



# **WiehlMobil**

## **Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Wiehl**



**Oktober 2023**

**büro stadtVerkehr**





**Auftraggeber:**



Stadt Wiehl  
Fachbereich 6 - Stadtplanung  
Bahnhofstr. 1  
51674 Wiehl

**Ansprechpartner:**

Silvia Böhnke  
Kai-Philipp Czirny

**Bearbeitung durch:**

**büro stadtVerkehr**

büro stadtVerkehr  
Planungsgesellschaft mbH & Co. KG  
Verwaltungsstandort: Mittelstraße 55 | 40721 Hilden  
Bürostandort: Bahnhofsallee 11 | 40721 Hilden  
Tel: 02103 / 911 59-0  
[www.buero-stadtverkehr.de](http://www.buero-stadtverkehr.de)

**Bearbeiter:**

Marc Stuhm  
Sebastian Schulz  
Marius Lenz

**Bildquellen:**

eigene Aufnahmen

**gefördert durch:**

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

*Bei allen planerischen Projekten gilt es, die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter gemeint.*

## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis.....</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung .....</b>	<b>2</b>
1.1 Aufgabenstellung .....	3
1.2 Vorgehensweise.....	4
1.3 Beteiligungsverfahren.....	6
<b>2 Bestandsaufnahme .....</b>	<b>14</b>
2.1 Raum- und Siedlungsstruktur .....	14
2.2 Zentrenstruktur.....	16
2.3 Schulstandorte.....	17
2.4 Publikumswirksame Einrichtungen.....	18
2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze.....	19
2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung.....	29
2.7 Zusammenfassung und Fazit.....	44
<b>3 Leitbild 2035 .....</b>	<b>46</b>
3.1 Leitbildentwicklung.....	46
3.2 Modal Split Ziel 2035 .....	48
3.3 Handlungsfelder und Ziele .....	49
<b>4 Maßnahmenkonzept.....</b>	<b>52</b>
4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes.....	52
4.2 Maßnahmen ÖPNV .....	54
4.3 Maßnahmen Radverkehr .....	60
4.4 Maßnahmen MIV .....	71
4.5 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr.....	74
4.6 Maßnahmen Ruhender Verkehr .....	76
4.7 Maßnahmen Fußverkehr .....	81
4.8 Maßnahmen Schülerverkehr .....	85
4.9 Maßnahmen Multimodalität .....	87
4.10 Maßnahmen Tourismusverkehr .....	94
<b>5 Umsetzungsstrategien &amp; Evaluierung.....</b>	<b>98</b>
5.1 Umsetzungsstrategien .....	98
5.2 Stufenkonzept.....	99
5.3 Kommunikationsstrategie.....	101
5.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept .....	103
<b>6 Ausblick.....</b>	<b>109</b>
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>111</b>
<b>Abbildungsverzeichnis.....</b>	<b>112</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>114</b>
<b>Anhang .....</b>	<b>117</b>

# **1      Einleitung**

- 
- 1.1 Aufgabenstellung
  - 1.2 Vorgehensweise
  - 1.3 Beteiligungsverfahren

## 1 Einleitung

Die Stadt Wiehl steht wie viele Städte und Gemeinden in Deutschland vor vielfältigen gesellschaftlichen und verkehrstechnischen Herausforderungen. Insbesondere die Belange des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel gewinnen zunehmend an Bedeutung und erfordern entschlossenes Handeln seitens der Städte. Auf europäischer, nationaler und Landesebene legt die aktuelle Gesetzgebung bereits konkrete, sektorale Ziele zur Reduzierung von Treibhausgasen fest, mit dem Ziel der Klimaneutralität. Diese Ziele müssen insbesondere durch Konzepte und Maßnahmen auf kommunaler Ebene erreicht werden. Innerhalb dieser Anstrengungen spielt der Verkehrssektor eine maßgebliche Rolle, da er bisher am weitesten von den festgelegten Reduktionszielen entfernt ist.

Neben dem Klimaschutz stellt auch der demografische Wandel eine einschneidende Herausforderung dar, die bereits an verschiedenen Stellen sichtbar wird. Eine Bevölkerung, die sich fortlaufend in Altersstruktur, ethnischer Zugehörigkeit sowie Lebensstil und -entwürfen diversifiziert, ist stärker als je zuvor auf eine gut ausgebauten und attraktive (Verkehrs-)Infrastruktur angewiesen. Dies wird zusätzlich durch die Bedeutung Wiehls als Arbeits- und Wirtschaftsstandort und dem damit einhergehenden Zuzug erwerbstätiger Bevölkerung verstärkt, für die ein ansprechendes Mobilitätsangebot von besonderer Relevanz ist.

Die Themen Mobilität und Verkehr, die einerseits für eine vitale Stadt unerlässlich sind, andererseits aber auch zu Belastungen und Konflikten führen, sind zentraler Baustein der städtischen Entwicklung. Auf Grund der skizzierten Situation stellt sich auch für Wiehl die Frage nach einer künftig nachhaltigen, verträglichen und sicheren Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger, die mit dem Konzept **WiehlMobil**, dem Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Wiehl, strategisch beantwortet werden soll.

Das grundlegende Bedürfnis eines jeden Bewohners nach persönlicher Mobilität muss daher unter Berücksichtigung der genannten Herausforderungen in Wiehl sichergestellt werden. Die Gewährleistung von Mobilität und Erreichbarkeit bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität und gesellschaftliche Teilhabe.

Um sich den Herausforderungen zu stellen, hat die Stadt Wiehl in den vergangenen Jahren bereits eine Vielzahl und Konzepten und Plänen auf den Weg gebracht. Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt (ISEK) (**WiehlSein**), sowie der Leitfaden Nachhaltigkeit (**WiehlKlima 2035**) sind hier insbesondere zu nennen. Wesentliche Strategien und Ziele zur städtebaulichen Entwicklung und zur künftigen Ausrichtung der Mobilität wurden in beiden Plänen bereits adressiert. Für den Bereich des Stadtzentrums sind in den kommenden Jahren bis zum Planungshorizont 2030 diverse Großprojekte geplant oder bereits im Bau. Hierzu gehören die Wiehlau mit dem Wiehlpark, das Seequartier und ebenso diverse Straßenräume im Bereich der Innenstadt.

Im integrierten Mobilitätskonzept werden nun die verschiedenen Aspekte und Mobilitäts-themen zusammengeführt und systematisch bearbeitet. Dabei werden alle Verkehrsarten, also Rad- und Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich des Parkraums gemeinsam in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Neben einer zeitgemäßen und stadtverträglichen Anpassung der Verkehrsinfrastrukturen sind auch die Stärkung und Etablierung von neuen und innovativen Mobilitäts- und Dienstleistungsangeboten, wie zum Beispiel Carsharing, Elektromobilität und On-Demand-Systeme<sup>1</sup>, wichtige Themenbausteine des integrierten Mobilitätskonzeptes. Darüber hinaus werden Wechselwirkungen zwischen den städtebaulichen Strukturen und der Verkehrsentwicklung sowie die daraus resultierenden Umweltauswirkungen untersucht. Die Etablierung von betrieblich-organisatorischen Maßnahmen, wie zum Beispiel dem Mobilitätsmanagement als neue Form der verkehrspolitischen Steuerung, werden im Zusammenhang mit den bewährten Ansätzen der Verkehrsentwicklungsplanung betrachtet. Ein strategisches Zusammenwirken von Infrastruktur, Kommunikation und Service ermöglicht mehr Mobilität für alle Nutzergruppen.

<sup>1</sup> Bedarfsgerechte Mobilitätsangebote, welche z. B. in Form eines Großraumtaxis oder Kleinbusses auf Ruf bzw. ohne festen Fahrplan und Linienweg angeboten und durchgeführt werden.

Mit Hilfe eines integrierten Mobilitätskonzepts wird der Problematik entgegengewirkt, dass räumliche und finanzielle Möglichkeiten zur Schaffung neuer Verkehrsanlagen, insbesondere von Straßen, beschränkt sind. Stattdessen wird angestrebt die Verkehrsbedürfnisse aller Nutzergruppen besser zu organisieren, sodass die vorhandenen Strukturen effizienter genutzt werden können. Dabei werden Belastungen gesenkt und gleichzeitig Möglichkeiten geschaffen, Straßenräume den heutigen Anforderungen entsprechend zu gestalten.

Ziel des integrierten Mobilitätskonzeptes ist die langfristige Schaffung von umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen in der Stadt Wiehl. Dabei soll die Nutzungshäufigkeit des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden, sodass Kapazitäten für umweltfreundliche Mobilitätsarten auf der bestehenden Infrastruktur geschaffen werden können.

Zur Förderung des Umweltverbunds steht die Entwicklung von Radverkehrsmaßnahmen sowie die Verbesserung der Fußwegbeziehungen unter Beachtung der Barrierefreiheit im Fokus. Darüber hinaus soll Wiehl als attraktiver Lebens- und Arbeitsstandort gestärkt werden.

Zur Verwirklichung der gesetzten Ziele erfolgte ein dialogbasierter Prozess mit Akteuren aus Kommunalverwaltung, Kommunalpolitik und der Bevölkerung, zur Entwicklung von umsetzungsfähigen Maßnahmen.

## 1.1 Aufgabenstellung

Das integrierte Mobilitätskonzept stellt einen Rahmenplan zur Entwicklung des Verkehrssystems und der Mobilitätsangebote innerhalb der Stadt Wiehl dar. Es bildet die planerische Grundlage und den strategischen Rahmen zur Umsetzung von verkehrlichen Maßnahmen für die Gestaltung einer nachhaltigen und emissionsärmeren Mobilität. Ziel ist es, eine mittel- und langfristige Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs, verbunden mit einer erheblichen Senkung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen, auf Basis nationaler und landesweiter Ziele in Wiehl zu verfolgen. Dabei werden konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und ein Handlungskonzept mit Umsetzungsprioritäten festgelegt, welche die Verwaltung bei einer sukzessiven Umsetzung unterstützt.

Die Aufgabe besteht darin, ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität zu entwickeln. Schwerpunkte bilden hierbei die Verkehrsarten mit kommunalem, aber auch interkommunalem Bezug, sowie Trends, Innovationen und Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Mobilität. Das Ergebnis ist ein umfangreicher Maßnahmenkatalog, basierend auf einem Leitbild zur Entwicklung der Mobilität in der Stadt Wiehl. Im Wesentlichen stehen folgende Punkte im Vordergrund der Konzeption:

- Gleichberechtigung der Verkehrsarten
- Schaffung von hochwertigen Lebens- und Bewegungsräumen
- Förderung einer bewegungsaktivierenden Verkehrsplanung
- Umweltverträgliche Abwicklung des motorisierten Verkehrs
- Sicherer, selbstbestimmtes Zufußgehen sowie Radfahren
- Attraktive, transparente ÖPNV- und SPNV-Angebote
- Sicherung und Einhaltung des Umwelt- und Klimaschutzes
- Verbesserung der Barrierefreiheit

In die Erstellung des Konzeptes sind sowohl geplante Siedlungs- und Infrastrukturmaßnahmen, wie die Entwicklung des Seequartiers, als auch die Möglichkeiten einer Reaktivierung der Wiehltalbahn als fahrplanbasiertes SPNV-Angebot eingeflossen.

## 1.2 Vorgehensweise

Mit der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes WiehlMobil wurde das Planungsbüro „büro stadtVerkehr“ aus Hilden beauftragt. Der integrierte Planungs- und Beteiligungsprozess sowohl online als auch vor Ort wurde prozessbegleitend durch das Team von „büro stadtVerkehr“ initiiert und moderiert. Der Bearbeitungszeitraum erstreckte sich vom Juli 2021 bis November 2023.

Das vorliegende Konzept setzt sich aus insgesamt fünf Bestandteilen zusammen:

- Bestandsaufnahme und Analyse
- Potenzialanalyse, Szenarien- und Leitbildfindung
- Handlungsfelder und Maßnahmenkonzeption
- Umsetzungskonzept, Kommunikationsstrategie und Controllingkonzept
- Fazit und Empfehlungen

In der Analysephase des Konzepts standen die umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Situation, sowie die Sichtung und Erhebung des Zustands von Verkehrsanlagen, Zustand und Ausstattung des öffentlichen Raums, Wegebeziehungen, der Barrierefreiheit und Nutzungsansprüchen, als Grundlage für die Maßnahmenkonzeption an.

Auf Basis der Bestandsanalyse erfolgte eine **Mängel- und Potenzialanalyse**. Hierbei wurden Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Rahmen einer SWOT-Analyse (Strengths / Weaknesses / Opportunities / Threats) evaluiert. Daraus wurden zukünftige Potenziale für die Mobilität in der Stadt Wiehl abgeleitet. Ein wichtiges Element ist dabei auch die Entwicklung eines **Leitbildes** sowie die Festlegung von **Zielen** für das Jahr 2035 und darüber hinaus. In einem Szenario für das Jahr 2035 wird die Veränderung des Verkehrsverhaltens und des Verkehrsaufkommens hinsichtlich der demographischen und siedlungsstrukturellen Veränderungen in der Stadt Wiehl festgelegt.

Abgeleitet aus dem Bestand und den daraus resultierenden Potenzialen, sowie aus dem abgestimmten Leitbild mit einem Zielszenario 2035, wurden eine Vielzahl von Maßnahmen in einem umfassenden **Maßnahmenkonzept** gebündelt. Einen Schwerpunkt bildete hierbei aufgrund der hohen Relevanz für die zukünftige Entwicklung der Stadt die Anbindung an den höherwertigen ÖPNV sowie die Schaffung eines durchgängig befahrbaren Radverkehrsnetzes. Sämtliche Maßnahmen wurden im Maßnahmenkonzept ausgearbeitet und auf ihre Tragfähigkeit und Wirkungen bewertet, sowie ihre grundsätzliche Umsetzung geprüft. Darauf aufbauend leitet sich eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen ab, welche der Stadtverwaltung als Handreichung für die Umsetzung der im Mobilitätskonzept formulierten konzeptionellen Ansätze dient.

Die an dieses Konzept anschließende Umsetzung der Maßnahmen baut auf einem bedarfsgerechten **Evaluierungssystem** auf, um dauerhaft eine wirkungsvolle Erfolgskontrolle und Prozessanpassung zu ermöglichen. Es werden leicht handhabbare Indikatoren zum laufenden Monitoring, zur Prozessevaluation und zur Öffentlichkeitsarbeit in der Verkehrsplanung für die nächsten Jahre erarbeitet und vorgeschlagen. Das Mobilitätskonzept endet mit einem umsetzungsorientierten **Ausblick** auf zukünftige Themen, Arbeitsschritte und Empfehlungen im Bereich Verkehr und Mobilität in der Stadt Wiehl.

Im Ergebnis liegt nun das integrierte Mobilitätskonzept **WiehlMobil** vor. Das Konzept definiert mit einem Zielhorizont bis zum Jahr 2035 inhaltlich und räumlich die Rahmenbedingungen und Perspektiven für die zukunftsfähige Mobilität in der Stadt. Das Konzept enthält Vorschläge zur Umsetzung einzelner Maßnahmen und zur Verfestigung von Prozessen. Durch eine Abwägung und Prioritätenbildung dient das Konzept den örtlichen Akteuren zukünftig als Strategie-, Entscheidungs- und Handlungsleitfaden. Das Konzept kann darüber hinaus auch als Grundlage zur Beantragung von Fördermitteln des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen dienen.

Folgend ist der Ablaufplan des Bearbeitungsprozesses dargestellt.

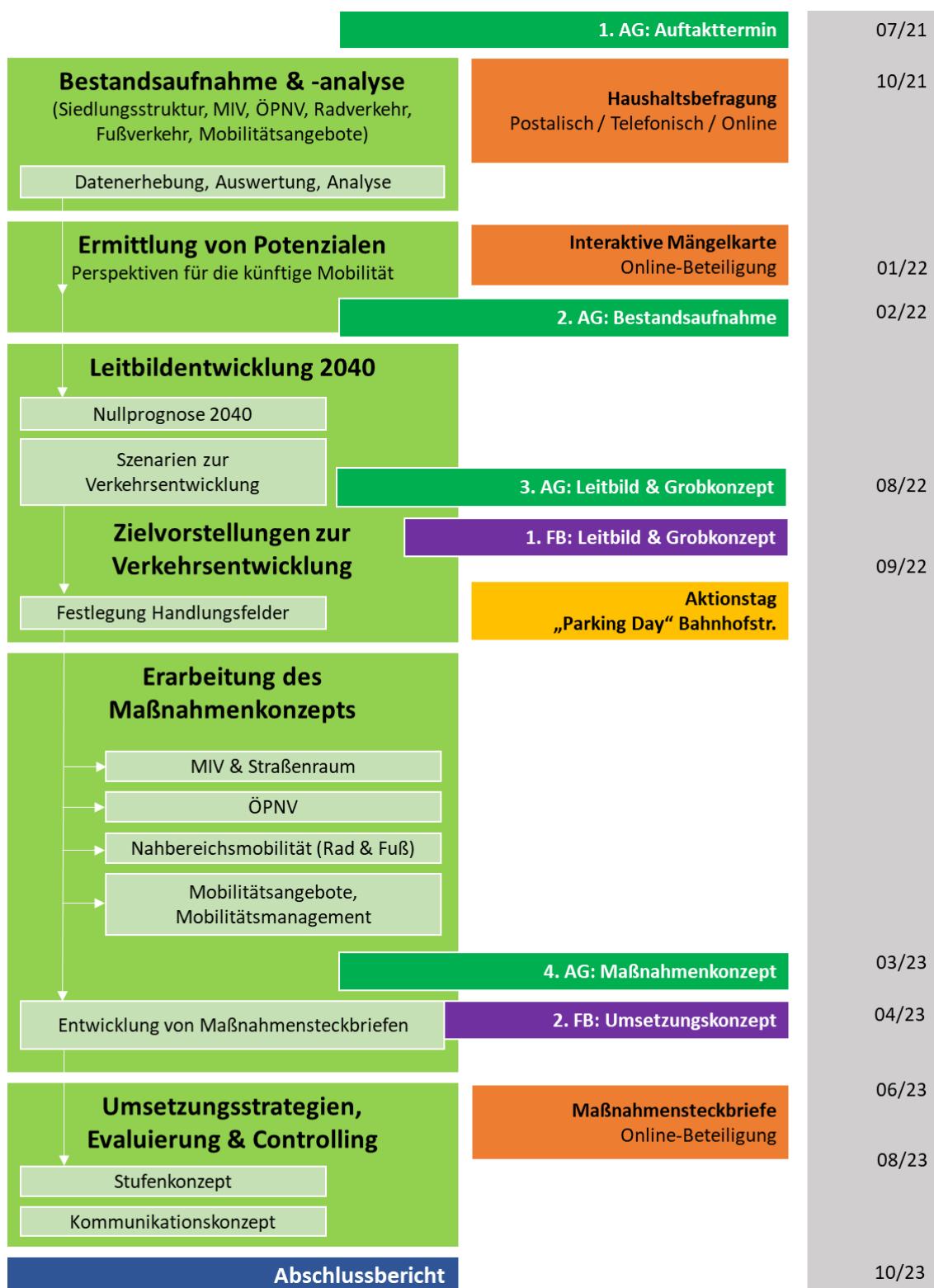


Abb. 1.2-1 Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes WiehlMobil

### 1.3 Beteiligungsverfahren

Im Rahmen der Konzepterstellung ist ein umfangreicher partizipatorischer Ansatz gewählt worden. Der Planungsprozess wurde gemeinsam mit den Entscheidungsträgern sowie den Interessenvertretern, weiteren Behörden und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und gestaltet. Die frühzeitige Einbindung der Bevölkerung besitzt den Vorteil, die Einstellungen zu möglichen Maßnahmen zu erfahren und damit den gesamten Bearbeitungsprozess und die Ergebnisse, Wünsche und Bedürfnisse der Nutzer des aktuellen Verkehrssystems auf eine breite Basis der Unterstützung zu stellen.

Die Bearbeitung des Konzeptes wurde deshalb durch eine innovative und breit aufgestellte Bürgerbeteiligung begleitet, um möglichst viele Interessen und Themen berücksichtigen zu können, sowie frühzeitig Konflikte aufzugreifen und konsensorientierte Lösungen zu erarbeiten. Bei der Konzepterstellung wurden verschiedene Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung gewählt. Im Rahmen des Bearbeitungsverfahrens konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in den verschiedenen Arbeitsphasen wie folgt einbringen:

- Website mit umfänglichen Informationen und Ergebnissen zum Mobilitätskonzept ([www.mobigator.de/WiehlMobil](http://www.mobigator.de/WiehlMobil))
- Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität **im Oktober 2021**
- Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme und Analyse (Mängel- und Ideenkarte) **zwischen 15. November 2021 und 14. Januar 2022**
- Aktionstag mit Verkehrsexperiment in der Bahnhofstr. **am 24. September 2022**
- Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept **zwischen 22. Juni 2023 und 18. August 2023**

Neben den Angeboten für die Bürgerinnen und Bürger wurden eine Arbeitsgruppe (AG), bestehend aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Auftraggebers sowie ein Fachbeirat (FB) initiiert, in die Akteure aus Verwaltung und Politik eingebunden wurden.

Im Folgenden werden die einzelnen Aktivitäten und Formate vorgestellt.

#### 1.3.1 Arbeitsgruppe Mobilität (AG)

Die Arbeitsgruppe Mobilität setzt sich aus Vertretern der Stadtverwaltung und des Auftraggebers zusammen. Sie dient der inhaltlichen Vorbereitung der Arbeitsschritte und der Sitzungen des Fachbeirats. Darüber hinaus werden strategische und inhaltliche Diskussionen und Festlegungen hinsichtlich der Vorgehensweise durchgeführt. Die Termine fanden in Form von Videokonferenzen und Vor-Ort-Terminen statt. Folgende Termine wurden durchgeführt:

- Auftakttermin (**14. Juli 2021**)
- Bestandsaufnahme (**11. Februar 2022**)
- Leitbild & Grobkonzept (**08. August 2022**)
- Maßnahmenkonzept (**20. März 2023**)

#### 1.3.2 Fachbeirat Mobilität (FB)

Der Fachbeirat Mobilität begleitet den Prozess der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes und diskutiert die Inhalte im Spannungsfeld zwischen kommunalen und übergeordneten Zielsetzungen, fachlicher Machbarkeit und politischem Tagesgeschäft. Der Fachbeirat Mobilität setzt sich aus Teilnehmern der Stadtverwaltung, des Gutachterbüros und aus Vertretern des Mobilitätsausschusses bzw. der Ratsfraktionen zusammen.

Ziel des Fachbeirats war es, dass die politisch aktiven Mitglieder des Arbeitskreises in den Arbeitsprozess eingebunden wurden und am Mobilitätskonzept zu jeder Zeit mitwirken konnten. In einer ersten Auftaktsitzung wurden die Ziele, Anforderungen und die Bestandsanalyse des Mobilitätskonzeptes besprochen und diskutiert. In der zweiten Sitzung wurde das Maßnahmenkonzept mit kommunalen, aber auch regionalen Maßnahmen

vorgestellt und diskutiert. Anregungen und Hinweise wurden im weiteren Verfahren mit aufgenommen. Folgende Termine wurden durchgeführt:

- Vorstellung des Projektes, Bestandsaufnahme, Leitbild und Grobkonzept (**12.09.2022**)
- Workshop zum Maßnahmenkonzept (**18.04.2023**)

### 1.3.3 INKA Online-Beteiligung<sup>2</sup>

Im Rahmen der ersten Online-Beteiligung zur Bestandsaufnahme konnten **im Zeitraum vom 15.11.2021 bis 14.01.2022** umfassende Anmerkungen zu den Verkehrsmittelkategorien

- Autoverkehr,
- Bus- und Bahnverkehr,
- Fußverkehr,
- Lastkraftwagen (Lkw)-Verkehr,
- Radverkehr,
- Sonstiges

im Stadtgebiet von Wiehl verortet werden. Bürgerinnen und Bürger hatten die Möglichkeit, Anregungen, Ideen und Hinweise zu den einzelnen Verkehrsmitteln einzubringen. Diese konnten direkt auf einer digitalen Karte verortet werden. Eine inhaltliche Vorgabe bzgl. der Einträge gab es nicht, lediglich einzelne Orientierungsfragen, wie z. B. zu attraktiven, unsicheren oder nicht barrierefreien Verkehrsmittelangeboten und Räumen. Darüber hinaus bestand für die Nutzerinnen und Nutzer die Möglichkeit, interaktiv auf andere Einträge einzugehen und diesen entweder zuzustimmen („like“) oder diese abzulehnen („dislike“). Anhand dieser Funktion konnte nachvollzogen werden, welche Themen den gesellschaftlichen Diskurs derzeit besonders beschäftigen bzw. auf einen breiten Konsens oder Ablehnung stoßen. Zudem wurde eine Rangfolge erstellt, welche die Top 3-Themen differenziert nach Verkehrsmitteln abbildete.

Während der Beteiligungsphase konnten insgesamt **1.581 Seitenaufrufe** verzeichnet werden bei **1.284 verschiedenen Besuchen**. Die durchschnittliche Anzahl der Besuche pro Tag betrug 23,7. Dies ist generell für eine Stadt von der Größe Wiehls eine gute Beteiligungsquote. Als der besucherstärkste Monat konnte der Dezember 2021 verzeichnet werden. Hier wurden allein 932 Besuche registriert. Insgesamt wurden von den Nutzern 288 Einträge angelegt. Diesen Einträgen wurde 3.439-mal zugestimmt („like“) und 267-mal widersprochen („dislike“). Insgesamt ergab sich eine Beteiligung von 3.439 Zustimmungen oder Ablehnungen. Es ist zu beachten, dass die Beteiligungszahl, trotz guter Resonanz, gemessen an der Einwohnerzahl Wiehls, nicht repräsentativ ist.

Trotzdem hat dieses Instrument eine bedeutsame Möglichkeit der Öffentlichkeitsbeteiligung (insbesondere während der teils noch einschränkenden Corona-Pandemie) und Hilfestellung bei der Ermittlung von Mängeln, Anregungen und Wünschen geboten. Die in der Online-Beteiligung INKA getätigten Anmerkungen münden nicht automatisch in Maßnahmenvorschlägen im Mobilitätskonzept, sondern werden auf Relevanz und Umsetzbarkeit für das ganzheitliche Konzept und das Zusammenspiel mit anderen Maßnahmenvorschlägen geprüft. Alle Einträge wurden auch nach Abschaltung der Karte abgespeichert und können beispielsweise auch im Rahmen von nachfolgenden Konzepten und Planwerken der Stadt Wiehl hinzugezogen werden.

Innerhalb der Verkehrsmittelkategorien wurden die meisten Anmerkungen für den **Autoverkehr** mit 109 Einträgen getätigt. Darauf folgen der **Radverkehr** mit 74 und der **Fußverkehr** mit 66 Einträgen. **Sonstige Einträge** (19 Einträge) und **Bus- und Bahnverkehr** (15 Einträge) sowie drei Einträge beim **Lkw-Verkehr** komplettieren das Feedback.

Die Aussagenverteilung auf die Stadtteile ergab folgendes Bild:

<sup>2</sup> INKA = Interaktive Kartenanwendung ([https://www.tetraeder.com/produkte\\_inka](https://www.tetraeder.com/produkte_inka))

- Die mit Abstand meisten Einträge gab es im Stadtteil **Wiehl Zentrum** mit **114 verorteten Einträgen**. Dies entspricht rund **40 % aller Einträge**.
- In anderen Stadtteilen wurden jeweils deutlich weniger Einträge verzeichnet: **Bielstein** (57), **Marienhagen** (42), **Drabenderhöhe** (40) und **Oberwiehl** (20) sind hier zu nennen. **13 Einträge wurden nicht verordnet**.

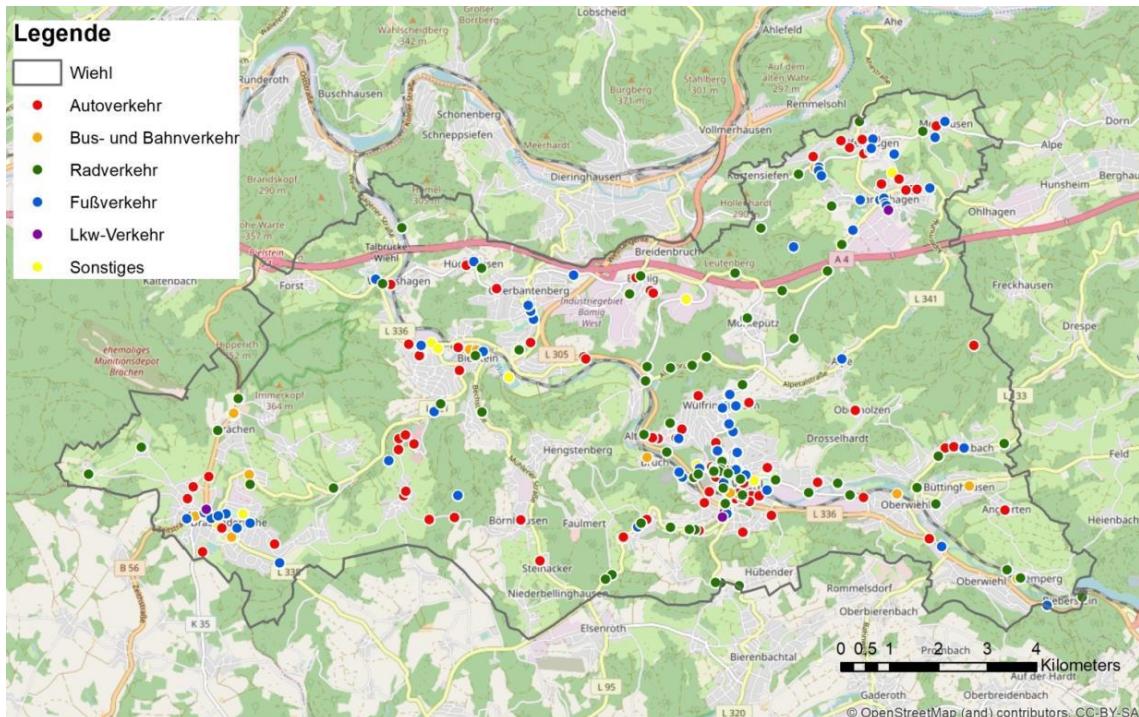


Abb. 1.3-1 Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtbereich INKA Online-Beteiligung Wiehl

Inhaltlich bestimmen beim Thema **Autoverkehr** vor allem die Aspekte **Geschwindigkeit** (31 Nennungen), **Sicherheit** (17 Nennungen) und **Ruhender Verkehr/Parken** (15 Nennungen). Kernpunkte, die häufig innerhalb dieser Aspekte genannt wurden, bestehen in der Kritik an überhöhter Geschwindigkeit, der Errichtung von Verkehrsspiegeln, dem Parkraum-Angebot sowie in LSA- bzw. Ampelschaltungen und damit verbundenen Wartezeiten.

Beim **Radverkehr** werden als wichtige Nennungen **Radwege** (41), die **Beschichtung** (9) und die **Verkehrsführung** (8) am häufigsten genannt. Im Zuge dessen werden insbesondere die Sichtbarkeit als Radfahrer und damit verbundene Sicherheitsaspekte angeführt, Engstellen und die aktuellen Radwegeführungen kritisiert und die Sanierung/Befestigung von Radwegen gefordert.

Im **Fußverkehr** wurden die Aspekte **Querungshilfen** (19), **Gehwege** (16) und die **Verkehrssicherheit** (8) am häufigsten genannt. Darunter wird z. B. das Fehlen von Querungshilfen und Gehwegen bemängelt, der bauliche Zustand von bestehenden Gehwegen in Teilen kritisiert, und damit einhergehend auf diverse Problemstellen hinsichtlich der Barrierefreiheit hingewiesen.

Der **ÖPNV** verzeichnete die wenigsten Nennungen der vier Verkehrsarten. Hier waren die wichtigsten Aspekte die **Verkehrsanbindung**, bzw. das **Takt- und Linienangebot** (6), der **Zustand von Bushaltestellen** (6) und die **Sicherheit** (2). Auch die Reaktivierung der Wiehltalbahn und der Ausbau einzelner Bushaltestellen wurden unter diesen Punkten gefordert.

Eine ausführliche Auswertung der Ergebnisse aus der INKA Online-Beteiligung ist dem Anhang zu entnehmen.

### 1.3.4 Aktionstag mit Verkehrsexperiment

Am 24. September 2022 wurde auf der südlichen Bahnhofstraße in der Wiehler Innenstadt ein Aktionstag zum Thema Mobilität sowie ein kleines Verkehrsexperiment durchgeführt. Die Bahnhofstraße ist eine Geschäftsstraße mit diversen Läden, Gastronomie und weiteren Einrichtungen wie Banken und dem Rathaus, und damit eine der wichtigsten Straßen im Stadtgebiet. Zudem ist die Bahnhofstraße eine zentrale Verkehrsachse für die Wiehler Innenstadt. Die Straße eignete sich insofern für ein Verkehrsexperiment, als dass sie erst kurz vorher im Rahmen des Integrierten Stadtentwicklungskonzept Wiehl-Zentrum (ISEK) umgebaut und neugestaltet wurde. Dabei wurde die Straße im Vergleich zum vorherigen Zustand verkehrsberuhigt, eine Einbahnstraßenregelung (Radverkehr frei in beide Richtungen) eingeführt und der Straßenraum entsprechend der veränderten Nutzung umgestaltet.

Durch den Umbau ergeben sich neue Möglichkeiten, den Straßenraum alternativ, d.h. nicht nur für den Kfz-Verkehr, zu nutzen. Hier setzte das Verkehrsexperiment an. Als Geschäftsstraße dienen die Stellplätze im Seitenrand der Bahnhofstr. vor allem dem täglichen Besuchertraffic. Zeitgleich bestehen jedoch rückseitig der Geschäftsgebäude großzügige Parkflächen, die ebenfalls für Besucher und Kurzzeitparker zur Verfügung stehen.

Am Aktionstag wurden die Stellplätze entlang der südlichen Bahnhofstr. anderweitig genutzt. Das Parken für Kfz war an diesem Tag untersagt. Stattdessen wurden Außengastronomie, Fahrradabstellanlagen und mobile Verkaufs- und Infostände auf den Stellflächen eingerichtet.

Der Aktionstag war eine einmalige Aktion, zeitlich begrenzt auf einen Tag. Er ist vergleichbar mit den bekannten „Parking Days“ aus anderen Städten weltweit und diente vor allem zur Schaffung eines beginnenden Bewusstseins für Veränderungen in der Mobilität in Wiehl und dem direkten Kontakt und Austausch mit der Bevölkerung.

Das Ziel des Austauschs mit der Bevölkerung und der Durchführung der Aktion war es, eine flexible Nutzung des Parkraums in der Bahnhofstraße bzw. generell in verkehrsberuhigten Geschäftsstraßen zu demonstrieren. Das eingeholte Feedback vieler Besucher fiel sehr positiv aus und es wurde der Wunsch geäußert, solche Aktionstage zukünftig regelmäßiger durchzuführen. Beispielsweise wäre es perspektivisch denkbar, an Wochenenden oder an Sonn- und Feiertagen die Stellflächen entlang der Bahnhofstraße generell für anderweitige Nutzungen, z. B. Außengastronomie, freizugeben. An Werktagen oder zu Geschäftszeiten werden die Stellplätze weiterhin als solche genutzt. Auf den Parkplätzen in der Innenstadt kann weiterhin auch während der Durchführung von Aktionstagen geparkt werden.

Das Projektteam des Mobilitätskonzepts war am Aktionstag ebenfalls vor Ort und hat während des Durchführungszeitraums einen Infostand mit Plakatwänden und Informationsmaterial aufgebaut, an dem sich Besucher über die aktuellen Arbeitsschritte des Mobilitätskonzeptes informieren konnten. Zudem wurde ein Stadtplan bereitgestellt, anhand dessen die Besucher ihre Vorschläge, Ideen, Mängel und Kritik für die Gesamtstadt verorten und notieren konnten.



Abb. 1.3-2 Bespielung von Stellflächen auf der Bahnhofstr. am Aktionstag



Abb. 1.3-3 Außengastronomie auf Stellflächen am Aktionstag

Über den Tag verteilt kamen viele Personen in die Bahnhofstr. Davon waren die meisten Besucher dem Vernehmen nach zufällig vor Ort, bzw. nicht explizit wegen des Aktionstages.

Insgesamt wurden am Stand für das Mobilitätskonzept 27 Personen gezählt, die sich konkret über das Projekt informiert haben und Kommentare und Vorschläge auf einem Stadtplan hinterlassen haben. In der folgenden Abbildung sind die Vorschläge und Ideen aus der Bevölkerung am Aktionstag anhand des Stadtplans dargestellt. Die einzelnen Eingaben aus der Bürgerschaft sind in schriftlicher Form im Anhang zusammengefasst.

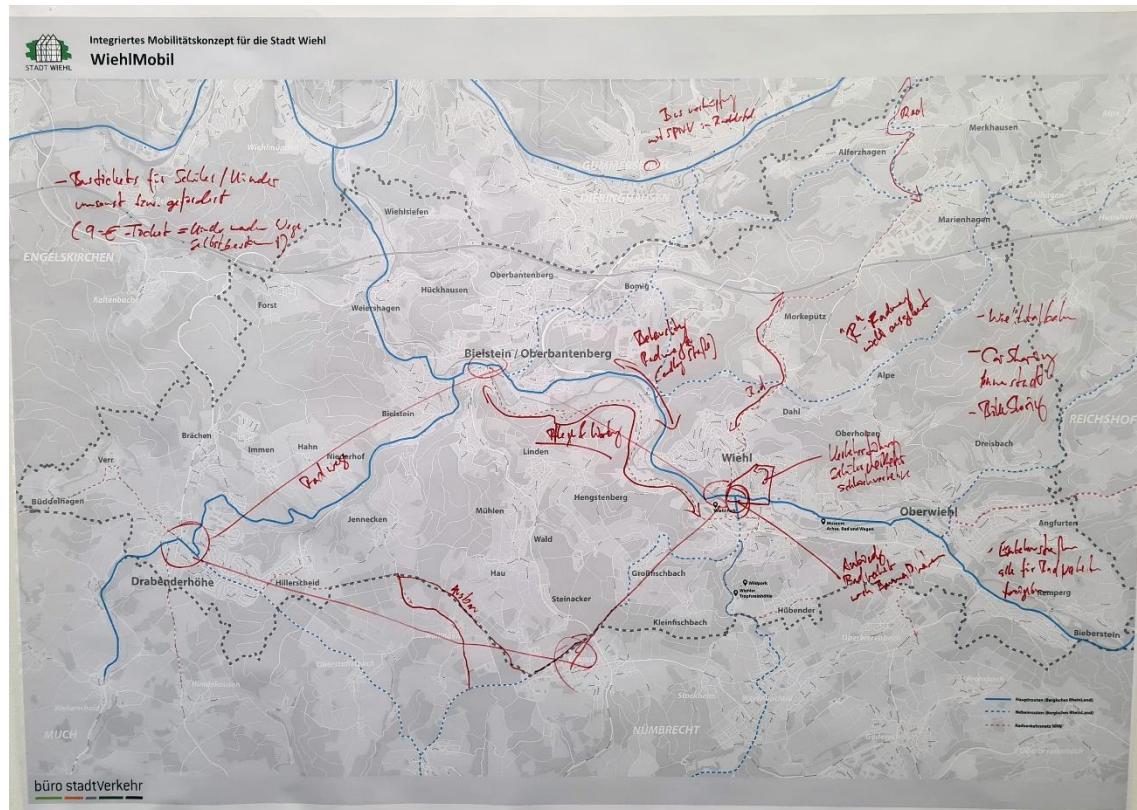


Abb. 1.3-4 Vorschläge und Ideen aus der Bevölkerung am Aktionstag

Der Aktionstag an sich, bzw. die Umnutzung der Stellflächen, wurde überwiegend positiv eingeschätzt. Einige Besucher bemängelten gar, warum überhaupt nach der Umgestaltung der Bahnhofstraße wieder Stellflächen eingerichtet wurden. Auf diese hätten einige Besucher gerne im Sinne einer hohen Aufenthaltsqualität ganz verzichtet.

Auch die Außengastronomie wurde gut von den Besuchern angenommen. Diese wirkte sich für einige Besucher positiv auf die Atmosphäre in der Straße aus. Ebenfalls positiv wurde der Tag vom Fahrradhändler bewertet, der an seinem Stand auch die Erprobung von E-Bikes angeboten hat. Einige Besucher nutzten die Gelegenheit, die Bahnhofstr. per E-Bike zu befahren und die Fahrräder zu testen. Gerade dafür hat sich der Aktionstag gelohnt. Die Teilnehmer waren sich einig, dass man den Aktionstag gerne wiederholen sollte.

### 1.3.5 Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept

Im Sommer 2023 wurde zwischen dem 22. Juni und dem 18. August 2023 eine weitere Online-Beteiligung über die Projekthomepage durchgeführt. Hierbei wurden die zuvor mit der Arbeitsgruppe und dem Fachbeirat entworfenen Maßnahmensteckbriefe in einer Entwurfssfassung veröffentlicht und jeweils mit einer Feedback- und Kommentarfunktion versehen. Bei der Feedbackfunktion konnten die einzelnen Steckbriefe jeweils über eine Schaltfläche „Daumen hoch“ befürwortet, „Daumen mittig“ als neutral, und „Daumen runter“ abgelehnt werden. Zusätzlich bestand – unabhängig von der Bewertung – die Möglichkeit, einen Kommentar zu hinterlassen.

Insgesamt wurden für die vorgestellten Maßnahmensteckbriefe **526 Bewertungen** abgegeben. Innerhalb der Bewertungen wurden außerdem **89 Kommentare** verfasst.

Die meisten Zustimmungen erhielten die Maßnahmen im ÖPNV und Radverkehr. Für die Maßnahmenvorschläge beim ruhenden Verkehr überwiegen knapp die Ablehnungen. Die Kommentarfunktion wurde am häufigsten bei den Radverkehrsmaßnahmen genutzt.

Insgesamt gab es zu allen Steckbriefen **365 Zustimmungen, 36 neutrale Wertungen und 125 Ablehnungen**. In der folgenden Grafik sind die Rückmeldungen zu den einzelnen Maßnahmensteckbriefen (der Entwurfsfassung) dargestellt.

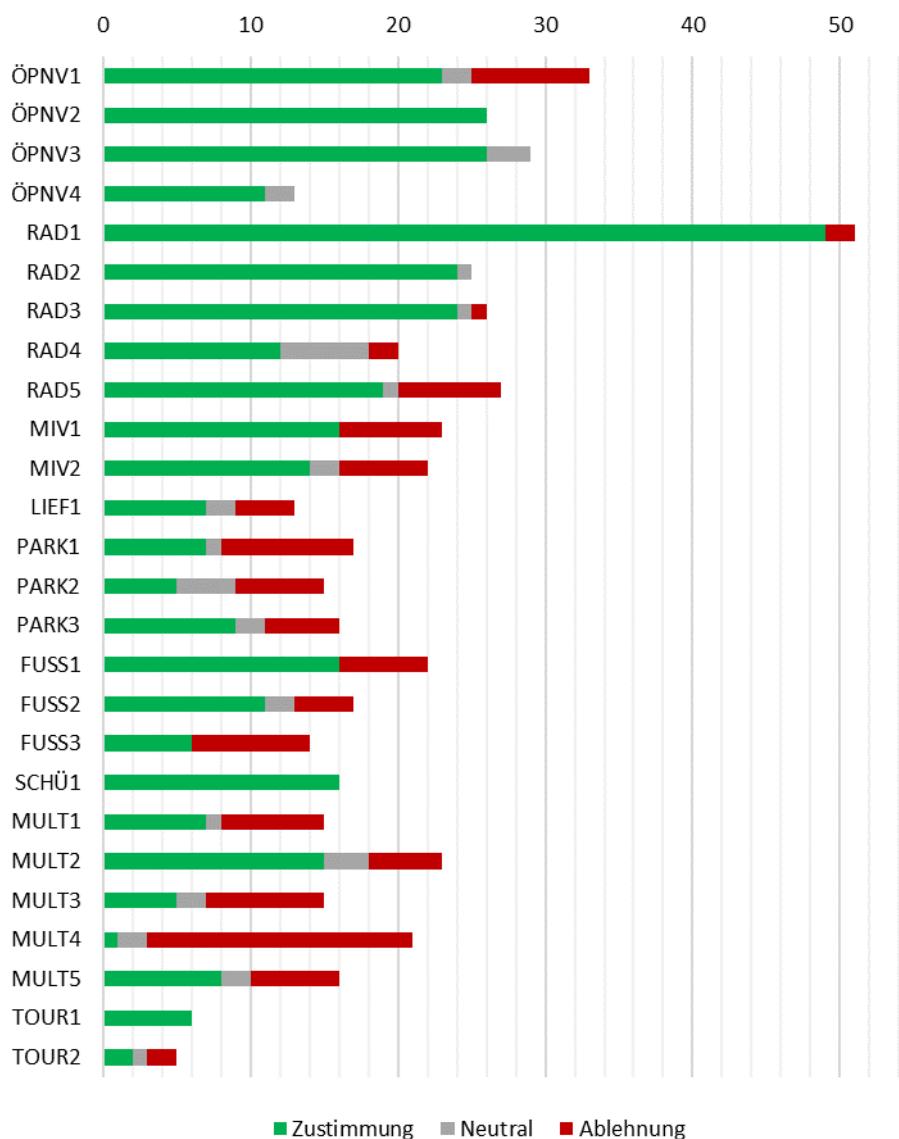


Abb. 1.3-5 Anzahl der zustimmenden, neutralen und ablehnenden Rückmeldungen zu den Steckbriefen

Eine ausführliche Darstellung der Kommentare aus der Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept ist dem Anhang zu entnehmen.

## **2      Bestandsaufnahme**

- 
- 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur
  - 2.2 Zentrenstruktur
  - 2.3 Schulstandorte
  - 2.4 Publikumswirksame Einrichtungen
  - 2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze
  - 2.5 Verkehrs- und Mobilitätsstruktur
  - 2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung
  - 2.7 Zusammenfassung und Fazit

## 2 Bestandsaufnahme

Ein grundlegender Baustein zur Erstellung des integrierten Mobilitätskonzeptes bildet die Bestandsaufnahme und Analyse der Ausgangslage. Hierzu gehört einerseits, die vorhandenen bzw. bereits geplanten Konzepte und Gutachten zu den verkehrlichen und siedlungsstrukturellen Entwicklungen der Stadt zu sichten und zu bewerten, sowie andererseits aktuelle Daten zum Thema Mobilität und Verkehr zu erheben.

Grundsätzlich werden die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse aus verschiedenen Quellen gespeist. Zu nennen sind:

- Auswertungen von vorhandenen Unterlagen und Konzepten
- Eigene Vor-Ort-Beobachtungen und eigene Auswertungen
- Informationen von verschiedenen Akteuren (Arbeitsgruppe, Fachbeirat, usw.)
- Informationen von den Bürgerinnen und Bürgern aus der INKA Online-Beteiligung und Bürgerbeteiligung

Im Folgenden wird eine Analyse der städtebaulichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen vorgenommen. Hierzu werden für jeden Verkehrsträger Mängel, Konflikte und Potenziale analysiert und dargestellt. Die einzelnen Themenfelder bilden im Weiteren die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept für die Gesamtstadt sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen.

