI Ergänzend: Input Zukunftsnetz Mobilität NRW	
20.01.2022	Wirtschaft <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen • Klinik Roderbirken • IHK Köln Ergänzend: Input Zukunftsnetz Mobilität NRW	
21.09.2022	LVR-Kliniken Langenfeld	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der ÖPNV-Verbindung Langenfeld – Leichlingen und Handlungsansätze • Betriebliches Mobilitätsmanagement • Möglichkeiten der Förderungen

³ Planungsbüro VIA eG/ISAPLAN Ingenieur GmbH

2.2. Haushaltsbefragung und Wegedetektiv

Um ergänzende Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen in Leichlingen zu erhalten, ist einerseits eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten durchgeführt worden und die bereits oben genannte kartenbasierte Onlinebeteiligung mit dem „Wegedetektiv“ an den Start gegangen.

Als umfassende Untersuchung erlaubt es die Haushaltbefragung, belastbare Aussagen treffen zu können, die als Grundlage für die weitere Entwicklung des Mobilitätssystems genutzt werden können, da für das Mobilitätskonzept keine exakt auf das Verkehrsgeschehen in Leichlingen zugeschnittenen Modal-Split-Werte vorlagen. An der Haushaltsbefragung (Stichtag 16.09.2021) haben 2.522 Personen teilgenommen, was 8,8 % der Ortsbevölkerung ausmacht. Wichtige analysierte Themen waren:

- Verkehrsmittelwahl nach Verkehrszwecken, Altersgruppen und Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie Verflechtungsachsen
- Bewertung der Mobilitätskennziffern der Blütenstadt Leichlingen im Vergleich zum Bundesdurchschnitt und gegenüber vergleichbaren Städten, ebenso Bewertung in Relation zur bundesweiten Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) 2017
- Definition von Verflechtungsachsen, um Potenziale für die Verlagerung von Kfz-Verkehrsleistung auf nachhaltige Mobilitätsangebote zu identifizieren
- Darstellung der Potenziale und Fördermöglichkeiten der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie vernetzter Mobilitätsangebote (Park + Ride und Bike + Ride, Carsharing)

Die wichtigsten Ergebnisse, wie der aktuelle Modal-Split der Blütenstadt, werden in Kapitel 3.3 dargestellt. Detaillierte Ergebnisse befinden sich im Anhang.

Der „Wegedetektiv“ war im Zeitraum von Ende Juni bis Ende August 2021 freigeschaltet. Interessierte konnten ihre Anregungen zur stadtweiten Mobilität zu den Themen Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Sharingdienste eintragen. Insgesamt sind in dem oben genannten Zeitraum 480 Einzelmeldungen mit sehr konstruktiven Beiträgen eingegangen.

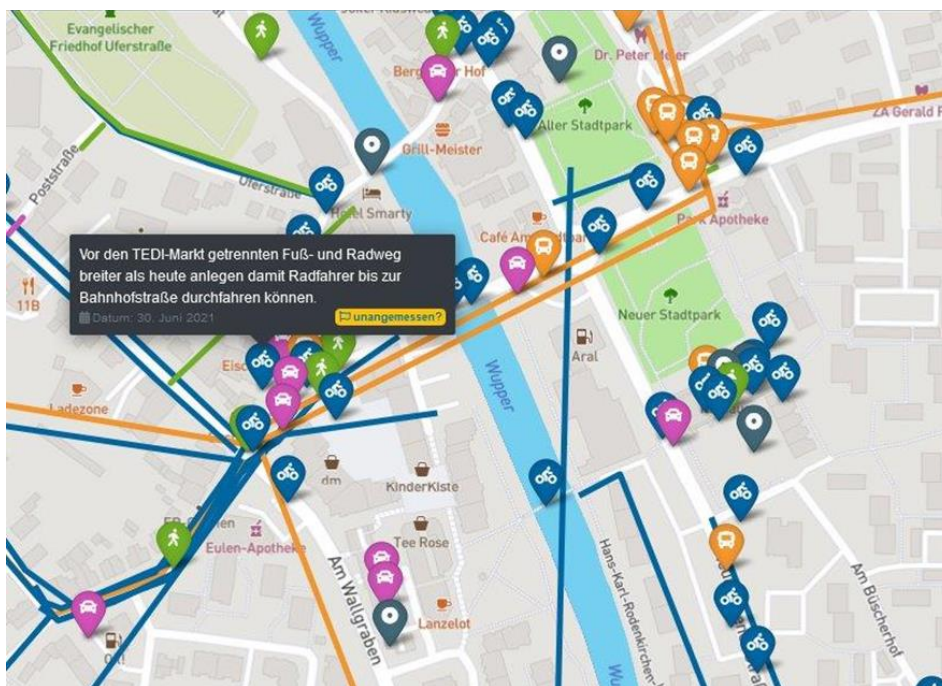


Abbildung 2-2: Screenshot „Wegedetektiv“, Ausschnitt aus der Kernstadt⁴

Die Einträge und Anregungen der Bürger:innen konnten nach den Verkehrsarten Radverkehr, Fußverkehr, MIV und ÖPNV eingetragen werden. Deutlich wurde, dass aus Sicht der Leichlinger Bürgerschaft großer Handlungsbedarf bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes besteht. Hierzu zählen der Rad- und Fußverkehr sowie der ÖPNV. Diese machten knapp 72 % aller Meldungen aus. Insgesamt häufigstes Thema sind die Verbesserungen im städtischen Radverkehrsnetz.

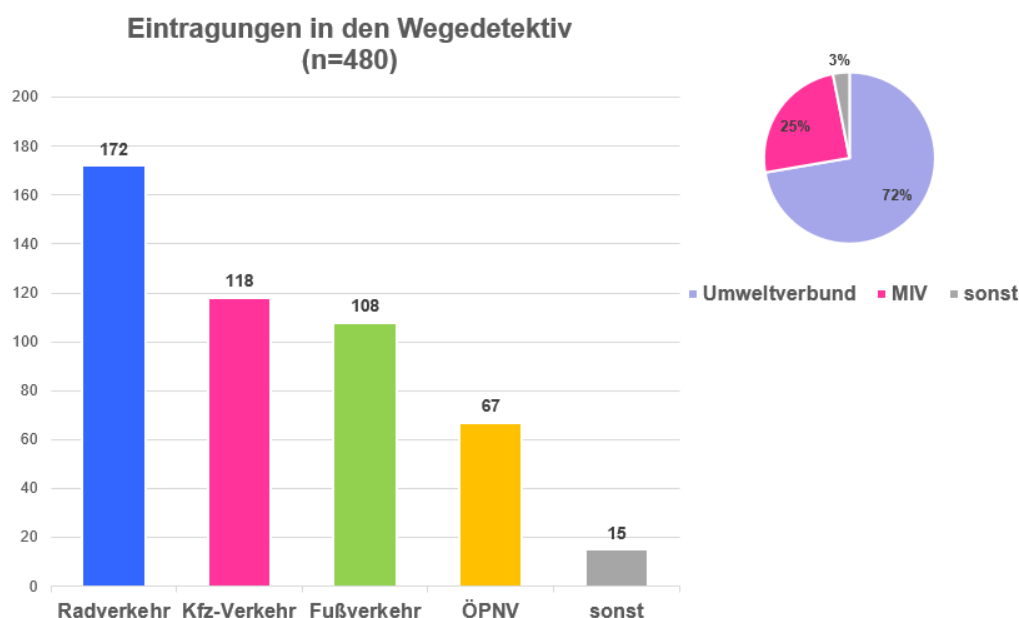


Abbildung 2-3: Anteil der Meldungen nach Verkehrsarten⁵

⁴ Planungsbüro VIA eG, Freiluftkonzepte

⁵ Planungsbüro VIA eG

Die meisten Anregungen beim Radverkehr galten der „fehlenden Radweginfrastruktur“. Hier wurde vor allem auf Netzlücken verwiesen, wie zum Beispiel zwischen Balken und Bergisch Neukirchen, aber generell auch auf fehlende Radinfrastrukturelemente auf Fahrbahnen, insbesondere auf Brückenstraße, Kirchstraße, Förstchen und in Witzhelden. Weiterhin wurden die teilweise erheblichen Oberflächenschäden als Mangel erwähnt.

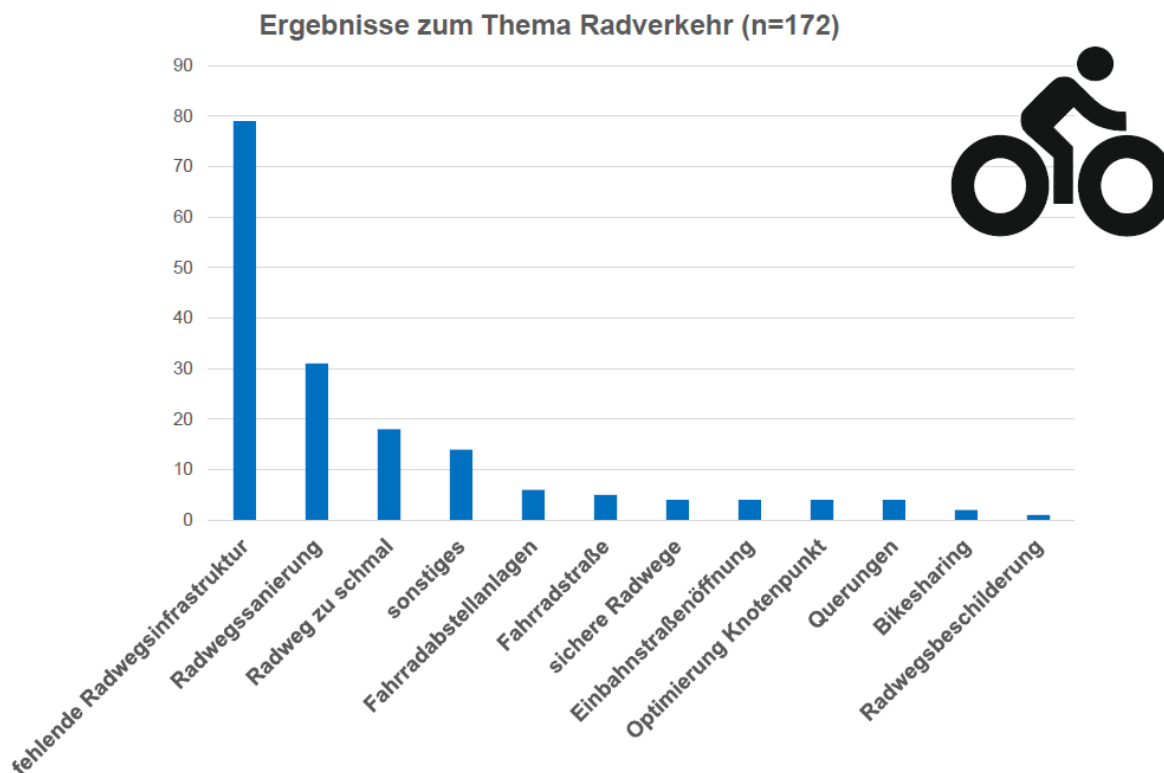


Abbildung 2-4: Oberthemen zum Thema Radverkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv⁶

Beim Fußverkehr wünschten sich die Teilnehmenden einerseits vor allem neue Querungen, insbesondere in Witzhelden auf der Solinger Straße und Hauptstraße und in Leichlingen auf der Kirchstraße und den Straßen Förstchen und Unterschmitte. Ebenso wurde die fußgängerfreundliche Ausgestaltung von Lichtsignalanlagen genannt. Hier ist vor allem die Anlage an der Brückenstraße zu nennen, wo die teilweise langen Rotphasen und die nicht synchrone Schaltung bemängelt wurden.

⁶ Planungsbüro VIA eG

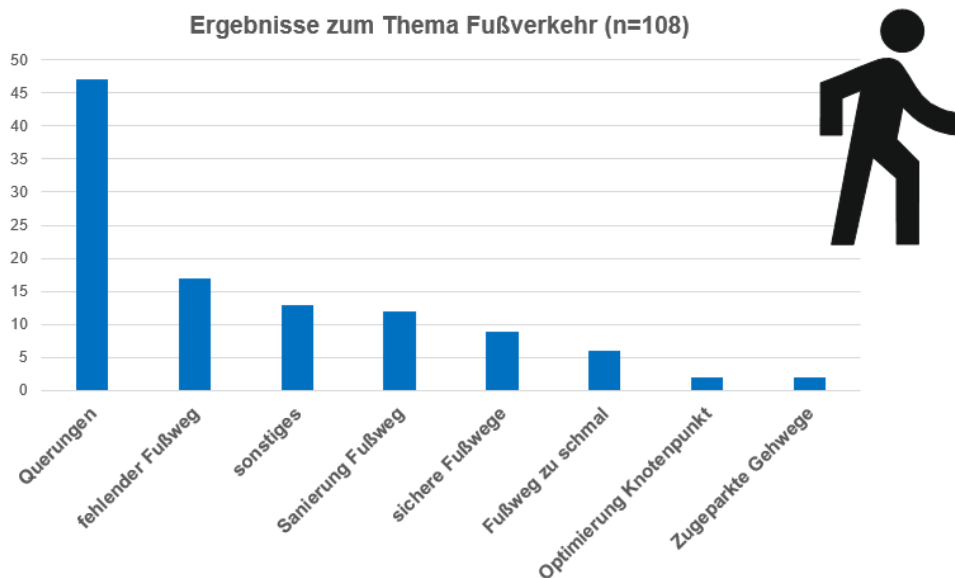


Abbildung 2-5: Oberthemen zum Thema Fußverkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv⁷

Beim Kfz-Verkehr galten die meisten Nennungen dem Thema Geschwindigkeitsreduzierung. Hier war es der Wunsch aus der Bevölkerung, vor allem in zentralen Bereichen der Innenstadt eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu prüfen, um so die Verkehrssicherheit insbesondere für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu erhöhen.

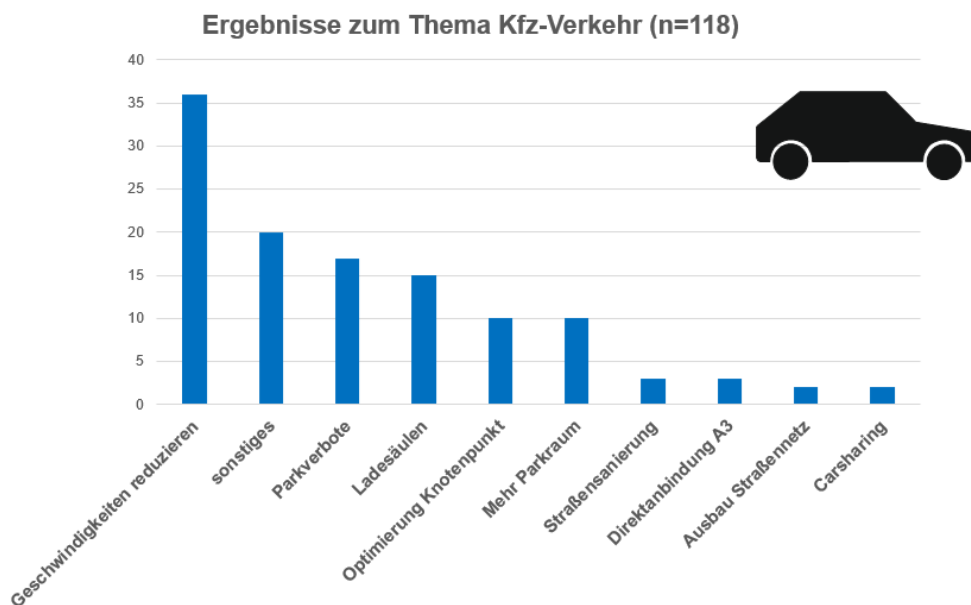


Abbildung 2-6: Oberthemen zum Thema Kfz-Verkehr anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv⁸

Beim ÖPNV bestand der große Wunsch, eine kundengerechte ÖPNV-Verbindung in die Nachbarkommune Langenfeld einzurichten. Das heutige Angebot in Form eines 2-Stunden-Taktes mit

⁷ Planungsbüro VIA eG

⁸ Planungsbüro VIA eG

Umstieg an der Gladbacher Straße der Linie 257 sowie Einzelfahrten der Linie 254 sind als ungenügend erachtet worden. Weiterhin Thema war die Einrichtung zusätzlicher Bushaltestellen (Rathaus, Brückerfeld (im Dezember 2021 umgesetzt), auf der Opladener Str. und in Förstchen). Ebenfalls wurde das Busangebot nach Witzhelden kritisiert. Hier ist jedoch daraufhin zu weisen, dass die Onlinebeteiligung vor dem Fahrplanwechsel 2021 stattgefunden hat und seitdem ein erheblich verbessertes und dichteres Fahrplanangebot nach Witzhelden besteht.

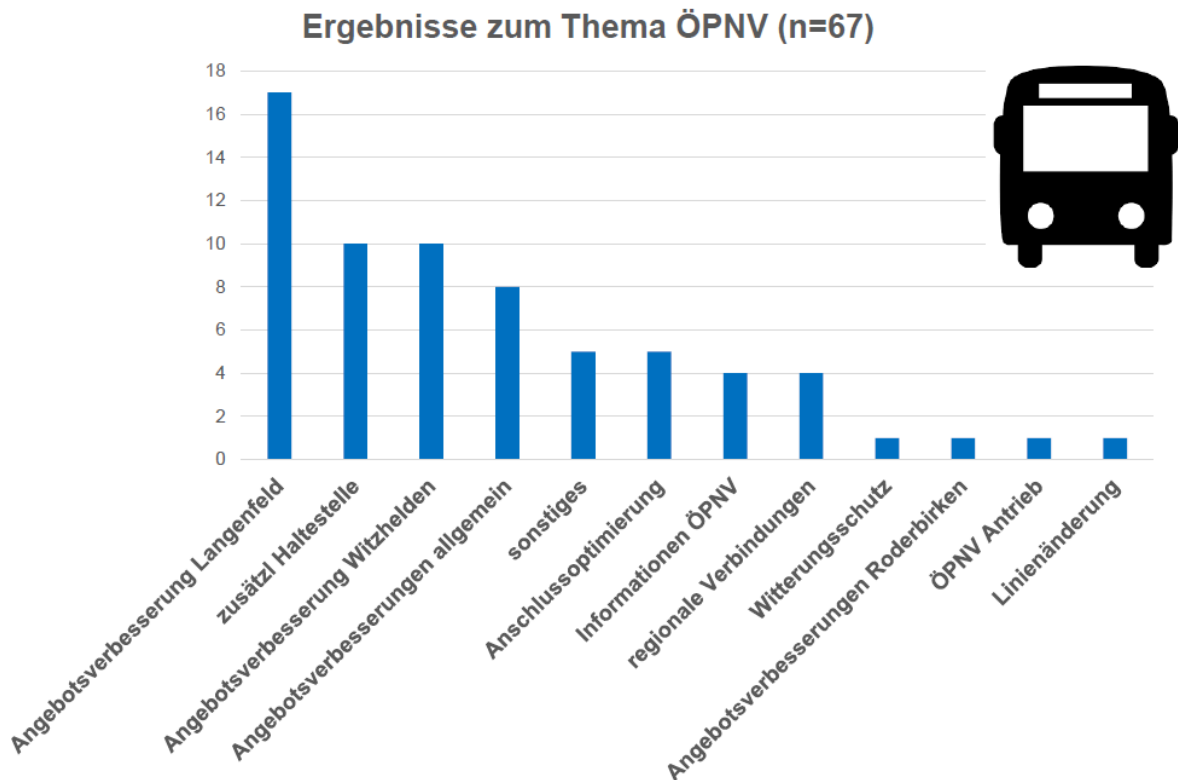


Abbildung 2-7: Oberthemen zum Thema ÖPNV anhand der Anregungen aus dem Wegedetektiv⁹

⁹ Planungsbüro VIAeG

Nachfolgende Karte zeigt zusammenfassend die räumlichen Hotspots für die übergreifenden Themen:

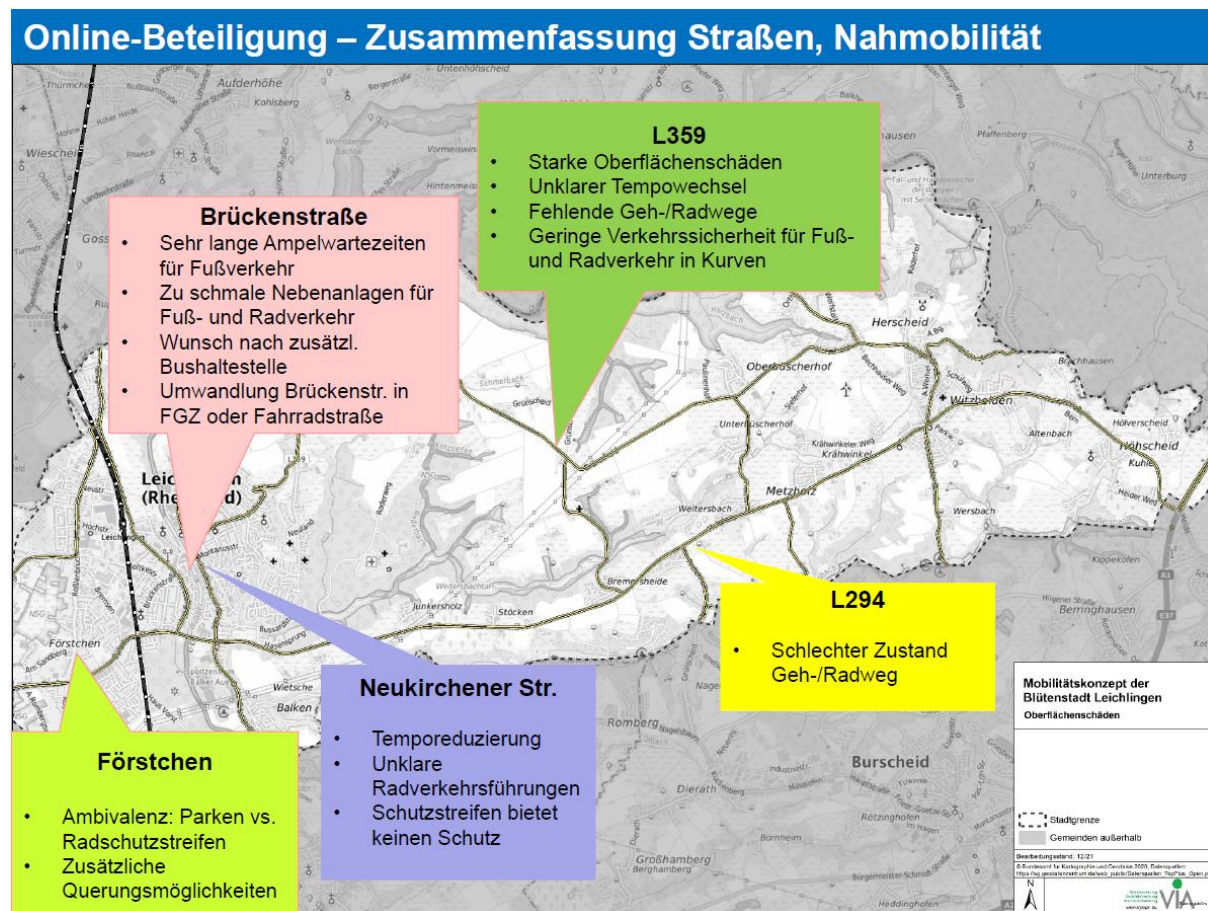


Abbildung 2-8: Darstellung der verschiedenen Anregungen nach räumlichen Hotspots¹⁰

2.3. Mobilitätstouren zu Fuß

Um Leichlinger Bürger:innen für das Thema Fußverkehr zu sensibilisieren, fanden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Blütenstadt Leichlingen am 27. April und 27. Juni 2022 zwei Mobilitätstouren statt. Diese führten durch den Stadtkern Leichlingens sowie durch den Stadtteil Witzhelden. Die vorher abgestimmten Routen mit festgelegten Zwischenstopps, führten entlang an fußverkehrsrelevanten Quellen und Ziele und deckten Themen wie Verkehrssicherheit, Konfliktsituationen, Schulwege, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität ab.

An diesem interaktiven Format der Bürger:innenbeteiligung nahmen rund 25 Teilnehmende (pro Tour) teil. Vertreten waren öffentlich eingeladene interessierte Bürger:innen sowie gezielt angesprochene Akteur:innen, die die Belange verschiedener Zielgruppen zum Fußverkehr vertreten (z.B. Senior:innen, Mobilitätseingeschränkte, Schulkinder). Durch die Beteiligung von Vertreter:innen der Stadtverwaltung sowie Politik kam es zu aufschlussreichem Austausch untereinander. Auf der Begehung wurden gemeinsam Erfahrungen der Bürger:innen, als „Alltagsexpert:innen“, Mängel und bereits erste Optimierungsmöglichkeiten intensiv diskutiert. Die Teilnahme eines Bürgers mit einem Rollator zeigte allen Teilnehmenden noch einmal konkret, wie entscheidend die Barrierefreiheit im

¹⁰ Planungsbüro VIA eG

Straßenraum für Mobilitätseingeschränkte ist. Die Ergebnisse der Mobilitätstouren flossen mit in die weitere Bearbeitung der Handlungsempfehlungen, vor allem in den Bereich Nahmobilität zu Fuß ein.



Abbildung 2-9: Mobilitätstour zu Fuß durch Leichlingen¹¹



Abbildung 2-10: Begehungsrouten für die Mobilitätstour durch Witzhelden¹²

¹¹ Planungsbüro VIA eG

¹² Planungsbüro VIA eG

3. Grundlegende Informationen zur Mobilität in Leichlingen

Im Folgenden werden allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen in Leichlingen dargestellt. Hierzu wurden vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Stadtgebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zusammengetragen und in einer Synopse zusammengeführt.

