

Mobilitätskonzept Wipperfürth 2040

August 2023

Mobilitätskonzept Wipperfürth 2040

August 2023

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Petra Kröger
B.Sc. Jan Büddicker
Dipl.-Ing. Hans-Rainer Runge

Runge IVP

Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung
Düsseldorfer Straße 132
D-40545 Düsseldorf
Tel. 0211-553350
Fax 0211-553558
Mail info@runge-ivp.de
www.runge-ivp.de

I N H A L T

1	Einleitung	1-1
1.1	Aufgabenstellung	1-1
1.2	Vorgehensweise	1-2
2	Zustandsanalyse Verkehrswegenetz	2-1
2.1	Nutzungsstruktur	2-1
2.2	Strukturdaten und Pendlerströme	2-3
2.3	Verkehrsstraßennetz	2-6
2.4	Öffentlicher Personennahverkehr	2-8
2.5	Radverkehrsnetz	2-15
2.6	Fußwegenetz	2-16
2.7	Mobilitätsvergleiche	2-17
2.7.1	Erreichbarkeit umliegender Bahnhöfe	2-17
2.7.2	Erreichbarkeitsanalyse und Verkehrsmittelwahl	2-18
2.8	Kfz-Verkehrsmengen	2-20
2.9	Verkehrsmittelwahlverhalten	2-23
2.9.1	Passantenbefragungen	2-23
2.9.2	Schülerbefragung	2-24
2.10	Analyse Ortsteile	2-25
2.10.1	Kernstadt	2-26
2.10.2	Agathaberg und Dohrgaul	2-29
2.10.3	Egen	2-30
2.10.4	Hämmern	2-31
2.10.5	Kreuzberg	2-32
2.10.6	Ohl und Klaswipper	2-33
2.10.7	Thier	2-34
2.10.8	Wipperfeld	2-36
2.11	Mängel- und Konfliktanalyse	2-37
3	Leitbild und Ziele	3-1
3.1	Das Leitbild der Stadtentwicklung	3-1
3.2	Das Zielkonzept der Mobilität	3-2
3.2.1	Werteziele der Mobilität	3-4
3.2.2	Handlungsziele für die Gestaltung der Mobilität	3-5
3.3	Vom Leitbild zum Handlungskonzept: Methodik und Beteiligung	3-9
4	Das Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)	4-1
4.1	Planungsgrundsätze zum ÖPNV	4-1
4.2	Gesamtstädtische Maßnahmen im ÖPNV	4-4
4.2.1	Maßnahme M1: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	4-4
4.3.2	Maßnahme M2: ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	4-5
4.3.3	Maßnahme M3: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	4-8

4.2.4	Maßnahme M4: Nachtbusverbindungen Wipperfürth – Köln und Wipperfürth – Westfalen	4-10
4.2.5	Maßnahme M5: Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof Surgères-Platz	4-11
4.2.6	Maßnahme M6: Mobilstation- und punkte	4-12
4.2.7	Maßnahme M7: Barrierefreie Bushaltestellen	4-15
4.2.8	Maßnahme M8: App für Bildung von Fahrgemeinschaften, Etablierung von On-Demand-Systemen	4-15
4.2.9	Maßnahme M9: Kooperation und Vernetzung	4-15
4.2.10	Maßnahme M10: Auftrennung der Buslinie 336	4-15
4.2.11	Maßnahme M11: Bergischer Fahrrad- und Wanderbus	4-16
4.2.12	Maßnahme M12: Integration des Bürgerbusses in ein On-Demand-System	4-16
4.2.13	Maßnahme M13: Prüf- und Sanierungskonzept von Haltestellen	4-16
4.3	Handlungskonzept	4-17
5	Radverkehrskonzept	5-1
5.1	Planungsgrundsätze zum Fahrradverkehr	5-1
5.2	Gestaltungsgrundsätze für Radverkehrsanlagen	5-3
5.2.1	Einführung	5-3
5.2.2	Raumbedarf von Radfahrern	5-4
5.2.3	Benutzungspflicht von Radwegen	5-6
5.2.4	Führungsarten des Radverkehrs	5-6
5.2.5	Maßnahme M14: Radverkehr im Verwaltungshandeln	5-11
5.3	Radverkehrsachsen Wipperfürth	5-12
5.3.1	Hierarchisches Radwegenetz	5-12
5.3.2	Maßnahme M15: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver	5-14
5.3.3	Maßnahme M16: Radwegeverbindung L 284, Wipperfürth – Agathaberg	5-21
5.3.4	Maßnahme M17: Regionaler Radweg entlang der L284 bis Lindlar	5-21
5.3.5	Maßnahme M18: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier	5-21
5.3.6	Maßnahme M19: Radweg entlang der K 18 von Agathaberg bis Dohrgaul und entlang der K 39 bis Ohl	5-23
5.3.7	Maßnahme M20: Radwegeführung entlang der B 506 (Stadteingang Wipperfürth)	5-23
5.3.8	Maßnahme M21: Radweg entlang der L 129 in Wipperfeld	5-24
5.3.9	Maßnahme M22: Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen	5-24
5.3.10	Maßnahme M23: Ertüchtigung Bahntrassenradweg	5-26
5.3.11	Maßnahme M24: Gemeinsame Geh- und Radwege	5-26
5.3.12	Maßnahme M25: Radverkehrssicherheit	5-26
5.3.13	Maßnahme M26: Ausbau der Beleuchtung an Geh- und Radwegen	5-27
5.4	Handlungskonzept	5-27

6	Konzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV)	6-1
6.1	Planungsgrundsätze zum Kfz-Verkehr	6-1
6.2	Maßnahmen im Kfz-Verkehr	6-1
6.2.1	Maßnahme M27: Förderung der Elektromobilität	6-1
6.2.2	Maßnahme M28: Etablierung von Car-Sharing	6-2
6.2.3	Maßnahme M29: Prüfung einer Südumgehung	6-4
6.2.4	Maßnahme M30: Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen	6-5
6.2.5	Maßnahme M31: Umsetzung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen	6-5
6.3	Handlungskonzept	6-7
7	Ortsteilspezifische Mobilitätskonzepte	7-1
7.1	Kernstadt Wipperfürth	7-1
7.1.1	Maßnahme WF-12: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	7-1
7.1.2	Maßnahme WF-13: ÖPNV-Ausweitung in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	7-1
7.1.3	Maßnahme WF-14: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	7-1
7.1.4	Maßnahme WF-15: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver	7-3
7.1.5	Maßnahme WF-16: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier	7-3
7.1.6	Maßnahme WF-17: Radwegführung entlang der B 506 (Stadteingang Wipperfürth)	7-3
7.1.7	Maßnahme WF-18: Ertüchtigung des Bahntrassenradweges	7-3
7.1.8	Maßnahme WF-19: Radverkehrssicherheit	7-3
7.1.9	Maßnahme WF-20: Förderung der Elektromobilität	7-4
7.1.10	Maßnahme WF-21: Etablierung von Car-Sharing	7-4
7.1.11	Maßnahme WF-22: Entlastung der Ringstraße	7-4
7.1.12	Maßnahme I-16: Neugestaltung des ZOBs Surgères-Platz	7-5
7.1.13	Maßnahme I-17: Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten	7-5
7.1.14	Maßnahme I-18: Barrierefreie Bushaltestellen	7-5
7.1.15	Maßnahme I-20: Schließung der Hochstraße	7-5
7.1.16	Maßnahme I-21: Parkdeck Parkplatz Dr.-Eugen-Kerstings-Straße	7-6
7.1.17	Maßnahme I-22: Autofreier Marktplatz	7-6
7.1.18	Maßnahme I-23: Parkleitsystem Innenstadt	7-6
7.1.19	Maßnahme I-24: Umsetzung der Kreisverkehre	7-6
7.1.20	Maßnahme I-25: Ausweisung untere Straße als Shared-Space	7-6
7.1.21	Maßnahme I-26: Ausbau Mitfahrerbanke	7-6
7.2	Agathaberg	7-7
7.2.1	Maßnahme A-7: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	7-7
7.2.2	Maßnahme A-8: Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg	7-7
7.2.3	Maßnahme A-9: Einrichtung eines Mobilpunktes in Dohrgaul	7-8
7.2.4	Maßnahme A-10: Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg	7-8
7.2.5	Maßnahme A-11: Radwegeverbindung Agathaberg – Dohrgaul	7-8

7.2.6	Maßnahme A-12: Schaffung öffentlicher Parkstände und Tempo 30 in Dohrgaul	7-9
7.2.7	Maßnahme A-13: Radwegeverbindung Agathaberg / Dohrgaul – Lindlar-Frielingsdorf	7-9
7.2.8	Maßnahme A-14: ÖPNV-Anbindung nach Lindlar-Frielingsdorf	7-9
7.3	Egen	7-9
7.3.1	Maßnahme E-6: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	7-9
7.3.1	Maßnahme E-7: Barrierefreie Bushaltestellen	7-10
7.3.2	Maßnahme E-8: Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen	7-10
7.3.4	Maßnahme E-9: Förderung der Elektromobilität	7-10
7.4	Hämmern	7-11
7.4.1	Maßnahme H-11: Einrichtung einer Mobilstation	7-11
7.4.2	Maßnahme H-12: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	7-12
7.4.3	Maßnahme H-13: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	7-12
7.4.4	Maßnahme H-14: Barrierefreie Bushaltestellen	7-12
7.4.5	Maßnahme H-15: Bevorrechtigung der Fußgänger am Kreisverkehr	7-12
7.4.6	Maßnahme H-16: Ertüchtigung einer äußeren Fußwegeverbindung	7-12
7.4.7	Maßnahme H-17: Instandhaltung / Ertüchtigung Anknüpfungspunkt Panoramaradweg	7-13
7.4.8	Maßnahme H-18: Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten	7-13
7.5	Kreuzberg	7-13
7.5.1	Maßnahme K-8: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	7-14
7.5.2	Maßnahme K-9: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	7-14
7.5.3	Maßnahme K-10: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	7-14
7.5.4	Maßnahme K-11: Einrichtung einer Mobilstation	7-14
7.5.5	Maßnahme K-12: Barrierefreie Bushaltestellen	7-15
7.5.6	Maßnahme K-13: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver	7-15
7.5.7	Maßnahme K-14: Rad- und Fußgängerverkehrssicherung	7-15
7.5.8	Maßnahme K-15: Etablierung von Car-Sharing	7-15
7.6	Ohl / Klaswipper	7-16
7.6.1	Maßnahme O-8: Einrichtung einer Mobilstation in Ohl	7-16
7.6.2	Maßnahme O-9: Sanierung Hochbordweg B 237 Richtung Rönsahl	7-17
7.6.3	Maßnahme O-10: Radweg entlang der K 39 zwischen Ohl und Dohrgaul	7-17
7.6.4	Maßnahme O-11: Tempo 30 auf der Dohrgauler Straße	7-17
7.6.5	Maßnahme O-12: Umgestaltung der Kreuzung B 237/ B 256 / K 39 (Ortsmitte)	7-17
7.6.6	Maßnahme O-13: Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang B 237	7-17
7.6.7	Maßnahme O-14: Geh- und Radweg zwischen Ohl und Klaswipper	7-18

7.6.8	Maßnahme O-15: Lückenschluss Geh- und Radweg zwischen Ohl und Wipperfürth	7-18
7.6.9	Maßnahme O-16: Barrierefreie Bushaltestellen	7-18
7.7	Thier	7-18
7.7.1	Maßnahme T-10: Einrichtung einer Mobilstation	7-18
7.7.2	Maßnahme T-12: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier	7-19
7.7.3	Maßnahme T-12: Radweg zwischen Thier und Agathaberg	7-19
7.7.4	Maßnahme T-13: Ertüchtigung der Johann-Wilhelm-Roth-Straße	7-20
7.8	Wipperfeld	7-20
7.8.1	Maßnahme WD-6: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	7-21
7.8.2	Maßnahme WD-7: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	7-21
7.8.3	Maßnahme WD-8: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	7-21
7.8.4	Maßnahme WD-9: Einrichtung einer Mobilstation	7-21
7.8.5	Maßnahme WD-10: Barrierefreie Bushaltestellen	7-22
7.8.6	Maßnahme WD-11: Fuß- und Radweg entlang der L 129	7-22
7.8.7	Maßnahme WD-12: Etablierung von Car-Sharing	7-22
7.8.8	Maßnahme WD-13: Tempo 30 in der Ortslage	7-22
7.8.9	Maßnahme WD-14: Querungshilfe B 506	7-22
7.8.10	Maßnahme WD-15: Querungshilfe Dorfstraße	7-23
7.9	Handlungskonzept	7-23
8	Schlusswort	8-1

1 Einleitung

1.1 Aufgabenstellung

Die Hansestadt Wipperfürth gehört mit rund 22.200 Einwohnern zum Oberbergischen Kreis und gliedert sich in die Kernstadt Wipperfürth und die übrigen Ortsteile Agathaberg, Egen, Hämmern, Kreuzberg, Klaswipper / Ohl, Thier und Wipperfeld. Neben der Kernstadt und den Kirchdörfern gehören zum Stadtgebiet rund 240 Weiler und Gehöfte. Mit 118 km² bildet Wipperfürth die größte Stadt im Oberbergischen Kreis und grenzt an die Städte und Gemeinden Lindlar, Kürten, Wermelskirchen, Hückeswagen, Radevormwald, Halver, Kierspe und Marienheide. Die Hansestadt an der Wupper (östlich der Kernstadt als Wipper bezeichnet) gilt als die älteste Stadt im Bergischen Land.

Der Landesentwicklungsplan (LEP) stellt Wipperfürth als Mittelzentrum in einem Gebiet mit überwiegend ländlicher Raumstruktur dar. Das nächste Oberzentrum, die Stadt Köln ist rund 40 km entfernt. Eine direkte Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr ist nicht vorhanden. Das Straßengrundnetz besteht aus mehreren Bundes- und Landesstraßen, ergänzt durch Kreisstraßen. Ein eigener Autobahnanschluss besteht nicht; zu den nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen an der A 1, der A 4 und der A 45 sind Fahrzeiten von mindestens 25 Minuten zurückzulegen. Für den Fahrradtourismus aber auch den innerstädtischen Radverkehr hat der Bergische Panoramaradweg auf einer stillgelegten Bahntrasse eine erhebliche Bedeutung.

Mobilität hat in der überwiegend ländlich geprägten Region der Hansestadt Wipperfürth eine erhebliche Bedeutung zur Gewährleistung der Daseinsgrundfunktionen. Dazu gehören in Gemeinschaft leben, wohnen, arbeiten, sich versorgen, sich bilden und sich erholen. Die Mobilität und die Teilnahme am Verkehr haben dabei eine überwiegend dienende Funktion. Mobilität betrifft unterschiedliche Verkehrsmittel: Fußgänger, Fahrradfahrer, Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel wie Bus und Bahn sowie Pkw-, Liefer- und Lkw-Verkehr haben unterschiedliche Bedürfnisse. Außerdem wirken diese unterschiedlich belastend auf die Bewohner und Bewohnerinnen und Besucher und Besucherinnen der Hansestadt Wipperfürth.

Verkehrs-, Stadt, und Raumentwicklung sind eng miteinander verbunden. Die Ansprüche an die Mobilität und der Raumdurchlässigkeit ist in den letzten Jahren deutlich. Von den Arbeitnehmern wird zunehmend eine Flexibilität bei der Wahl des Arbeitsplatzes erwartet, was zu zunehmenden Pendlerbewegungen führt. Die Freizeitgestaltung, zu der mittlerweile auch das Einkaufen gehört, wird trotz oder wegen des Internets immer verkehrsaufwendiger. Die Nutzungskonflikte in den Städten nehmen zwischen Wohnen und der Kfz-Verkehrsbelastung, motorisiertem Verkehr und Fuß- und Radverkehr zu. In den ländlichen Regionen sind weite Entfernungen zurückzulegen und Alternativen zum individuellen Automobil fehlen oder sind nur unzureichend vorhanden.

Demgegenüber hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass Mobilität in vielen Lebenssituationen vermieden werden kann. Beispielsweise wurden durch die Einführung von Homeoffice Fahrten zum oder vom Arbeitsplatz ersetzt. Der verstärkte digitale Austausch führte zu weniger Dienst- und Geschäftsfahrten. Der Wandel im Mobilitätsverhalten wurde insbesondere in den Pandemie-Jahren 2020 und 2021 spürbar, der auf den Straßen zu weniger Autoverkehr führte. Jedoch gingen auch die Nutzerzahlen in den öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich zurück.

Die integrierte Stadt- und Verkehrsplanung betrachtet Lage, Art und Maß von Nutzungen mit der Erreichbarkeit und der verkehrlichen Erschließung. Dadurch lassen sich die Erreichbarkeiten auch ohne den Pkw wahren. Es gilt, die Nahmobilität des Fuß- und Radverkehrs und des öffentlichen Verkehrs zu stärken und somit die Umwelt zu entlasten und den Aufenthalt in den Straßen zu ermöglichen und zu fördern. Gleichzeitig geht es darum, den Verkehr als dienenden Funktion und Mobilität mit dem individuellen Pkw und dem Transport von Waren und Gütern zu ermöglichen. Dieses soll in einer raum- und stadtverträglichen Form stattfinden. Weiter gilt es, die verkehrsbedingten Auswirkungen wie Abgas- und Lärmimmissionen zu reduzieren.

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept Wipperfürth 2040 hat die Zielsetzung, eine zukunftsorientierte, langfristige Strategie für die Hansestadt Wipperfürth zu entwickeln im Hinblick auf den demografischen Wandel, den Klimawandel, die Mobilitätswende und den Strukturwandel im Einzelhandel. Das integrierte Mobilitätskonzept befasst sich dabei mit allen Verkehrsmitteln, dem Fuß- und Radverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Car-Sharing und dem individuellen Autoverkehr.

Mit dem Mobilitätskonzept als integrierten Baustein des Stadtentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040 wird ein Orientierungsrahmen für die Mobilitätsentwicklung der kommenden 20 Jahre erarbeitet, der Leitsätze und Ziele sowie konkrete Handlungskonzepte und Maßnahmen beinhaltet.

1.2 Vorgehensweise

Das Mobilitätskonzept wird innerhalb des Planungsprozesses der Erarbeitung des integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Wipperfürth 2040 erarbeitet. Für die Erstellung des ISEK ist federführend das Stadtplanungsbüro Post Welters + Partner mbB aus Dortmund verantwortlich. Die Mobilität und das Mobilitätskonzept werden dabei als integrierter Teil der Stadtentwicklung aufgefasst. Entsprechend erfolgte der Planungsprozess auch in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Wipperfürth und dem Büro Post Welters + Partner mbB. Die Projektbesprechungen und –abstimmungen sowie die Beteiligungsformate wurden zum überwiegenden Teil gemeinsam von den bearbeitenden Planungsbüros wahrgenommen und durchgeführt. Über die gesamte Projektdauer kommunizierten die Planungsbüros mit den wesentlichen Stellen der Stadtverwaltung innerhalb eines etwa sechs- bis achtwöchigen Steuerungskreises, in dem sowohl inhaltliche Themen als auch die methodische Vorgehensweise besprochen wurden. Die politischen Entscheidungsträger wurden an den wesentlichen Projektmeilensteinen innerhalb Politischer Workshops beteiligt.

Die Bearbeitung des ISEK erfolgte in den klassischen Stufen Zustandsanalyse, Erstellung eines Leitbildes und Definition von Zielen, Konzepterstellung und Maßnahmenentwicklung. Die Vorgehensweise zur Erstellung des ISEK Wipperfürth 2040 ist im **Bild 1-1** auf der folgenden Seite grafisch dargestellt.

Analyse: Die Stadt- und Siedlungsstruktur und die vorhandenen Netze aller Verkehrsarten (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV, Autoverkehr) wurden anhand von Ortsbegehungen bzw. -befahrungen sowie die Auswertung von Statistiken, Fahrplänen, Gutachten und Fachbeiträgen aufgenommen und dargestellt. Nach einer öffentlichen Auftaktveranstaltung fanden vor Ort in der

Kernstadt und den Kirchdörfern Ortsteilspaziergänge statt, die zur Kenntnis der örtlichen Problemlage sowie der Ziele und Wünsche der Bevölkerung erheblich beitrugen. Die Onlinebeteiligung der Bürgerschaft und die Teilnahme von Fachleuten in der themenspezifischen Arbeitsgruppe Mobilität erbrachten die Grundlage für eine umfassende Zustandsanalyse.

Die in der Zustandsanalyse erkannten Mängel und Konflikte wurden in einem Mängel- und Konfliktkataster aufgeführt. In der SWOT-Analyse wurden die Stärken, Chancen, Bindungen und Risiken der Mobilität und des Verkehrs zusammengefasst.

Die Erarbeitung und die **Definition eines Leitbildes und von Zielen** bildeten die Grundlage für das zukünftige Mobilitätskonzept Wipperfürth 2040. Das Leitbild umfasst die grundsätzlichen Oberziele der Notwendigkeiten und der Gestaltung der Mobilität in der Hansestadt Wipperfürth und der Verbindungen in die Nachbarregionen. Es wurden Ziele für alle Verkehrsarten definiert und dabei Querbezüge mit den Zielen der weiteren Themengebiete des ISEK hergestellt. Das Leitbild und das Zielsystem definieren den zukünftigen verkehrspolitischen Handlungsrahmen der Hansestadt Wipperfürth und wurden daher im Konsens mit Rat, Verwaltung, Fachbehörden sowie der Bürgerschaft entwickelt, diskutiert und abgestimmt.

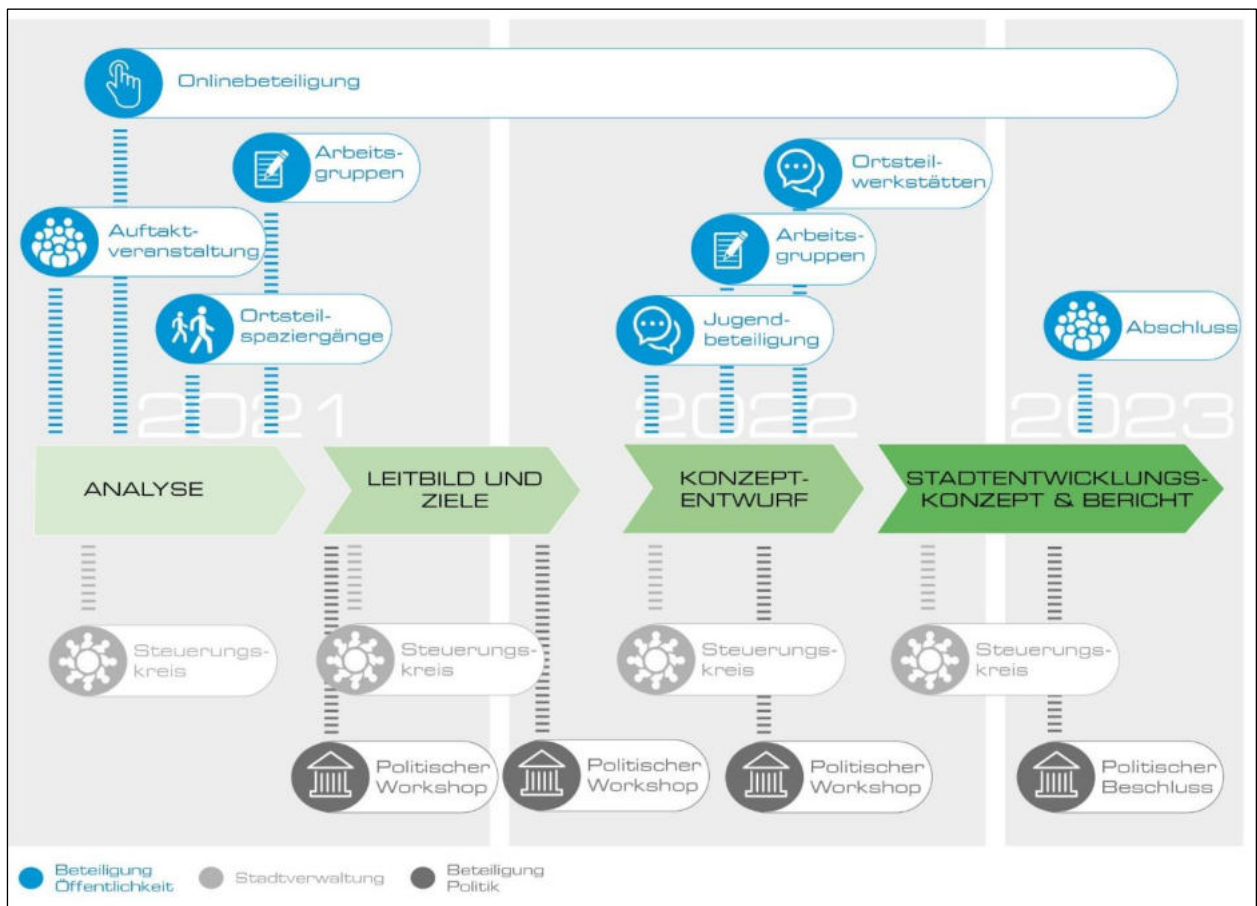


Bild 1-1: Vorgehensweise integriertes Stadtentwicklungskonzept Wipperfürth (post welters + Partner mbH)

Konzeptentwurf und Mobilitätskonzept: Für die einzelnen Verkehrsarten wurden auf der Grundlage des Mängelkatasters und des Leitbildes Handlungskonzepte im Entwurf entwickelt und im Steuerungskreis, der Facharbeitsgruppe Mobilität sowie mit den politischen Entscheidungsträgern innerhalb eines Workshops diskutiert und geschärft. Im Ergebnis wurde ein Maßnahmenkonzept zur Mobilität erarbeitet, das Prioritäten aufzeigt und die Planungsgrundlage im Bereich der Mobilität bis zum Jahr 2040 bilden soll.

Die **Einbeziehung der Öffentlichkeit** ist das wesentliche Instrument für die Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes. Die integrierte Vorgehensweise von Stadtentwicklungs- und Mobilitätsplanung ermöglichte es, breite Teile der Öffentlichkeit zu beteiligen:

- Die Bürgerinnen und Bürger konnten sich sowohl in persönlicher Form innerhalb einer öffentlichen Auftaktveranstaltung und den Ortsteilspaziergängen sowie schriftlich über eine Internetbeteiligung in die Zustandsanalyse und die Ziel- und Maßnahmenfindung einbringen. Kinder und Jugendliche wurden in separaten Formaten beteiligt. Der Konzeptentwurf wurde in Ortsteilwerkstätten mit der Bürgerschaft diskutiert.
- In der fachspezifischen Arbeitsgruppe Mobilität beteiligten sich die Mobilitätsfachleute der Stadtverwaltung, der Inklusionsbeirat und die Träger der Mobilität (z.B. die Vertreter der öffentlichen Busunternehmen und der Bürgerbusvereine).
- Die politischen Parteien, die im Rat der Hansestadt Wipperfürth beteiligt sind, wurden sowohl an der Erstellung des Leitbildes, der Erstellung des Handlungskonzeptes und der Maßnahmenpriorisierung in vier politischen Workshops beteiligt.

2 Zustandsanalyse

Die Erarbeitung der wesentlichen verkehrlichen Problembereiche und die spätere Konzeption von Maßnahmen setzt eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse der heutigen Verkehrswegenetze voraus. Ziel und Zweck dieser Bestandsaufnahme ist die Darstellung der heutigen Verkehrsnetze (Fußwegenetz, Radwegenetz, ÖPNV-Netz, Straßennetz) und die Ermittlung von Grundlagen zur Erarbeitung eines Mängel- und Konfliktkatasters.

2.1 Nutzungsstrukturen

Die Hansestadt Wipperfürth liegt im Nordosten des Regierungsbezirks Köln und gliedert sich in die Kernstadt und weitere sieben Ortsteile entsprechend den Kirchdörfern

- Agathaberg und Dohrgaul,
- Egen,
- Hämmern,
- Kreuzberg,
- Ohl und Klaswipper,
- Thier,
- Wipperfeld.

Im Stadtgebiet liege des Weiteren 240 angegliederte Weiler und Gehöfte.

Zum Analysezeitpunkt hat die Hansestadt Wipperfürth rund 22.200 Einwohner. Davon leben rund 11.500 Bewohner in der Kernstadt von Wipperfürth, etwa 10.900 Einwohner sind in den Kirchdörfern, den Dorflagen und Weilern zuhause. Einen Überblick über die Einwohnerverteilung gibt die **Tabelle 2-1** auf der folgenden Seite.

Als Wohnstandort ist die Hansestadt Wipperfürth aufgrund ihrer ländlichen Lage im Bergischen Land mit ihrem Natur- und Landschaftswert und noch günstigen Grundstückspreisen attraktiv. Weite Wege zu (ober-) zentralen Einrichtungen oder zu den Arbeitsplätzen in den benachbarte Ober- und Mittelzentren werden in Kauf genommen. Auch innerhalb des Stadtgebietes müssen lange Wege zurückgelegt werden. Die zentralörtlichen Einrichtungen konzentrieren sich auf die Kernstadt und besonders auf die Innenstadt. Nur etwas mehr als die Hälfte der Einwohner lebt hier; die andere Hälfte muss besonders mobil sein, um diese Einrichtungen aufsuchen zu können.

Die Innenstadt mit ihrem überwiegend kleinteiligen Einzelhandel, zwei Vollsortiments-Lebensmittelmärkten (Bahnstraße und Hindenburgstraße), Cafés und Restaurants sowie dem Marktplatz befindet sich im oder direkt am historischen Ortskern südlich der Wupper. Hier liegt auch das Rathaus mit der Stadtverwaltung und sind viele Dienstleistungseinrichtungen (u.a. Banken, Sparkasse, Rechtsanwälte, Ärzte), sodass sich hier einerseits viele Arbeitsplätze konzentrieren, andererseits auch viele Besucher diese Einrichtungen aufsuchen. Im Umfeld der Innenstadt befinden sich weitere Nahversorgungseinrichtungen (Lebensmitteldiscounter an der Radiumstraße, nördlichen Bahnstraße, Gaulstraße und westlich vor der Kernstadt an der Lenneper Straße). Das Krankenhaus liegt am südlichen Ortsausgang nahe der B 506.

Die Hansestadt Wipperfürth besitzt ein großes Bildungsangebot. Dabei werden die weiterführenden Schulen nicht nur von städtischen Schülerinnen und Schülern, sondern auch aus den Nachbarstädten besucht. In der Kernstadt sind ein Standort des Bergischen Berufskollegs und vier

weiterführende Schulen (zwei Gymnasien, eine Realschule, eine Hauptschule), drei Grundschulen und eine Förderschule angesiedelt. Die Grundschulen bilden jeweils einen Verbund mit Teilstandorten, die in den Kirchdörfern Agathaberg, Kreuzberg und Wipperfeld vorhanden sind.

In den sieben Kirchdörfern ist die Versorgung aufgrund des geringen Bevölkerungspotenzials deutlich schlechter ausgeprägt. Kreuzberg verfügt über einen Frische- und Getränkemarkt und Thier über einen bürgerschaftlich betriebenen Dorfladen. Ansonsten ist die ländliche Bevölkerung auf die Nahversorgungsmärkte der Kernstadt oder in Nachbarstädten angewiesen. Entsprechende Angebote sind aus manchen Kirchdörfern und Weilern in den Nachbarorten Halver, Lindlar-Frielingsdorf und Hückeswagen in ähnlicher Entfernung wie in der Innenstadt von Wipperfürth erreichbar. Die Kreisstadt Gummersbach bietet ein deutlich größeres und vielfältigeres Dienstleistungs- und Einkaufsangebot, liegt aber auch 30 Minuten (Kfz-Fahrt) bis 40 Minuten (Buslinie 336) von der Innenstadt Wipperfürth entfernt.

Einwohner der Hansestadt Wipperfürth	22.200
davon:	
- Kernstadt Wipperfürth	11.430
- Wipperfeld	730
- Thier	540
- Agathaberg	900
- Dohrgaul	940
- Ohl	740
- Klaswipper	540
- Kreuzberg	1.060
- Egen	560
- Hämmern	780
Bewohner in den Kirchdörfern	6.770
Randlagen	4.014
Einwohnerdichte [EW/km ²]	187,8
Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	8.200
Auspendler	6.150
Einpendler	5.050
Kfz-Bestand	13.800
Pkw-Dichte je 1000 EW	659

Tabelle 2-1: Strukturdaten der Stadt Wipperfürth

Einen Überblick über die Nutzungen und Einrichtungen der Kernstadt und der Kirchdörfer sowie die Verkehrserschließung bieten die Ortsteilsteckbriefe in der **Anlagengruppe 2**.

Der Arbeitsmarkt in einer kleinen bis mittleren Stadt ist naturgemäß beschränkt. Arbeitsplätze bietet die Innenstadt mit ihren Dienstleistungs- und Gewerbebetriebsplätzen. Weiterhin besitzt der Wirtschaftsstandort Wipperfürth acht Gewerbegebiete:

- Gewerbegebiet Hämmern (15 ha)
- Gewerbegebiet Weinbach – Klingsiepen (14 ha)
- Gewerbegebiet Biesenbach (6ha)
- Gewerbegebiet Kupferberg (6ha)
- Gewerbegebiet Egerpohl (4 ha)
- Gewerbegebiet Talstraße (3 ha)
- Gewerbegebiet Niedergaul (3 ha)
- Gewerbegebiet Niederklüppelberg (2 ha).

Rund 8.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind am Arbeitsort Wipperfürth gemeldet, davon 52 % im produzierenden Gewerbe (*IT.NRW, 31.12.2021*). Die größten Arbeitsgeber sind die Voss Holding GmbH + Co. KG und die Jockey Plastik Wipperfürth GmbH.

2.2 Strukturdaten und Pendlerströme

In den vergangenen Jahren weist die Bevölkerungszahl eine stagnierende bis leichtfallende Tendenz auf (siehe **Bild 2-1**). Die Bevölkerungsprognose des Landesbetriebes IT.NRW¹ (*Information und Technik Nordrhein-Westfalen, 2020*) weist bis zum Jahr 2035 einen Bevölkerungsrückgang auf etwa 20.000 Einwohner aus. Die demographische Entwicklung lässt erwarten, dass die Anzahl der älteren Menschen deutlich zunehmen und derjenigen jünger als 60 Jahre deutlich abnehmen wird.

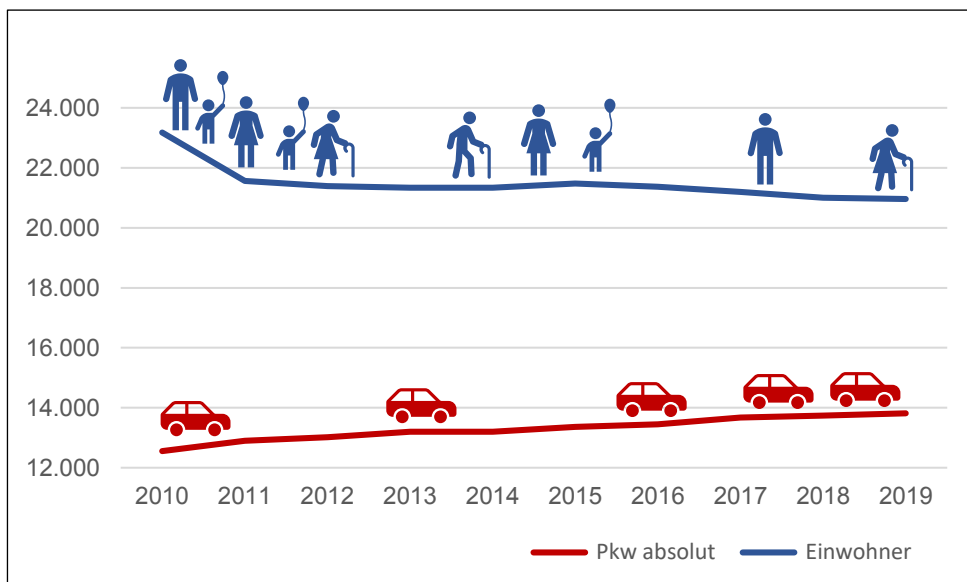


Bild 2-1 Einwohnerentwicklung und Motorisierungsentwicklung Stadt Wipperfürth

¹ Statistisches Landesamt Nordrhein-Westfalen IT.NRW

Ein ständiger Zuwachs ist hingegen bei den Pkw-Zulassungszahlen zu erwarten (siehe **Bild 2-1**). Waren im Jahr 2010 noch rund 12.500 Kfz im Stadtgebiet zugelassen, sind es Anfang 2020 schon 13.800 Pkw. Die Motorisierung ist somit in rund 10 Jahren von 541 Pkw/1.000 Einwohnern auf 659 Pkw/1.000 Einwohnern gestiegen. Zum Vergleich: Im Durchschnitt des Oberbergischen Kreises sind 630 Pkw/1.000 Einwohnern, im Landesdurchschnitt NRW 563 Pkw/1.000 Einwohner zugelassen. Deutlich zeigen sich die Unterschiede zwischen den ländlichen Räumen und den Städten in der Motorisierung. In der Stadt Köln sind beispielsweise nur 444 Kfz/1.000 Einwohner zugelassen. Im ländlichen Raum sind, mangels attraktiver Verkehrsmittelalternativen deutlich mehr Menschen auf den individuellen Pkw als Transportmittel angewiesen.

Deutlich zugenommen hat in den letzten Jahrzehnten auch das Pendeln zwischen Wohnung und Arbeitsplatz über die Gemeindegrenzen hinweg. In den Zeiten hoher Arbeitslosigkeit (in den 1980-er und 1990-er Jahren) wurde Flexibilität in der Arbeitsplatzwahl empfohlen. Die Diversifizierung der Unternehmen und andererseits die Spezialisierung der Tätigkeiten haben dazu geführt, dass vielfach am Wohnort keine geeigneten Arbeitsplätze angeboten werden. Mittlerweile pendelt ein Großteil der Beschäftigten.

In der Hansestadt Wipperfürth befinden sich rund 8.200 Beschäftigte am Arbeitsort. Von diesen pendeln 5.031 (2019) von außen ein (61 %). Nur etwa 3.000 Beschäftigte stammen somit aus dem eigenen Stadtgebiet. Seit dem Jahr 2010 hat die Zahl der Einpendler um rund 1.000 Beschäftigte zugenommen.

Ähnlich sieht es bei den Auspendlern aus. Im Stadtgebiet Wipperfürth wohnen fast 9.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Nur rund 3.000 Menschen arbeiten in der eigenen Stadt. 6.136 Beschäftigte pendeln hingegen in eine Nachbarstadt zu ihrem Arbeitsplatz. Dies sind 68 % der Beschäftigten. Seit 2010 hat die Zahl der Auspendler um fast 900 Beschäftigte zugenommen. Im Jahr 2010 waren es noch 5.261 Auspendler.²

Die Verteilung der Ein- und Auspendler nach den wichtigsten Herkunfts- und Zielgemeinden kann den **Bildern 2-2 und 2-3** entnommen werden. Nach Hückeswagen, Lindlar und Marienheide bestehen die stärksten Pendlerbeziehungen: 14 % aller Pendlerbewegungen werden zwischen Wipperfürth und Hückeswagen abgewickelt, 10 % zwischen Wipperfürth und Lindlar und 7 % zwischen Wipperfürth und Marienheide.

Neben dem Berufspendeln existieren jedoch noch vielfältige andere Pendlerbewegungen, die Mobilität auslösen, sowohl zwischen den Kirchdörfern und der Kernstadt Wipperfürth als auch zwischen der Hansestadt insgesamt und den Nachbarstädten:

- Ausbildungspendler (Berufsausbildung, Studium),
- Gesundheitswesen (Fachärzte, Physiotherapie ...),
- Einkäufe / Beratung in Fachgeschäften,
- Private Erledigungen (Familien- und Freundesbesuch ...),
- Kultur, Freizeit- und Gastronomie (Kino, Theater, Ausgehen ...).

Diese Liste ist sicherlich nicht abschließend und soll nur aufzeigen, dass Mobilität für eine Vielzahl an täglichen Aktivitäten erforderlich ist. Dabei zeigen Haushaltsbefragungen in unterschiedlichen

² Alle Daten IT.NRW, 2019

Stadtgrößen, dass die Anzahl der täglich zurückgelegten Wege für alle Menschen in ähnlicher Größenordnung (um 3,5 bis 3,8 Wege pro Tag) liegt. Zwischen Stadt- und Landbevölkerung besteht der wesentliche Unterschied in den zurückgelegten Entfernungen und im verwendeten Verkehrsmittel.

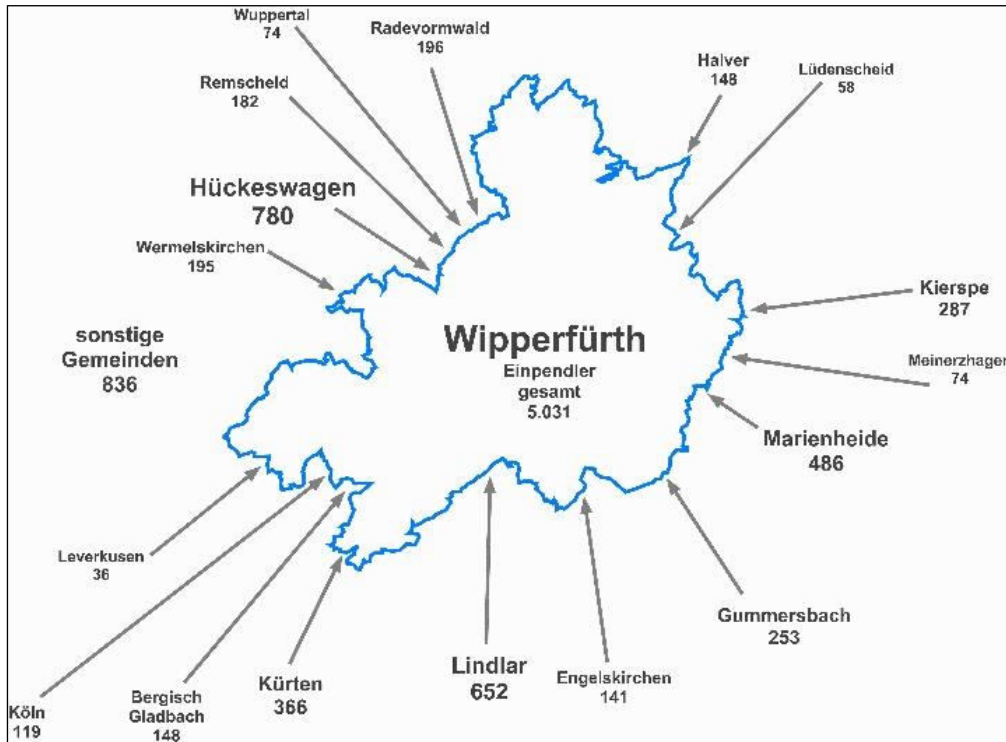


Bild 2-2: Berufseinpendler Stadt Wipperfürth

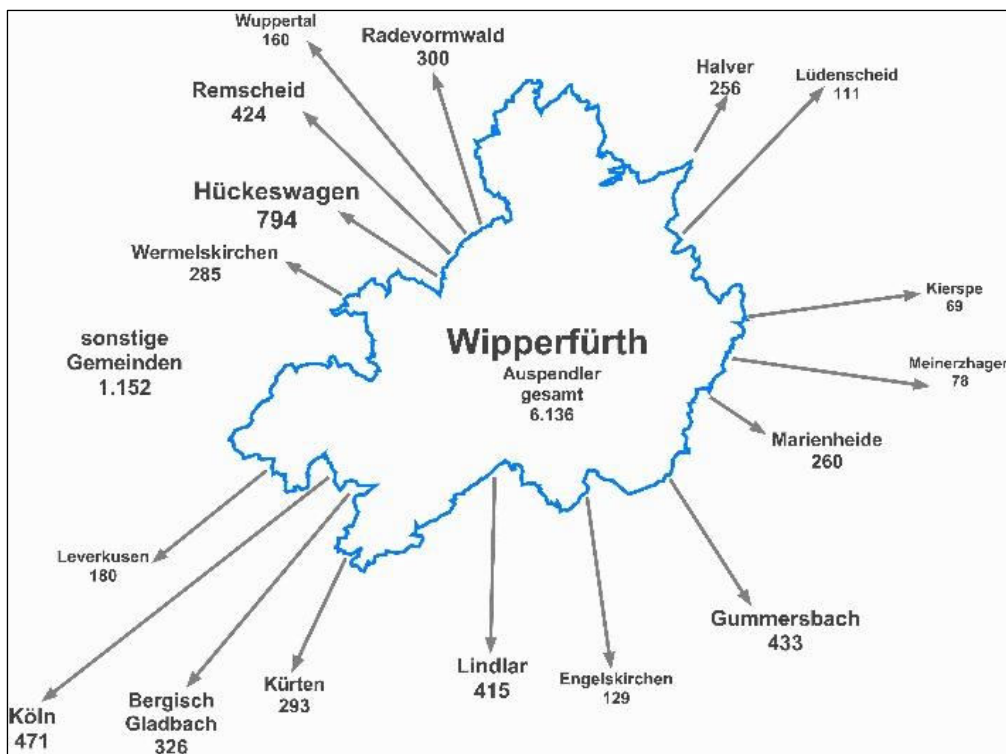


Bild 2-3: Berufsauspendler Stadt Wipperfürth

2.3 Verkehrsstraßennetz

Das Hauptstraßennetz der Hansestadt Wipperfürth wird insbesondere durch die klassifizierte Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gebildet. Diese stellen die Verbindungen aus der Kernstadt in die Wipperfürther Kirchdörfer und zu den Nachbarstädten her. Auch wesentliche innerörtliche Verbindungen verlaufen über das klassifizierte Straßennetz. Für die Bundes- und Landesstraßen ist als Straßenbaulastträger der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Regionalniederlassung Rhein-Berg) zuständig. Die Kreisstraßen liegen in der Baulast des Oberbergischen Kreises.

Das **Bild 2-4** zeigt das Hauptstraßennetz im Stadtgebiet von Wipperfürth. Die überregionalen Verbindungsstraßen B 506 und B 237 treffen sich dabei in der Kernstadt von Wipperfürth, wobei die B 506 über die Gladbacher und die Lennep Straße die Innenstadt durchfährt. Die B 237 umfährt die Innenstadt hingegen als Nordumgehung. Durch ihren Bau konnten die Straßen der Innenstadt grundlegend entlastet und die Voraussetzungen zu ihrer Neugestaltung geschaffen werden.

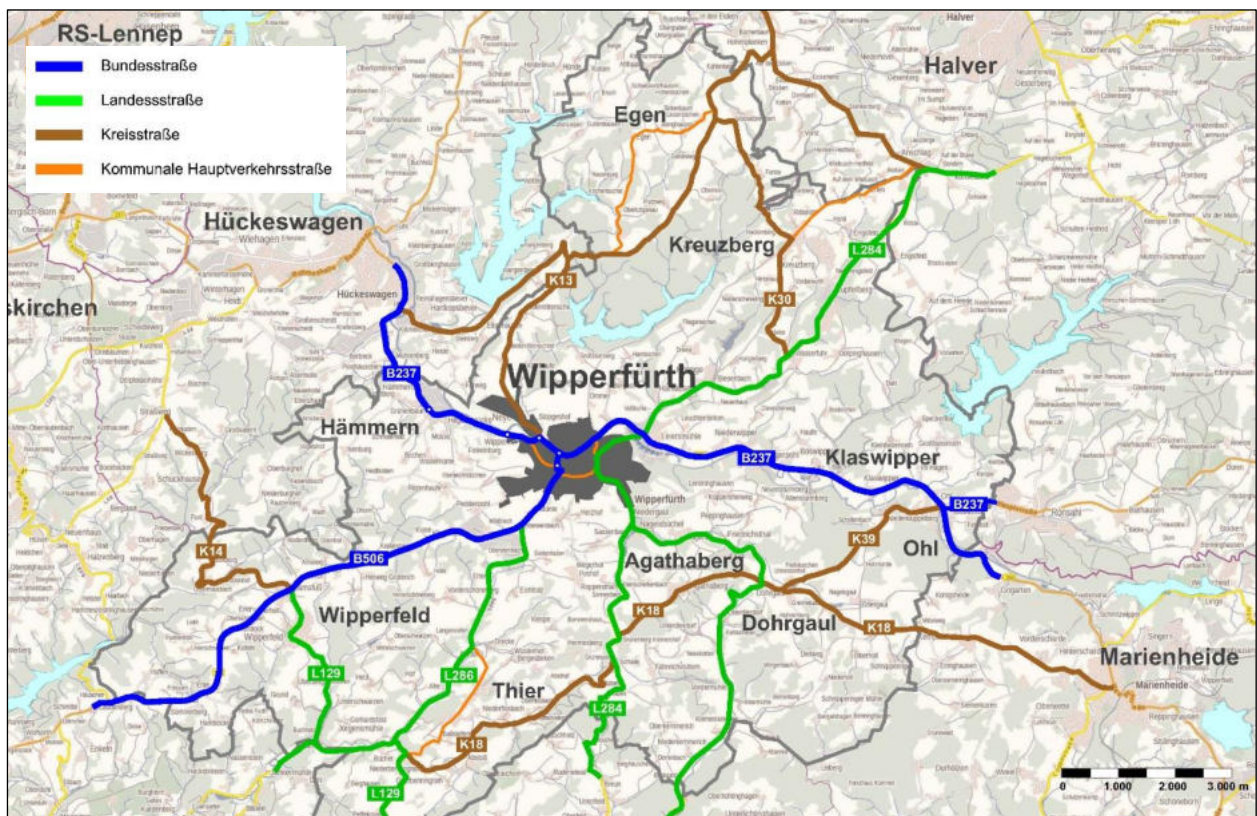


Bild 2-4: Hauptstraßennetz Wipperfürth

Die Hauptverkehrsstraßen haben die folgenden Funktionen:

- Die B 506 beginnt in der Kernstadt Wipperfürth am sogenannten „Blechmann-Kreisel“, dem Kreisverkehr mit der B 237. Über die Gladbacher Straße und einen Abschnitt der Lennep Straße geführt, berührt die B 506 die Innenstadt am Kölner Tor. Im Stadtgebiet bindet sie das Gewerbegebiet Klingsiepen und den Ortsteil Wipperfeld an, wobei sie weitgehend anbaufrei verläuft. Die B 506 führt im Weiteren an Kürten vorbei über Bergisch-Gladbach nach Köln-

Mülheim. Aufgrund ihrer Verbindungsfunktion zum Mittelzentrum Bergisch-Gladbach und in das Oberzentrum Köln ist sie von hoher Bedeutung für die Hansestadt Wipperfürth.

- Die B 237 verläuft mit einer Gesamtlänge von 31 km in Ost-West-Richtung zwischen Kierspe über Wipperfürth nach Remscheid. Sie führt quer durch die Hansestadt und bindet die Kirchdörfer Ohl / Klaswipper und Hämmern an die Innenstadt an. Da die B 237 eine wichtige Verbindungsfunktion auch für die Nachbarstädte erfüllt und als Querspange zwischen den Autobahnen A 1 und A 45 dient, wird neben dem Ziel- und Quellverkehr der Hansestadt Wipperfürth auch erheblicher Durchgangsverkehr aufgenommen.
- Die L 284 verläuft südlich von Halver entlang dem Wipperfürther Ortsteil Kupferberg und als Lüdenscheider Straße und Gaulstraße über den Surgères-Platz im Zentrum von Wipperfürth. Von dort aus führt die L 284 in Richtung Süden über Lindlar, Rösrath und Overath nach Köln-Kalk.
- Die L 286 beginnt südlich der Kernstadt von Wipperfürth am Gewerbegebiet Peddenpohl der B 506 und führt über Kürten und Bergisch Gladbach, ehe sie in Köln-Dellbrück, erneut auf die B 506 trifft und entsprechend ins Oberzentrum Köln führt.
- Die L 302 zweigt südlich der Kernstadt Wipperfürth aus der L 284 ab, bindet peripher Agathaberg und Dohrgaul an und führt über Lindlar-Frielingsdorf nach Engelskirchen zur dortigen Autobahnanschlussstelle an der A 4.
- Die L 129 zweigt nahe Wipperfeld aus der B 506 ab und führt durch das Kirchdorf nach Lindlar.
- Die Kreisstraße K 13 übernimmt von Wipperfürth bis Schwenke die wesentliche verbindende Funktion zwischen der B 237 und der B 229 und bindet im Stadtgebiet Wipperfürth das Wohngebiet Neye an. Die K 30 führt von der L 284 (Schleise / Wasserfuhr) über Kreuzberg zur K 13
- Die K 18 liegt im südlichen Stadtgebiet von Wipperfürth und verläuft in West-Ost-Richtung zwischen Jörgensmühle und Marienheide. In der Hansestadt wird eine Tangentialverbindung mit relativ schmaler Fahrbahn zwischen Thier, Agathaberg, Dohrgaul und Ohl hergestellt.

Das klassifizierte Straßennetz wird durch einige gemeindliche Verkehrsstraßen ergänzt. In der Innenstadt sind dies die Gartenstraße und die Ringstraße sowie die Lennep Straße. Weiterhin können die Straßen Beinghausen und Egen als Anbindungsstraßen des Kirchdorfs Egen, die Westfalenstraße als Verbindungsstraße zwischen Kreuzberg und Halver-Anschlag sowie die Johann-Wilhelm-Roth-Straße (außerhalb des angebauten Teils) als Verkehrsstraßen mit innergemeindlichen Verbindungsfunktionen bewertet werden. Daneben haben eine Vielzahl von zumeist schmalen Straßen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen für die Weiler und Einzelgehöfte.

Eine direkte Anbindung an das Autobahnnetz ist in Wipperfürth nicht vorhanden und wird erst in einem Umkreis von etwa 15 Kilometern mit den Anschlussstellen Remscheid-Lennep (A 1) und Engelskirchen A 4 hergestellt. Die Anschlussstelle Meinerzhagen an der A 45 ist nach etwa 20 km erreicht. In der **Anlage 1-2** sind die Anbindungen an das Autobahnnetz dargestellt. Die Fahrzeiten zu den nächstgelegenen Autobahnanschlussstellen dauern 20 bis 30 Minuten.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Die Hansestadt Wipperfürth liegt im Verkehrsbund Rhein-Sieg und ist ausschließlich über Buslinien an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden. Eine direkte Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist nicht vorhanden und wird erst in Bergisch Gladbach mit der S-Bahnlinie 11 (Bergisch Gladbach – Köln), Lüdenscheid-Brügge oder Meinerzhagen durch die Regionalbahn 25 (Lüdenscheid – Gummersbach – Köln) oder in Remscheid-Lennep mit der S-Bahnlinie 7 (Wuppertal – Remscheid – Solingen) erreicht.

• Busverkehrsangebot

Das Stadtgebiet der Hansestadt Wipperfürth wird von regelmäßig verkehrenden Buslinien sowie nach Bedarf verkehrende Taxi-Bussen bedient. Beim Taxi-Bus handelt es sich um Taxen oder Mietwagen, die im Auftrag der Verkehrsbetriebe anstelle von Bussen auf festen Linien von Haltestelle zu Haltestelle fahren, wenn mindestens eine Person das Angebot nutzen möchte. Der Taxi-Bus muss mindestens 30 Minuten vor der gewünschten Abfahrtszeit bestellt werden.

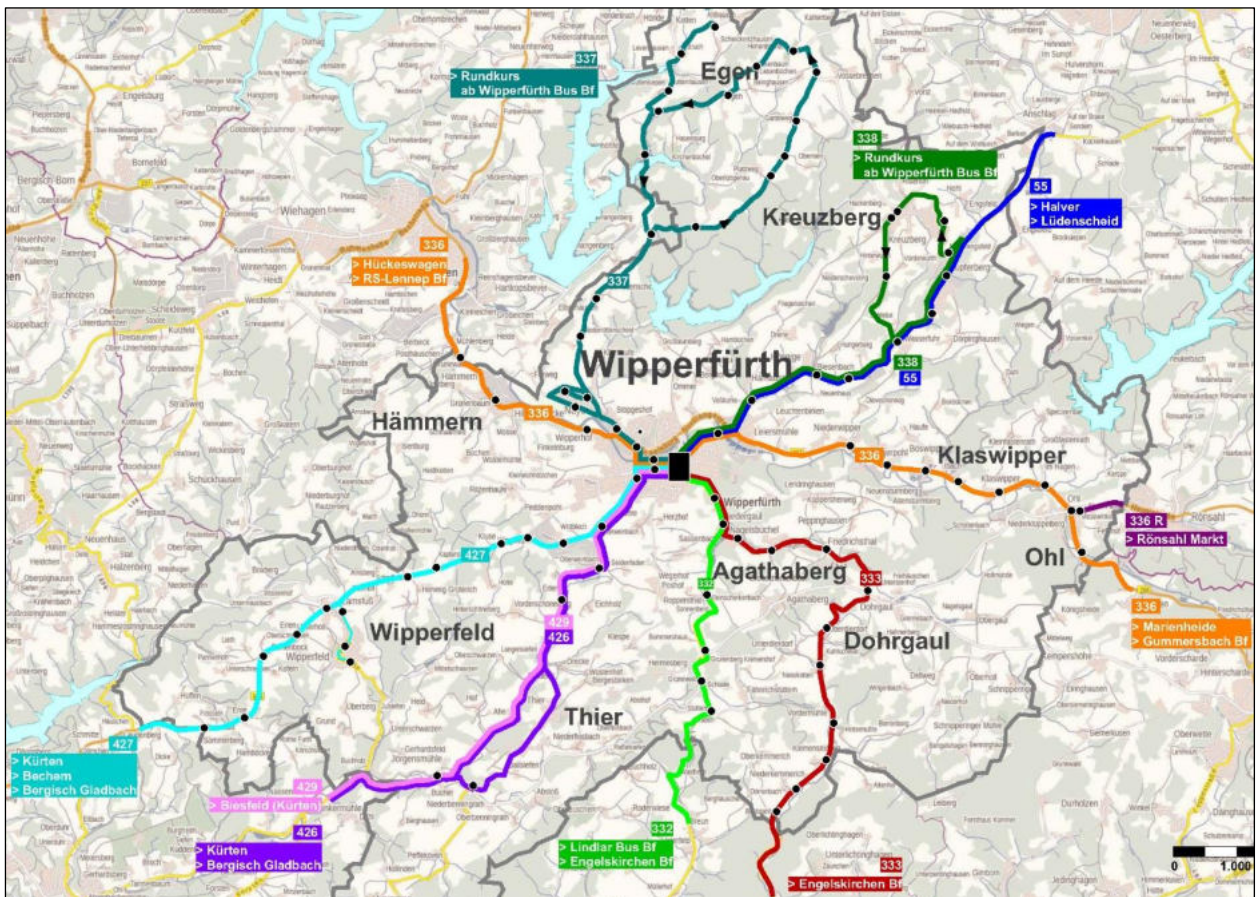


Bild 2-5: Busliniennetz Wipperfürth mit den Haltestellen

Derzeit wird Wipperfürth von neun Buslinien und einem Linientaxi erschlossen, die von der Oberbergischen Verkehrsgesellschaft (OVAG), der Märkischen Verkehrsgesellschaft (MVG) und der wupsi GmbH betrieben werden. **Bild 2-5** zeigt das Busliniennetz der Hansestadt Wipperfürth. Das Fahrtenangebot stellt die nachfolgende **Tabelle 2-2** zusammen.

Linie	Betreiber	Streckenverlauf	Takt		
			Mo-Fr	Sa	So
55	MVG	Lüdenscheid - Halver – Wipperfürth und zurück	kein Takt	-	-
332	OVAG	Wipperfürth Bus Bf – Lindlar Bus Bf – Engelskirchen Bf und zurück	60'	120 ^{1*}	120 ^{1*}
333	OVAG	Wipperfürth Bus Bf – Dohrgaul – Engelskirchen Bf und zurück	60'	120 ^{1*}	120 ^{1*}
336	OVAG	Gummersbach Bf – Wipperfürth Bus Bf – Hückeswagen – Remscheid Lennep Bf und zurück	30'-60'	60'	60'
336R	OVAG	Ohl – Rönsahl und zurück	kein Takt ^{**}	kein Takt ^{**}	
337	OVAG	Wipperfürth Bus Bf – Neye – Egen – Neye – Wipperfürth Bus Bf und zurück	kein Takt		
338	OVAG	Wipperfürth Bus Bf – Wasserfuhr – Kreuzberg – Wasserfuhr – Wipperfürth Bus Bf und zurück	30'-120'	kein Takt ^{**}	
426	wupsi	Berg. Gladbach (S) – Kürten – Wipperfürth Bus Bf und zurück	60'	60'	60'
427	OVAG wupsi	Berg. Gladbach (S) – Kürten – Wipperfeld – Wipperfürth Bus Bf und zurück	60'		
429	OVAG wupsi	Wipperfürth St.-Angela-Gym.- Wipperfürth Bus Bf – Eichhof und zurück	kein Takt		
* als Taxibus ** als Linientaxi					

Tabelle 2-2: Buslinienangebot Wipperfürth

Die regelmäßig verkehrenden Buslinien nehmen in der Regel zwischen 6 und 7 Uhr ihren Betrieb auf und bieten einen (angenäherten) Stundentakt bis 19/20 Uhr. Die Buslinie 336, die zwischen Gummersbach und Remscheid-Lennep über Wipperfürth und Hückeswagen fährt, bietet auf ihrem Nordast auch ein erweitertes Angebot zwischen 5 und 24 Uhr mit einem zeitweisen 30-Minuten-Taktverkehr. An Samstagen und Sonntagen ist das Fahrtenangebot deutlich schlechter.

In den **Bildern 2-6 bis 2-8** werden neben den einzelnen Buslinienästen auch die Haltestellen mit ihren Einzugsbereichen und das Fahrtenangebot für die verschiedenen Wochentage veranschaulicht. Im Nahverkehrsplan 2017 des Oberbergischen Kreises ist der fußläufige Haltestelleneinzugsbereich in Siedlungsbereichen über 200 Einwohnern mit 500 Meter festgelegt. Aufgrund von Erfahrungen und dem Hinweis auf Einhaltung einer Mindestmobilität ist insbesondere im Bereich der Kernstadt Wipperfürth der Haltestelleneinzugsbereich auf 300 Meter reduziert.

Mit dem vorhandenen Busliniennetz und bei einem Haltestelleneinzugsbereich von 300 Metern wird nicht das ganze Gebiet der Kernstadt erschlossen. Die erschlossenen und nicht direkt erschlossenen Bereiche sind in der **Anlage 1-5** dargestellt. Nicht erschlossen vom Linienverkehr werden die Gebiete Felderhof, Sanderhöhe, Paddenpohl, Düsterohl, das Gewerbegebiet Leiersmühle, die Leye-Siedlung, und das Gebiet um den Westfriedhof.

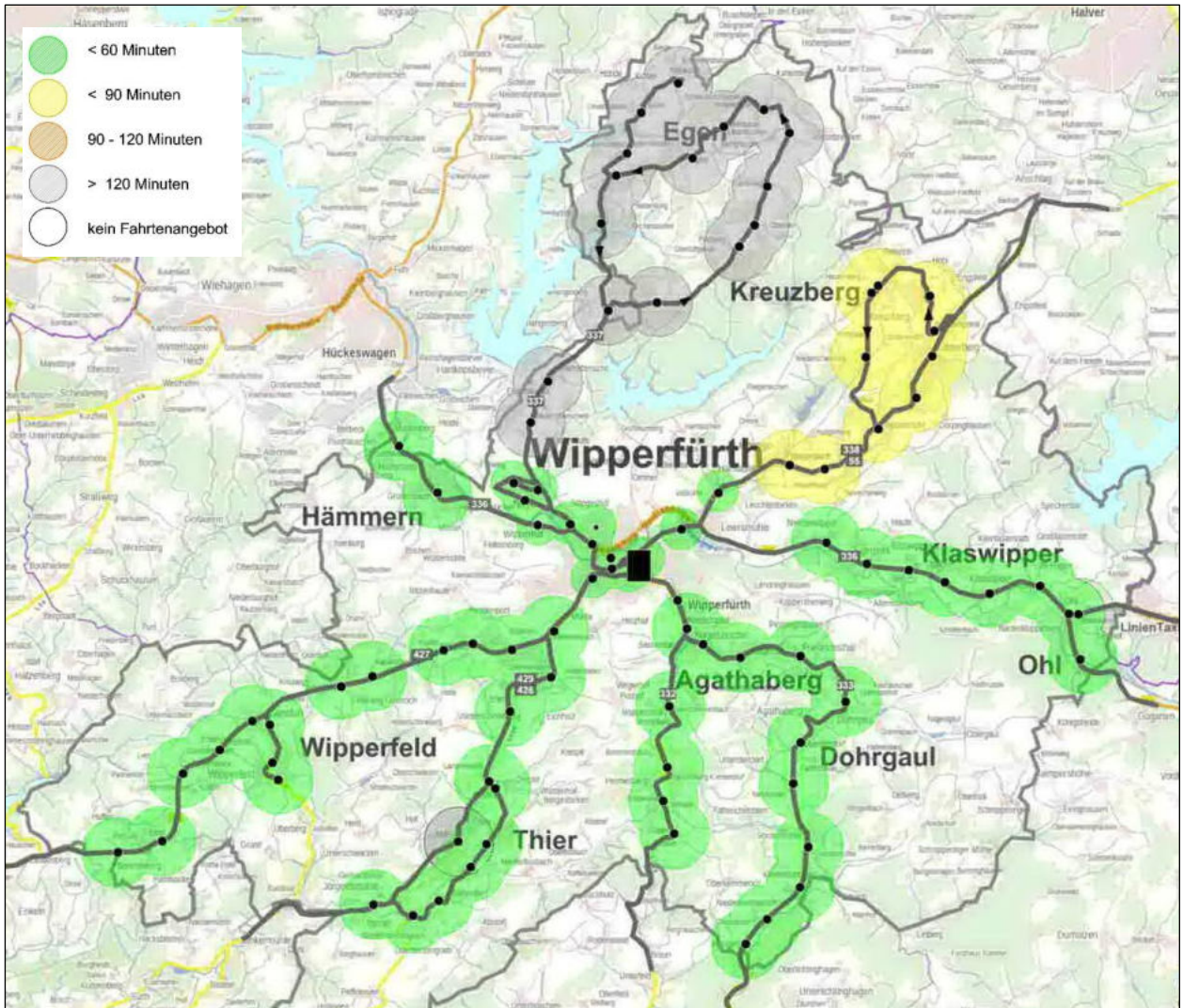


Bild 2-6: Buslinienangebot Montag bis Freitag, Fahrplan 2021/22

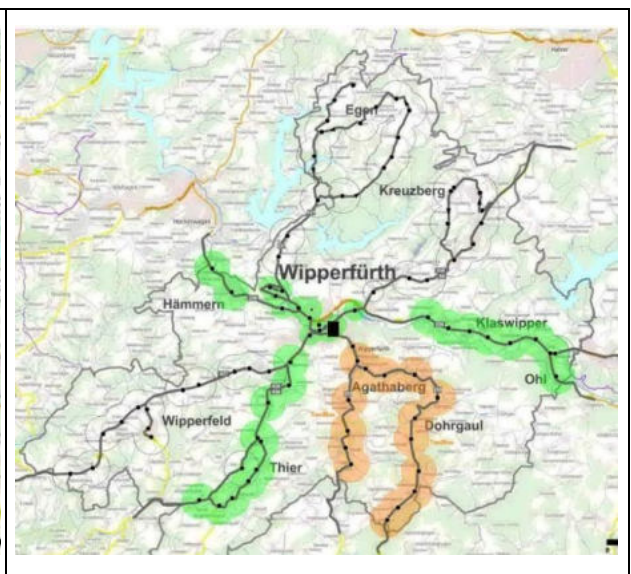
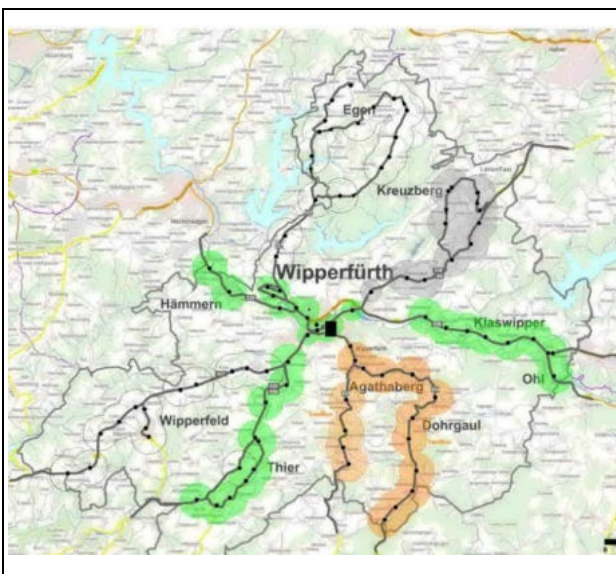


Bild 2-7: Buslinienangebot Samstag (2021/22)

Bild 2-8: Buslinienangebot Sonntag (2021/22)

Außerhalb der Kernstadt wird der Einzugsradius von 500 Meter bestimmt. Es zeigt sich, dass ein Großteil der Kirchdörfer innerhalb eines angemessenen Einzugsradius liegt. Agathaberg ist zum Zeitpunkt der Zustandsanalyse jedoch ein unerschlossener Siedlungsbereich. Auch im Ortsteil Egen ist aufgrund des auf den Schülerverkehr ausgerichteten Fahrplan eine nicht ausreichende Anbindung vorhanden.

An Sonntagen werden das nordöstliche der Kernstadt gelegene Kreuzberg und die Siedlungsbereiche um die Halver Straße (L 284) ebenfalls nicht mehr erschlossen. Es besteht sonntags kein ÖPNV-Angebot.

Die Buslinien treffen sich in der Wipperfürther Innenstadt am Surgères-Platz, der somit den Verknüpfungspunkt im ÖPNV-Netz der Hansestadt bildet. Aufgrund seiner bestehenden Gestaltung, die seit vielen Jahren bemängelt wird, kann er diese Funktion jedoch nur sehr unzureichend wahrnehmen. Es mangelt an Halte- und Wartepositionen für die Busse, Aufenthaltsflächen für die Fahrgäste, gesicherte und barrierefreie Gehwege und an der Orientierung. Die Neugestaltung und Optimierung zur einem ZOB (Zentraler Omnibusbahnhof) ist städtischerseits beschlossen und mit dem Oberbergischen Kreis als Aufgabenträger und den Busunternehmen weitgehend abgestimmt.

Den einzelnen Buslinien kommen die folgenden Funktionen zu:

- Die **Buslinie 336** (OVAG) bindet Wipperfürth an die Nachbarstädte Hückeswagen und Remscheid-Lennep im Nordwesten sowie Marienheide und Gummersbach im Südosten an. Diese Buslinien stellt eine zentrale und aufkommensstarke Linie in Oberbergischen Kreis dar. Die Taktung der Buslinie liegt montags bis freitags zwischen 30 und 60 Minuten, wobei der Nordast mit mehr Fahrten bedient wird. An Wochenenden liegt die Taktung sowohl samstags als auch sonntags bei 60 Minuten.

Ergänzt wird die Linie durch die 336R, welche zwischen Montag und Freitag fünfmal und am Samstag sechsmal als Linientaxi zwischen Ohl und Rönsahl Markt verkehrt und somit eine Anbindung des östlich gelegenen Stadtteils von Kierspe an die Hauptlinie schafft. Die Fahrzeit liegt hier bei zwei Minuten.

- Die **Linie 337** (OVAG) erschließt ohne Taktung den nördlichen Bereich Wipperfürth. Sie führt als Rundkurs von Wipperfürth Bus Bf über Wipperfürth-Neye bis ins nördliche Kirchdorf Egen. An Schultagen werden 8 Fahrten, an Ferientagen nur 4 Fahrten (teilweise als Linientaxi). Das Kirchdorf Egen wird an Schultagen mit 3 Fahrten angebunden, davon eine als LinienTaxi. Samstags und sonntags liegt auf dieser Linie kein Fahrtenangebot vor.
- Die **Linie 55** (MVG) verkehrt zwischen Wipperfürth Surgères-Platz über Halver nach Lüdenscheid Bf. und erschließt dabei den nordöstlichen Bereich des Stadtgebietes. Sie wird ohne Taktung betrieben und verkehrt Montag bis Freitag jeweils viermal aus dem Stadtgebiet Wipperfürth nach Lüdenscheid.
- Die Erschließung des nordöstlichen Stadtgebiets wird durch die **Linie 338** (OVAG) ergänzt. Diese fährt als Rundlinie von Wipperfürth Bus Bf über Wipperfürth-Wasserfuhr, Kreuzberg und Kupferberg zurück nach Wipperfürth Bus Bf. Die Taktung dieser Linie liegt Montag bis Freitag zwischen 30 und 120 Minuten. An Samstagen wird sie als Linientaxi betrieben. Sonn- und Feiertags findet kein Linienbetrieb statt.

- Die Anbindung der südlichen Stadtgebiete wird durch die **Linien 332 und 333** (OVAG) sichergestellt. Die Linie 332 verkehrt entlang der L 284 zwischen Wipperfürth Bus Bf, Lindlar Bus Bf und Engelskirchen Bus Bf. Auf der Gaulstraße führt die Linie 333 parallel, dann jedoch über die L 302 über Dohrgaul, Frielingsdorf Bus Bf nach Engelskirchen. Beide Linien verkehren von Montag bis Freitag im 60 Minuten Takt. Samstags und sonntags wird die Taktung auf 120 Minuten erhöht. Keine der beiden Linien bindet direkt Agathaberg an.
- Die **Linie 426** (wupsi, OVAG) bindet das Kirchdorf Thier an und verkehrt über Kürten nach Bergisch Gladbach Bf. Montag bis Sonntag verkehrt die Linie im 60 Minuten Takt.
- Die **Buslinie 427** (wupsi, OVAG) wird von Montag bis Freitag betrieben und bindet das Kirchdorf Wipperfeld an. Diese verkehrt in einem 60 Minuten Takt zwischen Wipperfürth ZOB – Kürten – Bechem – Bergisch Gladbach Bf.
- Die **Buslinie 429** (wupsi, OVAG) führt zwischen dem St.-Angela-Gymnasium über Wipperfürth Bus Bf nach Kürten-Dürscheid. Für den Schülerverkehr sind hierbei zu dem morgendlichen Schulbeginn und zum Schulschluss drei Fahrten zwischen Wipperfürth Bus Bf und St.-Angela-Gymnasium zu verzeichnen. Da die Buslinie hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgelegt ist, wird diese am Samstag und Sonntag nicht betrieben.

Das Fahrtenangebot des ÖPNV in Wipperfürth bietet auf den wesentlichen Verbindungen keine Alternative zum individuellen Pkw. Allein das Fahrtenangebot der Linie 336 nach Gummersbach bzw. über Hückeswagen nach Lennep und das Angebot der Linie 426 von/nach Bergisch Gladbach kann in Hinblick auf das Taktangebot überzeugen.

Zum Analysezeitpunkt 2020/21 fehlt eine ÖPNV-Bedienung von Agathaberg. Das Angebot für die Kirchdörper Dohrgaul, Kreuzberg und Kupferberg ist mangelhaft. Das Fahrtenangebot in Egen ist auf den Schülerverkehr ausgerichtet und bietet keine weitere Verbindung an.

In den Tagesrandzeiten sowie am Wochenende sind in weiten Teilen des Stadtgebietes Bedienungslücken vorzufinden.

• **Bürgerbus Wipperfürth**

Der Bürgerbus für die Kernstadt Wipperfürth wird seit dem 14.04.1997 durch den Bürgerbusverein Wipperfürth e.V. angeboten. Dabei werden der Ortsteil Neye und die an den Hängen gelegenen Wohnquartiere an die Innenstadt und den Verknüpfungspunkt Surgères-Platz angebunden. Aus den äußeren Wohngebieten sind die Fußwege zu den Bushaltestellen sehr weit; die Straßen an den Hängen jedoch kaum von den Linienbussen zu befahren. Insbesondere für Mobilitätsbeeinträchtigte, die über ein kein Auto verfügen oder dieses nicht mehr steuern besteht somit ein Mobilitätsangebot. Das **Bild 2-9** zeigt die Linienwege, die von den fünf Bürgerbusschleifen gefahren werden.

Start- und Zielpunkt der fünf Schleifen ist der ZOB Surgères-Platz. Montags bis freitags werden vormittags nach 8:45 Uhr jeweils 2 Fahrten angeboten. Nachmittags erfolgen an Dienstagen und Donnerstag weitere 2 Fahrten.

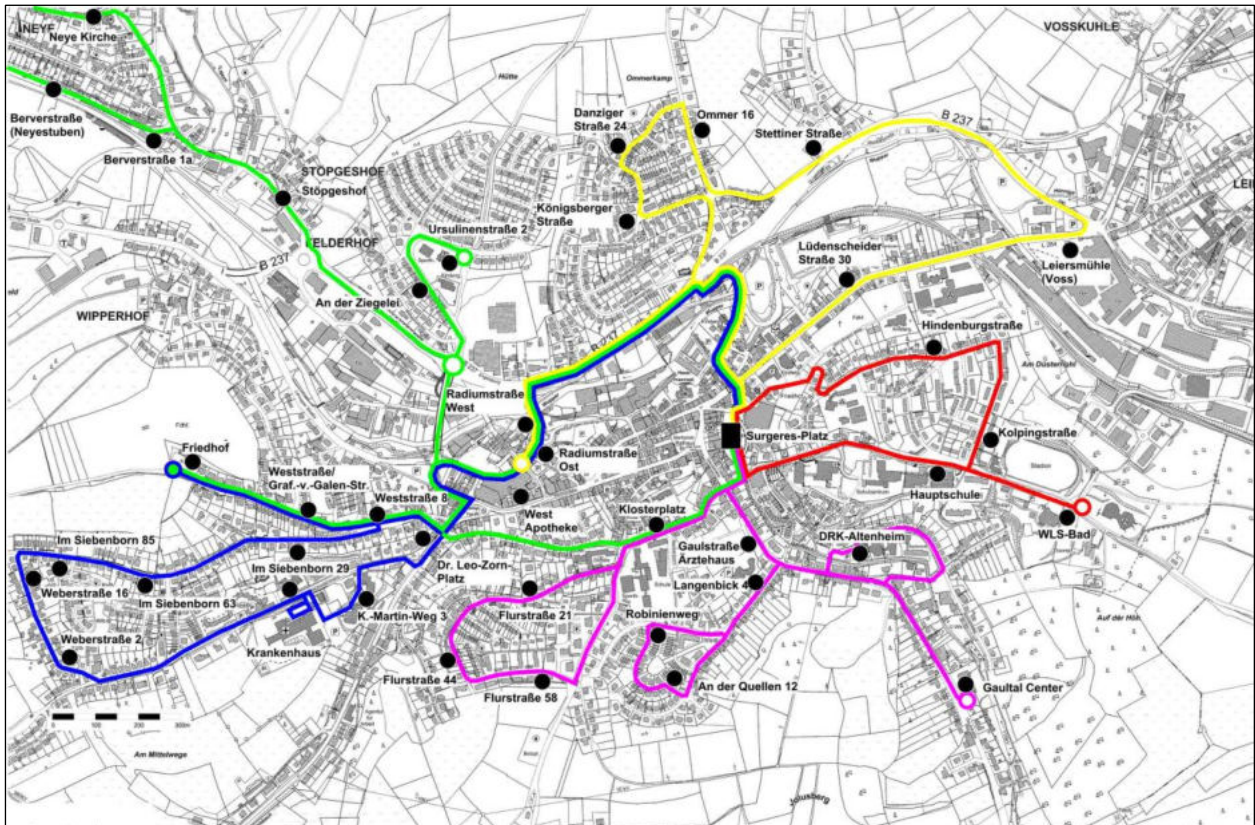


Bild 2-9: Linienplan Bürgerbus Wipperfürth

Der Bürgerbusbetrieb erfolgt mit zwei Kleinbussen (8 Sitzplätze für Fahrgäste) durch den ehrenamtlich agierenden Bürgerbusverein Wipperfürth e.V., den es seit 1996 gibt. Der Bürgerbusverein hat rund 120 Mitglieder und verfügt über rund 40 Fahrerinnen und Fahrer, die durchschnittlich zweimal im Monat eingesetzt werden. Die jährliche Fahrleistung beträgt rund 40.000 km.

Der Fahrpreis beträgt auf allen Fahrtstrecken für Erwachsene 1,90 € und für Kinder zwischen sechs und vierzehn Jahren 1,00 €. Die Beförderung von entsprechend berechtigten Behinderten und Inhabern von Familienpässen ist unentgeltlich.

- **Dorf-Bürgerbus Wipperfürth**

Der Dorf-Bürgerbus ist seit dem 18.11.2013 durch den Dorf-Bürgerbusverein Wipperfürth e.V. in Betrieb. Damals hat sich eine Interessen-Gemeinschaft aus den Dörfern Agathaberg, Dohrgaul, Thier und Wipperfeld gebildet, die sich zum Ziel gesetzt hat, die Mobilität der Bürger der Wipperfürther Kirchdörfer zu verbessern. Zwar sind die Dörfer, mit Ausnahme von Agathaberg, an den öffentlichen Nahverkehr angebunden. Aber die Streuhöfe und Weiler liegen zum Großteil weit entfernt von jeglichen ÖPNV-Haltestellen. Insbesondere die Älteren oder Gehbehinderten ohne Auto sind hier in ihrer Mobilität stark eingeschränkt, wenn nicht eine Mitfahrgelegenheit bei Kindern Verwandten oder Nachbarn besteht. Hier will der Dorf-Bürgerbus einspringen und zu mehr Mobilität verhelfen.

Insgesamt gibt es 3 Linienäste (siehe **Bild 2-10**), die teilweise unterschiedlich an den Wochentagen bedient werden, um mit dem einen Kleinbus auszukommen:

- Dienstags, donnerstags und freitags wird das Grundnetz Wipperfeld (blaue, gelbe, rote, grüne Linien) jeweils zweimal am Vormittag und an Donnerstagen die gelbe Linie zweimal am Nachmittag bedient. Die Mitte von Wipperfeld wird somit mit 10 Fahrten in der Woche angefahren.
- Die pinkfarbene Linie versorgt Hämmern mit je 2 Fahrten montags und mittwochs.
- Die braune Linie bedient Thier, Agathaberg und Dohrgaul mit je 2 vormittäglichen Fahrten Montag, Mittwoch und Freitag.

Alle Dorf-Bürgerbuslinien beginnen und beenden ihre Rundfahrten ab Surgères-Platz in der Innenstadt von Wipperfürth, sodass eine Übergangsmöglichkeit zu den Buslinien der ÖPNV-Betriebe besteht.

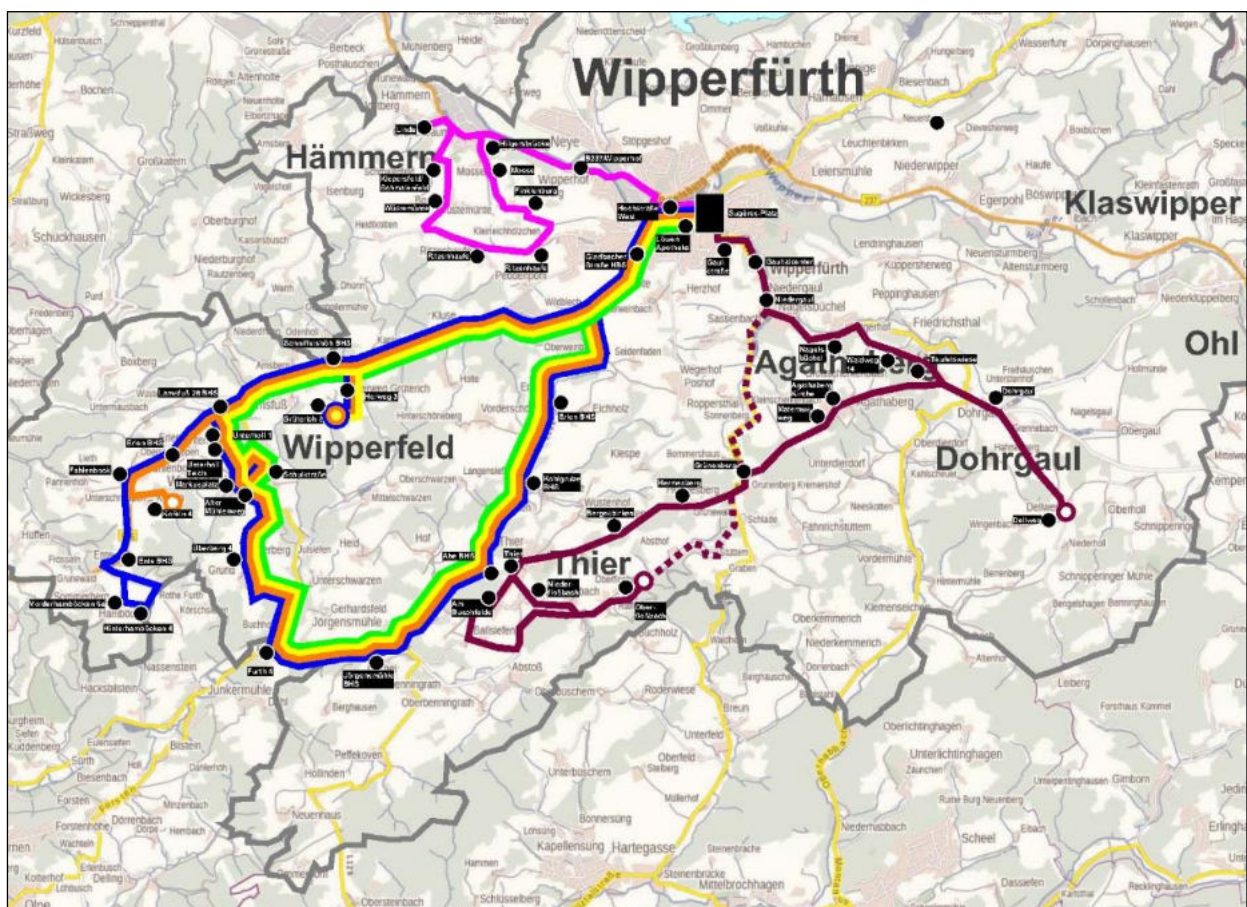


Bild 2-10: Linienplan Dorf-Bürgerbus Wipperfürth, Analyse 2021

2.5 Radverkehrsnetz

Durch die Hansestadt Wipperfürth führt der Bergische Panoramaradweg, der nicht nur touristisch eine große Bedeutung hat. Für den Alltagsverkehr bietet die ehemalige Bahntrasse eine Verbindung aus der Innenstadt bzw. der Kernstadt von Wipperfürth nach Hückeswagen und Wermelskirchen bzw. nach Marienheide. Auch die Kirchdörfer Hämmern und Ohl - Klaswipper sind angebunden. In weiten Abschnitten bietet dieser Radweg, der allerdings auch von Fußgängern im Mischverkehr genutzt wird, einen weitgehend ebenen, 2,50 m breiten Fahrweg. Abschnittsweise (z.B. Bereich Raiffeisenmarkt) bestehen aufgrund nicht ausreichender Breiten auch Probleme.

Im vorliegenden Mobilitätskonzept wird vor allem der Alltagsverkehr mit dem Fahrrad behandelt. Darüber hinaus wird auf die touristische Bedeutung der Hansestadt Wipperfürth und des Bergischen Landes auch für den Radtourismus hingewiesen. Gerade die E-Mobilität hat für das Fahrrad ganz neue Potenziale in topographisch anspruchsvollem Gelände geweckt, sodass während des Sommerhalbjahres viele Fahrradtouristen auf den Wegen und Straßen wahrgenommen werden.

Das landesweite Radwegenetz (siehe **Bild 2-11**) nutzt nicht nur den Bahntrassenradweg, sondern auch Bundes- und Landesstraßen (B 506, L 284), die aufgrund fehlender Radwege und hoher Fahrgeschwindigkeiten nur unzureichend für das Radfahren geeignet sind.

Insgesamt ist die Radwegeinfrastruktur unzureichend und bildet kein zusammenhängendes Netz wie **Bild 2-12** auf der folgenden Seite zeigt.

