Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.1 Schaffung einer S-Bahn-Anbindung über die Wupperstrecke und nach Düsseldorf

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Blütenstadt Leichlingen verfügt über einen Bahnanschluss an der Wupperstrecke mit regionaler Anbindung an die Oberzentren Köln und Wuppertal. Von dort aus bestehen Umsteigemöglichkeiten zu den deutschlandweiten Verbindungen im weiteren Regional- und Fernverkehr.

Mit werktags mehr als 10.000 Fahrgästen (Stand 2016[1]) im Abschnitt Leichlingen – Opladen (-Köln) befindet sich die Wupperstrecke mit dem heutigen Zugangebot an der Kapazitätsgrenze. Zusätzliche Züge sind einerseits aufgrund des deutlich überlasteten Bahnknotens in Köln sowie der komplett ausgelasteten Wupperstrecke selbst nicht möglich. Fern-, Regional- und Güterverkehr konkurrieren um die wenigen freien Trassen. Kleinste Störungen bringen dieses System heute schon aus dem Takt, wie dies anhand der zahlreichen Verspätungen und Überholungen durch den Fernverkehr schon deutlich wird.

Ein Ausbau des Schienensystems ist somit dringend notwendig, um die Wirtschaftsregion Rheinland in Zukunft auch attraktiv zu halten. Zentrales Projekt im Rheinland zur Verbesserung des Angebotes bildet der Ausbau des Kölner Bahnknotens. Ziel ist es, die heutigen Regionalbahnleistungen in S-Bahn-Verkehre umzuwandeln. Elementar hierfür sind der Ausbau der S-Bahn-Stammstrecke und der Bau der sogenannten Westspange im Kölner Stadtwesten mit zusätzlichen Gleisen für den S-Bahn-Verkehr.

Die Wupperstrecke wurde bis jetzt allerdings noch nicht eindeutig in diese Zukunftsplanungen mit aufgenommen. Während eine S-Bahn-Linie in der Landes-SPNV-Konzeption mit Zeithorizont 2040 vermerkt ist, sind diese Planungen beim Ausbauprojekt S-Bahn Köln des NVR noch nicht vermerkt.

Bisherige Planungen der SPNV-Konzeption 2040 sowie einer beim NVR Ende 2020 vorgestellten durchgeführten „vorgeschalteten Betriebsstudie“* empfehlen eine Verlängerung der projektierten S-Bahn-Linie 17 (Bonn – K-Messe/Deutz) ab K-Mülheim über die Güterstrecke, Opladen, Leichlingen bis Solingen Hbf und eine Verknüpfung in Solingen Hbf in Richtung Düsseldorf mit der Linie S1. Die Linie S17 würde nach aktuellem Stand im 20-Minuten-Takt verkehren und die Taktfrequenz für Leichlingen in Verbindung mit der mindestens stündlich weiter haltenden RB48 deutlich erhöhen. Allerdings wäre hierzu ein massiver Infrastrukturausbau notwendig. So müsste zwischen Solingen und Opladen östlich der Wupperstrecke ein zusätzliches S-Bahn-Gleis errichtet und in den Bahnhöfen zusätzliche Kreuzungsmöglichkeiten geschaffen werden. In einem nächsten Schritt wird eine entsprechende Machbarkeitsstudie durch den NVR erstellt, um den Infrastrukturbedarf zu klären.

Die Blütenstadt Leichlingen sollte in einem gemeinsamen Vorgehen mit den Nachbarkommunen an der Wupperstrecke sowie dem Rheinisch-Bergischen-Kreis auf die Dringlichkeit der S-Bahn-Einführung hinweisen und die S17 im Ausbauprojekt S-Bahn Köln platziert werden.

---

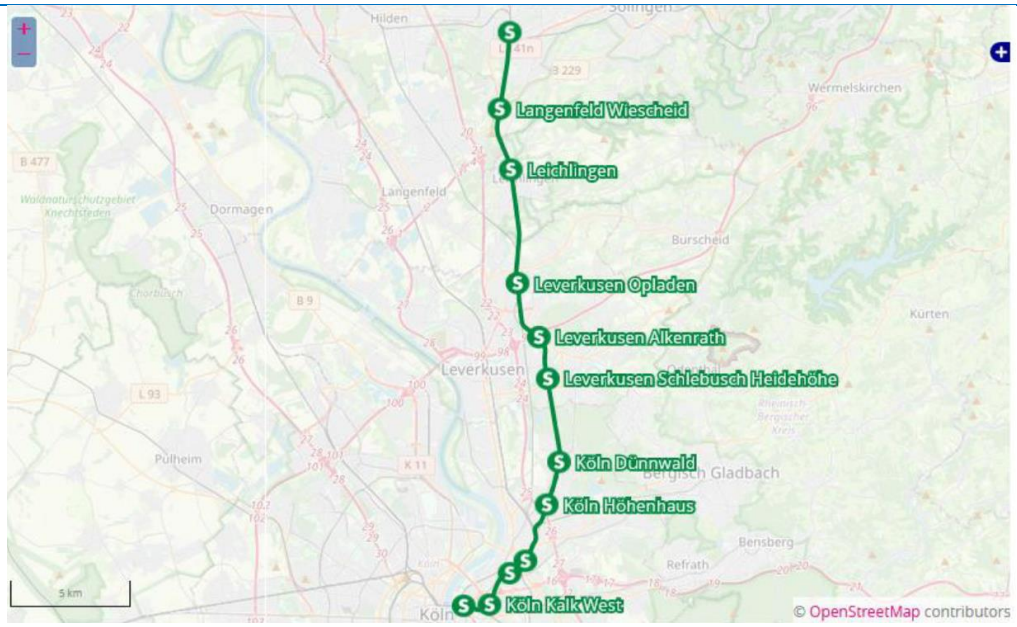
* Vgl. Stadt Köln: Mitteilungsvorlage Verkehrsausschuss Nr. 0288/2021 vom 02.03.2021

Bausteine/Vorgehen

- **Forcierung des Themas S17 auf der Wupperstrecke gegenüber dem NVR** im Rahmen einer gemeinsamen Aktion mit dem Kreis und den Nachbarkommunen
- Absprache mit dem NVR über die **Anpassung des S-Bahn/Regionalbahnkonzeptes des NVR**
- **Bevorratung und Sicherung von Flächen** im Stadtgebiet für die verschiedenen Ausbauvarianten der künftigen S-Bahntrasse entsprechend der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie
- **Definitive Flächensicherung für Bahnanlagen** im Regionalplan und der kommunalen Bauleitplanung (F- und B-Pläne) nach Klärung des Trassenverlaufs

Beteiligte	• NVR • DB Netze • Rheinisch-Bergischer Kreis • Stadtverwaltung	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
		• SPNV-Landeszielkonzeption 2032/2040 des VM NRW • Ausbauprojekt S-Bahn Köln • Nahverkehrsplan des NVR
Fördermöglichkeiten	• Der Um- und Ausbau erfolgt durch finanzielle Mittel des Bundes	
Best-Practice		

Plan/Skizze



Prinzipskizze der vorgeschlagenen S-Bahn-Strcke im Lückenschluss zwischen Köln und Solingen; Haltestellen sind unverbindliche Setzungen.

Quelle: https://linieplus.de/proposal/verlaengerung-der-s1-ueber-solingen-hinaus-nach-opladen-und-koeln/, abgerufen am 27.07.2022 als User-Vorschlag

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.2 Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen

AD HOC bei einzelnen Maßnahmen → tlw. in Umsetzung

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Nur wenn ein bedarfsgerechtes, passgenaues Angebot an Mobilitätsformen angeboten wird, rückt der Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel stärker in den Fokus einer zunehmend bewusster werdenden Verkehrsmittelwahl. Insbesondere Mobilstationen fördern die multimodale Verknüpfung zwischen ÖPNV und den neu einzuführenden Sharingsystemen, um so eine gesamthafte nachhaltige Mobilität in Leichlingen abseits des motorisierten Individualverkehrs auszugestalten.

Mobilstationen sind Verknüpfungspunkte an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind. Durch die räumliche Konzentration von Sharingsystemen, aber auch von weiteren Service-Angeboten an den Mobilstationen sollen diese zu kleinräumlichen Mobilitäts-Hubs werden, bei denen der ÖPNV das Rückgrat bildet. Das schon vorhandene Bergische E-Bike System kann dabei zur Überbrückung der letzten Meile von den Mobilstationen zur Zieladresse dienen oder für Fahrten zur Verfügung stehen, für die der ÖPNV trotz guter Ausbauqualität keine für alle Verkehrsbedürfnisse attraktiven Fahrzeiten bieten kann.

Durch ein einheitliches Design, das durch das Zukunftsnetz Mobilität in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzcenter Marketing sowie dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelt wurde, wird ein Wiedererkennungswert geschaffen, der den Nutzenden eine einfache Orientierung an Mobilstationen in ganz NRW ermöglicht.

Bausteine/Vorgehen

Im **NVR-Verbundkonzept** sind zunächst für die Blütenstadt Leichlingen folgende Standorte verzeichnet:

- Leichlingen Bf
- Leichlingen Busbf
- Witzhelden Busbf

Darüber hinaus sind in einer **zweiten Phase** in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie dem Rheinisch-Bergischen Kreis folgende Potenzialorte insbesondere zur Verdichtung auch in Wohnquartieren identifiziert worden:

- Bürgerhaus
- Roderbirken
- Solinger Straße (Witzhelden)
- Oskar-Erbslöh-Str.

Darüber hinaus wurden in der Bestandsanalyse zum Mobilitätskonzept noch an folgenden Standorten Potenziale gesehen:

- Brückerfeld
- Pilgerheim Weltersbach

Entsprechend der räumlichen Situation, den vorhandenen Verknüpfungsmöglichkeiten, den Bedarfen sowie den vorgeschlagenen Merkmalen der NVR-Konzeption sowie der Projekte Mobilstationen 1.0 & 2.0 des Rheinisch-Bergischen Kreises wird nachfolgende Ausstattungsmatrix vorgeschlagen:

(Ausstattungs-)Merkmale	Station L	Station M	Station S
Bahnstation	X		
Bushaltestelle	X	X	X
Park+Ride-Stellplätze	X		
Kiss+Ride-Stellplätze	X		
Fahrradabstellplätze (überdacht)	X	X	(X)
Fahrradabstellplätze (nicht überdacht)	X	X	X
Lademöglichkeit	X	X	X
Carsharing-Standort	X	(X)	
Taxi-Stand	X	(X)	
Bikesharing-Terminal (feste Station)	X	X	
Bikesharing virtuelle Station			X
Mobil.nrw Stele	X	X	
Infovitrine Mobilität/Ortsinfos			X
Dynamisches Fahrgastinformations-system	X	X	X
Wetterschutz	X	X	X
Rad-Self-Service-Stele	X	X	
Post-Paket-Station	X	X	X
Kiosk / Bäckerei	X		
Haltemöglichkeit für mobilen Einzel-handel, Bankinstitute, Büchereien etc.			X
Potenzialstandorte	Leichlingen Bf	Leichlingen Busbf Witzhelden Busbf	Brückerfeld Bürgerhaus Pilgerh. Weltersbach Solinger Str. Oskar-Erbslöh-Str. Roderbirken

Für die **Mobilstation Leichlingen Bf** werden konkret folgende Maßnahmen vorgeschlagen, um diese zum zentralen Mobilitäts-Hub im Stadtgebiet insbesondere für Pendelnde zu machen:

- **Städtebauliche Aufwertung des Gesamtareals** als Eingangstor in die Stadt
- **Errichtung eines Busbahnhofs auf dem Bahnhofsvorplatz** mit mindestens vier Bushaltepositionen (Mittelbussteig), aufgrund der seit Fahrplanwechsel 2021 bestehenden Kapazitätsprobleme durch das stark ausgeweitete Busangebot
- **Aufwertung der Fahrradabstellanlagen** und Errichtung einer digitalen Fahrradboxanlage (Bike Hotel)
- **Self-Service-Stele** für Radreparaturen + Automaten (z.B. Schlauch-o-mat)
- **Prüfung Durchstich Bahnhofsunterführung** zur Westseite (evtl. im Rahmen des S-Bahn-Ausbaus)

Beteiligte

- RVK, nextbike
- wupsi
- NVR
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- Stromversorger (BELKAW)
- Ggf. private Akteure/Unternehmen (bspw. Klinik Roderbirken)
- Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen e.V.
- Stadtverwaltung

Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke

Schnittstellen	Steckbrief 2.4 „Fahrradparken“	• NVR-Mobilstationenkonzept • Projekte Mobilstationen 1.0 & 2.0 des Rheinisch-Bergischen Kreises
Fördermöglichkeiten	Aktuelle Förderprogramme für die einzelnen Komponenten einer Mobilstation finden sich im Förderfinder NRW	
Best-Practice	Mobilstation Hilgen Raiffeisenplatz mit „Bike Hotel“ Foto: VIA eG Mobilstationennetz der Stadt Offenburg Foto: VIA eG	

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.3 Verbesserte ÖPNV-Anbindung an Langenfeld und Düsseldorf

Kurzbeschreibung der Maßnahme/Defizit

Die Relation Leichlingen – Langenfeld ist nach den Ergebnissen der Haushaltsbefragung 2021 die insgesamt drittstärkste Verflechtungsrelation. Knapp 4.000 Wege pro Tag legen Leichlinger Bürger:innen auf dieser Achse zurück. Hinzu kommen weitere Wege, die über Langenfeld hinaus in Richtung Düsseldorf und Monheim gehen. Der gegenläufige Verkehr von Langenfeld nach Leichlingen ist als geringer einzustufen.

Die Bürgerbeteiligung hat verdeutlicht, dass ein starker Wunsch in der Stadtbevölkerung nach einer deutlich verbesserten Busanbindung nach Langenfeld besteht, ebenfalls einem und schnellen Übergang von dort nach Düsseldorf mit der S-Bahn. Zudem gibt es ein deutliches Interesse seitens der LVR-Kliniken in Langenfeld, die ÖPNV-Relation nach Leichlingen zu verbessern, da von dort zahlreiche Mitarbeitende kommen und ebenfalls Besucher:innen und insbesondere neben stationären eine hohe Zahl ambulanter (pendelnder) Patent:innen aus dem Raum Leichlingen/Burscheid.

Die bestehende Umsteigeverbindung über Langenfeld-Hardt, Gladbacher Str. mit Linie 257 im 120-Min-Takt sowie wenigen Einzelfahrten der Linie 254 nach Langenfeld S sind in keiner Weise marktgerecht und stellen keine ausreichende Verkehrsverbindung dar. Gefordert wird eine zumindest während der Hauptverkehrszeit morgens und ab mittags halbstündliche Bedienung bzw. zu Zeiten der Schichtwechsel ohne Umstieg zwischen Leichlingen und Langenfeld.

Aufgrund der komplexen Lage im Grenzgebiet von VRR und VRS und den beiden Aufgabenträgern Kreis Mettmann und Rheinisch-Bergischer Kreis ist ein umfängliches Abstimmungsverfahren notwendig. Dieses wurde im Rahmen eines Stakeholdertreffens mit den benachbarten Kommunen im Rahmen des Mobilitätskonzepts andiskutiert.

Ebenso sind genehmigungsrechtiche Aspekte zu beachten. Der neue Verkehr soll die vorhandene Linienangebote der Linie 254 nicht konkurrenzieren. Inwieweit dies sinnvoll und möglich ist, muss gesondert seitens der Aufgabenträger und der Genehmigungsbehörde eruiert werden. Gegebenenfalls sind alternative Linienwege zu finden und rechtssicher zu vereinbaren (Lückenschlussprüfung).

Zentral ist, dass seitens der Blütenstadt Leichlingen die bisherige Busverbindung zwischen beiden Städten als nicht ausreichend im Sinne der Nahverkehrsplanung angesehen und eine deutliche Verbesserung im Sinne der Bürger:innen trotz aller organisatorischer Schwierigkeiten eingefordert wird.

Bausteine/Vorgehen

Das weitere Vorgehen umfasst folgende Komponenten:

- Inhaltlich-verkehrsplanerische Klärung zur Linienplanung
- Organisatorische und genehmigungrechtliche Klärung im Rahmen der Nahverkehrsplanung der Aufgabenträger Kreis Mettmann und Rheinisch-Bergischer Kreis
- Abstimmung der Aufgabenträger und weitere Akteure
- Umsetzung

Es werden folgende **erste Anregungen für die Planung der Buslinie** gegeben, die die Grundlage vertiefender betrieblicher und organisatorisch-genehmigungsrechtlicher Prüfungen sind:

Variante 1:

Verlängerung des Linienwegs der heutigen Linie 257 auf direktem Weg bis Langenfeld Bf in verschiedenen Taktvarianten (60-Min, 60-30-Min-Mischtakt, nur HVZ-Bedienung) unter Berücksichtigung der Einzelfahrten der Linie 254 (Verkehrsbetrieb Hüttebräucker)

Variante 2:

Linienverknüpfung und Lückenschluss in Langenfeld zwischen Linien 206 und 257 (wupsi) mit verschiedenen Taktvarianten (s.o.) zw. Turnerstraße und Gladbacher Straße, hierdurch Anschluss der LVR-Kliniken im Verlauf der Linie 206

Variante 3:

Linienverknüpfung mit der Linie 787 (Rheinbahn) und Anbindung der Langenfelder Gewerbegebiete und Langenfeld-Berghausen S

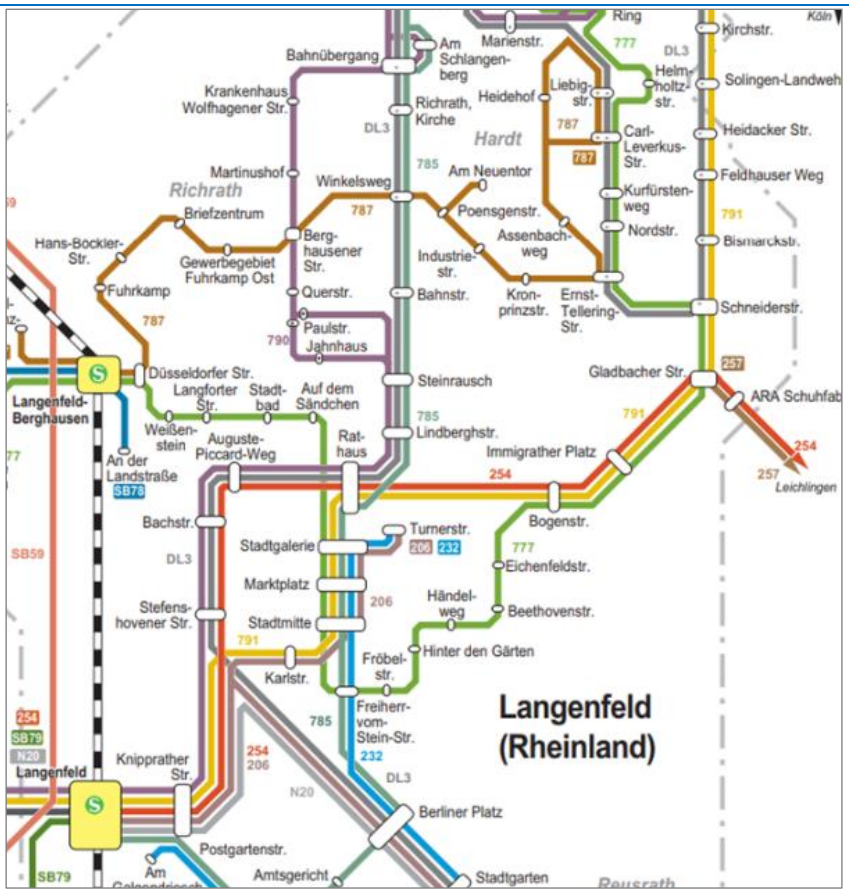
Variante 4:

Prüfung weiterer alternativer Routen zwischen Gladbacher Str. und Langenfeld S (z.B. im Zuge der Linie 777 (BSM)

Es wird angeregt, den weiteren Abstimmungsprozess möglichst frühzeitig und dies in enger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde in Gang zu bringen.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Stadt Langenfeld • Rheinisch-Bergischer Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV • Kreis Mettmann als Aufgabenträger für den ÖPNV • Bezirksregierung Köln als Genehmigungsbehörde gem. PbefG • Verkehrsunternehmen (wupsi, ggf. BSM, Rheinbahn, VB Hüttebräucker) • Ggf. VCD, Pro Bahn	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 1.4 „Verbesserte innerörtliche Erschließung und Vernetzung Bus/Schiene“	• Nahverkehrspläne der AT Rheinisch-Bergischer Kreis und Kreis Mettmann
Fördermöglichkeiten	Finanzierung im Rahmen der etablierten ÖPNV-Finanzierung der Aufgabenträger, keine gesonderte Förderung, ggf. JobTicket-Vereinbarung mit Nutznießern des Angebots	
Best-Practice	-	

Plan/Skizze



Quelle: VRS

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.4 Verbesserte innerörtliche Erschließung und Vernetzung Bus/Schiene

Kurzbeschreibung der Maßnahme/Defizit

Nach Umsetzung der Fahrplanmaßnahmen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 ist das Busangebot im Stadtgebiet umfangreich neu geordnet worden. Bei vorhandenen Linien wie 250 oder 255 ist eine Taktverdichtung erfolgt, das Busangebot insbesondere nach Witzhelden, ist durch die Linien 258 und 278 komplett neustrukturiert worden, sodass werktags sowohl auf der nördlichen Achse über Oberschmitte sowie der südlichen Achse über Metzholz jeweils ein 30-Minuten-Takt bis Witzhelden gefahren wird, der bis Hilgen Raiffeisenplatz verlängert ist mit guten Umsteigemöglichkeiten nach Wermelskirchen.

Dennoch gibt es bei einigen Verbindungen sowie auch in der räumlichen Erschließung in der Kernstadt einige Defizite, die auch im Zuge ber Online-Bürgerbeteiligung häufiger genannt wurden:

- So besitzt die **Linie 253**, die die Vogelsiedlung mit dem Bahnhof Leichlingen einerseits und Opladen andererseits verbindet, im jetzigen Fahrplankonstrukt sowohl in Leichlingen Bf als auch Opladen Bf keine Anschlüsse an den SPNV.
- Das **Bürgerbusangebot** stellt ein wichtiges ehrenamtliches Angebot der Daseinsfürsorge dar, dass insbesondere von den älteren Mitbürger:innen in Leichlingen genutzt wird. Durch die Haushaltsbefragung wurde allerdings deutlich, dass dies nur ein Nischenprodukt und vor allem von der Altersklasse 60+ zum Weg zum Einkaufen oder Arzt genutzt wird. Für Pendelnde, im Freizeitverkehr oder auch Jugendliche ist der Bürgerbus eher uninteressant, allein schon weil er in den Hauptverkehrszeiten oder zu Zeiten des Freizeitverkehrs nicht verkehrt. Weiterhin gibt es Bereiche in der Kernstadt, in der außer dem Bürgerbus kein regelmäßiges ÖPNV-Angebot existiert (Neuland, Rothenberg, Schnugsheide; siehe auch Karte der Haltestellenerreichbarkeit)
- Weiterhin ergeben sich einzelne **Erschließungsdefizite in der Kernstadt** durch die teilweise sehr großen Haltestellenabschnitte der Regionalbuslinien (siehe auch Karte der Haltestellenerreichbarkeit)

Bausteine/Vorgehen

Zur verbesserten Erschließung innerörtlicher Siedlungsbereiche und um allen Einwohner:innen kurze Wege zu einer ÖPNV-Grundversorgung anzubieten, sollen **Takte gezielt verdichtet und Bus/Schiene-Anschlüsse optimiert** werden. Neben Angeboten in Festbedienung sollen auch neue flexible Bedienungsformen erprobt werden.

Folgende Optionen sollten vertieft geprüft werden um die oben beschriebenen Defizite zu beheben:

Option 1:

Optimierung der Linie 253 im Hinblick auf sichere und verlässliche Zug-Anschlüsse in Leichlingen Bf und Opladen Bf, Prüfung betrieblicher Durchbindungen zu anderen Linien mit dem Ziel der Anschlusssicherung und Bedienung der Vogelsiedlung im 30-Min-Takt.

Option 2:

Linienverknüpfung von 253 und 257 (oder mit anderer (ggf. künftig) nach Langenfeld führender Linie) am Busbf oder Bf (siehe auch Steckbrief 1.3)

Option 3:

Einführung eines **flächendeckenden On-Demand-Taxibus-Angebots** mit festen und virtuellen Haltestellen (mit ähnlichem Bedienungsgebiet wie beim Bürgerbus Leichlingen). Die Abfahrtszeiten sollten so gelegt sein, dass keine Konkurrenz zum Bürgerbus entsteht. Vor allem für Pendelnde, im Freizeitverkehr und für Jugendliche soll der On-Demand-Taxibus eine flexible Alternative für die Letzte Meile vom Bf bzw. für den Weg in die Innenstadt sein.

Virtuelle Haltestelle des On-Demand-Verkehr "Hüpper" in Hürth, Foto: VIA eG

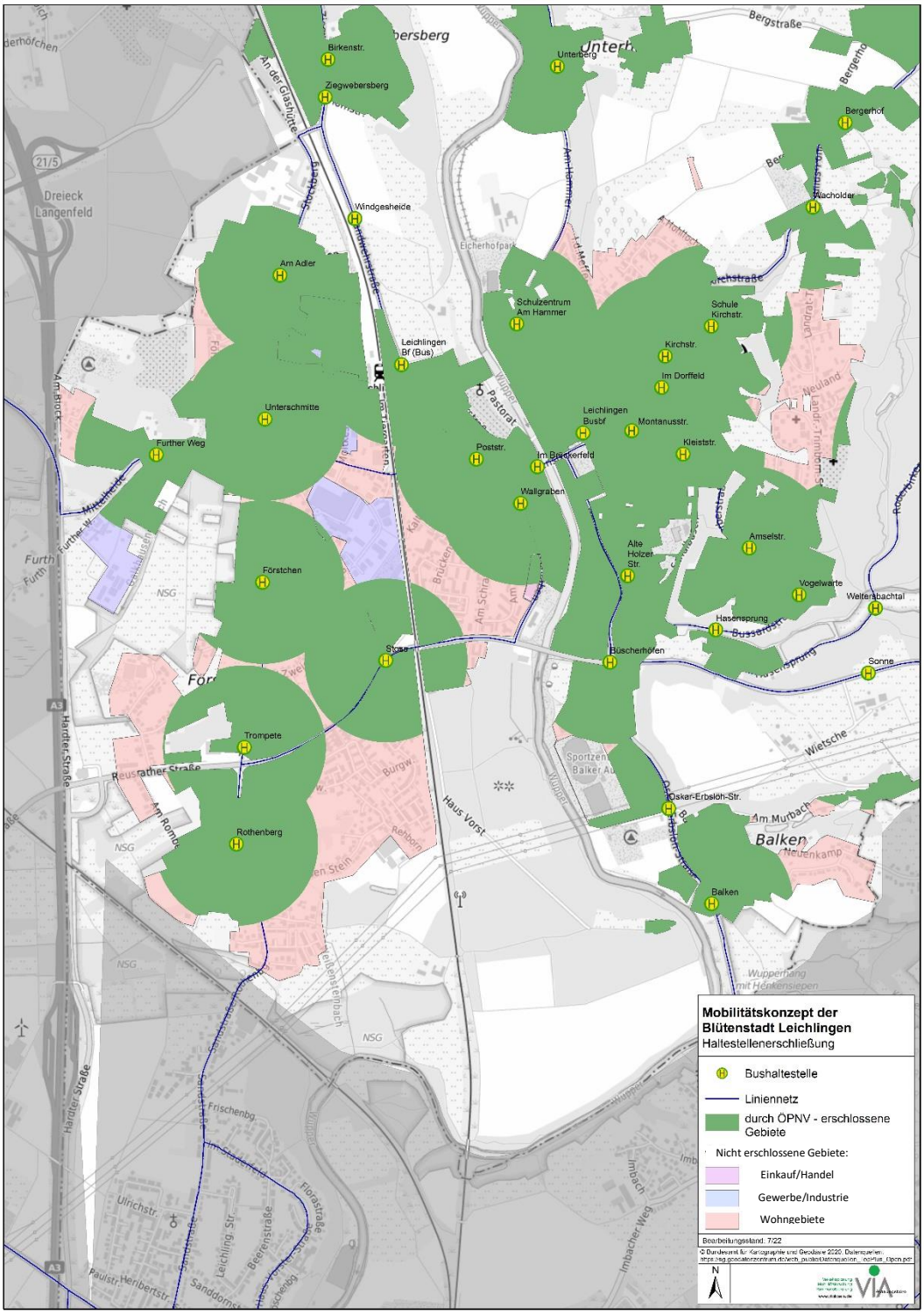
Option 4:

Wie oben schon beschrieben ergeben sich einige Defizite in der Erschließungsqualität durch die bestehenden Haltetsellen. Die beschriebenen Lücken decken sich auch in großen Teilen mit den Anmerkungen zu den zusätzlich gewünschten Haltestellen im Wegedetektiv. An folgenden Punkten sollte die **Einführung zusätzlicher Haltestellen** geprüft werden:

- Am Roßlenbruch/Bremsen
- Wallgraben Höhe Aldi
- Opladener Str./Ermalandweg
- Neukirchener Straße Höhe Rathaus

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV • Verkehrsunternehmen • Verkehrsverbund Rhein-Sieg • Bürgerbusvereine	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	1.3 Anbindung Langenfeld/Düsseldorf	Nahverkehrsplanung des Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis
Fördermöglichkeiten	Eine Förderung von Betriebsleistungen im ÖPNV erfolgt in der Regel nicht. Über Förderprojekte des Landes und des Bundes zur Digitalisierung werden allerdings die Einführung neuer On-Demand-Verkehre anschubfinanziert. Derzeit liegen keine aktuellen Förderprogramme hierzu vor. Hier sollte der Förderfinder des Landes NRW regelmäßig geprüft werden.	
Best-Practice	• On-Demand-Taxibus-Pilotprojekt der RVK im Kreis Euskirchen in den Kommunen Dahlem und Bad Münstereifel	

Plan/Skizze



Erschließungswirkung der Buslinien im Stadtgebiet der Blütenstadt Leichlingen; angesetzt wurden 300-Meter-Radien um die Haltestellenstandorte

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.5 Einführung von Schnellbusverbindungen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Schnellbusverbindungen stellen zügige und direkte Verbindungen zwischen Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen im Taktverkehr dar. Der Einsatz erfolgt auf stark nachgefragten Relationen bzw. auf schienenfernen Korridoren in Ergänzung zu vorhandenen Regionalbusverbindungen.

Der NVR fördert seit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes in NRW im Jahr 2016 in seinem Verbundgebiet auf bestimmten Achsen die Einrichtung von schnellen und durchgehenden Schnellbusachsen. Bei der Bewertung der verkehrlichen Bedeutung werden folgende Kriterien berücksichtigt:

- zusätzliches ÖPNV-Angebot im Vergleich zum bisherigen Angebot,
- Reisezeitgewinne für die Fahrgäste,
- Netzwirkung im SPNV-Netz,
- Anbindung eines Mittelzentrums oder Unterzentrums ohne Anschluss an den SPNV,
- prognostizierte Fahrgastzahlen,
- prognostizierte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Umstieg zum Umweltverbund),
- Bundes-, Landes- oder Kreisgrenzen überschreitende Linien,
- flankierende Beschleunigungsmaßnahmen.

Weiterhin müssen bestimmte Qualitätskriterien erfüllt werden, wie eine Mindestdurchschnittgeschwindigkeit von 32,5 km/h bzw ein maximaler Umwegfaktor von 1,2.

Zur Information: Kriterien und Förderrichtlinie abrufbar unter https://www.nvr.de/infrastruktur-und-foerderprogramme/foerderprogramme/schnellbusfoerderung

Bausteine/Vorgehen

NVR-Korridor 17: Solingen – Leichlingen-Witzhelden – Burscheid – Odenthal – Bergisch Gladbach:

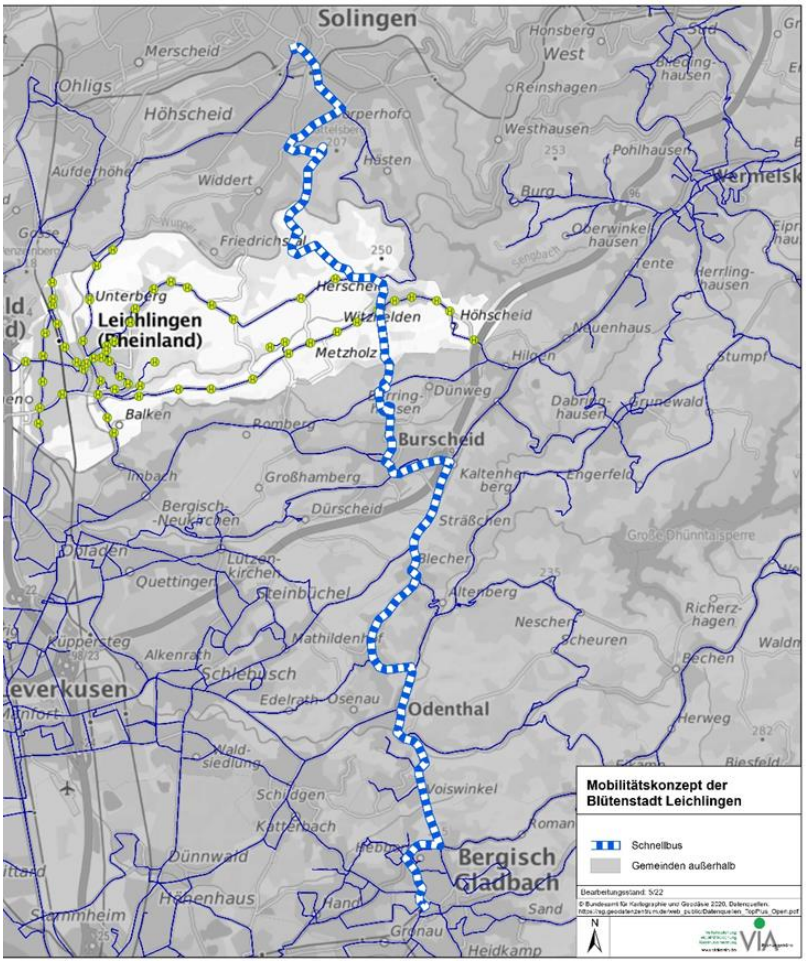
Im Stadtgebiet Leichlingen befindet sich der NVR-Förderkorridor 17 Solingen – Witzhelden – Burscheid – Odenthal – Bergisch Gladbach. Dieser Korridor wird im Bestand mindestens stündlich durch die Regionalbuslinien 252 (Solingen – Witzhelden – Hilgen – Burscheid) und 430 (Burscheid – Blecher – Odenthal – Bergisch – Gladbach) bedient. Allerdings bestehen heute einerseits Umsteigezeiten von bis zu 50 Minuten in Burscheid Hauptstraße, und der Schlenker über Hilgen Raiffeisenplatz verlängert zusätzlich die Fahrzeiten. Vorgeschlagen wird einerseits eine Verbindung beider Linien zu einer neuen durchgehenden Schnellbuslinie sowie eine direkte Führung zwischen Witzhelden und Burscheid über die Burscheider Str. Hierdurch könnte die Fahrzeit auf der Verbindung Witzhelden – Bergisch Gladbach um 50 Minuten auf ca. 59 Minuten verkürzt werden.