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Stadt Wiehl liegt im Oberbergischen Kreis und ist mit über 25.000 Einwohnern die zweitgrößte Stadt im Kreisgebiet. Auf einer Gesamtfläche von über 53 km<sup>2</sup> liegt die durchschnittliche Einwohnerdichte somit bei rund 480 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Wiehl teilt sich in über 52 Ortsteile auf. Zusammengefasst ergeben sich fünf Siedlungsschwerpunkte: **Wiehl-Zentrum**, **Bielstein/ Oberbantenberg**, **Drabenderhöhe**, **Oberwiehl** und die „**Bergdörfer**“.

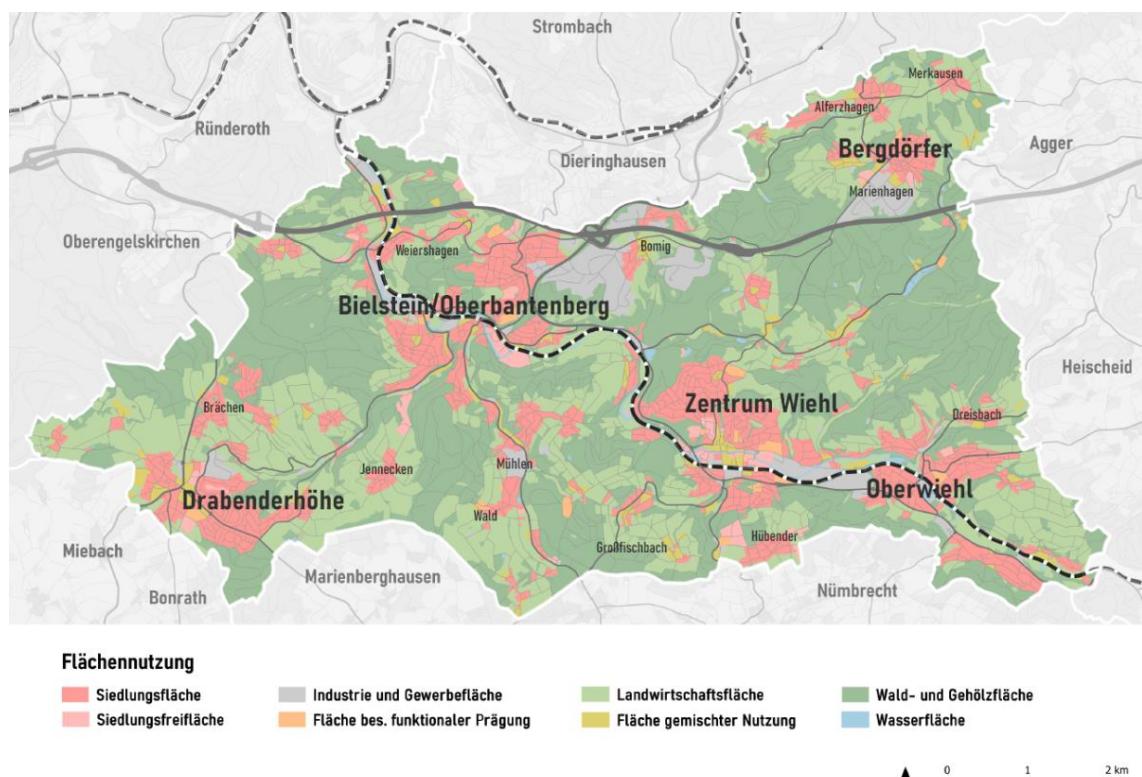


Abb. 2.1-1 Siedlungsstruktur der Stadt Wiehl

In der unmittelbaren Nachbarschaft liegen im Uhrzeigersinn das Mittelzentrum Gummersbach, die Gemeinde Reichshof, die Gemeinde Nümbrecht, die Gemeinde Much sowie die Gemeinde Engelskirchen. Das nächste Oberzentrum, die Stadt Köln, sowie der internationale Flughafen Köln/Bonn sind ca. 45 km entfernt.

Wiehl gilt gemeinhin als ein attraktiver Wohnstandort. Neben einer guten Infrastruktur und zahlreichen Freizeit- und Tourismusangeboten existiert eine günstige Anbindung an den Kölner Raum. Zum einen durch den Autobahnanschluss an die BAB 4 und zum anderen durch den nahegelegenen SPNV-Anschluss an die RB 25 (Lüdenscheid – Köln) in der Nachbarkommune Gummersbach. Aufgrund eines breiten Angebotes an Arbeitsplätzen im industriellen und gewerblichen Sektor ist für Wiehl ein Einpendlerüberschuss erkennbar.

Von der 53,26 km<sup>2</sup> großen Gesamtfläche der Stadt Wiehl entfallen ca. 15,5 % auf Wohnbau, Industrie und Gewerbe. Verkehrsflächen nehmen 10,2 % der Gesamtfläche ein. Der überwiegende Teil des Stadtgebiets besteht jedoch aus landwirtschaftlichen Flächen (27,1 %) sowie Wald- und Gehölzfläche (40,6 %). Neben sonstigen Flächen (5,7 %) machen Gewässer, u. a. der gleichnamige Fluss Wiehl, ca. 0,9 % der Fläche aus.<sup>3</sup>

Nicht außer Acht gelassen werden darf die Tatsache, dass Wiehl mit seiner Lage im Bergischen Land eine sehr heterogene Topographie aufweist. Viele Ortsteile im Stadtgebiet sind dementsprechend nur durch wenige Zugangsstraßen erschlossen.

### 2.1.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsprognose für die Stadt Wiehl prognostiziert bis zum Jahr 2030 einen Rückgang der Bevölkerung im Mittel um 7,6 % im Vergleich zu heute. Bis zum Jahr 2040 soll die Bevölkerung weiterhin abnehmen.

Zur Bestimmung des Verkehrsaufkommens im Jahr 2035 wird deshalb von einem leichten Rückgang des Verkehrsaufkommens von annähernd ähnlichen prozentualen Werten ausgegangen. Dieser Rückgang wird sich jedoch nicht gleichmäßig im Straßennetz verteilen, weshalb es aufgrund des Bevölkerungsrückgangs nicht zu einer signifikanten Entlastung der Hauptverkehrswege kommen wird.

Aktuelle Bevölkerungszahlen der letzten Jahre weisen ebenso darauf hin, dass anstelle des prognostizierten Trends der Abnahme aktuell eher eine leichte Zunahme der Bevölkerung zu verzeichnen ist. Dies ist jedoch nicht in offiziellen Prognosen berücksichtigt.

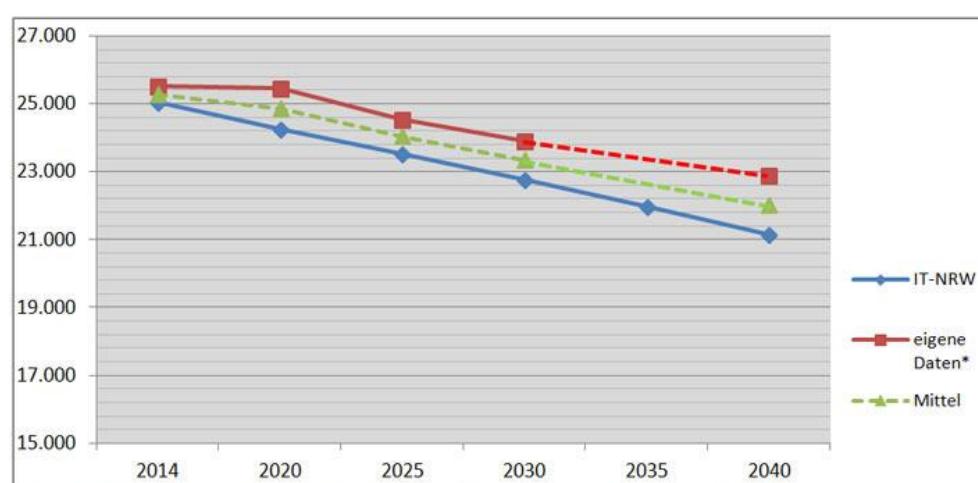


Abb. 2.1-2 Bevölkerungsprognose der Stadt Wiehl<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Landesdatenbank IT.NRW 2021

<sup>4</sup> Stadt Wiehl: Bevölkerungsvorausberechnung

## 2.1.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

Die Stadt Wiehl besitzt diverse Industrie- und Gewerbeflächen, insbesondere um den Ortsteil Bomig mit insgesamt ca. 80 ha Fläche. Der wirtschaftliche Schwerpunkt liegt im produzierenden Gewerbe. Daneben existieren weitere Gewerbegebiete in Bielstein (ca. 34 ha), Marienhagen (ca. 20 ha) und in Wiehl Zentrum (Ohlerhammer, ca. 29 ha). Größere Neuan-siedlungen oder Expansionen der bestehenden Gewerbeflächen sind aktuell nicht geplant.

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort beträgt rund 12.000, was einen hohen Wert für eine Stadt mit rund 25.000 Einwohnern darstellt. In den letzten Jahren waren im Bereich der Arbeitsplätze bzw. der Beschäftigten keine signifikanten Zu- oder Abnahmen zu verzeichnen. Am Wohnort sind rund 10.300 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte registriert. Auch hier waren in den letzten Jahren kaum Zu- oder Abnahmen zu verzeichnen.<sup>5</sup>

## 2.1.3 Pendlerströme

Die Stadt Wiehl weist aufgrund der starken lokalen Wirtschaftsstruktur ein positives Pendlersaldo von **plus 1.957 Pendlern** auf. Das bedeutet, dass mehr Personen zum Arbeiten nach Wiehl einpendeln, als aus Wiehl heraus zum Arbeiten auspendeln. Insgesamt pendeln 8.144 Personen aus, während 10.101 Personen einpendeln. Die meisten Einpendler stammen aus den Nachbarkommunen **Gummersbach** (2.079), **Nümbrecht** (1.320) und **Reichshof** (1.017). Die wichtigsten Auspendlerkommunen für die Wiehler Bevölkerung sind ebenfalls **Gummersbach** (2.070), das Oberzentrum **Köln** (737) sowie die Gemeinden **Engelskirchen** (698) und **Nümbrecht** (640). Die nachfolgende Abbildung stellt die wichtigsten Pendlerströme von und nach Wiehl dar.<sup>6</sup>

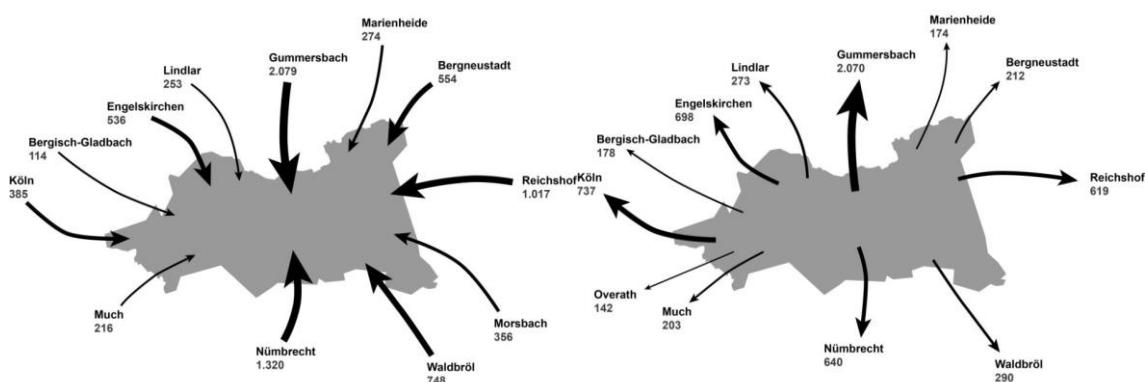


Abb. 2.1-3 Ein- und Auspendler Stadt Wiehl

Die täglichen Ein- und Auspendler beanspruchen auf ihren Wegen die Verkehrsinfrastruktur und sind daher von hoher Bedeutung für das Mobilitätskonzept. Die Einbindung der Betriebe sowie die Optimierung der Arbeitsplatzreichbarkeit, auch für die Einpendler, spielen daher eine wichtige Rolle für die Erreichung der Mobilitätsziele.

## 2.2 Zentrenstruktur

Die Stadt Wiehl besitzt 52 Ortsteile, Dörfer und Weiler. Die wichtigsten Versorgungsstandorte und Einzelhandelszentren teilen sich allerdings auf fünf Siedlungsschwerpunkte auf: **Zentrum Wiehl**, **Bielstein/Oberbantenberg**, **Drabenderhöhe**, **Oberwiehl** und **Bergdörfer**.

Für die Versorgungs- und Einzelhandelszentren gilt, dass sie wichtige Bezugspunkte für eine Vielzahl von Bürgern der Stadt Wiehl sind und ihnen damit auch verkehrlich eine wichtige Bedeutung zu Teil wird. Darüber hinaus besitzt das Zentrum mit weiteren wichtigen

<sup>5</sup> Landesdatenbank IT.NRW 2021

<sup>6</sup> Landesdatenbank IT.NRW 2021

Einrichtungen (z. B. Rathaus) auch eine gesamtstädtische Versorgungsfunktion. Eine effiziente verkehrliche Anbindung der Versorgungsstandorte ist Grundvoraussetzung für eine funktionale Stadt. Effizient bedeutet im Sinne der Ziele des Mobilitätskonzeptes, dass die Versorgungsbereiche im Stadtgebiet vor allem mit dem Umweltverbund, möglichst schnell und unkompliziert für alle Bewohner erreichbar sind. In der folgenden Abbildung sind die wichtigsten Versorgungsstandorte in Wiehl verortet.

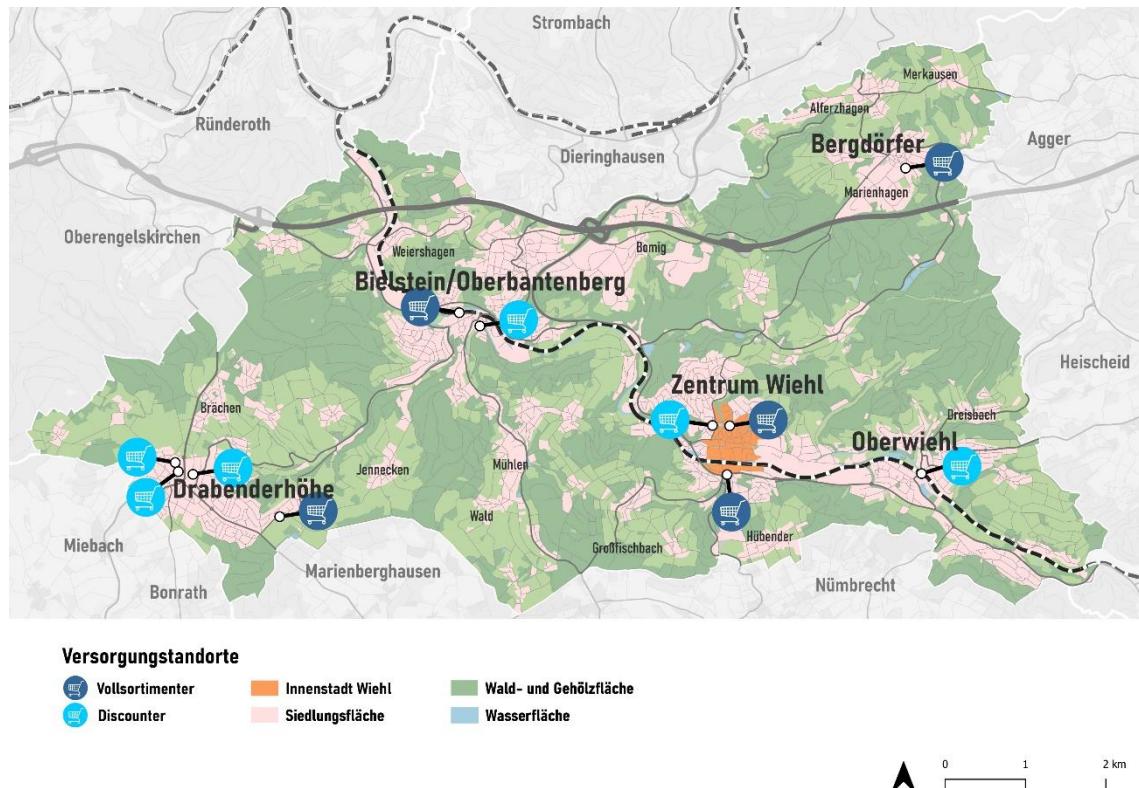


Abb. 2.2-1 Versorgungsstandorte der Stadt Wiehl

### 2.3 Schulstandorte

In Wiehl gibt es insgesamt sechs Grundschulen, zwei weiterführende Schulen sowie drei Förderschulen. Die Schulstandorte liegen ähnlich der Versorgungsstandorte ebenfalls in den größeren Siedlungsschwerpunkten. Insgesamt gibt es an den Schulen in Wiehl aktuell ca. 2.820 Schüler, die sich wie folgt auf die einzelnen Schulstandorte verteilen:

Schultyp	Standort	Anz. Schüler (2021)
Grundschule	Grundschule Bielstein	ca. 220
Grundschule	Grundschule Drabenderhöhe	ca. 160
Grundschule	Grundschule Oberwiehl	ca. 130
Grundschule	Grundschule Wiehl (+ Außenstelle Marienhagen)	ca. 310
Grundschule	Freie Christliche Grundschule (FCBG Wiehl)	ca. 200
Sekundarschule	Sekundarschule TOB	ca. 710
Gymnasium	Dietrich-Bonhoeffer-Gymnasium	ca. 1.000
<b>Förderschulen (insgesamt)</b>		ca. 90

Abb. 2.3-1 Schulstandorte und Anzahl der Schüler

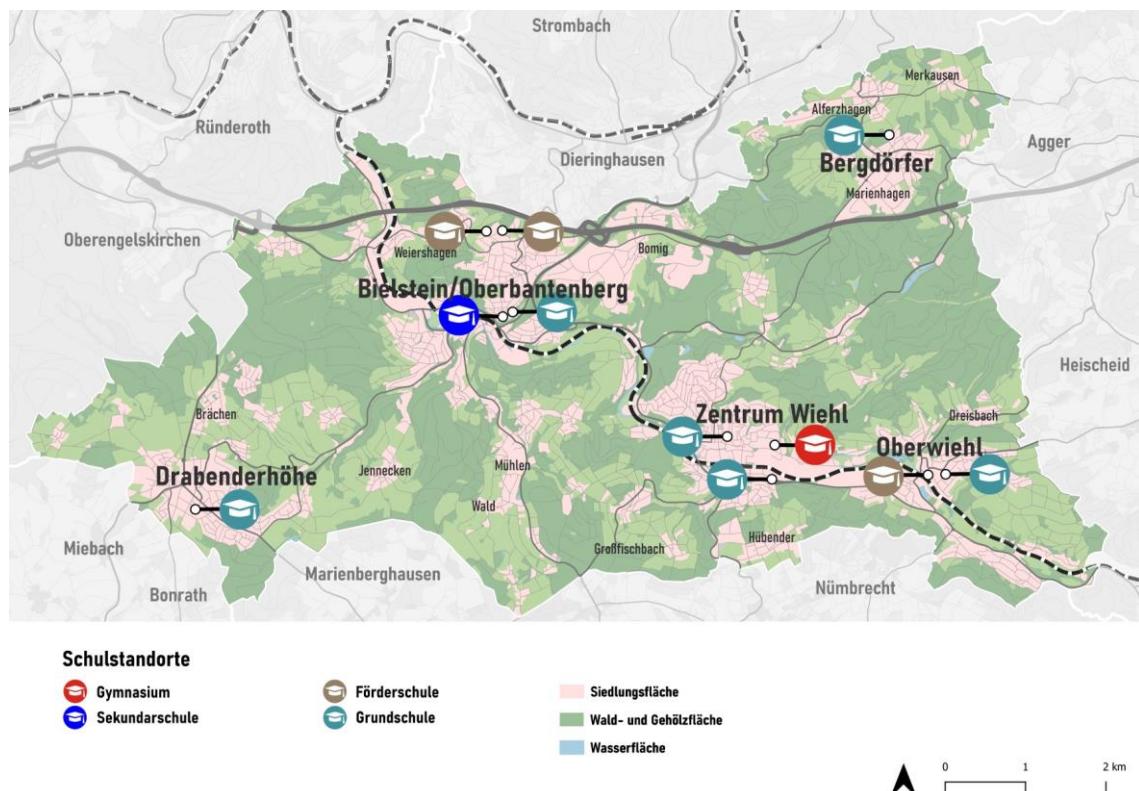


Abb. 2.3-2 Schulstandorte in der Stadt Wiehl

Die obenstehende Abbildung zeigt die Standorte der Wiehler Schulen auf. Schulstandorte sind besonders wichtige Einrichtungen mit Bezug zum Thema Verkehr und Mobilität. Das sichere Erreichen der Bildungsstandorte ist zwingend für Kinder und Jugendliche sicherzustellen. Mittlerweile zeigt sich an Schulstandorten jedoch auch die Problematik der Hol- und Bringverkehre mit dem MIV durch die sog. „Elterntaxis“. Das hohe Verkehrsaufkommen, begleitet von illegalem Parken und Halten, sowie der Nutzung von Schleichwegen durch nahegelegene Wohnstraßen führen zu Unverträglichkeiten und Sicherheitseinschränkungen. Dem gilt es, durch steuernde und erzieherische Maßnahmen möglichst frühzeitig entgegenzuwirken.

## 2.4 Publikumswirksame Einrichtungen

In den zentralen Versorgungsbereichen der Siedlungsschwerpunkte, insbesondere im Zentrum, befinden sich diverse weitere publikumswirksame Einrichtungen mit verkehrlicher Bedeutung. Dazu zählen neben Rathaus, Stadtbücherei, Ärztehäusern und Altenheimen auch die Freizeit- und Kultureinrichtungen im Stadtgebiet.

Hier hat die Stadt Wiehl einige höherwertige Freizeiteinrichtungen zu bieten, die auch regionale Besucher und Tagestouristen anziehen. Hierzu gehören die Eissporthalle und das Schwimmbad Wiehler Wasser Welt, aber auch das Museum Achse, Rad und Wagen.

Über das Stadtgebiet verteilt findet sich weiterhin eine Vielzahl an touristischen Einrichtungen, wie z. B. die Wiehler Tropfsteinhöhle oder der Bierweg. Die meisten Einrichtungen sind relativ gut erschlossen und können über touristische Radwegerouten auch mit dem Fahrrad erreicht werden. In der folgenden Abbildung werden diese Standorte aufgezeigt.

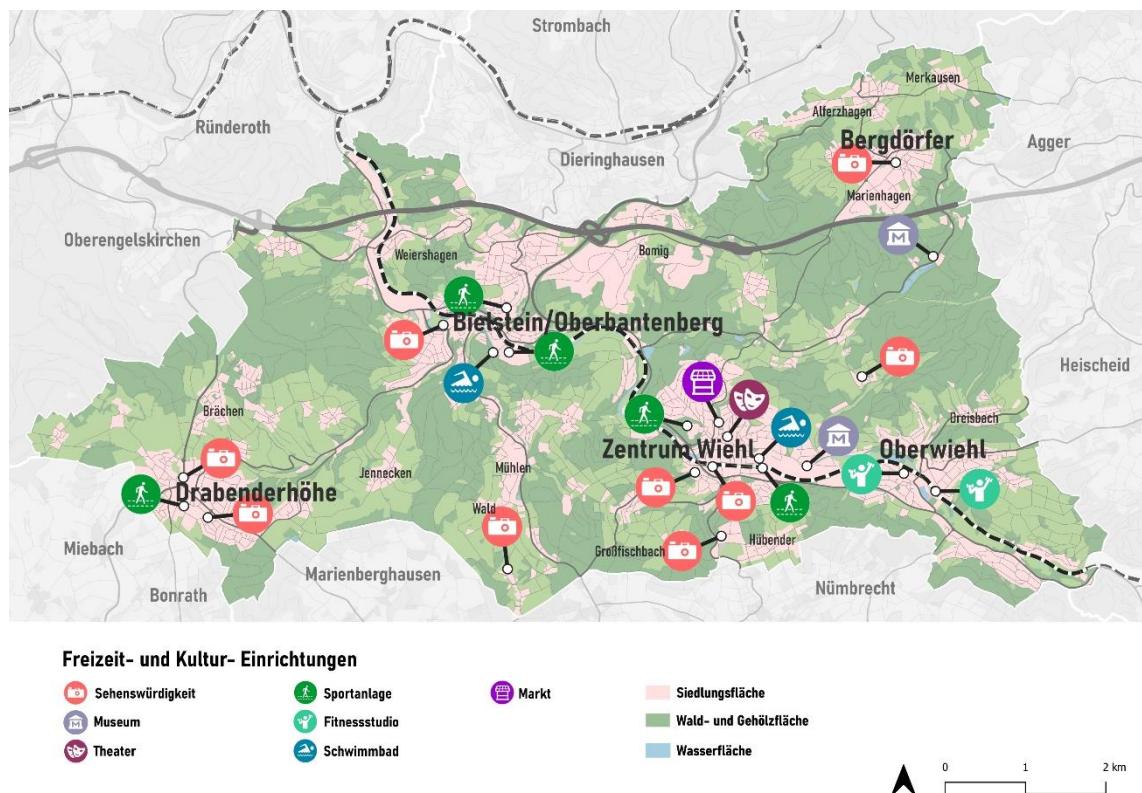


Abb. 2.4-1 Publikumswirksame Einrichtungen der Stadt Wiehl

## 2.5 Betrachtung der Verkehrsnetze

Ein gut ausgebautes Netz aus Straßen, Stadt- und Regionalbuslinien sowie Fuß- und Radwegen sichert die Mobilität in der Stadt Wiehl. Im Folgenden sind alle wichtigen Bestandsdaten zum Straßenverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie zum Fuß- und Radverkehr (Nahmobilität) sowie dem Wirtschaftsverkehr (Lkw- und Lieferverkehr) aufgeführt.

### 2.5.1 MIV

Die Bedeutung des **motorisierten Individualverkehrs** für die Stadt Wiehl zeigt sich durch einen **Anteil am Gesamt-Modal-Split von 75 %** aus der Haushaltsbefragung von 2021 (siehe Kap. 2.6). Rund 81 % der männlichen und 78 % der weiblichen Personen in Wiehl steht ein Auto zur Verfügung. Ein Grund für die hohe Bedeutung des MIVs zeichnet sich durch das Fehlen alternativer Mobilitätsangebote ab (vgl. andere Verkehrsmittel).

Die Stadt Wiehl ist von mehreren klassifizierten Straßen an die regionalen Verkehrswege angebunden. Eine bedeutende Hauptverkehrsachse für die Erschließung der Stadt stellt insbesondere die L336 dar, die nordwestlich an die A4 in Richtung Köln anknüpft bzw. weiter in Richtung Engelskirchen und Gummersbach führt. Die Stadtteile Bielstein/Oberbantenberg, Wiehl Zentrum und Oberwiehl sind direkt über diese Verkehrsachse angebunden.

Weiterhin sind für die Anbindung des Stadtteils Drabenderhöhe auch die B256 in Nord-Süd Richtung mit Anschluss an die A4, sowie die L321 in Richtung Bielstein als wichtige Verkehrswege zu nennen. Weitere Bundes-, Landes-, und Kreisstraßen ergänzen das Straßennetz im Stadtgebiet.

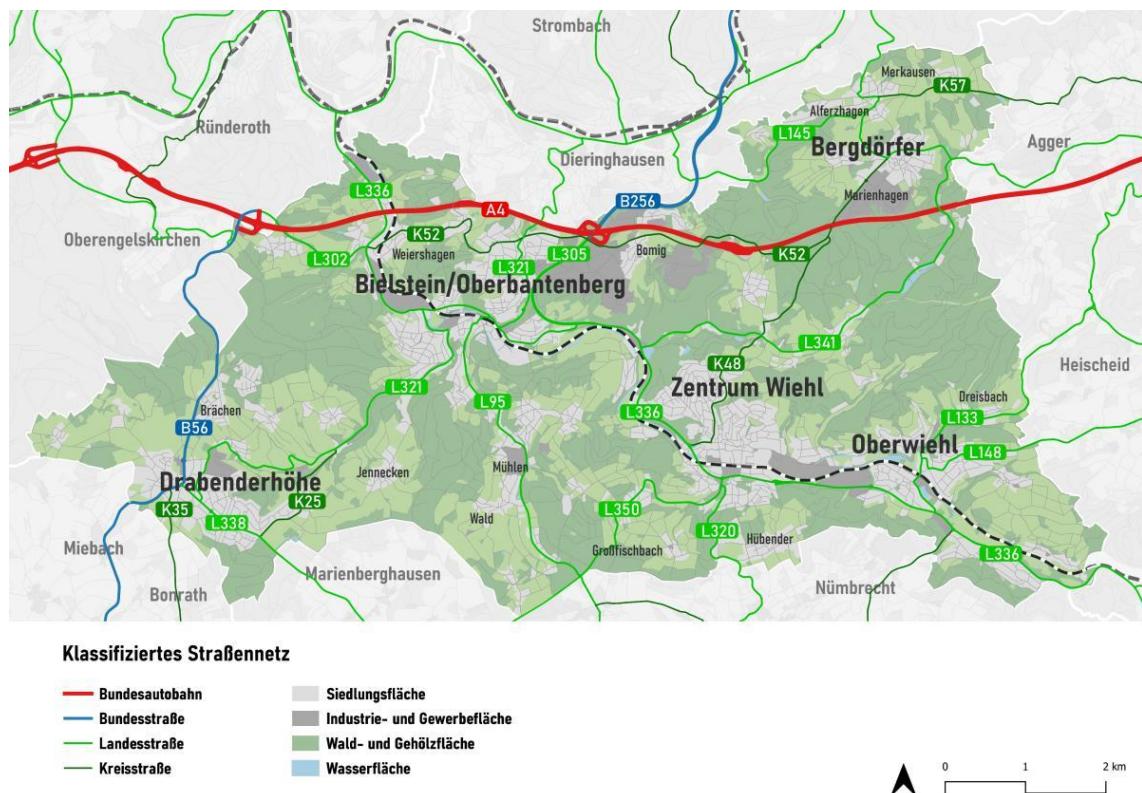


Abb. 2.5-1 Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Wiehl

Bei einer näheren Betrachtung der klassifizierten Hauptverkehrsstraßen wurden für einige Straßen sehr hohe Verkehrsbelastungen ermittelt.

Die Autobahn A4 hat mit ca. 50.000 Kfz/Tag die höchsten Belastungen, ist jedoch als Autobahn für solche Belastungen auch ausgelegt. Hier ist vor allem auch ein hoher Anteil an Durchgangsverkehren zu sehen, die keine Quell- oder Zielbeziehung im Wiehler Stadtgebiet aufweisen.

Die höchsten Belastungen im weiteren Straßennetz finden sich auf den Hauptverkehrsstraßen L336 sowie L305 zwischen Oberwiehl und dem Autobahnanschluss Gummersbach der A4 mit ca. 20.000-26.000 Kfz/Tag. Diese Straßen bündeln in ihrer Funktion die Verkehre aus den einzelnen Ortschaften, Stadtteilen und Dörfern und sind somit essentiell für die Abwicklung des MIV. Nicht abgebildet sind die Spitzenstunden, die i. d. R. vormittags zwischen 07:00 und 09:00 Uhr sowie nachmittags zwischen 16:00 und 18:00 Uhr zu Arbeitsbeginn und -ende erreicht werden. Zu diesen Zeiten sind die Verkehrsbelastungen in der Stunde besonders hoch.

Neben diesen hoch belasteten Straßen bestehen auf vielen Straßen im Stadtgebiet Belastungen zwischen 5.000 und 8.000 Kfz/Tag. Sofern diese Belastungen außerorts bzw. an anbaufreien Straßen auftreten, ist dies zunächst unproblematisch im Sinne der Verkehrsverträglichkeit. Jedoch treten solche Verkehrsbelastungen auch bei Ortsdurchfahrten in besiedelten Bereichen auf. Zu nennen sind die Ortsdurchfahrten in Drabenderhöhe und Bielstein/Oberbantenberg, mit kleineren Einschränkungen ebenso auch in Oberwiehl und Marienhagen (mit ca. 4.000 Kfz/Tag).

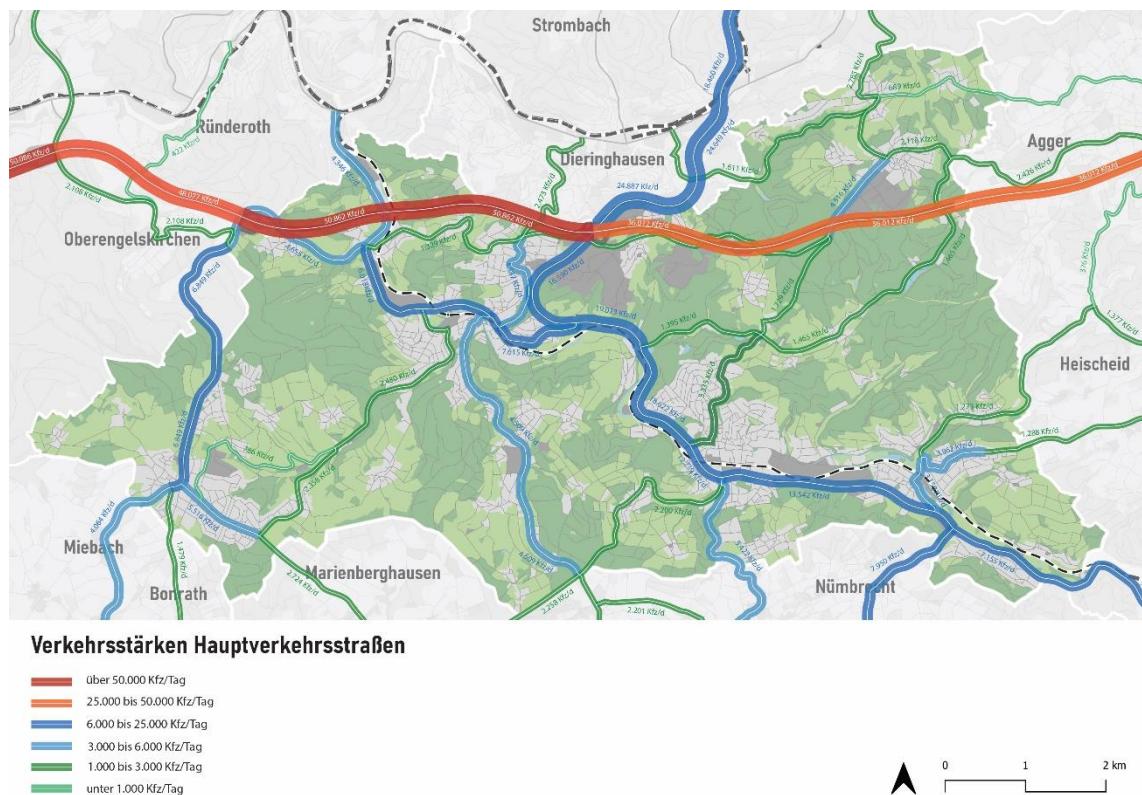


Abb. 2.5-2 Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Wiehl

Nach RAST06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen), sind für Hauptverkehrsstraßen an Ortseinfahrten in bebauten Gebieten Verkehrsstärken von 400 Kfz/h bis zu 1.800 Kfz/h noch angemessen. Für die Ortsdurchfahrten in Wiehl sind die Belastungen nach Richtlinie somit noch in Ordnung, führen aber bereits zu subjektiven Verträglichkeits- und Sicherheitseinschränkungen.

So wurden in der INKA-Online-Befragung die Ortsdurchfahrten und damit einhergehende Geschwindigkeitsübertretungen und Verkehrsbelastungen häufig und an verschiedenen Standorten kritisiert.

Eine Auswertung der Unfallhäufigkeiten in Wiehl hat ergeben, dass es an Ortsdurchfahrten zwar vereinzelte Unfälle gegeben hat, jedoch keine Unfallschwerpunkte oder Häufungen in den letzten 3 Jahren festzustellen sind.



Abb. 2.5-3 Klassifizierte Ortsdurchfahrt in der Stadt Wiehl

## 2.5.2 Lkw- und Wirtschaftsverkehr

Die Stadt Wiehl hat ein Lkw-Vorrangnetz in das landesweite SEVAS System eingepflegt, welches Vorrangrouten zu allen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten vorsieht. Im Rahmen der INKA-Online-Beteiligung wurde das Thema Lkw-Verkehr nur vereinzelt angesprochen und es wurden keine schwerwiegenden Mängel im Netz festgestellt.

Derzeit ist über das Lkw-Vorrangnetz die Anbindung aller Gewerbestandorte gesichert. Sporadisch kommt es nach Aussagen aus den Beteiligungsformaten zu Konflikten mit dem landwirtschaftlichen Verkehr bzw. der Holzwirtschaft. Sofern Wirtschaftswege einer weiteren Freizeitnutzung (Fuß- und Radverkehr) unterliegen, sollte sichergestellt werden, dass der Wirtschaftsverkehr auf diesen Wegen weiterhin in angemessener Weise verkehren kann.

## 2.5.3 Ruhender Verkehr

Das Vorhandensein von Flächen für den ruhenden Verkehr hat einen hohen Stellenwert für den Einkaufs-, Erholungs- und Freizeitwert von Wiehl, insbesondere im Zentrum und an den weiteren Versorgungsschwerpunkten im Stadtgebiet. Gleichzeitig stehen diese Flächen aber auch immer in Konkurrenz zu alternativen, höherwertigen Nutzungen. Einige Veränderungen im Parkraumangebot wurden mit dem ISEK in Wiehl Zentrum bereits beschlossen und in Teilen auch schon umgesetzt (z. B. Bahnhofstraße). Weitere Maßnahmen werden die räumliche Verteilung von Stellplätzen und deren Bewirtschaftung weiter modifizieren und neu ausrichten.

Generell ist das Stellplatzangebot im Zentrum und anderen zentralen Bereichen unter Berücksichtigung bewirtschafteter Stellplätze als ausreichend, bisweilen als reichhaltig zu bewerten. Neben 13 öffentlichen Parkplätzen und Parkbauten im Einzugsbereich der Innenstadt stehen auch im Straßenraum eine hohe Anzahl an zusätzlichen Parkmöglichkeiten zur Verfügung. Dies kann neben dem Fuß- und Radverkehr, vor allem auch die Aufenthaltsqualität der Innenstadt beeinträchtigen.

Der Aktionstag in der Bahnhofstraße im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hat bereits Alternativen für die Attraktivierung des innerstädtischen Straßenraums aufgezeigt. Dabei wurde die Strategie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität auf Parkflächen mehrheitlich positiv beurteilt.

## 2.5.4 E-Mobilität

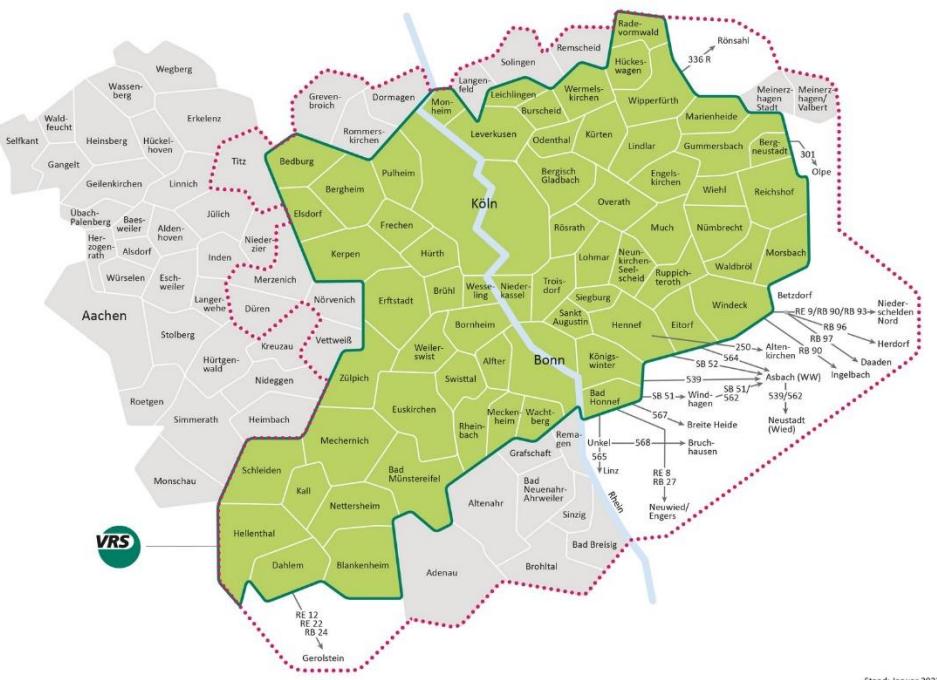
Zum 1. Januar 2023 waren im Oberbergischen Kreis laut Statistik des Kraftfahrtbundesamtes 182.092 Kraftfahrzeuge gemeldet. Darunter befanden sich neben hauptsächlich Benzin- und Dieselfahrzeugen auch 3.188 Plug-In Hybride (PHEV) und 3.482 reine Elektroautos.<sup>7</sup> Der Anteil von PHEV und E-Autos beträgt damit damit 3,66 % des aktuellen Kfz-Bestands im Kreisgebiet. Jedoch steigt der Anteil an Fahrzeugen mit E-Antrieb kontinuierlich an und ist in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen.

Die Stadt Wiehl hat auf ihrem Stadtgebiet bereits einige öffentlich zugängliche Ladestationen für E-Autos aufgestellt. Das Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur weist für das Stadtgebiet 20 Ladestation mit jeweils zwei Ladepunkten aus. Zwei Stationen an der Wiesenstraße sind als Gleichstrom-Schnellladestationen registriert. Alle weiteren Stationen sind als 11 kW bis 22 kW Wechselstrom-Stationen registriert.

Mit einer erwartbaren weiteren Zunahme der Zulassungen von E-Autos wird künftig auch der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur weiter steigen. Hierzu müssen im Stadtgebiet weitere Standorte für das Aufstellen von Ladestationen ermittelt werden.

## 2.5.5 ÖPNV

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in Wiehl zählt zum Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS). Hinsichtlich der Tarifarten und Ticketangebote kann festgehalten werden, dass in Wiehl das gesamte Ticketangebot des VRS gilt, inklusive aller angebotenen Abotickets. Darüber hinaus kann auch das Deutschlandticket genutzt werden.



Der **ÖPNV-Anteil** liegt in Wiehl bei **6 %** und weist damit nach dem Radverkehr den zweit geringsten Anteil am Modal Split auf. Dies deutet darauf hin, dass das ÖPNV-Angebot im Bereich Erschließung, Taktung und Service-Qualität noch ausbaufähig ist.

Ursprünglich bestand über die Wiehltalbahn eine SPNV-Verbindung nach Gummersbach bzw. Waldbröl. 1997 wurde der Personenverkehr der Wiehltalbahn jedoch stillgelegt. Eine direkte Anbindung an den SPNV ist daher aktuell nicht vorhanden und erklärt ebenfalls den geringen ÖPNV-Anteil.

Eine Nutzen-Kosten-Bewertung befand in der Vergangenheit mit einem Ergebniswert von 0,3, dass die Reaktivierung der Wiehltalbahn nicht förderfähig ist. Hierzu wäre ein Ergebniswert von mind. 1,0 erforderlich. Aktuell wird bei go.Rheinland eine neue Nutzen-Kosten-Bewertung nach einem angepassten Bewertungsverfahren durchgeführt. Das vorläufige Ergebnis bestätigt, dass auch mit dem aktuellen Ergebnis die Förderfähigkeit der Reaktivierung nicht gegeben ist.

Das Angebot des ÖPNV innerhalb von Wiehl wird vollständig durch den Busverkehr abgedeckt. Es bestehen sowohl Verbindungen zwischen den Ortsteilen und Siedlungsgebieten in Wiehl, als auch über die Stadtgrenzen hinaus. Hier bestehen Anbindung an die umliegenden Städte Gummersbach, Waldbröl sowie in die Gemeinden Reichshof, Nümbrecht, Much und Engelskirchen.

Von besonderer Relevanz für Pendler ist eine attraktive Anbindung an die umliegenden Städte bzw. an den SPNV in Gummersbach-Dieringhausen (RB 25). Dezidierte Schnellbusprodukte (SB-Linien o. Ä.) existieren jedoch nicht. Mit den Linien 302, 304, 306, 325, 348 kann der Bahnhof Dieringhausen jedoch erreicht werden. Ebenso führt die Linie 319 über Drabenderhöhe zum Bahnhof Ründeroth. Einschränkend ist zu erwähnen, dass einige Linien nur auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind. Ebenso enden die Bedienzeiten auf vielen Linien bereits vor 20 Uhr.

Buslinien	Betreiber	Linienverlauf	Takt
302	OVAG	Gummersbach - Dieringhausen - <b>Wiehl</b> - Nümbrecht - Waldbröl	30'-60'/60'/120' (Mo-Fr/Sa/So)
304	OVAG	Gummersbach - Dieringhausen - Bielstein - <b>Wiehl</b> - Denklingen - Morsbach	30'-60'/60'/120' (Mo-Fr/Sa/So)
306	OVAG	Gummersbach - Dieringhausen - Marienhagen - Hunsheim - <b>Wiehl</b>	8 Fahrten/4 (Mo-Fr/Sa)
312	OVAG	Waldbröl - Nümbrecht - Bielstein - Ründeroth	120'/2 Fahrten (+Linientaxi) (Mo-Fr/Sa)
319	OVAG	Much - Drabenderhöhe - Bielstein - Ründeroth	4 Fahrten (+Linientaxi) (Mo-Fr)
321	OVAG	<b>Wiehl</b> - Volkenrath - Eckenhagen	Schülerverkehr (Mo-Fr)
323	OVAG	Nümbrecht - Marienberghausen - Drabenderhöhe	Schülerverkehr (Mo-Fr)
324	OVAG	<b>Wiehl</b> - Marienberghausen - Nümbrecht	Schülerverkehr (Mo-Fr)
325	OVAG	<b>Wiehl</b> - Morkepütz - Dieringhausen	60' (Mo-Fr)
348	OVAG	Dieringhausen - <b>Marienhagen</b> - Derschlag	6 Fahrten + Schülerverkehr (Mo-Fr)

Abb. 2.5-5 ÖPNV-Tagnetz Stadt Wiehl (Stand Juni 2022)

In den Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept wurde bemängelt, dass die Taktangebote insbesondere in den Schwachverkehrszeiten und an Wochenenden unzureichend sind und die Nutzung des ÖPNV erschweren. Ebenso gibt es Defizite in der Anbindung der

Ortsteile und Siedlungsschwerpunkte untereinander. Zwischen Drabenderhöhe und dem Zentrum Wiehl existiert beispielsweise keine umsteigefreie Verbindung im ÖPNV. Die Reisezeiten im ÖPNV sind dementsprechend zwischen manchen Siedlungsbereichen überdurchschnittlich lang und damit nicht konkurrenzfähig im Vergleich zum MIV.

Laut dem Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises aus dem Jahr 2017 bestehen in Wiehl keine nennenswerten Erschließungslücken im ÖPNV-Netz. Jedoch bestehen aufgrund der topographischen Verhältnisse an einigen Stellen Schwierigkeiten bei der Zuwegung zu Haltestellen. In der INKA-Online-Beteiligung wurde an einigen Stellen auf fehlende Zuwegungen und schlechte Erreichbarkeiten von Bushaltestellen hingewiesen. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Linienverläufe der Buslinien auf dem Stadtgebiet von Wiehl.