3.1. Raumstruktur

Die Blütenstadt Leichlingen ist eine kreisangehörige Stadt im Rheinisch-Bergischen Kreis und liegt im Süden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet liegt im nördlichen Teil des Rheinisch-Bergischen Kreises, zwischen den Ballungskernen Köln, Leverkusen und Düsseldorf am südwestlichen Rande des Bergischen Landes. Im Norden der Stadt bildet die Wupper die natürliche und politische Grenze zu Solingen. Ebenso wird das Stadtgebiet südlich durch natürliche Grenzen, dem Murbach und der (noch vorhandenen) Diepentaler Talsperre von Leverkusen und Burscheid getrennt. Die westliche Begrenzung zu Langenfeld und die östliche Begrenzung zu Burscheid erfolgt durch die Autobahnen A3/E 35 und A1/E 37.

Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Leichlingen die Funktion eines **Mittelzentrums** und bildet mit zahlreichen zentralen Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten eines der Versorgungszentren im Rhein-Bergischen-Kreis.

Mit zurzeit 28.683 Einwohnern (Stand 01.06.2021) zählt Leichlingen nach den Raumtypen des Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu den „**Mittelstädten in Stadtregionen**“ (siehe Abbildung 3-1).



Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

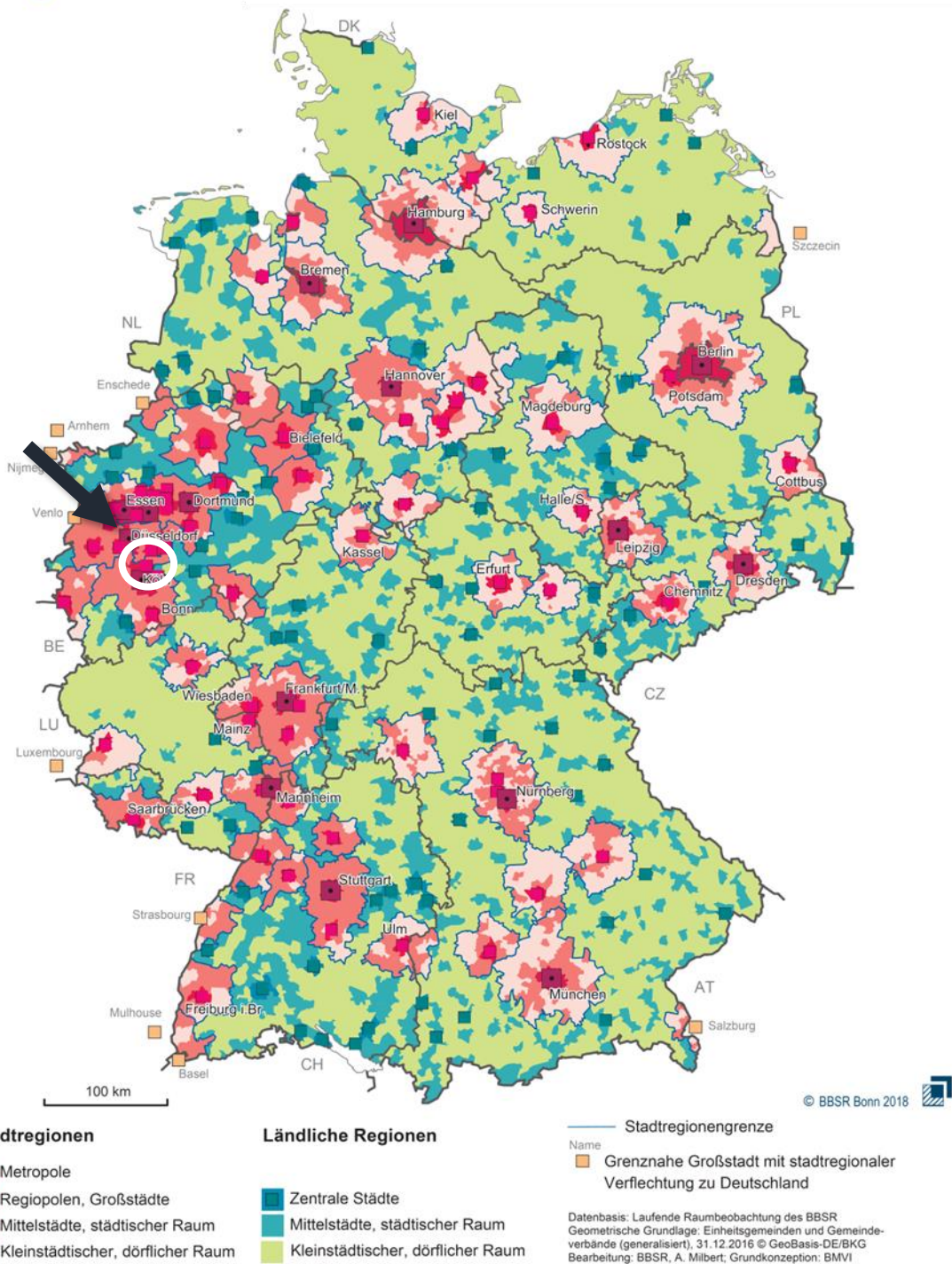


Abbildung 3-1: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland¹³

¹³ BBSR Bonn 2018, entnommen aus MID 2017

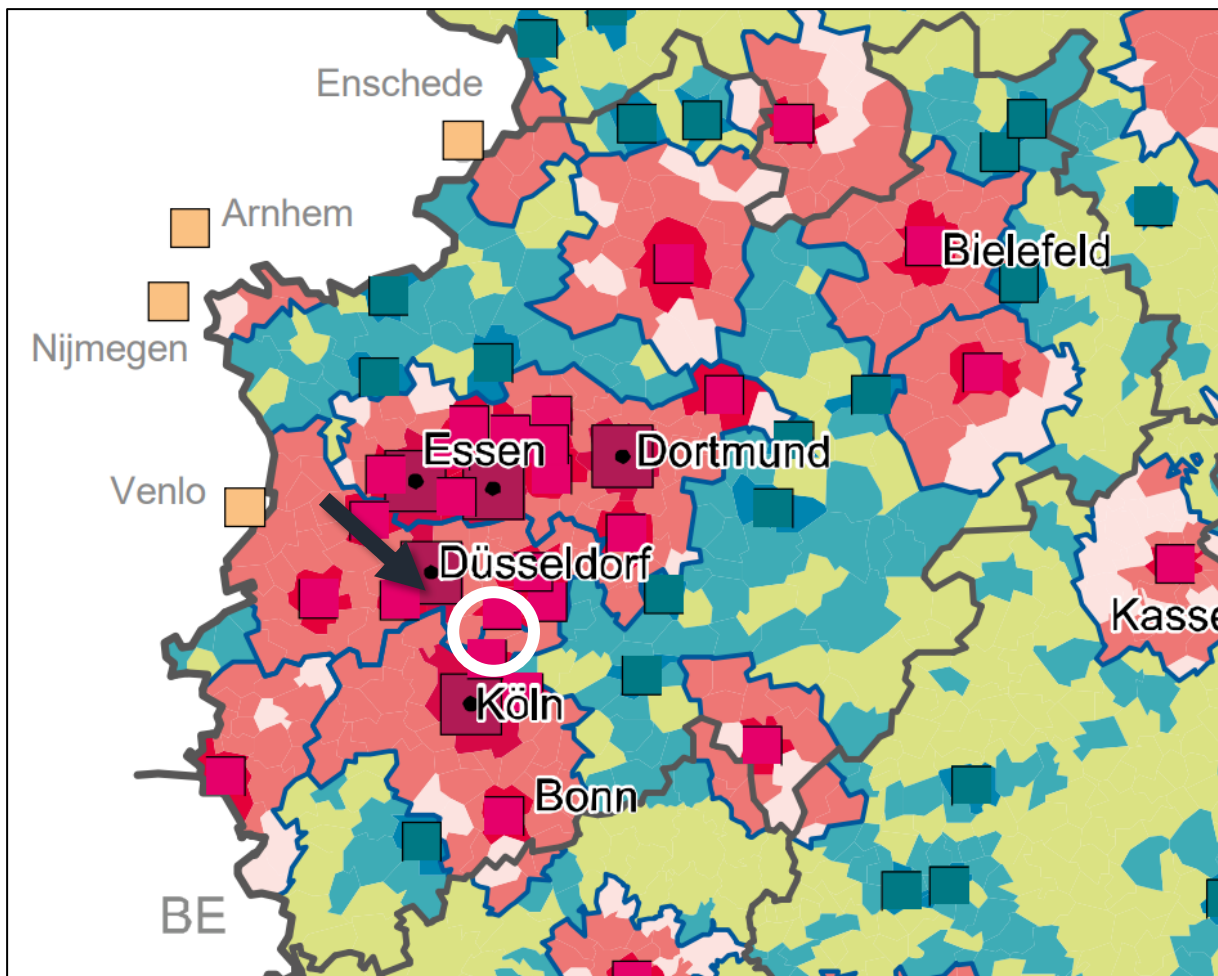


Abbildung 3-2: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland¹⁴

Das Stadtgebiet von Leichlingen erstreckt sich über eine **Fläche** von 37,27 km², womit die Stadt zu den kleineren Flächenkommunen im Rhein-Bergischen Kreis zählt. Der suburban bis ländlich strukturierte Siedlungsraum ist geprägt durch größere Waldflächen, insbesondere in der Mitte des Stadtgebietes durch große Ackerbauflächen sowie Obstplantagen. Bezogen auf die gesamte Stadtfläche ergibt sich eine durchschnittliche **Bevölkerungsdichte** von ca. 770 Einwohner:innen pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 und dem Rhein-Bergischer-Kreis mit 648 Einwohner:innen pro Quadratkilometer ist Leichlingen für suburbane Räume entsprechend mittel bis dicht besiedelt. Allerdings sind die Siedlungsflächen heterogen im Gemeindegebiet verteilt^{15 16}.

Den **Siedlungsschwerpunkt** bildet die Tallage von Leichlingen, in der auch mehr als zwei Drittel der Bürgerschaft wohnt und lebt. Die Versorgungszentren der Stadt Leichlingen bilden die Innenstadt als Hauptzentrum sowie das Nebenzentrum Witzhelden, welches besonders der Grundversorgung der umliegenden Siedlungen dient.

¹⁴ BBSR Bonn (2018), entnommen aus MID 2017; Ausschnitt NRW

¹⁵ Regionalatlas Deutschland (2020): Bevölkerungsdichte (EW je qkm)

¹⁶ Landesbetrieb IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen

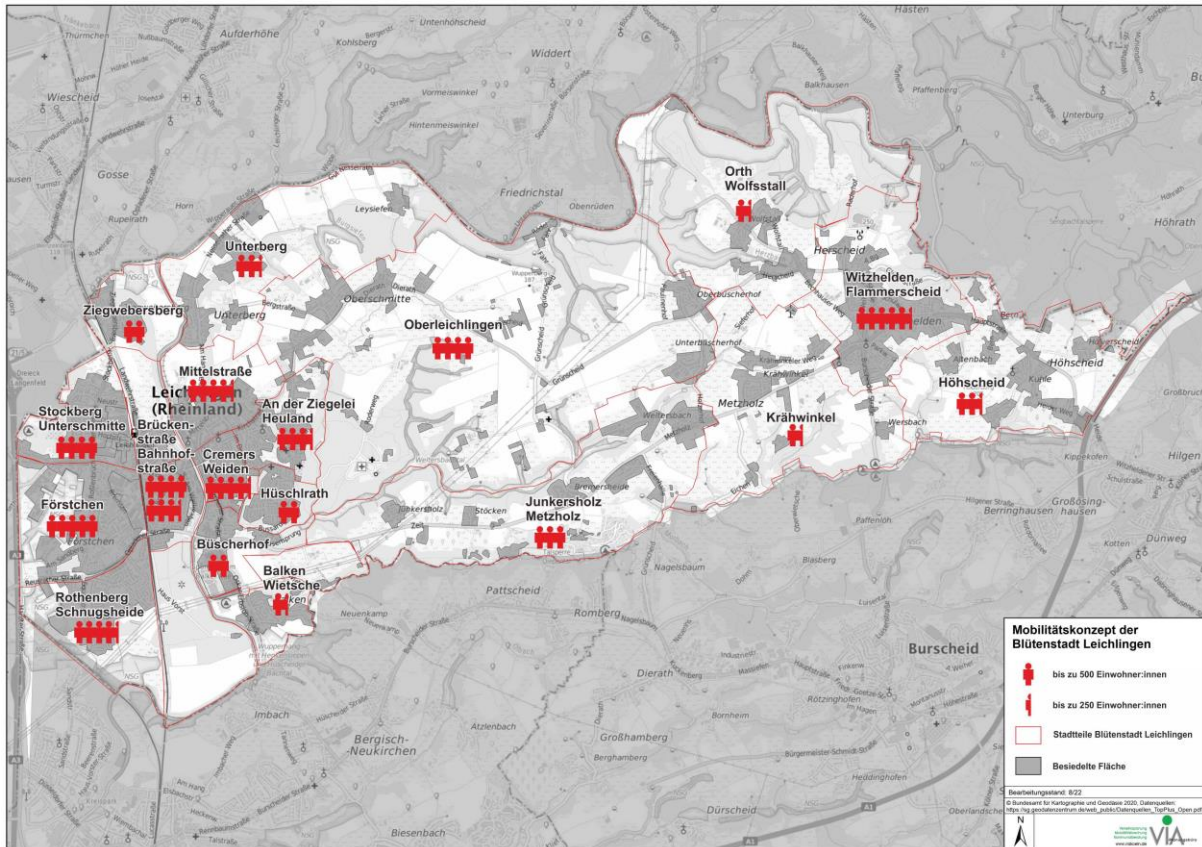


Abbildung 3-3: Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2022¹⁷

3.2. Grundstruktur des Verkehrs

Im **Straßenverkehr** ist das Stadtgebiet im Osten über die Bundesautobahn 1 an das östliche Ruhrgebiet über Münster Richtung Nordsee angebunden sowie Richtung Süden an die Großräume entlang der südlichen (linksrheinischen) Rheinschiene bis in die trinationale Großregion SaarLorLux. Über die Bundesautobahn 3, die im Westen an Leichlingen grenzt, bestehen im Norden Anbindungen ins Ruhrgebiet bis in die Niederlande und im Süden an die Großräume entlang der südlichen (rechtsrheinischen) Rheinschiene. Durch die Bundesautobahn 542 ist Leichlingen an die Bundesautobahn 59 angeschlossen, die eine schnelle Verbindung nach Düsseldorf und Leverkusen bietet.

¹⁷ Blütenstadt Leichlingen (2021)

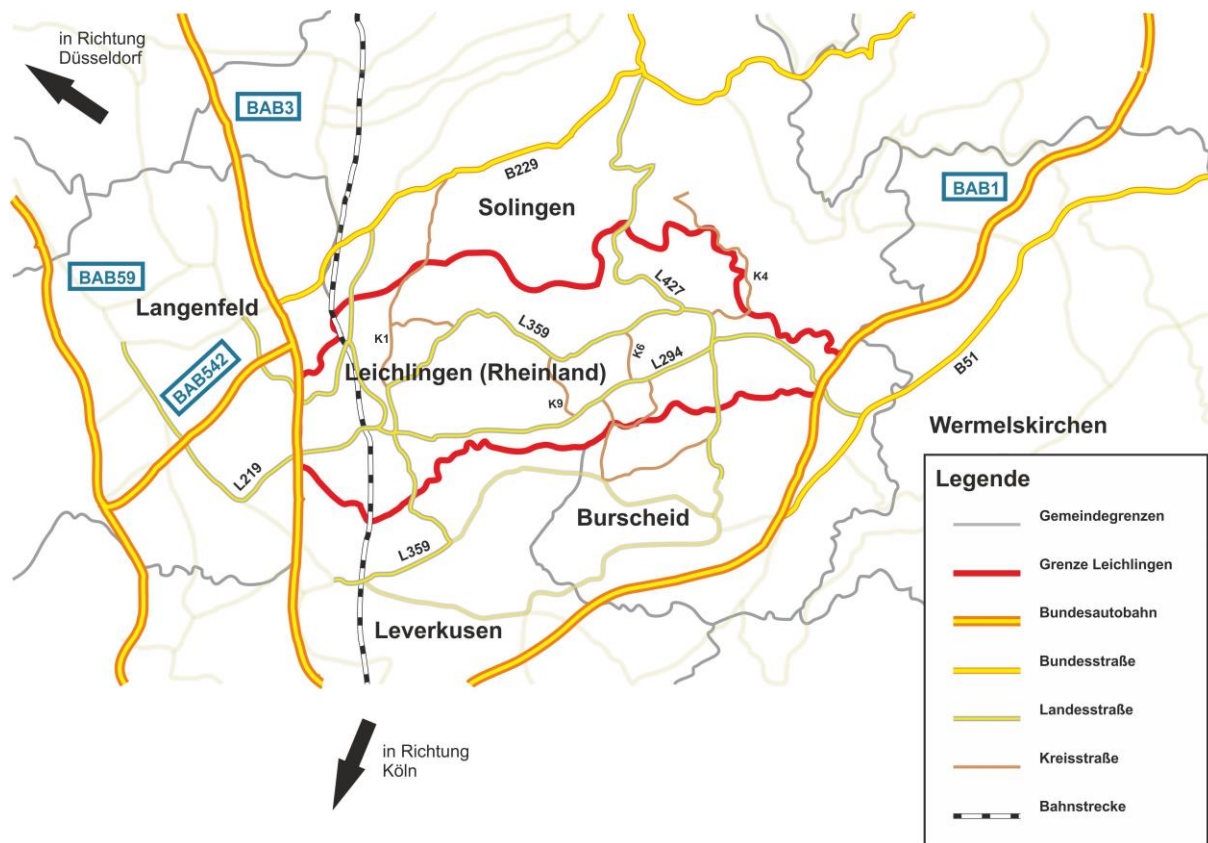


Abbildung 3-4: Verkehrsanbindung der Blütenstadt Leichlingen¹⁸

Die Landstraßen 359 und 294 bilden die zentralen Ost-West-Verbindungen innerhalb Leichlingens und bündeln den Binnenverkehr zwischen Haupt- und Nebenzentrum.

Die **Bahnstrecke** durch Leichlingen wird von der RB48 angefahren und verbindet Leichlingen mit Bonn über Köln sowie Leverkusen und Wuppertal.

Daneben bildet der Busbahnhof direkt am Stadtpark einen wichtigen Knotenpunkt im **regionalen Busverkehr** mit Regionalbuslinien nach Witzhelden, Leverkusen, Burscheid, Solingen, Köln und Langenfeld. An der Haltestelle „Leichlingen Bahnhof“ ist der Busverkehr mit dem Schienenverkehr verknüpft. Die dortigen Haltestellenpositionen haben nicht den Charakter eines Busbahnhofs, sondern sind historisch gewachsen. Mit der Durchführung des ÖPNV sind die kommunalen Nahverkehrsunternehmen „Wupsi GmbH“ und „Regionalverkehr Köln GmbH“ betraut, welche neben den regionalen Buslinien auch den Carsharingservice „wupsiCar“ bzw. das Fahrradverleihsystem „Bergisches e-Bike“ in der Blütenstadt Leichlingen anbieten.

Die Stadt Leichlingen verfügt als Teil der Rheinschiene über gute Anbindungen zu deren Großstädten, wodurch sie sich als attraktiver Wohnort für Berufspendler etabliert hat. Somit bestehen starke Ein- und Auspendelndenströme sowie Durchgangsverkehre. Die damit verbundenen **Verkehrsbelastungen** führen in den Vor- und Nachmittagsspitzenstunden zu punktuell erhöhten Verkehrsbelastungen, dies bildet vor allem die L294 – die Ost-West-Haupterschließungsachse – mit bis zu 15.400 Kfz/24h ab. Das übrige klassifizierte Straßennetz weist geringe bis moderate Verkehrsbelastungen auf.

¹⁸ Planungsbüro VIA eG

Auch auf den **Schienenverbindungen**, besonders Richtung Köln kommt es zu Überlastungseffekten zu den Pendlerspitzenzeiten. Eine Verdichtung des Regionalbahnangebotes ist derzeit aufgrund der starken Überlastung der Wupperstrecke durch Fern- und Güterverkehr nicht möglich. Durch diese Überlastungseffekte kommt es häufig zu Verspätungen und Ausfällen bei der RB48, wodurch Reiseketten im ÖPNV teilweise unkalkulierbar sind.

Die Blütenstadt Leichlingen verfügt über ein **Pendelaufkommen** von insgesamt 18.336 pendelnden Personen, wobei hiervon 4.082 Menschen nach Leichlingen ein- und 10.851 aus Leichlingen auspendeln sowie 3.403 innerhalb der Stadtgrenzen zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. In der nachfolgenden Grafik sind die wichtigsten Ein- und Auspendelndenströme dargestellt.

Tabelle 3-1: Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020¹⁹

Herkunft	Einpendelnde	Auspendelnde
<i>Leverkusen</i>	982	2.287
<i>Köln</i>	381	1.782
<i>Solingen</i>	582	977
<i>Langenfeld</i>	307	975
<i>Düsseldorf</i>	154	950
<i>Burscheid</i>	300	434

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Blütenstadt Leichlingen hat die **Verkehrsmittelwahl** der Einwohner:innen. Aus der durchgeführten Haushaltsbefragung zur Mobilität in Leichlingen aus dem Jahre 2021 geht hervor, dass der MIV einen Anteil von knapp 62 % am Verkehrsaufkommen aufweist. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen dementsprechend auf einen Anteil von über 38 %. Im Einzelnen aufgegliedert besitzt der Fußverkehr den höchsten Anteil mit knapp 16 %, gefolgt vom Radverkehr mit einem Anteil von 11,4 % (E-Bike-Anteil: 3,7 %) und der Öffentliche Verkehr auf ca. 11 % (Bahnanteil: 5,6 %, Busanteil 5,5 %). Im Vergleich zu den Werten des Typus „Mittelstadt“ aus der Studie Mobilität in Deutschland ist der Anteil des Umweltverbundes fast gleich, jedoch sind die Anteile ÖV und Rad deutlich höher, zu Lasten des Fußverkehrs. Die insgesamt ähnlichen Vergleichswerte sind insoweit bemerkenswert, als dass im ÖPNV im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit keine wesentlichen Abweichungen gegenüber der bundesweiten MiD 2017 erkennbar sind.

¹⁹ Statistisches Landesamt NRW (2020)

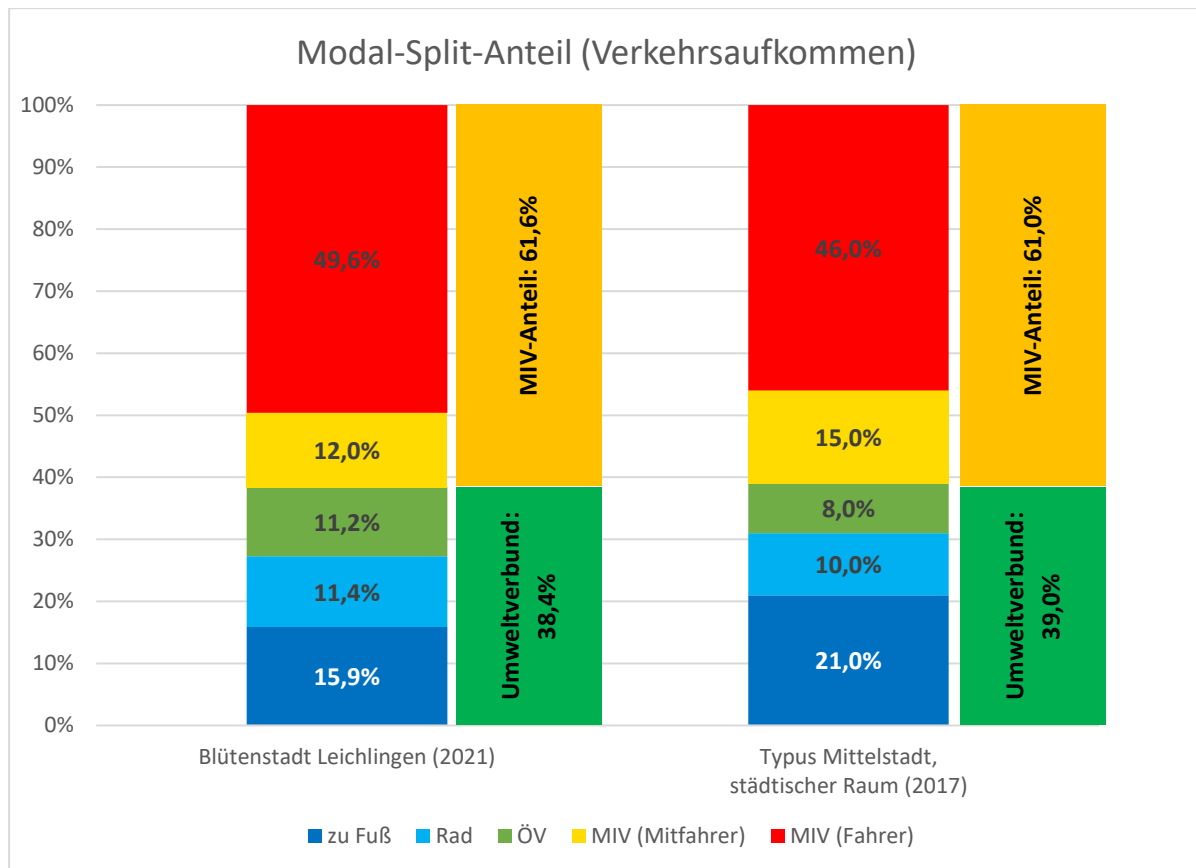


Abbildung 3-5: Verkehrsmittelwahl in Leichlingen im Vergleich²⁰

Zwischen den Einwohner:innen der Kernstadt und Oberleichlingen sind signifikante **Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl** festzustellen. Erwartungsgemäß wird der MIV von den Bewohner:innen Oberleichlingens in stärkerem Umfang genutzt als von den Bewohner:innen der Wohnplätze der Tallage. In der Tallage ist eine weitaus höhere Zieldichte vorhanden als in Oberleichlingen, was zu einer im Durchschnitt geringeren Wegelänge führt, so dass das Zufußgehen und das Radfahren begünstigt wird.