SB 25 Köln – Leverkusen – Opladen – Leichlingen – Solingen

Derzeit wird diese Relation durch die stündlich verkehrende Regionalbuslinie 250 bedient, welche im Abschnitt LEV Mitte – Leichlingen Bahnhof auf einen 30-Minuten-Takt seit Fahrplanwechsel 2021 verdichtet worden ist.

Die Aufgabenträger Stadt Köln sowie Stadt Leverkusen planen konkret, diese Linie zur Schnellbuslinie SB 25 umzugestalten und den Stundentakt Köln – Leverkusen auf einen 30-Minuten-Takt in den nachfragestarken Zeiträumen zu verdichten. Hierdurch ergäbe sich auch für Leichlingen Verbesserungen insbesondere auf den Verbindungen zum CHEMPARK und zu Zielen im Kölner Stadtbezirk Mülheim. Eine entsprechende Vorinformation für öffentliche Dienstleistungsaufträge mit Vertragbeginn im Sommer 2023 wurde bereits publiziert.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV

<table>
<tr><td></td><td colspan="2">Stadt Leverkusen als Aufgabenträger für den ÖPNV
Stadt Köln als Aufgabenträger für den ÖPNV
Stadt Solingen als Aufgabenträger für den ÖPNV
Verkehrsunternehmen (wuspsi, RVK)</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td></td><td>Förderkorridore Schnellbusse NVR gemäß ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR
Planungen der AT Stadt Köln und Stadt Leverkusen</td></tr>
<tr><td>Fördermöglichkeiten</td><td colspan="2">ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR</td></tr>
<tr><td>Best-Practice</td><td colspan="2">Verschiedene Schnellbusangebote im Bereich des NVR (Rhein-Sieg-Kreis, Rhein-Erft-Kreis) und des AVV (Städteregion Aachen)</td></tr>
<tr><td>Plan/Skizze</td><td colspan="2"> 

In Diskussion befindlicher Schnellbuskorridor Solingen – Witzhelden – Burscheid – Bergisch Gladbach</td></tr>
</table>

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetzte Mobilität

1.6 Barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtgebiet

Ausbaustandard
Beispiel Stadt Brühl

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das Personenbeförderungsgesetz (PbefG) legt fest, dass bis zum 01.01.2022 alle ÖPNV-Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein sollten, soweit keine Ausnahmetatbestände aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen gemäß PBefG § 62 Übergangsbestimmungen Abs. 2 geltend im Rahmen der Nahverkehrspanung des Aufgabenträgers Rheinisch-Bergischer Kreis gemacht wurden.

Neben der Funkionalität und der problemlosen Nutzbarkeit von Haltestellenanlagen sind diese ebenfalls als Imageträger für den ÖPNV zu sehen. Attraktive Haltestellen motivieren, die Angebote des ÖPNV zu nutzen. Barrierefreiheit zu schaffen ist somit als umfassender Ansatz im Rahmen der Förderung des Umweltverbundes zu sehen. Eine ausgebaute Haltestelle kann so die Wahrnehmung des ÖPNV steigern und zur Nutzung motivieren.

Neben einem ansprechenden Äußeren dient der Abbau von Barrieren letztlich allen Bürger:innen, deren Weg zum ÖPNV erleichtert wird. Somit ist ein „Design für alle“ zu entwicklen, das nicht nur auf die spezifschen Gruppen der Mobilitätsbehinterten Personen (z.B. Personen mit Hilfsmitteln zur Mobilität und offensichtlichen körperlichen Einschränkungen) abzielt, sondern auch die Nutzung des ÖPNV mit Kinderwagen, kleinen Kindern, Gepäckund Einkäufeund anderen die ÖPNV-Mobilität beeinträchtigenden Umständen erleichtert und sicherer macht.

Bausteine/Vorgehen

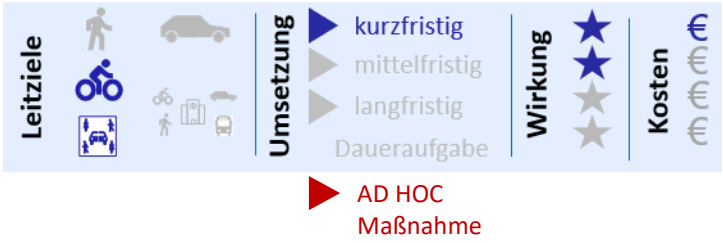
- In Zusammenarbeit dem Rheinisch-Bergischen Kreis, der ein umfangreiches **Haltestellenkataster** erstellt, und Straßen.NRW sind die Planungen zum stadtweiten barrierefreien Ausbau der Bushaltestellen in der Blütenstadt Leichlingen zu forcieren. Nach der umfangreichen Netzreform im Jahr 2021 sind nun Linienwege und die Bedienungskonzepte der Haltestellen festgelegt, so dass die Ausbauplanung der Haltestellen nun zielgerichtet erfolgen kann. Günstigerweise sollten ebenfalls die in Rahmen des Mobilitätskonzepts noch zu modifizierenden Linienwege mit Berücksichtigung finden.
- Blütenstadt und Aufgabenträger stimmen sich über die **Standards zur einheitlichen Haltestellengestaltung** ab und beziehen dabei die Vertreter:innen von Behindertenverbänden bzw. die städtiche Behindertenvertretung mit ein.
- Auf der Basis von Nutzungszahlen werden die **Ausbauprioritäten** festgelegt. Eine besondere Priorität sollten die Haltestellenanlagen erhalten, die im Zuge von Mobilstationen umzubauen sind.
- Hierzu ist ein **Projektplan** ist zu erstellen und mit den Akteuren abzustimmen.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV aowie als Baulastträger für die Kreisstraßen • Landesbetrieb Straßen.NRW als Baulastträger für die Landes- und Bundesstraßen • Verkehrsunternehmen	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 1.2 „Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen“ • Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität“	• Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises • Haltestellenkataster des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie des Nahverkehr Rheinland • NVR-Mobilstationenkonzept
Fördermöglichkeiten	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV NVR, siehe auch Förderfinder Mobilität.NRW	
Best-Practice	Am Busbahnhof in der Innenstadt wurden die Haltestellenpositionen bereits barrierefrei ausgebaut.	

Foto: VIA eG

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetze Mobilität

1.7 Weiterentwicklung des Bergischen e-Bike-Systems



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Jahr 2020 erfolgte die kreisweite Einführung des Bergischen e-Bike-Systems. Insgesamt 103 Bergische e-Bikes stehen an 33 Stationen zur Ausleihe bereit. Hiermit war der Rheinisch-Bergische Kreis Vorreiter und besaß als einer der ersten Kreise ein regionales Fahrradverleihsystem. In Leichlingen wurden die Stationen am Bahnhof (festes Terminal mit Ladefunktion) und am Busbahnhof in der Kernstadt sowie am Busbahnhof in Witzhelden (virtuelle Stationen ohne Ladefunktion) eingerichtet. Hauptzweck der Räder liegt einerseits in der Überbrückung der letzten Meile vom Bahnhof zum Zielort. Dies wird beim Bergischen e-Bike insbesondere durch den vergünstigten Übernachtungstarif begünstigt. Andererseits konnte eine starke Nutzung auch im Freizeitverkehr festgestellt werden. Durch die Bergischen e-Bikes entfällt beispielsweise die kostenplflichtige Mitnahme im Zug, die aufgrund sehr beschränkter Kapazitäten oftmals auch nicht möglich ist.

Die Station Leichlingen Busbf lag mit 420 Frequentierungen im Jahr 2021 auf Platz 2 aller virtuellen Stationen im Kreisgebiet.

Im Rahmen der Bestandsanalyse, den Bürgerveranstaltungen und insbesondere der Haushaltsbefragung ist deutlich geworden, dass bei vielen Leichlinger Bürger:innen das Bergische e-Bike noch nicht bekannt ist. Im Rahmen der Haushaltbefragung gab nur ein geringer Anteil an, dieses zu nutzen. Aufgrund des hohen Potenzials gerade im Verkehr für die letzte Meile sollte die Bekanntheit durch verschiedene Werbeaktionen verbessert werden.

Bausteine/Vorgehen

Folgende Optimierungspotenziale ergeben sich aus gutachterlicher Sicht zur Erhöhung der Wirksamkeit des Bergischen e-Bike-Verleihsystems:

- Durchführung einer **Info-Kampagne** aufgrund des derzeit noch niedrigen Bekanntheitsgrades
- Umrüstung der Standorte **Leichlingen Busbf und Witzhelden Busbf zu festen Mini-Terminals** (6 Einstellplätze)
- Prüfung **weitere virtuellen Standorte**: Brückerfeld, Klinik Roderbirken, Pilgerheim Weltersbach, in den Hanglagen Hüschelrath/ Neuland / Oberschmitte
- Herstellung einer **Interoperationalität mit dem System „wupsi Rad“** in Leverkusen durch Austauschstation in Opladen, zumal beide Systeme mit dem Dienstleister nextbike arbeiten

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis • Regionalverkehr Köln / Nextbike • Stadt Leverkusen • wupsi	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	1.2. Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen	Projekt Mobilstationen 2.0 RBK
Fördermöglichkeiten	Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)	
Best-Practice	Interoperationalität verschiedener e-Bike-Verleihsysme: RSVG-Rad im Rhein-Sieg-Kreis (rechtsrh.) und KVB-Rad am Standort Köln-Wahn, im Kreis Euskirchen (Eifel-e-Bike) und Rhein-Sieg-Kreis (linksrh.) (rvk-Rad) sowie in der Stadt Bonn mit zentralen Standorten am Hbf und in Bad Godesberg Bf und dem RheinSieg-Kreis (linksrh.)	

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetze Mobilität

1.8 Einführung Car-Sharing

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Unter Carsharing wird das organisierte gemeinschaftliche Teilen von einem oder mehreren Automobilen verstanden. Die Vermietung erfolgt im Gegensatz zum Autoverleih zeitlich kurzfristig (i.d.R. stundenweise). Entstanden aus Selbsthilfeinitiativen betreiben heute moderne und professionelle Anbieter, wie „DB Flinkster“ oder „cambio“, die größten Carsharing-Flotten in Deutschland. Einhergehend ist mit steigendem Angebot auch die Zahl der Nutzenden in den vergangenen Jahren stark angestiegen: Während es im Jahr 2010 160.000 registrierte Nutzende gab, liegt die Anzahl der Carsharing-Nutzenden zum Stichtag 01.01.2022 schon bei rund 3,4 Mio.[1]

Als Kooperationsprojekt werden die Mobilstationen in enger Zusammenarbeit mit den acht kreisangehörigen Kommunen sowie vielen Partnern aus dem Bereich Energie sowie Verkehr und Mobilität, wie der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK), der wupsi GmbH und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS), fertiggestellt. Das Projekt ist Teil des Förderprogramms KommunalerKlimaschutz.NRW und wird damit aus Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und aus Mitteln des Wirtschaftsministeriums des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert. Über die Bezirksregierung Köln wird die Förderung abgerufen. Von der REGIONALE 2025 erhielt das Projekt den A-Stempel, wodurch die regionale Bedeutsamkeit des Projekts hervorgehoben wird. Im Rahmen dessen sind neben dem Bergischen e-Bike-Verleihsystem auch das wupsi-(E-)-Carsharing an 13 Standorten eingerichtet worden. Insgesamt besteht die E-Carsharingflotte aus 13 Peugeots e-208. Das System ist stationsbasiert, die Fahrzeuge müssen am selben Ort zurückgegeben werden, an dem sie ausgeliehen werden. Registrieren kann man sich für das Carsharing bequem per „wupsiCar"-App, Website oder in einem wupsi-Kundencenter.

[1] Quelle: https://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen/aktuelle-zahlen-fakten-zum-carsharing-deutschland, abgerufen am 28.07.2022

Bausteine/Vorgehen

Die Einführung eines Carsharing-Angebots in Leichlingen bildet zusammen mit dem Fahrradverleihsystem „Bergische e-Bike“ einen wichtigen Baustein des Leitziels 3 „Die vernetzte Blütenstadt“. Als „Autobaustein“ ermöglicht das Carsharing in einer multimodalen Mobilitätspalette die zeitlich und räumlich flexible Fortbewegung in Ergänzung zum ÖPNV als Rückgrat für ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätssystem.

Im Stadtgebiet von Leichlingen ist bisher fest **eine Station am Bahnhof** eingerichtet, wofür schon eine Ladestation eingerichtet wurde. Im Rahmen des Kreisprojektes Mobilstationen 2.0 können auch Standorte, die nicht direkt mit einer Bushaltestelle in Verbindung stehen, sondern zentral in Wohngebieten verschiedene (in der Regel mindestens zwei) Mobilitätsangebote (z.B. virtuelle Station Bergisches E-Bike, E-Lastenrad, E-Carsharing, Ladesäule) unter den Begriff Mobilstation fallen aufgrund des Beitrages zur Mobilitätswende (Verlagerung bzw. Verringerung von MIV, Verringerung der Zweitwagenquote) entwickelt werden.
Aufbauend auf diesem Wohnquartier-basierten Ansatz der Mobilstationen können auch **neue E-Carsharing-Stationen an den Mobilstationen Solinger Straße bzw. Brückerfeld** eingerichtet werden. Die Stradtverwaltung sollte hierzu im engen Austausch mit dem Kreis mögliche Perspektiven ausloten.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis • Wupsi	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	1.2. „Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen“	Projekt Mobilstationen 1.0 & 2.0 RBK
Fördermöglichkeiten	Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)	

Handlungsfeld: ÖPNV und Vernetze Mobilität

1.9 Elektromobilität

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Wichtigstes Ziel der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ist es, die Menschen durch eine Attraktivierung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie Vernetzte Mobilität) zu einem Umstieg auf umweltschonende Verkehrsmittel in Leichlingen zu motivieren. Aufgrund der räumlichen Voraussetzungen von Leichlingen als Pendlerkommune in einem ländlich-suburbanen Raum wird aber auch in Zukunft ein gewisser Anteil der Menschen weiterhin auf ein Auto angewiesen sein. Hier gilt es, den Antrieb der eingesetzten Kraftfahrzeuge emissionsfrei zu gestalten, ob per Elektro-, Wasserstoff- oder Antrieb mittels E-Fuels, umso die lokalen Emissionen im Stadtgebiet zu reduzieren und verträglicher zu gestalten.

Die Handlungsfelder einer Kommune sind in diesem Bereich jedoch sehr begrenzt, da entscheidende Push- und Pullfaktoren meist auf höherer Ebene (E-Autoförderung) oder durch Innovationen in der Industrie vorangetrieben werden. Oder sie beschränken sich auf den privaten Raum der Bürger:innen oder Unternehmen, so z.B. werden E-Fahrzeuge hauptsächlich an Ladestationen zu Hause oder beim Arbeitgeber geladen. Dennoch bleiben einige Felder, in denen die Kommune wichtige Festsetzungen treffen kann, Rahmenbedingungen schaffen bzw. beim eigenen Fuhrpark wegbereitend sein kann.

Bausteine/Vorgehen

Für einen strukturierten Aufbau von öffentlicher und halböffentlicher sowie gewerblicher und privater Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren ist sicherzustellen, dass dieser bedarfsgerecht und wirtschaftlich sinnvoll erfolgt. Hierzu ist es erforderlich, die Orte zu ermitteln, an denen in den nächsten Jahren mittel-und langfristig Bedarf und somit ein Marktpotenzial an langsamen, mittelschnellen und schnellen Lademöglichkeiten im öffentlichen oder halböffentlichen Raum entsteht. Hierfür sind Potenziale und Bedarfe der Wohnbevölkerung genauso zu berücksichtigen wie die des Gewerbes vor Ort sowie von Kund:innen und Besucher:innen. Im Rahmen des Ladeinfrastrukturkonzeptes des Kreises un der Stadt Leverkusen erfolgen hierzu in einer Bestandsanalyse erste Impulse.

Folgende Bausteine sollen genutzt werden, um in der Stadt Leichlingen aufbauend auf das Kreiskonzept auf lokaler Ebene wichtige Festsetzungen zu treffen sowie Projekte zur Dekarbonisierung des motorisierten Kfz-Verkehrs voranbringen:

- Aufbau einer **Grundversorgung an Ladestationen im Stadtgebiet**, insbesondere in den Parkhäusern, in Nähe der Mobilstationen sowie weiteren Orten mit hoher potenzieller Nachfrage und an Parkplätzen ab 15 Parkständen
- **Aufstellung und Erlass einer Stellplatzsatzung** in Anlehnung an die Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW, 2022), in der u.a. Festsetzungen zur verpflichtenden Bereitstellung von Ladestationen bei größeren Neubaugebieten, Industrieansiedlungen sowie auf Parkflächen von Einzelhandelsmärkten verankert werden
- Verankerung in der **Bauleitplanung**
- Abstimmungen mit den lokalen Taxiunternehmen zur **Umstellung der Taxiflotte auf emissionsfreie Antriebe**
- Sukzessive **Umstellung des Fuhrparks der Blütenstadt auf emissionsfreie Antriebe** (bei Teilnahme an Carsharing, Einsatz emissionsfreier Antriebe)

Von folgendem Aufwand je nach Ladeinfrastruktur ist auszugehen:

- Normalladepunkt: bis 22 kW: max. 40% Förderung, max. 2.500 € pro Punkt
- Schnellladepunkte (hoher Bedarf): 50-100 kW: max. 50%, Förderung, max. 12.000 € / ab 100 kW: max 50%, max. 30.000 €
- Zusätzliche Förderung des Netzanschlusses pro Standort: Niederspannung: max. 5.000 €, Mittelspannung: max. 50.000 €

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer Kreis • Energieversorger • Wohnungsgesellschaften

<table>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td>5.1 „Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität “</td><td>Ladeinfrastrukturkonzept des Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Leverkusen</td></tr>
<tr><td>Fördermöglichkeiten</td><td colspan="2">Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität (Land)
Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (Bund)
Förderrichtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr (Bund)
Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen MWIDE NRW</td></tr>
</table>

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.1 Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes – das grün-gelbe Netz

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Zur Stärkung des Radverkehrs ist das Vorhandensein eines attraktiven, sicheren und durchgehenden Radverkehrsnetzes eine wesentliche Voraussetzung. Hierbei muss das Radverkehrsnetz für verschiedene Ziel- und Altersgruppen (z.B. Schüler:innen, Pendelnde, Senior:innen etc.) und Wegezwecke (Freizeit oder Alltag) geeignete Wege und Führungsformen aufweisen. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde ein stadtweites Grundnetz für den Radverkehr entworfen, welches einerseits hierarchisch nach inter- und intrakommunalen Verbindungen gegliedert ist und andrerseits eine hohe Erschließungs- und Verbindungsfunktion aufweist. Als perspektivisches Zielnetz dient das Grundnetz als Planungsgrundlage für den weiteren Ausbau und Neubau des Radverkehrsnetzes sowie der dazugehörigen Radverkehrsinfrastruktur.

Folgende Elemente umfasst das Zielnetz:

- **Rad-Grundnetz** unterteilt in **„gelbe“** (für routinierte Radfahrende) und **„grüne“** (für defensive Radfahrende) Radverbindungen
- **Fahrradstraßennetz**
- **Radpendlerrouten** in die benachbarten Kommunen

Dieses Grundnetz diente gleichzeitig als Untersuchungsnetz, um in einem ersten Schritt mittels digitaler App-gestützter Erhebung den Zustand des Grundnetzes zu erfassen und anhand der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) sowie den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) die Erfordernisse zur Umsetzung einer regelhaften und komfortablen Radverkehrsführung zu prüfen.

Die einzelnen Radverbindungen sind mit einer für Radfahrende sicheren, attraktiven und durchgehenden Radverkehrsinfrastruktur auszustatten. Das Radverkehrsnetz ist im Rahmen eines stadtweiten Radverkehrskonzeptes im Detail zu entwickeln. In diesem Radverkehrskonzept wird ein umfangreiches Maßnahmenkataster erstellt. Hierbei wird das projektierte Grundnetz als Zielnetz im Einzelnen über die bisher erfolgten Aufnahmen bei Bedarf anhand der Begebenheiten vor Ort überprüft.

Bausteine/Vorgehen

Teil A: Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen (dringender Bedarf)

Die Wahl der richtigen Führungsform ist abhängig von der zugelassenen Geschwindigkeit und Verkehrsstärke im bestroffenen Straßenabschnitt. Wesentliche Unterscheidungen ergeben sich bei den Führungsformen, und zwar ob eine Führung des Radverkehrs innerorts oder außerorts erfolgt:

Außerorts soll der Radverkehr gemäß RAL 2012 (Richtlinie für die Anlage von Landstraßen) in Abhängigkeit von der jeweiligen Entwurfsklasse (EKL) geführt werden. Hierbei wird zwischen folgenden Entwurfsklassen unterschieden:

Entwurfsklasse	Führung des Radverkehrs
EKL1 und EKL2	Radverkehr ist auf der Fahrbahn nicht zugelassen
EKL3	Radverkehr kann auf der Fahrbahn oder einseitig fahrbahnbegleitend auf einem gemeinsamen Rad-/Gehweg im Zweirichtungsverkehr geführt werden
EKL4	Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist Regellösung

Innerorts wird die richtige Radverkehrsführung gemäß ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) und RASt 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) gewählt. Als Entscheidungshilfe, welche Führungsform zweckmäßig ist, kann eine erste

Vorauswahl auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit getroffen werden. Der anhand dieser beiden Faktoren ermittelte Belastungsbereich gibt Aufschluss darüber, welche Führungsform für den Radverkehr gewählt werden sollte.

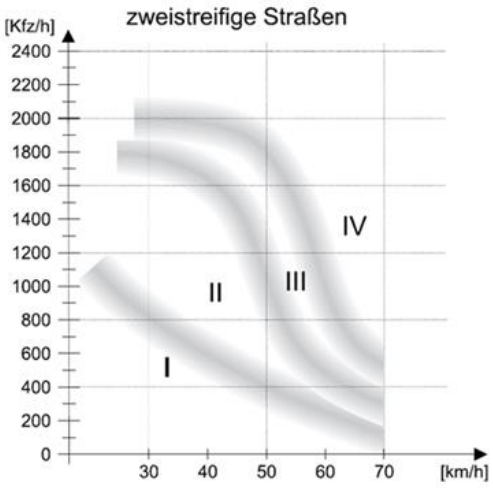


Tabelle 8: Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Belastungsbereich	Führungsformen für den Radverkehr	Abschnitt	Randbedingungen für den Wechsel des Belastungsbereiches nach oben oder unten
I	– Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn (Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)	3.1	– bei starken Steigungen kann die Führung auf der Fahrbahn gegebenenfalls durch die Führung „Gehweg" mit dem Zusatz „Radfahrer frei" ergänzt werden – bei geeigneten Fahrbahnbreiten können bei höheren Verkehrsstärken auch Schutzstreifen vorteilhaft sein – bei großen Fahrbahnbreiten ist die Gliederung der Fahrbahn durch möglichst breite Schutzstreifen sinnvoll
II	– Schutzstreifen – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" – Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht – Kombination Schutzstreifen und „Gehweg" mit Zusatz „Radfahrer frei" – Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht	3.2 3.1 und 3.6 3.1 und 3.4 3.2 und 3.6 3.2 und 3.4	– bei geringem Schwerverkehr, Gefällestrecken über 3 % Längsneigung, übersichtlicher Linienführung und geeigneten Fahrbahnbreiten (vgl. Abschnitt 3.1) kann die Führung im Mischverkehr zweckmäßig sein – bei starkem Schwerverkehr, unübersichtliche Linienführung und ungünstigen Fahrbahnquerschnitten (vgl. Abschnitt 3.1) kommen Radfahrstreifen oder benutzungspflichtige Radwege in Betracht
III/IV	– Radfahrstreifen – Radweg – gemeinsamer Geh- und Radweg	3.3 3.4 3.6	– bei Belastungsbereich III mit geringem Schwerverkehr und übersichtlicher Linienführung kann auch ein Schutzstreifen gegebenenfalls in Kombination mit „Gehweg/Radfahrer frei" eingesetzt werden

Quelle: ERA 2010, links: Bild 7 Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen, rechts: Tabelle 8 Zuordnung der Führungsformen zu den Belastungsbereichen bei Stadtstraßen

Folgende dringliche **Handlungsbedarfe** ergeben sich basierend auf der Bestandsanalyse:

Marktstraße/Am Hammer	Auflösung Zweirichtungsradweg und Umwandlung in Einrichtungsradweg Richtung Süden, Einrichtung einseitiger Schutzstreifen Richtung Norden in der Marktstr. von Kreisverkehr bis Kirche von da bis Am Hüpplingsgraben Markierung Piktogrammspur
Montanusstraße	Auflösung gemeinsamer Geh-Radweg; Umwandlung in Gehweg Radfahrer frei, Radverkehrsführung auf Fahrbahn; evtl. Piktogrammkette
Neukirchener Str.	Anlage regelkonforme Schutzstreifen (1,5 Meter Mindestbreite)
Alte Holzerstr./ Sperberstr./ Bussardstr.	Anlage Schutzstreifen in anbaufreien Passagen, zumindest bergauf
L294	ERA-konforme Ausbau des gemeinsamen Geh-Radwegs auf Regelbreite 3 m

Teil B: Schließung der identifizierten Radnetzlücken

Neben der Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen ist ebenso die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig, um eine sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet herzustellen und so das Radfahren für jede Person einfach und attraktiv zu gestalten. In der Bestandsanalyse ist deutlich geworden, dass auf folgenden Abschnitten aus Sicht der Bürger:innen als auch verkehrs-planerischer Perspektive Handlungsbedarf besteht:

kommunal

Witzhelden – Krähwinkel (L294)	Einrichtung eines gemeinsamen Geh-/Radwegs
Oberbüscherhof - Metzholz (K6)	Planung Neubau einer Radverkehrsanlage erfolgt durch den Kreis (Planung 2021-2026)
Hülstrung – Bennert (K10)	Planung Neubau einer Radverkehrsanlage erfolgt durch den Kreis (Planung 2021-2026)
Oberbüscherhof – Herscheid (L359)	Derzeit keine Radverkehrsanlage vorhanden, aufgrund geringer Querschnittsbreite der Landesstraße im Längsverlauf und derzeitiger Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sowie hoher Bedeutung im Schülerverkehr wird die Anlage einer Radverkehrsanlage (Gemeinsamer Geh-/Radweg) empfohlen

Im Dorffeld – Am Schulbusch	Wichtiger Netzschluss im grünen Netz und zur Verbindung des Fahrradstraßennetzes; Ausbau des vorhandenen Gehwegs zu einem Gemeinsamen Geh-/Radweg
Am Büscherhof – Busbf	Wichtiger Netzschluss im grünen Netz und zur Verbindung des Fahrradstraßennetzes; Ausbau des vorhandenen Gehwegs; vom Rathaus bis zur Montanusstraße zu einem Gemeinsamen Geh-/Radweg
Verbindung westlich der Wupperstrecke in Leichlingen	Wichtiger Netzschluss im grünen Netz und tangentiale Nord-Süd-Achse zur Anbindung von Teilen von Förstchen und Schnugsheide an den Bahnhof; Prüfung Neubau einer Radverkehrsanlage

interkommunal

Balken – Bergisch Neukirchen	Wichtige Netzlücke in der Verbindung nach Opladen, aufgrund der Topografie am Wupperhang komplizierte Voraussetzungen zur Einrichtung eines Gemeinsamen Geh-/Radweges; vertiefte Prüfung der technischen Machbarkeit, als Alternative zu dieser Führung sollte die Radpendlerroute Leichlingen – Opladen stärker in den Fokus rücken
Bremersheide – Diepental – Pattscheid (Balkantrasse)	Anschluss von Leichlingen an die Balkantrasse; wichtige Verbindungsachse Witzhelden – Diepental – Pattscheid (Balkantrasse) – Opladen; Prüfung Einführung einer Fahrradstraße auf Verbindungsweg von L294 bis zur ehemaligen Talsperre
Witzhelden – Hilgen	Anschluss von Leichlingen an die Balkantrasse; wichtige Verbindungsachse Witzhelden – Hilgen (Balkantrasse) – Wermelskirchen; Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs bzw. Teilausbau des Gehwegs zu einem gemeinsamen Geh-/Radwegs
Leichlingen – Opladen (RPR)	siehe Steckbrief 2.3 Radpendlerrouten / überregionale Routen
Leichlingen – Langenfeld (RPR)	siehe Steckbrief 2.3 Radpendlerrouten / überregionale Routen

Teil C: Erstellung detailliertes Maßnahmenkataster

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde eine grundlegende Analyse und Zustandserfassung des städtischen Radverkehrsnetzes sowie die Planung eines stadtweiten Grundnetzes durchgeführt. Im Ergebnis wurde ein Wunschliniennetz entwickelt, das die Korridore für die zukünftigen Radverkehrsverbindungen vorgibt. Das Wunschliniennetz wurde auf das konkrete Straßen- und Wegenetz umgelegt. Dabei wurden neben den Hauptverkehrsstraßen auch die wichtigsten Routen abseits der Hauptverkehrsstraßen betrachtet. Als Grundlage für die Bestandsanalyse ist dieses Netz als Untersuchungsnetz in Hinblick auf Führungsformen und Knotenpunkte, vorhandene Radverkehrsinfrastruktur und Mängel erfasst und bewertet worden. Eine Netzkonzeption für ein städtisches (Alltags-)Grundradnetz wurde erarbeitet.

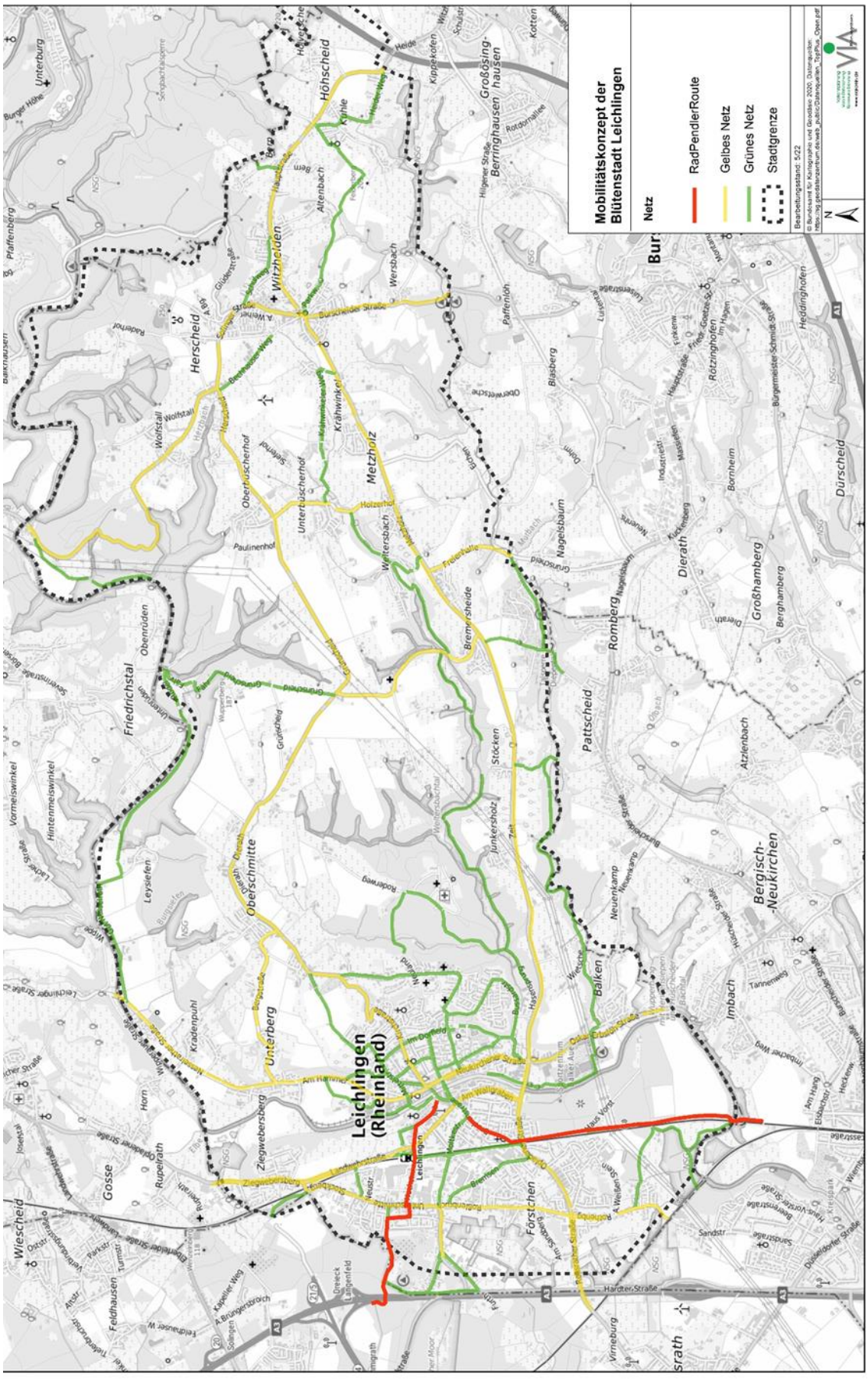
Eine erste zusammenfassende kartografische Darstellung des Handlungsbedarfes im Radverkehrsnetz an Knotenpunkten und auf Strecken im Hinblick auf Breiten und Oberflächen sowie durch die Definition von Netzlücken liegt nun vor. Aufbauend hierauf soll in einem weiteren Schritt in einem städtischen Radverkehrskonzept die Konzeption eines konkreten Maßnahmenprogramms in Form eines Katasters erstellt werden, das auf den genannten Grundlagen aufbaut. Hierin enthalten sind ebenfalls eine Kostenschätzung sowie eine Priorisierung der zu erarbeitenden Maßnahmen, anhand derer ein konkreter Umsetzungs- und Budgetplan für die kommenden Jahre erstellt werden kann.