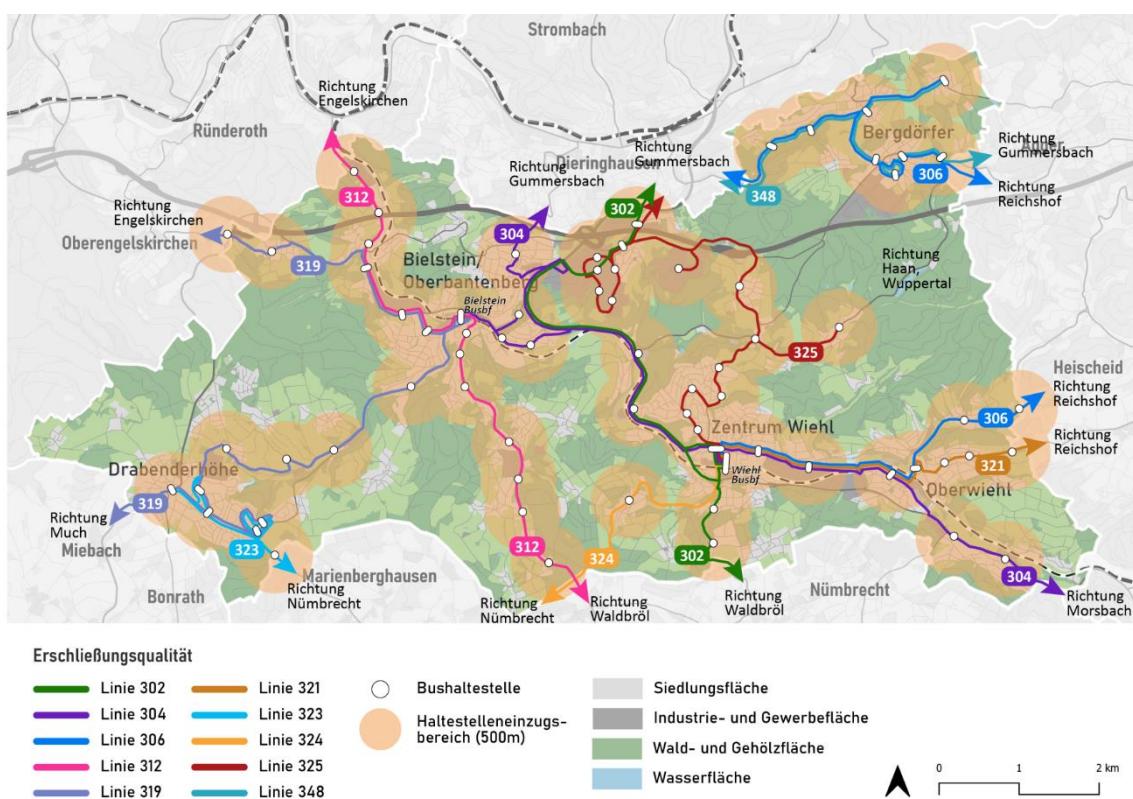


Abb. 2.5-6 ÖPNV-Liniennetz und Erschließungsqualität in der Stadt Wiehl

### Barrierefreiheit im ÖPNV

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht ab 2022 einen barrierefreien ÖPNV vor. Nicht nur um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen, sondern grundsätzlich auch um die sich im Wandel befindenden Beförderungsbedürfnisse einer alternden Gesellschaft und des ÖPNV-Kundenstamms zu bedienen, muss dem Thema eine höhere Bedeutung beigemessen werden, als dies bisher der Fall war. Auch wenn nicht alle Haltestellen bis zum Zieljahr 2022 vollständig barrierefrei ausgebaut werden konnten, müssen bei Abweichungen von dieser Frist konkrete Ausnahmen im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

In Wiehl verfügen bereits einige Haltestellen (i. d. R. verfügt eine Bushaltestelle über zwei Bussteige) über einen barrierefreien Ausbaustandard. Die Stadtverwaltung arbeitet daran, alle Haltestellen im Stadtgebiet perspektivisch barrierefrei umzubauen. Dieser kontinuierliche Prozess wird mit den entsprechenden Baulastträgern durchgeführt. Aktuell befinden sich 50 Bussteige in der Beantragung zum barrierefreien Umbau. Davon sind jedoch nur 6 in städtischer Baulastträgerschaft. Weitere Haltestellen liegen in Baulastträgerschaft des Landes und des Kreises.

### On-Demand Verkehr „monti“

Seit November 2021 verkehrt als Pilotprojekt der On-Demand-Verkehr „monti“ im Stadtgebiet von Wiehl. Zunächst nur auf den Wiehler Westen von Wiehl-Zentrum bis Drabenderhöhe beschränkt, bedient „monti“ seit Juni 2022 das gesamte Stadtgebiet Werktags zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (freitags und samstags bis 24:00, am Wochenende ab 08:00 Uhr). Eine Evaluation des Angebots erfolgt durch go.Rheinland, lag jedoch für das Mobilitätskonzept noch nicht vor.

„monti“ verkehrt mit aktuell zwei umweltfreundlichen Hybridfahrzeugen mit Platz für bis zu sechs Fahrgäste. Als On-Demand-Angebot fährt „monti“ nicht wie ein Taxi von einem beliebigen Punkt zu einem beliebigen Ziel, sondern ähnlich wie der Busverkehr von Haltestelle zu Haltestelle im definierten Bediengebiet. Allerdings werden zusätzlich "virtuelle Haltepunkte" angefahren, um das Gebiet flächendeckend zu bedienen. Als virtuelle Haltepunkte sind bewusst zentrale Orte festgelegt, welche auch bei telefonischer Buchung einfach aufzufinden sind.

Perspektivisch soll der On-Demand-Verkehr in seiner langfristigen Finanzierung gesichert und ausgeweitet werden. Dabei ist aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Beteiligungsverfahren vor allem eine stadtübergreifende Ausweitung des Angebots erwünscht.

### 2.5.6 Radverkehr

Der **Radverkehr** hat in Wiehl den geringsten Anteil am Modal Split (5 %). Dieser niedrige Wert ist vor allem durch die topographischen Verhältnisse zu begründen, die bislang die Förderung des Radverkehrs in Wiehl erschwert haben. Durch das Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs bestehen jedoch auch im bergigen Gelände künftig Möglichkeiten, den Radverkehrsanteil signifikant zu steigern.

Wiehl ist, wie alle Städte in Nordrhein-Westfalen, in die landesweite Wegweisung des Radnetzes NRW eingebunden. Dieses landesweite Netz wird nach einem einheitlichen Standard ausgeschildert. Touristische bzw. Freizeitrouten sind in das System integriert. Das Netz dient zur Verbindung der ausgeschilderten Radrouten und stellt einen Anschluss an die Nachbarstädte her. Die Auswahl berücksichtigt verkehrsarme und landschaftlich reizvolle Wege. Wegweiser sind jeweils an Knotenpunkten aufgestellt, die eine lückenlose Befahrung gewährleisten sollen.

Darüber hinaus wurde im Januar 2023 mit dem Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ ein Radwegenetz für die Region vorgeschlagen, welches künftig die Basis für das Radwegenetz in der Stadt Wiehl besitzen soll. In dem Konzept wird ein Netz von Haupt- und Nebenrouten vorgeschlagen. Für Wiehl wurden auf Basis des Plans nur zwei Hauptrouten definiert, die sich entlang der Landesstraßen L336 und L321 bewegen. Alle weiteren Radwege sind im Nebenroutennetz verortet. Ziel ist es, zukünftig ein durchgängig befahrbares, sicheres Radverkehrsnetz für den Alltags- und Tourismusverkehr zwischen den Kommunen in der Region zu etablieren.

In Wiehl existieren ebenfalls sieben eigene touristische Radrouten, die die wichtigsten Ziele und Ankerpunkte im Tourismus anbinden. Diese Routen führen zum Teil auch über unbefestigte Wirtschaftswege mit witterungsbedingten Einschränkungen. Auf der Homepage der Stadt können GPS-Tracks für diese Routen heruntergeladen werden.

In den Beteiligungsformaten wurden zahlreiche Mängel, Netzlücken und Gefahrenstellen im Radwegenetz genannt. Dabei konnte festgestellt werden, dass die aktuell definierten Radrouten in vielen Fällen nicht den tatsächlich gefahrenen Routen entsprechen. Heute schon werden Wege und Straßen genutzt, die in keinem Radverkehrsnetz verzeichnet sind.

Als großer Mangel wurde herausgearbeitet, dass es keine direkte Radverkehrsverbindung zwischen Drabenderhöhe und dem Zentrum gibt. Auch wenn die topographischen Bedingungen direkte Führungen teilweise deutlich erschweren, sollten hierfür künftig Lösungen gefunden werden.

Gravierende Mängel in der Radverkehrsinfrastruktur bestehen somit vor allem aufgrund nicht vorhandener Radverkehrsanlagen. Radrouten, die entlang von Landesstraßen geführt werden, stellen zudem subjektive Sicherheitseinschränkungen dar und machen das Radfahren nicht nur unattraktiv, sondern auch gefährlich.

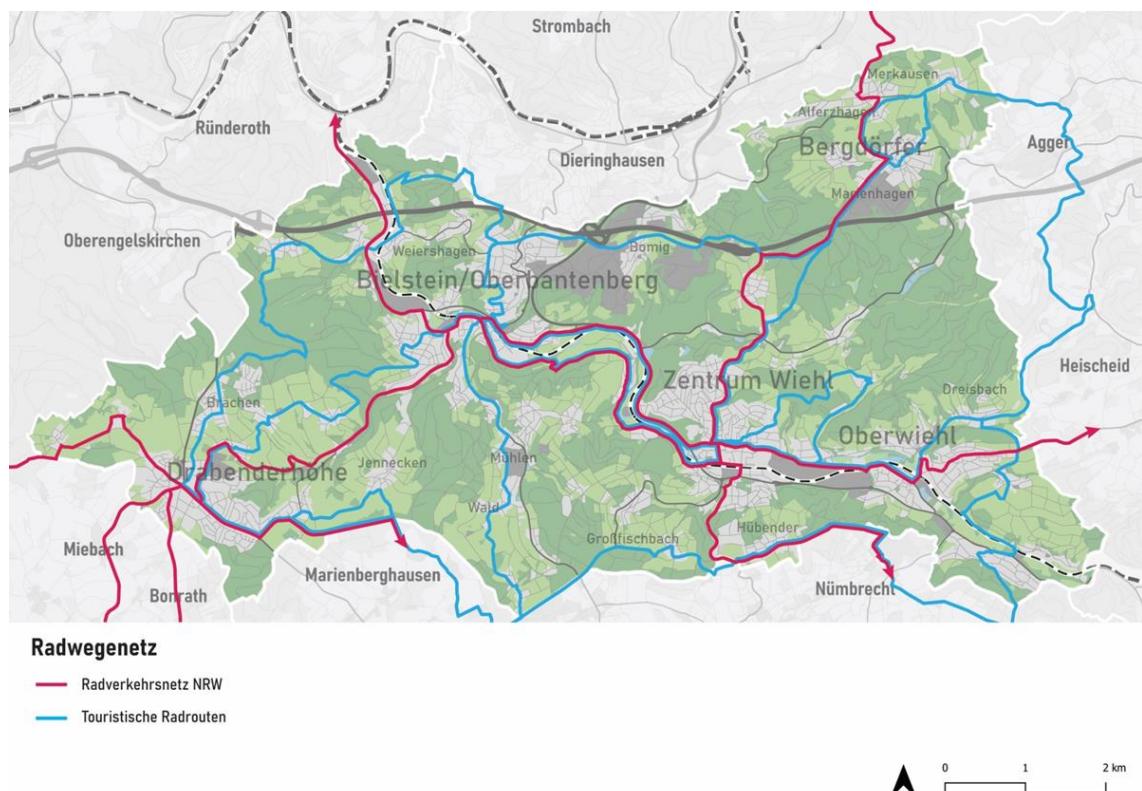


Abb. 2.5-7 Radwegenetz in der Stadt Wiehl

### Radabstellanlagen, Inter-/ Multimodalität und Ladestationen

Für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel miteinander spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle. Es fungiert in vielerlei Hinsicht als Zu- und Abbringer zu ÖPNV-Haltestellen. Inter- und Multimodalität bedeutet die Verwendung mehrerer Verkehrsmittel in der Mobilität der einzelnen Personen. Multimodalität bezeichnet die grundsätzliche Verwendung unterschiedlicher Verkehrsmittel, etwa im Wochenverlauf (Mobilität Montag mit dem ÖPNV, Dienstag mit dem Fahrrad usw.). Intermodalität ist eine Sonderform, bei der mehrere Verkehrsmittel innerhalb eines Weges genutzt werden (z. B. mit dem Fahrrad zur Bushaltestelle, von dort mit dem Bus weiter zur Arbeit). Multimodalität und die Förderung entsprechender Angebote erhöhen die Flexibilität der Nutzer hinsichtlich ihrer Mobilitätsentscheidungen und führen zu einer Reduzierung der Abhängigkeit von einem bestimmten Verkehrsmittel, etwa dem privaten Pkw.

In Wiehl gibt es verschiedene Radabstellanlagen in Form von Radbügeln an wichtigen Standorten. Höherwertige Abstellanlagen, wie z. B. Fahrradboxen o. Ä., gibt es bisher nicht, und somit auch kein flächendeckendes Angebot von sicheren, witterungsgeschützten Abstellmöglichkeiten. Öffentliche Lademöglichkeiten für E-Bikes/ Pedelecs sind bislang nicht vorhanden.

Wiehl verfügt derzeit noch nicht über ein eigenes Carsharing-Angebot. Ebenso gibt es aktuell weder ein Fahrradverleihsystem, noch ein erweitertes Sharing-Angebot von z. B. E-Scootern, Tretrollern o. Ä.

Zur Förderung der Multi- und Intermodalität liegt vom Oberbergischen Kreis ein Mobilstationskonzept vor, dass bereits an zwei Punkten im Stadtgebiet Mobilstationen vorgeschlagen hat: **ZOB Wiehl** und **Bielstein Busbahnhof**. An diesen Stationen können je nach

Ausbaustufe der ÖPNV mit dem eigenen Rad, bzw. mit Bike- und Carsharing-Angeboten verknüpft werden. Je nach Standort und Größe der Station sind weitere Serviceangebote, wie z. B. Fahrradboxen oder Gepäckschließfächer, integrierbar.

## 2.5.7 Fußverkehr

Die ursprünglichste Form der Fortbewegung stellt das Zufußgehen dar. Die Mehrheit der Bevölkerung legt täglich Wege zu Fuß zurück, die häufig im Zusammenhang mit anderen Verkehrsmitteln und damit intermodal (z. B. der Weg zur nächsten Haltestelle oder zum nächsten Parkplatz) kombiniert werden. Fußverkehrsanlagen sind an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Regelbreite liegt bei 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzenen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege weisen ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m auf.

In Wiehl werden **14 % der täglichen Wege zu Fuß** zurückgelegt. Dies stellt nach dem Autoverkehr den höchsten Anteil im Modal Split dar. Vor allem kurze Wege mit einer Länge von 1,0 km bis maximal 2,5 km werden überwiegend zu Fuß zurückgelegt. Entfernungen darüber hinaus sind für den Fußverkehr eher zu vernachlässigen. Insbesondere in Bezug auf die Versorgungsstandorte und Zentren im Stadtgebiet spielt die Nahbereichserschließung eine wichtige Rolle. Wege mit dem Zweck „Einkaufen“ werden bereits zu 16 % zu Fuß durchgeführt und liegen damit leicht über dem Durchschnitt. Um diesen Anteil künftig auszubauen, bedarf es vor allem in der näheren Umgebung der Versorgungszentren eines gut ausgebauten Fußwegenetzes.

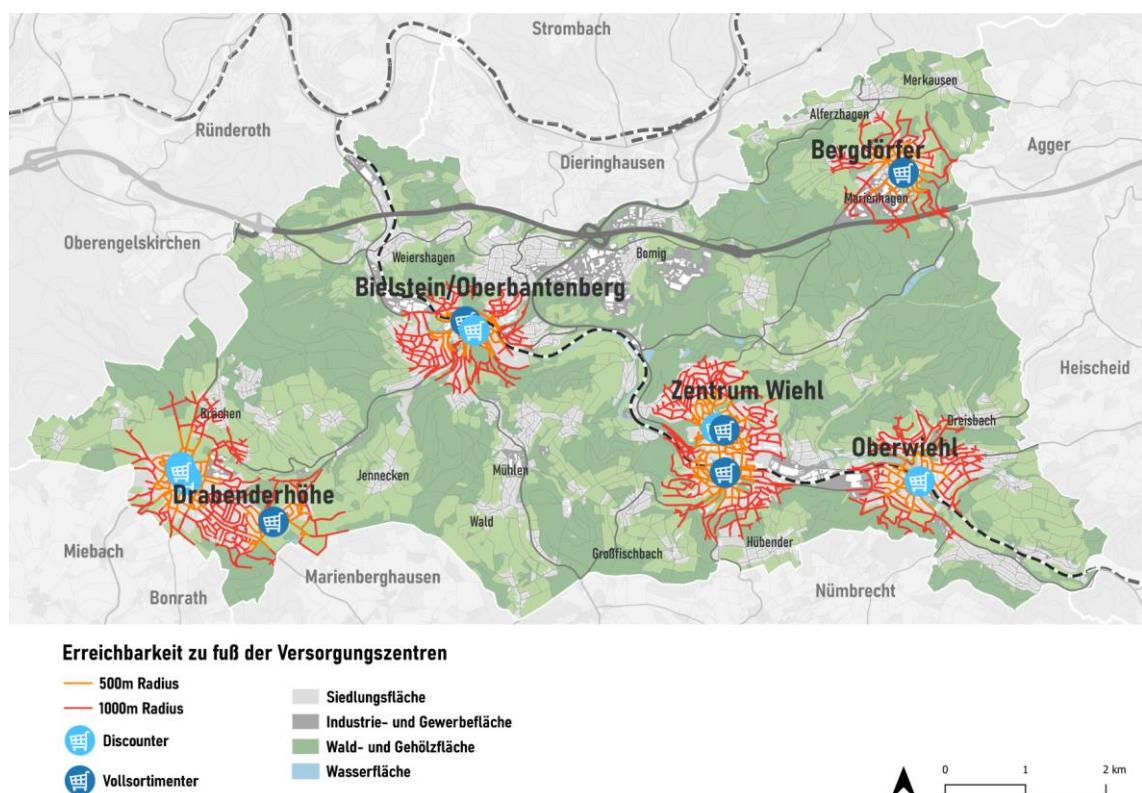


Abb. 2.5-8 Erreichbarkeit der Versorgungszentren

Eine Analyse der Erreichbarkeit zeigt, dass bereits weite Teile der Siedlungsbereiche in Wiehl in fußläufiger Entfernung (bis 1,0 km) zu erreichen sind. Dies ist selbstverständlich unter der Einschränkung der topographischen Verhältnisse zu betrachten. In Abhängigkeit der Topographie kommt es hier ggf. zu Einschränkungen bei der Erreichbarkeit.

Weitere Probleme und Herausforderungen bestehen insbesondere im Bereich Barrierefreiheit. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten (Steigungen) sind viele Fußwege nicht barrierefrei ausbaufähig. Hinzu kommen auf einigen Straßenabschnitten Situationen durch Objekte und Bäume auf Gehwegen, welche die Barrierefreiheit einschränken.

Viele Straßen in Wiehl erfüllen aufgrund historischer Bauweisen und Entwicklung nicht die angemessenen Standards und Querschnitte für sichere Gehwege. Auf vielen Wohn- und Erschließungsstraßen sind Gehwege teils nur abmarkiert und weisen keine bauliche Trennung auf. Hier besteht dringender Handlungsbedarf, um Netzlücken zu schließen und fehlende Gehwegverbindungen perspektivisch herzustellen.

In der INKA-Online-Beteiligung wurden an verschiedenen Stellen Mängel und Gefahren an Fußgängerüberwegen und Querungsanlagen vorgebracht. An vielen Straßen wurde zudem auf das Fehlen von Gehwegen und Querungsstellen hingewiesen. Auch wenn sich bisher keinerlei Unfallhäufungen mit Bezug auf den Fußverkehr feststellen lassen, ist das subjektive Sicherheitsempfinden für Fußgänger abseits der zentralen Bereiche eher negativ zu beurteilen.

Dementsprechend lässt sich festhalten, dass neben baulichen Ergänzungen und Verbesserung der Barrierefreiheit (wo immer möglich) auch das Thema Verkehrssicherheit bzw. -sicherheitsempfinden eine wichtige Rolle spielen wird.

## 2.6 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bürgerinnen und Bürger in der Stadt Wiehl eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Haushaltsbefragung zur Mobilität dient der Aktualisierung und Fortschreibung der städtischen Verkehrsdaten zur Verbesserung der Datengrundlage für deren zukünftige Mobilitätsplanung. Im Sinne einer vorausschauenden Planung hat die Befragung daher zum Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr ist aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit. Sie liefert jedoch neben konkreten Anregungen der Bürgerinnen und Bürger auch repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Alltagsverkehr und erlaubt Rückschlüsse sowie Vergleiche in der Zeitreihe und darüber hinaus Quervergleiche mit anderen Städten/Gemeinden. Die Haushaltsbefragung stellt somit eine wichtige Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner Wiehls dar, anhand dessen sich Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ableiten lassen.

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeföhrten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder die Befragung telefonisch durchzuführen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerkäglichen Verkehrsverhaltens eignen (**Dienstag, 05.10.2021** und **Donnerstag, der 07.10.2021**). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Gesamtstadt und den fünf großen Siedlungsschwerpunkten (Zentrum, Bielstein, Drabenderhöhe, Oberwiehl, „Bergdörfer“) verteilt.

Bei einer **Rücklaufquote von 13 %** konnten **1.103 Personen** in **522 Haushalten** erreicht und befragt werden. Der für die Erzielung statistisch gesicherter Ergebnisse benötigte Stichprobenumfang von mind. 1.000 Personen ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten **343** die **schriftliche**, **176** die **internetgestützte** und **3** die **telefonische** Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen, deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

Haushaltsfragebogen	Personenfragebogen	Wegeprotokoll	Zusatzfragebogen
<u>Angaben zum Haushalt:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anzahl aller im Haushalt ständig lebenden Personen</li> <li>▪ Fahrzeugausstattung des Haushalts</li> <li>▪ Fahrzeugnutzung des Haushalts</li> </ul>	<u>Angaben zu den Personen:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über 6 Jahre</li> <li>▪ Führerscheinbesitz, ÖPNV-Zeitkartenbesitz, Pedelec-/ E-Bike-Besitz</li> <li>▪ Verkehrsmittelverfügbarkeit</li> <li>▪ Einschränkung durch das Coronavirus</li> </ul>	<u>Dokumentation der Mobilität:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Startort, Zielort und Dauer des Weges, (Start- und Endzeit)</li> <li>▪ Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck</li> </ul>	<u>Wünsche und Meinungen zu Verkehrsmitteln:</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bewertung des Angebots im Bereich Fuß- und Radverkehr, MIV und ÖPNV</li> <li>▪ Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten, sonstiger Optimierungsbedarf</li> <li>▪ Einschätzung der Mobilitätsentwicklung</li> </ul>

Abb. 2.6-1 Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2021 in Wiehl

Aufgrund der Situation, dass die Stichtage der Befragung im Zeitraum während der Corona-Pandemie lagen, wurden im Erhebungsbogen entsprechende Hinweise zum Ausfüllen gegeben. Im Wegeprotokoll wurde ein Hinweis platziert, dass die Befragten die Wege, die möglicherweise aufgrund von Auswirkungen des Coronavirus (z. B. Homeoffice, Schulausfall) nicht stattfinden, bitte im Wegeprotokoll in Klammern notieren sollten, damit im späteren Verlauf ermittelt werden kann, wie viele Wege annäherungsweise unter „normalen“ Bedingungen stattgefunden hätten, und wie viele Wege aufgrund der Pandemie-Situation ausgefallen sind.

## 2.6.1 Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die sog. „Grundgesamtheit“ ist die in den Stadtteilen lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit der Wiehler Stadtteile auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltgröße und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Abweichungen bestehen vor allem in Bezug auf Geschlecht, Alter und Haushaltgröße. Eine Gewichtung des Datensatzes nach diesen drei Kriterien ist daher unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Stadtteile.

Als Auswertungsebene wurden die Gesamtstadt sowie die bedeutenden Siedlungsgebiete gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene. Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele).

## 2.6.2 Ergebnisse

Im Folgenden werden zunächst die wichtigsten Basisdaten zur Stichprobe erläutert. Daran schließt die Vorstellung der Befragungsergebnisse an, die wichtige aktuelle Mobilitätsdaten für das Mobilitätskonzept liefern.

## ÖPNV-Zeitkarten- und Führerscheinbesitz

Etwa **8 %** der Befragten in Wiehl besitzen eine **Zeitkarte** für Busse und Bahnen (Schülerticket; Wochen-, Monats-, Jahreskarte etc.). Zeitkartenbesitzer sind dauerhafte Kunden des ÖPNV-Systems und nutzen Busse und Bahnen täglich oder nahezu täglich. Zumeist wählen sie den ÖPNV als Verkehrsmittel, um zur Arbeit oder zur Ausbildungsstätte zu gelangen. Bei den Befragten ab 18 Jahren besitzen knapp 90 % einen Führerschein, aber keine ÖPNV-Zeitkarte, während ca. 5 % der Befragten sowohl einen Führerschein als auch eine Zeitkarte für den ÖPNV besitzen. Signifikante Unterschiede zwischen den Stadtteilen lassen sich hierbei nicht feststellen.

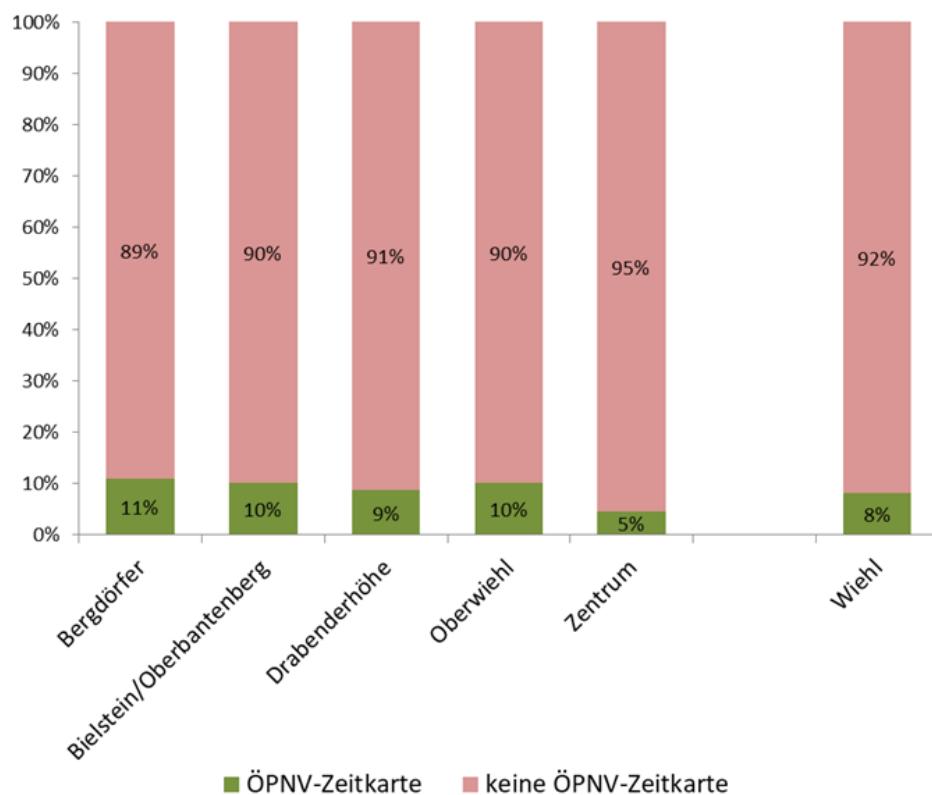


Abb. 2.6-2 ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil

Der Anteil der ÖPNV-Zeitkartenbesitzer nimmt mit zunehmendem Alter der befragten Personen deutlich ab. Während in den Altersklassen der 15-17-Jährigen etwa 45 % über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, ist der Anteil der Zeitkartenbesitzer in den Altersklassen ab 40 Jahre deutlich geringer. In der Altersklasse von 40 bis 59 Jahre beträgt der Anteil der Personen mit Zeitkarte lediglich 3 %. Bei den Altersklassen ab 60 Jahren ist der Anteil an ÖPNV-Zeitkarten-Inhabern mit 0% bis maximal 2 % am niedrigsten.



Abb. 2.6-3: ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklassen

Die Analyse des Führerscheinbesitzes zeigt, dass **87 %** der befragten Personen ab 18 Jahren einen **Führerschein** besitzen. Signifikante Unterschiede zwischen den Stadtteilen bestehen dabei nicht. Die gesamtstädtisch hohe Besitzquote zeigt auf, dass aus Sicht der Bürger die alltägliche Mobilität ohne Pkw kaum zu bestreiten ist (s. Abb. 2.6-4).

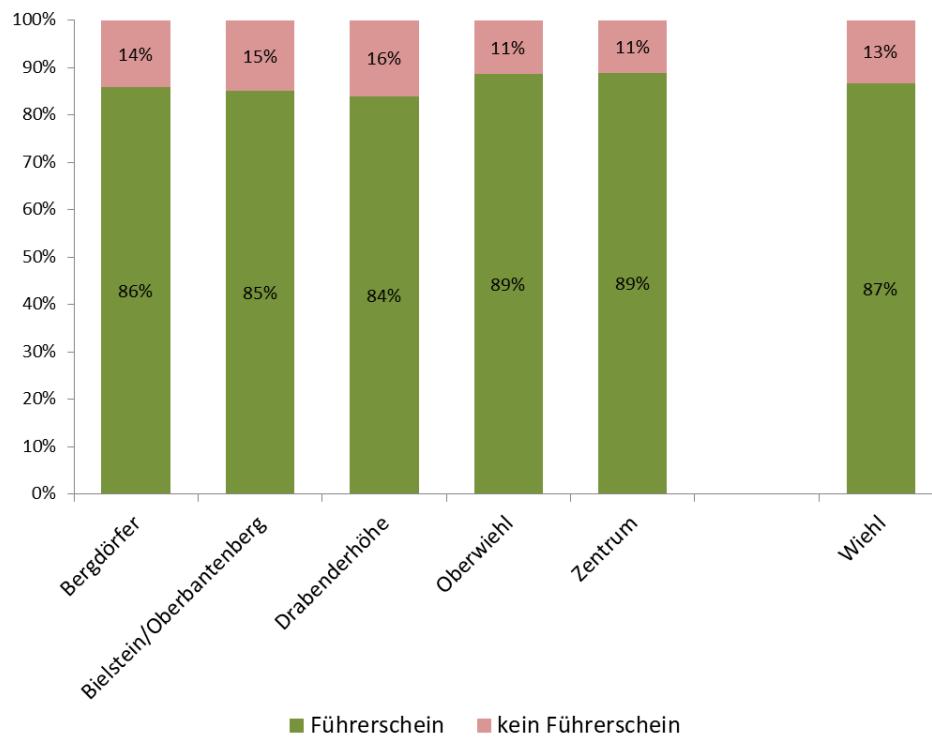


Abb. 2.6-4 Führerscheinbesitz nach Stadtteil

Die Kombination aus Führerschein- und ÖPNV-Zeitkartenbesitz verdeutlicht, welcher Anteil der Befragten auf den ÖPNV angewiesen ist, bzw. zeigt die Wahlfreiheit in der

Verkehrsmittelwahl. Etwa 4 % der befragten Personen ab 18 Jahren sind weder im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte noch eines Führerscheins. Ihre Mobilitätsvoraussetzungen gelten als eingeschränkt. 90 % der Befragten besitzen nur einen Führerschein. 5 % der Befragten sind sowohl im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte als auch eines Führerscheins. Diese Personen können somit frei wählen, welches Verkehrsmittel sie nutzen möchten (bei Annahme der Verfügbarkeit eines Pkw).

Bei der Unterscheidung nach Altersklassen zeigt sich, dass der Anteil der Personen, die Führerschein und Zeitkarte besitzen, mit zunehmendem Alter der Befragten rückläufig ist. Die jüngeren Personen bis zur Altersklasse von 25-39 Jahren besitzen dagegen einen vergleichsweise hohen Grad der Wahlfreiheit der (motorisierten) Verkehrsmittel. Bei der Altersklasse der 18-24-Jährigen verfügen 24 % sowohl über eine ÖPNV-Zeitkarte als auch über einen Führerschein. Die Personen haben meist kürzlich den Führerschein erworben und sind als Schüler, Auszubildende und Studierende häufig zum Besitz einer ermäßigten ÖPNV-Zeitkarte berechtigt.

Ausprägungsmerkmal	weder noch	nur Zeitkarte	nur Führerschein	beides
<b>Wohnort (Personen ab 18 Jahren)</b>				
Bergdörfer	1%	2%	91%	6%
Bielstein/ Oberbantenberg	6%	0%	88%	6%
Drabenderhöhe	7%	1%	86%	5%
Oberwiehl	2%	1%	91%	6%
Zentrum	3%	1%	93%	4%
<b>Alter</b>				
Alter 18-24 Jahre	3%	4%	69%	24%
Alter 25-39 Jahre	3%	1%	86%	11%
Alter 40-59 Jahre	3%	1%	95%	2%
Alter 60-64 Jahre	3%	0%	97%	0%
Alter 65-74 Jahre	5%	0%	95%	0%
Alter ab 75 Jahre	10%	0%	88%	2%
<b>Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)</b>				
Geschlecht weiblich	6%	1%	88%	5%
Geschlecht männlich	2%	1%	93%	5%
<b>Wiehl</b>	<b>4%</b>	<b>1%</b>	<b>90%</b>	<b>5%</b>

Abb. 2.6-5 Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre)

Hinsichtlich geschlechtsspezifischer Merkmale sind einzelne Unterschiede auszumachen. Während der Besitz von nur einer ÖPNV-Zeitkarte und der Wahlfreiheit annähernd gleich ist, ist der Anteil der Personen, die einen Führerschein, aber keine Zeitkarte besitzen, bei den Männern höher als bei Frauen. 6 % der Frauen besitzen weder Zeitkarte noch Führerschein, im Vergleich zu 2 % der Männer. Bei den Personen, die einen Führerschein, aber

keine ÖPNV-Zeitkarte besitzen, beträgt der Anteil bei den Männern 93 %, während er bei den Frauen mit 88 % niedriger liegt.

### 2.6.3 Verkehrsmittelbesitz und -verfügbarkeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigen einen hohen Motorisierungsgrad der Bevölkerung Wiehls auf. So besitzen lediglich 7 % der befragten Haushalte keinen privaten Pkw, und es verfügen ca. 39 % der Haushalte sogar über mehr als einen privaten Pkw. Dies führt zu einem durchschnittlichen Pkw-Besitz von 1,42 Pkw pro Haushalt.

Siedlungs-schwerpunkt	Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 oder mehr Pkw	Pkw je Haushalt	Pkw je 1.000 EW
Bergdörfer	1%	53%	35%	11%	1,58	729
Bielstein/ Oberbantenberg	7%	57%	30%	7%	1,38	670
Drabenderhöhe	6%	55%	30%	9%	1,46	650
Oberwiehl	4%	51%	33%	13%	1,58	698
Zentrum Wiehl	9%	54%	32%	5%	1,33	680
<b>Wiehl</b>	<b>7%</b>	<b>54%</b>	<b>31%</b>	<b>8%</b>	<b>1,42</b>	<b>672</b>

Abb. 2.6-6 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad

Neben dem vergleichsweise hohen Pkw-Besitz verfügen ca. 58 % aller befragten Haushalte über mindestens ein Fahrrad, etwa 35 % der Haushalte verfügen sogar über zwei oder mehr Fahrräder. Der durchschnittliche Fahrrad-Besitz pro Haushalt beträgt ca. 1,25 Fahrräder.

Siedlungs-schwerpunkt	Kein Rad	1 Rad	2 Räder	3 oder mehr Räder	Rad je Haushalt	Rad je 1.000 EW
Bergdörfer	32%	31%	18%	19%	1,38	637
Bielstein/ Oberbantenberg	38%	25%	18%	19%	1,36	660
Drabenderhöhe	46%	20%	15%	19%	1,22	543
Oberwiehl	46%	17%	17%	20%	1,30	574
Zentrum Wiehl	43%	24%	19%	14%	1,15	588
<b>Wiehl</b>	<b>42%</b>	<b>23%</b>	<b>18%</b>	<b>17%</b>	<b>1,25</b>	<b>592</b>

Abb. 2.6-7 Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad

### 2.6.4 Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

Die Verkehrsmittelwahl wird von diversen Faktoren beeinflusst, die im Folgenden anhand der Wegelängen, der Wegezwecke und der Wegedauer sowie der Verkehrsverflechtungen benannt werden.

Die Einwohner Wiehls nutzen im Durchschnitt zu **75 %** den **motorisierten Individualverkehr** (MIV) (Auto als Fahrer/ Mitfahrer, Krad/ Motorrad) und zu **25 %** die Verkehrsmittel des **Umweltverbundes**, wobei **6 %** auf den **ÖPNV**, **14 %** auf den **Fußverkehr** und **5 %** auf den **Radverkehr** entfallen. Im Zentrum ist der Anteil des Umweltverbunds im Stadtteilvergleich am

höchsten, in den Bergdörfern mit Abstand am niedrigsten. Der ÖPNV-Anteil ist dabei stets relativ gleich verteilt (zwischen 6 % und 7 %), während vor allem die Anteile in der Nahbereichsmobilität (Rad- und Fußverkehr) in Abhängigkeit des Wohnortes stark variieren.

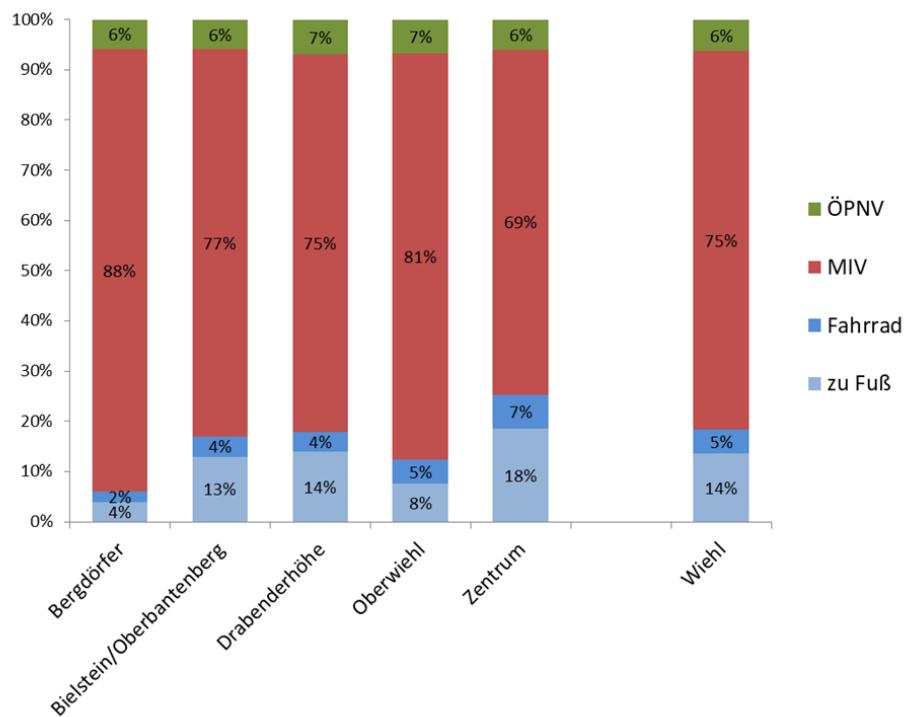


Abb. 2.6-8 Modal-Split der Stadt Wiehl

Im Vergleich mit dem Modal Split Wiehls aus dem Jahr 2015 sowie mit Werten von anderen kreisangehörigen Kommunen und deutschlandweit vergleichbaren Untersuchungen, z. B. aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD), fällt auf, dass in Wiehl eine stärkere Nutzung des MIV als im deutschen Durchschnitt vorherrscht. Zwischen 2015 und 2021 hat jedoch der Anteil des MIV abgenommen (-8 %), was dafürspricht, dass der Umweltverbund, vor allem der Fuß- und Radverkehr, stetig an Bedeutung gewinnt. Der ÖPNV liegt mit 6 % auf einem insgesamt niedrigen Niveau, jedoch gleichauf mit den Werten vergleichbarer Kommunen im Bundesdurchschnitt.

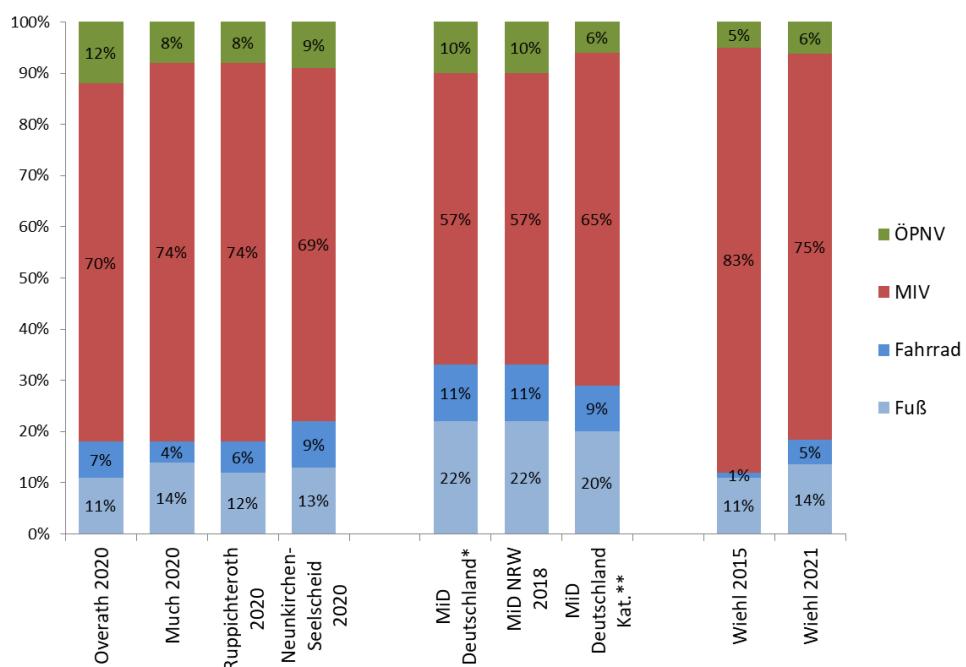


Abb. 2.6-9 Modal Split im Vergleich mit weiteren Kommunen und MiD Deutschland

Kürzere Distanzen im Nahbereich (Wege <1 km und 1-2,5 km) werden in Wiehl häufig mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt. Unterhalb von 1 km Wegelänge belaufen sich die Werte auf 41 % Fußverkehrs- und 6 % Radverkehrsanteil. Mit zunehmender Wegelänge steigt der Anteil an motorisierten Verkehrsmitteln, sodass ab einer Strecke von 5 km bereits kaum noch Fußwege unternommen werden. Die höchsten ÖPNV-Anteile sind in der Wege-längenklasse von 10-25 km und ab 100 km zu beobachten. Dies ist unter anderem auf die Distanz zu den benachbarten Mittel-/Oberzentren zurückzuführen (vorhandene SPNV-Verbindung in Gummersbach). Bei fast allen Distanzen dominieren jedoch die Anteile des MIV.

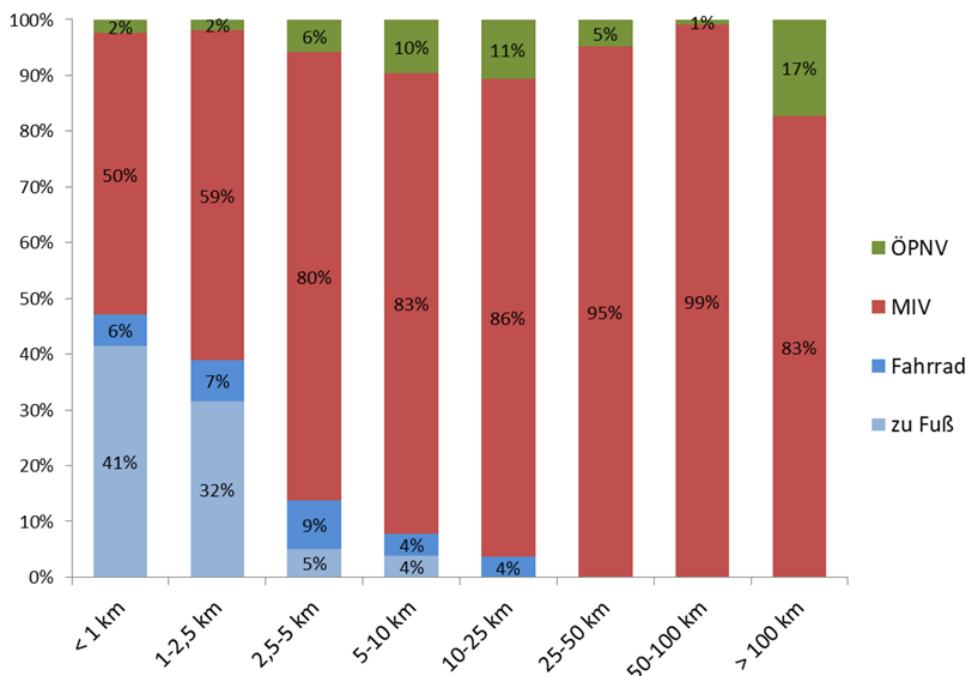


Abb. 2.6-10 Modal Split nach Wegelänge

Häufig lassen sich den Wegezwecken typische Verkehrsmittelnutzungen zuordnen. MIV-Fahrten weisen den höchsten Anteil bei den Wegezwecken „Arbeit“, „geschäftlich“,

„Bringen/Holen“ sowie „Einkaufen“ auf. Beim Wegezweck „Schule/Ausbildung“ werden vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt (19 % zu Fuß, 8 % Fahrrad und 39 % ÖPNV). Ausbildungs- und Freizeitwege weisen einen vergleichsweise hohen Fuß- und Radverkehrsanteil auf. Das Gleiche gilt auch noch für Einkaufs- und Besuchswände.

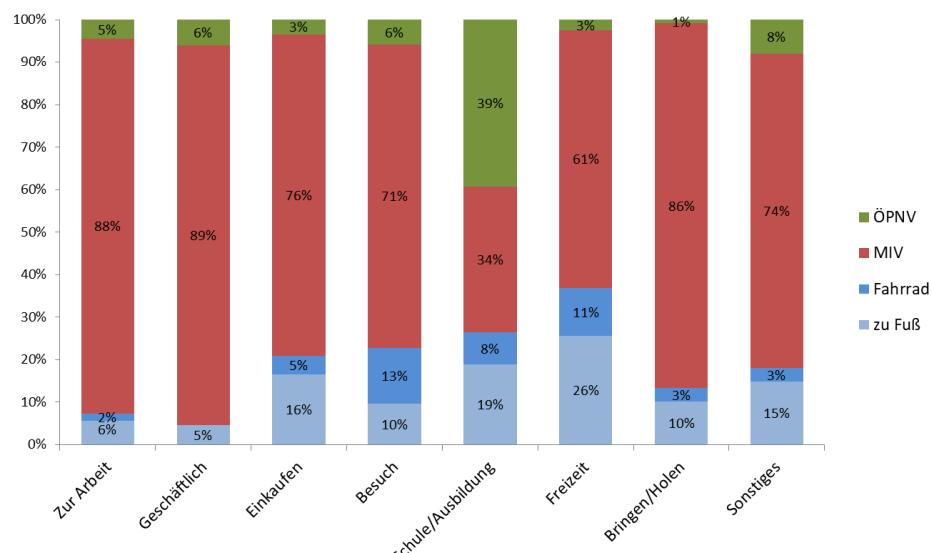


Abb. 2.6-11 Modal Split nach Fahrtzweck

## 2.6.5 Wegeaufkommen

Jeder Bürger in Wiehl legt durchschnittlich 3,0 Wege je Werktag zurück. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen pro Tag. Die Mobilitätsrate liegt somit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen pro Person/Tag.