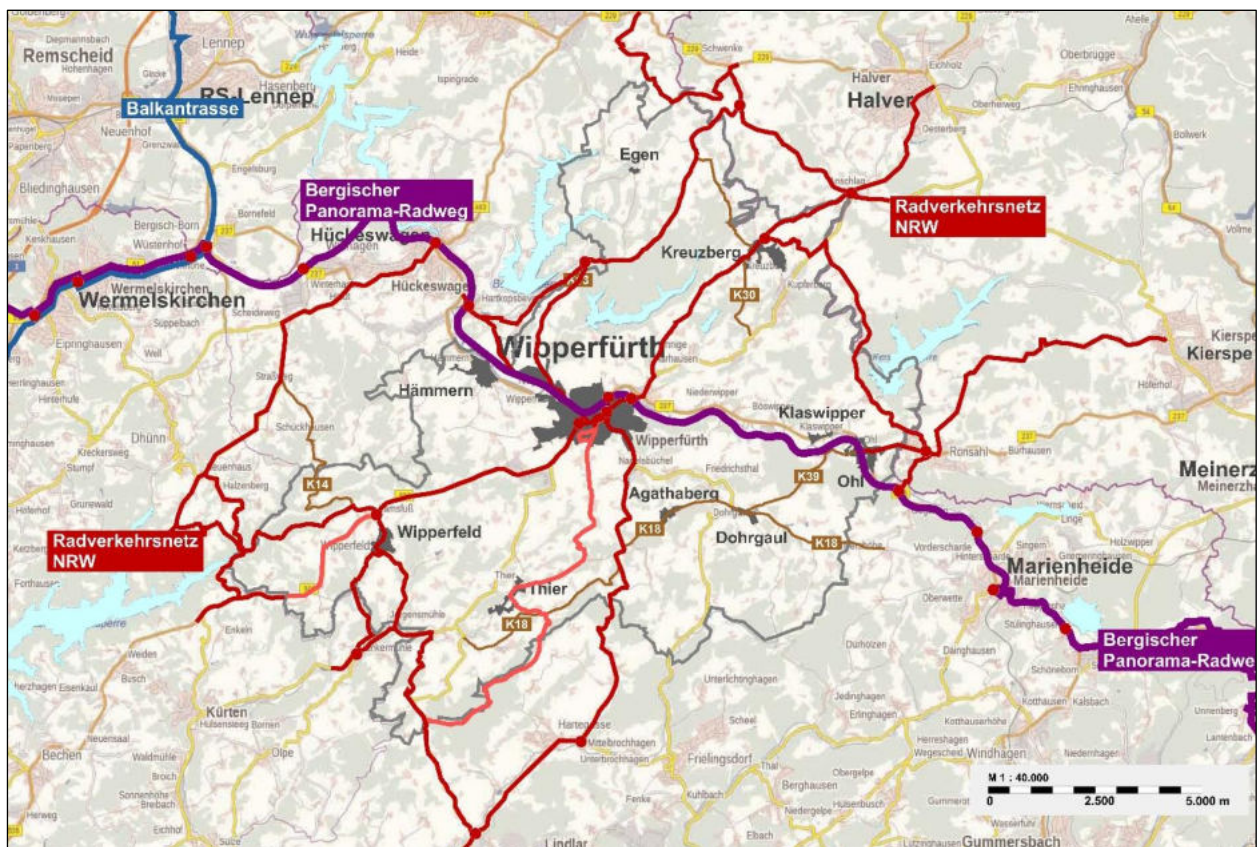


Bild 2-11: Landesweites Radwegenetz in Wipperfürth

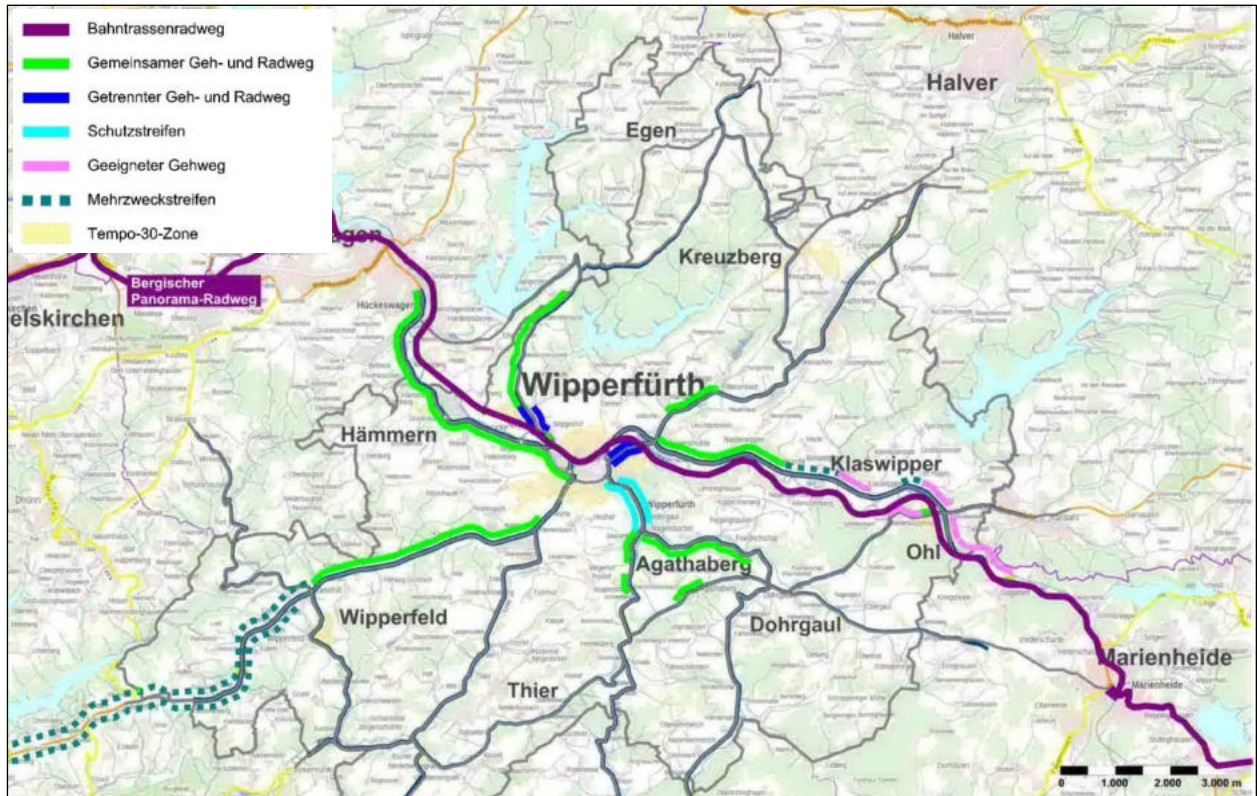


Bild 2-12: Radverkehrsanlagen in Wipperfürth

Weitgehend besteht kein zusammenhängendes Radwegenetz. Verbindungen zur Kernstadt fehlen aus Kreuzberg, Thier und Egen bzw. sind lückenhaft wie entlang der B 237 (Klaswipper). Städteverbindungen beispielsweise nach Lindlar und Halver fehlen.

Als positiv für den Radverkehr ist die große Anzahl von Tempo 30-Zonen im Bereich der Kernstadt hervorzuheben. Aufgrund der geringen Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Autoverkehr und Radverkehr eignen sich diese Straßen hervorragend für das Radfahren.

2.6 Fußwegenetz

Jeder mobile Mensch geht zu Fuß. Ein großer Teil der Wege am Tag wird zu Fuß gegangen. Bevor in ein anderes Verkehrsmittel gestiegen wird, ist ein Wegeanteil zu Fuß gehend zurückzulegen. Das Zuzußgehen erfüllt wichtige Mobilitätsfunktionen, ist kostenfrei und steht allen Alters- und Sozialgruppen zur Verfügung. Voraussetzung für den Fußverkehr ist die Barrierefreiheit. Nicht nur für mobileingeschränkte Menschen soll die Benutzung straßenbegleitender Gehflächen hindernisfrei, taktil und visuell abgegrenzt sein. Ziel dabei ist das Vermeiden von Barrieren in im Fußverkehrsnetz. Dabei ist zwischen großräumigen Barrieren, wie beispielsweise der stark befahrenen B 237 und der Wupper im Kernstadt- bzw. Innenstadtbereich oder kleinräumigen Barrieren wie fehlenden Querungshilfen an Stadtstraßen zu unterscheiden.

Fehlende subjektive Sicherheit, wie beispielsweise ein nicht abgesenkter Gehweg an Knotenpunkten kann die Mobilität im Fußverkehr einschränken. Die Anforderungen betroffener Zielgrup-

pen, besonders bei älteren Menschen mit Rollator oder Gehstock, jüngere Menschen mit Kinderwagen oder Gehhilfen und selbstverständlich Rollstuhlfahrende sind ist in die Fußverkehrsplanung und die Gestaltung der Straßenräume mit einzubeziehen.

Die Grundstruktur des Fußwegenetzes in Wipperfürth wird durch die ausgebauten Gehwege entlang der Straßen gebildet. Mehrfach sind diese durch das Verkehrszeichen 240 StVO als gemeinsamer Geh- und Radweg ausgewiesen. Die gemeinsame Nutzung des meist zu schmalen Gehweges, weist häufig Probleme auf.

2.7 Mobilitätsvergleiche

Im vorliegenden Kapitel der findet eine Erreichbarkeitsanalyse unterschiedlicher Ziele und Fahrtzwecke statt. Zuerst wird dabei die Erreichbarkeit umliegender Bahnhöfe mit den am Surgères-Platz verkehrenden Buslinien aufgezeigt. Sodann werden beispielhaft die Wege bzw. Fahrten unterschiedlicher Fahrtzwecke mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln bzw. Verkehrsmittelkombinationen ausgewertet, um die Verbindungs- und Erreichbarkeitsqualitäten zu untersuchen.

2.7.1 Erreichbarkeit umliegender Bahnhöfe

Die Hansestadt Wipperfürth verfügt über keinen eigenen Anschluss an den Schienenpersonenverkehr. Die nachfolgende **Tabelle 2-3** zeigt die Erreichbarkeit der umliegenden Bahnhöfe vom zentralen Verknüpfungspunkt Surgères-Platz. Aufgezeigt werden die zu benutzenden Buslinien, die reinen Busfahrzeiten (ohne Wartezeiten) und die an den Bahnhöfen möglichen Anschlüsse an Regionalbahn- und S-Bahnlinien und dem damit einhergehenden Zugang zum Schienenpersonenverkehr.

Linie	Betreiber	Bahnhof	Fahrtzeit zum Bahnhof	Anschluss am Bahnhof	Ziele
332	OVAG	Engelskirchen Bf	43“	RB25	Lüdenscheid Meinerzhagen Marienheide Gummersbach Engelskirchen Köln Hbf
333	OVAG	Engelskirchen Bf	35“	RB25	
336	OVAG	Marienheide Bf	20“	RB25	
336	OVAG	Gummersbach Bf	44“	RB25	
336	OVAG	RS-Lennep Bf	41“	S7	Wuppertal Hbf RS-Lennep Remscheid Hbf Solingen Hbf
426	wupsi	Berg.-Gladbach Bf	57“	S11	Berg.-Gladbach Köln Hbf Dormagen Neuss Düsseldorf Hbf
427	OVAG/wupsi	Berg.-Gladbach Bf	55“	S11	

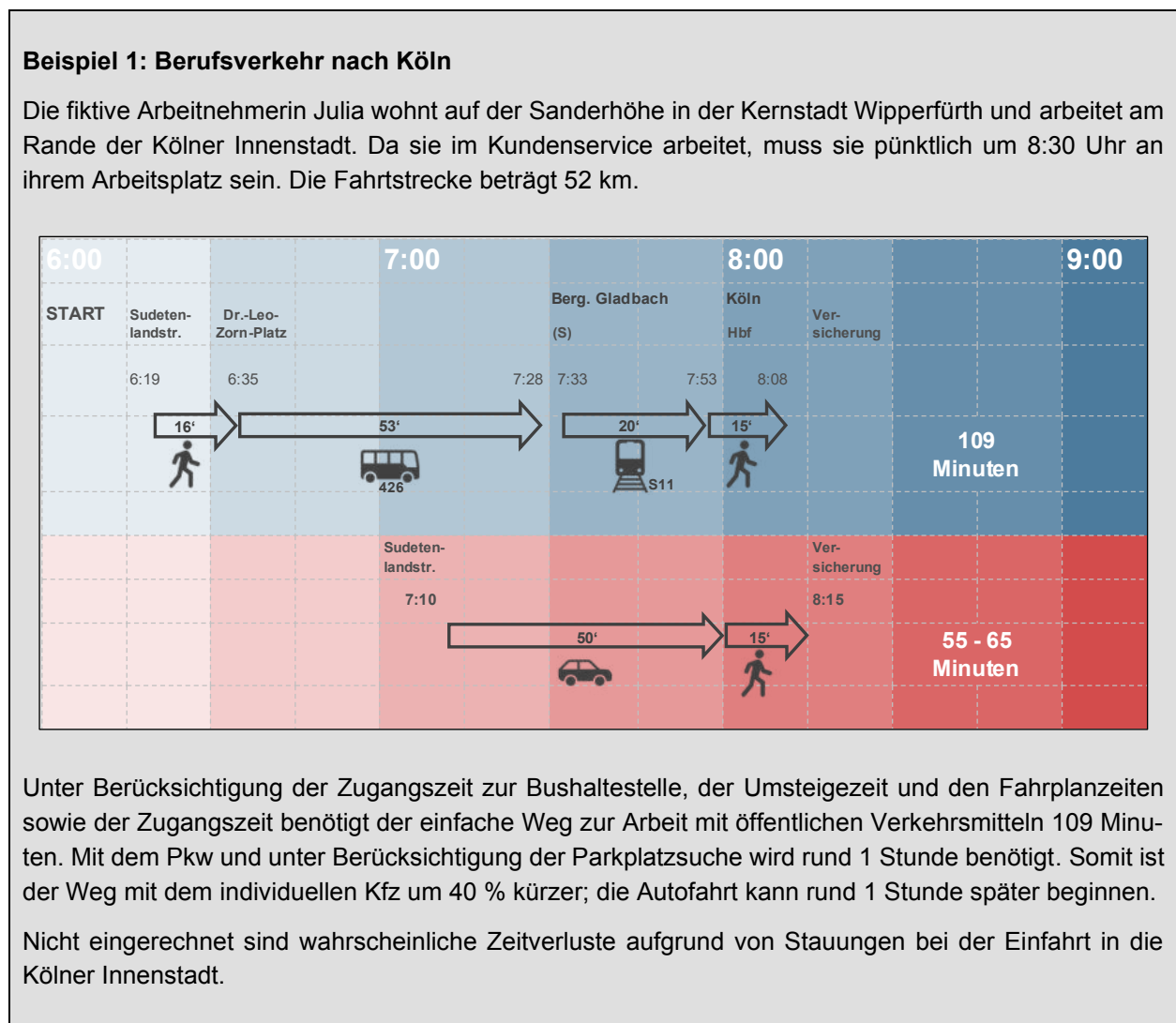
Tabelle 2-3: Fahrzeiten zu den umliegenden Bahnhöfen

Es wird deutlich, dass erhebliche Fahrzeiten mit den Linienbussen zurückzulegen sind, um SPNV-Haltestellen zu erreichen. Der nächstgelegene Haltestellenpunkt liegt in Marienheide und wird von der RB25 angefahren. Die Fahrt nach Marienheide macht jedoch nur Sinn für Fahrgäste, die in Richtung Lüdenscheid-Brügge, Hagen und Dortmund öffentliche Verkehrsmittel benutzen wollen.

Von Wipperfürth nach Bergisch Gladbach dauert die Buslinienfahrt fast 1 Stunde mit den Linien 426 oder 427. In weiteren 20 Minuten erreichen die Fahrgäste mit der S 11 den Kölner Hauptbahnhof, wobei die Umsteigezeit von 8 Minuten zwischen der Busankunft und der Abfahrt der S 11 hinzuzurechnen ist. In der Summe beträgt die Fahrzeit rund 85 Minuten. Einen Vergleich mit dem individuellen Pkw enthält das folgende Kapitel.

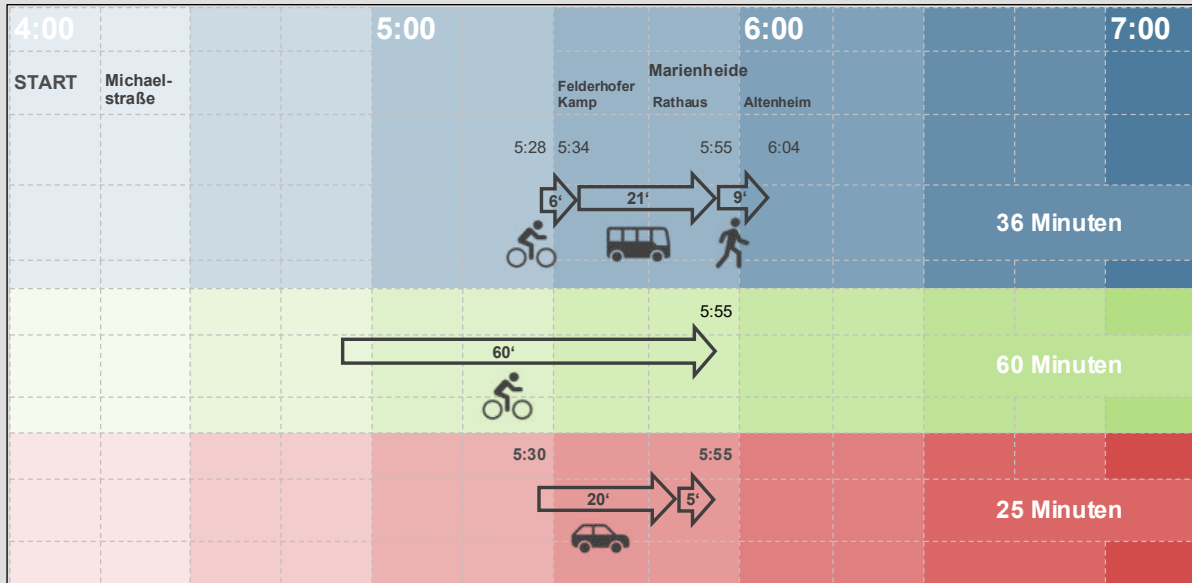
2.7.2 Erreichbarkeitsanalyse und Verkehrsmittelwahl

Anhand der Beispiele von fiktiven Personen mit unterschiedlichen Fahrtzielen (vor allem im Berufsverkehr) wurden Fahrzeitvergleiche mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln durchgeführt. Dabei sollte herausgearbeitet werden, ob es bei der alltäglichen Mobilität attraktive Alternativen zum individuellen Pkw gibt.



Beispiel 2: Berufsverkehr nach Marienheide

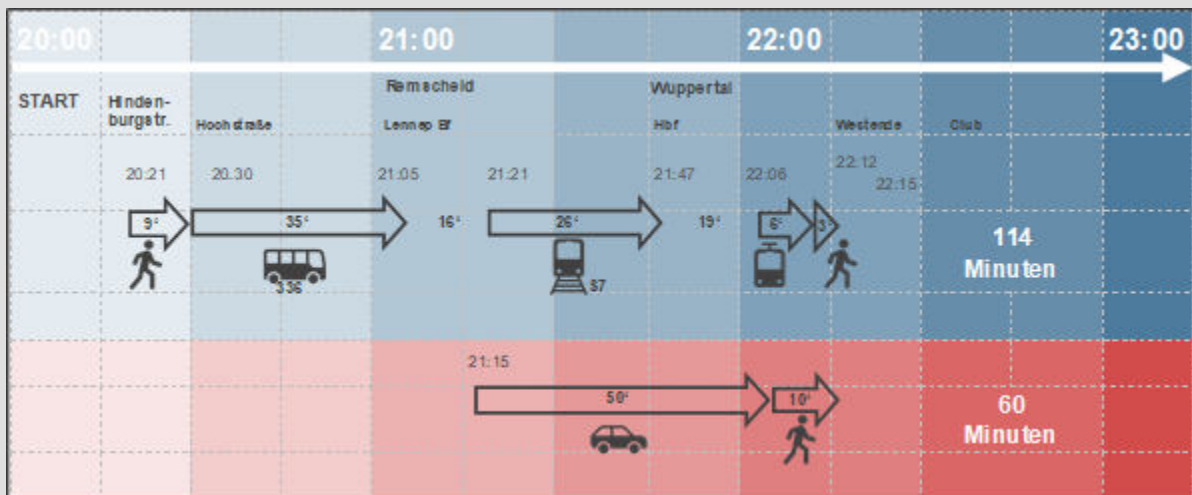
Die fiktive Seniorenpflegerin Anke lebt in der Neye-Siedlung. Ihre Frühschicht in einem Seniorenzentrum in Marienheide beginnt um 6:00 Uhr. Die Fahrtstrecke beträgt 14 km. Bei gutem Wetter fährt Anke auch gerne mit dem Fahrrad über den Bahntrassenradweg.



Mit dem Bus würde Anke nicht pünktlich in Marienheide an ihrem Arbeitsplatz ankommen, da die Buslinie 336 erst um 5:34 den 1. Kurs an ihrer Haltestelle anbietet. Mit dem Fahrrad benötigt sie rund 1 Stunde. Der Pkw würde sie bereits nach 25 Minuten an ihr Ziel bringen.

Beispiel 3: Freizeit-/Wochenendverkehr nach Wuppertal

Jonas ist Abiturient und wohnt bei seinen Eltern auf der Hindenburgstraße. Samstags fährt er gerne mit seinen Freunden in einen Club in Wuppertal. Die Fahrtstrecke beträgt rund 36 km.



Mit dem ÖPNV müsste die Gruppe bereits um 20:21 Uhr starten, um gegen 22:15 nach fast 2 Stunden Reisezeit anzukommen. Mit dem Pkw dauert die Fahrt nur 1 Stunde. Morgens könnte er ab 5:43 Uhr zurückfahren. Allerdings würde die Fahrt fast 4 Stunden dauern.

Die geschilderten drei Beispiele zeigen sehr deutlich die Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum, wenn betroffene Bürgerinnen und Bürger nicht über einen eigenen Pkw verfügen. Es gibt eine sehr große Vielfalt an Mobilitätswünschen und -erfordernissen, denen wirtschaftlich nicht mit einem öffentlichen Linienverkehr nachgekommen werden kann. Da die öffentlichen Mittel für den ÖPNV beschränkt sind, werden diese zielgerichtet für Relationen und Fahrtenhäufigkeiten eingesetzt, auf denen eine gewisse Nachfrage vorausgesetzt werden kann. Gerade für diejenigen Menschen, die über kein Auto verfügen, weil sie als Jugendliche zu jung oder als Senioren zu alt sind oder die auch nicht über das notwendige Einkommen zur Anschaffung oder Unterhaltung eines Kfz verfügen, ergeben sich im ländlichen Raum deutliche Mobilitätseinschränkungen.

Diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die eine Wahlfreiheit zwischen dem in der Familie vorhandenen Kfz und öffentlichen Verkehrsmitteln haben, entscheiden zumeist nach Kriterien wie Zuverlässigkeit, Reisezeit, Gewohnheit und Bequemlichkeit. Auch die Kenntnis über die Mobilitätsalternativen (Fahrplan, Tarife, Ausbau des Liniennetzes und Umsteigebeziehungen, Radwegenetz) muss zwingend vorhanden sein, um sich gegen das individuelle Kfz und für die Mobilitätsalternative zu entscheiden. In den letzten Jahren kommt als Entscheidungsalternative immer häufiger das Argument „Klimaschutz“ hinzu, um auf das Fahrrad oder den ÖPNV auszuweichen.

Im Falle der Hansestadt Wipperfürth muss festgestellt werden, dass das Auto das vorherrschende Verkehrsmittel sowohl im Berufs-, Einkaufs-/ Erledigungs- wie im Freizeitverkehr ist.

2.8 Kfz-Verkehrsmengen

Die Verkehrsmenge der Straßen ist in der Regel umso höher je größer ihre Bedeutung als Verbindungs- und Erschließungsstraße ist. Insoweit beitzen die Bundesstraßen im Wipperfürther Stadtgebiet auch die höchsten Verkehrsstärken, die sich innerhalb der Siedlungsschwerpunkte durch den kleinräumigen Erschließungsverkehr nochmals erhöhen.

Die trennende Wirkung einer Verkehrsstraße wird, neben der Straßenbreite, über die Kfz-Verkehrsmenge bewertet, die diese Straße benutzt. Die Verkehrsstärke ist, neben dem Schwerverkehrsanteil auch ein Indikator für die Lärm- und Abgasimmissionen, die von einer Straße ausgehen.

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes Wipperfürth 2040 wurden keine Kfz-Verkehrserhebungen durchgeführt. Zurückgegriffen wurde auf Daten des Landesverkehrsministeriums aus dem Jahr 2015³, somit auf Daten vor Beginn der Covid19-Pandemie, in dem die letzte landesweite Straßenverkehrszählung durchgeführt wurde. Für den Kernstadtbereich werden Daten einer Verkehrsuntersuchung zur Innenstadt von Wipperfürth aus dem Jahr 2019⁴ angeführt.

Bild 2-14 stellt die Kfz-Verkehrsmengen an einem durchschnittlichen Werktag (Montag bis Samstag) im Stadtgebiet von Wipperfürth aus dem Jahr 2015 dar. Im gesamtstädtischen Bereich liegt der Höchstwert an der B 237 in der Kernstadt östlich des Kreisverkehrs mit der B 506 mit und 16.000 Kfz/24h. Im Streckenverlauf der B 237 wird eine Verkehrsmenge von rund 13.100 Kfz/24h

³ www.nwsib-online.nrw.de, Homepage des Landesbetriebs Straßenbau NRW

⁴ IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH: Verkehrsuntersuchung Hochstraße Wipperfürth, 2020

in Richtung Hückeswagen und 9.000 Kfz/24h in Richtung Marienheide erreicht. Die Ortsdurchfahrten von Hämmern, Klaswipper und Ohl sind somit, neben der Nordtangente, stark belastet.

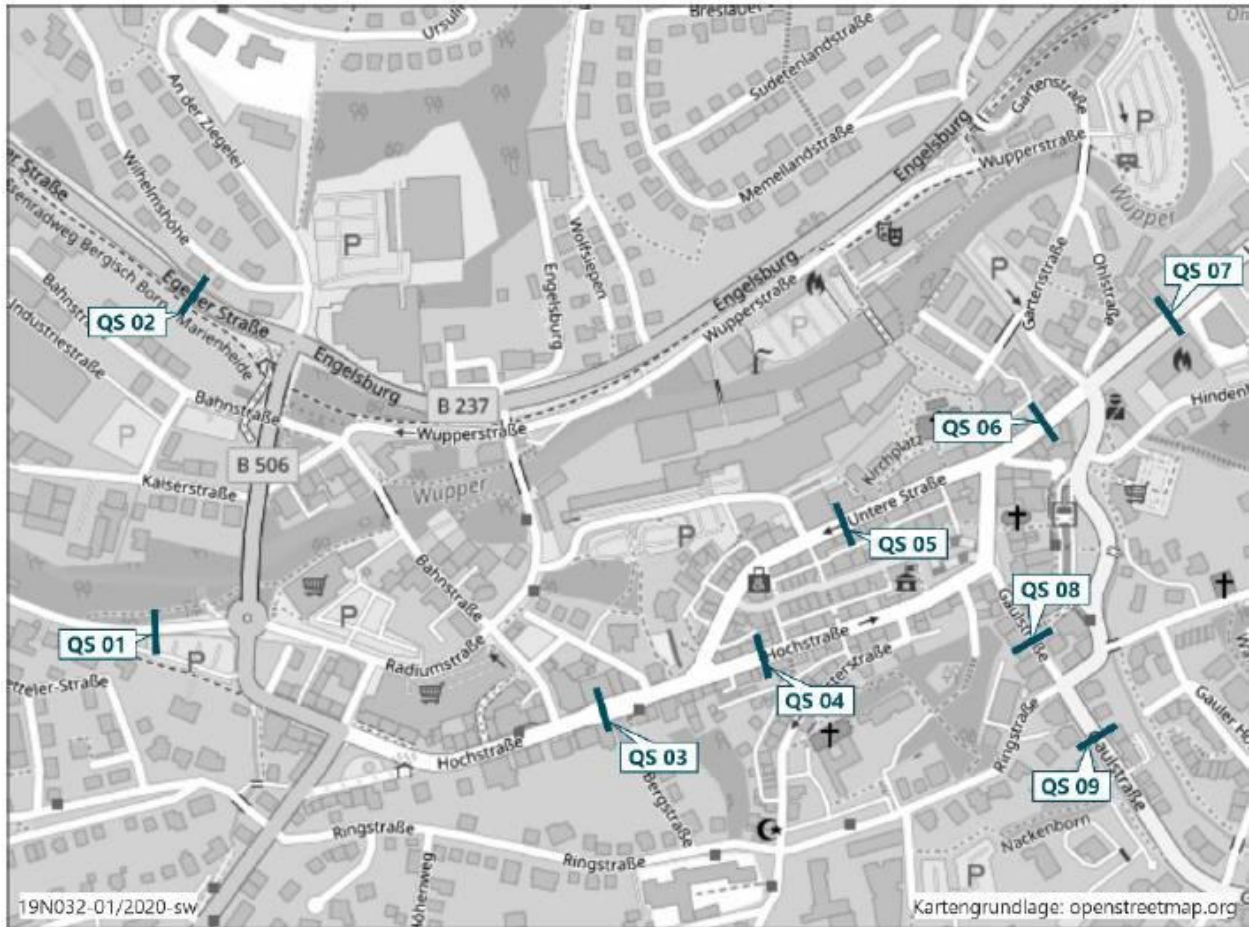


Bild 2-13: Kfz-Verkehrsmengen an Werktagen, 2015 [Kfz/24h]

Die B 506, mit Verbindungsfunktion aus und nach Bergisch Gladbach weist eine Verkehrsmenge von 12.500 in der südlichen Ortseinfahrt der Hansestadt, auf der Gladbacher Straße, auf.

Eine hohe Verkehrsmenge besitzt auch die L 284, Gaulstraße, mit 10.000 an der südlichen Ortseinfahrt nach Wipperfürth. Südlich der Gabelung mit der L 302 fahren rund 3.500 Kfz/24h auf dem Agathaberger Weg, während die L 302, Nagelsbüchel, von rund 5.600 Kfz/24h befahren wird. In der Richtung Halver besitzt die L 282 Verkehrsstärken von 4.000 bis knapp 5.000 Kfz/24h.

Die kreisangehörigen Straßen sind nur schwach befahren. Die K 13 gibt im Bereich der Neye-Siedlung einen Wert von 2.300 Kfz/24h an. Die K 30 zwischen Kupferberg und Kreuzberg eine Verkehrsmenge von 1.400 Kfz/24h. Die restlichen kreisangehörigen Straßen werden von 400 bis 900 Kfz/24h befahren.



Querschnittsnummer	Zählstellennummer	Straßenname	Lage	Fahrt-richtung	DTV 2019 [Kfz/24h]	DTV 2007 [Kfz/24h]
01	03	Lenneper Straße (B237n)	westl. Westtangente	West	477	7.249
				Ost	2.584	6.826
02	04	Egener Straße (B237)	westl. B237n	West	6.947	2.813
				Ost	6.236	2.671
03	09	Hochstraße	östl. Bahnstraße	West	1.181	5.065
				Ost	3.106	7.502
04	10	Hochstraße	östl. Untere Straße	Ost	4.111	9.514
05	11	Untere Straße	östl. Dr.-Eugen-Kersting-Straße	West	3.926	8.829
06	12	Lüdenscheider Straße	westl. Gartenstraße	West	4.142	5.765
				Ost	211	3.552
07	12	Lüdenscheider Straße	östl. Gartenstraße	West	4.026	5.889
				Ost	3.536	5.536
08	14	Gaulstraße	nördl. Ringstraße	Süd	3.702	3.424
09	14	Gaulstraße	südl. Ringstraße	Nord	5.679	5.498
				Süd	7.044	6.488

Bild 2-14: Kfz-Verkehrsmengen Innenstadt Wipperfürth, (IGS 2020) [Kfz/24h]

Wesentliche Kfz-Verkehrsstärken auf den Innenstadtstraßen können einer Verkehrsuntersuchung der IGS, Ingenieurgesellschaft Stolz, aus dem Jahr 2020 mit einer Datenbasis aus 2019 entnommen werden. Das **Bild 2-14** zeigt die Straßenquerschnitte und die Verkehrsmengen der Jahre 2019 und 2007, das heißt nach und vor dem Bau der Nordtangente (B 237n).

Demnach werden die Hochstraße und die Untere Straße jeweils noch von rund 4.000 Kfz/24h befahren. Die Gaulstraße besitzt im Innenstadtbereich eine Verkehrsmenge von rund 3.700 Kfz/24h.

In der IGS-Verkehrsuntersuchung wird die werktägliche Verkehrsmenge auf der Ringstraße nicht genannt. Die Spitzenstundenwerte lassen sich jedoch auf eine tägliche Belastung von 6.000 bis 7.000 Kfz/24h hochrechnen, sodass die Ringstraße nach der B 506 die am stärksten befahrene Straße im Innenstadtbereich ist. Die B 506 besitzt am Kölner-Tor-Platz eine Belastung von rund 12.000 Kfz/24h.

2.9 Verkehrsmittelwahlverhalten

Im Rahmen der Beteiligungsverfahren der Bevölkerung an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes fanden eine Passantenbefragungen in der Innenstadt und eine Schülerbefragung statt.

2.9.1 Passantenbefragungen

Am Donnerstag, den 16.09.2021 fanden im Geschäftsbereich der Wipperfürther Innenstadt Passantenbefragungen statt. Dabei wurden unter anderem die Herkunft, die Fahrtzwecke und die, Parkplätze erfragt. Im Befragungszeitraum von 9:00 bis 13:00 Uhr am Vormittag und von 15:00 bis 17:30 Uhr am Nachmittag wurden insgesamt 454 Bürgerinnen und Bürger befragt und deren Angaben ausgewertet. Zwar ist die Befragung nicht als repräsentativ zu bewerten, liefert jedoch einen Eindruck über das Mobilitätsverhalten der Innenstadtbesucher. Die Einzelergebnisse der Passantenbefragungen finden sich in der **Anlagengruppe 2**.

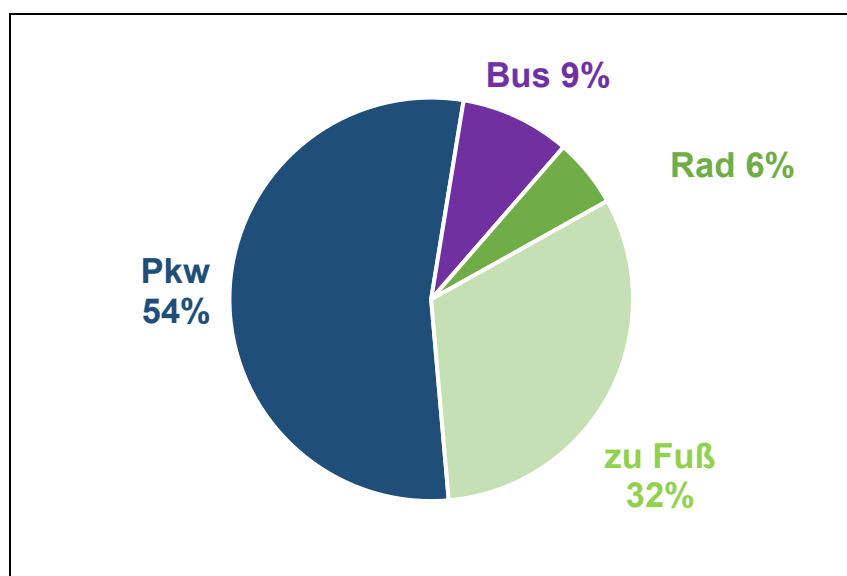


Bild 2-15: Verkehrsmittelwahlverhalten der Innenstadtbesucher

54 % der Befragten hat die Innenstadt mit dem Pkw erreicht. 32 % kamen zu Fuß oder nutzten das Fahrrad. Den ÖPNV nutzten 9 %.

Die Erfahrungen zeigen, dass sich das Verkehrsmittelwahlverhalten der Innenstadtbesucher grundsätzliche vom gesamtstädtischen Modal Split unterscheidet, da eine Innenstadt, die zentral in einem Stadtgebiet ist, von vielen Bürgerinnen und Bürgern auch zu Fuß oder mit der Fahrrad aufgesucht werden kann. Entsprechend den Anteilen der Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fußgänger, Radfahrer) gaben 44 % der Besucher an, aus der Innenstadt oder den umliegenden Wohnquartieren der Kernstadt zu kommen. 35 % der Besucher stammten aus den Kirchdörfern und Weilern. Von außerhalb reisten immerhin 21 % der Besucher an.

Als Fahrtzweck für den Innenstadtbesuch nannten 55 % der Befragten „Einkaufen“ oder „Bummeln“. Die Gastronomie wurde von 9 % der Befragten genannt; genauso viel waren zum Arbeiten in der Innenstadt und somit keine originären Besucher. Ein Arzt- oder Apothekenbesuch wurde von 6 % als Fahrtzweck angegeben. Die Stadtverwaltung hatten 3 % der Befragten zum Ziel.

Diejenigen, die mit dem Pkw angereist waren, hatten ihr Auto sehr verteilt abgestellt. „Radium“ also der Dr.-Eugen-Kersting-Platz wurde von 26 % genannt. Das Parkhaus am westlichen Einkaufszentrum (Rewe) nutzten 11 % der Befragten.

Gesamtstädtisch kann davon ausgegangen werden, dass im ländlichen Raum rund 70 % bis 72 % aller Wege und Fahrten mit dem individuellen Kfz zurückgelegt werden. Der ÖPNV wird stark vom Ausbildungsverkehr genutzt und hat in der Regel einen Anteil von 2 % bis 4 % im ländlichen Raum. Etwa ein Viertel aller Wege wird zu Fuß und mit dem Fahrrad geleistet.

Diese Verkehrsmittelanteile gelten allerdings nur für die eigene Bevölkerung von Wipperfürth. Dabei sind die Kfz-Verkehrsanteile in der Kernstadt etwas geringer als die genannten stadtweiten Durchschnittswerte und dafür in den Dörfern und Weilern entsprechend höher. Für den Berufspendlerverkehr, auswärtige Besucher- und Touristen sowie den Wirtschaftsverkehr liegt der Kfz-Anteil an allen Wegen und Fahrten über 90 %.

2.9.2 Schülerbefragung

Zur Einbindung der Jugend in den Prozess des Mobilitätskonzeptes fand im November 2021 eine Befragung der Wipperfürther Schülerschaft zum Thema Mobilität statt. Durch Mithilfe der Lehrerkollegien aller weiterführenden Schulen (Konrad-Adenauer-Hauptschule, Hermann-Voss-Real-schule, Engelbert-von-Berg Gymnasium, St.-Angela Gymnasium und Bergisches Berufskolleg) war es möglich, über 2.000 Schülerinnen und Schüler mit Fragebögen zu erreichen. Die Fragestellungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Verkehrsmittelnutzung der Schülerinnen und Schüler auf ihrem Schulweg und in ihrer Freizeit. Auch wurde nach konkreten Problemen auf den Schul- und Freizeitwegen gefragt.

Aus der Schülerbefragung wurden insgesamt 2.042 Fragebögen ausgewertet, was einen Rückläuferanteil von 72% der Regelschulen entspricht. Der Rückläuferanteil des Bergischen Berufskollegs liegt mit 426 von 2.500 Fragebögen bei 17%.

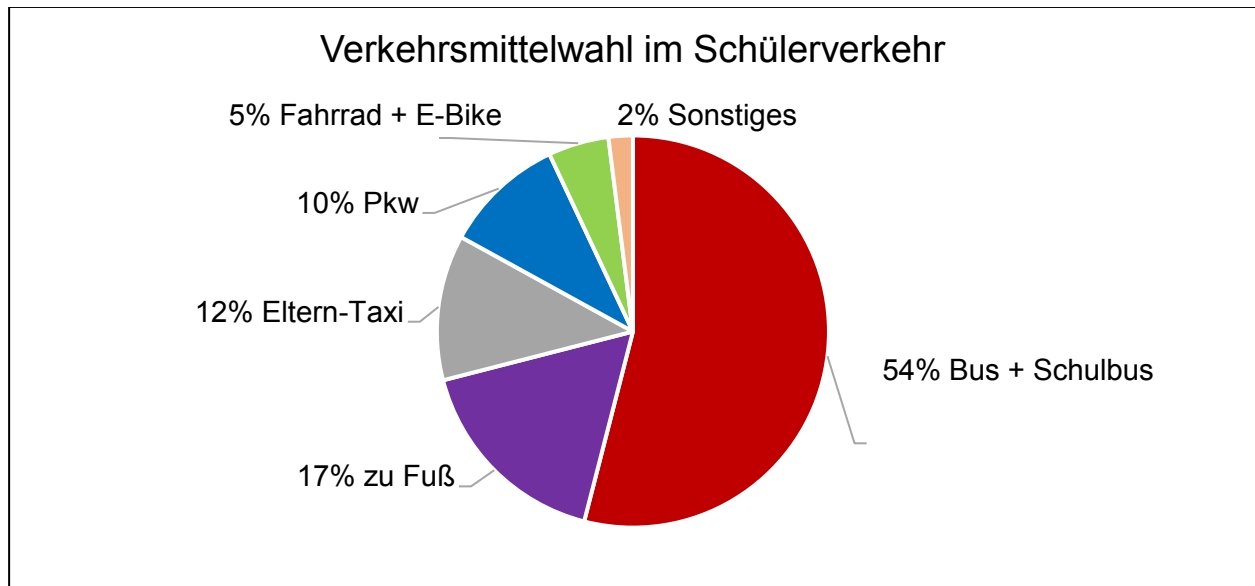


Bild 2-16: Modal-Split im Schulverkehr

Die befragten Schülerinnen und Schüler verteilen sich im Schnitt zu je 15% auf die Klassen 5 bis 10. Der Anteil der Klassen 11 und 12 an den Antworten macht etwa 6 % bis 7 % aus. Die 426 Fragebögen des Berufskollegs konnten nicht eindeutig den Altersstrukturen zugeordnet werden.

Das **Bild 2-16** zeigt zusammenfassend das Verkehrsmittelwahlverhalten im Schulverkehr. Dabei sind die Verkehrsmittel „Bus und Elterntaxi“ sowie „zu Fuß und Eltern-Taxi“ anteilig den entsprechenden Kategorien zugeordnet. 51 % (44 % Bus zuzüglich 7 % Schulbus) der Wipperfürther Schülerinnen und Schüler kommen mit dem ÖPNV zur Schule. Der Anteil der zu Fuß gehenden liegt über alle Regel-Schulen bei 15 %. Etwa 10 % der Schülerinnen und Schüler kommt mit dem eigenen Pkw zur Schule. Dabei ist zwischen Berufskolleg und der weiteren Schulen zu differenzieren. Sind in im Berufskolleg anteilig 41 % der Befragten, ist der Anteil an allen anderen Schulen bei maximal 3 %. Eine detaillierte Auswertung der Schülerbefragung findet sich in der **Anlagen-gruppe 3**.

2.10 Analyse Ortsteile

Gemeinsam mit dem Stadtplanungsbüro post welters + Partner mbh wurden im Rahmen des Stadtentwicklungsprozesses zum STEK Wipperfürth 2040 intensive Bestandsaufnahmen in den acht Ortsteilen der Hansestadt Wipperfürth durchgeführt. Neben eigenen Ortsbegehungen fanden Ortsteilspaziergänge mit den Bürgerinnen und Bürgern im Zuge der Zustandsanalyse und Zielfindung sowie Ortsteilwerkstätten im Rahmen der Maßnahmendiskussion statt. Das **Bild 2-17** stellt die Kernstadt Wipperfürth und die angrenzenden sieben Kirchkörfen dar, für die detaillierte Analysen durchgeführt wurden, deren Ergebnisse in der **Anlagengruppe 4** dargestellt sind.

Neben Bestandssaufnahmen der (verkehrserzeugenden und verkehrsempfindlichen) Nutzungen wurde die Verkehrsinfrastruktur erfasst. Vorliegende Gutachten und Ratsbeschlüsse zur Verkehrsplanung wurden ausgewertet. Im Folgenden werden die Bewertungsergebnisse in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur und die Stärken und Schwächen in den einzelnen Ortsteilen dargestellt.



Bild 2-17: Überblick über die Ortsteile von Wipperfürth (*post welters + Partner mbh, 2022*)

2.10.1 Kernstadt Wipperfürth

Die Kernstadt Wipperfürths wird aus der historischen Innenstadt der Hansestadt, den Gewerbe- und Mischgebieten in der Tallage der Wupper sowie den sich die Hänge hinaufziehenden Wohngebieten gebildet. Trennend wirken sich der Lauf der Wupper sowie eine Reihe von Hauptverkehrsstraßen aus, die wesentliche regionale als auch städtische Verbindungsfunktionen wahrnehmen. Mangels eines direkten Autobahnanschlusses finden auch wesentliche Durchgangsverkehrsbeziehungen über diese Straßen statt.

So bildet die B 237 eine wichtige überregionale Straßenanbindung sowohl in den benachbarten Bergischen Kreis (Hückeswagen) als auch in den übrigen Oberbergischen Kreis. Für die die Innenstadt hat die B 237 die Funktion einer Nordumgehung und hat die innerstädtischen Straßen grundlegend entlastet. Sie trennt jedoch gleichzeitig die Neye-Siedlung und die Wohngebiete Felderhofer Kamp und Sanderhöhe von der Innenstadt. Ebenso bilden die B 506 (Gladbacher

Straße) und die L 284 (Straßenzug Leiersmühle - Lüdenstraße Straße – Surgères Platz – Gaulstraße) wichtige Straßenachsen mit Verbindungsfunktionen in Nachbarstädte und Kirchdörfer, entfalten im Kernstadtbereich jedoch eine starke Trennwirkung. Besonders deutlich wird dies im Bereich des Kölner Tores und des Surgères Platzes.

Mit der Änderung der Verkehrsführung und der Umgestaltung der Innenstadtstraßen sind vor einigen Jahren die dortigen Straßen grundlegend entlastet und straßengestalterisch aufgewertet worden. Ebenso wie die Erschließungsstraßen der Wohngebiete sind sie Bestandteile von Tempo 30-Zonen. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h gelten auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen. Nur im Bereich empfindlicher Randnutzungen werden die Geschwindigkeiten auf 30 km/h beschränkt. Dies gilt auch für die innerstädtische Vorfahrtsstraße Ringstraße.

Die Straßen in der Kernstadt werden in der Regel von Hochbordgehwegen begleitet. In der Innenstadt besteht eine „weiche Trennung“ der Verkehrsarten. In Beibehaltung des Trennsystems bilden Rinnen die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen. Abschnittsweise sind nur an wenigen Verkehrsstraßen straßenbegleitende Angebote für den Radverkehr vorhanden (z.B. Radwege entlang der Lüdenscheider Straße und Radschutzstreifen entlang der Gaulstraße). Mehrheitlich fehlen jedoch eigenständige Radverkehrsanlagen. In den Tempo-30-Zonen findet der Radverkehr gefährdungsarm im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

In der Innenstadt stehen für die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum großflächige Parkieranlagen bereit, welche überwiegend durch eine Parkscheibenpflicht bewirtschaftet sind, die bei den bisherigen Ortsbegehungen als ausreichend dimensioniert bewertet werden. Elektroladesäulen sind nur in geringer Zahl vorhanden.

Die Kernstadt von Wipperfürth ist Mittelpunkt des regionalen und interkommunalen Busliniennetzes. Eine Anbindung an das Schienennetz existiert nicht. Der zentrale Haltepunkt für den Linienbusverkehr ist der Busbahnhof auf dem Surgères Platz am östlichen Rand der Innenstadt. Von der Kernstadt sind die umliegenden Nachbarstädte und die Kirchdörfer über die Buslinien angebunden. Für die ländliche Lage Wipperfürths ist der öffentliche Verkehr solide ausgebaut. Mängel bestehen jedoch besonders in den Betriebszeiten in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende. Die weiten Linienwege in die umliegenden Kommunen bedingen lange Reisezeiten und machen den Buslinienverkehr besonders für Fahrten in die Zentren Köln Düsseldorf und Wuppertal unattraktiv. Ein Schnellbusangebot wurde bislang nicht etabliert.

Die um die Innenstadt gelegenen Wohngebiete werden über die Fahrten des Bürgerbusvereins Wipperfürth e.V. untereinander und mit der Innenstadt sowie dem ZOB am Surgères-Platz verbunden. Der Bürgerbus bietet täglich 4 bis 6 Fahrten an. Sonntags besteht kein Fahrtenangebot. Als Schulstandort hat Wipperfürth eine regionale Bedeutung. Ein Großteil des Schülerverkehrs wird durch den Linienbusverkehr gewährleistet. Zu den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptnachfragezeiten des Schülerverkehrs fahren viele Buslinien verdichtet. Durch die kernstadtnahe Lage der weiterführenden Schulen übernimmt der Busbahnhof eine zentrale Funktion in der Abwicklung des Schülerverkehrs.

Für den Radverkehr sind die Verbindungen in die (Kirch-) Dörfer durch die Topografie des Stadtgebietes deutlich erschwert. Auch fehlen entlang den klassifizierten Verbindungsstraßen in vielen

Fällen begleitende Radwege. Eine Besonderheit im Wipperfürther Stadtgebiet ist der Bahntrassenradweg, welcher als asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg auch die Kernstadt durchläuft. Für die große Nachfrage ist der Bahntrassenradweg im westlichen Bereich jedoch abschnittsweise zu schmal ausgeführt.

Entsprechend der Bedeutung der Kernstadt mit ihren Schul- und Arbeitsplatzstandorten, ihrer Versorgungsfunktion und nicht zuletzt rund 11.400 Einwohnern besteht eine große verkehrserzeugende Wirkung. Dabei wird deutlich, dass die Kernstadt von Wipperfürth nicht in alle Verkehrsnetze qualitativ gleichwertig eingebunden ist. Die Einbindung in das Netz für den motorisierten Individualverkehr ist relativ gut. Defizite bestehen im ÖPNV-Angebot sowie in der Anbindung für den Fahrradverkehr, dessen Nutzung nicht nur durch die Topografie erschwert ist, sondern insbesondere durch das Fehlen eigenständiger Radwege weder sicher noch attraktiv ist. Die Ausnahme bildet der Bahntrassenradweg.

Defizite in der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestehen zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere an den Knotenpunkten der Ringstraße und im Umfeld des Busbahnhofes. Um die Innenstadt zusätzlich zu entlasten, soll zukünftig die Hochstraße für den Individualverkehr gesperrt werden, was eine Verkehrszunahme für die Ringstraße bedeuten wird. Bereits seit Jahren wird in Wipperfürth eine Entlastungsstraße durch den Neubau einer Südwest- und Südumgehung gefordert. Die Entlastungsauswirkung sind in einer kommenden Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, wenn eine Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan erreicht werden soll.

Stärken Kernstadt Wipperfürth	Schwächen Kernstadt Wipperfürth
<ul style="list-style-type: none"> ▪ solides ÖPNV-Angebot ▪ Bahntrassenradweg ▪ gute Einbindung in das regionale und örtliche Straßennetz (Bundes-, Landes-, Kreisstraßen) ▪ gute Kfz-Erreichbarkeit der Innenstadt aus den Ortsteilen ▪ Nordumgehungsstraße zur Entlastung der Innenstadt ▪ verkehrsberuhigte Innenstadtstraßen ▪ großes Angebot an öffentlichem Parkraum in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Defizite in den Betriebszeiten des ÖPNV ▪ mangelhafte Erreichbarkeit mit dem ÖPNV aus den Ortsteilen ▪ hohe funktionale und gestalterische Mängel am ZOB Surgères-Platz ▪ fehlende Schnellbusverbindungen in die umliegenden Kommunen und Zentren ▪ lückenhaftes Radverkehrsnetz ▪ Durchgangsverkehr und Trennwirkung der klassifizierten Straßen ▪ Kapazitätsengpässe und Verträglichkeitsprobleme auf der Ringstraße ▪ Parksuchverkehr in der Innenstadt (Untere Straße, Hochstraße, Gaulstraße)

2.10.2 Agathaberg und Dohrgaul

Zu dem Ortsteil Agathaberg gehört neben dem gleichnamigen Kirchdorf auch das Dorf Dohrgaul. Die Mobilitätsangebote sind für die einzelnen Verkehrsarten in den beiden Siedlungsbereichen qualitativ unterschiedlich ausgeprägt.

• Agathaberg

Agathaberg liegt südöstlich der Kernstadt und ist in rund 5 km über die L 284, Gaulstraße, und die K 18, Agathaberger Straße, zu erreichen. Die Agathaberger Straße ist in der Ortsdurchfahrt auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h reduziert und beidseitig mit Gehwegen auf dem Hochbord ausgestattet. Der Radverkehr benutzt die Nordseite mit, da eine Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg besteht. In den dorfkernumgebenden Wohngebieten sind keine Gehwege angelegt. Das Wohngebiet Maternusweg ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet.

Die Nachfrage nach öffentlichem Parken kann auf dem Parkplatz an der Agathaberger Straße gegenüber der Kirche befriedigt werden. Für Besucher der Kirchengemeinde und Bedienstete der Grundschule stehen zudem ausreichend Parkplätze nördlich der Pfarrkirche zur Verfügung.

Das Angebot an öffentlichem Verkehr beschränkt sich auf gesamt wöchentlich 6 Fahrten des Dorf-Bürgerbusses (je 2 Fahrten an drei Wochentagen) und ist somit als unzureichend zu bewerten. Die Grundschule, in die u.a. auch Schüler aus Thier und Dohrgaul gehen, wird durch Schulbusse angefahren. Die Haltestellenbucht der Agathaberger Straße befindet sich vor der Grünfläche am Schulgebäude.

Verkehrserzeugend wirken in Agathaberg die Grundschule, welche Bring- und Holverkehr erzeugt sowie die örtliche Wohngruppe mit ihrem Beschäftigtenverkehr.

Agathaberg ist nicht in allen Bereichen befriedigend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Es fehlt eine sichere Radwegeverbindung in die Kernstadt, sowie nach Dohrgaul und zu den benachbarten (Kirch-) Dörfern. Eine ausreichende ÖPNV-Anbindung existiert nicht.

• Dohrgaul

Dohrgaul liegt südöstlich der Kernstadt von Wipperfürth und ist über die L 284, Gaulstraße, die L 302 Niedergaul und die K 18 in knapp 5 km zu erreichen. Die K 18, Dohrgaul, ist in der Ortsdurchfahrt im Bereich der Kita auf Tempo-30 reduziert und wird mit einem einseitigen Hochbordgehweg geführt. Der östliche Teil der Ortsdurchfahrt ist mit 50 km/h befahrbar. In der Dorfmitte zweigt die K 39 in Richtung Ohl ab.

Für das öffentliche Parken steht wochentags lediglich ab 17 Uhr der Parkplatz der Kindertagesstätte zur Verfügung. Samstags und sonntags ist das Parken dort ganztägig erlaubt. Ansonsten fehlen öffentliche Parkstände im Bereich der Kreisstraße.

Das ÖPNV-Angebot besteht aus der Linie 333, deren Haltestelle in zumutbarer Entfernung von 400m von der Dorfmitte an der L 302 liegt. Wochentags im 60-Minuten-Takt, ist Dohrgaul so in

den Linienweg zwischen der Kernstadt von Wipperfürth und Engelskirchen Bahnhof eingebunden. Am Wochenende findet die Bedienung zweistündig als TaxiBus statt. Zusätzlich existiert ein Angebot des Dorf-Bürgerbusses, welcher die Dorfmitte wöchentlich mit gesamt 6 Fahrten (je 2 Fahrten an drei Wochentagen) mit der Kernstadt Wipperfürth verbindet.

Die Kreisstraßen in Dohrgaul weisen keine eigene Radverkehrsinfrastruktur auf. Die Anbindung an die Kernstadt erfolgt über die L 302, die überwiegend mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet ist.

Verkehrserzeugend wirkt in Dohrgaul die Kita aus, welche Bring- und Holverkehre erzeugt. Die Anwohner berichten über Durchgangsverkehr auf der Achse K 18 – K 39 in Richtung Oh und beklagen überhöhte Fahrgeschwindigkeiten.

Dohrgaul ist gut in das Verkehrsnetz für den motorisierten Verkehr eingebunden. Die Anbindung an den ÖPNV ist ausreichend.

Stärken Agathaberg	Schwächen Agathaberg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ neu gestalteter Straßenraum in den Ortsmitten Agathaberg und Dohrgaul ▪ öffentliches Parkraumangebot Agathaberg ▪ Bedienung durch den Dorf-Bürgerbus sechsmal die Woche ▪ Linienbusangebot Dohrgaul in akzeptabler Fußwegeentfernung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ fehlendes Linienbusangebot für Agathaberg ▪ fehlende Radweegeanbindung Agathaberg an die Kernstadt ▪ keine gesicherte Radweegeverbindung zwischen Agathaberg und Dohrgaul ▪ Benutzungszwang für den einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg Agathaberg ▪ überhöhte Fahrgeschwindigkeiten in den Ortsdurchfahrten der K 18

2.10.3 Egen

In Egen sind die Mobilitätsangebote für die jeweiligen Verkehrsarten wenig ausgeprägt. Egen ist aus der Kernstadt Wipperfürth in rund 9 Kilometern über die Egener Straße (K 13) zu erreichen. Die nach Egen abzweigende Straße trifft aus Süden kommend auf den Dorfkern, nahe der großen Pfarrkirche. Egen ist in das Straßennetz sternförmig aus allen vier Himmelsrichtungen eingebunden. Die vier Einfallstraßen bilden das gesamte Straßennetz von Egen. Gehwege sind keine angelegt.

Die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum kann auf dem neu angelegten Parkplatz (31 Parkstände) und auf dem unbefestigten Kirchparkplatz gedeckt werden.

An den Linienverkehr ist Egen durch die Ringbuslinie 337, mit wochentäglich 3 Fahrten an die Kernstadt von Wipperfürth angebunden. Vom (Dorf-) Bürgerbus wird Egen nicht angefahren.

Für den Radverkehr steht keine eigenes Wegeangebot zur Verfügung. Der Radverkehr findet auf den verkehrsarmen Straßen im Mischverkehr statt. Auf dem Gelände der Wander- und Radwegkirche sind zwei Ladestationen für E-Bikes vorhanden.

In Egen gibt es kein Nahversorgungsangebot, dadurch ergeben sich Versorgungsfahrten (mit dem Kfz) unter anderem in die Kernstadt von Wipperfürth. Auch zum Besuch von Kita und Schulen sind Fahrten in die Kernstadt unabdingbar. Auf der Fahrstrecke zwischen Egen und der Kernstadt sind über 100 Höhenmeter zu bewältigen.

Egen ist das von der Kernstadt entfernteste gelegene Kirchdorf und ist lediglich für den Kfz-Verkehr gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Für weitere Verkehrsarten besteht kein ausreichendes Angebot. Es gibt kaum Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Stärken Egen	Schwächen Egen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ öffentlicher Parkraum vorhanden ▪ Ladesäulen für E-Bikes vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abhängigkeit vom Pkw ▪ Keine ÖPNV-Erschließung (besonders an Wochenenden) ▪ keine alternativen Mobilitätsangebote

2.10.4 Hämmern

In Hämmern sind die Mobilitätsangebote der Verkehrsarten qualitativ annähernd gleichwertig ausgeprägt. Hämmern ist aus der Kernstadt, direkt in der Talachse der Wupper über die B 237 in weniger als 4 km direkt zu erreichen. Die B 237, Lennep Straße ist einseitig mit einem Hochbordgehweg ausgestattet. Die Bundesstraße trennt das Kirchdorf Hämmern von dem östlich gelegenen Gewerbegebiet.

Eine Dorfmitte existiert nicht. Vielmehr werden die drei Wohngebiete jeweils separat von der B 237 erschlossen. Das Wohngebiet Jostberg beherbergt die Kirche und ist als einziges Wohngebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Das Gebiet Grünenbaum darf mit Tempo 50 befahren werden. Im Wohngebiet Hängersbrücke gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich der Kita. Wenige Straßenabschnitte in den Wohngebieten sind mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

Für die Nachfrage nach öffentlichen Parken stehen der kleine Friedhofsparkplatz auf der Straße Grünenbaum, sowie eine große Anzahl von Parkständen im Gewerbegebiet zur Verfügung.

Durch die Buslinie 336, die auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Hämmern an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep angebunden. Zusätzlich werden an zwei Wochentagen je 2 Fahrten des Dorf-Bürgerbusses angeboten.

Der Radverkehr wird in der Ortsdurchfahrt an der B 237 einseitig auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Der nordöstlich verlaufende Bahntrassenradweg kann durch das Gewerbegebiet und nach Querung der Wupper erreicht werden.

Verkehrserzeugend wirken in Hämmern besonders das Gewerbegebiet. Die Kindertagesstätte erzeugt Bring- und Holverkehre.

Hämmern ist gut in die jeweiligen Verkehrsnetze eingebunden. Der ÖPNV und die direkt steigungsarme Radwegeachse entlang der B 237, sind als Alternativen zum privaten Kfz-Verkehr geeignet.

Im südlichen, ländlich geprägten Bereich von Hämmern wird von den Anwohnern Durchgangsverkehr zwischen Wermelskirchen und Wipperfürth beklagt. Dabei handelt es sich um relativ geringe Verkehrsmengen, die jedoch störend und subjektiv sicherheitsgefährdend wirken. Zusätzlich wird Durchgangsverkehr über Finkelnburg zur B 506 wahrgenommen.

Stärken Hämmern	Schwächen Hämmern
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gute ÖPNV-Erschließung ▪ Anbindung an den Bahntrassenradweg ▪ Umwegfreie Anbindung an die Kernstadt ▪ gute steigungsarme Radwegeverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ starke Trennwirkung durch die B 237 ▪ Straßen im Dorf teilweise noch mit 50 km/h Höchstgeschwindigkeit befahrbar ▪ Durchgangsverkehr zwischen B 237 und B 506

2.10.5 Kreuzberg

Die Mobilitätsangebote im Kirchdorf Kreuzberg sind für die einzelnen Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt.

Kreuzberg ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 7 Kilometern über die L 284, Leiersmühle, und die K 3, Westfalenstraße, zu erreichen. Die K 30 wird in der Ortsdurchfahrt beidseitig von Hochbordgehwegen begleitet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier auf 30 km/h beschränkt. Die von der K 30, Westfalenstraße, abzweigenden Wohnstraßen werden in Tempo-30-Zonen geführt und sind teilweise mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

Für das öffentliche Parken stehen südlich der Ortsmitte an der Westfalenstraße die Parkplätze des Sportplatzes und der Grundschule (mit 2 E-Ladesäulen) zur Verfügung.

Die drei Bushaltestellen von Kreuzberg, werden von der Ringbuslinie 338 angefahren. Die Bedienung findet wochentags in einem unregelmäßigen Takt von 30 bis 120 Minuten statt. Samstags werden lediglich drei Fahrten als Linientaxi angeboten. Sonntags findet keine ÖPNV-Erschließung statt. Die Linie wird nicht bis Halver (Märkischer Kreis) weitergeführt.

Für den Radverkehr ist in Kreuzberg keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die zuführenden Straßen erscheinen den Radfahrenden aufgrund der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der bewegten Topografie unsicher. Eine Wegeföhrung in die Kernstadt Wipperfürth ist geplant und wurde von der Stadtverwaltung bereits in mehreren Varianten betrachtet.

Verkehrserzeugend wirken in der Dorfmitte der kleine Supermarkt (mit angegliederten Getränkemarkt), sowie die Grundschule und die Kindertagesstätte, welche Bring- und Holverkehr erzeugen. Östlich, außerhalb der Dorfmitte werden die Werkstätten der Lebenshilfe morgens und nachmittags von Kleinbussen angefahren, wodurch es zu Stauungen auf der Straße Rote Höhe kommt.

Kreuzberg hat eine eigene kleine Infrastruktur, und ist relativ gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Die abseitige Lage macht für größere Einkäufe und Besorgungen ist das eigene Auto notwendig.

Stärken Kreuzberg	Schwächen Kreuzberg
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nahversorgung im Ort vorhanden ▪ öffentlicher Parkraum in der Ortsmitte vorhanden ▪ Elektro-Ladesäule für Kfz vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mangelhafte ÖPNV-Anbindung, besonders an den Wochenenden ▪ ÖPNV-Verbindung in den Märkischen Kreis fehlt ▪ keine Radwegeanbindung in die Kernstadt Wipperfürth

2.10.6 Ohl und Klaswipper

• Klaswipper

Klaswipper liegt in der Talachse der Wipper und ist aus der Kernstadt Wipperfürth direkt über die B 237 in rund 5,5 km direkt zu erreichen. In der Ortsdurchfahrt von Klaswipper darf die B237 mit maximal 50 km/h befahren werden und ist einseitig mit einem Hochbordgehweg ausgestattet. Die Bebauung in Klaswipper ist an dem Verlauf der B 237 orientiert, die beiden abzweigenden Wohnstraßen werden ohne Gehwege geführt.

Öffentlicher Parkraum wird nicht angeboten. Der Parkplatz des Gemeindehauses ist dessen Besuchern vorbehalten.

Durch die Buslinie 336 der OVAG, welche auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Klaswipper an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep angebunden.

Für den Radverkehr gibt es in Klaswipper keine eigene Infrastruktur. Die Anbindung an die Kernstadt über die B 237 ist nur lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Aus Klaswipper ist, über einen Wirtschaftsweg, in knapp 250m der südlich verlaufende Bahntrassenradweg zu erreichen.

Klaswipper ist geprägt vom Durchgangsverkehr der B 237 (rund 9.000 Kfz/Tag). Verkehrserzeugend wirkt sich in Klaswipper die Kita aus, welche Bring- und Holverkehre erzeugt. Vor allem in den Abend- und Nachtstunden werden stark überhöhte Geschwindigkeiten beklagt.

Klaswipper ist gut in das Verkehrsnetz des motorisierten Verkehrs und des ÖPNV eingebunden. Das regelmäßige Angebot der Buslinie 336 ist als Alternative zum privaten Kfz-Verkehr geeignet.

• Ohl

Ohl liegt östlich von Klaswipper ebenfalls an der B 237 und ist von der Kernstadt Wipperfürth in ca. 7 km direkt zu erreichen. Prägend in der Ortsmitte von Ohl ist der großflächige Straßenknoten aus der nordöstlich verlaufenden B 237 (Gummersbacher Straße, Sauerlandstraße), der nach

Süden führenden B 259 (Marienheider Straße) und der nach Westen führenden K 39 (Dohrgauler Straße). Die Straßen sind in der Ortsdurchfahrt überwiegend beidseitig mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

Die Wohngebiete liegen in Ohl entlang der Ortsdurchfahrt der B 259, Marienheider Straße, und der K 39, Dohrgauler Straße, in Hanglage und sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Gehwege sind keine angelegt.

Durch die Buslinie 336, die auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Ohl wie Klaswipper an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep angebunden.

Für den Radverkehr gibt es in Ohl keine eigene Infrastruktur entlang der Verkehrsstraßen. Die Anbindung an die Kernstadt über die B237 ist lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Bahntrassenradweg ist gut an die Ortsmittel von Ohl angebunden und stellt eine komfortable Verbindung zur Kernstadt Wipperfürth sowie nach Marienheide dar.

Ohl ist geprägt vom Durchgangsverkehr der beiden Bundesstraßen und der Kreisstraße. Täglich treffen sich an dem Knotenpunkt rund 10.500 Kraftfahrzeuge. Verkehrserzeugend wirken in Ohl der Baustoffhandel direkt am Knotenpunkt, als auch der kunststoffverarbeitende Industriebetrieb. Ohl ist gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Den Fußgängern wird in der Ortsmitte wenig Raum zugestanden.

Stärken Ohl / Klaswipper	Schwächen Ohl / Klaswipper
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Befriedigende Buserschließung durch die Buslinie 336 ▪ umwegfreie Anbindung an die Kernstadt über die B 237 ▪ gute steigungsarme Radwegeverbindung über den Bahntrassenradweg ▪ kein öffentlicher Parkraum in den Ortsmitten vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ starke Trennwirkung der B 237 in Klaswipper ▪ großdimensionierter Knotenpunkt B 237 / K 39 / B 259 mit geringer Fußgängerqualität und großer Trennwirkung in Ohl ▪ der Radweg entlang der B 237 ist lückenhaft ▪ die Anbindung Klaswippers an den Bahntrassenradweg ist schlecht ▪ Mangelhafte Orientierungsmöglichkeiten am Bahntrassenradweg im Bereich Dohrgauler Str

2.10.7 Thier

Das Kirchdorf Thier ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B 506 und die L 286 zu erreichen. Durch das gewachsene Straßendorf führt die Johann-Wilhelm-Roth-Straße, die in Abschnitten gepflastert und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt ist. Begleitet wird die Johann-Willhelm-Roth-Straße von Hochbordgehwegen, die in der Ortsmitte beidseitig angelegt sind. Größere Mängel weist der Pflasterbelag auf, sodass die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Zum nördlichen Ortsausgang entfallen die Gehwege. Von den Anwohnern wird Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt wahrgenommen.

Die Befahrbarkeit der Spitzkehre zwischen der Höhenstraße und der Johann-Willhelm-Roth-Straße ist für Pkw erschwert und für größere Fahrzeuge unmöglich. Aufgrund dessen wurden bereits Lkw-Fahrten bis zum Dorfplatz und dortige Wendefahrten beobachtet, die zu Mehrverkehr und zu erhöhten Belastungen führen.

Der große öffentliche Platz im Ortskern neben der Pfarrkirche St. Anna wird sowohl als Veranstaltungsplatz, als auch als Parkplatz genutzt. Weitere Parkstände stehen in der Willi-Laschet-Straße zur Verfügung. Die parallel zur Johann-Willhelm-Roth-Straße verlaufenden Wohnstraßen sind als Mischflächen ausgebildet. Gehwege sind in den verkehrsarmen Straßen keine vorhanden.

Durch Thier fährt auf dem Linienweg zwischen Wipperfürth und Bergisch-Gladbach die Buslinie 426 im 60-Minuten-Takt. Die Linie 429 fährt Thier einmal täglich im morgendlichen Schülerverkehr an. Da in Thier keine Schule mehr ansässig ist, wird der Schülerverkehr einerseits durch Schulbusfahrten und andererseits auch durch Bring- und Holverkehre der Elterntaxis durchgeführt. Auch die örtliche Kita erzeugt Bring- und Holverkehr.

Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Vormittags (montags, mittwochs und freitags) finden je 2 Fahrten in die Kernstadt Wipperfürth statt.

Für den Radverkehr ist in Thier keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Landesstraße zwischen Thier und der B 506 hat keine Radverkehrsanlagen. Als alternative Wegeführung nach Wipperfürth kann die Verbindung über die Höhenstraße und die Weiler Klespe und Wegerhof dienen, welche nicht ausgewiesen, aber durchgehend asphaltiert beziehungsweise gepflastert ist.

Durch den bürgerschaftlich betriebenen Dorfladen ist die grundlegende Nahversorgung gesichert. Ein Teil der Besorgungsfahrten kann somit entfallen. Teil des Gemeinschaftslebens und ein zusätzliches Mobilitätsangebot stellt das Dorfauto dar, das nicht mehr mobile Personen oder Personen ohne eigenes Kfz transportiert.

Thier ist relativ gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Lediglich für größere Einkäufe und Besorgungen ist das eigene Auto ohne echte Alternative.

Stärken Thier	Schwächen Thier
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Befriedigende Buserschließung durch die Buslinie 426 ▪ Eine Nahrungsmittelgrundversorgung ist durch den Dorfladen vorhanden ▪ Dorfauto ▪ öffentliche Parkplätze vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Oberflächenmängel Johann-Willhelm-Roth-Straße, fehlende Barrierefreiheit ▪ Spitzkehre Höhenstraße mit Befahrungsdefiziten und Wendevorgängen Kirchparkplatz ▪ Nicht ausgewiesene Radverkehrsverbindung in die Kernstadt Wipperfürth ▪ Schülertransportverkehr nach Agathaberg (Grundschule) und in die Kernstadt notwendig

2.10.8 Wipperfeld

Das Kirchdorf Wipperfeld ist aus der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B 506 zu erreichen. Die nach Wipperfeld abzweigende L 129, Dorfstraße, bildet die Ortsdurchfahrt, welche an Werktagen auf Tempo 30 km/h reduziert ist. Die begleitenden Hochbordgehwege sind nicht durchgängig ausgebildet und auch in der Ortsmitte nur einseitig angelegt.

Die den Ortskern umschließenden Wohngebiete sind als Tempo-30-Zonen ausgebildet. Gehwege sind in den verkehrsarmen Straßen keine vorhanden.

Die Nachfrage nach öffentlichen Parken kann auf dem Wanderparkplatz an der Professor-Mausbach-Straße (46 Parkstände) gedeckt werden. Auf dem privaten Parkplatz von Haus Hembach wird es geduldet.

An den Linienverkehr ist Wipperfeld durch die Buslinie 427 angebunden. Im 60-Minuten-Takt ist Wipperfeld wochentags sowohl mit der Kernstadt von Wipperfürth wie auch mit Bergisch Gladbach im Rheinisch Bergischen Kreis verbunden. Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Wöchentlich finden insgesamt 10 Verbindungen in die Kernstadt, als ergänzendes Angebot des Dorf-Bürgerbusses statt. Die Fahrten werden überwiegend an den Vormittagen (dienstags, donnerstags und freitags) durchgeführt. Das ÖPNV-Angebot ist an Wochentagen befriedigend. An den Wochenenden besteht kein Fahrtenangebot, so dass für Besorgungen und Freizeitaktivitäten Fahrten außerhalb des Dorfes getätigt werden müssen.

Für den Radverkehr ist in Wipperfeld keine Infrastruktur vorhanden. Außerhalb des Ortskerns ist über den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg, entlang der B 506, die Kernstadt Wipperfürth zu erreichen. Die Streckenlänge und die Steigung machen das Fahrrad nur bedingt zu einer Alternative zum privaten Pkw

Durch das geringe an Nahversorgungsangebot in Wipperfeld sind Versorgungsfahrten (mit dem Kfz) unter anderem in die Kernstadt notwendig. Auch zum Besuch einer weiterführenden Schule sind Fahrten in die Kernstadt unabdingbar. Auch die örtliche Kita und die Grundschule erzeugen Hol- und Bringverkehr mit den benachbarten Dörfern und Weilern.

Wipperfeld ist zufriedenstellend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. An den Wochenenden bestehen jedoch für Versorgung und Freizeit keine ausreichenden Alternativen Pkw.

Stärken Wipperfeld	Schwächen Wipperfeld
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Befriedigende Buserschließung durch die Buslinie 427 an den Werktagen ▪ öffentliche Parkplätze vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Keine ÖPNV-Verbindung an Wochenenden ▪ Keine Radverkehrsanlagen ▪ Bring- und Holverkehr Grundschule und Kita ▪ Fehlende Querungshilfen an der Dorfstraße

2.11 Mängel- und Konfliktanalyse

Aus den diversen Beteiligungsformaten der Bürgerschaft (Planungsmesse im Rahmen der Auftaktveranstaltung, Onlinebeteiligung und Ortsteilsparzierung) konnten eine Vielzahl an Anregungen aber auch Mängel- und Konfliktmeldungen entnommen werden. Insgesamt wurden 366 Meldungen aus der Bürgerschaft aufgenommen und ausgewertet, die das Themenfeld Mobilität in der Hansestadt Wipperfürth betreffen. Nach Zusammenfassung der Anregungen mit gleichem Anliegen ergeben sich rund 250 Anregungen. Die nachfolgende **Tabelle 4-4** stellt die Herkunft der Anregungen aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten nach Ortsteilen dar.

Die meisten Anregungen (122 Nennungen) bezogen sich auf die Innenstadt von Wipperfürth. Bei den Kirchdörfern zeigten Kreuzberg / Kupferberg (37 Nennungen) und Ohl / Klaswipper (24 Nennungen) die stärkste Beteiligungresonanz.

Ortsteil	Herkunft der Anregungen					Summe
	Auftakt	Spaziergänge	Ideen-Karte	Online-Befragung	Frage der Woche	
Innenstadt	48	19	27	17	11	122
allgemein Stadtgebiet	31	0	13	25	1	70
Dörfer	18	0	0	0	1	19
Wipperfeld	0	6	1	1	2	10
Thier	1	8	3	0	0	12
Agathaberg	0	8	5	1	1	15
Dohrgaul	1	1	9	0	0	11
Ohl	0	10	9	2	1	22
Klaswipper	0	0	2	0	0	2
Kreuzberg	2	10	1	2	5	20
Egen	0	3	1	1	1	6
Hämmern	0	7	6	0	0	13
Kupferberg	0	4	12	1	0	17
Sanderhöhe	0	0	5	0	0	5
Langenbick	0	0	1	0	0	1
Leiersmühle	0	0	2	0	0	2
Leye-Siedlung	0	0	3	0	0	3
Neye-Siedlung	0	0	10	1	0	11
Niedergaul	0	0	1	0	0	1
Düsterohl	0	0	2	0	0	2
Felderhofer Kamp	0	0	1	0	0	1
Gaulbachtal	0	0	1	0	0	1
Summen	101	76	115	51	23	366

Tabelle 4-4: Anzahl der Nennungen der Bürgerschaft nach Ortsteilen und Siedlungen

Die Verteilung der Anregungen zu den jeweiligen Mobilitätsthemen ist in der **Tabelle 4-4** aufgezeichnet. Die meisten Anregungen sind für die Themenfelder des motorisierten Individualverkehrs (114 Nennungen) und den ÖPNV (111 Nennungen) erfasst worden. Der Radverkehr wurde 96-mal genannt und der Fußverkehr 30-mal.

	Themenfeld der Anregungen*					
	MIV	ÖPNV	Rad- verkehr	Fuß- verkehr	E-Mobilität	Summe
Innenstadt	35	51	20	8	8	122
allgemein Stadtgebiet	13	32	19	3	3	70
Dörfer	3	4	12	0	0	19
Wipperfeld	5	3	2	0	0	10
Thier	7	0	2	1	2	12
Agathaberg	4	3	5	1	2	15
Dohrgaul	6	0	2	3	0	11
Ohl	10	2	5	4	1	22
Klaswipper	0	0	2	0	0	2
Kreuzberg	3	11	3	3	0	20
Egen	3	1	2	0	0	6
Hämmern	7	0	4	2	0	13
Kupferberg	5	1	11	1	1	19
Sanderhöhe	4	0	1	0	0	5
Langenbick	1	0	0	0	0	1
Leiersmühle	1	1	0	0	0	2
Leye-Siedlung	2	1	0	0	0	3
Neye-Siedlung	4	1	4	2	0	11
Niedergaul	0	0	1	0	0	1
Düsterohl	0	0	0	2	0	2
Felderhofer Kamp	1	0	0	0	0	1
Gaulbachtal	0	0	1	0	0	1
Summen	114	111	96	30	17	368

*nicht bei Mehrfachnennungen zusammengefasst

Tabelle 4-5: Mobilitätsthemen der Bürgerschaft nach Ortsteilen und Siedlungen

Die zusammengefassten 250 Nennungen von Mängeln und Anregungen zur Mobilität sind in der **Anlagengruppe 5** aufgelistet und kommentiert. In den Kommentaren wird teilweise auf eine bestehende Beschlusslage des Stadtrates von Wipperfürth eingegangen, auf Tätigkeiten der Stadtverwaltung oder anderer Fachbehörden / Institutionen im laufenden Arbeitsprozess hingewiesen und die Weiterbehandlung innerhalb des vorliegenden Mobilitätskonzeptes aufgenommen.

Übersichtlich zusammengefasst wird die Zustandsanalyse des Themenfeldes Mobilität und Verkehr in der nachfolgenden SWOT-Analyse (**strength, weakness, opportunities and threats**). Hier werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken innerhalb des Themenfeldes schlagwortartig zusammengefasst.

Stärken:

- ein starkes bürgerschaftliches Engagement sichert den Betrieb des Bürgerbusses Wipperfürth und des Dorf-Bürgerbusses
- Bergische Panorama-Radweg als Hauptachse für den Alltagsverkehr und den Tourismus
- kompakte Innenstadt mit einem großen Parkraumangebot
- der Bau der Nordtangente und der Umbau der Innenstadtstraßen haben zu einer weitgehenden Beruhigung der Innenstadt geführt.

Schwächen:

- weite Wege zu Arbeitsplätzen und Versorgungseinrichtungen bedeuten hohe Verkehrsleistungen und Zeitaufwand
- weite Wege auch innerhalb des Stadtgebietes der Hansestadt zur Innenstadt und zwischen den Kirchdörfern und Siedlungen
- zunehmende Anzahl von Ein- und Auspendlern mit einem breit gefächerten Quell- und Zielangebot ohne Schwerpunktstädte
- das individuelle Auto ist das vorherrschende Verkehrsmittel
- ein öffentliches Schnellverkehrsnetz fehlt (SPNV, Schnellbusse).
- die Busverbindungen u.a. nach Köln, Bergisch-Gladbach und Lindlar sind verbesserungswürdig, ebenso die Anbindung an den Märkischen Kreis
- ÖPNV-Bedienglücken in Tagesrandzeiten und am Wochenende
- keine ÖPNV-Bedienung in Agathaberg, mangelhaftes Angebot in Dohrgaul, Kreuzberg, Kupferberg und Egen
- topografische Gegebenheiten erschweren das Radfahren
- lückenhaftes Radwegenetz, fehlende Anbindungen der Nachbarstädte im Süden sowie von Kreuzberg, Kupferberg, Agathaberg und Dohrgaul an die Kernstadt
- mangelhafte Anbindung des Panorama-Radwegs an die Innenstadt

Chancen:

- zunehmende Bedeutung des Klimaschutzes mit Auswirkungen auf die Zielsetzung einer umweltfreundlichen, nachhaltigen Mobilität
- zunehmende E-Mobilität des Radfahrens
- Vernetzung der Kirchdörfer mit der Kernstadt über verkehrssichere Radwege
- Verknüpfung der einzelnen Verkehrsmittel an Mobilitätsstationen und -punkten
- die Digitalisierung vereinfacht bedarfsgerechte Mobilitätsangebote
- Ausbau des Surgères-Platz zum Mobilitätsverknüpfungspunkt
- Car-Sharing und Dorfauto können der zunehmenden Motorisierung entgegenwirken
- das Freiräumen des Marktplatzes vom Auto stärkt die Fußgängerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität.

Risiken:

- Die Bindung an den Wohnstandort sinkt zunehmend: Die Wege werden weiter, die Zahl der Pendler wird zunehmen
- zunehmende Autoabhängigkeit, zunehmende (E-) Motorisierung.
- die demografische Entwicklung fördert eher den MIV.
- die zunehmende Alterung und abnehmendes gesellschaftliches Engagement gefährden das Bürgerbusangebot.
- der pandemiebedingte Fahrgastrückgang im ÖPNV mit absehbaren langfristigen Nachwirkungen gefährdet die Finanzierung zusätzlicher ÖPNV-Angebote.
- bei der Jugend hat das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel nur eine untergeordnete Bedeutung.

3 Leitbild und Ziele

3.1 Das Leitbild der Stadtentwicklung

Die zukünftige Stadtentwicklung in Wipperfürth erfolgt unter dem Leitbild:

„Sieben Dörfer, eine Stadt – ZusammenWachsen. Auf zu neuen Ufern!“

Die Ortsteile sollen sich gemeinsam für die Zukunft aufstellen und Wipperfürth als eine Einheit wahrgenommen werden. Die Gesamtstadt besteht zwar aus unterschiedlichen Teilen, es soll aber eine gemeinsame Identität entwickelt werden.

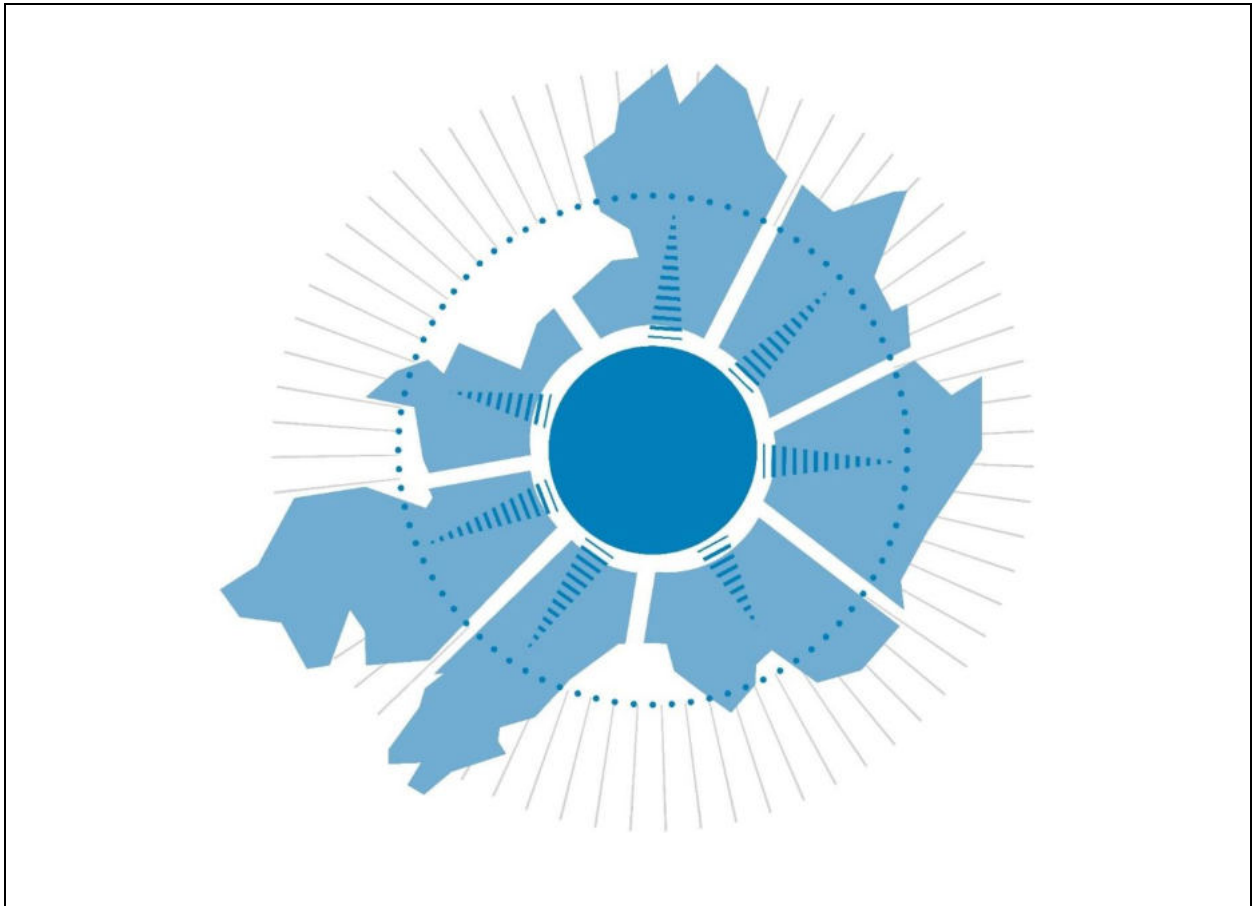


Bild 3-1: Räumliches Leitbild der Stadt Wipperfürth (*post welters + partner GmbH, 2022*)

Das Zusammenwachsen hat dabei zwei Bedeutungsebenen: Zum einen wird die Vernetzung zwischen den Kirhdörfern und der Kernstadt verbessert und damit auch gesellschaftliche Interaktionen verstärkt. Die Innenstadt Wipperfürths bleibt das „Herz der Stadt“ und bildet den wichtigsten Treffpunkt im Stadtleben. Die Kernstadt steht jedoch in enger Verbindung zu den einzelnen Dörfern, da diverse Infrastruktureinrichtungen nur in der Kernstadt bestehen und von der gesamten Bevölkerung genutzt werden. Somit ist ein Austausch gegeben und Synergieeffekte können genutzt werden. Somit wachsen die Kernstadt und Kirhdörfer enger zusammen und werden als eine Einheit wahrgenommen, die sich aus verschiedenen Ortsteilen zusammensetzt. Dabei werden Unterschiede und eigene Talente der Kirhdörfer erhalten. Die unterschiedlichen Stärken und Schwächen ergänzen sich zu einer Stadt, die lebenswert und zukunftsfähig ist.

Zum anderen setzt sich Wipperfürth zum Ziel mindestens die bestehende Bevölkerungszahl von ca. 22.000 mindestens zu erhalten und ggf. weiter zu steigern. Da die natürliche Bevölkerungsentwicklung rückläufig ist, sind die neuen Bürgerinnen und Bürger durch Zuwanderung zu gewinnen. Gemeinsam als Stadt Wipperfürth wachsen Kirchdörfer und Kernstadt weiter. Bestehende Qualitäten sollen erhalten und Potenziale ausgeschöpft werden, die Wipperfürth zu einer attraktiven, wachsende Stadt mit Strahlkraft im Bergischen Land machen.

Dabei sind insbesondere neue Ufer zu erschließen, um die ruhende Stärke einer Stadt am Wasser zu aktivieren und darüber hinaus ein zukunftsorientiertes Denken und Handeln in den Fokus zu stellen. Gleichzeitig müssen Kirchdörfer und Kernstadt gemeinsame Herausforderungen wie den demografischen Wandel, umfassende Teilhabe und Inklusion in allen Lebensbereichen, den Klimawandel sowie die Mobilitätswende bewältigen und können durch gemeinsame Lösungen an diesen wachsen.¹

Die Mobilität ist eins von insgesamt fünf Themenfelder, die im integrierten Stadtentwicklungskonzept Wipperfürth 2040 behandelt werden. Für jedes Themenfeld gibt es ein Oberziel, das den Zielzustand für das Jahr 2040 beschreibt. Unterziele führen die Oberziele weiter aus. Die Oberziele für die einzelnen Themenfelder lauten:

- **Wohnen und Wohnumfeld:** Wipperfürth 2040 ist ein beliebter Wohnstandort im Bergischen Land und bietet in der Kernstadt wie auch in den Kirchdörfern unterschiedliche Wohnraumangebote.
- **Gewerbe, Einzelhandel und erneuerbare Energien:** Wipperfürth 2040 bietet zukunftsfähige Gewerbeflächen und eine lebendige Innenstadt mit Aufenthaltsqualität.
- **Freiraum und Tourismus:** Wipperfürth 2040 ist eine Stadt am Wasser und nutzt ihr touristisches Potenzial.
- **Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur:** Wipperfürth 2040 ist eine familienfreundliche Stadt und ermöglicht Teilhabe für alle Menschen in der Stadtgesellschaft.
- **Mobilität:** Wipperfürth 2040 ist mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden.

3.2 Das Zielkonzept für die Mobilität

Aus dem Leitbild der Stadtentwicklung der Hansestadt Wipperfürth leitet sich das Zielsystem für den Teilbereich Mobilität ab. Aufgegriffen wird insbesondere das Leitwort „Zusammenwachsen“. Dieses ist nur durch eine Vernetzung der Stadtteile untereinander möglich. Ein Zusammenwachsen erfordert eine gute Mobilität über alle Verkehrsmittel zwischen der Kernstadt Wipperfürth und den Kirchdörfern und Weilern aber auch zwischen den Ortsteilen untereinander. In einer vernetzten Welt hat das Zusammenwachsen aber nicht nur innerhalb der Hansestadt, sondern die Mobilität und der Austausch zu den Nachbarstädten und Zentren ist ebenso sicherzustellen und auszubauen. Somit heißt das Oberziel für das Mobilitätskonzept:

„Wipperfürth 2040: Mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden“

Das Zielsystem des Mobilitätskonzeptes zeigt das nachfolgende **Bild 3-2**.