So beträgt der MIV-Fahrer-Anteil bei den Bewohner:innen der Höhenlage 58 % (Mitfahrer: 13 %) und bei den Tallagebewohner:innen 46 % (Mitfahrer: 11 %). Fuß- und der Radverkehrsanteil liegen in der Tallage deutlich höher im Vergleich zum Durchschnitt der Höhenlage (Fuß: 18 % zu 12 %, Rad: 13 % zu 7 %). Der ÖPNV, mit dem in der Regel eher längere Distanzen überwunden werden, hat bei den Wegen der Höhenlagebewohner einen Anteil von 10 %, während er in der Tallage 12 % beträgt. Hier sei jedoch nochmals darauf verwiesen, dass zum Fahrplanwechsel 2021, also nach dem Stichtag, umfangreiche Angebotsausweitungen insbesondere nach Witzhelden umgesetzt wurden, deren Wirkung erfahrungsgemäß in den kommenden 2-3 Jahren messbar werden.

²⁰Planungsbüro VIA eG (2021): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Blütenstadt Leichlingen; BBSR Bonn (2018), entnommen aus MID 2017

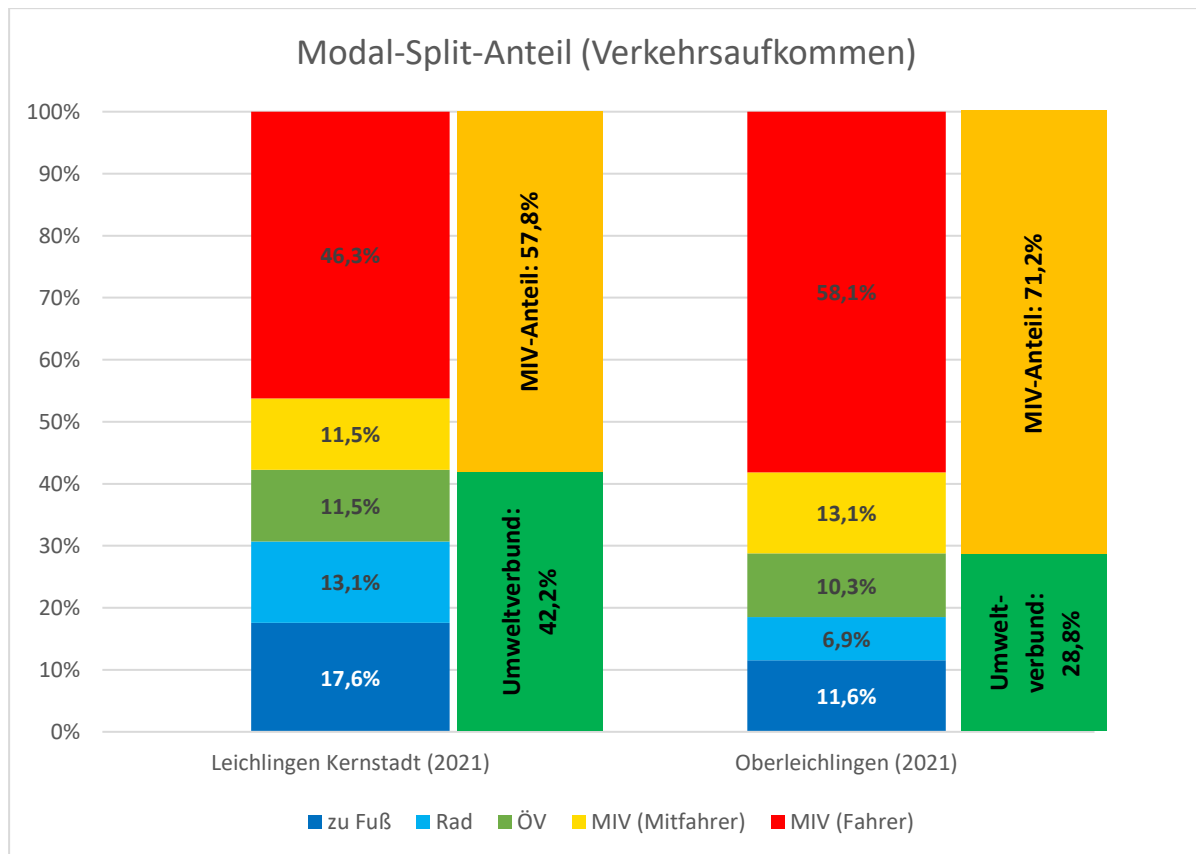


Abbildung 3-6: Verkehrsmittelwahl in Leichlingen Kernstadt und Höhenlagen im Vergleich²¹

3.3. Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die **Struktur des Mobilitätsverhaltens** der Leichlinger Bevölkerung räumlich-quantitativ dargestellt.

Die Verkehre im Stadtgebiet von Leichlingen lassen sich wie folgt räumlich-funktional gliedern:

- Binnenverkehr
- Quell-/Zielverkehr
- Durchgangsverkehr.

Der Binnenverkehr beschreibt dabei alle Verkehre, die innerhalb des Stadtgebietes stattfinden, der Quell- und Zielverkehr erfasst Verkehre, bei denen der Beginn oder das Ziel eines Weges im Stadtgebiet Leichlingen liegt. Beim Durchgangsverkehr besteht dagegen kein Bezug des jeweiligen Weges zur Stadt selbst, die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen werden nur zur Überbrückung verwendet.

Insgesamt konnte in der Haushaltsbefragung festgestellt werden, dass es an einem repräsentativen Werktag ein Verkehrsaufkommen von ca. 100.000 Wegen im Binnen-, Quell- und Zielverkehr gibt.

Die Verflechtungstypen gliedern sich dabei wie folgt auf:

- 34,1 % der Wege der Leichlinger Bevölkerung sind **Binnenwege** innerhalb der Stadtgrenze (33.700 Wege)

²¹ Planungsbüro VIA eG (2021): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Blütenstadt Leichlingen

- Davon sind 8,9% der Wege Binnenverkehr **innerhalb** von Verkehrszellen (8.800 Wege)
- 49,2 % der Wege führen von Leichlingen **nach außerhalb oder zurück (Quell- und Zielverkehr, 48.700 Wege)**
- 16,7 % der Wege haben sowohl Quelle als auch Ziel **außerhalb** der Stadtgrenze, sie bilden den Durchgangsverkehr (Außenverkehr, 16.500 Wege).

Tabelle 3-2: Wege der Leichlinger Bevölkerung²²

	Binnenwege	Quell-, Ziel- und Außenverkehr	Gesamt
<i>Leichlingen</i>	33.704	65.230	98.934

Die **Verflechtungen** der Blütenstadt Leichlingen mit Leverkusen (21.800 Wege) machen etwa 22 % aller Wege aus. Das entspricht fast der Hälfte des Quell- und Zielverkehrs. Vor allem in den Stadtbezirk Opladen bestehen die größten Verflechtungen mit einem Anteil von 61 % der Wege von und nach Leverkusen.

In die umliegenden Städte und Kreise

- Stadt Köln
- Kreis Mettmann
- Stadt Solingen
- Rheinisch Bergischer Kreis
- Rhein-Erft-Kreis
- Stadt Düsseldorf
- Oberbergischer Kreis
- Stadt Wuppertal

oder zurück führen 26,5 % aller Wege (26.200). Das entspricht mehr als der Hälfte des Quell- und Zielverkehrs.

Nur 0,7% der Wege (730) führen zu weiteren Zielen oder zurück.

Die stärksten Verkehrsbeziehungen der Leichlinger:innen insgesamt bestehen neben Leverkusen mit Köln (8.400 Wege), Langenfeld (4.000 Wege), Solingen (3.000 Wege), dem Kreis Mettmann ohne Langenfeld (3.000 Wege), Burscheid (1.900 Wege) und dem Rhein-Erft-Kreis (1800 Wege). Auch nach Düsseldorf (1.700 Wege) und zum Oberbergischen Kreis (1.300 Wege) bestehen bedeutende Beziehungen. Ein sehr großer Anteil der in der Haushaltsbefragung identifizierten Quell- und Zielverkehre der Leichlinger Bevölkerung findet somit auf relativ kurzen Distanzen statt, insbesondere in die benachbarte Stadt Leverkusen und dem Stadtbezirk Opladen.

²² Planungsbüro VIA eG (2021): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Blütenstadt Leichlingen

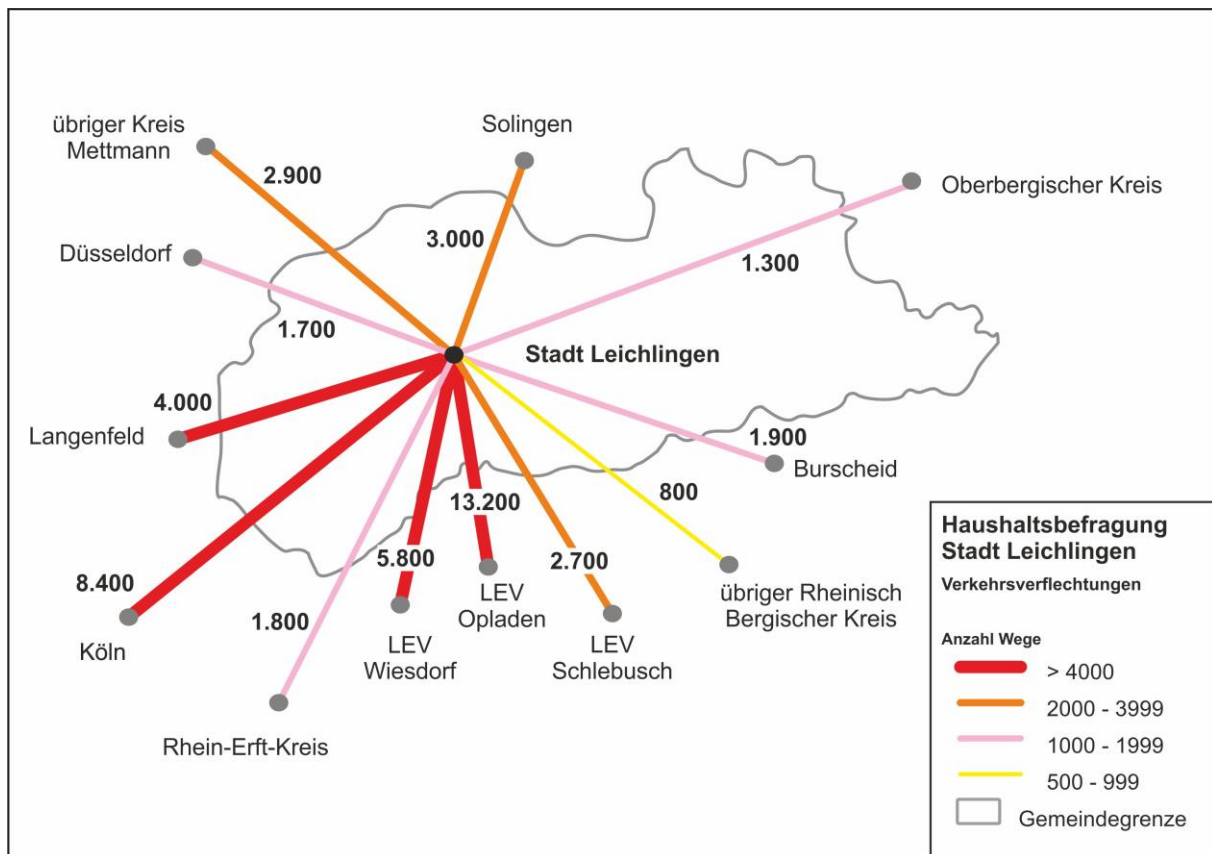


Abbildung 3-7: Verkehrsverflechtungen der Stadt Leichlingen: Stadtgrenze überschreitende Verkehre (Quell- und Zielverkehr)²³

3.4. Wegelänge

Eine weitere relevante Bezugsvariable für den Verkehr in Leichlingen ist die **Länge der zurückgelegten Wege**. Die mittlere Wegelänge liegt laut Daten der Haushaltsbefragung für Leichlingen bei 10,9 km und damit unter dem Bundesdurchschnitt von 12 km.²⁴

Abbildung 3-7 zeigt die kumulierte Wegelängenverteilung für alle Wege, unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel. 46 % der Wege sind nicht länger als fünf Kilometer. Nur 14 % aller Wege führen über eine Entfernung von mehr als 20 Kilometern und über die Grenze von 50 Kilometern gehen nur 1,4 % der Wege. Entfernungen bis 5 km bergen dabei ein großes Potenzial, um diese vom motorisierten Individualverkehr auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel der Nahmobilität wie Rad- und Fußverkehr zu verlagern, so dass sich städtebauliche Spielräume für eine lebenswerte, sozialverträgliche und verkehrssichere Stadtgestaltung eröffnen.

Nichtdestotrotz ist es jedoch unabdingbar, auch Teile der längeren Wege auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu verlagern, da hier die größten Mengen umwelt- und klimarelevanter Emissionen freigesetzt werden und eingespart werden können.

²³ Planungsbüro VIA eG (2021): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Blütenstadt Leichlingen

²⁴ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017, S. 46

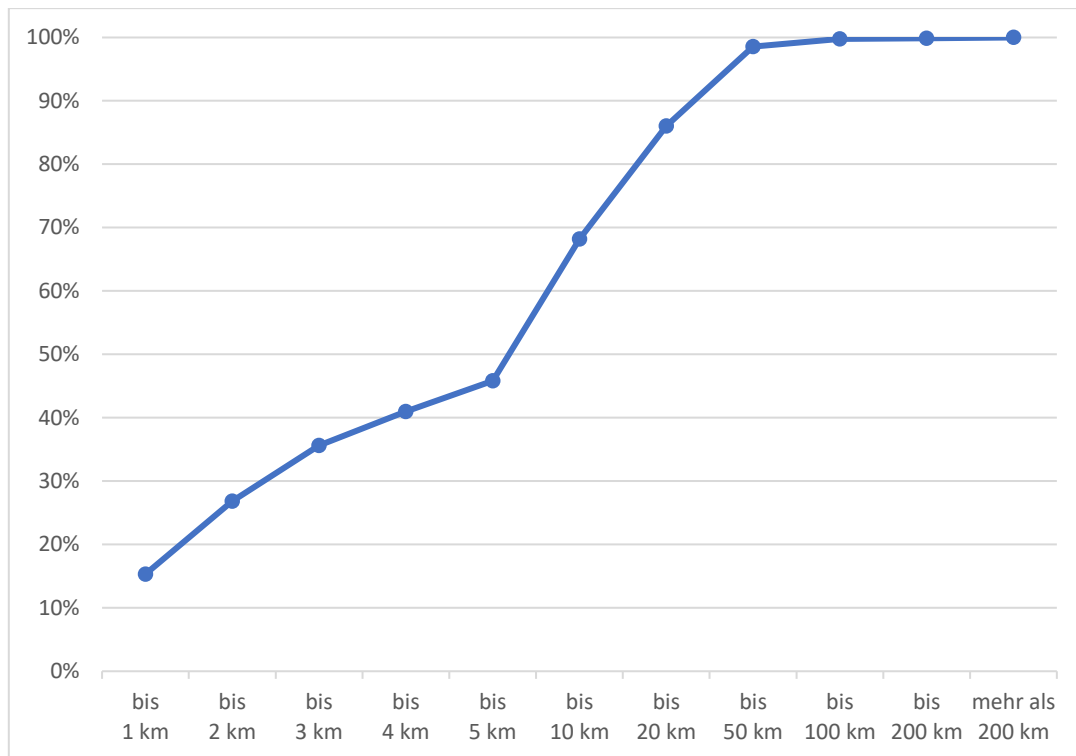


Abbildung 3-8: Kumulierte Wegelängenverteilung Leichlingen²⁵

²⁵ Planungsbüro VIA eG (2021): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten in der Blütenstadt Leichlingen

4. Bestandsaufnahme und Stärken-Schwächen-Analyse

Das Stärken-Schwächen-Profil stellt ein wesentliches Ergebnis der Bestandsanalyse dar, welche wiederum ein wichtiges Element der ersten Prozessphase bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes darstellt. Hierbei wurden in einem iterativen Prozess verschiedene Bestandsdaten sowie empirisch erhobene Neudaten zusammengefasst und analysiert. Insbesondere durch verschiedene Daten aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten konnte eine breite Basis an Hinweisen aus der Bürgerschaft in die Bestandsanalyse übernommen werden.

Weiterhin sind entsprechend des von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen SUMP-Prozesses Hinweise aus folgenden **ergänzenden Quellen und analytischen Arbeitsschritten** eingeflossen:

- Anregungen, die der Verwaltung vorlagen
- die Ergebnisse der Stakeholdergespräche
- die verkehrsplanerische Expertise der Gutachtenden in Form einer umfangreichen Vor-Ort-Analyse
- Ergebnisse der Prüfung der analysierten Vor-Ort-Situation basierend auf den FGSV-Regelwerken.

Im nachfolgenden Schaubild wird diese Zusammenführung dargestellt:

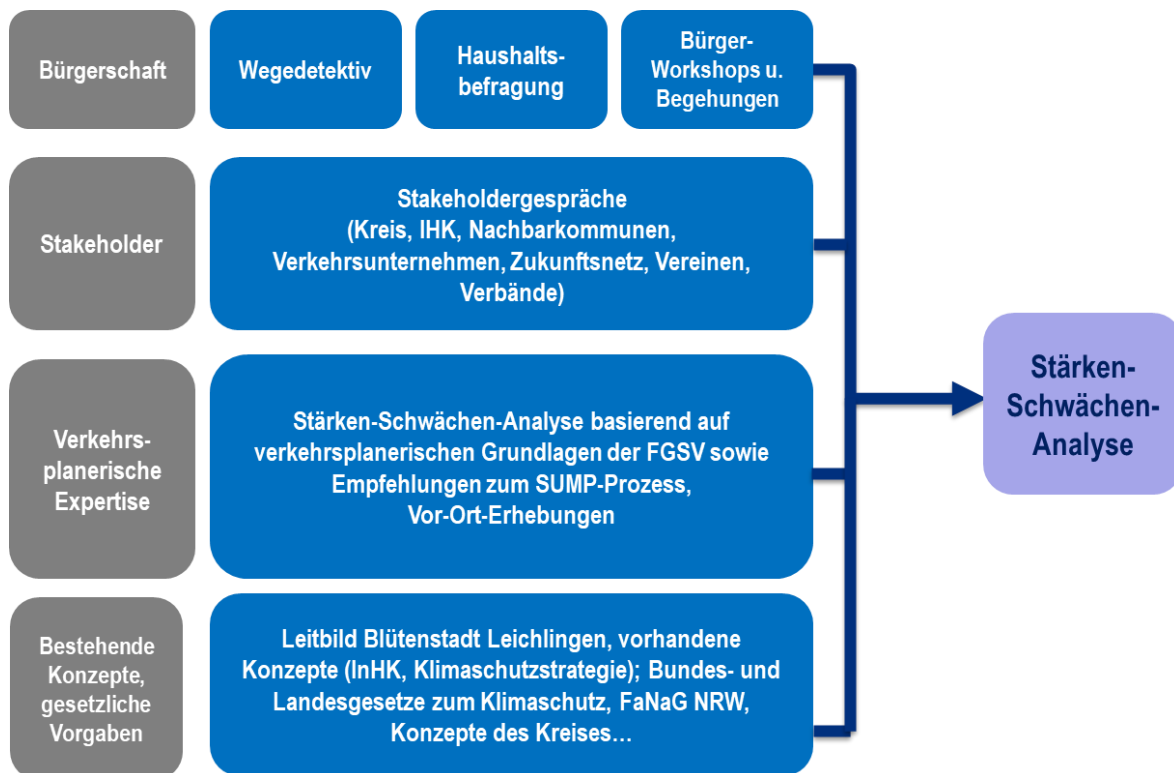


Abbildung 4-1: Hinweise und Parameter zur Erarbeitung des Stärken-Schwächen-Profiles

Durch die Zusammenführung der Befragungen in einer Basis kann ein aktueller Sachstand zu den einzelnen Mobilitätsformen dargestellt und wesentliche Stärken und Schwächen analysiert werden, die im weiteren Verlauf wichtige Hinweise auf Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen geben.

4.1. ÖPNV und Vernetzte Mobilität

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Pfeiler der Mobilität dar. In einem nachhaltigen multimodalen Verkehrssystem ist er das Rückgrat, da er das Verkehrsmittel ist, das in seiner Struktur als Massenverkehrsmittel eine große Anzahl an Personen ökologisch und raumsparend transportieren kann. Der ÖPNV trägt die Hauptlast bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund und bietet vor allem auf Strecken von mehr als fünf Kilometern die wichtigste Alternative zum MIV, wodurch seine Verkehrsleistung, gemessen an der Anzahl der Wege, recht hoch ist.

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung wie den demografischen Wandel sowie informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt der Klimawandel, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren. Neben einer sektoralen Betrachtung wird in Zukunft die vernetzte Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern. In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bikeshaaring sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren.

Als angehörige Kommune des Rheinisch-Bergischen Kreises obliegt dem Kreis als Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) die Planung, Organisation und Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet. Als Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg sind alle Verkehrsmittel in Leichlingen in ein Tarifsystem integriert und können mit einem Fahrschein genutzt werden. Seit dem Fahrplanwechsel 2021 wird der Buslinienverkehr im Stadtgebiet durch die kreiseigenen Busunternehmen Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) (v.a. die Linien nach Oberleichlingen) und der wupsi GmbH (v.a. die Linien nach Leverkusen) betrieben. Die Firma Verkehrsbetrieb Hüttebräucker GmbH betreibt die Linie 254 nach Langenfeld, die einzelne Fahrten anbietet und ist betreuendes Verkehrsunternehmen für den Bürgerbus Leichlingen. Der Bürgerbus Witzhelden wurde von der Firma Wiedenhoff betreut und hat im Juli 2022 seinen Betrieb nach eigenen Angaben vorübergehend eingestellt.²⁶

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Das ÖPNV-System in der Blütenstadt hat insbesondere seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 auf den ersten Blick eine hohe **Angebots- und Erschließungsqualität**. Durch vielfältige Linienführungsänderung und deutlichen Taktverbesserungen insbesondere nach Oberleichlingen konnten wesentliche Defizite in der Erschließung behoben werden. Durch Taktverdichtungen konnte ebenfalls das Angebot nach Burscheid-Hilgen und nach Opladen bzw. Leverkusen deutlich verbessert werden.

Die zentralen Knotenpunkte im ÖPNV-Netz bilden die beiden Busbahnhöfe in Leichlingen und Witzhelden sowie der etwas außerhalb der Innenstadt gelegene Bahnhof in Leichlingen. Dieser liegt an der starkbefahrenen Wupperstrecke Köln – Wuppertal. Über die Regionalbahnlinie 48 (Wuppertal – Solingen – Opladen – Köln – Bonn) ist Leichlingen auf der Schiene mit den Nachbarstädten Solingen und Leverkusen sowie den Oberzentren Wuppertal und Köln verknüpft. Insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten kommt es auf der Wupperstrecke aufgrund hoher Fahrgastnachfrage teilweise

²⁶ Vgl. Rheinische Post (2022): „Personalmangel stoppt Bürgerbus in Witzhelden“, 03.07.2022

zu Überlastungen bei den bereitgestellten Kapazitäten. Weiterhin ist die **Betriebsqualität** aufgrund der starken Streckenbelastung durch den Fernverkehr und den Güterverkehr sehr eingeschränkt und es treten gehäuft Verspätungen u.a. durch Überholungen auf. Im Vergleich zu den ähnlich nachgefragten Achsen im VRS-Gebiet nach Düren oder Siegburg, welche an gut ausgebauten Schienenstrecken mit S-Bahn-Verkehr liegen, ist das Bedienungsangebot auf der Wupperstrecke nach Köln mit im Schnitt 3 Regionalzugverbindungen je Stunde insgesamt eher schwach (zum Vergleich Düren-Köln: 2 Regionalexpress-Verbindungen und 2-3 S-Bahn-Verbindungen pro Stunde; Siegburg-Köln: 1 Regionalexpress-Verbindung und 6 S-Bahn-Verbindungen pro Stunde).

In der Bestandsanalyse ist neben der Angebotsqualität auch die Dauer der Reisezeiten im Vergleich zum MIV untersucht worden. Da der Bahnhof leicht abseits der Kernstadt liegt, wurden für **die Analyse der Reisezeiten** „Leichlingen Busbf“ als zentral gelegener ÖPNV-Verknüpfungspunkt angenommen.