Bei Betrachtung der Anzahl der Wege je Person bzw. je mobiler Person differenziert nach Alterskategorie wird ersichtlich, dass die Wegeanzahl der Personen in den Altersklassen zwischen 6 und 14 Jahren sowie zwischen 25 und 74 Jahren auf einem ähnlichen Niveau bleibt, bei der Altersklasse der Über-65-Jährigen jedoch deutlich abnimmt. Zudem fällt auf, dass bei der Altersklasse zwischen 16 und 24 Jahren das Wegeaufkommen auf einem ähnlich niedrigeren Niveau liegt. Dies kann möglicherweise dadurch erklärt werden, dass Studierende und Auszubildende nicht immer jeden Tag zur Arbeit oder zum Studienplatz pendeln müssen. Die mobilsten Personen sind in der Altersklasse der 40-59-Jährigen zu finden. In dieser Altersklasse ist die Mobilität häufig aufgrund von Berufstätigkeit, Geschäftswege und dem Aufkommen von Bring- und Holverkehren zu Schulen erhöht. Am wenigsten mobil sind im Mittel ältere Personen ab 75 Jahren. Sie legen im Durchschnitt etwa 2,1 bzw. 3,4 Wege pro Tag zurück. Darin enthalten sind bereits die Personen, die keine außerhäusliche Mobilität mehr bestreiten.

Altersklasse	Keine Wege	1 Weg	2-3 Wege	4-5 Wege	6-7 Wege	8 oder mehr Wege	Wege/ Person	Wege/ mobile Person
6 bis 14 Jahre	10%	0%	44%	40%	7%	0%	3,0	3,3
15 bis 17 Jahre	9%	0%	57%	32%	2%	0%	2,6	2,8
18 bis 24 Jahre	22%	5%	47%	24%	2%	0%	2,2	2,8
25 bis 39 Jahre	12%	0%	45%	32%	10%	1%	3,0	3,5
40 bis 59 Jahre	11%	0%	44%	30%	12%	4%	3,3	3,7
60 bis 64 Jahre	7%	0%	48%	29%	12%	4%	3,4	3,6
65 bis 74 Jahre	18%	1%	38%	25%	13%	6%	3,2	3,9
75 Jahre und älter	37%	1%	32%	24%	5%	1%	2,1	3,4
<b>Gesamt</b>	<b>16%</b>	<b>0%</b>	<b>43%</b>	<b>29%</b>	<b>10%</b>	<b>3%</b>	<b>3,0</b>	<b>3,5</b>

Abb. 2.6-12 Wegeaufkommen nach Altersklasse in Wiehl

## 2.6.6 Durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer

Die Ermittlung der Wegelängen und Wegedauer erfolgte in einem mehrstufigen Verfahren. Die geocodierten Adressen sind auf Verkehrszellenebene zunächst aggregiert worden. Die realen Wegelängen und Fahrtzeiten je Verkehrsmittel zwischen allen Zellen sind zuletzt auf Grundlage der Zellenschwerpunkte gemäß getroffener Zelleneinteilung ermittelt worden. Bei den nachfolgenden Auswertungen zu Wegelänge und -dauer sind Wege über 100 Kilometer ausgeklammert worden und fließen demnach nicht in die Berechnung der Mittelwerte ein.

Die durchschnittliche Wegelänge liegt in Wiehl insgesamt bei 3,2 km im Binnenverkehr, bei 11,2 km bei der Gesamtheit der Wege, also auch nach außerhalb des Stadtgebiets. Die durchschnittliche Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmitteln auf Ebene der Gesamtstadt verdeutlicht, dass es Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelängen gibt. So werden die kürzesten Wege zu Fuß (1,3 km) und mit dem Fahrrad (4,8 km) getätigt.

Bei Pkw-Fahrten (als Selbstfahrer) beträgt die durchschnittliche Wegelänge 10,8 km und die Wegedauer rund 13 Minuten. Im Radverkehr ist die zurückgelegte durchschnittliche Entfernung mit 4,8 km deutlich kürzer und die Wegedauer mit 18 Minuten aufgrund der geringeren Reisegeschwindigkeit gegenüber dem MIV größer.

Wenn nur der Binnenverkehr betrachtet und alle Wege, die das Stadtgebiet verlassen, außer Acht gelassen werden, liegt die mittlere Distanz über alle betrachteten Verkehrsmittel bei nur 3,2 km. Der Großteil der Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad spielt sich innerhalb des Stadtgebiets ab, weshalb die zurückgelegten Distanzen im Binnenverkehr unabhängig vom Verkehrsmittel ähnliche Werte aufweisen. Beim MIV und ÖPNV sind im Verkehrsmittelvergleich die größten Unterschiede zwischen dem gesamten Verkehr und dem Binnenverkehr ersichtlich. Die mittlere Wegedauer der Bürgerinnen und Bürger Wiehls beträgt im Binnenverkehr 7 Minuten. Das ist 6 Minuten kürzer als im Gesamtverkehr.

Verkehrsmittel	Gesamt		Binnenverkehr	
	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km	Dauer in Minuten
zu Fuß	1,3	8	1,3	8
Fahrrad	4,8	18	3,2	13
MIV	13,5	14	3,7	6
ÖPNV	10,8	13	6,1	8
<b>Mittelwert</b>	<b>11,2</b>	<b>13</b>	<b>3,2</b>	<b>7</b>

Abb. 2.6-13 Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel

## 2.6.7 Wegeverflechtungen Binnenverkehr

Bei der Ermittlung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr wurde sich auf das Wegeaufkommen der Stadtteile bzw. Siedlungsschwerpunkte untereinander bezogen. Enthalten sind alle Wege der Bewohner innerhalb Wiehls, jedoch kein Zielverkehr von außerhalb in die einzelnen Stadtteile hinein oder aus Wiehl zu anderen Zielen außerhalb des Stadtgebiets. Die Grafiken zeigen zudem den Anteil des Binnenverkehrs innerhalb der Stadtteile sowie den Anteil und das Wegeaufkommen zwischen den Stadtteilen insgesamt und nach Verkehrsmittel differenziert nach MIV-, ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr.

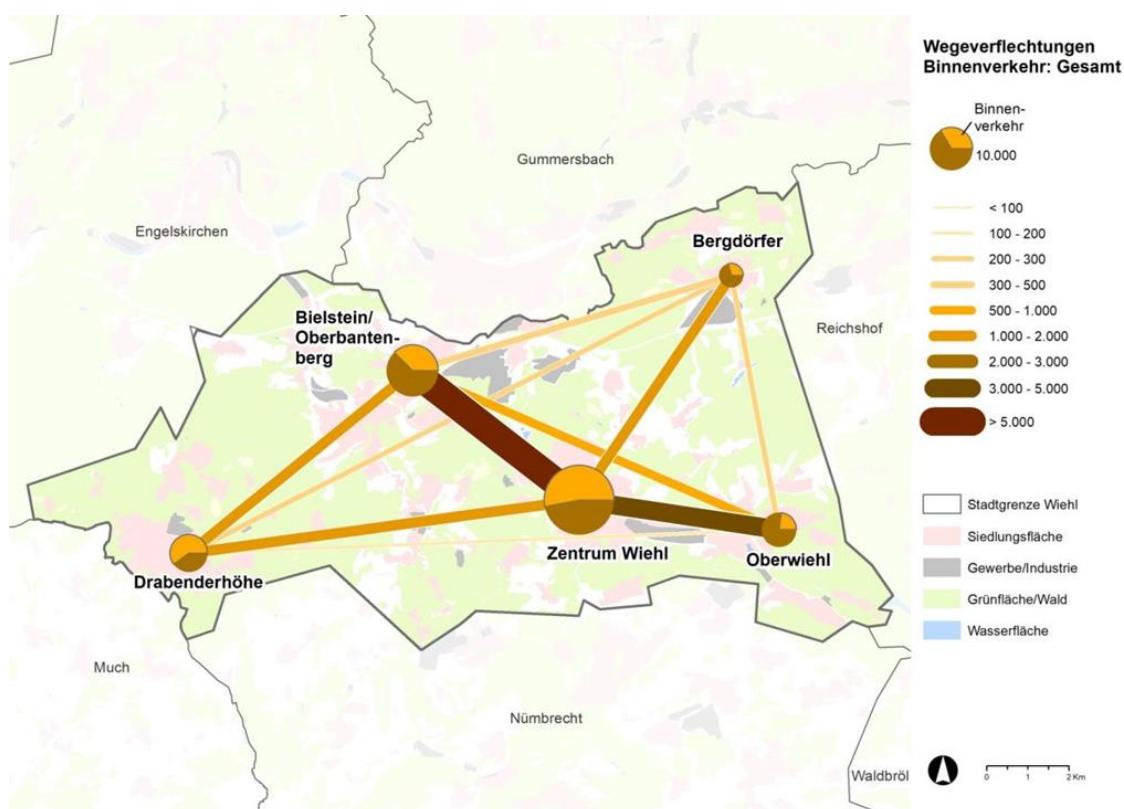


Abb. 2.6-14 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr

Bei der Auswertung der Wegeverflechtungen im Binnenverkehr über die Summe aller Verkehrsmittel hinweg wird deutlich, dass der Anteil der Wege innerhalb der Stadt Wiehl mit über 40.000 Wegen den Hauptteil einnehmen (ca. 55,7 %). Im jeweiligen Stadtteil werden rund 26.000 Wege/Tag zurückgelegt (34,8 %), auf die Relationen zwischen den Siedlungsschwerpunkten entfallen täglich rund 16.000 Wege pro Werktag (ca. 21 %). Die übrigen 33.800 Wege führen über die Stadtgrenzen hinaus vornehmlich nach Gummersbach (ca. 9.000 Wege/Tag) sowie Köln (ca. 2.900 Wege/Tag) und Nümbrecht (ca. 2.800 Wege/ Tag).

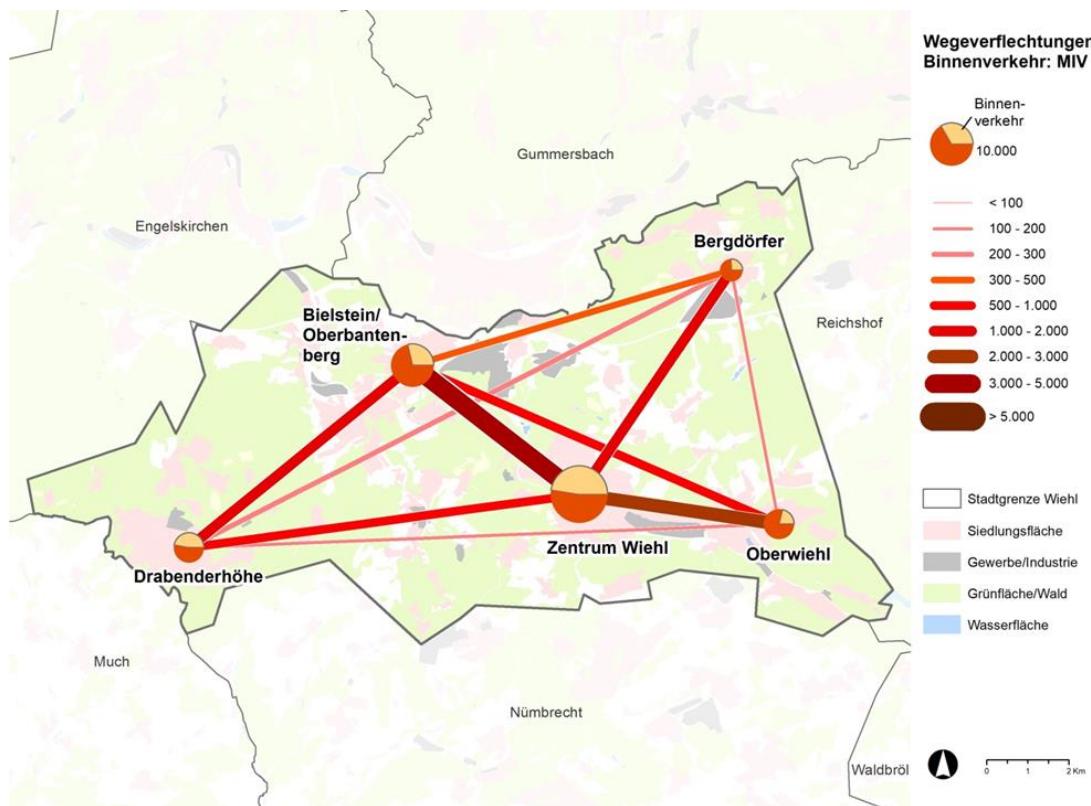


Abb. 2.6-15 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV

Im innerstädtischen Verkehr besteht beim MIV in den meisten Siedlungsschwerpunkten nur ein geringer Binnenverkehrsanteil, lediglich im Siedlungsschwerpunkt Drabenderhöhe sowie im Zentrum beträgt dieser annähernd 50 %. Auch im MIV lässt sich eine starke Ausrichtung der Wege auf das Zentrum Wiehls feststellen. Die meisten Wege werden zwischen Bielstein/ Oberbantenberg und dem Zentrum mit knapp 4.500 Wegen/Tag zurückgelegt.

Die häufigste Wegebeziehung ohne Bezug zum Stadtzentrum ist zwischen Bielstein/ Oberbantenberg und Drabenderhöhe mit knapp 1.300 Wegen/Tag festzustellen.

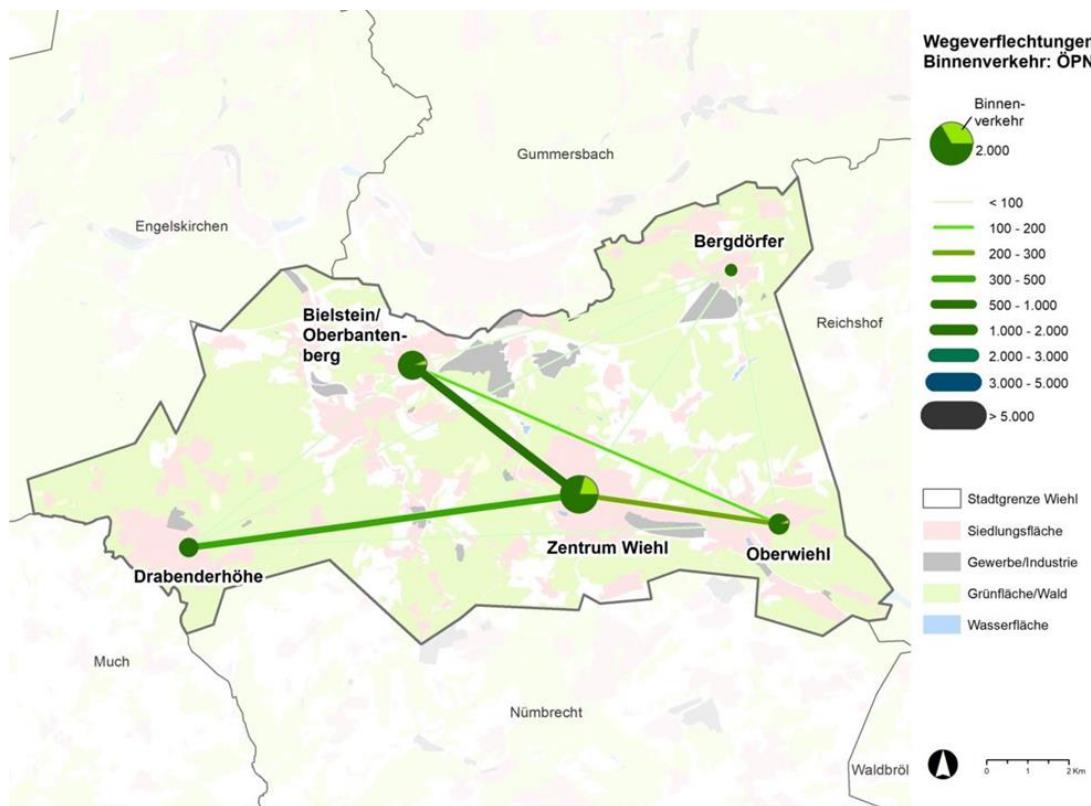


Abb. 2.6-16 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV

Im ÖPNV ist der Binnenverkehrsanteil sehr niedrig und die Verflechtungen zwischen den einzelnen Siedlungsschwerpunkten sind nicht sonderlich stark ausgeprägt. Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die ÖPNV-Werte für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Rolle. Die vergleichsweise dominante Verbindung mit jeweils knapp 600 täglichen Fahrten zeigt sich zwischen Bielstein/Oberbantenberg und dem Zentrum.

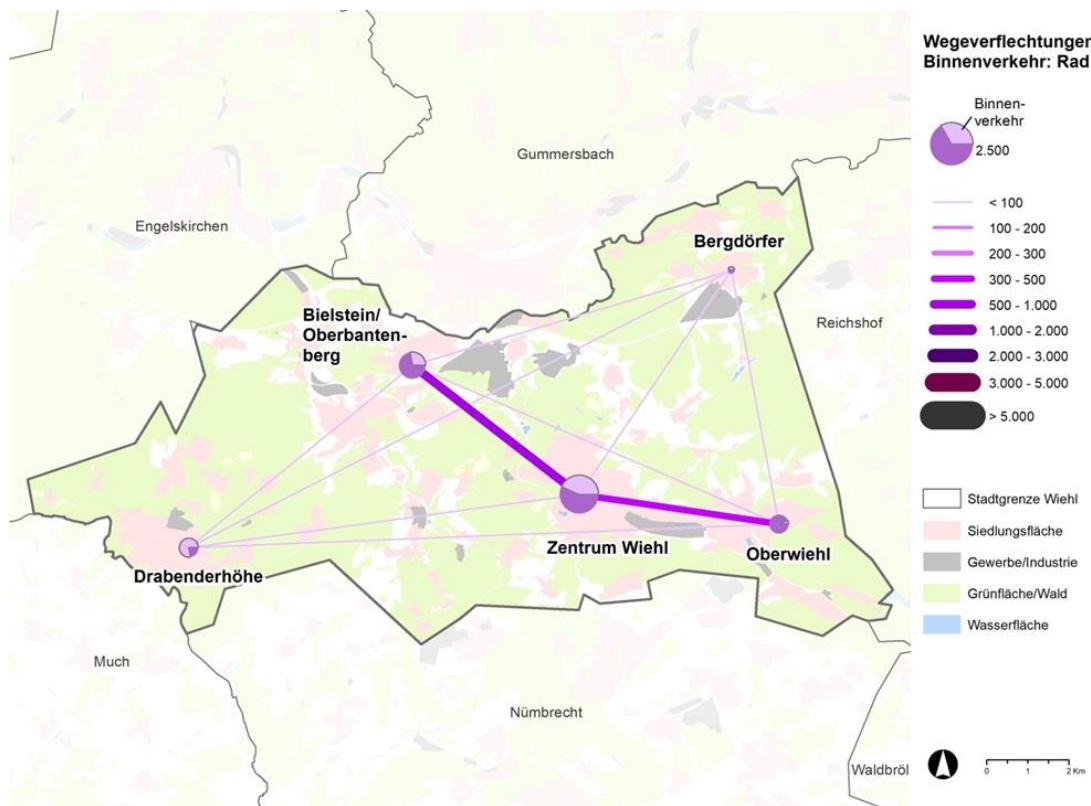


Abb. 2.6-17 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr

Im Radverkehr sind die Wegeverflechtungen etwas ausgeprägter als im Fußverkehr (s. u.). Im Radverkehr besteht hingegen ein geringerer Binnenverkehrsanteil als im Fußverkehr und es werden dafür längere Distanzen zwischen den Siedlungsschwerpunkten zurückgelegt. Stärkste Wegeverflechtungen laufen auch hier auf das Zentrum zu. Häufigste Wegebeziehung ist zwischen Bielstein/ Oberbantenberg und dem Zentrum mit ca. 630 Wegen/Tag sowie zwischen Oberwiehl und dem Zentrum mit ca. 440 Wegen/Tag festzustellen. Bezüglich des Gesamtaufkommens spielen die Werte des Radverkehrs für den innerstädtischen Verkehr eine untergeordnete Rolle.

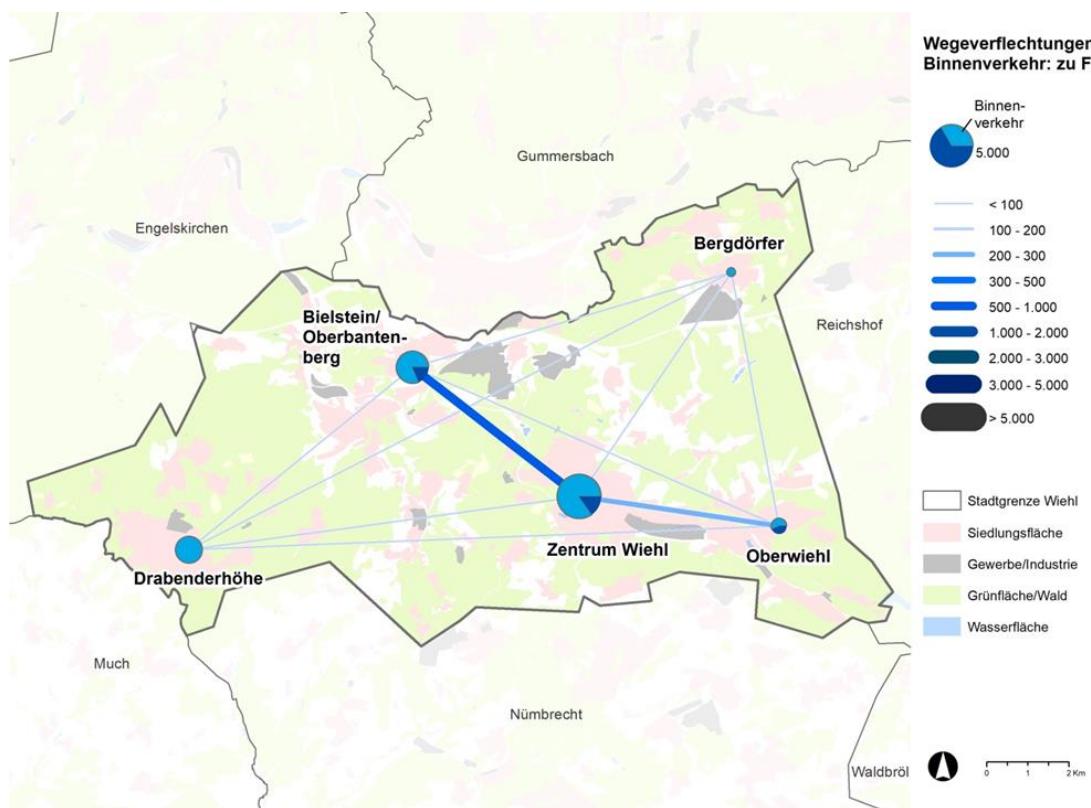


Abb. 2.6-18 Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr

Im Fußverkehr wird nur eine geringe Anzahl von Wegen über die Grenzen der Siedlungsschwerpunkte hinaus durchgeführt. Grundsätzlich ist jedoch in allen Siedlungsschwerpunkten ein hoher Binnenverkehrsanteil festzustellen. Die vergleichsweise stärkste Fußverkehrsbeziehung mit ca. 500 Wegen/Tag besteht zwischen Bielstein/Oberbantenberg und dem Zentrum.

Auf die Gesamtzahl der Einwohner Wiehls hochgerechnet werden täglich etwa **76.300 Wege** unternommen. Dabei entfallen **57.500 Wege** auf den **MIV**, gefolgt von **10.300 Wegen zu Fuß** sowie **4.800 Wegen** mit dem **ÖPNV** und **3.700 Wegen** mit dem **Rad**.

Siedlungsschwerpunkt	zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Gesamt	Wege/ Person
Bergdörfer	200	100	5.700	400	6.400	3,1
Bielstein/ Oberbantenberg	2.500	800	14.600	1.100	18.900	2,8
Drabenderhöhe	2.000	600	10.900	1.000	14.500	3,0
Oberwiehl	800	500	8.300	700	10.200	2,6
Zentrum Wiehl	4.900	1.800	18.000	1.600	26.200	3,2
<b>Wiehl</b>	<b>10.300</b>	<b>3.700</b>	<b>57.500</b>	<b>4.800</b>	<b>76.300</b>	<b>3,0</b>

Abb. 2.6-19 Gesamtwegeaufkommen Stadt Wiehl

## 2.7 Zusammenfassung und Fazit

Die Verkehrsinfrastruktur in Wiehl ist in großem Maße auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Die Siedlungsschwerpunkte sind über teils gut ausgebauten Landesstraßen miteinander verbunden. Viele Straßen, zu einem überwiegenden Teil auch in Wohngebieten, weisen Querschnitte auf, die dem Fuß- und Radverkehr keinerlei Raum anzubieten haben. Hinzu kommt, dass das Stellplatzangebot in zentralen Bereichen großzügig dimensioniert ist. Dementsprechend weist die Stadt Wiehl mit 75 % einen sehr hohen MIV-Anteil am Modal Split auf.

Der Umweltverbund erreicht zusammen daher nur einen Anteil von 25 %, wobei der Anteil des Fußverkehrs den überwiegenden Teil dieses Wertes ausmacht (14 %). Der ÖPNV liegt mit einem Anteil von 6 % auf durchschnittlichem Niveau für eine Stadt der Kategorie Wiehls. Der Radverkehr weist aufgrund der topographischen Verhältnisse und einer bislang eher dünnen Radverkehrsinfrastruktur nur einen Anteil von 5 % auf.

Bedeutender Nachteil für Wiehl ist, dass die Stadt über keinen eigenen, direkten SPNV-Anschluss verfügt. Dies stellt eine erhebliche Einschränkung für die nachhaltige Entwicklung des gesamten Mobilitätsangebotes dar. Für eine signifikante Stärkung des Umweltverbunds ist daher unbedingt die Reaktivierung der Wiehltalbahn zu prüfen, auch wenn die Hürden dafür entsprechend groß sind und die Stadt Wiehl nicht die alleinige Entscheidungshoheit hat.

Öffentliche Bike- oder Carsharing-Systeme existieren bisher nicht. Der Radverkehr hat aktuell noch nicht den Stellenwert, der ihm in anderen Städten zu Teil wird. Lange beeinträchtigte die Topographie die Popularität des Radfahrens in der Stadt. Mit dem Aufkommen von E-Bikes und Pedelecs werden jedoch die topographischen Barrieren zu einem bedeutenden Teil minimiert. Gerade auf den Relationen bis 5 km stellen Fahrrad, E-Bike und Pedelec ein schnelles und umweltfreundliches Verkehrsmittel dar. Im Stadtgebiet Wiehls bestehen jedoch noch zahlreiche Defizite bei der Radverkehrsinfrastruktur (Netzlücken). Darüber hinaus existieren Probleme, wie z. B. historisch gewachsene Stadt- und Verkehrsstrukturen, die einen Ausbau der Radverkehrsanlagen an heutige Bedürfnisse erschweren.

Die Förderung von E-Fahrzeugen und E-Bikes/ Pedelecs zieht eine Reihe von Anpassungen in der städtischen Infrastruktur nach sich. Neben der Bereitstellung von öffentlichen Lademöglichkeiten, sind für E-Bikes/ Pedelecs aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeiten Anpassungen in den Wegebreiten und der störungsfreien Streckenführung notwendig. Es ist daher zu empfehlen, ein durchgängiges und gut ausgebautes Radwegenetz im Stadtgebiet zu schaffen. Hinzu kommt der Bedarf an witterungs- und diebstahlgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet, um die zumeist kostspieligen E-Bikes sicher abstellen zu können. Im Radverkehr stecken durch die Zunahme an E-Bikes und Pedelecs noch erhebliche Potenziale für den Binnenverkehr, um sogar Wege von bis zu 10 km vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern.

Für den Fußverkehr bestehen an diversen Stellen im Stadtgebiet ebenfalls Herausforderungen. Fehlende oder nur schmale Gehwege erschweren das Zufußgehen und die Barrierefreiheit der Bürger. Damit die eigenen Füße auch weiterhin auf Relationen bis 1 km und auch darüber hinaus genutzt werden, ist ein sicheres und möglichst barriearmes Fußwegenetz mit hoher Aufenthaltsqualität in zentralen Bereichen herzustellen, bzw. zu erweitern.

Kleine Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrsverträglichkeit und Sicherheit innerhalb des Stadtgebiets (z. B. Radewegeausbau, Verkehrsführung, Parken, Nahbereichsmobilität verbessern) sind ebenfalls wichtige Bausteine der Mobilitätskonzepte und können einen gewissen Teil der innerörtlichen Wege vom MIV auf den Umweltverbund verlagern.

Es ist zusammenfassend zu empfehlen, den Umweltverbund insgesamt (insb. den ÖPNV) deutlich auszubauen und auch für Pendler und Besucher der Stadt attraktive Verbindungen in die benachbarten Gemeinden und Städte zu schaffen.

# **3      Leitbild 2035**

- 
- 3.1 Leitbildentwicklung
  - 3.2 Modal-Split Ziel 2035
  - 3.3 Handlungsfelder und Ziele

### 3 Leitbild 2035

#### 3.1 Leitbildentwicklung

Im Rahmen des Leitfadens Nachhaltigkeit „WiehlKlima 2035“, hat die Stadt Wiehl im April 2022 bereits verschiedene, interdisziplinäre Ziele und Ansätze entwickelt, die auch für die Mobilitätsentwicklung eine grobe Leitlinie vorgeben. Die Strategischen Ziele bis zum Jahr 2035 werden in WiehlKlima 2035 wie folgt in einem Leitsatz zusammengefasst:

*„2035 werden in Wiehl die Personen- und Warenverkehre **umwelt- und klimaverträglich sowie sicher** zurückgelegt. Durch das gut ausgebauten Rad- und Gehwegnetz sowie die flächendeckenden attraktiven Angebote des barrierefreien ÖPNV hat der Anteil der umweltverträglichen Mobilität durch ÖPNV, Rad- und Fußverkehr in Wiehl stark zugenommen. Der noch nötige motorisierte Individualverkehr (MIV) ist zu einem großen Anteil auf alternative Antriebstechnologien umgestellt.“*

Weiterhin sollen neben dem ÖPNV insbesondere der Radverkehr und Fußverkehr an Bedeutung gewinnen. Dies bedeutet auch, dass vor allem kurze und mittellange Wege (bis 1 km im Fußverkehr und 5 bis 10 km im Radverkehr), die heute noch häufig mit dem Auto zurückgelegt werden, vom MIV auf den Umweltverbund verlagert werden sollen. Dies ist nicht nur im Sinne der Mobilität und Verkehrsverträglichkeit, sondern unterstützt in besonderem Maße auch die nationalen und lokalen Umwelt- und Klimaschutzziele, bei denen der Verkehrssektor einen wesentlichen Beitrag zu leisten hat.

Wie bereits WiehlKlima 2035, nimmt daher auch das Mobilitätskonzept die übergeordneten Ziele in gesetzeskonformer Weise mit auf. Auf den Ebenen der EU, des Bundes und des Landes, existieren dazu verschiedene gesetzlich verankerte Ziele und Grundlagen, die Rahmengebend für die Mobilitätsentwicklung in Städten und Region sind und sich aus dem Leitsatz für das Mobilitätskonzept ableiten lassen:

#### Klimaverträglicher Verkehr

Die Bundesregierung hat im Jahr 2021 das novellierte Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) auf den Weg gebracht, welches die vorherigen Klimaschutzziele nochmals verschärft. Teil der Gesetzesnovelle ist auch das festgeschriebene Ziel der Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2045. Bereits bis zum Jahr 2030 sollen die Emissionen um 65 % gegenüber dem Bezugsjahr 1990 sinken. Mit dem neuen KSG reagiert die Bundesregierung auf die Vorgaben und Verordnungen der Europäischen Union, wie vor allem die Europäische Klimaschutzverordnung (EU 2018/842 des Europäischen Parlaments) zur Festlegung verbindlicher Jahresziele für die Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

Für den Verkehrssektor bedeutet die neue Gesetzgebung, dass die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2030 auf 84 Mio. t CO<sub>2</sub>-Äq. in Deutschland sinken müssen. Im Vergleich zum Jahr 2019 entspricht dies in etwa einer Halbierung der Emissionen (-49 %).

Auch das Land NRW hat sein Klimaschutzgesetz (Gesetz zur Neufassung des Klimaschutzgesetzes Nordrhein-Westfalen) im Jahr 2021 novelliert und ebenfalls das Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 festgeschrieben.

Für den ÖPNV sowie für die öffentlichen Kfz-Flotten wie den Fuhrpark von Kommunen (z. B. Entsorgungsbetriebe) gilt zudem seit 2021 das „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz“ (SaubFahrzeugBeschG). Dieses schreibt vor, dass bei Beschaffungen oder bei Vergabe von Dienstleistungsverträgen zukünftig eine steigende Anzahl von emissionsfreien bzw. „sauberen“ Fahrzeugen nachgewiesen werden muss. Konkret bedeutet dies bspw. für den Busbetrieb, dass bis 2025 etwa 45 % der Fahrzeuge die Vorgaben erfüllen müssen und bis 2030 schon 65 %.

Im Mobilitätskonzept WiehlMobil 2035 wird deshalb angestrebt, den künftigen Verkehr klimaschonend und nach Möglichkeit klimaneutral abzuwickeln. Der Rad- und Fußverkehr ist

per se klimaneutral und soll deshalb gestärkt werden. Der ÖPNV sollte im Jahr 2035 möglichst durch emissionsarme Fahrzeuge betrieben werden, was auch die Stadt Wiehl unterstützt. Der MIV soll so weit wie möglich ebenfalls auf alternative Antriebstechnologien umgestellt werden, was neben den Fahrzeugen auch die entsprechende Infrastruktur betrifft, die ausgebaut werden soll (z. B. E-Ladeinfrastruktur). Durch eine Mischung aus technologischem Fortschritt und verändertem Mobilitätsverhalten ist so ein möglichst klimaverträglicher Verkehr zu erreichen.

### **Umweltverträglicher Verkehr**

Neben dem Klimaschutz sind auch die Ziele und Vorgaben im Lärm- und Immissionsschutz zu beachten und wichtiger Bestandteil für einen umweltverträglichen Verkehr. Auf Bundesebene existiert hierzu das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), das Grenzwerte für verschiedene Arten von Emissionen vorschreibt. Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie, umgesetzt im deutschen Bundes-Immissionsschutzgesetz, sind die Bundesländer verpflichtet, flächendeckend für alle Hauptverkehrsstraßen (Straßen mit mehr als 3 Millionen Fahrzeugen jährlich bzw. rund 8.300 Fahrzeugen täglich) Lärmkarten zu erstellen. Durch verschiedene Maßnahmen, welche die festgelegten Lärmemissionen beeinflussen und in sogenannten Lärmaktionsplänen veröffentlicht werden, sollen Lärminderungen erreicht werden. Auch in Wiehl sind die Autobahn sowie die Landesstraße L336 und die L321 in der Lärmkartierung des Landes enthalten.

Im Bundes-Immissionsschutzgesetz sind ebenfalls Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt. Dies betrifft vor allem die wichtigsten Schadstoffe NO<sub>2</sub> und PM10, sowie PM2,5.

Im Sinne eines umweltverträglichen Verkehrs sollten die Lärm- und Schadstoffemissionen so gering wie möglich ausfallen. Eine Reduzierung des MIV sowie technologische Fortschritte sind auch hier die geeignete strategische Herangehensweise für das Mobilitätskonzept.

### **Sicherer Verkehr**

Die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer ist ein zentrales Anliegen und Grundlage selbstbestimmter Mobilität. Es gilt daher stets Unfälle zu verhindern, Angsträume zu vermeiden und die Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten. Dies bedeutet auch, dass zielgruppenspezifische Lösungen zu entwickeln sind, die sich vom Schülerverkehr bis hin zu seniorengerechten Straßenräumen erstrecken. Ein wichtiger Baustein ist dafür die Schaffung der Barrierefreiheit im Straßenraum.

Seit dem Jahr 2002 gibt es das Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BGG), welches die Benachteiligung von Menschen mit Behinderung in allen Bereichen vermeiden soll. Außerdem soll es sicherstellen, dass Menschen mit Behinderung gleichberechtigt am gesellschaftlichen Leben teilnehmen können. Dies betrifft in besonderem Maße auch den öffentlichen (Straßen-)Raum sowie die öffentlichen Verkehrssysteme.

Im Jahr 2013 ist zudem die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Kraft getreten, die weitreichende Regelungen zur Barrierefreiheit geschaffen hat. Für die Schaffung eines barrierefreien öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat der Gesetzgeber dazu im Gesetz verankert, dass die ÖPNV-Aufgabenträger, in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, verpflichtet werden, bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV in Deutschland herzustellen. Dies betrifft neben barrierefreien Fahrzeugen auch den Umbau aller Haltestellen und Zugangspunkte zum System ÖPNV.

Für die Verkehrssicherheit ist zu beachten, dass die beabsichtigte Zunahme des Rad- und Fußverkehrs nicht zu mehr Unsicherheit oder Gefahren im Verkehrsraum führt. Wichtige Beiträge zur Steigerung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sind dementsprechend die stetige Anpassung der Straßenräume an die Ansprüche aller Nutzergruppen.

Darüber hinaus verfolgt das Mobilitätskonzept das Ziel, das Leben für die Bevölkerung in Wiehl attraktiv zu gestalten. Dazu gehört eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität in

zentralen Bereichen, ebenso wie eine städtebauliche Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der städtischen Teilräume als wichtige Lebens- und Wirtschaftsstandorte.

### 3.2 Modal Split Ziel 2035

Ebenfalls als Auftrag aus WiehlKlima 2035 soll im Mobilitätskonzept ein Modal Split-Ziel festgelegt werden. Nachdem die Leitsätze und das generelle Leitbild für die Stadt Wiehl beschrieben wurden, gilt es daher nun im nächsten Schritt die Potenziale zur angestrebten Verlagerung von MIV-Wegen im Binnen- und Auspendlerverkehr bezogen auf die Leitziele für das Bezugsjahr 2035 abzuschätzen. Anhand des Indikators Modal Split, also der Verkehrsmittelwahl bezogen auf die Gesamtwege der Wiehler Bevölkerung, wird ein quantifizierbarer Wert festgelegt. Solch ein Ziel lässt sich dann nämlich in turnusmäßigen Untersuchungen quantitativ überprüfen (s. Kap. 5).

Zwischen den vorliegenden Daten für das Jahr 2015 und der Haushaltsbefragung 2021 lässt sich bereits ein Trend in Richtung der Zunahme des Umweltverbunds am Modal Split erkennen. So nahm der **Anteil des MIV** von über 80 % in 2015 auf **75 % in 2021** ab. Im Gegenzug stieg der Anteil des **Umweltverbunds**, insbesondere des Radverkehrs, der **rund 5 %** ausmacht.

Auf Basis der vorliegenden Modal Split-Werte für die Stadt Wiehl wurde in Zusammenarbeit mit der Arbeitsgruppe und dem Fachbeirat ein Modal Split Ziel für das Bezugsjahr 2035 abgeleitet.

**Im Jahr 2035 soll der Umweltverbund auf zusammen 45 % gesteigert werden. 15 % sollen dabei jeweils auf den ÖPNV, den Radverkehr und den Fußverkehr entfallen.** Insbesondere der Radverkehr und der ÖPNV müssen dabei stark ausgebaut werden. Dem Fußverkehr werden aufgrund der Siedlungsstruktur und der topographischen Gegebenheiten nur geringe Potenziale zu Teil (plus 1 %). Der **MIV-Anteil verringert sich von heute 75 % auf 55 %**, was einer Reduzierung um 20 Prozentpunkte entspricht. Der überwiegende Teil des MIV-Verkehrs soll außerdem durch alternative Antriebe abgewickelt werden, so dass der Anteil des klassischen Autoverkehrs mit Verbrennertechnologie auf ein notwendiges Minimum reduziert wird.

Dieses Modal Split-Ziel ist ausgehend von der aktuellen Modal Split Entwicklung demnach vor allem eine Trendfortschreibung.

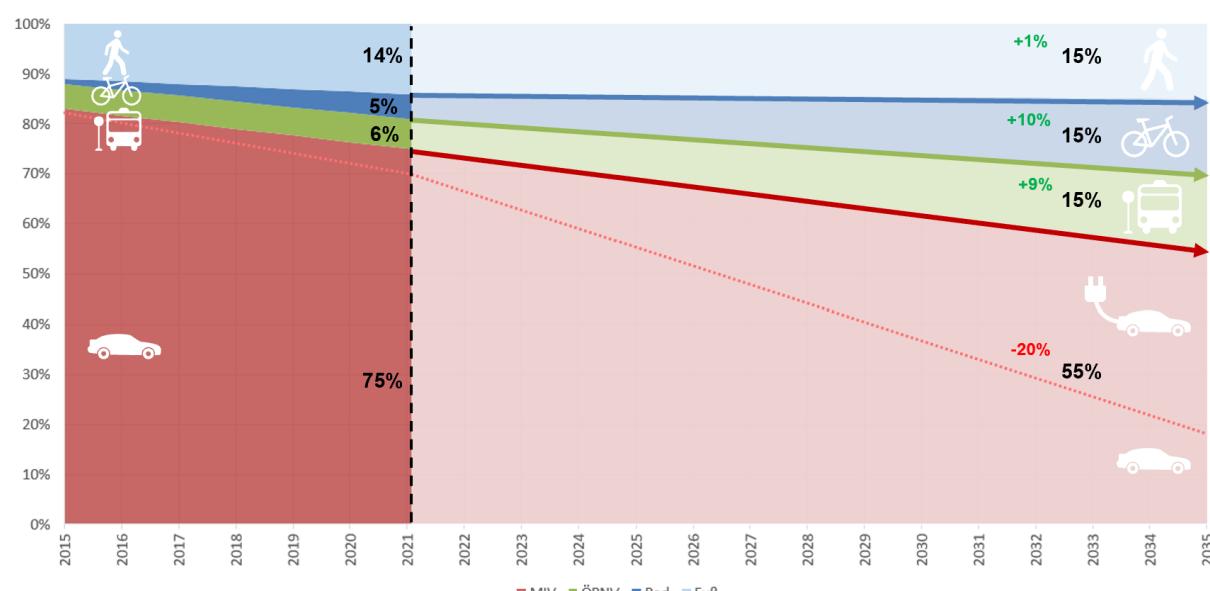


Abb. 3.2-1 Modal Split Entwicklung in Wiehl (2015-2021) und Zielsetzung bis 2035

Umgerechnet auf die Anzahl der Wege pro Einwohner pro Tag bedeutet diese Zielsetzung eine Verlagerung von etwa 15.200 Wegen/Tag im MIV auf den Umweltverbund. Voraussetzung zur Zielerreichung ist, dass umfassende Maßnahmen mit starker Verlagerungswirkung umgesetzt werden und die Ziele und Maßnahmen von den Bürgern in Wiehl angenommen und mitgetragen werden.

Verkehrsmittel	Verlagerung in %	Verlagerung Wege/Tag
MIV	-20% gegenüber heute	-15.200 Wege/Tag
ÖPNV	+9% gegenüber heute	+6.800 Wege/Tag
Radverkehr	+10% gegenüber heute	+7.600 Wege/Tag
Fußverkehr	+1% gegenüber heute	+800 Wege/Tag

Abb. 3.2-2 Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Wiehl bis 2035

Wichtig zu erwähnen ist, dass sich die Modal-Split Werte allein auf die Wiehler Bevölkerung beziehen (Binnen- und Auspendlerverkehr). Einpendler- und Durchgangsverkehre, die von außerhalb nach Wiehl kommen, sind im Modal Split Ziel nicht mit einbezogen. Dieser Umstand ergibt sich aus der Methodik zur Erfassung der Modal Split Werte, welche durch Haushaltsbefragungen der vor Ort lebenden Bevölkerung (den Personen und Haushalten, die in Wiehl wohnen) ermittelt werden. Dies bedeutet ebenfalls, dass Wirtschafts- und Sonderverkehre nicht Teil der Modal Split Berechnung sind. Diese sind gesondert zu erfassen und zu behandeln, jedoch als Teil des Leitbildes zu verstehen.

Aufbauend auf den Leitsätzen und Zielen werden in einem nächsten Schritt Handlungsfelder definiert, die als Grundlage eines ergebnisorientierten Maßnahmenkatalogs für die jeweiligen Verkehrsmittel dienen.

### 3.3 Handlungsfelder und Ziele

Auf Basis der Bestandsanalyse sowie des festgelegten Leitbildes zur Mobilität ergeben sich diverse Handlungsfelder mit jeweiligen Teilzielen. Die Handlungsfelder umfassen zum einen die vier oben dargestellten Verkehrsträger MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. In diesen Handlungsfeldern sind die Grundlagen für Verkehrsnetze (Straßennetz, ÖPNV-Netz, Radverkehrsnetz, Fußwegenetz) und die Gestaltung der vier Verkehrsarten zu fassen.

Darüber hinaus sollten jedoch die Verkehrsträger nicht immer nur getrennt voneinander betrachtet werden. Insbesondere gilt dies für die Verkehrsträger des Umweltverbunds. Die Verknüpfung von Mobilitätsangeboten, z. B. von ÖPNV und Radverkehr, gewinnt zunehmend an Bedeutung, kann jedoch nicht zwingend einem einzelnen Verkehrsträger zugeordnet werden. Deshalb wurde das Thema Vernetzte Mobilität bzw. Multimodalität als zusätzliches Handlungsfeld mit aufgenommen.

Weiterhin ist es sinnvoll, dem Thema Ruhender Verkehr bzw. Parken ein eigenes Handlungsfeld einzuräumen und nicht unter dem Handlungsfeld MIV zu verorten. Damit bekommt die steuernde Wirkung des Parkraums als Instrument zur Ordnung des Verkehrs nochmals eine hervorgehobene Bedeutung.

Zusätzlich wurden weitere gesonderte Handlungsfelder zu wichtigen Teilespekten entwickelt: Lkw- und Wirtschaftsverkehr, Schülerverkehr und Tourismusverkehr.

Für die Handlungsfelder wird im nächsten Kapitel ein Maßnahmenkonzept entwickelt, welches das Leitbild, die Leitsätze und die entsprechenden Ziele der einzelnen Handlungsfelder aufnimmt und in sinnvollen Maßnahmen wiedergibt.

Auf der folgenden Seite sind die Handlungsfelder und ihre jeweiligen Teilziele dargestellt.