Exemplarische Darstellung eines Musterkataserblattes aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Goch:

Beteiligte	• Politik • Polizei • Behindertenbeirat • Interessensverbände (ADFC, VCD etc.) • Rheinisch-Bergischer Kreis und Nachbarkommunen (für übergreifende Routen) • Bei Bedarf touristische Akteure • Stadtverwaltung	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 2.3 Radpendlerrouten / überregionale Routen	• Integriertes Regionales Mobilitätskonzept Rhein-Wupper (Teilbereich Regionales Radwegenetz sowie Handlungsräume - Erreichbare Freizeitorte – Diepental) • Neu- und Ausbauprogramm Planung und Bau von Radwegen an Kreisstraßen des Rheinisch-Bergischen-Kreis (vgl. TOP 6 VB-Ausschuss 18.02.2021)
Fördermöglichkeiten	• Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) • Bundesförderprogramm Stadt und Land • Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus	
Best-Practice	Umsetzung verschiedener Radverkehrskonzepte wie z.B. in Bitburg, Coesfeld, Euskirchen, Köln Innenstadt	

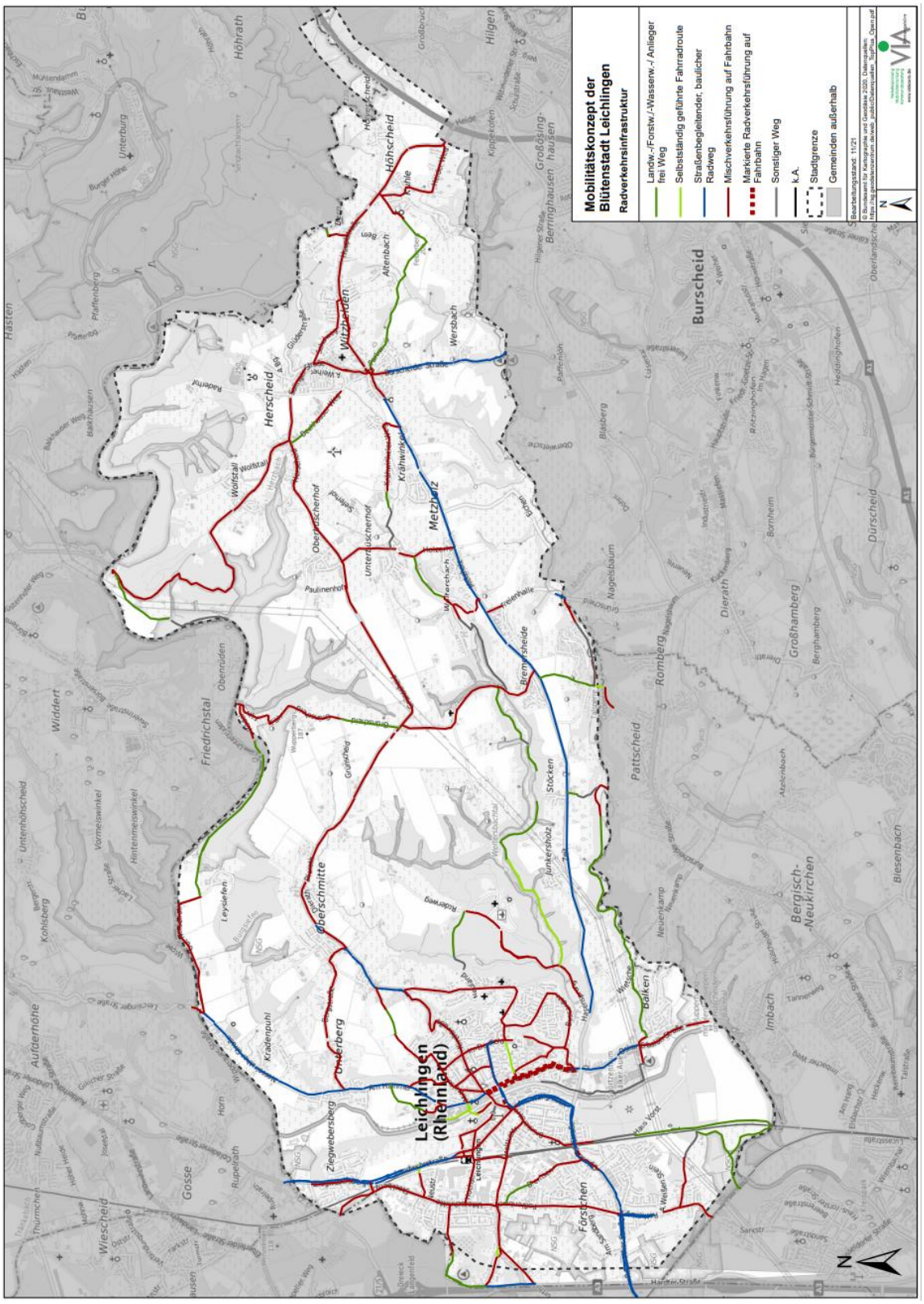
Plan/Skizze

Darstellung des stadtweiten Rad-Grundnetzes („Grün-gelbes Netz“)



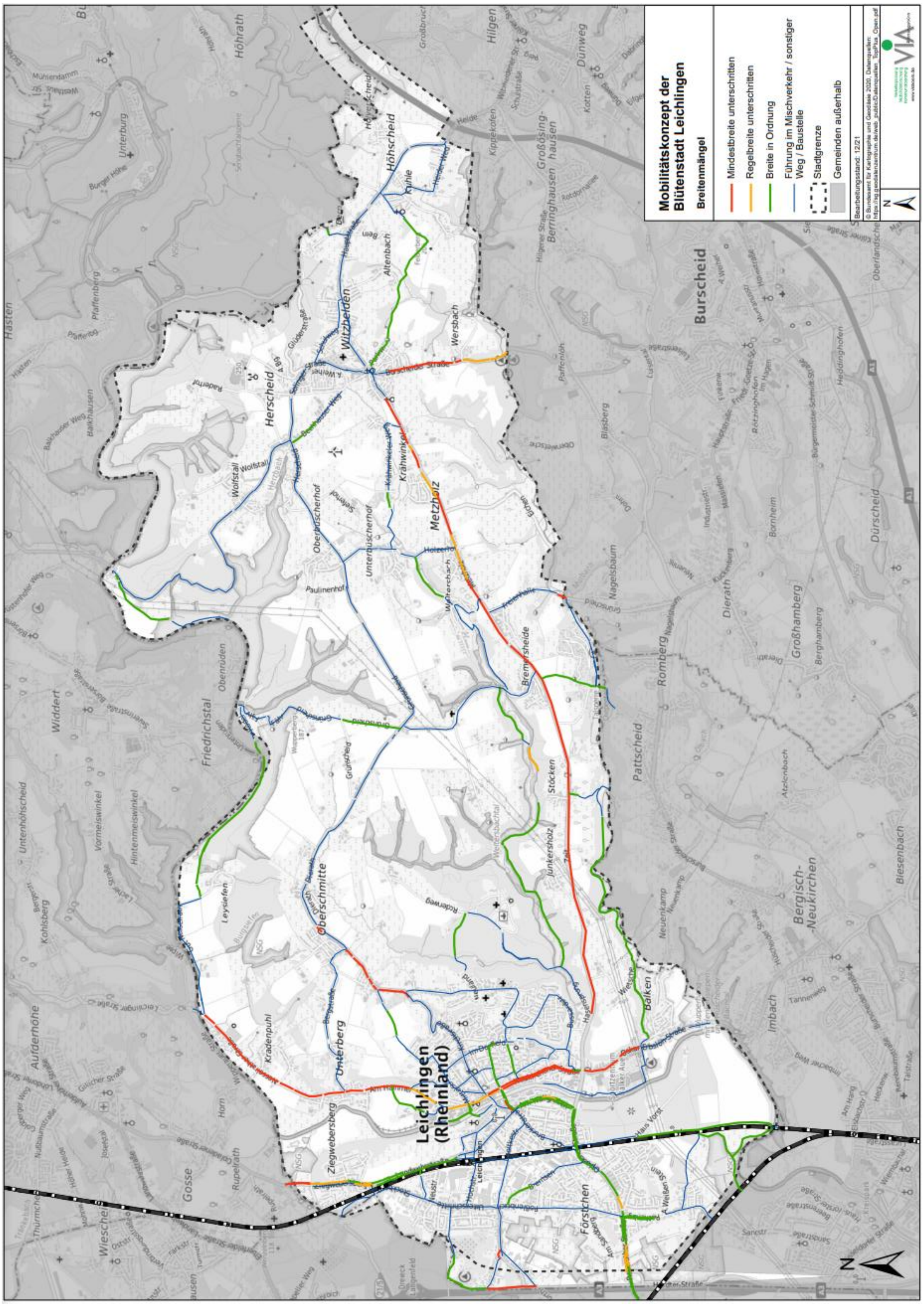
Plan/Skizze

Darstellung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur



Plan/Skizze

Darstellung der Breitenmängel der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur gemäß ERA 2010



Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.2 Einführung von Fahrradstraßen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das Fahrradstraßennetz bildet eine wichtige Führungsform im künftigen „grünen Netz“ sowie in den Korridoren der Radpendlerrouten. Die Fahrradstraßen im grünen Netz bilden eine verkehrssichere Alternative für den Radverkehr zu den Führungen auf den Hauptverkehrsstraßen, denn auf einer Fahrradstraße wird die Fahrbahn quasi zum Radweg. Hier haben Radfahrende Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge dürfen die Straße auch benutzen, wenn dies mit einem Zusatzschild so ausgewiesen wird. Kfz sind in der Fahrradstraße nur zu Gast und müssen sich dem Tempo des Radverkehrs anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt Tempo 30.

Folgende Vorteile bietet eine Fahrradstraße[1]:

- Auf Fahrradstraßen sind Radfahrende bevorrechtigt, Kfz müssen sich unterordnen.
- Fahrradstraßen sind für den Radverkehr sicher, da hier Kfz nicht oder nur langsam fahren dürfen.
- Zum parkenden Kfz wird ein Sicherheitsraum markiert.
- In Fahrradstraßen werden gemeinsame Fahrten attraktiv, da Menschen mit dem Rad nebeneinander fahren dürfen und sich unterhalten können. So wird der Radverkehr attraktiver.
- Fahrradstraßen sind komfortabel, da der Radverkehr mehr Platz hat als auf einem Radweg.
- Fahrradstraßen erleichtern Radfahrenden die Orientierung, da sie besonders geeignete Verbindungen leicht erkennbar machen.
- Fahrradstraßen signalisieren Radfahrenden, dass sie als Verkehrsteilnehmende anerkannt und wertgeschätzt werden.

[1] Fachausschuss Radverkehr von ADFC und SRL: ADFC Position „Fahrradstraßen“. Bremen, 2011. Quelle: http://www.adfc.de/files/2/110/111/pos_fahrradstrassen_201112.pdf, abgerufen am 22.04.2015

Bausteine/Vorgehen

Mit der erstmaligen Einrichtung von Fahrradstraßen in Leichlingen erfolgt ein entscheidender Schritt zu mehr Fahrradfreundlichkeit.

Folgende Kriterien wurden bei der Planung von Fahrradstraßen berücksichtigt:

- Schulen im Umfeld
- Ausweisung von Alternativrouten zu Hauptverkehrsstraße
- Heutige Bedeutung des Radverkehrs auf den betreffenden Achsen
- Netzbedeutung in Zukunft durch Umsetzung des stadtweiten Radverkehrsnetzes
- Die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung

Die Gestaltung von Fahrradstraßen wird derzeit durch die StVO nicht näher bestimmt. In Leichlingen sollten sie ein einheitliches Design erhalten.

Nach der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 15.11.2021 dürfen Fahrradstraßen nunmehr auf Straßen:

- mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte,
- mit einer zu erwartenden hohen Fahrradverkehrsdichte,
- mit einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder
- mit lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr eingerichtet werden.

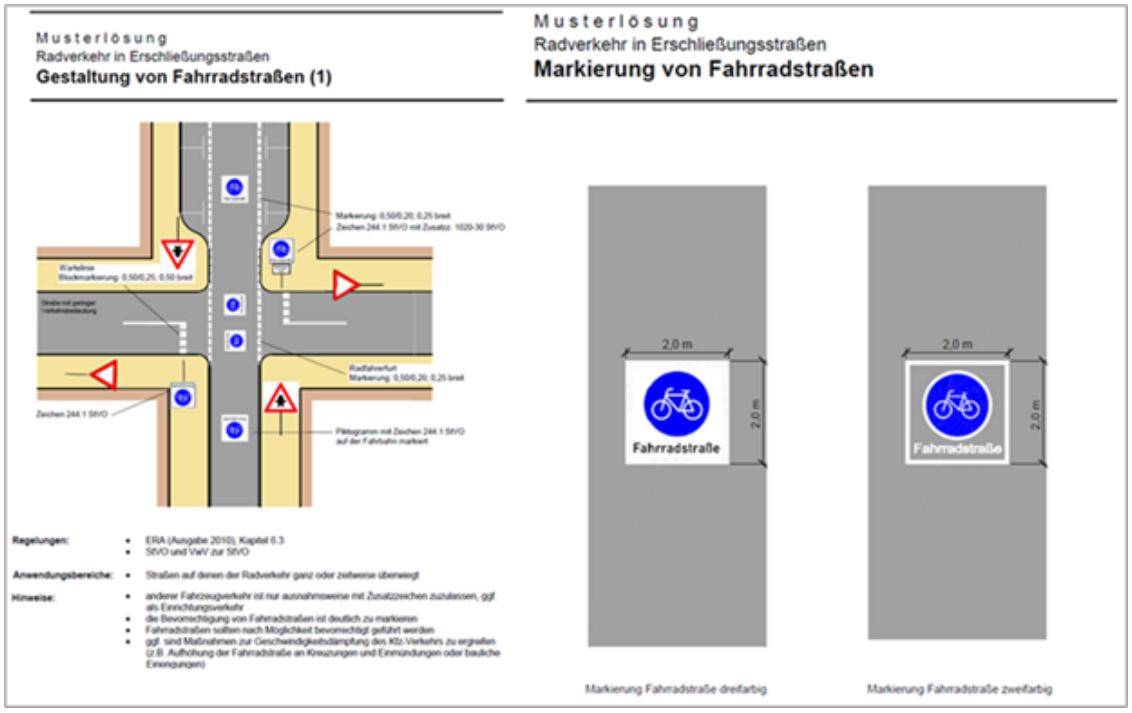
Auf folgenden Abschnitten, insbesondere in Zusammenhang mit den Planungen des grünen Netzes und zu den Radpendlerrouten, soll die Einrichtung von Fahrradstraßen geprüft werden:

- **Uferstraße** (Abschnitt Bahnhofstraße bis Brückenstraße; als Alternative zur Bahnhofstraße)
- **Heinrich-Gier-Straße** (Grundschule im Umfeld)
- **Im Dorffeld** (Abschnitt Kirchstraße bis Montanusstraße; Nord-Süd-Achse im grünen Netz)
- **Am Schulbusch** (Nord-Süd-Achse im grünen Netz)
- **Am Büscherhof** (Nord-Süd-Achse im grünen Netz)
- **Brückenstraße** (ab Moltkestraße in Ri. Haus Vorst; Radpendlerroute nach Opladen)
- **Am Pastorat**

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßenverkehrsbehörde, Ordnungsamt • Anwohnende • Schulen • Polizei • Ggf. Verkehrsunternehmen, ADFC	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• 2.1. Stadtweites Radverkehrsnetz	-
Fördermöglichkeiten	• Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) • Bundesförderprogramm Stadt und Land	
Best-Practice	• NRW-weit flächendeckender Einsatz als Standardelement in zahlreichen Kommunen mit Radverkehrsförderung	

Plan/Skizze

Musterlösung Fahrradstraße



Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.3 Radpendlerrouten / überregionale Routen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Derzeit gibt es verschiedene Planungen und Untersuchungen zur Einführung von Radpendlerrouten im Umfeld von Leichlingen. Das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept (IRM) Rhein-Wupper hat in seiner Analyse ein Potenzial zur Einrichtung von **Radpendlerrouten auf den Korridoren von Leichlingen nach Langenfeld bzw. Opladen** festgestellt. Weiterhin planen die rechtsrheinischen Kreise unter Federführung des Rheinisch-Bergischen Kreises derzeit intensiv ein Radpendleroutennetz auf vier Korridoren. Teilweise befinden sich die Korridore schon in der Entwurfsplanung. Die Radpendlerrouten (RPR) sollen hierbei einen erhöhten Infrastruktursstandard aufweisen. Dies wird nicht der Radschnellwegstandard sein, der eine sehr hohe Nutzerzahl von über 2.000 Radfahrenden am Tag erfordert. Vielmehr ist vorgesehen, den sogenannten mittleren Standard anzustreben, der als „Radvorrangroute“ in der ERA 2022 enthalten sein und im Rechtsrheinischen „Radpendlerroute“ genannt wird.

Im Fokus der Blütenstadt Leichlingen sollte der Korridor 1 nach Leverkusen-Opladen stehen, da für diesen schon die Entwurfsplanung entsteht und der Planungsfortgang weit ist. Zudem weist die Achse nach Leverkusen und Opladen die größten Verflechtungen von Leichlingen ausgehend auf. So gehen über 40 % aller Außenwege der Stadtbevölkerung in die Stadt Leverkusen (Haushaltsbefragung Blütenstadt Leichlingen 2021). Ein Anschluss an den rechtsrheinischen RPR-Korridor 1 wird somit als prioritär angesehen.

Insbesondere durch die stetig zunehmende Anzahl an elektrisch unterstützenden Fahrrädern bilden Radvorrangrouten einen wichtigen Baustein für eine schnelle und durchgehende Befahrbarkeit von längeren Entfernungen jenseits von 5 km. Die Einführung von Radpendlerrouten leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Radverkehrsanteil am Modal-Split.

Bausteine/Vorgehen

Die zu planenden Radpendlerrouten verlaufen möglichst direkt als Vorrangrouten von der Kernstadt über die angeschlossenen Stadtteile in die oben genannten Nachbarkommunen. Die Routen zeichnen sich durch einen **erhöhten Qualitätsstandard** aus, der ein bequemes und schnelles Radfahren mit höheren Durchschnittgeschwindigkeiten erlaubt. Hierzu werden die Radpendlerrouten soweit wie möglich an Knotenpunkten bevorrechtigt geführt.

Die Wahl der konkreten Infrastruktur hängt allerdings von den örtlichen Begebenheiten und der Flächenverfügbarkeiten ab, weswegen der Ausbaustandard nicht immer die Mindestbreite erreichen kann. Folgende **Führungselemente** werden empfohlen:

- Fahrradstraßen
- Bauliche Radwege (außerorts; gemeinsamer Geh-/Radweg; Zweirichtungsverkehr; Mindestbreite 3,50 m; Regelbreite 2,50 m)
- Bauliche Radwege (innerorts; gemeinsamer Gehradweg; Zweirichtungsverkehr; Mindestbreite 4 m; Regelbreite 3 m)
- Radfahrstreifen (Mindestbreite 1,85 m, Regelbreite 2,75 m, zzgl. Sicherheitstrenntreifen)
- ausnahmsweise Schutzstreifen (Mindestbreite 2 m, Regelbreite 2,50m, zzgl. Sicherheitstrennstreifen)
- Mischverkehrsführungen auf Wirtschaftswegen

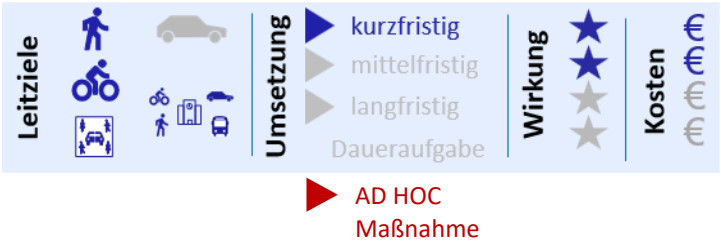
- In signalisierte Knoten:
  - Prüfung zum Umbau in Kreisverkehrsplätze
  - Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn im Knotenbereich
  - wenn möglich getrennte Signalisierungen
  - Rotmarkierung von Furten

- In nicht-signalisierten Knoten:
  - Vorrang der Radpendlerroute im Nebenstraßennetz
  - Rotmarkierung von Furten

<table>
<tr><td colspan="3">
keine Absenkung der Nebenanlage an Einfahrten
Insbesondere für den Korridor nach Opladen sollte die Blütenstadt Leichlingen umgehend Kontakt mit dem Rheinisch-Bergischen-Kreis sowie der Stadt Leverkusen aufnehmen, um in die Planungen des RPR-Korridors 1 aufgenommen zu werden.
</td></tr>
<tr><td>Beteiligte</td><td colspan="2">Blütenstadt Leichlingen
Rheinisch-Bergischer Kreis
betroffene Nachbarkommunen: Leverkusen und Langenfeld
weitere Baulastträger (Straßen.NRW)
Anwohnende
ADFC</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td>Steckbrief „2.1 Stadtweites Radverkehrsnetz“
Steckbfrief „2.2 Einführung von Fahrradstraßen“</td><td>Planungen zu den rechtsrheinischen Radpendlerrouten
Integriertes Regionales Mobilitätskonzept Rhein-Wupper (Teilbereich Regionales Radwegenetz)</td></tr>
<tr><td>Fördermöglichkeiten</td><td colspan="2">Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah)
Bundesförderprogramm Stadt und Land
Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus</td></tr>
<tr><td>Best-Practice</td><td colspan="2">Velorouten im Münsterland</td></tr>
</table>

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.4 Fahrradparken



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Jeder mit dem Rad unternommene Weg hat einen Start- und einen Zielpunkt. Eine attraktive, bequeme und sichere Abstellmöglichkeiten am Start- oder Zielpunkt sind somit von herausragender Bedeutung, damit Menschen überhaupt auf das Rad umsteigen. Insbesondere durch die steigende Wertigkeit von Fahrrädern und die starke Zunahme von Pedelecs ergeben sich immer höhere Anforderungen an qualitativ hochwertige und diebstahlsichere Abstellanlagen. Ziel ist es, genügend sichere und hochwertige Abstellmöglichkeiten an den Mobilstationenstandorten sowie frequentierten Orten in der Innenstadt zu schaffen.

Bausteine/Vorgehen

In der Innenstadt und am Bahnhof ist zunächst eine **umfassende Bestandserfassung** der vorhandenen Abstellmöglichkeiten durchzuführen und deren Nachfrage zu erfassen, um daraus den Bedarf und die notwendigen Maßnahmen ableiten zu können. Weiterhin muss eine **Bewertung der vorhandenen Anlagen** unter funktionalen und ästhetischen Gesichtspunkten erfolgen. Dies kann auch im Rahmen eines zu erstellenden Radverehrskonzepts durchgeführt werden.

Grundsätzlich sollten je nach Standort und Parkdauer abgestufte **Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen** gelten:

Basisstandard: Anlehnbügel

- Kurzzeitparker
- möglichst Anlehnbügel mit Ober- und Unterholm
- Entfernung von bestehenden Abstellanlagen mit Vorderradklemmen

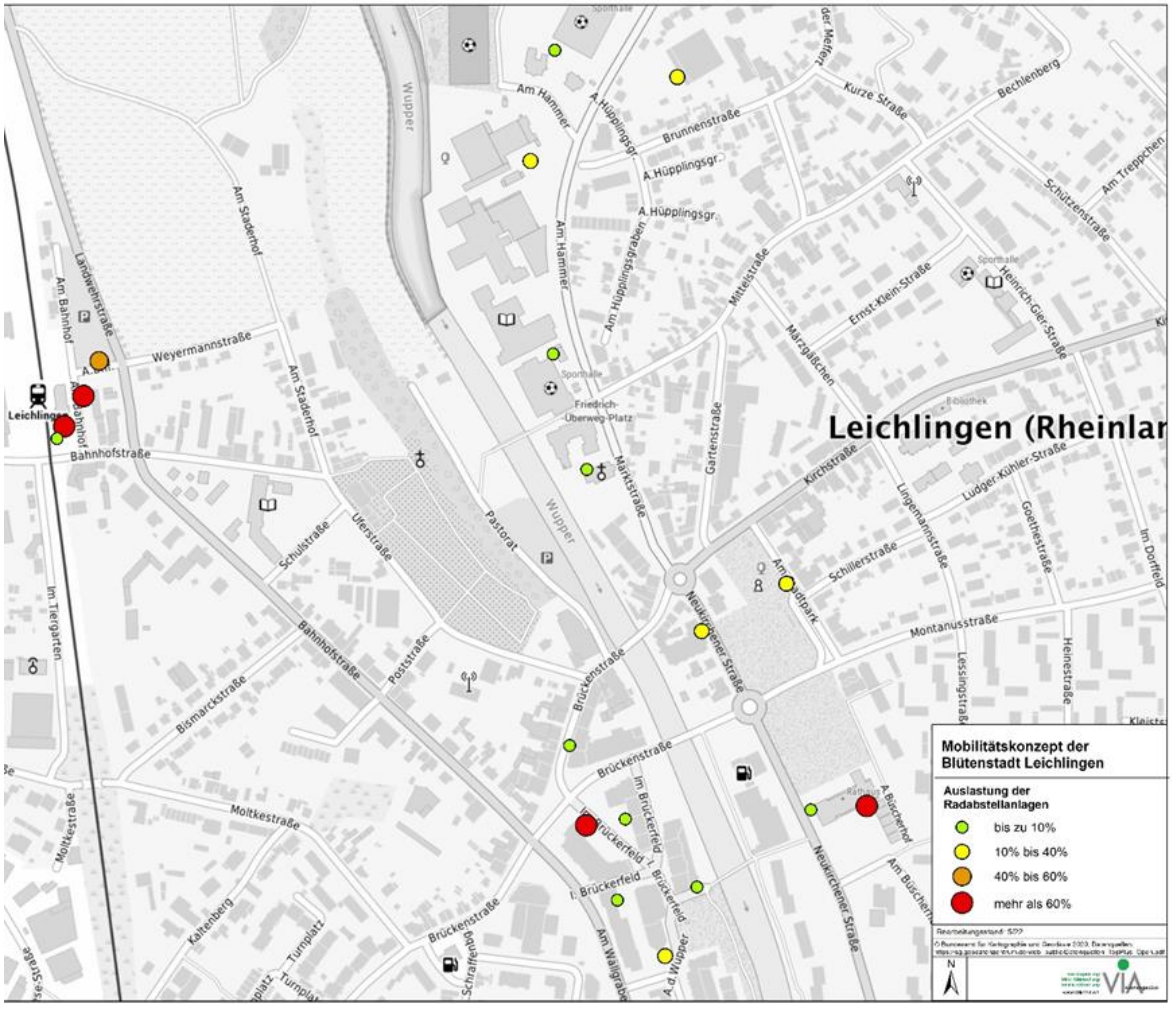
Mittlerer Standard: Überdachte Radabstellanlage

- an wichtigen zentralen Einrichtungen in der Innenstadt (Eingänge Fußgängerzone, Rathaus, Bibliothek, Bürgerhaus etc.)
- an Mobilstationen (siehe Maßnahmensteckbrief 1.2 „Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen2)

Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit (ggf. mit zusätzlichen Servicebausteinen: Luftpumpe, Rad-Self-Servicestation, Schlauchomat etc.)

- an den Innenstadteingängen bzw. bei den Parkhäusern
- an Einrichtungen mit längerem Aufenthalt
- für mit (hochwertigen) Rädern anreisende Werktätige

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist eine **erste Bestandsaufnahme** erfolgt (siehe Karte). Hier konnte festgestellt werden, dass insbesondere die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof in die Jahre gekommen sind und in der Innenstadt entweder völlig unterdimensioniert (Brückerfeld) oder aus nicht nutzbaren Anlagen bestehen. Insbesondere durch die zunehmende Nutzung hochwertiger Pedelecs in den Leichlinger Haushalten ist das Vorhandensein von ebenso hochwertigen, sicheren Radabstellanlagen sehr wünschenswert.

<table>
<tr><td>Beteiligte</td><td colspan="2">Einzelhändler
Wirtschaftsförderungsverein
ADFC
Stadtverwaltung</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td>Steckbrief 1.2 „Aufwertung von Verknüpfungspunkten zu vollwertigen Mobilstationen“</td><td>Noch zu erstellendes Radverkehrskonzept</td></tr>
<tr><td>Fördermöglichkeiten</td><td colspan="2">Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah)
Bundesförderprogramm Stadt und Land</td></tr>
<tr><td>Best-Practice</td><td colspan="2">Landesweite Beispiele in fahrradfreundlichen Städten</td></tr>
<tr><td>Plan/Skizze</td><td colspan="2">Bedarfsweise Überprüfung der Auslastung der Fahrradabstellanlagen in der Leichlinger Innenstadt an einem Werktag im Mai:
 
</td></tr>
</table>

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.5 Erstellung einer Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm

*Kosten sind individuell nach Umsetzung zu bestimmen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das zu Fuß Gehen gilt als die Basis jeglicher Mobilität und ist in Hinblick auf seine Präsenz, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz und zur Steigerung der Lebensqualität für jede Zielgruppe relevant. Oft wurde der Fußverkehr in der Planung als „Sowieso-Verkehr" vernachlässigt, obwohl der Anteil des Fußverkehrs im bundesweiten Schnitt 22% beträgt (Infas: MID 2017: 72). In der Blütenstadt Leichlingen liegt er aktuell bei 18% (Haushaltsbefragung 2021).
Um das Ziel zu erreichen, dass in Leichlingen noch mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden, soll eine gesamtstädtische Fußverkehrsstrategie mit konkreten Maßnahmen und Prioritäten entwickelt werden.

Ziel ist es, die Infrastruktur für alle Bewohner:innen und Gäste verkehrssicher, barrierefrei und komfortabel nutzbar zu machen. Die Verkehrssicherheit der zu Fuß Gehenden ist ein wesentliches Element für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrs. Hierzu zählen objektiv messbare Faktoren, wie ausreichend breite und konfliktarme Gehwege, sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten, fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen, attraktive Fußverkehrsnetze und durchgängige Wegebeziehungen. Aber auch Maßnahmen, die zur subjektiven Sicherheit beitragen, wie eine ausreichende Beleuchtung, Sauberkeit der Wege und klare Regeln, die die Verträglichkeit mit dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr befördern, sind relevant.

Bausteine/Vorgehen

Um den Fußverkehr in der Blütenstadt Leichlingen systematisch zu verbessern, wird die **Erstellung eines detaillierten Maßnahmenkatasters** empfohlen.
Dennoch können auch bereist kurzfristig Verbesserungen umgesetzt werden. Folgende Handlungsschwerpunkte betreffen solche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, die losgelöst von einer Fußverkehrsstrategie umsetzbar sind:

Querungen und Knotenpunkte

- An besonders schützenswerten Einrichtungen wie Senior:innenwohnheimen, Schulen und Kindertagesstätten sowie an ÖPNV-Haltestellen sollten die Querungsbedarfe barrierefrei gesichert werden. Dies kann mit sog. Doppelborden und taktilem Leitsystem erfolgen.
- Ampelschaltungen sind auf ihre Fußverkehrsfreundlichkeit zu überprüfen: Zu kurze Grünzeiten, zu lange Rotzeiten, Zwischenwarten auf Mittelinseln, freie Rechtsabbiegefahrstreifen, „feindliches" Fußgängergrün sind inakzeptabel und sollten nach Möglichkeit beseitigt werden.
- Innerörtliche Kreisverkehrsplätze sollten mit Fußgängerüberwegen einheitlich an allen Knotenpunktästen ausgestattet werden, um den Vorrang des Fußverkehrs zu verdeutlichen.