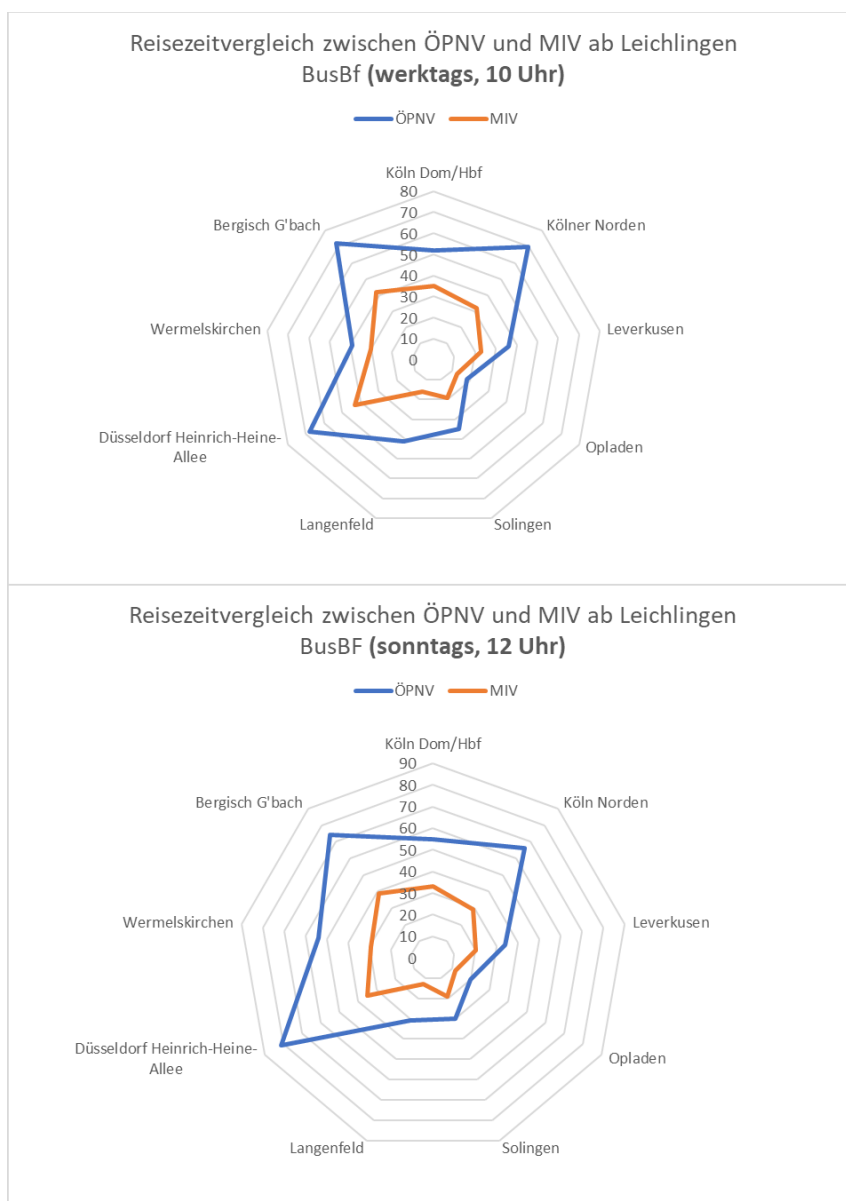


Abbildung 4-2: Reisezeitvergleich ab Leichlingen Busbf in Minuten²⁷

²⁷ als Referenz wurden einerseits eine Abfahrtszeit um 10 Uhr an einem repräsentativen Werktag sowie einem Sonntag um 12 Uhr genommen, Stand Mai 2022

Deutlich wird hierbei, dass insbesondere die Reisezeiten nach Bergisch Gladbach, Langenfeld, Solingen und in den Kölner Norden teilweise mehr als doppelt so lange dauern als im MIV. An Sonn- und Feiertagen verschlechtern sich die Reisezeiten der Verbindungen nach Düsseldorf und Wermelskirchen noch einmal erheblich. Allgemein gelten Reisezeiten, die länger als das 1,7-fache der Reisezeit im MIV dauern, als sehr unattraktiv.²⁸

Auch bei Verbindungen von den einzelnen Stadtbereichen der Blütenstadt ergeben sich teilweise sehr lange Reisezeiten zu den angenommenen Hauptzielen. Ähnlich wie beim Busbahnhof sind vor allem die Ziele Kölner Norden, Solingen, Langenfeld und Wermelskirchen teilweise nur mit erheblich längeren Reisezeiten im ÖPNV als im Vergleich zum MIV zu erreichen.

Tabelle 4-1: Reisezeitenvergleich für verschiedene Stadtbereiche zu verschiedenen Zielorten in Minuten²⁹

	Köln Hbf/Dom	Kölner Norden	Leverkusen	Opladen	Solingen	Langenfeld	Düsseldorf Heinrich-Heine- Allee	Wermels- kirchen	Bergisch- Gladbach
<i>Oberschmitte</i>	41	60	34	19	40	46	68	43	55
<i>Witzhelden</i>	50	70	43	28	23	51	76	28	64
<i>Förstchen</i>	39	66	31	14	50	42	67	51	54
<i>Rothenberg</i>	38	60	24	11	34	26	59	53	68
<i>Unterschmitte</i>	50	69	32	14	41	44	59	50	57
<i>Vogelwarte</i>	38	57	33	17	37	52	60	53	61
<i>Unterberg</i>	58	72	36	24	22	48	82	74	77
<i>Pilgerheim Talblick</i>	63	84	57	41	47	62	91	52	78
<i>Roderbirken</i>	44	63	39	24	64	58	80	55	67

Die Gründe der längeren Reisezeiten liegen einerseits in nicht immer passenden Anschlüssen an den Verknüpfungspunkten, dies wird insbesondere bei der Linie 258 deutlich, welche weder in Leichlingen Bf noch in Opladen Bf sinnvolle Anschlüsse an die Bahn besitzt. Andererseits liegt dies auch an fehlenden sinnvollen Verbindungen. Dies wird besonders deutlich beim Korridor Leichlingen – Langenfeld. Obwohl der Korridor nach Langenfeld und weiter nach Düsseldorf der drittstärkste Außenkorridor ist, wie die Haushaltsbefragung 2021 gezeigt hat, wird dieser nur unzureichend durch den ÖPNV abgedeckt. Die momentan verkehrende Linie 257 besitzt nur einen wenig attraktiven Zweistundentakt und fährt auch nur bis Immigrath, Gladbacher Straße, sodass potenzielle ÖPNV-Kunden nochmals in eine andere Linie umsteigen müssen, um das Langenfelder Zentrum oder den S-Bahnhof zu erreichen. Dieser Mangel wurde sehr oft durch die Bürger:innen in den verschiedenen Beteiligungsformaten angemerkt sowie auch in einem Stakeholder-Termin mit den LVR-Kliniken Langenfeld thematisiert, die ebenfalls eine verbesserte ÖPNV-Verbindung fordern.

Bei Betrachtung der **Erschließungsqualität** wird deutlich, dass nahezu 85 % der Stadtbevölkerung weniger als 300 m von einer Bus- oder Bahnhaltestelle entfernt wohnen und somit die räumliche ÖPNV-Erschließungsqualität als gut zu bezeichnen ist. Einzelne relevante Lücken bestehen nur in den folgenden Siedlungsbereichen (siehe auch Abbildung 4-3):

²⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Köln 2008.

²⁹ als Referenz wurden eine Abfahrtszeit um 10 Uhr an einem repräsentativen Werktag, Stand Mai 2022; Reisezeitvergleiche ÖPNV-MIV; rot = 1,7-fache Reisezeit im ÖPNV gegenüber MIV, gelb >= 1,4-fache Reisezeit ÖPNV vs. MIV, grün < 1,4-fache Reisezeit ÖPNV gegenüber MIV; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV)(2008): Richtlinien für integrierte Netzgestaltung. Köln.

- Schnugsheide
- Neuland
- Walter-Frese-Straße
- Am Goldberg
- Oberer Bereich von Balken
- Leysiefen
- Unterbüscherhof
- Teile von Höhscheid.

In Teilen übernimmt der ehrenamtlich betriebene Bürgerbus des Bürgerbusvereins Leichlingen e.V. eine Verdichtung des Angebotes in der Kernstadt, sodass einige oben aufgeführte Bereiche durch diesen erschlossen werden.

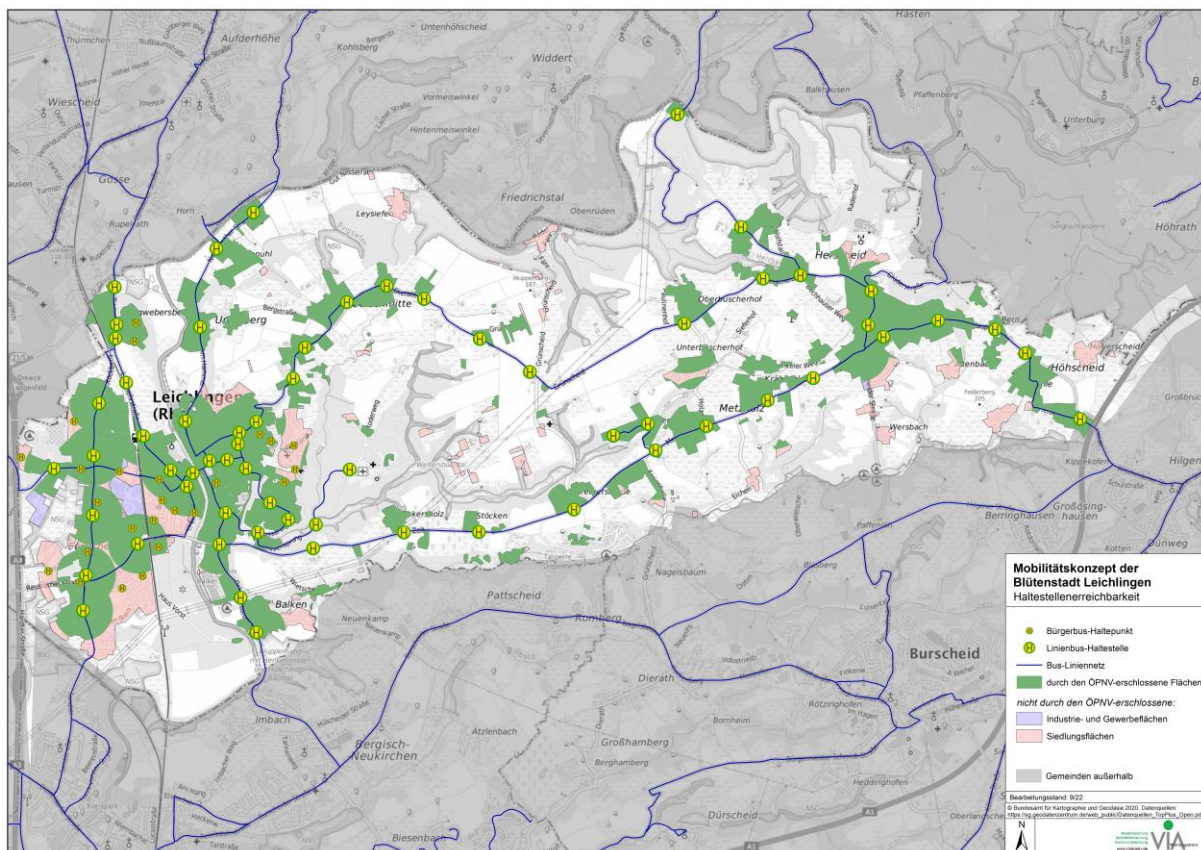


Abbildung 4-3: ÖPNV-Erschließung des Stadtgebietes³⁰

Beim Thema „**Vernetzte Mobilität**“ sind erste Schritte durch die Stadt zur Implementierung neuer Mobilitätsangebote sowie zur besseren Verzahnung im Stadtgebiet schon erfolgt. Insbesondere ist hier das Kreisprojekt „Mobilstationen 1.0“ hervorzuheben. Hierbei werden durch die kreiseigenen Verkehrsunternehmen wupsi und RVK multimodale Mobilitätsangebote, wie Carsharing, E-Bike-Verleihsystem oder digitale Fahrradboxen an Mobilstationen zur Verfügung gestellt. So existiert in Leichlingen seit 2020 ein Terminal des Bergischen e-Bikes am Bahnhof sowie zwei weitere virtuelle Stationen. Am Bahnhof steht zudem seit Sommer 2022 ein E-Carsharing-Auto der wupsi zur Verfügung. Insgesamt stellt der Leichlinger Bahnhof als wichtiger ÖPNV-Knotenpunkt mit verschiedenen

³⁰ Planungsbüro VIA eG; VRS, Openstreetmap

multimodalen Abstellanlagen und Serviceangeboten schon heute eine nahezu vollwertige Mobilstation dar. Allerdings ergeben sich vor allem städtebauliche Defizite, insbesondere bei der Umsteigesituation zum Busverkehr sowie bei den Fahrradabstellanlagen und deren Umfeld, die sich in einem sehr schlechten Zustand befinden.



Abbildung 4-4: Unattraktiver Zustand der Fahrradabstellanlagen am Bahnhof Leichlingen³¹

Insgesamt lässt sich das Leichlinger ÖPNV-System sowie das System der Vernetzten Mobilität wie folgt zusammenfassend bewerten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Seit Fahrplanwechsel Dezember. 2021 sehr dichtes ÖPNV-Angebot nach Oberleichlingen und Witzhelden • Vergleichsweise dichtes ÖPNV-Angebot in die Nachbarstadt Leverkusen • Insgesamt gute Haltestellenerschließung • Vernetzte Mobilitätsangebote: Bergisches e-Bike und wupsi E-Carsharing • Einsatz emissionsfreier Wasserstoffbusse auf den RVK-Linien 	<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Unzuverlässigkeit der Züge auf der Wupperstrecke bedingt durch starke Streckenbelastung durch Güter- und Fernverkehr • Mangelhafte Verbindung auf dem Korridor Langenfeld – Düsseldorf • Teilweise nur bedingte Konkurrenzfähigkeit der Reisezeiten zum MIV auf einzelnen Relationen • Haltestellen sind nur in geringem Maß barrierefrei ausgebaut • Bessere Anbindung einzelner Bereiche in der Kernstadt auch außerhalb der Bürgerbusfahrten erforderlich • Fahrzeiten der Buslinien zur Klinik Roderbirken sind nicht am Bedarf der Klinik ausgerichtet • Ausbaubedarf bei der Vernetzung von ÖPNV und Fahrrad (Bike+Ride) am Bahnhof und generelle Infrastrukturdefizite am Bahnhof

³¹Planungsbüro VIA eG

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil besteht folgende Handlungsbedarf für den Bereich ÖPNV und Vernetzte Mobilität:

- **Langfristig: Ausbau des SPNV-Angebotes** auf der Wupperstrecke durch Einführung eines S-Bahn-Betriebes in dichtem Takt
- Schaffung einer qualitativ hochwertigen **ÖPNV-Verbindung nach Langenfeld**
- **Ausbau der intermodalen Schnittstellen** in Form von Mobilstationen zum vereinfachten Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln; hier ist besonders der Bahnhof als wichtigster ÖPNV-Verknüpfungspunkt im Stadtgebiet zu nennen
- **Kontinuierlicher Ausbau der modernen vernetzten Mobilitätsangebote.**

4.2. Nahmobilität mit dem Rad

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die Nahmobilität und stellt „eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln“ dar³². Unter diesem Oberbegriff wird vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsummiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig und gesundheitsfördernd ist. Durch direkte Begegnungen im öffentlichen Raum leistet sie einen wichtigen Beitrag, um die Aufenthaltsqualität und auch die Urbanität der Stadt erheblich zu steigern.

Gerade auf Strecken bis 5 km – zur Arbeit, zum Einkauf oder zu sonstigen Zwecken – ist das Fahrrad prädestiniert, als umweltfreundliches Verkehrsmittel genutzt zu werden. Insbesondere durch das Pedelec können die Wegstrecken erweitert werden. In Gegenden, die sich auf ersten Blick topografisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit, „nahmobil“ mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Vielfach stellt der Radverkehr den wichtigsten Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits in städtischen Bereichen geht.

In Leichlingen ergeben sich große **Verlagerungspotenziale**, da einerseits insbesondere die dichtbesiedelte Innenstadt räumlich sehr kompakt ist und andererseits 46 % der zurückgelegten Wege der Bürger:innen eine Länge von 5 km nicht überschreiten. Nur 14 % aller Wege sind länger als 20 km. Unter Beachtung der topografischen Begebenheiten haben die Ergebnisse der Haushaltsbefragung gezeigt, dass der Radverkehr in der im Tal gelegenen Kernstadt einen deutlich höheren Anteil am Modal Split ausmacht (13 %) als im topografisch schwierigeren Oberleichlingen (7%). Der Stadtbereich mit dem höchsten Radanteil ist Förstchen mit 23 %, gefolgt von Rothenberg/Schnugsheide mit 20 %. Weiterhin wurde deutlich, dass über 30 % aller Leichlinger Haushalte mindestens ein E-Bike besitzt. Im Deutschlandvergleich lag diese Quote 2021 bei 13%. In Leichlingen besitzen somit mehr als doppelt so viele Haushalte mindestens ein E-Bike³³.

Kernelement des **Leichlinger Radnetzes** bildet das **Radverkehrsnetz NRW** mit verschiedenen interkommunalen Verbindungen sowie wichtigen Verbindungen in die Nachbarkommunen. Die Führung erfolgt sowohl entlang von Hauptverkehrsstraßen des klassifizierten Straßennetzes als auch

³² Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10, S. 9 ff.

³³ Statistisches Bundesamt (2021): Zahl der Woche Nr. 38 vom 21. September 2021.

im Nebennetz und zum Teil auf land- bzw. forstwirtschaftlich genutzten Wegen. Flankiert wird dieses Netz durch die einheitliche Fahrradwegweisung des Landes NRW, welche erst vor kurzer Zeit im Stadtgebiet in Leichlingen teilweise erneuert worden ist.

Im Rahmen der Bestandserfassung des Mobilitätskonzeptes ist eine Analyse des Radnetzes in Leichlingen in Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber erfolgt. Hierbei ist unter Berücksichtigung des Landesnetzes NRW sowie aus Vorschlägen des interregionalen Mobilitätskonzepts Rhein-Wupper das Netzkonzept entwickelt worden. Die Zielvorgaben waren dabei:

- alle Stadtteile in das kommunale Radverkehrsnetz einzubinden
- alle wichtigen Verkehrsziele zu berücksichtigen
- ein Netz zu entwickeln, das sowohl dem Alltagsradverkehr als auch dem touristischen Radverkehr dient
- die Anbindung an die Nachbarkommunen herzustellen.

Vor diesem Hintergrund wurde ein sogenanntes **Wunschliniennetz** entwickelt. Dabei wurden die Zielorte definiert und mit „Luftlinien“ verbunden. Aus diesem abstrakten Netz wurden durch die Auswahl geeigneter Routen die konkreten Radverkehrsverbindungen definiert. Dies erfolgte basierend auf den Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (RIN), ein Regelwerk für die Netzgestaltung aller Verkehrsarten. In der RIN wird auch die Netzgestaltung für den Radverkehr behandelt. In der Bestandsanalyse zum Radnetz der Blütenstadt werden folgende Verbindungsfunktionsstufen in Anlehnung an die RIN berücksichtigt:

- **Verbindung 1. Ordnung:** Strecken mit überregionaler / landesweiter Bedeutung bzw. regionale Verbindungen zwischen Leichlingen und den Nachbarkommunen sowie wichtige nahräumige Verbindungen zwischen den Ortsteilen
- **Verbindung 2. Ordnung:** alle übrigen innerkommunalen Radverkehrsverbindungen.

Im nächsten Schritt wurden die Wunschlinien auf das bestehende Straßen- und Wegenetz im Stadtgebiet umgelegt und hieraus ein Untersuchungsnetz definiert. Dieses Untersuchungsnetz, das das neue **Alltagsradnetz** für die Blütenstadt bildet, hat eine Länge von ca. 80 km.

Das entwickelte Alltagsradnetz wurde – soweit die Verbindungen bereits vorhanden sind – mit dem Fahrrad befahren. Mit Hilfe eines digitalen Fragebogens (Smartphone-App-gestützt) wurden die wichtigsten Kenndaten (z. B. Führungsform, Breiten, Angaben zur Benutzungspflicht) erfasst.

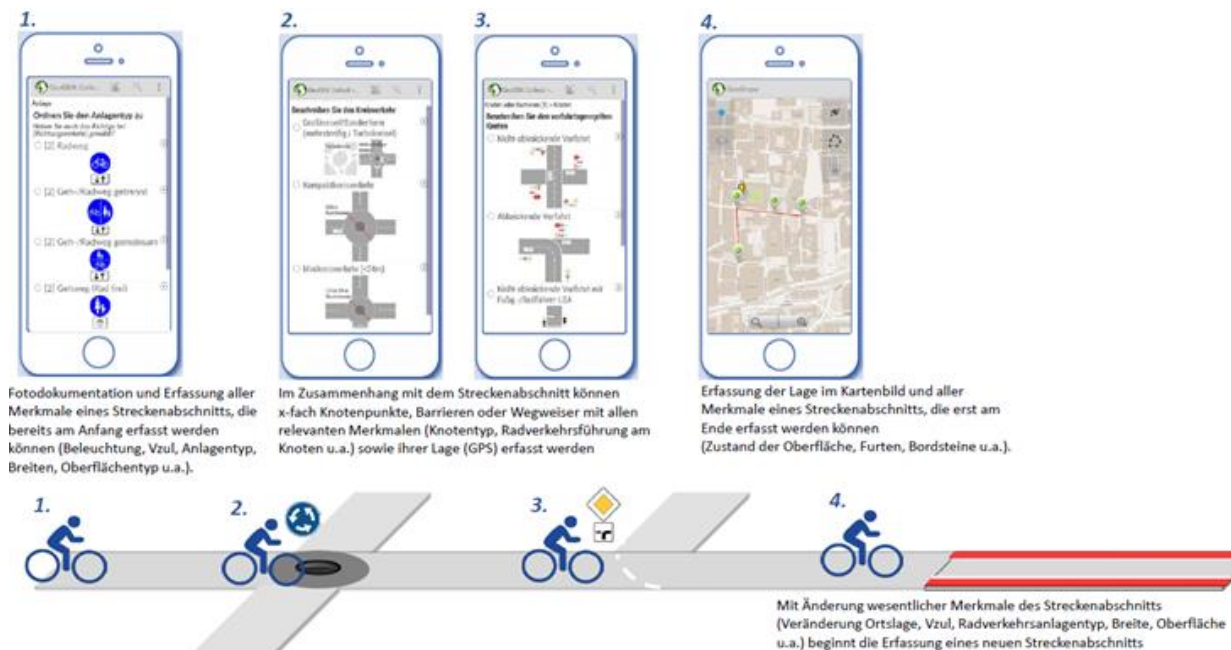


Abbildung 4-5: Erfassung des Untersuchungsnetzes nach Streckenabschnitten und Knotenpunkten³⁴

Die Befahrungsdaten wurden in eine GIS-Datenbank übertragen. Die digitalen Fotos wurden in Luftbildern verortet, so dass eine detaillierte Datengrundlage zur Maßnahmenplanung zur Verfügung steht. Diese Datengrundlage kann durch den Auftraggeber weiterverwendet werden.

Im Untersuchungsnetz ist die bestehende Infrastruktur in Bezug auf die lineare Führung aufgenommen worden. Die Radverkehrsinfrastruktur wurde nach den folgenden Führungsformen erfasst:

- straßenbegleitender, baulicher Radweg
- markierte Radverkehrsführung auf der Fahrbahn
- Mischverkehrsführung auf der Fahrbahn
- selbständig geführte Fahrradroute
- landwirtschaftlicher / forstwirtschaftlicher / wasserwirtschaftlicher Weg / Anlieger frei.

Abbildung 4-6 zeigt den Bestand der Radinfrastruktur im Stadtgebiet:

³⁴ Planungsbüro VIA eG

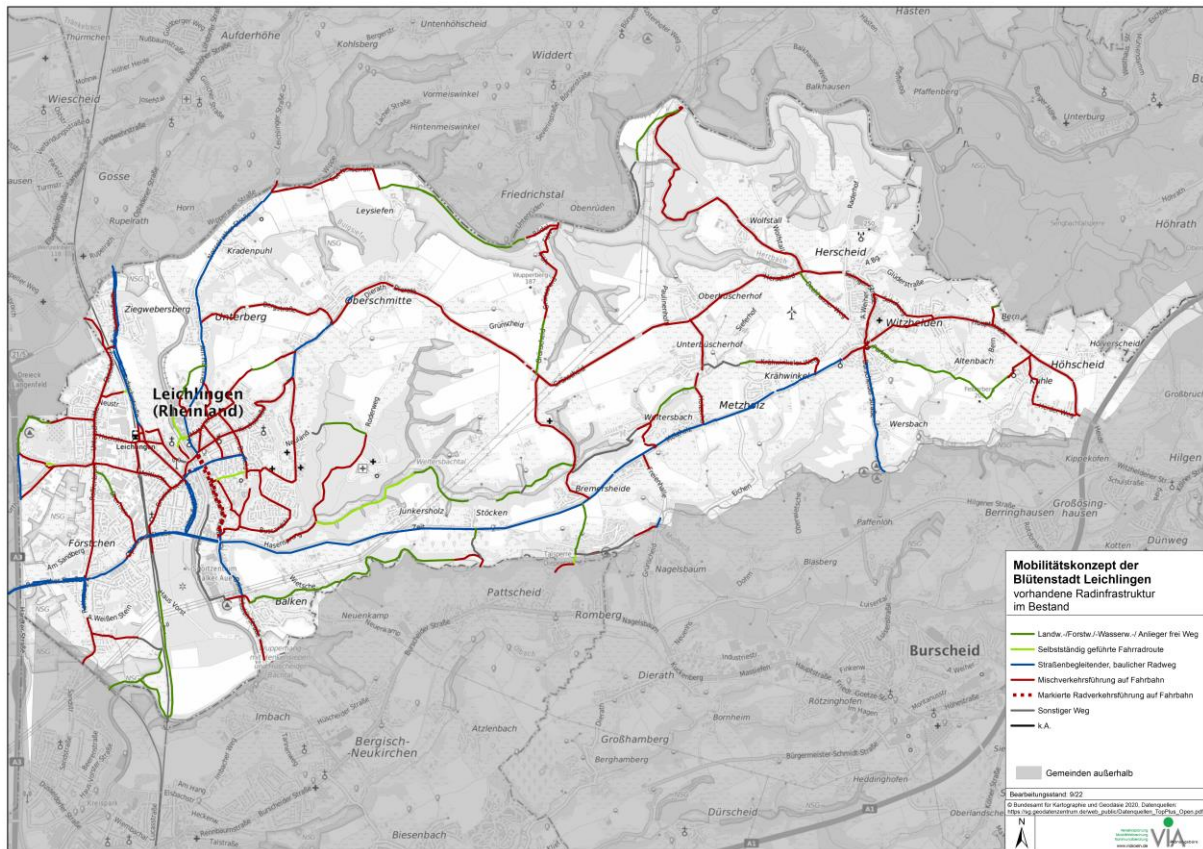


Abbildung 4-6: Radverkehrsinfrastruktur im Bestand³⁵

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Im Leichlinger Stadtgebiet sind in der Vergangenheit einzelne Maßnahmen umgesetzt worden, um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern. Vor allem die Nahmobilitätsachsen entlang der Wupper oder auf gemeinsamen Geh-Radwegen am Schulzentrum oder im Stadtquartier Büscherhof sind attraktiv. Allerdings ist in der Bestanderfassung deutlich geworden, dass die bestehenden Radinfrastrukturen in Leichlinger Stadtgebiet teilweise in die Jahre gekommen sind. Dies wird am **Infrastrukturzustand** erkennbar (Markierung verblasst).