¹ Leitbild des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040

OBERZIEL		
Wipperfürth 2040: Mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden		
Akzeptanz verträglichen Kfz-Verkehrs	Optimierung des ÖPNV	Förderung Rad- und Fußverkehr
WERTEZIELE		
Gesundheit, Sicherheit und Klimaschutz	Gleiche Mobilitätschancen für ALLE	Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt
ZIELE FÜR DIE GESTALTUNG DER MOBILITÄT		
Optimierung der Erreichbarkeit der umliegenden Zentren	Optimierung des ÖPNV-Angebotes	Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz
Schnellere und häufigere Anbindung von Köln und der Rheinschiene	Integrierte Mobilität durch verknüpfte Verkehrsmittel	Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt
Reduzierung des Innenstadt (Durchgangs-) Verkehrs	Stärkung Bürgerbus, Angebot On-Demand	Vernetzung der Dörfer untereinander
Südümgehung als Prüfauftrag einer Verkehrsentslastung	Gemeinschaftsnutzung (Car-Sharing, Dorf-Auto, Lastenrad...)	Barrierefreiheit, nicht nur für eine alternde Bevölkerung

Bild 3-2: Zielsystem des Mobilitätskonzeptes

Die Lage der Hansestadt Wipperfürth abseits der Schnelltransportwege wird zunehmend als Nachteil empfunden, den es zu überwinden gilt. Die Arbeitsteiligkeit von Großstädten, Städtereigionen und ländlichen Räumen verlangt einen Austausch, der nur über ein gutes Mobilitätsangebot zu gewährleisten ist. Dies betrifft sowohl die Berufs- und Ausbildungswege, die gewerblichen Verbindungen, die Versorgung als auch Freizeit und Erholung. Was im Großen für den regionalen Austausch gilt, ist auch für die gemeindliche Entwicklung zu fordern: Die Vernetzung der Kirchdörfer mit der Kernstadt und untereinander ist für das gemeinsame Leben in der Hansestadt und die Identifikation mit der Gesamtgemeinde Wipperfürth von entscheidender Bedeutung.

Die absehbaren demografischen Anforderungen einer alternden Gesellschaft und der Klimawandel, der in seinen Auswirkungen zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konzeptes in seinen Auswirkungen greifbar und sichtbar wird, erfordern Antworten im Rahmen der Mobilitätsplanung.

Um die Einwohnerzahl der Hansestadt Wipperfürth zumindest auf dem bestehenden Niveau zu halten, sind zusätzliche Mobilitätsansprüche zu erfüllen. Einerseits verlangt eine alternde Bevölkerung barrierefreie Angebote, die vom individuellen Pkw bis zu einem gewissen Alter am einfachsten erfüllt werden können. Hier Alternativen anzubieten, ist ein wichtiges Anliegen der Mobilitätsplanung. Andererseits haben jüngere Menschen, ob Bestandteil der vorhandenen Bürgerschaft oder Zuziehende, eine höhere Mobilität, die sich nicht zwangsweise in höherem Autoverkehr ausdrücken muss. Auch für die Gruppen der jungen Familien und der Jugendlichen sind bedarfszugesschnittene Mobilitätsangebote zu erarbeiten.

Zukunftsorientierte Mobilitätskonzepte zielen darauf ab, die Mobilität aller Bevölkerungsgruppe zu sichern und die verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Sie befassen sich

mit allen Verkehrsmitteln, insbesondere aber Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr, Car-Sharing-Angeboten und nicht zuletzt dem motorisierten Individualverkehr. Im ländlichen Raum ist das Auto als Verkehrsmittel nahezu unverzichtbar. Dies anzuerkennen, heißt allerdings auch, gegen die negativen Folgen des Autoverkehrs einzuwirken: Lärm- und Abgasimmissionen, Umfeldbelastungen, Stauerscheinungen, etc. Der notwendige Kfz-Verkehr muss verträglicher als bislang abgewickelt werden. Alternativen zum Auto sind durch eine Optimierung des ÖPNV und die Verbesserung der Radwegeverbindungen zu fördern. Für Wipperfürth im Jahr 2040 gilt der Leitsatz, dass über alle Verkehrsmittel hinweg zu den benachbarten Zentren deutlich verbessert werden sollen.

Das dargestellte Zielsystem formuliert die grundlegenden Ziele, die mit der Erstellung des Mobilitätskonzeptes verfolgt werden. Neben dem Oberziel, einer innerörtlichen und regionalem Vernetzung werden allgemeine Werteziele sowie Ziele für die Gestaltung der Mobilität formuliert.

3.2.1 Werteziele der Mobilitätsentwicklung

Die Werteziele stellen den Zusammenhang zu grundsätzlichen gesellschaftlichen Anforderungen her, die im Mobilitätskonzept für die Hansestadt Wipperfürth einzubeziehen sind:

• Gesundheit, Sicherheit und Klimaschutz

Auf Gesundheit und Sicherheit ausgerichtete Mobilitätsbedingungen erfordern:

- Verkehrssicherheit im Sinne der Vermeidung von Unfällen durch die entsprechende Gestaltung von Verkehrssystemen, die Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen sowie die Überwachung der Verkehrsregeln.
- Gewährleistung der sozialen Sicherheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.
- Gesundheitliche Unversehrtheit durch die Einhaltung von Umweltqualitätszielen in Bezug auf den Klimaschutz und Lärmimmissionen.
- Die Möglichkeit über die Nutzung von Fuß- und Radwegenetzen, die Gesundheit und das Wohlbefinden stärken.

In ihrem Klimaschutzkonzept hat sich die Hansestadt Wipperfürth das Ziel gestellt, ab dem Jahr 2020 die CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren und bis zum Jahr 2030 die Pro-Kopf-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Möglich ist dies nur durch die Verlagerung eines Teils der Autofahrten auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und den konsequenten Ausbau der Elektro-Mobilität. Diese Antriebsart wird bei den folgenden Handlungszielen nicht gesondert erwähnt, da der Weg zur E-Mobilität beschritten und nicht mehr umkehrbar ist.

• Gleiche Mobilitätschancen für ALLE

Die Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für soziale Teilhabe. Dort, wo Orte und Räume nicht barrierefrei sind und die Mobilität zwischen den Quellen und Zielen nicht barrierefrei gewährleistet werden kann, bleibt die Teilhabe am kulturellen und politischen Leben, an der Arbeitswelt und der Freizeit verwehrt. Folgende Ziele sind im Mobilitätskonzept zu verfolgen:

- Die Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen, um Mobilität für diejenigen sicherzustellen, die aus rechtlichen, gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen können.
- Die Verkehrsräume in der Stadt und insbesondere die Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind barrierefrei herzurichten.
- In den Kirchkörfern und Weilern, die über mindestens 200 Einwohner verfügen, ist eine Anbindung an den ÖPNV anzubieten.

- **Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt**

Einen gesellschaftlichen Wert an sich stellt die fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt dar, die in der Lage ist, die Lebensqualität aller Menschen zu verbessern. Dieses Werteziel ist ebenso gesamtheitlich zu verfolgen. Über die Optimierung der Verkehrsinfrastruktur hinaus mein dies:

- Die Gewährleistung einer Nahversorgung entsprechend einer „Stadt der kurzen Wege“. Ist diese nicht vor Ort in den Kirchkörfern gegeben, sind Mobilitätsangebote abseits des motorisierten Individualverkehrs zu schaffen.
- Die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten insbesondere in der Innenstadt und den Ortskernen der Kirchkörfer.
- Die Sicherung des Naturpotenzials und die Erreichbarkeit der Freizeiträume.

3.2.2 Handlungsziele für die Gestaltung der Mobilität

Sowohl der politische Workshop für die Themensetzung der Gemeindeentwicklungsstrategie vom 16.06.2019 als auch der vom 16.03.2022 zum Stadt- und Dorfentwicklungskonzept Wipperfürth 2040 haben eine Vielzahl gemeinsamer Aussagen zur Zukunft der Mobilität in Wipperfürth 2040 formuliert. In das folgende Zielkonzept sind die in Kapitel 2 und Kapitel 3 erwähnten Beteiligungsformate zur optimalen Zielgestaltung eingeflossen. Die Zielsetzungen für die Gestaltung der Mobilität konkretisieren das Oberziel und die Werteziele, indem sie praktisch nachvollziehbare und somit planerisch handhabbare Schwerpunktthemen der Zielumsetzung benennen. Die Ziele tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Werteziele und das Oberziel „mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden“ in der Hansestadt Wipperfürth zu erreichen.

- **Optimierung der Erreichbarkeit der umliegenden Zentren**

Die Verbindungen in die umliegenden Zentren sind verkehrsmittelübergreifend zu optimieren. Dies betrifft insbesondere die Schaffung von Verbindungen für den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Vor allem die Anbindung des Märkischen Kreises ist verbesserungsbedürftig sowohl im Fahrradverkehr als auch in der Anbindung des Mittelzentrums Lüdenscheids und an die Volmetalbahn. Auch die Radwegeerreichbarkeit der südlich von Wipperfürth gelegenen Gemeinden (z.B. Lindlar) ist herzustellen. Dort, wo Mobilitätsangebote bestehen, sind die Qualitäten in Bezug auf die Anbindung und das Angebot (z.B. Betriebszeiten und Fahrtenangebot im ÖPNV) entsprechend der bestehenden und zukünftig zu erwartenden Mobilitätsnachfrage anzupassen.

- **Schnellere und häufigere Anbindung von Köln und der Rheinschiene**

Dabei bildet das Oberzentrum Köln einen wesentlichen Zielort für die Berufspendler, den Einkaufs- und Besorgungsverkehr als auch den Freizeitverkehr. Da auch umgekehrt wesentliche Beziehungen aus dem Verdichtungsraum am Rhein in das Bergische und Oberbergische Land bestehen, ist eine qualitätvolle und schnelle Mobilität von besonderer Bedeutung. Dies betrifft den öffentlichen Verkehr, bei dem der Ausbau von Schnellverbindungen, beispielsweise durch die Verlängerung der S11 oder weitere Alternativen zu fordern sind. Diese sollen unabhängig von der Stauanfälligkeit des Kfz-Verkehrs, verkehrenden Angeboten und eine Ausweitung der Betriebszeiten (vor allem in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden) betrieben werden. Aber auch die individuelle Mobilität ist durch die Einrichtungen von Radschnellverbindungen und Ortsumgehungsstraßen (z.B. von Bechen und Herkenrath) regionalplanerisch zu fordern.

- **Reduzierung des Innenstadt- (Durchgangs-) Verkehrs**

Die bestehenden Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz werden – trotz Reduzierungen durch die Nordumgehung – weiterhin als zu hoch bewertet. Mit der Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes und einer Sperrung der Hochstraße wird allerdings auch die Sorge einer weiteren Belastungssteigerung auf der Ringstraße verbunden. Die weitere Entlastung im Bereich des Kölner Tores, der Ringstraße und am Surgères-Platz ist Ziel der innerstädtischen Verkehrsplanung.

- **Südumgehung als Prüfauftrag einer Verkehrsentslastung**

In diesem Zusammenhang ist die entlastende Wirkung einer möglichen Südumgehung für den Kfz-Verkehr zu untersuchen. Insbesondere bei der Ausweisung zusätzlicher Wohn- und Gewerbegebiete in Süden der Kernstadt kommt einer Südumgehung eine wachsende Bedeutung zu, bestehende Innenstadtlagen vom Kfz-Verkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, zu entlasten und die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern. Innerhalb einer Machbarkeitsuntersuchung sollen alternative Trassenführungen erarbeitet und bewertet sowie die Entlastungswirkung bestimmt werden. Es ist zu prüfen, ob eine Südumgehung Wipperfürth den Verkehrswert besitzt, um in den Landesstraßenbedarfsplan NRW aufgenommen zu werden.

- **Optimierung des ÖPNV-Angebotes**

Dem öffentlichen Personennahverkehr kommt als Verkehrsmittelalternative zum individuellen Kfz-Verkehr eine besondere Bedeutung zu. Attraktiver ÖPNV in einer Stadt, die über keinen eigenen Bahnanschluss verfügt, heißt die Schaffung von Direktfahrten in die benachbarten Zentren und zu den Bahnhöfen in der Region. Die Betriebsangebote sind an die Lebenswirklichkeit der Menschen anzupassen. Dazu gehören insbesondere die Betriebszeiten und die Fahrtendichte auf den aufkommensstarken Strecken.

Die Verknüpfungsfunktion der ÖPNV-Angebote untereinander ist zu optimieren; der Verknüpfungspunkt des ZOB am Surgères-Platz ist entsprechend auszubauen. Der Verbund mit dem Fahrrad ist zu verbessern. Dabei ist die sichere und attraktive Erreichbarkeit der Haltestellen in den Mittelpunkt zu stellen.

- **Integrierte Mobilität durch verknüpfte Verkehrsmittel**

Es gilt die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ihren Vorteilen zu verknüpfen und somit neue Wegeketten umweltfreundlich und alternativ zum Auto zu bilden. So erhöht das Fahrrad als Zugangsmittel zur Bushaltestelle den Einzugsbereich des ÖPNV enorm. Die Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel erfolgt an Mobilpunkten und Mobilitätsstationen. Als Basis eines Mobilpunktes wird die Anbindung des Verkehrsmittels Bus vorausgesetzt. Ziel des Gesamtangebots ist die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten. Dies können Fahrradbügel oder -boxen zur Nutzung von Bike-and-Ride sein, Standorte von Leihfahrrädern (auch Leih-Lastenräder), Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs und E-Automobile, Car-Sharing Fahrzeuge. Ebenso werden digitale Techniken genutzt, um direkt am Ort besser über die Vielfalt der Mobilitätsangebote zu informieren.

Inter- und multimodale Wege sind eine effiziente, zeitsparende und dabei auch günstige Art der Fortbewegung in einer Flächenstadt wie Wipperfürth. Die kombinierte Nutzung von Fahrrädern, Leihrädern, Leihautos und öffentlichen Verkehrsmitteln erweitert den Umweltverbund. Wer Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln mit anderen Verkehrsmitteln kombiniert, kann sich so auf einfache Weise ein passgenaues Mobilitätspaket zusammenstellen, das auch den Verzicht zumindest auf das Zweit-Kfz in der Familie ermöglichen kann.

- **Stärkung Bürgerbus, Angebot On-Demand**

Das ehrenamtliche, bürgerschaftliche Engagement in der Hansestadt Wipperfürth, auch im Bereich der Mobilität, verdient höchste Anerkennung. Für die Bürgerinnen und Bürger, die nicht über ein individuelles Auto verfügen, stellen der Bürgerbus und der Dorf-Bürgerbus notwendige und teils attraktive Mobilitätsangebote dar. Dieses bürgerschaftliche Engagement ist weiterhin zu fördern.

Eine alternde Bevölkerung und (in vielen anderen Städten) nachlassende gesellschaftliche Teilhabe gefährden in Zukunft jedoch den Bürgerbusbetrieb. Mitmach-Anreize kann die Stadt durch materielle oder immaterielle und symbolische Gratifikationen stützen (Freieintritt in städtische Angebote, Ehrenamtstag etc.).

Letztlich kann es jedoch erforderlich sein, den bürgerschaftlichen Einsatz durch privatwirtschaftliche Angebote zu ergänzen oder sogar zu ersetzen, um ein Mobilitätsangebot überhaupt aufrecht zu erhalten oder vorhandene Angebote auszuweiten. Dazu können sich On-Demand-Systeme anbieten, die derzeit als Modellversuche in ländlichen Gebieten getestet werden. Sie bieten den Vorteil, dass nur tatsächlich angeforderte Fahrten durchgeführt und Fahrgäste auf ihrem Ziel gesammelt transportiert werden.

- **Gemeinschaftsnutzung**

Durch die wohnortnahe Bereitstellung verschiedener Mobilitätsangebote sollen Anreize geboten werden, die Anschaffung eines eigenen Pkw zu überdenken. Für diejenigen Bürgerinnen und Bürger, die über kein eigenes Auto verfügen, bietet sich eine zusätzliche individuelle Mobilitätsoption. Car-Sharing-Angebote bieten im ländlich geprägten Raum einen Anreiz auf die Anschaffung eines Zweitfahrzeugs zu verzichten. Insbesondere bei der Neuplanung von Wohngebieten

bietet Car-Sharing in Zusammenhang mit einer Beschränkung der zu schaffenden Stellplatzzahl eine effektive Möglichkeit die Autonutzung und auch die Fahrleistung zu reduzieren.

Car-Sharing-Angebote und weitere alternative Mobilitätsangebote wie das Bike-Sharing (u.a. auch Lastenfahrräder) sollen zentral in den Quartieren der Kernstadt und in den Kirchdörfern an öffentlichkeitswirksamen Plätzen vorgesehen werden. Gegenstand einer (auch Internet-basierenden) Mobilitätsberatung sind die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Organisation von Mitfahrgelegenheiten.

- **Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz**

Das Fahrrad soll zukünftig einen gleichberechtigten Platz im Verkehrsraum erhalten, durch sichere und schnelle Wege, auf denen alle mit dem Fahrrad fahren können. In der topographisch bewegten Hansestadt Wipperfürth gilt dies umso mehr, da es das E-Bike bzw. Pedelec gibt, die Steigungen auch mit geringer Muskelkraft zu überwinden helfen.

Aktuell gibt es entlang wichtiger Hauptstraßen teilweise keine Radwege. Viele Radwege sind im schlechten Zustand, viel zu eng oder enden abrupt. Der Verkehrsraum der Radfahrenden steht oft in Konkurrenz mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Die Knotenpunkte in Wipperfürth sind auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dadurch wird das Fahrradfahren langsam und gefährlich. Das ist nicht mehr zeitgemäß und eine bis heute nachwirkende Folge der autozentrierten Stadtplanung aus vorangegangenen Jahrzehnten.

Mit dem Mobilitätskonzept soll erreicht werden, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz angesehen wird. Dies geschieht allerdings nicht von selbst, sondern erfordert die bewusste Entscheidung für eine neue Mobilitätsstrategie. Der Radverkehr muss künftig konsequent gefördert werden.

Die Stadtplanung muss das Fahrrad von jetzt an als Verkehrsmittel gleichberechtigt berücksichtigen und ein durchgängiges, gutes und separates Wegenetz zur Verfügung stellen. Entscheidend für die weitere Entwicklung wird sein, dass Politik und Verwaltung beim Radverkehr an einem Strang ziehen und konsequent fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen.

- **Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt**

Der Bahntrassenradweg, der die Hansestadt Wipperfürth von Hückeswagen bis Marienheide durchquert und die Kirchdörfer Hämmern und Ohl / Klaswipper anbindet, bildet eine attraktive Radwegeachse für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus. Alle Kirchdörfer sind über möglichst direkt geführte Verbindungen fahrradfreundlich an die Innenstadt von Wipperfürth anzubinden. Dabei sind separat vom Kfz geführte Wegeverbindungen gegenüber Radwegen auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Mit Hilfe der Radwegeachsen gilt es die Dörfer mit der Kernstadt zu vernetzen.

- **Vernetzung der Dörfer untereinander**

In zweiter Priorität sind die Kirchdörfer untereinander und mit den Weilern fahrradfreundlich zu verbinden, sodass ein möglichst autofreies bis autoarmes Wegenetz abseits der Verkehrsstraßen entsteht. Ein solches Wegenetz dient nicht nur der eigenen Bevölkerung bei den Alltags- und Freizeitwegen, sondern erschließt auch den Landschaftsraum für den Tages- und Wochenendtourismus.

- **Barrierefreiheit**

Die Forderung nach einer möglichst inklusiven, barrierefreien Stadt wird in Anbetracht des zukünftigen demografischen Wandels immer höher. Während im Neubau Normen und Richtlinien zur Anwendung kommen, fordert die barrierefreie Umgestaltung im Bestand immer einen Kompromiss zwischen den Regelwerken, Wirtschaftlichkeit, technischer Machbarkeit und dem Bestandsschutz.

Barrierefreiheit bzw. -armut in topographisch anspruchsvollen Siedlungsgebieten dient nicht nur den Senioren und Mobilitätseingeschränkten, sondern letztlich der Gesamtbevölkerung. Um den Anforderungen einer barrierefreien, zumindest barrierearmen Stadt gerecht zu werden, ist die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit auf den Gehwegen und im Übergang zwischen den Verkehrsmitteln flächendeckend sicherzustellen. Dabei ist der Querungssituation an trennenden Straßen erhöhte Aufmerksamkeit zu widmen.

3.3 Vom Leitbild zum Handlungskonzept: Methodik und Beteiligung

Das dargestellte Zielsystem zur Mobilität wurde am 09. Dezember 2021 und am 16. März 2022 innerhalb von **zwei politischen Workshops** mit Vertretern der Kommunalpolitik entwickelt und ausformuliert. Alle Beteiligungsformate fanden im Rahmen des Integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040 statt und wurden gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern der Stadtplanungsamtes Wipperfürth und dem Planungsbüro post welters + partner mbB durchgeführt.

Auf dem Weg zu einem Handlungskonzept wurden im nächsten ersten Arbeitsschritt die Bürgeranregungen daraufhin untersucht, ob die Nennungen Einzelfälle betrafen oder breiter verallgemeinert werden konnten. Einzelne Problemstellen wurden an die Stadtverwaltung verwiesen. Auch Problempunkte und Anregungen, denen die Stadtverwaltung bereits in jüngster Vergangenheit ihre Aufmerksamkeit gewidmet hatte, wurden nicht umfassend in das Mobilitätskonzept aufgenommen. Andere, eher regionalplanerische Anregungen, wurden an höhere Planungsebenen weitergereicht (z.B. Bahnanbindung Wipperfürths, Südumgehung), um regionalplanerische Antworten zu erhalten. In der **Anlage 4** sind die Nennungen aus der Bürgerbeteiligung aufgelistet und kommentiert, inwieweit sie im Mobilitätskonzept Berücksichtigung finden.

Ähnlich wie bei der Zustandsanalyse zur Mobilität in der Hansestadt Wipperfürth fand auch im konzeptionellen Arbeitsteil eine Verkehrsnetzbeachtung statt. Dabei ging es um die Entwicklung von Maßnahmen, die nicht nur der Mängelbeseitigung dienen sollte, sondern vor allem um die Entwicklung von Handlungskonzepten zur Umsetzung der Zielsetzungen. Die unterschiedlichen Netze des ÖPNV, des Fahrrad- und Kfz-Verkehrs wurden in Hinblick auf ihre Geschlossenheit und die Qualitäten untersucht. Entwickelt wurde gesamtstädtische Verkehrsnetzsysteme, die die Zielsetzungen für die einzelnen Verkehrsarten berücksichtigten und in einem ersten Entwurf für ein Handlungskonzept Mobilität umsetzten.

Innerhalb eines **dritten politischen Workshops** am 16. August wurden der Entwurf des gesamtstädtischen Handlungskonzeptes und die ebenfalls vorentwickelten Ortsteilkonzepte diskutiert. Weitere Maßnahmenvorschläge wurden von der Politik eingebracht, andere zurückgestellt.

Am 25.08.2022 fand ein **Jugendworkshop** mit rund 25 Schülerinnen und Schülern aus den weiterführenden Schulen Wipperfürths statt. Neben der Vorstellung allgemeiner Maßnahmen wurde ein besonderer Augenmerk auf die Neugestaltung des ZOB Surgères-Platz gelegt, welche für die umliegenden Schulen und dem damit eingehenden Schülerverkehr von hoher Bedeutung ist. Ein Vorentwurf des neuen ZOB wurden den Schülerinnen und Schülern vorgelegt, dabei wurden sowohl Positives als auch Probleme aus der Sicht der Schülerinnen und Schülern hervorgehoben.

Beim zweiten Treffen des **Facharbeitskreises Mobilität** am 01. September 2022 beschäftigten sich neben den Vertretern der Stadtverwaltung Wipperfürth auch externe Vertreter der OVAG, wupsi, Bergische Energie- und Wasser GmbH und des Inklusionsbeirates mit dem Mobilitätskonzept. Dabei wurde den Teilnehmenden das Leitbild des Mobilitätskonzeptes, die Ziele des ISEK und eine Auswahl erster Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene und in den Kirchdörfern vorgestellt. Unter Berücksichtigung der Expertenmeinungen wurden die Maßnahmen diskutiert und bewertet.

Der Öffentlichkeit wurde das Handlungskonzept Mobilität im Zuge von **8 Ortsteilwerkstätten**, die zwischen dem 20. und 27. Oktober 2022 stattfanden, von den Planungsbüros Runge IVP und post welters + partner mbB vorgestellt. In den zumeist sehr gut besuchten Veranstaltungen vor Ort in der alten Drahtzieherei (Kernstadt) und Versammlungsstätten der Kirchdörfer wurden lebhaft Diskussionen geführt und neue Anregungen für Maßnahmen und deren Ausgestaltung aufgenommen.



Bild 3-3: Plakate aus einem politischen Workshop und einer Ortsteilwerkstatt

Zum vierten politischen Workshop am 10.05.2023 wurde der vorliegende Bericht vorgelegt und mit der Politik endabgestimmt.

4 Das Konzept für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

4.1 Planungsgrundsätze zum ÖPNV

Neben dem Fahrrad stellt der öffentliche Personennahverkehr eine umweltfreundliche Alternative zum individuellen Pkw dar. Ein attraktives ÖPNV-Angebot leistet einen wichtigen Beitrag zum Schutz von Umwelt und Gesundheit, und stellt als Stütze einer nachhaltigen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar. Für Menschen, die über kein individuelles Kfz verfügen, bildet der ÖPNV ein wichtiges Angebot, um mobil zu sein. Der ÖPNV kann insbesondere für den Pendlerverkehr (Berufs- und Ausbildungspendler) die umweltfreundliche Alternative zum individuellen Pkw darstellen. Die Mängelanalyse im ÖPNV zeigte jedoch auf, dass die Verbindungen in die benachbarten Zentren von großen Teilen der Bevölkerung nicht als attraktiv empfunden werden. Besonders die langen Reisezeiten lassen den eigenen Pkw vorteilhafter erscheinen. Hinzu kommt die Bequemlichkeit eines Autos. Auch fehlen auf wesentlichen Quelle–Ziel–Beziehungen die notwendigen Verbindungen.

Das Wissen um die Hinderungsgründe für die Nutzung des ÖPNV führt zur Definition von Anforderungen an den zukünftigen ÖPNV. Die Gewinnung von Fahrgästen, die vom Auto auf den ÖPNV umsteigen, erfordert folgende Planungsziele:

- Schaffung schneller Verbindungen,
- durchgängige Reiseketten mit wenig Umsteigenotwendigkeit,
- Gewährleistung von Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit,
- Sitzplatzverfügbarkeit sowie
- verständliches, einfaches und einheitliches Tarifsysteem.

Das elementare Hindernis für einen Umstieg vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖPNV ist jedoch die Bequemlichkeit des Reisens im individuellen Pkw. Besonders im ländlichen Raum muss davon ausgegangen werden, dass eine Vielzahl der Verkehrsteilnehmer sich aufgrund objektiver Gründe, wie beispielsweise die nicht vorhandener Verbindungen, nicht ausreichende Betriebszeiten aber auch subjektiver Gründe an das Auto gebunden sind.

Bei der Einbettung des ÖPNV in das Mobilitätskonzept und das integrierte Stadt- und Dorfentwicklungskonzept von Wipperfürth gibt es die Schwierigkeit, dass dieser hinsichtlich der Entscheidungskompetenzen und auch der Finanzierung nicht unmittelbar in der Zuständigkeit der kreisangehörigen Stadt liegt:

- Die Aufgabenträgerschaft für den ÖPNV haben die kreisfreien Städten und die Landkreisen. Der Oberbergische Kreis übernimmt die Planung, Organisation und die Ausgestaltung des ÖPNV in Wipperfürth.
- Zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV stellt der Oberbergische Kreis einen Nahverkehrsplan (NVP) auf. Dieser kann alle 5 Jahre erneuert aufgestellt werden. Der letzte NVP des Oberbergischen Kreises stammt aus dem Jahr 2017. Dort sollen die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisiert werden.
- Der Nahverkehrsplan ist grundsätzlich mit den betroffenen Gebietskörperschaften, also allen 13 kreisangehörigen Gemeinden und den Nachbarkommunen sowie den Verkehrsbetrieben abzustimmen. Diese konnten für den Nahverkehrsplan 2017 Anregungen, Vorschläge und

Wünsche für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Oberbergischen Kreis in das Aufstellungsverfahren des NVP einbringen.

Das im Rahmen des Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040 erarbeitete Mobilitätskonzept kann somit für die kommende Fortschreibung bzw. Neuerstellung des Nahverkehrsplans des Oberbergischer Kreises die Anregungen und Wünsche der Hansestadt Wipperfürth definieren. einzelnen Gemeinden geprüft. Klare Zielvorgaben zum Klimaschutz, zum Linien- und Fahrtangebot und zur Ausweitung des ÖPNV im Stadtgebiet von Wipperfürth können, durch das Vorliegen eines kommunalen Mobilitätskonzeptes, die Zielsetzungen konkretisieren und die Bedeutung ihrer Anregungen steigern.

Nach dem Gesetz für den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) ist der öffentliche Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Dabei sollen unter anderem folgende wichtige Planungsgrundsätze berücksichtigt werden:

Erschließungsqualität

Die Haltestellen des ÖPNV spielen im Gesamtsystem eine wichtige Rolle und bilden den Übergang zwischen der Flächennutzung und dem ÖPNV-System an. Die Erschließung durch den ÖPNV ist bereits bei der Bauleitplanung neuer Wohn- und Gewerbegebiete zu berücksichtigen. Größere Wohngebiete sind nur noch im Einzugsbereich attraktiver ÖPNV-Haltestellen auszuweisen. Es wird angestrebt, alle Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern durch den Bus zu erschließen. Die maximale Fußwegentfernung zur nächsten Haltestelle soll gemäß dem vorliegenden Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreis 500 Meter nicht überschreiten.

Verbindungsqualität

Hauptziel eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele, sowie die schnelle Überwindung von Distanzen sowohl im Stadt- und Regionalverkehr. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohngebieten, Gewerbegebieten, Schulstandorten, Einkaufszentren und Freizeitzentren. Die primären Anforderungen der Fahrgäste sind kurze Fahrzeiten und eine häufige Bedienung. Angestrebt wird sowohl die Verbindung aller Stadtteile einer Stadt (hier: die Verknüpfung der Kirchdörfer) untereinander, als auch die Anbindung der angrenzenden Ortszentren der benachbarten Städte sowie der nächstgelegene Mittel- und Oberzentren. Um akzeptable Reisezeiten zu erreichen, sind die Busverbindungen möglichst ohne Umstieg zu führen.

Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität setzt sich aus der Bedienungshäufigkeit, d.h. die Anzahl der Linien und deren Fahrtenangebot und aus dem Bedienungszeitraum zusammen. Der Bedienungszeitraum beginnt mit der ersten Abfahrt und endet mit der letzten Fahrt. Die Bedienungsqualität ist an den einzelnen Verkehrstagen unterschiedlich an den Bedarf der Kunden anzupassen.

Für den ÖPNV in Wipperfürth wird eine Ausweitung des Bedienzeitraums auf die Arbeitszeiten, das heißt morgens einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und Umgebung auszurichten.

Am Abend ist eine Abfahrt um 20:00 aus Wipperfürth in die Nachbarstädte und Kirchdörfer angestrebt. Die Betriebszeit sowie die Bedienungshäufigkeiten sind an die Größe der Fahrtenpotenziale und an die Bedürfnisse der Kunden anzupassen.

Neben der Taktbedienung zu den Hauptverkehrszeiten (HVZ) ist eine Mindestbedienqualität anzustreben. Ergänzend zum klassischen ÖPNV kann die Mindestbedienungsqualität in den Schwachverkehrszeiten (außerhalb der HVZ sowie am Wochenende) oder in Siedlungsrandlagen mit geringer Nachfrage durch bedarfsorientierten Bedingungsformen, wie den TaxiBus oder der Bus-on-Demand sichergestellt werden. Insbesondere für Jugendliche am Abend oder Wochenende ist ein Mindestmobilitätsangebot zu finden.

Verknüpfungsqualität im ÖPNV

Insgesamt ist die Anzahl der Umsteigenotwendigkeiten zu minimieren und auf Direktfahrten auszubauen. Die Hauptpendlerbeziehungen bestehen zwischen Wipperfürth und Hückeswagen. Weitere wichtige Pendlerstrecken sind nach Köln, Gummersbach und Remscheid, für die es gilt Umstiege zu vermeiden. Wenn keine Direktfahrtverbindung hergestellt werden kann, ist der Anspruch der Fahrgäste eine minimale Umsteigezeit (durch Abstimmung der Fahrpläne zu realisieren), hohe Pünktlichkeit zur Gewährleistung der Anschlussbeziehungen, sowie hohe Aufenthaltsqualität, Sicherheit und Informationsmöglichkeiten an den jeweiligen Haltestellen.

Intermodale Verknüpfungsqualität

Unter der Errichtung von Mobilitätsstationen und Mobilitätspunkten wird die Verknüpfungsfunktion zwischen unterschiedlichen Verkehrsmittel, vor allem zwischen Fuß- und Radverkehr und dem ÖPNV gestärkt: Überdachte Fahrradabstellanlagen, Fahrradreparatursäulen und E-Bike-Verleihstationen an ausgewählten Haltestellen sind in jedem Kirchdorf zu etablieren. In der Kernstadt ist der Surgères-Platz als zentraler intermodaler Verknüpfungspunkt auszubauen.

Haltestellenausstattung

Haltestellen sind das Verbindungsstück zwischen Fahrgast und Verkehrsträger. Sie stellen einen Aufenthaltsort dar (Wartezeit auf den Bus) und haben die Aufgabe Informationen zum ÖPNV (Fahrplan, Liniennetzplan, Tarife) zu vermitteln. Die Aufenthaltsqualität (Überdachung, Sitzplätze, usw.) und soziale Sicherheit (Beleuchtung des Wartebereichs) sind zu garantieren. Haltestellen müssen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) barrierefrei erreichbar und zugänglich sein. Bei der Planung oder dem Umbau von Haltestellenanlagen ist Rücksicht auf die Benutzung durch Rollstühle, Rollatoren, Kinderwagen und auch Fahrrädern zu nehmen. Da die Haltestelle ein wichtiges Element im öffentlichen Raum darstellt, ist diese als Erscheinungsbild für das Image des ÖPNV entscheidend. Daher ist ebenfalls auf ein modernes, sauberes Erscheinungsbild Wert zu legen.

Marketing und Kundenservice

Um die Mobilität auf den öffentlichen Personennahverkehr zu lenken, sind das Marketing und der Kundenservice zum ÖPNV zu stärken. Die Kundeninformation dient als Kommunikation zwischen Verkehrsbetrieben und potenziellen Fahrgästen und als Werbung für den ÖPNV. Folgende Möglichkeiten des Marketings sind im NVP festgelegt:

- Webseiten, Telefonnummer und Apps, die Fahrpläne, Tarifinformationen und schnellste Verbindung sowie Verspätungen anzeigen.
- Deutlich lesbare, namentliche Kennzeichnung der Haltestellen und der dort verkehrenden Linien und Linienziele, farbiger Liniennetzplan auf Stadtplangrundlage, Haltestellenumgebungspläne an den zentralen Haltestellen sowie digitale Anzeigetafeln der Abfahrzeiten an stark frequentierten Haltestellen.
- Mobilitätsberatung und Zusammenarbeit mit Betrieben, Schulen usw. in Form innerbetrieblicher Information zum ÖV-Angebot, vergünstigte ÖPNV-Fahrscheine wie bspw. Job-Ticket, Schüler-Ticket, Studenten-Ticket oder Bären-Ticket, Anreiseinformationen für Besucher und Dienstreisende mit öffentlichen Verkehrsmitteln.
- Ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge und Haltestellen stellt ein immer wiederkehrendes Erkennungsmerkmal dar und erhöht die Präsenz des ÖPNV im öffentlichen Raum.

4.2 Gesamtstädtische Maßnahmen im ÖPNV

Die folgenden Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes gehen in das integrierte Stadt- und Dorfentwicklungskonzept Wipperfürth 2040 ein und werden entsprechend mit gleichen Kürzeln für die Maßnahmenlisten verwendet. Das „M“ steht dabei für den Bereich der Mobilität.

4.2.1 Maßnahme **M1**: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

Die Bürgerschaft von Wipperfürth hat in ihren Rückmeldungen zum bestehenden öffentlichen Buslinienangebot vielfach das Fahrtenangebot (Takte) und das Bedienungsangebot, vor allem in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden beklagt.

Für die öffentliche Mobilität der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer ist eine Anpassung der Betriebszeiten der Buslinien an die Arbeitszeiten der Gewerbebetriebe eine entscheidende Maßnahme, den Arbeitnehmern die Möglichkeit der Anreise mit dem ÖPNV zu gewährleisten. Die Busbetriebszeiten sollen zukünftig in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgeweitet werden. Im werktäglichen Berufsverkehr soll der Busbetrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden: der Betriebsbeginn hat somit in der Regel vor 5:30 Uhr zu erfolgen.

In den Abendstunden ist die letzte Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth in die umliegenden Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Dadurch werden bpm ÖPNV die Geschäftsöffnungszeiten berücksichtigt und Kunden sowie Einzelhandelsbeschäftigte können aus der Innenstadt zu ihren Wohnorten gelangen.

Weiterhin ist die Anbindung aller Kirchdörfer an die Kernstadt Wipperfürth an den Wochenenden sicherzustellen. Insbesondere für die Kirchdörfer Kreuzberg und Wipperfeld, für die an Samstagen und Sonntagen kein (ausreichendes) Fahrtenangebot besteht, gilt es ein Mindestangebot im ÖPNV einzurichten. Die folgende **Tabelle 4-1** zeigt für die bestehenden Buslinien die empfohlenen Anpassungsmaßnahme:

Buslinie	Veränderung
Linie 55	Einführung einer Grundtaktung von Mo-So zwischen 6 und 20 Uhr
Linie 332	60' Grundtakt auch am Samstag und Sonntag
Linie 333	60' Grundtakt auch am Samstag und Sonntag
Linie 336	Auftrennung der Gesamtstrecke von 50 km Reduzierung der Taktfolge Zusätzlich: X-Bus nach RS-Lennep
Linie 337	Für Egen auf Schülerverkehr ausgelegt Zukünftig: On-Demand-System
Linie 338	60' Grundtakt von Mo-So zwischen 6-20 Uhr
Linie 427	Ausweitung der Betriebszeiten auf Samstag und Sonntag Zusätzlich: X-Bus nach Bergisch Gladbach
Linie 426	keine Veränderung
Linie 429	keine Veränderung

Tabelle 4-1: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

4.2.2 Maßnahme M2: ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten

Nach §2, Absatz 7 des ÖPNV-Gesetzes NRW¹ sollen besonders in Räumen und Zeiten „bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden.“ In diesen peripheren Gebieten und in Schwachlastzeiten ist der Einsatz eines Linienbusangebotes wirtschaftlich nicht vertretbar. Die Bürgerbusvereine in Wipperfürth mit ihrem engagierten ÖPNV-Angebot sind zu unterstützen, stoßen jedoch personell an ihre Grenzen, sodass ergänzende, bedarfsorientierte Angebote notwendig sind.

Unter alternativen Bedienungsformen versteht man einen ÖPNV-Betrieb, der losgelöst von starren Fahrplan- und Fahrzeugsystemen flexibel einer bestimmten Nachfragesituation angepasst werden kann. Während die allgemeinen Bussysteme nach festem Takt der fahrplanabhängig eine festgelegte Linie bedienen, bieten alternative Bedienungsformen die Möglichkeit, von Takt und Linienweg abzuweichen. Alternative Bedienungsformen sind zurzeit das Linientaxi, Anrufsammeltaxi (AST), Anruflinientaxi (ALT) oder TaxiBusse und der „Bus-on-Demand“. Diese Bedienungsformen verstehen sich als Abrundung und Ergänzung des Linienverkehrs in Schwachlastzeiten oder in Räumen mit sehr geringer Nachfrage. Im Folgenden wird ein Überblick über die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen gegeben, die in Wipperfürth eingesetzt werden könnten.

- **Anruflinientaxi (ALT) bzw. TaxiBus**

Im Auftrag der Verkehrsbetriebe fahren Taxen oder Mietwagen anstelle von Bussen auf festen Linien von Haltestelle zu Haltestellen, jedoch nur auf den Abschnitten, für die eine Fahrgastanmeldung vorliegt. Es gelten die Tarife des Linienverkehrs. Ein Komfortzuschlag wird nicht erhoben, da auch nur an den jeweiligen mit dem Taxi-Bus-Logo gekennzeichneten Haltestellen ein Ein- und Ausstieg möglich ist. Ein direkter Transport zum Zielort, wie bei einem Anrufsammeltaxi

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen

(AST) ist nicht möglich. Die Kostendeckung des TaxiBus wird erfahrungsgemäß dann erreicht, wenn ein Fahrzeug im Durchschnitt mit 3,5 vollzahlenden Fahrgästen besetzt ist.

Im Stadtgebiet Wipperfürth ist die reine Taxibuslinie 336R zwischen Ohl und Rönsahl Markt auch zukünftig zu erhalten. Dadurch wird die Ortschaft Rönsahl, ein Stadtteil von Kierspe, an Wipperfürth angebunden. Die Linie 336R fungiert als Zubringer der Linie 336, die zwischen den beiden Mittelzentren Remscheid und Gummersbach verläuft.

Neu eingeführt wurde im Dezember 2022 die Buslinie 334, die als TaxiBus zwischen Lindlar Hartegasse (mit Anschluss an die Linie 332 in Richtung Lindlar und Engelskirchen) und Wipperfürth über Agathaberg verkehrt. Montags bis freitags wird ein 2-Stundentakt angeboten, wobei die Fahrten des TaxiBusses mindestens 60 Minuten vor der Abfahrt von den Fahrgästen anzumelden sind. Dieses bedarfsorientierte, bislang knappe Angebot, ist bei entsprechender Nachfrage auf einen Stundentakt zu verdichten und auf die Wochenendtage auszuweiten.

• **Bus-on-Demand**

In Zeiten der fortschreitenden Digitalisierung entwickeln sich die Städte zu „Smart Cities“, in denen flexible Angebote Fahrgäste an individuelle Zielpunkte befördern. Dadurch erfolgt eine Kommunikation in Echtzeit. Beim „Bus on demand“ (= Bus auf Bestellung oder Abruf) verkehren Busse kreuz und quer von Tür zu Tür oder von Haltestelle zu Haltestelle. Das System „Bus on demand“ folgt der Idee, Personen in Kleinbussen ohne Fahrplan- und Linienbindung, jedoch mit Fahrtenbündelung, so individuell wie mit dem eigenen Auto zu befördern. Das Besondere am „Bus on demand“ ist die spontane, flexible und einfache Nutzbarkeit, ein Klick per App reicht, um eine Fahrt anzumelden. Die Fahrtrouten werden dynamisch geplant. Ziel einer dynamischen Planung ist, die Fahrtrouten unter Berücksichtigung von Fahrdauer und Fahrtkomfort zu optimieren.

Der Unterschied zum früheren Anrufsammeltaxi ist, dass der „Bus-on-Demand“ ohne Fahrplan- und Linienbindung angeboten wird, jedoch ist das Vorbestellen per App oder Anruf des Busses auch hier erforderlich. Vorteile gegenüber dem konventionellen Linienverkehr sind:

- Absolute Erschließung (räumlich und zeitlich),
- umsteigefreie Verbindungen und
- gute Zubringerfunktion zu regulären Linienbussen.

Der „Bus-on-Demand“ ist eine moderne, jedoch nicht innovative Form des Anrufsammeltaxis (AST).

Das erste Fallbeispiel für den „Bus-on-Demand“ befindet sich in Duisburg. Die Duisburger Verkehrsgesellschaft (DVG) bietet seit September 2017 einen Bus (hier: myBus) an. Im Jahr 2017 wurde der myBus als dreijährige Pilotphase in einem bestimmten Gebiet und ausschließlich am Wochenende eingeführt. Mittlerweile ist dieser fester Bestandteil im Duisburger Stadtgebiet und verkehrt ebenfalls an Werktagen ergänzend zum bestehenden Fahrplanangebot. Der myBus ist an Werktagen von Sonntag bis Donnerstag von 22:00 bis 2:30 Uhr, von Freitag auf Samstag von 20:00 bis 3:30 Uhr und von Samstag auf Sonntag von 23:30 bis 7:30 Uhr verfügbar. Der myBus verkehrt nur auf Bestellung und fährt ohne Fahrplan. Mit Aufgabe der Bestellung legt der Fahrgast seinen Start- und Zielpunkt fest. Für den myBus werden Kleinbusse bzw. Vans eingesetzt. Die

Fahrt im myBus wird aufgrund der dynamischen Fahrtenbündelung gebündelt, sodass deren individuellen Ziele auf derselben Fahrtstrecke liegen. Neben der Buchung und Bezahlung bietet die App die Möglichkeit, die Position des myBus abzurufen. Die maximale Wartezeit, nach erfolgreicher Buchung, beträgt 25 Minuten. Sollten der myBus innerhalb der 25 Minuten nicht am Abfahrtsort sein, wird dem Kunden angezeigt, dass kein Fahrtangebot verfügbar ist.

Auch im nahen Umkreis der Hansestadt Wipperfürth kommt es immer mehr zu Einführung von On-Demand-Systemen: Der Oberbergische Kreis bietet mit „Monti“ ein Bus-on-Demand in der Stadt Wiehl an. Monti kann über die OVAG-monti-App oder telefonisch gebucht werden. Im Einsatzgebiet gelten alle Bushaltestellen sowie 33 zusätzliche „virtuelle Haltepunkte“ als Ein- und Ausstiegspunkten, sowie zwei weitere Haltestellen im Stadtgebiet, welche den örtlichen Einzelhandel anbindet. Monti wird montags bis donnerstags von 6:00 bis 22:00 Uhr, freitags von 6:00 bis 24:00 Uhr, samstags von 8:00 bis 24:00 Uhr und sonntags von 8:00 bis 22:00 Uhr betrieben.

Weiter hat die ebenfalls in der Hansestadt tätige Verkehrsgesellschaft wupsi im Dezember 2022 ein Bus-on-Demand für den Rheinisch-Bergischen Kreis in der Gemeinde Odenthal und einige ländlichen Gebieten der Stadt Leverkusen eingeführt. „Efi“ ist ebenfalls ohne festen Fahrplan und Fahrtroute an virtuellen Haltestellen im gesamten Bediengebiet unterwegs. Die Haltepunkte von Efi sind maximal 250 Meter entfernt. Der Bus-on-Demand wird zusätzlich zum bestehenden ÖPNV-Angebot betrieben. Bei einer zum ÖPNV identischen Fahrtroute werden die klassischen Linienrouten angezeigt und eine Fahrt mit dem On-Demand-Verkehr ist nicht möglich. Der Bedienungszeitraum liegt unter der Woche von 6:00 bis 21 Uhr und am Wochenende von 9:00 bis 21:00 Uhr.

Die Kosten für eine Fahrt mit dem Bus-on-Demand basiert auf der vollständigen Integration in den Gemeinschaftstarif des Verkehrsbundes Rhein-Sieg vom 01.03.2023. Somit reicht dem Fahrgast ein gültiger Fahrausweis im VRS-Tarif aus. Zuschläge, außer in den Pilotprojekten in Wiehl und der Rhein-Erft-Verkehrsgesellschaft, sieht der VRS nicht vor. Fahrgäste, die bereits ein VRS-Aboticket besitzen, können den Bus-on-Demand demnach ohne Zusatzkosten nutzen.

• **Einführung von On-Demand-Verkehr in der Hansestadt Wipperfürth**

Die Kirchdörfer, in denen das ÖPNV-Angebot bislang fast ausschließlich dem Schülerverkehr gilt, sind vor allem für eine alternde Bevölkerung zukünftig besser vom öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen. Als Zubringer wird das On-Demand-System empfohlen. Das On-Demand-Angebot bietet vor allem den Kirchdörfern und Weilern, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht oder nur in unzureichender Form vom Linienverkehr bedient werden, ein attraktives Angebot. Durch den Einsatz von Kleinbussen, Minivans oder Pkw stellen auch schmale Straßenräume keine Hindernisse dar.

Bei der Einrichtung eines Bus-On-Demand im Stadtgebiet von Wipperfürth sind besonders die Kirchdörfer außerhalb der Kernstadt zu priorisieren. Zudem ist der Bus-on-Demand nicht in Konkurrenz mit dem Bürgerbus oder dem Dorf-Bürgerbus, sondern als zusätzliches Angebot neben dem konventionellen Linienverkehr anzusehen. Beispielhaft ist dabei die allgemeine Anbindung Egens, außerhalb der Schulverkehrszeiten, zu sehen, aber auch die Möglichkeit als Zubringer für

die Schnellbuslinien aus den Kirchdörfern Kreuzberg und Wipperfeld, sodass dem potenziellen Fahrgast die Möglichkeit gegeben wird zur Schnellbuslinie zu gelangen.

Weiter ist das On-Demand-Angebot eine Möglichkeit der Sicherstellung der Mindestmobilität in den Schwachverkehrszeiten und an Wochenenden, sodass auch nach 20 Uhr eine gesicherte Verbindung aus der Innenstadt in die jeweiligen Kirchdörfer besteht.

4.2.3 Maßnahme M3: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Die Hansestadt Wipperfürth verfügt über keine eigene Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Entsprechend dem Koalitionsvertrag der Landesregierung NRW (2022 bis 2027) sollen Kommunen mit über 20.000 Einwohnern, die keine Schienenanbindung haben, mit Schnellbuslinien an das SPNV-Netz angebunden werden. Hierzu soll bis 2027 landesweit ein flächendeckendes, den SPNV ergänzendes Schnellbusnetz aufgebaut werden.

Als nächstgelegene SPNV-Angebote sind die S-Bahnlinien S 7 zwischen Wuppertal Hbf und Solingen Hbf mit Halt in Remscheid-Lennep und die S 11 in Bergisch Gladbach (mit Ziel Köln) zu nennen. Weiterhin verkehrt die Regionalbahn RB 25 zwischen Lüdenscheid – Meinerzhagen – Marienheide – Gummersbach – Engelskirchen und wird nach Norden durch die RB 52 nach Hagen und Dortmund verlängert.

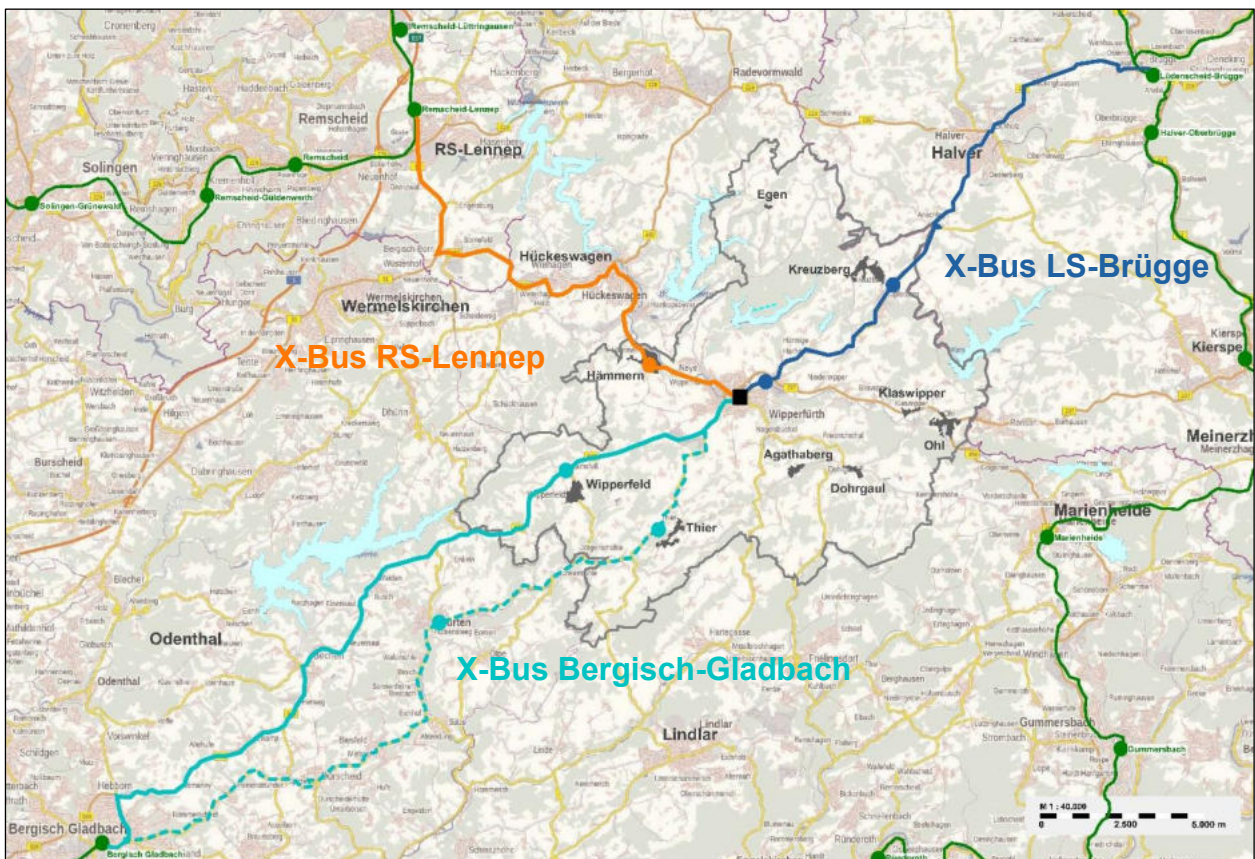


Bild 4-2: Konzept Schnellbusliniennetz

Durch die Einführung von Schnellbuslinien werden die Bürger der Hansestadt Wipperfürth eine effiziente Möglichkeit bekommen, die umliegenden Bahnhöfe und den SPNV zu erreichen. Ein mögliches Liniennetz, das zusätzlich zum bestehenden Buslinienverkehr betrieben wird, ist in **Bild 4-1** dargestellt. Die Einrichtung der folgenden Schnellbuslinien (X-Busse) werden für die Hansestadt Wipperfürth empfohlen:

- **X-Bus Remscheid-Lennep**

Der X-Bus nach Remscheid-Lennep bindet Wipperfürth an die S7 an. Diese verkehrt in den Hauptverkehrszeiten in einem 20-Minuten-Takt zwischen Solingen Hbf und Wuppertal Hbf. Zudem wurde durch den im Dezember 2022 durchgeführte Fahrplanwechsel der Regionalexpress 47 neu eingeführt. Dieser verkehrt stündlich zwischen Remscheid-Lennep und Düsseldorf Hbf, sodass eine schnelle Verbindung aus dem Bergischen Land nach Düsseldorf gewährleistet werden kann.

Die Wegeführung des X-Busses verläuft ab dem ZOB Surgères-Platz entlang der B 237 über die möglichen Haltestellen im Kirchdorf Hämmern und in der Nachbarstadt Hückeswagen weiter auf die B 51 nach Remscheid-Lennep. Durch Einführung des X-Busses nach Remscheid-Lennep Bf können den Fahrästen eine Reisezeitkompensation von fast 15 Minuten, gegenüber der konventionellen Linie 336, gegeben werden.

- **X-Bus Bergisch-Gladbach**

Die Einführung des X-Busses nach Bergisch Gladbach ist aufgrund der wichtigen Pendlerbeziehungen nach Köln von hoher Bedeutung. Um in Bergisch Gladbach die Anbindung an die Rheinschiene zu erhalten, wird die Schnellbuslinie vom ZOB Surgères-Platz über die Ringstraße und die B 506 geführt. Im Stadtgebiet Wipperfürth wird das Kirchdorf Wipperfeld an der Haltestelle Lamsfuß angebunden. In Bergisch Gladbach besteht am S-Bahnhof die Möglichkeit zur Nutzung der S11 nach Köln Hbf. Die Reisezeit von etwa 35 Minuten und somit einer Einsparung von 20 Minuten gegenüber dem Linienverkehr (55 Minuten), zeigt die Möglichkeit einer schnellen ÖPNV-Verbindung nach Bergisch Gladbach und ins Oberzentrum Köln.

Eine alternative Linienführung zwischen Wipperfürth ZOB und Bergisch Gladbach besteht entlang der L 286. Aus der Innenstadt Wipperfürths würde der X-Bus von der B 506 am Gewerbegebiet Peddenpohl auf die L 286 geführt. Das Kirchdorf Thier kann hierbei durch den Bus-on-Demand angebunden werden. Weiter würde der X-Bus über die Wipperfürther Straße nach Kürten verkehren, wo Nahversorger und Dienstleister vorhanden sind. Aus der Gemeinde Kürten erfolgt die weitere Linienführung ohne weiteren Halt über die Kürtener Straße und den Ortschaften Dürscheid und Herrenstrunden zum S-Bahnhof Bergisch Gladbach. Die Reisezeit auf dieser Linienführung beträgt rund 40 Minuten. Im Vergleich zur konventionellen wupsi Buslinie 426 (57 Minuten) ist eine Kompensation der Reisezeit von etwa 20 Minuten möglich.

Im Rahmen der Feinjustierung eines neuen Busliniennetzes ist die Abwägung zwischen den alternativen Linienführungen vorzunehmen.

• **X-Bus Halver / Lüdenscheid**

Durch die dritte X-Buslinie wird die Anbindung an den Märkischen Kreis und den Nordwesten des Sauerlandes sichergestellt. Der X-Bus wird entlang der L 284 aus dem Stadtgebiet geführt und bindet das Gewerbegebiet Leiersmühle sowie das südliche Kreuzberg an der Haltestelle Kupferberg (Bus-on-Demand mit Anschluss Kreuzberg) an. Weiterführend über Anschlag erfolgt die Anbindung an die Volmetalbahn (RB 25) in Halver-Oberbrügge oder in Lüdenscheid-Brügge. Eine Weiterfahrt über die B 229 ins Zentrum von Lüdenscheid ist für den X-Bus denkbar und kann ohne weiteren Halt in 12 Minuten erreicht werden.

Die aktuelle Reisezeit mit dem konventionellen Linienbusverkehr nach Lüdenscheid-Brügge Bf beträgt etwa 72 Minuten. Der Schnellbus, mit einer Fahrtzeit von rund 25 Minuten, kann einen Fahrtzeitgewinn von rund 45 Minuten schaffen.

Die Umsetzung der Maßnahme hat federführend durch den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der seit 2023 „Zweckverband go.Rheinland“ heißt, erfolgen. Einzubeziehen sind die betroffenen Landkreise und in diesem Zusammenhang mit dem Märkischen Kreis auch der Zweckverband Westfalen Süd (ZWS), sodass eine Vielzahl an Kooperationen für die Umsetzung zu leisten sein werden. Als Realisierungsschritte kommen in Betracht:

- Einrichtung der X-Buslinien über den Zweckverband go.Rheinland oder alternativ
- Einbringung in das Aufstellungsverfahren des nächsten Nahverkehrsplans (NVP) des Oberbergischen Kreises.
- Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen ist erforderlich (Rheinisch-Bergischer Kreis, Märkischer Kreis).
- Festlegung der Linienwege und Haltestellen, Umlaufbildung.
- Kompensationen im konventionellen Liniennetz prüfen.
- Kostenberechnung und Einnahmenprognose erstellen.
- Förderung durch das Land NRW; das verbleibende Defizit ist auf die Aufgabenträger (die Landkreise) aufzuteilen und auszugleichen
- Umsetzung.

Kosten sind innerhalb des Mobilitätskonzeptes nicht ermittelbar: Die Finanzierung ist durch den Oberbergischen Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV, unter Beteiligung benachbarter Landkreise und Fördermittel des Landes NRW möglich.

4.2.4 Maßnahme M4: Nachtbusverbindungen Wipperfürth – Köln und Wipperfürth – Westfalen

Durch seine Lage im Oberbergischen Kreis liegt Wipperfürth abseitig der Oberzentren mit ihren Freizeitangeboten, besonders den vielfältigen Wochenendangeboten. Alternativen zur Nutzung des individuellen Pkw sind nicht vorhanden. Insbesondere Jugendliche bemängeln das relativ geringe und nicht attraktive Freizeitangebot im direkten Umfeld und fordern nächtliche Verbindungen nach Köln und Hagen. Die Nutzung des Pkw in den Nächten ist als gefährlich anzusehen und kann durch ein Nachtbusangebot vermieden werden.

An den Wochenendtagen (Freitag- und Samstagnacht) sowie vor Feiertagen soll ein Nachtbusangebot vom/zum Bahnhof Bergisch Gladbach (S-Bahnlinie 11) fahrplanangepasst betrieben werden, um die Rückfahrt aus Köln nach Wipperfürth zu sichern. Die Nachtbusverbindung aus Bergisch Gladbach (bislang Ende in Kürten) kann dabei nach Wipperfürth ZOB Surgères-Platz fortgeführt werden.

Zudem wird eine weitere Nachtbusverbindung nach Westfalen (Lüdenscheid, Hagen und Dortmund) von den Jugendlichen gewünscht.

4.2.5 Maßnahme M5: Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof Surgères-Platz

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) auf dem Surgères-Platz ist aufgrund der direkten Lage zur Innenstadt sowie der angrenzenden Schulen von wichtiger Bedeutung. Neben einer gestalterischen Aufwertung des Surgères-Platzes werden die funktionalen Defizite beseitigt. Die Verknüpfungsfunktion, als zentrale Mobilstation, ist zu stärken, sodass ein intermodaler, attraktiver, grüner und optisch ansprechender Verknüpfungspunkt entsteht, der sowohl das Umsteigen der Fahrgäste zwischen den Buslinien als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, beispielsweise in der Form von Bike-and-Ride und Carsharing fördert.

Die Aufwertung des ZOB Surgères-Platz beinhaltet eine Erhöhung der Anzahl an Bushaltestellen, die Vergrößerung und Verbesserung der Qualität der Wartebereiche für Fahrgäste sowie die betriebliche Flexibilität der Verkehrsgesellschaften durch Wendeanlagen.

Der ZOB Surgères-Platz liegt inmitten der L 284 und erfordert daher besondere Sicherheitsmaßnahmen für die Fußgängerquerungen sowohl von/zur Innenstadt als auch von/zu den Schulen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 (20) km/h ist zu prüfen.

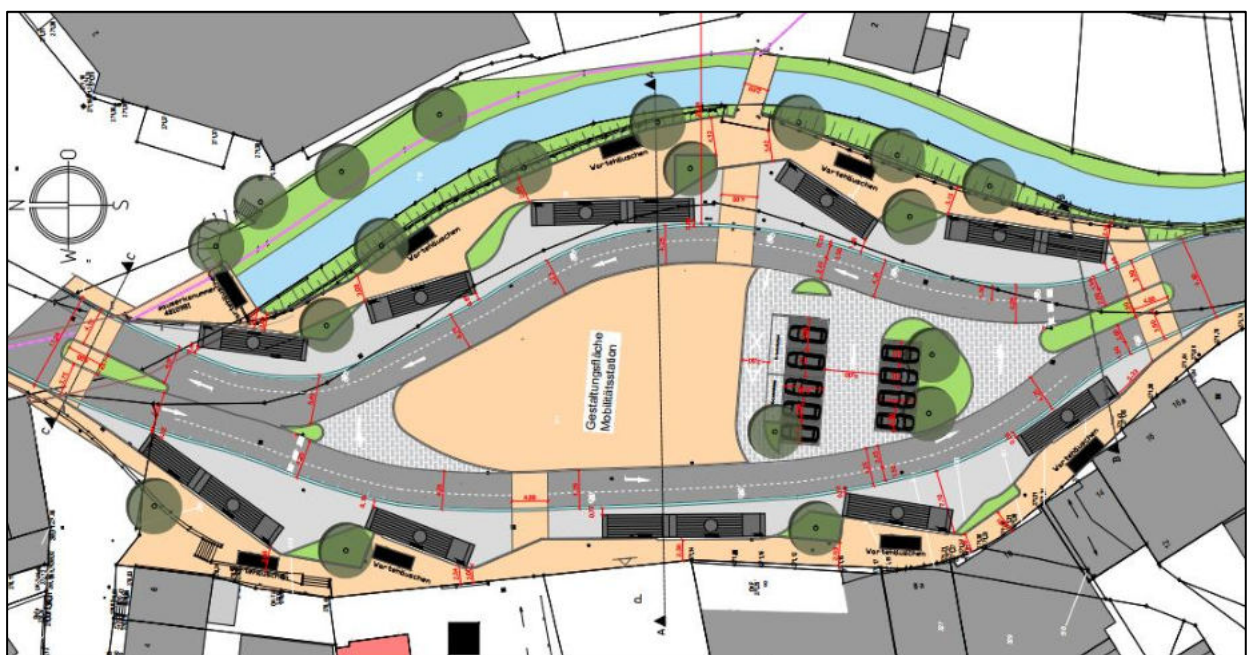


Bild 4-3: Konzept Neugestaltung ZOB Surgères-Platz (10/2022)

Der Stadtrat der Hansestadt Wipperfürth hat am 14.09.2022 eine Vorzugsvariante der Neugestaltung des ZOBs beschlossen. Diese wird von dem Büro StadtLandBahn Architekten & Ingenieure aus Boppard weiter ausgearbeitet, mit den Verkehrsbetrieben, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und anderen Behörden abgestimmt. Letztlich hat sich die Verkehrsführung einem Verkehrssicherheitsaudit zu stellen. Das Konzept aus dem Oktober 2022 ist dem **Bild 4-3** zu entnehmen.

4.2.6 Maßnahme M6: Mobilstationen und -punkte

Aufgrund des nachweisbaren Klimawandels werden vermehrt Konzepte, die zu einer „Verkehrswende“ oder einer veränderten Mobilität führen sollen, diskutiert. Entwicklungen, die politisch, gesellschaftlich und technologischen Ursprungs haben, sollen zu einem multimodalen Verkehrsverhalten führen. Zu unterscheiden ist in der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel am Tag (multimodal) oder der Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für einen Weg kombiniert (intermodal). Um das Nutzen unterschiedlicher Verkehrsmittel weiter zu stärken, sind Verknüpfungspunkte bzw. Schnittstellen des Umweltverbundes einzurichten. Intermodale Verknüpfungspunkte sind Stationen, die verschiedene Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Car-Sharing, usw.) kombiniert. Ziel der Verbindung verschiedener Verkehrsarten ist eine möglichst nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, indem jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken umwelt- und klimaschonend eingesetzt wird. Die Mobilität der Zukunft besteht aus intelligenten und vernetzten Systemen. Sowohl in den Ballungsräumen als auch in den Städten müssen unsere Städte umstrukturiert werden, um eine Mobilität der Zukunft dauerhaft zu sichern.

• Verknüpfte Mobilitätsformen

Mit Hilfe von Intermodalen Verknüpfungspunkten kann es gelingen, durch eine sinnvolle Verknüpfung von Verkehrssystemen, Wegeketten zu verbessern und somit die Gesamtmobilität zu erhöhen. Für erfolgreiche Intermodale Verknüpfungspunkte ist folgendes zu berücksichtigen:

- Das Design der Mobilitätszentrale, der Mobilitätsstation sowie der Mobilitätspunkte ist so zu gestalten, dass ein Wiedererkennungswert besteht.
- Der Umstieg zwischen den Wegeketten und Verkehrsmitteln ist so einfach wie möglich zu gestalten, sodass für die Kunden kein Zusatzaufwand entsteht.
- Es sollte eine Mobilitätskarte für die Nutzung aller Verkehrsmittel der intermodalen Verknüpfungspunkten geben.



Bild 4-4:
Verknüpfte Mobilitätsformen

• Mobilstationen

Eine Mobilitätsstation bildet einen Ort, an dem den Nutzern unterschiedliche Verkehrsmittel angeboten werden. An einer Mobilitätsstation stehen Leihfahräder, Lastenfahräder, Car-Sharing Fahrzeuge, Elektroladestationen für Pkw und Fahrräder, eine Fahrradreparatursäule usw. zur Verfügung. Die Aufgaben, die eine Mobilitätsstation übernimmt, hängen vor allem von der räumlichen Lage ab. Eine Mobilitätsstation ist im ländlichen Raum gänzlich anders zu gestalten als im städtischen Raum. Im städtischen Raum erfüllt sie vor allem die Funktionen des Binnenverkehrs in der Stadt. Im ländlichen Raum hingegen übernimmt eine Mobilitätsstation neben der Verbindung zur Kernstadt (Innenstadt) die Verknüpfung in benachbarte Städte und Gemeinden, die sich ebenfalls im ländlichen Raum oder sogar die Verbindung in benachbarte Mittel- und Oberzentren. Dabei bildet der ÖPNV als Hauptverkehrsmittel die Grundlage einer Mobilitätsstation. Insbesondere im ländlichen Raum führen Mobilitätsstationen zur Sicherung und Verbesserung der Erreichbarkeit verschiedener Ziele. Dies wird erreicht durch ein Mobilitätsangebot, das den ÖPNV rund um die Uhr ergänzt (z.B. Car-Sharing, Bike-Sharing). Auch im ländlichen Raum kann somit eine lückenlose Versorgung mit Mobilität ohne ein eigenes Auto sichergestellt werden.

Eine Mobilitätsstation kann idealerweise einen Ansatz der ÖPNV-Förderung beinhalten, sowie auch als Station für E-Mobilität genutzt werden. In einer Mobilitätsstation können alle alternativen Mobilitätsformen zum Pkw integriert werden. Weiterhin besteht die Möglichkeit, eine Packstation für diverse Paketlieferdienste (z.B. DHL, UPS, DHL...) in die Mobilitätsstation zu integrieren.

Bei der Einrichtung von Mobilitätsstationen ist folgendes zu beachten:

- Alle Standorte sind einheitlich nach den Empfehlungen im „Handbuch Mobilitätsstation NRW“ zu gestalten.
- Festlegung der Ausstattung der einzelnen Mobilitätsstationen.
- Die Ausstattung der Mobilitätsformen ist individuell an den Standort anzupassen.
- Installation der Mobilitätsstationen (eventuell Grunderwerb notwendig).
- Zentrale Standortwahl.

Zum Zeitpunkt des Erstellens des vorliegenden Mobilitätskonzeptes wurde bereits im Rahmen der REGIONALE 2025 ein Konzept für Mobilstationen in den Kirchdörfern Agathaberg, Kreuzberg, Thier und Hämmern durch die Stadtverwaltung und das Planungsbüro „büro stadVerkehr“ aus Hilden ausgearbeitet. Eine Ausweitung auf die Innenstadt am Surgères-Platz als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und allen weiteren Kirchdörfern, außer Egen, wird empfohlen (s. **Bild 4-5**).

• Mobilpunkte

Mobilitätspunkte verbinden mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander:

- Fußgänger und Pkw in Form von Car-Sharing,
- Fußgänger und Fahrrad in Form von Bike-Sharing,
- Fahrrad und ÖPNV in Form von Bike-and-Ride,
- Pkw und ÖPNV in Form von Park-and-Ride

und bieten einen Service, wie das Aufladen von Akkus für Elektro-Kfz und Elektro-Bikes bzw. Pedelecs, an. Somit bestehen Querbezüge insbesondere zu dem Maßnahmen M27 (Förderung der Elektromobilität) und M28 (Etablierung von Car-Sharing) des Mobilitätskonzeptes.

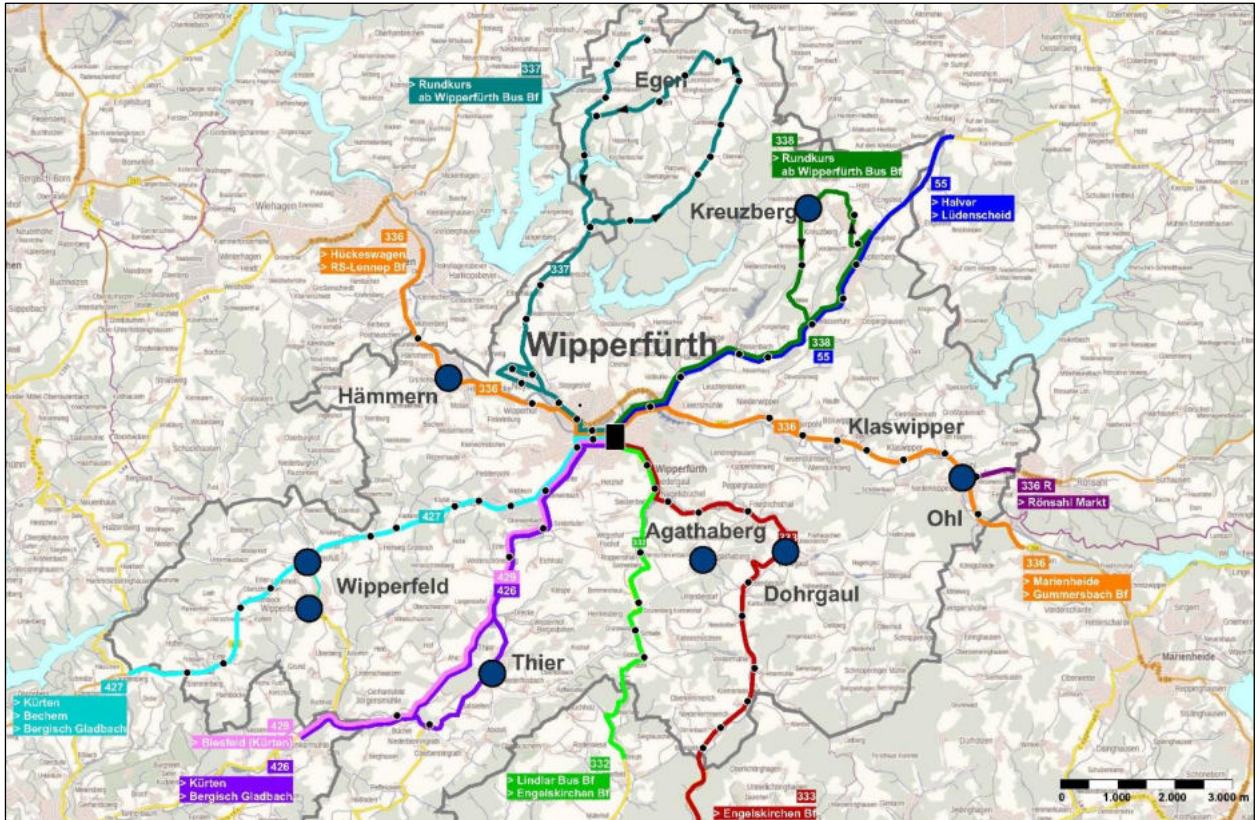


Bild 4-5: Konzept Mobilitätsstationen und -punkte

Die Einrichtung und Ausführungen der jeweiligen Mobilitätsstationen oder Mobilitätspunkte wird in den jeweiligen kleinräumlichen Konzepten für die Innenstadt von Wipperfürth und die einzelnen Kirchdörfer aufgeführt.

Akteure für die Umsetzung von Mobilitätsstationen und Mobilitätspunkten sind der Oberbergische Kreis und die Stadt Wipperfürth sowie das Land NRW als Fördergeber.

• **Realisierungsschritte:**

- Festlegung der Ausstattungselemente: Bushaltestelle, Witterungsschutz, Sitzbänke, Abstellplätze für B+R (evtl. Boxen), Stellplatz Car-Sharing, Stellplätze P+R, Ladestationen Elektromobilität, Öffentliche Toilette, Paketstation, Fahrrad-Reparatursäule etc.
- Entwurfsplanung nach dem Gestaltungsleitfaden mobil.nrw
- Klärung der E-Versorgung des Standortes

Kostengruppe: ab 10.000 € für einfache Ausstattung bis 50.000 €.

Förderprogramm der Landesregierung für vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

4.2.7 Maßnahme M7: Barrierefreie Bushaltestellen

Der Ausbau barrierefreier Bushaltestellen ist sukzessiv auszuweiten. Entsprechend sind an den Bushaltestellen Hochbordsteine vorzusehen, die einen (annähernd) höhengleichen Einstieg der Fahrgäste von der Haltestelle in den Linienbus gewährleisten. Zusätzlich sind taktile Bodenelemente für Sehbehinderte vorzusehen.

Die Barrierefreiheit ist nicht nur für eine alternde Bevölkerung, sondern für jede Art mobil eingeschränkter Personen von hoher Bedeutung.

4.2.8 Maßnahme M8: App für Bildung von Fahrgemeinschaften, Etablierung von On-Demand-Systemen

Der Anschluss an die landesweite Mobilitätsplattform „mobil.nrw-App“ zum verkehrsträgerübergreifenden Planen, Buchen und Bezahlen mit Echtzeitinformationen ist zu gestalten. Die entsprechende Plattform soll auch anderen Apps zur Verfügung stehen. Die integrierte Mobilität durch verknüpfte Verkehrsmittel wird gefördert.

4.2.9 Maßnahme M9: Kooperation und Vernetzung

Die Grenzen der Landkreise bilden häufig erschwerte Bedingungen für einen vernetzten ÖPNV. Die Kooperation des Oberbergischen Kreises mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Märkischen Kreis ist zu stärken. Die unterschiedlichen öffentlichen Verkehrsbetriebe, die Fahrleistungen in den Landkreisen anbieten, müssen abseits von Linienkonzessionen gemeinsam einen attraktiven, fahrplanabgestimmten Linienverkehr, der sich an den Bedürfnissen der potenziellen Fahrgäste ausrichtet, anbieten. Entsprechend sind die Nahverkehrspläne der Landkreise abzustimmen.

4.2.10 Maßnahme M10: Auftrennung der Buslinie 336

Aufgrund der Gesamtfahrlänge von über 50 Kilometern zwischen Gummersbach und Remscheid ist die OVAG-Linie 336, die im Stadtgebiet zwischen Ohl – ZOB Surgères-Platz – Hämmern verkehrt, sehr störanfällig. In Zusammenhang mit der Einführung eines Schnellbusses (X-Bus Wipperfürth – Remscheid-Lennep, siehe **Maßnahme M3**) ist eine Reduzierung der Taktdichte, die Neusetzung von Endhaltepunkten und die Einführung kürzerer Teilstrecken zu prüfen.

Der neugestaltete ZOB Surgères-Platz (siehe **Maßnahme M5**) kann als zentraler Verknüpfungspunkt zwischen den beiden Linienästen der Buslinie 336

- Gummersbach – Marienheide – Wipperfürth und
 - Wipperfürth – Hückeswagen – Remscheid-Lennep
- fungieren.

Für durchfahrende Fahrgäste der Buslinie 336 ist der Übergang an nahe zueinander gelegenen Bussteigen sowie eine Fahrplanabstimmung zu gewährleisten.

4.2.11 Maßnahme M11: Bergischer Fahrrad- und Wanderbus

Durch den bergischen Fahrrad- und Wanderbus kann das touristische Potential ausgebaut werden. Neben der Andienung von Streckenpunkten am Bergischen Panoramaradweg können zusätzliche touristische Ziele wie die Neye-Talsperre und die Radfahrkirche in Egen oder auch die Kirchdörfer Thier und Agathaberg im Süden (auf einzelnen Fahrten) angedient werden. Eine Einbindung als Zusatzverkehr zum bestehenden Linienverkehr ist zu überprüfen. Mit dem Bus kann nach einem Ausflug unkompliziert zum Ausgangspunkt zurückgekehrt werden, sodass auf den eigenen Pkw in den Wandergebieten verzichtet werden kann.

Als lokales Beispiel gilt der zwischen dem 01.04. und 01.11. vom Regionalverkehr Köln eingesetzte Wanderbus (Linie 267) zwischen dem Rheinland und dem Bergischem Land. Der Wanderbus verkehrt im 2-Stunden Takt zwischen Odenthal, Altenberg über Dabringhausen nach Wermelskirchen. Zusätzlich wird der S-Bahn Haltestelle Bergisch Gladbach (S 11) an der Anfangs- sowie der Endfahrt angebunden. Die Betriebszeit liegt zwischen 10 Uhr und 20 Uhr. Der Wanderbus hat Haltepunkte an zentralen Ausgangspunkten für viele Wanderwege wie dem Eifgenbachweg im Wanderwegenetz der Dhünnhochfläche oder dem zertifizierten Fernwanderweg Bergischer Weg, welcher bis ins Ruhrgebiet im Norden und zum Drachenfels im Süden reicht. Neben den Einstieg in verschiedene Wandernetze, bindet er lokale Gastronomie entlang der Wanderrouten an.

4.2.12 Maßnahme M12: Integration des Bürgerbusses in ein On-Demand-System

Der Bürgerbus Wipperfürth und der Dorf-Bürgerbus Wipperfürth werden von Vereinen mit ehrenamtlichen Fahrern betrieben. Die sinkende Bereitschaft für ehrenamtliche Arbeit erschwert die Sicherung des Betriebs der Bürgerbusse. Eine Integration der Bürgerbusse in ein On-Demand-System ist zu prüfen, sodass die Bürgerbusvereine ihre Fahrzeuge bedarfsgerecht (auf Voranmeldung per App und Telefon) zu den Weilern fahren können.

4.2.13 Maßnahme M13: Prüf- und Sanierungskonzept von Haltestellen

Neben dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen trägt die Haltestellenausstattung (Witterungsschutz, Beleuchtung, etc.) zur subjektiven Sicherheit und zum Komfort und somit der Aufenthaltsqualität bei. Die Haltestellen bilden die „Visitenkarten“ des ÖPNV.

Innerhalb der Mängelanalyse wurde eine Vielzahl an Defiziten an den Bushaltestellen in Wipperfürth genannt. Diese betreffen nicht nur die abgelegenen Bushaltestellen an Landstraße für Einzelgehöfte und Weiler, sondern beispielsweise auch die zentral in den Kirchdörfern Egen und Klaswipper gelegenen Haltestellen.

Von der Stadtverwaltung Wipperfürth bzw. gutachterlich unterstützt ist ein Haltestellenkataster mit den Ausstattungselementen zu erstellen und ein Sanierungskonzept für die Bushaltestellen zu erarbeiten.

4.3 Handlungskonzept

Die Hansestadt Wipperfürth kann die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes nicht allein durchführen. Da die Aufgabenträgerschaft beim Kreis liegt, muss der Oberbergischen Kreis die meisten Maßnahmen innerhalb der Nahverkehrsplanung übernehmen und mit den beteiligten Kommunen und den betroffenen Verkehrsbetrieben abstimmen.

Unter Beachtung des Planungsaufwandes, der Dringlichkeit und der notwendigen finanziellen Mittel wurden die Mobilitätsmaßnahmen innerhalb des Handlungskonzeptes bewertet und in drei Realisierungshorizonte eingestuft. Die **Tabelle 4-3** zeigt zusammenfassend die Maßnahmen des ÖPNV auf gesamtstädtischer Ebene.

Nr.	Maßnahmen ÖPNV	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
M1	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
M2	ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (Bus-on-Demand)	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	I-II
M3	Schlüsselprojekt: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rhein-Bergischer Kreis, Märkischer Kreis	I-II
M4	Nachtbusverbindung Wipperfürth – Köln und Wipperfürth – Westfalen	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rhein-Bergischer Kreis, Märkischer Kreis	II-III
M5	Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof Surgères-Platz	Abteilung Stadtentwicklung, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Straßen.NRW	I
M6	Schlüsselprojekt: Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I-II

Nr.	Maßnahmen ÖPNV	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
M7	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	I-II
M8	App für Bildung von Fahrgemeinschaften, Etablierung von On-Demand-Systemen	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Nahverkehr Rheinland (NVR)	II
M9	Kooperation und Vernetzung	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Bürgerbusvereine	I-II
M10	Auftrennung der Buslinie 336	Oberbergischer Kreis, Fachbereich I, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	I-II
M11	Bergischer Fahrrad- und Wanderbus	Das Bergische (Naturarena Bergisch Land GmbH), Abteilung Stadtmarketing/Tourismus, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), wupsi	II

Nr.	Maßnahmen ÖPNV	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
M12	Integration des Bürgerbusses in ein On-Demand-System	Fachbereich I, Bürgerbusvereine, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Nahverkehr Rheinland. wupsi	II
M13	Prüf- und Sanierungskonzept von Haltestellen	Fachbereich I, Abteilung Tiefbau	I
<i>Realisierungshorizont I:2023-2028 Realisierungshorizont II:2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040</i>			

Tabelle 4-3: Handlungskonzept im ÖPNV

5 Radverkehrskonzept

5.1 Planungsgrundsätze zum Fahrradverkehr

Mobilität ist klimaschonend, wenn dabei kein CO₂ freigesetzt wird, demnach ist man zu Fuß oder mit dem Fahrrad am umweltfreundlichsten mobil. Der Radverkehr übernimmt daher eine wichtige Funktion. Durch die neuste Technik (z.B. Pedelecs) werden die Mobilitätsmöglichkeiten und Pendeldistanzen erweitert bzw. vergrößert. Auch neue Zielgruppen wie Seniorinnen und Senioren kommen im topographisch bewegten Gelände mit Hilfe des zusätzlichen E-Motorantriebes gut zurecht und nutzen die neue Mobilität im Alltag aber auch auf weiten Ausflügen in der Freizeit. Für den Radtourismus sind neben den kommunalen Radwegen die übergreifenden Verbindungen von immer höherer Bedeutung. Die Mobilität mit dem Fahrrad ist deshalb stets regional zu betrachten und zu fördern.

In zukunftsgerichteten Mobilitätskonzepten bekommt der Fahrradverkehr eine gleichgewichtige Funktion zum Autoverkehr. Aus Klimaschutzgründen, aber auch zur Entlastung der Straßen vom Kfz-Verkehr, muss der umweltfreundliche Radverkehr zukünftig eine stärkere Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Die Weiterentwicklung des Radwegenetzes der Hansestadt Wipperfürth schafft somit adäquate, sichere Mobilitätsangebote für Bewohnerinnen und Bewohner auf ihren täglichen Wegen. Der bergische Radtourismus hat sich in den letzten Jahren sehr positiv entwickelt und kann durch den Ausbau des Netzes weiter offensiv gefördert werden. Selbst im Wirtschaftsverkehr kann das Fahrrad eingesetzt werden: Die Auslieferungen von Waren können teilweise mit Hilfe von Lastenrädern erfolgen.

Die Fahrradnutzung hängt vor allem davon ab, wo und wie der Radverkehr geführt wird, wie geschlossen das Radverkehrsnetz ist und wie sicher die Radverkehrsanlagen sind und wahrgenommen werden. Sowohl im Schüler- als auch im Alltagsverkehr innerhalb eines Entfernungsbereichs von bis zu fünf Kilometer sowie für die Fahrradpendler, die weite Strecken zurücklegen, besteht ein hohes Aktivierungspotential in Wipperfürth. Ziel der Planungen im Radverkehr ist die Schaffung eines zusammenhängenden und sicheren Radverkehrsnetzes, das den Bedürfnissen der verschiedenen Radverkehrsgruppen (Fahrradpendler, Alltags- und Freizeitradverkehr) und deren Ansprüchen an das Radwegenetz gerecht wird:

- **Fahrradpendler** wollen große Strecken möglichst schnell und weitestgehend unbeeinflusst vom Kfz-Verkehr zurücklegen. Das Fahrrad erreicht zwischen Quelle und Ziel teilweise Durchschnittsgeschwindigkeiten, die denen der Autos nahekomen. Somit ist ein direkt geführtes und qualitativ hochwertig ausgebautes Wegenetz erforderlich.
- **Alltagsradverkehr** nutzt Wege der Nahmobilität, z.B. ins Ortszentrum, zur Nahversorgung, zum Arzt, zur Schule oder zum Sport. Die Vielfältigkeit der täglichen Wege und die Unterschiedlichkeit der Nutzer des Fahrrades (u.a. Kinder und Jugendliche aber auch ältere Menschen) erfordern ein dichtes, flächendeckendes und sicheres Wegenetz.
- **Freizeitradler** sind sowohl Bürgerinnen und Bürger der Stadt Wipperfürth als auch Freizeitradler aus den benachbarten Städten sowie Radtouristen, die abseits der Hauptstraßen Wege im „Grünen“ fordern.

Das erarbeitete Radverkehrskonzept für die Hansestadt Wipperfürth soll die bereits vorhandenen Strukturen stärken. Dies betrifft sowohl den innerstädtischen Verkehr in der Flächenstadt Wipperfürth als auch die Regionalverbindungen mit den umliegenden Städten. Dabei sind in erster Priorität die Verbindungen zwischen den Kirchdörfern und der Kernstadt zu entwickeln. Mittel- bis langfristig sind auch die Ortsverbindungen zwischen den Kirchdörfern zu einem geschlossenen, verkehrssicheren Radverkehrsnetz zu ergänzen. Ein entsprechendes Stufenkonzept für den zielgerichteten Einsatz der notwendigen finanziellen Mittel wird innerhalb des Mobilitätskonzeptes Wipperfürth 2040 zu erarbeiten sein.

Radverkehrsplanung ist eine Angebotsplanung. Erfahrungsgemäß führt ein größeres und attraktiveres Angebot an Radverkehrsanlagen zu einem Zuwachs der Nachfrage. Der Radverkehrsanteil wird somit erhöht.

Neben der Infrastruktur sind auch Service, Information und Kommunikation wichtige Bausteine, um Radverkehr als System zu begreifen und zu fördern. Mit einem umfassenden Radverkehrssystem kann es gelingen, den Anteil dieses umweltfreundlichen Verkehrsmittels zu steigern und Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, zu ersetzen.

Aus der Analyse des Radverkehrsnetzes der Hansestadt Wipperfürth und dem Bestreben, den Fahrradverkehr zu fördern, leiten sich die folgenden Leitsätze für den Fahrradverkehr ab:

- Die Radverkehrsplanung hat einen hohen Stellenwert und wird gleichwertig zum Autoverkehr behandelt.
- Bei Interessenabwägungen wird die Radverkehrsplanung aber nicht zu Lasten des Fußgängerverkehrs umgesetzt.
- Für den Radfahrer wird zukünftig ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz angeboten.
- Es gibt ein ausreichendes Angebot an Fahrradabstellanlagen im öffentlichen und privaten Bereich.
- Die Belange des Radverkehrs werden ein fester Bestandteil der Verwaltungsarbeit. Dieser wird dort obligatorisch, personell und finanziell unterstützt.
- Die Mitarbeiter der Stadtverwaltung Wipperfürth werden für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert und können diese selbstverständlich in ihrer täglichen Arbeit berücksichtigen.
- Es entsteht ein Netzwerk für die radverkehrsbezogene Kommunikation zwischen Bürgern, Interessenverbänden, Verwaltung und Politik.
- Radfahren wird positiv bewertet. Es findet eine Information und Förderung im öffentlichen und privaten Bereich statt.

Bevor die erforderlichen Maßnahmen zur Umsetzung des Zielkonzeptes beschrieben werden, erfolgt eine Zusammenstellung der wichtigsten Einsatzkriterien und Gestaltungsgrundsätze für die Ausbildung von Radwegen, da die Qualität und die Ausbaustandards der Radverkehrsanlagen bedeutende Einflussgrößen der Radverkehrsförderung sind.