<b>ÖPNV</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele ÖPNV</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivitätssteigerung für den ÖPNV und deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen</li> <li>• Verbesserung des Linien- und Taktangebots wo möglich</li> <li>• Ausbau des On-Demand-Verkehrs</li> </ul>
<b>RAD</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Radverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Radwegenetzes</li> <li>• Realisierung direkter Alltagsradwege zwischen Wiehl und den Hauptorten Bielstein, Drabenderhöhe, Oberwiehl, „Bergdörfer“</li> </ul>
<b>FUSS</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Fußverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung eines attraktiven, durchgängigen und sicheren Fußwegenetzes</li> <li>• Möglichst barrierefreier Ausbau der Fußwegeverbindungen in den Wiehler Zentren</li> </ul>
<b>SCHÜ</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Schülerverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung sicherer Schulwege im Umfeld der Schulstandorte</li> <li>• Kampagnen zur Verbesserung des zu Fuß Gehens von Schülern</li> </ul>
<b>MIV</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele MIV</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verkehrsberuhigungsmaßnahmen zur Steigerung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs</li> <li>• Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Förderung der E-Mobilität</li> </ul>
<b>LIEF</b>	<b>Handlungsfelder und Ziele Lieferverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ordnung und ständige Überprüfung des Lkw-Verkehrs durch ein Lkw-Führungskonzept</li> </ul>
<b>PARK</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele ruhender Verkehr/Parken</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung des Parkangebotes in zentralen Bereichen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>• Parkraumbewirtschaftungsmodelle zum effizienten Parkraummanagement</li> </ul>
<b>MULT</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Multimodalität</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung von Mobilstationen</li> <li>• Verbesserung der Verknüpfung zwischen ÖPNV und Rad</li> <li>• Einrichtung von Sharing-Angeboten im gesamten Stadtgebiet</li> </ul>
<b>TOUR</b>	<b>Handlungsfeld und Ziele Tourismusverkehr</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des touristischen Verkehrs im Stadtgebiet</li> <li>• Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für Touristen und Besucher</li> </ul>

# **4 Maßnahmenkonzept**

- 
- 4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes
  - 4.2 Maßnahmen ÖPNV
  - 4.3 Maßnahmen Radverkehr
  - 4.4 Maßnahmen Fußverkehr
  - 4.5 Maßnahmen MIV
  - 4.6 Maßnahmen ruhender Verkehr
  - 4.7 Maßnahmen Lkw- und Wirtschaftsverkehr
  - 4.8 Maßnahmen Schülerverkehr
  - 4.9 Maßnahmen Multimodalität
  - 4.10 Maßnahmen Tourismusverkehr

## 4 Maßnahmenkonzept

### 4.1 Grundlagen des Maßnahmenkonzeptes

Das Maßnahmenkonzept setzt sich aus Maßnahmen zusammen, die auf der Grundlage der Auswertung der vorhandenen Gutachten und Entwicklungsvorhaben der Stadt Wiehl sowie den Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsformate sowohl mit Verwaltung und Politik als auch mit der Bevölkerung entwickelt wurden.

Die Maßnahmen sind abgestimmt auf das Leitbild für die Stadt Wiehl entwickelt worden und so ausgelegt, dass die Modal-Split Ziele im Jahr 2035 erreicht werden können.

Alle Maßnahmen bilden gemeinsam das Maßnahmenkonzept ab. Sollten einzelne Maßnahmen des Gesamtkonzeptes entfallen oder nicht umgesetzt werden, so könnten auch die Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund deutlich geringer ausfallen, als die Effekte, die der Einzelmaßnahme zugeordnet werden. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Maßnahmen Wegeketten der Bürgerinnen und Bürger mit verschiedenen Verkehrsmitteln (Intermodalität) voraussetzen.

Die Maßnahmen sind in der folgenden Übersicht tabellarisch aufgeführt. Auf den folgenden Seiten sind alle Maßnahmen auf die jeweiligen Verkehrsträger und Handlungsfelder aufgeteilt und in Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

Handlungsfeld	Maßnahme
ÖPNV 1	Reaktivierung der Wiehltalbahn
ÖPNV 2	Verbesserungen des Linien- und Taktangebots im Busverkehr
ÖPNV 3	Ausbau des On-Demand Verkehrs
ÖPNV 4	Barrierefreiheit im ÖPNV
RAD 1	Erstellung eines durchgängigen, sicher befahrbaren Radwegenetzes
RAD 2	Radverkehr auf Wirtschaftswegen
RAD 3	Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen
RAD 4	Optimierung des Wegweisungssystems für den Radverkehr
RAD 5	Ausbau von Radabstellanlagen
MIV 1	Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet
MIV 2	Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten
LIEF 1	Aktualisierung für das Lkw-Vorrangnetz
PARK 1	Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts
PARK 2	Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen
PARK 3	Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge
FUSS 1	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen
FUSS 2	Fußgängerfreundliche Querungsanlagen
FUSS 3	Wegweisungssystem für den Fußverkehr
SCHÜ 1	Mobilitätsmanagement an Schulen
MULT 1	Einrichtung und Ausbau von Mobilstationen
MULT 2	Einrichtung eines Carsharing-Angebots
MULT 3	Einrichtung eines Fahrradmietsystems

Handlungsfeld	Maßnahme
MULT 4	Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten
MULT 5	Betriebliches Mobilitätsmanagement
TOUR 1	Touristisches Mobilitätsmanagement
TOUR 2	Optimierung des Wegweisungssystems für touristische Routen und Ziele

Abb. 4.1-1 Maßnahmenübersicht

In den Maßnahmensteckbriefen sind Farbskalen und Symbole enthalten, deren Bedeutungen nachfolgend erklärt werden.

<b>Umsetzungszeitraum</b>						
<input type="circle"/>	Beständige und fortlaufende Umsetzung					
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Kurzfristige Umsetzung
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Mittelfristige Umsetzung
<input checked="" type="circle"/>	Langfristige Umsetzung					
<b>Kosteneinschätzung</b>						
<input type="circle"/>	Keine unmittelbaren Kosten zu erwarten					
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Sehr geringe bis geringe Kosten zu erwarten
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Mittlere Kosten zu erwarten
<input checked="" type="circle"/>	Hohe bis sehr hohe Kosten zu erwarten					
<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>						
<input type="circle"/>	Keine (messbare) Wirkung					
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Sehr geringe bis geringe Wirkung
<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input checked="" type="circle"/>	<input type="circle"/>	<input type="circle"/>	Mittlere Wirkung
<input checked="" type="circle"/>	Hohe bis sehr hohe Wirkung					

Abb. 4.1-2 Bedeutung von Symbolen in Maßnahmensteckbriefen

## 4.2 Maßnahmen ÖPNV

Maßnahmen des **Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)** umfassen das bestehende Busnetz und dessen Linien- und Taktangebot. Daneben zählen zum ÖPNV auch On-Demand-Verkehre (Verkehrsan gebote bei Bedarf, z. B. TaxiBus), und im weitesten Sinne der Bürgerbus. Bei den Maßnahmen im ÖPNV ist stets zu beachten, dass die Stadt Wiehl nicht alleiniger Aufgabenträger für den ÖPNV ist. Dies ist die Rolle des Oberbergischen Kreises, der als Aufgabenträger den kreisweiten Nahverkehrsplan aufzustellen hat. Der aktuell gültige Nahverkehrsplan des Kreises stammt aus dem Jahr 2017.

Dem Nahverkehrsplan kommt eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des Linien- und Taktangebotes zu, bei welcher die Stadt Wiehl nur in begrenztem Maße mitwirken kann. Insofern sind die hier beschriebenen Maßnahmen stets mit dem Oberbergischen Kreis als Aufgabenträger sowie ggf. mit den weiteren betroffenen Kommunen und Nachbarstädten abzuklären.

Unter allen dargestellten Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV weist die Maßnahme ÖPNV 1 – „Reaktivierung der Wiehltalbahn“ die höchste Wirkung im Sinne einer Stärkung des Umweltverbunds sowie einer Verlagerung von MIV-Anteilen zum ÖPNV aus. Daher ist diese Maßnahmen prioritätär zu forcieren und voranzutreiben, auch wenn eine Umsetzung erst längerfristig zu erwarten ist, und die aktuell in der Bearbeitung befindliche Nutzen-Kosten-Bewertung der Reaktivierung noch aussteht.

Die möglichen Trassen, bzw. Linienverläufe der Reaktivierung werden aktuell beim Aufgabenträger im Rahmen einer Machbarkeitsstudie nach der „Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr“ in der Version (2016+) untersucht. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit, bzw. eine positive Nutzen-Kosten-Bewertung nach dieser Methodik, ist Grundlage für die Förderfähigkeit nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Bei einem positiv bewerteten Ergebnis sollte die Stadt Wiehl das Projekt Reaktivierung unterstützen und prioritätär forcieren. Die durch go.Rheinland erstellte vorläufige Kosten-Nutzen-Bewertung ermittelte, dass eine Reaktivierung derzeit jedoch keine Förderfähigkeit aufweist. Bei dieser negativen Bewertung sollte die Stadt Wiehl ggf. weitere Varianten zur vorläufigen Prüfung entwickeln, die u. U. Abweichungen im Linienverlauf zu einer reinen Reaktivierung der Bahn aufweisen, z. B. eine direkte Anbindung in Richtung Köln. Ebenfalls können und sollten auch alternative Betriebskonzepte in Erwägung gezogen werden. Dazu kann auch die Stadt Wiehl selbst, in Kooperation mit den Anreinerkommunen, eine eigene Machbarkeitsstudie ohne die Zustimmung des Aufgabenträgers initiiieren.

Zur kurzfristigen Umsetzung von Maßnahmen im ÖPNV eignen sich daneben Anpassungen im Busnetz sowie bei On-Demand-Angeboten und der Infrastruktur des straßengebundenen ÖPNV. Hier sind die Planungszeiträume deutlich kürzer und die Investitionskosten deutlich niedriger. Hierzu zählen Maßnahmen zur Verbesserung des Taktangebotes der Buslinien, insbesondere in Abendstunden und an Wochenenden, sowie ggf. die Änderung von Linienverläufen. Auch die barrierefreie Ausgestaltung und Zuwegung zum System ÖPNV ist wichtiger Bestandteil einer zukunftsorientierten Planung, die auf die Gewinnung von zusätzlichen Fahrgästen setzt. Ebenfalls ist hier zu beachten, dass neben der Stadt Wiehl der Kreis als Aufgabenträger sowie ggf. die Verkehrsunternehmen und Straßenbaulastträger in die Umsetzung involviert werden müssen.

Um das ÖPNV-Netz in Wiehl zu verbessern, können vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage On-Demand-Verkehre das ÖPNV-Angebot ergänzen. Derzeit werden unter dem Begriff „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren (AST, usw.), aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen und Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. Hier ist derzeit im Rahmen eines Pilotprojektes das On-Demand-Angebot „monti“ im Einsatz. Perspektivisch ist eine Ausweitung des Angebotes denkbar. Ziel sollte es sein, gemeinsam vorzugehen, und nicht in jeder Stadt eigene Regeln für den On-Demand-Verkehr aufzustellen.

Wichtig zu betonen ist, dass die Maßnahmen des ÖPNV nicht solitär betrachtet werden können. Maßnahmen im MIV-Netz (z. B. Einbahnstraßenregelungen) sowie der Ausbau der

---

Radverkehrsinfrastruktur haben ggf. auch Einfluss auf die Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes.

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal-Split-Zielen soll der ÖPNV-Anteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 um 20 % gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn umfangreiche Maßnahmen und Schritte zum Ausbau des ÖPNV unternommen werden. Diese Maßnahmen sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<b>ÖPNV</b> <b>1</b>	<h2>Reaktivierung der Wiehltalbahn</h2>				
	<b>Beschreibung</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>			
	<p>Die Stadt Wiehl verfügt aktuell über keinen höherwertigen ÖPNV/SPNV-Anschluss.</p> <p>Die derzeit stillgelegte Trasse der Wiehltalbahn ist weitestgehend freigehalten und bietet sich für eine Reaktivierung an.</p>				
	<p>Aktuell wird im Auftrag von go.Rheinland eine Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wiehltalbahn durchgeführt, deren vorläufiges Ergebnis die Förderfähigkeit nicht bestätigt. Jedoch wurde nur eine spezifische Reaktivierungsvariante untersucht und nicht alle Möglichkeiten in Erwägung gezogen. Darüber hinaus kann auch die Stadt Wiehl in Erwägung ziehen, eine eigenen Machbarkeitsstudie mit alternativen Linien- und Betriebskonzepten zu erstellen.</p>	<b>Kosteneinschätzung</b>			
	<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Deutliche Steigerung der Anzahl der Nutzer des ÖPNV, Verringerung der Reisezeiten für Pendler</li> <li>Bessere Anbindung an die umliegenden Städte (Gummersbach, ggf. Köln, Waldbröl, weitere)</li> </ul>	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>			
	<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <p>go.Rheinland, Oberbergischer Kreis, Stadt Wiehl, umliegende Städte und Gemeinden</p>	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>			
	<b>Umsetzungsschritte</b> <p>Abwarten der Machbarkeitsstudie, bei positivem Ergebnis Unterstützung der Reaktivierung von Seiten der Stadt Wiehl, bei negativem Ergebnis ggf. eigene Weiterverfolgung des Themas.</p>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle; padding: 5px;">ÖPNV <b>2</b></td> <td style="width: 50%; text-align: center; vertical-align: middle; padding: 5px;">MULT <b>1</b></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; vertical-align: middle; padding: 5px;">ÖPNV <b>3</b></td> <td style="text-align: center; vertical-align: middle; padding: 5px;">MULT <b>2</b></td> </tr> </table>	ÖPNV <b>2</b>	MULT <b>1</b>	ÖPNV <b>3</b>
ÖPNV <b>2</b>	MULT <b>1</b>				
ÖPNV <b>3</b>	MULT <b>2</b>				
<b>Wirkung</b> <p>Verlagerung von Verkehren vom MIV auf den ÖPNV → sehr hohes Potential</p>					

<b>ÖPNV 2</b>	<b>Verbesserungen des Linien- und Taktangebots im Busverkehr</b>				
<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Das Takt- und Linienangebot im ÖPNV sollte kontinuierlich überprüft und ggf. angepasst werden, um ein attraktives und gut nutzbares ÖPNV-Angebot für die Wiehler Bürger zu bieten. Die Stadt Wiehl sollte im Rahmen der kreisweiten Nahverkehrsplanung hierzu ihre Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebots einbringen.</p> <p><b>Prüfpunkte für das Takt- und Linienangebot:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer direkten Buslinie zwischen Drabenderhöhe und Wiehl Zentrum</li> <li>• Ausbau des Angebotes an Schnellbuslinien, insb. mit Anbindung an die RB25 aus den Stadtteilen Wiehl Zentrum, Drabenderhöhe, und Bielstein</li> <li>• Ausbau des Taktangebotes außerhalb des Schülerverkehrs</li> <li>• Ausbau des Linien- und Taktangebots nach Much, Nümbrecht und Waldbröl</li> <li>• Anschluss sicherheit der Buslinien am Bahnhof Gummersbach-Dieringhausen</li> </ul> <p>Weiterhin sollte bei Umsetzung der Maßnahme ÖPNV 1 überprüft werden, inwiefern dies Auswirkungen auf die Linienführung der Buslinien sowie deren Verknüpfungen haben wird.</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Attraktivität der bestehenden Buslinien durch eine durchgehende, einprägsame und auf die Anschlüsse abgestimmte Taktung</li> <li>• Bedienung der nachgefragten Fahrzeiten und Verstärkung in Randzeiten am Abend und am Wochenende</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Oberbergischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Wiehl</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassungen des Takt- und Linienangebotes im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises</li> <li>• Angebotsausweitung bei steigender Fahrgastnachfrage</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme des ÖPNV-Anteils im Pendlerverkehr sowie im Binnenverkehr (abhängig vom Umfang des Angebots)</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p>  <p><b>Kosteneinschätzung</b></p>  <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p>  <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <table border="1"> <tr> <td style="background-color: #80C040; color: white; padding: 5px;">ÖPNV 1</td> <td style="background-color: #FF6347; color: white; padding: 5px;">MULT 1</td> </tr> <tr> <td style="background-color: #80C040; color: white; padding: 5px;">ÖPNV 3</td> <td></td> </tr> </table>	ÖPNV 1	MULT 1	ÖPNV 3	
ÖPNV 1	MULT 1				
ÖPNV 3					

<b>ÖPNV 3</b>	<b>Ausbau des On-Demand Verkehrs</b>				
	<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Flexible Bedienungsformen wie Anruf-Sammeltaxen und Taxibusse sind im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreitet. Sie zählen hierzulande mittlerweile zum Instrumentarium einer effizienten ÖPNV-Gestaltung, insbesondere im ländlichen Raum.</p> <p>Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen, sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. In Wiehl wurde mit dem „monti“ bereits ein Angebot geschaffen, welches in naher Zukunft im gesamten Stadtgebiet verkehren wird.</p> <p>Perspektivisch ist auch die Ausweitung auf umliegende Städte und Gemeinden zu prüfen. Ebenfalls sollte durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements eine Nutzung von „monti“ als Dienstwagen ermöglicht werden.</p> <p>Zusammen mit dem Oberbergischen Kreis als Aufgabenträger für den ÖPNV sollte die Weiterentwicklung des On-Demand-Verkehrs in Wiehl und Umgebung kontinuierlich geprüft und nach Möglichkeit ausgebaut werden.</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bessere Anbindung der Siedlungsbe-reiche an die Innenstadt und an den ÖPNV</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Oberbergischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Stadt Wiehl</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kontinuierliche Überprüfung des „monti“-Angebots</li> <li>• Mittelfristiger Ausbau der Kapazitäten und Erweiterung der Bedienungs-räume</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <p>Zunahme des ÖPNV-Anteils im Binnen- und Pendlerverkehr, auch und gerade in Zeiten schwacher Nachfrage sowie im Freizeitverkehr</p>				
	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p>  <p><b>Kosteneinschätzung</b></p>  <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p>  <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <table border="1" data-bbox="949 810 1167 1028"> <tr> <td data-bbox="949 810 1071 909"><b>ÖPNV</b> <b>1</b></td> <td data-bbox="1071 810 1167 909"><b>MULT</b> <b>1</b></td> </tr> <tr> <td data-bbox="949 932 1071 1028"><b>ÖPNV</b> <b>2</b></td> <td data-bbox="1071 932 1167 1028"></td> </tr> </table>	<b>ÖPNV</b> <b>1</b>	<b>MULT</b> <b>1</b>	<b>ÖPNV</b> <b>2</b>	
<b>ÖPNV</b> <b>1</b>	<b>MULT</b> <b>1</b>				
<b>ÖPNV</b> <b>2</b>					

<b>ÖPNV</b> <b>4</b>	<b>Barrierefreiheit im ÖPNV</b>						
<b>Beschreibung</b> <p>Der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen dient zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV in Wiehl, zur Verbesserung der Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen sowie zur generellen Optimierung der Umsteigesituation und der Erfüllung der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG) und des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG).</p> <p>Die Erstellung einer Priorisierungsliste trägt dem Umstand Rechnung, dass eigentlich gemäß PBefG die vollständige Barrierefreiheit bis zum 1. Januar 2022 erreicht werden sollte, dies jedoch in der Realität nicht umsetzbar ist. In Wiehl wurden einige bedeutende Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut. In vielen Fällen ist die Stadt jedoch nicht Straßenbaulastträger und ist daher auf die Unterstützung der weiteren Straßenbaulastträger (Kreis, Land, Bund) angewiesen.</p> <p>Die Stadtverwaltung arbeitet bereits am Umbau aller noch nicht barrierefreien Haltestellen nach Vorgabe einer Prioritätenliste in Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern. Aktuell befinden sich 50 Haltestellen bzw. Bussteige in der Beantragung zum barrierefreien Umbau. Davon sind jedoch nur 6 in städtischer Baulastträgerschaft.</p>	<b>Umsetzungszeitraum</b>  <b>Kosteneinschätzung</b>  <b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>  <b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="padding: 5px;"><b>ÖPNV</b></td> <td style="padding: 5px; background-color: #ff6347; color: white;"><b>MULT</b></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">1</td> <td style="padding: 5px;">1</td> </tr> </table> <table border="1" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="padding: 5px;"><b>ÖPNV</b></td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">2</td> </tr> </table>	<b>ÖPNV</b>	<b>MULT</b>	1	1	<b>ÖPNV</b>	2
<b>ÖPNV</b>	<b>MULT</b>						
1	1						
<b>ÖPNV</b>							
2							
<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung der Umsteigebeziehungen</li> <li>• Verbesserung der Sicherheit, des Komforts, sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität</li> <li>• Einladende Gestaltung der ÖPNV Haltepunkte</li> </ul>							
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <p>Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Straßenbaulastträger, Verkehrsunternehmen</p>							
<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von Mindeststandards für den barrierefreien Ausbau</li> <li>• Prüfung des barrierefreien Ausbaus oder einer Verlegung von Haltestellen</li> <li>• Erstellung einer Prioritätenliste</li> <li>• Sukzessiver Umbau bis hin zur vollständigen Barrierefreiheit</li> </ul>							
<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung der ÖPNV-Nutzer</li> <li>• Städtebauliche Aufwertung</li> </ul>							

#### 4.3 Maßnahmen Radverkehr

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 zeigt eine Abschätzung des Finanzbedarfs für Kommunen auf, die für die Radverkehrsförderung hinsichtlich infrastruktureller und weicher Maßnahmen empfohlen wird. Im aktuellen Bericht wird perspektivisch eine jährliche Förderung des **Radverkehrs** von rund 30,00 Euro je Person durch Bund, Länder und Kommunen in Deutschland empfohlen.<sup>8</sup>

Es wird der Ansatz einer jährlich feststehenden Summe zur Förderung des Radverkehrs empfohlen, um Planungssicherheit zu schaffen und die umfangreichen Fördermöglichkeiten („Hebelwirkung“) für den Radverkehr schnell und zielgerichtet einsetzen zu können.

Für die Stadt Wiehl wird zunächst ein Pro-Kopf-Betrag von 10,00 EUR pro Einwohnerin und Einwohner und Jahr vorgeschlagen. Die Höhe des Betrages sollte jährlich in Bezug auf Bedarf und Umsetzungsstand evaluiert und sukzessive angepasst werden.

Bei aktuellen Förderquoten für Radverkehrsinfrastruktur von 50 % bis 75 % können damit im Maximalfall Maßnahmen i.H.v. rund 1 Mio. € pro Jahr umgesetzt werden.

Das Vorrangnetz verbindet die wichtigsten Ziele auf direktem und sicherem Weg in etwa entlang der Haupt- und klassifizierten Straßen. Dazu gehören Arbeits- und Bildungsstandorte, aber auch Freizeiteinrichtungen, die nahezu täglich angefahren werden. Die Ausbau- und Qualitätsstandards richten sich mindestens nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA).

Dabei hat das definierte Vorrangnetz folgende Qualitätsstandards aufzuweisen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Direkte Verbindung des Stadtzentrums an die Nachbarkommunen und umliegenden Stadtteile
- Zielführung auf zügigen, sicheren und direkten Routen
- Zu allen Jahres- und Tageszeiten sicher befahrbar
- Radanlagen sollten möglichst den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) oder darüber hinaus entsprechen

Das Basisnetz ist wie das Vorrangnetz für den Alltagsradverkehr von Bedeutung und stellt Verbindungen mit mittlerer Priorität dar. Im Fokus stehen dabei vor allem die Wegeverbindungen innerhalb der Stadt und zwischen den Stadtteilen:

- Verbindungen für den Alltagsradverkehr
- Wege im dicht besiedelten Bereich zur Vernetzung von Wohngebieten und Stadtteilen
- Zuwegung und Netzergänzungen zum Vorrangnetz
- Berücksichtigung von bedeutenden Zielen (Schulen, Haltestellen, Supermärkte)
- Die Mindestmaße der ERA-Standards sind grundsätzlich einzuhalten

Die Führungsform von Radwegeverbindungen ist von verschiedenen Faktoren abhängig wie der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Das Radewege-Vorrangnetz umfasst die folgenden unterschiedlichen Führungsformen:

- Beidseitiger getrennter Geh- und Radweg
- Einseitig getrennter Geh- und Radweg (Zweirichtungsverkehr)
- Beidseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg
- Einseitig gemeinsamer Geh- und Radweg  
(Zweirichtungsverkehr vornehmlich außerorts)

Darüber hinaus sollten im Sinne eines Ergänzungsnetzes auch Radverkehrsanlagen an weiteren Straßen und Wegen vorgesehen werden. Diese sind perspektivisch mit zu planen,

<sup>8</sup> Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022): Fahrradland Deutschland 2030 – Nationaler Radverkehrsplan 3.0

z. B. bei Straßenumbaumaßnahmen. Diese Ergänzungsrouten dienen vorwiegend der touristischen bzw. Freizeit-Nutzung und erhöhen den generellen Komfort für den Radverkehr, auch wenn der Radverkehr im Ergänzungsnetz nicht zwingend Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln erhalten muss. Die Möglichkeit einer Parallelführung zum Haupt- und Nebennetz ist dabei nicht ausgeschlossen. Die Wege weisen zumeist nicht die direkteste Führung auf, sondern liegen abseits von Hauptverkehrsstraßen überwiegend im Grünen, z. B. auf Feld-/ Wirtschaftswegen zur Anbindung der Stadtteile und Dörfer untereinander. Zum Ergänzungsnetz gehören, bzw. sind:

- Radwegeverbindung mit geringer Priorität
- Vorwiegend für den Freizeitverkehr ausgerichtet (Parallelführung des Haupt- und Nebennetzes möglich)
- Häufig Wegeverbindung abseits des Straßenverkehrs oder mit Führung im Straßenraum (Tempo 30)

		
<b>Radweg</b> Zeichen StVO 237	<b>Getrennter Geh- und Radweg</b> Zeichen StVO 241	<b>Gemeinsamer Geh- und Radweg</b> Zeichen StVO 240
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den Radweg (baulich angelegt oder Radfahrstreifen) zu benutzen</li> <li>• Andere Fahrzeuge sind nicht erlaubt, nur durch Zusatzzeichen</li> <li>• Andere Verkehrsträger müssen auf den Radverkehr Rücksicht nehmen</li> <li>• Breite: mind. 1,50 m, möglichst 2,00 m</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den getrennten Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Keine andere Verkehrsart ist auf dem Geh- und Radweg erlaubt, nur durch Zusatzzeichen, dann darf jedoch nur der Radweg benutzt werden <ul style="list-style-type: none"> <li>• für den Radweg: mind. 1,50 m</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Der Radverkehr darf die Fahrbahn nicht benutzen, sondern ist verpflichtet den gemeinsamen Geh- und Radweg (baulich angelegt) zu benutzen</li> <li>• Der Radverkehr muss auf solchen Wegen auf Fußgänger Rücksicht nehmen</li> <li>• innerorts: mind. 2,50 m außerorts: mind. 2,00 m</li> </ul>

Abb. 4.3-1 Unterschiede der Radwegführung

In Wiehl sollte im Rahmen von Maßnahmen weiterhin der Ausbau von Fahrradstraßen/Fahrradzonen im Stadtgebiet geprüft werden. Gemäß StVO sind Fahrradstraßen überwiegend dem Fahrradverkehr vorbehalten, sofern kein Zusatzzeichen andere Fahrzeugführer als Radfahrer zulässt. Für den Fahrverkehr gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bei dem jedoch der Radverkehr nicht behindert oder gefährdet werden darf.



Abb. 4.3-2 Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße

<sup>9</sup> Quelle: Verkehrszeichen online [https://www.verkehrszeichen-online.org/verkehrsschilder\\_in\\_deutschland\\_stvo.pdf](https://www.verkehrszeichen-online.org/verkehrsschilder_in_deutschland_stvo.pdf), S. 15

Für Radfahrer ist ein Nebeneinanderfahren erlaubt. Nach der allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) kommen Fahrradstraßen nur auf Straßen mit einer hohen Fahrradverkehrsdichte, einer hohen Netzbedeutung für den Radverkehr oder auf Straßen von lediglich untergeordneter Bedeutung für den Kfz-Verkehr in Betracht. Dabei wird nicht vorausgesetzt, dass der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist. Eine zu erwartende hohe Fahrradverkehrsdichte kann sich auch dadurch begründen, dass diese mit der Anordnung einer Fahrradstraße bewirkt wird. In Wiehl sollten Fahrradstraßen in der Regel für den Kfz-Verkehr, zumindest für Anlieger, freigegeben sein.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde in Zusammenarbeit mit Arbeitsgruppe, Fachbeirat und Bürgerschaft ein Vorschlag für ein neues Vorrangnetz für den Radverkehr erarbeitet. Das Vorrangnetz verbindet die wichtigsten Stadtteile auf möglichst direkten Führungen miteinander und beachtet dabei die relevanten Quell- und Zielbeziehungen aus der Haushaltsbefragung. Für die weitere Erschließung wird das Vorrangnetz durch ein Basisnetz an sicheren Radverbindungen ergänzt. Das Basisnetz dient dabei als Ergänzungs- und Zubringernetz für das Vorrangnetz. Aus dem Netzvorschlag können mehrere Netzlücken identifiziert werden, die heute noch nicht für ein sicheres und durchgehendes Radwegenetz hergerichtet sind. Die Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr zielen daher darauf ab, diese Netzlücken perspektivisch zu schließen.

Sollte eine Schließung von Netzlücken, oder auch die Anwendung von Standards, die Führung über Wirtschaftswege usw. nicht möglich sein, ist ggf. im Rahmen eines eigenständigen Radverkehrskonzepts eine alternative Routenführung zu untersuchen.

Im Folgenden ist das vorgeschlagene Radwegenetz dargestellt:

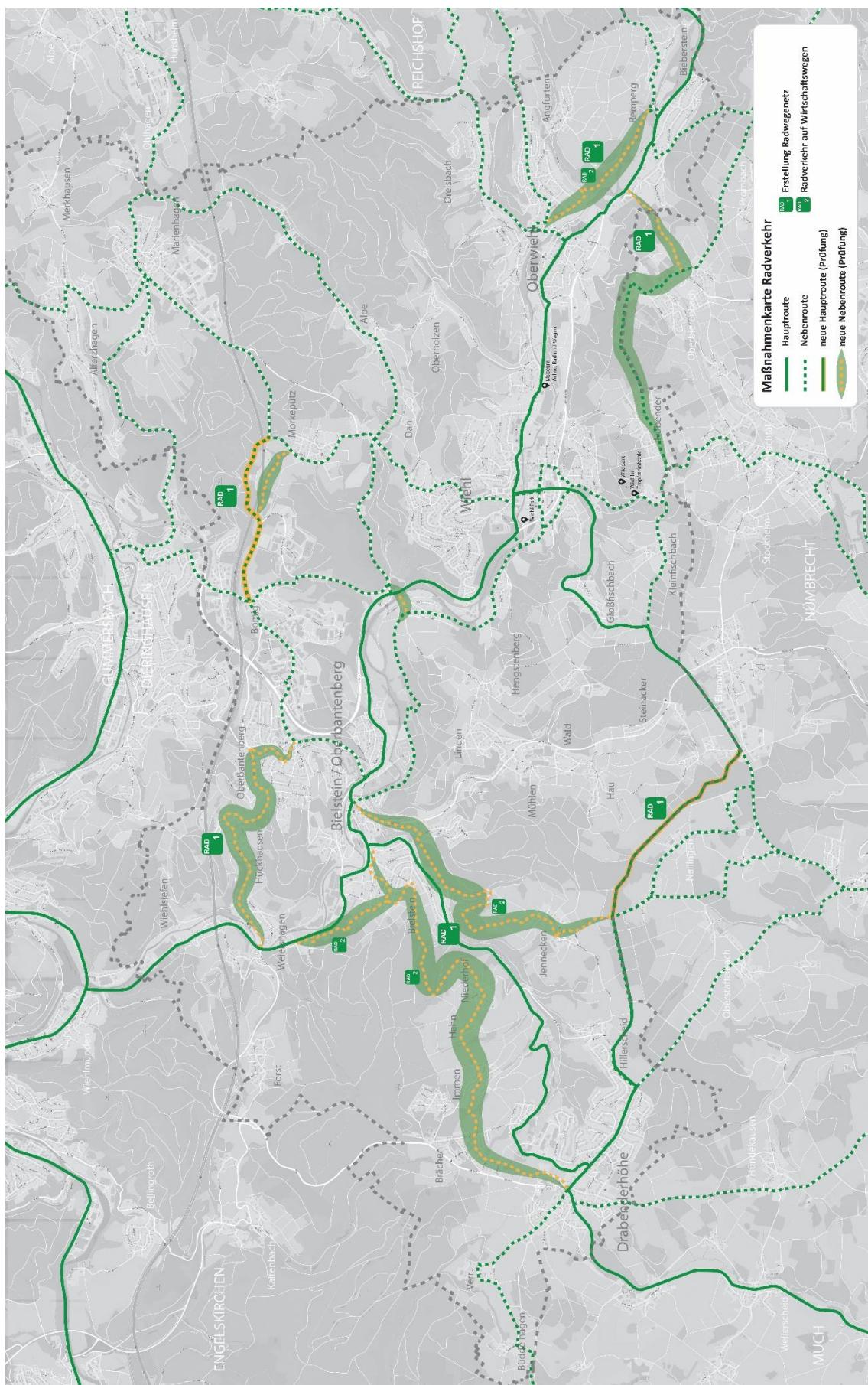


Abb. 4.3-3 Vorschlag für ein neues Radwegenetz in der Stadt Wiehl

Die bestehenden Netzlücken auf dem aktualisierten Vorrang- und Basisnetz sollen perspektivisch beseitigt werden. Ebenso ist es ratsam, Qualität und Komfort auf den Vorrang- und Basisrouten stetig zu kontrollieren und Mängel oder Einschränkungen schnellstmöglich zu beseitigen. Auf Vorrangrouten genießt der Radverkehr Vorrang vor anderen Verkehrsmitteln. Hier sind nach Möglichkeit LSA-Schaltungen und Knotenpunkte auf den Radverkehr prioritär anzupassen. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für den MIV sind so zu gestalten, dass Radfahrer diese Routen sicher, zügig und direkt befahren können. Folgende Führungsformen sind für das Vorrangnetz im Radverkehr zu empfehlen:

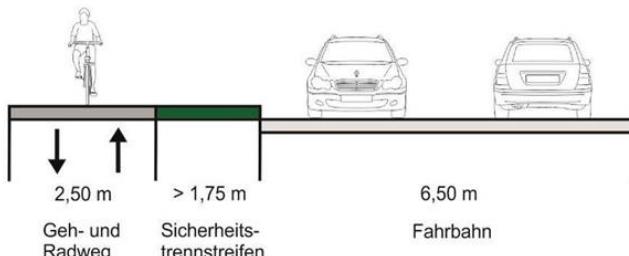
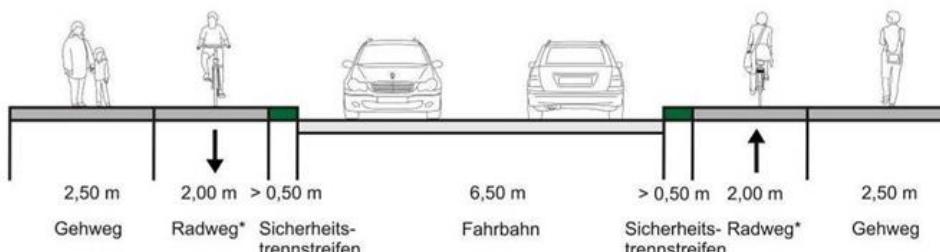


Abb. 4.3-4 Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts)<sup>10</sup>

Gemeinsame Geh- und Radwege werden besonders häufig außerorts ausgewiesen, da hier die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist und der Radverkehr den Fußgänger nicht in die Randbereiche der Gehwege drängt.



\*Radweg: bei beidseitigem Zweirichtungsrads weg mind. 2,50 m Radwegebreite

Abb. 4.3-5 Einrichtungsrads weg (innerorts)<sup>11</sup>

Innerorts sollte der Radverkehr möglichst getrennt von Fußgängern geführt werden. Als Beispiel können unter anderem baulich angelegte Radwege im Einrichtungsverkehr genannt werden.

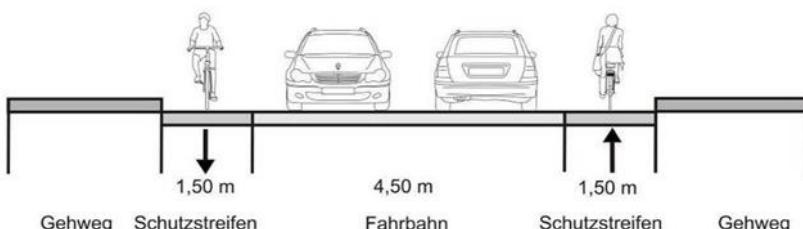


Abb. 4.3-6 Schutzstreifen (innerorts)<sup>12</sup>

<sup>10</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

<sup>11</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

<sup>12</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, Kap. 2.2.1

Schutzstreifen werden auf der Fahrbahn durch eine gestrichelte Linie markiert und dürfen in Ausnahmefällen (z. B. im Kfz-Begegnungsverkehr) auch von Kraftfahrzeugen genutzt werden. Sie tragen dazu bei, den Mischverkehr aus Kfz und Fahrrad verträglicher zu gestalten und kommen dann zum Einsatz, wenn aus Platzgründen keine Radfahrstreifen angelegt werden können. Parken und Halten ist für den Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Als Radfahrer darf auch außerhalb der Schutzstreifen gefahren werden. Schutzstreifen sollten eine Regelbreite von mindestens 1,5 m nicht unterschreiten. Bei angrenzendem Längsparken mit häufigem Wechsel ist ein Sicherheitstrennstreifen von 0,5 m vorzusehen.

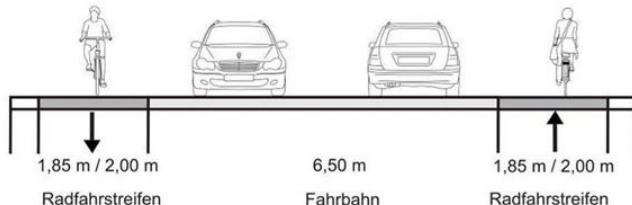


Abb. 4.3-7 Radfahrstreifen (innerorts)<sup>13</sup>

Radfahrstreifen sind vom Kfz-Verkehr durch eine breite, durchgezogene Linie abgetrennt. Häufig sind die Radfahrstreifen mit einem Fahrradpiktogramm versehen. Gegenüber Schutzstreifen sind Radfahrstreifen benutzungspflichtig und mit dem Zeichen 237 StVO ausgeschildert. Radfahrstreifen haben ein hohes Sicherheitsniveau und hohen Fahrtkomfort.

Zum Komfort für den Radverkehr gehört neben gut ausgebauten Radverkehrsanlagen auch das Vorhalten von Radabstellmöglichkeiten entlang der Vorrang- und Basisrouten. Sichere Abstellmöglichkeiten an zentralen Standorten im Stadtgebiet sowie an Einzelhandelsstandorten, gerade für E-Bikes und Pedelecs, sind von hoher Bedeutung für eine Steigerung des Radverkehrsanteils. In unmittelbarer Nähe zu Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen, Einkaufsschwerpunkten und Gastronomie kann das Fahrrad somit auch für Alltagswege optimal genutzt werden. Für die Bereitstellung von öffentlichen Radabstellanlagen in Wohnquartieren können Synergien im Zusammenhang mit Quartiersmobilstationen genutzt werden.

Nach dem Leitbild und den erarbeiteten Modal Split-Zielen soll der Radverkehrsanteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 um 9 % gesteigert werden. Dies kann nur erreicht werden, wenn der Radverkehr in allen Belangen erheblich verbessert wird und auf Vorrangrouten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern priorisiert wird. Die Maßnahmen im Radverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>13</sup> Eigene Darstellung gemäß ERA 2010, 2.2.1

<b>RAD 1</b>	<h2>Erstellung eines durchgängigen, sicher befahrbaren Radwegenetzes</h2>	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Um das Angebot im Radverkehr in Wiehl auszubauen und in seiner Bedeutung zu stärken, soll ein durchgängiges und sicher befahrbares Radwegenetz entwickelt werden. Dieses Netz zeichnet sich dadurch aus, dass Radfahrende nach Möglichkeit Vorrang haben und Pkw gegebenenfalls ihre Geschwindigkeit verringern müssen, um eine Behinderung oder Gefährdung von Radfahrenden zu vermeiden.</p> <p>Wesentlicher Bestandteil ist es, Radverkehrsanlagen gemäß den gegenwärtigen Standards auszubauen, Netzlücken zu schließen und sichere Knotenpunkte zu schaffen. Zwischen größeren Stadtteilen sind gut ausgebauten, sicheren und komfortablen Radwege prioritär zu errichten, die möglichst abseits der Landesstraßen und Hauptverkehrswege des MIV geführt werden.</p> <p><u>Folgende Netzlücken gilt es vorrangig zu schließen:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchgängige Premium-Verbindung zw. Drabenderhöhe, Bielstein, Wiehl, Elsenroth, Oberwiehl</li> <li>• Verbindung Wiehl Zentrum – Morkepütz</li> <li>• Verbindung Wiehl Zentrum – Marienhagen</li> <li>• Verbindung Alferzhagen – Gummersbach (ü. Halstenbacher Str.)</li> <li>• Verbindung Marienhagen – Bomig</li> </ul> <p>Für den Fall, dass Radverkehrsanlagen an Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen errichtet werden sollen, ist ggf. zu prüfen, ob die Stadt durch eigens finanzierte Planung und Umsetzung früher tätig werden kann.</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines schlüssigen, lückenlosen und barrierefreien Radverkehrsnetzes</li> <li>• Radverkehr gegenüber dem MIV Vorrang gewähren, wo immer möglich</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Straßenbaulastträger, Nachbarkommunen</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radverkehrsanlagen, wenn zielführend</li> <li>• Grundlagenermittlung mit Bestandanalyse und Vermessung, Vorplanung, Entwurfsplanung (in Varianten zur Abwägung), Genehmigungsplanung, Ausführungsplanung etc.</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Steigerung des Radverkehrs in der Stadt</li> <li>• Schaffung attraktiver Angebote im Umweltverbund</li> </ul>	
	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> 	
	<p><b>Kosteneinschätzung</b></p> 	
	<p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p> 	
	<p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p>	
	<b>RAD 2</b>	
	<b>RAD 3</b>	

**RAD  
2**

## Radverkehr auf Wirtschaftswegen

### Beschreibung

Wirtschaftswege dürfen i. d. R. von Radfahrern benutzt werden. Bei der Benutzung von Wirtschaftswegen ist zu beachten, dass diese Wege mehrere Funktionen aufweisen. Sie dienen einerseits Erholungs- und Freizeitaktivitäten, wie zum Beispiel dem Fahrradfahren oder Wandern. Sie sind aber für den landwirtschaftlichen Verkehr unverzichtbare Wege zu Feldern oder Gehöften. In Wiehl werden viele dieser Wege auch für die Holzwirtschaft genutzt. Diese Mehrfachfunktion führt häufig zu Konflikten zwischen den unterschiedlichen Nutzern.

Generell ist dem landwirtschaftlichen Verkehr auf Wirtschaftswegen stets Vorrang zu gewähren. Auch die Auschilderung von Wirtschaftswegen als Radweg ändert an dieser Regel nichts. Auf Wirtschaftswegen ist außerdem mit typischen Gefahren, wie zum Beispiel verschmutzten Wegen, Rinnen oder witterungsbedingten Einschränkungen zu rechnen. Bei Ertüchtigung von Wirtschaftswegen für den Radverkehr ist daran zu denken, dass die Radwege unterhalten werden müssen (Winterdienst, Beleuchtung, Sauberkeit, usw.).

In Wiehl ist eine Führung des Radverkehrs aufgrund von Platzmangel, Sicherheit und Topographie entlang von Hauptverkehrsstraßen nicht immer möglich, weshalb die Führung über alternativ verlaufende Wirtschaftswege sinnvoll sein kann. In gemeinsamer Abstimmung mit den entsprechenden Baulastträgern sollten Wirtschaftswege, die wichtige Radrouten abbilden, nach Möglichkeit zur ganzjährigen Nutzung ausgebaut werden.

### Ziel

- Durchgängige, lückenlose und sichere Befahrbarkeit des Radnetzes
- Verbesserung der Anbindung einzelner Stadtteile und Ortsteile an das Radnetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Priorisierung der Ausbaunotwendigkeiten von Wirtschaftswegen
- Prüfung der Machbarkeit und Festlegung der Qualitätsstandards
- Akquisition von Fördermitteln
- Planung und Umsetzung

### Wirkung

- Erhöhung des Radverkehrsanteils

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD  
1**

**RAD  
3**

## Freigabe des Radverkehrs in Einbahnstraßen

### Beschreibung

Seit 1997 dürfen Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung geöffnet werden. Im Jahr 2001 wurde diese Regelung in die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) übernommen. Geöffnete Einbahnstraßen gehören damit zum Standardrepertoire der Radverkehrs-förderung.

Die Öffnung für den Radverkehr ist eine einfache, kostengünstige und schnell umsetzbare Maßnahme. Sie erspart Radfahrern unliebsame Umwege und trägt zur Schaffung eines engmaschigen Radnetzes bei. Zudem bieten Sie ruhige Alternativstrecken zu stark befahrenen Hauptstraßen.

Ebenfalls schaffen freigegebene Einbahnstraßen eine Verbesserung der Verkehrssicherheit, u. a. durch den Mischverkehr MIV-Rad in Tempo 30-Bereichen oder der Vermeidung von Radverkehr auf Gehwegen.

#### Folgende Voraussetzungen sollten erfüllt sein:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt nicht mehr als 30 km/h
- Es ist eine ausreichende Begegnungsbreite vorhanden, wobei Engstellen zulässig sind
- Bei Linienbusverkehr oder stärkerem Lkw-Verkehr sind mind. 3,50 m Begegnungsbreite erforderlich
- Die Verkehrsführung im Streckenverlauf sowie an Kreuzungen und Einmündungen ist übersichtlich

Bei geringem Kfz-Verkehr und Ausweichmöglichkeiten können auch schmalere Einbahnstraßen für den Radverkehr geöffnet werden. Es lohnt sich also, jede Einbahnstraße innerorts hinsichtlich einer Freigabe zu prüfen.

### Ziel

- Schaffung eines engmaschigen Radwegenetzes
- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Verkehrsberuhigung im Straßennetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Prüfung der Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr
- Beschilderung

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung
- Verkehrsberuhigung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



**RAD  
4**

## Optimierung des Wegweisungssystems für den Radverkehr

### Beschreibung

Die Wegweisung der definierten Radwegestrecken für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine bedeutende Maßnahme zur Förderung des Fahrradverkehrs. Radfahrer müssen die sicheren und attraktiven Radverkehrsführungen erkennen, sich im Radverkehrsnetz leicht orientieren können sowie schnell und einfach ihr Ziel finden.

Gleichzeitig fördert die lückenlose Wegweisung sowie eine klare und eindeutige Orientierung die Verkehrssicherheit, da die Aufmerksamkeit nicht der Routensuche, sondern dem allgemeinen Verkehrsgeschehen gewidmet werden kann. Radfahrern müssen daher umfassend über die Routenführung und attraktive Ziele informiert werden.

### Ziel

- Sichere und eindeutige Radverkehrsführung für alle Nutzergruppen
- Barrierefreie Orientierung im Radwegenetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis

### Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts
- Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens zur Beschilderung
- Kontinuierliche Pflege und Überprüfung des Wegweisungssystems

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Verbesserung der Orientierung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**RAD  
1**

**RAD  
5**

## Ausbau von Radabstellanlagen

### Beschreibung

Das Angebot und die Qualität der Radabstellanlagen sind neben einer intakten sowie verkehrssichereren Wegeinfrastruktur maßgebliche und entscheidende Elemente der Radverkehrsförderung. Zukünftig ist es wichtig, dass an bedeutenden Quell- und Zielorten im öffentlichen Raum (Einkaufsstandorte, Arbeitsplätze, Schulstandorte) hochwertige, diebstahlsichere und barrierefreie Radabstellanlagen geschaffen werden, um insbesondere E-Bikes und Pedelecs, aber auch Lastenräder und Cargobikes sicher (und witterungsgeschützt) abstellen zu können. Folgende Kriterien sollten beachtet werden:

- Abstellanlagen an zentralen innerstädtischen Plätzen, an wichtigen Einkaufsstraßen und benachbarten Straßenzügen und an wichtigen wirtschaftlichen und kulturellen Zielen
- Idealerweise wettergeschützt und diebstahlsicher (z. B. Fahrradboxen, Parkhaus)
- Abstellanlagen für Fahrräder mit Anhänger, Lastenräder und Cargobikes an Orten, an denen diese sinnvoll genutzt werden können (z. B. mindestens 1-2 Abstellflächen in der Innenstadt)
- Bei Bedarf und Flächenknappheit kann eine Umwandlung von Pkw-Stellplätzen in Radabstellanlagen erfolgen
- Innerstädtische Ladestationen für E-Bikes können an zentralen Plätzen installiert werden (z. B. in Kombination mit Mobilstationen)
- Abstellanlagen in Quartieren sollten insbesondere bei dichten Bebauungen und hoher Bevölkerungsdichte errichtet werden. Anreize für Eigentümer/Wohnungsunternehmen zur Errichtung dieser können auch private Investitionen nach sich ziehen.