Vorhandene Elemente wie Schutzstreifen (insbesondere Neukirchener Straße) sind offensichtlich vor 2010 markiert worden, daher werden die heute geltenden **Mindest- bzw. Regelbreiten** für Schutzstreifen nicht gewahrt. Diese Mindeststandards beziehen sich meist auf nicht ausreichende Breiten oder auf fehlende Sicherheitstrennstreifen. Allerdings ist anzumerken, dass nur auf Abschnitten der Neukirchener Straße und der Opladener Straße Schutzstreifen existieren.

Ansonsten sind die Führung im Mischverkehr auf der Straße bzw. auf benutzungspflichtigen Rad-Gehwegen der Regelfall. Diese allerdings sind in vielen Fällen nach den Regelwerken **untermaßig** und durch Stadtmobiliar oder Pfosten **im Querprofil häufig eingeschränkt** (siehe Abbildung 4-7). Dies führt immer wieder zu teilweise gefährlichen **Konflikten mit Zu Fuß Gehenden**, was von den Bürger:innen während der Beteiligungsveranstaltungen mehrfach angemerkt wurde.

³⁵ Planungsbüro VIA eG



Abbildung 4-7: Untermaßiger benutzungspflichtiger gemeinsamer Geh-Radweg in der Montanusstraße³⁶
Zu beachten ist der eingebaute Lichtmast auf dem Radweg!

Infrastrukturbedingt existieren teilweise **unklare Wegführungen** im Radverkehrsnetz, die zu riskanten Fahrmanövern durch Radfahrende führen können. Beispielhaft soll die Radverkehrsführung am Kreisverkehr Neukirchener Straße/Marktstraße und der Knoten Peschecke genannt werden. Am Kreisverkehr Neukirchener Straße/Marktstraße werden Radfahrende von Süden richtlinienkonform auf der Neukirchener Straße auf dem Schutzstreifen in Fahrtrichtung geführt. Ab dem Kreisverkehr in der Marktstraße entfällt dieser nordwärts. Eine Überleitung zum Zweirichtungsradweg auf der Seite der Evangelischen Kirche existiert nicht, sodass Radfahrende oftmals regelwidrig die bestehende Radschleuse nutzen um auf die gegenüberliegende Seite zu gelangen. Dies führt zu Konflikten zwischen allen Verkehrsteilnehmenden (siehe Abbildung 4-8).

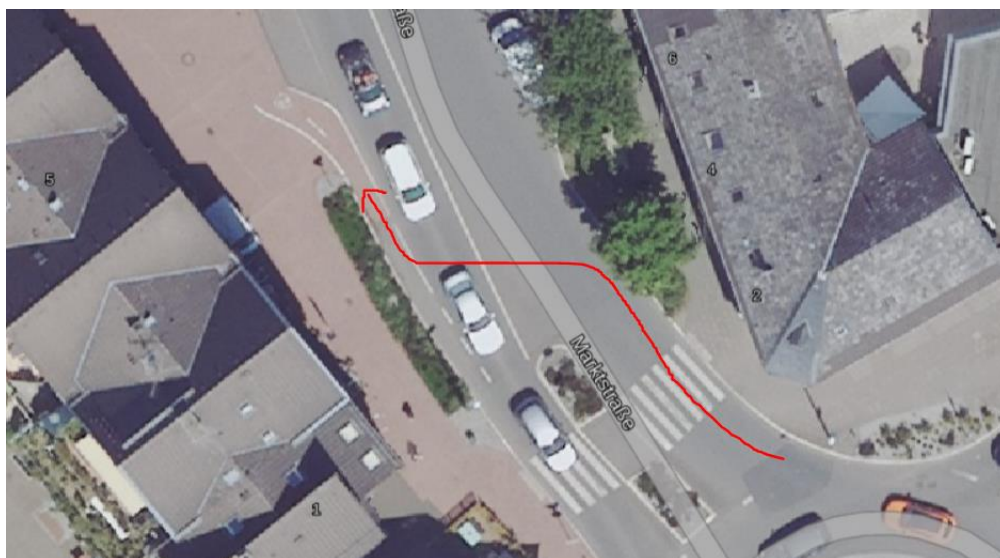


Abbildung 4-8: Radführung auf der Marktstraße³⁷

³⁶ Planungsbüro VIA eG

³⁷ Hintergrundkarte: Bezirksregierung Köln (2022): Geobasis NRW, Kartenanwendung TIM-Online

Eine ähnliche Situation ergibt sich am Knoten Peschecke. Radfahrende, die die Brückenstraße von der Moltkestraße kommend bergab fahren, befahren teilweise die Kreuzung diagonal wie in Abbildung 4-9 in Rot dargestellt, um möglichst direkt in die Innenstadt oder Richtung Schulzentrum zu gelangen. Insbesondere konnte dies morgens im Schülerverkehr beobachtet werden, wo sich teilweise brenzlige Situationen ergeben haben. Die in grün markierte regelkonforme Führung (laut Ausschilderung) wird aufgrund der umwegigen Führung, aber auch wegen Konflikten mit zu Fuß Gehenden aufgrund zu schmaler Nebenanlagen gemieden.

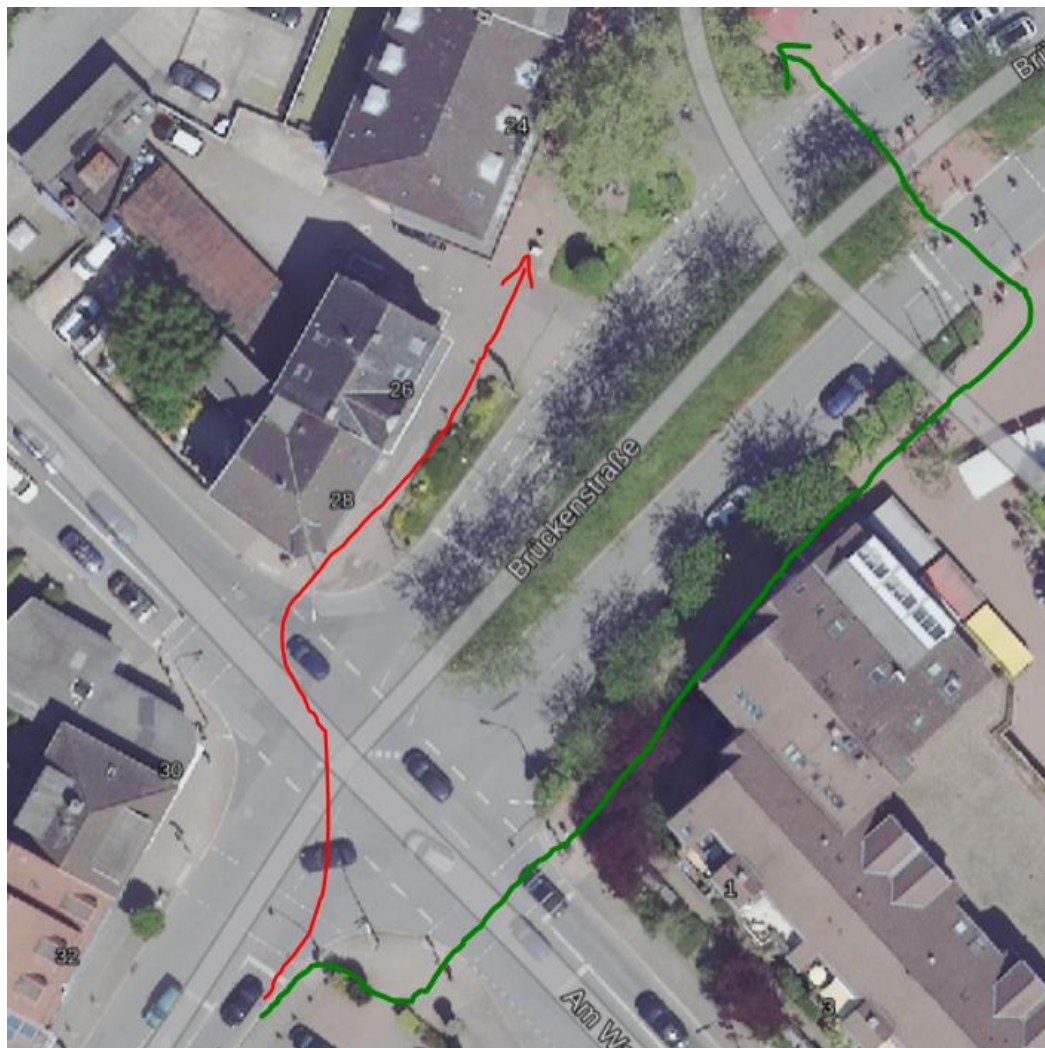


Abbildung 4-9: Beobachtete Wege von Radfahrenden an der Peschecke³⁸

An diesen Beispiellorten besteht aus Sicht der Verkehrssicherheit dringender Handlungsbedarf.

In den Siedlungsbereichen der anderen Stadtteile **außerhalb der Kernstadt** erfolgt die Führung des Radverkehrs in der Regel im Mischverkehr auf der Fahrbahn bzw. bei den Streusiedlungen entlang der Landstraßen teilweise auf Zweirichtungswegen. Markierungen auf der Fahrbahn, die den Radverkehr sichtbar machen, existieren bis auf Ausnahmefälle nicht. Gerade in Ortslagen wie in Witzhelden kommt es durch die generell geringen Fahrbahnquerschnitte häufig zu Konflikten zwischen MIV und Radverkehr. Sonderformen wie Fahrradstraßen oder Umweltpuren existieren derzeit im gesamten Stadtgebiet nicht.

³⁸ Hintergrundkarte: Bezirksregierung Köln (2022): Geobasis NRW, Kartenanwendung TIM-Online

In der Bestandsanalyse sind auch **Lücken im bestehenden Netz** identifiziert worden. Handlungsbedarf besteht vor allem auf folgenden Abschnitten:

Kommunal:

- Witzhelden – Krähwinkel (L294)
- Oberbüscherhof - Metzholtz (K6)
- Hülstrung – Bennert (K10)
- Oberbüscherhof – Herscheid (L359)
- Im Dorffeld – Am Schulbusch
- Am Büscherhof – Busbf
- Verbindung westlich der Wupperstrecke in Leichlingen.

Interkommunal:

- Balken – Bergisch Neukirchen
- Bremersheide – Diepental – Pattscheid (Balkantrasse)
- Witzhelden – Hilgen
- Leichlingen – Opladen.

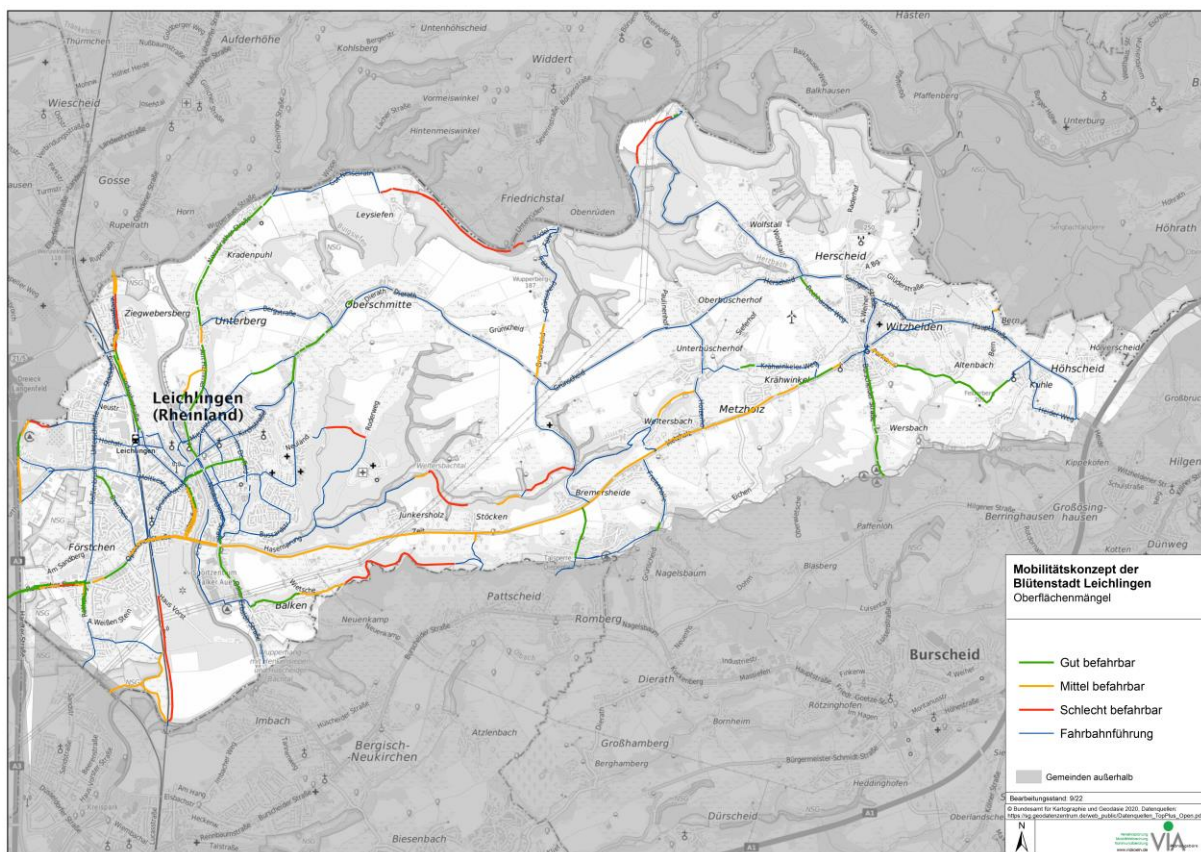


Abbildung 4-10: Straßenbegleitende und selbständig geführte Radverkehrsanlagen, die Mängel auf den Oberflächen aufweisen³⁹

³⁹ Planungsbüro VIA eG

Streckenabschnitte, die erhebliche **Oberflächenmängel** aufweisen, sind vor allem abseits der Hauptverkehrsstraßen geführte Wegeabschnitte auf landwirtschaftlichen oder forstwirtschaftlichen Wegen, nach dem Hochwasserereignis 2021 zudem auch an wasserwirtschaftlichen Wegen. Weiterhin besitzen auch die straßenbegleitenden Radwege entlang der L288 im Bereich Ziegwebersberg sowie entlang der L294 im nahezu gesamten Verlauf zwischen Leichlingen und Witzhelden Mängel in Form von Fahrbahnrisen, Fahrbahnaufbrüchen oder bröckelnder Fahrbahnträger. Eine Sanierung ist hier geboten.

Ein weiteres wichtiges Thema bei der Radverkehrsförderung sind **Fahrradabstellanlagen**. Genau wie beim MIV müssen für den Radverkehr hochwertige und adäquate Anlagen für den ruhenden Verkehr existieren. Abstellanlagen gibt es in Leichlingen vorwiegend in der Innenstadt. Die dortigen Anlagen sind allerdings entweder in einem maroden Zustand oder viel zu gering dimensioniert. Insbesondere die Fahrradabstellmöglichkeiten am Bahnhof sind in einen schlechten Zustand. Die nicht überdachten Abstellanlagen sind mittlerweile zugewachsen und die bestehenden Fahrradboxen befinden sich, bedingt durch Vandalismus, in einem desolaten Zustand, teilweise lassen sich die Boxen nicht verschließen, da Schlösser fehlen.



Abbildung 4-11: Radabstellanlagen am Bahnhof⁴⁰

⁴⁰ Planungsbüro VIA eG

Zusammenfassend ergeben sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen für das Leichlinger Radnetz:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none">• Gute Wegweisung durch Beschilderung des Landesnetzes• Vorhandene Nahmobilitätsachsen: z.B. Wilh.-Gödders-Weg, am Schulzentrum• Hohe Potenziale bei Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den Radverkehr, da 46 % aller Wege der Bevölkerung im Kilometerbereich unter 5 km liegen• Hohe E-Bike-Verfügbarkeit in Leichlingen → Topografie ist kein limitierender Faktor mehr; auch lange Pendelstrecken werden z.T. heute schon mit dem E-Bike von Bürger:innen absolviert• Fahrradverleihsystem Bergisches e-Bike	<ul style="list-style-type: none">• Teilweise in die Jahre gekommene Radverkehrsanlagen in der Kernstadt (aufgelöste Markierungen)• Führung im Mischverkehr ohne Sicherung auf vielen Abschnitten auf den Hauptstraßen• Gemeinsame Nutzung von Nebenanlagen mit dem Fußverkehr mit hohem Konfliktpotenzial (z.T. Zweirichtungsführung innerorts)• Unklare Wegführungen an einzelnen Knotenpunkten führen zu gefährlichen Fahrmanövern der Radfahrenden (insb. an den Knoten Peschecke und Kreisverkehr Neukirchener Straße/Marktstraße)• Große Anzahl an Oberflächenschäden zum Erhebungszeitpunkt• Nicht mehr zeitgemäße Radabstellanlagen in der Innenstadt, fehlende Abstellmöglichkeiten an weiteren Stellen im Stadtgebiet• Desolater Zustand der Abstellanlagen am Bahnhof

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil besteht folgender **Handlungsbedarf** im Bereich des Radverkehrs:

- Entwicklung eines stadtweiten, in sich hierarchisch gegliederten Radverkehrsnetzes nach Verbindungsfunktionen sowie Nutzer:innengruppen
- Verlagerung des Radverkehrs aus den Nebenanlagen auf die Fahrbahn, soweit dies die Verkehrsstärken zulassen zur Reduzierung der Konflikte mit zu Fuß Gehenden
- Nahmobilitätsfreundlichere Gestaltung von Knotenpunkten zur Entschärfung von Sicherheitsdefiziten
- Sichtbarmachung des Radverkehrs auf verschiedenen Hauptstraßen zur Erhöhung der subjektiven Verkehrssicherheit

- Ausbau und Modernisierung von Radabstellanlagen in der Innenstadt und wichtigen ÖPNV-Verknüpfungspunkten.
- Sanierung bestehender Radverkehrsanlagen.

4.3. Nahmobilität zu Fuß

Wege beginnen und enden in irgendeiner Weise immer mit einem Weg zu Fuß, so dass der **Fußverkehr als die „Urform“ oder die „Basis“ jeglicher Mobilität** gilt. Für die Betrachtung im Mobilitätskonzept sind – allein aus Gründen der Betrachtung der Barrierefreiheit – zwar grundsätzlich alle Fußwege von Interesse, der Fokus liegt jedoch auf denjenigen Wegen, bei denen das Zu-Fuß-Gehen die Hauptverkehrsart ist. Diese Wege bilden zusammen mit dem Radverkehr und den ÖPNV-Wegen den Umweltverbund und tragen in ganz besonderer Weise zu einer stadt- und sozialverträglichen Abwicklung der Mobilität bei. Daher soll der Fußverkehr eine besondere Förderung erhalten. Nicht zuletzt kann durch eine hohe Anzahl an zu Fuß Gehenden entscheidend die Urbanität sowie auch die Lebensqualität einer Stadt gesteigert und so auch der lokale Einzelhandel gestärkt werden. Ziel ist es, dass die Infrastruktur verkehrssicherer, barrierefreier und komfortabler nutzbar ist.

Aus der Haushaltsbefragung 2021 geht hervor, dass der Anteil aller zurückgelegten Wege der Leichlinger Bewohner:innen zu Fuß bei 15,9 % liegt. Mit diesem Wert liegt die Blütenstadt Leichlingen deutlich **unter dem bundesweiten Durchschnitt** (22 %, Stand 2017)⁴¹.

Bei näherer räumlicher Betrachtung wird deutlich, dass es in Leichlingen große **Unterschiede in der Tallage und in Oberleichlingen** gibt. So liegt der Fußverkehrsanteil in der Leichlinger Tallage, also dem Stadtkern, bei 18 %, während dieser in Oberleichlingen nur bei 12 % liegt. Dies ist mit der höheren Zieldichte an Geschäften und sonstigen zentralen Einrichtungen zu erklären, die zu einer im Durchschnitt geringeren Wegelänge führt, was das zu Fuß gehen begünstigt. Gerade in der Kernstadt ist somit ein großes Potenzial vorhanden, um im Sinne einer Stadt der kurzen Wege die Fußwege attraktiver zu gestalten. Auch der Stadtteil Witzhelden verfügt mit dem Einzelhandelszentrum an der Solinger Straße sowie den Angeboten am Markt einige fußläufige Ziele. Dazu können in Witzhelden auch Ziele wie der Friedhof, die Grundschule und Kita im nördlicheren Bereich gezählt werden.

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Die Blütenstadt Leichlingen weist an vielen Stellen bereits eine gut ausgebaute Infrastruktur an hoch- und neuwertigen Nebenanlagen und Querungshilfen auf. Diese führen zu einer subjektiven sowie objektiven Sicherheit für zu Fuß Gehende. Einige Querungsanlagen, wie Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege sowie Querungshilfen mit Mittelinseln und vorgezogenen Seitenräumen weisen die Regelkonformität nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen⁴² auf. Dennoch gibt es einige Stellen im Leichlinger Stadtgebiet, bei denen Optimierungsbedarf besteht. Dies bezieht sich zum einen auf die Optimierung der bestehenden Querungsstellen und zum anderen auf den Bedarf neuer Querungshilfen. Um dem (langsameren) Fußverkehr an Lichtsignalanlagen das Queren zu erleichtern, sollten die Grünzeiten verlängert und die Wartezeiten/Rotphasen verkürzt werden. Dies führt zu einer Zeitgerechtigkeit gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden. In Leichlingen betrifft dies u.a. die Lichtsignalanlage am Brückerfeld/Brückenstraße. Um die Zeit für Mobilitätseingeschränkte zu

⁴¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.): Mobilität in Deutschland 2017 S.45

⁴² Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) 2020

optimieren, gibt es Beispiele in anderen Kommunen, bei denen an Lichtsignal-Masten durch extra Tasten eine Verlängerung der Grünphasen angefordert werden kann (Abbildung 4-13). An allen Querungsstellen sollten die Überwege barrierefrei ausgebaut werden. Nach dem neuesten Standard ist dies der differenzierte Doppelbord (Abbildung 4-12).



Abbildung 4-12: Differenzierte Bordsteinhöhen⁴³

Abbildung 4-13: Beispiel einer LSA mit verlängerten Grünphasen-Anforderungen in den Niederlanden⁴⁴

Fehlende Querungshilfen an Stellen mit hohem Querungsbedarf führen zu unkontrollierten und unsicheren Querungen von zu Fuß Gehenden – somit wurden bei der Bestandserfassung im Leichlinger Stadtgebiet einige Punkte ermittelt, an denen die Einrichtung von Querungshilfen empfohlen wird. Dies sind z.B. an der Kirchstraße/Am Stadtpark und am Knotenpunkt Mittelstraße/Gartenstraße. Im Stadtteil Witzhelden sind dies im Bereich des Einzelhandels und dem Busbahnhof Witzhelden an der Solinger Straße, an der Hauptstraße im Bereich der Bushaltestelle „Leichlingen Hauptstraße“ sowie am Friedhofsweg. Der Ausbautyp sollten abhängig von der Kfz-Verkehrsbelastung, dem Baulastträger und der Relevanz für den Fußverkehr geprüft und eingerichtet werden. In jedem Fall sollten Querungshilfen im Neubau eine barrierefreie Nutzung gewährleisten. Bestehende Querungsstellen und Knotenpunkte im Leichlinger Stadtgebiet sollten systematisch und standardisiert ausgebaut werden.

Ein weiteres wesentliches Thema der sicheren Fußverkehrsinfrastruktur ist die Breite der Nebenanlagen. Ausreichende Breiten sorgen für eine komfortable und attraktive Nutzung und steigern im besten Fall den Fußverkehrsanteil der Leichlinger Bewohner:innen. Vor allem aber steigert es die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden. Nach verschiedenen Regelwerken (EFA⁴⁵, RAST 06⁴⁶) soll die nutzbare Gehwegbreite 1,80 m betragen. Inklusive der notwendigen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und Hauswand entspricht die Mindestbreite 2,50 m (EFA 2020: 16). Im Leichlinger Stadtgebiet wird diese Vorgabe häufig nicht eingehalten. Teils durch den baulichen Bestand, teils jedoch auch durch temporäre Barrieren wie parkende Kfz und Fahrräder, Möblierung wie Lichtmaste und Parkscheinautomaten oder Mülltonnen und Geschäftsauslagen (vgl. Abbildung 4-14).

⁴³ Planungsbüro VIA eG

⁴⁴ Planungsbüro VIA eG

⁴⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2020): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)

⁴⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) (2007): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen



Abbildung 4-14: Barrieren, die die nutzbare Gehwegbreite auf der Brückenstraße einschränken⁴⁷

Die Sicherheit für zu Fuß Gehende wird jedoch nicht nur durch eine **ausreichende Breite der Nebenanlagen** erhöht, auch ist die **Interaktion mit anderen Verkehrsmitteln** ein relevanter Faktor. Dies betrifft hohe Geschwindigkeiten, hohes Verkehrsaufkommen sowie den haltenden und ruhenden Kfz-Verkehr, der teilweise die Gehwegbreite einschränkt oder gar das Passieren verhindert. In letzteren Fällen sollten Fußverkehrsanlagen nach oben genanntem Regemaß im gesamten Stadtgebiet gewährleistet werden. Zudem gibt es in der Blütenstadt einige Nebenanlagen, auf denen es durch die zugelassene Nutzung mit dem Fahrrad zu Konflikten zwischen Radfahrenden und zu Fuß Gehenden kommt. Diese zum Teil gefährlichen Konflikte kommen vor allem dann vor, wenn die Nebenanlagen eine geringe Breite aufweisen. Bei den projektbegleitenden Beteiligungsveranstaltungen wurden in diesem Zusammenhang die Marktstraße, die als Schulweg dient oder die Solinger Straße in Witzhelden (Abbildung 4-15 und Abbildung 4-16) von Bürger:innen besonders benannt.