5.2 Gestaltungsgrundsätze für Radverkehrsanlagen

5.2.1 Einführung

An die Führung von Radverkehrsrouten werden weiterführende Ansprüche gestellt. Radfahrer meiden Steigungen sowie Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und sind sehr empfindlich gegenüber Umwegen. Auch ist mit der Wahl des Fahrrades als Verkehrsmittel die damit einhergehende Routenwahl emotional geprägt. Die benutzten Wege sollen eine Attraktivität und gefühlte Sicherheit vermitteln. Wegeverläufe, die sich gefühlt vom angestrebten Ziel entfernen, vermitteln den Eindruck von Umwegen und werden ungern genutzt. Verwinkelte Wegeführungen und häufig notwendige Stopps, zum Beispiel an Lichtsignalanlagen, verringern die Akzeptanz einer vorgeschlagenen Wegeführung.

Trotz der nicht einfachen Topografie mit großen Steigungen und weiten Wegen bietet das Stadtgebiet von Wipperfürth großes Potential für den Radverkehr. Im **Bild 5-1** sind die allgemeinen Kriterien für die Erarbeitung von Fahrradachsen zusammengefasst.

Verbindungsqualität	direkte Wegeführung, geringe Umwege, verständlicher Verlauf
Erschließungsqualität	Anbindung wichtiger Ziele, an andere Routen anknüpfen
Verkehrssicherheit	geringe Kfz-Verkehrsstärken, sichere Überquerungsstellen, gute Sichtbeziehungen an Knotenpunkten
Aufenthaltsqualität	attraktives Umfeld, frei von Abgas- und Lärmbelastung
Soziale Sicherheit	gute Einsehbarkeit der Route, Beleuchtung ggf. Alternativrouten bei Dunkelheit
Befahrbarkeit	ausreichende Breiten (dass ein Nebeneinander, Überholen oder Begegnen möglich ist), geringe Steigungen, ebener Belag, keine Hindernisse oder Kanten
Reisezeit	wenige „Zwangsstops“ an LSA
Orientierung	Einheitliche Wegweisung
Service	Fahrradstation an zentralen Haltepunkten des ÖPNV, Fahrradmitnahme im ÖPNV
Betrieb der Radanlagen	Berücksichtigung bei Reinigungen, Winterdienst und Baustellen

Bild 5-1: Kriterien für die Erarbeitung von Fahrradachsen

Die klassifizierten Straßen, besonders die Bundes- und Landesstraßen bieten in den topographisch anspruchsvollen Regionen wie dem Bergischen und Oberbergischen Land häufig für den Radverkehr annehmbare Steigungsverhältnisse, da sie vielfach Bach- und Flussläufen folgen, was sie auch für den Fahrradverkehr qualifiziert. Das Radfahren auf der Fahrbahn, gemeinsam im fließenden Kfz-Verkehr, ist dabei in der Regel bei Höchstgeschwindigkeiten von 70 km/h oder

100 km/h keine verkehrssichere Radverkehrsführung. Fehlen bislang Radverkehrsanlagen an den Kfz-Fahrbahnen, ist es jedoch häufig schwierig, diese in die Tallagen nachträglich zu integrieren, da Böschungen, Entwässerungsanlagen und Grundbesitzverhältnisse Zwangspunkte setzen. Häufig sind somit kostenintensive Umbaumaßnahmen erforderlich, um entlang des Landstraßennetzes Radwege anzulegen. In diesen Fällen sind im ländlichen Wegenetz von Wipperfürth, zum Beispiel durch die Nutzung von Wirtschaftswegen, alternative Wegeführungen zu suchen.

Im innerstädtischen Straßennetz sind Straßen in Tempo 30-Zonen hervorragend für den Radverkehr geeignet. Das Geschwindigkeitsniveau von Auto- und Fahrradverkehr ist annähernd auf gleichem Niveau. Die Nutzung von Hauptverkehrsstraßen lässt sich jedoch nicht vollständig vermeiden und sollte auch nicht als Bestandteil eines Radverkehrsnetzes vermieden werden, da wichtige Quellen und Ziele des Radverkehrs an den Hauptstraßen liegen. Grundsätzlich bilden Hauptverkehrsstraßen direkte Wegeverbindungen zu den meisten aufgesuchten Zielstandorten. Auf alternativen Verbindungen müssen meistens Umwege in Kauf genommen werden.

Entlang von innerstädtischen Verkehrsstraßen und in den Kernen der Kirchdörfer gehört der Radverkehr grundsätzlich auf die Fahrbahn. Die Trennung des Radverkehrs vom motorisierten Verkehr und die gemeinsame Führung des Radverkehrs auf dem Hochbord mit dem Fußgängerverkehr entspricht nicht mehr den aktuellen Erkenntnissen. Die Geschwindigkeit und das Fahrverhalten des Radverkehrs bedingt bei gemeinsamer Führung mit dem Fußgängerverkehr auf zu schmalen Wegen eine gegenseitige Gefährdung. Insbesondere Fußgänger fühlen sich durch den schnelleren Radverkehr auf den Gehwegen gefährdet und behindert.

Für alle Fahrzeuge und somit auch für Fahrräder gilt nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) eine Benutzungspflicht für die Fahrbahn. Seitenstreifen und das Hochbord gehören nicht zur Fahrbahn. Es besteht keine allgemeine Pflicht zur Radwegebenutzung. Eine Pflicht darf angeordnet werden, wenn die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf dieses erforderlich machen. Die Anordnung erfolgt durch die Ausweisung eines Radweges, eines gemeinsamen Geh- und Radweges oder eines getrennten Geh- und Radweges (Zeichen Nr. 237, 240, oder 241 nach StVO).

5.2.2 Raumbedarf von Radfahrern

- Der Bewegungsraum eines Radfahrers beträgt 1,00 m (siehe **Bild 5-2**).
- Für das Begegnen sind 2,00 m erforderlich.
- Sowohl zu Fußgängern als auch zu parkenden Autos und (auf dem Hochbord) zum Fahrbahnrand sind Sicherheitsräume erforderlich (siehe **Bild 5-3**). Nach der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung dürfen Kraftfahrer den Radverkehr außerorts nur mit einem Sicherheitsabstand von mindestens 2,00 m und innerorts von 1,50 m überholen.

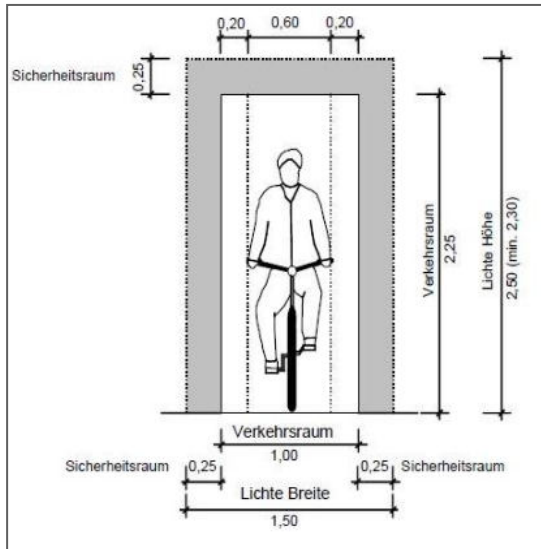


Bild 5-2: Raumbedarf von Radfahrern

Seitenabstand zum Gehweg	<p>0,75 - 0,80 m</p>
Seitenabstand zum parkenden Pkw	<p>0,80 m</p>
Seitenabstand zum parkenden Lfw/LKW	<p>1,50 m</p>
Seitenabstand beim Überholen	<p>1,50 m</p>

Bild 5-3: Platzbedarf von Radfahrern innerhalb geschlossener Ortschaften

5.2.3 Benutzungspflicht von Radwegen

Viele ehemals angeordneten Radwege erfüllen die Anforderungen an die bauliche Ausführung oder die erforderliche Breite nicht, so dass deren Benutzungspflicht aufgehoben werden muss. Allerdings dürfen diese Radwege, so denn sie als solche erkenntlich sind, weiterhin (in Fahrtrichtung) benutzt werden. Es entstehen sogenannte „besondere Radwege“.

Von Kraftfahrzeugnutzern werden Radfahrerinnen und Radfahrer auf der Fahrbahn besser wahrgenommen. Das erhöht, besonders bei Abbiegevorgängen, die Sicherheit. Für Radfahrer, die ein subjektives Unsicherheitsempfinden haben, kann die Möglichkeit bestehen, den Gehweg zu befahren, wenn dieser für den Radverkehr geeignet und freigegeben ist.

5.2.4 Führungsarten des Radverkehrs

Grundlegend gibt es drei Arten den Radverkehr zu führen: auf der Fahrbahn, fahrbahnbegleitend und die separate Führung. Die Führung auf der Fahrbahn lässt sich nochmals unterscheiden in:

- Radfahrstreifen,
- Radschutzstreifen (Angebots- bzw. Suggestivstreifen),
- Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr und
- Fahrradstraßen (als Sonderform).

Straßenbegleitend sind die Führungsformen wie folgt:

- gemeinsame Geh- und Radwege,
- getrennter Geh- und Radwege,
- Gehwege mit Zusatzzeichen 1022-10 „Radfahrer frei“ und
- „besondere“ Radwege ohne Benutzungspflicht.

Die separate Führung des Radverkehrs, unabhängig vom Straßenverlauf, kann über eigenständige Radwege oder auch z.B. über Wirtschaftswege erfolgen.

Grundsätzlich ist die Wahl der Führungsform für den Radverkehr sorgsam abzuwägen. Die Eignung bestimmter Führungsformen hängt im Wesentlichen von der Stärke und des Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs ab. Beide Größen werden in **Bild 5-4** zu Belastungsbereichen zusammengefasst. Den Belastungsbereichen sind geeignete Führungsformen zugeordnet.

Örtliche Gegebenheiten wie die Topografie, weite Wege zwischen Kernstadt und Kirhdörfern oder enge Verkehrsräume in der ältesten Stadt im Bergischen Land erschweren häufig die Anlage von qualitativ guten Radverkehrsanlagen. Im gewachsenen Straßenraum ist häufig kein Platz für Radverkehrsanlagen. Die Planungen der vorangegangenen Jahrzehnte legten die Priorität auf den Kfz-Verkehr. Zusätzlich sind alte und historische städtische Straßenquerschnitte zu beengt für getrennte Verkehrsflächen für die verschiedenen Verkehrsarten:

- Fahrbahn zu schmal – keine sichere Führung des Radverkehrs möglich.
- Hochbord zu schmal – Konflikte mit dem Fußgängerverkehr.
- Interessenkonflikte mit dem ruhenden Verkehr.
- Örtliche, subjektive Befindlichkeiten erschweren die Planung.

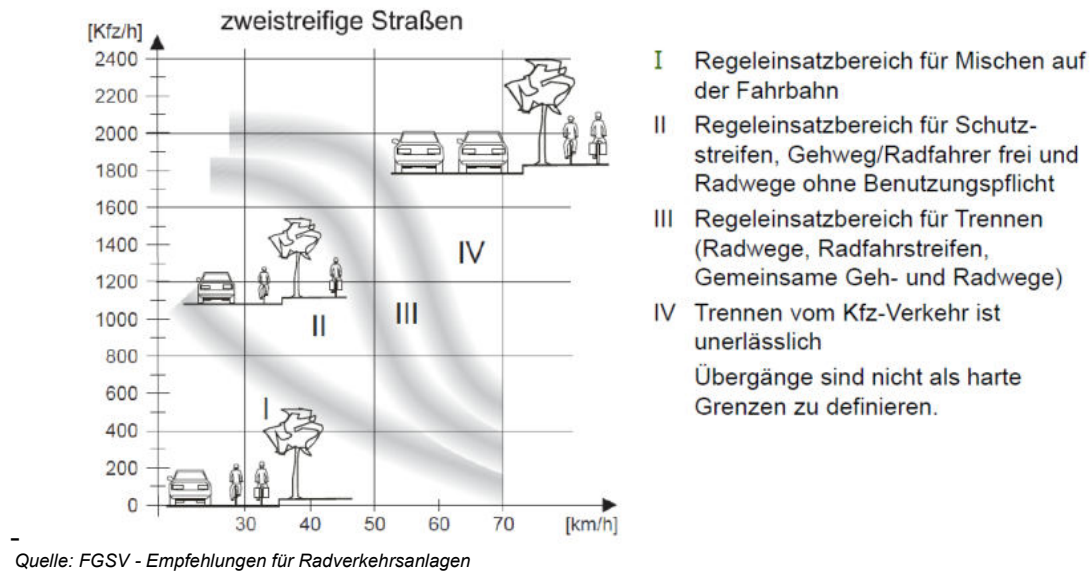


Bild 5-4: Vorauswahl von Führungsformen an zweistreifigen Straßen

Bei der Auswahl einer geeigneten Führungsform, sollte Folgendes berücksichtigt werden:

- Der Radverkehr ist schneller als der Fußverkehr, aber langsamer als der Kfz-Verkehr.
- Vor allem die Sichtbarkeit des Radverkehrs durch die Autofahrer wirkt unfallvermeidend. Dies gilt insbesondere im Bereich von einmündenden Straßen und Abbiegevorgängen.
- Dort, wo der Fahrbahnraum ausreicht, sind Radfahrstreifen oder Schutzstreifen sichere Elemente.
- An Parkstreifen sind Sicherheitstrennstreifen vorzusehen zum Schutz vor sich öffnenden Türen („Dooring“).

Die folgenden Planungsgrundsätze sollen Anwendung finden:

- Besser keine als eine schlechte Radverkehrsanlage!
- Schlechte Radverkehrsanlagen erhöhen nicht die Sicherheit des Radverkehrs. Im Gegenteil! Kein Ausklammern von Problembereichen!
- Besonders an Problemstellen (parkende Kfz, Bushaltestellen) benötigt der Radverkehr einen sicheren Verkehrsraum.
- Keine Kombination von Mindestmaßen! Bei der Verwendung von Mindestmaßen, wird von den einzelnen Verkehrsarten auf die Verkehrsflächen der anderen Verkehrsteilnehmer ausgewichen.

Getrennter Geh- und Radweg

- Baulich angelegt (meist) auf dem Hochbord.
- Benutzungspflichtig.
- Regelbreite 2,00 m,
- Bei geringer Radverkehrsstärke 1,60 m.
- Auf eine Trennung (Begrenzungsstreifen) zum Gehweg ist zu achten.
- An Grundstückseinfahrten und Einmündungen sind die Radwegüberfahrten deutlich zu machen.
- Hohe Platzanforderungen im Straßenseitenraum.
- Eine ausreichende Breite muss auch für den Gehweg vorhanden sein.
- Ausschilderung mit StVO 241.



Bild 5-5: Getrennter Fuß- und Radweg

Nicht benutzungspflichtige Radwege (besondere Radwege)

- Sind als Radverkehrsanlage erkennbar,
- erfüllen jedoch nicht die Grundmaße eines Radweges.
- Eine ausreichende Breite muss für den Gehweg vorhanden sein.
- Die Benutzung in Fahrtrichtung ist **freiwillig**.
- Es besteht ein Nutzungsrecht der Fahrbahn.
- Option für ehemalige Radwege, die den Anforderungen der Richtlinien nicht mehr genügen.
- Chance für den langsamen unsicheren Radfahrer.
- Auf den Fußgänger ist Rücksicht zu nehmen.
- Möglich als „Gehweg ‚Radfahrer frei‘“ StVO 239 plus 1022-10 auszuweisen.
- keine eigene Kennzeichnung nach StVO.



Bild 5-6: Nicht benutzungspflichtiger Radweg

Gemeinsame Geh- und Radwege

- Regelanlage außerorts.
- Baulich angelegt (auf dem Hochbord).
- Mindestbreite 2,50 m.
- Benutzungspflichtig.
- Wichtig ist die Berücksichtigung der Fußverkehrsmengen.
- Nur bei geringem Fußgängerverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Radfahrer müssen auf die „schwächeren“ Fußgänger Rücksicht nehmen.
- Ausschilderung mit StVO 240.



Bild 5-7: Gemeinsamer Geh- und Radweg

Gehweg / Radfahrer frei

- Baulich angelegt (Hochbord).
- Mindestbreite 2,50 m.
- Der Radverkehr **darf** das Hochbord oder die Fahrbahn benutzen.
- Der Radverkehr hat auf die Fußgänger Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.
- Nur bei geringem Fußgänger- und Radverkehrsanteil einsetzbar.
- Ungeeignet in Innenstadtlagen.
- Ungeeignet bei besonders schutzbedürftigen Fußgängern (z.B. vor Altenheimen).
- Ungeeignet bei starkem Gefälle (> 3%).
- Problematisch bei Vielzahl an Einmündungen und Grundstückszufahrten.
- Ausschilderung mit StVO 239 plus 1022-10.



Bild 5-8: Gehweg / Radfahrer frei

Radfahrstreifen

- Ein Radfahrstreifen ist ein Einrichtungs-Radweg-Sonderfahrstreifen.
- Wird auf der Fahrbahn markiert.
- Ist benutzungspflichtig.
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Die Regelbreite beträgt 1,85 m (inklusive der Markierungen).
- Ist dem Radverkehr vorbehalten, darf vom Kfz-Verkehr nicht genutzt werden.
- Verbleibende Fahrbahnbreite $\geq 6,50$ m (5,50 m).
- Erforderliche Fahrbahnbreite $\geq 9,20$ m (ohne Parken)
- Ausschilderung mit StVO 237.



Bild 5-9: Radfahrstreifen

Schutzstreifen

- Wird mit Leitlinien auf der Fahrbahn markiert.
- Er darf vom Kfz-Verkehr im Bedarfsfall überfahren werden. Überfahrungen sind nicht der Regelfall!
- Es bestehen gute Sichtverhältnisse zwischen Radfahrern und Autofahrern.
- Regelbreite 1,50 m (mit Markierungen).
- Mindestfahrbahnbreite $\geq 8,00$ m, Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 5,00$ m.
- Abweichend davon: Forderung des Landesbetriebes Straßenbau NRW: Fahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr $> 6,50$ m, damit keine Überfahrung notwendig wird.
- Kennzeichnung mit Sinnbild „Radfahrer“ möglich.
- Erhöhtes Sicherheitsempfinden für Radfahrer.
- Erhöhte Aufmerksamkeit der übrigen Verkehrsteilnehmer.



Bild 5-10: Schutzstreifen

Fahrradstraße

- Bevorrechtigung des Radverkehrs.
- Fahrradstraßen dürfen nur von Radfahrern befahren werden.
- Frei für Anlieger-Kfz durch Zusatzschild.
- Autos sind „zu Gast“.
- Maximal ist Tempo 30 zulässig.
- Radverkehr ist die maßgebende Verkehrsart.
- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Es gelten die allgemeinen Vorfahrtsregeln.
- Ausschilderung mit StVO 244.1



Bild 5-11: Schutzstreifen

5.2.5 Maßnahme M14: Radverkehr im Verwaltungshandeln

Der Fahrradverkehr muss ebenso wie der Fußverkehr eine verstärkte Beachtung im Verwaltungshandeln finden und als gleichberechtigte Mobilitätsart anerkannt werden. Bislang wurden vorrangig die Belange des fließenden und ruhenden Autoverkehrs berücksichtigt. Zukünftig sind gleichberechtigt Fuß- und Radverkehr zu behandeln. Dies gilt insbesondere in der Stadtentwicklungs- und Bauleitplanung.

Die Belange des Radverkehrs sollen im täglichen Verwaltungshandeln berücksichtigt werden und fester Bestandteil der Verwaltungsarbeit sein. Es werden Leitsätze für den Radverkehr formuliert. Dieses wird organisatorisch, personell und finanziell unterstützt. Die Mitarbeiter der Hansestadt Wipperfürth werden für die Belange des Radverkehrs sensibilisiert und können diese selbstverständlich in ihrer täglichen Arbeit berücksichtigen.

Beispielsweise haben sich Verkehrsuntersuchungen zu Bebauungsplänen nicht allein mit der Kfz-Verkehrerschließung zu beschäftigen, sondern insbesondere mit der Nahmobilität des Zufußgehens und des Radfahrens. Bei der Auswahl von Neubaugebieten sind zuvorderst die Erreichbarkeiten mit den Verkehrsmitteln der „sanften Mobilität“ zu prüfen.

5.3 Radverkehrsachsen Wipperfürth

5.3.1 Hierarchisches Radwegenetz

Entsprechend dem Oberziel des Mobilitätskonzeptes „Mit den Dörfern vernetzt mit den Zentren verbunden“ wird für das Stadtgebiet von Wipperfürth ein System von Radverkehrsachsen entwickelt. Das geplante Radverkehrsnetz soll eine hierarchische Struktur erhalten. Die Hauptverbindungen des Radverkehrs in Wipperfürth umfassen die regionalen Radhauptverbindungen und Radverbindungen sowie die innerstädtischen Radverbindungen. Vielfach verlaufen die wichtigen Radverbindungen auch über die Hauptstraßen des Kfz-Verkehrs, da sich hier die Nutzungsschwerpunkte befinden. Bei der Konzeption der innerörtlichen Radverbindungen wurde Wert daraufgelegt, dass parallel zu den Hauptverkehrsstraßen auch Radverbindungen angeboten werden, die über verkehrsarme Straßen und Wege verlaufen.

• Haupttrouten

Die Haupttrouten umfassen die regionalen Radhauptverbindungen und die stadtteilverbindenden Radwege und bündeln den Radverkehr. Auf ihnen bestehen große Nachfragepotentiale, die durch eine entsprechende qualitätsvolle Infrastruktur und Führung aktiviert werden können. Im Bestand bildet der Bergische Panorama-Radweg eine regionale Radhauptverbindung, unter anderem zwischen Marienheide, Wipperfürth, Hückeswagen und Wermelskirchen unter Einbeziehung des Stadtteils Ohl und im Einzugsbereich der Stadtteile Klaswipper und Hämmern verlaufend. Diese Haupttroute verläuft auf einer separaten ehemaligen Bahntrasse, die deshalb besondere Qualitäten für den schnellen Radverkehr aufweist.

Haupttrouten für die Radfahrenden verlaufen vielfach auch entlang von Hauptverkehrsstraßen, wenn diese direkte geführte Straßenverbindungen zwischen der Kernstadt Wipperfürth und den Kirchdörfern beziehungsweise den Nachbarstädten sind. Solche Routen gilt es im Radverkehrskonzept aufzugreifen, wenn die notwendige Radwegeinfrastruktur noch nicht vorhanden ist, oder sie für den Radverkehr zu optimieren.

Haupttrouten für den Radverkehr in Wipperfürth sind:

- Der bestehende Bahntrassenradweg (Panoramaradweg) in seiner Relation Wipperfürth – Hückeswagen – Wermelskirchen.
- Der bestehende Bahntrassenradweg (Panoramaradweg) in der Verbindung Wipperfürth – Ohl – Marienheide.,
- Die Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg-Kupferberg – Halver (L 284), wobei das Kirchdorf Kreuzberg einzubinden ist.
- Die Radwegeverbindungen Wipperfürth – Agathaberg und Wipperfürth – Dohrgaul, wobei auch die stadtteilverbindende Relation Agathaberg – Dohrgaul einzubeziehen ist.
- Die Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier.
- Die Radwegeverbindung entlang der B 506, Wipperfürth – Wipperfeld – Bechen (Gemeinde Kürten) – Bergisch-Gladbach.
- Die Radwegeverbindung Wipperfürth – Hämmern entlang der B 237.

Haupttrouten für den Radverkehr sollen hohe Qualitätsstandards einhalten und für den „schnellen“ Radverkehr geeignet sein. Die Zentren der Kirchdörfer sind in das Haupttroutennetz zu integrieren. Falls das regionale Haupttroutennetz nicht die Zentren der Kirchdörfer erreicht, sind stadtteilverbindende Radwege zu schaffen.

• Nebenrouten

Auch Nebenrouten können sowohl Regionalverbindungen als auch stadtteilverbindende Funktionen haben. Sie dienen zur Erschließung und Anbindung weiterer Ziele des Radverkehrs, ohne dass hohe Nachfragepotentiale erwartet werden.

Nebenrouten können auch Parallelrouten zu Haupttrouten sein, wenn Zusatzziele angebunden werden sollen und/oder eine Realisierung der Haupttroute nur langfristig möglich ist. Nebenrouten nehmen sowohl den schnellen Radverkehr als auch langsamen Radverkehr auf.

Nebenrouten im Radverkehrsnetz Wipperfürth sind:

- Der regionale Radweg entlang der L 284 zwischen Wipperfürth und Lindlar.
- Die Radwegeverbindung entlang der K 189 zwischen Thier und Agathaberg.
- Die Radwegeverbindung entlang der B 237 zwischen Wipperfürth und Klaswipper / Ohl sowie nach Rönsahl (Stadt Kierspe).
- Die Radwegeverbindung in Verlängerung der K 13 bis Egen.

• Ergänzungsrouten

Radverbindungen mit Ergänzungsfunktionen verlaufen überwiegend auf Straßen mit geringem Kfz-Verkehr und über Wirtschaftswege. Zudem sind diese als Verbindung zwischen den Kirchdörfern und Weilern anzusehen. Kleinräumig gibt es in der Flächenstadt Wipperfürth eine Vielzahl an Wegeverbindungen, die vielfach nicht befestigt sind, die von Radfahrenden zwischen den Kirchdörfern und Weilern bzw. zwischen den Weilern genutzt werden. Das Radverkehrsaufkommen ist in der Regel gering und das Entwicklungspotential niedrig, weshalb sie im Radwegenetzplan des Mobilitätskonzept auch nicht berücksichtigt werden.

Zwei zukünftige Verbindungen mit einem gewissen Potential sollen herausgestellt werden, da sie gemeinsam mit Haupt- und Nebenrouten eine südliche Verbindungsstrecke zwischen mehreren Kirchdörfern und Weilern schaffen:

- Radwegeverbindung zwischen Wipperfeld und Thier entlang der L 129 – Ballsiefen – Johann-Wilhelm-Roth-Straße,
- Radwegeverbindung zwischen Dohrgaul und Ohl entlang der K 39.

Das zukünftige Radverkehrsnetz mit seinen Haupt-, Neben- und Ergänzungsrouten ist im nachfolgenden **Bild 5-12** dargestellt.

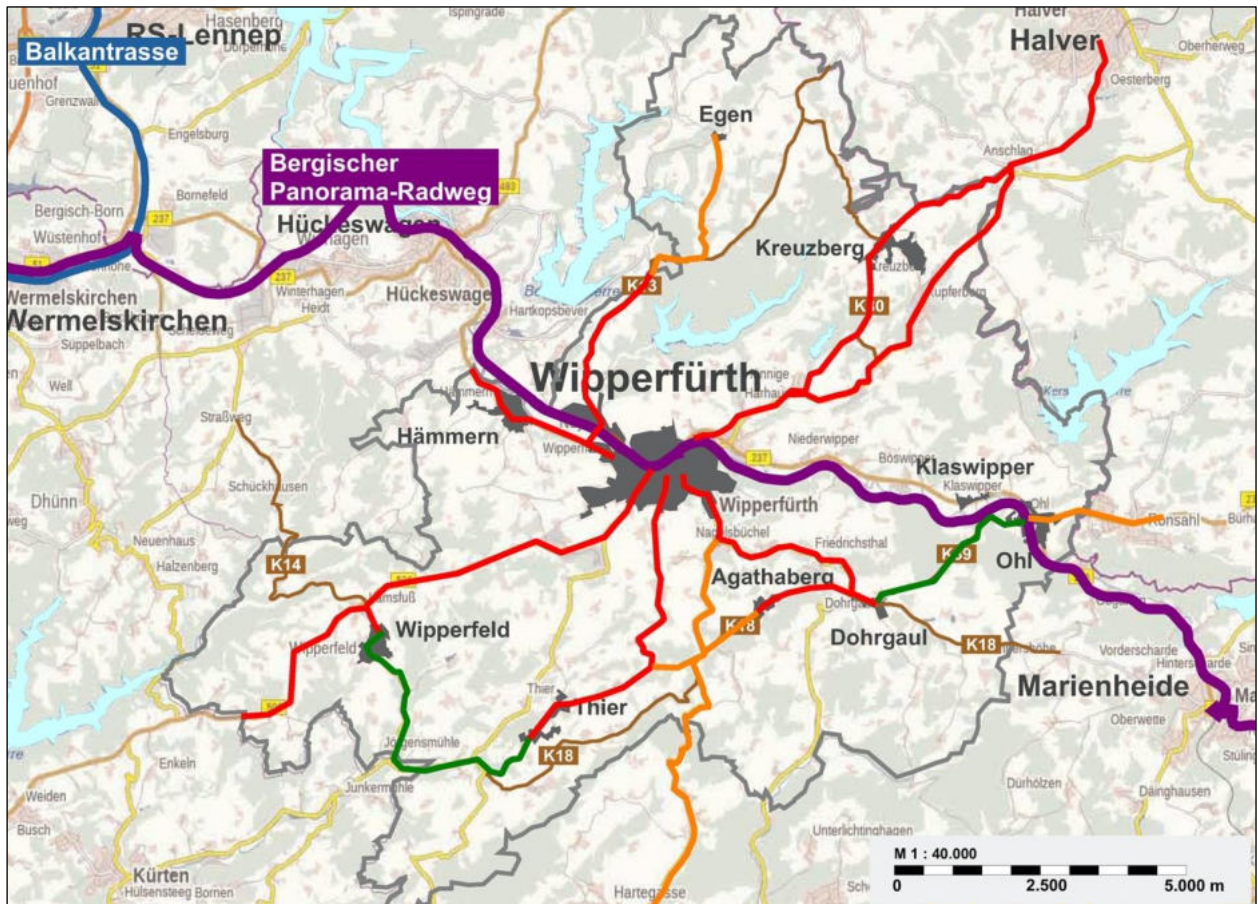


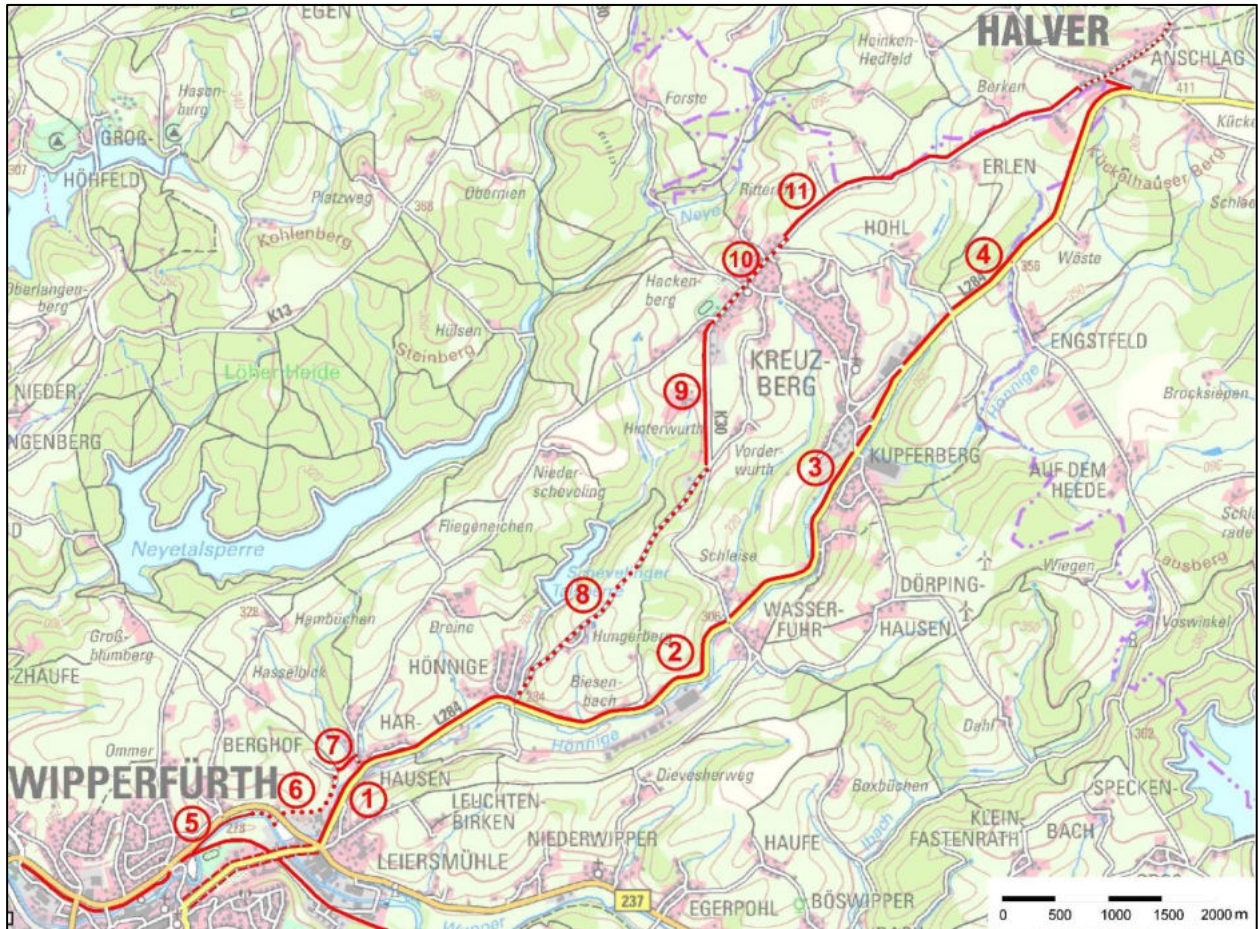
Bild 5-12: Konzept Radverkehrsachsen

5.3.2 Maßnahme M15: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver

Die regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver bildet eines der Schlüsselprojekte des ISEK Wipperfürth 2040 (Maßnahme W-M15) und wird als prioritär umzusetzende Maßnahme im Mobilitätskonzept bewertet. Dies bedeutet, dass planerisch eine Verbindung gefunden werden muss, die

- die Zielsetzungen an die Verbindungsqualität und die Verkehrssicherheit erfüllt,
- mit der Straßenverkehrsordnung und den verkehrstechnischen Richtlinien vereinbar ist,
- zeitnah umsetzbar ist,
- weitgehend im öffentlichen Raum realisierbar ist und somit nur ein Minimum an Grunderwerb erfordert,
- finanzierbar (unter Berücksichtigung von Fördermitteln) ist und
- mit den Beteiligten (Städte Wipperfürth und Halver, Straßenbaulastträger Landesbetrieb Straßenbau NRW, Grundstückseigentümer, zu beteiligenden Träger öffentlicher Belange) konsensfähig ist.

Im Vorfeld der Linienfindung fanden vom Planungsbüro des Mobilitätskonzeptes erste Abstimmungsgespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerschaft und der Politik der Stadt Wipperfürth statt, um eine konsensfähige Führung der Radroute zu finden. Die Ergebnisse der Untersuchungen werden im Folgenden dargestellt. Das nachfolgende **Bild 5-13** zeigt den Verlauf der beiden entwickelten Radwegführungen zwischen der Kernstadt und Halver über Kreuzberg.



Maßnahmen L 284

- 1 Ausbau gemeinsamer Geh-/Radweg
- 2 Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg
- 3 Ertüchtigung Geh-/Radweg
- 4 Neubau Geh-/Radweg

Maßnahmen Alternativführung

- 5 Ertüchtigung Geh-/Radweg
- 6 Fahren auf der Fahrbahn
- 7 Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg
- 8 Fahren auf der Fahrbahn
- 9 Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg
- 10 Fahren auf der Fahrbahn T30
- 11 Neubau gemeinsamer Geh-/Radweg

Bild 5-13: Maßnahmen Radwegeverbindung Wipperfürth - Kreuzberg - Halver

• **Langfristig ist entlang der L 284 ein baulicher Radweg erforderlich**

Die L 284 folgt zwischen Wipperfürth-Leiersmühle und Halver-Anschlag dem Tal der Hönnige und weist somit nur relativ geringe topographische Bewegungen auf. Eine Reihe von Weilern und Gewerbegebieten reiht sich entlang der Landstraße: Harhausen, Hönnige, Biesenbach, Wasserfuhr, Dörpinghausen, Hämmer, Kupferberg. Mit einem Anschluss des Kirchdorfs Kreuzberg und der Nachbarstadt Halver wird für eine Radwegeverbindung entlang der L 284 ein großes Potential gesehen. Dieses gilt sowohl für den Alltagsradverkehr als auch den touristischen Verkehr.

Landesstraßen stellen nicht nur Verbindungen für den Kfz-Verkehr her, sondern bieten aufgrund ihrer zumeist umwegarmen Führungen zwischen Städten und Ortsteilen und im vorliegenden Falle auch wegen der topographischen Voraussetzungen attraktive Routen für den Fahrradverkehr. Voraussetzung ist jedoch eine sichere Wegeführung, die insbesondere bei einer zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von (in weiten Abschnitten) 70 km/h und 100 km/h eine bauliche Lösung, abseits der Fahrbahn des Kfz-Verkehrs, sein muss.

Entlang von Landesstraßen werden Radwege in der Regel für den Zweirichtungsverkehr und in Kombination mit dem Fußgängerverkehr vorgesehen. Diese Wege weisen eine Breite von 2,50 m auf und sind in der Regel von der Fahrbahn durch einen Sicherheitstrennstreifen getrennt. Dies ist in Hinblick auf das absehbare Aufkommen im Fuß- und Radverkehr und unter Berücksichtigung der erforderlichen Trassierungselemente, insbesondere der Breitenmaße, eine sichere und attraktive Verkehrsführung. Im Bestand gibt es jedoch nur im Bereich Kupferberg und Hönnige bis Harhausen ausreichend dimensionierte kombinierte Geh- und Radwege, sodass in weiten Abschnitten der L 284 ein Neubau oder Umbau erforderlich werden wird. Die Eingriffe in die Seitenräume der Fahrbahn und die Notwendigkeit von Grunderwerb sind teilweise enorm. Dies führt dazu, dass aus Gutachtersicht eine Umsetzung der kompletten Radroute entlang der L 284 allenfalls als langfristig möglich angesehen wird, wenn der Landesbetrieb Straßenbau NRW die L 284 zwischen Wipperfürth und Halver in Gänze überplant. Im Gegensatz dazu bewertet der Märkische Kreis die Radwegeführung entlang der L 284 mit 1. Priorität.¹

Unabhängig von der Herstellung der kompletten Wegeverbindung entlang der L 284, besteht die Möglichkeit, Teilabschnitte in kurz- bis mittelfristigen Zeithorizonten baulich zu ertüchtigen, wenn diese innerhalb einer Alternativführung notwendig werden. Die entsprechenden Abschnitte sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen, da dieser Straßenbaulastträger ist.

Für den innerstädtischen Abschnitt der L 284, Lüdenscheider Straße, liegt eine Planung aus dem Jahr 2017 vor, die eine Markierung von Radfahrstreifen und Radschutzstreifen vorsieht.² Von der Querungshilfe im Zuge des Bahntrassenradweges bis zur Kreuzung Leiersmühle (B 237) wird eine richtungstrennte gemeinsame Führung von Radfahrern und Fußgängern vorgesehen. Diese Planungen sind wiederaufzunehmen, an die aktuellen verkehrstechnischen Richtlinien anzupassen und mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen.

Das St. Angela-Gymnasium wird über den gemeinsamen Geh- und Radweg, der sich auf der Nordseite der B 237, Gummersbacher Straße, befindet, erreicht.

- **Die L 284 zwischen Leiersmühle und Hönnige**

Entlang der L 284, Leiersmühle, soll der gemeinsame Geh- und Radweg westlich der Fahrbahn ertüchtigt und somit reaktiviert werden. Im Bestand besitzt der asphaltierte Weg nur eine Breite von rund 2,00 m und ist somit nicht richtlinienkonform für die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr (siehe **Bild 5-14**).

Die Breite eines gemeinsamen Fuß- und Radweges setzt sich aus dem Verkehrsraum für Fußgänger und Radfahrer sowie den Sicherheitsräumen zusammen. Nach der Verwaltungsverordnung zur StVO beträgt die lichte Breite für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg mindestens 2,50 m innerorts (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2). Die tatsächlich anzuwendende Breite hängt

¹ Märkischer Kreis: Masterplan Radverkehrsnetz MK, 2022

² Planungsgruppe MWM: Radwegeplanung Markierung Lüdenscheider Straße, 2017



Bild 5-14: L 284 südlich Dreiner Weg

dabei von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab. Insbesondere außerorts und bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten > 50 km/h ist ein Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn hinzuzurechnen. An Landstraßen soll der Seitentrennstreifen mindestens 1,75 m breit sein.

Zwischen den Einmündungen Hungerberg und Dreiner Weg besitzt die L 284 einen nordwestlich der Fahrbahn gelegenen kombinierten Geh- und Radweg mit Breitenmaßen zwischen 2,50 m und 3,00 m. Bis ca. 75 Fußgänger und Radfahrer in der Spitzenstunde ist diese Breite für die Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges zulässig (Zeichen 240 StVO). Südlich des Dreiner Weges beträgt die Wegebreite nur noch 2,00 m. Hier ist die Ausweisung eines gemeinsamen Geh- und Radweges nicht zulässig. Erforderlich ist ein Fahrbahnrückbau (im Bestand 7,50m) mit Verbreiterung der Nebenanlage. Insbesondere im Knotenpunktzulauf zur B 237 besteht ein Flächenkonflikt. Aufgrund des Abstimmungsbedarfs mit dem Landesbetrieb Straßen NRW ist kurzfristig eine Lösung nicht vorstellbar, mittel- bis langfristig jedoch notwendig, um die Radwegführung entlang der L284 zu realisieren.

- **Radwegführung abseits der L 284 entlang der Wupper bis Dreiner Weg**

Zwischen dem Parkplatz Ohler Wiesen mit Anschluss an den Bahntrassenradweg und der Straße „Voßkuhle“ führt die Wupperstraße, die die Nordtangente (B 237) unterquert. Diese Wegführung ist vorhanden und vermeidet die verkehrsreiche L 284.



Bild 5-15: Fußweg Wupperstraße

Der vorhandene Fußweg zwischen der Stützmauer des Straßendamms der B 237 und der Böschung zur Wupper (siehe **Bild 5-15** besitzt eine Breite von 2,30 m und ist somit mit einer minimalen Ertüchtigung (1 zusätzlicher Stein in der Breite) auf das erforderliche Maß von 2,50 m verbreiterbar. Die gemeinsame Nutzung des Weges durch den Fahrradverkehr und Wanderer auf dem „Bergischen Panorama-Steig“ ist jedoch nicht als optimal zu bewerten, stellt jedoch einen Kompromiss für die zeitnahe Umsetzung der Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver dar.

Die Nutzung der Wupperstraße und der Straße „Voßkuhle“ umfährt den Knotenpunkt B 237 / L 284. Beide Straßen sind für die gemeinsame Nutzung von Fußgängern, Radfahrern und (wenigen) Kfz gut geeignet. Der Netzschluss zwischen der „Voßkuhle“ und dem Dreiner Weg muss durch einen Ausbau des Wanderweges „am Hang“ (vgl. **Bild 5-16**) bzw. nördlich eines Getränkemarktes (vgl. **Bild 5-17**) über rund 220 m erfolgen. Bei Ausbau des zu schaffenden gemeinsamen Geh- und Radweges mit der erforderlichen Breite von 2,50 m (Grunderwerb prüfen!) kann der erwartete Konflikt zwischen Wanderern und Radfahrenden minimiert werden.

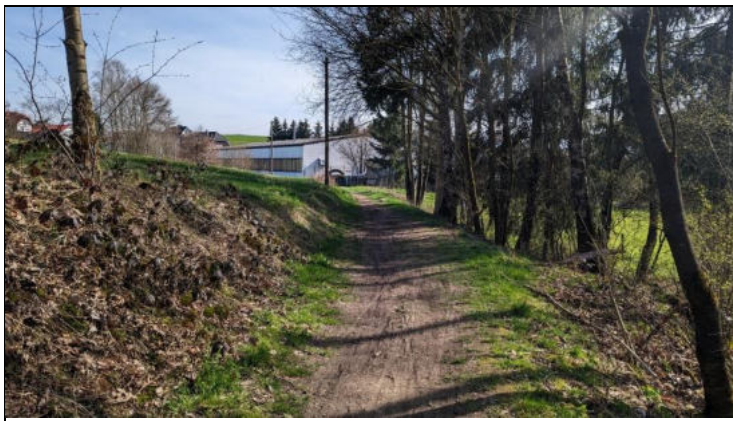


Bild 5-16: Wanderweg am Hang



Bild 5-17: Wanderweg am Getränkemarkt

Diese alternative Wegeführung bindet nicht direkt das St. Angela Gymnasium und das Engelbert-von-Berg-Gymnasium an. Um dieses zu ermöglichen, ist der Abschnitt der L 284 südlich Dreiner Weg unter Einschluss des großflächigen Knotenpunktes mit der B 237 fußgänger- und radfahrerfreundlich umzubauen (s.o.).

- **Über den „Hungerberg“ bis Kreuzberg**

Über den Dreiner Weg wird die L 284 erreicht, die zwischen Harhausen und Hönnige mit einem ausreichend breiten gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet ist. Dieser endet jedoch an der Bushaltestelle „Hönnige“. Die Radwegeverbindung nach Kreuzberg wird auf die 3,50 Meter breite Straße Hungerberg geführt. Diese - insbesondere im Anfangsbereich der Ortschaft Hönnige topografisch anspruchsvolle Streckenführung - ist zu ertüchtigen und für den Radverkehr durch das Entfernen der Bodenwellen zu entschärfen und sicherer zu gestalten.

Im gesamten Streckenverlauf der Straße Hungerberg gilt ein Verbot für Kraftfahrzeuge und Motorräder (Zeichen 260 StVO mit Zusatzzeichen 1020-30), sodass überwiegend ein sicheres Fahrradfahren abseits des Kfz-Verkehrs gewährleistet ist.

Ab dem Wanderparkplatz „Schwarzer Weg“, nördlich Hungerberg wird der Radverkehr weiter entlang des überwiegend flachen Abschnittes der K 30 ins Kirchdorf Kreuzberg geführt (siehe **Bild 5-18**). Hier ist die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges bis zur Ortsdurchfahrt Kreuzberg notwendig.



Bild 5-18: K 30 nördlich Hungerberg

In Kreuzberg ist in weiten Abschnitten der Westfalenstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt, sodass auf der 5,50 m bis 6,00 m breiten Fahrbahn ein Mischverkehr zwischen Radfahrern und Kfz verträglich ist. In der Ortsmitte von Kreuzberg wird die Mobilstation erreicht, die neben der Grundschule vorgesehen ist. Hier sollen unter anderem Fahrradabstellanlagen, eine Ladestation für Elektrofahrräder und eine Reparatursäule angeboten werden.

- **Zwischen Kreuzberg und Anschlag**

Östlich der geschlossenen Ortschaft von Kreuzberg verläuft die Westfalenstraße (in Halver: Er-len) mit einem schmalen ca. 5 Meter breiten Fahrbahnquerschnitt, auf dem für den Kfz-Verkehr keine Geschwindigkeitsbeschränkung besteht. Um den Radverkehr zwischen Kreuzberg und Halver-Anschlag sicher zu führen, ist in diesem Abschnitt der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges erforderlich.

Das Radverkehrskonzept des Märkischen Kreises sieht hingegen keine baulichen Maßnahmen, sondern einen Mischverkehr zwischen Kfz und Fahrradverkehr vor, sodass Abstimmungsbedarf besteht.

- **Empfehlungen**

Die Radwegeachse Wipperfürth – Kreuzberg – Halver wird aufgrund ihrer Verbindungsqualität in der 1. Prioritätsstufe des Mobilitätskonzeptes für die Hansestadt Wipperfürth gesehen und kann beispielhaft zeigen, wie die Mobilität zwischen der Kernstadt und den Kirchdörfern und den Nachbarstädten mit dem Fahrrad verbessert werden kann. Voruntersuchungen zur Trassenführung wurden bereits von der Stadtverwaltung Wipperfürth unternommen und finden sich auch konkret im Masterplan Radverkehrsnetz des Märkischen Kreises. Dieser priorisiert dabei die topografisch leichteste Verbindung zwischen Halver und der Kernstadt Wipperfürth entlang der L 284 lässt jedoch das Kirchdorf Kreuzberg dabei „links“ liegen. Während die Radwegeführung entlang der L 284 im Märkischen Kreis mit 1.Priorität bewertet wird, wird eine Wegeverbindung von Halver über Anschlag nach Kreuzberg vom Märkischen Kreis nur in der 4. Ordnung vorgesehen.

Im Mobilitätskonzept Wipperfürth wird die deutlich kürzere Verbindung aufgenommen, welche bereits im Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ (Januar 2023) von dem Büro absolutGPS empfohlen wurde. Folgende Vorgehensweise wird empfohlen:

Phase I: Für die zeitnahe Umsetzung des Schlüsselprojektes einer regionalen Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver ist eine alternative Straßenführung zur L 284 zu suchen. Diese liegt in der gutachterlichen Empfehlung einer Nutzung der Straße Hungerberg, eines vorhandenen Radwegeabschnitts an der L 284, des Südabschnitts des Dreiner Weges, des Neubaus einer Wegeverbindung über rund 220m bis zur Voßkuhle und Nutzung der Wupperstraße bis zum Parkplatz Ohler Wiesen mit Anschluss an den Bahntrassenradweg bzw. die Gartenstraße bis zur Innenstadt. Innerhalb Kreuzbergs ist die K 30 zwischen Hungerberg bis zur Westfalenstraße und nachfolgend der Abschnitt zwischen Kreuzberg und Anschlag zu ertüchtigen.

Phase II: Zeitgleich mit der Umsetzung der Phase I ist die Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und anderen Beteiligten zur Umsetzung des gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der L 284 zu führen. Die planerischen Vorarbeiten für den Streckenabschnitt der L 284 von der Einmündung Dreiner Weg bis zur Lüdenscheider Straße, unter Einschluss des Knotenpunktes mit der B 237 (700 m Neubaustrecke), sind anzugehen und nachfolgend umzusetzen.

Phase III umfasst den planerisch anspruchsvollen Abschnitt der L 284 zwischen dem Dreiner Weg bis zur Stadtgrenze Halver, die einen rund 1,6 km langen Wegeneubau ab Hönnige bis Wasserfuhr und weitere 2,6 km von Kupferberg bis Halver-Anschlag beinhaltet.

5.3.3 Maßnahme M16: Radwegeverbindung L 284, Wipperfürth – Agathaberg

Durch die relative Nähe von Agathaberg und Dohrgaul zur Kernstadt Wipperfürth besitzen die Radwegeverbindungen ein großes Potenzial, um vom Pkw-Verkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Agathaberg bzw. Dohrgaul liegen etwa 3,5 Kilometer von der Kernstadt entfernt.

Die Gaulstraße (L 284) besitzt von der Ostlandstraße in der Innenstadt bis zur Straße Nagelsbüchel (L 302) beidseitig Radschutzstreifen. Ab der Einmündung der L 302 in die L 284 verfügen beide Landesstraßen über einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Während der Bearbeitungszeit des Mobilitätskonzeptes wurde der Geh- und Radweg entlang der L 302 bis zur Kreuzung mit der K 18 verlängert. Mit der Schließung der Radnetzücke zwischen Friedrichsthal und Dohrgaul ist eine durchgängige Radwegeverbindung aus Dohrgaul in die Kernstadt vorhanden.

Hingegen fehlt eine Anbindung des Kirchdorfs Agathaberg zur Kernstadt Wipperfürth. Die topographischen Verhältnisse der Tallage, in der die L 302 verläuft, und der oberhalb gelegenen Dorflage lässt nur für sportlich ambitionierte Radfahrer/-innen eine Nutzung des vorhandenen Wegenetzes zu. Für den Alltagsradverkehr ist der Geh- und Radweg entlang der L 284 bis Grünenberg neu zu bauen. Über die K 18 kann von Grünenberg Agathaberg erreicht werden, wozu hier ebenfalls ein Geh- und Radweg zu errichten ist.

5.3.4 Maßnahme M17: Regionaler Radweg entlang der L 284 bis Lindlar

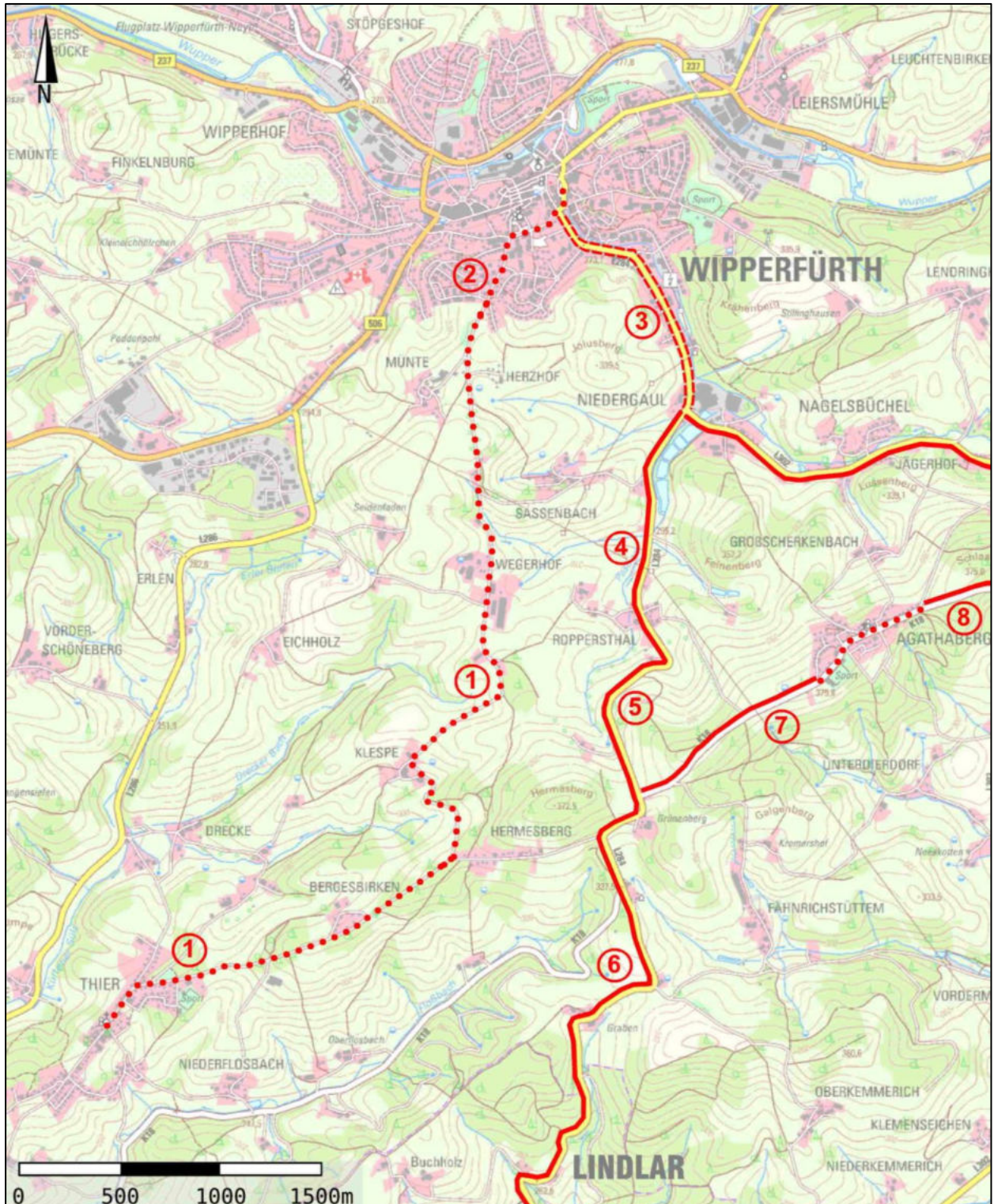
Über die Ortslage Grünenberg hinaus wird der Radweg entlang der L 284 bis Lindlar fortgeführt, um eine städteverbindende Funktion erfüllen zu können. Notwendig ist der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges über eine Länge von rund 1,8 Kilometer bis zur Stadtgrenze. Der Wegeneubau im Stadtgebiet von Wipperfürth und dessen Weiterführung nach Lindlar ist eine regionale Aufgabe des Landesbetriebes Straßenbau NRW.

5.3.5 Maßnahme M18: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier

Zwischen dem Kirchdorf Thier und der Kernstadt Wipperfürth besteht eine Wegeverbindung über asphaltierte und gepflasterte Straßen: Höhenstraße – Klespe – Wegerhof – Siegburger-Tor-Straße bis Ringstraße. Diese Verbindung ist auch Bestandteil des landesweiten Radwegenetzes NRW, ist aber in der Örtlichkeit nicht erkennbar.

Die Radwegeverbindung zwischen Thier und Wipperfürth über Klespe und Wegerhof und die Nutzung verkehrsarmer Straßen ist auszuschildern und im Bereich der Kernstadt zu ertüchtigen. Die Aufwärtsführung über die Siegburger-Tor-Straße sollte aufgrund von großer topographischer Unterschiede auf dem Gehweg erfolgen. Zu überprüfen ist die Beleuchtung der Straßen, damit die Wegeverbindung auch in der „dunklen“ Jahreszeit nutzbar ist.

Die Einzelmaßnahmen, die für die Umsetzung der Maßnahmen M16 bis M18 zu treffen sind, werden im folgenden **Bild 5-19** veranschaulicht.



Maßnahmen Route Thier

- 1 Beschilderung, Prüfung Beleuchtung
- 2 Ertüchtigung Gehweg Siegburger-Tor-Straße

Maßnahmen Route Agathaberg

- 7 Neubau Geh-/Radweg an K18
- 8 Neubau Geh-Radweg K18 bis Dohrgaul

Maßnahmen Route Lindlar

- 3 Anbindung Gaulstr. an Surgères-Platz
- 4 Schließung Netzlücke bei Sassenbach
- 5 Neubau Geh-/Radweg an Roppersthal
- 6 Neubau Geh-/Radweg bis Lindlar

Bild 5-19: Maßnahmen Radwegeverbindungen Wipperfürth – Thier und Agathaberg

5.3.6 Maßnahme M19: Radweg entlang der K 18 von Agathaberg bis Dohrgaul und entlang der K 39 bis Ohl

Der Neubau des Radweges entlang der K 18 ist die einzige Hauptroute, welche nicht ein Kirchdorf mit der Innenstadt, sondern zwei Dörfer untereinander verbindet. Dennoch ist diese Radroute von einer enormer Wichtigkeit, da die beiden Ortsteile Agathaberg und Dohrgaul zu einem Kirchdorf gehören und vielfältige Beziehungen miteinander besitzen. So zeigt die Trennung von KiTa (Dohrgaul) und Grundschule (Agathaberg) eine Zusammengehörigkeit der Kirchdörfer und muss dementsprechend gefördert werden, um den Hol- und Bringverkehr mit dem Kfz zu vermindern. Auch viele private Beziehungen vernetzen die beiden Dörfer.

Die direkte Verbindung zwischen Agathaberg und Dohrgaul bietet die Kreisstraße 18. Vom Ortsausgang Agathaberg bis zur L 302 ist ein Wegeneubau über rund 1,2 Kilometer erforderlich.

Langfristig kann mit einer Weiterführung entlang der K 39 der Stadtteil Ohl erreicht werden und damit an den Bahntrassenradweg angeschlossen werden. Die mit der Bürgerschaft diskutierte Lenkung des Fahrradverkehrs über den „Waldweg“ hätte eine Länge von rund 1,6 Kilometer und kann aufgrund der um ein Drittel längeren Wegstrecke nicht empfohlen werden, da der Radverkehr sehr umwegempfindlich ist.

5.3.7 Maßnahme M20: Radwegeführung entlang der B 506 (Stadteingang Wipperfürth)

Entlang von der B 506 verläuft auf der Nordseite ein kombinierter Geh- und Radweg von der Stadtgrenze Kürten bis zum Ortseingang der Kernstadt Wipperfürth. Er endet im Bereich Bechener Straße. Schmale Fußwege führen in Richtung Innenstadt, während die Radfahrer auf der Fahrbahn (Breite 8,50 m) geführt werden, die hier von rund 12.500 Kfz/24h befahren wird. Durch am Fahrbahnrand parkende Kfz müssen Radfahrer immer wieder in Richtung Fahrbahn ausweichen.

Zur Sicherung des Radverkehrs, ist die Anlage von Radschutzstreifen zu prüfen und mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen. Diese haben eine Regelbreite von 1,50 m, so dass eine Restfahrbahnbreite von 5,50 m verbleibt, die für die meisten Begegnungsfälle im Kfz-Verkehr ausreichend ist. Nur im Ausnahmefall zweier sich begegnender Lkw oder Linienbusse müssten Kfz auf die Schutzstreifen ausweichen.

Falls die Anlage von Schutzstreifen vom Straßenbaulastträger nicht befürwortet wird, können Piktogrammketten für Radfahrer auf die Fahrbahn aufgebracht werden. Piktogrammketten für Radfahrer kommen zum Einsatz, wenn bauliche Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen notwendig wären, jedoch wegen geringer Flächenverfügbarkeit nicht umsetzbar sind. Piktogrammketten mit dem Sinnbild für Radfahrer zielen darauf ab, Verkehrsteilnehmer darüber in Kenntnis zu setzen, dass Radfahrer in Fahrtrichtung im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren und diese Radfahrer gegenüber dem übrigen Fahrzeugverkehr gleichberechtigt sind. Die Bergische Universität Wuppertal und die Technische Universität Dresden kamen im Juni 2021 zum Ergebnis, dass Piktogrammketten einen deutlich positiven Einfluss auf die objektive und subjektive Sicherheit sowie auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer zeigen.

5.3.8 Maßnahme **M21**: Radweg entlang der L 129 in Wipperfeld

Aus dem Ortskern Wipperfeld fehlt entlang der Dorfstraße (L 129) die Anbindung an den Knotenpunkt Lamsfuß und den dort entlangführenden Geh- und Radweg an der B 506, der Kürten und die Kernstadt verbindet. Entlang der L 129 ist zwischen dem Ortseingang Wipperfeld und der B 506 ein einseitiger Geh- / Radweg baulich neu zu schaffen.

In der Ortsdurchfahrt Wipperfeld ist Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit anzustreben, was gegebenenfalls nach einer Änderung des Straßenverkehrsrechts möglich ist, um das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr mit den Kfz verkehrssicher und attraktiv zu ermöglichen.

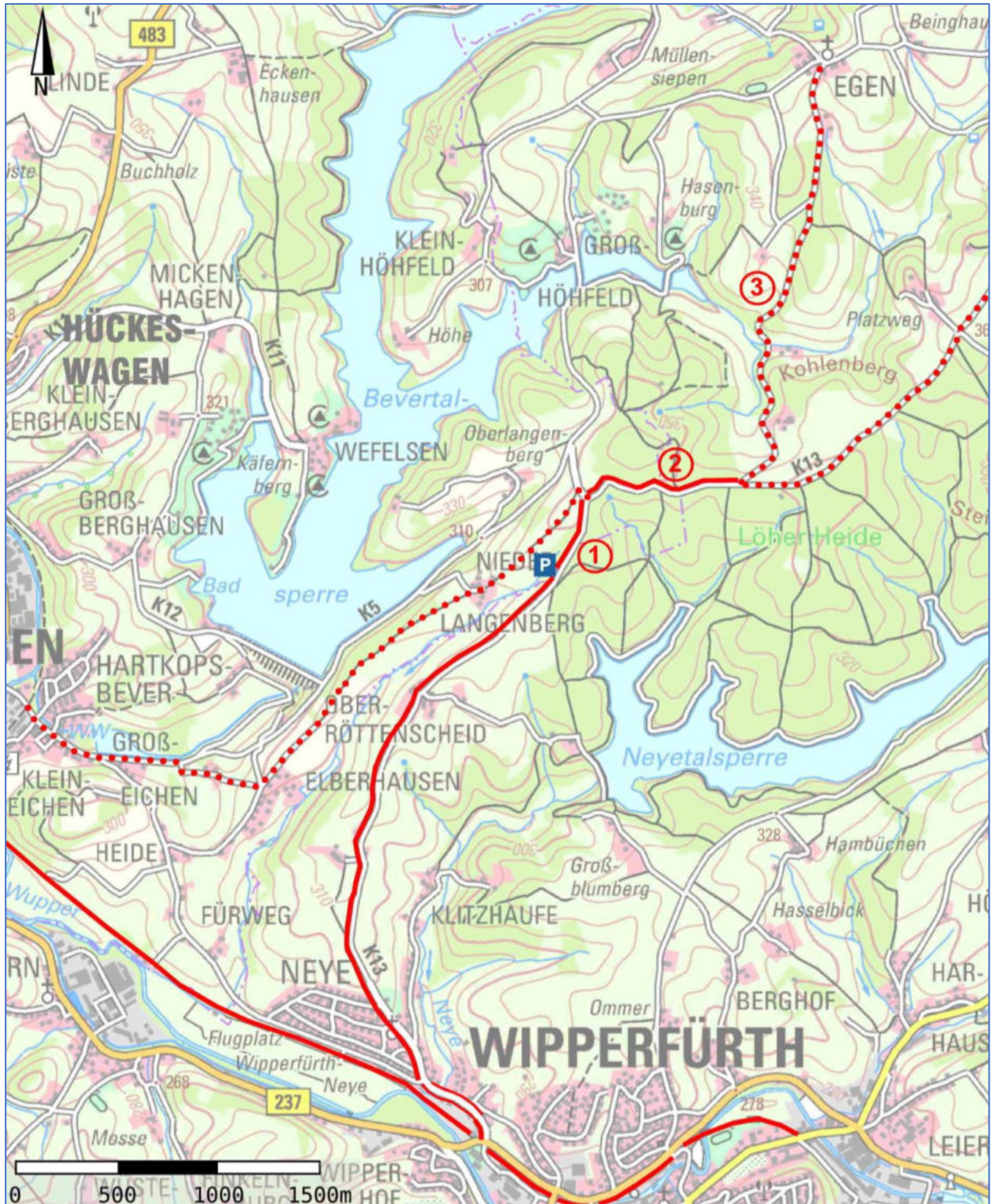
Für den langfristigen Ausbau wird auch ein gemeinsamer Geh- und Radweg für die südlich von Wipperfeld verlaufende L 129 bis Furth empfohlen. Ein entsprechender Ausbau soll auch auf der L 286 zwischen Furth und Niederbennigrath erfolgen, sodass ein Anschluss an die K 18 ermöglicht wird (Ballsiefen, Niederflosbach, Oberflosbach). Langfristig würde durch diese Maßnahme eine durchgehende Radverbindung im südlichen Stadtgebiet zwischen Wipperfeld, Thier, Agathaberg, Dohrgaul und Ohl mit Anschluss an den Bahntrassenradweg entstehen (siehe **Bild 5-1**).

5.3.9 Maßnahme **M22**: Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen

Das Kirchdorf Egen liegt im Norden des Stadtgebietes Wipperfürth in landschaftlich reizvoller Lage in der Nähe der Bevertalsperre. Egen bildet einen Ausflugsort sowohl für Auto- und Motorradtouristen als auch den Freizeitradverkehr. Die verkehrsinfrastrukturelle Anbindung an die Kernstadt ist jedoch insbesondere für ÖPNV-Nutzer als auch Fahrradfahrer mangelhaft. Eine Direktanbindung an das landesweite Radwegenetz NRW besteht nicht. Nicht nur für den Freizeitverkehr, sondern auch zur Gewährleistung der Mobilität im Alltagsverkehr der Egener Bürgerschaft, sind Verbesserungen notwendig.

Aus der Kernstadt Wipperfürth führt über die Neye-Siedlung ein gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der K 13 bis zu dem Wanderparkplatz „Schwarzer Weg“ an der Stadtgrenze Hückeswagen. Dieser bauliche Radweg an der K 13 ist bis Schäferslöh zu verlängern. Er nimmt damit auch eine Radwegeverbindung auf, die aus Hückeswagen über Großeichen, Elberhausen und Nieder-Langenberg führt. Die Anbindung an die K 13 bildet im landesweiten Radwegenetz den Knotenpunkt 87, wobei die Radwegeführung im weiteren Verlauf auf der Fahrbahn der K 13 bis Schwenke (Halver) verläuft. Es wird empfohlen, die K 13 mindestens bis Schäferslöh mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg auszustatten. Am Abzweig Schäferslöh führt eine Hinweisbeschilderung nach Egen über Schäferslöh und Oberlüttgenau. Aufgrund der niedrigen Kfz-Verkehrsmengen wird eine Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn als vertretbar bewertet. Die Radwegeführung zeigt das **Bild 5-20** auf der folgenden Seite.

Für die Umsetzung der Maßnahme ist eine Abstimmung mit der Stadt Hückeswagen erforderlich, da ein Teil der Verbindung über deren Stadtgebiet verläuft. Straßenbaulastträger ist der Oberbergische Kreis. Es wird angeregt diese Radwegeverbindung nach Norden bis zum Knotenpunkt 93 (Radevormwald) zu verlängern.



Maßnahmen Route Egen

- 1 Neubau Geh-/Radweg ab dem Wanderparkplatz Stadtgebiet Hückeswagen
- 2 Neubau Geh-/Radweg Teilstück K 13
- 3 Beschilderung Radwegeführung Egen

Bild 5-20: Maßnahmen Radwegeverbindungen Wipperfürth – Egen

5.3.10 Maßnahme M23: Ertüchtigung Bahntrassenradweg

Der Bahntrassenradweg, der das Stadtgebiet von Hückeswagen bis Marienheide durchquert, ist sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den touristischen Verkehr von hoher Bedeutung. Wünschenswert wäre eine deutlich verbreiterte Trasse, um Konflikte zwischen Fußgänger- und Radverkehr zu vermeiden. Für Radvorrangrouten sehen die verkehrstechnischen Richtlinien nicht nur eine Mindestbreite von 3,00 m vor, sondern auch eine Entflechtung mit dem Fußgängerverkehr, der parallel auf einem 2,50 m Gehweg geführt werden sollte.

Aufgrund der Gegebenheiten der ehemaligen eingleisigen Bahnstrecke sind diese Breitenmaße nur mit einem sehr hohen Aufwand und zum Beispiel in Teilbereichen der Innenstadt auch gar nicht umsetzbar. Eine Optimierung mit einer Ertüchtigung des Bahntrassenradweges in Engstellen sieht jedoch die Maßnahme 23 vor. An Engstellen, die keine Trassenbreite von rund 3 Metern aufweisen, soll diese verbreitert werden, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu gewährleisten. Insbesondere im Stadtkern entlang der B 237 zwischen dem Raiffeisenmarkt und dem Kreisverkehr Bahnstraße ist der Bahntrassenradweg zu verbreitern.

5.3.11 Maßnahme M24: Gemeinsame Geh- und Radwege

Gemeinsame Geh- und Radwege sollen in aufkommensstarken Abschnitten (wenn möglich) aufgeweitet und/oder getrennt geführt werden. Neben der gemeinsamen Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern soll auch ein Fahrfluss für den Radverkehr gewährleistet werden.

Insbesondere im Bereich der Kernstadt Wipperfürth erfährt der Bahntrassenradweg bereits zum Analysezeitpunkt eine hohe Nachfrage. Unter der Zielsetzung der angestrebten Mobilitätswende und in Hinblick auf die Langfristigkeit des integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040 ist davon auszugehen, dass die Fahrradnutzung künftig deutlich ansteigen wird. Das in Wipperfürth zumeist bestehende Mindestmaß einer Breite von 2,50 m für einseitig geführte, gemeinsame Geh- und Radwege wird somit insbesondere in Siedlungsbereichen, wo höhere Fußgängeranteile bestehen, nicht mehr ausreichen. Deshalb ist zukünftig in diesen Bereichen (wenn möglich) eine größere Breite und eine Trennung von Fußgänger- und Radverkehr erforderlich.

5.3.12 Maßnahme M25: Radverkehrssicherheit

Das oberste Prinzip der Radverkehrsförderung muss sein: Der Radverkehr ist sicher zu führen! Entscheidend für die Wahl der Radverkehrsführung ist (neben dem zur Verfügung stehenden Straßenraum) die Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs und dessen Geschwindigkeit. Bei hohen Fahrgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr ist eine getrennte Führung des Radverkehrs anzustreben. Radschutzstreifen oder gar eine Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn sind bei annähernd gleichen Geschwindigkeiten von Kfz und Radverkehr möglich.

Die Überprüfung der Radverkehrssicherheit ist somit eine Daueraufgabe im städtischen Verwaltungshandeln (siehe auch Maßnahme M14). Die bestehende Wegeführung ist laufend in Hinblick auf die Entwicklungen im Fahrrad- und Kfz-Verkehrsaufkommen zu überprüfen. Falls notwendig und im Unfallgeschehen erkennbar, sind Sofortmaßnahmen für die „schwachen“ Verkehrsteilnehmer zu treffen.

5.3.13 Maßnahme M26: Ausbau der Beleuchtung an Geh- und Radwegen

Der Ausbau von Beleuchtungsmaßnahmen und der damit steigenden Sicherheit der Radfahrenden ist an sämtlichen Geh- und Radwegen zu prüfen.

5.4 Handlungskonzept

Innerhalb des Radverkehrskonzeptes für die Hansestadt Wipperfürth werden Maßnahmen beschrieben, die bei ihrer Umsetzung zusammen mit den bereits vorhandenen Radverkehrsanlagen ein geschlossenes und sicheres Radverkehrsnetz ergeben. Viele der Einzelmaßnahmen sind mit einfachen Beschilderungsmaßnahmen, wie die fehlende Ausweisung des Bergischen Panoramaweges in Ohl kostengünstig und schnell umzusetzen. Andere Maßnahmen bedürfen einer längere Vorplanung und größerer finanzieller Mittel. Aus allen Maßnahmen ergibt sich über die Zeit ein geschlossenes Netz, welches dem Radverkehr zur Verfügung steht.

Allerdings liegt nur ein Teil der Maßnahmen im direkten Handlungsfeld der Hansestadt Wipperfürth. Ein Teil der entwickelten Maßnahmenvorschläge betrifft das klassifizierte Straßennetz (Landesstraßen und Kreisstraßen). Diese Straßen befinden sich in der Baulast des Landes Nordrhein-Westfalen bzw. des Oberbergischen Kreises, sodass die Maßnahmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW oder dem Oberbergischen Kreis und gegebenenfalls anderen Behörden abzustimmen sind. Viele Neubaumaßnahmen verlangen zudem Grunderwerb. Auch die Umsetzung und Finanzierung unterliegt dem Land bzw. dem Kreis. Mit welcher Dringlichkeit und in welcher Reihenfolge Maßnahmen realisiert werden, entscheiden die Regionalräte bei den Bezirksregierungen auf Empfehlung des Landesbetriebes Straßenbau NRW bzw. des Oberbergischen Kreises.

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Realisierung von Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität.³ Finanziell gefördert werden unter anderem.:

- Markierung von Radfahrstreifen und Schutzstreifen,
- Bau und Sicherung von Querungseinrichtungen,
- Einrichtung von Wegweisungssystemen für Radverkehrsnetze,
- Einrichtung von Fahrradstraßen und
- Radwegebau an Landesstraßen.

Das Land Nordrhein-Westfalen finanzierte im Jahr 2022 mit 98 Millionen Euro insgesamt 253 Projekte der Nahmobilität. Dadurch entstanden 111 Kilometer neue Radwege.

Die folgende **Tabelle 5-1** listet die Maßnahmen zum Radverkehrskonzept auf.

³ *Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen*

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungs- horizont
M-14	Radverkehr im Verwaltungshandeln	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-III
M-15	Schlüsselprojekt: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg - Halver	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen. NRW, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
M-16	Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg bzw. – Dohrgaul	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
M-17	Regionaler Radweg entlang der L 284 bis Lindlar	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	II-III
M-18	Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
M-19	Radweg entlang der K 18 von Agathaberg bis Dohrgaul und entlang der K39 bis Ohl	Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-III
M-20	Radwegführung entlang der B 506 (Stadteingang Wipperfürth)	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
M-21	Radweg entlang der L 129 (Wipperfeld, Dorfstr.)	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
M-22	Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen	Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	III
M-23	Ertüchtigung Bahntrassenradweg	Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	II-III
M-24	Gemeinsame Geh- und Radwege	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	II-III
M-25	Radverkehrssicherheit	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	I-III
M-26	Ausbau der Beleuchtung an Geh- und Radwegen	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau	II
<i>Realisierungshorizont I:2023-2028 Realisierungshorizont II:2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040</i>			

Tabelle 5-1: Handlungskonzept im Radverkehr

6 Konzept für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

6.1 Planungsgrundsätze zum Kfz-Verkehr

Die Straßenverbindungen der Hansestadt Wipperfürth zu den Nachbarstädten und die Verbindungen zwischen Kernstadt und Kirchdörfern werden für den Kfz-Verkehr durch das klassifizierte Straßennetz der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gebildet. Grundlegende Mängel an der Verbindungsfunktion der Straßen und deren Leistungsfähigkeit wurden im Rahmen der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes nicht festgestellt. Eher standen die Unverträglichkeiten zu hoher Kfz-Verkehrsmengen und die häufig mangelhafte und fehlende Infrastruktur für den Fußgänger- und Radverkehr im Mittelpunkt der Nennungen der Bürgerschaft.

Mit dem Neu- und Ausbau der B 237 als Nordumgehung wurden wesentliche Durchgangsverkehrsbeziehungen in der Innenstadt entlastet und Potenzial für die Vitalisierung wesentlicher Innenstadtstraßen geschaffen. Da der noch vorhandene Durchgangsverkehr im Bereich des Kölner-Tor-Platz und der Ringstraße vielfach beklagt wird, bleibt der Grundsatz einer vollständigen Verlagerung des nicht ortsbezogenen Verkehrs erhalten. Somit soll auch die Entlastungswirkung einer möglichen Südumgehung der Kernstadt zukünftig untersucht werden.

Das Kfz ist das mit Abstand häufigste genutzte Verkehrsmittel in Wipperfürth. Auch zukünftig wird das Auto ein unverzichtbarer Bestandteil der Mobilität im ländlichen Raum bleiben. Allerdings sind alternative Antriebsarten zu Benzin- und Dieselmotor konsequent zu fördern, um das Automobil klimafreundlicher gebrauchen zu können. Die Verbesserungen im Fuß- und Radverkehr sowie für den ÖPNV haben zum Ziel, dass der (vermeintliche) Zwang zur Mobilität mit dem Auto abgebaut wird und der Bevölkerung alternative Verkehrsmittel zur Verfügung stehen. So kann insbesondere Car-Sharing zumindest das Zweit- oder Drittauto in einer Familie auch im ländlichen Raum überflüssig machen.

Die Bürgermeinungen zur zukünftigen Mobilität in der Hansestadt heben in der überwiegenden Mehrzahl die Belastungen des Kfz durch dessen massenhaften Gebrauch hervor. Prioritär ist die weitere Entlastung der Straßenanwohner von den negativen Auswirkungen des Kfz (Lärm- und Abgasimmissionen, Trennwirkung der Straßen). In den Ortsdurchfahrten der Dörfer und in den Straßen der Kernstadt wird eine weitere und nachhaltige Verkehrsberuhigung angestrebt.

6.2 Maßnahmen Kfz-Verkehr

Im Folgenden werden die gesamtstädtischen Einzelmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes, die sich mit dem Kfz-Verkehr beschäftigen, behandelt.

6.2.1 Maßnahme M27: Förderung der Elektromobilität

Entsprechend dem Beschluss der für die Umwelt zuständigen Ministerinnen und Minister aus 27 Staaten aus März 2023 sollen in der Europäischen Union ab 2035 nur noch Fahrzeuge mit dekarbonisierten Antrieben zugelassen werden.¹ Damit dürfen ab 2035 keine herkömmlich betriebenen Neuwagen mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden. Bei Neuzulassungen im Jahr 2021 (siehe **Bild 6-1**) haben sowohl Hybridfahrzeuge als auch vollelektrische Fahrzeuge bereits den

¹ <https://www.zeit.de/mobilitaet/2023-03/verbrenner-aus-in-der-eu-ab-2035-endgueltig-beschlossen>

Dieselmotor überholt. Zudem verstärken die schärferen EU-Flottengrenzwerte für die CO₂-Emissionen den Trend zum E-Auto. Die verkauften Autos eines Herstellers dürfen seit 2020 im Durchschnitt nicht mehr als 95g CO₂ pro Kilometer ausstoßen.

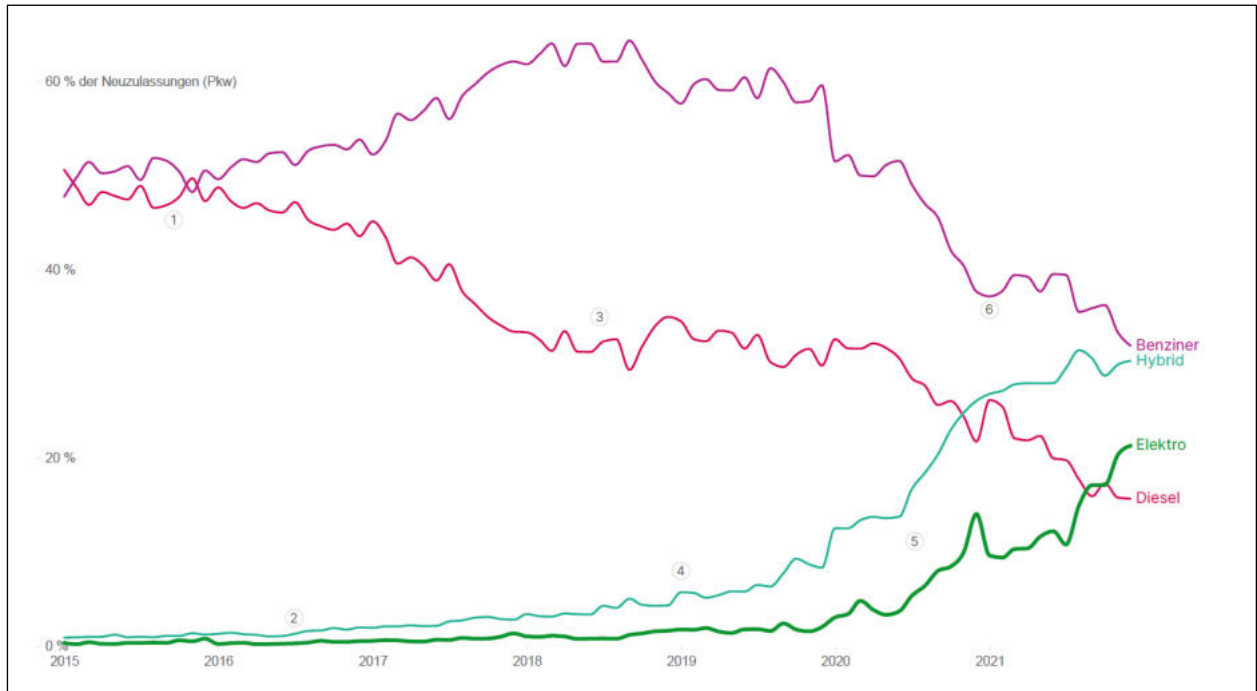


Bild 6-1: Kfz-Neuzulassungen in Deutschland (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt)

Mit zunehmender Zahl der Elektroautos in Wipperfürth nimmt auch der Bedarf an Ladepunkten im öffentlichen als auch im privaten Raum zu. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, ist die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Wipperfürth sukzessive auszubauen. Neben öffentlichen Ladesäulen in der Innenstadt, an öffentlichen Einrichtungen und in den Zentren der Kirchdörfer sind insbesondere Siedlungen mit Mehrfamilienhausstrukturen zu berücksichtigen.

6.2.2 Maßnahme M28: Etablierung von Car-Sharing

Beim Car-Sharing werden Fahrzeuge für die gemeinschaftliche Nutzung entweder auf fest angemieteten Parkplätzen oder im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung gestellt. Es bietet sich ein stationsbasiertes Car-Sharing an, um gleichzeitig die Fahrzeugflotte mit E-Antrieben ausrüsten und entsprechend nachladen zu können. Die Anmietstationen sollen an zentralen Orten gelegen sein, die zu Fuß, mit dem Rad sowie den öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind (z.B. an den Mobilstationen).

Durch das Car-Sharing-Angebot sind viele positive Effekte zu erwarten. Car-Sharing soll zur Verkehrs- und Umweltentlastung und damit zum Wohl der Allgemeinheit beitragen, da sich die Mobilitätskennziffern und Umweltfaktoren verändern bzw. vermindern. Vor allem findet eine Veränderung des Mobilitätsdenkens bei den Car-Sharing Kunden statt. Viele Car-Sharing Kunden brauchen kein eigenes Fahrzeug oder verzichten auf den geplanten Kauf eines (Zweit-)Autos und nutzen dafür die Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Car-Sharing ist somit im Zusammenhang mit der Nutzung der anderen Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr,

ÖPNV) sinnvoll. Zudem findet eine Reduzierung der notwendigen Parkflächen statt. Durchschnittlich ersetzt ein Car-Sharing Fahrzeug vier bis acht Privatwagen. Ebenfalls ist eine Reduzierung der CO₂-Belastung durch die Nutzung der Car-Sharing Fahrzeuge zu erwarten. Die Car-Sharing Fahrzeuge haben zudem einen niedrigeren CO₂-Ausstoß als der Durchschnitt aller zugelassenen Kfz.²

Die Hansestadt Wipperfürth hat sich im Januar 2021 gemeinsam mit der Nachbarstadt Radvormwald und den Gemeinden Engelskirchen, Marienheide und Lindlar für die Teilnahme am Projekt „Teil.Land NRW – Carsharing in der Fläche“ beworben und Mitte Februar 2021 die Zusage zur Teilnahme erhalten. Im Rahmen des Projektes erhält die Stadt Wipperfürth Unterstützung und Beratung im Prozess der Einführung und Umsetzung eines Car-Sharing-Angebotes. Weiter entwickelte sich daraus das Projekt „OberbergMOBIL“, einem kommunenübergreifenden Car-Sharing.

Die Einrichtung von Carsharing-Angeboten setzt voraus, dass ein Betreiber bzw. eine Betreibergesellschaft die notwendigen Fahrzeuge zur Verfügung stellt und betreibt sowie die Ausleihe organisiert. In der südlich von Wipperfürth gelegenen Stadt Overath ist dies beispielsweise die ehrenamtlich geführte und bürgerschaftlich organisierte Genossenschaft „Car & Ride Sharing Community eG (CC)“. Bei einem genossenschaftlichen Car-Sharing-Betrieb kann die Aufnahme des örtlichen Energieversorgungsunternehmens (E-Mobilität) und örtlicher Firmen (Sponsoring) sinnvoll sein.

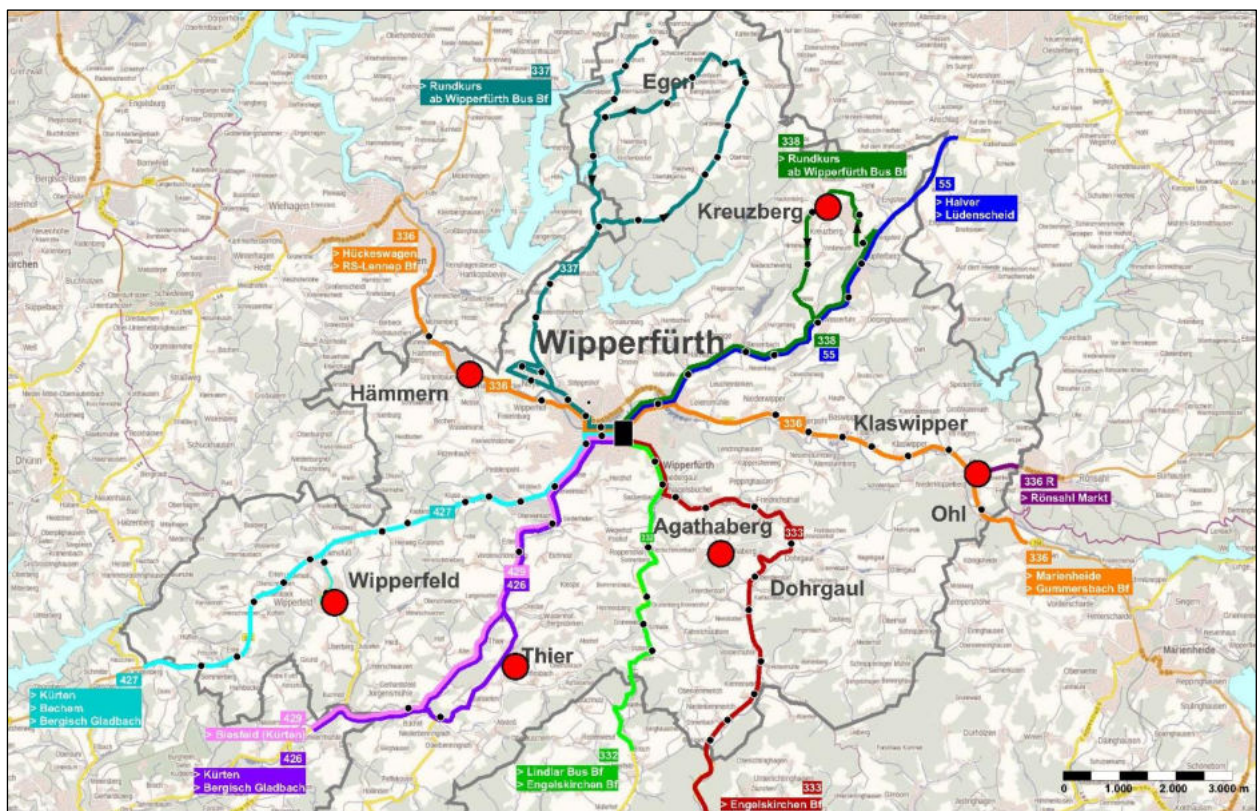


Bild 6-2: Überblick Car-Sharing-Stationen im Stadtgebiet Wipperfürth

² Handbuch Carsharing Nordrhein-Westfalen, Institut für Mobilität & Verkehr, 2014

Das **Bild 6-2** zeigt einen Überblick über zentrale Car-Sharing-Stationen in den Kirchdörfern. In der Kernstadt ist darüber hinaus nicht nur der zentrale Verknüpfungspunkt Surgères-Platz von Bedeutung. Um Car-Sharing in der Bevölkerung zu etablieren sind Sharing-Stationen auch in zentralen Lagen der Wohnquartiere erforderlich. Einen weiteren Einsatzpunkt bilden Gewerbegebiete, wo Möglichkeiten gegeben werden, die Anzahl der Geschäftsfahrzeuge der Einzelunternehmen zu reduzieren, wenn es einen gemeinsamen Car-Sharing Pool gibt.