### Ziel

- Schaffung von sicheren und geschützten Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum
- Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split
- Einrichtung in Zusammenhang mit Mobilstationen

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Flächeneigentümer

### Umsetzungsschritte

- Beständige Prüfung und Erweiterung des Angebotes an Radabstellanlagen an Orten, wo eine Nachfrage zu erwarten ist bzw. gefördert werden soll

### Wirkung

- Steigerung des Radverkehrsanteils
- Städtebauliche Aufwertung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



#### 4.4 Maßnahmen MIV

Im Mobilitätskonzept für die Stadt Wiehl ist aufgrund des zugrundeliegenden Leitbildes eine Reduzierung des MIV-Anteils am Gesamt-Modal-Split von derzeit 75 % auf rund 55 % vorgesehen. Dies lässt sich nur erreichen, wenn die Verkehrsmittel des Umweltverbundes deutlich gestärkt werden, und im Gegenzug auch der MIV gewisse Privilegien in begrenztem Maße abgeben muss.

Unabhängig davon wird jedoch der **Autoverkehr** auch zukünftig eine wichtige Rolle für die Stadt Wiehl als eher ländlich geprägte Stadt mit heterogener Topographie spielen. Eine zu starke restriktive Handhabung des Autoverkehrs kann sich daher ggf. auch negativ z. B. auf Einzelhandel und Gewerbe in der Stadt auswirken, eine dem Autoverkehr fördernd eingestellte Handhabung jedoch auch Attraktivitätseinbußen bei Sicherheit und Aufenthaltsqualität nach sich ziehen. Es gilt daher, das richtige Maß an Restriktionen sowie angebotsorientierten Ausbaumaßnahmen im Umweltverbund zu finden.

Die größte Herausforderung im MIV in Wiehl sind diverse Wohn- und Sammelstraßen, die heute keine adäquaten Anlagen für den Fuß- und Radverkehr aufweisen. Dies ist aufgrund der historischen Entwicklung des Straßenraums auf vielen Straßenquerschnitten ohne Weiteres auch nicht oder nur sehr schwer zu realisieren. Um die Verkehrssicherheit zu verbessern, muss der zur Verfügung stehende Straßenraum daher neu gedacht werden – nicht mehr als reiner Verkehrsraum für den Kfz-Verkehr, sondern als öffentlicher Lebensraum, der von allen Nutzergruppen und Verkehrsarten gleichermaßen und sicher genutzt werden kann.

Darüber hinaus sind Wohnstraßen so zu gestalten, dass dem Fuß- und Radverkehr künftig mehr Fläche für mehr Sicherheit zur Verfügung gestellt wird. Hierfür sind in Abhängigkeit der jeweiligen Situationen und Querschnitte individuelle Lösungen zu entwickeln, die eine verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten und zentralen Geschäftsstraßen ermöglichen, auch wenn dadurch u. U. restriktive Maßnahmen für den MIV in Kauf genommen werden müssen.

Wichtig ist, dass mit Umsetzung der Verbesserungen im Umweltverbund abnehmende Kfz-Verkehre nicht zu mehr Komfort im MIV-Netz, und damit wiederum zu induziertem Verkehr führen dürfen. Nehmen Verkehrsmengen auf städtischen Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Angebotsverbesserungen im Umweltverbund ab, sind die betroffenen Straßenräume bzw. -querschnitte den Veränderungen anzupassen und ggf. zurückzubauen. Leistungsfähigkeiten im MIV sind dementsprechend beizubehalten, nicht aber zu verbessern.

Festzuhalten bleibt, dass für eine Verlagerung von 20 % MIV-Anteil auch restriktive, d. h. autoverkehrsberuhigende Maßnahmen zwingend notwendig sind. Die Maßnahmen im MIV sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<b>MIV 1</b>	<h2>Optimierung der Verkehrssicherheit im Stadtgebiet</h2>	
	<p><b>Beschreibung</b></p> <p>Viele Straßen im Stadtgebiet, insbesondere auch Wohnstraßen, sind historisch gewachsen und weisen keine adäquaten Anlagen für den Fuß- und Radverkehr auf. Dies führt dazu, dass es für Fußgänger und Radfahrer zu Gefahrensituationen und Einschränkungen der subjektiven Sicherheit kommt, was wiederum dazu führt, dass weniger Menschen zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren.</p> <p>Zukünftig sollen öffentliche Straßenräume nicht mehr als reine Verkehrsräume, sondern als Lebensräume verstanden und genutzt werden. Zur Verbesserung der subjektiven Verkehrssicherheit sind Straßenquerschnitte so zu gestalten, dass sie den aktuellen Richtlinien und Regelwerken entsprechen und fußgänger- und radfahrerfreundlich ausgebaut werden.</p> <p>Der Umweltverbund, insbesondere der Fuß- und Radverkehr sind in innerörtlichen Bereichen prioritär zu handhaben. Dies bedeutet, dass Straßen z. B. so zu gestalten sind, dass Geh- und Radwege frei von parkenden Kfz bleiben. Straßen und Abschnitte, die heute über keine Gehwege verfügen, sollen perspektivisch im Zuge von Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen optimiert und im Sinne des Fuß- und Radverkehrs ausgebaut werden.</p>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p>  <p><b>Kosteneinschätzung</b></p>  <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p>  <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p>
	<p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verbesserung der Verkehrssicherheit, insb. auf innerörtlichen Straßen</li> <li>Schaffung zusätzlicher Potenziale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen</li> <li>Städtebauliche Aufwertung in zentralen Bereichen</li> </ul>	<b>MIV 2</b>
	<p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Wiehl, Straßenbaulastträger</p>	<b>RAD 1</b>
	<p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Analyse von Netzfällen und potenziellen Maßnahmen für optimierte Verkehrssicherheit</li> <li>Einbindung der Straßenbaulastträger</li> <li>Herstellung optimaler Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität auf innerörtlichen Straßen im Zuge von Bau- und Instandhaltungsmaßnahmen</li> </ul>	<b>RAD 3</b>
	<p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Städtebauliche Aufwertung</li> <li>Steigerung der Verkehrssicherheit</li> <li>Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr</li> </ul>	

**MIV  
2**

## Verträgliche Abwicklung des Verkehrs in Wohngebieten

### Beschreibung

Bestimmte Verkehre führen zu starken Belastungen in Wohnstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen. Dies sind v. a.:

- Schleichverkehre / „Abkürzungen“
- Hol- und Bringverkehre zu Kitas, Schulen und anderen Bildungsstätten
- Lkw- und Lieferverkehre (z. B. Paketdienste)
- Umgeleitete Durchgangsverkehre bei Stau auf Hauptverkehrsstraßen

Es gilt daher zu prüfen, ob und wie der Verkehr in Wohnstraßen und Wohngebieten verträglich abgewickelt werden kann.

Mögliche Einzelmaßnahmen sind:

- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Verengung von Straßenquerschnitten
- Einrichtung von Einbahnstraßen
- Einrichtung von Hol- und Bringzonen für Elterntaxis
- Lkw-Durchfahrtsverbote

Im Rahmen der Beteiligung ergaben sich zahlreiche Prüfaufträge zu Straßen und Straßenabschnitten, die von der Verwaltung abgearbeitet werden sollen. Auch darüber hinaus können bei sich verändernden Rahmenbedingungen weitere Prüfungen hinzukommen.

### Ziel

- Schaffung zusätzlicher Potenziale für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in der Innenstadt
- Vermeidung von Schleichverkehren und unnötigen Belastungen in Wohngebieten

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Analyse von Netzfällen und potenziellen Maßnahmen für eine verträgliche Abwicklung von Verkehren in Wohnstraßen und Wohngebieten
- Einbindung der Straßenbaulastträger
- Erstellung eines Strategiekonzepts zur verträglichen Abwicklung des Verkehrs

### Wirkung

- Städtebauliche Aufwertung
- Verkehrliche Entlastung für Wohngebiete

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**MIV**      **PARK**  
1                1

#### 4.5 Maßnahmen Lkw-/ Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr, spielen in Wiehl eine wichtige Rolle. Die Stadt ist ein bedeutender Wirtschaftsstandort und zugleich Einpendlerkommune.

Maßnahmen im **Lkw- und Wirtschaftsverkehr** zielen damit vor allem auf die Zulieferer und Abnehmer der Betriebe und Unternehmen in den Gewerbegebieten ab. Auch die Belieferung des Einzelhandels sowie Paket-/ Lieferdienste können Teil des Handlungsfeldes sein. Der Online-Handel ist nicht erst seit der Corona-Pandemie im Aufwind, sondern wird auch künftig eine bedeutsame Rolle spielen, und stellt einen weiteren relevanten Faktor im Wirtschaftsverkehr dar, auch wenn er in Wiehl zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht als problematisch eingeschätzt wird.

Als wichtigster Punkt sollten für den Schwerlastverkehr die bestehenden Vorrangrouten überprüft und bei Veränderungen in der Gewerbestruktur angepasst werden. Das System SEVAS, welches die Vorrangrouten auf Lkw-Navigationssysteme einspeist, ist für diesen Zweck stets aktuell zu halten. So können Lkw-Verkehre in bebauten Gebieten und v. a. in Wohnstraßen vermieden werden. Neue Gewerbeansiedlungen sind mit Rücksicht auf etwaige Verkehrsbelastungen zu planen.

Darüber hinaus ist es perspektivisch sinnvoll, z. B. bei einer späteren Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes, ein Logistikkonzept im Rahmen dieses Handlungsfeldes einzuführen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass Einzelhändler und lokale Geschäfte optimal angedient und beliefert werden, auch wenn sich die Rahmenbedingungen für den MIV im Stadtgebiet verändern (z. B. Änderungen bei der Verkehrsführung, Anpassungen bei Park- und Ladeflächen). Auch die Zunahme des Online-Handels und der Lieferservices, z. B. von Supermärkten, können künftig zusätzlichen Bedarf nach einer Ordnung dieser Verkehre generieren.

Die Maßnahmen im Lkw- und Wirtschaftsverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

LIEF 1	Aktualisierungen für das Lkw-Vorrangnetz	
	<b>Beschreibung</b>  Kontinuierliche Überprüfung des Vorrangnetzes insbesondere bei städtischen Veränderungen (Einbahnstraßenregelungen, Gewerbegebietserweiterungen, usw.)	<b>Umsetzungszeitraum</b>  <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Ziel</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenkung des Schwerlastverkehrs</li> <li>• Vermeidung von Lkw-Verkehren in Wohngebieten</li> </ul>	<b>Kosteneinschätzung</b>  <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b>  Stadt Wiehl	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>  <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
	<b>Umsetzungsschritte</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung durch die Stadt und Kommunikation der Ergebnisse</li> </ul>	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>
	<b>Wirkung</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lenkung des Schwerverkehrs</li> <li>• Vermeidung von Emissionen in innerstädtischen Bereichen und in Siedlungsbereichen</li> </ul>	

## 4.6 Maßnahmen Ruhender Verkehr

Auf städtischen Flächen besteht in der Regel eine große Konkurrenz zwischen verschiedenen Nutzungsarten. Dabei wurde in den vergangenen Jahren dem **ruhenden Verkehr**, also insbesondere parkenden Pkws, viel öffentlicher Platz eingeräumt. Heutzutage wird der Umfang der Nutzung von Flächen durch parkende Fahrzeuge zunehmend in Frage gestellt, und es gibt Bestrebungen, diesen Raum einer höherwertigen Nutzung zuzuführen.

Als Teil dieser Bestrebungen wurden auch in Wiehl in jüngerer Vergangenheit Maßnahmen ergriffen, welche begrenzt zur Verfügung stehenden öffentlichen Räumen eine optimierte Nutzung bzw. Nutzbarkeit zuführen. Als Beispiel ist hier die Umgestaltung der Bahnhofstraße zu nennen, welche durch Anpassungen im Straßenraum dem Fuß- und Radverkehr eine höhere Bedeutung eingeräumt hat, nicht zuletzt auch durch die Neuanordnung von Parkflächen, bzw. Stellplätzen.

Durch einen hohen MIV-Anteil, und vor allem durch den ruhenden Verkehr in Straßenräumen, entstehen zahlreiche negative Folgen. Zum einen kann das Straßenbild durch die Nutzung von Straßen oder Plätzen als Parkplätze massiv beeinträchtigt werden. Zum anderen reduziert sich die Wohn- und Aufenthaltsqualität vor allem in den zentralen Bereichen. Die Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit werden durch parkende Pkws ebenfalls beeinträchtigt. Stellplätze stehen daher oftmals in Nutzungskonkurrenz zu Freiflächen, Aufenthalts- und Spielflächen und z. B. auch der Außengastronomie.

Zur Verbesserung von Aufenthaltsqualitäten und dem Erreichen wichtiger zentraler Einrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen, besonders auch im Interesse von mobilitätseingeschränkten Personen, ist ein ausgewogenes und städtebaulich vertretbares Angebot an städtischen Flächen für den ruhenden Verkehr unter Berücksichtigung der Nachfrage zu bestimmen.

Dabei ist eine Abwägung der Anteile des ruhenden Verkehrs in Parkhäusern und Tiefgaragen, auf Parkplätzen und im öffentlichen Straßenraum vorzunehmen. Sinnvoll ist es, wo möglich, den ruhenden Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum auf Parkplätze, in Tiefgaragen und Sammelgaragen zu verlagern.

Wenn Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes es erfordern, dass Stellplätze entfallen, sollte dies grundsätzlich erfolgen, damit auch die Modal-Split-Ziele der einzelnen Verkehrsträger erreicht werden können. Bei einer Anzahl von unter fünf entfallenden Stellplätzen ist es aufgrund der zukünftigen zu erwartenden Modal-Split-Verschiebungen hin zum Umweltverbund in der Regel nicht notwendig, diese durch neue Stellplätze zu ersetzen.

Des Weiteren sind für das Stellplatzangebot bestimmte Aspekte nochmals gesondert zu betrachten:

### Anwohnerparken

Anwohnerparken gibt es in Wiehl derzeit nicht. Aufgrund des relativ geringen Parkdrucks wäre diese Maßnahme auch nicht zwingend sinnvoll. Zusätzlich sind für eine derartige Regelung auch die rechtlichen Voraussetzungen<sup>14</sup> nicht gegeben. Dazu gehören u. a.

- Ein Mangel an privaten Stellplätzen
- Erheblicher allgemeiner Parkdruck
- Keine Möglichkeit für Bewohner in fußläufig zumutbarer Entfernung einen Stellplatz für ihr Kraftfahrzeug zu finden.

Sollte jedoch der Parkdruck im Zuge städtebaulicher Entwicklungen zukünftig anders zu bewerten, und die rechtlichen Voraussetzungen erfüllt sein, sollte über die Einrichtung von Bewohnerparkbereichen nachgedacht werden.

<sup>14</sup> Die vollständigen rechtlichen Voraussetzungen sind in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 45 Absatz 1 bis 1e geregelt und nachzulesen.

## E-Mobilität und Ladesäulen

Zu einer CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität können Elektroautos beitragen, die mit Ökostrom betrieben werden. Die Stadt Wiehl hat bereits im Innenstadtbereich ein Angebot an Ladesäulen (bis max. 22 kW) geschaffen. Perspektivisch ist das Angebot jedoch noch weiter auszubauen. Es sind Regularien zu erstellen, an welchen Orten Ladestationen stadtverträglich realisiert werden können. Damit den wachsenden Zulassungszahlen an E-Fahrzeugen Rechnung getragen wird, ist die Ladeinfrastruktur inkl. Stellplätzen für E-Fahrzeuge sukzessive auszubauen. Die Schaffung von Ladeinfrastruktur durch private Betreiber (Supermärkte, usw.) auf halböffentlichen Flächen können das Angebot ergänzen. Hinzu kommt, dass gerade an überörtlichen Straßen auch Schnellladestationen (über 50 kW) sinnvoll sein können.

Folgende Aspekte sind bei der Ladeinfrastruktur allgemein zu beachten:

- Der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur soll zur Schonung des Gemeingebrauchs sowie der Parkkonkurrenz dem tatsächlichen Bedarf unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen entsprechen.
- Kostenfreies Parken kann während aktiver Ladevorgänge vorgesehen werden.
- Die Schaffung von Ladeinfrastruktur in privaten Haushalten sollte vorangetrieben werden. Hier kann die Stadt eine beratende Funktion übernehmen.
- Bei der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur sollte immer die Möglichkeit einer Kombination mit Ladesäulen für E-Bikes und Pedelecs geprüft werden.



Abb. 4.6-1      E-Ladesäule während des Ladevorgangs<sup>15</sup>



Abb. 4.6-2      Symbol E-Lade-Stellplatz<sup>16</sup>

Die Maßnahmen im ruhenden Verkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>15</sup> Foto: büro stadtVerkehr

<sup>16</sup> Foto: büro stadtVerkehr

**PARK  
1**

## Erstellung eines kommunalen Parkraumkonzepts

### Beschreibung

Durch ein kommunales Parkraumkonzept soll das aktuelle Stellplatzangebot im Stadtgebiet überprüft werden. Dieses wird aktuell durch die Stadtwerke erstellt.

Wichtige Ansätze sind:

- *Erhebungen im ruhenden Verkehr zur Feststellung des tatsächlichen Bedarfs bzw. der Auslastungen zu verschiedenen Tageszeiten (bereits durchgeführt)*
- Überprüfung der Stellplätze und ggf. Wegfall / Ausbau nach Bedarf und Situation
- Überprüfung der Parksituation in Wohngebieten
- Verringerung von Parksuchverkehren
- Substitution von Stellplätzen durch Angebot des Fuß- und Radverkehrs

Zur Reduzierung des MIV-Anteils am Modal Split bedienen sich viele Städte neben dem Ausbau der Angebote im Umweltverbund auch gleichzeitig restriktiver Maßnahmen in Form von festgelegten jährlichen Reduzierungen des Parkraumangebots.

### Kommunale Stellplatzsatzung

Auf Grundlage der Empfehlungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW soll eine kommunale Stellplatzsatzung aufgestellt werden. Diese wird aktuell von der Verwaltung erstellt. In der Satzung sollen u. a. geeignete Zonen festgelegt werden, für die im Rahmen von Baugenehmigungsverfahren ein reduzierter Stellplatzschlüssel nachgewiesen werden kann. Dies kann genehmigt werden, indem auch das ÖPNV-Angebot sowie die Fuß- und Radwegeanbindung des Bauvorhabens berücksichtigt werden.

### Ziel

- Sicherung einer angemessenen Anzahl an Stellplätzen im Stadtgebiet
- Vermeidung von Parksuchverkehren und Vermeidung von Verdrängungseffekten in Wohngebiete bei Bewirtschaftungskonzepten
- Konsequente Anwendung eines Stellplatzschlüssels, der Infrastruktur des Umweltverbund begünstigt

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Stadtwerke

### Umsetzungsschritte

- Fertigstellung des Parkraumkonzepts durch die Stadtwerke
- Fertigstellung einer kommunalen Stellplatzsatzung durch die Verwaltung

### Wirkung

- Langfristige Auswirkungen zur Reduzierung des MIV
- Platzgewinnung für andere Nutzungen

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**PARK  
2**
**PARK  
3**

## PARK 2

### Einführung von Parkraumbewirtschaftungsmodellen

#### Beschreibung

Die Parkraumbewirtschaftung soll perspektivisch angepasst werden. Dafür wird aktuell bereits ein Parkraumbewirtschaftungskonzept durch die Stadtwerke erstellt. Folgende Aspekte werden dabei betrachtet:

- Begrenzung der möglichen Parkdauer in zentralen Lagen um Dauerparker zu vermeiden bzw. einen höheren Umschlag zu erreichen
- Parkhäuser sollten stets monetär bewirtschaftet sein
- Für Dauerparker bzw. Erwerbstätige können Stellplätze in begrenzter Anzahl zur Verfügung gestellt werden, ggf. gegen Gebühr/Miete
- Ausnahmen oder Begünstigungen können für E-Autos (an Ladestationen oder auch generell) angebracht sein, um die E-Mobilität als wichtigen Beitrag zum Lärm-, Emissions- und Klimaschutz zu Fördern.
- Prüfung der Einrichtung von Bewohnerparken (Bewohnerparkausweise)

Es ist zu beachten, dass Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung nur umsetzbar und wirksam sind, wenn diese auch kontrolliert werden können. Der Personalaufwand (Ordnungs- und Kontrollkräfte) ist bei allen Bewirtschaftungsmodellen einzukalkulieren.

#### Ziel

- Vorhalten einer angemessenen Anzahl an Parkplätzen mit jeweils angepasster Bewirtschaftung an den jeweiligen Standorten
- Vermeidung von Dauerparkern in der Innenstadt (Fußweg zum Ziel ist zumutbar) um bei den vorhandenen Stellplätzen einen höheren Umschlag zu erreichen)

#### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Stadtwerke

#### Umsetzungsschritte

- Fortlaufende Anpassung, wenn städtebauliche Änderungen dies erfordern

#### Wirkung

- Steuerung des MIV
- Erhöhung der Attraktivität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Reisezeiten, Kosten)

#### Umsetzungszeitraum



#### Kosteneinschätzung



#### Wirkung Modal-Split-Ziel



#### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**PARK  
1**

**PARK  
3**

**PARK  
3**
**Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge**
**Beschreibung**

Die Zulassungszahlen von Elektro-Pkw steigen stetig und weiten sich zunehmend auch auf Wirtschafts- und Geschäftsverkehre aus. Damit entstehen weitere Bedarfe für E-Ladestationen („Stromtankstellen“) im Stadtgebiet von Wiehl.

Neben dem eigentlichen Parkraumangebot wird zunehmend auch das Vorhandensein von ausreichend Ladesäulen, bis hin zu Schnellladern (>50kW), wichtig bei der Standortwahl für Kunden und Besucher von Innenstädten und Einkaufsbereichen. Dementsprechend sollte das öffentliche Angebot an E-Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht ausgebaut werden. Durch die Aufstellung eines kommunalen Ladeinfrastrukturkonzepts kann die Stadt außerdem Bedingungen dafür schaffen, Standorte durch Dritte, z. B. private Anbieter/Investoren, bauen und betreiben zu lassen. Der Bedarf an Schnellladesäulen wird im Rahmen des Parkraumkonzeptes überprüft und berücksichtigt.

Um Elektromobilität weiterhin zu fördern, kann überlegt werden, ob E-Autos im ruhenden Verkehr bestimmte Privilegien einräumt werden sollen, z. B. in Zusammenhang mit Bewirtschaftungsmodellen.

**Ziel**

- Förderung des Umweltverbundes
- Attraktivierung von Alternativangeboten zum MIV

**Träger/Akteure/Beteiligte**

Stadt Wiehl, Stadtwerke

**Umsetzungsschritte**

- Laufende Umsetzung bei Bedarf

**Wirkung**

- Steigerung der ÖPNV-Nutzer
- Städtebauliche Aufwertung

**Umsetzungszeitraum**

**Kosteneinschätzung**

**Wirkung Modal-Split-Ziel**

**Verknüpfung mit anderen Maßnahmen**
**PARK  
1**
**PARK  
2**

#### 4.7 Maßnahmen Fußverkehr

Ähnlich zur Förderung des Radverkehrs ist auch ein jährlich feststehender Betrag für die Optimierung und den Ausbau der **Fußverkehrsinfrastruktur** ratsam. Dieser kann unterhalb des Betrages zur Förderung des Radverkehrs liegen. Zu Beginn wird ein Betrag von 5,00 Euro je Person empfohlen, der jährlich je nach Bedarf sukzessive erhöht werden kann.

Generelle Qualitätsansprüche an Gehwege sind zum einen die Oberflächenbeschaffenheit, die möglichst rutschsicher sein sollte. Außerdem sollten Gehwege idealerweise über längere Distanzen einsehbar und möglichst frei von Hindernissen und Verschwenkungen sein, um auch mobilitätseingeschränkten Personen eine gute Orientierung zu bieten. Bei der Beleuchtung von Fußwegen ist darauf zu achten, dass Schattenbildung und Dunkelfelder vermieden werden. Der Kfz-Verkehr sollte zudem nicht auf Gehwegen parken. Hierzu hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) in Bremen kürzlich eine Entscheidung gefällt, welche die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich dazu verpflichtet, gegen auf Gehwegen abgestellte Fahrzeuge vorzugehen.<sup>17</sup>

Für mobilitätseingeschränkte Personen sind Querungsstellen durch taktile, visuelle und hindernisfreie Elemente auszustatten. In angemessenen Abständen sollten zusätzlich Bänke als Aufenthaltsmöglichkeit installiert werden, sodass für bestimmte Fußgängertypen (bspw. Senioren) die Reichweite beim Zufußgehen erhöht wird.

Nach Möglichkeit sollte in Wiehl ein durchgängiges, barrierefreies bzw. barrierefarmes Fußwegenetz errichtet werden. Allerdings sind insbesondere bei bestehender Bebauung und geringen vorhandenen Straßenquerschnitten die Möglichkeiten einer ausreichenden Gehwegbreite häufig begrenzt. Die Dimensionen und Maße dienen daher als Orientierungs- und Handlungsgrundlage für die Ableitung der definierten Qualitäts- und Ausbaustandards, die auf Basis von bestehenden Regelwerken bzw. Richtlinien und Empfehlungen (RASt, FGSV, EFA, ERA)<sup>18</sup> fußen.

In zentralen Bereichen sowie im Umfeld besonderer Einrichtungen und Bildungsstandorte sollten nach Möglichkeit durchgängige Nahmobilitätsachsen bzw. durchgängige, barrierefreie und sichere Fußwege geschaffen werden, sofern dies noch nicht der Fall ist. Durch fest definierte Nahmobilitätsachsen soll ein hoher Standard und Komfort für den Fußverkehr aufbauend auf bereits umgesetzten Maßnahmen (s. Bahnhofstraße oder Wiehlpark) geschaffen werden. Fußwege sollten folgende wichtige Eigenschaften aufweisen:

- Zu jeder Tages- und Jahreszeit sicher begehbar
- Möglichst durchgängige Barrierefreiheit
- Hohe Aufenthaltsqualität und gestalterische Kontinuität
- Ausreichende und attraktive Beleuchtung
- Optimale Orientierung
- Empfohlene Mindestgehwegbreite von 2,50 m
- Sichere und umweglose Erreichbarkeit der Haltestellen
- Ansprechende und ausreichende Straßenraumbegrünung

An Kreuzungs- und Querungsbereichen sind komfortabel dimensionierte und sichere Querungshilfen für Fußgänger vorzusehen. Hier besteht an einigen Stellen im Stadtgebiet nach Angaben der Interaktiven Mängel- und Ideenkarte Handlungsbedarf.

Die Maßnahmen im Fußverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>17</sup> Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen; 1LC 64/22

<sup>18</sup> RASt = Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen; FGSV = Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.; EFA = Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen; ERA = Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

<b>FUSS</b> <b>1</b>	<h2>Fußgängerfreundliche Gestaltung von Straßenräumen</h2>	
	<b>Beschreibung</b> <p>Die barrierefreie Gestaltung von Straßenräumen ermöglicht fußgängerfreundliche Mobilität für alle und erhöht gleichzeitig die Attraktivität der Wege und Straßenräume. Fußgänger sind gemäß § 35 Abs. 1 StVO verpflichtet, Gehwege zu nutzen. Fußverkehrsanlagen sind damit an ausgebauten Straßen überall erforderlich, sowohl für den Längs- als auch den Querverkehr. Die vorgeschriebene Gehwegbreite liegt bei einer Regelbreite von 2,50 m. Je nach örtlicher Situation ist allerdings mehr Platz einzuplanen (z. B. Schaufenstervorzonen). Außerorts liegende gemeinsame Geh- und Radwege haben ebenfalls eine Regelbreite von 2,50 m.</p> <p>An vielen Straßen existieren in Wiehl keine ausreichend dimensionierten und sicher gestalteten Gehwege. Auf einigen Straßenabschnitten sind Gehwege nur durch Markierungen kenntlich gemacht und entsprechen keinem fußgängerfreundlichen Standard. Bei anstehenden Tiefbaumaßnahmen sind barrierefreie, fußgängerfreundliche Gehwege mit einzuplanen und umzusetzen. Die vorhandenen Gehwege sollten kontinuierlich auf Zustand und Beschaffenheit überprüft werden. Falls Mängel festgestellt werden, sollten diese nach Möglichkeit beseitigt oder verminderd werden um eine bestmögliche Barrierefreiheit zu gewährleisten.</p>	<b>Umsetzungszeitraum</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>
	<b>Kosteneinschätzung</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>
	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>	<b>SCHÜ</b> <b>FUSS</b> <b>1</b> <b>2</b>
	<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilität für alle ermöglichen</li> <li>• Abbau von Hindernissen</li> <li>• Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer</li> </ul>	
	<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <p>Stadt Wiehl, Straßenbaulastträger, ggf. Einbeziehung von Behindertenverbänden, FUSS e.V., usw.</p>	
	<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei anstehenden Instandhaltungsarbeiten sind barrierefreie Umgestaltung/Elemente zu berücksichtigen.</li> <li>• Weitestgehend Freihaltung bestehender Gehwege vom Kfz-Verkehr</li> <li>• Grundsätzlich ist bei Neubau/Umbau von Verkehrsanlagen die Barrierefreiheit konsequent einzuhalten</li> <li>• Erstellung einer Umbauliste für einen definierten Zeitraum (bspw. 3 Jahre)</li> </ul>	
	<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Attraktivierung des Fußverkehrs</li> <li>• Stärkung des Fußverkehrsanteils, insb. für kurze Wege</li> </ul>	

**FUSS**  
**2**

## Fußgängerfreundliche Querungsanlagen

### Beschreibung

Querungsanlagen erleichtern Fußgängerinnen und Fußgängern die Querung der Fahrbahn. Hierbei gibt es verschiedene verkehrsrechtliche und bauliche Anlagen (z. B. Mittelinseln, Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwege). Querungsanlagen sind erforderlich, wenn ein erhöhtes Querungsaufkommen vorliegt. Vorhandene Querungsanlagen sind laufend auf ihre Wirkung und auf ihre Einsatzbereiche gemäß RAST 06 der FGSV zu prüfen. Fußgängerüberwege kennzeichnen gemäß § 26 Abs. 1 StVO einen geregelten Vorrang für Fußgänger. Sie werden eingesetzt, wenn auf einer bedeutenden Fußwegeachse eine komfortable Querungsmöglichkeit erforderlich ist. Sie können an Einmündungen, Kreuzungen und Knotenpunkten angelegt werden. Insbesondere an Lichtsignalanlagen sind die Schaltungen für Fußgänger und Radfahrer zu überprüfen. An einigen LSA erfolgt eine Grünphase nur bei Betätigung der Signaltaste, oder die Grünphasen sind deutlich zu kurz. Problematisch ist es dann, wenn Autofahrer beim Rechtsabbiegen nicht mehr mit Fußgängern rechnen. Bei geteilten Furten mit Mittelinsel ist dafür Sorge zu tragen, dass die Fußgänger-Grünphase durchgängig ist.

### Ziel

- Schaffung und Stärkung von Fußwegeverbindungen, insb. an besonderen Einrichtungen und Zielen im Stadtgebiet
- Abbau von Hindernissen und Barrieren
- Stärkung der Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Straßenbaulastträger

### Umsetzungsschritte

- Planung von Querungsanlagen an zuvor identifizierten Standorten
- Bei anstehenden Straßensanierungs-/Umbaumaßnahmen sind die Querungsanlagen (FGÜ, Mittelinsel etc.) mit einzubeziehen und den Standards entsprechend auszubauen

### Wirkung

- Verbesserung der Barrierefreiheit
- Schaffung von Verbindungen und Abbau von (auch subjektiven) Barrieren

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

<b>FUSS</b>	<b>SCHÜ</b>
1	1

**FUSS**  
**3**

## Wegweisungssystem für den Fußverkehr

### Beschreibung

Der Fußverkehr besitzt als „eigenständige Verkehrsart“ eigene Anforderungen. Diese müssen erfüllt sein, damit der Fußverkehr barrierefrei und attraktiv ist, sodass vor allem kurze Wege für alle Bevölkerungsgruppen gut zu Fuß zurückzulegen sind. Neben der Straßenraumgestaltung ist die Dimensionierung von ausreichenden Gehwegbreiten, und z. B. deren Freihalten von Sondernutzungsansprüchen, dafür ebenso notwendig, wie die Einrichtung von kleinteiligen, zusammenhängenden Fußwegenetzen.

Auch einsehbar-überschaubare Wege sowie ein (ziel- und routenorientiertes) Wegweisungssystem für den Fußverkehr sind wichtig – nicht zuletzt deshalb, weil Fußgänger besonders umwegempfindlich sind. Dementsprechend sollte im Stadtgebiet ein möglichst engmaschiges Netz an Wegweisern mit Angaben der wichtigen Ziele und Einrichtungen geschaffen werden. Um den Fußverkehr weiter zu fördern kann es verkehrpsychologisch sinnvoll sein, neben Meterangaben auch Gehminuten an Angabe zu führen.

In einem Wegweisungskonzept sollten die Standorte, sowie die gesamte Gestaltung der Beschilderung geplant werden.

### Ziel

- Sichere Nahbereichsmobilität für alle Personengruppen
- Barrierefreie Orientierung im Fußwegenetz

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis

### Umsetzungsschritte

- Erarbeitung eines Wegweisungskonzepts
- Aufstellung eines Gestaltungsleitfadens zur Beschilderung
- Kontinuierliche Pflege und Überprüfung des Wegweisungssystems

### Wirkung

- Steigerung des Fußverkehrsanteils
- Verbesserung der Orientierung

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

**FUSS**
**2**

#### 4.8 Maßnahmen Schülerverkehr

Der **Schülerverkehr** ist von besonderer Relevanz, da ein hoher Anteil der Nutzung des Umweltverbundes in jungen Jahren dazu führen kann, dass auch in späteren Jahren ein hoher Anteil der Personen den Umweltverbund weiternutzt, auch wenn eine vermehrte Nutzung des MIV prinzipiell möglich wäre.

Die Verkehrserziehung in der Schule beinhaltet dabei zum einen das Ziel, Mobilitätsalternativen aufzuzeigen, und zum anderen der Schülerschaft das Thema Verkehrssicherheit nahezubringen. Dabei betrifft Mobilitätserziehung in den Schulen sowohl die Ausbildung der Schüler, als auch die entsprechende Weiterbildung der Lehrkräfte als Multiplikatoren.

Gerade beim Schülerverkehr gibt es von Schülern und Eltern verschiedene Anforderungen, die sich aufgrund der erstmal nicht veränderbaren Gegebenheiten ergeben, wie Wohnort und Entfernung zur Schule, Verkehrsmittelverfügbarkeiten, Reisezeiten, aber auch durch Wetterföhligkeit und subjektive Sicherheitsaspekte. Gleichzeitig spielt auch das Alter der Schulkinder bei der Verkehrsmittelwahl oftmals eine entscheidende Rolle. Daher sind hier für verschiedene Altersgruppen (Grundschulen, weiterführende Schulen und Oberstufen) unterschiedliche Herangehensweisen und Konzepte erforderlich. Gerade bei Grundschulen sind Aktionen, wie der Walking-Bus und die Ansprache der Eltern, besonders wichtig, während bei weiterführenden Schulen und älteren Schülern die vorhandenen Angebote (z. B. Fahrradabstellplätze) oder gute Anbindungen an den ÖPNV eine deutlich höhere Relevanz haben.



Abb. 4.8-1 Werbung für den Walking Bus in Köln<sup>19</sup>

Da gerade die Schülerinnen und Schüler mit dem Erwachsenwerden bei der Verkehrsmittelwahl zu „Wahlfreien“<sup>20</sup> werden, ist es wichtig, dass sie schon in jungen Jahren die Verkehrsalternativen aufgezeigt bekommen, um auch in späteren Jahren vermehrt die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu wählen.

Die Maßnahmen im Schülerverkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>19</sup> Ernst-Moritz-Arndt Schule, EGS: <https://www.ema-schule-koeln.de/elternaktiv/walking-bus.html>

<sup>20</sup> „Wahlfreie“ haben die Möglichkeit, sich bewusst für den ÖPNV, MIV, Fuß oder Radverkehr zu entscheiden

<b>SCHÜ</b> <b>1</b>	<h2>Mobilitätsmanagement an Schulen</h2>	
	<b>Beschreibung</b> <p>An den Schulen im Stadtgebiet wird derzeit ein umfassendes Konzept zum Mobilitätsmanagement umgesetzt. Dieses beinhaltet:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. ein ganzheitliches Schulwegekonzept</li> <li>2. die Prüfung der Einrichtung von Hol- und Bringzonen an Schulstandorten</li> <li>3. die Initierung und Konzeptionierung von Kampagnen, z. B. „Walking Bus“</li> </ol> <p>Viele Maßnahmen werden derzeit bereits umgesetzt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Grundlegende Überprüfung, Benennung von Gefahrenstellen im Schulverkehr</li> <li>• Ermittlung bedeutender Fußwege und Wegeverbindungen für den Schülerverkehr</li> <li>• Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit</li> <li>• Überprüfung und Einführung vereinzelter Elterntaxihaltestellen an den Grundschulen und weiterführenden Schulen mit steuernder Wirkung</li> <li>• Entzerrung der Hol- und Bringverkehre durch Verlagerung auf mehrere Standorte</li> <li>• Berücksichtigung rechtlicher Aspekte (StVO-Konformität)</li> </ul>	<b>Umsetzungszeitraum</b> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>
	<b>Kosteneinschätzung</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>	
	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>	
	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b> <p><b>RAD</b> <b>6</b></p> <p><b>FUSS</b> <b>1</b></p> <p><b>FUSS</b> <b>2</b></p>	
	<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Frühe verkehrliche Erziehung</li> <li>• Verkehrssicherheit bei Kindern fördern</li> <li>• Stärkung der Selbstständigkeit von Kindern im Straßenverkehr</li> <li>• Schaffung eines Bewusstseins bei Kindern, Jugendlichen und vor allem Eltern, dass Mobilität auch mit minimalem MIV-Einsatz erfolgen kann</li> <li>• Senkung der Hol- und Bringverkehre mit dem Pkw an den Schulen</li> </ul>	
	<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b> <p>Stadt Wiehl, Schulen, Polizei, ggf. Verbände</p>	
	<b>Umsetzungsschritte</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiterentwicklung der bisherigen Aktivitäten</li> <li>• Entwicklung eines Schulwegekonzeptes</li> </ul>	
	<b>Wirkung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kurzfristig geringe Wirkung</li> <li>• Langfristig hohe Wirkung bei Verfestigung von Verhaltensmustern</li> </ul>	

## 4.9 Maßnahmen Multimodalität

Zu den Maßnahmen im Handlungsfeld **Multimodalität** zählen zum einen sogenannte Mobilstationen. Hierbei handelt es sich um Verknüpfungspunkte, an denen verschiedene Verkehrsmittel des Umweltverbundes in einer Wegekette kombiniert werden können. Zum anderen zählen auch die neuartigen Sharing-Systeme wie Fahrradverleih, Carsharing oder die E-Scooter- und Roller-Sharing-Angebote dazu.

Im Mobilstationskonzept des Oberbergischen Kreises werden für die Stadt Wiehl zwei potenzielle Mobilstationen vorgeschlagen:

- ZOB (Bahnhof Wiehl)
- Bielstein Busbahnhof

Die priorisierten Standorte sind demnach in Verknüpfung mit den bedeutendsten Bushaltestellen zu entwickeln, die damit zu einem vollständigen Mobilitäts-Hub ausgebaut werden. Perspektivisch sollen in Wiehl bei der Planung neuer Wohngebiete Mobilstationen stets mitbedacht werden. Konkret bieten sich hier Neubauprojekte am Seequartier, Drabenderhöhe-Brächen sowie in Marienhagen an.

Dieser Ansatz wird auch durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt, das im Jahr 2022 die dritte Auflage des Handbuchs Mobilstationen veröffentlicht hat. Erstmals besteht demnach die Möglichkeit, auch sog. Quartiersmobilstationen, unabhängig vom ÖPNV in Wohn- und Gewerbequartieren, zu errichten. Damit wird das Ziel verfolgt, nicht nur an zentralen Stellen ein multimodales Angebot herzustellen, sondern diese Angebote auch in unmittelbarer Nachbarschaft der potenziellen Nutzer zu etablieren.

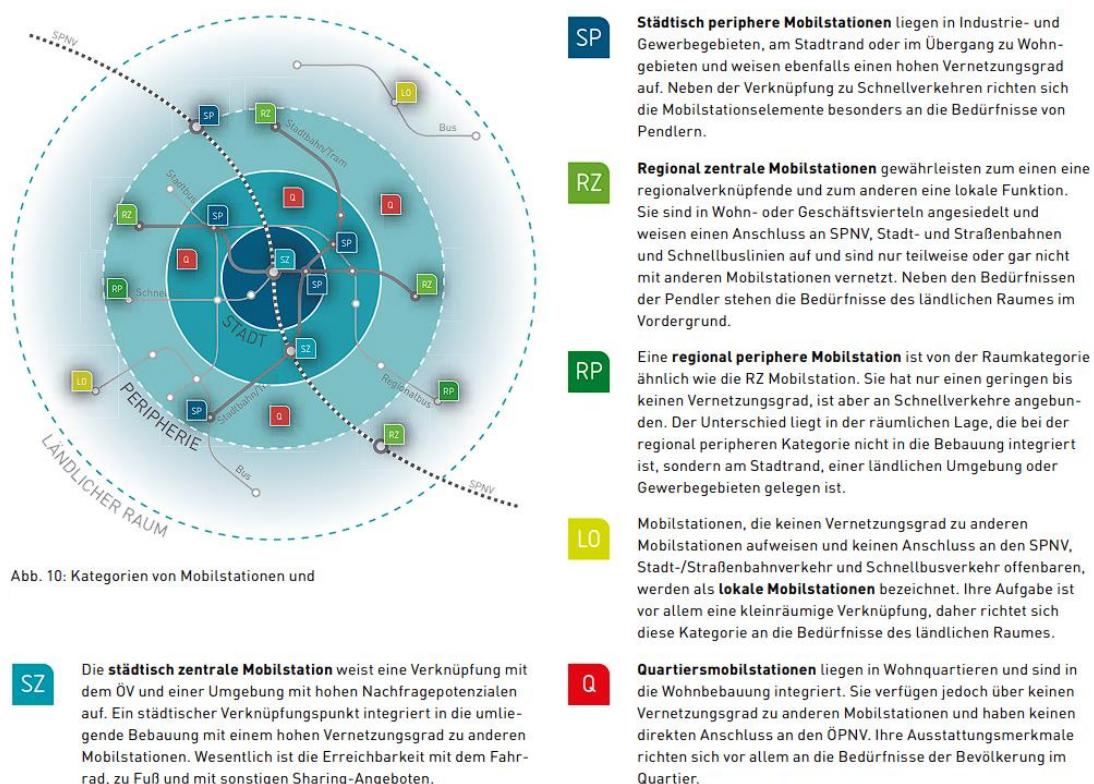


Abb. 10: Kategorien von Mobilstationen und

**SZ** Die **städtisch zentrale Mobilstation** weist eine Verknüpfung mit dem ÖV und einer Umgebung mit hohen Nachfragepotenzialen auf. Ein städtischer Verknüpfungspunkt integriert in die umliegende Bebauung mit einem hohen Vernetzungsgrad zu anderen Mobilstationen. Wesentlich ist die Erreichbarkeit mit dem Fahrrad, zu Fuß und mit sonstigen Sharing-Angeboten.

Abb. 4.9-1 Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum<sup>21</sup>

Begleitend zu den Mobilstationen sollten perspektivisch auch Sharing-Angebote in Wiehl initiiert werden. Sharing-Angebote wie Carsharing und Fahrradverleih sollten vor ihrer

<sup>21</sup> Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen, 3. Auflage, S. 25.

Einführung einer von der Stadtverwaltung initiierten „informellen Markterkundung“ unterworfen werden. Dabei ist es wichtig, sogenannte Pioniernutzer schon vor der Einführung des Angebotes zu identifizieren. Dies können Betriebe oder auch kommunale Einrichtungen sein (als Ergänzung oder Ersatz zur Dienstwagenflotte), aber auch Vereine, Organisationen, Initiativen oder Privatpersonen. Dies führt dazu, dass ab dem ersten Tag der Angebotsbereitstellung direkt eine Nutzerschaft vorhanden ist. Ebenso kann vor der eigentlichen Planung abgeschätzt werden, wie groß der tatsächliche Bedarf ist und ggf. wie viele Stationen und Fahrzeuge vorgehalten werden müssen, damit die Sharing-Angebote attraktiv sind.

Bei E-Scootern und E-Tretrollern als Sharing-Angebot sollte die Stadt Wiehl im Falle einer Bereitstellung durch private Anbieter vorbereitet sein und über eine Sondernutzungserlaubnis verfügen. Die E-Scooter sind vor allem in urbanen Gebieten populär und können auch in Wiehl beim Zurücklegen der ersten und letzten Meile eine wichtige Rolle einnehmen. Auch wenn es derzeit am Markt dieser Angebote unter privaten Anbietern Konsolidierungen und negatives Wachstum gibt, kann nicht ausgeschlossen werden, dass Anbieter in Wiehl aktiv werden wollen. Die Angebote können und sollten in diesem Fall mit Mobilstationen verknüpft werden, welche somit feste Punkte für das Abstellen und Ausleihen definieren. Feste Standorte und Abstellzonen können per GPS-Lock von der Kommune festgelegt werden, um „Wildparken“ zu unterbinden und einer Behinderung anderer Verkehrsteilnehmer entgegenzuwirken.



Abb. 4.9-2 Abstellzone für E-Scooter<sup>22</sup>

Pro Tretroller sind Aufstellflächen von ca. 1,6 m<sup>2</sup> - 2 m<sup>2</sup> zu markieren, welche die festen Abstellzonen definieren. Darüber hinaus sollten die Breiten der Zuwege angemessen dimensioniert werden. Ebenso wie bei Leihfahrrädern können Kommunen über Sondernutzungssatzungen oder die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen das Abstellen von Elektro-Kleinbefahrzeugen steuern. Dies wird auch im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes vorgeschlagen.