Abbildung 4-15: Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr auf der Marktstraße⁴⁸



Abbildung 4-16: Geringe Gehwegbreiten entlang der Solinger Straße⁴⁹

⁴⁷ Planungsbüro VIA eG

⁴⁸ Planungsbüro VIA eG

⁴⁹ Planungsbüro VIA eG

Um die Steigerung des Fußverkehrsanteil weiter zu fördern, sollte auch die **Attraktivität und die komfortable Nutzung der Gehwege** in Fokus genommen werden. Im Leichlinger Stadtgebiet gibt es einige Orte, die von einer hohen **Aufenthaltsqualität** geprägt sind und – aus Beobachtungen und nach Beiträgen der Beteiligungsformate – gerne genutzt werden. Diese sind z.B. der Marktplatz in Witzhelden und die Brückenstraße im Stadtkern Leichlingen. Doch werden hier und an anderen Stellen in der Stadt Elemente zur Aufwertung gewünscht: Begrünung, die Vorteile für das Stadtklima bietet (Schattenspenden, Schutz vor Überwärmung, Filter von schädlichen Emissionen), nutzerangepasste Sitz- und Spielgelegenheiten, die ein spontanes Begegnen und Sozialkontakte ermöglichen und eine Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung wie Abfallbehälter, Trinkbrunnen und öffentliche Toiletten, die zu einer verlängerten Verweildauer führen. Eine ausreichende Beleuchtung, die Sauberkeit von Wegen und öffentlichen Plätzen sowie auch Sichtbeziehungen befördern die **subjektive Sicherheit**. Durch die Belebung öffentlicher Plätze und Straßenräume werden Begegnungsorte für die Leichlinger Bewohner:innen geschaffen und das umliegende gastronomische und Einzelhandels-Angebot gestärkt.

Insgesamt lassen sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen für den Fußverkehr in Leichlingen ableiten:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Verschiedene Formen hochwertiger Querungsanlagen: Lichtsignalanlagen (Ampel), Fußgängerüberwege (Zebrastreifen), Querungshilfen im Stadtgebiet vorhanden • Vorhandene attraktive Nahmobilitätsachsen wie z.B. Wupperbegleitwege, Wilhelm-Gödderts-Weg, Nebenwege in Witzhelden als kurze Wege und Grünwege • Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen (Doppelbord und taktiles Leitsystem) • Einsatz von Elementen zur Verkehrsberuhigung für die Steigerung der Fußverkehrs-Sicherheit • Vorhandene Elemente zur Steigerung der Aufenthaltsqualität des Straßenraums • Potenzial zu einer hohen Aufenthaltsqualität auf Straßen und Plätzen innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> • Konflikte zwischen zu Fuß Gehenden und Radfahrenden durch gemeinsame Nutzung von Gehwegen an verschiedenen Stellen innerorts • Z.T. lange Wartezeiten an Lichtsignalanlagen (Ampel) für den Fußverkehr, insbesondere Überweg Brückerkfeld/Brückenstraße • Fehlende Querungshilfen, an Stellen mit hohem Querungsbedarf (z.B. Solinger Straße und Hauptstraße in Witzhelden; Kirchstraße, Gartenstraße/Mittelstraße) • Teilweise sehr schmale, nicht mehr richtlinienkonforme Nebenanlagen (u.a. in historischen Ortslagen) • Barrieren wie parkende Kfz, Geschäftsauslagen etc. schränken die Breite der Nebenanlagen zusätzlich ein • Elterntaxi-Verkehr vor Schulen • Fehlende Barrierefreiheit durch hohe Bordsteine; fehlendes taktiles Leitsystem an bedeutsamen Stellen (z.B. Brückerkfeld, Brückenstraße) • Geringe Aufenthaltsqualität in Stadtteilzentren durch Dominanz des Kfz-Verkehrs

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil wird folgender Handlungsbedarf für den Fußverkehr identifiziert:

- Erstellung einer **Fußverkehrsstrategie**, aus der ein ganzheitliches Konzept für die Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur resultiert
- Stadtweit einheitliche Standards zum **barrierefreien Ausbau** von Nebenanlagen und Querungsstellen (Erstellung eines Barrierefrei-Kataster)
- Erstellung einer **Prioritätenliste** zum systematischen und flächendeckenden Ausbau zur **Barrierefreiheit**
- Definition von stadtweiten Qualitätsstandards für **Querungsmöglichkeiten** und Knotenpunkte zur Steigerung der Verkehrssicherheit für zu Fuß Gehende
- **Lückenschluss** und **Aufwertung** (Aufwertung, Barrierefreiheit, Ausstattung mit Mobiliar für die Aufenthaltsqualität) der Wupperbegleitwege, als attraktive Nahmobilitätsachse
- Entwicklung eines Handlungsprogramms zum Thema **Fußgängerleitsystem (Wegweisung)**, zur Identifizierung und Untersuchung attraktiver Fußwegeachsen im Stadtgebiet
- Stärkung der **Aufenthaltsqualität** im Straßenraum und an öffentlichen Plätzen durch u.a. Stadtmobiliar, Begrünung, Kfz-Verkehrsberuhigung.

4.4. Fließender und ruhender motorisierter Individualverkehr (MIV)

Den vorhandenen Straßenraum bedarfsgerecht aufteilen, ist das generelle Planungsziel einer jeden Straßenplanung. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es umso wichtiger, die vorhandenen Flächen gezielt und bewusst zu verteilen. Es gilt, dieses Potenzial zu nutzen und auszuschöpfen, um ein möglichst effektives Verkehrssystem zu schaffen.

Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Pkw-Bestand und Pkw-Verfügbarkeit prägen das Mobilitätsverhalten in bergischen Gemeinden. Wie in der Mobilitätsverhaltensanalyse bereits deutlich wurde, ist das Auto für die Menschen in Leichlingen das wichtigste Mittel um von A nach B zu gelangen. Über 60 % aller Wege werden als Pkw-Fahrende oder als -Mitfahrende mit dem MIV zurückgelegt. Diese **Dominanz des Autos** ist für eine Mittelstadt wie Leichlingen allerdings nicht ungewöhnlich. Die Tendenz, die zentralen Stadtgebiete der umliegenden Großstädte zu verlassen und ins benachbarte Umland zu ziehen, führte dazu, dass sich Leichlingen zur Auspendlergemeinde entwickelt hat. Das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen, vor allem zu Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag, lässt sich gerade an den zentralen Knoten und Achsen des Verkehrsnetzes beobachten. Dazu kommt die bergische Topografie, die vor allem mobilitätseingeschränkte Personen, abseits der Nutzung des Autos, vor besondere Hürden stellt. Ein weiterer Faktor sind die in der Vergangenheit durchgeführten autogerechten Planungen deutscher Verkehrsnetze, die die Nahmobilität nicht bedarfsgerecht berücksichtigt haben. **Eine wirkliche Alternative zum Auto konnte für viele Personen also bisher nicht entstehen.**

Es wird deutlich, dass bestehende Planungsansätze und Verhaltensroutinen in Frage gestellt werden müssen und, im Hinblick auf den sich immer weiter zuspitzenden Klimawandel, ein Umdenken

zwingend erforderlich ist. Die Aufgabe besteht also darin, das Verkehrsnetz von Leichlingen so umzugestalten, dass den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen wird. Dabei soll insbesondere in innerstädtischen Bereichen der **Fokus auf der Nahmobilität** liegen und langfristig durch gezielte Maßnahmen, ein **Umstieg auf den Umweltverbund** forciert werden. Der Kfz-Verkehr kann somit kontinuierlich reduziert werden und damit eine Entlastung im gesamten Verkehrsnetz, gerade auch zu Spitzenzeiten, erzielt werden, so dass die Kfz-Verkehre die nicht verlagerbar sind, reibungslos durchgeführt werden können.

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Der fließende Verkehr der Blütenstadt Leichlingen ist gerade zu Spitzenzeiten durch Pendlerströme geprägt. Im morgendlichen Berufsverkehr kann es daher, vor allem auf den Hauptachsen in Richtung Autobahn oder den angrenzenden Städten Langenfeld und Burscheid, zu **punktuell überlasteten Knotenpunkten** kommen - Rückstauerscheinungen und lange Wartezeiten sind die Folge. Besonders auf dem westlichsten Abschnitt der Opladener Straße (L294) sind Verkehrsbelastungen von bis zu 16.000 Kfz/24h zu verzeichnen, in Richtung Witzhelden nimmt sie kontinuierlich ab. Das restliche übergeordnete Straßennetz ist im gesamten Gemeindegebiet überwiegend gering belastet (vgl. Abbildung 4-17).

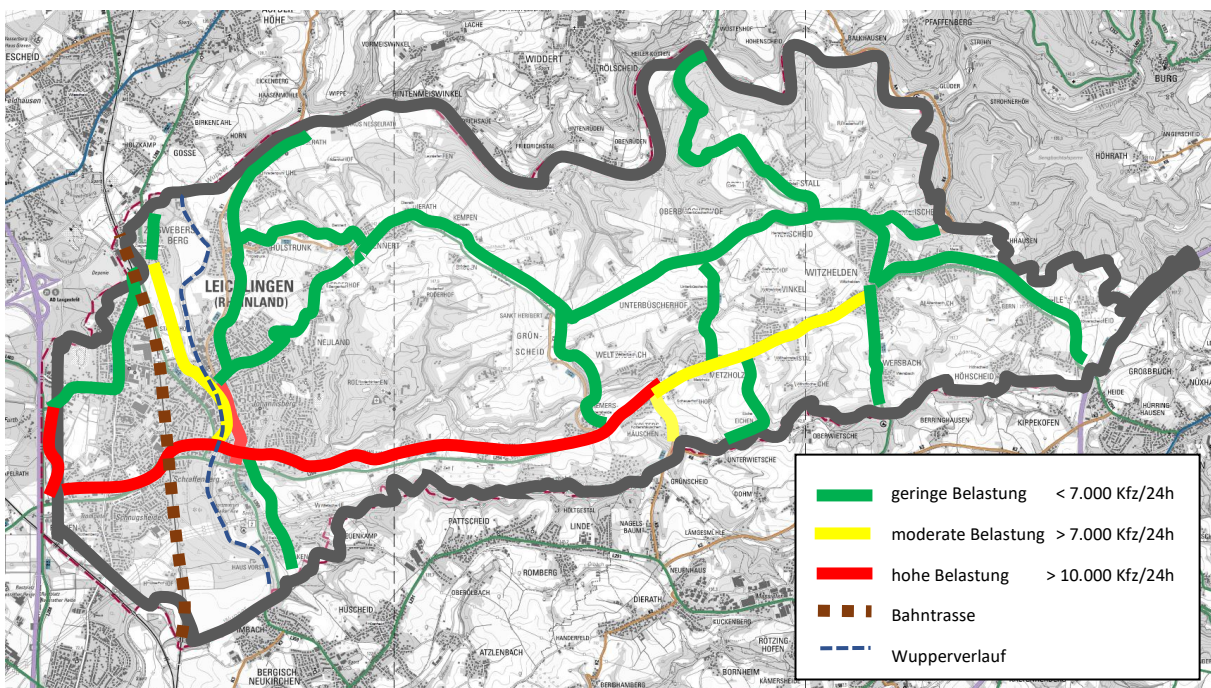


Abbildung 4-17: Übersicht der Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet⁵⁰

Ein großes verkehrliches **Defizit** entsteht durch **städtebauliche Trennungen**: die Trassierung der Bahnlinie, die, wie der Verlauf der Wupper, das Kernstadtgebiet in Nord-Süd-Richtung teilen. Gequert werden kann das Schienennetz nur über vier MIV-Achsen sowie zwei weiteren Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr. Die Wupper kann im Stadtgebiet an zwei Stellen überquert werden. Da sich alle Verkehrsteilnehmenden an diesen Stellen konzentrieren, sind erhöhte Verkehrsbelastungen und Konfliktpotentiale zu verzeichnen. Beispielsweise führt die Schrankenanlage an der Hochstraße

⁵⁰ Straßenverkehrszählung Straßen NRW 2015

oder die Signalisierung des einstreifigen Tunnels an der Moltkestraße in Spitzenzeiten zu sehr langen Wartezeiten und vermehrten Rückstauerscheinungen.

Ruhender motorisierter Individualverkehr

Der ruhende Verkehr stellt einen wichtigen Baustein in der Verkehrsplanung dar. Grundsätzlich wird zwischen **Kurz-, Mittel- und Langzeitparken** unterschieden. Kurzzeitparkplätze werden vorrangig in zentralen innerstädtischen Bereichen angeordnet, während Langzeitparkplätze eher außerhalb der Kernstadt zu finden sind. Zurückzuführen ist das auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der jeweiligen Nutzengruppen. Im Zentrum bestimmen Erledigungen wie der Besuch einer Praxis, der Gang zur Bäckerei oder zum Amt die Parkdauer, in dezentralen Bereichen sind es eher Bewohnende, die den Parkraum längerfristig beanspruchen.

Im Rahmen einer gesonderten **Parkraumuntersuchung** ergänzend zum Mobilitätskonzept wurde die Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze im Innenstadtgebiet von Leichlingen, am Bahnhof und am Schulzentrum sowie in Witzhelden erhoben. Weiterhin wurde auch deren Belastung an einem repräsentativen Werktag im Tageschnitt von 7 bis 19 Uhr kontinuierlich erfasst.

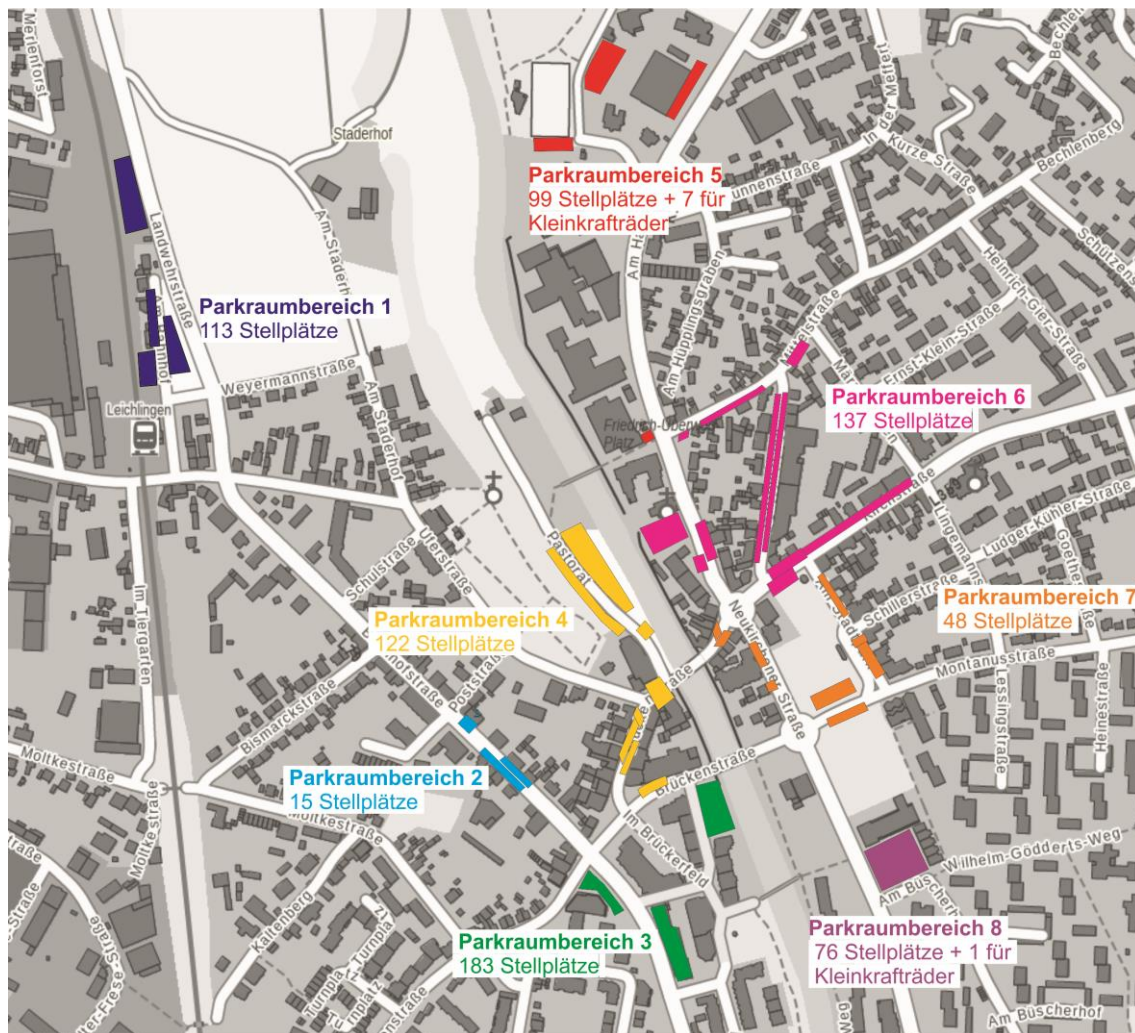


Abbildung 4-18: Erhobene Parkraumbereiche in der Kernstadt Leichlingen⁵¹

⁵¹ Planungsbüro VIA eG

In Leichlingen existieren in den in Abbildung 4-18 dargestellten erhobenen Bereichen **insgesamt 801 Stellplätze im öffentlichen Raum**. Diese setzen sich aus Stellplätzen auf Parkplätzen, Parkpaletten und im Straßenraum zusammen. Hiervon sind **18 Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Personen** reserviert. Außerdem stehen **E-Fahrzeugen 8 Stellplätze mit Ladesäulen** zur Verfügung.

In der nachfolgenden Übersichtstabelle sind die Anzahl der öffentlich zugänglichen Stellplätze auf den größeren Parkplätzen sowie der Parkpalette Brückerfeld dargestellt:

Tabelle 4-2: Parkraumangebot auf den untersuchten Parkplätzen⁵²

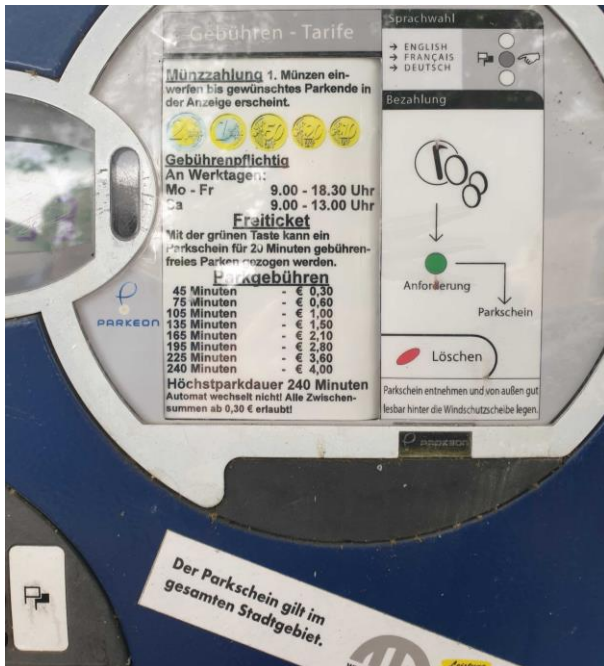
Parkplatz	Parkraum-bereich	Art	Kapazität	Bewirtschaftungsform
P+R-Platz am Bahnhof (Ausbaufläche)	1	Parkplatz	49	keine
P+R-Platz am Bahnhof (Ursprungsfläche)	1	Parkplatz	64	keine
Parkplatz an der „Peschecke“	3	Parkplatz	21	Parkscheibenregelung
Parkpalette Brückerfeld	3	Parkplatz + Tiefgarage	116	gebührenpflichtig
Parkplatz Brückerfeld an der Wupper	3	Parkplatz	46	gebührenpflichtig
Parkplatz Pastorat	4	Parkplatz	95	tlw. Parkscheibenregelung
Rathausparkplatz	8	Parkplatz	77	Parkscheibenregelung
Parkplatz Am Stadtpark	7	Parkplatz	15	gebührenpflichtig
Parkplatz an der Ev. Kirche	6	Parkplatz	39	gebührenpflichtig
Parkplatz Sporthalle	5	Parkplatz	48	keine
Parkplatz Am Hammer	5	Parkplatz	30	keine

Um die Nutzung des Parkraumes zu lenken und die Umschlaghäufigkeit zu erhöhen, erhebt die Blütenstadt auf einigen Stellplätzen Parkgebühren sowie reguliert die Parkdauer auf einigen Stellplätzen mit einer Parkscheibenregelung zeitlich. Die **Bewirtschaftung der Parkplätze** erfolgt tendenziell nach dem Muster, dass innenstadtnahe Stellplätze auf Parkplätzen und im Straßenraum gebührenpflichtig sind und weitere Flächen entweder zeitweise reguliert sind oder keinen Beschränkungen unterliegen. Parkgebühren werden in der Regel im Zeitraum von Montag bis Freitag im Zeitraum von 9 bis 18:30 Uhr sowie an Samstagen von 9 bis 13 Uhr erhoben.

Die ersten 20 Minuten sind kostenlos und die erste Preisstufe gilt bis 45 Minuten. Danach werden die Parkgebühren in 30-Minuten-Intervallen erhöht, bis die Parkhöchstdauer von 240 Minuten erreicht ist. Die Preisgestaltung erfolgt nach einem progressiven Muster, d.h. jedes zusätzlich gebuchte Zeitintervall ist teurer als das vorhergehende. Dadurch wirkt das Preissystem insgesamt wenig intuitiv und entspricht möglicherweise nicht den Kundenwünschen, da diese lieber für volle oder halbe Stunden als für z.B. 135 Minuten ein Parkticket ziehen möchten.

⁵² Planungsbüro VIA eG

Eine weitere spezielle Leichlinger Besonderheit ist, dass ein Parkschein quasi als „Flatrate“ für alle weiteren gebührenpflichtigen Stellflächen gilt und der Pkw-Nutzende so im bezahlten Zeitintervall an verschiedenen Orten im Stadtgebiet parken kann.



Im Stadtteil Witzhelden existieren im Kernbereich insgesamt 67 Stellplätze im öffentlichen Raum, welche vorwiegend als straßenbegleitende Stellplätze angelegt sind (Abbildung 4-20). Stellplätze auf privaten Flächen wie dem Edeka-Parkplatz wurden in Absprache mit dem Auftraggeber nicht erhoben.

Abbildung 4-19: Gebührenordnung in Leichlingen⁵³



Abbildung 4-20: Erhobene Parkraumbereiche in Witzhelden⁵⁴

⁵³ Planungsbüro VIA eG

⁵⁴ Planungsbüro VIA eG

Problemanalyse, Stärken und Schwächen

Zur **Bewertung der Auslastungen** des Parkraums wurden in den oben dargestellten Bereichen am 16.08.2022 und 17.08.2022 Parkraumerhebungen durchgeführt. Es handelt sich hierbei um repräsentative Werktage außerhalb der Ferien. Die Parkraumerhebungen fanden im zweistündlichen Rhythmus zwischen 7 und 19 Uhr statt. Neben der Auslastung der Parkplätze und der im Straßenraum befindlichen Stellplätze sind ebenfalls die regelwidrigen Parkverstöße miterhoben worden.

In den nachfolgenden Abbildungen und Tabellen sind die Tagesauslastungen und Spitzenauslastungen in den unterschiedlichen Parkraumbereichen dargestellt.