Ausreichend Breite Gehwege

- Nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sowie den Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt 06) soll die nutzbare Gehwegbreite 1,80 m betragen. Inklusive der nötigen Sicherheitsabstände zur Fahrbahn und Hauswand entspricht die Mindestbreite der Gehwege 2,50 m (EFA 2020: 16). Diese Vorgaben werden in der Praxis häufig nicht erreicht, insbesondere durch temporäre Barrieren auf den Gehwegen (Kundenstopper, Auslagen, Mülltonnen etc.).
- Gehwege, deren Breite durch verschiedene Barrieren eingeschränkt sind, z.B. durch legal oder illegal parkende Fahrzeuge, Möblierung (Lichtmaste, Parkscheinautomaten etc.), Einbauten oder temporäre Barrieren, sollten uneingeschränkt nutzbar genacht werden.

Schaffung und Ausgestaltung eines qualitativ hochwertigen Fußverkehrsnetzes:

- Ein innerstädtisches Leitsystem macht das stadtweite Fußwegenetz zusätzlich sichtbar und ruft dieses ins Bewusstsein. Es wirbt somit für das zu Fuß Gehen.
- Die Konzeption des Fußwegenetzes wird durch eine Steigerung der Aufenthaltsqualität flankiert: Das Sitzmobiliar lädt zum Verweilen ein, es bietet Mobilitätseingeschränkten eine Pausenmöglichkeit und erlaubt spontane Sozialkontakte. Die Möblierung wird zielgruppengerecht ausgestaltet und an die Nutzungen im Umfeld ausgerichtet.
- Eine Begrünung der Fußwege steigert die Attraktivität der Wege und bringt Vorteile für das Stadtklima (Schattenspender, schützt vor Überwärmung der unmittelbaren Umgebung, Filtern von schädlichen Emissionen aus

der Luft). Bei Begrünungen von Wegen ist auf Pflege und Grünschnitt zu achten, damit die Sichtverhältnisse nicht eingeschränkt werden. Auch mobile Elemente mit Begrünung können eingesetzt werden, um kurzfristig die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Eine ausreichende Beleuchtung von Fußwegen vermeidet Angsträume und verringert das subjektive Unsicherheitsgefühl z.B. für Menschen mit reduzierter Sehkraft.
- Für alle mobilitätseingeschränkte Personen ist eine barrierefreie Oberflächenbeschaffenheit zwingend notwendig. Gehwegoberflächen sollten daher möglichst einheitlich gestaltet und ein häufiger Belagswechsel vermieden werden. Auch hier sollte eine regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung stattfinden. Im Bereich historisch anmutender Pflasterungen werden Gehbahnen eingerichtet, die eine Nutzung mit Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen wesentlich erleichtern oder überhaupt erst ermöglichen.

Sensibilisierung und Einbindung der Bevölkerung

- Zur Sensibilisierung im Hinblick auf die beschriebene Problematik soll eine intensive Einbindung der Bürger:innen, der Vertreter:innen von Mobilitätseingeschränkten und Senior:innen sowie Kinder und Jugendlichen stattfinden. Hierzu eignen sich turnusmäßige Fußverkehrs-Checks, das heißt Ortsbegehungen, bei denen auf Mängel, Gefahren und Barrieren für den Fußverkehr direkt vor Ort hingewiesen wird mit dem planerischen Ziel, ein Maßnahmenkonzept zur Optimierung der Infrastruktur für zu Fuß Gehende entwickeln.

Erstellung detailliertes Maßnahmenkataster für Leichlingen und Witzhelden

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurden bereits zwei „Mobiltitästouren zu Fuß“ durchgeführt. In diesen wurden erste grundlegende Betrachtungen des Bestandes in der Leichlinger Innenstadt sowie in Witzhelden gemeinsam mit Teilnehmenden der Öffentlichkeit, der Verwaltung und Politik durchgeführt. Um die Fußrverkehrsinfrastruktur ganzheitlich zu verbessern, sollte darauf aufbauend in einer städtischen Fußverkehrsstrategie die Konzeption eines konkreten Maßnahmenprogramms in Form eines Katasters erstellt werden. Dabei geht es um konkrete, ortsbezogene Maßnahmen, die eine Kostenschätzung sowie eine Priorisierung der zu erarbeitenden Maßnahmen enthalten, anhand derer ein konkreter Umsetzungs- und Budgetplan für die kommenden Jahre erstellt wird. Hierzu gehören u.a. folgende Bausteine:

- **Definition von stadtweiten Qualitätsstandards**, Empfehlungen für eine stadtweit flächendeckende Umsetzung der Qualitätsstandards
- **Erstellung eines Barrierefrei-Kataster**s, der u.a. die genannten Aspekte systematisch aufgreift und standardisiert planerisch umsetzt einschließlich Vorgaben zur Ausweisung von sicheren und barrierefreien Führungen für den Fußverkehr in Baustellenbereichen; die standardisierten Vorgaben werden in einem Barrierefreiatlas niedergelegt (siehe Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität im Stadtgebiet“)
- Systematische **Planung von barrierefreien Querungsstellen** vor allem an Senior:inneneinrichtungen, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen etc.
- Einbeziehen und Sichtung der Ergebnisse von **Unfallauswertung** mit Fußverkehrsbeteiligung sowie deren kontinuierliche Fortschreibung
- Planung eines auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten möglichst **flächendeckenden taktilen Leitsystems** (Definition von Standards, Einsatzformen und -bereichen)
- Durchführung von **Fußverkehrs-Checks mit besonderen Schwerpunkten** (z.B. zielgruppenspezifisch): Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Ableitung eines **Maßnahmenprogramms** aus den Mobilitätstouren und ggf. weiteren Fußgänger-Checks und als Input für die Erstellung eines Barrierefreiatlasses, der partizipativ unterstützt erarbeitet werden sollte
- Flankierende **Öffentlichkeitsarbeit**
- Kontinuierliches **Mängelmonitoring**, Instandhaltung, Reinigung
- **Abstimmungen** mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.NRW, Rheinisch-Bergischer Kreis etc.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Zielgruppenspezifische Vertreter:innen: Senior:innen, Schulen, Mobilitätseingeschränkte • Bürgerschaft • Ggf. Interessensverbände (ADFC, VCD, Fuss e.V. etc.) • Polizei	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Grundlagen
	• Steckbriefe 2.6 – 2.9	• Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) • Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum

		• Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)
Fördermöglichkeiten	• Für die Optimierung des Fußverkehrs existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme, z.B. das Bundesförderprogramm Stadt und Land. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme siehe Förderfinder des Landes NRW. • Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Land NRW) • Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet die Möglichkeit zur Teilnahme an Fußverkehrs-Checks an. Hierzu ist eine Bewerbung einzureichen.	
Best-Practice	 Maßnahmen-Nr. ES5008 Straße Fontänengasse / Kettwiger Straße Kommune Essen Zielzustand: Querung verbessern Einzelmaßnahme(n) - Fußgängerüberweg einrichten und markieren - Kfz-Verkehr reduzieren Baulast Stadt Umsetzungshorizont: Mittelfristige Maßnahme Priorisierung Ampel: rot Beschreibung der Situation: Die Teilnehmenden erläutern, dass dies eine der Hauptachsen für zu Fuß Gehende ist und hier sehr viel Fußverkehr quert. Die hohe Kfz-Verkehrsbelastung auf der Fontänengasse wirkt als Barriere. Die Stadt Essen plant auf der Fontänengasse bereits eine barrierefreie Umgestaltung. Derzeit ist Tempo 30 angeordnet. Maßnahmenempfehlung: Zur Bevorrechtigung des Fußverkehrs sollte erneut geprüft werden, ob ein Fußgängerüberweg eingerichtet werden kann. Die Unfallforschung hat ergeben, dass auch bei 600 bis 900 Kfz/Spitzenstunde (aktuell liegt die Kfz-Belastung bei ca. 800) FGÜ sicher betrieben werden können. Zudem bietet die R-FGÜ auch Spielräume nach den NRW-Empfehlungen für den Einsatz und die Gestaltung von FGÜ, diese sollten an dieser Staelle von der Stadt Essen genutzt werden. Die Verwaltung sollte zudem prüfen, ob hier die Kfz-Verkehrsbelastung deutlich verringert werden kann. So ist z.B. denkbar, dass die Kfz-Durchfahrt unterbunden wird und nur noch die Parkhäuser angefahren werden können. 09.02.2022 Exemplarisches Musterkatasterblatt aus dem Fußverkehrs-Check der Stadt Essen Quelle: VIA eG	

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.6 Barrierefreie Nahmobilität

*Kosten sind individuell nach Umsetzung zu bestimmen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Barrierefreiheit ist ein grundsätzlich relevantes Thema in der Nahmobilität. Eine barrierefreie Infrastruktur hilft zu allererst mobilitätseingeschränkten Menschen, doch treten hierbei Synergieeffekte auf, so dass letztlich alle Bevölkerungsgruppen von barrierefreien Verkehrsanlagen profitieren und von einem „Design für alle“ zu sprechen ist.

Es geht es z.B. um sichere Querungen oder um den Abbau von Barrieren auf Gehwegen oder Personenverkehrsanlagen im ÖPNV und deren durchgängige und gefahrlose Nutzbarkeit. Schwer zu bewältigende Hindernisse bedingen nämlich für die meisten mobilitätseingeschränkten zu Fuß Gehenden häufig Umwege und Anstrengungen, die z.B. für körperlich eingeschränkte Personen eine zusätzliche Belastung darstellen. Im schlechtesten Fall wird eine eigenständige Mobilität ganz verhindert.

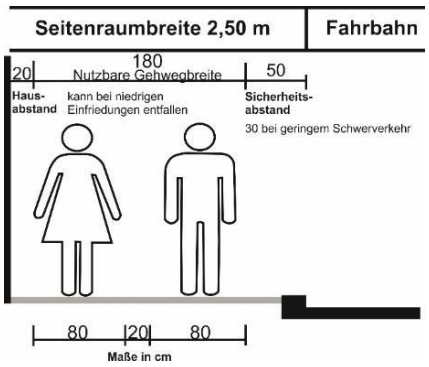
Folgende Themen und Maßnahmen sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit grundsätzlich von Bedeutung:

Zeitgerechtigkeit

- Lange Rot- und kurze Grünphasen an Lichtsignalanlagen sind für viele mobilitätseingeschränkte Personen nicht nur ärgerlich und unbequem, sondern sie stellen mitunter eine „echte“ Einschränkung der Mobilität dar, wenn z.B. Gehhilfen genutzt werden müssen.

Flächengerechtigkeit und Gehwegbreiten

- Viele Verkehrsräume sind auf eine komfortable Nutzung mit dem Kfz ausgelegt. Aufgrund von räumlich begrenzten Straßenbreiten leidet darunter meist der Fußverkehr. Zu schmale Nebenanlagen, häufig illegal parkende Kfz, aber auch reguläre Parkstände und weitere Barrieren schränken das sichere und komfortable zu Fuß Gehen vor allem für Mobilitätseingeschränkte ein.
- Die nutzbare Gehwegbreite soll grundsätzlich mindestens 1,80 m betragen und vom Parken freigehalten werden. Nach den RASt 06 (FGSV-Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), den H BVA (Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen) und den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) entspricht dies im Regelfall (Wohnstraße mit Hauswand und fließenden Verkehr) einer Gehwegbreite von 2,50 m. Damit ist auch der Begegnungsfall ohne Ausweichen auf die Fahrbahn möglich, und es kann auch eine Person durch eine andere Person geführt werden.
- Weitere Gründe für Einschränkungen der Gehwegnutzung können auch durch die Möblierung der Außengastronomie, Parkscheinautomaten, E-Tankstellen, Fahrradabstellanlagen, Pfosten, Beleuchtung etc. entstehen. Nicht zu entfernende Elemente sollten gut erkennbar (z.B. reflektierend) markiert werden, so dass diese von Seheingeschränkten sowie auch in Dunkelheit frühzeitig zu sehen sind.



Notwendige Gehwegmindestbreiten: Grundvoraussetzung für Barrierefreiheit
Quelle: FGSV: EFA, 2002: 16

Oberflächen und Gehwegqualität:

- Durch wechselhafte und beschädigte Oberflächen sowie weite Fugen wird vor allem Mobilitätseingeschränkten das zu Fuß Gehen erschwert. Auch die Querneigung von Gehwegen unter anderem an Ausfahrten sind ein häufiges Problem.

Differenzierte Bordhöhen (Doppelbord):

- An vielen Querungsstellen weisen die Bordsteine hohe Kanten auf und stellen dadurch eine Barriere dar. Auch niedrigere Bordsteinkanten können für mobilitätseingeschränkte Personen z.B. mit Rollator ein Hindernis sein. Auf der anderen Seite benötigen Blinde den taktilen Kontrast zur Barrierefreiheit, um damit dem Langstock den Übergang zur Fahrbahn zu detektieren.
- Im NRW-Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum wird an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm empfohlen.[1] Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können sollten und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind.

Bausteine/Vorgehen

Um die Barrierefreiheit der Nahmobilität in der Blütenstadt Leichlingen zu optimieren, sollten folgende Elemente geprüft werden bzw. in der Planungspraxis systematisch enbezogen werden:

- Barrierefreier Umbau von Querungsstellen (Bordsteinabsenkung/Doppelbord, akustische Signalisierung von LSA, fußgängerfreundliche LSA-Schaltung etc.)
- Barrieren prüfen, entfernen bzw. kontrastreich markieren, ggf. auf Multifunktionsflächen verlagern
- Gehwegbreiten sichern (empfohlene Breite 2,50 m): Barrieren prüfen, Kfz-Parken/Halten unterbinden
- Systematischer Ausbau bzw. Sanierung des taktilen Leitsystems
- Taktiles und akustisches Signal an LSA
- Kontrastreiche Gestaltung (Poller, Stufen, Barrieren)
- Flächengerechtigkeit bei Umbaumaßnahmen berücksichtigen

Bei Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit sollten stets Betroffene und/oder Vertreter:innen (z.B. dem Senioren- und Behindertenbeirat) mit eingebunden werden.

Eine stadtweit einheitliche Ausbauform ist standardmäßig anzustreben. Diese für die Blütenstadt Leichlingen geltenden Standards sollen in einem Barrierefreiatlas zusammengestellt werden und diese für alle Tiefbaumaßnahmen verbindlich gemacht werden.

Als weiteren wichtigen Schritt sollte im Hinblick auf alle Tiefbaumaßnahmen in der Stadt im Verkehrsbereich eine Prioritätenliste erstellt werden, nach der systematisch und flächendeckend Barrierefreiheit geschaffen werden soll. Diese ist ebenfalls mit allen relevanten Akteuren abzustimmen. Generell soll ebenfalls gelten, dass bei laufenden Baumaßnahmen bei der Wiederherstellung der Oberflächen die Maßgaben der Barrierefreiheit Anwendung finden.

Der barrierefreie Ausbau von Verkehrsanlagen für den ÖPNV, insbesondere der Haltestellenausbau fällt zwar ebenfalls unter das Thema Barrierefreiheit, wird jedoch im Rahmen des Mobilitätskonzepts unter dem Thema „ÖPNV und Vernetzte Mobilität“ behandelt.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen: Tiefbauamt, Ordungsamt • Behindertenrat der Stad Leichlingen • Seniorenberatung der Stadt Leichlingen • Straßenbaulastträger je nach Bedarf (Rheinisch-Bergischer Kreis, Straßen.NRW) • Polizei • Politik	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Grundlagen
	• 1.6 „Barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtgebiet“ • 2.5 „Erstellung Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm“	• Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum • Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)

1 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

		• Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA)
Fördermöglichkeiten	• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Land NRW, FöRi-Nah) • Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Land NRW)	
Best-Practice	 Differenzierte Bordhöhen erleichtern Mobilitätseingeschränkten die Querung Foto: VIA eG	

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.7 Wupperbegleitwege

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Attraktive Wegeverbindungen, die verkehrsberuhigt, begrünt und durch angenehme Umbegung führen, steigern die Motivation des zu Fuß Gehens. Die, durch den Stadtkern der Blütenstadt Leichlingen verlaufende, Wupper weist stellenweise Geh- und Radwege auf, die eine alternative Wegeführung zu den Hauptverkehrsachsen bieten. Die Aufwertung der Wupperbegleitwege hat das Ziel, die Wegeverbindungen auf beiden Seiten der Wupper zu sichern und somit Netzlücken zu schließen sowie die Aufenthaltsqualität und Naherholung zu steigern, wodurch sowohl der Fuß- als auch der Radverkehr in der Blütenstadt gestärkt wird.

Im zentralen Innenstadtbereich der Blütenstadt verlaufen beidseitig Wege entlang der Wupper, welche eine attraktive Wegeachse zwischen den Bereichen Rathaus, dem Brückerfeld und der Brückenstraße als Geschäftsstraße stellt. Im nördlichen Verlauf – zwischen Funchalbrücke und Marly-le-Roi-Brücke – hingegen weist der Weg eine Netzlücke auf.

Trotz reger Nutzung sind die Wupperbegleitwege defizitär und weisen im Ausbau Verbesserungspotenzial auf: Beispielsweise fehlen Sitzmöglichkeiten und Abfallbehälter sowie Beleuchtung entlang der Wege, was die Aufenthaltsqualität und -dauer einschränkt. Auch der Ausbauzustand der als gemeinsame Geh- und Radwege (VZ 240) gewidmeten Flächen ist unzureichend – die Breiten sind zu gering, was Nutzungskonflikte zwischen Rad- und Fußverkehr hervorruft. Auch die Wegeoberflächen sind teilweise schadhaft und somit wenig attraktiv und nicht durchgehend barrierefrei nutzbar.

Bausteine/Vorgehen

Um die attraktive Nord-Süd verlaufende Wegeverbindung aufzuwerten werden folgende **Maßnahmen** empfohlen:

- **Lückenschluss** des Wupperbegleitwegs zwischen Funchalbrücke und Marly-le-Roi-Brücke
- **Barrierefreier Ausbau** der Wege:
  - Oberflächensanierung der Wassergebundenen Decken: Kanten vermeiden, punktuelle Schäden ausbessern, ,
  - Breiten sichern: Gemeinsamer Geh-/Radweg (VZ 240) nach ERA/EFA-Standard mit min. 2,5 m Breite, Grünschnitt sicherstellen um Gehwege freizuhalten
  - Beleuchtung: naturräumlich angepasst, zur Vermeidung von Angsträumen und zur sicheren Nutzung bei Dämmerung
- Aufwertung der Wupperbegleitwege zur **zentralen Nahmobilitätsachse im Stadtzentrum** im Nord-Süd-Verlauf
- **Wiederherstellung der Henley-Brücke** als „Scharniergelenk“ der West-Ost-Nahmobilitätsachse Brückerfeld – Rathaus – Wilhelm-Gödderts-Weg
- **Ausbau des Hans-Karl-Rodenkirchen-Wegs** zum gem. Geh-/Radweg (in 3 m Breite)
- Hochwertige Inszenierung durch die **Ausstattung mit Stadtmobiliar** (Sitzmöglichkeiten, Abfalleimer, ggf. Spielmöglichkeiten)

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßenbaulastträger • Anwohner:innen und Eigentümer:innen • Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen e.V.	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	Steckbriefe 2.5 - 2.9	InHK Leichlingen Projekt 6.4.4

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.8 Schaffung sicherer Querungsmöglichkeiten

*Kosten sind individuell nach Umsetzung zu bestimmen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

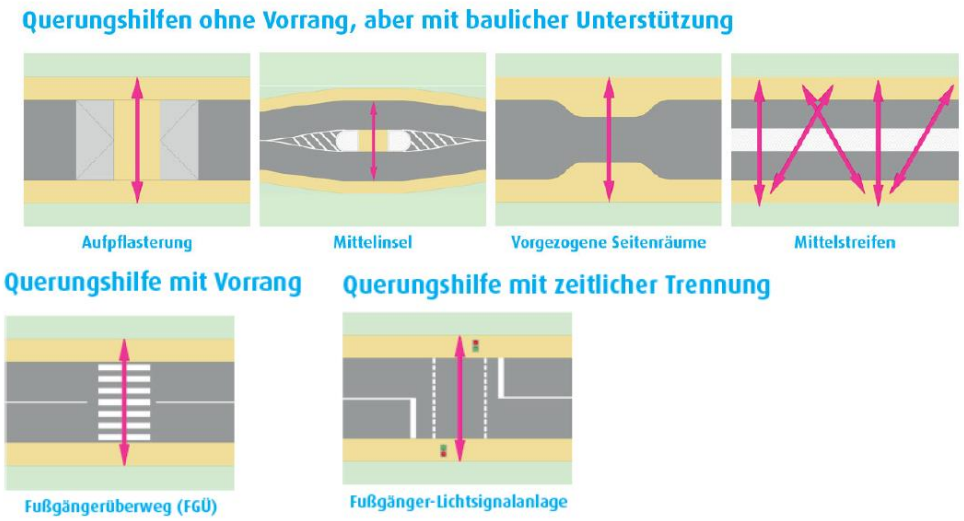
Ungesicherte Querungsstellen sind für zu Fuß Gehende als schwächste Verkehrsteilnehmende immer besonders risikoreich. Umso wichtiger ist es, Stellen, an denen Querungsbedarf besteht, zu erkennen und sicher und fußgängerfreundlich zu gestalten. Dabei ist die Barrierefreiheit ein relevanter Faktor, denn für mobilitätseingeschränkte Menschen stellt das Queren von Fahrbahnen häufig ein schwer zu bewältigendes Hindernis dar. Eine barrierefreie Infrastruktur hilft zu allererst mobilitätseingeschränkten Menschen, doch treten hierbei Synergieeffekte auf, so dass letztlich alle zu Fuß Gehenden davon profitieren.
Eine fußgängerfreundliche Gestaltung des Straßenraums an Querungsstellen sowie an Knotenpunkten bedingt, dass der Fußverkehr gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt wird. Dies betrifft sowohl die Flächengerechtigkeit (Bewegungs- und Aufstellflächen) als auch die Zeitgerechtigkeit (Wartezeiten) an Lichtsignalanlagen.
Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, der Anzahl der zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle mit oder ohne Vorrang für zu Fuß Gehende zu sichern.

Bausteine/Vorgehen

Teil A: Allgemeine Handlungsoptionen zur fußgängerfreundlichen Ausgestaltung von Querungsmöglichkeiten und Knotenpunkten
Folgende Optionen sollen eine Richtschnur zur Gestaltung des Straßenraums in der Blütenstadt Leichlingen sein und bei Aus- und Umbauten grundsätzlich Berücksichtigung finden:

- **Verringerung der Fahrbahnbreite**, so dass das Queren rasch und in einem Zuge geschehen kann, z.B. durch Vorziehen von Seitenräumen.
- Einsatz von **Mittelinseln**, die bei einer breiten, nicht einzuengenden Fahrbahn, die Möglichkeit geben, in zwei Zügen zu queren und zwischen den Fahrbahnen Sicherheit zu schaffen; bei der Ausgestaltung dieser Mittelinseln ist auf die Sicherheit für die zu Fuß Gehenden zu achten, insbesondere mit einer ausreichenden Dimensionierung (mind. 2,50 m x 3,00 m) und Barrierefreiheit.
- **Einengung von Einmündungen**, so dass der Einfahrtswinkel für den Kfz-Verkehr verringert wird: Dies reduziert Geschwindigkeiten und verbessert die Sichtbeziehungen.
- Eine **(Teil-)Aufpflasterung eines Knotenpunktes** kann den hohen Querungsbedarf von zu Fuß Gehenden verdeutlichen und die gefahrene Kfz-Geschwindigkeit verringern; durch das Anheben des gesamten Querungsbereichs auf das Niveau der Nebenanlagen kann ebenerdig und somit barrierearm gequert werden.
- **Regulierungen**, die das Verhalten der Kfz-Fahrenden betreffen: Erhöhung der Aufmerksamkeit auf querenden Fußverkehr, Geschwindigkeitsreduzierung oder -überwachung.
- **Kfz-Parken in Knotenpunktnähe unterbinden**, um die Sichtbeziehungen nicht zu beeinträchtigen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit vor allem vor sensiblen Bereichen wie Schulen, Senioreneinrichtungen oder Bereichen mit hohem Fußverkehrsaufkommen durch geeignete Maßnahmen.
- Grundsätzlich sollten **Querungen barrierefrei ausgebaut** sein:
    - Bordsteinabsenkung an jeder Querungsstelle
    - Taktiles Leitsystem und akustische Signale (bei LSA)
    - Ausreichend lange Querungszeiten gewährleisten, möglichst kurze Querungsdistanzen, wenn notwendig, Mittelinseln nach Regelmaß gestalten
    - Gehwegbreiten auch in Knotenpunktbereichen regelkonform einhalten
    - Doppelbord an Querungshilfen einrichten (s. Abbildung).

Weitere Hinweise zur Barrierefreiheit sind in den Steckbriefen 2.5 und 2.6 zu finden, einen Überblick über die verschiedenen Arten von Querungshilfen nachfolgend.



Verschiedene Formen von Querungsmöglichkeiten (Quelle: AGFK)

Teil B: Bausteine für einen stadtweiten und flächendeckenden Umbau von Querungsmöglichkeiten und Knotenpunkten

- **Definition von stadtweiten Qualitätsstandards**, Empfehlungen für die Umsetzung der Qualitätsstandards auch für die Stadtteile
- Umbau auf der Grundlage der Unfallanalyse zu den Unfällen mit Fußverkehrsbeteiligung
- Barrierefreie Querungsstellen vor allem an Seniorenwohnheimen, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen, Einsatz eines einheitlichen taktiles Leitsystems. Lichtsignalanlagen (Ampeln), sollten nach dem barrierefreien 2-Sinne-Prinzip (akustisch und taktil) ausgestattet sein.
- Entwurfs- und Maßnahmenplanung
- Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.NRW, Kreis Euskirchen
- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit
- Kontinuierliches Mängelmonitoring, Instandhaltung

Hinweis: Umbaumaßnahmen von Knotenpunkten sind meist sehr aufwendig und bedürfen langfristige Planungen, da die Belange aller Verkehrsteilnehmenden mit einbezogen werden müssen.

Folgende dringliche Handlungsbedarfe ergeben sich basierend auf der Bestandsanalyse für die Blütenstadt Leichlingen:

Anwendungsfall und Musterbeispiel: **Kirchstraße / Stadtpark**	**Vorschlag: Überbreite / Linienhafte Querungsstelle einrichten:** • Bei linearem Querungsbedarf • Erleichtert das Queren in zwei Zügen • Gestaltungsmerkmale: ausreichend tief (min. 2,50 m), taktile Leitelemente, Doppelbord, niveauarm, Markierung/Beschilderung notwendig, ca. 20 m breit Bestandsaufnahme: Kirchstraße mit erkennbarem Querungsbedarf

Musterbeispiel: Überlanger Mittelstreifen in Bergisch Gladbach, Stationsstraße

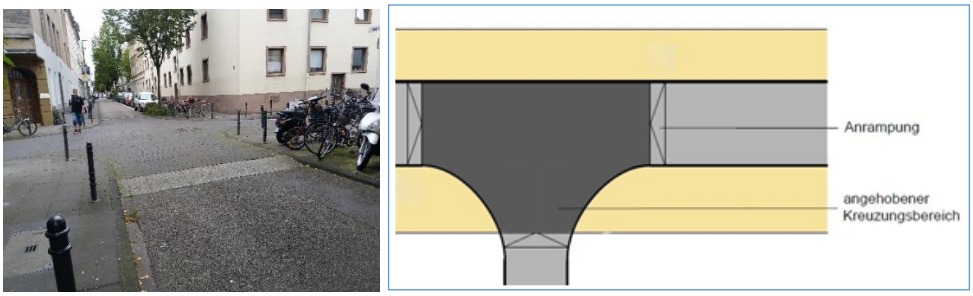
Anwendungsfall und Musterbeispiel:

Mittelstraße / Gartenstraße

Aufgepfalsterte Querungshilfe / aufgepflasterter Knotenpunkt

- Niveauarme und barrierearme Querung durch Aufpflasterung des Knotenpunktes
- Aufpflasterung bedingt eine Geschwindigkeitsreduzierung und eine stärkere Wahrnehmung von querenden zu Fuß Gehenden, obwohl sich die Vorrangregelung nicht ändert.
- Das Kfz-Parken sollte in diesem Bereich wirksam unterbunden werden.

Bestandsaufnahme: Knotenpunkt Mittelstraße / Gartenstraße



Musterbeispiel: Aufgepflasterter Knotenpunkt in Köln (l) und Mustergrafik (Quellen: VIA eG)

Weitere Informationen zu diesem Handlungsbedarf geben die Steckbriefe 3.8 „Attraktivierung der Mittelstraße“ und 3.9 „Attraktivierung der Gartenstraße“

Anwendungsfall und Musterbeispiel:

Brückenstraße / Brückerfeld

Vorschlag: Fußverkehrssichere und -freundliche Lichtsignalanlage:

- Ampelschaltungen sollten auf ihre Zeitgerechtigkeit überprüft werden. Kurze Grünzeiten und lange Rotzeiten sind zu vermeiden, das „Queren in einem Zuge“ ist zu fördern, v.a. für Mobilitätseingeschränkte oder langsamere zu Fuß Gehende, das Warten auf Mittelinseln soll vermieden werden: Der Einsatz von Verlängerungsmöglichkeit der Grünphase durch konkrete Anforderung (siehe Abb.) ist zu prüfen.
- Neuordnung des Rad- und Fußverkehrs zur Konfliktvermeidung
- Eine konfliktfreie Phase für Fußgängergrün ist einzurichten, freie Rechtsabbiege-fahrstreifen sind zu entfernen. An Querungsstellen mit Lichtsignalanlagen ist auf die Ausstattung mit taktilen und akustischen Leitsystemen (2-Sinne-Prinzip), zu achten.
- Die Querungsstelle sollte barrierefrei nach neuem Standard mit einem Doppelbord ausgebaut werden.
- Der Einsatz und die Anforderungen an LSA sind den „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) zu entnehmen.

Bestandsaufnahme: LSA-Querung Brückenstraße

Anzufordernde Möglichkeit zur Verlängerung der Grünphase, Beispiel aus den Niederlanden

Weitere Informationen zu diesem Handlungsbedarf gibt der Steckbrief 3.7 „Attraktivierung der Brückenstraße“

Anwendungsfall und Musterbeispiel:

Witzhelden, Solinger Straße / Edeka (Bushaltestelle „Busbf“)

Vorschlag: Einrichtung einer Mittelinsel

- Erleichtert das Queren in zwei Zügen
- Gestaltungsmerkmale: ausreichend tief (min. 2,50 m), taktile Leitelemente, Doppelbord, niveauarm, Markierung/Beschilderung notwendig
- Errichtung möglichst in direkter Verbindung der häufigen Querungslinie
- Auch in Kombination mit einem FGÜ einsetzbar

Bestandsaufnahme: Straßenräumliche Situation an der Solinger Straße in Witzhelden, Haltestelle „Busbf“

Musterbeispiel: Querungshilfe Mittelinsel in Köln (l) und Leichlingen (r)

Anwendungsfall und Musterbeispiel: **Witzhelden, Hauptstraße / Friedhofsweg**	**Vorschlag: Vorgezogene Seitenräume – Verringerung der Fahrbahnbreite** • Wegeverbindung zum Friedhof sowie zum alten Wasserturm und insbesondere der Kita und Grundschule • Vorteile von vorgezogenen Seitenräumen sind: rasche Querung durch verringerte Querungsstrecke, Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit, gute Sichtverhältnisse • Fußverkehr hat keinen Vorrang, jedoch durch eine Verringerung der Fahrbahnbreite wird die Sicherheit für Querende verbessert. • Kurzfristige Markierungsmaßnahme und provisorische Einbauten möglich, langfristig ist eine bauliche Umgestaltung zu empfehlen Bestandsaufnahme: Hauptstraße / Schulstraße in Witzhelden mit Querungsbedarf Musterbeispiel: Fahrbahneinengung durch Markierung in Jülich
Anwendungsfall und Musterbeispiel: **Witzhelden, Hauptstraße / (Bushaltestelle „Nüsenhöfen“)**	**Vorschlag: Einrichtung Fußgängerüberweg (Zebrastreifen):** • Zur Sicherung des Querens auf die andere Fahrbahnseite an Haltestellen. • Vorteile eines Fußgängerüberwegs sind: Vorrang ist eindeutig geregelt und für alle sichtbar; Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeit, übersichtliche Knotenpunktgestaltung. • Einrichtung eines FGÜ ist mit anderen Ausbauformen zu kombinieren, z.B. vorgezogenen Seitenräumen • FGÜ sind für den Fußverkehr i.d.R. eine sehr gute Lösung, Querungsbedarfe zu sichern • Auch in Kombination mit einer Mittelinsel einsetzbar Bestandsaufnahme: Hauptstraße Witzhelden, Bushaltestelle und Schulweg mit Querungsbedarf

Musterbeispiel: FGÜ mit vorgezogenem Seitenraum in Lüdenscheid (l) und Pulheim (r)

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Zuständige Straßenverkehrsbehörde • Baulasträger Landesbetrieb Straßen.NRW, Rheinisch-Bergischer Kreis • Verkehrsunternehmen • Polizei • Behindertenvertreter der Blütenstadt Leichlingen • Ggf. Interessensverbände (ADFC, VCD, Fuss e.V.)

Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Grundagen
	• Steckbrief 2.5 „Erstellung einer Fußverkehrsstrategie“ • Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität“ • Steckbrief 3.2 „Attraktivierung der Brückenstraße“ • Steckbrief 3.3 „Attraktivierung der Gartenstraße“ • Steckbrief 3.4 „Attraktivierung der Mittelstraße“	• Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Richtlinen zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) • Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) • Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum • Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) • Weitere Regelwerke der FGSV

Fördermöglichkeiten	• Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) • Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Land NRW) • Bundesförderprogramm Stadt und Land

Handlungsfeld: Nahmobilität mit dem Rad und zu Fuß

2.9 Fußgängerleitsystem (Wegweisung)

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Durchgängige und erkennbare Wegeachsen erhöhen die Attraktivität des zu Fuß Gehens und steigern das subjektive Wohlbefinden auf Gehwegen. Besonders betrifft dies Wegeverbindungen abseits von Hauptverkehrsstraßen. Das Hauptziel eines innerstädtischen Leitsystems für zu Fuß Gehende ist die Verbesserung der Orientierung für Gäste mit fehlender Ortskenntnis. Gerade als Startpunkt des Obstweges besitzt ein Wegeleitsystem somit aus touristischer Sicht einen hohen Stellenwert.