6.2.3 Maßnahme M29: Prüfauftrag einer Südumgehung

Das Verkehrskonzept für die Innenstadt von Wipperfürth ist noch nicht in Gänze umgesetzt. Mit der beschlossenen Sperrung der Hochstraße zwischen Schützenstraße und Untere Straße für den MIV wird in der Innenstadt eine zusätzliche Beruhigung erwartet. Allerdings wird es zu weiteren Verkehrsverlagerungen auf die Ringstraße führen, die zwischen der B 509 und der L 284 die einzige verkehrswichtige Verbindungsstraße darstellt.

Weitere Verkehrsmengenzunahmen drohen bei einer weiteren Verdichtung und Neuausweisung von Wohnbauflächen im südlichen Bereich der Kernstadt. Das Integrierte Stadt- und Dorfentwicklungskonzept sieht für die Kernstadt allein 37,8 ha entwickelbare Flächenreserven, vor allem im südlichen Kernstadtbereich. Durch zusätzliche Wohnbebauung wird der Kfz-Verkehr auf der Ringstraße, der Siegburger-Tor-Straße und der Gaulstraße zunehmen. Auf diesen Straßen sind bereits zum Analysezeitpunkt Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und den anderen Verkehrsteilnehmern bzw. der Randnutzung festzustellen.

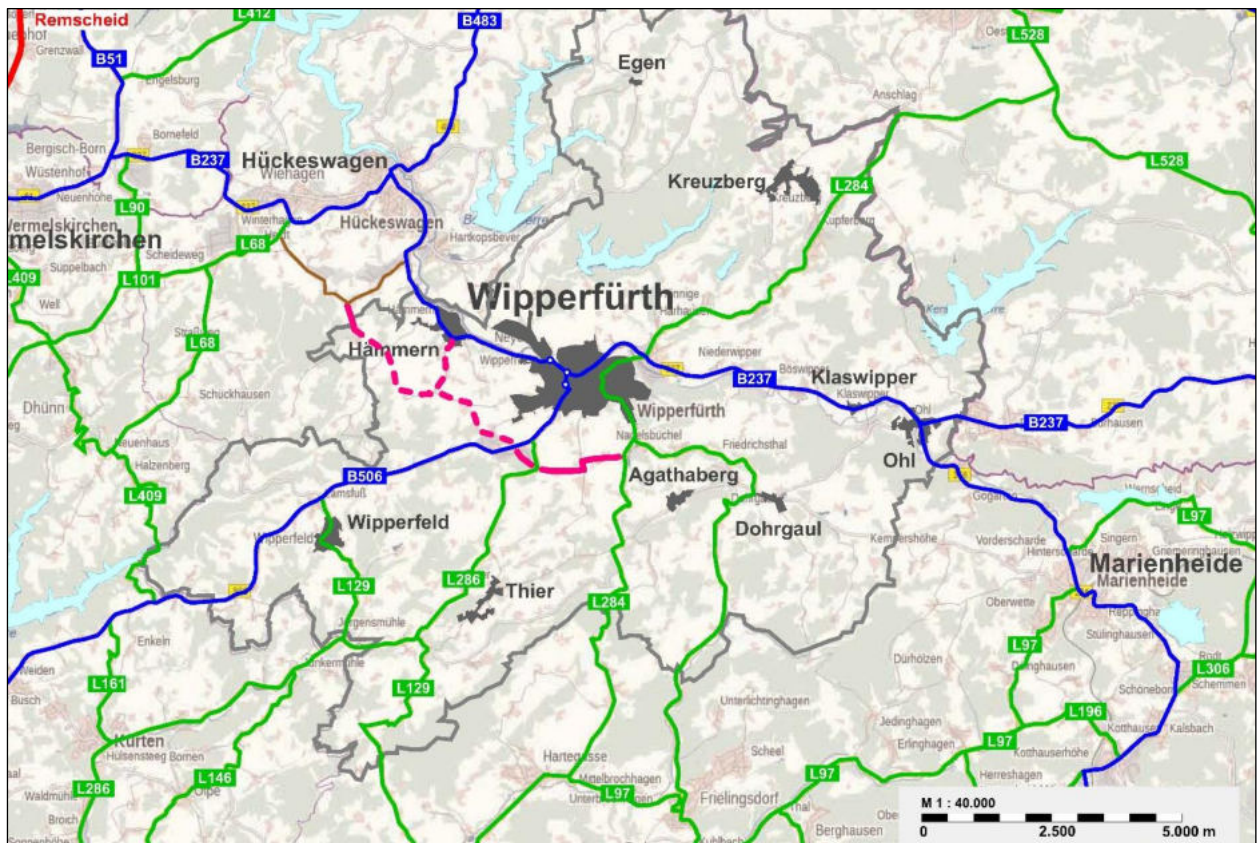


Bild 6-3: Prüfauftrag Südumgehung

Mit dem Neubau einer Südumgehung wird die Hoffnung verbunden, eine weitere Entlastung der Kernstadt zu erzielen. Zudem kann die Südumgehung die Lebensqualität der Menschen in diesen Bereichen deutlich verbessern: Weniger Schadstoffe und Lärm, mehr Verkehrssicherheit, mehr Aufenthaltsqualität. Bei der Ausweisung von neuen Wohngebieten im südlichen Kernstadtbereich kann eine Süd- bzw. Südwestumgehung wesentliche Verbindungsaufgaben und die äußere Erschließung der Stadtentwicklungsgebiete gewährleisten.

Jedoch kann die in **Bild 6-3** gezeigte Routenführung einer Südumgehung auch negative Auswirkungen hervorbringen. Die Südumgehung kann zu einer Schnellstraßenverbindung zwischen Remscheid und Meinerzhagen oder Gummersbach führen, die eine regionale verkehrsanziehende Wirkung bekommt und somit Zusatzverkehr in das Stadtgebiet von Wipperfürth anzieht.

Im Zuge des weiteren Planungsprozesses sind innerhalb der Flächennutzungsplanung die Auswirkungen einer Süd- bzw. Südwestumgehung im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung zu prüfen. Ebenfalls sind die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch, die Landschaftszerschneidungen sowie die Einwirkungen in Natur und Landschaft zu prüfen und abzuwägen. Über den Verkehrswert der Südumgehung kann beurteilt werden, ob eine Aufnahme dieses Straßenneubaus in den Landesstraßenbedarfsplan NRW erfolgen kann.

6.2.4 Maßnahme M30: Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen

Viele Anwohner stärker befahrener Straßen haben im Rahmen der Beteiligungsverfahren zum Mobilitätskonzept überzunehmende Lärmbelastungen durch den Kfz-Verkehr, insbesondere durch den Schwerverkehr geklagt.

Innerhalb einer Lärmaktionsplanung sind die Lärmauswirkungen des Straßenverkehrs an den verkehrswichtigen Straßen zu überprüfen und gegebenenfalls Maßnahmen zu erarbeiten. Die Nordumgehung (B 237) entfaltet negative Lärmauswirkungen im Bereich der Sanderhöhe. Auch entlang der Gladbacher Straße (B 506) in der Kernstadt und der B 237 in Ohl und Klaswipper wird aus der Bürgerschaft eine Lärmproblematik beklagt.

6.2.5 Maßnahme M31: Umsetzung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen

Die Erhöhung der Verträglichkeit des Kfz-Verkehrs auf den ortsinternen Verkehrsstraßen bildet ein Schlüsselprojekt innerhalb des Mobilitätskonzeptes und des integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes Wipperfürth 2040.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Straßenverkehr innerhalb geschlossener Ortschaften beträgt gemäß § 3 Abs. 3 StVO 50 km/h. Von der Bürgerschaft wird vielfach eine Geschwindigkeitsreduzierung gefordert. Entsprechend der gültigen Straßenverkehrsordnung kann eine Temporeduzierung der Verkehrsstraßen im Vorbehaltsstraßennetz (außerhalb von Tempo 30-Zonen) nur im Bereich schützenswerter Nutzungen (Kindergärten, Schulen, Altenheime, Krankenhäuser) realisiert werden. Auch Lärmaktionspläne können ganztags oder auch nur im Nachtzeitraum Geschwindigkeitsbegrenzungen möglich machen.

Die Hansestadt Wipperfürth soll sich der Forderung des Deutschen Städtetages nach Einführung einer grundsätzlichen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im städtischen Straßennetz anschließen. Zudem ist die Initiative „Lebenswerte Städte durch angepasste Geschwindigkeiten“ von der Hansestadt Wipperfürth weiter zu verfolgen. In der Initiative sind bereits über 500 Städte, Gemeinden und Landkreise, die sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempolimits engagieren. Die benachbarte Gemeinden Kürten, Engelskirchen und Marienheide sowie die Nachbarstadt Bergisch Gladbach sind bereits dieser Initiative beigetreten.

Im Juni 2023 hat das Bundeskabinett die Novelle des Straßenverkehrsgesetzes verabschiedet, auch eine Änderung der Straßenverkehrsordnung ist bereits in Arbeit. Damit soll den Kommunen neuer Spielraum bei der Gestaltung der Verkehrsregelungen gegeben werden. Neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs dürfen mit der Novellierung auch die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden. Zebrastreifen, Bus- und Radspuren oder Tempo-30-Abschnitte könnten in Zukunft leichter umgesetzt werden, selbst wenn dadurch die Leichtigkeit des Autoverkehrs beeinträchtigt werden sollte.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Mobilitätskonzeptes kann nichts konkretes zum zukünftigen kommunalen Handlungsspielraum gesagt werden, da neben der Anhörung der Verbände noch die parlamentarischen Beratungen und eine Bund-Länder-Abstimmung ausstehen.

Im Stadtgebiet Wipperfürths sowie in den meisten Kirchdörfern, wird eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf (Haupt-) Verkehrsstraßen aus verschiedenen Gründen, wie der Erhöhung der Verkehrssicherheit, Reduzierung der Lärm- und Luftimmissionen, Verbesserung der Aufenthaltsqualität etc. gefordert. Hauptverkehrsstraßen erfüllen ihre Funktion nicht nur für den Kfz-Verkehr, sie bilden in der Regel auch Hauptachsen für den Fahrradverkehr. An Stellen, wo keine eigenen Rad- oder Schutzstreifen für den Radverkehr angelegt werden können, ist die Verkehrssicherheit für den Fahrradverkehr durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h sicherzustellen.

Mittelfristig ist eine Änderung der StVO absehbar, sodass die Straßen (-abschnitte) definiert werden können, auf denen eine Temporeduzierung gewünscht und sinnvoll ist.

Realisierungsschritte:

1. Auflistung und Prüfung der Straßen mit Temporeduzierung
2. Änderung der StVO (Bundesebene)
3. Anordnung der Temporeduzierung durch die örtliche Straßenverkehrsbehörde

6.3 Handlungskonzept

In der nachfolgenden **Tabelle 6-1** werden alle Maßnahmen im Straßennetz für den Motorisierten Individualverkehr und die Zuständigkeiten für die Umsetzung dargestellt.

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
M-27	Förderung der Elektromobilität	Abteilung Stadtentwicklung / Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, (Ordnungsamt), BEW	I-II
M-28	Etablierung von Car-Sharing	Abteilung Stadtentwicklung / Mobilitätsmanagement, Car-Sharing-Anbieter, BEW	I-II
M-29	Prüfauftrag einer Südumgehung	Bezirksregierung Köln (Regionalplanung), Abteilung Stadtentwicklung / Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadt- und Raumplanung	III
M-30	Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen	Abteilung Stadtentwicklung / Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW	II
M-31	Umsetzung von Tempo 30 auf Verkehrsstraßen	Ordnungsamt / Straßenverkehr	II

Realisierungshorizont I:2023-2028 Realisierungshorizont II:2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040

Tabelle 6-1: Handlungskonzept Motorisierter Individualverkehr

7 Ortsteilspezifische Mobilitätskonzepte

Das gesamtstädtische Mobilitätskonzept, das in den **Kapiteln 4 bis 6** dargestellt wurde, wird im folgenden **Kapitel 7** durch ortsteilspezifische Konzepte ergänzt. Die kleinräumigen Mobilitätskonzepte dienen dazu, die bestehenden Mängel und Konflikte der Kernstadt und der sieben Kirchdörfer zu beheben und andererseits die Potenziale für die Mobilität zu fördern. Aufgrund von Bestand oder Potenzial kann der Umfang einzelner Maßnahmen in den Kirchdörfern variieren.

7.1 Kernstadt Wipperfürth

Für die Kernstadt Wipperfürth sind insgesamt 22 Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes entwickelt worden, die in den **Bildern 7-1 und 7-2** verortet sind. Mit der Innenstadt beschäftigen sich allein 11 Maßnahmen. Eine Reihe der Maßnahmen wurde bereits ausführlich im Rahmen des gesamtstädtischen Mobilitätskonzeptes behandelt, sodass im Rahmen der Ortsteilbeschreibungen nur eine Kurzbehandlung erfolgt und auf die entsprechende verkehrsnetzspezifische Herleitung im gesamtstädtischen Konzept verwiesen wird.

7.1.1 Maßnahme **WF-12: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung**

Die Busbetriebszeiten sollen in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgeweitet werden. Im werktäglichen Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. In den Abendstunden ist eine Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth heraus in die umliegenden Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Am Wochenende ist die Anbindung von Kreuzberg und Wipperfeld aus der Kernstadt sicherzustellen. (Vgl. Maßnahme M1 in Kapitel 4.2.1)

7.1.2 Maßnahme **WF-13: ÖPNV-Ausweitung in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten**

In den nachfrageschwachen Zeiten, insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende, ist die Einrichtung bedarfsorientierter Angebote wie ein TaxiBus oder ein Bus-on-Demand einzurichten. In Siedlungsrandgebieten, in denen weder der Bürgerbus noch der Dorf-Bürgerbus verkehren, ist ein bedarfsorientiertes System stärkend anzusehen. (Vgl. Maßnahme M2 in Kapitel 4.2.2.)

7.1.3 Maßnahme **WF-14: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz**

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Bei dieser Maßnahme handelt es sich um ein Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung (vgl. Maßnahme M3 in Kapitel 4.2.3).

Zentraler Ausgangspunkt von allen Schnellbuslinien ist der ZOB Surgères-Platz in der Innenstadt von Wipperfürth. Die folgenden Schnellbusverbindungen sollen eingerichtet werden:

- Wipperfürth – Bergisch Gladbach (Anschluss an die S11 nach Köln),
- Wipperfürth – Hückeswagen – RS-Lennep (Anschluss an die S7 nach Solingen und Wuppertal),
- Wipperfürth – Halver – Lüdenscheid (Anschluss an die RB52 und RB25 in den Märkischen Kreis).

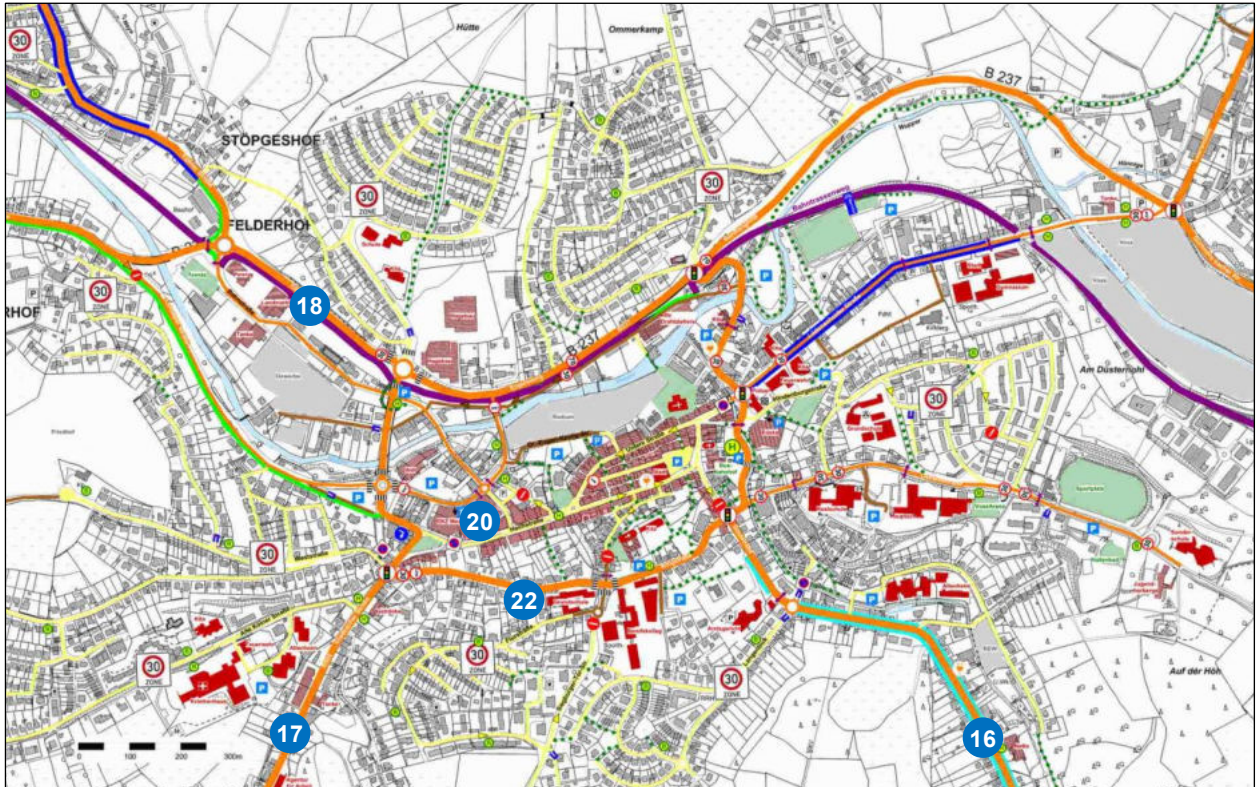


Bild 7-1: Maßnahmen Kernstadt Wipperfürth

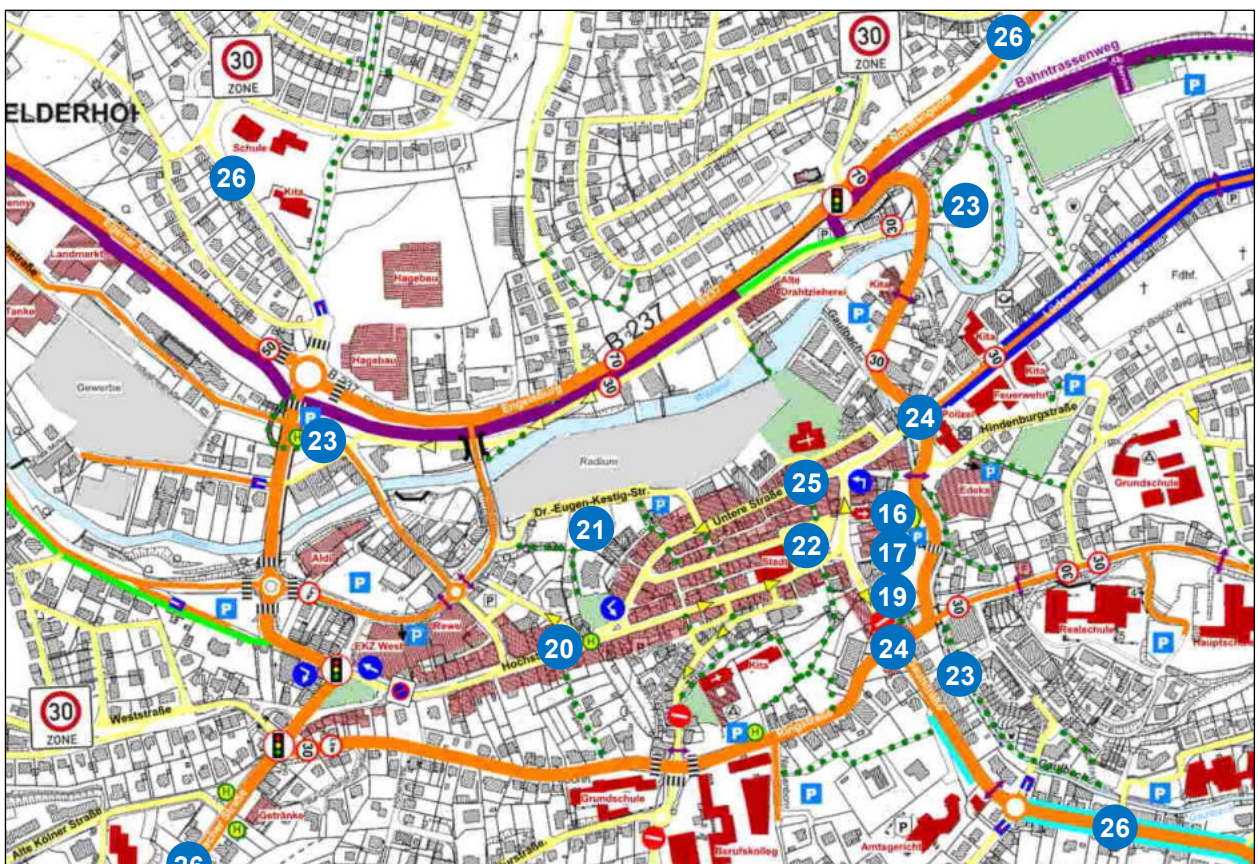


Bild 7-2: Maßnahmen Innenstadt Wipperfürth

7.1.4 Maßnahme WF-15: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver

Neben ihrer touristischen Funktion hat die Radachse eine wesentliche Funktion für die Alltagsmobilität. Zwischen Kreuzberg und Wipperfürth fehlt im Bestand eine für den Alltagsverkehr taugliche Radwegeverbindung. Zusätzlich wird eine Stärkung der Regionalverbindung in den Märkischen Kreis geschaffen. Langfristig ist dabei aufgrund der Topographie und der Erschließungsqualität für die anliegenden Weiler eine Radwegeführung entlang der L 284 zu schaffen.

Um bereits kurz- bis mittelfristig die Kernstadt mit dem Kirchdorf Kreuzberg zu verbinden, sind alternative Wegführungen entlang der Wupper, auf der Wupperstraße und ab Hönnige über den Hungerberg zu ertüchtigen. Ein bereits ausgewiesener Geh- und Radweg entlang der L 284 kann genutzt werden. Entlang der K 30 wird der Neubauabschnitt auf den Abschnitt zwischen dem Weg Hungerberg und der Ortseinfahrt Kreuzberg beschränkt. Eine ausführliche Darstellung dieses Schlüsselprojektes für die Stadtentwicklung erfolgt in der Maßnahme M5 in Kapitel 5.3.2.

7.1.5 Maßnahme WF-16: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier

Die Radwegeverbindung zwischen Thier und Wipperfürth über die verkehrsarmen Straßen im Bereich Klespe und Wegerhof ist auszuschildern und im Bereich der Kernstadt zu ertüchtigen. In der Kernstadt Wipperfürth soll die Aufwärtsführung über die Siegburger-Tor-Straße aufgrund starker Topografie über den Gehweg (Radfahrer frei) erfolgen. (Vgl. Maßnahme M18 in Kapitel 5.3.5)

7.1.6 Maßnahme WF-17: Radwegeführung entlang der B 506 (Stadteingang Wipperfürth)

Zwischen dem Gewerbegebiet Klingsiepen und der Innenstadt Wipperfürth ist die Gladbacher Straße (B 506) für den Radverkehr zu ertüchtigen. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist erforderlich, um eine gesicherte Radwegeführung über gemeinsame Geh-/Radwege oder Radschutzstreifen auf der Fahrbahn anbieten zu können. Ohne diese Verbindung fehlt ein wichtiger Netzschluss im Radwegenetz. (Vgl. Maßnahme M20 in Kapitel 5.3.7.)

7.1.7 Maßnahme WF-18: Ertüchtigung des Bahntrassenradweges

Der Bahntrassenradweg ist sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den touristischen Verkehr von hoher Bedeutung. An Engstellen soll dieser verbreitert werden, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu gewährleisten. Für Radvorrangrouten sehen die verkehrstechnischen Richtlinien nicht nur eine Mindestbreite von 3,00 m vor, sondern auch eine Entflechtung mit dem Fußgängerverkehr. Insbesondere im Stadtkern entlang der B 237, zwischen dem Raiffeisenmarkt und dem Kreisverkehr Bahnstraße, besteht eine Engstelle, die, wenn möglich, auszubauen ist.

7.1.8 Maßnahme WF-19: Radverkehrssicherheit

Prinzipiell ist das Radfahren innerhalb von Tempo 30/20-Zonen ungefährlich, da der Geschwindigkeitsunterschied der Radfahrer zum Kfz-Verkehr niedrig ist. Einzuhalten ist der nach StVO gültige Mindestabstand von 1,50 Meter beim Überholen des Radverkehrs. Dies gilt auch bei Radschutzstreifen! Rüttelstreifen können bei den Autofahrern Hinweise auf die Radschutzstreifen oder auch die Radfahrstreifen bieten, so dass deren Einsatz zu prüfen ist.

Auf ausreichende und gesicherte Fahrradabstellanlagen ist besonders im Innenstadtbereich zu achten.

7.1.9 Maßnahme WF-20: Förderung der Elektromobilität

Voraussichtlich ab dem Jahr 2035 werden nur noch Fahrzeuge mit dekarbonisierten Antrieben produziert. Mit zunehmender Zahl der Elektroautos nimmt auch der Bedarf an Ladepunkten im öffentlichen als auch im privaten Raum zu. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, ist die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Wipperfürth sukzessive auszubauen. (Vgl. Maßnahme W-27 in Kapitel 6.2.1.)

Neben öffentlichen Ladesäulen in der Innenstadt auf den öffentlichen Parkplätzen, sind insbesondere die Siedlungen mit Mehrfamilienhausstrukturen zu berücksichtigen. Während in Einfamilienhausgebieten die Grundstückseigentümer bei der Anschaffung von E-Autos meist selbstständig für die Ladeinfrastruktur sorgen (Anschaffung von Wallboxes), hat in Mehrfamilienhausgebieten die Kommune in Zusammenarbeit mit den Energieversorgungsunternehmen zumeist die Versorgungsverantwortung.

7.1.10 Maßnahme WF-21: Etablierung von Car-Sharing

Die gemeinsame Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen kann dazu beitragen, die Menge der zugelassenen Kfz zu reduzieren (Verzicht auf den Zweit- und Drittwagen), wobei die Mobilität der Bevölkerung erhalten bleibt und heute bereits autolosen Bewohnern eine Kfz-Mobilität zeitweise (bei Bedarf) ermöglicht wird.

Neben den Zentren der Kirchdörfer und am Surgères-Platz (Mobilstationen) sind zusätzliche Standorte in der Unteren Straße und am Rathaus für die Innenstadt, den anschließenden Wohngebieten sowie in den Gewerbegebieten zu prüfen. Ein erster Ansatz besteht bereits über die Teilnahme am Projekt „Teil.Land.NRW“, durch das Car-Sharing in ländlichen Gebieten angestoßen werden soll. (Vgl. Maßnahme W-28 in Kapitel 6.2.2.)

7.1.11 Maßnahme WF-22: Entlastung der Ringstraße

Die Ringstraße mit ihrer straßenbegleitenden Wohnbebauung und den anliegenden Schulen und Kindergärten wird vom Kfz-Verkehr unverträglich hoch belastet. Entsprechend der bestehenden Straßennetzfunktion erfüllt diese empfindliche Straße regionale und städtische Verbindungsfunktionen.

Daher kann eine neu zu bauende Südumgehung zur weiteren Entlastung der Ringstraße und der Kernstadt einen wesentlichen Beitrag leisten. Zur Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen ist eine entsprechende Verkehrsuntersuchung in Auftrag zu geben. (Vgl. Maßnahme M-29 in Kapitel 6.2.3.)

7.1.12 Maßnahme I-16: Neugestaltung des ZOBs Surgères-Platz

Neben einer gestalterischen Aufwertung des Surgères-Platz werden die funktionalen Defizite beseitigt. Die Verkehrsverknüpfungsfunktionen sind zu stärken, sodass ein intermodaler und attraktiver Verknüpfungspunkt entsteht. Dieser ermöglicht und fördert sowohl das Umsteigen der Fahrgäste zwischen den Buslinien als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, z.B. in Form von Bike-and-Ride und Car-Sharing.

Der Planung für eine Neugestaltung des ZOB ist zum Zeitpunkt der Erstellung des Mobilitätskonzeptes bereits im Prozess. Dabei besteht aufgrund der räumlichen Enge mit dem Gaulbach und der Landesstraße die Schwierigkeit, alle funktionalen Aspekte konfliktfrei und verkehrssicher zu lösen und gleichzeitig hohe Aufenthaltsqualitäten anzubieten. Eine Vorentwurfsplanung wird in Kapitel 4.2.5 veranschaulicht.

7.1.13 Maßnahme I-17: Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten

Mobilstationen sind Orte der Verknüpfung mehrerer, verschiedener Verkehrsmittel. Sie verknüpfen den öffentlichen Personennahverkehr mit den Verkehrsmitteln Fahrrad, Taxi und Kfz und berücksichtigen auch die Belange des Fußverkehrs. Zur Ausstattung einer Mobilstation gehören daher sowohl Abstellanlagen für die Fahrzeuge der ÖPNV-Kunden als auch Möglichkeiten, um Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Bike-Sharing, Car-Sharing, u.ä.). Weitere ergänzende Angebote sind möglich. (Vergl. Maßnahme M6 in Kapitel 4.2.6.)

Der Surgères-Platz bildet zukünftig die zentrale Mobilstation in der Innenstadt mit der Verknüpfungsfunktion der Buslinien untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln (Taxi, Bike-and-Ride, Car-Sharing, Bike-Sharing, etc.). Er ist damit zentrale Verknüpfungsstation zwischen städtischem und regionalem Verkehr.

Ergänzend zu den Mobilstationen bilden Mobilpunkte einfache Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Weitere Mobilpunkte sollen in der Kernstadt beispielsweise am Kölner-Tor-Platz und im Bereich Lüdenscheider Straße / Leiersmühle liegen.

7.1.14 Maßnahme I-18: Barrierefreie Bushaltestellen

Zur Förderung der Barrierefreiheit, nicht nur für die alternde Bevölkerung, gilt es sukzessive sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen. Es ist zu empfehlen, zu Gunsten eines bedarfsgerechten Vorgehens, dass das für den ÖPNV zuständige Fachamt zunächst eine Priorisierung erstellt, welche anschließend sukzessive abzarbeiten ist.

7.1.15 Maßnahme I-20: Schließung der Hochstraße

Die Schließung der Hochstraße für den MIV entsprechend dem Verkehrskonzept Innenstadt wird den Durchgangsverkehr auf den Straßen der Innenstadt reduzieren. Die Zusatzbelastungen für die Ringstraße sind allerdings zu berücksichtigen (vgl. Maßnahme WF-22).

7.1.16 Maßnahme I-21: Parkdeck Parkplatz Dr.-Eugen-Kersting-Straße

Eine Machbarkeitsstudie zu einem Parkdeck auf dem Parkplatz an der Dr.-Eugen-Kersting-Straße soll durchgeführt werden. Ein Parkdeck an diesem Standort läge zentral in der Innenstadt und böte das Potenzial, andernorts Parkraum zugunsten anderer Verkehrsmittel oder gestalterischer Maßnahmen abzubauen.

Die Neuordnung der Stellplätze an der Dr.-Eugen-Kersting-Straße ist in Zusammenhang mit der Maßnahme I-7 des Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes zu sehen.

7.1.17 Maßnahme I-22: Autofreier Marktplatz

Die Entlastung des Marktplatzes vom ruhenden Verkehr kann bereits zum bestehenden Zeitpunkt umgesetzt werden, da freie Kapazitäten zu allen Tageszeiten auf den weiteren Innenstadtparkplätzen zu beobachten sind. Zusätzlich soll eine grundlegende Neuordnung des Marktplatzes inklusive Fahrradabstellanlagen geprüft werden. Dabei ist die Zweckbindungsfrist zu beachten, welche sich aus der Neugestaltung des Marktplatzes im Jahr 2019/2020 im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes (Städtebauförderung) ergibt.

7.1.18 Maßnahme I-23: Parkleitsystem Innenstadt

Erarbeitung eines Parkleitsystems für die Innenstadt, das den Zielverkehr für die Innenstadt an den Einfahrtsstraßen zur Kernstadt insbesondere auf die Nordumgehung (B 237) lenkt und auf den Parkraum entsprechend der freien Kapazitäten sowie der Empfindlichkeit der Straßenräume verteilt. Zur Umsetzung der Maßnahme ist ein entsprechendes Verkehrsleitungskonzept zu erarbeiten und mit den Straßenbaulastträgern abzustimmen.

7.1.19 Maßnahme I-24: Umsetzung der Kreisverkehre

Die Kreisverkehrsplätze Lüdenscheider Straße / Gartenstraße und Gaulstraße / Ringstraße gilt es mit Priorität umzusetzen. Die dortigen Lichtsignalanlagen werden als Hauptgrund für die Verkehrsprobleme im östlichen Innenstadtbereich und am Surgères-Platz gesehen.

7.1.20 Maßnahme I-25: Ausweisung Untere Straße als Shared-Space

Es wird eine weitere Verkehrsberuhigung der Innenstadt angeregt. Neben der Schließung der Hochstraße (vgl. Maßnahme I-20) wird insbesondere ein großes Potenzial für die Untere Straße gesehen. Zur Unterstützung des Einzelhandels soll eine „Shared-Space“-Regelung, z.B. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo-20 eingerichtet werden. Durchgangsverkehr zu den Parkplätzen und Parksuchverkehr gilt es zu verhindern, auch durch den Abbau von Parkständen.

7.1.21 Maßnahme I-26: Ausbau Mitfahrerbenke

Neben den Mitfahrerbenken in den Kirchdörfern, sollen Mitfahrerbenke auch an den Ortsausfallstraßen von Wipperfürth für den Weg zurück ins Dorf errichtet werden. Eine Nutzungsanalyse ist vorab vorzunehmen.

7.2 Agathaberg und Dohrgaul

Das Kirchdorf Agathaberg wird zusammen mit dem Dorf Dohrgaul behandelt. Zwischen beiden Siedlungsteilen bestehen enge Beziehungen.



Bild 7.3: Maßnahmen Agathaberg

7.2.1 Maßnahme A-7: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten

Sowohl für Agathaberg als auch für Dohrgaul ist ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot zu etablieren, das über das Fahrtenangebot des bestehenden Dorfbürgerbusses hinausgeht und täglich mit mehreren Fahrten die Anbindung in die Kernstadt sicherstellt. Seit Dezember 2022 besteht mit der TaxiBuslinie 334 für Agathaberg ein bedarfsorientiertes Zusatzangebot, das bei entsprechender Nachfrage in einen regelmäßigen Linienbetrieb zu überführen ist. Außerhalb der Betriebszeiten kann ein On-Demand-Angebot die ÖPNV-Bedienung ergänzen.

7.2.2 Maßnahme A-8: Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg

In Agathaberg soll an der bestehenden Schulbushaltestelle eine Mobilstation eingerichtet werden, da die Haltestelle zukünftig als TaxiBus- und Bus-on-Demand-Haltestelle dienen soll. Die Mobilstation soll folgende Ausstattung beinhalten:

- Überdachte Fahrradabstellanlage,
- E-Ladestation auf dem benachbarten St. Agatha Parkplatz,
- Car-Sharing-Standort auf dem St. Agatha Parkplatz
- Fahrradreparatursäule.

Für das Kirchdorf Agathaberg stellt dies eine Schlüsselmaßnahme der Dorferwicklung dar, um wirkungsvoll eine Mobilität ohne eigenes Kfz zu fördern.

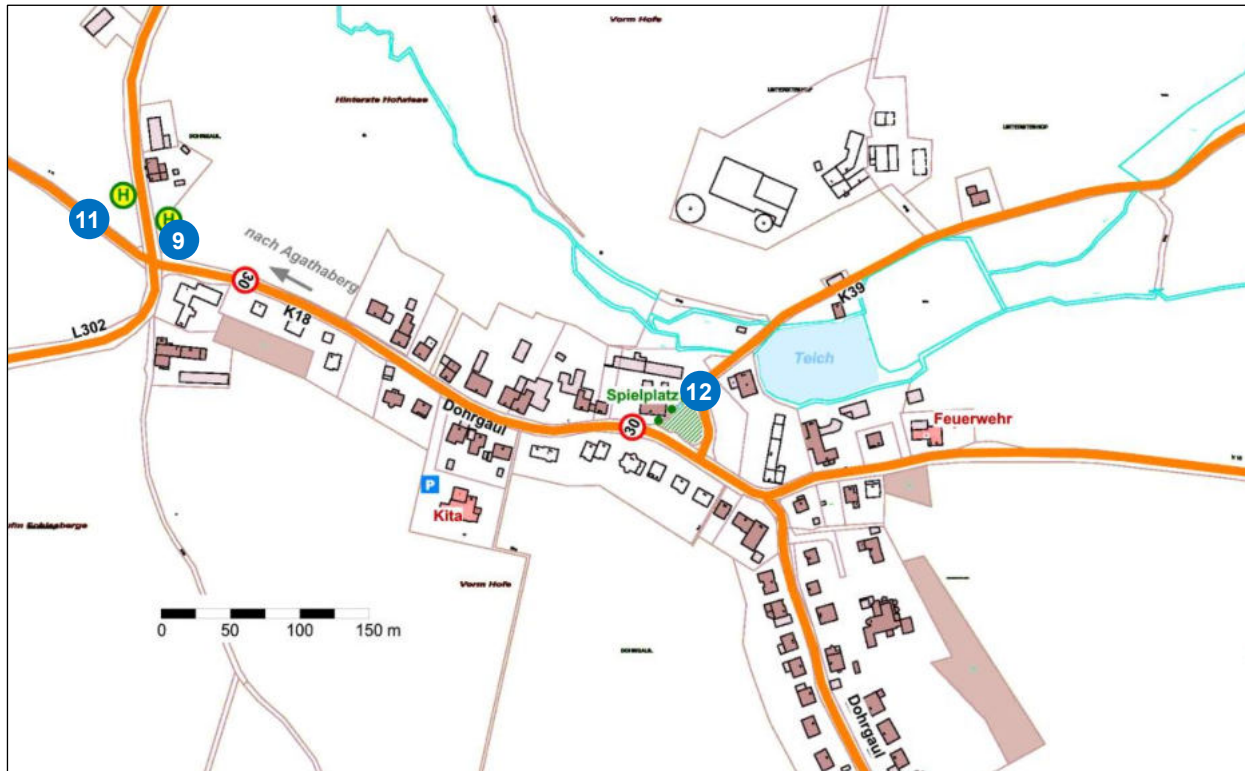


Bild 7.4: Maßnahmen Dohrgaul

7.2.3 Maßnahme A-9: Einrichtung eines Mobilpunktes in Dohrgaul

In Dohrgaul soll ein Mobilpunkt errichtet werden, sodass eine integrierte Mobilität durch miteinander verknüpfte Verkehrsmittel gestärkt wird. Der Mobilpunkt ist an der Bushaltestelle der OVAG Linie 333 an der L 302 zu erstellen. Neben den Buswartehäuschen sollen überdachte Fahrradabstellanlagen für die kombinierte Nutzung des Fahrrades im Vor- und Nachtransport (Bike-and-Ride) geschaffen werden.

7.2.4 Maßnahme A-10: Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg

Durch die relative Nähe Agathabergs zur Kernstadt Wipperfürth birgt die Radwegeverbindung großes Potenzial vom Pkw-Verkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Agathaberg bzw. Dohrgaul liegen etwa 3,5 Kilometer von der Kernstadt entfernt. Die Gaulstraße (L 284) besitzt abschnittsweise Radschutzstreifen bzw. im südlichen Abschnitt einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radweg entlang der L 284 ist bis Grüenberg auszubauen (vgl. Maßnahmen M16 und M 17). Entlang der K 18 ist ein einseitiger Geh- und Radweg bis Agathaberg neu zu errichten.

7.2.5 Maßnahme A-11: Radwegeverbindung Agathaberg - Dohrgaul

Zwischen den beiden Dörfern Agathaberg und Dohrgaul ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der K 18 zwischen beiden Kirchdörfern neu zu bauen. Aufgrund der Zusammengehörigkeit der Kirchdörfer, mit vielfältigen Beziehungen zueinander, insbesondere durch die Auftrennung von Schule und KiTa, ist dies von hoher Priorität. Der Pkw-Bring- und Holverkehr kann dadurch reduziert werden und das Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz gestärkt werden.

Langfristig kann mit einer Weiterführung entlang der K 39 der Stadtteil Ohl erreicht werden und damit an den Bahntrassenradweg angeschlossen werden.

7.2.6 Maßnahme A-12: Schaffung öffentlicher Parkstände und Tempo 30 in Dohrgaul

In der Kreisstraßenortsdurchfahrt Dohrgaul ist die Anlage von öffentlichen Parkständen unter Einbeziehung von privaten Grundstückspotenzialen zu prüfen. Als möglicher Standort wird insbesondere der Bereich des neu angelegten Spielplatzes, zwischen der K 18 und der K 39, angeregt.

In diesem Zusammenhang wird auf die gesamtstädtische Schlüsselmaßnahme M31 hingewiesen. Nach einer absehbaren Änderung der Straßenverkehrsordnung entsteht die Möglichkeit, dass in Dohrgaul die auf einem engen Bereich um den Kindergarten bestehende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zumindest bis in den Bereich des Spielplatzes, eventuell auch auf die gesamte Ortsdurchfahrt ausgedehnt werden kann (vgl. Kapitel 6.2.5).

7.2.7 Maßnahme A-13: Radwegeverbindung Agathaberg / Dohrgaul – Lindlar-Frielingsdorf

Als Regionalverbindung hat die L 284 zwischen Wipperfürth und Lindlar nicht nur für den Kfz-Verkehr Bedeutung. Anzustreben ist ebenfalls eine durchgehende, gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung. Eine Radwegeführung über Lindlar-Frielingsdorf ist dabei erstrebenswert, da dort Nahversorger und Einzelhändler ansässig sind. Der Radweg entlang der L 284 ist mittelfristig bis zur K 18 bis Grünenberg fortzuführen (vgl. Maßnahme A-10). Eine Weiterführung nach Lindlar ist eine regionale Aufgabe des Landesbetriebes Straßenbau NRW. (Vgl. gesamtstädtische Maßnahme W17 in Kapitel 5.3.4.)

7.2.8 Maßnahme A-14: ÖPNV-Anbindung nach Lindlar-Frielingsdorf

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde durch die OVAG die Buslinie 334 neu eingeführt. Diese verläuft in einem 2-Stunden-Takt TaxiBus zwischen Wipperfürth und Hartegasse mit Anbindung von Agathaberg. In Hartegasse besteht Anschluss an die Linie 332 in Richtung Engelskirchen und Lindlar. Die Reisezeit beträgt (unter Einrechnung einer Umsteigezeit von 40 Minuten) 57 Minuten und wird als nicht akzeptabel bewertet. Nach Frielingsdorf wird daher ein durchgehendes Busangebot empfohlen, da dies den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Wipperfürths eher entspricht.

7.3 Egen

Die Maßnahmen für das Kirchdorf Egen werden im folgenden **Bild 7-5** veranschaulicht.

7.3.1 Maßnahme E-6: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten

Der auf den Schulverkehr ausgerichtete Linienbusverkehr in Egen soll ergänzend durch ein Bus-On-Demand-System verbessert werden, um für den Alltagsverkehr ein öffentliches Bedienungsangebot zu bieten. (Vgl. Maßnahme M2 in Kapitel 4.2.2.)



Bild 7-5: Maßnahmen Egen

7.3.2 Maßnahme E-7: Barrierefreie Bushaltestellen

Die Bushaltestelle Egen ist nicht mehr alltagstauglich. Insbesondere für mobilitätsbeeinträchtigte Fahrgäste bestehen große Schwierigkeiten in die Busse ein- und auszusteigen. Entsprechend sieht die Maßnahme E-7 den Neubau der Haltestelle vor, wobei dies barrierefrei zu geschehen hat.

Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung hat die Stadtverwaltung Wipperfürth die Genehmigung zum Neubau einer barrierefreien Bushaltestelle in Fahrtrichtung erhalten.

7.3.3 Maßnahme E-8: Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen

Zur Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt ist der Radweg entlang der K 13 zwischen Wipperfürth-Neye-Siedlung und dem Wanderparkplatz „Niederlangenberg“ bis Schäferslöh zu verlängern. Zudem soll eine Ausweisung der Wegeführung nach Egen erfolgen. Eine Abstimmung mit der Stadt Hückeswagen ist erforderlich, da ein Teilstück über das Stadtgebiet der Nachbarstadt verläuft. Zusätzlich soll ein Hinweis an die Stadt Hückeswagen erfolgen, dass eine Radwegeanbindung von Egen an die Bevertalsperre wünschenswert wäre.

7.3.4 Maßnahme E-9: Förderung der Elektromobilität

Zur Förderung der Elektromobilität sind öffentliche E-Ladesäulen, beispielsweise Am Wanderparkplatz oder in privater Trägerschaft an der Gaststätte „Gasthaus Wigger“, sowohl für den Kfz- als auch den Fahrradverkehr auszubauen.

7.4 Hämmern

Die acht ortsteilbezogenen Maßnahmen für das Kirchdorf Hämmern sind in den folgenden **Bild 7-6** räumlich verortet.

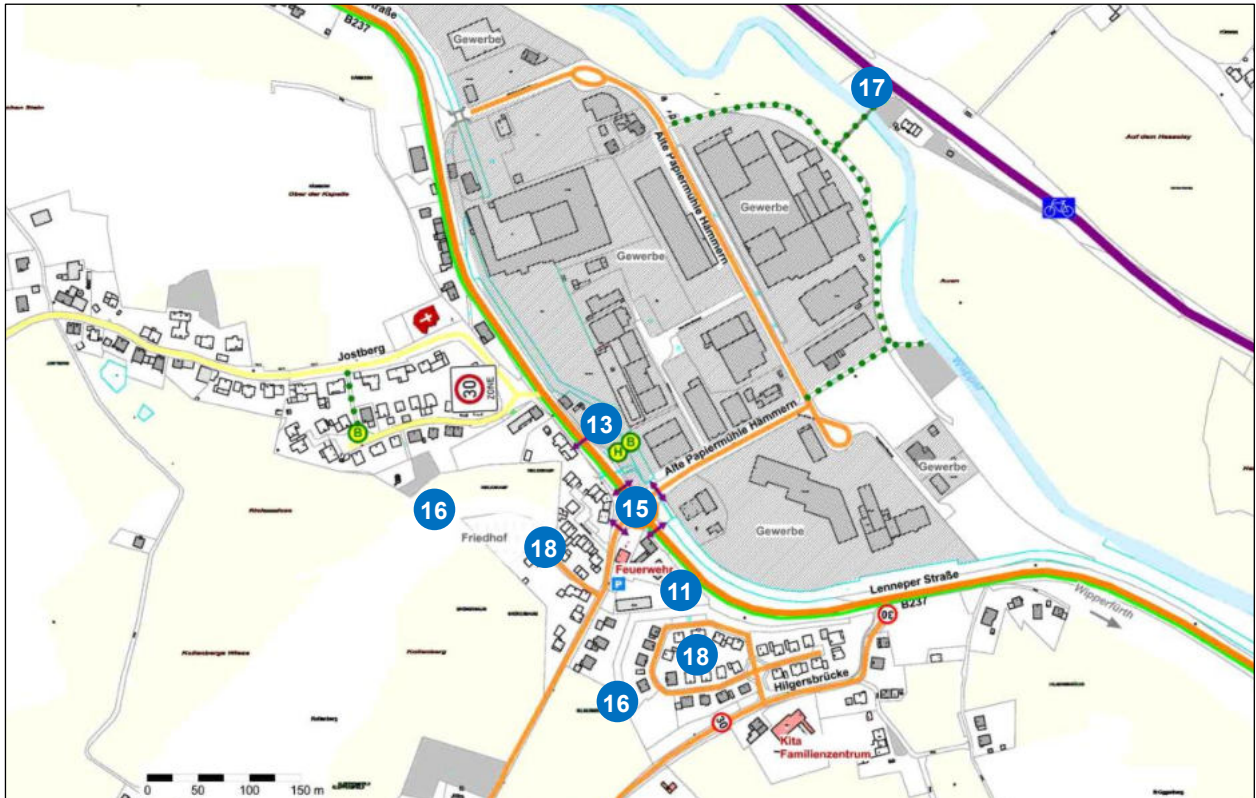


Bild 7-6: Maßnahmen Hämmern

7.4.1 Maßnahme H-11: Einrichtung einer Mobilstation

Im Kirchdorf Hämmern ist eine Mobilstation am Standort der Bushaltestelle an der B 237 einzurichten. Neben der Haltestelle mit Witterungsschutz soll die Mobilstation folgende Ausstattungselemente erhalten:

- Überdachten Fahrradabstellanlage,
- Fahrradreparatursäule,
- E-Ladestationen für Fahrräder.

E-Ladestationen für Kfz sind bereits auf dem Betriebsgelände der Jaeger Tankstelle im Gewerbegebiet vorhanden, sodass für das Kirchdorf Hämmern außerdem die Einführung eines Car-Sharing-Angebots zu prüfen ist.

Für das Kirchdorf Hämmern stellt dieses Projekt eine Schlüsselmaßnahme der Dorfentwicklung dar, um wirkungsvoll eine Mobilität ohne eigenes Kfz zu fördern.

7.4.2 Maßnahme H-12: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

Die Busbetriebszeiten sind in den Morgen- und Abendstunden sowie an den Wochenenden für das Kirchdorf Hämmern auszuweiten. Im Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. Am Abend ist eine Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth in die Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen.

Die Buslinie 336 ist aufgrund ihrer Gesamtlänge von 50 Kilometern störanfällig. Die Reduzierung der Taktfolge und die Trennung der Linie z.B. am Surgères-Platz in zwei Linienäste kann die Störanfälligkeit reduzieren.

7.4.3 Maßnahme H-13: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig über ein Schnellbusliniennetz miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Bei der Einrichtung einer Schnellbuslinie Wipperfürth – Hückeswagen – RS-Lennep Bf. (vgl. Maßnahme W-M3 im gesamtstädtischen Kapitel 4.2.3) ist die Bushaltestelle Hämmern als sinnvoller Halt zu prüfen. In Remscheid-Lennep besteht Anschluss an die S-Bahnlinie 7 zwischen Solingen Hbf. – Wuppertal.

7.4.4 Maßnahme H-14: Barrierefreie Bushaltestellen

Neben der bereits barrierefrei ausgebauten Bushaltestelle Hämmern im Ortskern des Kirchdorfes, gilt es die weiteren Bushaltestellen sukzessive barrierefrei auszubauen.

7.4.5 Maßnahme H-15: Bevorrechtigung der Fußgänger am Kreisverkehr

Der Kreisverkehr im Ortskern Hämmern stellt optisch einen Außerortskreisel dar, obwohl er innerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt. Die Zufahrtsstraßen weisen keine gesicherten Überquerungsstellen für den Fußgänger- oder Radverkehr auf. Insbesondere wegen des geplanten Dorf-Rundweges (vgl. ISEK Maßnahme H-6) und der Anbindung an die Schnellbuslinie nach RS-Lennep gilt es mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW als Straßenbaulastträger die Einführung von Fußgängerüberwegen zu eruieren. Diese sollten den Fußgängerverkehr nicht nur an den Ausfahrten aus der Kreisverkehrsfahrbahn, sondern auch an den Einfahrten priorisieren.

Geprüft wurde eine zusätzliche Querungshilfe über die Lennep Straße (B 237) im Bereich Obergraben. Da hier die Bundesstraße in Form einer S-Kurve verläuft und bei hohen Fahrgeschwindigkeiten die Sichtverhältnisse der Kraftfahrer auf die Fußgängerquerungsstelle nicht ausreichend gegeben sind, kann eine Querungshilfe (z.B. in Form einer Mittelinsel) nicht empfohlen werden. Auch wird das Fußgängerpotenzial nur als gering eingeschätzt.

7.4.6 Maßnahme H-16: Ertüchtigung einer äußeren Fußwegeverbindung

Die Wohngebiete Jostberg, Grünenbaum und Wüstemünste sind für den Fußverkehr nicht miteinander verknüpft und nur über die B 237 zu erreichen. Die Ertüchtigung eines bestehenden „Trampelpfades“ bzw. der Neubau eines Gehweges zwischen der Pfarrkirche St. Anna, oberhalb

des Friedhofs entlang bis zur katholischen Kindertagesstätte St. Anna, wird als sinnvolle Verbindung bewertet und ist in Bezug auf die Realisierbarkeit (Grunderwerb) zu prüfen.

7.4.7 Maßnahme H-17: Instandhaltung / Ertüchtigung Anknüpfungspunkt Panoramaradweg

Der Anknüpfungspunkt an den Bergischen Panorama-Radweg soll erhalten und verbessert werden. Die Instandhaltung und eine Ausweisung des Bergischen Panorama-Radweges von der B 237 werden dazu empfohlen.

7.4.8 Maßnahme H-18: Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten

Die Wohngebiete Jostberg, Grünenbaum und Wüstemünste sind in ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Rahmen einer Zonenregelung anzugleichen, um dem Kfz-Verkehr eine Einheitlichkeit bezüglich der Geschwindigkeiten in den Wohngebieten zu vermitteln. Diese Maßnahme wird als Schlüsselprojekt für die Dorfentwicklung Hämmern bewertet.

7.5 Kreuzberg

Für das Kirchdorf Kreuzberg wurden unter Einbeziehung von Kupferberg acht Maßnahmen in das Mobilitätskonzept aufgenommen, die im folgenden **Bild 7-7** verortet sind.



Bild 7-7: Maßnahmen Kreuzberg

7.5.1 Maßnahme K-8: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

Zur Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung soll in Kreuzberg ein einheitlicher 60-Minuten-Takt im Buslinienverkehr eingerichtet werden. Im Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 06:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. Am Abend ist eine Abfahrt aus Wipperfürth in die Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Auch am Wochenende ist die Anbindung von Kreuzberg an die Innenstadt Wipperfürth sicherzustellen. Wenn ein regelmäßiger Linienbetrieb wirtschaftlich nicht darstellbar ist, sind bedarfsorientierte Angebote bereitzustellen (vgl. die folgende Maßnahme K-9).

7.5.2 Maßnahme K-9: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten

In den nachfrageschwachen Zeiten (abends und am Wochenende) ist die Einrichtung eines bedarfsorientierten Angebots, wie ein TaxiBus oder ein Bus-on-Demand, einzurichten. Da weder der Bürgerbus noch der Dorf-Bürgerbus in Kreuzberg verkehren, ist ein bedarfsorientiertes System als potenziell stärkend zu bewerten. Zudem sind der TaxiBus und der On-Demand-Bus als Zubringer für die Schnellbuslinie Wipperfürth – Halver anzusehen (vgl. Maßnahme K-10).

7.5.3 Maßnahme K-10: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig über ein Schnellbusliniennetz miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Eine Schnellbusverbindung Wipperfürth – Halver – Lüdenscheid (vgl. Maßnahme W-M3 in Kapitel 4.2.3), mit fahrplanabgestimmter Anbindung an die RB 25 in Halver-Oberbrügge oder Lüdenscheid-Brügge, sorgt für die Anbindung nach Lüdenscheid bzw. in der Weiterführung über Hagen nach Dortmund (RB 52).

Die Schnellbusverbindung wird über die L 284 mit der Anbindung von Kupferberg geführt. Aus dem Kirchdorf Kreuzberg ist für eine geeignete Anbindung, z.B. mit einem Bus-on-Demand, zu sorgen. Alternativ wird eine Verlängerung der Buslinie 338 nach Halver angeregt.

Bei diesem Schnellbusprojekt handelt es sich sowohl um ein gesamtstädtisches Schlüsselprojekt als auch ein prioritäres Projekt im Zuge der Dorfontwicklung.

7.5.4 Maßnahme K-11: Einrichtung einer Mobilstation

An der vorhandenen Bushaltestelle Kreuzberg der Linie 338 ist eine Mobilstation einzurichten. Die bestehende Haltestelle verfügt bereits über Witterungsschutz und zwei E-Ladesäulen am angrenzenden Parkplatz neben der Gemeinschaftsgrundschule Kreuzberg. Zur weiteren Ausstattung sollen gehören:

- Überdachte Fahrradabstellanlage,
- E-Bike-Verleih (Verleih von einem Lastenrad),
- Car-Sharing-Standort auf dem Parkplatz,
- Fahrradreparatursäule,
- Paketstation.

Für das Kirchdorf Kreuzberg stellt dieses Projekt eine Schlüsselmaßnahme der Dorfentwicklung dar, um wirkungsvoll eine Mobilität ohne eigenes Kfz zu fördern.

7.5.5 Maßnahme K-12: Barrierefreie Bushaltestellen

Zur Förderung der Barrierefreiheit, nicht nur für die alternde Bevölkerung, gilt es sukzessive sämtliche Bushaltestellen barrierefrei auszubauen.

7.5.6 Maßnahme K-13: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver

Neben ihrer touristischen Funktion hat die Radachse eine wesentliche Funktion für die Alltagsmobilität. Zwischen Kreuzberg und Wipperfürth fehlt im Bestand eine für den Alltagsverkehr taugliche Radwegeverbindung. Zusätzlich wird eine Stärkung der Regionalverbindung in den Märkischen Kreis geschaffen.

Langfristig ist dabei aufgrund der Topographie und der Erschließungsqualität für die anliegenden Weiler eine Radwegeführung entlang der L 284 zu schaffen. Die Streckenführung zwischen Wipperfürth und Halver entlang der L 284 mit der Anbindung von Kreuzberg über die K 30 macht die Anlage von kombinierten Geh- und Radwegen erforderlich. Die Maßnahme muss in den entsprechenden Ausbauplanungen des Landes NRW (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und des Oberbergischen Kreises prioritär berücksichtigt werden, um umgesetzt werden zu können.

Um bereits kurz- bis mittelfristig die Kernstadt mit dem Kirchdorf Kreuzberg zu verbinden, sind alternative Wegführungen entlang der Wupper, auf der Wupperstraße und ab Hönnige über den Hungerberg zu ertüchtigen. Ein bereits ausgewiesener Geh- und Radweg entlang der L 284 kann genutzt werden. Entlang der K 30 wird der Neubauabschnitt auf den Abschnitt zwischen dem Weg Hungerberg und der Ortseinfahrt Kreuzberg beschränkt.

In der Ortsdurchfahrt Kreuzberg gilt Tempo 30 als zulässige Höchstgeschwindigkeit, sodass hier die Radfahrer im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden können.

Eine ausführliche Darstellung dieses Schlüsselprojektes für die Stadt- und Dorfentwicklung erfolgt in der gesamtstädtischen Maßnahme M15 in Kapitel 5.3.2.

7.5.7 Maßnahme K-14: Rad- und Fußgängerkehrsicherung

Im Bereich der Ortslagen Im Siepen und Rote Höhe ist der Neubau von zumindest einseitigen Gehwegen im Zuge des entstehenden Neubaugebietes zu empfehlen. Notwendiger Grunderwerb ist zu prüfen.

7.5.8 Maßnahme K-15: Etablierung von Car-Sharing

Im Zuge der Errichtung der Mobilstation - und der damit angestrebten integrierten Mobilität und der Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel - sind Car-Sharing-Angebote zu etablieren. Neben der Förderung der Dorfgemeinschaft durch die Gemeinschaftsnutzung, ist die gemeinsame Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen eine Chance, die Menge der zugelassenen Kfz, durch Ver-

zucht auf den Zweit- oder Drittwagen, zu reduzieren. Gleichzeitig bleibt die Mobilität der Bevölkerung erhalten und den bereits heute schon autolosen Bewohnern wird eine Kfz-Mobilität (zeitweise) ermöglicht.

7.6 Ohl und Klaswipper

Für das Kirchdorf Ohl / Klaswipper wurden neun Maßnahmen für das Mobilitätskonzept identifiziert, die im folgenden **Bild 7-8** verortet sind.



Bild 7-8: Maßnahmen Ohl

7.6.1 Maßnahme O-8: Einrichtung einer Mobilstation in Ohl

Im Kirchdorf Ohl soll eine Mobilstation in unmittelbarer Nähe der Bushaltestelle Ohl der Buslinie 336 liegen. Auch ein Standort im Zusammenhang mit dem gewünschten Dorftreffpunkt in der Dohrgauer Straße kommt in Betracht. Zu der Mobilstation gehören folgende Ausstattungsmerkmale:

- E-Ladestationen
- Überdachte Fahrradabstellanlage
- E-Bike-Verleihstation (Verleih von Lastenrad)
- Car-Sharing-Standort auf dem Parkplatz
- Fahrradreparatursäule

Für das Kirchdorf Ohl stellt dieses Projekt eine Schlüsselmaßnahme der Dorfentwicklung dar, um wirkungsvoll eine Mobilität ohne eigenes Kfz zu fördern.

7.6.2 Maßnahme O-9: Sanierung Hochbordweg B 237 Richtung Rönsahl

Zur Förderung der Vernetzung der Dörfer untereinander ist der Hochbordweg entlang der B 237 in Richtung Rönsahl zu sanieren und möglichst auf 2,50 Meter zu verbreitern. Infolgedessen ist dieser dann als gemeinsamer Geh- und Radweg auszuweisen.

7.6.3 Maßnahme O-10: Radweg entlang der K 39 zwischen Ohl und Dohrgaul

Die K 39 ist zwischen Ohl und Dohrgaul bzw. Agathaberg und in weiterer Führung entlang der K18 nach Thier als Dorfverbindung auszuweisen und zu ertüchtigen. Durch die durchgehende Radwegeverbindung wird das Zusammenwachsen der südlich von der Kernstadt gelegenen Dörfer und Weiler gestärkt.

7.6.4 Maßnahme O-11: Tempo 30 auf der Dohrgauler Straße

Auf der K 39, Dohrgauler Straße, ist in der Ortslage Ohl (nach einer notwendigen StVO-Änderung) die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren. Dies dient insbesondere zur Sicherung der Querungsstelle des Bahntrassenradweges. Die Radwegeführung im Zuge der Überquerung der K 39 ist für den Radverkehr besser zu kennzeichnen und auszuschildern.

Bei der eigenverantwortlichen Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkung durch Kommunen handelt es sich um ein Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung. Zu den zukünftigen Möglichkeiten einer Temporeduzierung vgl. Maßnahme M31 in Kapitel 6.2.5.

7.6.5 Maßnahme O-12: Umgestaltung der Kreuzung B 237 / B 256 / K 39 (Ortsmitte)

Der großflächige Knotenpunkt von B 237, B 256 und K 39 bildet sowohl eine städtebauliche Zäsur als auch eine funktionale Trennung, besonders für Fußgänger und Radfahrer. Er teilt Ohl in vier Teile auf. Die Querungsstellen werden trotz der Lichtsignalanlage subjektiv nicht als sicher empfunden. Beklagt werden zu hohe Geschwindigkeiten. Alternativ wird ein Kreisverkehr gewünscht.

Die Realisierung setzt jedoch Grunderwerb voraus. Ein Kreisverkehrsplatz wird als ordnendes und geschwindigkeitsdämpfendes Element empfunden, das hilft, den Ort zusammenwachsen zu lassen. Die Durchführung einer städtebaulichen und verkehrstechnischen Vorplanung als Einstieg in die Diskussion mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW wird empfohlen.

7.6.6 Maßnahme O-13: Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang B 237

Auf der B 237 in der Ortsdurchfahrt Klaswipper treten regelmäßig, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, zu hohe Geschwindigkeiten auf. Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle („Blitzer“) sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, eventuell im Rahmen der Lärmaktionsplanung, ist zu prüfen.

Auch bei dieser Maßnahme ist auf mögliche kommunale Handlungsspielräume nach einer möglichen Neufassung der StVO-Regelungen hinzuweisen. (Vgl. Maßnahme M31 in Kapitel 6.2.5).

7.6.7 Maßnahme O-14: Geh- und Radweg zwischen Ohl und Klaswipper

Durch die nicht gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Ohl und Klaswipper besteht ein großes Hemmnis für das Zusammenwachsen und das Zusammengehörigkeitsgefühl. Der Geh- und Radweg entlang der B 237 soll daher in hoher Priorität (1. bis 2. Priorität) geschlossen werden.

Es ist ein durchgehender Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 Meter mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn neu anzulegen. Auf die zusätzliche Wegeführung zum Bahntrassenradweg ist hinzuweisen.

7.6.8 Maßnahme O-15: Lückenschluss Geh- und Radweg zwischen Ohl und Wipperfürth

Zur Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt ist der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Leiersmühle und Böswipper entlang der B 237 bis Klaswipper zu verlängern. Dieser soll fortführend bis Ohl geschlossen werden (vgl. Maßnahme O-14).

7.6.9 Maßnahme O-16: Barrierefreie Bushaltestellen

An der Bushaltestelle Ohl an der B 237 wird die fehlende bzw. nicht ausreichende Beleuchtung bemängelt. Zudem reicht der verfügbare Platz für wartenden Schülerinnen und Schüler auf der Nordseite nicht aus. Die Haltestelle ist barrierefrei mit großzügigen Warteflächen auszustatten.

Gleichfalls barrierefrei auszugestalten ist die zentrale Bushaltestelle in Klaswipper.

7.7 Thier

Für das Kirchdorf Thier wurden vier Maßnahmen in das Mobilitätskonzept integriert, die im **Bild 7-9** verortet sind.

7.7.1 Maßnahme T-10: Einrichtung einer Mobilstation

Am Standort der Bushaltestelle Thier ist eine Mobilstation zur Förderung der integrierten Mobilität durch Verknüpfung von Verkehrsmitteln zu errichten. An der vorhandenen Bushaltestelle ist ein Witterungsschutz zu schaffen. Weitere Ausstattungsmerkmale der Mobilstation sind:

- E-Ladestationen sowohl für Kfz als auch für E-Bikes,
- überdachte Fahrradabstellanlage,
- E-Bike-Verleihstation (Verleih von Lastenrädern),
- Fahrradreparatursäule.

Da bereits ein Dorfauto in Thier vorhanden ist, wird zudem der weitere Ausbau von Car-Sharing-Angeboten empfohlen. Als möglicher Standort wird der zur Bushaltestelle angrenzende, großräumige Parkplatz an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße angeregt.

Für das Kirchdorf Thier stellt dieses Projekt ein Schlüsselprojekt der Dorfentwicklung dar, um wirkungsvoll eine Mobilität ohne eigenes Kfz zu fördern.

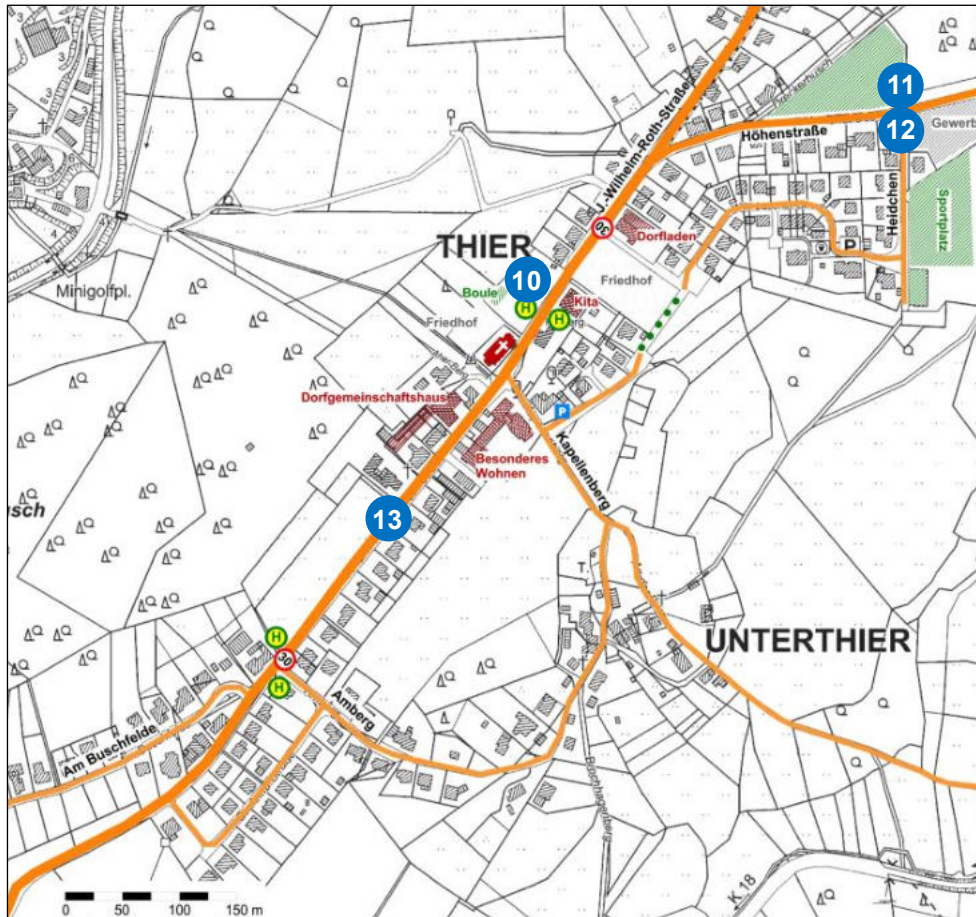


Bild 7-9: Maßnahmen Thier

7.7.2 Maßnahme T-11: Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier

Die Radwegeverbindung zwischen Thier und Wipperfürth über die Höhenstraße, Klespe, Wegerhof, Herzhof und die Nutzung verkehrsarmer Straßen ist auszuschildern und im Bereich der Kernstadt zu ertüchtigen. Eine Beleuchtung von Teilabschnitten (z.B. Waldabschnitte) ist zu prüfen. (Vgl. Maßnahme M18 in Kapitel 5.3.5.)

7.7.3 Maßnahme T-12: Radweg zwischen Thier und Agathaberg

Die Radwegeverbindung über die Höhenstraße wird ab Abzweig Klespe über Hermesberg bis zur L 284 verlängert und schließt dort an den Geh- und Radweg zur Kernstadt an (vgl. Maßnahme M17). Über die K 18 erfolgt die Weiterführung nach Agathaberg und Dohrgaul (vgl. Maßnahme M19).

Die Radwegeverbindung entlang der K 18 ist zwischen Thier und Agathaberg und in weiterer Führung entlang der K 39 bis Ohl zur Vernetzung der Dörfer untereinander und als touristische „Südumgehung“ auszuweisen und zu ertüchtigen. Aus dem Ortskern Thier ist die Verbindung über Hermesberg bis zur L 284 (Grünenberg) und weiter nach Agathaberg neu zu errichten.

7.7.4 Maßnahme T-13: Ertüchtigung der Johann-Wilhelm-Roth-Straße

Die Sanierung der Johann-Wilhelm-Roth-Straße ist im Straßenausbauprogramm der Stadt Wipperfürth als kurzfristig durchzuführende Maßnahme vorzusehen. Der Ausbau hat barrierefrei zu erfolgen, sodass der Fußgängerverkehr auch für mobilitätsbeeinträchtigte Personen problemlos und verkehrssicher gewährleistet ist. Dies gilt selbstverständlich sowohl für den Längsverkehr als auch den querenden Fußgängerverkehr.

7.8 Wipperfeld

Das Kirchdorf Wipperfeld wird im Mobilitätskonzept mit 10 Maßnahmen berücksichtigt, die im nachfolgenden **Bild 7-10** verortet sind.

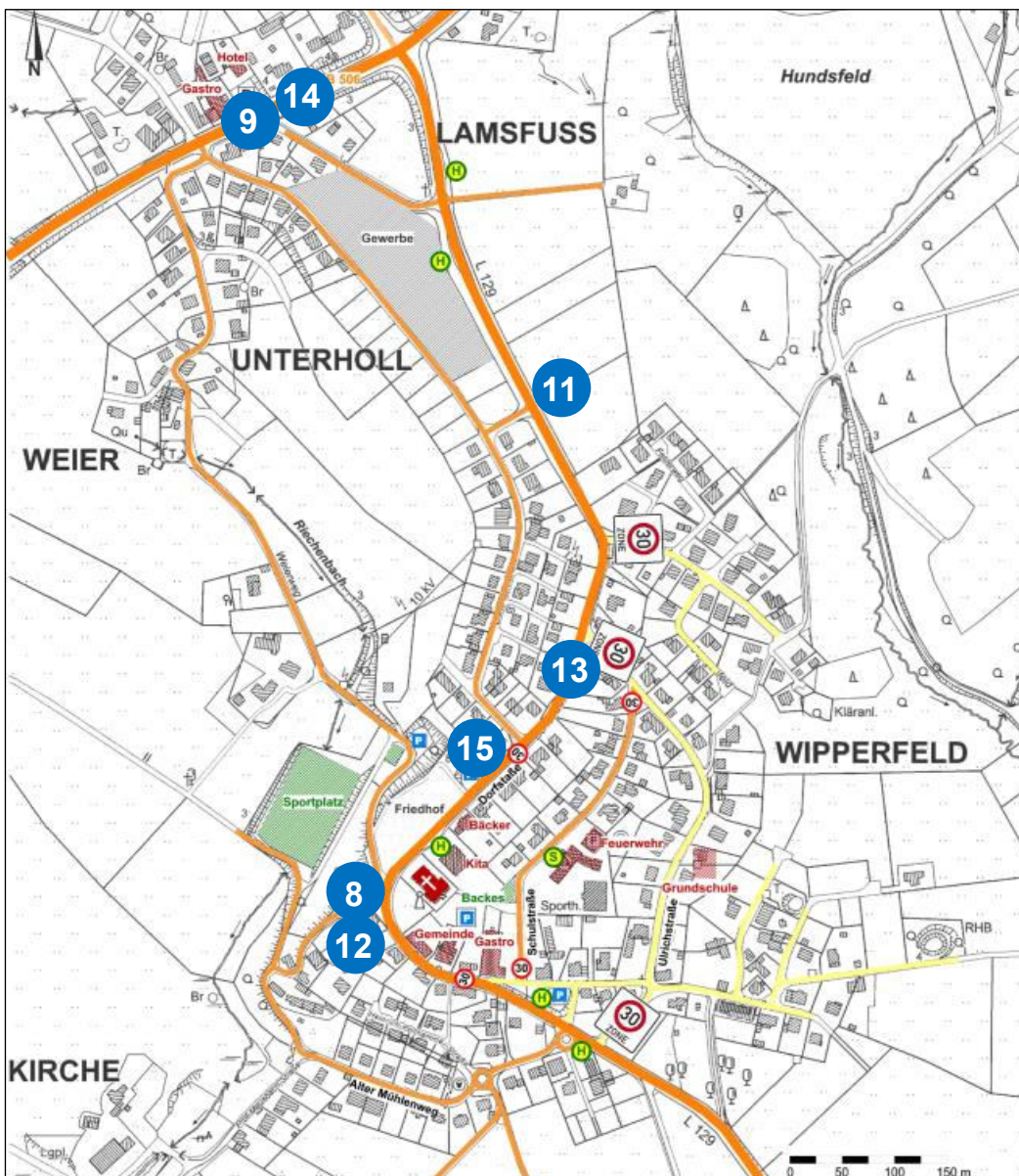


Bild 7-10: Maßnahmen Wipperfeld

7.8.1 Maßnahme **WD-6**: Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

Die Busandienung von Wipperfeld erfolgt durch Stichfahrten der Linie 427 an Montagen bis Freitagen. Abends sollte die letzte Abfahrt aus Wipperfürth nach 20:00 Uhr zusätzlich angeboten werden. Samstags- und sonntags ist eine ÖPNV-Bedienung ebenfalls sicherzustellen. Falls dies unter wirtschaftlichen Bedingungen nicht durch einen Linienbusverkehr darstellbar ist, bietet der Bus-On-Demand eine bedarfsorientierte Alternative. (Vgl. Maßnahme M1 in Kapitel 4.2.1.)

7.8.2 Maßnahme **WD-7**: ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten

Zusätzlich zum Dorf-Bürgerbus bietet ein Bus-On-Demand außerhalb der Betriebszeiten des Linienbusses und des Bürgerbusverkehrs ein bedarfsorientiertes, nachfragegerechtes Angebot. (Vgl. Maßnahme M2 in Kapitel 4.2.2).

7.8.3 Maßnahme **WD-8**: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig über ein Schnellbusliniennetz miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Die im gesamtstädtischen Konzept (vgl. Maßnahme M3 in Kapitel 4.2.3) empfohlene Schnellbusverbindung Wipperfürth – Wipperfeld – Bergisch Gladbach mit einer Anfahrt der Haltestelle Lamsfuß an der B 506 sichert eine Anbindung auch des Wipperfelder Kirchdorfs. Voraussetzung dafür ist auch, dass Bürgerbus- und On-Demand-Angebot an die Fahrplanzeiten der Schnellbuslinien angepasst verkehren, um einen fahrplanabgestimmten Anschluss zu gewährleisten.

Weiterhin ist die Anbindung der Haltestelle Lamsfuß für Fußgänger und Radfahrer zu optimieren (vgl. folgende Maßnahmen WD-9, WD-11 und WD-14), da der Schnellbus die Ortsmitte Wipperfelds nicht direkt anfahren wird. Gesamtstädtisch handelt es sich bei der Umsetzung eines Schnellbusliniennetzes um ein Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung.

7.8.4 Maßnahme **WD-9**: Einrichtung einer Mobilstation

Auch für das Kirchdorf Wipperfeld wird eine Mobilstation vorgesehen (vgl. Maßnahme M6 in Kapitel 4.2.6). Die Mobilstation in Wipperfeld wird auf dem Parkplatz der Professor-Mausbach-Straße empfohlen, weil hier der touristisch genutzte Parkplatz liegt und die Mobilstation zentral im Kirchdorf läge. Die Maßnahme wird als Schlüsselprojekt für die Dorfentwicklung Wipperfeld gesehen, da sie Mobilitätsalternativen zum individuellen Kfz anbietet.

Folgende Ausstattung wird für die Mobilstation Wipperfeld empfohlen:

- E-Ladestationen für Kfz und E-Bikes,
- überdachte Fahrradabstellanlage,
- Car-Sharing-Standort,
- Fahrradreparatursäule.

Die an der B 506 gelegene Haltestelle Lamsfuß fungiert als Mobilpunkt mit überdachter Fahrradabstellanlage (Bike-and-Ride) und Anbindung an die Schnellbuslinie nach Bergisch Gladbach und der Rheinschiene (S-Bahnlinie 11).

7.8.5 Maßnahme WD-10: Barrierefreie Bushaltestellen

Zur Förderung der Barrierefreiheit, nicht nur für die alternde Bevölkerung, gilt es sukzessive sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen. Insbesondere die Bushaltestelle auf der Seite des Markusplatzes ist aufzuwerten und auszubauen.

7.8.6 Maßnahme WD-11: Fuß- und Radweg entlang der L 129

Der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Dorfstraße (L 129) zwischen der B 506 und dem Wipperfelder Ortskern sichert die Radwegeverbindung zwischen dem Kirchdorf und der Innenstadt. Langfristig ist zwischen der B 506 und der K 18 eine gesicherter Radwegeverbindung zu schaffen.

7.8.7 Maßnahme WD-12: Etablierung von Car-Sharing

Die gemeinsame Nutzung von Car-Sharing-Fahrzeugen bietet die Chance, die Menge der zugelassenen Kfz, durch Verzicht auf das Zweit- oder Drittauto, zu reduzieren. Gleichzeitig bleibt die Mobilität der Bevölkerung erhalten. Dem Bevölkerungsteil, der bereits zum Analysezeitpunkt über kein Auto verfügt, wird eine Kfz-Mobilität zeitweise ermöglicht. Insbesondere Familien können durch den Verzicht auf einen Zweitwagen deutlich Geld einsparen. (Vgl. Maßnahme M28 in Kapitel 6.2.2.)

Das Car-Sharing-Angebot an der geplanten Mobilstation sowie die weiteren Angebote, beispielsweise der Verleih eines Lastenrades, können Anreize zum Verzicht auf Fahrten mit dem privaten Pkw darstellen. Als Car-Sharing-Standort wird der Parkplatz an der Professor-Mausbach-Straße, aufgrund der Integration von Infrastruktur für die E-Mobilität, empfohlen.

7.8.8 Maßnahme WD-13: Tempo 30 in der Ortslage

Zur Erhöhung der Sicherheit kann nach einer möglichen Änderung der Straßenverkehrsordnung die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Dorfstraße reduziert werden. Aufgrund ihres kurvigen Verlaufes und ihrer Enge wird für die Ortsdurchfahrt der Dorfstraße (L 129) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Die aktuell vorliegende temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung von 6:30 bis 16:30 auf 30 km/h ist entsprechend den Problemnennungen und Wünschen der Bürgerschaft nicht ausreichend. Dieses Projekt wird als Schlüsselprojekt für die Dorfentwicklung Wipperfeld bewertet.

Bei der eigenverantwortlichen Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkung durch Kommunen handelt es sich insgesamt um ein Schlüsselprojekt der Stadtentwicklung. Zu den zukünftigen Möglichkeiten einer Temporeduzierung vgl. Maßnahme M31 in Kapitel 6.2.5.

7.8.9 Maßnahme WD-14: Querungshilfe B 506

Im Zuge der Maßnahme WD-11 und dem Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Dorfstraße (L 129) ist ebenfalls eine Anbindung an die bereits vorhandene östlich der Kreuzung Lamsfuß gelegene Querungsstelle der B 506 sicherzustellen.

Außerdem kann eine weitere Querungsstelle, westlich der Kreuzung, auf Höhe des Landhotels Napoleon (Sperrflächen sind bereits auf der Fahrbahn eingezeichnet) zum sicheren Erreichen der Bushaltestelle Lamsfuß eingerichtet werden.

7.8.10 Maßnahme **WD-15: Querungshilfe Dorfstraße**

Eine Querungshilfe an der Dorfstraße in Höhe des Markusplatzes ist durch einen Straßenumbau umsetzbar und wird empfohlen. Eine Querungsstelle auf Höhe des Markusplatzes ist aufgrund des vorhandenen Schülerverkehrs, sowie Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte denkbar und zu prüfen.

Im Kurvenbereich an der Einmündung der Professor-Mausbach-Straße wäre eine Querungshilfe zwar sinnvoll und wurde geprüft. Diese kann allerdings aus Verkehrssicherheitsgründen (Sichtverhältnisse vom Autoverkehr auf die Mittelinsel und aus Fußgängersicht auf den Autoverkehr) nicht eingerichtet werden.

7.9 Handlungskonzept

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
Innenstadt			
WF-12	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
WF-13	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
WF-14	Schlüsselprojekt: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbuslinienetz	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	I-II
WF-15	Schlüsselprojekt: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Fachbereich II, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
WF-16	Radwegeverbindung Wipperfürth - Thier	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
WF-17	Radwegeführung entlang der B 506	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
WF-18	Ertüchtigung des Bahntrassenradweges	Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	II-III
WF-19	Radverkehrssicherheit	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	I-III
WF-20	Förderung der Elektromobilität	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Ordnungsamt, Bergische Energie und Wasser GmbH (BEW)	I-II
WF-21	Etablierung von Carsharing	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharing-Anbieter, Bergische Energie und Wasser GmbH (BEW)	I-II
WF-22	Entlastung der Ringstraße	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW	III
I-16	Neugestaltung des ZOBs Surgères-Platz	Abteilung Stadtentwicklung, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Straßen.NRW	I-II
I-17	Schlüsselprojekt: Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
I-18	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	
I-20	Hochstraße	Ordnungsamt/Straßenverkehrs	I
I-21	Parkdeck Parkplatz Dr.-Eugen-Kersting-Straße	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau	II
I-22	Autofreier Marktplatz	Ordnungsamt/Straßenverkehr, Abteilung Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung/Citymanagement	I
I-23	Parkleitsystem Innenstadt	Ordnungsamt/Straßenverkehr, Abteilung Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung/Citymanagement	II
I-24	Umsetzung der Kreisverkehre	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW	I-II
I-25	Ausweisung Untere Straße als Shared-Space	Ordnungsamt/Straßenverkehr	I-III
I-26	Ausbau Mitfahrerbenke	Dorf- und Bürgervereine, Abteilung Tiefbau, Bauhof	I-II
Agathaberg und Dohrgaul			
A-7	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
A-8	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
A-9	Schlüsselprojekt: Einrichtung eines Mobilpunktes in Dohrgaul	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	II
A-10	Radwegeverbindung Wipperfürth - Agathaberg	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis	I-II
A-11	Radwegeverbindung Agathaberg - Dohrgaul	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis	I-II
A-12	Schaffung öffentlicher Parkstände in Dohrgaul	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Ordnungsamt/Straßenverkehr, Abteilung Tiefbau, Bauhof	II
A-13	Radwegeverbindung Agathaberg bzw. Dohrgaul – Lindlar-Frielingsdorf	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Abteilung Tiefbau	III
A-14	ÖPNV-Anbindung nach Lindlar-Frielingsdorf	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
Egen			
E-6	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	I-II
E-7	Barrierefreie Bushaltestelle	Fachbereich I, Abteilung Tiefbau	I
E-8	Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen (Schäferslöh)	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Oberbergischer Kreis	III
E-9	Förderung der Elektromobilität	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Ordnungsamt, Bergischer Energie und Wasser GmbH (BEW)	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
Hämmern			
H-11	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I
H-12	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
H-13	Schlüsselprojekt: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbuslinienetz	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	I-II
H-14	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich I, Abteilung Tiefbau	I-II
H-15	Bevorrechtigung der Fußgänger am Kreisverkehr	Ordnungsamt/Straßenverkehr, Straßen.NRW	I
H-16	Ertüchtigung einer äußeren Fußwegeverbindung	Abteilung Tiefbau, Bauhof	II
H-17	Instandhaltung / Ertüchtigung Anknüpfungspunkte Panoramaweg	Abteilung Tourismus, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Das Bergische (Naturarena Bergisch Land (GmbH))	II
H-18	Schlüsselprojekt: Tempo-30-Zone in allen Wohngebieten	Ordnungsamt/Straßenverkehr	I
Kreuzberg			
K-8	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
K-9	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
K-10	Schlüsselprojekt: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbuslinienetz	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	I-II
K-11	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I
K-12	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich I, Abteilung Tiefbau	I-II
K-13	Schlüsselprojekt: Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Fachbereich II, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II
K-14	Rad- und Fußgängerverkehrssicherung	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	I-III
K-15	Etablierung von Carsharing	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharing-Anbieter, Bergische Energie und Wasser GmbH (BEW)	I-II
Ohl und Klaswipper			
O-8	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation in Ohl	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	II
O-9	Sanierung Hochbordweg B237 Richtung Rönsahl	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW	I

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
O-10	Radweg entlang der K 39 zwischen Ohl und Dohrgaul	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis	I-III
O-11	Schlüsselprojekt: Tempo 30 auf der Dohrgauler Straße	Oberbergischer Kreis, Ordnungsamt/Straßenverkehr	II
O-12	Umgestaltung Kreuzung B 237/B 256/K 39	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften, Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW	III
O-13	Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang B 237	Ordnungsamt/Straßenverkehr	II
O-14	Geh- und Radweg zwischen Ohl und Klaswipper	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof	II
O-15	Lückenschluss Geh- und Radweg zwischen Ohl und Wipperfürth	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof	II
O-16	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	I
Thier			
T-10	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	I
T-11	Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
T-12	Radweg zwischen Thier und Agathaberg	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	I-III
T-13	Ertüchtigung Johann-Wilhelm-Roth-Straße	Straßen.NRW, Abteilung Tiefbau	I
Wipperfeld			
WD-6	Ausweitung einer ÖPNV-Grundsicherung	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	II
WD-7	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	I-II
WD-8	Schlüsselprojekt: Einrichtung einer Mobilstation	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	II
WD-9	Schlüsselprojekt: Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbuslinienetz	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	I-II
WD-10	Barrierefreie Bushaltestellen	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	I-II
WD-11	Fuß- und Radweg entlang der L 129	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW	Nord: I Süd: III
WD-12	Etablierung von Carsharing	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharing-Anbieter, Bergische Energie und Wasser GmbH (BEW)	I-II
WD-13	Schlüsselprojekt: Tempo 30 in der Ortslage	Ordnungsamt/Straßenverkehr	II

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeit	Realisierungshorizont
WD-14	Querungshilfe B 506	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW	I
WD-15	Querungshilfe Dorfstraße	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau	II
<i>Realisierungshorizont I:2023-2028 Realisierungshorizont II:2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040</i>			

8 Schlusswort

Das vorliegende Mobilitätskonzept wurde im Rahmen des zeitlich parallel erstellten integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes „Wipperfürth 2040“ (ISEK) erstellt und ist in seinen wesentlichen Inhalten in das „Handlungsfeld Mobilität“ des ISEK eingegangen. In seiner Sitzung am 14.06.2023 hat der Rat der Stadt Wipperfürth das integrierte Stadt- und Dorfentwicklungskonzept einstimmig beschlossen.

Das vorliegende Mobilitätskonzept für die Hansestadt Wipperfürth ist nicht als ein abgeschlossenes Gutachten zu betrachten. Die Ausgangsparameter können sich verändern oder angenommene Entwicklungen anders ablaufen als erwartet. Daher ist es wichtig, das vorliegende Mobilitätskonzept für die Stadt Wipperfürth in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Prioritäten können sich ändern, ebenso wie Förderaufrufe des Landes Nordrhein-Westfalen.

Im Rahmen der Bearbeitung teilräumlicher Konzepte, beispielsweise im Rahmen der Bauleitplanung, sind die Auswirkungen auf die Mobilitätsplanung zu überprüfen und das Mobilitätskonzept ist entsprechend anzupassen. Gegebenenfalls ergeben sich zusätzliche Untersuchungsschwerpunkte, die im Rahmen des ISEK-Prozesses nicht oder nicht ausreichend in die Mobilitätsplanung Eingang gefunden haben.

Eine Vielzahl an Maßnahmen konnte im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes nur angerissen werden und bedarf zu seiner Konkretisierung tiefgreifender Untersuchungen und Planungen. Je nach Untersuchungsergebnis können sich durch diese Detaillierung Prioritäten verändern.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass sich auch die Mobilitäts- und Verkehrsplanung in einem Wandel befindet. Auf die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes mit möglichen Veränderungen in der StVO wurde bereits mehrfach hingewiesen. Auch das verkehrstechnische Richtlinienwerk befindet sich in einem Veränderungsprozess, der in den kommenden Jahren (bis 2026/28) zu einer Neuauflage aller wesentlichen Planungsrichtlinien führen wird. Dabei ist zu erwarten, dass weit mehr als bisher der Klimaschutzgedanke im Verkehrswesen Berücksichtigung finden wird.