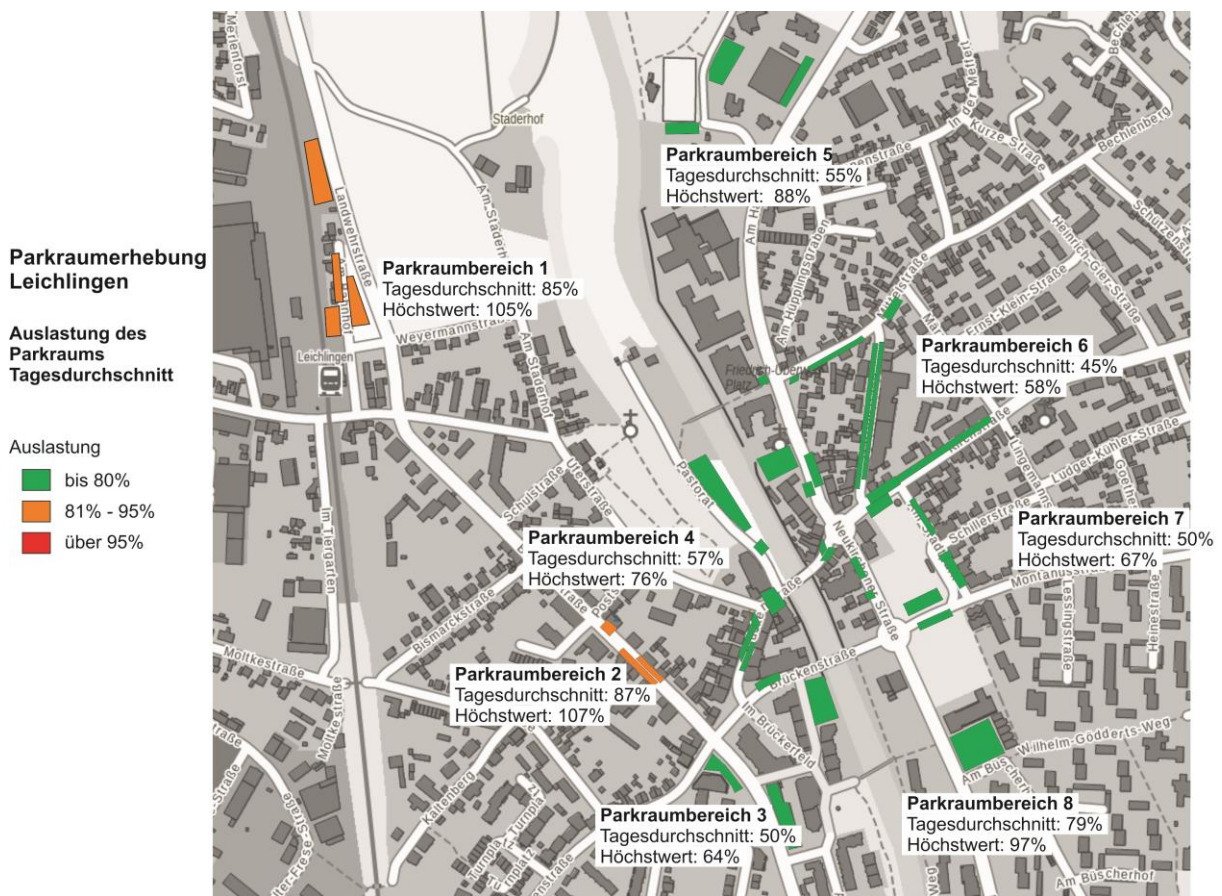


Abbildung 4-21: Auslastungen der einzelnen Parkraumbereiche im Tagesschnitt sowie zur Spitzenstunde im Erhebungsgebiet Kernstadt⁵⁵

⁵⁵ Planungsbüro VIA eG

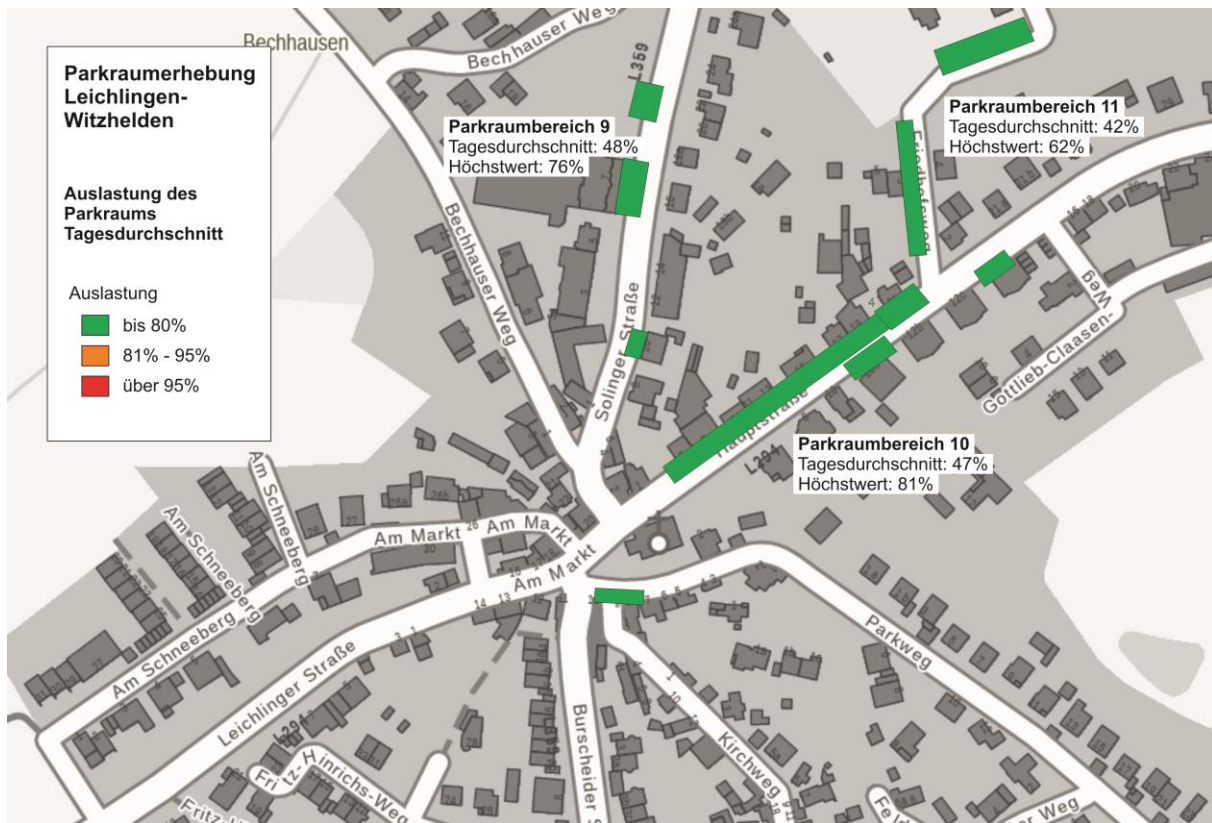


Abbildung 4-22: Auslastungen der einzelnen Parkraumbereiche im Tagesschnitt sowie zur Spitzenstunde im Erhebungsgebiet Witzhelden⁵⁶

Über den ganzen Tageszeitraum hinwegesehen ist der Parkraum auf den P+R-Flächen am Bahnhof zu 85 % ausgelastet, in der Leichlinger Innenstadt zu 50 %, am Bürgerhaus/Schulzentrum zu 55 % und auf den öffentlichen Stellflächen in Witzhelden zu 45 %. Die höchsten Auslastungen in der Leichlinger Innenstadt (Parkraumbereiche 3, 4, 6 u. 7) konnten im Zeitintervall von 11 bis 13 Uhr festgestellt werden mit einem Anteil von 66 % belegter Kapazitäten, sodass selbst zur Spitzenstunde noch 161 Stellplätze frei sind. Insbesondere die Parkpalette am Brückerfeld bietet selbst zur Spitzenstunde noch 39 % freie Parkstände.

In **Witzhelden** ergibt sich insgesamt ein ähnliches Bild. Es ist keine Überlastung festzustellen. Nur im Intervall von 17 bis 19 Uhr erreicht die Auslastung im Parkraumbereich 10 an der Hauptstraße eine Auslastung von 81 %.

Bei der Auswertung der Parkraumerhebung wurde den Fahrzeugen je nach Parkdauer ein **Nutzungstyp** zugeordnet, orientiert an den Empfehlungen für Verkehrserhebungen der FGSV⁵⁷:

- Parkdauer bis 2 Stunden: Kurzzeitparken
- Parkdauer 2 bis 4 Stunden: Mittelzeitparken
- Parkdauer \geq 4 Stunden: Langzeitparken.

Nach Aufschlüsselung der Parkdauer ergibt sich folgendes Bild je Parkraumbereich:

⁵⁶ Planungsbüro VIA eG

⁵⁷ Eve (2012), S. 42

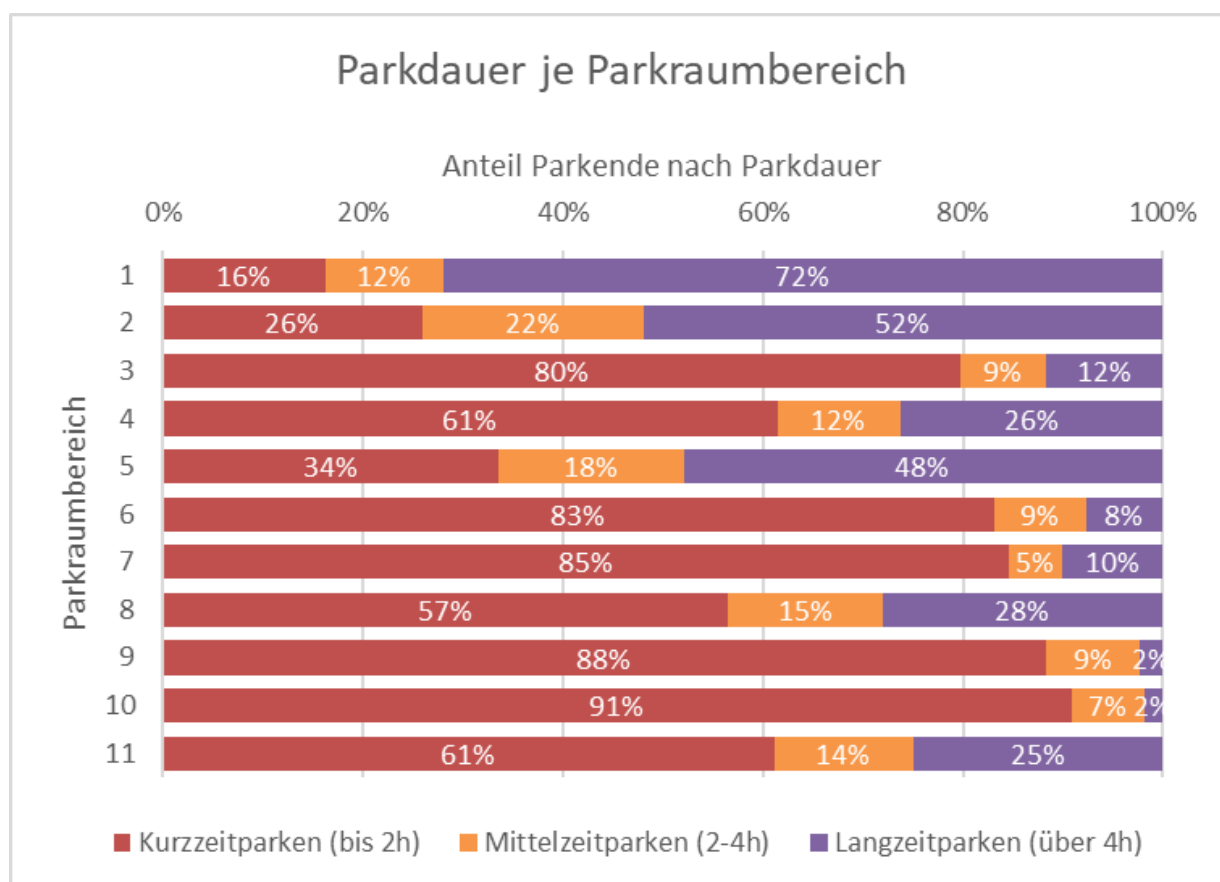


Abbildung 4-23: Auslastung des Parkraumes nach Parkdauer und Parkraumbereich⁵⁸

Langzeitparkende sind vor allem in Parkraumbereich 1 (Bahnhof), 2 (Bahnhofstraße) sowie 5 (Schulzentrum/Am Hammer) vorzufinden.

Am Bahnhof sind dies vor allem P+R-Nutzende, die dort länger als 6 Stunden stehen. In der Bahnhofstraße sind die parkenden Pkw vor allem Dauerparkern in Form von Bewohnenden zuzuordnen. Die Parkflächen im Parkraumbereich 5 (Am Hammer/Schulzentrum) werden vorwiegend durch Lehrer:innen und Oberstufenschüler:innen besetzt. Auf dem Parkplatz am Pastorat macht das Langzeitparken einen Anteil von 48 % aus, was in großen Anteilen auf die Lehrer- und Schülerschaft zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist dieser Parkplatz aufgrund seiner Nähe zur Innenstadt ideal für Stadtbesucher:innen. Um diese Stellplätze für diese Nutzergruppe zu sichern, ist eine Ausweitung der Zeitbeschränkung auf weitere Stellplätze wünschenswert. Der **durch die Schulen verursachte Parkdruck** sollte durch ein langfristig angelegtes Mobilitätsmanagement an den Schulen entschärft werden.

Aufgrund neuer **sicherheitstechnischer Vorschriften zu Sichtbeziehungen an Knotenpunkten gemäß der RAS**t und freizuhaltenden Fahrgassenbreiten werden in der Leichlinger Innenstadt einige Stellplätze zukünftig entfallen müssen. Dies stellt jedoch aufgrund der geringen Auslastung, insbesondere in der Brückenstraße und weiteren Teilen der Innenstadt, kein schwerwiegendes Problem dar. Weiterhin bietet insbesondere die Parkpalette am Brückerfeld noch ausreichend freie Kapazitäten, sodass eine Umverteilung keine nennenswerten Probleme aufwerfen sollte.

⁵⁸ Planungsbüro VIA eG

Hierzu ist es notwendig, dass die **Parkraumbewirtschaftung** differenziert wird und eine Lenkungs-kraft entfalten kann. Aufgrund der geringen Gebührenhöhe und da die Gebühren für Parkmöglichkeiten im Straßenraum und in den Parkbauten auf gleichem Niveau liegt, fehlt der **Steuerungseffekt**. Verstärkt wird dies durch die flexible Verwendungsmöglichkeit der Parktickets. Dies ist zwar aus Sicht der Pkw-Nutzenden sehr komfortabel, verfehlt jedoch das Ziel, die Verkehrsmittelnutzung städtebaulich verträglicher und nachhaltiger auszugestalten. Üblicherweise ist es Ziel einer Parkraumbewirtschaftung, den Parkdruck in weniger sensible Bereiche (vor allem in die Parkbauten) zu lenken, um so die Entlastung des öffentlichen Straßenraumes zu erreichen und den Parksuchverkehr zu reduzieren. Privilegiertes zielnahe Parken in den Kernbereichen sollte in viel stärkerem Umfang mobilitätseingeschränkten Menschen ermöglicht werden. Zudem sollten Lade- und Lieferbereiche ausgeweitet werden und gute Parkmöglichkeiten für Handwerker, Pflegedienste etc. vorgehalten werden, so dass der notwendige Kfz-Verkehr beim zielnahen Parken eindeutig bevorzugt wird.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Parkraumauslastung in der Innenstadt an normalen Werktagen keine besonderen strukturellen Überlastungen erkennen lässt. **Punktuelle Überlastungen der Parkräume** sind auf **Falschparker** oder auf „**halblegales**“ **Parken** zurückzuführen. Zur Vermeidung von Parksuchverkehren könnte eine Modernisierung des veralteten Parkleitsystems im Rahmen einer umfassenden **Digitalisierungsstrategie** unterstützen und helfen, Parksuchverkehre vermeiden.

Für den fließenden motorisierten Verkehr und den ruhenden Verkehr lassen sich folgende Stärken und Chancen sowie Schwächen feststellen:

Stärken/Chancen	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> • Größtenteils geringe bis moderate Verkehrsbelastungen • Kreisverkehre an zentralen Knotenpunkten • Bestehende Temporeduzierungen an Schulstandorten • Grundsätzlich positive verkehrliche und städtebauliche Ortsgestaltung in Witzhelden • Ausgebauter P+R-Platz am Bahnhof • Zum Teil ungleichmäßige Auslastung der Stellplätze in der Innenstadt (Parkraumbereiche 3 und 4 sowie 6 bis 8) eröffnet Möglichkeiten zur Neuorganisation und damit zur städtebaulichen Umgestaltung • Ausreichende Parkkapazitäten insbesondere durch die Parkpalette am Brückersfeld 	<ul style="list-style-type: none"> • Hochbelastete Hauptverkehrsachse L294 • Trennwirkung in der Kernstadt durch Wupper und Bahntrasse • Hol- und Bringverkehre an Schulen und Kitas • Parken auf Gehwegen • Zu hohe Geschwindigkeiten • Fehlende Reduzierung („Trichterung“) der Verkehre im Zulauf von Ortschaften oder Einmündungen • Schlechte Sichtbeziehungen • Mangelnde Straßenzustände und nicht funktionsgerechte Straßenquerschnitte • Punktuell stärkere Auslastung der Parkieranlagen im Schulumfeld • Nicht nachvollziehbare Staffelung bei der Parkraumbewirtschaftung • Pauschales Parkticket motiviert zu unerwünschten Kurzstreckenfahrten in der Kernstadt

Handlungsbedarf

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil wurde folgender Handlungsbedarf für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität in Leichlingen im Themenfeld Motorisierter Individualverkehr identifiziert:

- Paradigmenwechsel forcieren: Fokus weg vom motorisierten Individualverkehr – hin zur Nahmobilität, Fortsetzung der im Rahmen des Mobilitätskonzepts begonnenen Diskussion einer zukünftig nachhaltigeren Rolle des motorisierten Individualverkehrs in der Blütenstadt Leichlingen
- Straßen- und städtebauliche Definition und Stärkung der Ortslagen und Ortskerne
- Schaffung einheitlicher Ortseingänge
- Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten
- Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus
- Bedarfsgerechter Um-/Ausbau von Straßenräumen
- Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse
- Einstieg in die Diskussion eines zukunftsfähigen und nachhaltigen Parkraumkonzepts unter Berücksichtigung der zukünftig erwünschten Rolle des Kfz-Verkehrs gemäß dem im Zuge der Aufstellung dieses Mobilitätskonzepts beschlossenen Leitbild.

5. Zielsystem und Evaluation

5.1. Ziele für ein nachhaltiges Mobilitätssystem in Leichlingen

Um in der Blütenstadt Leichlingen ein nachhaltiges, klimaschonendes und sozialverträgliches Mobilitätssystem aufzubauen sind aus den Beratungen mit Stadtverwaltung, Politik, lokalen Stakeholdern und der beteiligten Bürgerschaft folgende **fünf Leitziele** entwickelt worden, die am 31.03.2022 vom Infrastruktur-, Mobilitäts- und Betriebsausschuss (IMB) beschlossen wurden:



Abbildung 5-1: Leitziele für das Mobilitätskonzept der Blütenstadt Leichlingen⁵⁹

Die Leitziele dienen zur Orientierung und Einordnung der Maßnahmen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen. Sie schaffen Transparenz und sind richtungsweisend für die geplanten Transformationen im Stadtverkehr. Die Leitziele definieren die Prioritäten für Leichlingen in fünf gleichwertigen Handlungsstrategien zur Mobilität, die die verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Aufgabenstellungen konkretisieren. Auf dieser Grundlage werden im Handlungskonzept ziel- und potenzialorientiert zusammenwirkende Maßnahmen formuliert und als Projektsteckbriefe dargestellt.

Nachfolgend werden Leitziele in der vom zuständigen Fachausschuss am 31.03.2022 beschlossenen Form dargestellt:

⁵⁹ Planungsbüro VIA eG

Die Blütenstadt der kurzen Wege – Sichere und lebenswerte Verkehrsräume

Unterziele

Mobilität stellt ein Grundbedürfnis aller Menschen dar und die Sicherstellung dieser ist ein klares Ziel der Daseinsvorsorge. Die Sicherstellung einer eigenständigen Mobilität für alle stellt vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein wichtiges Ziel des Mobilitätskonzeptes für Leichlingen dar. Insbesondere die Strecken auf kurzen Wegen im Quartier oder in die Stadt zu Fuß oder mit dem Rad sollten sicher und barrierearm gestaltet werden. Hierzu ist es wichtig die Nutzungsqualität im Straßenraum unter Berücksichtigung aller Verkehrsteilnehmenden in punkto Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität zukunftsfähig zu gestalten.



- **Barrierearme Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur** im Stadtgebiet (Straßen, Wege, Bushaltestellen, Querungen)
- Erhaltung und Förderung der eigenständigen **Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen**
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit vor allem für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden mit den Ziel der „**Vision Zero**“¹
- **Aufenthaltsqualität** öffentlicher Plätze und Räume verbessern
- **Verkehrsberuhigung und –entlastung** von zentralen Flächen des öffentlichen Raums, insbesondere im Bereich der Ortsdurchfahrten und -kerne
- **Integrierte Betrachtung** von Stadtentwicklung und Mobilität

¹: Ziel der Vision Zero sind keine Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr. Um das zu erreichen, muss ein sicheres Verkehrssystem geschaffen werden. Laut Vision Zero ist das notwendig, da der Mensch, als zentraler Bestandteil des Straßenverkehrssystems, nicht fehlerfrei handelt, auch, weil seine physische Belastbarkeit begrenzt ist. Verkehrsmittel – Pkw, Lkw, Fahrräder, Busse, Motorräder – aber auch die Infrastruktur müssen also so gestaltet werden, dass Unfälle mit Getöteten und Verletzten vermieden werden⁶⁰

⁶⁰ DVR (Deutscher Verkehrssicherheitsrat): <https://www.dvr.de/ueber-uns/vision-zero>

Die nachhaltig mobile Blütenstadt – Der Umweltverbund als Mobilitätsrückgrat in der Stadt und auf dem Land

Unterziele

Um die Mobilität im Stadtgebiet nachhaltiger, ressourcensparender und klimafreundlich zu gestalten sollen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fahrrad, Fuß und ÖPNV) deutlich gestärkt werden und das neue Mobilitätsrückgrat bilden.

Der Umweltverbund soll sowohl in der Kernstadt als auch in den Höhengebieten der Stadt eine attraktive und konkurrenzfähige Alternative zum Auto ausgebaut werden, um auf diese Weise die eigenen als auch übergeordneten Klimaschutzziele zu erreichen.



- Kontinuierlicher **Ausbau und Optimierung des ÖPNV** im Stadtgebiet als attraktive Alternative
- Schaffung eines **hochwertigen und durchgängigen Radwegenetzes** für den Alltagsverkehr im Stadtgebiet
- **Zielmarke 25 % Radverkehrsanteil** – Übernahme der Leitziele des neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW in das Mobilitätskonzept
- Schaffung eines **attraktiven und barrierearmen Fußwegenetzes** mit guten Querungsmöglichkeiten in der Kernstadt und den Stadtteilen
- Entwicklung von weiteren **Nahmobilitätsachsen** für den Fuß- und Radverkehr abseits von Hauptstraßen
- **Ziele der Klimaschutzstrategie** als Teil der Mobilitätsplanung berücksichtigen

Die vernetzte Blütenstadt – Intelligent und multimodal verknüpft mit der Region

Unterziele

Die Blütenstadt stellt eine klassische Pendlerkommune im Rheinland dar mit starken Verflechtungen zu den Nachbarkommunen und den nahen Großstädten Köln und Düsseldorf. Der Bahnhof Leichlingen bildet heute schon eine wichtige Schnittstelle für die regionale Mobilität. Verschiedene moderne Mobilitätsangebote für die Anschlussmobilität sind teilweise schon vorhanden.

Ziel ist es, diese weiter auszubauen, die Multimodalität durch Mobilstationen zu verbessern und die Verbindung auf der letzten Meile zu attraktiveren. Daneben bleibt es wichtig regionale ÖPNV-Verbindungen zu verbessern oder neue einzuführen. Auch die Förderung regionaler Radwegeverbindungen gilt es zu verbessern, um so die Erreichbarkeit zu optimieren. Wichtig bei dieser Herangehensweise ist es, die interkommunale Planung und Zusammenarbeit beim Thema Mobilität zu intensivieren.



- Verbesserung der **ÖPNV-Anbindung** von Leichlingen an die **Nachbarkommunen** und die nahen Großstädte
- Schaffung regionaler **Radpendler Routen** für einen attraktiven und schnellen Berufsverkehr
- Ausbau multimodaler Verknüpfungsmöglichkeiten an **Mobilstationen** im Stadtgebiet
- Ausbau und Einführung neuer multimodaler und vernetzter **Mobilitäts- und Sharingangebote**
- **Verstärkte interkommunale Zusammenarbeit**
- Nutzung **neuer digitaler Möglichkeiten**

Stadtverträglich mobil in der Blütenstadt – Emissionsarmer und verträglicher Kfz-Verkehr

Unterziele

Auch in Zukunft wird der motorisierte Individualverkehr (Pkw- und Wirtschaftsverkehr) ein wichtiger Bestandteil der Mobilitätsplanung bleiben. Im Sinne einer intelligenten und nachhaltigen Mobilitätsplanung der Zukunft soll der noch notwendige MIV stadtverträglich gestaltet werden. Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden bildet hierbei einen wichtigen Punkt. Weiterhin gilt es die negativen Folgen von Verkehr in Bezug auf Lärm, Luft, Klima sowie die Auswirkungen in Punkto Aufenthaltsqualität deutlich zu reduzieren und eine emissionsarme Antriebstechnik offensiv zu fördern.



- Verträgliche Abwicklung des **Durchgangs-, Liefer- und Schwerlastverkehrs**
- Sicherstellung der Erreichbarkeit für den notwendigen Pkw-Verkehr durch Definition eines **Mobilitätshaupttroutennetzes in Rückkopplung mit der Nahmobilität**
- **Gleichrangigkeit aller Verkehrsmittel** und -teilnehmenden gemäß dem FaNaG NRW*
- Stadtverträgliche und effiziente **Organisation des ruhenden Verkehrs**
- **Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen** (Schadstoffe, Lärm)
- **Emissionsarme Mobilität im Individualverkehr**, öffentlichen und Wirtschaftsverkehr fördern und Einhaltung der Klimaschutzziele des Bundes und des Landes im Verkehrssektor
- **Verflüssigung und Verstetigung** des motorisierten Pendelverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten

*FaNaG NRW: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

Die Blütenstadt als Vorreiter – Modernes Mobilitätsmanagement in Stadt und Verwaltung als Schlüssel zur nachhaltigen Mobilität

Unterziele

Neben den harten, baulichen Infrastrukturmaßnahmen sind die weichen, verhaltens-orientierten Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagement zur zielorientierten Beeinflussung des individuellen Mobilitätshandeln ebenso wichtig, um eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in der Blütenstadt voranzutreiben. Auf städtischer Ebene sind hier zunächst in erster Linie Projekte im Bereich der Verwaltung und Schulen anzugehen. Beim Thema betriebliches Mobilitätsmanagement kann die Kommune die örtlichen Unternehmen helfen und beratend tätig sein, sowie wichtige Akteure an einen Tisch bringen. Des Weiteren soll der begonnene Weg der Kommunikation mit Bürger:innen weiter fortgesetzt werden und die aktive Beteiligung ein wichtiger Bestandteil bei der Umsetzung von Maßnahmen sein.



- Stärkung der **ämterübergreifenden Zusammenarbeit** bei mobilitätsrelevanten Themen
- Ausbau des **betrieblichen Mobilitätsmanagement** in der Verwaltung
- **Mobilitätsmanagement in den Schulen** verankern
- Unterstützung der Verwaltung beim Thema **Mobilitätsmanagement für örtliche Unternehmen und Vernetzung** mit relevanten Akteuren
- Ausbau der **Öffentlichkeitsarbeit – und Kommunikation** zum Thema nachhaltige Mobilität

5.2. Evaluation und Indikatoren

Was macht eine erfolgreiche Evaluation des Mobilitätskonzepts aus?

Die im Zuge der Aufstellung des Mobilitätskonzepts entwickelten und beschlossenen fünf Leitziele sollen dazu führen, **das Mobilitätssystem der Blütenstadt Leichlingen unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten umzubauen**. Um die Zielerfüllung der fünf beschlossenen Leitziele auch kontinuierlich überprüfen zu können, wurde daher ein Evaluationskonzept erstellt. Kern dieses Konzepts sind Messgrößen oder „Indikatoren“, die die Entwicklung in den verschiedenen Zielbereichen anzeigen: Ist die Umsetzung des Mobilitätskonzepts auf dem richtigen Weg? Wie gut funktioniert die Umsetzung und vor allem, wie wirksam sind die Maßnahmen? Wo muss gegebenenfalls nachgesteuert werden?