Tatsächlich verfügen auch Einheimische oft nicht über eine umfassende Orientierung im Umfeld. Aber auch für Neubürger:innen kann ein Wegeleitsystem eine wichtige erste Orientierungshilfe sein.

Das Leitsystem muss barrierefrei konzipiert werden, Informationen zu einer eingeschränkten Barrierefreiheit auf einzelnen Strecken sollten über Piktogramme aufgenommen werden, ebenso Hinweise auf wichtige Schnittpunkte mit anderen Verkehrsträgern (ÖPNV-Haltestellen und Parkplätze) sowie öffentlich (barrierefrei) zugängliche Toiletten. Hilfreich sind außerdem Angaben zu den Entfernungen der nächsten Ziele. Zusätzlich können Wege und Wegeverbindungen durch inszenierte Elemente aufgewertet werden und bieten einen Wiedererkennungswert.

Die Zielwegweisung wird durch Infotafeln oder Stelen an zentralen Orten ergänzt.

Bausteine/Vorgehen

Die Blütenstadt Leichlingen sollte zum Thema „Einführung eines Fußgängerleitsystems“ ein **Handlungsprogramm** entwickeln, das folgende Punkte zur Abstimmung beinhaltet:

- Identifizierung der relevanten Fußwegeachsen (Priorisierung, ggf. mit Öffentlichkeitsbeteiligung)
- Untersuchung zu möglichen Umgestaltungsmaßnahmen an entsprechenden Fußwegeachsen
- Punktuelle und flächendeckende Ausweitung von Bodenmarkierungen und taktilen Leitsystemen
- Abstimmungen mit den jeweiligen Baulastträgern
- Ortsbesichtigung und Abstimmung mit den Akteuren (Kommune, Kreis, Baulastträger, Verkehrsbetriebe etc.)
- Erarbeitung eines Planungshandbuches für die Gestaltung von Leitsystemen im Stadtgebiet
- Ausarbeitung eines Finanzierungskonzeptes
- Politischer Beschluss und Umsetzung

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen e.V. • Einzelhandel • Stadtmarketing und Tourismus Stadt Leichlingen / Naturarena Bergisches Land GmbH • Baulasträger • Politik • Bürger:innen • Externe Fachbüros	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbriefe 2.5 – 2.9	
Fördermöglichkeiten	• Eine Förderung kann über Mittel der Städtebauförderung im Rahmen des InHK erfolgen	

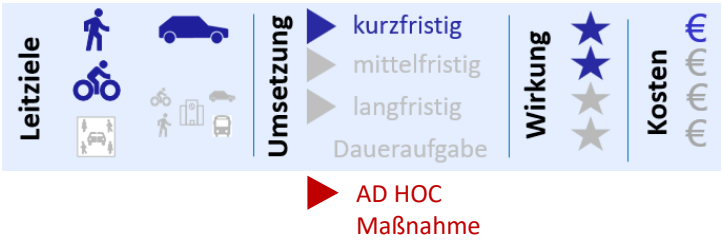
Best-Practice

- Wegeleitsystem in Leverkusen-Opladen

Musterbeispiel: Wegweisung in Essen (l und Mitte); Wegeinszenierung in Lüdenscheid (r)

Handlungsfeld: Ortslagen und Ortskerne

3.1 Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ein häufiges Sicherheitsdefizit im Straßenverkehr sind unzureichende Sichtverhältnisse. Bei Nichteinhaltung können Unfälle die Folge sein. Vor Knotenpunkten, stark frequentierten öffentlichen Zufahrten und Querungshilfen sollen daher Sichtfelder überprüft werden, die konsequent freigehalten werden müssen. Oft behindern parkende Fahrzeuge, Grundstückseinfassungen oder Bewuchs die Sicht auf den fließenden Verkehr. Das Parken muss aus diesem Grund in den betroffenen Bereichen durch Halteverbote und / oder Bodenmarkierungen unterbunden werden und Bewuchs regelmäßig zurückgeschnitten oder grundsätzlich entfernt werden. Bei Sichteinschränkungen (z.B. Grundstückseinfassungen oder Fassadenvorsprüngen) können Sichtspiegel Abhilfe leisten. Reichen diese Maßnahmen weiterhin nicht aus, dann ist über Geschwindigkeitsbeschränkungen und/oder Ausschluss von Fahrbeziehungen nachzudenken.

Bausteine/Vorgehen

Zunächst wird ein „Sicht-Kataster“ erstellt in dem alle Einmündungen, stark frequentierten öffentlichen Zufahrten und Überquerungsstellen einer Prüfung der freizuhaltenden Sichtdreiecke unterzogen werden. Die Ergebnisse werden protokolliert und priorisiert. Die Einstufung in verschiedene Prioritäten soll in der sukzessiven Umsetzung mit entsprechenden Maßnahmen helfen. Überprüft wird die **Haltesicht** und die **Anfahrsicht** mit Sichthöhen zwischen 0,80 m und 2,50 m. Die Sicht auf und von Kindern findet dadurch Berücksichtigung.

Haltesicht

Damit ein Kfz rechtzeitig anhalten kann, muss die notwendige Haltesichtweite (Sh) auf den kreuzenden Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein. Wie groß die erforderliche Haltesichtweite ist, hängt von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter Umständen von der vorhandenen Straßenlängsneigung auf der bevorrechtigten Straße ab:

Straßenkategorie	V_{zul}	Straßenlängsneigung s				
		−8 %	-4 %	0 %	+4 %	+8 %
Erschließungsstraßen, angebaute Hauptverkehrsstraßen	30 km/h	–	–	22 m	–	–
	40 km/h	–	–	33 m	–	–
	50 km/h	–	–	47 m	–	–
Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	50 km/h	54 m	50 m	47 m	44 m	42 m
	60 km/h	73 m	67 m	63 m	59 m	56 m
	70 km/h	94 m	86 m	80 m	75 m	71 m

Auszug RASt06, Tabelle 58 - Erforderliche Haltesichtweiten Sh

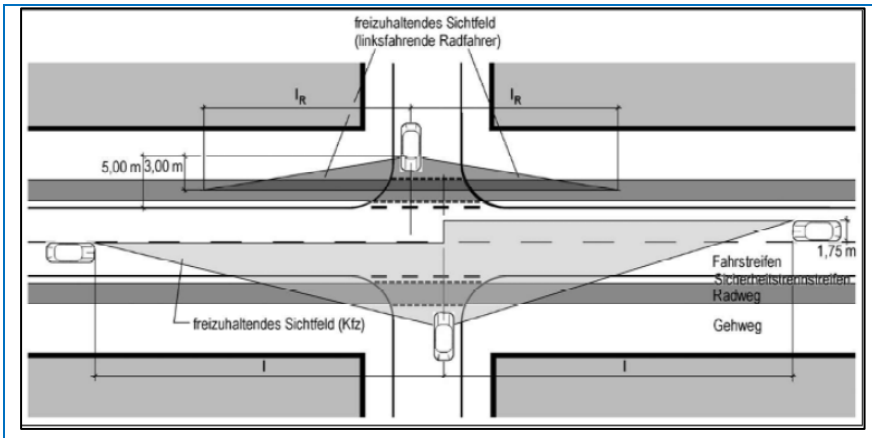
Anfahrsicht

Biegt ein Kfz in eine übergeordnete Straße ein, dann müssen bestimmte Schenkellängen für Sichtfelder eingehalten werden, die ein problemloses Einordnen in die übergeordnete Straße gewährleisten. Die notwendige Schenkellänge ist dabei abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit auf der übergeordneten Straße. Sie ist 3,00 m vom Fahrbahnrand anzunehmen. Wie in der nebenstehenden Tabelle zu entnehmen ist, erhöht sich das freizuhaltende Sichtfeld bei geringen Geschwindigkeitsanpassungen ungleichmäßig stark.

V_{zul}	Schenkellänge l
30 km/h	30 m
40 km/h	50 m
50 km/h	70 m
60 km/h	85 m
70 km/h	110 m

Auszug RASt06, Tabelle 59 – Schenkellänge l der Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge

Werden Radwege fahrbahnnah über den untergeordneten Knotenpunktarm geführt, dann vergrößert sich der Abstand zum Fahrbahnrand auf 5,00 m. Auf die bevorrechtigten Radfahrenden selbst, sollen Schenkellängen von 30 m (minimal 20 m) gewährleistet werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Darstellung von Schenkellängen auf den übergeordneten Kfz- und Radverkehr.



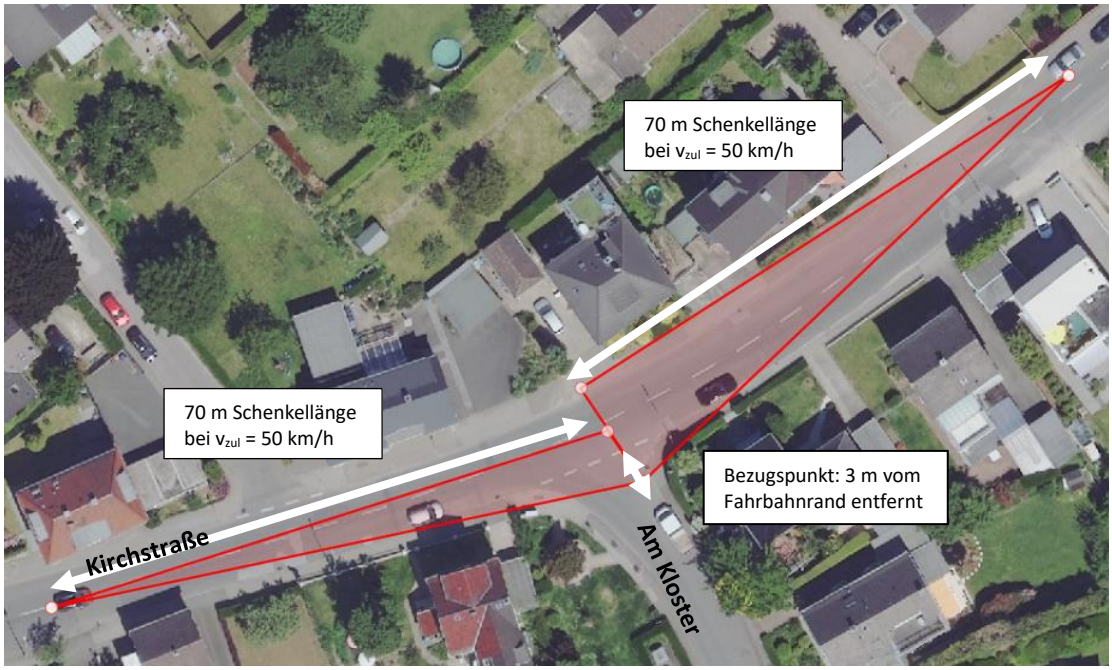
Auszug RASt06, Bild 120 - Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge und Radfahrer

An Überquerungshilfen ist parallel zur Haltesicht, auch das Sichtfeld (ähnlich wie bei der Anfahrsicht) für den Fuß- und Radverkehr einzuhalten. Anders als bei der Anfahrsicht, wird die Schenkellänge 1,00 m vom Fahrbahnrand angesetzt. Die Sichtfelder verkleinern sich hier also dementsprechend.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Rheinisch-Bergischer-Kreis • Landesbetrieb Straßen.NRW	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 2.5 „Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm“ • Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität“ • Steckbrief 5.2 „Runder Tisch nachhaltige Mobilität“	

Plan/Skizze

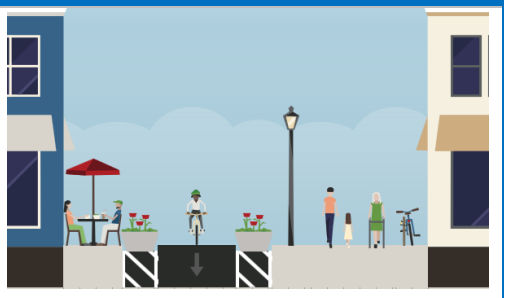
BEISPIEL: Ein in Bürgerbeteiligungen häufig erwähnter Knotenpunkt ist die Einmündung Am Kloster / Kirchstraße. In dem unten dargestellten Luftbild sind zwei parkende Fahrzeuge zu erkennen die das Sichtdreieck des einbiegenden Fahrzeugs aus der Straße „Am Kloster“ behindern. Maßnahmen wie die Ausschilderung und Markierung von Halteverbotszonen können dem effektiv Abhife schaffen und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer beitragen.



Anfahrsicht Einmündung Am Kloster/Kirchstraße; Bezirksregierung Köln (2022): Geobasis NRW, Kartenanwendung TIM-Online

Handlungsfeld: Ortslagen und Ortskerne

3.2 Attraktivierung der Brückenstraße



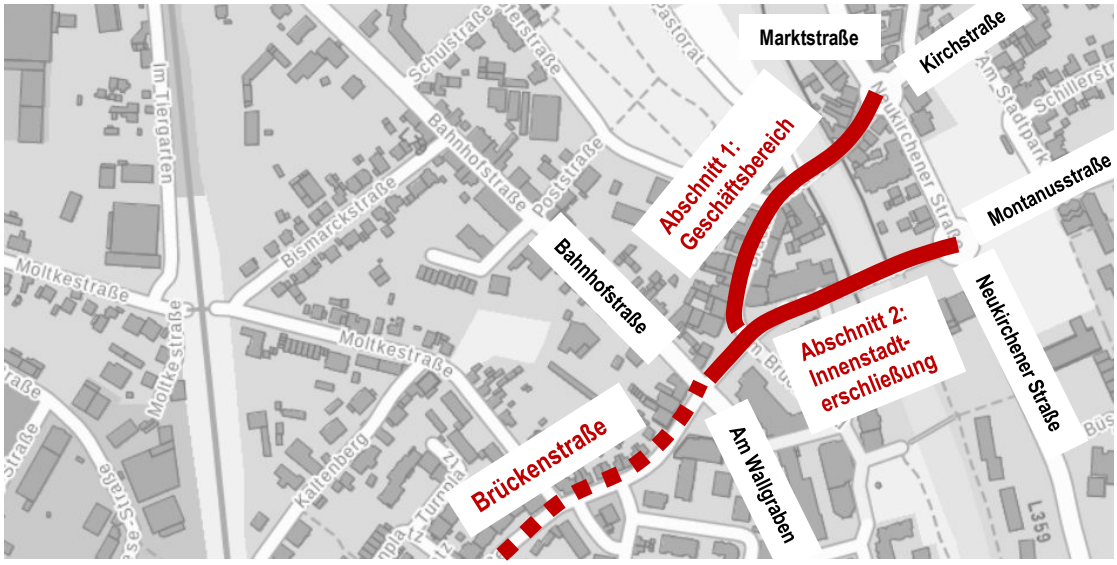
Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Brückenstraße bietet ein hohes Potential an Aufenthaltsqualität und ist gleichzeitig eine der Hauptverkehrsachsen für die Wupperüberquerung. Insbesondere die Achsen zwischen den Knotenpunkten Brückenstraße/Bahnhofstraße/Am Wallgraben und den beiden Kreisverkehren Brückenstraße/Montanusstraße/Neukirchener Straße und Brückenstraße/Marktstraße/ Kirchstraße/Neukirchener Straße haben eine sehr hohe Bedeutung für die verkehrliche Erschließung in Leichlingen und sollen daher insbesondere für die Nahmobilität optimiert werden.

Da sich die beiden Achsen der Brückenstraße grundlegend in ihrer Funktion unterscheiden werden sie getrennt voneinander betrachtet. Um den jeweiligen Belangen und unterschiedlichen Potentialen beider Achsen gerecht zu werden, werden folgende Bearbeitungsabschnitte gebildet:

Abschnitt 1: Brückenstraße „Geschäftsbereich“

Abschnitt 2: Brückenstraße „Innenstadterschließung“



Bausteine/Vorgehen

Abschnitt 1: Brückenstraße „Geschäftsbereich“

Auf der nördlichen Achse der Brückenstraße befindet sich eine ausgeprägte Einzelhandel- und Gastronomiestruktur. Die Aufenthaltsqualität sollte hier im Fokus stehen, doch trotz zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 10 km/h prägt der Kfz-Verkehr den Verkehrsraum. Der hohe Quell- und Zielverkehr sorgt dafür, dass die vorhandenen Kurzzeitparkplätze zu Stoßzeiten gut besucht sind und Park-Such-Verkehr das Verkehrsgeschehen prägt. Parkplätze in Schrägaufstellung stellen zudem ein Sicherheitsdefizit für den Radverkehr auf der Fahrbahn dar.

Ziel der Attraktivierung des Geschäftsbereiches muss die Förderung der Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sein. Dazu gehört:

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Verlagerung des Fokus auf die Nahmobilität – bedarfsgerechte Neuaufteilung des Straßenraums
- Reduzierung der Kfz-Verkehrs – Entfall der Schrägparkplätze
- Förderung des gemeinsamen Miteinanders

In wie weit der Kfz-Verkehr in diesem Abschnitt der Brückenstraße unterbunden werden kann, hängt von multimodalen Faktoren ab und muss im Detail geprüft werden. Die Belieferung der ansässigen Geschäfte und Unternehmen sowie die Erreichbarkeit des Parkplatzes am Pastorat muss weiterhin gewährleistet werden. Kurzfristig kann die Achse durch weiche Maßnahmen für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden verträglicher gestaltet werden. Beispielsweise kann ein Entfall der Schrägparkplätze Raum für öffentliche Sitzgelegenheiten, Multifunktionsflächen für Radabstellanlagen und weitere Begrünung bieten. Gleichzeitig wird das Unfallrisikio durch Rückwärtsausparkende Kfz, insbesondere mit Radfahrenden und Kindern, eliminiert. Diese kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sollen dabei sukzessive auf das Ziel hinarbeiten, die Brückenstraße für den Kfz-Verkehr unattraktiv zu machen und die Nahmobilität mehr in den Fokus zu rücken. Langfristig kann eine Neuaufteilung des gesamten Straßenraumes, beispielsweise durch die Anlage einer Shared-Space Fläche oder eines verkehrsberuhigten Bereiches, dafür sorgen, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen dem verbliebenen Kfz-Verkehr und der Nahmobilität entsteht.

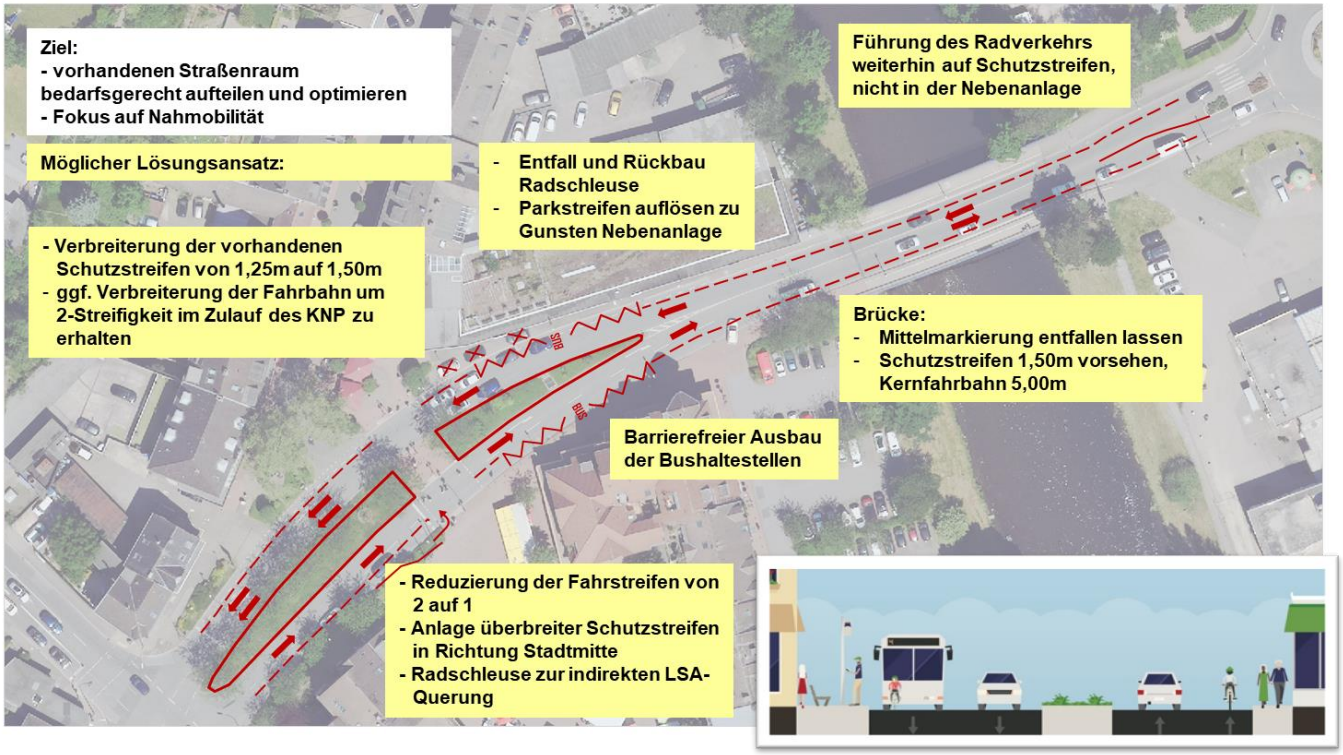
Abschnitt 2: Brückenstraße „Innenstadterschließung“

Die zweite, südliche Achse der Brückenstraße, welche kurz vor der Brücke in die Montanusstraße übergeht, ist eine der zwei Hauptverbindungen über die Wupper in Leichlingen. Dies spiegelt sich auch in der erhöhten Verkehrsbelastung von ca. 13.400 Kfz/24h (vgl. Verkehrsuntersuchung Rathausplatz Leichlingen, Runge IVP, 2019) wieder. Neben den Belangen des Kfz-Verkehrs und der Nahmobilität müssen hier zusätzlich die Bedürfnisse des ÖPNV Berücksichtigung finden.

Ziel der Attraktivierung der Innenstadterschließung muss die verkehrssichere Führung aller Verkehrsteilnehmenden sein. Dazu gehört:

- Bedarfsgerechte Neuaufteilung des Straßenraums
  - Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
  - Sichere und richtlinienkonforme Führung des Radverkehrs
  - Optimierung der Fußwegeverbindungen
- Fokus auf die Nahmobilität

Ein möglicher Lösungsansatz ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.



Die Planungsidee besteht im Grunde aus folgenden Elementen:

- Markierung von Schutzstreifen je Richtung
  - Entlastung der Nebenanlage vom Radverkehr, insbesondere auf Höhe der Haltestellen „Im Brückerfeld“
  - Richtung Innenstadt Entfall einer Richtungsfahrbahn für den MIV
- Radschleuse im Zulauf der Fußgänger-LSA zur indirekten Querung, mögliche Ergänzung durch Radfurt denkbar
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen
  - Entfall des nördlichen Parkstreifens (3-4 Parkstände)

Beteiligte

- Blütenstadt Leichlingen
- Geschäfts- und Gastronomieinhaber Brückenstraße
- Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen e.V.
- Straßenverkehrsbehörde
- Anwohnende
- Externe Fachbüros

Schnittstellen

Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
• Steckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes“ • Steckbrief 2.4 „Fahrradparken“ • Steckbrief 2.5 „Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm“ • Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität“ • Steckbrief 2.9 „Fußgängerleitsysteme (Wegweisung)“	Verkehrsuntersuchung Rathausplatz Leichlingen, Runge IVP, 2019

Geschätzter Kostenrahmen

Kosten abhängig von Planungsansatz

Herstellungskosten (netto)

Verkehrsflächen Vollausbau	190€/m²
Nebenanlagen Vollausbau	130€/m²
Grünflächen Neuerstellung	60€/m²

+ Planungskosten

Die Kostenschätzungen beziehen sich auf die oben dargestellten Vorschläge. Durch Abweichungen in den Planungen können unterschiedliche Kosten entstehen.

Handlungsfeld: Ortslagen und Ortskerne

3.3 Attraktivierung der Gartenstraße

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Gartenstraße verbindet im Einrichtungsverkehr in nördlicher Richtung die Kirchstraße mit der Mittelstraße. Durch die zentrale Lage und die Ansiedlung medizinischer und gastronomischer Einrichtungen sowie des Einzelhandels besteht großes Entwicklungspotential in diesem Areal. Der überbreite Straßenquerschnitt sowie die unmittelbare Nähe zum Busbahnhof ermöglichen eine Verlagerung des Fokus hin zur Nahmobilität.

Bausteine/Vorgehen

Ziel der Attraktivierung der Gartenstraße soll die Förderung der Nahmobilität sein. Dazu gehört:

- Erhöhung der Aufenhaltsqualität
- Verlagerung des Fokus auf die Nahmobilität - bedarfsgerechte Neuaufteilung des Straßenraums
- Reduzierung der dominanten Rolle des Kfz-Verkehrs
- Förderung des gemeinsamen Miteinanders

Ein möglicher Konzeptvorschlag sieht folgende Maßnahmen vor:

- Umkehr der Einbahnstraße in Richtung Kirchstraße
  - Die Linksabbiegespur auf der Kirchstraße kann entfallen, was zu einer Entzerrung der Verkehre an der KVP Ausfahrt führt.
  - Die KNP-Gestaltung Kirchstraße / Gartenstraße kann verschlankt werden um Querungslängen für die Nahmobilität effektiv zu reduzieren.
  - Die vorhandene Querungshilfe im Zuge des KVP kann verlängert und zu einer überlangen Querungshilfe bis zur Einmündung „Am Stadtpark“ ausgebaut werden. Durch den Busbahnhof besteht auf dieser Achse ein hoher linearer Querungsbedarf, sodass eine verlängerte Querungsmöglichkeit dem querenden Fuß- und Radverkehr einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn bieten würde. Hierzu ist eine Reduktion der Parkstände auf der Kirchstraße notwendig.
  - Die Mittelstraße kann deutlich entlastet werden da ein Ringverkehr nicht mehr möglich ist. Zudem bietet es die Voraussetzung, die Mittelstraße, mit der ohnehin schon geringen Querschnittsbreite, für den Durchgangsverkehr zu sperren und den historischen Ortskern städtebaulich aufzuwerten (vgl. Steckbrief 3.6).

- Verlagerung des Fokus auf die Nahmobilität - bedarfsgerechte Neuaufteilung des Straßenraums
  - Der Radverkehr soll in Gegenrichtung der Einbahnstraße zugelassen werden. Um einen ausreichenden Sicherheitsabstand zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu ermöglichen, soll einer der beiden Parkstreifen zu Gunsten eines Schutzstreifen in Gegenrichtung entfallen. So kann dem Radverkehr ein geschützter Raum geboten werden.
  - Multifunktionsflächen sollen geschaffen werden, z.B. durch die Anlage von Parklets, vorgezogenen Seitenräumen für Außengastronomie oder Grünflächen zur Erhöhung der Aufenthaltqualtät. Parklets können vor allem als kurzfristige Lösung eingesetzt werden, um zu testen, wie solche Maßnahmen von den Bürger:innen angenommen werden.
  - Barrierefreier Querungsmöglichkeiten sollen angelegt werden um für mobilitätseingeschränkte Personen ein sicheres Überqueren des Straßenraumes zu ermöglichen.
  - Neue Radabstellanlagen sollen geschaffen werden um den Radverkehr weiter zu fördern.

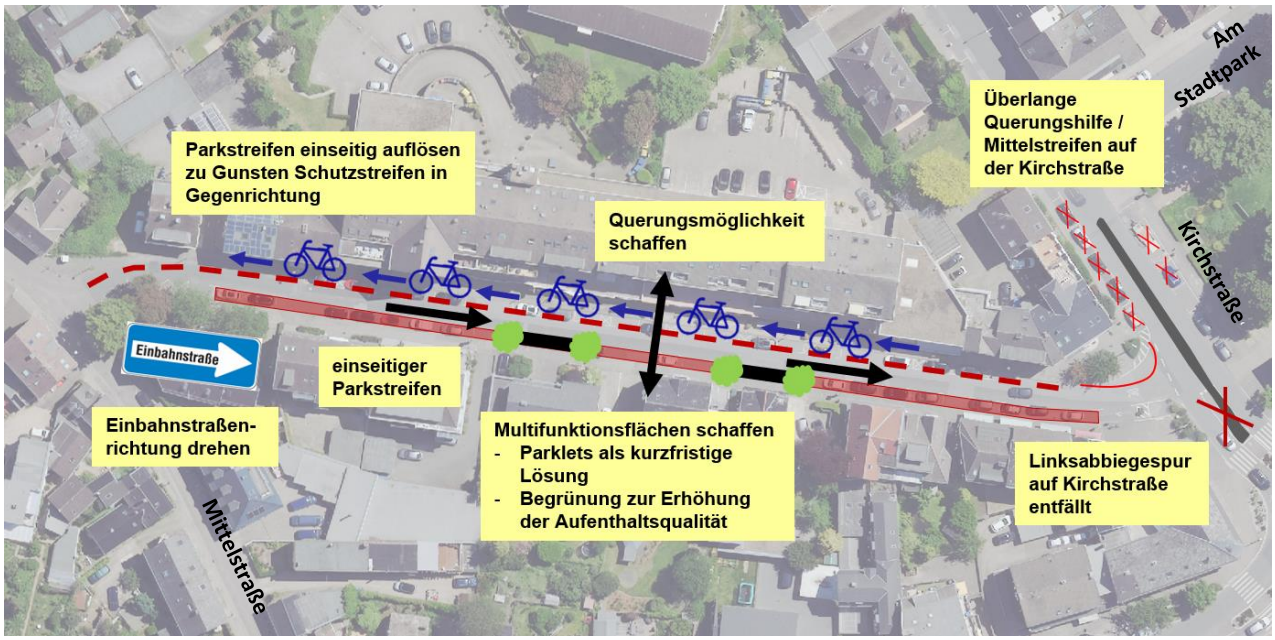
Bsp. eines Parklets im Straßenraum

Bsp. einer Ausschilderung „Einbahnstraße mit zugelassenem Radverkehr in Gegenrichtung

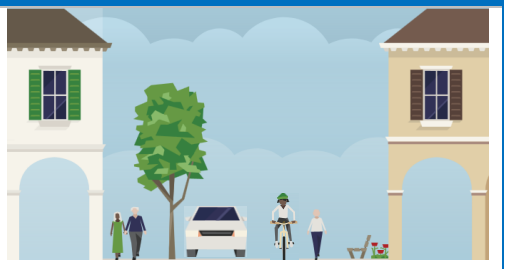
Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Gastronomie und Einzelhandel • Wirtschaftsförderungsverein • Anwohnende • Bürger*innen	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes“ • Steckbrief 2.4 „Fahrradparken“ • Steckbrief 2.5 – 2.9 zur „Nahmobilität zu Fuß“	
Geschätzter Kostenrahmen	**Kosten abhängig von Planungsansatz** Herstellungskosten (netto) Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m² Nebenanlagen Vollausbau 130€/m² Grünflächen Neuerstellung 60€/m² + Planungskosten **Die Kostenschätzungen beziehen sich auf die oben dargestellten Vorschläge. Durch Abweichungen in den Planungen können unterschiedliche Kosten entstehen.**	

Plan/Skizze

Der dargestellte Konzeptvorschlag zur verkehrlichen Neustrukturierung der Gartenstraße ist in der folgenden Abbildung graphisch gezeigt:



3.4 Attraktivierung der Mittelstraße

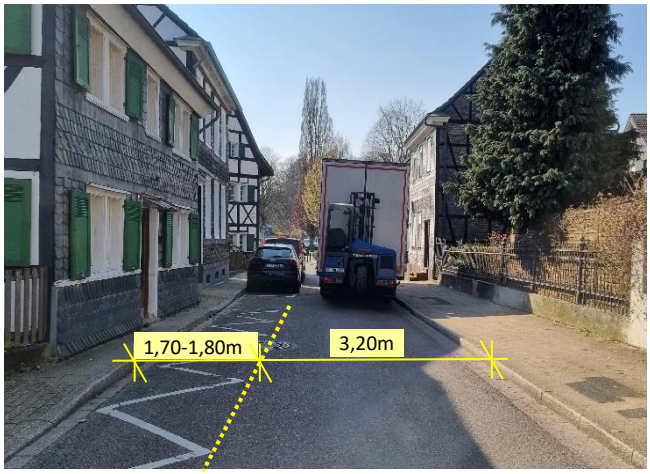


Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Mittelstraße stellt eine von drei Verbindungsachsen zwischen der Marktstraße mit angrenzenden Schularealen und den benachbarten Wohngebieten dar. Zwischen der Markt- und Gartenstraße verläuft sie im Einrichtungsverkehr. Bedingt durch die gewachsene Siedlungsstruktur ist der Straßenraum durch enge Seitenräume und schmale Fahrbahnbreiten geprägt. Die Ausweisung von Parkständen verschärft die Problematik zudem und führt dazu, dass Mindestbreiten deutlich unterschritten werden.

Neben ihrer Bedeutung als Schulweg zeichnet sich die Mittelstraße auch durch ihre Fachwerkhäuser aus. Auch der beliebte Obstwanderweg ist hier als Start- und Endpunkt ausgewiesen – vielfältige Nutzungsansprüche die die Mittelstraße als bedeutsame Achse für den Fuß- und Radverkehr kennzeichnen.