Die Maßnahmen im Bereich Multimodalität sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<sup>22</sup> Foto: büro stadtVerkehr

<b>MULT 1 Einrichtung und Ausbau von Mobilstationen</b>					
<b>Beschreibung</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>				
Kurz- bis mittelfristig ist die Umsetzung der im Mobilstationskonzept des OBK geplanten Standorte zu realisieren: <ul style="list-style-type: none"><li>• ZOB (Bahnhof Wiehl)</li><li>• Bielstein Busbf.</li></ul> Darüber hinaus sollte für das Stadtgebiet ein eigenes stadtweites Mobilstationskonzept zur vernetzten Mobilität initiiert werden. In einem stadtweiten Mobilstationskonzept sollten weitere Standorte, und auch der Stationstyp „Quartiersstation“ geprüft werden. Bei Errichtung größerer Wohngebiete sollten auch Mobilstationen als Teil der Infrastruktur mitgedacht werden und z. B. als Argument zur Reduzierung von Stellplatzschlüsseln bei Wohnbauprojekten im Rahmen der Stellplatzsatzung implementiert werden.					
<b>Aktuell sind folgende Projekte zu prüfen:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Seequartier</li><li>• Drabenderhöhe Brächen</li><li>• Marienhagen</li></ul>	<b>Kosteneinschätzung</b>				
<b>Ziel</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander</li><li>• Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetz Mobilität NRW</li></ul>	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>				
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b>	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>				
Stadt Wiehl, Oberbergischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Flächeneigentümer	<table border="1" data-bbox="944 819 1167 1021"><tr><td>ÖPNV 1</td><td>MULT 2</td></tr><tr><td>ÖPNV 3</td><td>MULT 3</td></tr></table>	ÖPNV 1	MULT 2	ÖPNV 3	MULT 3
ÖPNV 1	MULT 2				
ÖPNV 3	MULT 3				
<b>Umsetzungsschritte</b>					
<ul style="list-style-type: none"><li>• Definition von möglichen Standorten von Mobilstationen</li><li>• Erstellung eines Mobilstationskonzeptes für die Gesamtstadt Wiehl</li></ul>					
<b>Wirkung</b>					
<ul style="list-style-type: none"><li>• Verbesserung der Alternativen in Konkurrenz zum MIV</li><li>• Verlagerung von MIV zum Umweltverbund</li></ul>					

MULT 2	<h2>Einrichtung eines Carsharing-Angebots</h2> <p><b>Beschreibung</b></p> <p>Carsharing-Angebote im Stadtgebiet ermöglichen es insbesondere Personen, die nur gelegentlich einen Pkw benötigen, auf die Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten, bzw. einen eigenen (Zweit- oder Dritt-) Pkw abzuschaffen. Dies verringert zum einen die privaten und öffentlich benötigten Parkflächen, und führt zum anderen dazu, dass sich die Anzahl der Pkw-Fahrten insgesamt verringert und vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes genutzt werden.</p> <p>Daher ist auch in Wiehl das Angebot der Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen sinnvoll. Für eine genaue Abschätzung des Bedarfes sollte zuerst eine informelle Markterkundung bei örtlichen Betrieben und Bürgervereinen/-initiativen durchgeführt werden, inwiefern diese Gruppen als Pioniernutzer in Frage kommen. Unterstützend ist zu prüfen, ob ein Carsharing-Anbieter auch in das betriebliche Mobilitätsmanagement der Verwaltung integriert und z. B. für die Abwicklung von Dienstfahrten genutzt werden kann.</p> <p>Kurzfristig entstehen dabei evtl. Kosten zur Gewinnung von Carsharing-Anbietern, langfristig entstehen der Stadt bei diesem Modell keine Kosten.</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander</li> <li>• Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Wiehl, private Anbieter</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander</li> <li>• Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vernetzung der Verkehrsmittel, insbesondere des Umweltverbundes untereinander</li> <li>• Strategische Errichtung von Mobilstationen im gesamten Stadtgebiet nach den Ausstattungsstandards des Zukunftsnetz Mobilität NRW</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p style="text-align: center;"><b>MULT 1</b></p>
-----------	--	---

<b>MULT 3</b>	<h3>Einrichtung eines Fahrradmietsystems</h3> <p><b>Beschreibung</b></p> <p>Die Etablierung eines stationsgebundenen Fahrradmietsystems in Wiehl kann die Attraktivität des Radverkehrs deutlich erhöhen. Als Basisstandorte bieten sich die Mobilstationen und/oder zentrale Bereiche an, z. B. der Weiherplatz oder die Schulstandorte.</p> <p>Zusätzlich können an weiteren Zielen, z. B. an touristischen Zielen oder in Wohn- und Gewerbequartieren, entsprechende Angebote etabliert werden. Eine Umsetzung könnte stufenweise erfolgen. Dazu sind Gespräche mit potentiellen Anbietern zu führen.</p> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Wiehl, ggf. Oberbergischer Kreis, private Anbieter</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von geeigneten Standorten für Stationen</li> <li>• Gespräche mit Nachbarkommunen und Kreis über eine gemeinsame Umsetzung</li> <li>• Gespräche mit potentiellen Anbietern führen</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des Radverkehrsanteils</li> </ul>	
	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p>  <p><b>Kosteneinschätzung</b></p>  <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p>  <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <span style="background-color: #FF6300; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px;">MULT 1</span> <span style="background-color: #2ECC71; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px;">RAD 3</span>   <span style="background-color: #2ECC71; color: white; padding: 5px; border-radius: 10px; margin-top: 10px;">RAD 4</span> </div>	

<b>MULT 4</b> Ausgestaltung von Roller- und E-Scooter-Angeboten	
<b>Beschreibung</b>	<b>Umsetzungszeitraum</b>
<p>Es ist davon auszugehen, dass in Zukunft verschiedene Anbieter von E-Scooter-Verleihsystemen Interesse daran haben werden, in Wiehl ein Angebot zu schaffen. Als „neues“ Verkehrsmittel sollte dieses Angebot behutsam eingeführt werden, um die bestehenden Mobilitätsangebote zu ergänzen und nicht zu verdrängen. Ein Angebot von E-Scootern und Rollern kann langfristig ein zusätzliches sinnvolles Mobilitätsangebot zu den bestehenden Verkehrsmitteln (Mobilitätsmix) darstellen.</p> <p>Damit die Anbieter kein unkontrolliertes Angebot schaffen, sollte ein Sondernutzungskonzept für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Fahrzeugverleihsysteme für Fahrzeuge im Sinne der Elektrokleinstfahrzeuge-Verordnung (eKfV) geschaffen werden. Diese sollte mindestens folgende Eckpunkte beinhalten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl der Fahrzeuge</li> <li>• Anzahl der Anbieter (Losgrößen)</li> <li>• Verfahren</li> <li>• Auswahlkriterien</li> <li>• Befristung</li> </ul> <p>Aus Gründen der Barrierefreiheit ist immer ein stationsgebundenes Modell zu bevorzugen, um Abstellzonen mit taktilen und visuellen Leitsystemen versehen zu können. Ferner sind Abstellkontrollen sowie das regelmäßige Aufladen und die laufende, angemessene, flächendeckende Verteilung der Fahrzeuge zu gewährleisten.</p>	<input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Ziel</b>	<b>Kosteneinschätzung</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Steuerung des Angebotes an E-Scootern im Stadtgebiet</li> </ul>	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Träger/Akteure/Beteiligte</b>	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b>
Stadt Wiehl, private Anbieter	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/>
<b>Umsetzungsschritte</b>	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Definition von Verbotszonen, Abstellzonen, Schutzzonen auch unter Berücksichtigung straßengestalterischer Aspekte</li> <li>• Definition von Basisstandorten (ÖPNV-Verknüpfungspunkte, Mobilstationen usw.)</li> <li>• Festlegung einer Kontingentierung, die sich an den Straßenraumbreiten/-nutzungen bemisst.</li> <li>• Festlegung eines fairen Verteilungsverfahrens an verschiedene Anbieter</li> </ul>	<b>MULT 1</b>
<b>Wirkung</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermeidung der Schaffung von Barrieren im Straßenraum durch abgestellte E-Scooter oder andere Mikromobilitätsangebote</li> </ul>	

**MULT  
5**

## Betriebliches Mobilitätsmanagement

### Beschreibung

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement umfasst ein umfangreiches, umweltfreundliches Mobilitätsangebot, welches den Beschäftigten seitens der Unternehmen zur Verfügung gestellt bzw. finanzielle/ infrastrukturelle Anreize zur Nutzung der Angebote schafft. Hierzu zählen:

- Bildung von Fahrgemeinschaften
- Nutzung des ÖPNV (Jobticket) und des Fahrrads (JobRad)
- Einrichtung von Car- und Bikesharingsystemen
- Nutzung des On-Demand-Angebotes („monti“) für Dienstreisen im Stadtgebiet
- Bereitstellung von Diensträdern/ Jobrädern/ Lastenrädern
- Beschaffung umweltfreundlicher Fahrzeuge (z. B. E-Autos) als Dienstwagen
- Nutzung von Angeboten der IHK zur Ausbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern
- Schaffung von regelmäßigen Beratungs- und Informationsangeboten für Betriebe

Darüber hinaus hat die Stadtverwaltung eine Vorbildfunktion und sollte diese wahrnehmen, in dem sie selbst ein betriebliches Mobilitätsmanagement einführt. Hierzu wird vorgeschlagen, die Beratungsangebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW wahrzunehmen und in der Verwaltung eine Person als Mobilitätsmanager einzusetzen, welcher dann die Umsetzungsschritte veranlasst und kommuniziert.

### Ziel

- Nachhaltige, umweltverträgliche betriebliche Mobilität

### Träger/Akteure/Beteiligte

Stadt Wiehl, Unternehmen, IHK, Zukunftsnetz Mobilität

### Umsetzungsschritte

- Konzepterarbeitung maßgeschneidert für den jeweiligen Betrieb (zunächst Verwaltung)
- Einsatz des Mobilitätsmanagers
- Umsetzung der festgelegten Maßnahmen durch den Mobilitätsmanager
- Angebotsausweitung auf Betriebe und Unternehmen vor Ort

### Wirkung

- Reduzierung der MIV-Wege im Pendlerverkehr
- Vermeidung von MIV-Fahrten
- Förderung der individuellen Gesundheit am Arbeitsplatz

### Umsetzungszeitraum



### Kosteneinschätzung



### Wirkung Modal-Split-Ziel



### Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

#### 4.10 Maßnahmen Tourismusverkehr

Die Erhöhung der Attraktivität der Stadt Wiehl als touristische Destination ist eng gekoppelt mit den Verkehrs- und Mobilitätsangeboten im Stadtgebiet. Zentrale Fragen sind hierbei:

- Wie gelangen Besucher und Gäste nach Wiehl und zu den touristischen Sehenswürdigkeiten?
- Wie finden Touristen den Zugang zu Wanderrouten und Radrouten?

Um eine zukunftsgerchte, nachhaltige Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung voranzutreiben, ist die Betrachtung des **Tourismusverkehrs** daher ein weiterer wichtiger Baustein. Neben der Wiehler Bevölkerung sind auch auswärtige Besucher und Touristen zur Vermeidung von MIV-Fahrten auf einen gut ausgebauten Umweltverbund angewiesen. Hierzu ist die Stärkung des ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) unerlässlich. Neben einem attraktiven ÖPNV ist die sogenannte „letzte Meile“ zum Zielort entscheidend. Daneben spielen für den touristischen bzw. den Besucherverkehr auch das Angebot an Radinfrastruktur und Nahmobilitätsangeboten eine wichtige Rolle. Gerade die Verknüpfung der Verkehrsträger sowie Sharing-Angebote sind für den Tourismus dabei von hoher Bedeutung.

Im Rahmen eines speziell auf den Tourismus- und Besucherverkehr ausgerichtetes Mobilitätsmanagements sollen die Ziele des Mobilitätskonzeptes auf weitere Nutzergruppen ausgeweitet werden. Hierzu ist zunächst wichtig, die genauen Besucherströme zu erfassen, Nutzungshäufigkeiten der touristisch ausgelegten Infrastruktur in der Stadt zu ermitteln und in Zusammenarbeit mit den Akteuren aus dem Bereich Tourismus und Fremdenverkehr entsprechende Angebote und Maßnahmen für eine Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Mobilitätsangebote auszubauen und entsprechend zu bewerten.

Wichtiger Bestandteil des Mobilitätsmanagements ist der Aspekt der Kommunikation. Mehr noch als infrastrukturelle Maßnahmen gilt es, bereits etablierte Angebote, z. B. touristische Radrouten, Wanderwege, usw., in ihrem Bekanntheitsgrad zu steigern. Hierbei sollten auch digitale Möglichkeiten in Betracht gezogen werden.

Die Maßnahmen im Bereich Touristischer Verkehr sind in den folgenden Maßnahmensteckbriefen dargestellt.

<b>TOUR 1</b>	<h2>Touristisches Mobilitätsmanagement</h2> <p><b>Beschreibung</b></p> <p>Die Optimierung der Mobilität vor Ort gelingt durch nachhaltige, innovative Mobilitätsangebote, die die Fortbewegung in Wiehl zum „Erlebnis“ werden lassen. Im Optimalfall findet nicht nur die Mobilität in Wiehl ohne Pkw statt, sondern bereits die An- und Abreise. Entscheidend hierfür sind Kooperationen der touristischen Akteure vor Ort, eine Präferenz des Umweltverbundes bei der touristischen Mobilität sowie eine Finanzierung der Angebote (z. B. regionale Gästekarte) und transparente, einfache Preisgestaltung (digitale Angebote). Ein wichtiger Ansprechpartner dabei ist die Marke „Das Bergische“.</p> <p>Zunächst sind Erhebungen empfehlenswert, um die tatsächlichen Gästezahlen (insb. Tagesgäste), Herkunftsstadt sowie Verkehrsmittelwahl und weitere Bedarfe zu ermitteln. Neben einer Gästebefragung liefern Verkehrszählungen und Parkraumerhebungen während und außerhalb der touristischen Spitzenzeiten Erkenntnisse zur Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen. Folgende Arbeitsschritte sind im Rahmen eines eigenen Gutachtens vorgesehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Querschnittszählungen an abgestimmten Tagen mit erhöhtem Besucheraufkommen Erfassung der Stellplatzauslastung</li> <li>• Befragung der Gäste, u. a. zum Herkunftsstadt, zur Verkehrsmittelwahl und zu den Kriterien der Verkehrsmittelwahl</li> </ul> <p><b>Ziel</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung von touristischen Besuchen mit dem Umweltverbund</li> <li>• Stärkung der Freizeitqualitäten Wiehls</li> </ul> <p><b>Träger/Akteure/Beteiligte</b></p> <p>Stadt Wiehl, Tourismusverbände</p> <p><b>Umsetzungsschritte</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellung eines Tourismusgutachtens zur Verkehrsmittelwahl der Besucher und Gäste</li> <li>• Überprüfung der touristischen Mobilitätsinfrastruktur</li> <li>• Überprüfung städtischer Mobilitätsangebote auf Kompatibilität für externe Besucher (Ortsfremde)</li> </ul> <p><b>Wirkung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung und Attraktivierung der Stadt Wiehl als touristische Destination</li> <li>• Stärkung des Freizeitverkehrs im Fuß- und Radwege- netz</li> </ul>	<p><b>Umsetzungszeitraum</b></p> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Kosteneinschätzung</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b></p> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p> <p><b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b></p> <p><b>MULT 1</b></p> <p><b>MULT 2</b></p> <p><b>MULT 3</b></p>
-------------------	---	---

TOUR 2	<b>Optimierung des Wegweisungssystems für touristische Routen</b>	
	<b>Beschreibung</b> <p>Die touristische Wegweisung im Stadtgebiet von Wiehl ist in besonderer Weise die Visitenkarte der Stadt und ist ein wichtiges Instrument der Gästeinformation. Das Hauptaugenmerk eines touristischen Wegweisungs- und Leitsystems liegt in der Routenführung, insb. der Rad- und Wanderrouten. Dieses greift den kulturellen und touristischen roten Faden auf und spricht so die unterschiedlichsten Zielgruppen gleichermaßen an.</p> <p>Im Jubiläumsjahr der Stadt Wiehl (2021) wurde bereits eine digitale Stadtführung per App („Digiwalk“) angeboten, aber aufgrund der Baumaßnahmen in der Innenstadt noch nicht weiterentwickelt. Dies soll nach Fertigstellung der Baumaßnahmen fortgeführt werden.</p> <p>Im Idealfall verfügt ein modernes Wegweisungssystem auch über digitale Informationsträger wie QR-Codes. Dies ermöglicht es, per Scan mit dem eigenen Smartphone, digitale Inhalte, wie ausführliche Texte, Bilder, Audio- und Videosequenzen, an die Gäste über eine dahinterliegende Webseite auszuspielen. An den wichtigsten touristischen Orten gibt es bereits QR-Aufkleber auf Wegweisern. Auch hier sollte das Angebot stetig weiterentwickelt werden. Das aktuelle Wegweisungssystem ist kontinuierlich zu pflegen und weiterzuentwickeln.</p>	<b>Umsetzungszeitraum</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>
	<b>Kosteneinschätzung</b> <p><input checked="" type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>	
	<b>Wirkung Modal-Split-Ziel</b> <p><input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/></p>	
	<b>Verknüpfung mit anderen Maßnahmen</b>	<b>TOUR 1</b>

## 5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung

- 
- 5.1 Umsetzungsstrategien
  - 5.2 Stufenkonzept
  - 5.3 Kommunikationsstrategie
  - 5.4 Evaluierungs- und Controllingkonzept

## 5 Umsetzungsstrategien & Evaluierung

### 5.1 Umsetzungsstrategien

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren in den Umsetzungsprozess einzubinden. Dies gilt vor allem bei Modifikationen im Straßenverkehr, bei dem der Oberbergische Kreis sowie das Land NRW und ggf. auch der Bund mit einbezogen werden müssen. Gleiches trifft auch auf Maßnahmen im ÖPNV zu, bei denen die Stadt Wiehl auf den Kreis und die weiteren kreisangehörigen Kommunen angewiesen ist. Größere, regionale Projekte, wie etwa die Reaktivierung der Wiehltalbahn, sind als interkommunale Projekte zu verstehen, in denen die Interessen zahlreicher Kommunen und Aufgabenträger berücksichtigt und gebündelt werden müssen. Daher ist es ratsam, den gemeinsamen Austausch und Dialog mit allen Stakeholdern beizubehalten, und im regelmäßigen Turnus zur Umsetzung der Maßnahmen zu verstetigen.

Für die sukzessive Umsetzung des umfangreichen Maßnahmenkonzeptes ist es unabdingbar, finanzielle und personelle Ressourcen bereitzustellen. Dieser Mehraufwand ist im Stadthaushalt zu berücksichtigen. Ein jährlich feststehender Etat zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs bietet darüber hinaus eine verlässliche Planungssicherheit, wodurch verschiedene Fördermöglichkeiten bei Bund und Land zum Ausbau der jeweiligen Infrastrukturen genutzt werden können. Mit einem vergleichsweise geringen Eigenanteil der Stadt Wiehl lassen sich somit zukünftig große und vor allem kostspielige Infrastrukturprojekte anschließen („Hebelwirkung“). Es wird empfohlen, zunächst etwa 5,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Fußverkehrs (ca. 125.000 EUR/a) und rund 10,00 Euro pro Einwohner zur Förderung des Radverkehrs (ca. 250.000 EUR/a) im Jahreshaushalt der Stadt bereitzustellen. Dieser Betrag kann bei Bedarf sukzessive gesteigert werden.

Zur Realisierung der gesellschaftlichen Querschnittsaufgabe „WiehlMobil“ müssen aber sowohl in der Verwaltung, als auch in den Unternehmen und in der Bürgerschaft, alle an Mobilitätsmaßnahmen Beteiligten ressortübergreifend denken, um das Thema bei allen Fragestellungen der städtebaulichen Entwicklung zu berücksichtigen. Dabei sollte bei allen Entscheidungen von Institutionen und Bürgern die Frage gestellt werden, wie sich einzelne Entscheidungen auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes in Wiehl auswirken. Dafür müssen vernetzte Strukturen untereinander, und vor allem zum Mobilitätsmanagement etabliert werden. Zudem muss ein öffentliches Bewusstsein für eine nachhaltige und fortschrittliche Mobilität geschaffen werden. Dazu werden ggf. auch zusätzliche personelle Kapazitäten in der Verwaltung beim Mobilitätsmanagement benötigt.

Mit dem Einsatz eines Mobilitätsmanagers in der Verwaltung, hat die Stadt Wiehl auf die essentiellen Notwendigkeiten für den Umsetzungsprozess erste wesentliche Schritte unternommen. Dem Mobilitätsmanager kommt künftig die Aufgabe zu, die einzelnen Maßnahmenbausteine sukzessive umzusetzen und gleichzeitig darauf zu achten, dass die verkehrliche Entwicklung im Einklang mit den formulierten Zielen steht. Der Mobilitätsmanager koordiniert und organisiert die Bearbeitung sowie die Umsetzung der zahlreichen Vorschläge und bildet die Schnittstelle zwischen der Politik und der Verwaltung.

Diese Aufgabe wird nicht immer leicht, gilt es doch in vielen Punkten dieses Konzeptes, gewohnte Verhaltensmuster und Denkweisen für weitreichende Veränderungen zu öffnen. Interessens- und Nutzungskonflikte sind dabei genauso zu moderieren, wie unterschiedlichste Herangehensweisen an die Lösung von Problemen. Der Mobilitätsmanager wird ebenso nicht in der Lage sein, sämtliche Aufgaben allein und in Eigenregie abzuarbeiten. Er ist beim Umsetzungsprozess stets auf die Unterstützung von Verwaltung und Politik angewiesen. Als Querschnittsaufgabe ist es beim Mobilitätskonzept deshalb unerlässlich, dass Stadt- und Landschaftsplanung, Verkehrsplanung und Tiefbau, die Stadtwerke und weitere Ämter und Gesellschaften vertrauensvoll und zuverlässig zusammenarbeiten. Zudem fallen bei der Realisierung einzelner Maßnahmen und in der Planung von Verkehrsanlagen zusätzliche Arbeitsaufwände an, die nicht immer alleine durch die vorhandenen städtischen Angestellten erbracht werden können. Auch dafür wird der Mobilitätsmanager zuständig sein.

Die Umsetzung des Mobilitätskonzepts erfordert eine ganzheitliche Herangehensweise und die Berücksichtigung verschiedener Faktoren. Wichtige Umsetzungsstrategien und Werkzeuge bei der Realisierung der Maßnahmen, die dem Mobilitätsmanager zur Verfügung stehen, sind:

#### **Partizipative Planung und Beteiligung der Bürger:**

- Einbindung der lokalen Bevölkerung und relevanter Stakeholder von Anfang an, um Bedürfnisse und Perspektiven zu verstehen.
- Bürgerbefragungen, Workshops und öffentliche Konsultationen, damit wertvolle Einblicke und Erkenntnisse aus Sicht der direkt Betroffenen ermittelt werden können

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung:**

- Information der Bürger über neue Maßnahmen, Vorteile und Änderungen im Verkehrsverhalten (siehe auch Kap. 5.3)
- Erstellung von z. B. Broschüren, Artikeln und Flyern (auch digital) zu Maßnahmen und anstehenden Veränderungen

#### **Regulatorische Anpassungen:**

- Überprüfung und Anpassung bestehender Vorschriften und Gesetze, um neue Mobilitätsformen zu integrieren.
- Entwicklung stadteigener Richtlinien, Standards oder technischer Regelwerke, um maßgeschneiderte Lösungen für die Stadt Wiehl zu finden.

#### **Kooperationen und Partnerschaften:**

- Zusammenarbeit mit wichtigen Akteuren, Unternehmen, NGOs, Bildungseinrichtungen und anderen Organisationen, um Ressourcen zu bündeln und unterschiedliche Expertisen in den Umsetzungsprozess einzubringen.

#### **Finanzierung und Ressourcenmanagement:**

- Sicherstellen der finanziellen Mittel für die Umsetzung der Maßnahmen, möglicherweise durch Fördermittel, öffentlich-private Partnerschaften oder Budgetumschichtungen.
- Die Akquise von Fördermitteln ist für alle Maßnahmen stets zu prüfen

#### **Monitoring und Evaluierung:**

- Regelmäßige Überprüfung der Umsetzung und Anpassung der Ziele und Strategien entsprechend der sich entwickelnden Bedürfnisse (siehe dazu vertiefend Kap. 5.4)

#### **Krisen- und Notfallmanagement:**

- Planung für Notfälle und Krisensituationen, die die Umsetzung oder den Erfolg von Maßnahmen beeinträchtigen könnten, sowohl kurz-, als auch mittel- und langfristig

Es ist wichtig zu betonen, dass die Umsetzungsstrategien eine enge Zusammenarbeit zwischen Politik und Verwaltung, der Bevölkerung und den relevanten Interessengruppen bedingen. Dies ist, bei allen Strategien und Herangehensweisen entscheidend für den Erfolg des Mobilitätskonzepts und das Erreichen der formulierten Ziele.

## **5.2 Stufenkonzept**

Das Stufenkonzept beinhaltet die zeitlich sinnvolle Umsetzung bestimmter Maßnahmenvorschläge, die aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. Die im Kapitel 4 aufgeführten Maßnahmensteckbriefe zeigen bereits unter dem Punkt

„Verknüpfungen mit anderen Maßnahmen“ Abhängigkeiten und Synergieeffekte zu anderen Maßnahmen des Konzeptes auf, die mitunter auch verkehrsmittelübergreifend bestehen.

Zur strukturierten und vor allem effektiven Umsetzung der einzelnen Maßnahmen ist nachfolgend ein Stufenplan aufgeführt. Die Maßnahmen sind verkehrsmittelspezifisch geordnet. Dabei sind Maßnahmen aufgelistet, deren Umsetzung eine Grundvoraussetzung für die Realisierung weiterer Maßnahmen darstellt oder nur im Zusammenspiel mit diesen ihre vollständige Wirkung entfalten kann. Das hier dargestellte Stufenkonzept ist daher als eine strategische Empfehlung einzuordnen, um eine wirkungsvolle und effektive Umsetzung des Mobilitätskonzeptes voranzutreiben.

Der begleitende Zeitstrahl gibt eine realistische Einordnung des zu erwartenden Zeitfensters bis zur endgültigen Umsetzung bzw. Inkrafttreten einer Maßnahme ab. Die Umsetzungsstufen gliedern sich grob in:

- kurzfristig ( $\leq 5$  Jahre)
- mittelfristig (5-10 Jahre)
- langfristig ( $\geq 10$  Jahre)

Einige Maßnahmen sind zudem gesondert zu betrachten und lassen sich nicht explizit einem Umsetzungszeitraum zuordnen. Diese sind kontinuierliche Aufgaben und Maßnahmen, die dauerhaft bzw. stetig (auch wiederholend) durchgeführt werden müssen.

Im Folgenden ist ein Stufenplan dargestellt, der die Einzelmaßnahmen aus Kap. 4 nach Prioritäten und Zeiträumen gliedert.

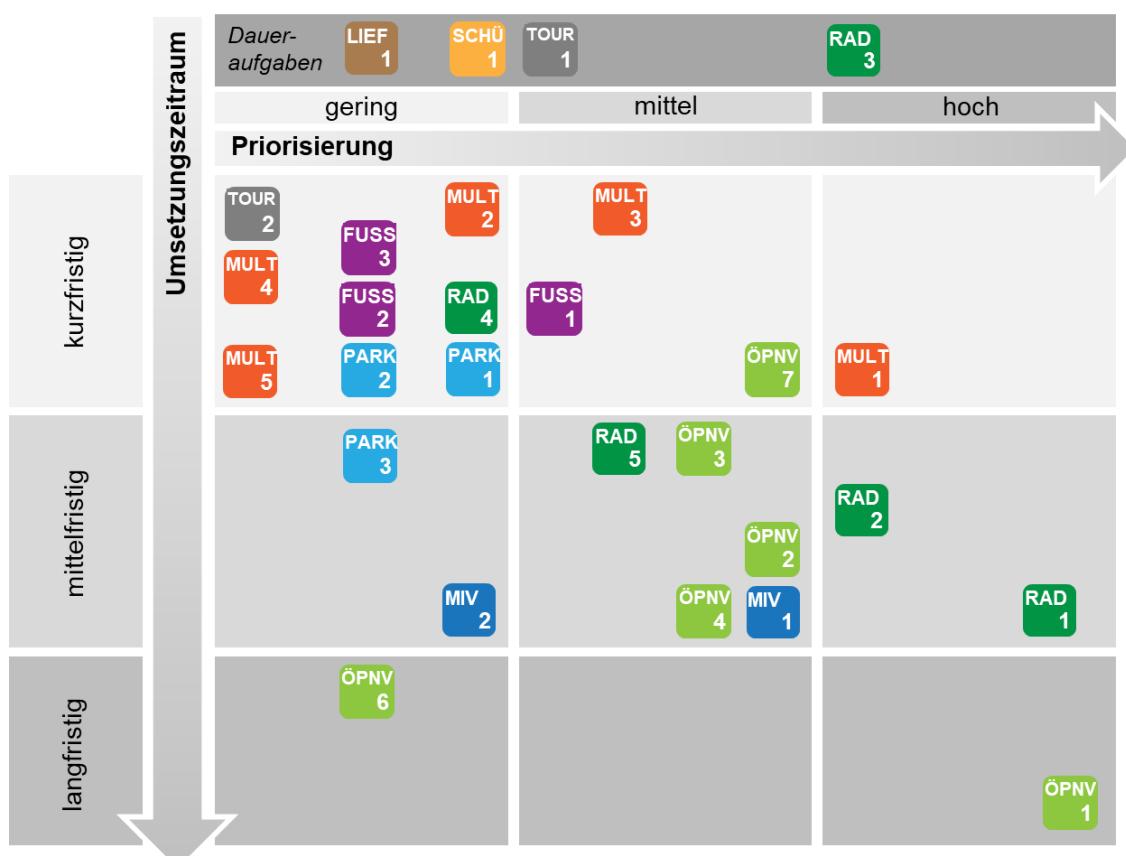


Abb. 5.2-1 Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen

Vor Umsetzung der Maßnahmen muss bedacht werden, dass viele Maßnahmen aufeinander aufbauen bzw. sich gegenseitig bedingen. So sind beispielsweise Maßnahmen und Entwicklungen im ÖPNV stets auch mit den multimodalen Angeboten, z. B. Mobilstationen,

abzustimmen. In speziellen Fällen kann es ebenfalls vorkommen, dass Maßnahmen unterschiedlicher Maßnahmensteckbriefe nur in Kombination ihre volle Wirkung erzielen können. So sind z. B. der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (u. a. RAD 1) oder der Fußwege (FUSS 1, FUSS 2) nur in Kombination mit Veränderungen im Parkraumangebot (PARK 1, PARK 2) oder bei Anpassung der Verkehrsflächen und Straßenquerschnitte (MIV 1, MIV 2) realisierbar. Dies hat zuletzt auch der Umbau der Bahnhofstraße aufgezeigt.

### 5.3 Kommunikationsstrategie

Ein Kommunikationskonzept stellt das zentrale Instrument der strategischen Mobilitätsplanung dar und ist im Rahmen des kontinuierlichen Kommunikationsprozesses neuen Bedingungen dynamisch anzupassen. Kommunikationsarbeit gilt als wichtiger Bestandteil, um die Menschen über Veränderungen in der Mobilitätsinfrastruktur, wie z. B. über die Angebote einer Mobilstation, zu informieren und die Akzeptanz gegenüber neuen Angeboten zu erhöhen.

Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes ist es daher erforderlich, eine gute Öffentlichkeitsarbeit zu leisten. Kommunikation sollte aber auch intern ansetzen und bspw. die Fahrradnutzung innerhalb der Verwaltung verbessern oder die Anschaffung von E-Fahrzeugen für die städtische Fahrzeugflotte vorantreiben, damit die Wiehler Stadtverwaltung als „Vorbildfigur“ fungieren kann.

Allgemein sollte die Kommunikationsarbeit möglichst alle Zielgruppen in der Stadt ansprechen, und dadurch breit aufgestellt sein. Zielgruppenspezifische Ansätze sind hierbei hilfreich, bspw. für Kinder und Jugendliche, Familien, Senioren, usw. Je nach Lebenssituation, Alter, Geschlecht, ethnischer Zugehörigkeit, sozialen Verhältnissen und weiteren Faktoren sind unterschiedliche Kommunikationskanäle und Ansprachen zu wählen. Naturgemäß gibt es Zielgruppen, die offen für Veränderungen, und somit leicht zu überzeugen sind. Ebenso gibt es Zielgruppen, die nur schwer erreichbar, und vor allem schwer von möglichen Veränderungen zu überzeugen sind. Im Sinne des hier skizzierten Kommunikationskonzeptes heißt dies jedoch nicht, einzelne Gruppen der Stadtbevölkerung bei der Umsetzung von Maßnahmen zu bevorzugen bzw. zu meiden. Vielmehr bedeutet dies, dass bestimmte Zielgruppen stärker als andere in den Kommunikationsprozess eingebunden werden müssen, damit ein Konsens für den Umsetzungsprozess erzielt werden kann.

Teil der Kommunikationsarbeit ist darüber hinaus auch, die Themen Mobilität und Verkehr im Bewusstsein der Menschen zu halten. Dafür eignen sich in besonderem Maße Kampagnen und Events. Beispiele für Kampagnen oder auch Wettbewerbe sind Initiativen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder die Kampagne „Stadtradeln“, die sich vordergründig auf die Förderung des Radverkehrs stützen.

Darüber hinaus existiert bereits in vielen Städten der internationale „Parking Day“, an dem Parkplätze in ausgewählten Straßen für einen Tag einer anderen Nutzung, z. B. einer Spiel- und Erholungsfläche, zugeführt werden. Diese Aktion zeigt auf, wie der Parkraum durch eine Umnutzung zu einer Belebung und Aufwertung des Straßenraumes führen kann. Dies war bei einer ersten Erprobung beim Aktionstag im September 2022 auf der neu umgebauten Bahnhofstraße bereits in Wiehl erfolgreich. Ferner kann die Stadt Wiehl weitere Aktionstage mit dem Thema Fuß- und Radverkehr organisieren. Verschiedene Aktivitäten, wie z. B. das Testfahren mit einem E-Bike/ Pedelec, können Teilnehmenden die Scheu vor dem Verkehrsmittel nehmen und zum Nachdenken ihres Verkehrsverhaltens anregen, und somit dazu motivieren, häufiger auf das Auto zu verzichten. Diese und weitere Aktivitäten können im Rahmen eines Mobilitätstages (bspw. im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche) in der Innenstadt oder weiteren zentralen Bereichen weiterhin angeboten werden.

Ein weiterer wichtiger Schritt im Hinblick auf Kommunikationsarbeit stellt die Verkehrssicherheitsarbeit dar. Das Miteinander verschiedenster Verkehrsmittelnutzer im Straßenverkehr steht dabei im Fokus. Im Bereich der Verkehrserziehung können Kampagnen wie „Geh-Spaß statt Elterntaxi“ (Beispiel aus Bergisch Gladbach) helfen, dass mehr Schüler mit dem Rad oder zu Fuß zur Schule kommen, und auf das Bringen und Holen

mit dem Pkw durch die Eltern verzichtet wird. Mit Projekten des Deutschen Verkehrssicherheitsrates wie „Sicher mobil im Alter“ können zudem Senioren an Veranstaltungen teilnehmen, die Themen wie das Miteinander verschiedener Verkehrsteilnehmender beinhalten. Es können auch Schulungen mit E-Bikes/ Pedelecs angeboten werden.

Insgesamt ist eine gute Öffentlichkeitsarbeit durch Kampagnen, Informationsflyer sowie Veranstaltungen (z. B. ein viertel- bis halbjährlicher Bürgerdialog) und über die sozialen Kanäle im öffentlichen Raum wichtig, um möglichst alle Zielgruppen zu erreichen und den Bedenken, Anregungen und Wünschen der Bürgerinnen und Bürger Gehör zu verschaffen.

Die Kommunikationsstrategie zum Mobilitätskonzept sollte generell folgende Ziele verfolgen:

- Information der Öffentlichkeit über die im Mobilitätskonzept erarbeiteten Maßnahmen
- Veröffentlichung des jeweiligen Standes der Umsetzung der Maßnahmen in regelmäßigen zeitlichen Intervallen (z. B. einmal jährlich)
- Motivation der Bevölkerung an der Umsetzung des Konzeptes und an der Teilnahme an zum Konzept zugehörigen Veranstaltungen und Aktionen mitzuwirken
- Einbinden lokaler Multiplikatoren, Akteure und Vereine in das Kommunikationskonzept

Folgende Maßnahmen sollten für eine erfolgreiche Umsetzung der Kommunikationsstrategie erfolgen:

- Erstellung einer städtischen Website für das kommunale Mobilitätsmanagement. Die Webseite sollte sich optisch vom sonstigen Webauftritt der Stadt absetzen, um einen Wiedererkennungswert zu erlangen und die besondere Relevanz für das Thema Mobilität zu verdeutlichen. Die Inhalte sollten mindestens einmal im Monat aktualisiert werden, damit das Interesse der Besucher erhalten werden kann. Dort sollte auch ein unkompliziertes Meldeformular für Ideen, Wünsche und Vorschläge im Bereich Mobilität und Mobilitätsmanagement eingerichtet werden (z. B. „Mängelmelder“).
- Die Nutzung sozialer Medien wirkt insbesondere beim Ansprechen jüngerer Teile der Bevölkerung, welche vorrangig die sozialen Medien nutzen und klassische Medien, wie Zeitungen, meiden. Denkbar wäre es, die Inhalte des Mobilitätskonzepts über die sozialen Medienzugänge der Stadt Wiehl einzubringen. Neben klassischen schriftlichen Beiträgen können hier vor allem auch Fotos oder bewegte Bilder (Videos, Collagen, Animationen) eingespielt werden. Diese können gerade beim Thema Mobilität nicht nur sachliche Inhalte übermitteln, sondern auch beispielsweise Begeisterung für neue Mobilitätsformen oder Angebote wecken. Zudem kann über die sozialen Medien auch nicht nur eine Informationsvermittlung vorgenommen, sondern eine direkte Interaktion mit den Adressaten ermöglicht werden. Hierbei ist jedoch der hohe personelle Aufwand für eine dauerhafte Bespielung und Betreuung der Angebote zu berücksichtigen.
- Es sollten regelmäßige Vor-Ort-Veranstaltungen in Wiehl bzw. in den Kernorten im Stadtgebiet durchgeführt werden, um Interessierten aus Bevölkerung, Wirtschaft und Verbänden die Möglichkeit der Vernetzung, des Austausches und der Ansprache des städtischen Mobilitätsmanagements auf unkompliziertem Wege zu ermöglichen. Dabei sind mindestens zwei Veranstaltungen pro Jahr anzusetzen. Eine gute Erreichbarkeit für alle Bevölkerungsgruppen und die Barrierefreiheit ist dabei zu berücksichtigen.
- Zusätzlich sollten Teilnahmen an bestehenden Formaten, wie der Europäischen Mobilitätswoche und Stadtradeln beibehalten und nach Bedarf ausgebaut werden.

Um auch die Mitarbeiter in der Verwaltung aus den verschiedenen Ämtern und Abteilungen über die Fortschritte der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zu informieren und über das weitere Vorgehen und zukünftige Planungen zu beraten, sollte in regelmäßigen zeitlichen

Abständen ein interner Verwaltungsworkshop durchgeführt werden. Hierzu könnte die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes initiierte Arbeitsgruppe (AG) fortgeführt werden.

#### **5.4 Evaluierungs- und Controlling-Konzept**

Um die Wirkung des Mobilitätskonzeptes im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu implementieren. Dafür bedarf es der Festlegung von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Es ist zu empfehlen, dass der Mobilitätsmanager diese Aufgabe übernimmt. Dieser fungiert als Schnittstelle zwischen den politischen Vertretern und allen weiteren beteiligten Akteuren, so dass ein stetiger Informationsaustausch über den Umsetzungsstand der Maßnahmen erfolgen kann. Hier sollte auch eine Schnittstelle zu Nachbarkommunen eingerichtet werden, die bei interkommunalen Fragestellungen oder interkommunalen Projekten diese Vorhaben betreuen und innerhalb der Stadtverwaltung der Stadt Wiehl an die entsprechenden Ansprechpartner vermitteln kann.

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Zur Überprüfung der Ziele (s. Kap. 3) eignen sich als Vorschlag vor allem folgende Indikatoren:

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument / Datengrundlage	Erhebungs-intervall
<b>Klimaverträglicher Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>THG-Emissionen des Verkehrssektors in Wiehl</li> <li>Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der in Wiehl zugelassenen Fahrzeuge</li> <li>Anzahl von E-Ladestationen im Stadtgebiet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>THG-Bilanzierung für Verkehrssektor</li> <li>Kfz-Zulassungsstatistik</li> <li>Statistik zu E-Ladestationen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>jährlich</li> <li>jährlich</li> <li>jährlich</li> </ul>
<b>Umweltverträglicher Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anteil der Einwohner, die von einem Lärmpiegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind.</li> <li>Durchschnittlich an den in der Stadt vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NOx) und Feinstaub (PM10)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lärmaktionsplanung</li> <li>Luftqualitätsüberwachung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>alle 5 Jahre</li> <li>jährlich</li> </ul>
<b>Sicherer Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten</li> <li>Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrsart</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Amtliche Unfallstatistik</li> <li>Amtliche Unfallstatistik</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>jährlich</li> <li>jährlich</li> </ul>

Zielsetzung	Mess-Indikator	Messinstrument / Datengrundlage	Erhebungs-intervall
<b>Modal Split Ziel</b>	• Modal Split Kennwerte	• Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	alle 5 Jahre

Abb. 5.4-1 Mess-Indikatoren und Messinstrumente für das Controlling

Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere, oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Weiterhin sind verschiedene Werkzeuge zu berücksichtigen, die relevante Daten und Wirkungsanalysen für die Mobilitätsplanung liefern und für die Zielüberprüfung essentiell sind:

### Mobilitätserhebungen

Eine Mobilitätserhebung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden, die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, Mid (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Erhebungsturnus empfiehlt sich ein Abstand zwischen den Haushaltsbefragungen von ca. fünf Jahren. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing, etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Im Jahr 2021 fand in Wiehl die letzte städtische Haushaltsbefragung statt. Eine kreisweise Haushaltsbefragung wurde im Jahr 2023 im Rahmen des kreisweiten Mobilitätskonzeptes des Oberbergischen Kreis durchgeführt. Dadurch bestehen für die Stadt Wiehl solide, relativ aktuelle Daten zur Mobilität. Es ist zu empfehlen, für die Zielsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzepts in den Jahren 2030 und 2035 (Zielhorizont) weitere Haushaltsbefragungen durchzuführen. Diese Evaluierungen können zu diesen Zeiten Hinweise auf die Wirksamkeit kurzfristiger- bis mittelfristiger (2030) und langfristiger (2035) Maßnahmen aufzeigen.

- Durchführung einer Haushaltsbefragung im Rahmen des Controlling-Konzeptes alle fünf Jahre (2025, 2030 und 2035)
- Kosten: ca. 30 Tsd. EUR pro Haushaltsbefragung

### Verkehrszählungen

Für die Wirkungsanalyse der Maßnahmen sind Zähldaten aller Verkehrsträger (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr) wesentliche Kenngrößen, um die Verkehrs nachfrage zu messen. Hierzu sollte die Stadt Wiehl Zählstellen im Straßenraum einrichten. Zur Messung der Radfahrer kann eine separate Dauerzählstelle an einem zentralen Punkt im Stadtgebiet installiert werden, die Aufschluss über das tägliche und jährliche Radverkehrsaufkommen an dieser Stelle liefert. Die Messstationen im Stadtgebiet sollten an möglichst frequentierten Standorten eingerichtet werden. Wenn Maßnahmen im Radverkehr sowie im MIV umgesetzt werden, ist die Einrichtung weiterer Messstationen ggf. zu prüfen.

Befragungen der Verkehrsteilnehmer (z. B. Passantenbefragungen, Fahrgastbefragungen im ÖPNV) und Fahrgästenzahlen des ÖPNV können darüber hinaus wichtige Aussagen beispielsweise zu Wegeketten oder subjektiver Wahrnehmungen der Angebote sowie zu den Nutzerzahlen erbringen.

- Verkehrserhebungen jeweils vor und nach erfolgten Maßnahmenimplementierungen
- Fahrgastzählungen im ÖPNV vor relevanten Maßnahmen (Taktverdichtungen, Linienwegänderungen) und sobald ein eingeschwungener Zustand nach Umsetzung der relevanten Maßnahmen zu erwarten ist

### **Statistiken und Messungen**

Ergänzend zu den originären Mobilitäts- und Verkehrsdaten wird empfohlen, weitere Daten aus Statistiken und Messungen hinzuzuziehen. Dazu gehören beispielsweise Nachfragezahlen alternativer Mobilitätsangebote (wie Jobticket und Sharing-Angebote) oder die Marktdurchdringung CO<sub>2</sub>-neutraler Antriebe in der Fahrzeugflotte. Hier kann u. a. der Mobilitätsmanager die Beratung für betriebliches Mobilitätsmanagement übernehmen, und wichtige Informationen zu den Mobilitätsangeboten, der Angebotsqualität und der Nachfrage in den jeweiligen Betrieben liefern. Darüber hinaus ist auch die Nachfrage an Verknüpfungsanlagen, d. h. die Auslastung von B+R- und Mobilstations-Anlagen, zu erfassen und auszuwerten.

Im ÖPNV sind Pünktlichkeits- bzw. Fahrzeitanalysen ein wichtiges Instrument, um ein Monitoring der Zuverlässigkeit des Angebots durchzuführen. Eine Auswertung der Daten aus der Geschwindigkeitsüberwachung im Hinblick auf die Regelakzeptanz sollte ebenso ausgewertet werden. Anknüpfend an die Bestandsanalyse ist die Auswertung der Unfallstatistik fortzuführen, um die Entwicklung im Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen und ggf. neuralgische Punkte zu entschärfen. Nicht zuletzt sind Strukturdaten wie u. a. Einwohnerzahlen und Arbeitsplätze auszuwerten. Diese dienen einerseits als Indikator für die Lebensqualität der Region und Attraktivität des Wirtschaftsstandortes und sind andererseits aussagekräftig für die Verkehrserzeugung in der Nutzung eines Verkehrsmodells als Analysetool.

- Jährliche Auswertung der wichtigsten Statistiken und Messungen
- Alle fünf Jahre (2025, 2030 und 2035) umfassende Auswertung und Analyse der relevanten Statistiken und Messungen zur Evaluation der Wirkung der umgesetzten Maßnahmen

### **Regelmäßige Planungsspaziergänge**

Im Wiehler Stadtgebiet sollten zur Evaluation der Mobilitätsmaßnahmen regelmäßig Planungsspaziergänge und Vor-Ort-Termine durchgeführt werden. So sollen die Effekte und Wirkungen der einzelnen Maßnahmen mit den Bürgern unmittelbar vor Ort diskutiert und besprochen werden. Dabei können auch weitere Verbesserungspotentiale insbesondere im Fußverkehr aufgezeigt werden und weniger verständliche Lösungen erläutert werden.

### **Verkehrsmodell**

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass Zähldaten eine kontinuierliche Beobachtung der Verkehrsentwicklung ermöglichen, aber kaum Informationen über Gründe der Veränderungen liefern. Haushaltsbefragungen hingegen erfassen detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten, decken aber nur Teilbereiche des Verkehrsgeschehens ab. Aus diesem Grund wird für das Monitoring eine Kombination der beschriebenen Säulen der kontinuierlichen Datenerfassung und Verknüpfung in einem Verkehrsmodell angeregt.

Der Aufbau eines stadtweiten Verkehrsmodells ist ein wichtiges Werkzeug zur Verkehrssimulation und zur Berechnung von Netzfällen im MIV und für den ÖPNV, ggf. auch für den Radverkehr. In einem Verkehrsmodell sind die Strukturdaten der Stadt (Einwohner, Beschäftigte, Schulen, usw.) ebenso enthalten, wie die Mobilitätsdaten aus den zuvor beschriebenen Bausteinen des Controllings. Anhand von sog. Verflechtungsmatrizen können die Daten im Modell dargestellt werden und so detaillierte Aussagen über Verkehrsbelastungen und Verkehrsverteilung im Straßenraum liefern. Darauf aufbauend erlaubt das

---

Verkehrsmodell auch, Szenarien und Planfälle zu berechnen, Prognosen zu simulieren und Auswirkungen (z. B. Lärmreduzierungen, CO<sub>2</sub>-Einsparungen, Belastungen im Straßennetz) zu berechnen.