Indikatoren liefern hierfür aussagekräftige Antworten in Form von Daten und Fakten, die sich auf die verschiedenen Leitziele beziehen und deren Erfüllung operationalisieren. So können alle transparent nachvollziehen, ob der eingeschlagene Weg erfolgreich ist.

Der besseren Transparenz wegen werden im Mobilitätskonzept vor allem Indikatoren ausgewählt, bei denen die Datengrundlage entweder vorhanden oder mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand zu erheben ist. Somit können die Veränderungen, die die Projekte des Mobilitätskonzepts bewirken, gut überprüft und bei Bedarf auch nachjustiert werden. Den einzelnen Indikatoren werden schließlich Soll-Werte bzw. Parameter zugeordnet, um so den Verlauf der Entwicklung ablesen zu können. Ein Vorher-Nachher-Abgleich erfolgt regelmäßig, je nach Indikator in plausiblen Zeitabständen.

Die nachfolgende Übersicht stellt die Indikatoren zur Evaluierung inklusive in Messweise, Datenquellen und quantitative Zielausrichtung vor. Die Aufgabe der Evaluation besteht darin, die angegebenen Datenquellen zunächst zu sichten, Lücken zu benennen und zu schließen, um dann schließlich regelmäßige Erhebungen durchzuführen. Hierzu ist ein systematisches Erhebungskonzept zu erstellen. Da manche Erhebungsvorgänge (wie z.B. Haushaltsbefragungen, Analysen mit Geographischen Informationssystemen) komplex sind, sollte dies möglichst frühzeitig erfolgen und entsprechende Haushaltsmittel und Personalressourcen bereitgestellt werden.

Tabelle 5-1: Aufschlüsselung der Indikatoren je Leitziel und die Veränderungsziele je Indikator

Leitziel 1	Leitziel 2	Leitziel 3	Leitziel 4	Leitziel 5
<p>Kontinuierliche Unfallstatistik:</p> <p>Jährliche Erhebung Anzahl der jährlich im Verkehr leicht verletzten / schwer verletzten / getöteten Personen (nach Verkehrsträger)</p>	<p>Fahrradklimatest</p> <p>Nutzung der Daten aus dem alle zwei Jahre stattfindendem ADFC-Fahrradklimatest zur Bewertung des „Fahrradklimas“ in der Blütenstadt</p>	<p>Belegung P+R- und B+R-Anlagen</p> <p>Turnusmäßige Erhebung der Belegung der P+R und B+R-Plätze (jährlich/halbjährlich/ quartalsweise)</p>	<p>Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge</p> <p>Bestimmung der Anzahl in Leichlingen zugelassener emissionsfreier Fahrzeuge pro 1.000 EW</p>	<p>Mobilitätsbericht</p> <p>Jährlicher Report mit Darstellung der umgesetzten Projekte und Darstellung der Entwicklung der in Leitziel 1 bis 4 erhobenen Indikatoren in einer Gesamtschau</p>
<p><i>Ziel: Senkung der Unfallzahlen (Vision Zero)</i></p>	<p><i>Ziel: kontinuierliche Verbesserung der Bewertung</i></p>	<p><i>Ziel: Erhöhung der Nutzung des intermodalen Verkehrs</i></p>	<p><i>Ziel: Steigerung</i></p>	<p><i>Ziel: Erhöhung von Qualität und Quantität von Maßnahmen, die relevant sind für nachhaltiges Verwaltungshandeln.</i></p>
	<p>Modal Split Umweltverbund</p> <p>Turnusmäßige Erhebung des Mobilitätsverhaltens und Messung des Anteils des Umweltverbundes an der Gesamtanzahl zurückgelegter Wege der Einwohner:innen (Modal Split / Wegeanzahl)</p>		<p>Klimabilanz des Verkehrs</p> <p>Erstellung einer THG-Bilanz des Verkehrssektors (gleicher Turnus wie Haushaltsbefragung)</p>	
	<p><i>Ziel: Erhöhung (Anteil Umweltverbund 45 % bis 2030 und 60 % bis 2040)</i></p>		<p><i>Ziel: Senkung der CO₂-Emissionen des Verkehrs gemäß Klima-Strategie und Klimaschutzgesetzes des Bundes</i></p>	
	<p>Länge qualitativer Radverkehrsanlagen</p> <p>Erhebung der Anzahl von km Radwege und Radfahrstreifen in angemessener / regelkonformer Breite nach ERA</p>			
	<p><i>Ziel: Erweiterung qualitativ hochwertiger Fahrradinfrastruktur</i></p>			

6. Handlungskonzept mit Projektsteckbriefen

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für die Blütenstadt Leichlingen wurden Projektsteckbriefe entwickelt, die darstellen und illustrieren wie die Mobilität zukünftig stadtvträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen, indem die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung angebotsorientiert ausgebaut und gestärkt werden.

Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist dabei, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlage aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten, in den einzelnen Steckbriefen vermerkten Beteiligten, auf deren Grundlage im nächsten Schritt Fein- und Vertiefungsplanungen vorzunehmen sind.

Eine Beschlussfassung für das Mobilitätskonzept bedeutet, dass dieses eine verbindliche und richtungweisende Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung sein soll, nicht jedoch eine Detailplanung. Die Projektsteckbriefe, wie sie im Rahmen des Mobilitätskonzeptes formuliert werden, bilden somit die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

Sie geben eine Hilfestellung für die konkrete Mobilitätsplanung der Blütenstadt Leichlingen, die künftig systematisch und konsequent unter den in diesem Mobilitätskonzept erläuterten Nachhaltigkeitsgesichtspunkten erfolgen soll, um die notwendigen klimapolitischen Erfordernisse zu erfüllen. Dieser Rahmen kann und soll weiterentwickelt werden, sobald sich über die Evaluation herausstellt, dass die Zielerreichung weitergehende Maßnahmen notwendig macht. In diesem Falle sind die Prioritäten zu überprüfen und die Maßnahmen zu schärfen.

Das Handlungskonzept umfasst die aus den einzelnen Bearbeitungsschritten des Mobilitätskonzeptes (Bestandsaufnahme, Bürgerbeteiligung, Stakeholdergespräche, planerische Bewertungen) abgeleiteten Schlussfolgerungen. Das Ergebnis findet sich im Gesamtmaßnahmenplan wieder und wird nachfolgend detailliert in einzelnen Steckbriefblättern zusammenfassend dargestellt. Diese beinhalten folgende Gliederungspunkte:

- Beschreibung der Maßnahme
- Bausteine/Vorgehen
- Beteiligte
- Schnittstellen zu anderen Projekten
- Fördermöglichkeiten
- Best-Practice-Beispiele

Handlungsfelder

Aus dem in Kapitel 5.1 beschriebenen Zielsystem leiten sich **fünf Handlungsfelder** ab. Diese stellen die **Gliederung des integrierten Maßnahmenkonzepts** dar. Sie sind einerseits verkehrsmittelbezogen, andererseits umfassen sie ebenso Querschnittsthemen. Das integrierte Maßnahmenkonzept zeigt die empfohlenen Strategien und Maßnahmen auf, die aus planerischer Sicht notwendig sind, um die Ziele des Mobilitätskonzeptes zu erreichen und eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für die Zukunft voranzutreiben. Die Maßnahmen sind in folgende Handlungsfelder untergliedert:

1. ÖPNV und Vernetzte Mobilität

- 1.1 Schaffung einer S-Bahn-Anbindung über die Wupperstrecke und nach Düsseldorf
- 1.2 Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen
- 1.3 Verbesserte ÖPNV-Anbindung an Langenfeld und Düsseldorf
- 1.4 Verbesserte innerörtliche Erschließung und Vernetzung Bus/Schiene
- 1.5 Schnellbusse
- 1.6 Barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtgebiet
- 1.7 Weiterentwicklung des Bergischen e-Bike-Systems
- 1.8 Einführung Car-Sharing
- 1.9 Elektromobilität

2. Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

- 2.1 Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes – das grün-gelbe Netz
- 2.2 Einführung von Fahrradstraßen
- 2.3 Radpendlerrouten / überregionale Routen
- 2.4 Fahrradparken
- 2.5 Erstellung einer Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm
- 2.6 Barrierefreie Nahmobilität
- 2.7 Wupperbegleitwege
- 2.8 Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten
- 2.9 Fußgängerleitsysteme (Wegweisung)

3. Ortslagen und Ortskerne

- 3.1 Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse
- 3.2 Attraktivierung der Brückenstraße
- 3.3 Attraktivierung der Gartenstraße
- 3.4 Attraktivierung der Mittelstraße
- 3.5 Verbesserung der verkehrlichen Situation – Am Markt – in Witzhelden
- 3.6 Bedarfsgerechte Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs
- 3.7 Weiterentwicklung der Parkraumstrategie

4. Fließender Verkehr

- 4.1 Herstellung einer nutzungsorientierten Netzhierarchie
- 4.2 Ermittlung der ganzheitlichen Verkehrssituation in Leichlingen
- 4.3 Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts
- 4.4 Sanierungsmaßnahmen
- 4.5 Gestaltung von Ortseingängen

5. Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

- 5.1 Verbesserte personelle Ausstattung der Verwaltung
- 5.2 Runder Tisch nachhaltige Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen
- 5.3 Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität
- 5.4 Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)
- 5.5 Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet (BMM)
- 5.6 Mobilitätstraining und Awareness-Kampagnen
- 5.7 Kampagne „Mobilitäts-Testwoche“ für Unternehmen und Stadtteile

Bezug zu den Leitzielen

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzeptes ist **die Abkehr von der monofunktionalen Ausrichtung der Mobilität auf den Kfz-Verkehr** hin zu einer nachhaltigen, **multimodalen Ausgestaltung der Mobilität mit einer anlassorientierten und bewussten Verkehrsmittelwahl**. Herkömmlicher Verhaltensmuster müssen hinterfragt werden, um Mobilität nachhaltig zu gestalten. Dies bedeutet insbesondere die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote, Rad- und Fußverkehr) und in der Folge die Veränderung des Modal Splits zu dessen Gunsten sowie eine verträglichere Gestaltung des notwendigen Kfz-Verkehrs. Um dies zu erreichen, sind zum einen angebotsseitige Maßnahmen im Bereich des Umweltverbundes und der vernetzten Mobilität erforderlich, andererseits ist es unerlässlich, über verkehrslenkende Maßnahmen den Kfz-Verkehr auf ein Maß einzudämmen, das der verfügbaren Infrastruktur, der Verkehrssicherheit Blütenstadt und der städtebaulichen Qualität Leichlingen Rechnung trägt.

Um all dies zu erreichen, wurde im Zuge der Erarbeitungsphase des Mobilitätskonzeptes vom zuständigen Fachausschuss in der Sitzung am 31.03.2022 ein Zielkatalog beschlossen, welcher als Grundlage und Orientierung für die Erarbeitung der Strategien und Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes diente. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sind je Projektsteckbriefe diejenigen Leitziele aufgeführt worden, die durch die jeweilige Maßnahme unterstützt wird.

Folgende **Piktogramme** symbolisieren den Bezug zu den jeweiligen Leitzielen des Mobilitätskonzepts:

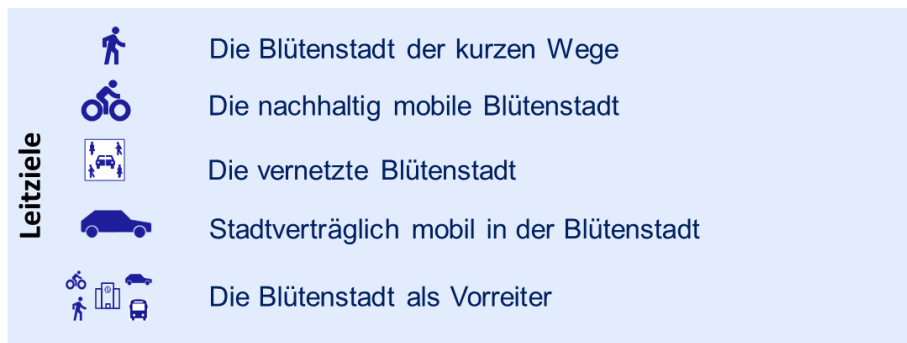


Abbildung 6-1: Piktogramme zu den jeweiligen Leitzielen⁶¹

Wirkung

Die Wirkungsklasse erläutert den Wirkungseffekt der einzelnen Maßnahme zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität. In einem differenzierten Scoring-Bewertungsschema sind folgende verschiedene Kriterien eingeflossen, um die **Wirkung der Maßnahmenvorschläge** zu beurteilen:

- **Bürgervotum aus den Beteiligungen**
 - ➔ *Vorhandensein von Anregungen und Themen in den Onlinebeteiligungen, in der Haushaltsbefragung sowie den Mobilitätstouren und Stakeholdergesprächen in Bezug auf den jeweiligen Maßnahmenvorschlag*
- **Verkehrssicherheit**
 - ➔ *Beitrag des Maßnahmenvorschlags zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Verkehrsraum*
- **Netzbedeutung**
 - ➔ *Kategorisierung der Maßnahmenvorschlags nach Netzbedeutung, d.h. bei Bedeutung nur für einen Stadtteil erfolgt ein geringes Scoring, bei Bedeutung für die Gesamtstadt/interregional ein höheres*
- **Zahl der betroffenen Zielgruppen**
 - ➔ *je mehr Zielgruppen (Senior:innen, Schüler:innen, Pendelnde etc.) von einem Maßnahmenvorschlag profitieren, desto höheres Scoring*
- **Schaffung barrierearmer Infrastruktur**
 - ➔ *bei Schaffung einer barriereärmeren Infrastruktur erfolgt höheres Scoring*
- **Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes**
 - ➔ *bei Steigerung der Angebotsqualität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, abhängig von der Netzbedeutung und der möglichen zu befördernden Fahrgastmenge, erfolgt ein höheres Scoring*

⁶¹ Planungsbüro VIA eG

Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel

↻ *bei Maßnahmenvorschlägen, die zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander führen, erfolgt ein höheres Scoring*

• CO₂-Einsparungspotenzial

↻ *qualitative Einschätzung des CO₂-Einsparungspotenzials, je größer das Einsparungspotenzial, desto höher das Scoring (basierend auch auf den Ergebnissen aus der Klima-Strategie) für den jeweiligen Maßnahmenvorschlag.*

Insgesamt ist somit die Wirkungsklasse hoch, wenn ein Maßnahmenvorschlag über alle Faktoren hinweg ein hohes Scoring besitzt und sie so auch eine hohe Wirkung bezüglich der Erreichung der Ziele besitzt.

Der **Realisierungsaufwand** wird aus dem benötigten Umsetzungszeitraum, dem Einfluss der Stadt und den Kosten abgeschätzt:

• Einfluss der Stadt

↻ *Je größer der Einfluss der Stadt auf die Umsetzung eines Maßnahmenvorschlags ist und somit die Umsetzung tendenziell schneller erfolgen kann, desto höher ist das Scoring*

• Kosten

↻ *Je geringer die Kosten, desto höher ist das Scoring.*

• Umsetzung

↻ *Je schneller ein Maßnahmenvorschlag oder Teile davon umgesetzt werden können, desto höher ist das Scoring.*

Umsetzung

Der empfohlene Umsetzungszeitraum ist gegliedert in **kurz-, mittel- und langfristig**. Entsprechend dem Zielkatalog des Mobilitätskonzeptes markieren diese Zeitschritte die **Zeithorizonte 2025, 2030 sowie 2035/40**. Diese Eckdaten stellen nach heutiger Sicht einen realistischen Realisierungshorizont dar, können selbstverständlich auch je nach internen und externen Rahmenbedingungen vorgezogen werden. Bei einzelnen Projektsteckbriefen sind mehrere Kategorien angegeben, dies ist darauf zurückzuführen, dass manche Projektsteckbriefe mehrere Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Umsetzungszeiträumen aufweisen. Beispielhaft ist hier der Steckbrief 2.1 zu nennen. Maßnahmen wie die vorgeschlagene Aufhebung von einzelnen benutzungspflichtigen Radwegen können kurzfristig umgesetzt werden, während der Bau eines Gemeinsamen Geh-Radwegs an der L359 eher eine langfristige Maßnahme ist.

Kosten

Dargestellt werden **grobe Kostenklassen**, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regel noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung unterzogen wurden. Hierzu wären entsprechende Feinplanungen erforderlich. Die Einschätzung der notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen sind wie unten dargestellt gegliedert und sollen eine Vorstellung der zu mobilisierenden Aufwendungen geben. Hierzu erfolgen ebenso Hinweise zu möglichen Förderungen bzw. Quellen, in denen Förderprogramme zu recherchieren sind.

€ € € €	niedrig	< 100.000 Euro
€ € € €	mittel	> 100.000 – 500.000 Euro
€ € € €	hoch	> 500.000 – 1.000.000 Euro
€ € € €	sehr hoch	> 1.000.000 Euro

Abbildung 6-2: Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung⁶²

Anzumerken ist ebenfalls, dass nicht alle Maßnahmenvorschläge monetarisiert werden können. In vielen Fällen bedarf es umfangreicher weitergehender Untersuchungen und Prüfungen, um zu einer seriösen Kostenaussage zu kommen. Dies wird bei den jeweiligen Steckbriefen vermerkt. Die Kostenklassen sollen zum einen eine erste Orientierung bieten, zum anderen fließen sie in das Verfahren zur Priorisierung der Maßnahmenvorschläge mit ein.

Priorisierung der Maßnahmenvorschläge

Die Priorisierung eines Maßnahmenvorschlags ergibt sich einerseits aus dem Scoring bei der Wirkung sowie beim Realisierungsaufwand. Der Realisierungsaufwand setzt sich hierbei aus den Indikatoren Kosten, Umsetzungszeitraum und Einfluss der Stadt auf diese Maßnahme zusammen. Vereinfacht bedeutet dies zum Beispiel, dass, wenn die Kosten hoch, der Umsetzungszeitraum langfristig sowie die Einflussnahme der Stadt als Baulastträgerin oder Organisator gering sind, der Realisierungsaufwand als hoch einzuschätzen ist. In der folgenden Matrix ist die Herleitung der Priorisierung zu entnehmen:

Tabelle 6-1: Herleitung der Maßnahmenprioritäten⁶³

Realisierungsaufwand	sehr hoch					→ Priorität	
	hoch						
	mittel						
	niedrig						
		niedrig	mittel	hoch	Sehr hoch		
		WIRKUNGSKLASSE					

⁶² Planungsbüro VIA eG / ISAPALAN

⁶³ Planungsbüro VIA eG / ISAPALAN

Ad hoc-umsetzbare Maßnahmen

Entsprechend der Priorisierung einzelner Maßnahmenvorschläge, ihrem Scoring bei der Wirkung sowie basierend auf bestehenden Umsetzungsplanungen wurde in Zusammenarbeit mit der Verwaltung eine Liste an Projekten erstellt, die kurzfristig als *Ad hoc*-Maßnahmen umgesetzt werden können. Einige Teilprojekte befinden sich bereits in der Umsetzungsphase, andere könnten zügig vorbereitet werden.

Tabelle 6-2: *Ad hoc*-Maßnahmen zur kurzfristigen Umsetzung⁶⁴

Projektsteckbrief	Umsetzbare oder aktuell in Umsetzung befindliche Teilmaßnahmen
1.2 Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen	<ul style="list-style-type: none"> • Einzelne Mobilstationen des Kreisprojektes <i>Mobilstationen 1.0</i> befinden sich bereits in der Umsetzung • Konkrete Planungen zu den anderen Standorten erfolgen derzeit im Rahmen des Folgeprojektes <i>Mobilstationen 2.0</i>
1.7 Weiterentwicklung des Bergischen e-Bike-Systems	<ul style="list-style-type: none"> • Die Interoperationalität von <i>wupsiRad</i> und <i>Bergischem e-Bike</i> wurde im Herbst 2022 umgesetzt, derzeit ist aber nur Leichlingen Busbf Umsteigerstation, hier sollten auch die übrigen Stationen im Stadtgebiet Umsteigerstationen werden. • Auch sollte die Einführung weiterer im Mobilitätskonzept vorgeschlagener virtueller Stationen geprüft werden
2.1 Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes – das grün-gelbe Netz	<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung von schnelldurchführbaren Einzelmaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> – Überprüfung der Herstellung richtlinienkonformer Radverkehrsführungen im Bereich Montanusstraße, Marktstraße, Alte Holzerstraße/ Sperberstraße/ Bussardstraße – Prüfung der Aufhebung der gemeinsamen Geh-Radwege im Bereich Montanus-, Brücken- und Marktstraße
2.4 Fahrradparken	<ul style="list-style-type: none"> • Dringende Erneuerung der Radabstellanlagen am Bahnhof; Hebung auf einen mittleren bis hoher Standard, Umfeldverbesserungen • Schaffung zusätzlicher Radabstellanlagen im Bereich Brückerfeld/Brückenstraße im Basis- bis mittleren Standard
3.1 Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse	<ul style="list-style-type: none"> • Entschärfung von Konfliktpunkten aufgrund fehlender Sichtverhältnisse • Aufstellung eines Sichtkatasters zur Verortung der notwendigen Handlungsbedarfe • Sukzessive Umsetzung in Form von Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen (gemäß Richtlinien)
4.4 Sanierungsmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> • Erstellung eines Schadenkatasters mit Festsetzung von Lage, Schadensbild, Zuständigkeit und Priorität

⁶⁴ Planungsbüro VIA eG / ISAPALN

5.5 Schulisches Mobilitätsmanagement	<ul style="list-style-type: none">• Einführung von Elternhaltestellen am Schulzentrum Am Hammer zur Schaffung gesicherter Ausstiegssituationen• Durchführung einer Schülerbefragung zur Mobilität• Erstellung von Schulwegplänen in Zusammenarbeit mit den Schulen
5.6 Mobilitätstraining und Awareness-Kampagnen	<ul style="list-style-type: none">• Einzelne Kampagnen wie Stadtradeln oder die Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche wurden bereits in der Vergangenheit umgesetzt• Bürger:innen haben in den verschiedenen Beteiligungsformaten die Durchführung einer Kampagne für ein kooperatives Miteinander im Verkehrsraum als sehr dringlich angesehen, da es hier häufig zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer:innen kommt. Eine solche Kampagne sollte zeitnah realisiert werden.
5.7 Mobilitätstestwoche	<ul style="list-style-type: none">• Sollte als Mobilitätskampagne im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche oder mit Kampagnen der Klima-Strategie umgesetzt werden.

Prioritäten

Handlungsfeld	Maßnahmen-Nummer	Name Maßnahme		Wirkungsklasse		Realisierungsaufwand	Priorität
1	1	Schaffung einer S-Bahn-Anbindung über die Wupperstrecke		sehr hoch		sehr hoch	mittel
1	2	Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen		sehr hoch		hoch	hoch
1	3	Anbindung Langenfeld/Düsseldorf		hoch		mittel	hoch
1	4	Verbesserte innerörtliche Erschließung und Vernetzung		hoch		mittel	hoch
1	5	Einführung von Schnellbusverbindungen		mittel		hoch	mittel
1	6	Barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtgebiet		mittel		hoch	mittel
1	7	Weiterentwicklung des Bergisches E-Bike-Systems		mittel		niedrig	hoch
1	8	Einführung Car-Sharing		niedrig		niedrig	hoch
1	9	E-Mobilität		mittel		hoch	mittel
2	1	Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes – das grün-gelbe Netz		sehr hoch		hoch	hoch
2	2	Einführung von Fahrradstraßen		hoch		niedrig	sehr hoch
2	3	Radpendlerrouen / überregionale Routen		hoch		hoch	mittel
2	4	Fahrradparken		mittel		niedrig	hoch
2	5	Fußverkehrskonzept				mittel	mittel
2	6	Barrierefreie Mobilität				hoch	mittel
2	7	Stärkung der Fußwegeverbindungen / Wupperbegleitweg	- Bürgerbeteiligung	mittel		sehr hoch	niedrig
2	8	Querungsmöglichkeiten	- Verkehrssicherheit	hoch		hoch	mittel
2	9	Fußgängerleitsystem	- Netzbedeutung	niedrig	- Kosten	niedrig	mittel
3	1	Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse	- Zielgruppen	mittel	- Einfluss Stadt	niedrig	hoch
3	2	Attraktivierung der Brückenstraße	- Barrierefreiheit	hoch	- Umsetzungszeitraum	mittel	hoch
3	3	Attraktivierung der Gartenstraße	- Steigerung Attraktivität Umweltverbund	mittel		mittel	mittel
3	4	Attraktivierung der Mittelstraße	- Beitrag zur Vernetzung der Mobilität	mittel		mittel	mittel
3	5	Verbesserung der verkehrlichen Situation "Am Markt" in Witzhelden	- CO2 - Einsparpotential	mittel		niedrig	hoch
3	6	Bedarfsgerechte Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs		mittel		niedrig	hoch
3	7	Parkraumstrategie				mittel	mittel
4	1	Herstellung einer nutzungsorientierten Netzhierarchie				niedrig	mittel
4	2	Ermittlung der ganzheitlichen Verkehrssituation in Leichlingen		mittel		niedrig	hoch
4	3	Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts		mittel		mittel	mittel
4	4	Sanierungsmaßnahmen				sehr hoch	hoch
4	5	Gestaltung von Ortseingängen		niedrig		hoch	niedrig
5	1	Verbesserte personelle Ausstattung der Verwaltung				mittel	sehr hoch
5	2	Runder Tisch nachhaltige Mobilität				niedrig	sehr hoch
5	3	Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität				mittel	sehr hoch
5	4	Schulisches Mobilitätsmanagement		mittel		niedrig	hoch
5	5	Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen		mittel		mittel	mittel
5	6	Mobilitätstraining und Awareness Kampagnen		hoch		niedrig	sehr hoch
5	7	Mobilitätstestwochen		hoch		niedrig	sehr hoch