Trotz der vielfältigen Nutzungsansprüche der Nahmobilität ist der Kfz-Verkehr weiterhin die platzdominante Verkehrsart.



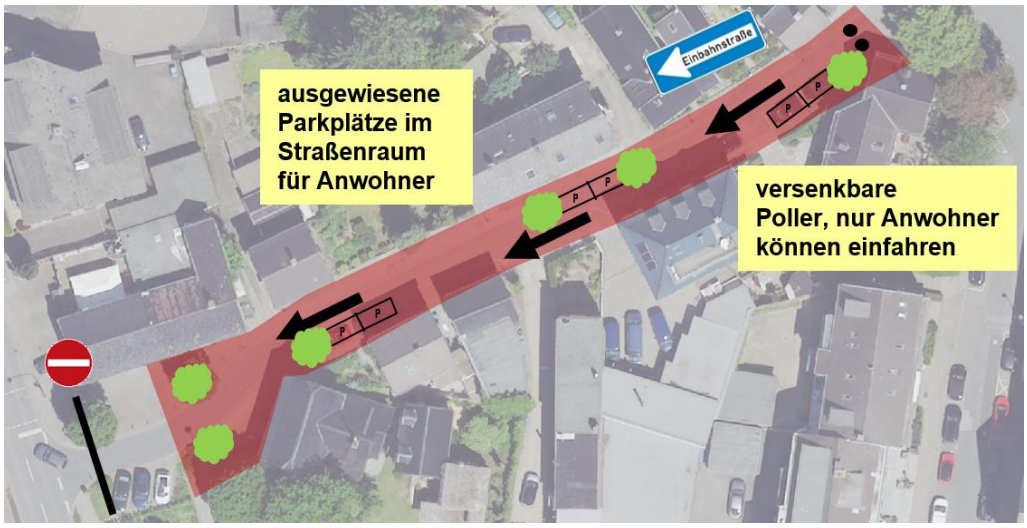
Bestandssituation der Mittelstraße, Foto: Isaplan GmbH

Bausteine/Vorgehen

Ziel der Attraktivierung der Mittelstraße soll neben dem regelwerkskonformen Ausbau, die Reduzierung des Durchgangsverkehrs und die Förderung der Nahmobilität sein. Dazu gehört:

- Reduzierung der Kfz-Verkehrs durch Verkehrsverlagerungen (s. Steckbrief 3.5)
- Erhöhung der Aufenhaltsqualität
- Verlagerung des Fokus auf die Nahmobilität - bedarfsgerechte Neuaufteilung des Straßenraums

Eine Konzeptidee ist nachfolgend schematisch dargestellt und sieht folgende Maßnahmen vor:



Der dargestellte Abschnitt der Mittelstraße soll durch versenkbare Poller vom Kfz- Durchgangsverkehr freigehalten werden. Lediglich Anwohnende sollen im Einrichtungsverkehr den Bereich befahren und an den ausgewiesenen Parkständen ihr

Fahrzeug abstellen können. Radfahrende und zu Fußgehende können den Abschnitt nach wie vor frei durchqueren. Die Sperrung des Abschnitts wird allerdings erst möglich, wenn die Einbahnstraße in der Gartenstraße umgedreht wird (vgl. Steckbrief 3.5).

Um ein gemeinsames Miteinander zu forcieren, soll der Straßenraum niveauarm gestaltet werden. Ein niveaugleicher Ausbau ohne Bordanlagen ermöglicht die Umsetzung eines „Shared-Space“ Charakters. Durch Begrünung und die Anlage von Sitzmöglichkeiten entsteht ein Verkehrsraum, der zum Verweilen einlädt.

Beteiligte

- Blütenstadt Leichlingen
- Anwohnende
- Schüler:innen

Schnittstellen

Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
• Steckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes“ • Steckbrief 2.4 „Fahrradparken“ • Steckbrief 2.5 – 2.9 zur „Nahmobilität zu Fuß“ • Steckbrief 5.4 „Schulisches Mobilitätsmanagement“	

Geschätzter Kostenrahmen

Kosten abhängig von Planungsansatz

Herstellungskosten (netto)

Verkehrsflächen Vollausbau	190€/m²
Nebenanlagen Vollausbau	130€/m²
Grünflächen Neuerstellung	60€/m²

+ Planungskosten

Die Kostenschätzungen beziehen sich auf die oben dargestellten Vorschläge. Durch Abweichungen in den Planungen können unterschiedliche Kosten entstehen.

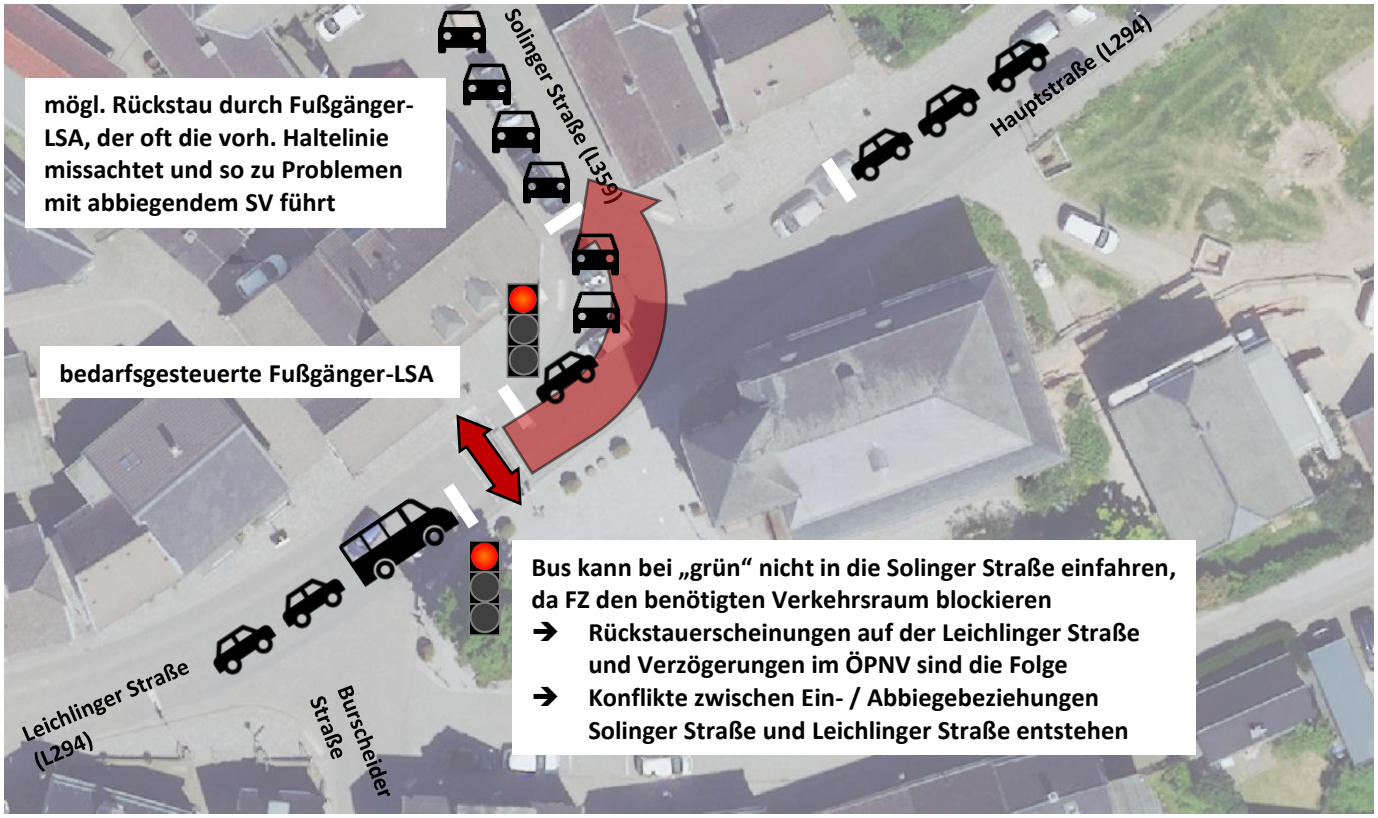
Best-Practice

Bsp. eines niveaugleichen Ausbaus mit Mindestbreiten

3.5 Verbesserung der verkehrlichen Situation „Am Markt“ in Witzhelden

Kurzbeschreibung der Maßnahme

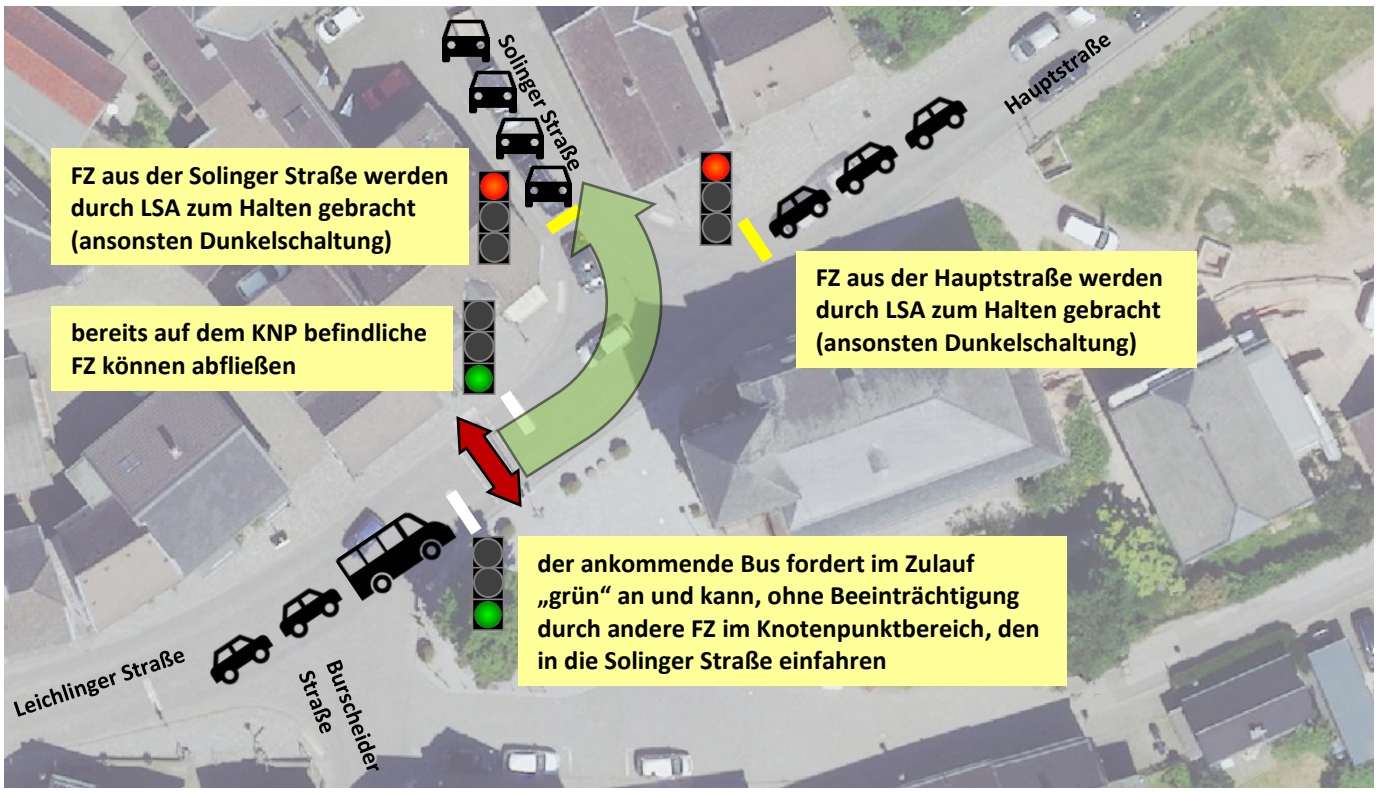
Der unsignalisierte Knotenpunkt „Am Markt“ im Ortsteil Witzhelden ist der nordöstliche Verknüpfungspunkt des klassifizierten Straßennetzes der Stadt Leichlingen. Hier befindet sich auch die im 12. Jhd. erbaute evangelische Kirche, die bis heute den Ortskern von Witzhelden prägt. Im Laufe der Zeit ist um die Kirche und den angrenzenden Vorplatz eine dichte Siedlungsstruktur entstanden, die den erschließenden Verkehrsraum deutlich beschränkt. Gerade die Verkehrsbeziehungen in und aus der Solinger Straße sind für den ÖPNV und Schwerverkehr im Begnungsverkehr nur eingeschränkt möglich. Problematisch wird es, wenn die (auf der Leichlinger Straße befindliche) Fußgänger-LSA angefordert wird und der MIV an den entsprechenden Haltelinien zum Stehen kommen soll. Regelmäßig wird dabei die Haltelinie auf der Solinger Straße missachtet, sodass ein in die Solinger Straße abbiegender Schwerverkehr nicht mehr ausreichend Verkehrsraum zur Verfügung hat um die benötige Schleppkurve einzuhalten. Somit muss er warten, bis der Verkehr aus der Solinger Straße abgeflossen ist.



Bausteine/Vorgehen

Um einen reibungs- und gefahrlosen Verkehrsablauf am Knotenpunkt Leichlinger Straße / Solinger Straße / Hauptstaße in Zukunft gewährleisten zu können, soll die vorhandene Fußgänger-LSA erweitert werden. Dazu sollen weitere Signalgeber an den vorhandenen Haltelinien der Solinger Straße und Hauptstraße installiert werden. Im Regelfall sind diese dunkel geschaltet. Nähert sich ein Bus, kann dieser eine Freigabe des Knotenpunktes („grün“) anfordern, die anderen LSA schalten automatisch auf „rot“. Hat der ÖPNV den Knotenpunkt passiert, wechseln die LSA wieder in ihre jeweilige Ausgangslage und

der Verkehr fließt wie gewohnt. Durch dieses zusätzliche Element wird nicht nur der Bus beschleunigt, der sonstige Verkehr profitiert ebenfalls von sicheren Verkehrsräumen da es seltener zu Verkehrsbehinderungen im Einmündungsbereich kommt.



Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßen.NRW • Verkehrsunternehmen (wupsi, rvk)
Best-Practice	Beispiel einer, der Fußverkehr-LSA vorgeschalteten, Knotenpunktsignalisierung in der Ortschaft Nesselwang im bayerisch-schwäbischen Landkreis Ostallgäu Foto: VIA eG

Handlungsfeld: Ortslagen und Ortskerne

3.6 Bedarfsgerechte Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Der Wirtschaftsverkehr wird nicht nur von Gewerbe- und Einzelhandelsbetrieben ausgelöst, sondern in nicht unerheblichem Maße durch den Endverbraucher. Denn stetig steigende Internetverkaufszahlen sowie Lieferdienste machen sich immer deutlicher im innerstädtischen Verkehr bemerkbar. Lieferwagen, die auf Geh- / Radwegen halten oder Straßen oder Zufahrten versperren, sind die Folge und ein erhebliches Sicherheitsdefizit für alle Verkehrsteilnehmenden. Grund dafür sind fehlende Lieferzonen, die jedoch einen erheblichen Platzbedarf auslösen, der häufig nicht zur Verfügung steht. Die Erarbeitung bedarfsgerechter und innovativer Lösungen ist erforderlich, um den unterschiedlichsten Bedürfnissen gerecht zu werden.

Bausteine/Vorgehen

Die Zielsetzung, in der Stadt eine hohe Aufenthalts- und Lebensqualität sowie sichere Verkehrswege für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen, kann mit der aktuellen Lieferverkehrssituation an vielen Stellen nur schwer erzielt werden. Ein Ansatzpunkt ist es, den Lieferverkehr größtmöglich zu steuern und zu kanalisieren und, falls möglich, auf alternative Lieferformen zu verlagern.

Gewerbe- und Einzelhandelsverkehr

Grundsätzlich sollte der vorhandene Straßenraum nicht statisch, sondern flexibel betrachtet werden. Lieferverkehre, besonders bedingt durch Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe, treten meist punktuell und zeitlich befristet auf. Eine Ausweisung ausgewählter Parkbuchten als (zeitweise) Lieferzonen stellt eine gute Alternative zu reinen Lieferzonen dar, die dauerhaft Flächen in Anspruch nehmen.

privater Lieferverkehr / Lieferdienste

Eine bereits bewährte Methode ist die Einrichtung von Abholstationen, wie sie beispielsweise schon von DHL (Packstation) oder Amazon angeboten werden. Diese werden an zentralen Orten, wie beispielsweise Einzelhandelsparkplätzen, bereitgestellt. Diese bieten sich besonders an, da Pakete im Zuge des Einkaufs direkt mitgenommen werden können. Die Pakete werden durch die Paketdienste hinterlegt und der Kunde per Nachricht (E-Mail oder SMS) darüber informiert, dass sein Paket zur Abholung bereit liegt.

Eine weitere Möglichkeit stellt die Einrichtung von Mikro-Depots in dicht besiedelten Innenstadt- und Wohngebieten dar. Ein Mikro-Depot soll als letzter Umschlagsplatz in einer Lieferkette genutzt werden. Die Lieferwagen, die das Paket heute zum Endkunden bringen, bringen die Pakete zukünftig gebündelt, zum Mikro-Depot. Von dort aus wird im Umkreis von 500 bis 1.000 Metern („Allerletzte Meile“) die Lieferung zu Fuß oder mithilfe eines Lastenrads vollendet. So werden Konflikte mit Lieferwagen in zentralen Innenstadt- und Wohngebieten deutlich reduziert. Diese Mikrodepots können z.B. auch ein wichtiges Austattungsmerkmal der Mobilstationen sein (s. Steckbrief 1.2).

Wichtig ist die Bürger:innen in den finalen Umsetzungsprozess mit einzubeziehen und über Informationskampagnen die gewählten Systemansätze mit ihren Vorteilen zu erläutern. So kann die Akzeptanz und der gewünschte Effekt deutlich erhöht werden.

Grundsätzlich ist der Wirtschaftsverkehr bei Neubaugebieten bereits im Bebauungsplan ausreichend zu berücksichtigen.

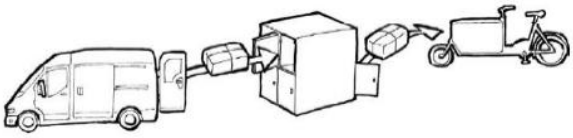
Das zukünftige Vorgehen könnte wie folgt aussehen:

- Prüfung geeigneter Standorte für Lieferzonen, Mikro-Depots und weiteren Abholstationen
- Abstimmung mit Stadt, Anbietern, Lieferdiensten, Einzelhandel

- Durchführen von Informationskampagnen hinsichtlich Abholstationen
- Nach Bedarf: Bau von Mikro-Depots und Abholstationen bzw. Ausweisung von Lieferzonen

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Einzelhandel • Logistikunternehmen • Wirtschaftsförderungsverein Leichlingen e.V.	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 1.2: Mobilstationen	
Geschätzter Kostenrahmen, netto Baukosten [EUR]	Herstellung der notwendigen Infrastruktur ca. 30.000 € Mikro-Depot / Packstation von Anbieter	

Plan/Skizze



Prinzipskizze Mikro-Depots, Quelle: LHM

Bsp. Abholstation REWE Fürstenfeldbruck, Quelle: REWE

Handlungsfeld: Ortslagen und Ortskerne

3.7 Weiterentwicklung Parkraumstrategie

Kurzbeschreibung der Maßnahme

In der Bestandsanalyse wurde ermittelt, dass es in der Innenstadt auf den städtischen Parkplätzen sowie den straßenbegleitenden Parkständen ein Angebot von 566 Stellplätzen (Parkraumbereiche 3, 4, 6-8) existieren. Über einen Werktag gesehen konnte ermittelt werden, dass es noch genug Stellplatzkapazitäten gibt, da diese über den ganzen Tag gesehen nur zu 50 % ausgelastet sind und selbst zur Spitzenstunde zwischen 11 und 13 Uhr nur zu 66 %, sodass noch bis zu 161 freie Stellplätze für Besucher:innen der Innenstadt zur Verfügung stehen. Innerhalb der Parkraumbereiche konnte aber teilweise auch eine heterogene Nutzung der Parkkapazitäten festgestellt werden. So wurde die Parkpalette Brückerfeld im Tageschnitt nur zu 47 % ausgelastet und selbst zur Spitzenstunde gab es noch rund 40 % frei Stellplätze. Gerade in zentralen Bereiche wie auf der Brückenstraße (Tempo 10-Bereich) kommt es zu Konflikten zwischen zu Fuß-Gehenden, Radfahrenden und Autofahrenden. Insbesondere die Schrägparker stellen ein Sicherheitrisiko dar, da die Autofahrenden im Gegensatz zur Längsaufstellung, aus der Stellplatzfläche zurücksetzen müssen und insbesondere Kinder leicht übersehen können, die über die Brückenstraße laufen oder Radfahren. Weiterhin ist die Aufenthaltqualität beeinträchtigt.

Ein Parkdruck konnte hingegen auf den P+R-Parkflächen (Parkraumbereich 1) sowie zu bestimmten Zeiten auf den Parkflächen um das Schulzentrum (Parkraumbereich 5) festgestellt werden. Bei den P+R-Parkplätzen kam es sogar zu Überlastungserscheinungen, da teilweise bis zu 105 % der Stellplatzkapazitäten ausgelastet waren, sodass manche Personen ihre Fahrzeuge auf nicht markierten Stellplätzen abstellten.

Zu den Parkenden am Schulzentrum ist noch zu erwähnen, dass diese neben den Parkflächen in Parkraumnbereich 5 auch noch große Kapazitäten des Parkplatzes am Pastorat einnehmen mit der Folge, dass dieser nicht den Besuchenden der Innenstadt zur Verfügung steht.

Ziel der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie sollte aufgrund der erhobenen Werte sein, dass in der Innenstadt keine neuen Stellplätze geschaffen werden, sondern eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkraums erfolgt, insbesondere der kostenintensiven städtischen Parkbauten und Parkplätze.

Bausteine/Vorgehen

Folgende einzelne Bausteine zu einer effizienteren Parkraumnutzung sowie einer gleichberechtigten Nutzung des Straßenraums durch alle Verkehrsteilnehmer:innen werden vorgeschlagen:

Parkraumbewirtschaftung und Parkgebührenstaffelung

Wie in der Bestandsanalyse schon beschrieben erfolgt im Teilen der Innenstadt in Leichlingen eine Bewirtschaftung des Parkraums mittels Erhebung von Gebühren sowie über die zeitliche Begrenzung von Parkdauern. Im Sinne eines wirkungsvollen Parkraummanagements sollte in der Blütenstadt Leichlingen eine Neustrukturierung des Parkarums erfolgen nach dem Grundprinzip einer Zonierung des Parkraums. Straßenbegleitende Parkstände an zentralen Punkten, wie der Brückenstraße, Neukirchener Straße oder Kirchstraße sollten eine kürzere Parkdauer oder höhere Parkpreise aufweisen als zentrale Parkplätze oder Parkbauten wie die Parkpalette Brückerfeld. Hierdurch soll eine stärkere Lenkungswirkung hin zu den zentralen Parkplätzen sowie Parkbauten erfolgen. Weiterhin kann so der Umsatz an Parkenden an den straßenbegeleitenden Parkständern erhöht werden. Weiterhin sollte aus Sicherheitsapekten sowie Gründen der Aufenthaltsqualität geprüft werden, ob die bestehenden Schrägparkstände in der Brückenstraße nicht in Längsparkstände umgewandelt werden können (Weitere Details siehe auch Steckbrief 3.2 *Attraktivierung der Brückenstraße)*. Bei dieser Maßnahme könnten wenige Stellplätze entfallen, die durch Stellflächen auf dem Parkplatz Pastorat kompensiert werden könnten. Durch die hohe Anzahl an Fremdparkenden des Schulzentrums existiert hier jedoch eine hohe Auslastung zu Schulzeiten. In Teilen existiert schon eine zeitliche Parkdauerbegrenzung, diese sollte mindestens auf die Hälfte bis zwei Drittel aller Stellplätze am Pastorat ausgeweitet werden um so mehr Parkraum für Stadtbesucher:innen zu schaffen (siehe auch Abschnitt *Parkraumentlastung durch Mobilitätsmanagementmaßnahmen*).

Parkleitssystem

Zur effizienteren Nutzung des Parkraums in der Innenstadt wird – wie auch im Integrierten Handlungskonzept für die Innenstadt angedeutet – die Einrichtung eines Parkleitsystems empfohlen, um so unnötige Parksuchverkehre zu reduzieren und bestehende Parkierungsmöglichkeiten leichter auffindbar zu gestalten. Im ersten Schritt wird ein statisches System vorgeschlagen mit analogen Pfeilwegweisern. In einer zweiten Stufe könnte dieses zu einem dynamischen Parkleitsystem aufgerüstet werden bzw. mittels App-Lösung die Auslastung der Stellflächen angzeigt werden. Die Daten könnten entweder über die Parkscheinautomaten erhoben oder über Videodetektionsmethoden könnte die Parkauslastung auf bestimmten Straßenabschnitten analysiert werden. Vergleichbares wird derzeit in Anliegerstraßen im Kölner Stadtteil -Nippes erprobt.

Parkleitsystem „Parkpilot“ im Kölner Stadtteil Nippes (Foto: VIA eG)

Bewohnerparken

In Teilbereichen werden von der Stadt heute schon Bewohnerparkausweise ausgestellt. Um priorisiert den Anwohnenden in Teilbereichen der Stadt wohnungsnahe Stellplätze zugunsten von Fremdparkern anzubieten, sollten in Kernbereichen der Stadt sowie Wohnstraßen mit hohem Parkdruck Bewohnerparkzonen für bestimmte Tagesabschnitte (bspw. von 18 bis 8 Uhr) eingerichtet werden, um so den Parkraum stärker zu strukturieren und zu gliedern.

P+R-Parkflächen

Im Rahmen der Bestandserhebung konnte festgestellt werden, dass der Parkraum an den Flächen am Bahnhof sehr attraktiv für Pendelnde ist und sehr stark nachgefragt ist (Auslastung zur Spitzenstunde bei 105%). Tendenziell bestünde somit der Bedarf nach der Erweiterung im Jahre 2021, die Kapazitäten nochmals auszuweiten. Der prognostizierte Bedarf liegt bei bis zu zusätzlichen 20 Stellflächen. Allerdings ist bei der Erhebung auch deutlich geworden, dass dieser Stellplatz in großer Anzahl auch von Pendlenden aus dem Kreis Mettmann und der Stadt Solingen genutzt wird. Durch die Erfassung der Kreis-Kennung konnte festgestellt werden, dass 47 % der parkenden Fahrzeuge nicht aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis stammten. Dieser Fakt lässt sich mit dem Umstand begründen, dass Leichlingen an der Tarifgrenze VRS/VRR liegt. Für Pendelnde aus dem Kreis Mettmann und der Stadt Solingen ist es aus preislichen Gründen somit beim Pendeln nach Köln günstiger erst in Leichlingen einzusteigen, ohne eventuelle Zuschläge für das VRR-Gebiet zu zahlen. Durch die derzeitigen Diskussionen (Stand Nov. 2022) um das 49-Euro-Ticket würde diese Tarifbarriere in Zukunft wegfallen. In 2023 wäre zu prüfen, ob die Attraktivität von Leichlingen als tariflichem Grenzbahnhof abnimmt und so auch der Parkdruck am Bahnhof abnimmt. Eine Kapazitätsausweitung wäre dann evtl. überflüssig.

Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Reduzierung der Parkdrucks

In der Innenstadt konnte in der Analyse ein erhöhter Parkdruck an den Parkflächen am Schulzentrum sowie auch am Rathaus festgestellt werden. Mittels moderner Maßnahmen eines aktiven betrieblichen Mobilitätsmanagement bei der Verwaltung und den Schulen sollte der Umstieg vom Pkw auf alternative nachhaltige Verkehrsmittel forciert werden. Geeignete Einzelmaßnahmen wie Einführung JobTicket, Teilnahme JobRad, etc. werden in den Steckbriefen 5.3 bis 5.5 vorgestellt.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Wirtschaftförderungsverein Leichlingen e.V • Schulen • Anwohnende

Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 3.2 „Attraktivierung der Brückenstraße“ • Steckbrief 5.3 „Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität“ • Steckbrief 5.4 „Schulisches Mobilitätsmanagement“ • Steckbrief 5.5 „Betriebliches Mobilitätsmanagement“	

Handlungsfeld: Fließender Verkehr

4.1 Herstellung einer nutzungsorientierten Netzhierachie

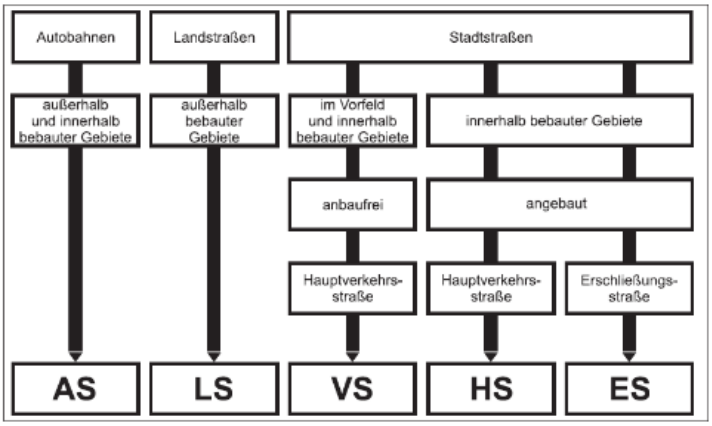
Kurzbeschreibung der Maßnahme

Verkehrswege sind entsprechend ihrem Bedarf auszubauen. Dabei soll dem Verkehrsteilnehmenden bereits durch die Gestaltung der Straße vermittelt werden, wo er sich gerade befindet und wie dieser sich dementsprechend zu verhalten hat.

Nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) gibt es fünf verschiedene Kategoriengruppen für Verkehrswege, die sich jeweils in ihrer Funktionalität voneinander unterscheiden:

- Autobahn (AS)
- Landstraße (LS)
- Anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS)
- Angebaute Hauptverkehrsstraße (HS)
- Erschließungsstraße (ES)

Die Bundesautobahn 1 liegt am östlichen Rand von Leichlingen, ist hier aber aufgrund der fehlenden Verknüpfung zu vernachlässigen. Anssonsten findet sich jede andere Kategorie in der Blütenstadt Leichlingen wider. Ziel ist es, jede einzelne Straße in Leichlingen einer dieser Kategoriengruppen zuzuordnen, um so eine geeignete Funktion und deren bedarfsgerechten Ausbau festzulegen. Falls sich die Zielsetzung vom Bestand unterscheidet, soll die entsprechende Straße ihrer Funktion entsprechend, umgestaltet werden.



Auszug RIN, Bild 6: Kategoriengruppen der Verkehrswege für den Kfz-Verkehr

Landstraßen (LS) sind anbaufreie Straßen außerhalb bebauter Gebiete und in Leichlingen entweder als Landesstraße oder Kreisstraße straßenrechtlich gewidmet. Diese Verkehrswege dienen hauptsächlich als Verbindung zwischen Ortslagen. Auf der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs liegt die Priorität dieser Kategorie. Sie lässt sich mit dem richtigen Fahrbahnquerschnitt und bedarfsgerechter Trassierung, entsprechend der Verkehrsstärke, gewährleisten. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100km/h oder weniger.

Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen (VS) sind anbaufreie oder von lockerer Bebauung geprägte Straßen im Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete und in Leichlingen meist als Landes- oder Gemeindestraße straßenrechtlich gewidmet. Es handelt sich häufig um Übergangsbereiche zwischen Außer- und Innerortsbereich darstellt (vgl. Steckbrief 4.6). Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt im Vorfeld bebauter Gebiete 70km/h und innerhalb bebauter Gebiete 50km/h.

Angebaute Hauptverkehrsstraßen (HS) sind angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete und in Leichlingen meist als Landes- oder Gemeindestraßen straßenrechtlich gewidmet. Sie dienen der Erschließung des städtischen Raumes und sind geprägt vom ÖPNV und Flächen des ruhenden Verkehrs. Der Straßenraum ist so zu gestalten, dass alle Verkehrsteilnehmenden bedarfsgerecht Berücksichtigung finden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt in der Regel 50km/h.

Erschließungsstraßen (ES) sind angebaute Straßen innerhalb bebauter Gebiete und in Leichlingen meist als Gemeindestraßen straßenrechtlich gewidmet. Sie dienen der unmittelbaren Erschließung von Wohngebieten, Gewerbe- oder Versorgungseinrichtungen und sind Teil der Radverkehrserschließung. Der Ausbau richtet sich nach der angrenzenden Bebauung und der entsprechenden Bedürfnissen. Insbesondere in Wohngebieten ist die Straßenraumgestaltung so zu wählen, dass eine hohe Aufenthaltsqualität für die Anwohnenden entsteht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt oft 30km/h.