Als kontinuierliche Daueraufgabe bei Mobilitätsmanagement der Stadt sollte ein solches Modell stetig gepflegt und in regelmäßigen Abständen aktualisiert werden.

Auf der nachfolgenden Seite sind die Controlling-Werkzeuge für das Mobilitätsmanagement grafisch dargestellt.

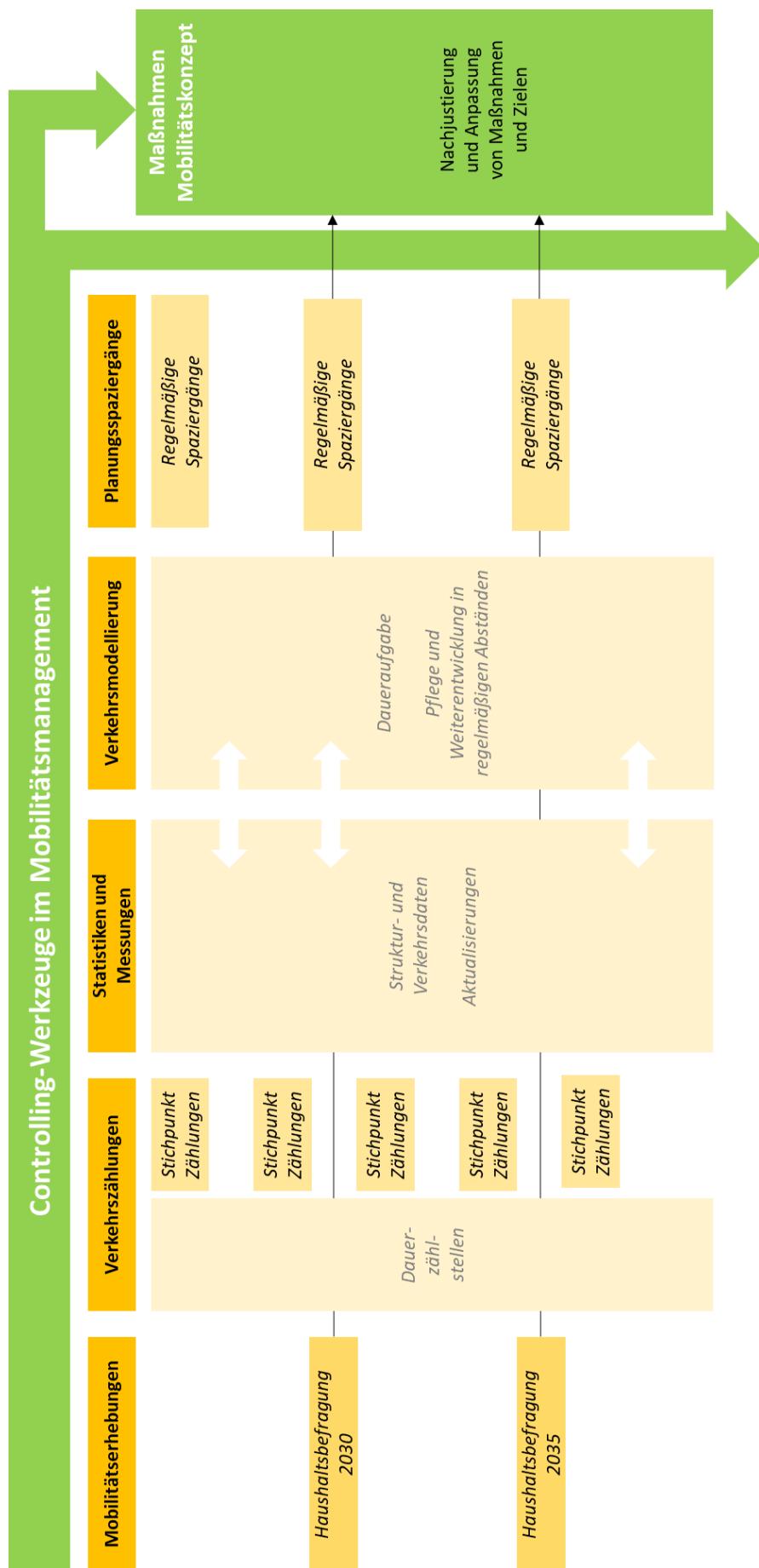


Abb. 5.4-2 Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement

## **6 Ausblick**



## 6 Ausblick

Das integrierte Mobilitätskonzept WiehlMobil 2035 bietet eine strategische Planungs- und Handlungsgrundlage zur Stärkung und Förderung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung für die kommenden Jahre in der Stadt Wiehl. Im Zuge der anstehenden Herausforderungen, den übergeordneten Zielen (s. Klimaschutz) und dem eigens formulierten Leitbild gilt es, die „Weichen“ rechtzeitig in Richtung umwelt- und klimaverträglichem Verkehr zu stellen. Dazu gehört, die CO<sub>2</sub>-Emissionen sukzessive zu senken und dabei gleichzeitig die individuelle Mobilität und damit einhergehend die gesellschaftliche Teilhabe der Bevölkerung zu wahren.

Das vorliegende Konzept bildet als Ausgangsbasis der derzeitigen Verkehrs –und Mobilitätssituation in Wiehl einen integrierten Ansatz, um Modifizierungen und Optimierungen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie Innovationen für die Mobilität von Morgen anzustoßen. Die kommenden Schritte zielen auf eine Prüfung, politische Abwägung und schrittweise Umsetzung der Maßnahmen ab, die singulär und im Verbund mit weiteren Maßnahmenvorschlägen ihr Potenzial hinsichtlich einer Verlagerung der individual-motorisierten Wege bzw. Fahrten auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel entfalten. Dabei gilt es stets, alle kommunalen und interkommunalen Akteure an einen Tisch zu holen, im besten Fall in einem turnusmäßigen Rhythmus, damit Arbeitsprozesse angestoßen und umgesetzt werden können. Einige Ideen reichen dabei weit in die Zukunft und dienen als Denkanstöße zur Weiterentwicklung und Schaffung von Synergieeffekten mit weiteren Vorschlägen. Hierzu gehört beispielsweise die Reaktivierung der Wiehltalbahn als eine der Maßnahmen mit sehr hohem Aufwand und langen Planungszeiträumen, aber auch mit sehr großen Auswirkungen im Sinne der Ziele. Andere Maßnahmen wiederum sind kurz- bis mittelfristig realisierbar, bei vergleichsweise geringerem Aufwand.

Entscheidend ist, dass neben der finanziellen Absicherung und Akquise von Fördermitteln auch die personellen Strukturen zur Begleitung und Umsetzung des Mobilitätskonzeptes innerhalb der Stadtverwaltung geschaffen und beibehalten werden. Die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellt eine wichtige und arbeitsintensive Aufgabe dar, die eng mit der Stadt- und Wirtschaftsentwicklung in Wiehl zu verzahnen ist.

Die Stadt Wiehl unterstützt durch verschiedene Maßnahmen und Projekte in den Bereichen Umwelt, Klima, Mobilität, Bauen und Wohnen, aber auch Schule, Bildung, Wirtschaft, Kultur, Freizeit und Sport direkt oder indirekt die Ziele, die eine moderne in die Zukunft gerichtete umweltfreundliche Ausrichtung fördern. Dennoch können diese Aktivitäten der Stadt nur einen ersten Aufschlag darstellen. Genau an dieser Stelle setzt das Mobilitätskonzept an und zeigt auf, welche Maßnahmen nicht nur zusätzlich möglich, sondern auch unbedingt notwendig sind, um zukünftig eine moderne und umweltfreundliche Mobilität in der Stadtbevölkerung zu verankern.

Das gesetzte Leitbild, den Umweltverbund umfassend zu fördern, verknüpft mit dem konkreten Modal-Split-Ziel eines MIV-Anteils von 55 % im Jahr 2035, quantifiziert die angestrehte Mobilitätsentwicklung in Wiehl und macht sie letztendlich auch konkret überprüfbar. Damit setzt das Mobilitätskonzept einen konkreten Zeitraum und ein konkretes, messbares Ziel fest, das es nun zu erreichen gilt.

Dazu bedarf es einer konsequenten Maßnahmenorientierung und einer möglichst zügigen und zeitlich strukturierten Umsetzung der vorgesehenen Projekte und die beständige Weiterführung der Koordinations-, Planungs- und Entwicklungsprozesse des Mobilitätskonzepts. Das Maßnahmenkonzept sind so ausgerichtet, dass sich mit der Kombination der verschiedenen Steckbriefe und den darin enthaltenen Handlungsanweisungen die gesteckten Ziele grundsätzlich erreichen lassen.

Es ist einschränkend jedoch festzuhalten, dass eine singuläre Betrachtung einzelner Maßnahmen, bzw. Themenfelder zu keiner signifikanten Veränderung der städtischen Mobilität führt. Zielführend ist nur die integrierte Betrachtung und Umsetzung von Maßnahmenbündeln.

Insbesondere umfangreiche Maßnahmen, wie beispielsweise die Reaktivierung der Wiehltalbahn oder die vollständige Umsetzung des Radwegenetzes, ermöglichen es überhaupt,

die städtischen Verkehre in signifikanter Weise zu beeinflussen und somit die benötigte Potenziale für den Umweltverbund zu gewinnen.

Dazu gehören neben den langfristigen Maßnahmen auch die generelle Stärkung des Rad- und Fußverkehrs durch die Errichtung und Erweiterung von Radverkehrsanlagen. Ebenso können vermehrt Flächen für den Fußverkehr und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität genutzt werden. Um den benötigten Platz im Straßenraum für den Umweltverbund zu schaffen, bedarf es jedoch auch einschränkenden und restriktiven Maßnahmen für den motorisierten Individualverkehr. Jede Kompromisslösung, welche die Privilegien des Kfz-Verkehrs manifestiert und den Umweltverbund einschränkt, wirkt sich möglicherweise negativ auf die Erreichung der formulierten Ziele aus.

Das Mobilitätskonzept konnte aufgrund der durchgeführten Beteiligungsverfahren die Wünsche und Ansprüche der Bevölkerung, der verschiedenen Akteure und Interessengruppen, der Stadtverwaltung und der Kommunalpolitik berücksichtigen und integrieren. Die ausgearbeiteten Maßnahmen wurden vielschichtig abgestimmt und auf die Anforderungen und Bedürfnisse aller Beteiligten und Betroffenen zugeschnitten. Es ist davon auszugehen, dass die Umsetzung des Konzeptes daher auch von allen Betroffenen und Beteiligten mitgetragen wird. Es dient daher als übergeordnetes Konzept, an dessen Leitbild sich die Einzelmaßnahmen immer wieder orientieren sollten.

Damit dient das integrierte Mobilitätskonzept WiehlMobil sowohl der Verwaltung als auch der Politik als Leitfaden ihres zukünftigen Handelns und unterstützt die Stadt Wiehl bei der Schaffung einer umwelt- und klimaverträglichen sowie sicheren Mobilität.

## Quellenverzeichnis

### Literatur:

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (o.J.): Landesdatenbank IT.NRW 2021. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online> (Zuletzt abgerufen am 04.10.2023)

Landesbetrieb Straßenbau NRW (2016): Straßeninformationsbank Nordrhein-Westfalen (NWSIB-online). <https://www.nwsib-online.nrw.de/> (Zuletzt abgerufen am 04.10.2023)

Stadt Wiehl (o.J.): Bevölkerungsvorausberechnung.  
<https://m.wiehl.de/aktuelles/nachrichten/4834-bevoelkerungsvorausberechnungen-in-wiehl.html>. Zuletzt abgerufen am 21.10.2023.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Handbuch kommunales Mobilitätsmanagement als Change-Management Prozess.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Auflage

### Richtlinien und Regelwerke:

DIN EN 17210: Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umwelt - Funktionale Anforderungen; Deutsche Fassung EN 17210:2021

FGSV (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

FGSV (2012): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen (RAL)

FGSV (2006): Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)

## Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.2-1	Ablaufplan des Mobilitätskonzeptes WiehlMobil .....	5
Abb. 1.3-1	Verteilung der Nennungen auf Gesamtstadtbereich INKA Online-Beteiligung Wiehl .....	8
Abb. 1.3-2	Bespielung von Stellflächen auf der Bahnhofstr. am Aktionstag .....	10
Abb. 1.3-3	Außengastronomie auf Stellflächen am Aktionstag .....	10
Abb. 1.3-4	Vorschläge und Ideen aus der Bevölkerung am Aktionstag .....	11
Abb. 1.3-5	Anzahl der zustimmenden, neutralen und ablehnenden Rückmeldungen zu den Steckbriefen .....	12
Abb. 2.1-1	Siedlungsstruktur der Stadt Wiehl .....	14
Abb. 2.1-2	Bevölkerungsprognose der Stadt Wiehl.....	15
Abb. 2.1-3	Ein- und Auspendler Stadt Wiehl .....	16
Abb. 2.2-1	Versorgungsstandorte der Stadt Wiehl.....	17
Abb. 2.3-1	Schulstandorte und Anzahl der Schüler .....	17
Abb. 2.3-2	Schulstandorte in der Stadt Wiehl .....	18
Abb. 2.4-1	Publikumswirksame Einrichtungen der Stadt Wiehl .....	19
Abb. 2.5-1	Klassifiziertes Straßennetz in der Stadt Wiehl.....	20
Abb. 2.5-2	Verkehrsstärken auf Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Wiehl .....	21
Abb. 2.5-3	Klassifizierte Ortsdurchfahrt in der Stadt Wiehl.....	22
Abb. 2.5-4	Tarifgebiet des VRS .....	23
Abb. 2.5-5	ÖPNV-Tagnetz Stadt Wiehl (Stand Juni 2022).....	24
Abb. 2.5-6	ÖPNV-Liniennetz und Erschließungsqualität in der Stadt Wiehl.....	25
Abb. 2.5-7	Radwegenetz in der Stadt Wiehl .....	27
Abb. 2.5-8	Erreichbarkeit der Versorgungszentren .....	28
Abb. 2.6-1	Befragungsunterlagen zur Haushaltsbefragung 2021 in Wiehl.....	30
Abb. 2.6-2	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Stadtteil.....	31
Abb. 2.6-3:	ÖPNV-Zeitkartenbesitz nach Altersklassen .....	32
Abb. 2.6-4	Führerscheinbesitz nach Stadtteil .....	32
Abb. 2.6-5	Führerschein- und Zeitkartenbesitz nach Altersklasse und Geschlecht (Personen ab 18 Jahre).....	33
Abb. 2.6-6	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Pkw, Motorräder/Krad .....	34
Abb. 2.6-7	Verkehrsmittelverfügbarkeit – Fahrrad .....	34
Abb. 2.6-8	Modal-Split der Stadt Wiehl.....	35
Abb. 2.6-9	Modal Split im Vergleich mit weiteren Kommunen und MiD Deutschland	36
Abb. 2.6-10	Modal Split nach Wegelänge.....	36
Abb. 2.6-11	Modal Split nach Fahrtzweck .....	37
Abb. 2.6-12	Wegeaufkommen nach Altersklasse in Wiehl .....	38
Abb. 2.6-13	Mittlere Wegelänge und Wegedauer nach Verkehrsmittel .....	38
Abb. 2.6-14	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Gesamtverkehr.....	39
Abb. 2.6-15	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – MIV .....	40
Abb. 2.6-16	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – ÖPNV .....	41
Abb. 2.6-17	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr – Radverkehr .....	42
Abb. 2.6-18	Wegeverflechtungen im Binnenverkehr - Fußverkehr .....	43
Abb. 2.6-19	Gesamtwegaufkommen Stadt Wiehl .....	43
Abb. 3.2-1	Modal Split Entwicklung in Wiehl (2015-2021) und Zielsetzung bis 2035 .	48
Abb. 3.2-2	Modal Split Verlagerungen und Wegeverlagerungen in Wiehl bis 2035 ...	49
Abb. 4.1-1	Maßnahmenübersicht .....	53
Abb. 4.1-2	Bedeutung von Symbolen in Maßnahmensteckbriefen .....	53
Abb. 4.3-1	Unterschiede der Radwegführung .....	61
Abb. 4.3-2	Beginn (Zeichen 244.1) und Ende (Zeichen 244.2) einer Fahrradstraße....	61

---

Abb. 4.3-3	Vorschlag für ein neues Radwegenetz in der Stadt Wiehl .....	63
Abb. 4.3-4	Kombinierter Geh- und Radweg (außerorts).....	64
Abb. 4.3-5	Einrichtungsradweg (innerorts).....	64
Abb. 4.3-6	Schutzstreifen (innerorts) .....	64
Abb. 4.3-7	Radfahrstreifen (innerorts) .....	65
Abb. 4.6-1	E-Ladesäule während des Ladevorgangs.....	77
Abb. 4.6-2	Symbol E-Lade-Stellplatz .....	77
Abb. 4.8-1	Werbung für den Walking Bus in Köln .....	85
Abb. 4.9-1	Kategorien von Mobilstationen und Beispiel der Verortung im Raum .....	87
Abb. 4.9-2	Abstellzone für E-Scooter.....	88
Abb. 5.2-1	Umsetzungsplan mit Prioritäten und Zeiträumen.....	100
Abb. 5.4-1	Mess-Indikatoren und Messinstrumente für das Controlling .....	104
Abb. 5.4-2	Controlling-Werkzeuge im Mobilitätsmanagement.....	107

## Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
Abb.	Abbildung
AGFS NRW	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
Bf.	Bahnhof
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CO <sub>2</sub>	Kohlendioxid
d	Tag
d. h.	das heißt
DTV	Durchschnittliche Tägliche Verkehrsstärke
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen
E-Fahrzeug	Elektro-Fahrzeug
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
EUR	Euro
EUR/a	Euro pro Jahr
etc.	et cetera
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
h	Stunde
Hbf.	Hauptbahnhof
HHB	Haushaltsbefragung
Hp.	Haltepunkt
HVZ	Hauptverkehrszeit
INKA	Interaktive Kartenanwendung
K	Kreisstraße
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
L	Land(es)straße
Lkw	Lastkraftwagen
m	Meter
MiD	Mobilität in Deutschland
Mio.	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OBK	Oberbergischer Kreis
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr - öffentlicher Personennahverkehr mit Bus, Straßenbahn/Stadtbus sowie Eisenbahnverkehr, aber auch mit sogenannten alternativen Verkehrsmitteln wie z. B. Taxibus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus.
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen

---

P+R	Park and Ride
RAS <i>t</i>	Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
SVZ	Straßenverkehrszählung
SWOT	Strengths-Weaknesses-Opportunities-Threats
t	Tonnen
THG	Treibhausgase
v. a.	vor allem
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VRS	Verkehrsverbung Rhein-Sieg
z. B.	zum Beispiel

## Anhang



## Anhang 1

### Auswertbare Maßnahmen und Ideen-Vorschläge aus der INKA-Online Beteiligung

Thema	Anzahl Vorschläge	In Maßnahmen übernommen	in %	nicht übernommen	in %
Autoverkehr	111	32	29%	79	71%
Bus- und Bahnverkehr	16	16	100%	0	0%
Fußverkehr	62	50	81%	12	19%
Radverkehr	74	62	84%	12	16%
Lkw-Verkehr	3	2	67%	1	33%
Sonstiges	22	5	23%	17	77%
<b>GESAMT</b>	<b>288</b>	<b>167</b>	<b>58%</b>	<b>121</b>	<b>42%</b>

(Die Ausführlichen Kommentarbeschreibungen und die jeweiligen Geokoordinaten der einzelnen Anmerkungen und Hinweise liegen der Stadtverwaltung vor.)

## Anhang 2

### Maßnahmen und Ideen-Vorschläge aus dem Fachbeirat

Nr.	Maßnahmenvorschlag	Handlungsfeld	Verweis
1	Anpassung des Straßenraums an den Standard moderner Wohnstraßen	MIV	<b>MIV 2 / 3</b>
2	Entlastung von Ortschaften und Straßen, z. B. 356 / L336 durch Verbindungsstraße	MIV	<b>MIV 1</b>
3	Ausbau der E-Ladesäuleninfrastruktur, auch in den Stadtteilen	ruhender Verkehr	<b>PARK 4</b>
4	Umgestaltung des Weiherplatzes ohne Parkplätze	ruhender Verkehr	<b>PARK 1 / 2</b>
5	Parkplätze in der Innenstadt bewirtschaften (zeitliche Begrenzung oder monetär)	ruhender Verkehr	<b>PARK 2</b>
6	Parksituation in Wohnquartieren überprüfen und regulieren	ruhender Verkehr	keine direkte Maßnahme, ggf. Prüfung durch Verwaltung
7	Anpassung der Unterführung am Kreisverkehr L336 für den Radverkehr	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
8	Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Orten Oberwiehl - Wiehl - Bielstein - Drabenderhöhe	Radverkehr	<b>RAD 1 / 2 / 3 / 4</b>
9	Öffnen von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Tempo 30 Bereichen	Radverkehr	<b>RAD 4</b>
10	Vermeiden, dass Landesstraßen vom Radverkehr gequert werden müssen	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
11	Entschärfung von Gefahrenstellen im Radverkehr in diversen Stellen, insb. Oberwiehl	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
12	Steigerung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum	Fußverkehr	<b>FUSS 1</b>
13	Ausbau von Fußwegen entlang von wichtigen Straßen	Fußverkehr	<b>FUSS 1</b>
14	Steuerung der Lkw-Verkehre, Vermeidung von Lkw's in Wohnstraßen	Lieferverkehr	<b>LIEF 1</b>
15	Wiehltalbahn reaktivieren!	ÖPNV	<b>ÖPNV 1</b>
16	Optimierung vorhandener Buslinien (Takt-Angebot, Dienstzeiten, Anschlüsse)	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
17	Bessere Verbindungen außerhalb des Schülerverkehrs	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
18	Verbesserte Bus-Anbindung nach Dieringhausen Bf. (Anschlussicherheit)	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
19	Verbesserte Bus-Anbindung nach Much und Waldbröl	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>

Nr.	Maßnahmenvorschlag	Handlungsfeld	Verweis
20	Einsatz von Kleinbussen anstatt Großfahrzeugen	ÖPNV	keine direkte Maßnahme, ggf. Prüfung durch VU
21	Schnellbusse statt langsame Erschließungslinien	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
22	Auswertung des On-Demand-Verkehrs und ggf. Verbesserungen	ÖPNV	<b>ÖPNV 3</b>
23	Errichtung von Mobilstationen und Sharing-Angeboten in den Stadtteilen	Multimodalität	<b>MULT 1</b>

## Anhang 3

### Maßnahmen und Ideen-Vorschläge vom Aktionstag

Nr.	Maßnahmenvorschlag / Anmerkung	Handlungsfeld	Verweis
1	Schleichverkehre und Umwegfahrten während Baumaßnahmen sollten vermieden werden	Autoverkehr	keine Maßnahme, da temporärer Zu- stand
2	Viele Hol- und Bringverkehre an Schulen (insb. Dietrich-Bonhoeffer-Gym.) durch Schulstraße	Schülerverkehr	<b>SCHÜ 1</b>
3	Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße sehr gefährlich für Radfahrer	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
4	Umbau des Weiherplatzes mit mehr Aufenthaltsqualität und weniger Parken	ruhender Verkehr	<b>PARK 1</b>
5	ausgewiesene Radwege sind teilweise sehr gefährlich, insb. in Oberwiehl	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
6	Zwischen Bielstein und Wiehl Zentrum entlang der L336 ist die Radverkehrsführung nicht so schlech. Allerdings gibt es dort keine Beleuchtung.	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
7	Ausbau von Wirtschaftswegen für den Radverkehr zw. Bielstein und Zentrum	Radverkehr	<b>RAD 3</b>
8	Zwischen Drabenderhöhe und Bielstein entlang der L321 ist Radfahren sehr gefährlich. Hier fehlt ein sicherer Radweg.	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
9	Generell sollten als Mindeststandard zwischen Drabenderhöhe, Bielstein, Zentrum Wiehl und Elsenroth gute Radwege ausgebaut werden.	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
10	Die Radverkehrsverbindung zwischen Wiehl Zentrum und Morkepütz (Auf der Wäsche – Morkepützer Str.) sollte sicherer für Radfahrer ausgebaut werden	Radverkehr	<b>RAD 1</b>
11	Generell sollten in Wiehl Einbahnstraßen für Radverkehr freigegeben werden, wie zukünftig auf der Bahnhofstr.	Radverkehr	<b>RAD 4</b>
12	Die Reaktivierung der Wiehltalbahn sollte eine hohe Priorität besitzen.	ÖPNV/SPNV	<b>ÖPNV 1</b>
13	Bahntrasse pragmatisch in einen Radweg umbauen, wie es in vielen Regionen bereits gemacht wurde.	Radverkehr	<b>RAD 2</b>
14	Verbesserung des Taktangebots und der Linienverknüpfungen im ÖPNV	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
15	Ausbau des ÖPNV-Angebots in kleineren Ortschaften und in die Nachbarkommunen, z.B. Much	ÖPNV	<b>ÖPNV 2</b>
16	Busverknüpfung mit dem SPNV in Gummersbach-Dieringhausen sollte in den Abendstunden verbessert werden.	ÖPNV	keine Maßnahme, da nicht im Gebiet der Stadt Wiehl. Ggf. Aufnahme in das kreisweite Mo- bilitätskonzept
17	Bezuschussung von ÖV-Tickets für Kinder und Jugendliche durch die Stadt Wiehl	ÖPNV	keine Maßnahme, ggf. Prüfung durch Verwaltung und VU
18	Einführung von Carsharing in Wiehl	Multimodalität	<b>MULT 2</b>
19	Einführung von Fahrradverleihsystemen in Wiehl	Multimodalität	<b>MULT 3</b>

## Anhang 4

### Rückmeldungen und Bewertungen aus der Online-Beteiligung zum Maßnahmenkonzept

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
FUSS1	DAUMEN HOCH	Raserei in Drabenderhöhe stoppen!!!
FUSS1	DAUMEN HOCH	Zu berücksichtigen sind auch mobilitätseingeschränkte Menschen mit Gehhilfen, wie Rollator, Rollstuhl, e-Scooter, etc. so daß eine sichere Begegnung möglich ist.
FUSS1	DAUMEN HOCH	In der Drabenderhöher Str haben wir an manchen Stellen eine Gehwegbreite von vielleicht 75 cm, z. B. beim XXS Café.
FUSS2	DAUMEN HOCH	B56 Drabenderhöhe zwingend notwendig
FUSS2	DAUMEN HOCH	In den Niederlanden wird häufig an Querungsstellen der Bürgersteig über die Straße hinweg fortgeführt, so dass nicht die Fußgänger auf das Niveau der Straße herabtreten, sondern die Autos auf das Bordsteiniveau angehoben werden müssen. Dadurch werden Querungsstellen automatisch zum „schlafenden Polizisten“ und sorgen für eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung. Vielleicht eine gute Idee im Bereich der Schulen.
FUSS3	DAUMEN HOCH	In größeren Städten schon länger vorhanden. Wer geht denn schon vom ReweMarkt zum Weiherplatz zu Fuß. Wenn es ausgeschildert wäre und nicht nur den Umweg durch die Parkanlage, sondern der kürzeste Weg, vielleicht mehr Menschen.
MIV1	DAUMEN HOCH	Beleuchtungssituation an der Drabenderhöher Str.; B56 nicht ausreichend, viele Schüler nutzen diese Straße.  Zudem wird die Drabenderhöher Str. als "Rennstrecke" genutzt, hier sollte - in beide Richtungen - ein Blitzer aufgestellt werden oder anderweitige Maßnahmen umgesetzt werden.
MIV1	DAUMEN HOCH	In Wiehl und Bielstein ist bereits alles "neu" gemacht worden, jetzt könnte man auch mal ein bisschen - zumindest in die Sicherheit - der Ortschaft Drabenderhöhe investieren.
MIV1	DAUMEN HOCH	Super, die Dreisbacher werden es Ihnen danken!
MIV1	DAUMEN HOCH	Sicherheit für viele Schüler auf dem Weg zur Schule sollte oberste Priorität haben!
MIV1	DAUMEN HOCH	Vorrangig Tempo 30 auf Wohn- und Nebenstraßen einrichten.  Keine finanzielle Belastung von Anwohnern beim Ausbau.  Ggf. Visuelle Abgrenzung ähnlich wie Radwegmarkierungen auf der Straße förderlich
MIV2	DAUMEN HOCH	Bitte den Bitzenweg in unmittelbarer Nähe der GVB Wiehl mit betrachten. Was sich dort morgens für ein Auto-Wahnsinn durch Elterntaxis abspielt, entbeht jegliche Vorstellungskraft

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
MIV2	DAUMEN HOCH	Dazu gehört dann auch öfters die Verkehrskontrolle, deaktivieren/abändern lassen von Routenführung bei Navigationsgeräten, generell Tempo 30 auf Nebenstraßen einrichten um Umwege Abkürzungen unattraktiver zu gestalten, einbinden von angrenzenden Straßen, keine Kostenbeteiligung von Anwohnern,
MIV2	DAUMEN HOCH	Die Verkehrsberuhigung in der Halstenbacher Straße in Pergenroth muss weiter ausgebaut werden. Die installierten Bodenwellen sind schon platt gefahren und bringen nichts mehr. Zusätzlich sollten Hindernisse auf der Strasse bzw. eine andere Verengung aufgestellt werden. Damit wird der Verkehr bestimmt weiter beruhigt.
MIV2	DAUMEN HOCH	Ergänzend zum Mobilitätskonzept möchte ich die Alpetalstraße hinzufügen. Diese ist im Ortsbereich Alpe durch LKW-Verkehr stark belastet. Hier böte sich ein Durchfahrtverbot bzw. Anlieger frei Gebot an. Im Ortsbereich selber ist die kleine Brücke über die Alpe am "Heidersiefer" für 6t frei, dies wird regelmäßig überschritten. Die Brücke könnte generell für LKW gesperrt werden. Der Verkehr ist über die hintere Einfahrt möglich.
MIV2	NEUTRAL	<p>Hallo,</p> <p>als Anwohner am Wiehler Busbahnhof sehe ich die städtischen, regionalen wie überregionalen (kreis- und landesweiten) Verkehrsentwicklungen mit gemischten Gefühlen.</p> <p>Während des Auslaufens der Corona-Beschränkungen und der Durchführung des IHK im Zentrum wurde die Frequenz der Busse deutlich gesteigert. Dadurch, dass die Busse das Gymnasium nicht mehr direkt anlaufen ist die Frequenz während der Rush Hour unangenehm geworden. Emissionen haben deutlich zugenommen. Viele Elterntaxi bringen und holen ihre Kinder zum bzw. vom Bahnhof. Tempo 30(Rewe) bzw. Tempo 20 (Bahnhofstraße) Beschränkungen werden teilweise nur von knapp der Hälfte der motorisierten Verkehrsteilnehmer eingehalten.</p> <p>Geschäfte werden unter dem politisch gewollten zurückdrängen des Autos leiden.</p> <p>Überregional bzw. landesweit hat man als Auto fahrender Arbeitnehmer den Eindruck, dass hier knapp 2 Jahrzehnte politisch gewollt die Straßeninfrastruktur bewusst vernachlässigt wurde und nun in Baustellen, Umleitungen und Sperrungen geradezu erstickt. Das stressst viele unter Zeitdruck stehende Bürger zusätzlich massiv.</p> <p>Durch die Beschneidung des Raumes für das Auto gibt es automatisch Ausweichreaktionen der Autofahrer, welche dann auch wieder beschnitten werden. Ein austariertes Mittelweg wird zunehmend schwierig. Für beruflich überregional tätige Arbeitnehmer die im Stadtgebiet wohnen ist und bleibt ÖPNV keine Alternative. Von daher glaube ich dass Raum für Fußgänger und Radfahrer</p>

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
		gesichert werden soll, aber nicht übermäßig hierbei zu betonen ist.
MULT1	DAUMEN HOCH	Muss definitiv situations bedingt und ortsabhängig betrachtet werden, Kosten Nutzung. Absprache mit Dorf Vereinen, da bereits eigene Konzepte angedacht /in Planung sind. Ressourcenkopplung
MULT1	DAUMEN HOCH	Mehrere "Knotenpunkte"; P&R Orte, um auf ÖPNV oder Carsharing zu wechseln
MULT2	DAUMEN HOCH	Bei einem flexiblen car Sharing Angebot wäre unser Zweitwagen obsolet.
MULT2	DAUMEN HOCH	Warum nur Stadtgebiet Wiehl?
MULT2	DAUMEN HOCH	Situationsabhängig, Ortsabhängig, Ressourcenbündelung mit Ortsvereinen
MULT2	DAUMEN HOCH	Carsharing in Wiehl wäre klasse! Dann könnte man das zweite Auto abschaffen! Dafür brauchen wir aber bessere Radwege in Wiehl!!! Sonst gibt es keine Alternative!
MULT2	DAUMEN HOCH	Gerne auch kleinere Carsharins-Stationen in den Ortschaften; nicht nur in Wiehl selber sondern auch z.B. Weiershagen
MULT2	DAUMEN HOCH	Carsharing Stationen im gesamten Stadtgebiet verteilt und nicht nur in Wiehl selber. E-Autos wenn möglich.
MULT3	DAUMEN HOCH	E-Bike-Fahrradverleih

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
MULT3	DAUMEN UNTEN	Die Idee ist super, aber dazu ist die Radwegeinfrastruktur in und um Wiehl nicht ausreichend und sicher genug.
MULT3	DAUMEN UNTEN	Zu wenig Radwege
MULT3	NEUTRAL	Nur umsetzbar, wenn mit E+Unterstützung. Situations und ortsbabhängig. Ressourcenbündelung mit Ortsvereinen
MULT4	DAUMEN UNTEN	die Negativerfahrung aus den Großstädten ist, dass die Roller irgendwo mitten auf den Gehwegen abgelegt werden - teils landen sie dort auch im Rhein - ob sie leistungsstark genug für die Berge hier sind, müsste sich auch noch beweisen - ein klares NEIN
MULT4	DAUMEN UNTEN	Völlig unsinnig, weil sie von überwiegend jungen Leuten genutzt werden, die laufen können. Ein Spaßfaktor. Es gibt wichtigeres!
MULT4	DAUMEN UNTEN	Ist nur für bestimmte Gruppen attraktiv. Stehen vermutlich dann überall rum und behindern eher.
MULT4	DAUMEN UNTEN	Werden in Großstädten abgeschafft. Jetzt will Wiehl anfangen?
MULT4	DAUMEN UNTEN	Funktioniert noch nicht mal in Großstädten ordentlich. Rausgeschmissenes Geld
MULT5	DAUMEN HOCH	Hierbei sollte auch darauf geachtet werden, für die Räder genügend geeignete (sichere) Abstellmöglichkeiten zu schaffen!
MULT5	DAUMEN HOCH	In Verbindung mit Mobilitätsangeboten Ressourcen bündeln
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	Anbindung an die RB 25 oder sogar Direktverbindungen nach Köln / Gummersbach / Waldbröl sehr wünschenswert
ÖPNV1	DAUMEN UNTEN	Aus den Trassen ein Fahrradweg machen bringt langfristig mehr
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	Das Abwarten der Elektrifizierung der Aggertalstrecke und weitere Machbarkeitsstudien hinterlässt bei mir den Eindruck, dass die Reaktivierung gar nicht gewollt ist.
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	Das wäre so klasse, wenn Wiehl an die DB angeschlossen wäre! Es würde den Jugendlichen, Geschäftsreisenden und Familien sehr viel bringen.
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	Der Klimaschonung muss es gegeben sein, auch von Wiehl nach Köln zu kommen, als Beispiel, wenn da der Ausstoß von CO2 dieser Bahnen reduziert werden ↗
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	ein Super Plan!
ÖPNV1	DAUMEN HOCH	Finde ich gut, ergänzende Erweiterung Richtung Waldbröl. Ggf. Gleisanschluss Richtung Ründeroth in Osberghausen ergänzen
ÖPNV1	DAUMEN UNTEN	Mir würde es vollkommen genügen eine schnelle und regelmäßige Anbindung nach Dieringhausen zu haben.
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Bürgerbusse umfangreich unterstützen
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Das ist vor allem für Kinder und Jugendliche wichtig, um selbstständig mobil zu sein

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	<p>Die Verbindung zwischen Bielstein über Drabenderhöhe nach Much weiter ausbauen sowie zwischen Engelskirchen und Much.</p> <p>Hierdurch bekommt man eine schnelle Anbindung in den Rhein-Sieg Kreis.</p> <p>Dies muss allerdings auch regelmäßig erfolgen um auch nutzbar zu sein.</p>
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	eine Anbindung an die RB 25 ist sehr sehr wichtig, es wäre toll, wenn das schnell klappen könnte!
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Es ist so so wichtig für die bürger und unbedingt erforderlich, dass ständig ein bus in die stadt fährt und auch die anbindung an die rb 25 gesichert ist!!!
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Es wäre doch kein allzugroßes Problem, wenn man den Schnellbus Overath-Much nach Drabenderhöhe und eventuell bis Bielstein verlängern würde. Warum ist die Kreisgrenze so ein großes Hindernis? Und das im gleichen Verkehrsverbund!
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Kurzfristig vor allem die "Nebenstrecken" über die Dörfer attraktiver gestalten und Langfristiger betreiben, auch wenn anfangs weniger Fahrgäste das Angebot nutzen.
ÖPNV2	DAUMEN HOCH	Spricht mich an!
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	Das wäre Klasse, wenn es denn nicht zu teuer für die Kunden wird.
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	Ggf. Als Alternative zum Busverkehr für die Neben und Dorfstrecken besser ausbauen. Und es muss bezahlbar sein
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	Ist sehr gut und wichtig! Aber der Bürgerbus sollte besser eingebunden werden!
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	Monti ist ein super Angebot.
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	Monti ist eine gute Idee, gerade für die kleineren Stadtteile. Aber dass es mit Monti nicht möglich ist, von und nach den Bahnhöfen in Engelskirchen oder Ründeroth zu fahren, hat doch etwas sehr Provinzielles.
ÖPNV3	DAUMEN HOCH	wir wohnen am Rand von Wiehl, nahe Engelskirchen, ein Zusammenschluß mit EK für das Montigebiet würde unsere Montinutzung signifkant erhöhen!
ÖPNV4	DAUMEN HOCH	Extrem wichtig, um alten, beeinträchtigten, vor allem alleinlebenden Menschen in den abgelegenen Dörfern die Teilhabe möglichst lange und vor allen einfach und kostengünstig zu ermöglichen.
ÖPNV4	DAUMEN HOCH	Barrierefreiheit nicht nur für Menschen mit motorischen Einschränkungen, sondern auch für Menschen mit Sehbeeinträchtigung; Gehörlosigkeit etc. 2-Sinne-Prinzip beachten!
PARK1	DAUMEN HOCH	Sehr gut. Gerade der große Parkplatz zwischen Bahnhof und Schwimmbad scheint mir angesichts der Auslastung überdimensioniert zu sein und könnte womöglich zum Teil in Fahrradstellplätze oder Begrünung umgewandelt werden (falls sich das mit den Erhebungen deckt).

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
PARK1	DAUMEN UNTER	Es gibt immer weniger Parkplätze! Fahrradständer und Gehwege, wer vom Dorf kommt zum Einkaufen mit dem Rad? Wenn ich nicht am Geschäft halten kann, bestelle ich online! Nicht einmal vor Ärzten oder der Apotheke sind ausreichend PArkplätze. Am Schwimmbad parken, damit man ins MediZentrum kommt, unglaublich.
PARK1	DAUMEN UNTER	Weniger Parkplätze bedeutet weniger spontane Besucher
PARK2	NEUTRAL	Keine Erhöhung der Parkgebühr. Sie machen Wiehl unattraktiv!
RAD1	DAUMEN HOCH	Allerhöchste Zeit
RAD1	DAUMEN HOCH	Auch hier gilt es den Radfahrern eine Sichere Fahrt zu gewährleisten. Um die Umwelt zu schonen und das sportliche miteinander zu verbinden. Die Sicherheit hat die oberste Priorität auf jeden Fall zu begrüssen. Das Rad, insbesondere die E-bikes bieten zunehmend die Möglichkeit auch weitere Strecken mit dem Rad zu erledigen.
RAD1	DAUMEN HOCH	Auf jeden Fall!!!!
RAD1	DAUMEN HOCH	Aus unserer Sicht hat dieses Ziel eine hohe Priorität, da das Fahrrad fahren (gerade auch mit kleineren Kindern) aktuell eher gefährlich ist in Wiehl
RAD1	DAUMEN HOCH	Diese Maßnahme sollte zeitnah umgesetzt werden!
RAD1	DAUMEN HOCH	Gerade Richtung Morkepütz und weiter Richtung Marienhagen ist es mitunter kriminell gefährlich, da viele überholende Autos und LKWs den Abstand nicht einhalten. Dringende Umsetzung erwünscht!
RAD1	DAUMEN UNTER	Guten Tag, als Seniorin (72 Jahre) wohnhaft in Wiehl/Faulmert gestaltet es sich als sehr schwierig mit dem E-Bike (welches ich zum täglichen Einkauf, nutze) in das Einkaufszentrum Wiesenstraße zum REWE Markt usw. zu gelangen. Es ergeben sich für mich erhebliche Gefahrensituationen beim überqueren der Straßenüberführung am Kreisverkehr zum o.g. Markt. Wenn ich von der Dörnerstrasse komme. Ich fühle mich sehr unsicher, da dort die Autofahrer mit hohem Tempo fahren. Hier sollte meiner Meinung nach eine Geschwindigkeitsbegrenzung stattfinden.
RAD1	DAUMEN HOCH	Hier: Strecken von Marienhagen nach Bomig, Wiehl und Gummersbach Starke Zunahme von Fahrradfahrern die - wie auch ich - speziell im Berufsverkehr sehr hohen Risiken und Unfallgefährten ausgesetzt sind. Ich glaube es würde schon lange eine Maßnahme erfolgt sein, wenn wir einen Unfall mit Todesfolge, ausgelöst durch eine brenzlige Situation, zu verzeichnen hätten. Die beteiligten Autofahrer stehen dann unter Schock, können nicht begreifen, wie das passieren konnte... leider ohne daran zu denken, dass evtl. die eigene Fahrweise daran Schuld trägt.

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
RAD1	DAUMEN HOCH	Im Rahmen der Fahrbahnsanierung der Zeitstraße zwischen Drabenderhöhe und der A4 wäre es schön, wenn ein Radweg mitgeplant würde, falls noch nicht geschehen.
RAD1	DAUMEN HOCH	Mit großer Freude haben wir gesehen, dass der Gehweg vom Dörner Kreisel längs die AWO nun als Rad-/Gehweg ausgebaut wird. Es wäre nun Sinnvoll einen Radweg auszuweisen/markieren, der über Kleinfischbach Richtung Lug ins Land führt, damit Radfahrer ungefährdeter Richtung Wildtor kommen können. Der Weg bergauf durch Grossfischbach ist hier zu gefährlich da auf der Landstraße mit Tempo 100 gefahren werden darf.
RAD1	DAUMEN HOCH	Sehr wichtiger Punkt, wenn man die Attraktivität des Radverkehrs steigern möchte. Entlang der B56 (zwischen Drabenderhöhe und Forst) soll wohl zeitnah die Fahrbahn saniert werden. Ich hoffe das in diesem Zuge auch der bereits schon vor Jahren geplante Radweg endlich gebaut wird.
RAD1	DAUMEN HOCH	Umwelt und Landschaftsschonende Umsetzung forcieren durch Nutzung von vorhandenen Waldwegen, dann ist es sinnvoll, sonst nicht.
RAD1	DAUMEN HOCH	Umwidmung und Nutzung der Wiehlbahntrasse als Radweg! Die Zahl der Nutzer würde mit Sicherheit ein Vielfaches der Fahrgäste eines möglichen Bahnverkehrs betragen.
RAD1	DAUMEN HOCH	wir wohnen nahe Engelskirchen in Drabenderhöhe Verr, für uns wäre eine sicherere Radverbindung von Drabenderhöhe Richtung EK, Forst etc. sehr hilfreich!
RAD1	DAUMEN HOCH	Wo bleibt die Verbindung Wiehl - Drabenderhöhe?
RAD2	DAUMEN HOCH	Muss es gleich die Beleuchtung sein? Asphaltieren wäre schon schön. Denn jedes Rad hat eine Beleuchtung und durch Beleuchtung wird alles viel teurer und dauert wieder ewig in der Umsetzung.
RAD2	DAUMEN HOCH	Auf jeden Fall.
RAD2	DAUMEN HOCH	Manche Wirtschaftswege sind in einem miserablen Zustand, sodass man selbst als Fußgänger kaum durchkommt. Teilweise liegen über einen Zeitraum von mehreren Monaten Baumstämme quer über den Weg. Und das sogar bei Wegen, die als Fernwanderweg gekennzeichnet sind! Auch scheint es seitens der Forstwirtschaft kein Interesse zu geben, die von den Maschinen verwüsteten Wege wieder in einen vernünftigen Zustand zu versetzen. Und da will man Fahrradverkehr ermöglichen?? Für mich klingt das illusorisch
RAD2	DAUMEN HOCH	Situationsabhängige Betrachtung, ggf. Verbreiterungen/Ausweichmöglichkeiten schaffen
RAD3	DAUMEN HOCH	Sollte selbstverständlich sein!
RAD3	DAUMEN HOCH	Schnellstmögliche Umsetzung!
RAD3	DAUMEN HOCH	Wo es möglich ist, sollten durch Fahrbahnmarkierungen abgegrenzte Fahrradstreifen für Fahrten gegen die Fahrtrichtung geschaffen werden.

Maßnahmen- steckbrief	Wertung	Kommentar
RAD3	DAUMEN HOCH	Hallo, auf jeden Fall umsetzen. Gerade für die neue Hauptstraße ist das Pflicht.
RAD3	DAUMEN HOCH	Ggf. Eigener Fahrstreifen zur Visualisierung und Verringerungen von Kollisionen sinnvoll
RAD3	DAUMEN HOCH	Das ist dringend erforderlich! Vor allem auf der Bahnhofstr. Mit dem Rad kommt man sonst nicht zum Rewe.
RAD4	DAUMEN HOCH	Um den Radfahrern eine gute Anbindung als auch Sicherheit zu gewährleisten.
RAD4	DAUMEN HOCH	Ggf. Auch interaktive Karten Nutzung via Smartphone mit Navigation schaffen/forcieren
RAD4	NEUTRAL	Als Alltagsradfahrer ärgere ich mich über Umwege, die ich als Autofahrer nicht machen muss. Da hilft auch keine Beschilderung. Solange nicht Platz für Radfahrer im normalen Straßenverkehr geschaffen wird bleibt das Umsteigen vom Auto auf das Rad unattraktiv!
RAD4	NEUTRAL	Für mich keine Prio. Für Touris vielleicht schon.
RAD5	DAUMEN HOCH	Hier sollte die Stadt Wiehl als Arbeitgeber mit gutem Beispiel vorangehen. Es gibt ja einige Kollegen, die ein Jobrad haben. Die sicheren Abstellmöglichkeiten lassen zu wünschen übrig.
RAD5	DAUMEN UNTEN	Erst einmal Radwege. Wenn mehr Radfahrer dann den Rest. Vielleicht am Busbahnhof sinnvoll.
SCHÜ1	DAUMEN HOCH	Als Anwohnerin der Grundschule muss dringend etwas gegen diesen Hol- und Bringwahnsinn getan werden!
SCHÜ1	DAUMEN HOCH	Dringend erforderlich wäre auch die Kommunikation der Schule mit den Schülern und Eltern...
TOUR2	DAUMEN HOCH	wir haben in Drabenderhöhe Verr ein hohes touristisches Aufkommen von Wanderern/ Bikern und würden gerne bei digitalen Wegweisern bedacht werden:-)