Zur Feinsteuerung der Maßnahmen ist die Stadtverwaltung maßgebend verantwortlich. Die bereits beim Erarbeitungsprozess zum ISEK ins Leben gerufene verwaltungsinterne Projektgruppe soll auch in Zukunft in regelmäßigen Abständen (mindestens halbjährlich) zusammenkommen, um über den Stand des Umsetzungsprozesses und den darin enthaltenden Chancen und Hemmnissen zu beraten. Verantwortlichkeiten müssen festgelegt werden, um die Umsetzung der Maßnahmen, die nicht bei der Stadt angesiedelt sind, in die höheren Verwaltungsebenen (z.B. Oberbergischer Kreis, Bezirksregierung Köln, Landesbetrieb Straßenbau NRW etc.) einzubringen.

Ähnlich wie das ISEK ist eine regelmäßige Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes erforderlich. Da die vorliegende Bearbeitung auf eine Grundlagenerhebung von Verkehrsdaten (z.B. Verkehrsbelastungszahlen, Haushalts- oder Betriebsbefragung zum Mobilitätsverhalten) verzichtet hat, sollte diese innerhalb der kommenden etwa fünf Jahre nachgeholt werden, um für die Fortschreibung eine aktuelle Datengrundlage zur Verfügung zu haben. Gerade für die Dimensionierung der Verkehrsanlagen ist dieses Grundlagenmaterial von enormer Wichtigkeit.

Anlagen

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlagengruppe 1: Bilder zur Zustandsanalyse

Lage im Straßennetz	1-1
Klassifiziertes Straßennetz im Stadtgebiet	1-3
Busliniennetz Wipperfürth	1-4
Haltstellen Einzugsradien	1-5
Buslinientaktung Montag bis Freitag	1-6
Buslinientaktung Samstag	1-7
Buslinientaktung Sonntag	1-8
Linienetz Bürgerbus Wipperfürth	1-9
Linienetz Dorf-Bürgerbus	1-10
Radverkehrsnetz Wipperfürth	1-11
Geh- und Radwegenetz	1-12
Kfz-Verkehrsmengen	1-13

Anlagengruppe 2: Passantenbefragung in der Wipperfürther Innenstadt

Befragungsstellen	2-2
Fragebogen	2-3
Strukturdaten der Befragten	2-4
Herkunftsort	2-5
Zweck des Innenstadtbesuchs	2-7
Verkehrsmittel und Aufenthaltsdauer	2-8
Parkstandort der Autonutzer	2-9

Anlagengruppe 3: Befragung der Schülerschaft

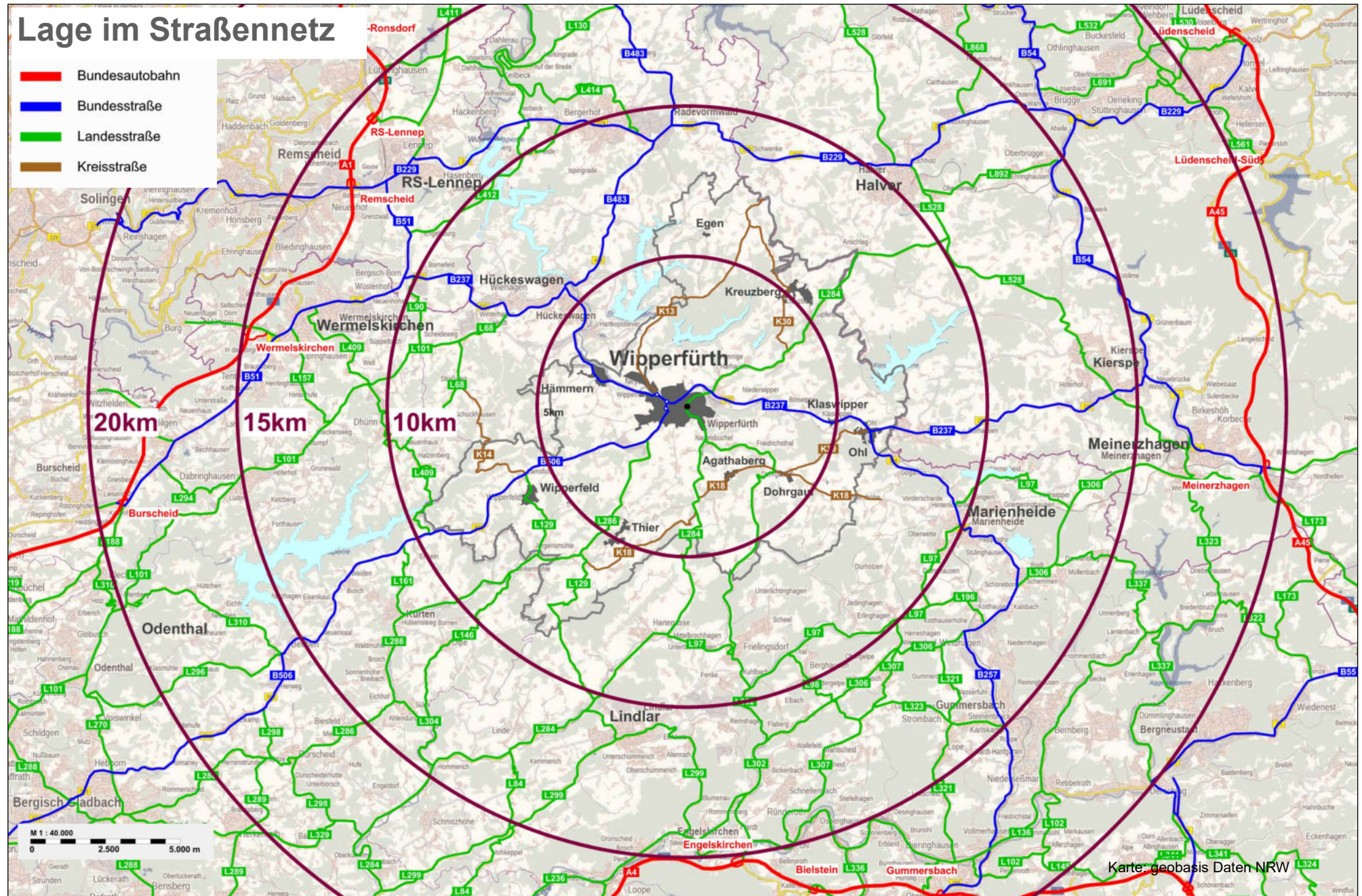
Befragung der Schülerschaft zum Thema Mobilität	3-2
In welcher Klasse / Jahrgangsstufe bist Du?	3-4
Wohnst Du in Wipperfürth?	3-5
In welchem Stadtteil / Dorf wohnst Du?	3-6
Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du zur Schule?	3-7
Modal-Split Schulwegverkehr	3-8
Besitzt Du ein verkehrstüchtiges Fahrrad?	3-9
Warum fährst Du nicht mit dem Fahrrad zur Schule?	3-10
Wenn Du mit dem Fahrrad / E-Bike kommst: Wie häufig?	3-11
Benutzt Du Dein Fahrrad auch in der Freizeit?	3-12
Hast Du Deinen Führerschein gemacht?	3-13
Wie häufig nutzt Du das „Eltern-Taxi“ in Deiner Freizeit?	3-14
Hast Du ein Schüler-Ticket für Bus und Bahn?	3-15
Benutzt Du Dein Schüler-Ticket auch in der Freizeit?	3-16
Wo finden die meisten Deiner Freizeitaktivitäten statt?	3-17

Anlagengruppe 4: Ortsteilsteckbriefe

Wipperfürth	4-2
Agathaberg und Dohrgaul	4-6
Egen	4-9
Hämmern	4-11
Kreuzberg	4-14
Ohl und Klaswipper	4-17

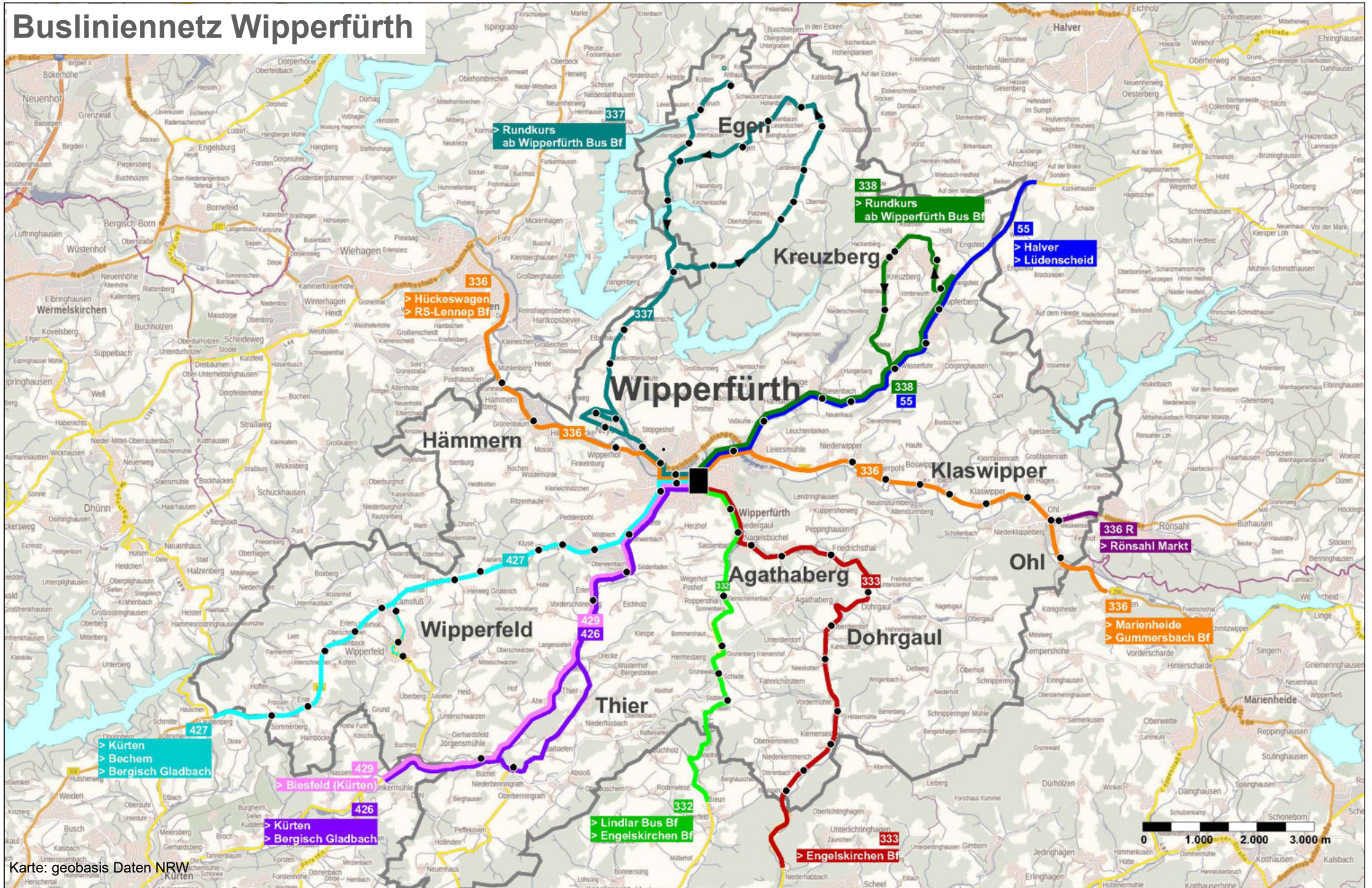
Thier	4-20
Wipperfeld	4-23
Anlagengruppe 5: Mängel und Anregungen aus der Bürgerschaft	5-1
Stadtgebiet allgemein	5-2
Innenstadt	5-8
Kernstadt	5-14
Dörfer allgemein	5-18
Agathaberg und Dohrgaul	5-18
Egen	5-20
Hämmern	5-21
Kreuzberg	5-22
Ohl und Klaswipper	5-24
Thier	5-26
Wipperfeld	5-28
Anlagengruppe 6: Maßnahmenkonzept Gesamtstädtisch	6-1
Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz	6-2
Mobilstationen und -punkte	6-3
Zukünftiges Radverkehrskonzept in Prioritäten	6-4
Etablierung von Car-Sharing	6-5
Etablierung von Car-Sharing mit Mobilstationen	6-6
Prüfauftrag Südumgehung	6-7

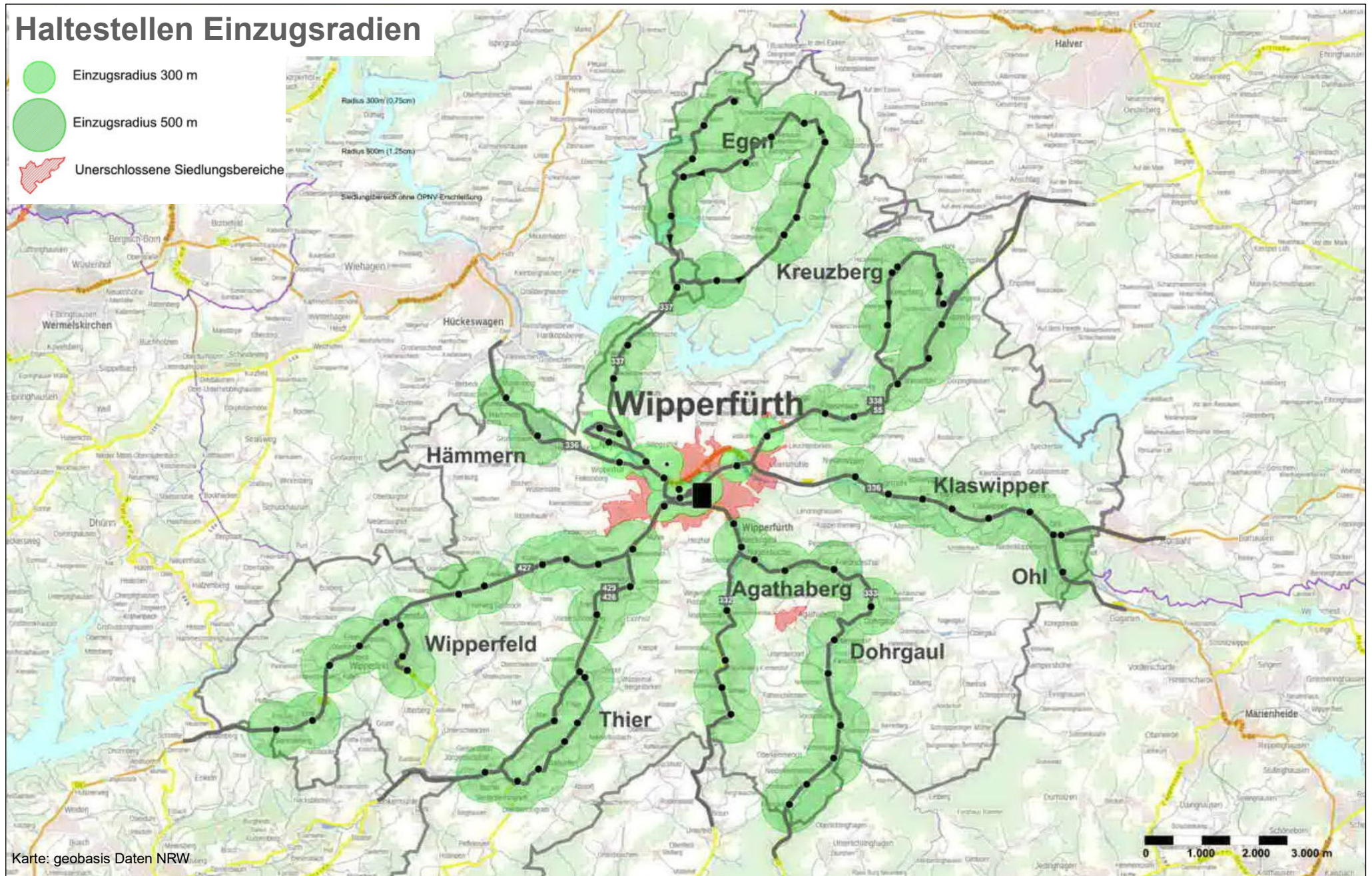
**Anlagengruppe 1:
Bilder zur Zustandsanalyse**





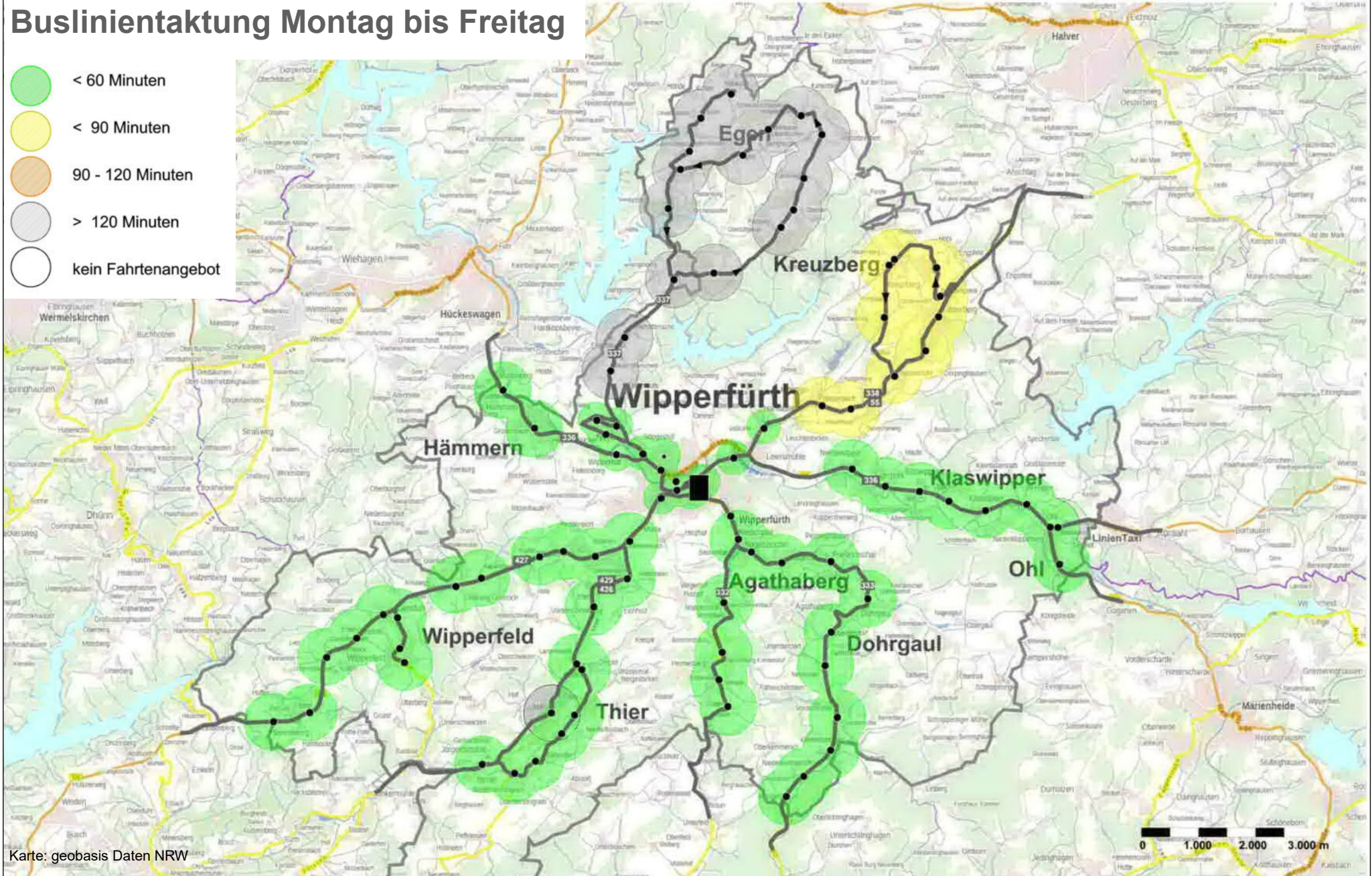
Busliniennetz Wipperfürth





Buslinientaktung Montag bis Freitag

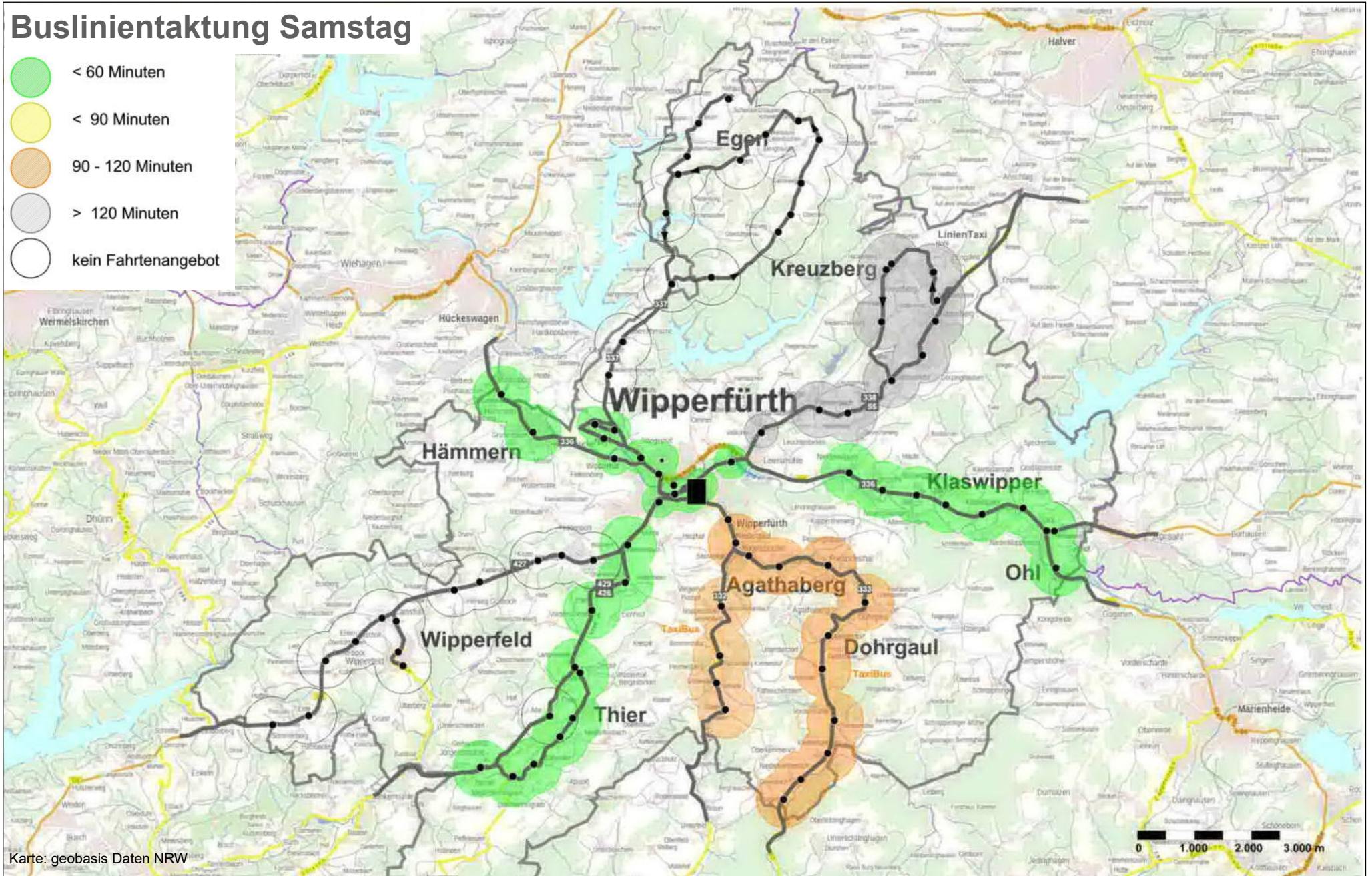
-  < 60 Minuten
-  < 90 Minuten
-  90 - 120 Minuten
-  > 120 Minuten
-  kein Fahrtenangebot



Karte: geobasis Daten NRW

Buslinientaktung Samstag

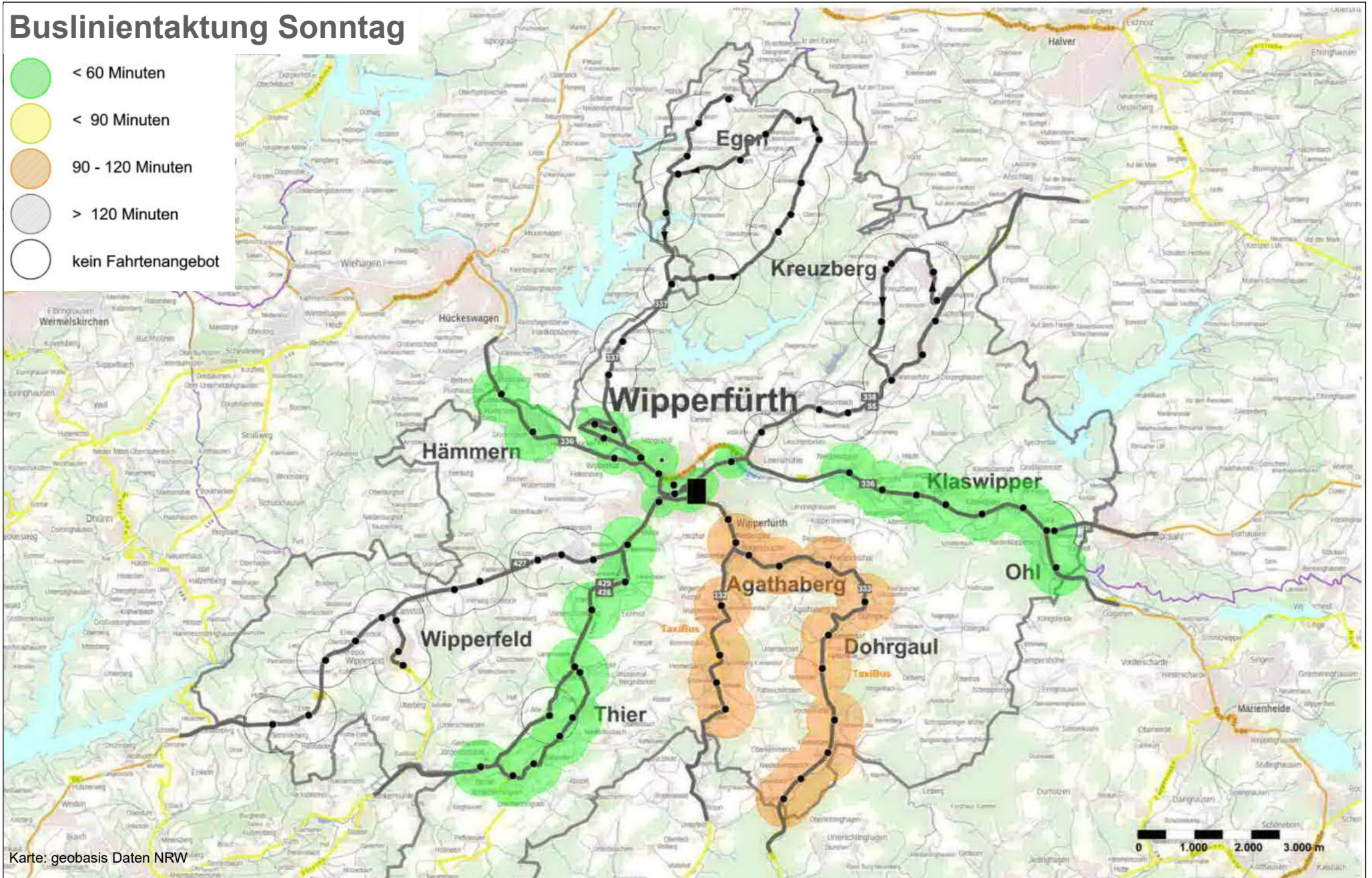
-  < 60 Minuten
-  < 90 Minuten
-  90 - 120 Minuten
-  > 120 Minuten
-  kein Fahrtenangebot

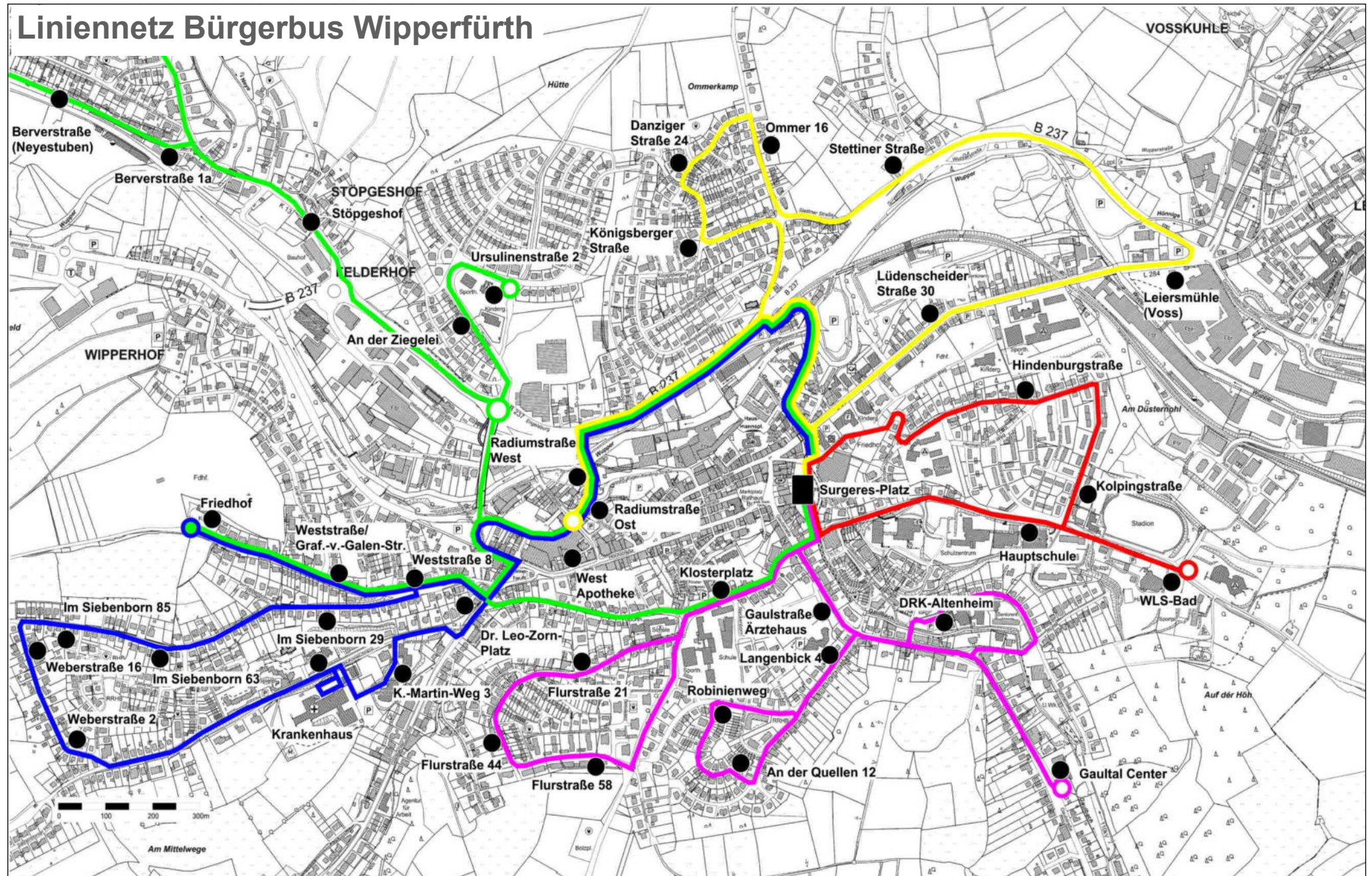


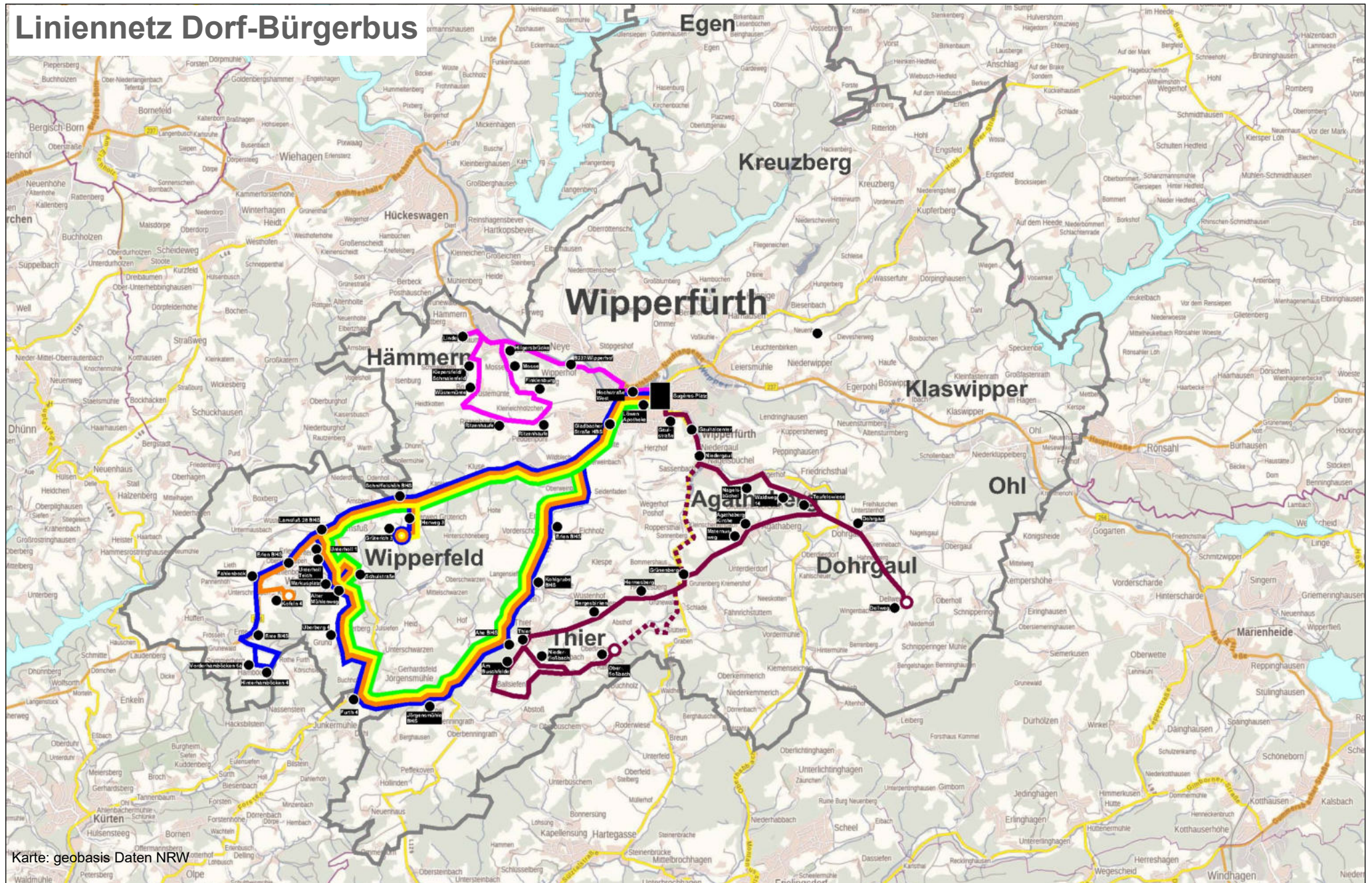
Karte: geobasis Daten NRW

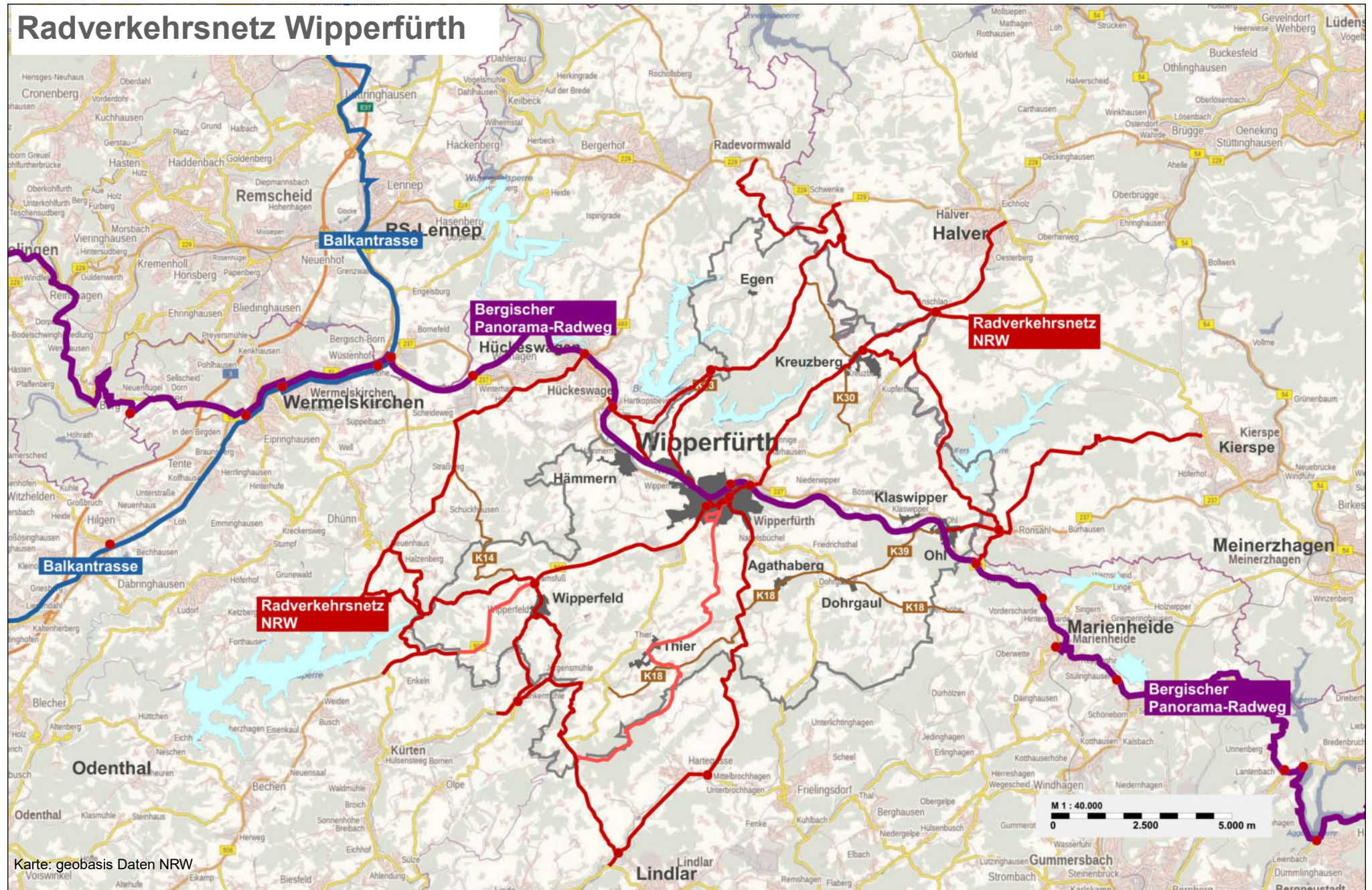
Buslinientaktung Sonntag

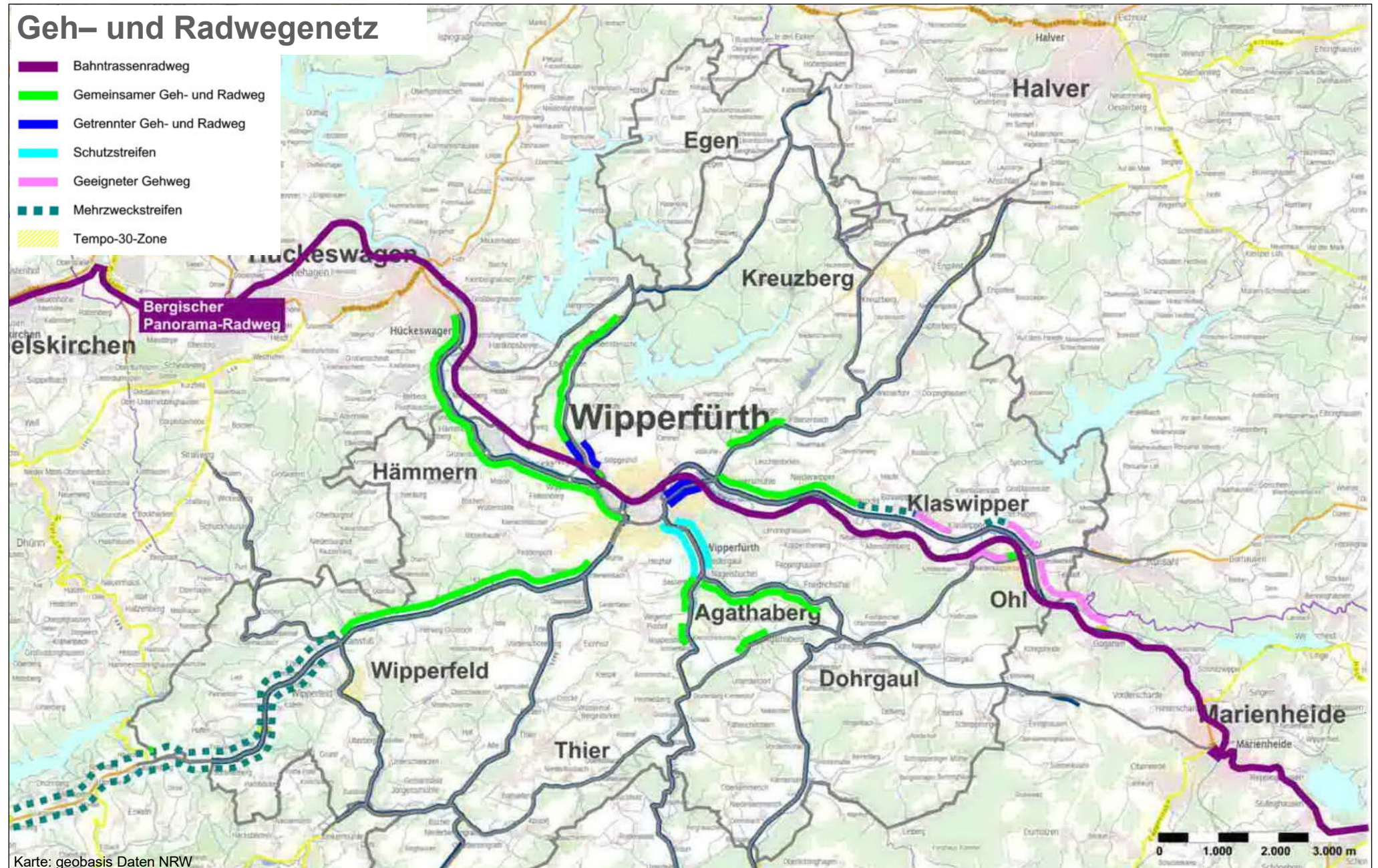
-  < 60 Minuten
-  < 90 Minuten
-  90 - 120 Minuten
-  > 120 Minuten
-  kein Fahrtenangebot













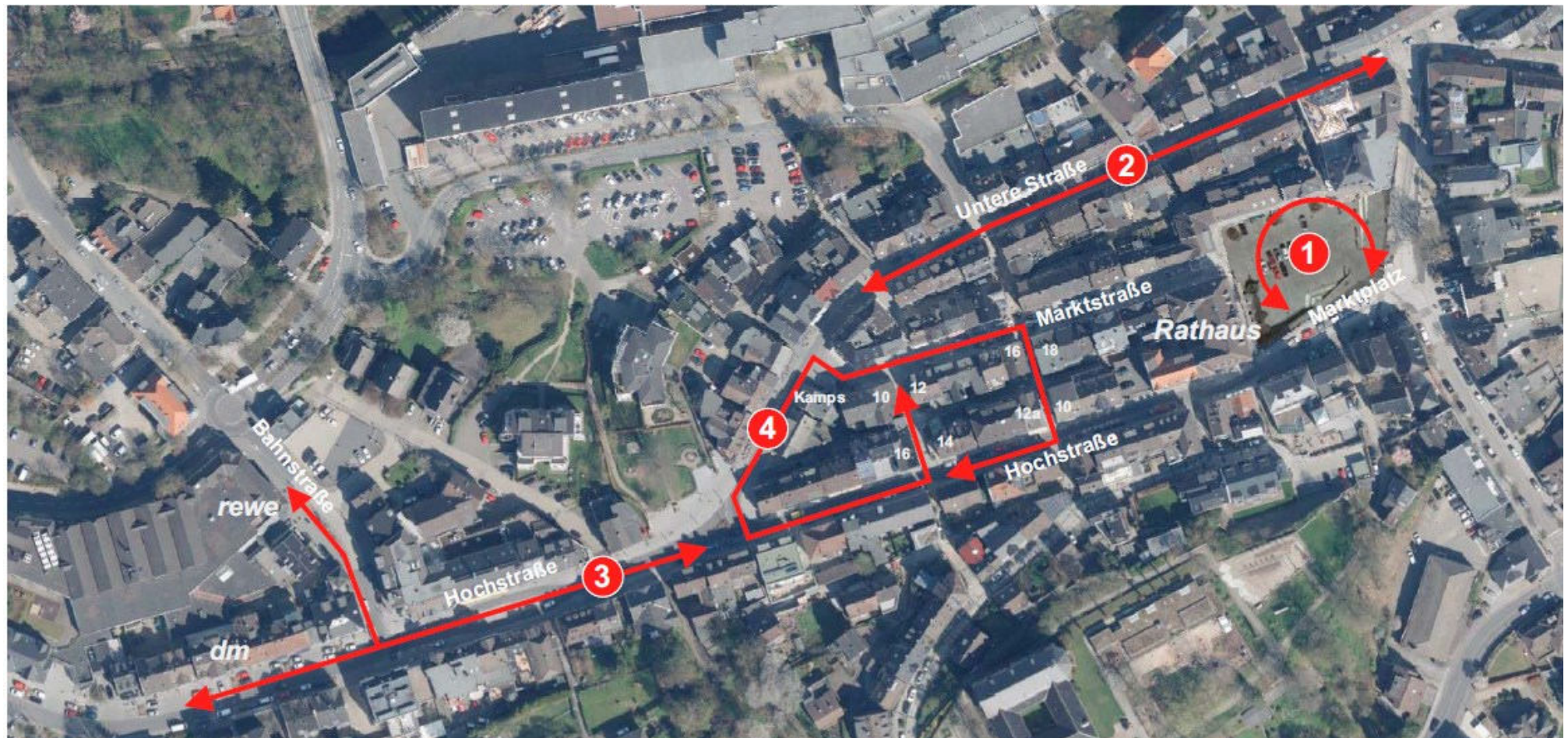
**Anlagengruppe 2:
Passantenbefragung
in der Wipperfürther Innenstadt**

Passantenbefragung

Am Donnerstag, den 16. September 2021 zwischen 9:00 und 13:00 Uhr sowie zwischen 15:00 und 17:30 Uhr fanden im Geschäftsbereich der Wipperfürther Innenstadt Befragungen der Passanten statt.

Witterung am Erhebungstag: mild, 18 Grad, vormittags teilweise leichter Nieselregen.

Befragungsstellen:



Fragebogen

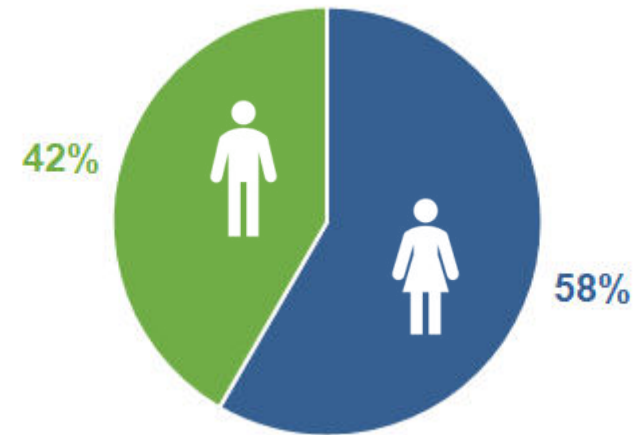
Guten Tag.....wir führen, im Auftrag der Stadt Wipperfürth, eine Passantenbefragung durch.

Danke

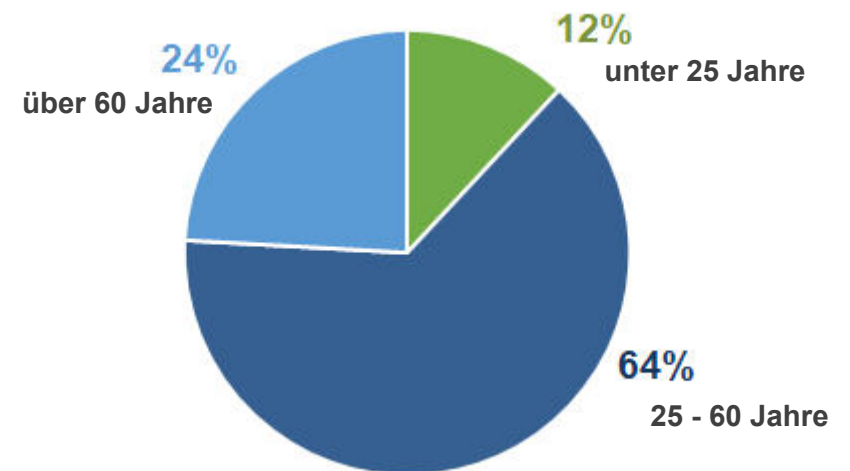
Frage 1	Frage 2	Frage 3	Frage 4	Frage 5	Frage 6	Frage 7
Welches Geschlecht? Welche Altersgruppe?	Warum besuchen Sie die Wipperfürther Innenstadt?	Welche Ziele haben oder werden Sie heute in der Innenstadt besuchen?	Wie lange halten Sie sich heute in der Innenstadt auf? (Aufenthaltsdauer)	Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie heute die Wipperfürther Innenstadt erreicht?	Wo haben Sie Ihr Auto geparkt? (Parkplatz, Tiefgarage, Straßennamen?)	Zum Abschluss: Kommen Sie aus Wipperfürth?
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> jünger 25 <input type="checkbox"/> 25 bis 60 <input type="checkbox"/> über 60	<input type="checkbox"/> Einkaufen <input type="checkbox"/> Arbeiten <input type="checkbox"/> Arzt / Therapie _____			<input checked="" type="checkbox"/> Auto → <input type="checkbox"/> Bus / Bahn <input type="checkbox"/> Rad <input type="checkbox"/> zu Fuß	_____ als Fahrer? _____ als Beifahrer?	<input type="checkbox"/> ja, welche Straße / Dorf? _____ <input type="checkbox"/> nein, welche Stadt? _____
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> jünger 25 <input type="checkbox"/> 25 bis 60 <input type="checkbox"/> über 60	<input type="checkbox"/> Einkaufen <input type="checkbox"/> Arbeiten <input type="checkbox"/> Arzt / Therapie _____			<input checked="" type="checkbox"/> Auto → <input type="checkbox"/> Bus / Bahn <input type="checkbox"/> Rad <input type="checkbox"/> zu Fuß	_____ als Fahrer? _____ als Beifahrer?	<input type="checkbox"/> ja, welche Straße / Dorf? _____ <input type="checkbox"/> nein, welche Stadt? _____
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> jünger 25 <input type="checkbox"/> 25 bis 60 <input type="checkbox"/> über 60	<input type="checkbox"/> Einkaufen <input type="checkbox"/> Arbeiten <input type="checkbox"/> Arzt / Therapie _____			<input checked="" type="checkbox"/> Auto → <input type="checkbox"/> Bus / Bahn <input type="checkbox"/> Rad <input type="checkbox"/> zu Fuß	_____ als Fahrer? _____ als Beifahrer?	<input type="checkbox"/> ja, welche Straße / Dorf? _____ <input type="checkbox"/> nein, welche Stadt? _____
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> jünger 25 <input type="checkbox"/> zw. 25 und 60 <input type="checkbox"/> über 60	<input type="checkbox"/> Einkaufen <input type="checkbox"/> Arbeiten <input type="checkbox"/> Arzt / Therapie _____			<input checked="" type="checkbox"/> Auto → <input type="checkbox"/> Bus / Bahn <input type="checkbox"/> Rad <input type="checkbox"/> zu Fuß	_____ als Fahrer? _____ als Beifahrer?	<input type="checkbox"/> ja, welche Straße / Dorf? _____ <input type="checkbox"/> nein, welche Stadt? _____
<input type="checkbox"/> m <input type="checkbox"/> w <input type="checkbox"/> jünger 25 <input type="checkbox"/> 25 bis 60 <input type="checkbox"/> über 60	<input type="checkbox"/> Einkaufen <input type="checkbox"/> Arbeiten <input type="checkbox"/> Arzt / Therapie _____			<input checked="" type="checkbox"/> Auto → <input type="checkbox"/> Bus / Bahn <input type="checkbox"/> Rad <input type="checkbox"/> zu Fuß	_____ als Fahrer? _____ als Beifahrer?	<input type="checkbox"/> ja, welche Straße / Dorf? _____ <input type="checkbox"/> nein, welche Stadt? _____
Uhrzeit:		Name:			Seite:	

Strukturdaten der Befragten

Anzahl der Befragten		
Geschlecht	Passanten	anteilig
weiblich	265	58%
männlich	189	42%
befragte Passanten	454	100%



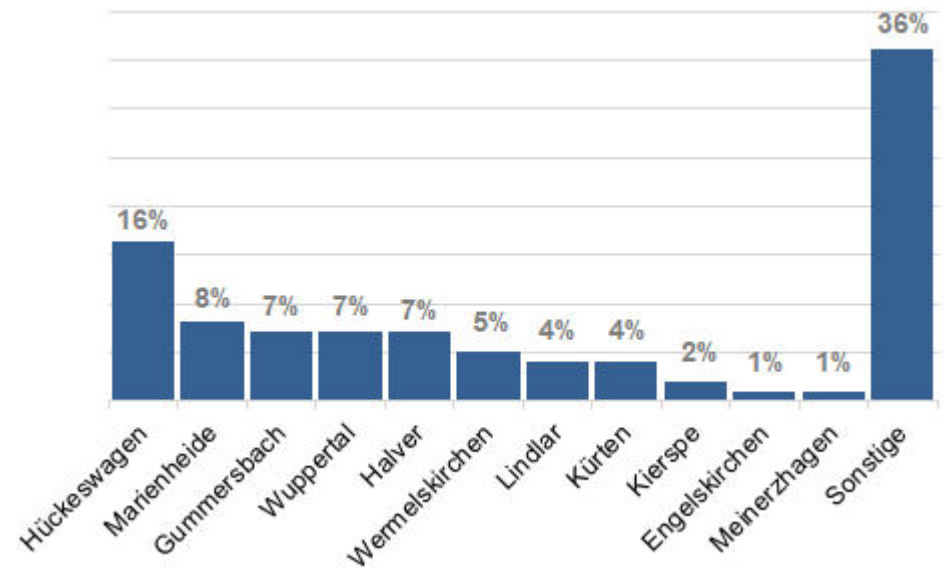
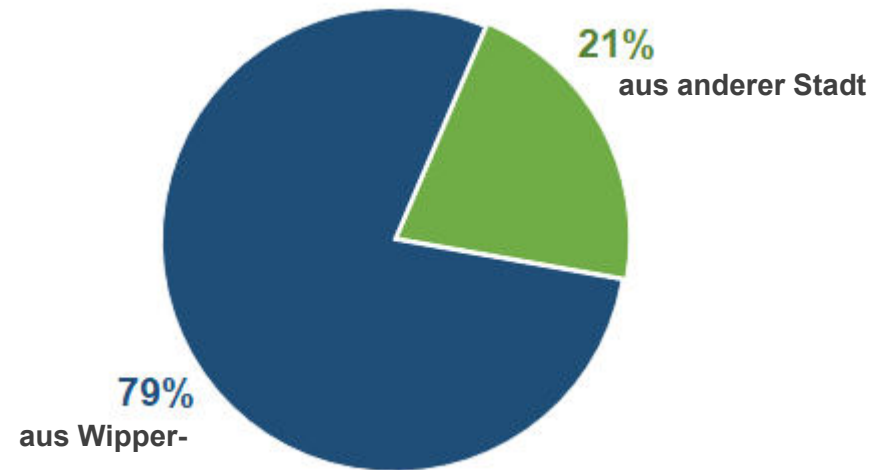
Altersgruppe der Befragten		
Alter	Passanten	anteilig
unter 25	52	12%
25-60	292	64%
über 60	110	24%
befragte Passanten	454	100%



Herkunftsort

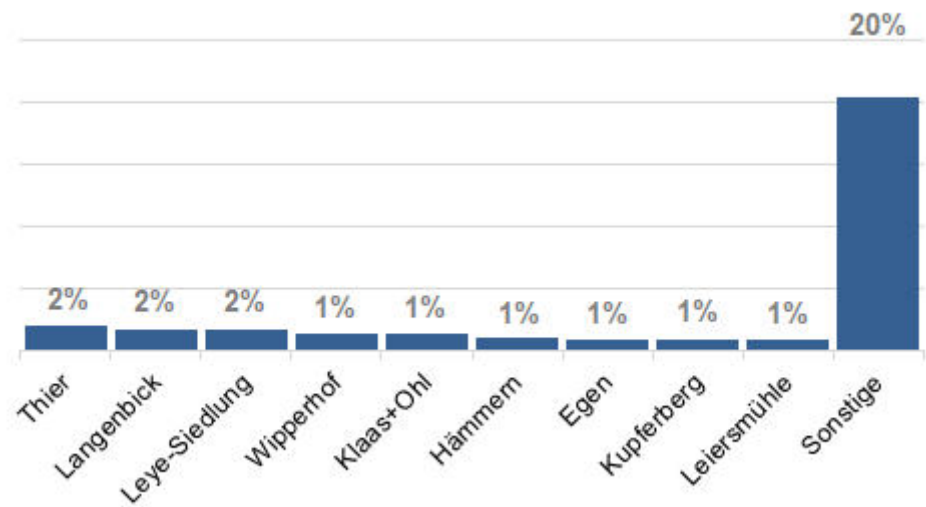
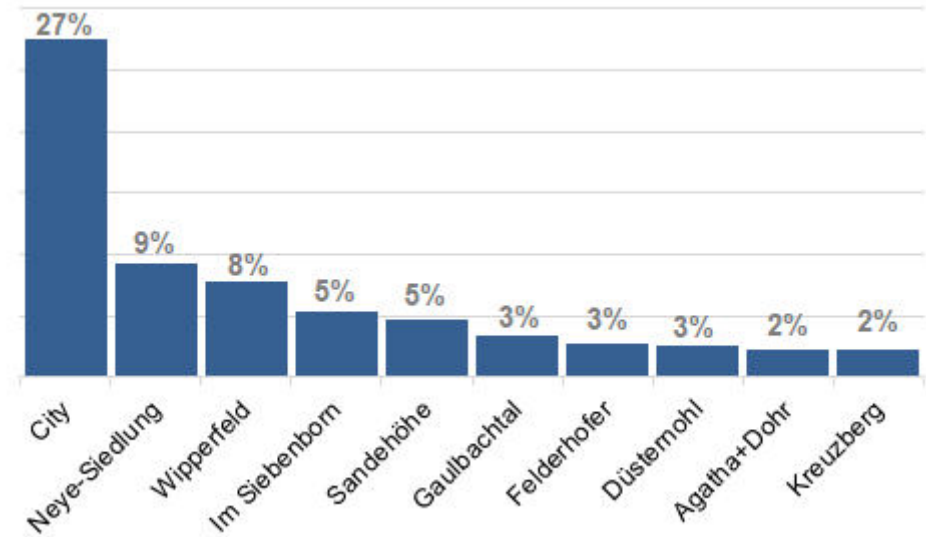
Wohnort		
Ort	Passanten	anteilig
Wipperfürth	357	79%
andere Stadt	97	21%
befragte Passanten	454	100%

Wohnort andere Kommune		
Ort	Passanten	anteilig
Hückeswagen	16	16%
Marienheide	8	8%
Gummersbach	7	7%
Wuppertal	7	7%
Halver	7	7%
Wermelskirchen	5	5%
Lindlar	4	4%
Kürten	4	4%
Kierspe	2	2%
Engelskirchen	1	1%
Meinerzhagen	1	1%
Sonstige	35	36%
befragte Passanten	97	100%



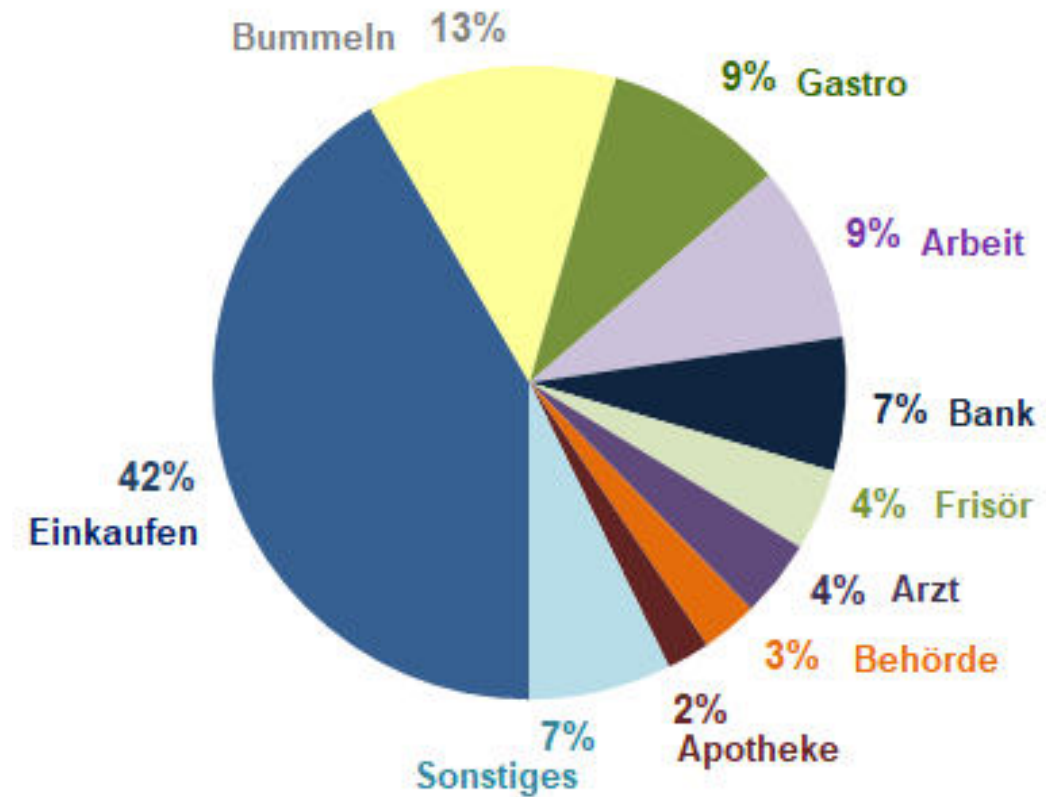
Herkunftsort

Wohnort Wipperfürth		
Ortsteil	Passanten	anteilig
City	98	27%
Neye-Siedlung	33	9%
Wipperfeld	28	8%
Im Siebenborn	19	5%
Sanderhöhe	17	5%
Gaulbachtal	12	3%
Felderhofer Kamp	10	3%
Düsterohl	9	3%
Agathaberg + Dohrgaul	8	2%
Kreuzberg + Kupferb.	8	2%
Thier	7	2%
Langenbick	6	2%
Leye-Siedlung	6	2%
Wipperhof	5	1%
Ohl + Klaswipper	5	1%
Hämmern	4	1%
Egen	3	1%
Kupferberg	3	1%
Leiersmühle	3	1%
Sonstige	73	20%
befragte Passanten	357	100%



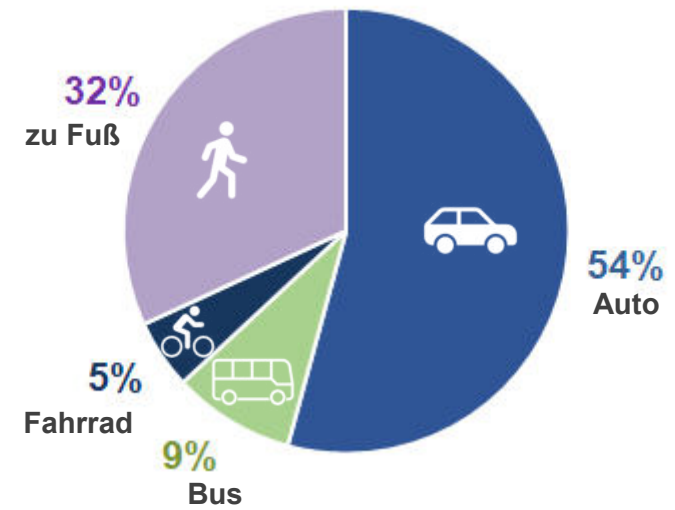
Zweck des Innenstadtbesuchs

Originärziel		
Dauer	Passanten	anteilig
Einkaufen	189	42%
Bummeln	58	13%
Gastro	42	9%
Arbeiten	41	9%
Bank	31	7%
Frisör	19	4%
Arzt	18	4%
Behörde	13	3%
Apotheke	10	2%
Besuch/Treffen	8	2%
abholen	8	2%
Physio/Therapie	5	1%
Corona Test	5	1%
Post	7	2%
befragte Passanten	454	100%

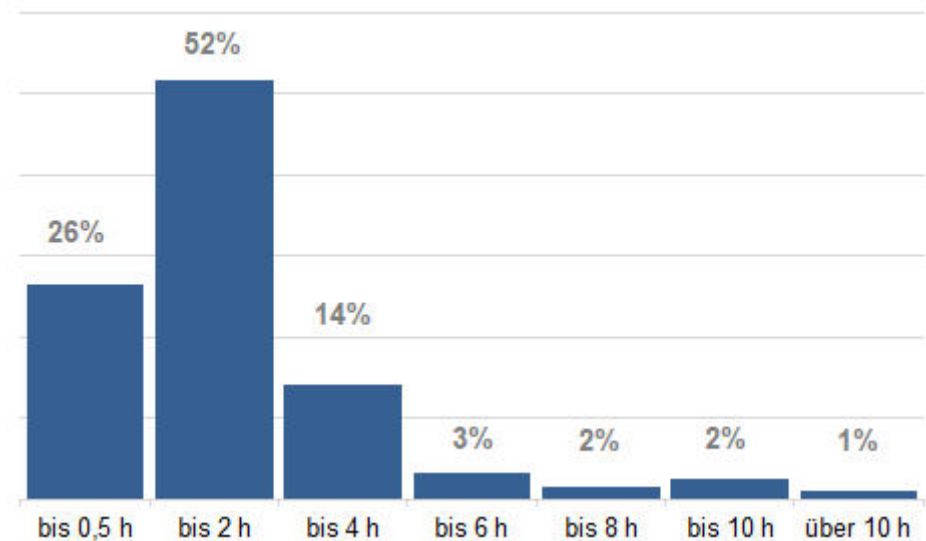


Verkehrsmittel und Aufenthaltsdauer

Verkehrsmittelwahl		
Verkehrsmittel	Passanten	anteilig
Auto	245	54%
Bus	40	9%
Fahrrad	25	5%
zu Fuß	144	32%
befragte Passanten	454	100%

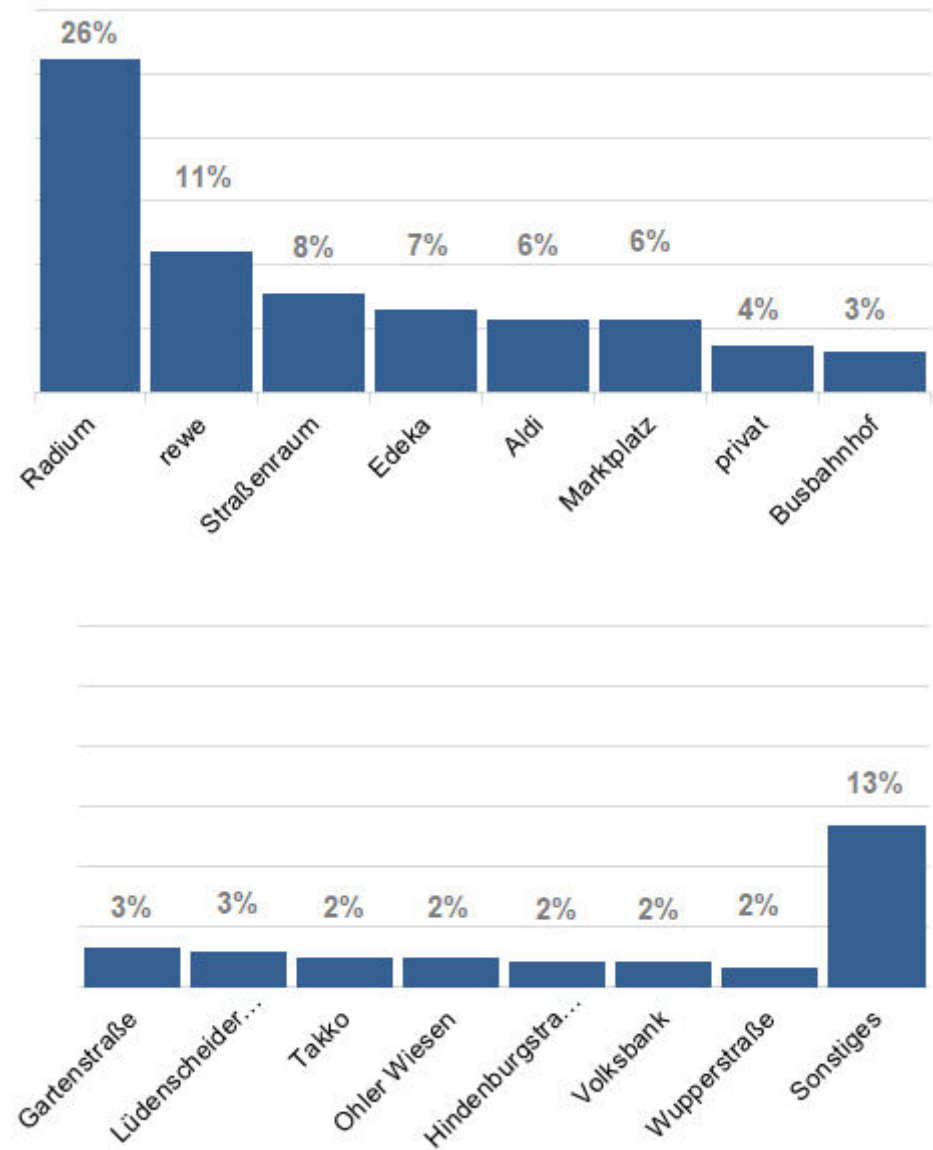


Aufenthaltsdauer		
Dauer	Passanten	anteilig
bis 0,5 h	245	26%
bis 2 h	40	52%
bis 4 h	25	14%
bis 6 h	144	3%
bis 8 h	454	2%
bis 10 h	11	2%
über 10 h	2	1%
befragte Passanten	454	100%



Parkstandort der Autonutzer

Wo wurde geparkt?		
Parkplatz	Passanten	anteilig
Radium	64	26%
Rewe	27	11%
Straßenraum	19	8%
Edeka	16	7%
Aldi	14	6%
Marktplatz	14	6%
privat	9	4%
Busbahnhof	8	3%
Gartenstraße	8	3%
Lüdenscheider Str.	7	3%
Takko	6	2%
Ohler Wiesen	6	2%
Hindenburgstraße	5	2%
Volksbank	5	2%
Wupperstraße	4	2%
Sonstiges	33	13%
befragte Passanten	245	100%



**Anlagengruppe 3:
Befragung der Schülerschaft**

Befragung der Schülerschaft zum Thema Mobilität

Zur Einbindung der Jugend in den Prozess des Mobilitätskonzeptes fand eine Befragung der Wipperfürther Schülerschaft zum Thema Mobilität statt. Durch Mithilfe der Lehrerkollegien aller weiterführenden Schulen, war es möglich einen überdurchschnittlichen Querschnitt der Schüler zu befragen. Die Befragung fand mittels Fragebögen statt.

Die Fragestellungen bezogen sich im Wesentlichen auf die Verkehrsmittelnutzung der Schüler auf ihrem Schulweg und in ihrer Freizeit.

- allgemeine Angaben über die besuchte Schule, den Wohnort und die Jahrgangsstufe
- Nutzung des Fahrrades
- Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel
- Nutzung des Eltern-Taxis
- ...

Auch wurde nach konkreten Problemen auf den genutzten Wegen gefragt:

- Schulweg
- Freizeitwege

Insgesamt wurden **2.042 Fragebögen** ausgewertet. Das entspricht bei den Schülern der Wipperfürther Regelschulen einem Anteil von 72%.

Ziel der Fahrten	Schülerzahlen 2021	Rücklauf Fragebögen	Schüler befragt
Konrad-Adenauer-Hauptschule	219	94	43%
Hermann-Voss-Realschule	630	543	86%
Engelbert-v.-Berg-Gymnasium	553	354	64%
St.-Angela-Gymnasium	842	625	74%
Schüler befragt	2.244	1.616	72%

Bergisches Berufskolleg	2.500	426	17%
-------------------------	-------	-----	-----

Schüler gesamt	4.777	2.042	43%
-----------------------	--------------	--------------	------------

1. In welcher Klasse / Jahrgangsstufe bist Du?			
2. Wohnst Du in Wipperfürth (bitte ankreuzen)		ja	
		nein	
2.1 Wenn ja, in welchen Stadtteil / Dorf wohnst Du?			
2.2 Wenn nein, in welcher Stadt wohnst Du?			
3. Besitzt Du ein verkehrssicheres Fahrrad (bitte ankreuzen)		ja	
		nein	
		ja, sogar ein e-bike	
4. Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du normalerweise zur Schule? (bitte ankreuzen)			
Bus	Schulbus	Fahrrad	e-bike
zu Fuß	„ElternTaxi“	selbst Auto fahrend	Sonstiges
4.1 Wenn Du mit dem Fahrrad / e-bike kommst. Fährst Du..... (bitte ankreuzen)			
fast immer	manchmal	nur bei gutem Wetter	eigentlich nie
4.2 Wenn Du <u>nicht</u> mit dem Fahrrad /e-bike kommst.....Warum nicht?			
5. Hast Du Deinen Fahrradführerschein gemacht? (bitte ankreuzen)		ja	
		nein	
6. Benutzt Du Dein Fahrrad auch in der Freizeit? (bitte ankreuzen)			
fast immer	manchmal	nur bei gutem Wetter	eigentlich nie
7. Hast Du ein Schüler-Ticket für Bus und Bahn? (bitte ankreuzen)		ja	
		nein	
7.1. Wenn ja, benutzt Du Dein Schüler-Ticket auch in der Freizeit?		ja, häufig	
		ja, selten	

8. Wo (in welchem Ortsteil, in welcher Stadt) finden die meisten Deiner Freizeitaktivitäten statt?

9. Wie häufig nutzt Du das „ElternTaxi“ in Deiner Freizeit? (bitte ankreuzen)				
fast täglich	2-3x die Woche	wöchentlich	seltener	nie

10. Gibt es auf Deinem Schulweg Probleme / Problemstellen? Wenn ja, welche?
--

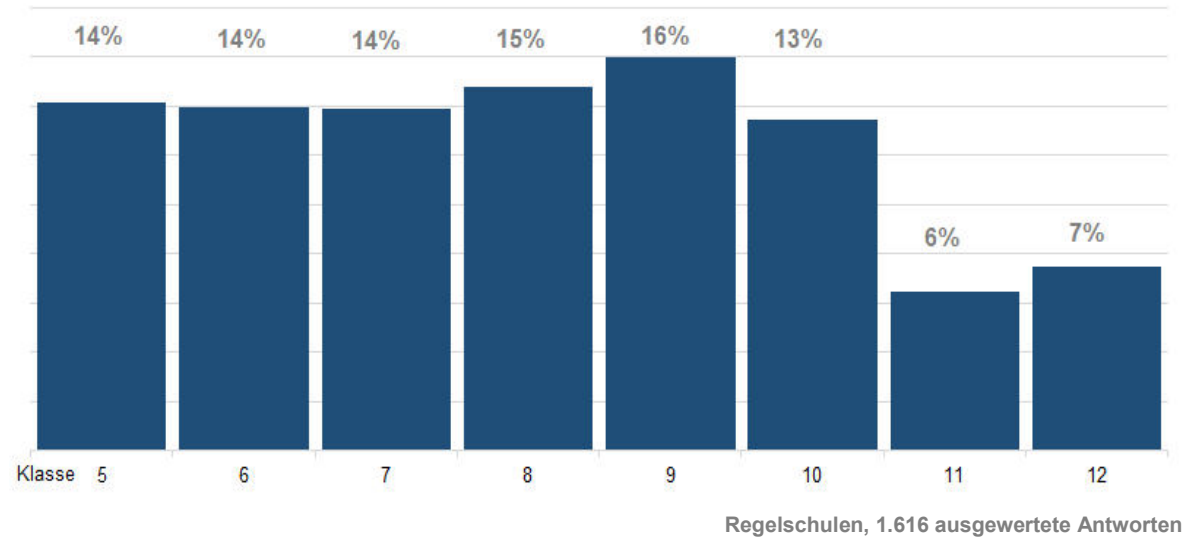
11. Gibt es auf Deinem Freizeitwegen Probleme / Problemstellen? Wenn ja, welche?

Vielen Dank für Deine Antworten

www.wipp2040.heimatidee.de
Hier kannst Du weitere Probleme und Bemerkungen auf der Ideenkarte eintragen.

In welcher Klasse / Jahrgangsstufe bist Du?

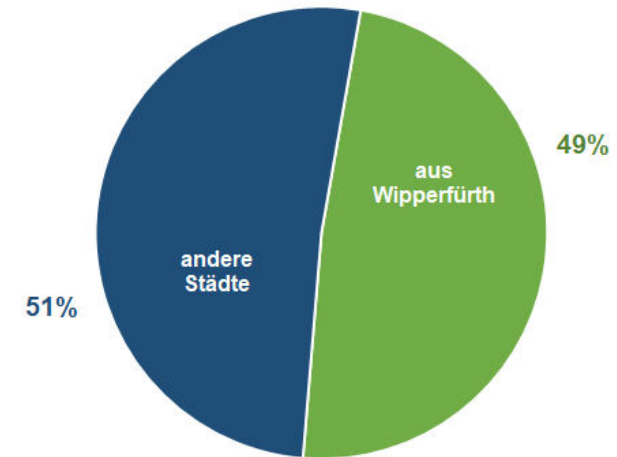
- Um einen **breiten Querschnitt der Jugend** zu erfassen, wurden Schüler aller Jahrgangsstufen befragt.
- Die **befragten Schüler** verteilen sich im Schnitt zu **je 15%** auf die **Klassen 5 bis 10**.
- Die Klassen 11 und 12 nahmen mit je 6 bzw. 7% teil.
- Die 426 befragten Schüler des Berufskollegs konnten nicht eindeutig den Jahrgangsstufen zugeordnet werden.



Jahrgangsstufe	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		alle Regel-Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
5	0	0%	88	16%	75	21%	65	10%	228	14%
6	17	18%	93	17%	45	13%	70	11%	225	14%
7	15	16%	91	17%	48	14%	70	11%	224	14%
8	28	30%	96	18%	21	6%	94	15%	239	15%
9	34	36%	85	16%	46	13%	93	15%	258	16%
10	0	0%	90	17%	38	11%	89	14%	217	13%
11	--	--	--	--	33	9%	71	11%	104	6%
12	--	--	--	--	48	14%	73	12%	121	7%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	1.616	100%

Wohnst Du in Wipperfürth?

- Die **Hälfte** der Befragten Schüler wohnt in **Wipperfürth**.
- **76%** der Schüler des Bergische **Berufskolleg** des Oberbergischen Kreises, sind **außerhalb** von Wipperfürth wohnhaft.
- **83%** der Schüler der **Hauptschule** wohnen in **Wipperfürth**.
- Von den Schülern der **Wipperfürther Regelschulen** (ohne Berufskolleg) wohnen mit 55% etwas mehr als die **Hälfte in Wipperfürth**.

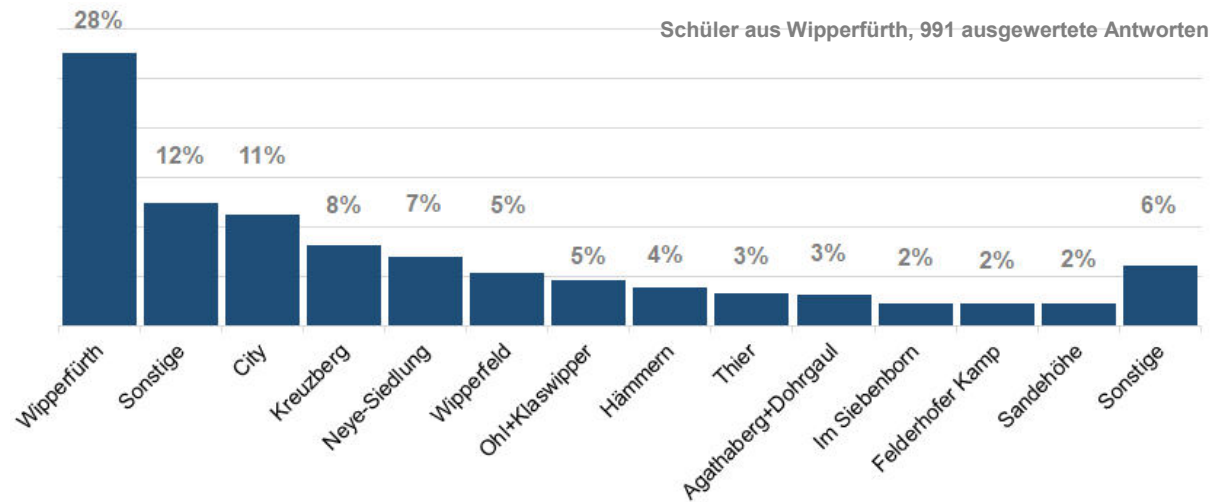


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Wohnhaft Wipperfürth?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
Ja	80	85%	371	68%	199	56%	237	38%	104	24%	991	49%
Nein	14	15%	172	32%	155	44%	388	62%	322	76%	1.051	51%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

In welchem Stadtteil / Dorf wohnst Du?

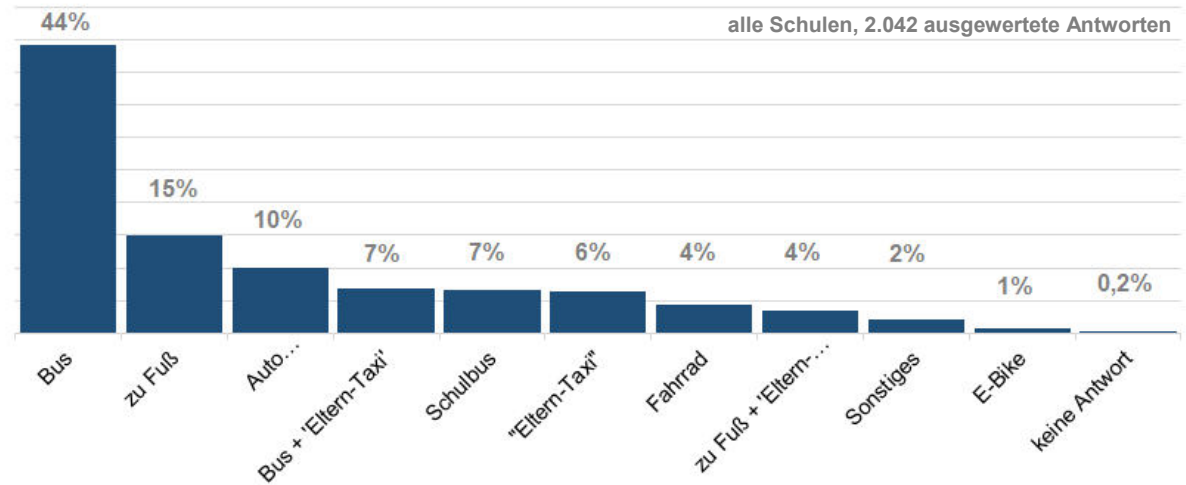
- Die Wohnorte der Wipperfürther Schüler, wurden nach Ortsteilen differenziert.
- Meist** genannt wurde (unpräzise) **Wipperfürth** als **Wohnort**.
- 11%** der befragten **Schüler** wohnen in der Innenstadt von Wipperfürth.
- Mit 8% ist Kreuzberg das als Wohnort häufigste genannte Kirchdorf.



Ortsteile	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymn.		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
Wipperfürth allgemein	15	19%	153	41%	41	21%	38	16%	27	26%	274	28%
Sonstige	5	6%	46	12%	35	18%	24	10%	13	13%	123	12%
City	21	26%	24	6%	27	14%	28	12%	12	12%	112	11%
Kreuzberg	3	4%	42	11%	7	4%	21	9%	8	8%	81	8%
Neye-Siedlung	2	3%	22	6%	13	7%	28	12%	5	5%	70	7%
Wipperfeld	3	4%	15	4%	9	5%	20	8%	7	7%	54	5%
Ohl+Klaswipper	5	6%	18	5%	8	4%	10	4%	5	5%	46	5%
Hämmern	1	1%	14	4%	8	4%	14	6%	2	2%	39	4%
Thier	1	1%	12	3%	7	4%	8	3%	5	5%	33	3%
Agathaberg+Dohrgaul	5	6%	6	2%	7	4%	11	5%	3	3%	32	3%
Im Siebenborn	5	6%	4	1%	6	3%	3	1%	5	5%	23	2%
Felderhofer Kamp	0	0%	2	1%	11	6%	6	3%	3	3%	22	2%
Sandehöhe	3	4%	3	1%	5	3%	8	3%	3	3%	22	2%
Swenig genannt)	11	14%	10	3%	15	8%	18	8%	6	6%	60	6%
Summen	80	100%	371	100%	199	100%	237	100%	104	100%	991	100%

Mit welchem Verkehrsmittel kommst Du normalerweise zur Schule?

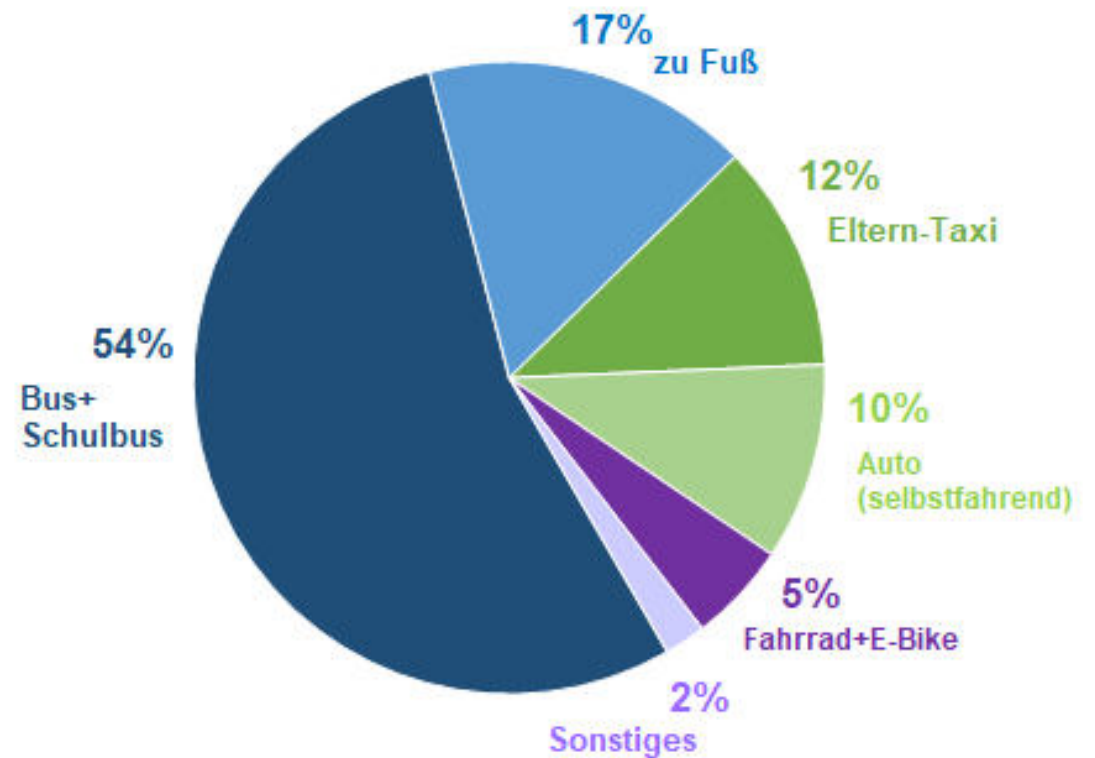
- **44%** der Wipperfürther Schüler kommen mit dem **Bus** zur Schule
- Die Schülern des **Berufskollegs** nutzen mit **41%** der Befragten das **eigene Auto**.
- Zu **Fuß** gehen bei den **Hauptschülern 43%**.