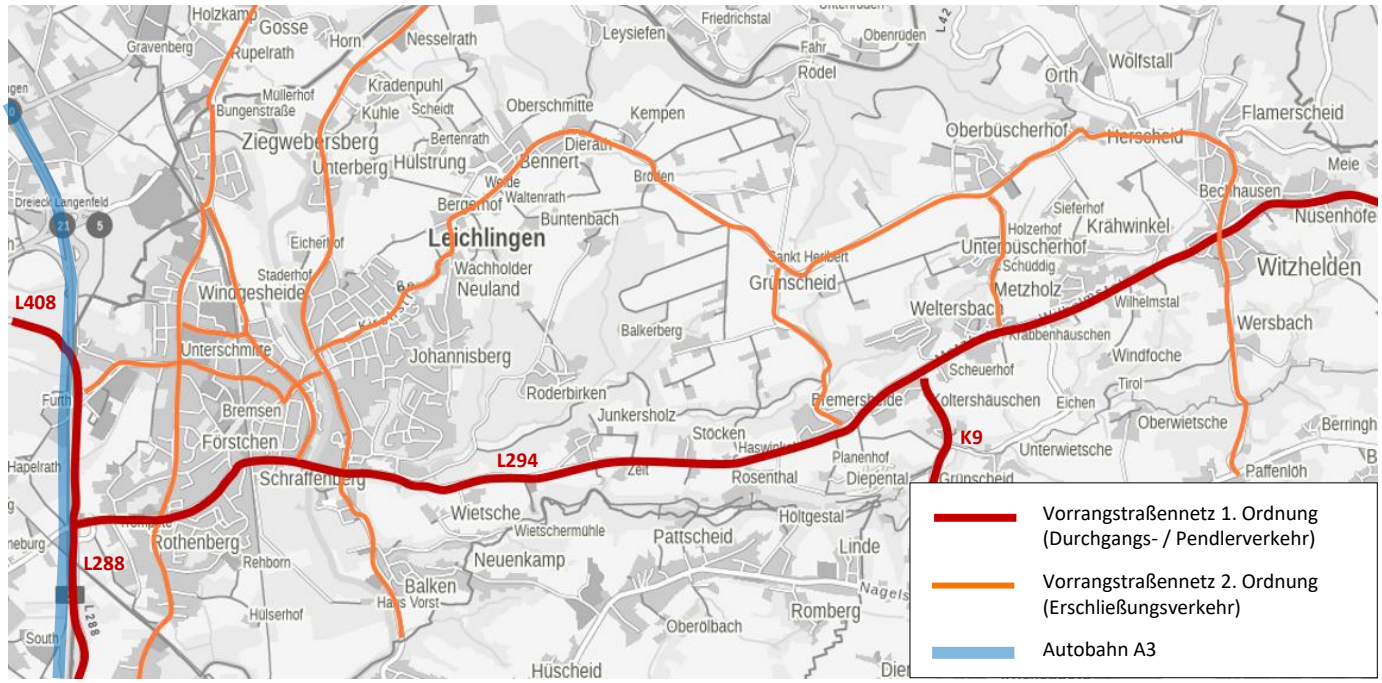
Bausteine/Vorgehen

Im Hinblick auf die dargestellten Kategorisierungen, soll geprüft werden, ob die Ausweisung und Gestaltung der

Straßenräume der vorhandenen Ausweisung entspricht. Ziel ist es eine flächendeckende, nutzungsorientierte Netzhierarchie zu bilden.

Neben der Erschließung der Innenstadt und Wohngebiete ist es für eine Pendlerstadt wie Leichlingen besonders wichtig, Vorrangstraßen zu definieren, die die übergeordnete An- und Verbindung zwischen den einzelnen Ortslagen und dem übergeordneten Straßennetz der angrenzenden Autbahnen und Städten gewährleisten. Von besonderer Bedeutung ist hier die Anbindung an die westlich von Leichlingen verlaufende Autobahn 3 sowie die A1, die südlich von Leichlingen anschließt.

Für das Straßennetz von Leichlingen wurden beispielhaft Vorrangstraßen definiert. Diese sind zu konkretisieren und ergänzen:



Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim-Online

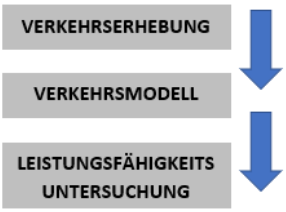
Das **Vorrangstraßennetz 1. Ordnung** soll als „Sammelstraße“ fungieren und den Durchgangs- und Pendlerverkehr von Leichlingen zu den naheliegenden Autobahnen und angrenzenden Städten leiten. Die L294 ist die direkte Ost-West-Verbindung zwischen Leichlingen Stadt und Witzhelden und somit Hauptbestandteil des Vorrangstraßennetzes 1. Ordnung. Ergänzt wird dieses durch die L288, die den Lückenschluss zum Autobahndreieck Langenfeld (A3) in nördlicher Richtung und und in Verlängerung zum Autobahndreieck Leverkusen (A1) bildet. Die angrenzenden Städte Burscheid und Langenfeld lassen sich über die K9 bzw. L359 und L403 erreichen.
Die Straßen 1. Ordnung sind grundsätzlich als Landes- oder in seltenen Fällen als Kreisstraße straßenrechtlich gewidmet. Außerhalb bebauter Gebiete sind sie daher immer der Kategoriengruppe LS zuzuordnen. Da Landes- oder Kreisstraßen aber auch durch Orte führen können, können sie auch weiteren Kategorien zugeordnet werden. In Leichlingen führt die L294 (Straße 1. Ordnung) durch Leichlingen Stadt und Witzhelden, sodass hierfür ebenso die Kategoriengruppen VS und HS gelten. Entgegen der Vorgabe, dass auf angebauten Hauptverkehrsstraßen der MIV auch zurückgestellt werden kann, soll bei Straßen der 1. Ordnung der Verkehrsfluss des Kfz-Verkehrs mit im Fokus stehen.

Das **Vorrangstraßennetz 2. Ordnung** soll als „Zubringerstraße“ höher kategorisierter Straßen dienen und den Erschließungsverkehr zu den Straßen 1. Ordnung oder den Ortslagen abwickeln. Das Vorrangstraßennetz 2. Ordnung kann Kategoriengruppen LS, VS und HS beinhalten. Landstraßen sind hier in der Regel schwächer belastet und haben daher meist keine Leistungsfähigkeitsdefizite. Angebaute Hauptverkehrsstraßen nehmen den Verkehr aus den Wohn-, Industriegebieten oder Lebensmittelstandorten auf und verteilen den Verkehr an die höher kategorisierten Straßen. Insbesondere in zentralen Bereichen, ist im Vorrangstraßennetz 2. Ordnung darauf zu achten, dass alle Verkehrsteilnehmenden betrachtet werden. Hier hat die Verkehrsqualität des fließenden Verkehrs eine nachgeordnete Rolle.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßen.NRW • Rheinisch-Bergischer Kreis
Schnittstellen	Andere Steckbriefe
	• Steckbrief 2.1 „Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes“ • Steckbrief 2.2 „Einführung von Fahrradstraßen“ • Steckbrief 2.5 „Fußverkehrsstrategie mit Maßnahmenprogramm“ • Steckbrief 2.6 „Barrierefreie Nahmobilität“

Handlungsfeld: Fließender Verkehr

4.2 Ermittlung der ganzheitlichen Verkehrssituation in Leichlingen



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Verkehrsbelastungen sind eine wichtige Grundlage in der Verkehrsplanung, um eine erste Einschätzung über mögliche Maßnahmen treffen zu können. Im Zuge landesweiter Straßenverkehrszählungen, erhebt Straßen.NRW alle 5 Jahre auf dem klassifizierten Autobahn- / Bundes- und Landesstraßennetz die Verkehrsbelastungen des Kfz- und Schwerverkehrs. Diese bieten einen ersten Anhaltswert über die Verkehrssituation, können jedoch nicht flächendeckend und aktuelle Belastungsdaten liefern. Im Hinblick darauf soll im Zuge des Mobilitätskonzeptes eine groß angelegte Bestandsuntersuchung an ausgewählten Knotenpunkten und Querschnitten erfolgen, um die ganzheitliche Verkehrssituation in Leichlingen abzubilden den Defizite herausstellen zu können.

Bausteine/Vorgehen

A - Verkehrserhebungen

Als Grundlage zur Bewertung des Verkehrs, sollen **Verkehrserhebungen** an signifikanten Knotenpunkten oder Fahrbahnquerschnitten durchgeführt werden. Hieraus lassen sich aktuelle Verkehrsbelastungen und die Verteilung der relevanten Verkehrsströme ablesen.

Ziel ist die Erstellung eines Mengengerüstes für den Aufbau des Verkehrsmodells und für die Beurteilung der Verkehrsqualität an den folgenden Knotenpunkten:

Priorität 1:

- Reusrather Straße (L294) / Opladener Straße (L294) / Rothenberg / Trompete
- Reusrather Straße (L294) / Zufahrt EDEKA Parkplatz
- Immigrather Straße (L288) / Unterschmitte (L288) / Roßlenbruch / Moltkestraße
- Opladener Straße (L294) / Am Wallgraben (L79)
- Opladener Straße(L294) / Neukirchener Straße (L359) / Oskar-Erbslöh-Straße (L359)
- Bahnhofstraße (L79) / Am Wallgraben (L79) / Brückenstraße
- Neukirchener Straße (L359) / Brückenstraße / Montanusstraße/
- Neukirchener Straße (L359) / Marktstraße (L359) / Kirchstraße / Brückenstraße
- Leichlinger Straße (L294) / Hauptstraße (L294) / Burscheider Straße (L359) / Solinger Straße (L359)

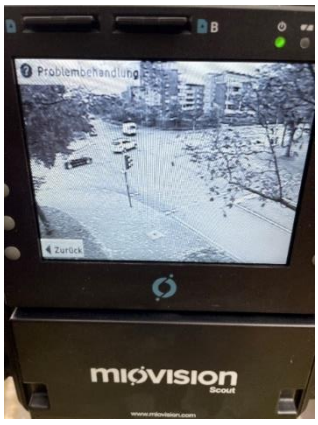


Foto eines SCOUTS (Gerät zur Knotenpunkterhebung), Bild ISAPLAN GmbH

Priorität 2:

- Unterberg (K 1) / Im Steingraben (K 10)
- Julius-Pohlig-Str. (L 359) / Bergstr. (K 10)
- L 359 / St. Heribert (K 9)
- L 294 / K 9 bei Koltershäuschen
- L 359 / Holzerhof (K 6) / Oberbüscherhof
- Metzholz (L 294) / Krabbenhäuschen (L 294) / Holzerhof (K 6)

Wichtig hierbei ist Zähltage zu wählen, die den Anforderungen der Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE) entsprechen. Die Zählungen sollen an einem Werktag (Dienstag – Donnerstag), außerhalb der Ferien und unter normalen Verkehrsbedingungen durchgeführt werden. Es muss sichergestellt werden, dass am Zähltag keine verkehrsbeeinflussenden Baustellen oder Verkehrsumleitungen im großläufigen Umfeld vorhanden sind.

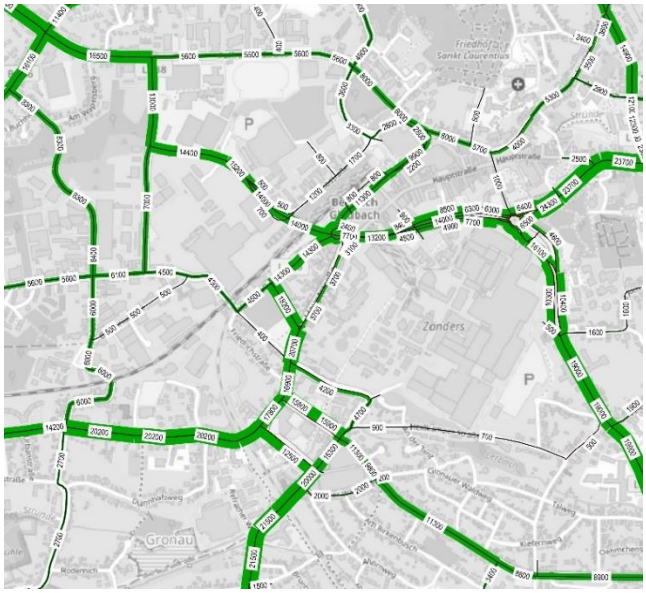
B – Erstellen eines flächendeckenden Verkehrsmodells

Mit Hilfe der Verkehrserhebungen wird eine umfassende Datengrundlage für den Kfz-Verkehr geschaffen, die für die Erstellung eines rechnergestützten **Analyse-Verkehrsmodells** verwendet werden kann. Auf dieser Basis lassen sich

verkehrliche Wirkungen geplanter Maßnahmen im Verkehrsnetz quantitativ abschätzen. Es kann auch als Basis für ein Prognose-Verkehrsmodell dienen, mit dem sich die verkehrliche Wirkung künftiger Struktur- und Mobilitätsentwicklungen abschätzen lässt.

Mit den gängigen Verkehrsmodellierungsprogrammen wie z.B. VISUM PTV oder PSV-Verkehrsmodell, können anschließend verschiedene Szenarien eingearbeitet werden, um zu sehen, wie diese den gesamtheitlichen Verkehr in Leichlingen verändern können (Planfälle). In einem Prognose-Verkehrsmodell können z.B. aus diversen Steckbriefen ergebende Szenarien überprüft werden:

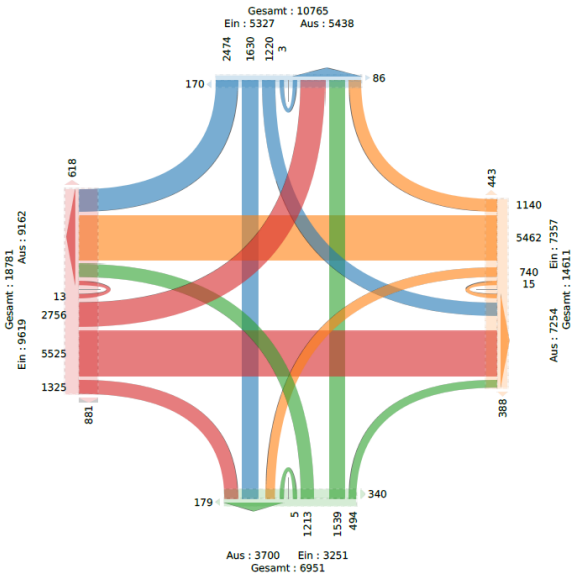
- Überarbeitung der Verkehrsführung und Querschnittsaufteilung auf der Brückenstraße (vgl. Steckbrief 3.2)
- Drehen der Einbahnstraße auf der Gartenstraße (vgl. Steckbrief 3.3)
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs auf der Mittelstraße (vgl. Steckbrief 3.4)
- Signalisierungstechnische Anpassungen
- Umbau von relevanten Knotenpunkten, dessen Umbau die Leistungsfähigkeit verbessert
- Prüfen von weiteren Eisenbahnunterführungen und Wupperüberquerungen
- Sperren einzelner Abschnitte für den Durchgangsverkehr



Beispieldarstellung für ein Analysenetz in einer Verkehrsmodelldarstellung
Quelle: VIA eG/Stadt Bergisch Gladbach 2018, Bearbeitung mit VISUM-PTV

C – Leistungsfähigkeitsuntersuchungen

Mit den erhobenen Zähldaten wird eine belastbare und aktuelle Datengrundlage zur Beurteilung der Verkehrsqualität an den Knotenpunkten geschaffen. So können hoch belastete oder überlastete Knotenzufahrten und Abbiegebeziehungen identifiziert und quantifiziert werden. Hieraus können Optimierungspotenziale abgeleitet werden. Es wird eine Vorauswahl der detailliert zu untersuchenden Knotenpunkte getroffen, um die besonders hoch belasteten Knotenpunkte mit potenziellem Handlungsbedarf herauszufiltern. Diese Vorauswahl kann anhand der Zufahrtbelastungen und der Knotenpunktform getroffen werden, anschließend werden Leistungsfähigkeitsberechnungen durchgeführt, die eine Aussage darüber geben, wie leistungsfähig der Knotenpunkt bzw. der Streckenabschnitt ist. Die Berechnungen werden HBS (Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen) basiert mit den Programmen KNOBEL, KNOSIMO, KREISEL oder AMPEL der Fa. BPS GmbH aus Bochum durchgeführt.



Beispieldarstellung eines Knotenpunktdiagramms
Quelle: ISAPLAN GmbH

HBS 2015, Kapitel S5: Stadtstraßen: Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage

Projekt : 2128 - [redacted]str. 16-17 Uhr
Knotenpunkt : [redacted]straße
Stunde : 16:00 - 17:00
Datei : 2128 - [redacted]STR. 16-17 UHR - ANALYSE UND FALLU.KOB

Strom -Nr.	Strom	q-vorh [PWE/h]	tg [s]	tf [s]	q-Haupt [Fz/h]	q-max [PWE/h]	Misch-strom	W [s]	N-95 Fz	N-99 Fz	QSV
2		226				1800					A
3		256				1553					A
4		150	6,5	3,2	714	404		14,1	2	3	B
6		60	5,9	3,0	382	752		5,2	1	1	A
Misch-N		209,5				465	4 + 6	14,1	3	4	B
8		291				1800					A
7		37	5,5	2,8	488	718		5,4	1	1	A
Misch-H		291				1800					

Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs für den gesamten Knotenpunkt : B
Lage des Knotenpunktes : Innerorts
Alle Einstellungen nach : HBS 2015

Beispieldarstellung des Leistungsfähigkeitsuntersuchungsprogramms KNOBEL, Quelle: ISAPLAN GmbH

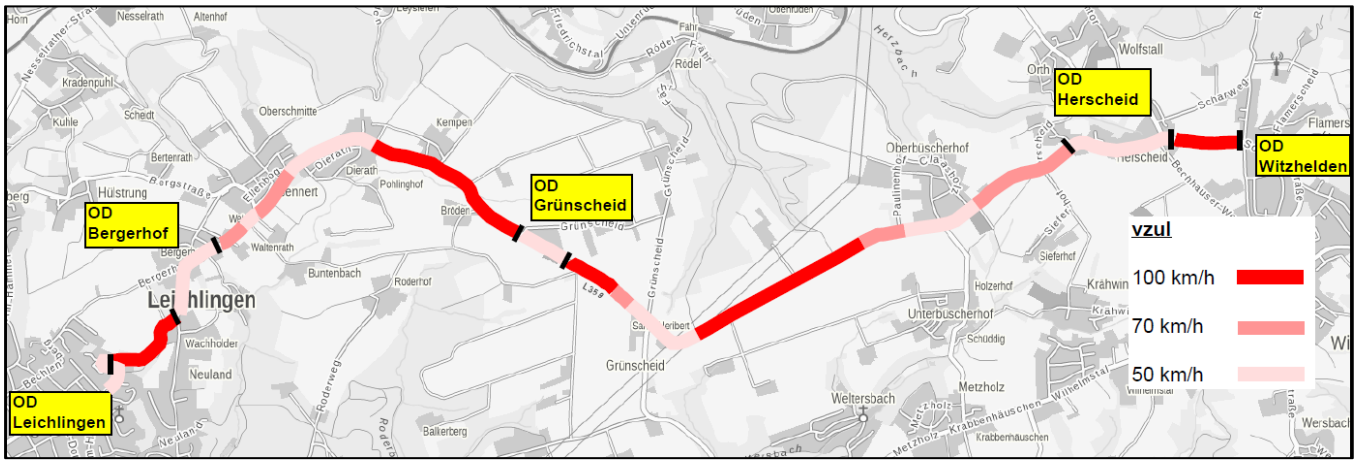
Ein Knotenpunkt kann im besten Fall mit „A“ bewertet werden und im schlechtesten Fall mit „F“. Damit ist das Bewertungsspektrum, mit sechs verschiedenen Stufen den Schulnoten nachempfunden. Ein Knotenpunkt wird aus verkehrstechnischer Sicht als leistungsfähig angesehen, wenn die Stufe „D“ erreicht wird. Bei einer Bewertung von „E“ oder „F“ sollte überprüft werden, ob die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts durch gezielte Maßnahmen verbessert werden kann.

<table>
<tr><td>Beteiligte</td><td colspan="2">Blütenstadt Leichlingen
Externe Ingenieurgesellschaft/en</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td>Steckbriefe 3.2 – 3.4 „Attraktivierungen Straßenzüge“
Steckbrief 3.6 „Bedarfsgerechte Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs“
Steckbrief 3.8 „Verbesserung der verkehrlichen Situation – Am Markt – in Witzhelden“</td><td></td></tr>
</table>

4.3 Schaffung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Zulauf von Siedlungsbereichen, Ortslagen sowie verkehrlichen Gefahrenbereichen wie Knotenpunkten, Steigungs- / Gefällestrecken und schlecht einsehbaren Bereichen sind bereits vielfach Geschwindigkeitsreduzierungen und Überholverbote zur Vermeidung von gefährlichen Fahrmanövern eingerichtet. Aufgrund der Raumstruktur mit Streusiedlungsbereichen, Einzelgehöften und zugleich topografisch schwierigen Abschnitten ergeben sich mitunter kurz aufeinanderfolgend verschiedenste Höchstgeschwindigkeitsgrenzen im Bereich zwischen 50, 70 und 100 km/h. Dies führt häufig zu Fahrweisen, die Geschwindigkeitsreduzierungen ignorieren oder Maximalgeschwindigkeiten konsequent ausreizen. Dies ist in der Blütenstadt Leichlingen insbesondere auf der L359 zu beobachten, die die nördliche Achse zwischen dem Ortskern Leichlingen und Witzhelden bildet.



Bestandszonierung auf der L359 zwischen Ortsdurchahrt Leichlingen und Witzhelden, Quelle: ISAPLAN GmbH; Auszug: Bezirksregierung Köln (2022): Geobasis NRW, Kartenanwendung TIM-Online

Bausteine/Vorgehen

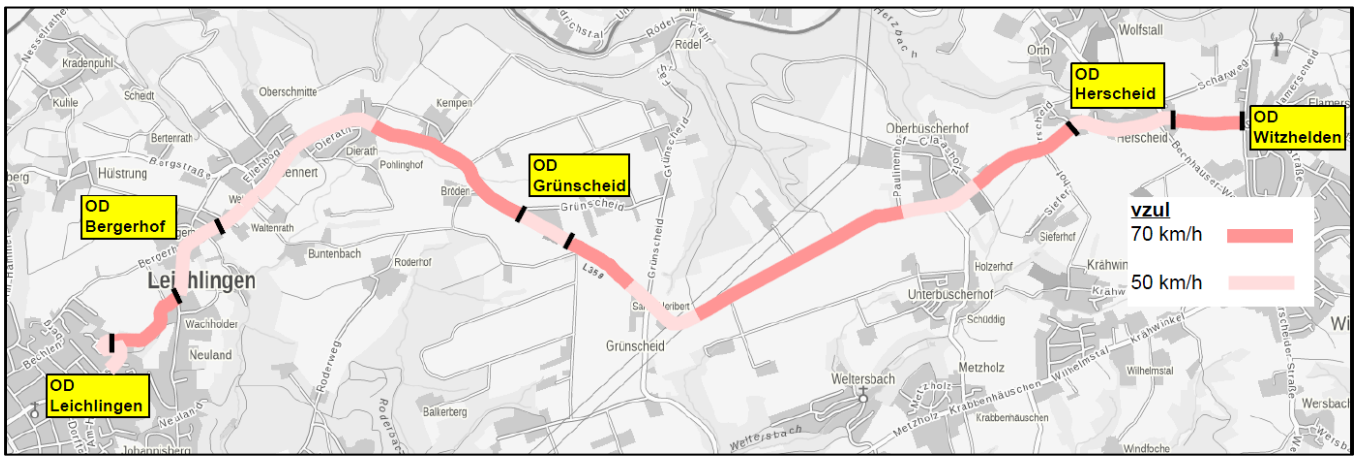
Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wird vorgeschlagen, auf eine weitestgehende Verstetigung des Höchstgeschwindigkeitsniveaus hinzuarbeiten und im Bereich aller Siedlungs- und Aufmerksamkeitsbereiche eine einheitliche und konsequente „Trichterung“, das heißt stufenweise Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten, vorzunehmen.

Das gesamte Straßennetz ist aus Sicht der Unfallprävention sowie einer flächendeckenden Kompatibilität mit Rad- und Fußverkehr außerorts im Hinblick auf die Umsetzung folgender Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern (Kreis, Straßen.NRW) detailliert zu untersuchen:

- Trichterung der Geschwindigkeit im Zulauf zu allen Ortschaften, Knotenpunkten, Einmündungen und potenziellen Gefahrenbereichen
- kontinuierliche Reduzierung der Geschwindigkeiten auf 70 km/h und absteigend 50 km/h im Zulauf auf alle Siedlungsbereiche außerhalb der Kernstadt
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf allen Strecken mit nicht separierter Radverkehrsführung sowie auf einspurigen Fahrbahnen auf höchstens 70 km/h.

Sollte dieses Vorgehen flächendeckend umgesetzt werden, bietet sich eine Verstetigung der Fahrgeschwindigkeiten auf den meisten Außerortstrecken – insbesondere auf einstreifigen Fahrbahnen oder in Abstufung auf eine Tempo-50-Regelung vor Ortslagen – auf ein Niveau von 70 km/h sowie grundsätzlich im Zulauf auf Siedlungsbereiche und verkehrliche Aufmerksamkeitsbereiche auf höchstens 50 km/h an.

Wird die Verstetigung und „Trichterung“ auf die L359 angewendet, dann könnte das folgendermaßen aussehen:



Vorschlagszonierung auf der L359 zwischen Ortsdurchahrt Leichlingen und Witzhelden, Quelle: ISAPLAN GmbH; Auszug: Bezirksregierung Köln (2022): Geobasis NRW, Kartenanwendung TIM-Online

Vorteile:

- Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr durch intuitive, über Topografie, Fahrbahnausbau und Umfeld ablesbare Geschwindigkeitsregelung
- Schutz nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmender
- Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus
- Reduzierung gefährlicher Überholvorgänge
- Lärmschutz

Nachteile:

- Beteiligung / Abstimmung mit Straßenverkehrsbehörden (oft langwierige Verfahren)
- Eingriff in gewohnte Verhaltensroutinen der Verkehrsteilnehmenden

Um die subjektive und objektive Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden zu stärken, ist es geboten, das Geschwindigkeitsniveau außerorts in einem topografisch und von der Siedlungsstruktur anspruchsvollen Gebiet zu verstetigen und abzusenken, sollte das Ziel „Mehr Sicherheit für alle“ erreicht werden. Ausschließliche Appelle an die Verkehrsteilnehmenden werden als nicht ausreichend angesehen.

Ein gutes Beispiel liefert der Kreis Euskirchen, wo auf zahlreichen einspurigen Kreisstraßen außerorts das Geschwindigkeitsniveau über eine Tempo-70-Regelung verträglich und von der Straßengestaltung her ablesbar angepasst wurde.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßen-NRW • Rheinisch-Bergischer Kreis
Geschätzter Kostenrahmen [EUR]	ca. 150 €/Schild + Planungskosten

Handlungsfeld: Fließender Verkehr

4.4 Sanierungsmaßnahmen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Fahrbahnen sind hohen Verkehrsbelastungen, starken Witterungseinflüssen und sonstigen äußeren Einwirkungen (z.B. Baumwurzeln, Havarien oder Bränden) ausgesetzt. Mit der Zeit nutzen sich Oberflächen ab und diverse Schadensbilder können entstehen. Gerade auf Außerortsstrecken, wo die Belastungen und zulässigen Geschwindigkeiten hoch sind, können im Leichlinger Stadtgebiet vielfältige Schadensbilder festgestellt werden. Aber auch in Seitenräumen können Schäden entstehen, die die Barrierefreiheit von Personen einschränken oder den Radverkehr gefährden. Durch Oberflächenschäden reduziert sich nicht nur der Fahrkomfort, die Sicherheit kann zudem deutlich beeinträchtigt werden.

Bilder der Straßenzustände auf Leichlingens Außerortsstraßen, Fotos Isaplan

Bausteine/Vorgehen

Ziel ist die Erstellung eines Schadenskatasters um eine Übersicht der Straßenzustände zu erhalten und eine Priortätenliste zu erstellen. Bei der Zustandserfassung und Auswertung kann sich an den „Arbeitspapiere zur Systematik der Straßenerhaltung“ (AP 9) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) orientiert werden.

- Neben der genauen **Lage** der Schäden, ist es wichtig, das **Schadensbild** genau zu bestimmen.
- Außerdem muss die **Zuständigkeit** der jeweiligen Straßen festgehalten werden um sich mit den entsprechenden Straßenbaulastträgern abzustimmen.
- Letztlich soll im Schadenskataster über die **Dringlichkeit (Priorisierung)** einer Sanierung des Schadens entschieden werden. Dafür ist das Schadensbild, die Wichtigkeit der Straße, der Einfluss auf die Verkehrssicherheit und die Zuständigkeit relevant.

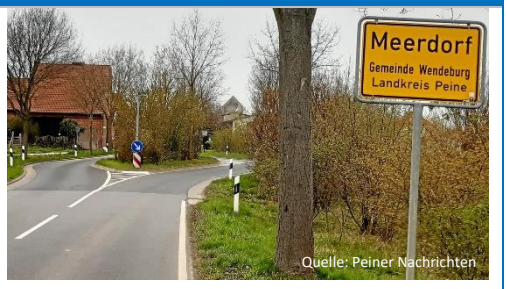
Das Kataster soll regelmäßig aktualisiert werden.

Vorgehen:

- Erstellen eines vollständigen Schadenskatasters mit Lage, Schadensbild, Zuständigkeit und Priorität
- Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern Straßen.NRW und dem Rheinisch-Bergischen Kreis
- Sanierungen der betroffenen Schadensstellen
- Fortlaufende Aktualisierung des Schadenskatasters

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßen.NRW • Rheinisch-Bergischer Kreis
Geschätzter Kostenrahmen	**Kosten abhängig von Planungsansatz** Herstellungskosten (netto) Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m² Nebenanlagen Vollausbau 130€/m² Neue Decksicht 75€/ m² Grünflächen Neuerstellung 60€/m² + Planungskosten

4.5 Gestaltung von Ortseingängen



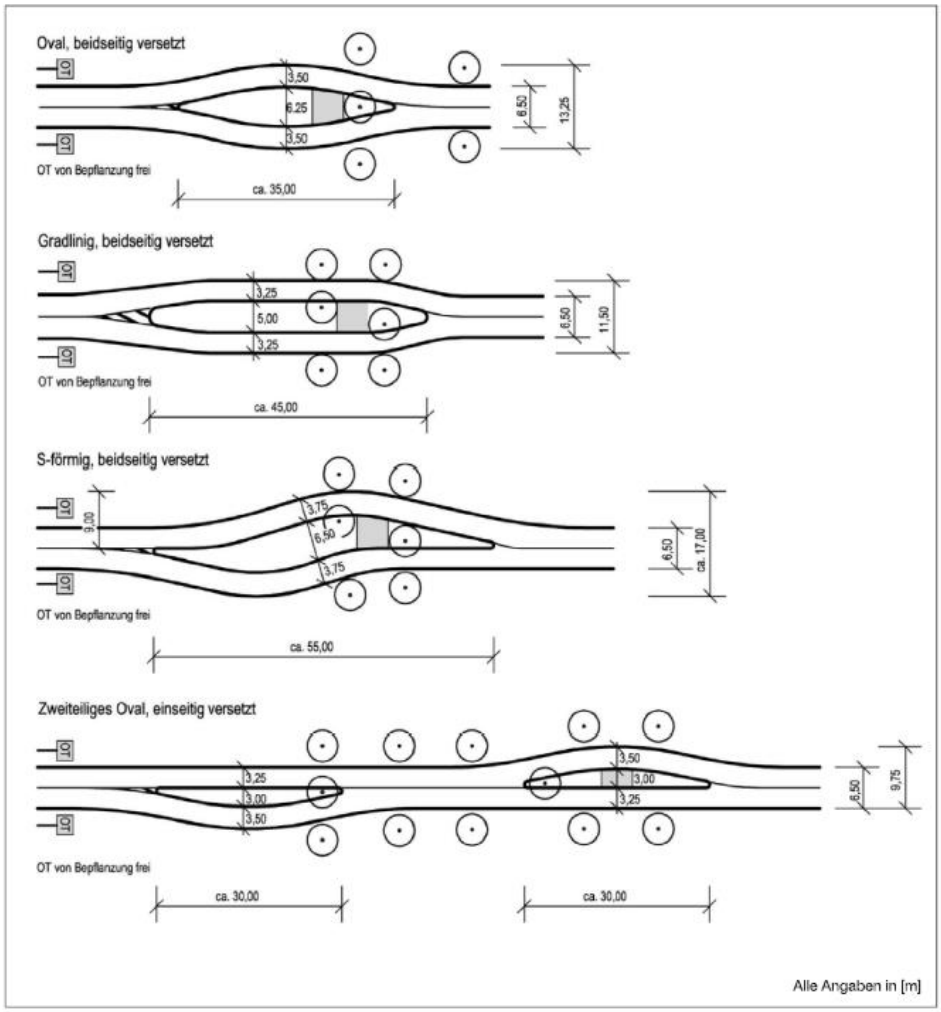
Quelle: Peiner Nachrichten

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die optische Wahrnehmung des Straßenraumes spielt eine nicht unerhebliche Rolle, wenn es um das Verkehrsverhalten der Verkehrsteilnehmende geht. Das Hervorheben der Ortseingänge stellt dabei ein grundlegendes Mittel dar, um den Verkehrsfluss zwischen Außer- und Innerortslagen zu „brechen“ und zu verlangsamen.

Bausteine/Vorgehen

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) stellen Fahrbahnverschwenkungen bzw. -versätze die beste Möglichkeit dar, um diesen Effekt zu erzielen. Gleichzeitig kann durch die Anlage von Mittelinseln Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, um zu Fuß Gehende und Radfahrende richtliniengerecht, von einer einseitigen auf eine zweiseitige Seitenraumbebauung (und umgekehrt), sicher führen zu können. Nachteile werden lediglich in der Flächeninanspruchnahme und den damit verbundenen Kosten gesehen.



Auszug RASt06, Bild 99 - Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung

Die stetige Expansion der Ortslagen führt dazu, dass Verkehrsabschnitte entstehen, die weder die inner- noch eine außerorts Charakteristik aufweisen. Häufig handelt es sich um anbaufreie Hauptverkehrsstraßen, die rückwärtig erschlossen werden.