Verkehrsmittel zur Schule?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
Bus	29	31%	254	47%	144	41%	335	54%	141	33%	903	44%
zu Fuß	40	43%	134	25%	67	19%	20	3%	43	10%	304	15%
Auto (selbstfahrend)	0	0%	4	1%	7	2%	19	3%	176	41%	206	10%
Bus + 'Eltern-Taxi'	5	5%	20	4%	36	10%	60	10%	21	5%	142	7%
Schulbus	4	4%	38	7%	16	5%	66	11%	9	2%	133	7%
'Eltern-Taxi'	5	5%	48	9%	26	7%	40	6%	10	2%	129	6%
Fahrrad	1	1%	10	2%	29	8%	49	8%	2	0,5%	91	4%
zu Fuß + 'Eltern-Taxi'	10	11%	29	5%	19	5%	11	2%	3	1%	72	4%
Sonstiges	0	0%	3	1%	5	1%	16	3%	19	4%	43	2%
E-Bike	0	0%	2	0,4%	4	1%	7	1%	1	0,2%	14	1%
keine Antwort	0	0%	1	0,2%	1	0,3%	2	0,3%	1	0,2%	5	0,2%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Modal-Split Schulwegverkehr

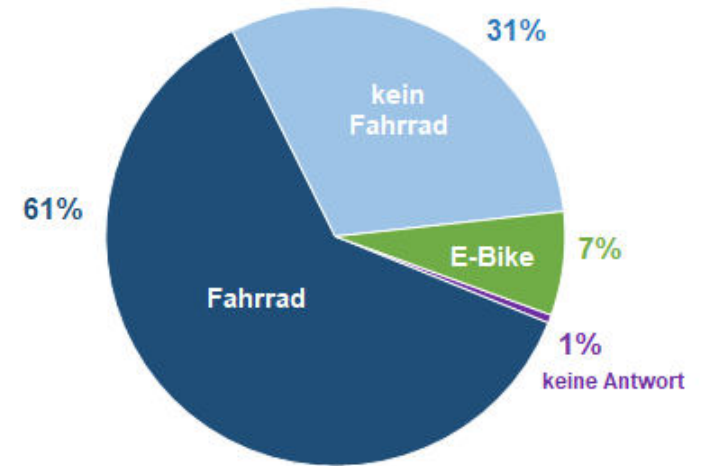
- „Fahrrad“ und „E-Bike“ werden gemeinsam dargestellt.
 - „Bus“ und „Schulbus“ werden gemeinsam dargestellt.
 - Die Verkehrsmittel „Bus und Eltern-Taxi“, sowie „zu Fuß und Eltern-Taxi“ sind anteilig den entsprechenden Kategorien zugeordnet.
 - „Keine Antwort“ (5 Nennungen) sind in dieser Grafik nicht berücksichtigt.
-
- Gesamt nutzen **54%** der Schülerschaft den **Bus**.
 - **17%** gehen **zu Fuß**.
 - **12%** nutzen überwiegend das **Eltern-Taxi**.



alle Schulen, 2.037 ausgewertete Antworten

Besitzt Du ein verkehrstüchtiges Fahrrad?

- **61%** der befragten Schüler **besitzen** ein verkehrstüchtiges **Fahrrad**.
- **7%** verfügen über ein **E-Bike**.
- Große Unterschiede zeigen sich im Fahrradbesitz zwischen den Schulformen.
Während über **70% der Gymnasiasten** ein Fahrrad besitzen, sind es bei den Schülern des **Berufskollegs nur 28%**.

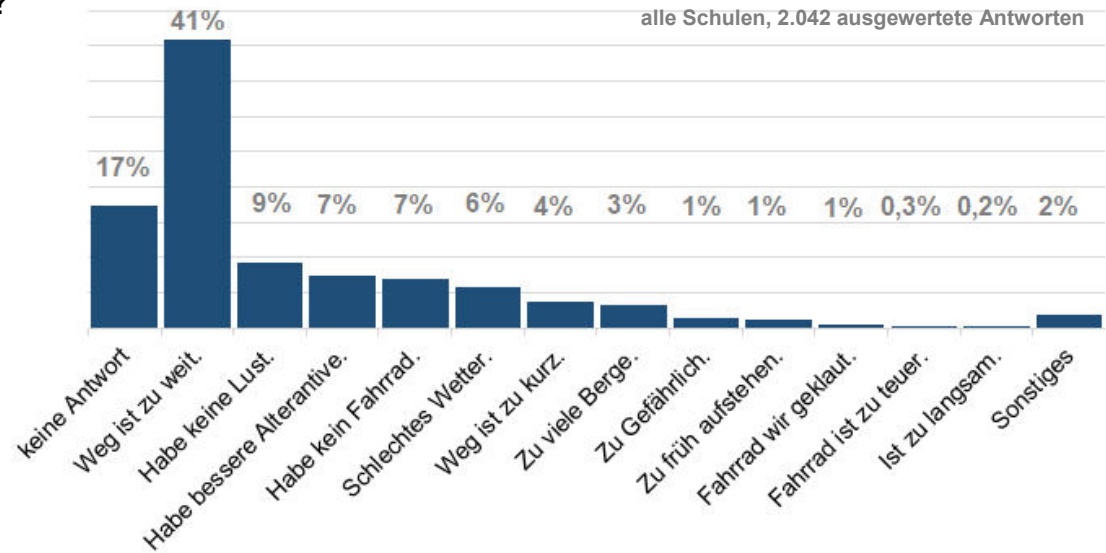


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Fahrrad?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	0	0%	5	1%	3	1%	1	0,2%	3	1%	12	1%
Ja	45	48%	347	64%	253	71%	489	78%	121	28%	1255	61%
Nein	45	48%	145	27%	76	21%	89	14%	271	64%	626	31%
sogar E-Bike	4	4%	46	8%	22	6%	46	7%	31	7%	149	7%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Warum fährst Du nicht mit dem Fahrrad zur Schule?

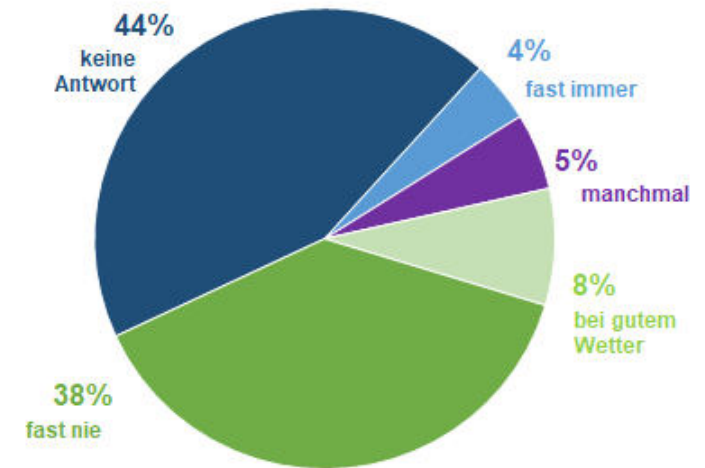
- **49%** finden den Weg zur Schule zu weit.
- **11%** geben die ehrliche Antwort, dass sie **keine Lust** zum Radfahren haben.
- Die **Topografie** ist für **4%** der Befragten ein Hemmis.
- **Sicherheitsbedenken** (auch Diebstahl) sind für **2%** relevant.
- Schulformabhängig gibt es Abweichungen zwischen den Antworthäufigkeiten. Beispielsweise besitzen anteilig mehr Gymnasiasten ein eigenes Fahrrad.



Warum nicht Fahrrad?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymn.		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	18	19%	85	16%	60	17%	120	19%	71	17%	354	17%
Weg ist zu weit.	13	14%	203	37%	140	40%	287	46%	190	45%	833	41%
Habe keine Lust.	20	21%	69	13%	32	9%	47	8%	21	5%	189	9%
Habe bessere Alternative.	5	5%	48	9%	28	8%	43	7%	28	7%	152	7%
Habe kein Fahrrad.	16	17%	32	6%	15	4%	14	2%	67	16%	144	7%
Schlechtes Wetter.	1	1%	15	3%	25	7%	68	11%	9	2%	118	6%
Weg ist zu kurz.	4	4%	30	6%	20	6%	6	1%	15	4%	75	4%
Zu viele Berge.	8	9%	22	4%	13	4%	15	2%	8	2%	66	3%
Zu Gefährlich.	3	3%	9	2%	6	2%	8	1%	3	1%	29	1%
Zu früh aufstehen.	2	2%	8	1%	6	2%	4	1%	2	0,5%	22	1%
Fahrrad wir geklaut.	1	1%	6	1%	2	1%	0	0%	2	0,5%	11	1%
Fahrrad ist zu teuer.	1	1%	1	0,2%	0	0%	1	0,2%	4	1%	7	0,3%
Ist zu langsam.	1	1%	0	0%	1	0,3%	1	0,2%	2	0,5%	5	0,2%
Sonstiges	1	1%	15	3%	6	2%	11	2%	4	1%	37	2%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Wenn Du mit dem Fahrrad / E-Bike kommst: Wie häufig?

- **38%** der befragten Schüler fahren fast **nie** mit dem **Fahrrad** zur Schule.
- Nur **4%** fahren fast **immer** mit dem Fahrrad zur Schule.
- **8%** der Rad fahrenden Schüler, fahren nur bei **gutem Wetter**.

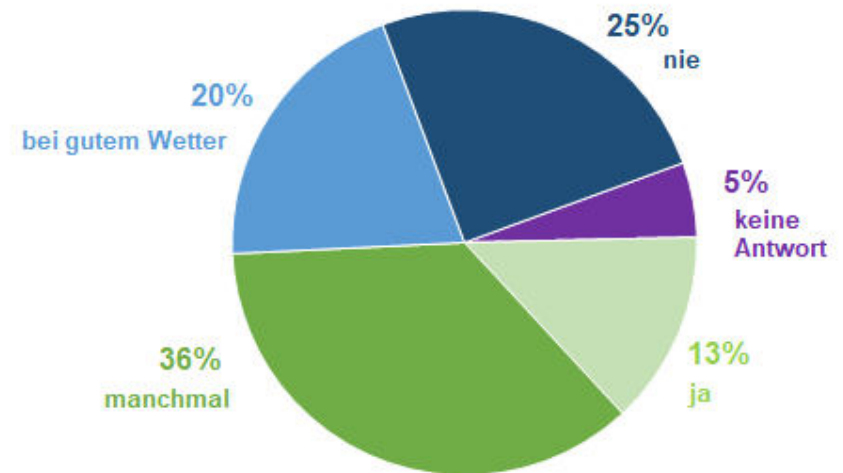


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Wie häufig Fahrrad?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	22	23%	186	34%	170	48%	236	38%	279	65%	893	44%
fast immer	3	3%	12	2%	25	7%	44	7%	4	1%	88	4%
manchmal	3	3%	31	6%	25	7%	42	7%	9	2%	110	5%
bei gutem Wetter	6	6%	36	7%	28	8%	91	15%	6	1%	167	8%
fast nie	60	64%	278	51%	106	30%	212	34%	128	30%	784	38%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Benutzt Du Dein Fahrrad auch in der Freizeit?

- **13%** der Wipperfürther Schüler nutzen das **Fahrrad** auch in der **Freizeit**.
- **25%** nutzen das Fahrrad **nie** in der Freizeit.
- **20%** der Schüler nutzen das Fahrrad nur bei **gutem Wetter**.

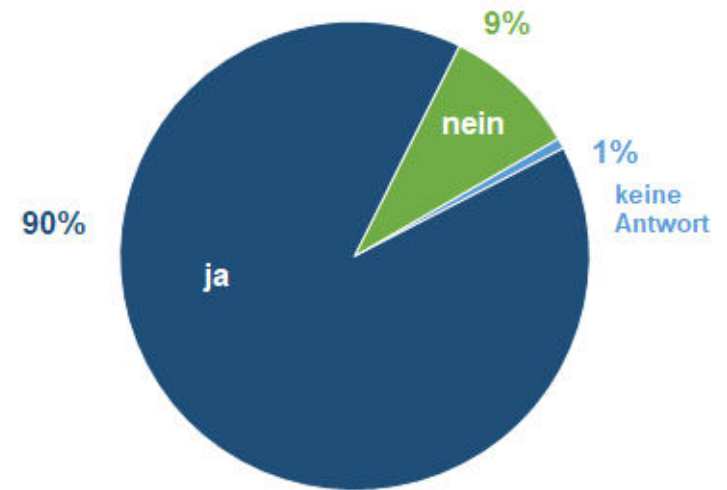


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Fahrrad-nutzung Freizeit?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	7	7%	13	2%	10	3%	12	2%	64	15%	106	5%
ja	17	18%	94	17%	43	12%	90	14%	31	7%	275	13%
manchmal	19	20%	217	40%	153	43%	263	42%	86	20%	738	36%
nur bei guten Wetter	22	23%	93	17%	77	22%	154	25%	63	15%	409	20%
nie	29	31%	126	23%	71	20%	106	17%	182	43%	514	25%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Hast Du Deinen Fahrradführerschein gemacht?

- **90%** der befragten Schüler haben den **Fahrradführerschein**.
- Lediglich 9% sind ohne Fahrradführerschien.
- Es haben **mehr Schüler** 90% einen **Fahrradführerschein**, als ein Fahrrad 61%.

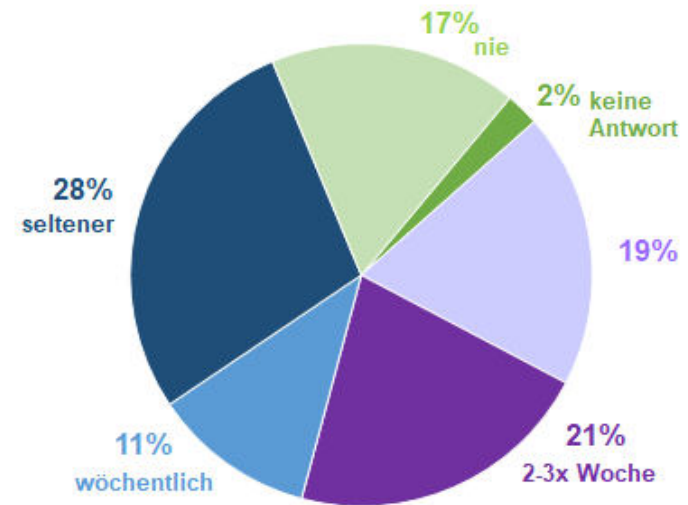


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Fahrradführerschein?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	2	2%	0	0%	5	1%	3	0%	5	1%	15	1%
Ja	76	81%	480	88%	324	92%	589	94%	368	86%	1.837	90%
Nein	16	17%	63	12%	25	7%	33	5%	53	12%	190	9%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Wie häufig nutzt Du das „Eltern-Taxi“ in Deiner Freizeit?

- **19%** der Schüler nehmen **fast täglich** das Eltern-Taxi in der Freizeit in Anspruch
- Mit **29%** nutzt der größte Anteil der Befragten das Eltern-Taxi, seltener als einmal in der Woche.
- **Nie** nutzen **17%** der Befragten das Eltern-Taxi in der Freizeit.

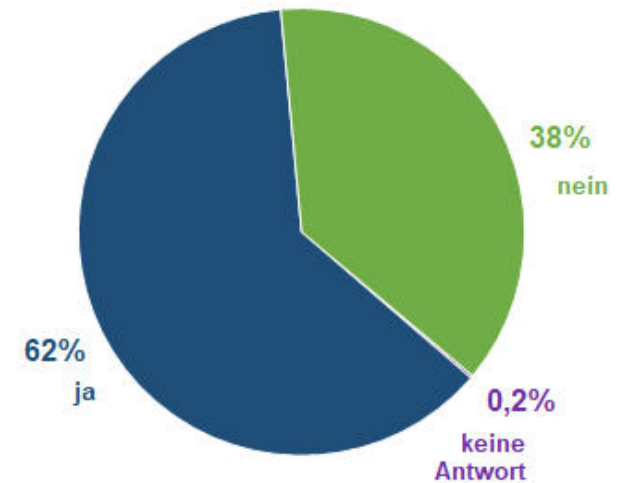


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Häufigkeit Eltern-Taxi Freizeit?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	6	6%	14	3%	12	3%	4	1%	12	3%	48	2%
fast täglich	7	7%	97	18%	78	22%	168	27%	43	10%	393	19%
Woche 2-3x	15	16%	112	21%	85	24%	193	31%	33	8%	438	21%
wöchentlich	12	13%	55	10%	61	17%	83	13%	22	5%	233	11%
seltener	33	35%	184	34%	96	27%	142	23%	120	28%	575	28%
nie	21	22%	81	15%	22	6%	35	6%	196	46%	355	17%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Hast Du ein Schüler-Ticket für Bus und Bahn?

- **Zwei Drittel** der Schüler (62%) der Wipperfürther Schüler sind in Besitz eines **Schülertickets**.
- Der Ticketbesitz in der Schülerschaft des St.-Angela-Gymnasiums ist mit 82% überdurchschnittlich hoch.
- Von den Schülern des Bergischen-Berufskollegs sind nur 36% in Besitz eines Schülertickets.
- Ein Teil der Schüler nutzt das Schüler-Ticket auch für private Fahrten in der Freizeit. (siehe Auswertung auf der folgenden Seite).

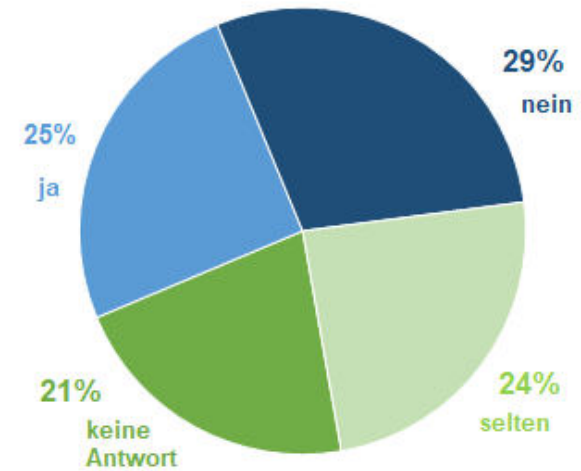


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Schüler-Ticket?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	1	1%	0	0%	1	0,3%	1	0,2%	1	0,2%	4	0,2%
Ja	43	46%	340	63%	224	63%	511	82%	152	36%	1270	62%
nein	50	53%	203	37%	129	36%	113	18%	273	64%	768	38%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Benutzt Du Dein Schüler-Ticket auch in der Freizeit?

- Die Aussagen zur Freizeitnutzung des Schülerticket sind sehr ausgeglichen.
- **Ein Viertel** der Befragten **nutzen** das Ticket.
- **Ein Viertel** der Befragten nutzen das Ticket **nie**.
- **Ein Viertel** der Befragten nutzen das Ticket **selten**.

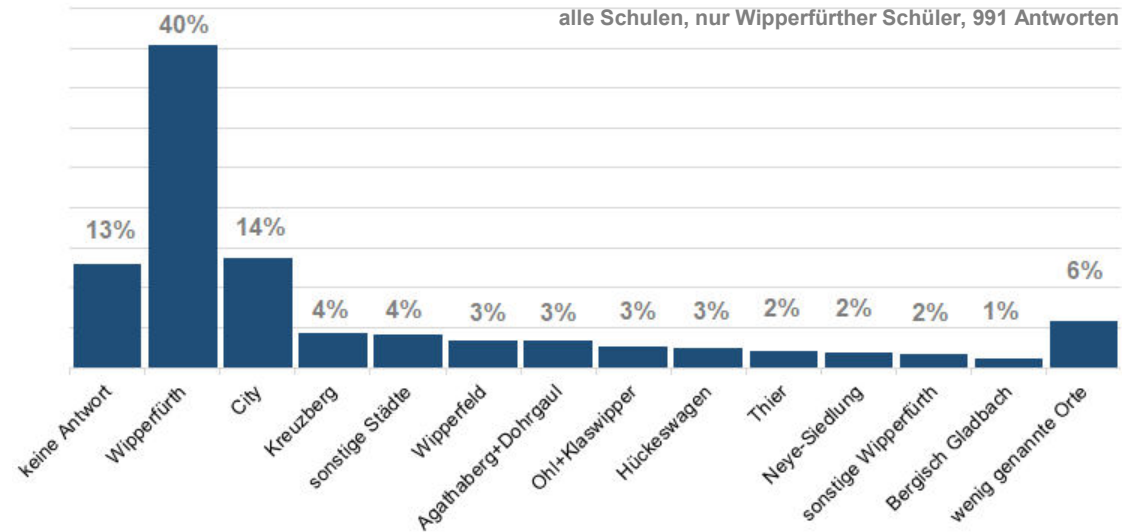


alle Schulen, 2.042 ausgewertete Antworten

Schüler-Ticket Freizeit?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymnasium		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	5	5%	82	15%	100	28%	86	14%	165	39%	438	21%
ja	24	26%	92	17%	75	21%	229	37%	92	22%	512	25%
nein	53	56%	224	41%	87	25%	109	17%	123	29%	596	29%
selten	12	13%	145	27%	92	26%	201	32%	46	11%	496	24%
Summen	94	100%	543	100%	354	100%	625	100%	426	100%	2.042	100%

Wo finden die meisten Deiner Freizeitaktivitäten statt?

- Überwiegend **40%** verbringen die Wipperfürther Schüler ihre Freizeit in **Wipperfürth**.
- Häufig wurde die Antwort "Zuhause" genannt (evtl. auch pandemiebedingt)
- Mit **1%** der Antworten erfährt **Bergisch Gladbach** von den umliegenden Städten das größte Interesse.
- In dieser Auswertung wurde nur das Freizeit-Mobilitätsverhalten der **Schüler aus Wipperfürth** betrachtet.



Orte Freizeit?	Hauptschule		Realschule		EvB-Gymnasium		St.-Angela Gymn.		Berg. Berufskolleg		Alle Schulen	
	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig	Schüler	anteilig
keine Antwort	20	25%	47	13%	28	14%	23	10%	11	11%	129	13%
Wipperfürth	7	9%	151	41%	81	41%	117	49%	45	43%	401	40%
City	27	34%	39	11%	28	14%	28	12%	14	13%	136	14%
Kreuzberg	1	1%	23	6%	6	3%	11	5%	1	1%	42	4%
sonstige Städte	1	1%	20	5%	6	3%	9	4%	5	5%	41	4%
Wipperfeld	5	6%	11	3%	5	3%	10	4%	3	3%	34	3%
Agathaberg+Dohrgaul	3	4%	11	3%	8	4%	7	3%	4	4%	33	3%
Ohl+Klaswipper	1	1%	16	4%	5	3%	1	0%	3	3%	26	3%
Hückeswagen	2	3%	7	2%	5	3%	6	3%	5	5%	25	3%
Thier	1	1%	10	3%	5	3%	4	2%	1	1%	21	2%
Neye-Siedlung	2	3%	8	2%	4	2%	4	2%	0	0%	18	2%
sonstige Wipperfürth	1	1%	9	2%	5	3%	1	0,4%	0	0%	16	2%
Bergisch Gladbach	0	0%	2	1%	3	2%	3	1%	4	4%	12	1%
wenig genannte Orte	9	11%	17	5%	10	5%	13	5%	8	8%	57	6%
Summen	80	100%	371	100%	199	100%	237	100%	104	100%	991	100%

**Anlagengruppe 4:
Ortsteilsteckbriefe**



In der Kernstadt Wipperfürth wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 11.400 Einwohner:innen. Die Anzahl der Haushalte beträgt rd. 5.600. Entsprechend liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Kernstadt Wipperfürth bei 2,06. In Wipperfürth sind somit im Durchschnitt die geringsten Haushaltsgrößen vorzufinden. In Bezug auf die Gesamtstadt wohnen im bevölkerungsstärksten Ortsteil Wipperfürth 51,4 % der Bevölkerung und 54,0 % der Haushalte.

Wipperfürth liegt zentral im Stadtgebiet der Hansestadt Wipperfürth. Der Siedlungsbereich wird durch den Flusslauf Wupper und die B237 in Ost-West-Richtung im Innenstadtbereich durchschnitten. Die historische Innenstadt liegt südlich der Wupper und bestand bereits im Mittelalter. Davon zeugen noch heute Reste der ehemaligen Stadtmauer. Das heute übergeordnete Verkehrsnetz bestehend aus den Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen beruht ebenfalls auf (ursprünglich außerhalb der Stadtgrenzen gelegenen) historischen Zuwegungen nach Wipperfürth. An diesen Achsen siedelten sich im 19. Jahrhundert und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Erweiterungen des Stadtkerns an. Zudem wurde die Bahnanlage mit Bahnhof errichtet, die heute zwar nicht mehr in Betrieb ist, aber als Fuß- und Radwegeverbindung weiterhin besteht. Erst nach dem zweiten Weltkrieg ist der Siedlungsbereich von Wipperfürth nochmal deutlich in alle Richtungen gewachsen und die nordöstlich gelegene Neysesiedlung gebaut worden. Das historische Stadtzentrum befindet sich in Tallage, die gewachsenen angliedernden Siedlungsbereiche befinden sich größtenteils an Hängen um die Innenstadt herum. Durch die Topographie sind die unterschiedlichen Quartiere zu erklären, die teilweise zur Vermeidung von Durchgangsverkehr oder aufgrund der Hanglage nicht untereinander mit Straßen verbunden sind.

In Wipperfürth bestehen drei größere Gewerbegebiete. Zum einen gibt es das Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße mit einer sehr gemischten Betriebsstruktur und zum anderen ein Gewerbegebiet am östlichen Siedlungsrand mit dem Branchenschwerpunkt Maschinenbau und Kfz. Insbesondere das Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße weist gestalterische Mängel und auch Mängel im Straßenraum auf. Unmittelbar in der Innenstadt an der Wupper gelegen, gibt es ein weiteres Gewerbegebiet historischen Ursprungs. Dort befindet sich das Betriebsgelände des »Radium Lampenwerks« mit dem weithin sichtbaren Schornstein. Weiterhin ist in der Innenstadt ein Zentraler Versorgungsbereich definiert, der ein vielfältiges Versorgungsangebot bietet. Es gibt in Wipperfürth unter anderem zwei Lebensmittelvollsortimenter, drei Discounter, zwei Drogeriemärkte und weitere Versorgungsangebote. Die Standorte konzentrieren sich neben der



Abbildung 55: Impressionen der Kernstadt Wipperfürth

Innenstadt vorwiegend auf die Lennep- Straße, die Gaulstraße und die Bahnhofstraße.

Im historischen Stadtkern Wipperfürths sind historische und denkmalgeschützte Gebäude in regionstypischer Bauweise vorzufinden. Die Wohnbebauung gliedert sich vorwiegend in Ein- und Zweifamilienhäuser und einzelne Mehrfamilienhaussiedlungen. Es überwiegen ein- bis zweigeschossige Gebäude, es gibt aber auch Gebäude mit bis zu acht Geschossen. In einigen Mehrfamilienhausbereichen bestehen Mängel hinsichtlich der Wohnumfeldgestaltung im öffentlichen und halböffentlichen Raum sowie in der Straßenumgestaltung.

Wipperfürth verfügt über vielfältige sportliche sowie kulturelle Freizeitangebote. Hervorzuheben ist hierbei insbesondere die Jugendkunstschule »Kunstbahnhof«, das Kulturzentrum »Alte Drahtzieherei« und der Flugplatz Wipperfürth-Neye. Das Freizeitangebot wird durch ein diverses gastronomisches Angebot abgerundet. Grundsätzlich kann das Angebot für Jugendliche und Kinder aber noch ausgebaut werden. In Wipperfürth gibt es außerdem ein gutes Betreuungs- und Bildungsangebot bestehend aus sieben Kitas, drei Grundschulstandorten, vier weiterführenden Schulen, einem Berufskolleg und einer Förderschule. Die soziale Infrastruktur ist insbesondere durch das Krankenhaus, Seniorenwohnanlagen und Lebenshilfeeinrichtungen gekennzeichnet.

Mit Blick auf die Freiraumstruktur ist der Flusslauf Wupper sehr prägend, wobei die Uferbereiche vorwiegend von Gebäuderückseiten umgeben werden und die Zugänglichkeit eingeschränkt ist. Dies gilt insbesondere im Innenstadtbereich und verringert damit die Wahrnehmung des Flusses im Stadtbild. Im Bereich Ohler Wiesen und auf dem Hausmannplatz ist der Zugang zur Wupper hingegen gegeben. Weiterhin fließen die Hönnige und der Gaulbach in Wipperfürth in die Wupper. Da diese in Teilstücken verrohrt sind und unterir-

disch verlaufen, sind sie nur in Teilen im Stadtbild wahrnehmbar.

Derzeit befinden sich darüber hinaus Siedlungserweiterungen für die Wohnnutzung in der Bauleitplanung. Unter anderem wird die Neye-Siedlung in östliche Richtung erweitert und im Bereich Seilerstraße und Wolfsiepen nachverdichtet. Zusätzlich bestehen in Wipperfürth noch diverse Wohnbauflächenreserven, die im Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan gesichert sind und eine Erweiterung des Siedlungsgebiets in südöstliche und südliche Richtung ermöglichen würde.

Entsprechend der Bedeutung der Kernstadt mit ihren Schul- und Arbeitsplatzstandorten, ihrer Versorgungsfunktion und nicht zuletzt rund 11.400 Einwohnern besteht eine große verkehrserzeugende Wirkung. Dabei wird deutlich, dass die Kernstadt von Wipperfürth nicht in alle Verkehrsnetze qualitativ gleichwertig eingebunden ist. Die Einbindung in das Netz für den motorisierten Individualverkehr ist relativ gut. Defizite bestehen im ÖPNV-Angebot sowie in der Anbindung für den Fahrradverkehr, dessen Nutzung nicht nur durch die Topografie erschwert ist, sondern insbesondere durch das Fehlen eigenständiger Radwege weder sicher noch attraktiv ist. Die Ausnahme bildet der Bahntrassenradweg.

Defizite in der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestehen zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere an den Knotenpunkten der Ringstraße und im Umfeld des Busbahnhofs. Um die Innenstadt zusätzlich zu entlasten, soll zukünftig die Hochstraße für den Individualverkehr gesperrt werden, was eine Verkehrszunahme für die Ringstraße bedeutet. Bereits seit Jahren wird in Wipperfürth eine Entlastungsstraße durch den Neubau einer Südwest- und Südumgehung gefordert. Die Entlastungswirkung sind in einer kommenden Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, um eine Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan zu erreichen.

Stärken

- › historischer, attraktiv gestalteter Ortskern
- › attraktive Wohnlage
- › einige Baugebiete in Planung
- › bestehende Wohnbauflächenreserven
- › Landmarken Kirche St. Nikolaus und Schornstein Radium
- › gute Nahversorgungsmöglichkeiten für den täglichen und mittelfristigen Bedarf im Zentralen Versorgungsbereich (und z.T. darüber hinaus)
- › gutes Bildungs- und Betreuungsangebot
- › gutes Freizeitangebot und kulturelles Angebot mit dem regionalen Veranstaltungsort »Alte Drahtzieherei«
- › Krankenhaus »Helios-Klinken«
- › großes Angebot an öffentlichen Parkraum in der Innenstadt
- › verkehrsberuhigte Innenstadtstraßen
- › solides ÖPNV-Angebot
- › Nordumgehungsstraße zur Entlastung der Innenstadt
- › Bahntrassenradweg

Schwächen

- › einzelne Siedlungen mit Handlungsbedarf im Wohnumfeld
- › wenig Freizeitangebote für Jugendliche
- › mangelnde Zugänge zur Wupper
- › z.T. mangelhafte Straßenraumgestaltung
- › mangelhafte Grünverbindungen im Siedlungsgebiet
- › Defizite in den Betriebszeiten des ÖPNV
- › fehlende Schnellbusverbindungen in die umliegenden Kommunen und Zentren
- › lückenhaftes Radverkehrsnetz
- › Durchgangsverkehr und Trennwirkung der klassifizierten Straßen
- › Kapazitätsengpässe und Verträglichkeitsprobleme auf der Ringstraße

Mobilität

Die Kernstadt Wipperfürths wird aus der historischen Innenstadt der Hansestadt, den Gewerbe- und Mischgebieten in der Tallage der Wupper sowie den sich die Hänge hinaufziehenden Wohngebieten gebildet. Trennend wirken sich der Lauf der Wupper sowie eine Reihe von Hauptverkehrsstraßen aus, die wesentliche regionale als auch städtische Verbindungsfunktionen wahrnehmen. Mangels eines direkten Autobahnanschlusses finden auch wesentliche Durchgangsverkehrsbeziehungen über diese Straßen statt.

So bildet die B 237 eine wichtige überregionale Straßenanbindung sowohl in den benachbarten Bergischen Kreis (Hückeswagen) als auch in den übrigen Oberbergischen Kreis. Für die die Innenstadt hat die B 237 die Funktion einer Nordumgehung und hat die innerstädtischen Straßen grundlegend entlastet. Sie trennt jedoch gleichzeitig die Neye-Siedelung und die Wohngebiete Felderhofer Kamp und Sanderhöhe von der Innenstadt. Ebenso bilden die B 506 (Glabbacher Straße) und die L 284 (Straßenzug Leiersmühle - Lüdenstraße Straße – Surgères Platz – Gaulstraße) wichtige Straßenachsen mit Verbindungsfunktionen in Nachbarstädte und Kirchdörfer, entfalten im Kernstadtbereich jedoch eine starke Trennwirkung. Besonders deutlich wird dies im Bereich des Kölner Tores und des Surgerès Platzes.

Mit der Änderung der Verkehrsführung und der Umgestaltung der Innenstadtstraßen sind vor einigen Jahren die dortigen Straßen grundlegend entlastet und straßengestalterisch aufgewertet worden. Ebenso wie die Erschließungsstraßen der Wohngebiete sind sie Bestandteile von Tempo 30-Zonen. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h gelten auf den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen. Nur im Bereich empfindlicher Randnutzungen werden die Geschwindigkeiten auf 30 km/h beschränkt. Dies gilt auch für die innerstädtische Vorfahrtsstraße Ringstraße.

Die Straßen in der Kernstadt werden in der Regel von Hochbordgehwegen begleitet. In der Innenstadt besteht eine „weiche Trennung“ der Verkehrsarten. In Beibehaltung des Trennsystems bilden Rinnen die Abgrenzung zwischen Fahrbahn und Gehwegen. Abschnittsweise sind nur an wenigen Verkehrsstraßen straßenbegleitende Angebote für den Radverkehr vorhanden (z.B. Radwege entlang der Lüdenscheider Straße und Radschutzstreifen entlang der Gaulstraße). Mehrheitlich fehlen jedoch eigenständige Radverkehrsanlagen. In den Tempo-30-Zonen findet der Radverkehr gefährdungsarm im Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.

In der Innenstadt stehen für die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum großflächige Parkieranlagen bereit, welche überwiegend durch eine Parkscheibenpflicht bewirtschaftet sind, die bei den bisherigen Ortsbegehungen als ausreichend dimensioniert bewertet werden. Elektoladesäulen sind nur in geringer Zahl vorhanden.

Die Kernstadt von Wipperfürth ist Mittelpunkt des regionalen und interkommunalen Busliniennetzes. Eine Anbindung an das Schienennetz existiert nicht. Der zentrale Haltepunkt für den Linienbusverkehr ist der Busbahnhof auf dem Surgères Platz am östlichen Rand der Innenstadt. Von der Kernstadt sind die umliegenden Nachbarstädte und die Kirchdörfer über die Buslinien

angebunden. Für die ländliche Lage Wipperfürths ist der öffentliche Verkehr solide ausgebaut. Mängel bestehen jedoch besonders in den Betriebszeiten in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende. Die weiten Linienwege in die umliegenden Kommunen bedingen lange Reisezeiten und machen den Buslinienverkehr besonders für Fahrten in die Zentren Köln Düseldorf und Wuppertal unattraktiv. Ein Schnellbusangebot wurde bislang nicht etabliert.

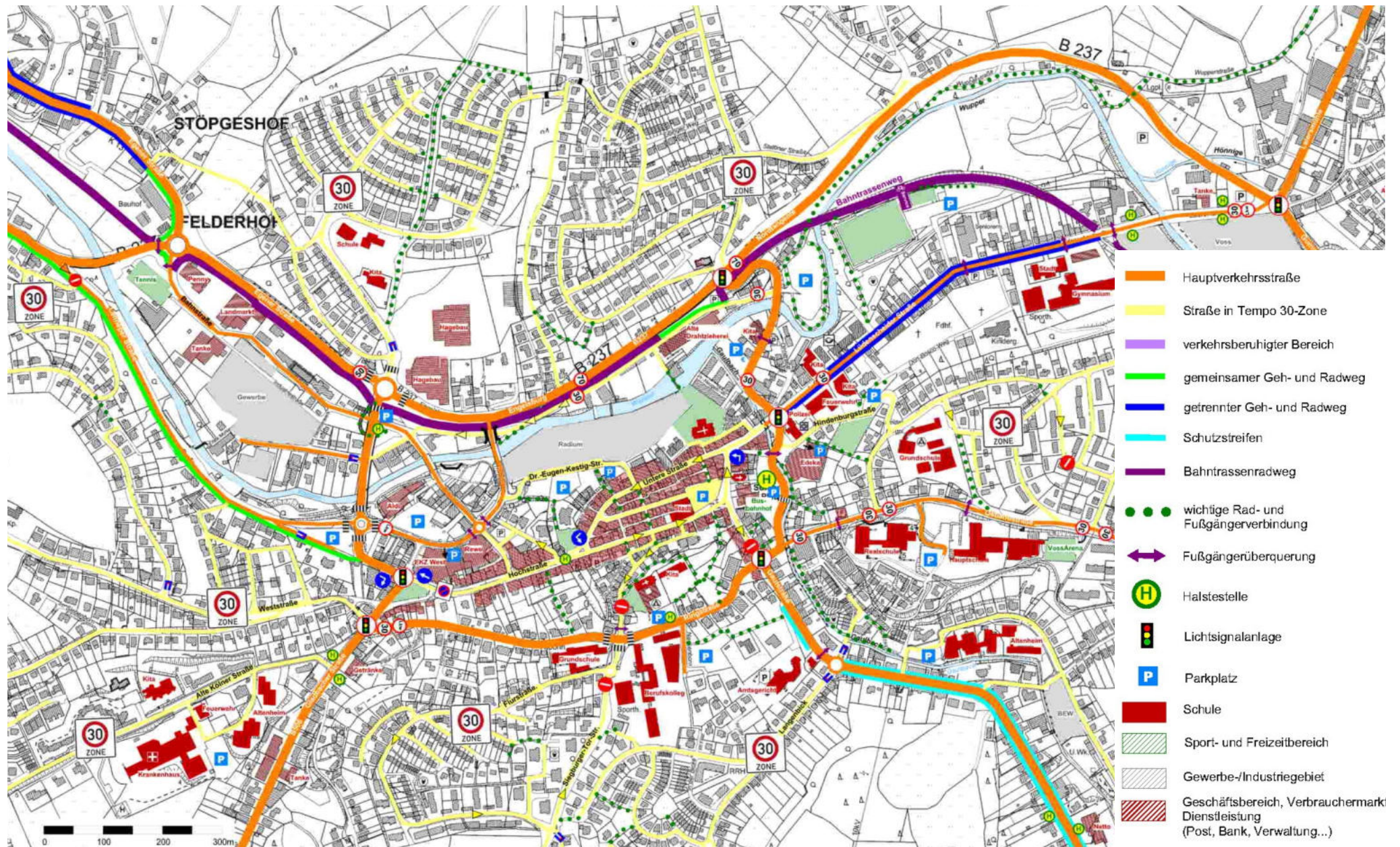
Die um die Innenstadt gelegenen Wohngebiete werden über die Fahrten des Bürgerbusvereins Wipperfürth e.V. untereinander und mit der Innenstadt sowie dem ZOB am Surgères-Platz verbunden. Der Bürgerbus bietet täglich 4 bis 6 Fahrten an. Sonntags besteht kein Fahrtenangebot.

Als Schulstandort hat Wipperfürth eine regionale Bedeutung. Ein Großteil des Schülerverkehrs wird durch den Linienbusverkehr gewährleistet. Zu den morgendlichen und nachmittäglichen Hauptnachfragezeiten des Schülerverkehrs fahren viele Buslinien verdichtet. Durch die kernstadtnahe Lage der weiterführenden Schulen übernimmt der Busbahnhof eine zentrale Funktion in der Abwicklung des Schülerverkehrs.

Für den Radverkehr sind die Verbindungen in die (Kirch-) Dörfer durch die Topografie des Stadtgebietes deutlich erschwert. Auch fehlen entlang den klassifizierten Verbindungsstraßen in vielen Fällen begleitende Radwege. Eine Besonderheit im Wipperfürther Stadtgebiet ist der Bahntrassenradweg, welcher als asphaltierter gemeinsamer Geh- und Radweg auch die Kernstadt durchläuft. Für die große Nachfrage ist der Bahntrassenradweg im westlichen Bereich jedoch abschnittsweise zu schmal ausgeführt.

Entsprechend der Bedeutung der Kernstadt mit ihren Schul- und Arbeitsplatzstandorten, ihrer Versorgungsfunktion und nicht zuletzt rund 11.400 Einwohnern besteht eine große verkehrserzeugende Wirkung. Dabei wird deutlich, dass die Kernstadt von Wipperfürth nicht in alle Verkehrsnetze qualitativ gleichwertig eingebunden ist. Die Einbindung in das Netz für den motorisierten Individualverkehr ist relativ gut. Defizite bestehen im ÖPNV-Angebot sowie in der Anbindung für den Fahrradverkehr, dessen Nutzung nicht nur durch die Topografie erschwert ist, sondern insbesondere durch das Fehlen eigenständiger Radwege weder sicher noch attraktiv ist. Die Ausnahme bildet der Bahntrassenradweg.

Defizite in der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestehen zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere an den Knotenpunkten der Ringstraße und im Umfeld des Busbahnhofs. Um die Innenstadt zusätzlich zu entlasten, soll zukünftig die Hochstraße für den Individualverkehr gesperrt werden, was eine Verkehrszunahme für die Ringstraße bedeuten wird. Bereits seit Jahren wird in Wipperfürth eine Entlastungsstraße durch den Neubau einer Südwest- und Südumgehung gefordert. Die Entlastungsauswirkung sind in einer kommenden Verkehrsuntersuchung nachzuweisen, wenn eine Aufnahme in den Landesstraßenbedarfsplan erreicht werden soll.





Im südöstlichen Ortsteil Agathaberg wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 1.800 Einwohner:innen. Rd. 300 von ihnen wohnen im Kirchdorf, während sich rd. 1.500 auf die kleineren Ortschaften und Weiler von Agathaberg verteilen.

Im Kirchdorf Agathaberg (im gesamten Ortsteil Agathaberg mit Weilern) leben rd. 130 (830) Haushalte. Die Anzahl der Personen pro Haushalt beträgt durchschnittlich 2,17 (2,22). Diese Zahlen entsprechen einem Anteil von 8,3 % der Bevölkerung bzw. 8,0 % der Haushalte in Bezug auf die Gesamtstadt Wipperfürth.

Die Ortsmitte Agathabergs erstreckt sich rund um die 500-jährige Kirche St. Agatha entlang der Straße Agathaberg. Das Kirchdorf bildete bis in die 1980er Jahre vorwiegend ein einreihige Bebauung entlang der Straße. Erst ab den 1980er Jahren wurde der Ortsteil durch die Einfamilienbebauung entlang des Maternusweges sowie jüngst entlang des Pfarrer-Josef-Schlimm-Weges ergänzt. Letzterer befindet sich noch im Bau. Agthaberg befindet sich – wie der Name schon sagt – auf einer Anhöhe, sodass die Kirche schon aus der Ferne sichtbar ist. Das Dorf besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt werden. Im Bereich der Kirche sind viele historische Gebäude regionstypisch im Fachwerkstil und mit Schieferverkleidungen erbaut.

Neben der Kirche wird die Ortsmitte insbesondere durch den gegenüberliegenden Stellplatz geprägt. Der Stellplatz hat in Bezug auf seine Aufenthaltsqualität und das veraltete Stadtmobilium Aufwertungspotenzial. Gleiches gilt für die Grünfläche neben dem Sportverein.

Agathaberg verfügt über ein gutes Betreuungs- und Bildungsangebot. Neben einer Grundschule und einer Kindertagesstätte in der zugehörigen Ortschaft Dorhgaul gibt es auch eine Einrichtung für betreutes Wohnen mit einer anschließenden Inklusionswerkstatt. Der Bürger- und Schützenverein stellt jeweils eine wichtige Institution in der Dorfgemeinschaft dar. Zudem wird von mehreren Vereinen ein vielseitiges Sport- und Freizeitangebot angeboten und es gibt einen denkmalgeschützten Kirchweg mit 14 Passionsstationen. Die Grundschule und das Gebäude des Sportvereins weisen allerdings einen Sanierungsbedarf auf. Außerdem lädt der »Freizeitpark« zum Grillen und Fußballspielen mit Weitblick ein. Er ist ein wichtiger Treffpunkt für die Agathaberger.

Weiterhin gibt es eine Dorfschänke mit historischer Tradition und das Dorf ist an das umgebende Wanderwegenetz angeschlossen. Hervor-



Abbildung 57: Impressionen des Ortsteils Agathaberg

zuheben ist außerdem, dass das Dorf wöchentlich durch zwei mobile Lebensmittelwagen durch Frischware versorgt wird und eine mobile Station der Sparkasse das Geldabheben erleichtert.

Die Umgebung des Kirchdorfes Agathaberg ist durch Landwirtschaft geprägt und das Gewerbegebiet Niedergaul sowie vereinzelte weitere Gewerbebetriebe sind ebenfalls dem Ortsteil zugehörig.

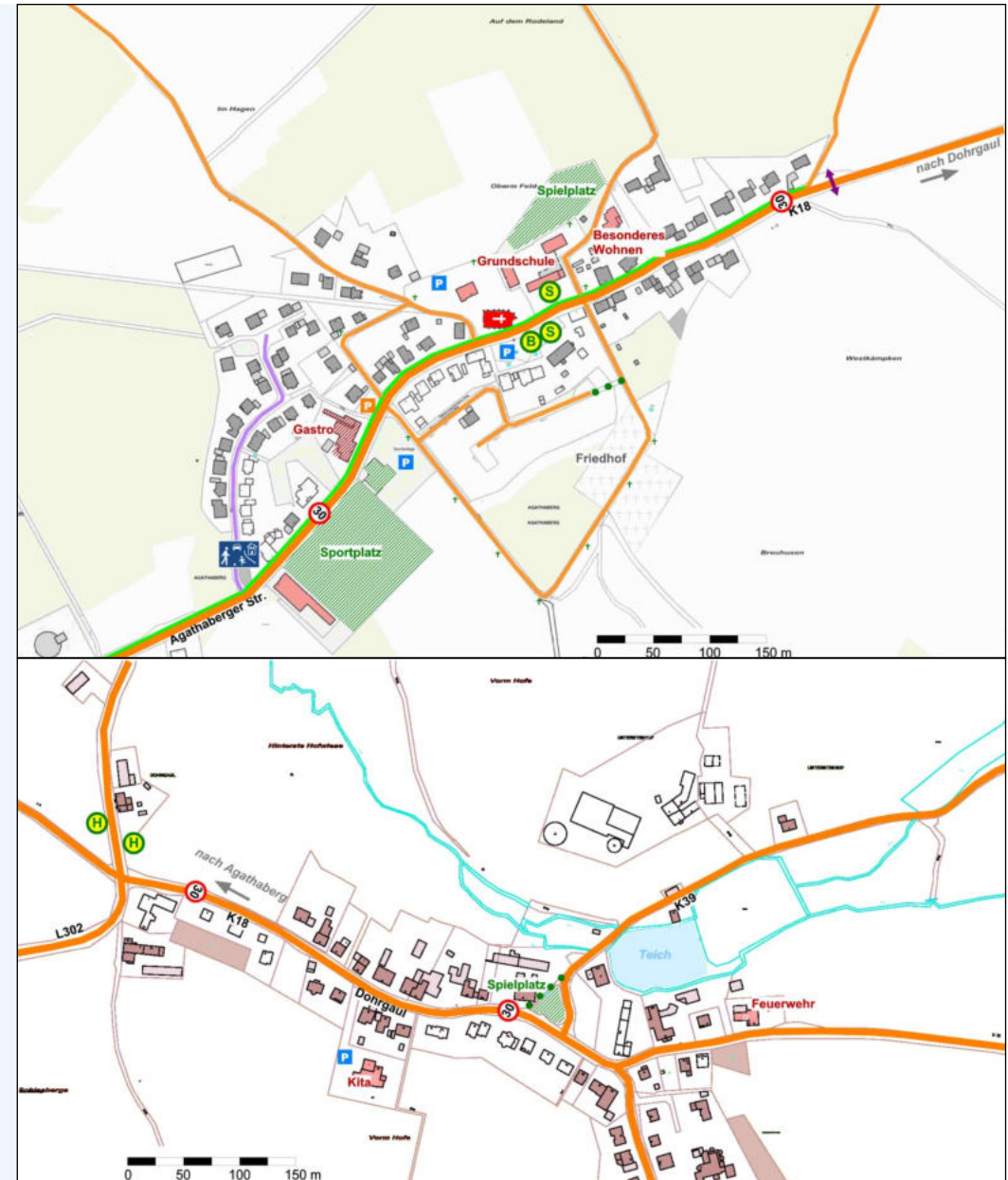
Die Mobilitätsangebote in Agathaberg sind für die einzelnen Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Die Nachfrage nach öffentlichem Parken kann auf dem Parkplatz an der Agathaberger Straße gegenüber der Kirche befriedigt werden. Agathaberg ist jedoch nicht in allen Bereichen befriedigend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Es fehlt eine sichere Radwegeverbindung in die Kernstadt, sowie zu den benachbarten (Kirch-)Dörfern. Eine ausreichende ÖPNV-Anbindung existiert nicht.

Stärken

- › attraktive Wohnlage mit Weitblick in den Landschaftsraum (Hügellage)
- › historischer Ortskern
- › gestalterische Hervorhebung der Ortsmitte durch Straßenbelag
- › Pflege von Stadtmobiliar und Prozessionsweg durch lokalen Bürgerverein
- › Neubaugebiet am »Pfarrer-Josef-Schlimm-Weg«
- › Gaststätte
- › Inklusionswerkstatt, Außenwohngruppen
- › flexible Schulkinderbetreuung
- › wöchentlich mobile Nahversorgung mit Bäckerei- und Frischwaren
- › attraktiver »Freizeitpark« als dorfübergreifender Treffpunkt
- › öffentliches Parkraumangebot in Agathaberg
- › Mitfahrerbank am Ortseingang
- › ehrenamtlicher Bürgerbus fährt dreimal wöchentlich in die Innenstadt

Schwächen

- › Aufwertungsbedarf des Parkplatzes in der Ortsmitte
- › untergenutzte Grünfläche vor der Grundschule
- › keine ausreichende Nachfrage für einen Dorfladen
- › Sanierungsbedarf des Grundschulgebäudes
- › Baumängel des Sportvereines und fehlender Gemeinschaftsraum
- › »Freizeitpark« mit Grillplatz nicht barrierefrei
- › fehlendes ÖPNV-Angebot in Agathaberg
- › ÖPNV-Angebot in Dohrgaul außerhalb des Ortskerns
- › kein öffentlicher Parkraum in Dohrgaul
- › fehlende Radwegeanbindung an die Kernstadt



Mobilität

Agathaberg

Agathaberg liegt südöstlich der Kernstadt und ist in rund 5 km über die L 284, Gaulstraße, und die K 18, Agathaberger Straße, zu erreichen. Die Agathaberger Straße ist in der Ortsdurchfahrt auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h reduziert und beidseitig mit Gehwegen auf dem Hochbord ausgestattet. Der Radverkehr benutzt die Nordseite mit, da eine Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg besteht. In den dorfkernumgebenden Wohngebieten sind keine Gehwege angelegt. Das Wohngebiet Maternusweg ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgebildet.

Die Nachfrage nach öffentlichem Parken kann auf dem Parkplatz an der Agathaberger Straße gegenüber der Kirche befriedigt werden. Für Besucher der Kirchengemeinde und Bedienstete der Grundschule stehen zudem ausreichend Parkplätze nördlich der Pfarrkirche zur Verfügung.

Das Angebot an öffentlichem Verkehr beschränkt sich auf gesamt wöchentlich 6 Fahrten des Dorf-Bürgerbusses (je 2 Fahrten an drei Wochentagen) und ist somit als unzureichend zu bewerten. Die Grundschule, in die u.a. auch Schüler aus Thier und Dohrgaul gehen, wird durch Schulbusse angefahren. Die Haltestellenbuch der Agathaberger Straße befindet sich vor der Grünfläche am Schulgebäude.

Verkehrserzeugend wirken in Agathaberg die Grundschule, welche Bring- und Holverkehr erzeugt sowie die örtliche Wohngruppe mit ihrem Beschäftigtenverkehr.

Agathaberg ist nicht in allen Bereichen befriedigend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Es fehlt eine sichere Radwegeverbindung in die Kernstadt, sowie nach Dohrgaul und zu den benachbarten (Kirch-) Dörfern. Eine ausreichende ÖPNV-Anbindung existiert nicht.

Dohrgaul

Dohrgaul liegt südöstlich der Kernstadt von Wipperfürth und ist über die L 284, Gaulstraße, die L 302 Niedergaul und die K 18 in knapp 5 km zu erreichen. Die K 18, Dohrgaul, ist in der Ortsdurchfahrt im Bereich der Kita auf Tempo-30 reduziert und wird mit einem einseitigen Hochbordgehweg geführt. Der östliche Teil der Ortsdurchfahrt ist mit 50 km/h befahrbar. In der Dorfmitte zweigt die K 39 in Richtung Ohl ab.

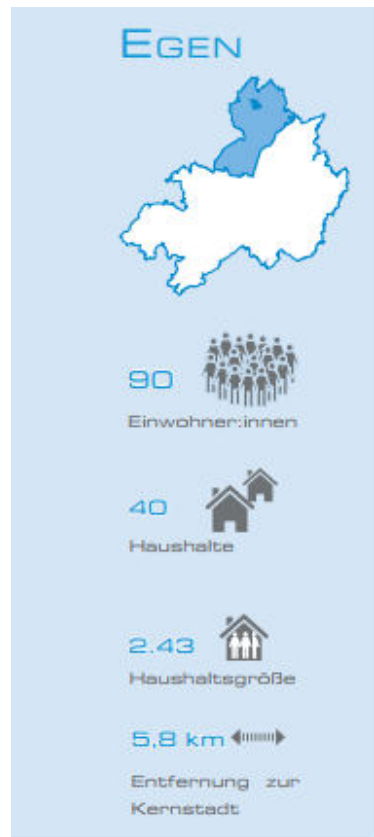
Für das öffentliche Parken steht wochentags lediglich ab 17 Uhr der Parkplatz der Kindertagesstätte zur Verfügung. Samstags und sonntags ist das Parken dort ganztägig erlaubt. Ansonsten fehlen öffentliche Parkstände im Bereich der Kreisstraße.

Das ÖPNV-Angebot besteht aus der Linie 333, deren Haltestelle in zumutbarer Entfernung von 400m von der Dorfmitte an der L 302 liegt. Wochentags im 60-Minuten-Takt, ist Dohrgaul so in den Linienweg zwischen der Kernstadt von Wipperfürth und Engelskirchen Bahnhof eingebunden. Am Wochenende findet die Bedienung zweistündig als TaxiBus statt. Zusätzlich existiert ein Angebot des Dorf-Bürgerbusses, welcher die Dorfmitte wöchentlich mit gesamt 6 Fahrten (je 2 Fahrten an drei Wochentagen) mit der Kernstadt Wipperfürth verbindet.

Die Kreisstraßen in Dohrgaul weisen keine eigene Radverkehrsinfrastruktur auf. Die Anbindung an die Kernstadt erfolgt über die L 302, die überwiegend mit einem gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet ist.

Verkehrserzeugend wirkt in Dohrgaul die Kita aus, welche Bring- und Holverkehre erzeugt. Die Anwohner berichten über Durchgangsverkehr auf der Achse K 18 – K 39 in Richtung Oh und beklagen überhöhte Fahrgeschwindigkeiten.

Dohrgaul ist gut in das Verkehrsnetz für den motorisierten Verkehr eingebunden. Die Anbindung an den ÖPNV ist ausreichend.



Der Ortsteil Egen zählte Ende des Jahres 2020 rd. 560 Einwohner:innen und weist somit die geringste Einwohnerzahl auf. Die Bewohnerschaft teilt sich in rd. 90 Personen wohnhaft im Kirchdorf Egen und rd. 470 Personen in den umliegenden Ortschaften bzw. Weilern.

Die Anzahl der Haushalte im Kirchdorf Egen (im gesamten Ortsteil Egen mit Weilern) betrug knapp 40 (230). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,46 (2,43). In Egen wohnten insgesamt lediglich 2,5 % der Bevölkerung und 2,2 % der Haushalte von der Gesamtstadt.

Der Ortsteil liegt im Norden des Stadtgebiets und ist mit der vergleichsweise geringsten Siedlungsdichte sehr ländlich geprägt, was durch großzügige Waldflächen und die Nähe zur Neye- und Bevertalsperre zu erkennen ist. Zudem befindet sich im Ortsteil einer der höchsten Punkte des Gemeindegebiets, weshalb an vielen Stellen eine weite Fernsicht möglich ist.

Das Kirchdorf Egen hat seine Ursprünge im 16. Jahrhundert und die Ortsmitte wird durch die Kirche »Unbefleckte Empfängnis« markiert, die einen regionsuntypischen Zwiebelturm aufweist. Die Kirche ist Teil der Wander- und Radwegkirchen, weshalb sich in der Ortsmitte außerdem ein Rast- und Spielplatz und eine Ladestation für E-Bikes befindet. In Kombination mit der räumlichen Nähe zu den Talsperren und den angrenzenden Wanderwegen sowie der im Ort ansässigen Gasstätte »Wigger« hat Egen ein touristisches Potenzial und einen hohen Freizeitwert.

Ergänzt wird der historische Kirchenbau durch ein- und zweigeschossige Einfamilienhäuser und Hofstellen. Die öffentlichen Räume weisen teilweise Aufwertungsbedarf auf, da Grünflächen un gepflegt sind und Stadtmobiliar veraltet ist.

Positiv hervorzuheben ist der Bürgerverein und das Dorfgemeinschaftshaus, welches für Veranstaltungen genutzt wird. Allerdings sind in Egen keine Einrichtungen zur Versorgung des täglichen Bedarfs vorzufinden und auch keine sozialen Infrastrukturen.

Gewerbe gibt es nur in Form des Gasthauses und in Form von Land- und Forstwirtschaft. Bewohner:innen sind dementsprechend auf ihr Auto angewiesen, um Besorgungen in den anderen Ortsteilen von Wipperfürth zu erledigen.



Abbildung B1: Impressionen des Ortsteils Hämmerl

Entsprechend sind in Egen die Mobilitätsangebote für die jeweiligen Verkehrsarten wenig ausgeprägt. Egen ist das von der Kernstadt entferntest gelegene Kirchdorf ist lediglich für den Kfz-Ver-

kehr gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Für weitere Verkehrsarten besteht kein ausreichendes Angebot. Es gibt kaum Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Stärken

- › ruhige, ländliche Wohnlage
- › historischer Gebäudebestand
- › touristisches Potenzial (Gasthaus, Wander- und Radwegkirche, E-Bike-Ladestation, Trinkwasserhahn)
- › Dorfgemeinschaftshaus
- › Anbindung an das Wanderwegenetz
- › Waldstadion mit natürlichem Rasenplatz
- › starkes Gemeinschaftsgefühl
- › öffentlicher Parkraum vorhanden
- › Ladesäulen für E-Bikes vorhanden

Schwächen

- › Gestaltungsmängel im öffentlichen Raum (u.a. Radler-Bücher-Rastplatz)
- › kein Anschluss an das städtische Gas- und Wasserleitungsnetz
- › keine Nahversorgung
- › fehlende Umkleidekabinen sowohl in der Feuerwehrawache als auch am Waldstadion
- › sanierungsbedürftiges Gemeinschaftshaus
- › Instandsetzungsbedarf der Wanderwege
- › abnehmende Inanspruchnahme der Friedhofsfläche
- › mangelhafte Positionierung der Bushaltestelle
- › keine ÖPNV-Erschließung (bes. an den Wochenenden)
- › keine alternativen Mobilitätsangebote
- › Abhängigkeit vom Pkw

Mobilität

In Egen sind die Mobilitätsangebote für die jeweiligen Verkehrsarten wenig ausgeprägt.

Egen ist aus der Kernstadt Wipperfürth in rund 9 Kilometern über die Egener Straße (K 13) zu erreichen. Die nach Egen abzweigende Straße trifft aus Süden kommend auf den Dorfkern, nahe der großen Pfarrkirche. Egen ist in das Straßennetz sternförmig aus allen vier Himmelsrichtungen eingebunden.

Die vier Einfallstraßen bilden das gesamte Straßennetz von Egen. Gehwege sind keine angelegt.

Die Nachfrage nach öffentlichem Parkraum kann auf dem neu angelegten Parkplatz (31 Parkstände) und auf dem unbefestigten Kirchparkplatz gedeckt werden.

An den Linienverkehr ist Egen durch die Ringlinie 337, mit wochentäglich 3 Fahrten an die Kernstadt von Wipperfürth angebunden. Vom

(Dorf-) Bürgerbus wird Egen nicht angefahren.

Für den Radverkehr steht keine eigenes Wegeangebot zur Verfügung. Der Radverkehr findet auf den verkehrsarmen Straßen im Mischverkehr statt. Auf dem Gelände der Wander- und Radwegkirche sind zwei Ladestationen für E-Bikes vorhanden.

In Egen gibt es kein Nahversorgungsangebot, dadurch ergeben sich Versorgungsfahrten (mit dem Kfz) unter anderem in die Kernstadt von Wipperfürth. Auch zum Besuch von Kita und Schulen sind Fahrten in die Kernstadt unabdingbar. Auf der Fahrstrecke zwischen Egen und der Kernstadt sind über 100 Höhenmeter zu bewältigen.

Egen ist das von der Kernstadt entferntest gelegene Kirchdorf und ist lediglich für den Kfz-Verkehr gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Für weitere Verkehrsarten besteht kein ausreichendes Angebot. Es gibt kaum Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.



HÄMMERN



500
Einwohner:innen



180
Haushalte



2,51
Haushaltsgröße



3,3 km 
Entfernung zur Kernstadt

Der Ortsteil Hämmerm mit rd. 1.300 Einwohner:innen ist westlich angrenzend an die Kernstadt Wipperfürth vergleichsweise zentral gelegen. Ende des Jahres 2020 wohnen davon rd. 500 Personen im Kirchdorf sowie knapp 800 Personen in den dazugehörigen Ortschaften und Weilern.

Im Kirchdorf Hämmerm (im gesamten Ortsteil Hämmerm mit Weilern) leben rd. 180 (520) Haushalte. Dort ist stadtweit der höchste Durchschnitt der Haushaltsgrößen mit 2,51 (2,43) Personen pro Haushalt vorzufinden. Die Bevölkerung des Ortsteils entspricht einem Anteil von 5,7 % der gesamten Wipperfürther Bevölkerung. Die Haushalte machen 5,0 % der Haushalt der Gesamtstadt aus.

Das Kirchdorf Hämmerm befindet sich westlich und östlich der B237. Die Bundesstraße unterteilt das Kirchdorf in ein Gewerbegebiet östlich der Straße und vorwiegend Wohnbebauung östlich der B237, die sich an der Flanke eines Hügels befinden. Der Ortsname beruht auf Hammerwerken, die im 18. Jahrhundert im Kirchdorf betrieben wurden und die Ursprünge des heutigen Gewerbegebiets darstellen, das flächentechnisch den Ortsteil dominiert. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war die Ortschaft auf einzelne Wohngebäude an der Bundesstraße sowie am Jostberg, am Grünebaum und an der Hilgersbrücke begrenzt. Erst in den letzten Jahrzehnten nahm die Anzahl zu und es wurde das Wohngebiet »Linde« sowie »Brücker Hang« umgesetzt, die die Freiflächen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten größtenteils schließen konnten.

Östlich des Kirchdorfs (östlich des Gewerbegebiets) befindet sich der Flusslauf der Wupper sowie die ehemalige Bahntrasse, die heute als Fuß- und Radwegeverbindung genutzt wird. Durch die angrenzende gewerbliche Nutzung ist weder die Wupper noch die Bahntrasse von den Wohngebieten aus einsehbar und nur durch zwei Fußwege durch das Gewerbegebiet erreichbar. Teilweise sind die Wegeverbindungen in einem schlechten Zustand und – vor allem für Ortsfremde – schwer auffindbar. Die Nähe zur Wupper ist für die Naherholung des Ortsteils aber ein starkes Potenzial.

Durch die langgestreckte Lage an der Bundesstraße gibt es im Kirchdorf keine klare Ortsmitte und somit mangelt es an geeigneten Treffpunkten für die Bewohnerschaft. Die Kirche wurde 1965 am Jostberg am nördlichen Ortsrand erbaut und ist vom Architekten Gottfried Boehm entworfen worden. Ihr Zustand ist mittlerweile jedoch sanierungsbedürftig, ebenso die zugehörigen Außenanlagen. Auch der öffentliche



Abbildung 61: Impressionen des Ortsteils Hämmerm

Raum entlang der Bundesstraße ist wenig einladend gestaltet. Zudem gibt in den einmündenden Wohnstraßen oft keine Bürgersteige, was zu Gefahrsituationen führt, da die Straßen oft als Abkürzung in Richtung B506 genutzt werden.

Zur Versorgung des täglichen Bedarfs gibt es in Hämmern keine Angebote, weswegen Einkäufe im angrenzenden Wipperfürth erledigt werden. Als Freizeitangebote verfügt Hämmern über einen Sport-, Schützen- und Luftsportverein sowie einen Spielplatz. Letzterer hat allerdings kein adäquates Spielangebot ist in einem schlechten Zustand. Angrenzend an den südlich im Ort gelegenen Sportverein ist ebenfalls eine Kindertagesstätte ansässig. Die freie Wiesenfläche dazwischen wird als Potenzial für einen Aufenthaltsbereich angesehen.

Reserveflächen für weitere bauliche Entwicklungen gibt es am südlichen Siedlungsrand. Zudem

befindet sich eine Brachfläche im Kreuzungsbe- reich B237/Hilgersbrücke, die einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Außerdem gibt es einige leerstehende und verfallene Gebäude an den nördlichen und südlichen Ortseingängen, die ein erstes negatives Erscheinungsbild des Ortsteils fördern. Zugleich stellt Hämmern als westlicher Ortsteil auch den Stadteingang nach Wipperfürth dar, was die Situation noch verschärft. Insgesamt befindet sich Hämmern in einem Spannungsfeld zwischen Lärmemissionen der Bundesstraße, einem Gewerbegebiet und einer guten Wohnlage in der Nähe von Wipperfürth.

In Hämmern sind die Mobilitätsangebote der Verkehrsarten qualitativ annähernd gleichwertig ausgeprägt. Hämmern ist gut in die jeweiligen Verkehrsnetze eingebunden. Der ÖPNV und die steigungsarme Radwegeachse entlang der B237, sind als Alternativen zum privaten Kfz-Verkehr geeignet.

Mobilität

In Hämmern sind die Mobilitätsangebote der Verkehrsarten qualitativ annähernd gleichwertig ausgeprägt. Hämmern ist aus der Kernstadt, direkt in der Talachse der Wupper über die B 237 in weniger als 4 km direkt zu erreichen. Die B 237, Lenneper Straße ist einseitig mit einem Hochbordgehweg ausgestattet. Die Bundesstraße trennt das Kirchdorf Hämmern von dem östlich gelegenen Gewerbegebiet.

Eine Dorfmitte existiert nicht. Vielmehr werden die drei Wohngebiete jeweils separat von der B 237 erschlossen. Das Wohngebiet Jostberg beherbergt die Kirche und ist als einziges Wohngebiet als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Das Gebiet Grünenbaum darf mit Tempo 50 befahren werden. Im Wohngebiet Hängersbrücke gilt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h im Bereich der Kita. Wenige Straßenabschnitte in den Wohngebieten sind mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

Für die Nachfrage nach öffentlichen Parken stehen der kleine Friedhofsparkplatz auf der Straße Grünenbaum, sowie eine große Anzahl von Parkständen im Gewerbegebiet zur Verfügung.

Durch die Buslinie 336, die auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Hämmern an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep

angebunden. Zusätzlich werden an zwei Wochentagen je 2 Fahrten des Dorf-Bürgerbusses angeboten.

Der Radverkehr wird in der Ortsdurchfahrt an der B 237 einseitig auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. Der nordöstlich verlaufende Bahntrassenradweg kann durch das Gewerbegebiet und nach Querung der Wupper erreicht werden.

Verkehrserzeugend wirken in Hämmern besonders das Gewerbegebiet. Die Kindertagesstätte erzeugt Bring- und Holverkehre.

Hämmern ist gut in die jeweiligen Verkehrsnetze eingebunden. Der ÖPNV und die direkt steigungsarme Radwegeachse entlang der B 237, sind als Alternativen zum privaten Kfz-Verkehr geeignet.

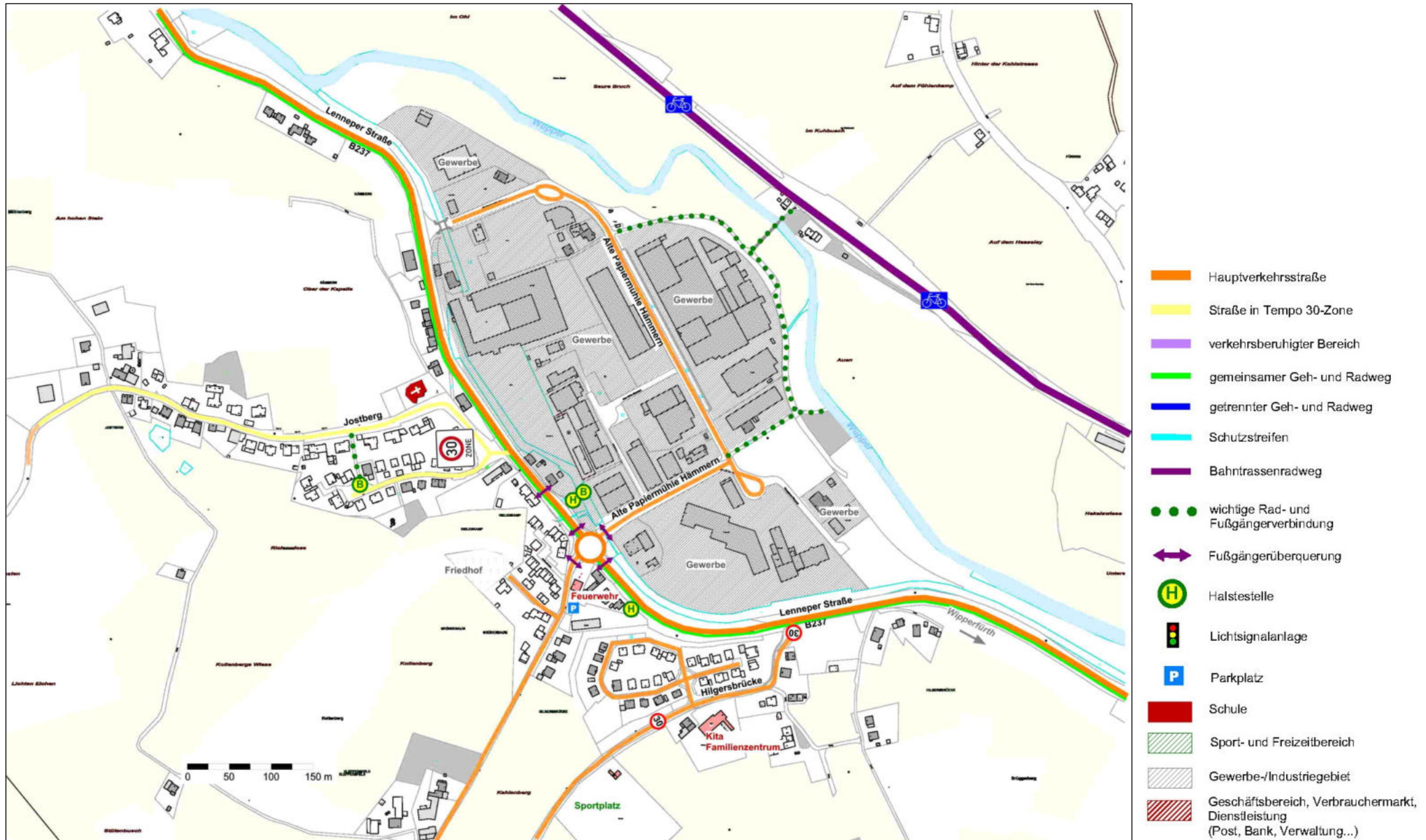
Im südlichen, ländlich geprägten Bereich von Hämmern wird von den Anwohnern Durchgangsverkehr zwischen Wermelskirchen und Wipperfürth beklagt. Dabei handelt es sich um relativ geringe Verkehrsmengen, die jedoch störend und subjektiv sicherheitsgefährdend wirken. Zusätzlich wird Durchgangsverkehr über Finkelnburg zur B 506 wahrgenommen.

Stärken

- › räumliche Nähe und gute Anbindung nach Wipperfürth
- › adäquate Gestaltung des Gewerbegebietes
- › konfliktarmes Miteinander von Wohnen und Gewerbe
- › Zugang zur Wupper
- › Anbindung an Bahntrassenradweg
- › Kita innerhalb des Kirchdorfes fußläufig erreichbar
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › umwegfreie Anbindung an die Kernstadt
- › gute steigungsarme Radwegeverbindung

Schwächen

- › keine Ortsmitte / Treffpunkte
- › mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums, z.T. Aufwertungsbedarf bei Straßenflächen
- › fehlende Beleuchtung von Fußwegen
- › Kirche und deren Umfeld mit Sanierungsbedarf
- › Gewerbegebiet als Barriere zwischen Wohnen und Wupper
- › leichte Lärm-/Geruchsemissionen
- › Keine Aufenthalts-/Sanitäranlagen für Lkw-Fahrer
- › mangelhafter Spielplatz mit Aufwertungsbedarf
- › unbefestigter Fußweg an der Wupper
- › Aufwertungsbedarf der Wegeverbindungen in Richtung Finkelnburg und Wüstemünste
- › starke Trennwirkung und Lärmemissionen durch die B237
- › Durchgangsverkehr in Richtung B506




KREUZBERG



1.000 
Einwohner:innen

440 
Haushalte

2,31 
Haushaltsgröße

5,2 km 
Entfernung zur
Kernstadt.

Im Ortsteil Kreuzberg, welcher im nordöstlichen Teil des Stadtgebietes liegt, wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 2.400 Einwohner:innen. Von diesen liegen rd. 1.000 Wohnsitze im Kirchdorf und rd. 1.400 in den übrigen Ortschaften und Wellern.

Im Kirchdorf Kreuzberg (Im gesamten Ortsteil Kreuzberg mit Wellern) leben rd. 440 (1.030) Haushalte. Die durchschnittliche Größe dieser Haushalte liegt bei 2,31 (ebenfalls 2,31) Personen. Die Bewohnerschaft von Kreuzberg macht somit 10,7 % der Bevölkerung und 10,0 % der Haushalte Wipperfürths aus.

Das Kirchdorf erstreckt sich entlang der Westfalenstraße und im Slepén und inkludiert auch die angrenzende Ortschaft Kupferberg, die sich an der Halver Straße befindet. Die Ortsmitte des historischen Kirchdorfes Kreuzberg befindet sich mit 375 m Höhe über NN auf einer Hügellage im Stadtgebiet.

Die historische Ortsmitte liegt im Bereich der Westfalenstraße mit der Kirche »St. Johannes«. Erst im Zuge des 20. Jahrhunderts erfolgte eine ausgeprägte Siedlungsentwicklung in südliche Richtung entlang im Slepén. Durch diese Entwicklung handelt es sich um eine weniger kompakte Siedlungsstruktur, die auch durch Freiflächen (z.B. der Kalvarienberg) zwischen den Siedlungsbereichen geprägt ist. Die Bebauung im Ortsteil ist vorwiegend durch ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser geprägt. Im Bereich der Westfalenstraße ist eine historische und regionstypische Fachwerkbauweise vorzufinden.

Der öffentliche Raum im Bereich der Ortsmitte ist z. T. neu saniert und modern gestaltet. Darüber hinaus gibt es in den angrenzenden Wohnstraßen allerdings Sanierungsbedarfe hinsichtlich der Asphaltierung, der Straßenränder und fehlender Gehwege.

Positiv hervorzuheben ist, dass es in Kreuzberg einen Supermarkt zur Deckung des täglichen Bedarfs, einen Getränkemarkt sowie zwei Hotels/Restaurants und Cafés gibt.

Darüber hinaus sind zwei Kirchen, zwei Kindertagesstätten, eine Grundschule und eine Behindertenwerkstatt sowie Lebenshilfe im Ort ansässig. Es gibt verschiedene Vereine, z.B. einen Bürger- und Schützenverein, die eine bedeutende Rolle für das Dorfleben spielen. Das Dorfhaus ist ein wichtiger Treffpunkt und Freizeittort in Kreuzberg. Jedoch ist es nicht barrierefrei und weist einen Sanierungsbedarf auf. Dahingegen sind die Mehrzweckhalle, die Grundschule sowie



Abbildung 63: Impressionen des Ortsteils Kreuzberg

der Spielplatz bereits barrierefrei gestaltet. Die Sporthalle der Grundschule ist jedoch zukünftig ebenfalls zu sanieren.

Das Kirchdorf ist weiterhin durch seine Nähe zu Rad- und Wanderwegen sowie den umliegenden Talsperren gekennzeichnet. Bsp. sind der Grubenrundwanderweg sowie zwei Rastplätze zu nennen. Die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten werden durch den Sportverein und einen Spielplatz ergänzt und der attraktive Landschaftsraum trägt dazu bei, dass Kreuzberg ein attraktiver und beliebter Wohnort ist. Historische Gebäude sind mit Informationstafeln gekennzeichnet.

Außerhalb des Kirchdorfes gibt es zwei Gewerbegebiete, Kupferberg und Blesenbach, die Arbeits-

plätze im Stadtgebiet generieren. Darüber hinaus bestehen im Kirchdorf Potenzialflächen für eine weitere wohnbauliche Entwicklung, die sich auf Freiflächen im bestehenden Siedlungszusammenhang befinden.

Die Mobilitätsangebote in Kreuzberg sind entsprechend der Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Es gibt in Kreuzberg drei Bushaltestellen, die wochentags von einer Buslinie angefahren werden. Für den Radverkehr ist in Kreuzberg keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Straßen erscheinen den Radfahrenden unsicher. Eine Radwegführung in die Kernstadt Wipperfürth ist geplant und wurde von der Stadtverwaltung bereits in mehreren Varianten betrachtet. Lediglich die abseitige Lage macht für größere Einkäufe und Besorgungen das eigene Auto notwendig.

Stärken

- › attraktiver Wohnstandort
- › Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- › historisches Ortszentrum
- › attraktive Baumstrukturen im Ortszentrum
- › neu gestalteter Kirchenvorplatz
- › Nahversorgung (Supermarkt) vorhanden
- › ausgeprägtes Freizeitangebot
- › hohe Frequenz von Wandernden und Radfahrenden
- › öffentliche Toilette (bis 19 Uhr)
- › Betreuungs- und Bildungsangebot
- › barrierefreie Schule, Kirche, Sporthalle und Spielplatz
- › historischer Kalvarienberg (150-jährige Kreuzwegstationen)
- › Lage in attraktivem Landschaftsraum
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › zersiedelter Siedlungsstruktur
- › z.T. Aufwertungsbedarf bei Straßenflächen
- › Einfamilienhäuser und Einliegerwohnungen oft untergenutzt oder teilleerstehend
- › Sanierungsbedarf der Grundschule inkl. Turnhalle
- › Sanierungsbedarf des Dorfhauses
- › mangelnde ÖPNV-Anbindung am Wochenende
- › keine Radwegeverbindung in die Kernstadt Wipperfürth

Mobilität

Die Mobilitätsangebote im Kirchdorf Kreuzberg sind für die einzelnen Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt.

Kreuzberg ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 7 Kilometern über die L 284, Leiersmühle, und die K 3, Westfalenstraße, zu erreichen. Die K 30 wird in der Ortsdurchfahrt beidseitig von Hochbordgehwegen begleitet. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist hier auf 30 km/h beschränkt. Die von der K 30, Westfalenstraße, abzweigenden Wohnstraßen werden in Tempo-30-Zonen geführt und sind teilweise mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

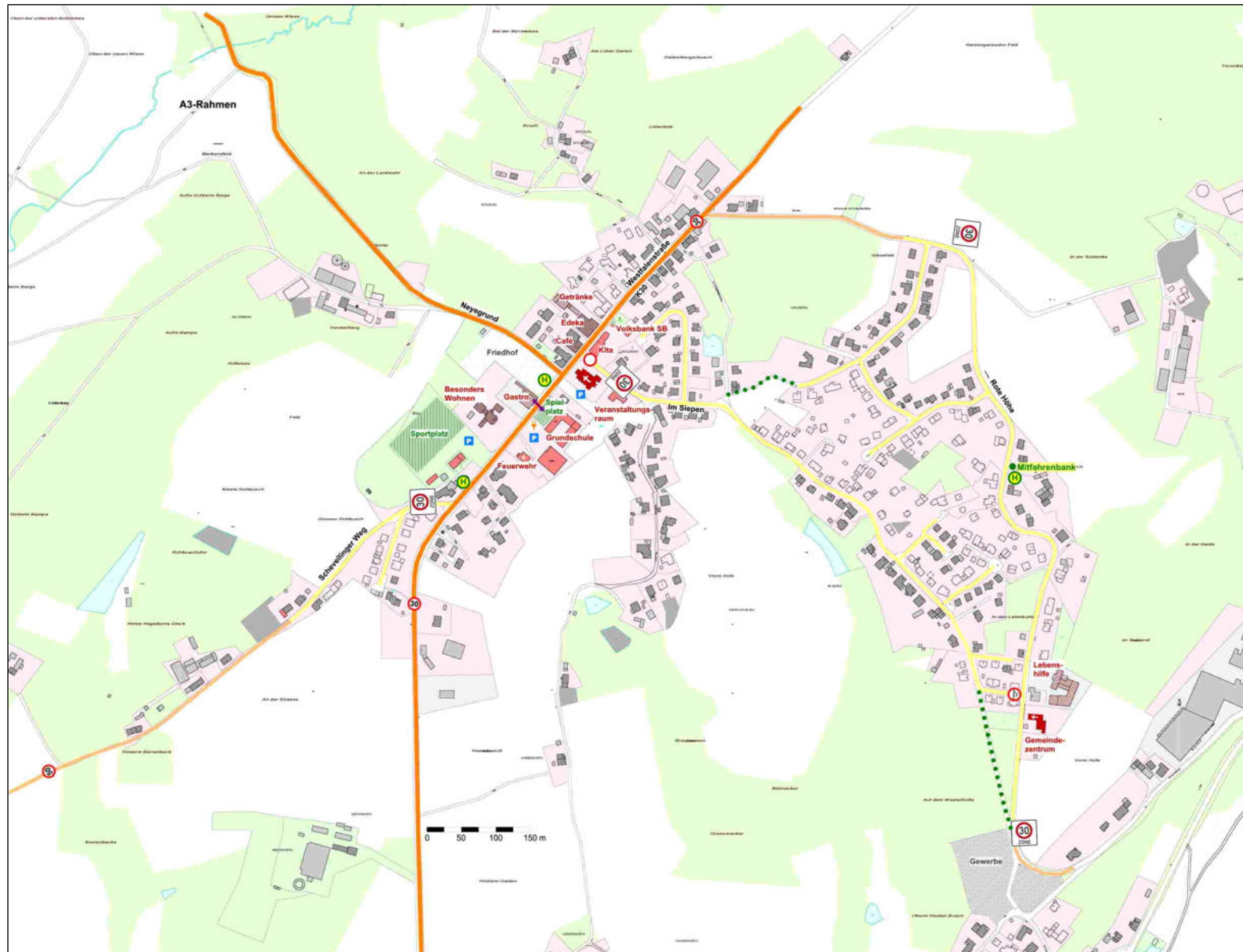
Für das öffentliche Parken stehen südlich der Ortsmitte an der Westfalenstraße die Parkplätze des Sportplatzes und der Grundschule (mit 2 E-Ladesäulen) zur Verfügung.

Die drei Bushaltestellen von Kreuzberg werden von der Ringbuslinie 338 angefahren. Die Bedienung findet wochentags in einem unregelmäßigen Takt von 30 bis 120 Minuten statt. Samstags werden lediglich drei Fahrten als Linientaxi angeboten. Sonntags findet keine ÖPNV-Erschließung statt. Die Linie wird nicht bis Halver (Märkischer Kreis) weitergeführt.

Für den Radverkehr ist in Kreuzberg keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die zuführenden Straßen erscheinen den Radfahrenden aufgrund der gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten und der bewegten Topografie unsicher. Eine Wegeführung in die Kernstadt Wipperfürth ist geplant und wurde von der Stadtverwaltung bereits in mehreren Varianten betrachtet.

Verkehrserzeugend wirken in der Dorfmitte der kleine Supermarkt (mit angegliederten Getränkemarkt), sowie die Grundschule und die Kindertagesstätte, welche Bring- und Holverkehr erzeugen. Östlich, außerhalb der Dorfmitte werden die Werkstätten der Lebenshilfe morgens und nachmittags von Kleinbussen angefahren, wodurch es zu Stauungen auf der Straße Rote Höhe kommt.

Kreuzberg hat eine eigene kleine Infrastruktur, und ist relativ gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Die abseitige Lage macht für größere Einkäufe und Besorgungen das eigene Auto notwendig.



- Hauptverkehrsstraße
- Straße in Tempo 30-Zone
- verkehrsberuhigter Bereich
- gemeinsamer Geh- und Radweg
- getrennter Geh- und Radweg
- Schutzstreifen
- Bahntrassenradweg
- wichtige Rad- und Fußgänger Verbindung
- Fußgängerüberquerung
- H Haltestelle
- Lichtsignalanlage
- P Parkplatz
- Schule
- Sport- und Freizeitbereich
- Gewerbe-/Industriegebiet
- Geschäftsbereich, Verbrauchermarkt, Dienstleistung (Post, Bank, Verwaltung...)



Dem östlich gelegenen Stadtteil Ohl/Klaswipper gehören Ende des Jahres 2020 rd. 1.900 Einwohner:innen an. Davon wohnen rd. 700 Personen im Kirchdorf Ohl und rd. 1.200 in den umliegenden Ortschaften und Weilern des Ortsteils.

Die folgenden Daten beziehen sich auf das Kirchdorf Ohl (auf den gesamten Ortsteil Ohl mit Weilern). Die rd. 310 (860) dort ansässigen Haushalte bestehen aus durchschnittlich 2,31 (2,23) Haushaltsmitgliedern. Die Ohler:innen machen jeweils einen Anteil von 8,3 % der Wipperfürther Bevölkerung sowie der Haushalte aus.

Ohl erstreckt sich entlang der Straßenkreuzung B237 und B256 und in nordwestliche Richtung der B237 schließt sich kurz darauf die Ortschaft Klaswipper an. Die Siedlungsgebiete werden durch den Flusslauf der Wipper (anschließend Wupper) verbunden, die durch Ohl hindurch und am Siedlungsrand von Klaswipper entlangverläuft. Im 19. Jahrhundert handelte es sich bei Ohl wie auch Klaswipper um kleine Siedlungen entlang wichtiger Straßen sowie einer Eisenbahnlinie. Letztere wurde 1902 in Betrieb genommen und verband Wipperfürth mit Marienheide, mit einem Bahnhof in Ohl. Erst in den 1970er und 1980er Jahren sind die einzelnen Siedlungsgebiete entlang der unterschiedlichen linearen Infrastrukturen zusammengewachsen.

Das Ortsbild des Dorfes ist somit überwiegend durch Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern aus der Nachkriegszeit geprägt. An der Kreuzung der Bundesstraßen haben sich außerdem Baugewerbebetriebe angesiedelt. Durch die Nutzung der zentralen Lage als gewerbliche Standorte ist keine Ortsmitte in Ohl erkennbar. Die jüngste bauliche Entwicklung erfolgte am Mesewinkeler Weg im Osten von Ohl, dort ist ein Einfamilienhausgebiet entstanden. Weitere wohnbauliche Reserveflächen gibt es in Ohl nicht. Im öffentlichen Raum gibt es keine Aufenthaltsflächen, die von den Menschen vor Ort angeeignet werden können. Eine Kirche gibt es nur in Klaswipper, die als Treffpunkt dient. Zudem ist die Gestaltung der Straßenräume zum Teil mangelhaft.

Hinsichtlich des Freiraums bietet die Wipper im Ortsteil ein großes Potenzial. Sie ist allerdings zu Großteilen von Grundstücksrückseiten geprägt und nur in Teilen zugänglich. Parallel verläuft auf der ehemaligen Bahntrasse ein überörtlicher Fuß- und Radweg, der Ohl sehr gut an Wipperfürth anbindet. Zudem befindet sich der Wahlberg als höchster Punkt Wipperfürths (406 m über NHN) in unmittelbarer Nähe.



Abbildung 65: Impressionen des Ortsteils Ohl/Klaswipper

Weiterhin gibt es ein stimmiges Freizeitangebot durch diverse Sportvereine, zwei Spielplätze und den Bürgerverein. Die Villa Ohl und das Pulvermuseum sowie der sanierungsbedürftige alte Bahnhof zeugen von der historischen Bedeutung Ohls und bieten touristische Potenziale. Weiterhin gibt es ein Dorfhäus in Oberklüppelberg. Da Betreuungs- und Bildungsangebot ist im Ortsteil nicht sehr ausgeprägt, da die Grundschule geschlossen wurde und somit nur eine Kindertagesstätte in Klaswipper verbleibt. Derzeit steht die Grundschule leer, eine Nachnutzung des Standortes ist anzustreben.

Zudem gibt es keine Geschäfte zur Nahversorgung im Kirchdorf. Neben dem Gewerbe an der Straßenkreuzung verfügt der Ortsteil Ohl über zwei Gewerbegebiete (Niederklüppelberg und Egerpohl), welche zum einen auf den Lebensmit-

telgroßhandel und den Gartenbau und zum anderen auf die Baustoffherstellung spezialisiert sind.