Diese Bereiche, wie sie beispielsweise in Leichlingen im Bereich der OD Stockberg (L288) oder in Witzhelden im Bereich der OD aus Richtung Herscheid kommend zu finden sind, können als Übergangsbereiche bezeichnet werden. Sie bergen sowohl Probleme als auch verkehrstechnisches Potenzial.

Vorgeschlagen wird, zur verbesserten Wahrnehmung der Ortslagen und somit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verkehrsqualität, je nach Möglichkeit die Errichtung von Fahrbahnverschwenkungen bzw. -versätzen mit oder ohne Querungsmöglichkeit sowie die Umgestaltung von Knotenpunkten im Zulauf von Ortslagen.

Potenzial für diese Umgestaltung wird an folgenden Stellen gesehen:

Leichlingen:

- **Stockberg (L288):** Verdeutlichung / Hervorhebung des Ortseinganges durch z.B. Baumtor, Pflanzbeet, o.ä.
- **Landwehrstraße (L79):** Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz

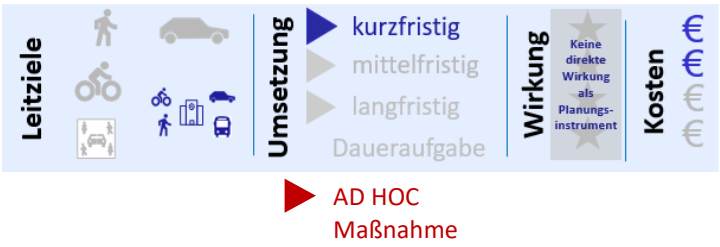
Witzhelden

- **Solinger Straße (L359):**
  - Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz am Ortseingang aus / in Richtung Herscheid
  - Anlage eines Mini-KVP am KNP L359 / Schulweg
- **Hauptstraße (L294):** Optimierung der vorhandenen Fahrbahnverengung am Ortseingang aus / in Richtung Hilgen, Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz
- **Burscheider Straße (L359):** Optimierung der vorhandenen Fahrbahnverengung am Ortseingang aus / in Richtung Burscheid, Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz
- **Leichlinger Straße (L294):** Optimierung der vorhandenen Fahrbahnverengung am Ortseingang aus / in Richtung Leichlingen, Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz bzw. zur richtlinienkonformen Überleitung des Radverkehrs von einem einseitigen Zweirichtungsgeh- und -radweg (von Krähwinkel kommend) zur gemischten Führung im Richtungsverkehr.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Straßen-NRW • Rheinisch-Bergischer Kreis	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• Steckbrief 2.1: Weiterentwicklung des stadtweiten Radverkehrsnetzes – das grüne-gelbe Netz	
Geschätzter Kostenrahmen [EUR]	**Kosten abhängig vom Planungsansatz** ca. 60.000 – 100.000 € Herstellungskosten (netto) je Maßnahme + Planungskosten	

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.1 Verbesserte personelle Ausstattung der Verwaltung



BLÜTENSTADT LEICHLINGEN

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Zur Umsetzung der vielfältigen Projekte zum Infrastrukturausbau und zum Mobilitätsmanagement ist eine Aufstockung des Fachpersonals unbedingt erforderlich. Die umfangreichen planerischen und koordinierenden Aufgaben können nicht mit dem derzeitigen Personalbestand bewältigt werden.

Es wird daher vorgeschlagen, mindestens zwei Stellen für (Projekt-)Ingenieur*innen mit der Fachrichtung Verkehrsplanung im Tiefbauamt einzustellen. Nur so ist eine zielgerichtete Umsetzung des Mobilitätskonzepts in einem überschaubaren Zeitraum realistisch.

Bausteine/Vorgehen

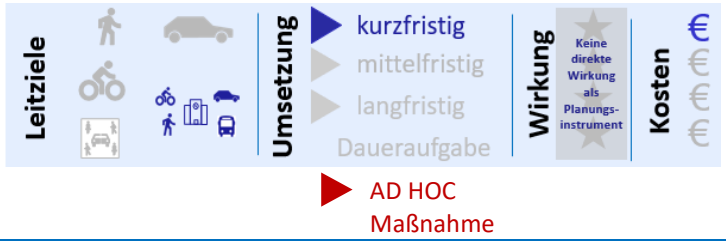
Die Stadt Leichlingen führt eine entsprechende Personalausschreibung durch, stellt entsprechende Haushaltsmittel zur Verfügung und richtet zwei Vollzeitstellen ohne Befristung ein.

Es wird von einer Vergütung nach der Entgeltgruppe TVöD 10 bis 11 ausgegangen.

Beteiligte	Blütenstadt Leichlingen Amt 66, Amt 10 Personalservice	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	-	-

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.2 Runder Tisch nachhaltige Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen



BLÜTENSTADT LEICHLINGEN

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Rahmen des umfangreichen Beteiligungsprozesses zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes hat sich gezeigt, dass ein großer Anteil der Leichlinger Stadtbevölkerung sich intensiv mit dem Thema Mobilität auseinandersetzt und vielfältige konstruktive Vorschläge und Anregungen eingebracht hat. Um diese sinnvollen Vorschläge und Ideen auch in Zukunft weiter in die Mobilitätsplanung einfließen zu lassen, wird vorgeschlagen, einen Runden Tisch zum Thema Mobilität in Anlehnung an die Bürgerveranstaltungen zu Beginn der Beteiligung einzuführen.

Aufgrund der guten Erfahrungen mit digitalen Beteiligungsprozessen sollten diese ein fester Bestandteil im Repertoire sein. Ebenfalls hat sich das Format der Ortsbegehungen bewährt. Es soll sichergestellt werden, dass ein möglichst breites Spektrum der Bevölkerung eingebunden wird.

Bausteine/Vorgehen

Durch den Runden Tisch werden die Anliegen der Mobilitätsakteure, der Bürgerschaft sowie der Wirtschaft angemessen im Verwaltungshandeln vertreten und im politischen Raum wahrgenommen.

Hierzu sollte wie bei den Auftaktveranstaltungen zum Mobilitätskonzept in loser Folge **öffentliche Veranstaltungen** (z.B. ein bis zwei Mal jährlich)durchgeführt werden, in der über aktuelle Mobilitätsprojekte bzw. zu Beginn bei der Umsetzung großer Projekte informiert wird. Ebenso kann die Beteiligung kann in Form eines **Beirats** erfolgen, der für intensivere Beratungen geeignet ist.

Der Beirat, der sich aus Fachpolitiker:innen aller Fraktionen, sachkundigen Bürger:innen und Vertreter:innen von lokalen Initiativen (z.B. ADFC, VCD, Pro Bahn, Bürgerbusvereine, sonstigen Vereine) zusammensetzt, berät in regelmäßigem Turnus oder anlassbezogen über Projekte und Aktivitäten im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Blütenstadt Leichlingen. Dabei werden unter anderem die Projekte aus dem Mobilitätskonzept abgestimmt und deren Umsetzung begleitet.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen Amt 61, Amt 66, 05 Klimaschutzmanagement • Verbände und Vereine der Zivilgesellschaft • Externe Dienstleister zur Moderation und fachlichen Begleitung	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	Vielzahl betroffener Steckbriefe aus allen Handlungsfeldern	-
Fördermöglichkeiten	-	
Best-Practice	• Erfahrungen aus dem Mobilitätskonzept, div. Runde Tische Radverkehr in verschiedenen Städten	

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.3 Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität

AD HOC
Maßnahme → Umsetzung
erster Einzelmaßnahmen

BLÜTENSTADT LEICHLINGEN

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Stadtverwaltung der Blütenstadt soll Vorreiter einer aktiven nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität in Leichlingen sein und so den Wandel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten sichtbar für alle anstoßen.

Um diesen Prozess voran zu treiben, bedarf es eines Mobilitätsmanagements, das sich auf die nachhaltige Gestaltung der Mobilität der städtischen Mitarbeiter:innen bezieht, ob in Bezug auf den täglichen Weg zur Arbeit oder auf die Fahrten in Ausübung dienstlicher Angelegenheiten. Die Stadtverwaltung nimmt so gegenüber der Bürgerschaft eine Vorbildfunktion ein. Allein durch die große Anzahl an Mitarbeiter:innen können sehr gut erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten auch sichtbar werden. Erfolgreich umgesetzte Konzepte in der Verwaltung können dann als Vorbild für andere Betriebe aufgefasst werden. Das in der Verwaltung gewonnene Know-How lässt sich weitergegeben, so dass sich ein Wissenstransfer erzeugen lässt und Multiplikatorwirkungen eintreten können.

Im Zuge eines fachlichen Wissenstransfers sollte ein Austausch mit anderen Kommunen stattfinden, die im Transformationsprozess hin zu einer nachhaltigeren Mobilität bereits fortgeschritten sind. Zu diesem Zweck eignen sich zum Beispiel Exkursionen in andere, erfahrene Kommunen und andere Fortbildungsformate für Mitarbeitende in der Verwaltung sowie politische Entscheidungträger:innen. Nähere Hinweise können über das Informationsportal der AGFS NRW (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) bezogen werden. Grundsätzlich wird eine Kontaktaufnahme zur AGFS NRW empfohlen mit dem Ziel, im Zuge der Umsetzung des Mobilitätskonzepts eine Mitgliedschaft anzustreben.

Im Rahmen der Klima-Strategie der Blütenstadt Leichlingen sind die Aspekte des innerbetrieblichen Mobilitätsmanagement ebenfalls hinterlegt als Maßnahmen. Beide Konzepte zeigen hier kongruente Maßnahmenvorschläge hin zu einer klimafreundlicheren Mobilität der Mitarbeiter:innen. Insbesondere verwiesen sei hier auf die Steckbriefe **VW-03** „Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM)“ und **VW-05** „Erlass einer Dienstanweisung zur Mobilität“.

Um diesen Prozess weiter voranzutreiben, ist die Erarbeitung eines strategischen Plans zum verwaltungsinternen Mobilitätsmanagement erforderlich, der die weiteren Maßnahmen in einem verbindlichen Zeitplan auflistet. Zur Koordination dieser Aufgabe ist die Gründung einer verwaltungsinternen Task Force zum betrieblichen Mobilitätsmanagement nötig, in der die Mobilitäts- bzw. Klimaschutzbeauftrage die Steuerungsfunktion übernehmen kann.

Des Weiteren kann das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit seiner Expertise zum kommunalen Mobilitätsmanagement eine gute begleitende Hilfestellung bieten.

Bausteine/Vorgehen

Ein reichhaltiges Repertoire an Maßnahmen, die zur Umsetzung in der Stadtverwaltung strukturiert und konzeptionell aufbereitset werden sollen, bieten zahlreiche Ansatzpunkte:

Folgende Empfehlungen werden – auch vor dem Hintergrund verschiedener erfolgreicher Best-Practice-Beispiele – ausgesprochen:

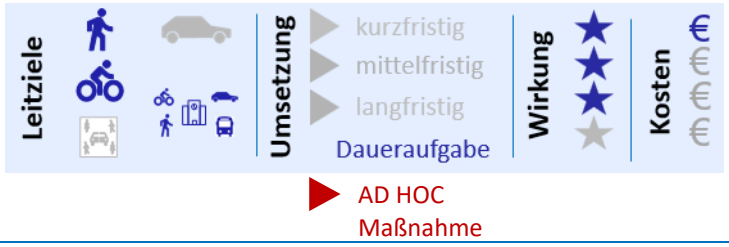
- Einrichtung einer verwaltungsinternen **Task Force Mobilität** zur Koordinierung des Mobilitätsmanagements
- **Interne Mobilitätsbefragung** zur Untersuchung der Ist-Situation zum Mobilitätsverhalten der Beschäftigten bei Wegen zur Arbeit und bei Dienstfahrten
- **Intelligentes Fuhrparkmanagement** durch Digitalisierung der Fuhrparkdaten und Einführung einer digitalen Buchungsmöglichkeit
- **Stadtverwaltung als Ankermieter** bei der Einführung eines **Carsharing**-Systems
- Sukzessive Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf **emissionsfreie Fahrzeuge**
- Erlass einer **Dienstanweisung** zur klimafreundlicheren Ausgestaltung der Mobilität (siehe auch in der Klima-Strategie VW-05)

- weiterer Ausbau von **Serviceangeboten** für Beschäftigte, die das Fahrrad für ihre Arbeitswege nutzen, wie z.B. Ausbau diebstahlsicherer Abstellmöglichkeiten, Aufbewahrungsmöglichkeiten für Radbekleidung, Akkus etc.
- Aufbau einer **internen Mitfahrbörse**
- Aufbau einer **zentralen Information** für alle Mitarbeitenden zum Thema BMM
- Konzeption von **Fortbildungsmöglichkeiten** für Verwaltungspersonal und politische Entscheidungsträger:innen
- Kontaktaufnahme zur **AGFS NRW** mit dem Ziel, eine Mitgliedschaft anzustreben

<table>
<tr><td>Beteiligte</td><td colspan="2">Blütenstadt Leichlingen
Zukunftsnetz Mobilität NRW
VRS
Verkehrsbetriebe, Car-Sharing-Betreiber
Externe Gutachter für Erstellung eines innerbetrieblichen Mobilitätskonzeptes</td></tr>
<tr><td rowspan="2">Schnittstellen</td><td>Andere Steckbriefe</td><td>Weitere Planwerke</td></tr>
<tr><td>Steckbrief 1.9 „Elektromobilität“
Steckbrief 5.5 „Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet“</td><td>Klima-Strategie der Blütenstadt Leichlingen</td></tr>
<tr><td>Fördermöglichkeiten</td><td colspan="2">Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) VM NRW
Billigkeitsrichtlinie für kommunale Klimaschutzinvestitionen MWIDE NRW</td></tr>
<tr><td>Best-Practice</td><td colspan="2">BMM-Projekt JOBWÄRTS der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (jobwaerts.bonn.de)
BMM-Projekt MOBIL.PRO.FIT, bundesweit (mobilprofit.de)</td></tr>
</table>

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.4 Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das zu Fuß Gehen bietet gerade für Kinder viele Vorteile für die körperliche und soziale Entwicklung. Wer, statt im Elterntaxi chauffiert wird, zu Fuß zur Schule geht oder in die Kita gebracht wird, ist durch die morgendliche Bewegung nachweislich zugleich wacher und fitter: Durch die eigenständige Bewegung schulen Kinder ihre Orientierung im Raum und lernen die Verkehrsregeln, sie lernen aber auch die Interaktion mit anderen Verkehrsteilnehmenden und das soziale Miteinander. Entsprechend sollte das zu Fuß Gehen auf Schulwegen früh gefördert werden.

Eine wichtige Voraussetzung dafür, dass Kinder den Weg zwischen ihrem Zuhause und der Schule gerne und sicher zu Fuß zurücklegen, ist der sichere Ausbau der Fußverkehrs-Infrastruktur. Neben baulichen Maßnahmen kann durch verschiedene Projekte das Thema nachhaltige Mobilität bereits früh an Kinder herangebracht werden. Unter „Schulischem Mobilitätsmanagement“ (SMM) wird die strategisch geplante Umsetzung von diesbezüglichen Maßnahmen verstanden.

Folgende Themenfelder werden im Kontext des SMM behandelt und für die Schulwegesicherheut in der Blütenstadt Leichlingen und dem Stadtteil Witzhelden empfohlen:

Schulwegepläne:

- Schulwegepläne geben Eltern die Hinweise, wie ihre Kinder sicher zu Fuß zur Schule kommen. Schulwegpläne sollten regelmäßig aktualisiert werden und leicht verständlich gestaltet sein.
- Die sichere Fußverkehrsinfrastruktur in Schulwegeplänen kann durch empfehlenswerte Radverkehrsrouten, ÖPNV-Haltestellen und ggf. auch Elternhaltestellen ergänzt werden und so zu einem Mobilitätsplan der Schule weiterentwickelt werden.
- Schulwege markieren: Die empfohlenen Schulwege können zusätzlich mit Symbolen markiert werden, die die Laufwege der Kinder für alle Verkehrsteilnehmende verdeutlichen. Dies macht auf die Schulwege aufmerksam und die Hemmschwelle sinkt, diese beispielsweise zuzuparken. Eine stadtweit einheitliche Markierung von Schulwegen führt zu einem Wiedererkennungswert der Wege.

Einrichtung von Elternhaltestellen:

- Hierbei handelt es sich um Halteplätze, an denen Eltern, die ihre Kinder mit dem Kfz zur Schule bringen, aussteigen können, ohne sich selbst und andere Verkehrsteilnehmende zu gefährden. Diese Haltestellen sind Kurzzeit-Haltestellen, Kfz-Parken ist hier nicht erlaubt. Sie befinden sich meist in einer Entfernung von ca. 250 m zur Schule, damit die Kinder Gelegenheit bekommen, auf einem Teil des Schulweges auch eigenständig unterwegs zu sein. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltestellen ist nicht festgelegt.

Schulstraße:

- Für die „Schulstraße“ werden die direkten Straßen im Schulumfeld für ein kurzes Zeitfenster von etwa 30 Minuten zu den Schulanfangs- und -endzeiten für den Kfz-Verkehr gesperrt, Fuß- und Radverkehr sowie ggf. auch Busverkehr bleiben weiterhin zugelassen. Eine solche „Schulstraße“ ist in mehreren europäischen Ländern im schulischen Mobilitätsmanagement evaluiert und üblich geworden und kommt auch in Deutschland vermehrt zur Anwendung.

Lauf-Bus / Walking-Bus:

- Um den Hol- und Bringeverkehr entgegenzuwirken, eignet sich ein sogenannter *Walking-Bus*. Dabei treffen sich die Kinder an zentralen und sicheren Sammelorten in den Wohngebieten, um gemeinsam in der Gruppe zur Schule zu laufen. Vor allem am Anfang sollten die Kinder durch Erwachsene bzw. Eltern begleitet und so der sichere Schulweg und das richtige Verhalten eingeübt werden. Später sind die Kinder meist in der Lage, auch alleine den Schulweg zu bewältigen. Ältere Kinder können dabei die kleineren Kinder gut einweisen.
- Die Stadtverwaltung sollte in Zusammenarbeit mit den Grundschulen die Treffpunkte festlegen und ein Infoblatt zum Walking-Bus und eine Online-Information für die Schulen herausbringen. Diese Informationen sollten allen Eltern bei der Schulanmeldung ihrer Kinder zur Verfügung gestellt werden sowie an einer zentralen Stelle publiziert werden.

Kampagnen, Projekte, Infomationen:

- Integration des Themas Mobilität in den Unterricht
- Durchfühung von Projekttagen/-wochen
- Spielerische Aktionen für Kinder z.B. Punktesammelaktionen, gemeinsame Begehungen, Verkehrserziehungstage etc.
- Informationsveranstaltungen für Eltern

Bausteine/Vorgehen

Zur Einführung eines SMM werden demnach folgende Element empfohlen:

- Integration des Themas Mobilität in Unterrichtsinhalte, Aktionen/Kampagnen hierbei auch nach Möglichkeit integrieren
- Befragung von Schüler*innen zu ihrem Mobilitätsverhalten
- Durchführung eines BarCamps zu Thema nachhaltige Mobilität
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur einheitlichen Vorgehensweise an Leichlinger Schulen (stadtweite Kommunikation)
- Identifikation von Bereichen zur Einrichtung von Elternhaltestellen / Hol- und Bringezonen
- Ggf. Schulstraße einrichten: temporäre Straßensperrung zu Schulanfangs- und -endzeiten
- Schulwegmarkierung, Schulwegepläne erstellen „Lauf-Bus“/„Walking-Bus“
- Durchführung von zielgruppengerichteten Mobilitätskampagnen

Im Rahmen des SMM können Konzepte und Projekte gemeinsam mit Eltern und Kindern erstellt werden, z.B. die Mitwirkung bei der Findung von Standorten für Elternhaltestellen, das Mitwriken bei Kommunikationsstrategien oder Kampagnen.

Zur weiteren Ausarbeitung gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Zukunftsnetz Mobilität NRW • Schulen und Schulträger • Schulpflegschaften • Schüler:innenvertretung • Polizei • Ggf. Straßenbaulastträger	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Aktionen
	• 5.2 „Runder Tisch nachhaltige Mobilität in der Blütenstadt Leichlingen“ • 5.6 „Mobilitätstraining und Awareness-Kampagnen“	Einbindung des Themas Mobilität in schulische Projekttage und Infoveranstaltungen
Fördermöglichkeiten	Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet Kommunen ein vielfältiges Beratungsangebot zum Schulischen Mobilitätsmanagement an und unterstützt mit Arbeits- und Informationsmaterialien sowie Projektbeispielen, z.B. mit Programm wie „Geh-Spass statt Elterntaxi“ oder „Verkehrszähmer“.	
Best-Practice	• Vgl. Zielgruppenporientiertes Mobilitätsmanagement, Zukunftsnetz Mobilität.NRW (https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen) • Vgl. Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain: Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement (https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitatsmanagement/leitfaden-schulisches-mobilitatsmanagement/)	

Beispiele zu Elternhaltestellen, Schulwegemarkierung, Walking-Bus:

Foto: VIA eG

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.5 Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet (BMM)

Quelle: Stadt Bonn / Rhein-Sieg-Kreis: Projekt jobwärts

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Unter „Betrieblichem Mobilitätsmanagement“ (BMM) wird die strategisch geplante Umsetzung von Maßnahmen verstanden, die eine nachhaltige Ausgestaltung der personenbezogenen Mobilität in Betrieben und Unternehmen zum Ziel hat. Der Ansatz umfasst neben der Mobilität der Beschäftigten für Arbeits- und Dienstwege auch die Themen Fuhrpark, Mobilitätskosten und Infrastruktur. Mobilitätsmanagement bedeutet das Zusammenwirken verschiedener Ansätze auf betrieblicher bzw. unternehmerischer Ebene.

Maßnahmenpakete zum BMM werden häufig unterschätzt, sie tragen jedoch zur Umsetzung der umwelt- und klimapolitisch geforderten Mobilitätswende bei und führen zu Multiplikatoreffekten insbesondere bei der Kommunikation von Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

In einem ersten Stakeholdergespräch, das mit Vertreter:innen aus der lokalen Wirtschaft sowie der IHK und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW durchgeführt wurde, wurde kommuniziert, dass Unternehmen Interesse an BMM hätten bzw. die IHK von Mitgliedsunternehmen immer deutlicher widergespiegelt bekommt wie wichtig das Thema Mobilität insbesondere bei der Akquise von Mitarbeitenden ist. Weiterhin wurde deutlich, dass hier noch großer Informationsbedarf in Bezug auf die genaue Umsetzung der Maßnahmen und die Fördermöglichkeiten besteht.

Die Stadtverwaltung wird auch im Bereich des BMM als Wegbereiter gesehen, die proaktiv auf die Unternehmen zugeht und Impulse zu möglichen Mobilitätsmaßnahmen und -angeboten gibt. Wichtige unterstützende Stakeholder sind dabei die IHK Köln sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ebenso ist die Wirtschaftsförderung des Kreises mit einzubeziehen. Diese Institutionen bieten umfangreiche Beratungsangebote und -leistungen zu diesem Bereich an. Die Blütenstadt Leichlingen und die städtische Wirtschaftsförderung können hierbei eine Vermittlerrolle gegenüber den interessierten Unternehmen einnehmen.

Bausteine/Vorgehen

Aufbauend auf den Ergebnissen aus dem Stakeholdergespräch sowie auf verschiedenen Best-Practice-Beispielen wird folgendes Vorgehen empfohlen:

- Initiierung und Organisation von Netzwerktreffen zum Thema BMM mit Stakeholdern aus Wirtschaft und Einzelhandel zusammen mit der städtischen Wirtschaftsförderung sowie der Wirtschaftsförderung im Rheinisch-Bergischen Kreis, der IHK Köln und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Hilfestellung und Vermittlerrolle durch die Stadtverwaltung bei der Informationsbeschaffung zu Maßnahmen des BMM und zu Fördermöglichkeiten
- Auflage eines Informationsflyers und entsprechenden Online-Inhalten für die kommunale Website zum Themenbereich BMM
- Durchführung von Mobilitätskampagnen wie z.B. einer Mobilitätstestwoche, siehe auch Steckbrief 5.7

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen • Zukunftsnetz Mobilität NRW • Rheinisch-Bergischer Kreis • Lokale Unternehmen • IHK Köln • Ggf. zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke
	• 5.3 „Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität“ • 5.7 „Kampagne „Mobilitäts-Testwoche“ für Unternehmen und Stadtteile“	-
Fördermöglichkeiten	In der Vergangenheit sind in regelmäßigen Abständen von Bundesministerien Förderungen zur Verfügung gestellt worden. Es ist wahrscheinlich, dass dies auch in Zukunft der Fall sein	

	wird. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den Förderfinder des Landes NRW oder den direkten Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW. Grundsätzlich ist für Unternehmen dabei ein Eigenanteil üblich, der sich in der Regel zwischen 20 und 80 % des Projektvolumens bewegt
Best-Practice	• BMM-Projekt JOBWÄRTS der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (jobwaerts.bonn.de) • BMM-Projekt MOBIL.PRO.FIT, bundesweit (mobilprofit.de)

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.6 Mobilitätstraining und Awareness-Kampagnen

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Um für alternative Mobilitätsformen zu werben und um das öffentliche Bewusstsein hierfür zu sensibilisieren, eignet sich die Durchführung von Awarenesskampagnen und Mobilitätstrainings. Diese gehen in ihrer Außenwirkung über Planungen und Konzepte der Kommunen deutlich hinaus und sprechen die breite Öffentlichkeit an, haben also einen ganzheitlichen Ansatz. Ebenso kann dabei auf spezifische Zielgruppen wie Schulkinder, Senior:innen, Mobilitätseingeschränkte fokussiert werden. Auch lassen sich Unternehmen mit einbinden, die ihre Mitarbeiter:innen für alternative Verkehrsmittel für den Arbeitsweg motivieren können, so dass ein Querbezug zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief 5.5) entsteht.

Große Kampagnen sind zum Beispiel die Europäische Mobilitätswoche (EMW) oder die Aktion Stadtradeln.

Die Europäischen Kommission bietet im Format der „Europäischen Mobilitätswoche" Kommunen die Möglichkeit, der Bürgerschaft alle Formen der nachhaltigen Mobilität tetweise näher zu bringen. Vor allem innovative Verkehrslösungen und kreative Ideen für eine nachhaltige Mobilität können erprobt werden. Darunter fallen z.B. Umnutzung von Parkplätzen, autofreie oder -arme Straßenzüge, Pop-Up-Rad-/Fußwege, Testnutzung von alternativen Verkehrsmitteln, Schulwettbewerbe und weitere Aktionen. Darüber hinaus werden übergeordnete Themen wie Multimodalität, Wirtschaftlichkeit, Digitalisierung und Klimaschutz in Form von Kampagnen, Diskussions- und Informationsbeiträgen fokussiert.

Die Europäische Mobilitätswoche findet seit 2002 jährlich immer vom 16. bis 22.09. statt. Alle Kommunen in ganz Europa können mitmachen. Jedes Jahr gibt es ein Schwerpunktthema, wie z.B. Multimodalität oder saubere Luft.

Registrierung, fachliche Hilfe und Unterstützung bei der Durchführung der Europäischen Mobilitätswoche gibt die Nationale Koordinierungsstelle beim Umweltbundesamt,

Infos: www.mobilityweek.eu, www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche.

Bausteine/Vorgehen

Hauptziel dieser Kampagnen und Aktionen ist es, die Aufmerksamkeit zu verschiedenen Themen der Mobilität zu steigern, durch individuelle Mobilitätstrainings die Hemmnis zur Nichtnutzung zu verringern und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden untereinander zu steigern.

Folgende Awarenesskampagnen und Mobilitätstrainings eignen sich zur Durchführung in Leichlingen bzw. werden wie das Stadtradeln oder die Teilnahme an der EMW teilweise heute schon durchgeführt:

Awarenesskampagnen	Mobilitätstrainings
• Durchführung Mobilitätstestwoche • Teilnahme Europäische Mobilitätstestwoche • Teilnahme Stadtradeln • Brötchentütenaktionen • Kampagne für ein kooperatives Miteinander (Rücksichtnahme)	• Senioren-Bustrainings • E-Bike-Training • Fahrradführerschein an Grundschulen

Es wird empfohlen, dass die Blütenstadt Leichlingen einen **„Ablaufplan" zur Vorbereitung von Mobilitätskampagnen** erstellen sollte, um diese effizient und als Standardaufgabe ohne größere Reibungsverluste durchführen zu können. Es ist sicherzustellen, dass für diesen Zweck eine **ausreichende personelle Ausstattung** zur Verfügung steht.

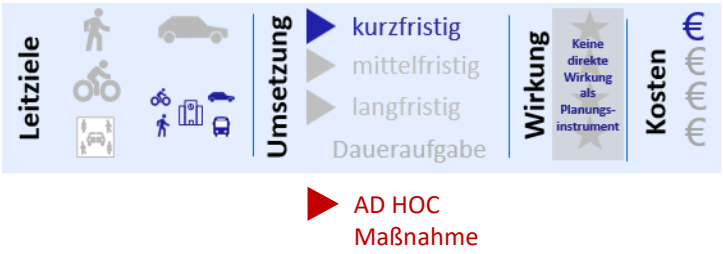
Folgende Bausteine sind hierbei zu berücksichtigen:

- Klärung der beabsichtigten Kampagnen im Jahresturnus
- Auswahl der jeweiligen thematischen Schwerpunkte (ggf. auch in Bezug auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Klärung der Finanzierung
- Regelmäßige Kontaktierung des Akteursnetzwerks für die jeweiligen Kampagnen
- Sicherstellung der organisatorischen und personellen Ausstattung

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen 05 Klimaschutzmanagement • Polizei • Verkehrsunternehmen • Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände • Bürgerschaft • Externe Fachdienstleister/Agentur	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Aktionen
	• 5.3 „Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität“ • 5.5 „Schulisches Mobilitätsmanagement“ • 5.7 „Mobilitätstestwochen“	• Div. Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW • Verkehrssicherheitstrainings der Kreispolizei
Fördermöglichkeiten	• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (Fördergeber: Land NRW) • Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (Fördergeber: Land NRW)	
Best-Practice	Wettbewerb STADTRADELN für mehr Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität in der Kommune, getragen vom Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder | Alianza del Clima e.V. (stadtradeln.de)	

Handlungsfeld: Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

5.7 Kampagne „Mobilitäts-Testwoche“ für Unternehmen und Stadtteile



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Mobilitäts-Testwoche stellt eine konkrete Awareness-Kampagne dar. Zurückzuführen ist diese Art der Kampagne auf die IHK Aachen im weiteren Kontext des betrieblichen Mobilitätsmanagements:

Gemeinsam mit verschiedenen Partnern bietet die IHK Aachen seit einigen Jahren die „Mobilitätstestwoche für Betriebe“ in der Region Aachen sowie seit 2018 auch in den Kreisen Düren und Euskirchen an. In dieser Zeit werden Unternehmen sowie Privatpersonen (Pendelnde, Geschäftsreisende, Lieferverkehre) intensiv zu weiteren möglichen Möbilitätsformen beraten. Eine Woche lang können z.B. kostenlos Pedelecs, Elektroautos, ÖPNV-Angebote, Car-Sharing oder E-Lastenräder getestet werden. Hinzu kommen Aktionen wie Fahrsicherheitstrainings, Schulungen oder Informationsveranstaltungen. Viele weitere Kreise und Kommunen verfolgen dieses erfolgreiche Modell der Aufklärung und Motivation ebenfalls.

Infos: www.aachen.ihk.de/zielgruppen/unternehmen/branchen/verkehr/mobilitaetsmanagement/mobilitaetstestwochen-3697078

Ziel einer **Mobilitäts-Testwoche in Leichlingen** ist es, deren Grundkonzept zu erweitern und neben Unternehmen auch bestimmte Stadtteile oder Zielgruppen anzusprechen. Für den Adressatenkreis soll ein temporär begrenztes, kostenloses Angebot zur Sensibilisierung und zur Förderung des Umstiegs vom MIV auf alternativen Möglichkeiten (zum Beispiel ÖPNV Angebote, Nutzungsangebote Pedelecs/Elektroautos, etc.) konzipiert und intensiv beworben werden.

Bausteine/Vorgehen

In Zusammenarbeit mit externen Akteuren sollte ein **Testangebot an unterschiedlichen Mobilitätsmöglichkeiten** offeriert werden, z.B.:

- Kontigent an kostenlosen oder stark rabattierten VRS-Tickets für Mitarbeitende von bestimmten Unternehmen und Bürger:innen aus einem bestimmten Stadtteil
- Kostenlose Nutzung des Bergischen e-Bike
- Kostenlose Testung von Lastenrädern, E-Autos, etc.

Die Mobilitäts-Testwoche könnte mit Veranstaltungen wie der Europäischen Mobilitätswoche gekoppelt werden oder während des Stadtradelns stattfinden.

Die Aktion könnte jährlich stattfinden, und in einem rollierenden System könnten verschiedene Stadtteile oder Unternehmen profitieren.

Beteiligte	• Blütenstadt Leichlingen, 05 Klimaschutzmanagement • Zukunftsnetz Mobilität NRW • Rheinisch Bergischer Kreis • IHK • Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände • Lokale Unternehmen, Gastronomen • Vereine	
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Aktionen
	• 5.3 „Verwaltung als Vorreiter für nachhaltige Mobilität“ • 5.4 „Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet“ • 5.5 „Schulisches Mobilitätsmanagement“	• Angebote des Zukunftsnetzes Mobilität NRW • Mobilitätsstrategie des Rheinisch-Bergischen Kreises

Fördermöglichkeiten	• Ggf. teilweise zutreffend: Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (Fördergeber: Land NRW)
Best-Practice	• Mobilitätstestwochen der IHK Aachen • Mobilitätskampagne der Stadt Brühl