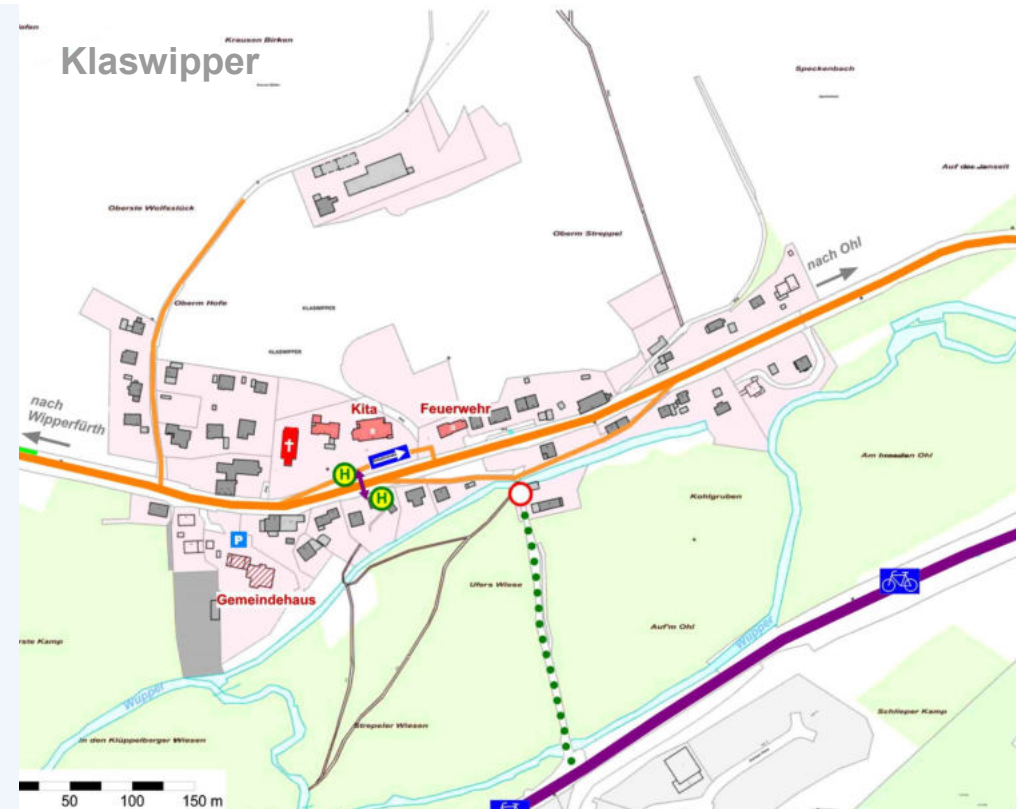
Die Mobilitätsangebote in Klaswipper und Ohl sind entsprechend der Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Klaswipper und Ohl sind gut in das Verkehrsnetz des motorisierten Verkehrs und des ÖPNVs eingebunden. Das regelmäßige Angebot der Buslinie ist als Alternative zum privaten Kfz-Verkehr geeignet. Für den Radverkehr gibt es keine eigene Infrastruktur. Die Anbindung an die Kernstadt über die B237 ist lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Bahntrassenradweg ist gut an die Ortsmitte von Ohl angebunden und stellt eine komfortable Verbindung zur Kernstadt Wipperfürth sowie nach Marienheide dar. Dem Fußgänger wird in der Ortsmitte Ohl wenig Raum zugestanden.

Stärken

- › Lage an der Wipper
- › Neubaugebiet »Mesewinkeler Weg«
- › Planung für Umnutzung der ehemaligen Schule in betreute Wohneinrichtung für Jugendliche
- › Nähe zur Grundschule und Kitas der benachbarten Gemeinde Kierspe
- › Bürgerhaus in Oberklüppelberg
- › denkmalgeschützte Villa Ohl als touristischer Anziehungspunkt (betrieben vom Heimat- u. Geschichtsverein)
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › umwegfreie Anbindung an die Kernstadt
- › gute Erreichbarkeit des Bahntrassenradweges

Schwächen

- › keine zentrale Ortsmitte
- › zerschnittene Siedlungsstruktur durch Wipper und Bundesstraßen
- › Keine Nahversorgungsangebote
- › mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums
- › kein guter Zugang zur Wipper
- › Hochwassergefahren durch Wipper
- › negative soziale Auswirkungen der Grundschulschließung
- › Starker Durchgangsverkehr auf Dorgauler Straße (inkl. Lkw)
- › starke Trennwirkung durch die B237/B256
- › keine durchgängige Radwegeverbindung entlang der B237
- › kein öffentlicher Parkraum
- › mangelhafte Orientierungsmöglichkeiten am Bahntrassenradweg im Bereich der Dohrgauler Straße



Mobilität

Klaswipper liegt in der Talachse der Wipper und ist aus der Kernstadt Wipperfürth direkt über die B 237 in rund 5,5 km direkt zu erreichen. In der Ortsdurchfahrt von Klaswipper darf die B237 mit maximal 50 km/h befahren werden und ist einseitig mit einem Hochbordgehweg ausgestattet. Die Bebauung in Klaswipper ist an dem Verlauf der B 237 orientiert, die beiden abzweigenden Wohnstraßen werden ohne Gehwege geführt.

Öffentlicher Parkraum wird nicht angeboten. Der Parkplatz des Gemeindehauses ist dessen Besuchern vorbehalten.

Durch die Buslinie 336 der OVAG, welche auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Klaswipper an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep angebunden.



Für den Radverkehr gibt es in Klaswipper keine eigene Infrastruktur. Die Anbindung an die Kernstadt über die B 237 ist nur lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Aus Klaswipper ist, über einen Wirtschaftsweg, in knapp 250m der südlich verlaufende Bahntrassenradweg zu erreichen.

Klaswipper ist geprägt vom Durchgangsverkehr der B 237 (rund 9.000 Kfz/Tag). Verkehrserzeugend wirkt sich in Klaswipper die Kita aus, welche Bring- und Holverkehre erzeugt. Vor allem in den Abend- und Nachtstunden werden stark überhöhte Geschwindigkeiten beklagt.

Ohl liegt östlich von Klaswipper ebenfalls an der B 237 und ist von der Kernstadt Wipperfürth in ca. 7 km direkt zu erreichen. Prägend in der Ortsmitte von Ohl ist der großflächige Straßenknoten aus der nordöstlich verlaufenden B 237 (Gummersbacher Straße, Sauerlandstraße), der nach Süden führenden B 259 (Marienheider Straße) und der nach Westen führenden K 39 (Dohrgauler Straße). Die Straßen sind in der Ortsdurchfahrt überwiegend beidseitig mit Hochbordgehwegen ausgestattet.

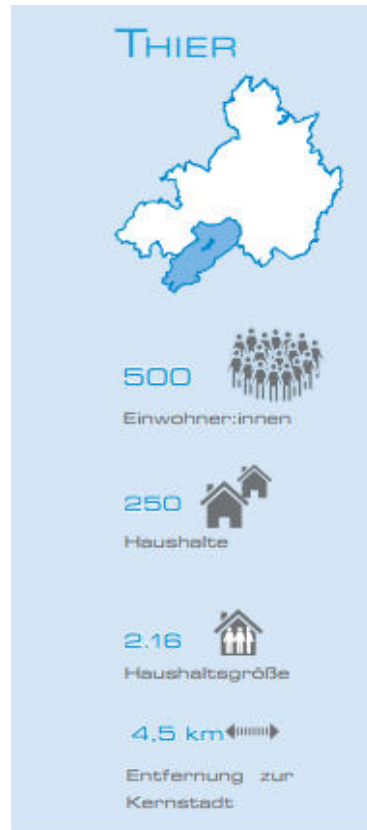
Die Wohngebiete liegen in Ohl entlang der Ortsdurchfahrt der B 259, Marienheider Straße, und der K 39, Dohrgauler Straße, in Hanglage und sind als Tempo-30-Zonen ausgewiesen. Gehwege sind keine angelegt.

Durch die Buslinie 336, die auf der B 237 täglich mindestens im Stundentakt verkehrt, ist Ohl wie Klaswipper an den Linienweg Gummersbach – Kernstadt Wipperfürth – Remscheid-Lennep angebunden.

Für den Radverkehr gibt es in Ohl keine eigene Infrastruktur entlang der Verkehrsstraßen. Die Anbindung an die Kernstadt über die B237 ist lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Bahntrassenradweg ist gut an die Ortsmittel von Ohl angebunden und stellt eine komfortable Verbindung zur Kernstadt Wipperfürth sowie nach Marienheide dar.

Ohl ist geprägt vom Durchgangsverkehr der beiden Bundesstraßen und der Kreisstraße. Täglich treffen sich an dem Knotenpunkt rund 10.500 Kraftfahrzeuge. Verkehrserzeugend wirken in Ohl der Baustoffhandel direkt am Knotenpunkt, als auch der kunststoffverarbeitende Industriebetrieb.

Ohl ist gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Den Fußgängern wird in der Ortsmitte wenig Raum zugestanden.



Im Süden von Wipperfürth liegt der Ortsteil Thier mit rd. 1.300 Einwohner:innen. Das Kirchdorf Thier beheimatet Ende des Jahres 2020 rd. 500 dieser Personen, in den umliegenden Ortschaften und Weiler leben 800 Menschen der insgesamt 1.300 Einwohner:innen.

Die Zahl der Haushalte im Kirchdorf Thier (im gesamten Ortsteil Thier mit Weilern) beträgt rd. 250 (590) mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,16 (2,27) Personen. Im Ortsteil Thier leben rund 6,0 % der Wipperfürther Bevölkerung und es befinden sich 5,7 % der Haushalte Wipperfürths in Thier.

Das Kirchdorf erstreckt sich entlang der Johann-Wilhelm-Roth-Straße und verfügt über einen kleinen historischen Ortsmittelpunkt im Bereich der Kirche St. Anna. Thiers Ursprünge reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück, das Kirchengebäude ist aus dem Jahr 1795. Die Strukturen sind noch heute anhand der historischen und gepflegten Gebäude und des alten Friedhofs in der Ortsmitte zu erkennen. Insgesamt ist der öffentliche Raum der Ortsmitte durch das historische Ambiente attraktiv, wobei parallel im Bereich des Kirchvorplatzes und der Stellplatzanlage sowie bei Straßen- und Gehwegbelägen Aufwertungsbedarf besteht.

Erst in der Nachkriegszeit ist Thier entlang der Straße von der Ortsmitte aus in südliche und nördliche Richtung gewachsen, die Siedlungsstruktur ist noch heute als Straßendorf zu klassifizieren. Die Gebäude im Ort sind vorwiegend Einfamilienhäuser mit ein bis zwei Geschossen und dienen entsprechend der Wohnnutzung.

Ergänzend sind in der Ortsmitte weitere Nutzungen angesiedelt: Es gibt eine Kindertagesstätte, eine mobile Bankfiliale und eine Einrichtung für inklusives Wohnen, die eine Betreuung von 35 Personen und Arbeitsplätze für 65 Personen ermöglicht. Die Nahversorgung des Dorfes wird durch einen vom ansässigen Bürgerverein geführten Dorfladen gesichert.

Durch das Engagement in Vereinen verfügt Thier auch über ein Freizeitangebot (u.a. Sportverein). Zwei Gaststätten, das Café am Dorfladen und das Dorfgemeinschaftshaus dienen darüber hinaus als Treffpunkt. Die Turnhalle wie auch die Kirche sind jedoch nicht barrierefrei zugänglich. Der Spielplatz an der Willi-Laschet-Straße bedarf ebenfalls einer Verbesserung, da er nur wenig Spielelemente und keinen Sonnenschutz aufweist.

Weiterhin ist die Johann-Wilhelm-Roth-Straße eine Allee mit prägendem alten Baumbestand und es gibt einen neu angelegten kleinen



Abbildung 67: Impressionen des Ortsteils Thier

Park am nordöstlichen Dorfrand, der ebenfalls privat finanziert und gepflegt wird. Es gibt Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Informationen, zu den vorhandenen Baum- und Pflanzenarten. Insgesamt ist Thier und seine Umgebung durch Landwirtschaft geprägt.

In Thier gibt es außerdem zwei zukünftige Wohngebiete an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße und Am Buschfelde südlich der Ortsmitte, die sich derzeit in Planung befinden. Weitere Reservelächen gibt es nicht.

Thier ist relativ gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Lediglich für größere Einkäu-

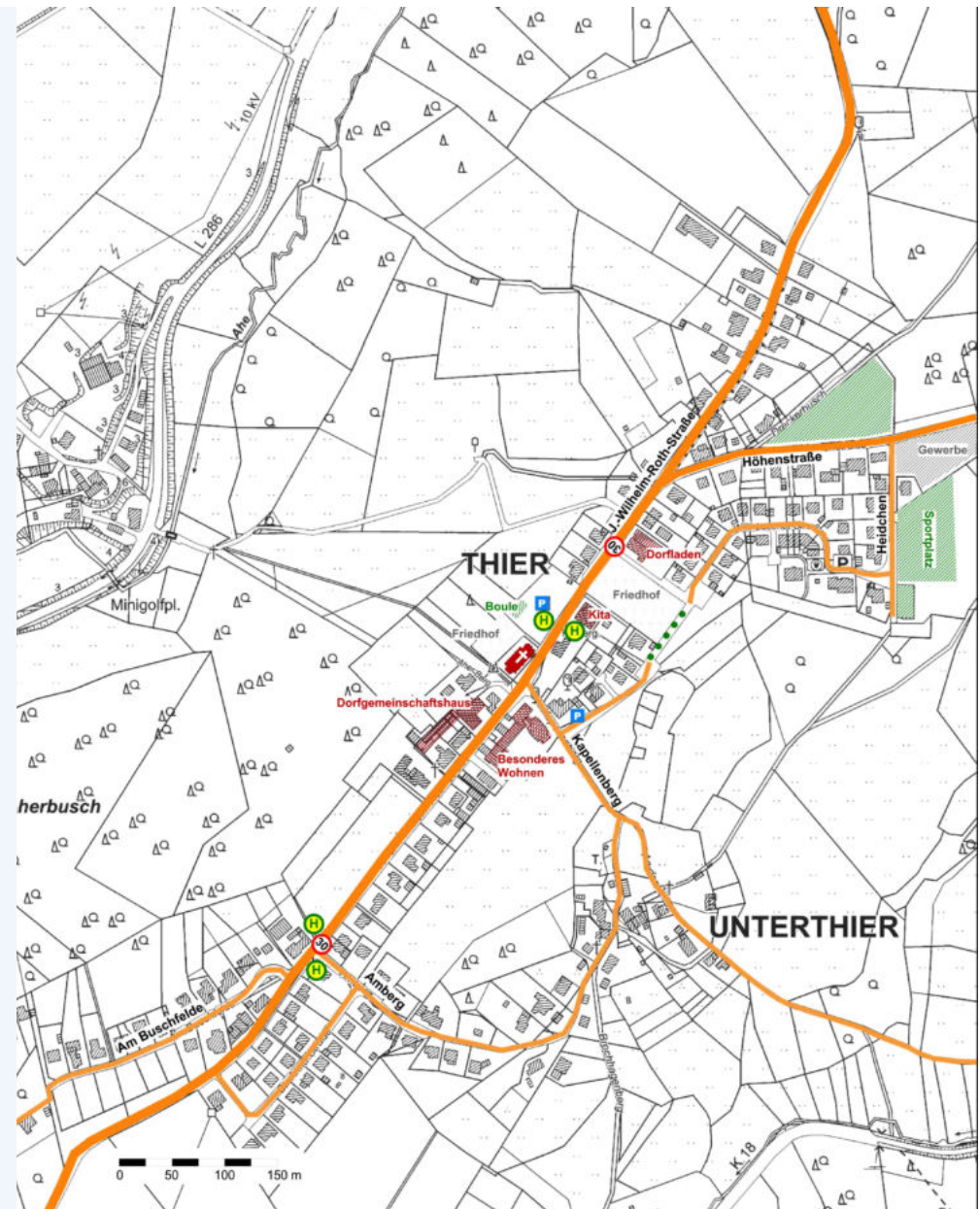
fe und Besorgungen ist das eigene Auto ohne Alternative. Thier ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B506 und die L286 zu erreichen. Durch Thier fährt auf dem Linienweg zwischen Wipperfürth und Bergisch-Gladbach die Buslinie 426. Die Linie 429 fährt Thier einmal täglich im morgendlichen Schülerverkehr an. Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Für den Radverkehr ist in Thier keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Landesstraße zwischen Thier und der B506 hat keine Radverkehrsanlagen. Als alternative Wegeföhrung nach Wipperfürth kann die Verbindung über die Höhenstraße und die Weiler Klespe und Wegerhof dienen.

Stärken

- › gestalterische Hervorhebung der historischen Ortsmitte durch Grünanlage, Stadtmobiliar und Kopfsteinpflaster
- › Wohnbauflächenreserve an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße
- › Einrichtung für inklusives Wohnen
- › Dorfladen betrieben durch Vereine
- › Dorfgemeinschaftshaus, Sportplatz, Turnhalle
- › funktionierendes Vereinsleben
- › Spielplatz an der Willi-Laschet-Straße mit attraktivem Blick in die Landschaft
- › attraktive Grünanlage an der Höhenstraße
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Kirchplatz
- › z.T. Aufwertungsbedarf der Straßen- und Gehwegbeläge
- › fehlende öffentliche Toilette am Dorfgemeinschaftshaus
- › Zugang zu Kirche und Sportplatz/Turnhalle nicht barrierefrei
- › Spielplatz mit wenigen Spielelementen und fehlendem Sonnenschutz
- › Abhängigkeit des Dorfladens von Vereinen
- › erfolgte Schließung der Grundschule
- › Sorge um Vereinsstrukturen aufgrund der demographischen Entwicklung
- › keine Radwegeverbindung in die Kernstadt Wipperfürth
- › Schülerverkehr in die benachbarten Dörfen und die Kernstadt notwendig
- › Oberflächenmängel an Fahrbahn und Gehwegen der Johann-Wilhelm-Roth-Straße
- › Spitzkehre Höhenstraße mit Befahrungsdefiziten



Mobilität

Das Kirchdorf Thier ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B 506 und die L 286 zu erreichen. Durch das gewachsene Straßendorf führt die Johann-Wilhelm-Roth-Straße, die in Abschnitten gepflastert und auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h beschränkt ist. Begleitet wird die Johann-Wilhelm-Roth-Straße von Hochbordgehwegen, die in der Ortsmitte beidseitig angelegt sind. Größere Mängel weist der Pflasterbelag auf, sodass die Verkehrssicherheit gefährdet ist. Zum nördlichen Ortsausgang entfallen die Gehwege. Von den Anwohnern wird Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt wahrgenommen.

Die Befahrbarkeit der Spitzkehre zwischen der Höhenstraße und der Johann-Wilhelm-Roth-Straße ist für Pkw erschwert und für größere Fahrzeuge unmöglich. Aufgrund dessen wurden bereits Lkw-Fahrten bis zum Dorfplatz und dortige Wendefahrten beobachtet, die zu Mehrverkehr und zu erhöhten Belastungen führen.

Der große öffentliche Platz im Ortskern neben der Pfarrkirche St. Anna wird sowohl als Veranstaltungsplatz, als auch als Parkplatz genutzt. Weitere Parkstände stehen in der Willi-Laschet-Straße zur Verfügung. Die parallel zur Johann-Wilhelm-Roth-Straße verlaufenden Wohnstraßen sind als Mischflächen ausgebildet. Gehwege sind in den verkehrssarmen Straßen keine vorhanden.

Durch Thier fährt auf dem Linienweg zwischen Wipperfürth und Bergisch-Gladbach die Buslinie 426 im 60-Minuten-Takt. Die Linie 429 fährt Thier einmal täglich im morgendlichen Schülerverkehr an. Da in Thier keine Schule mehr ansässig ist, wird der Schülerverkehr einerseits durch Schulbusfahrten und andererseits auch durch Bring- und Holverkehre der Elterntaxis durchgeführt. Auch die örtliche Kita erzeugt Bring- und Holverkehr.

Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Vormittags (montags, mittwochs und freitags) finden je 2 Fahrten in die Kernstadt Wipperfürth statt.

Für den Radverkehr ist in Thier keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Landesstraße zwischen Thier und der B 506 hat keine Radverkehrsanlagen. Als alternative Wegeführung nach Wipperfürth kann die Verbindung über die Höhenstraße und die Weiler Klespe und Wegerhof dienen, welche nicht ausgewiesen, aber durchgehend asphaltiert beziehungsweise gepflastert ist.

Durch den bürgerschaftlich betriebenen Dorfladen ist die grundlegende Nahversorgung gesichert. Ein Teil der Besorgungsfahrten kann somit entfallen. Teil des Gemeinschaftslebens und ein zusätzliches Mobilitätsangebot stellt das Dorfauto dar, das nicht mehr mobile Personen oder Personen ohne eigenes Kfz transportiert.

Thier ist relativ gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Lediglich für größere Einkäufe und Besorgungen ist das eigene Auto ohne echte Alternative.



Im südwestlich liegenden Stadtteil Wipperfeld wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 1.500 Einwohner:innen. Die Wohnsitze der Bewohnerschaft verteilen sich zu etwa gleichen Anteilen von je rd. 750 Personen auf das Kirchdorf und den übrigen Ortsteil.

Das Kirchdorf Wipperfeld (der gesamte Ortsteil Wipperfeld mit Weilern) zählt rd. 320 (590) Haushalte. Diese bestehen aus durchschnittlich 2,32 (2,22) Haushaltsmitgliedern. Die Bewohnerschaft des Ortsteils Wipperfeld macht 6,8 % der Bevölkerung und 6,6 % der Haushalte Wipperfürths aus.

Wipperfeld kennzeichnet sich durch einen kompakten Siedlungskörper, durch den die Dorfstraße als Haupterschließung führt. Durch die Tallage des Kirchdorfes bestehen bereits von der nördlich verlaufenden B506 Sichtachsen zum Kirchturm. Die Ursprünge des Ortskerns an der Dorfstraße im Bereich der Kirche »St. Clemens« reichen bis ins Mittelalter zurück, erst Mitte des 20. Jahrhunderts weitete sich Wipperfeld in nördliche, östliche und südliche Richtung aus. Zuletzt wurde der Straßenzug Gangesfeld inklusive Bebauung errichtet. Darüber hinaus bestehen noch zwei weitere kleinteilige FNP-Reserveflächen am südlichen und nördlichen Siedlungsrand.

Das Kirchdorf ist vorwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt, im Bereich der Dorfstraße sind darüber hinaus historische Gebäude im regionstypischen Baustil vorzufinden. In der Dorfmitte befindet sich neben der Kirche u.a. eine Bäckerei, eine Kindertagesstätte und eine Grundschule. Der öffentliche Raum im Bereich des rückwärtigen Kirchplatzes ist allerdings veraltet und z.T. sanierungsbedürftig. Weiterhin weist die Turnhalle der Grundschule einen Sanierungsbedarf auf.

Auf der anderen Seite der Kirche zur Dorfstraße hin befinden sich historische Grabmäler auf einer Grünfläche. Der teils denkmalgeschützte Friedhof schließt auf der westlichen Seite der Dorfstraße an.

Mit Blick auf die weitere soziale Infrastruktur und Freizeitangebote sind ein Bürgerverein, Sport- und Schützenvereine, zwei Spielplätze und eine Seniorenwohneinrichtung zu nennen.

Außerdem befindet sich in Wipperfeld ein Wanderparkplatz, der auch aus touristischer Sicht an das umgebende Wegenetz anschließt. Das Umfeld von Wipperfeld ist durch Landwirtschaft und die Nähe zur Großen Dhünntalsperre geprägt.



Abbildung 69: Impressionen des Ortsteils Wipperfeld

Aus gewerblicher Sicht gibt es neben einzelnen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben einen größeren Papier- und Folienherstellungsbetrieb in der unmittelbar nördlich angrenzenden Ortschaft Lamsfuß.

Wipperfeld ist zufriedenstellend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. An den Linienverkehr ist Wipperfeld wochentags durch die Buslinie 427 angebunden. Ergänzend

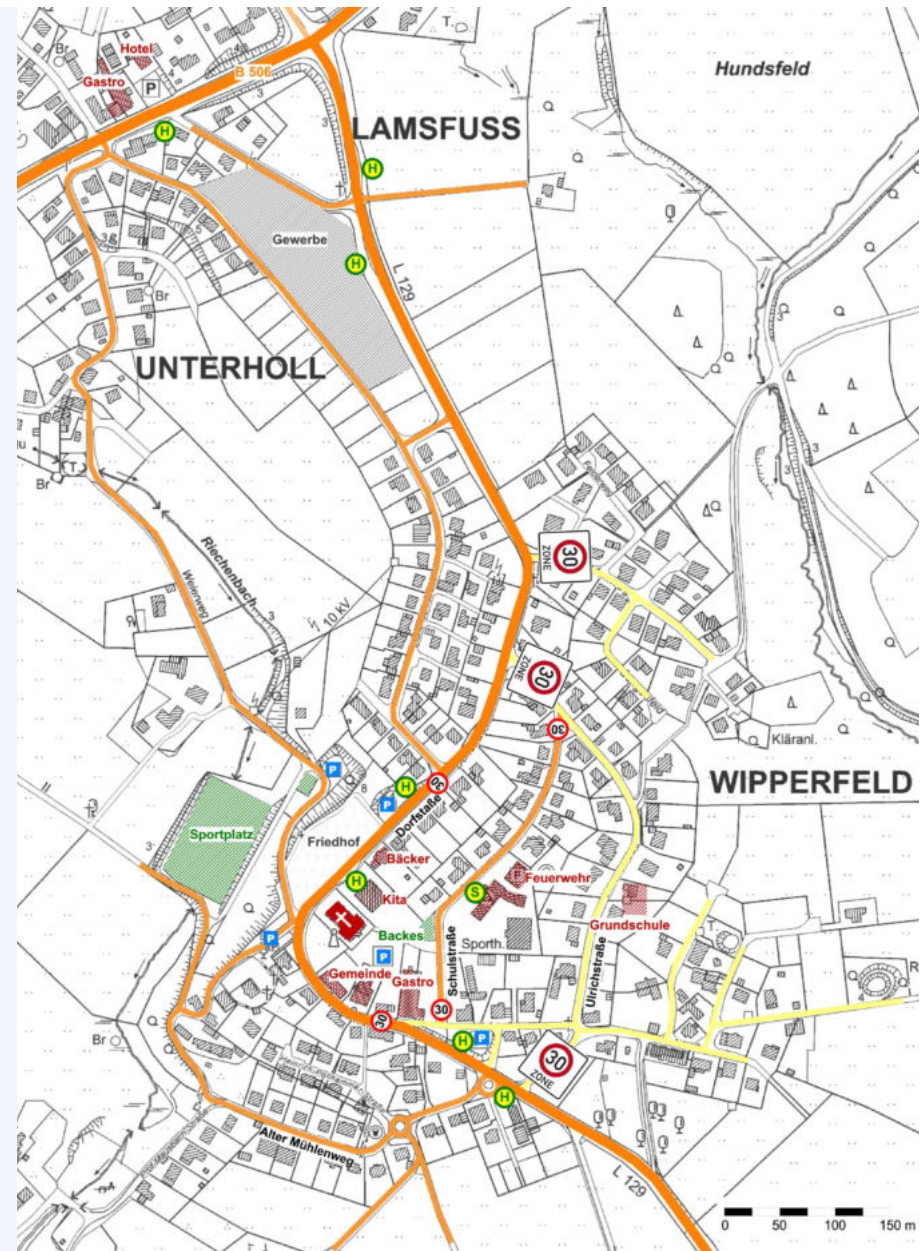
werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Für den Radverkehr ist in Wipperfeld keine Infrastruktur vorhanden. Außerhalb des Ortskerns ist über den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg zu erreichen. An den Wochenenden bestehen jedoch für Versorgung und Freizeit keine ausreichenden Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Stärken

- › attraktive Wohnlage in kompakter Siedlungsstruktur
- › historischer und regionstypischer Gebäudebestand an der Dorfstraße
- › Ortsmitte an der Kirche
- › Sichtachsen zum Kirchturm aus der Ferne
- › Neubaugebiet »Gengesfeld«
- › Bäckerei
- › Wanderdorf mit Wanderparkplätzen
- › Bildungs-/Betreuungsangebot
- › aktives Dorf- und Vereinsleben mit Gemeinschaftsräumen
- › Sportplatz mit Kunstrasen und Sprunggrube
- › befriedigende ÖPNV-Erschließung an den Wochentagen
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › mangelhafte Gestaltung des Kirchplatzes und Schulvorplatzes
- › z.T. veraltetes Stadtmobiliar
- › z.T. Aufwertungsbedarf von Straßen- und Gehwegbelägen
- › wenige Wohnformen (Einfamilienhäuser)
- › geringe Nahversorgung
- › Schließung der Gastronomie Haus Hembach mit Veranstaltungsraum bewirkt fehlenden Treffpunkt unabhängig von den Vereinen
- › Sanierungsbedarf der Grundschulturnhalle
- › keine Erweiterung des Sportplatzes aufgrund der Eigentumsverhältnisse möglich
- › Fehlende Querungshilfen der Dorfstraße v.a. für Schulkinder, Gefahrenpunkt am Wanderparkplatz
- › keine ÖPNV-Erschließung an den Wochenenden
- › keine Radverkehrsanlagen



Mobilität

Das Kirchdorf Wipperfeld ist aus der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B 506 zu erreichen. Die nach Wipperfeld abzweigende L 129, Dorfstraße, bildet die Ortsdurchfahrt, welche an Werktagen auf Tempo 30 km/h reduziert ist. Die begleitenden Hochbordgehwege sind nicht durchgängig ausgebildet und auch in der Ortsmitte nur einseitig angelegt.

Die den Ortskern umschließenden Wohngebiete sind als Tempo-30-Zonen ausgebildet. Gehwege sind in den verkehrsarmen Straßen keine vorhanden.

Die Nachfrage nach öffentlichen Parken kann auf dem Wanderparkplatz an der Professor-Mausbach-Straße (46 Parkstände) gedeckt werden. Auf dem privaten Parkplatz von Haus Hembach wird es geduldet.

An den Linienverkehr ist Wipperfeld durch die Buslinie 427 angebunden. Im 60-Minuten-Takt ist Wipperfeld wochentags sowohl mit der Kernstadt von Wipperfürth wie auch mit Bergisch Gladbach im Rheinisch Bergischen Kreis verbunden. Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Wöchentlich finden insgesamt 10 Verbindungen in die Kernstadt, als ergänzendes Angebot des Dorf-Bürgerbusses statt. Die Fahrten werden überwiegend an den Vormittagen (dienstags, donnerstags und freitags) durchgeführt. Das ÖPNV-Angebot ist an Wochentagen befriedigend. An den Wochenenden besteht kein Fahrtenangebot, so dass für Besorgungen und Freizeitaktivitäten Fahrten außerhalb des Dorfes getätigt werden müssen.

Für den Radverkehr ist in Wipperfeld keine Infrastruktur vorhanden. Außerhalb des Ortskerns ist über den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg, entlang der B 506, die Kernstadt Wipperfürth zu erreichen. Die Streckenlänge und die Steigung machen das Fahrrad nur bedingt zu einer Alternative zum privaten Pkw

Durch das geringe an Nahversorgungsangebot in Wipperfeld sind Versorgungsfahrten (mit dem Kfz) unter anderem in die Kernstadt notwendig. Auch zum Besuch einer weiterführenden Schule sind Fahrten in die Kernstadt unabdingbar. Auch die örtliche Kita und die Grundschule erzeugen Hol- und Bringverkehr mit den benachbarten Dörfern und Weilern.

Wipperfeld ist zufriedenstellend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. An den Wochenenden bestehen jedoch für Versorgung und Freizeit keine ausreichenden Alternativen Pkw.

**Anlagengruppe 5:
Mängel und Anregungen
aus der Bürgerschaft**

Bürgeranregungen zum Thema Mobilität					
Nr.	Thema	Verortung	Anregung	Anzahl	Kommentar
Stadtgebiet allgemein					
0. 1	MIV	B506	Die Wohnstandorte entlang der B506, werden durch den (Berufs-) Verkehr mit Lärm belästigt. Ein Lärmschutz wird angeregt.	1	Einzelfallprüfung und verkehrstechnische Untersuchung notwendig.
0. 2	MIV	--	Im Stadtgebiet sind viele Verkehrsschilder verschmutzt. Eine jährliche Reinigung wird angeregt. Diese kann auch ehrenamtlich, bei Stellung des Materials, durchgeführt werden.	1	Nicht relevant für das Mobilitätskonzept. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
0. 3	MIV	--	Es werden im gesamten Stadtgebiet Wohnmobilstellplätze gewünscht. In den Dörfern und der Kernstadt stehen dafür mehrere Plätze zur Verfügung. Die Wohnmobilparkplätze können mit unterschiedlichen Entsorgungs- und Ausstattungsstandards (mit Strom, Frischwasser, mit Duschen, mit Entsorgung von Grauwasser und/oder von Fäkalien...) angelegt werden. Von den Wohnmobilplätzen würden Touristen wie auch Wipperfürther profitieren. Eine Ausschilderung (auch der bereits vorhandenen) der Plätze ist notwendig.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes.
0. 4	MIV	--	Tempo-30 im gesamten Stadtgebiet wird angeregt	2	Derzeit mit der StVO nicht vereinbar.
0. 5	MIV	--	Eine Reduzierung der Elterntaxis wird angeregt.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Für die jeweiligen Schulstandorte sind Konzepte für den Bring- und Holverkehr zu erarbeiten.
0. 6	MIV	--	Straßen verbreitern	1	Einzelfallprüfung erforderlich.
0. 7	MIV	--	Im Stadtgebiet werden mehr Kreisverkehre, alternativ verbesserte LSA-Programme gewünscht.	1	Einzelfallprüfung erforderlich.

0. 8	MIV	--	Mehr Car-Sharing Angebote sind gewünscht, da nicht jeder ein eigenes (Zweit-, Dritt-) Auto benötigt. Auch für Pendler und Senioren.	2	Wird im Mobilitätskonzept behandelt.
0. 9	MIV	--	Anschluss von Wipperfürth ans Autobahnnetz gewünscht	1	Nicht relevant für das kommunale Mobilitätskonzept. Bundesverkehrswegeplanung
0. 10	MIV	Landstraßen	Es wird eine Verbreiterung der Landstraßen gewünscht.	1	Einzelfallprüfung erforderlich. Landesverkehrsplanung
0. 11	ÖPNV	virtuell	Es wird eine Online-Plattform, oder eine App angeregt zur Vermittlung von Fahrgemeinschaften sowie für Mitfahrgelegenheiten Dorf-Stadt.	3	Ist beim Oberbergischen Kreis in der Bearbeitung.
0. 12	ÖPNV	--	Bahnanschluss für Wipperfürth gewünscht.	4	Regionaluntersuchung notwendig, für die der VRS zuständig ist.
0. 13	ÖPNV	--	Anschluss ans Schienennetz gewünscht. (besonders für Güterverkehr)	1	Regionaluntersuchung notwendig, für die der VRS zuständig ist.
0. 14	ÖPNV	--	S-Bahnlinie Remscheid-Wipperfürth-Marienheide mit P+R Möglichkeiten an den Haltepunkten gewünscht	1	Regionaluntersuchung notwendig, für die der VRS zuständig ist.
0. 15	ÖPNV	--	Besserer Bahnanschluss gewünscht, alternativ P+R ausbauen und kostenlos	2	Wird im Mobilitätskonzept behandelt.
0. 16	ÖPNV	--	Bushaltestellen barrierefrei gestalten.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Die Barrierefreiheit der Haltestellen wird fortschreitend umgesetzt.
0. 17	ÖPNV	--	Bessere ÖPNV Anbindung nach Köln gewünscht	6	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 18	ÖPNV	--	Bürgerbusangebot ausweiten	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 19	ÖPNV	--	Eine direkte und schnelle (Bus-) Verbindung nach Köln wird gewünscht.	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 20	ÖPNV	--	Kostengünstigerer ÖPNV gewünscht.	1	Wird 2023 durch das Deutschlandticket umgesetzt.

0. 21	ÖPNV	--	Es wird eine ÖPNV-Anbindung, insbesondere nach Köln gewünscht. Dies würde ein Stück Lebensqualität bedeuten. In der Innenstadt wird dem PKW-Verkehr zuviel Platz eingeräumt - zu Lasten andere Verkehrsteilnehmer.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 22	ÖPNV	--	Busverbindungen auch sonntags anbieten. Gerne auch eine Spätbus ab 22.30 Uhr.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 23	ÖPNV	--	ÖPNV erweiterte Betriebszeiten, besonders vor 7 Uhr und nach 20 Uhr	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 24	ÖPNV	--	ÖPNV ausserhalb der Schulzeiten anbieten evt. auch als Anrufsammeltaxi.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 25	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Radevormwald stärken	5	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 26	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Wermelskirchen stärken	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 27	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Burscheid stärken	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 28	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Remscheid stärken	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 29	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Bergisch Gladbach stärken	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 30	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung in den Märkischen Kreis stärken	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 31	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Hückeswagen stärken	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 32	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Engelskirchen stärken	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.

0. 33	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Halver stärken	5	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 34	ÖPNV	--	ÖPNV Verbindung nach Lüdenscheid stärken	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 35	ÖPNV	--	regelmäßiger Bus nach Halver und Lüdenscheid (Anschluss nach Dortmund und Berlin) gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 36	ÖPNV	--	Schnellbuslinie nach Bergisch Gladbach schaffen	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 37	ÖPNV	--	Umsteigezeiten Bahn zu Bus verbessern: Wartezeiten in Marienheide von der Bahn in den Bus 336 nach Wipperfürth verkürzen (weniger als aktuell 60 Minuten)	1	Bereits im NVP abgelehnt.
0. 38	ÖPNV	--	Ruftaxis (feste Haltestellen, kein fester Fahrplan) werden vorgeschlagen um für Zeiten in denen keine Busbedienung (am Wochenede und abends, wegen geringer Nachfrage) stattfindet.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 39	ÖPNV	--	Beförderungsmöglichkeit "on demand". Zeit, Art und Größe des Fahrzeugs auf Abruf. Leistung: Personenbeförderung und Kleingütertransport. Bsp.: jemand bestellt im Raiffeisenmarkt eine neue Schubkarre, die Lieferung kann über den Transporter on demand von Adresse zu Adresse. Vielleicht als Sammeltransport zusammen mit Personen in ein Dorf. Finanzierung durch Lastenverteilung an Firmen, das Land, der Kreis, die Stadt, die Nutzer (soziale Härten beachten). Durch ein preiswertes, sinnvolles und leicht zugängliches Angebot, könnten dann viele Einwohner auf ihren Zweitwagen verzichten. Neben Änderung des ÖPNV, könnten Menschen im fortgeschrittenem Alter die Beförderungen übernehmen. Steuerung durch die Stadtverwaltung. Nicht nur mit Blick auf die Demoskopie, sondern auch ökologisch sicher sinnvoll.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 40	ÖPNV	--	Die Bahnhöfe Köln, Wuppertal, Hagen sind nur mit mindestens zwei Umstiegen und einer Fahrzeit von 1,5h zu erreichen. Um den Anschluss an den Fernverkehr der Bahn zu ermöglichen besteht Handlungsbedarf.	1	Regionaler ÖPNV. Das kommunale Mobilitätskonzept wird Anforderungen nennen.

0. 41	ÖPNV	--	Allgemein wird ein regelmäßiger Takt, Bedienungszeiten morgens und abends, sowie eine Bedienung auch an den Wochenenden für das Busliniennetz in Wipperfürth gefordert.	3	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 42	ÖPNV	--	Es wird ein Gondelverkehr zwischen Wipperfürth und Bergisch Gladbach vorgeschlagen. Diese flächen- und natursparende, CO ₂ -neutrale und geräuscharme Transportmittel, soll auch gleichzeitig dem Tourismus förderlich sein.	2	Nicht für die Alltagsmobilität geeignet. Nicht wirtschaftlich darstellbar. Nicht relevant für das kommunale Mobilitätskonzept.
0. 43	ÖPNV	--	Als Alternative zum motorisierten Individualverkehr wird eine bessere ÖPNV-Anbindung, z.B. eine umsteigefreie Schnellbusverbindung nach Bergisch Gladbach (Umstieg in die S11) und nach Köln gefordert. Die Umsteigezeiten in Bergisch Gladbach sollen verbessert werden. Das Angebot käme sowohl Pendlern als auch dem Tourismus zugute.	6	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 44	ÖPNV	--	Es wird eine bessere Taktung und eine Ausweitung der Bedienzeiten (Wochenende und Abendstunden) für die Buslinien 426 und 427 bereits vor 2040 gefordert (für Pendler nach Köln, Nachtschwärmer am Wochenende, Personen ohne Führerschein, Touristen, und bei Alkoholgenuss).	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 45	ÖPNV	--	Es wird allgemein ein besserer und zeitgemäßer ÖPNV für die Stadt Wipperfürth gewünscht.	6	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 46	ÖPNV	--	Eine Stärkung des Bürgerbusangebotes wird angeregt.	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 47	ÖPNV	--	Schnellbuslinien in alle Fahrtrichtungen werden gewünscht.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 48	ÖPNV	--	Barrierefreie Haltestellen für Gebehinderte Personen und Rollstuhlfahrer gewünscht		Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Die Barrierfreiheit der Haltestellen wird fortschreitend umgesetzt.
0. 49	ÖPNV	--	Vorgeschlagen werden günstige ÖPNV-Jahresticket zu einem Festpreis (z.B. 365€) zur flexiblen Nutzung des ÖPNVs.	2	Das Deutschlandticket ist vom Bundestag im März 2023 beschlossen worden.

0. 50	Rad- verkehr	--	Die Entwicklung von E-Bikes ermöglicht es auch im Bergischen Land weite Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Hohe Lebensqualität einer Kommune setzt ein gutes Fahrradwegenetz voraus. Wipperfürth benötigt ein Fahrradkonzept: # Sicherheit, besonders bei den Schulwegen # Trennung der Fahrradwege vom schnell fahrenden Autoverkehr # Nutzung von Wirtschaftswegen auch für den Fahrradverkehr # Einbindung der Dörfer # Nutzung von Fördermitteln zur kurzfristigen Verbesserung der Fahrradinfrastruktur # Kontinuierliche Erweiterung und Verbesserung nach den aktuellen Gegebenheiten # Jährliche Vorstellung des Fahrradkonzeptes (was wird planmäßig realisiert?/ was wurde im letzten Jahr verbessert?) durch die Mobilitätsmanagerin der Stadt?	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 51	Rad- verkehr	Bahntrassen- radweg	Aufbau einer Marke Wupper-Radweg (analog Moselradweg) und Ertüchtigung einiger Streckenabschnitte sowie Ausbau als Premiumradweg von der Quelle bis zur Mündung mit allen beteiligten Kommunen als regionales Projekt. (LVR, Wupperverband ...)	1	Nicht relevant für das Mobilitätskonzept. Regionaler Tourismus. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
0. 52	Rad- verkehr	--	# alte Eisenbahnrelikte ertüchtigen (km-Steine, Bahnhöfe) # Informationstafeln aufstellen # Beleuchtung # Ladestation am Wegpunkt Ohl # Zusammenarbeit mit Zweckverband Naturpark Bergisch Land	1	Nicht relevant für das Mobilitätskonzept. Regionaler Tourismus. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
0. 53	Rad- verkehr	--	Bessere Verkehrsführung für die Radfahrer. Beteiligung bzw. Befragung der Radfahrer, die täglich das Rad benutzen.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 54	Rad- verkehr	--	Allgemein werden mehr Fahrradwege und Infrastruktur für den Radverkehr angeregt.	10	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 55	Rad- verkehr	--	Radwege außerhalb des Stadtgebietes als Verbindung zu den Nachbarkommunen werden gewünscht.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 56	Rad- verkehr	--	Radwege wie in Holland werden angeregt.		Wird im Mobilitätskonzept untersucht.

0. 60	Fuß- verkehr	--	Zebrastreifen werden für jeden Kreisverkehr im Stadtgebiet angeregt.	1	Fußgängerüberwege an Überquerungsstellen von Kreisverkehren, sollten innerhalb geschlossener Ortschaften Standard sein.
0. 61	Fuß- verkehr	--	Pauschal wird der Wunsch nach mehr Barrierefreiheit im Stadtgebiet geäußert.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
0. 62	Elektro- Mobilität	--	Es gibt zuwenig Elektro-Ladestationen für E-Autos.	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
0. 63	Elektro- Mobilität	--	Es gibt zuwenig Elektro-Ladestationen für E-Bikes.	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
0. 64	Elektro- Mobilität	--	Anreize zu E-Bike-Nutzung schaffen.	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
Innenstadt					
1. 1	MIV	alte Sanderhöhe, Berghof	Schallschutz (Nordtangente) für die alte Siedlung Sanderhöhe gewünscht	2	Wird z.B. im Lärmaktionsplan, nicht im kommunalen Mobilitätskonzept behandelt.
1. 2	MIV	Dr.-Eugen- Kersting-Straße	Es wird ein Parkdeck auf dem Radon-Parkplatz angeregt.	3	Muss in einer Fortschreibung des ISEK behandelt werden.
1. 3	MIV	gesamte Innenstadt	Es wird ein Parkleitsystem gewünscht.	1	Muss in einer Fortschreibung des ISEK behandelt werden.
1. 4	MIV	Hochstraße, Untere Straße	An der Kreuzung Hochstraße (Ellersecke) - Marktplatz die Höchstgeschwindigkeit auf 20 km/h senken, sonst gefährden überholende Kfz die Radfahrer (Abstand nicht eingehalten) und Fußgänger (Gehweg überfahren).	1	Einzelfallprüfung mit Straßenverkehrsamt und Polizei.
1. 5	MIV	Klosterstraße	Anwohner der Klosterstraße ohne eigenen Stellplatz können es schwer einen Parkplatz finden. Es wäre schön, wenn Anwohner (mit Ausweis) den Parkplatz am Klosterplatz ohne Parkscheibe nutzen könnten. Set der Parkplatz Gartenstraße mit Parkscheibe bewirtschaftet ist, kann am Wochenende auch nicht mehr dorthin ausgewichen werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 6	MIV	Klosterstraße	Die Lademöglichkeiten für die Bewohner der Klosterstraße werden knapp. Elektro-Ladestationen für E-Autos auf dem Klosterplatz werden gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.

1. 7	MIV	Kölner Tor Platz	Die neuen Kreisverkehre (Gaulstrasse, Penny / Blechmann / Aldi) funktionieren gut. Am Kölner Torplatz sollte die Amperl durch einen Kreisverkehr ersetzt werden, da der Verkehrsfluss verbessert wird.	1	Verkehrstechnische Untersuchung notwendig. Kann nicht im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzepts geleistet werden. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 8	MIV	Kölner-Tor-Platz	Anstelle der Lichtsignalanlage wird eine abknickende Vorfahrt ohne LSA gewünscht..	1	Verkehrstechnische Untersuchung notwendig. Kann nicht im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzepts geleistet werden. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 9	MIV	Marktplatz	Gewünscht wird ein ganzjährig autofreier Marktplatz.	5	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 10	MIV	Marktplatz	Gewünscht wird ein autofreier Marktplatz und eine autofreie Marktstraße.	1	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 11	MIV	Marktplatz	Wenn der Markplatz schon weitgehend autofrei ist, sollten zumindest Anwohner und Geschäftsinhaber dort mit Ausweis parken dürfen, da es sonst unattraktiv wird in der Innenstadt zu wohnen und zu arbeiten.	1	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 12	MIV	Marktplatz	Der Parksuchverkehr auf dem Platz folgt keiner geregelten, ersichtlichen Verkehrsführung.	1	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 13	MIV	Marktplatz	Gewünscht wird die Beibehaltung des Parkens auf dem Marktplatz.		Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 14	MIV	Nordtangente, Königsberger Straße, Ohlstraße	Die neuen Kreisverkehre (Penny und Blechmann) an der Nordtangente funktionieren gut. An der Königsberger Straße sollte analog dazu auch ein Kreisverkehr eingerichtet werden, um einen reibungslosen Durchgangsverkehr zu gewährleisten. Sollte der Platz nicht ausreichen, kann auch ein Kreisverkehr, wie in der Gaulstraße errichtet werden.	1	Aufgrund der Topografie und Geometrie, nicht vorstellbar.
1. 15	MIV	Ringstraße, Gaulstraße	An der Kreuzung Ringstraße/Gaulstraße sollte eine intelligente Ampelschaltung installiert werden damit man wie am Abend festgestellt nicht mehrere Minuten bei rot steht	1	Mittelfristig ist ein Umbau zu Kreisverkehr vorgesehen.

1. 17	MIV	Surgères-Platz	Zur Sicherheit der Schulwege und zur Lärmentlastung der Anwohner sollten die Straßen im Umfeld des Busbahnhofs mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ausgewiesen werden.	1	Die gefahrenen Geschwindigkeiten betragen heute zu weiten Tageszeiten weniger als 50 km/h. Detailausagen erfolgen innerhalb der Straßenplanung Surgères-Platz.
1. 18	MIV	--	Autofreie Sonntage für die Innenstadt im Sommer gewünscht.	1	Einzelmeinung, die aufgenommen wird.
1. 19	MIV	--	Die Innenstadt sollte wieder autofreundlicher werden, sonst wird anderswo eingekauft.	1	Einzelmeinung, die aufgenommen wird.
1. 20	MIV	--	Mehr Behindertenparkplätze sind in der Innenstadt gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 21	MIV	--	Zur schnelleren Erreichbarkeit des Einzelhandels mit dem Auto, werden mehr Parkmöglichkeiten direkt an den Geschäften gefordert.	1	Die Straßenraumgestaltung lässt dieses nicht zu.
1. 22	MIV	--	Kreisverkehre überall in der 'City' gewünscht	1	Kreisverkehre sind nicht überall sinnvoll, benötigen entsprechenden Raum
1. 23	MIV	--	Alle innerstädtischen Nebenstrassen sollten mit zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h befahren werden dürfen.	1	Nebenstraßen sind in der Regel geschwindigkeitsbeschränkt.
1. 24	ÖPNV	Ohler Wiesen	Von hier aus könnte ein Elektrokleinbus starten, der in einem bestimmten Zeitfenster kontinuierlich durch die Untere Straße, die Hochstraße und zurück zum Parkplatz Ohler Wiesen fährt und kostenlos Bürger:innen mit ihren Einkäufen mitnimmt. Wer mitgenommen werden möchte, gibt dem Fahrer einfach ein Zeichen.	1	Wird als Dienstleistung des Handels angesehen. Die Fußweegeentfernung ist gering. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 25	ÖPNV	Sperrung der Hochstraße	Es wird befürchtet, dass durch eine Bushaltestelle in Mittellage und gleichzeitiger Sperrung der Hochstraße für den Individualverkehr, der Innenstadt Kundenverlust drohen wird.	1	Einzelmeinung, die aufgenommen wird.
1. 26	ÖPNV	Surgères-Platz	Umbau des Busbahnhofs schnell und sinnvoll durchführen. Dabei Parkmöglichkeiten beibehalten. Vielleicht durch den Bau eines Parkdecks über den neuen Busbahnhof?	1	Umbau des Busbahnhofs ist beabsichtigt. Ein generelles Parkraumdefizit ist derzeit nicht feststellbar.

1. 27	ÖPNV	Surgères-Platz	Busbahnhof Verbesserung gewünscht	1	Umbau des Busbahnhofs ist beabsichtigt.
1. 28	ÖPNV	Surgères-Platz	Es wird ein neu gestalteter Busbahnhof gewünscht, mit Mobilstation, Parken nur noch für Taxis, Behinderte, Car-Sharing und E-Laden. Die Lage der Landesstraße wird diskutiert.	1	Umbau des Busbahnhofs ist beabsichtigt.
1. 29	ÖPNV	Surgères-Platz	Angeregt wird, die öffentlichen Parkplätze im Rahmen einer Umgestaltung des ZOBs entfallen zu lassen.	1	Planung sieht einen weitgehenden Entfall vor.
1. 30	ÖPNV	Surgères-Platz	Die generelle Verlegung des ZOBs vom Surgères-Platz zum Ohler Wiesen wird erneut angeregt.	1	Die bestehende Lage zur Kernstadt wird als sinnvoller erachtet.
1. 31	ÖPNV	Surgères-Platz	Verlagerung des Busbahnhofs gewünscht.	1	Die bestehende Lage zur Kernstadt wird als sinnvoller erachtet.
1. 32	ÖPNV		Eine öffentliche Toilette am Busbahnhof, die jeden Tag geöffnet ist gewünscht	1	Prüfung erfolgt im Rahmen der Umbauplanung zum Busbahnhof.
1. 33	ÖPNV		Es gibt zu viele Haltestellen in Ortsbereich.	1	Einzelmeinung, die aufgenommen aber nicht geteilt wird.
1. 34	Radverkehr	Hausmannsplatz	Für den Radverkehr und Fußverkehr wird eine neue Brücke (evtl auch neben der vorhandenen) am Hausmannplatz gewünscht, da die alte Brücke ein ständiger Engpass ist	2	Wird im Zuge der REGIONALE weiter verfolgt.
1. 35	Radverkehr	Kölner-Tor-Platz	Die Fahrradachse soll gegenüber den anderen Verkehrsarten betont werden und gleichzeitig ein Verbot des Überholens von Radfahrern ausgesprochen werden.	1	Detailplanung erforderlich.
1. 36	Radverkehr	Lüdenscheider Straße, Bahntrassenradweg	Eine Markierung der Querung des Bahntrassenradweges über die Lüdenscheider Straße verdeutlichen durch rote Boden- und Haifischzahn-Markierung. Zusätzl. Beschilderung "Vorsicht querende Radfahrer". Alternativ Podest aufpflastern.	1	Ohne eine Vorfahrtsregelung gegenüber dem Autoverkehr (LSA) wird dies als nicht verkehrssicher beurteilt.
1. 37	Radverkehr	Marktplatz	Mehr Fahrradständer für den Marktplatz	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 38	Radverkehr	Marktplatz und Beverstraße	Spielmöglichkeiten entlang des Bahntrassenradweges und auch auf dem (verkehrsberuhigten!) Marktplatz würden die Aufenthaltsqualität erhöhen!	1	Wird im ISEK geprüft.

1. 39	Rad- verkehr	Marktplatz, Untere Straße	Das Rechtsabbiegeverbot an der Stursbergsecke (Cosima Apotheke) sollte für Fahrräder und Busse aufgehoben werden.	1	Detailuntersuchung zur Verkehrssicherheit erforderlich.
1. 40	Rad- verkehr	Westtangente, B237	Durch den Bau des Kreisverkehrs (Blechmann) ist auf der Brücke sehr viel Platz entstanden (Wegfall Abbiegespur) . Eine bessere Raumnutzung durch z.B. Trennung und / oder Verbreiterung der Fußgänger-/Fahrradwege und Einrichtung (Umgestaltung der Lärmschutzwände) einer separaten Busspur würde Vorteile für "schwächere" Verkehrsteilnehmer bringen.	1	Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreite, erscheinen Schutzstreifen am Fahrbahnrand möglich.
1. 41	Rad- verkehr	Wupperstraße	Es wird eine wertige Verbindung zwischen dem Bahntrassenradweg und der Innenstadt gewünscht.	1	Detailuntersuchung notwendig. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
1. 42	Rad- verkehr	Wupperstraße, Parken	Parkende Autos ragen soweit rückwärts zum in den Bahntrassenradweg, dass sie die Breite des Weges einschränken und den Radverkehr (besonders im Dunklen sind Anhängerkupplungen schlecht zu erkennen) gefährden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 43	Rad- verkehr	Bahntrassen- radweg	mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger zwischen Neye und Innenstadt (Bahntrassenradweg deutlich zu schmal)	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
1. 44	Rad- verkehr	--	sichere Abstellplätze für Fahrräder und Lastenräder gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
1. 45	Rad- verkehr	--	Mehr Fahrradabstellmöglichkeiten in der Innenstadt gewünscht.	3	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
1. 46	Rad- verkehr	--	Fahrradboxen zum sicheren Abstellen gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
1. 47	Rad- verkehr	--	Öffnung der Einbahnstraßen in der Innenstadt für den Radverkehr gewünscht	1	Einzelfallprüfung und-absicherung erforderlich. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 48	Rad- verkehr	--	Radwege auf den Innenstadtstraßen gewünscht	1	Im Zuge von T-30 nicht notwendig und nicht StVO-konform. Raum an Hauptverkehrsstraßen zu knapp.
1. 49	Rad- verkehr	--	angstfreies Radfahren in der Innenstadt / zu den Schulen gewünscht	1	Ist in der Regel gegeben. Wo nicht, sind Detailuntersuchungen erforderlich.

1. 50	Rad- verkehr	--	Verbesserung der Radwege und flexiblere Schaltung der Ampelanlagen gewünscht.	1	Verkehrstechnische Untersuchung kann im Mobilitätskonzept nicht geleistet werden.
1. 51	Fuß- verkehr	gesamte Innenstadt	Es wird ein Fußgängerleitsystem, besonders von den Parkplätzen in die Innenstadt, gewünscht.	1	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 52	Fuß- verkehr	Hausmanns- platz	Es wird vom Hausmannplatz eine Verdeutlichung der Zuwegung zur Innenstadt gewünscht.	1	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept behandelt.
1. 53	Fuß- verkehr	Hochstraße	Die parkenden Fahrzeuge erschweren die Sichtverhältnisse bei Fahrbahnquerungen von Fußgängern.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 54	Fuß- verkehr	Hochstraße, Markplatz	Eine Vereinfachung für Fußgänger und Radfahrer, um Wege in Wipperfürth zurückzulegen wird gewünscht. Hier besonders durch eine konsequente Verkehrsberuhigung der Innenstadt (Abbindung der Hochstraße, Marktstraße, Untere Straße und Marktplatz als Fußgängerzone)	1	Im InHK beschlossen.
1. 55	Fuß- verkehr	Hochstraße, Untere Straße	An der Kreuzung Hochstraße/Untere Straße ist die Vorfahrtregelung (Bordsteinregelung) besonders für ältere Mitbürger schwer nachvollziehbar. Bei Schneefall ist es auch für Ortsfremde nicht ersichtlich. Eine entsprechend Beschilderung wird vorgeschlagen.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 56	Fuß- verkehr	Wupperstraße, Parken	Ein niveaugleicher Anschluss des Treppenweges von der Radiumstraße an den Bahntrassenweg ist gewünscht. Auch mit freigehaltenen Parkstreifen an der Wupperstraße.	1	Verkehrssicherheit? Konstruktiv kein Bedarf.
1. 57	Fuß- verkehr	--	Bessere Rad- und Fußwege ins Zentrum werden gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
1. 58	Fuß- verkehr	--	Zwischenlager für Gepäckstücke sind gewünscht.	1	Wird als Dienstleistung des Handels angesehen. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 59	Elektro- Mobilität	Dr.-Eugen- Kersting-Straße	Elektro-Ladestationen für E-Autos auf dem Radon-Parkplatz werden gewünscht.	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.

1. 60	Elektro-Mobilität	Hausmannsplatz	Elektro-Ladestationen für E-Autos auf dem Parkplatz nebn dem Hausmann-Platz werden gewünscht.	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
1. 61	Elektro-Mobilität	Hochstraße, Rathaus	Die zwei Lade-Parkplätze neben dem Rathaus werden häufig von 'normalen' Autos belegt. Es wird mehr Kontrolle gewünscht.	2	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
1. 62	Elektro-Mobilität	--	Elektro-Ladestationen für E-Bikes gewünscht	2	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
1. 63	Elektro-Mobilität	--	Schnellladesäulen an Einkaufsstätten sind gewünscht.	1	Wird als Dienstleitung des Handels angesehen. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
Kernstadt					
2. 1.1	Fußverkehr	Kolpingstraße	Südlich des EvB-Gymnasiums existiert ein unbefestigter Weg, welcher steigungsarm duch den Grünzug bis zur Kolpingstraße verläuft und fortführend bis zum Stadion und der Anne-Frank-Schule ertüchtigt werden kann.	2	Wird im ISEK und Mobilitätskonzept aufgegriffen.
2. 2.1	MIV	Wolfsiepen	Der Durchgang zum Wolfsiepen ist offen. Durch die Verkehrsbelastung und fehlende Bürgersteige sind Fußgängern und Kindern gefährdet.	1	Nur temporär baustellenbedingt geöffnet.
2. 3.1	Radverkehr	Sonnenweg, 'Gaulbach'	Vorgeschlagen wird die Ertüchtigung von Waldpfade zu einem durchgängigen Rad/Gehweg, vom Busbahnhof über den Weg "Am Gaulbach", Sonnenweg, Stillinghauser Weg, Waldweg hinter Fa Jockey bis nach Niedergaul entsteht. Die Mehrzweckstreifen auf der Gaulstraße können damit entfallen. Der Radverkehr/ Fußgänger wird hervorragend vom motorisierten Verkehr getrennt.	1	Die Schutzstreifen sind sinnvoll und verkehrssicher. Eine alternative Führung ist mittelfristig, da kostenaufwendig, nicht notwendig.
2. 4.1	MIV	--	Süd- und Westumgehung gewünscht, zur Entlastung der Ringstraße	1	Regionalverkehrsuntersuchung notwendig
2. 4.2	MIV		Südumgehung gewünscht	2	Regionalverkehrsuntersuchung notwendig
2. 5.1	MIV	Langenbick	Die Parkmöglichkeiten in der Langenbick sind sehr begrenzt. Als Familie mit Kindern bestehen täglich Probleme bei der Parkplatzsuche. Wenn die Kinder bereits motorisiert sind , und jede Familie 2 oder 3 Autos hat, dann hat man einfach keinen Platz!	1	Der Stellplatzbedarf ist in der Regel auf dem eigenen Grundstück abzudecken.

2. 5.2	Elektro-Mobilität		Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes an der Berufsschule sind gewünscht.	1	Liegt in der Verantwortung der Schulträger. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 6.1	MIV	Kreisverkehr B237	Aufgrund der guten Erfahrungen mit den beiden Kreisverkehren auf der B237 (Penny und Hagebaumarkt) wird ein Kreisverkehr auch für den Knoten Leiersmühle vorgeschlagen.	1	Verkehrstechnische Untersuchung notwendig. Kann nicht im Rahmen des kommunalen Mobilitätskonzepts geleistet werden. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 6.2	Radverkehr	Leiersmühle, 'Voss'	Schließung der Lücke im Rad/Gehweg zwischen Wupperstraße und Lüdenscheider Straße. Es fehlen nur ein paar Meter! Es wird vorgeschlagen, in Kooperation mit der Firma Voss, die Lücke zu schließen.	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
2. 7.1	MIV	Flurstraße	Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h soll durch weitere Schilder und Fahrbahnmarkierungen verdeutlicht werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 7.2	MIV	Straßenräume Leye-Siedlung	Damit im Ernstfall Einsatzfahrzeuge durch die Leye-Siedlung fahren können, sollten ungenutzte Flächen vor den Häusern zu Parkflächen gemacht werden. So können diese nicht zugeparkt werden. Das passiert auch in andern Wipperfürther Siedlungen, da das Ordnungsamt abends nicht unterwegs ist.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 7.3	Radverkehr	Siegburger Tor Straße	Um Umwegfahrten über die Flustraße zu vermeiden, sollte die Siegburger-Tor-Straße für den Radverkehr entgegen der Einbahnstrichtung freigegeben werden.	1	Die Breite der fahrbahn ist zu prüfen. Wird an ie Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 8.1	MIV	Beverstraße, Flugplatz	An schönen Wochenenden wird der Parkraum an der Beverstraße von Anwohnern, Flugplatzbesuchern und Radfahrern nachgefragt. Durch wildes Parken und eine schlechte Ausnutzung der vorhandenen Parkraumkapazitäten (zwischen Straße und Bahntrasse) ist aus Sicherheitssicht eine Verbesserung notwendig.	1	Hinweis an den Flugplatzbetreiber mehr Stellplätze zu schaffen, bzw. die Stellplatzsituation zu untersuchen. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 8.2	MIV	Egener Straße	Bereits auf Höhe der Kirche beschleunigt der Ortsausgangsverkehr. Es wird eine sinnvolle Verkehrsberuhigung gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 8.3	MIV	Joseph-Mäurer-Straße	Zur Geschwindigkeitseduzierung sollen zusätzlich zur ausgewiesenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h noch bauliche Maßnahmen ergriffen werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.

2. 8.4	MIV	Willhelmstr. Nikolausstr.	Zu Zeiten des Berufsverkehrs und bei „Motorradwetter“ befährt sehr viel Durchgangsverkehr in Wilhelmstr/Nikolausstr. Nach ersten Zählungen zwischen 60-100 Fahrzeuge/Stunde. Spielende Kinder werden gefährdet.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
2. 8.5	ÖPNV		Die Busanbindung der 337 ist nicht ausreichend für Neye. Es lassen sich keine Anschlussbusse damit erreichen. Die Haltestelle Wipperhof (Linie 366) ist von Neye besser zu erreichen als die neue Haltestelle Felderhofer Kamp.	1	Wird an die Stadtverwaltung zur Weiterbehandlung in der Nahverkehrsplanung gereicht.
2. 8.6	Rad- verkehr	Beverstraße	Auf der Beverstraße ist der vorhandene Gehweg auf dem Hochbord nicht bis an die Stadtgrenze zu Hückeswagen fortgeführt. In Hückeswagen existiert ein über 2,50m breiter Weg auf dem Hochbord. Diese Lücke sollte geschlossen werden.	2	Es wird nur ein geringer Bedarf gesehen. Langfristig jedoch sinnvoll.
2. 8.7	Rad- verkehr	Kreisverkehr Neye	Die Beschilderung des Radweges am Kreisverkehr ist irritierend, so dass sehr viele Radfahrer in die Bahnstrasse abbiegen	1	Detailuntersuchung, die an die Stadtverwaltung weitgereicht wird.
2. 8.8	Fuß- verkehr	Egener Straße ggü Nr. 15	Zwischen dem Teich Neyetal und der Egener Straße (ggü. Nr. 15) befindet sich ein bei Wanderern / Schülerinnen und Radfahrerinnen beliebter Verbindungsweg. Dieser Weg ist mit wenig Aufwand wieder zu begradigen und damit auch für Kinderwagen geeignet.	1	Bedarf wird im Mobilitätskonzept untersucht.
2. 8.9	Fuß- verkehr	Egener Straße K13, Wanderparkplat z Schwarzer Weg	Zwischen dem Wanderparkplatz und der Siedlung Niederlangenberg kann der Wanderweg auch als Radweg ausgebaut werden. So entsteht ein Netzschluss zu dem Radwegenetz Neyetal-/Bevertalsperre abseits des Kfz-Verkehrs.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes.
2. 9.1	Rad- verkehr	ggü. Jockey Plast	Steigungsarme Radwegeverbindung als Lückenschluss zwischen der L284 in Niedergaul und der B506 in Herzhof. Vorschlag als westliche Verlängerung der L302.		Topografisch günstig. Die Verkehrsnachfrage wird angezweifelt.

2. 10.1	MIV	Ommer nach Nord inklusive Sonnenschein	<p>Die Straße Ommer ist ab der Nordtangente Tempo-30-Zone. Im weiteren Verlauf als Straße Sonnenschein endet die Tempo-30-Zone. Ab dem Ortsausgangsschild gilt die zulässige Nördlich der Einmündung Danziger Straße sind in dem schmalen Straßenraum keine Gehwege vorhanden. Die Straßen Ommer und Sonnen-schein werden besonders an Wochenenden und an warmen Tagen von Fußgängern, Familien mit Kindern, Autofahrern als Zuwegung zu der Neye-Talsperre und zu dem Gasthaus Neyetalsperre genutzt. Es kommt aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten zu Konflikten zwischen den Verkehrsarten (auch landwirtschaftlicher Verkehr) und zu einer Gefährdung der ungesicherten Fußgänger. Auch in der Straße Ommer wird die gefahrene Geschwindigkeit höher als 30 km/h empfunden. Anregungen sind: Tempo-30 durchgängig auszuweisen. Im Bereich Ommer bereits mit weiterer Beschilderung an T-30 zu erinnern, Gehwege einzurichten, Kontrollen durchzuführen, LED-Geschwindigkeitsanzeigen, geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Beleuchtung.</p>	4	<p>Wird an die Stadtverwaltung und das Ordnungsamt weitergegeben. Eine Prüfung der vorhandenen Konflikte ist erforderlich.</p>
2. 10.2	Rad- verkehr	Sanderhöhe, B237	<p>Auf der Nordtangente gibt es im Kreuzungsbereich mit der Sanderhöhe keine Anlagen für den Rad- und Fußverkehr. Ein Verlassen der Straße Sanderhöhe ist nur umwegig über die Stettiner Straße/Königsberger Straße möglich. Oder es muss die Nordtangente ungesichert überquert werden und dann durch die Böschung bergab die Wupperstraße erreicht werden.</p>	1	<p>Die Verbindungsfunktion der Bundesstraße erfordert eine Begrenzung von LSA. Detailuntersuchung notwendig, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht geleistet werden kann. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.</p>

			Dörfer allgemein		
3. 1	MIV		Der Durchgangsverkehr in den Dörfern wird als belastend empfunden und Entlastung angeregt.	1	Subjektive Wahrnehmung. Einzelprüfungen notwendig.
3. 2	MIV		Für die sporadischen Fahrten zwischen Wipperfürth und den Kirchdörfern werden weiter Mitfahrerbanke vorgeschlagen.	2	Für die jeweiligen Standorte sind Potentialuntersuchungen notwendig. Die Annahme der Mitfahrerbanke ist zderzeit sehr gering bis nicht vorhanden.
3. 3	ÖPNV		Anschluss der Kirchdörfer und Weiler durch bedarfsweise Anfahrt durch Rufbus gewünscht.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
3. 4	ÖPNV		Shuttlebusse zwischen den Schützenfesten (der Dörfer) zum Busbahnhof von morgens bis abends (auch zu Diskozeiten) werden vorgeschlagen.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben Kann im Rahmen der Brauchtumsförderung umgesetzt werden. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist fraglich..
3. 5	ÖPNV		Taxibusverkehr für Kupferberg, Kreuzberg, Wipperfeld und andere Kirchdörfer auch am Wochenende werden gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
3. 6	Rad- verkehr		Radwege (und Fußwege) zwischen den Dörfern und der Stadt gewünscht	12	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
Agathaberg und Dohrgaul					
4. 1.1	MIV	Maternusweg	In dem Wohngebiet steht auf den Privatgrundstücken meist nur ein Stellplatz zur Verfügung. Im Straßenraum mangelt es an Parkständen für weitere Fahrzeuge.	1	Es liegt in der Verantwortung der Bürger, die Stellplätze auf dem eigenen Grundstück vorrangig zu nutzen und bei anhaltenden Bedarf weitere private Stellplätze zu schaffen.
4. 1.2	MIV	Ortsdurchfahrt	In der Ortsdurchfahrt werden mehr als 30km/h gefahren. Die Ausweisung von Tempo-30 beginnt nicht direkt am Ortseingang.	2	Regelgeschwindigkeit ist nach StVO 50 km/h. Die Verlängerung des T-30-Abschnitts ist zu prüfen.
4. 1.3	MIV	Ortsdurchfahrt	Die Strecke zwischen Stüttem und Bühlstahl wird aus Sicht des Bürgers täglich von hunderten Verkehrsteilnehmern als Abkürzung genutzt.dieses führt zu einer nicht akzeptablen Belastung der Siedlung Oberkemmerich.	1	Als öffentliche Straße ist die Strecke zur Aufnahme auch ortsfremder Kfz geeignet. Duchgangsverkehr kann durch qualifizierte Erhebungen ermittelt werden.
4. 1.4	ÖPNV	Bushaltestelle Dohrgaul	Das Fahrtenangebot der Buslinien 332 und 333 ist verringert worden, so dass die Nutzung nur noch selten möglich ist. Gleichzeitig ist jeweils ein Weg von 1,5km zu den Haltestellen zurückzulegen.	1	Die erreichbaren Bushaltestellen liegen außerhalb eines zumutbaren Einzugsbereiches . Verbesserungen werden im Mobilitätskonzept geprüft.

4. 1.5	ÖPNV	Ortsausgang	Die Mitfahrerbank findet geringe Akzeptanz. Der Untergrund ist unbefestigt. Die 'Wegweiser' sind schwer zu erkennen.	1	Für die jeweiligen Standorte sind Potentialuntersuchungen notwendig. Mitfahrerbänke weisen i.d.R. alle nur eine geringe Akzeptanz auf.
4. 1.6	ÖPNV	Ortsdurchfahrt	Agathaberg ist nicht durch einen Linienverkehr erschlossen. Die Linien 332 und 333 führen an dem Dorf vorbei. Eine Erschließung wird angeregt.	2	Seit Dezember 2022 wird ein TaxiBusbetrieb angeboten.
4. 1.7	Radverkehr	--	Es fehlt für den Radverkehr eine Verbindung zwischen Agathaberg und Wipperfürth	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
4. 1.8	Radverkehr	Verbindung nach Dohrgaul	An der K18 zwischen Agathaberg und Dohrgaul ist kein Radweg vorhanden. Alternative Wegeführungen sind nicht vorhanden.	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
4. 1.9	Radverkehr		Rad-/Fußweg an der Straße L284 von Hartegasse nach Wipperfürth gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
4. 1.10	Radverkehr	L302	Planung des Radwegebaus an der L302 von Friedrichthal nach Dohrgaul wäre bis zur Stadtgrenze (Bühlstahl) sinnvoll.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
4. 1.11	Fußverkehr	zwischen Agathaberg und Oberdierdorf	Auf Verbindungsstraße zwischen Agathaberg und Oberdierdorf fehlen Bürgersteige. In der dunklen Jahreszeit sind Fußgänger und Schulkinder, die die Bushaltestelle in Agathaberg erreichen möchten gefährdet.	1	Untergeordnete Wegeverbindung mit niedriger Priorität (auch im Fußverkehr).
4. 1.12	Elektromobilität	Ortsmitte	fehlende Ladesäulen E-Bikes	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
4. 1.13	Elektromobilität	Ortsmitte	fehlende Ladesäulen für E-Autos	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
4. 2.1	MIV	K18 und K39	Die Ortsdurchfahrt ist nur im Bereich der Kita von 6:30-16:30 Uhr auf Tempo-30 reduziert. Diese Regelung schließt die restliche Ortsdurchfahrt, besonders den Knotenpunkt am Spielplatz nicht mit ein.	3	Regelgeschwindigkeit ist nach StVO 50 km/h. Die Reduzierung auf 30 km/h ist durch die (potenzielle) Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit begründbar.
4. 2.2	MIV	K18 K39	Zu viel Schwerverkehr in der Ortsdurchfahrt als Verbindung zwischen A4 und A45.	1	Die Ortsdurchfahrt ist als K16 als Kreisstraße klassifiziert und für die Aufnahme von Schwerverkehr qualifiziert.

4. 2.3	MIV	Wanderparkplatz Kita	In Dohrgaul fehlen öffentliche Parkplätze. Es sind keine vorhanden. Der Wanderparkplatz an der Kita ist nur abends und an Sonntagen nutzbar.	3	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
4. 2.4	Radverkehr	L302	Der Radweg an der L302 ist ab Friedrichthal nicht bis Dohrgaul und darüber hinaus fortgeführt. Es fehlt ein Lückenschluss, um Dohrgaul an Wipperfürth anzubinden.	2	Die Verlängerung des Radweges an der L302 von Friedrichthal bis Dohrgaul ist geplant.
4. 2.5	Fußverkehr	K18	An der K18 endet der Bürgersteig am Ortsrand. Eine Fortführung bis nach Grennebach, Nagelsgaul und Obergaul fehlt. Wanderer und Spaziergänger müssen auf den unbefestigten Fahrbahnrand ausweichen. Dieser Weg wird auch von Schülern auf dem Weg zur Bushaltestelle Dohrgaul genutzt. Es wird ein Ausbau des Gehweges bis nach Grennebach gewünscht.	1	Der Bedarf ist gering. Der Aufwand hoch. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
4. 2.6	Fußverkehr	K39	Es fehlt ein Bürgersteig, dass auch Fußgänger auch Unterstenhof erreichen zu können.	1	Der Bedarf ist gering. Der Aufwand hoch. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
4. 2.7	Fußverkehr	südlich der Kita	Der alte Schulweg (südlich der Kita) zwischen Hahneberg und Dohrgaul sollte reaktiviert werden. Er kann im aktuellen Zustand nicht von Schulkindern und Wanderern genutzt werden.	1	Es handelt sich nicht um ein öffentliches Grundstück.
Egen					
5. 1	MIV	Knotenpunkt Ortsmitte	Die Kurve in der Ortsdurchfahrt ist unübersichtlich. Ein Tempolimit oder verkehrsberuhigende Maßnahmen würde die Gefahr (besonders durch Motorräder) senken.	1	Unfalldaten liegen nicht vor. Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
5. 2	MIV	nördlich am Beverbach	Seit dem Starkregenereignis 2021 ist die Erreichbarkeit von Egen aus nördlicher Richtung eingeschränkt. Die Befahrbarkeit der Brücke über den Beverbach sollte zeitnah wieder gewährleistet werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
5. 3	ÖPNV	Bushaltestelle	Die Buslinie durchfährt Egen im Einrichtungsverkehr. Die Bushaltestelle liegt auf der falschen Straßenseite. Eine Verlegung der Haltestelle an den östlichen Ortsrand wird vorgeschlagen.	1	Die zentrale Lage begünstigt die Erreichbarkeit und die soziale Kontrolle. Die Querung der Fahrbahn ist aufgrund der geringen Verkehrsstärke wenig gefährlich.
5. 4	Radverkehr	Ortsmitte	Ein Radweg zwischen Egen und der Stadt ist gewünscht.	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.

Hämmern					
6. 1	MIV	Alte Papiermühle, B237	Die Reaktivierung der Anbindung der Straße Alte Papiermühle Hämmern an die B237 wird gewünscht. So wäre auch eine fußläufige Anbindung des Wohngebietes (Kirche) an die Wupper möglich.	1	Fußgängerquerungsbedarf wird als gering eingeschätzt. Die Querung der B237 ist an dieser Stelle unübersichtlich und gefährlich.
6. 2	MIV	B237	Durch Kurvenverlauf am südöstlicher Ortseingang ist die B237 hier schwer einzusehen. Das birgt eine Gefahrenpotential für den Rad- und Fußverkehr	1	Die Problematik kann nicht nachvollzogen werden.
6. 3	MIV	B237	Eine Querungshilfe über die B237 am südöstlichen Orteingang (Höhe Hilgenbaum) von Hämmern, wie auch eine Brücke über den Obergraben und die Anlage eines Fußweges (Länge ca. 20m) zur Straße Obergraben ermöglichen einen fußläufigen Zugang zur Straße am Obergraben und ermöglichen die Erreichbarkeit der Wupper und des Bahntrassenradweges. Gleichzeitig ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (100km/h) auf der B237 gewünscht.	1	Für den Standort wird keine Nachfrage gesehen.
6. 4	MIV	Grünenbaum	Die Straße am Grünenbaum wird mit zu hohen Geschwindigkeiten befahren. Die Sichtfelder aus den einmündenden Straßen sind eingeschränkt. Durch das Fehlen von Gehwegen, sind Fußgänger gefährdet. Es werden Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen und Verkehrsspiegel gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Verkehrsspiegel sind keine Verkehrsschilder im Sinne der StVO. Ihr Einsatz ist als problematisch zu bewerten.
6. 5	MIV	Grünenbaum, Jostberg, Hilgersbrücke	Es wird bemängelt, dass auf den Überlandstraßen südlich des Kerngebietes von Hämmern, in den Weilern Finkelnburg, Wüstemünde, Kleppersfeld, erhöhte Verkehrsstärken und hohe gefahrene Geschwindigkeiten auftreten, die mit einem Abkürzungsverkehr zwischen der B237 und der B506 gesehen werden.	3	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
6. 6	Radverkehr	Bahntrassenradweg Brücke	Der Zugang zur Brücke über die Wupper und den Bahntrassenradweg verläuft über einen unbefestigten Weg der östlich der Gewerbeflächen Alte Papiermühle Hämmern. Dieser Weg sollte ertüchtigt, befestigt und beleuchtet werden.	2	Wird im ISEK und im Mobilitätskonzept untersucht.

6. 7	Rad- verkehr		Zwischen den Straßen Grünenbaum und Hilgersbrücke könnte am Rade der Bebauung Brücker Hang eine Verbindung für den Rad- und Fußverkehr geschaffen werden. Dieses erhöht die Erreichbarkeit der Kita und des Sportplatzes,. Ebenso könnte der Weg eine attraktive Möglichkeit/Erweiterung bieten, Hämmern zu Fuß zu umwandern.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
6. 8	Fuß- verkehr	Fußweg zur Kirche	Der Gehweg zwischen der B237 und der Kirche benötigt Pflege.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
6. 9	Fuß- verkehr	Hilgersbrücke	Für den Gehweg zwischen der B237 und Brücker Hang ist unbeleuchtet. Besonders für den morgendlichen Weg zur Kita Hilgersbrücke wird eine Beleuchtung gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
Kreuzberg und Kupferberg					
7. 1.1	MIV	Alte Bahnhofstraße	Die Arbeiter der Werkstätten werden mit Kleinbussen gebracht und abgeholt. Zu den Bring- und Holzeiten, entstehen auf der Alte Bahnhofstraße Schlangen von Bussen, die die Verkehrssicherheit besonders für Radfahrer, und die Verkehrsabwicklung am Knoten Im Siepen beeinträchtigen	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
7. 1.2	MIV	gesamter Ort	Es wird ein Wohnmobilparkplatz (mit Wasser, Strom, Entsorgung) gewünscht. Dieser könnte auf dem Privatgrund des Silberhofes umgesetzt werden, dort ist bereits die notwendige Infrastruktur vorhanden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes. Abstimmung mit Siberhof notwendig.
7. 1.3	MIV	Ortseingang Westfalen- straße	Es wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits ab dem Ortseingang gewünscht.	1	Die Regelgeschwindigkeit nach StVO ist 50 km/h. Mittel- bis langfristig kann Tempo-30 umsetzbar sein.
7. 1.4	ÖPNV	--	Eine regelmäßige Busverbindung in den Märkischen Kreis wird gewünscht. Nach Lüdenscheid und Halver. Ab Lüdenscheid ist eine Weiterfahrt mit dem Regionalexpress in Richtung Ruhrgebiet und Köln möglich.	2	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.

7. 1.5	ÖPNV	gesamter Ort	Für die Buslinie 338 wird ein regelmäßiger Takt, eine Bedienung in den späten Abendstunden, sowie eine Bedienung auch samstags und sonntags gefordert	6	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
7. 1.6	ÖPNV	Haltestelle Rote Höhe	Die Bushaltestelle sollte barrierefrei (ohne Stufe) ausgestaltet werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Die Barrierefreiheit der Haltestellen wird fortschreitend umgesetzt.
7. 1.7	ÖPNV	Rote Höhe	Es wird ein neuer Standort der Mitfahrerbank am Ortsausgang vorgeschlagen.	1	Für die jeweiligen Standorte sind Potentialuntersuchungen notwendig.
7. 1.8	ÖPNV		Es wird die Einrichtung eines Ruftaxis vorgeschlagen, damit besonders Senioren dieses Mobilitätsangebotes nutzen können.	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
7. 1.9	Rad- verkehr		Es fehlt ein Radweg von Kuperberg nach Hönnige, bzw eine Anbindung an die Halver Straße L274	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
7. 1.10	Fuß- verkehr	gesamter Ort	Sichere Schulwege in Kreuzberg gewünscht	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Für die jeweiligen Schulstandorte sind Konzepte für den Bring- und Holverkehr zu erarbeiten.
7. 1.11	Fuß- verkehr	Ortseingang Westfalenstraße	Es wird gewünscht den Hochbordweg auf der Nordseite der Westfalenstraße um circa 30m bis zur Hofeinfahrt zu verlängern.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
7. 1.12	Fuß- verkehr	Ortseingang Westfalenstraße	Damit die Ortsinformationstafel für Radfahrer besser erreichbar ist, wird eine Absenkung des Bordes vorgeschlagen.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
7. 2.1	MIV	Halver Straße, L284	Für die Halver Straße im Bereich Kupferberg wird eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeregt, um im Bereich der ansässigen Kita die Verkehrssicherheit zu erhöhen.	1	Die Halver Straße L284 dient nicht der Erschließung der Kita.
7. 2.2	MIV	Halver Straße, L284	Das Teilstück zwischen Wasserfuhr und Hönnige ist als einziges mit Tempo-100 ausgewiesen. Es wird sich eine Anpassung an den restlichen Streckenverlauf auf T-70 gewünscht.	4	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Abstimmung mit Straßen NRW notwendig.

7. 2.3	MIV	Zur Grube	Die Verkehrsführung in dem Gewerbegebiet (Müller Plastik) ist schwer nachvollziehbar. Zur Vermeidung von Konflikten wird sich eine Verdeutlichung und Aufstellflächen für den gewerblichen Lkw-Verkehr gewünscht.	1	Nicht Bestandteil des kommunalen Mobilitätskonzeptes Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Detailuntersuchung notwendig.
7. 2.4	Radverkehr	Alte Bahnhofstraße	Es wird eine (Teil-) Erneuerung des Straßenbelages gewünscht, da der Radverkehr durch die schlechte Oberflächenbeschaffenheit gefährdet ist.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
7. 2.5	Radverkehr	Halver Straße, L284	Es wird ein durchgängiger Fuß- und Radweg von Kreuzberg nach Wasserfuhr und weiter nach Wipperfürth bzw. auch in die andere Richtung nach Halver gefordert.	10	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
7. 2.6	Elektro-Mobilität	Halver Straße / Zur Grube	Es wird für den Startpunkt (und so auch für die Bushaltestellen) des Grubenwanderweges eine Ladestation für e-Bikes vorgeschlagen.	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
Ohi und Klaswipper					
8. 1.1	MIV	Dohrgauler Straße	Es wird eine Zunahme von Abkürzungsverkehr zwischen der A4 und der A45, auch von Lkw auf der Dohrgauler Straße bemängelt.	2	Die K39, ist als Kreisstraße klassifiziert und für die Aufnahme von Schwerverkehr qualifiziert.
8. 1.2	MIV	Dohrgauler Straße	Die gefahrenen Geschwindigkeit wird als höher empfunden, als die zulässigen T-50. Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung und ein stationäres Radargerät sind gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
8. 1.3	MIV	Hassiepen, Dohrgauler Straße	Aus den Einmündungen der Rosenstraße und Hassiepen in die Dohrgauler Straße ausfahrend, ist die Dohrgauler Straße schlecht einsehbar. Es wird ein Verkehrsspiegelgel an der Einmündung Rosenstraße vorgeschlagen	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Verkehrsspiegel sind keine Verkehrsmittel im Sinne der StVO. Ihr Einsatz ist als problematisch zu bewerten.
8. 1.4	MIV	Hassiepen, Rosenstraße	Die steile Rampe Rosenstraße wird im Winter nicht geräumt.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
8. 1.5	MIV	Knoten B237	Anstelle der Ampel im Knotenpunkt der B256, B237 und K39 einen Kreisverkehr einrichten.	3	Verkehrstechnische Untersuchung notwendig. Zustimmung durch Landesbetrieb Straßen NRW erforderlich.

8. 1.6	MIV	Wipperbrücke B256	Seit fast 6 Jahren ist die Befahrung der Brücke auf der Bundesstraße eingeschränkt. Nachfragen des Bürgers bei Straßen NRW haben ergeben, dass im Jahr 2021 mit einem Brückenneubau begonnen werden soll. Die Stadt wird aufgefordert, die Baumaßnahmen zu forcieren.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Zuständigkeit Landesbetrieb Straßen NRW erforderlich.
8. 1.7	MIV	Dohrgauer Straße K39	Die ehemals im Bereich der ehemaligen Ohlschule zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h wird erneut gewünscht, da durch die schneller fahrenden Kfz Kinder gefährdet werden.	1	Regelgeschwindigkeit ist nach StVO 50 km/h. Die Dohrgauer Straße K39, ist als Kreisstraße klassifiziert
8. 1.8	MIV		Für Touristen und Einheimische werden Wohnmobilstellplätze für Ohl gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes.
8. 1.9	ÖPNV	Dorfmitte	Für die Buslinie wird ein 20-Minuten-Takt gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
8. 1.10	ÖPNV	Haltestellen	Die Bushaltestellen sind unbeleuchtet. So, dass Schüler/Kinder dort ungeschützt im Dunkeln stehen.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
8. 1.11	Radverkehr	Bahntrassenradweg	Der Bahntrassenradweg ist innerhalb von Ohl, aus Fahrtrichtung Wipperfürth, schlecht ausgeschildert.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
8. 1.12	Radverkehr	Bahntrassenradweg	Für mit dem Pkw anreisende Nutzer des Bahntrassenradweges fehlt ausgewiesener Parkraum.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes.
8. 1.13	Radverkehr	Bahntrassenradweg, Hassiepen	Auf dem Abschnitt, in dem der Bahntrassenradweg auf der Straße Hassiepen verläuft, ist dieser nicht als Radweg markiert/erkennbar. Die gemeinschaftliche Nutzung von Kfz-Verkehr, Radfahrern und Fußgängern ist hier gefährlich. Es wird eine Markierung des Bahntrassenradweges angeregt.	2	Die gemeinschaftliche Nutzung der Straße ist der Regelfall. Geringe Verkehrsstärken. Kein Handlungsbedarf.
8. 1.14	Fußverkehr	B237, Sauerlandstraße	Der Fußweg an der B237 zwischen Rönsahl und Ohl ist in einem schlechten Zustand. Er sollte saniert werden und als gemeinsamer Geh- und Radweg eröffnet werden.	2	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
8. 1.15	Fußverkehr	Hassiepen	Im Bereich vor dem alten Ohler Bahnhof wird (dringend) eine weitere Straßenbeleuchtung gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben

8. 1.16	Fuß- verkehr	Im alten Ohl	Der Spielplatz liegt auf einer Fläche, zwischen Wipper und einem schmalen Nebenarm. Nur von der Straße Im alten Ohl ist er über eine Brücke zu erreichen. Diese Brücke ist sanierungsbedürftig. Gleichzeitig ist in der Straße Im alten Ohl die auch Zuwegung des Baustoffhandels und der Kunststoffabrik Kerspe ist, kein Gehweg vorhanden erreichen. Es wird angeregt die Brücke zu sanieren und einen Gehweg ab der Dohrgauler Straße fortzuführen.	2	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben
8. 1.17	E- Mobilität		E-Ladestationen für e-Bikes gewünscht	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
8. 2.1	Rad- verkehr	Brücke Niederklüppel- berg	Zur Wupperquerung existieren hier aktuell 2 Brücken. Statt die alte abzureißen, könnte diese für Fußgänger erhalten bleiben und mit Tischen und Bänken um eine Aufenthaltsqualität erweitert werden.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Behandlung innerhalb eines Tourismuskonzeptes.
8. 2.2	Rad- verkehr	Im Hagen, Klaaswipper	Die vorhandene Sperrung der Brücke sollte aufgehoben werden, da hier kein Durchgang von Ohl zur Bundesstraße B 237 mehr möglich ist.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. Privatgelände?
Thier					
9. 1	MIV	Höhenstr./ J.-W.-Roth-Str.	Der spitze Winkel zwischen der Höhenstraße und der J.-Willhelm-Roth-Straße, kann nicht von Lkw befahren werden, es kommt zu Wendevorgängen in der Ortsmitte, es wird die Untersuchung der Möglichkeit einer Umgehung (Bypass) der Kreuzung gewünscht, um den Ortskern zu entlasten	3	Untersuchungsauftrag für die Stadtverwaltung liegt vor.
9. 2	MIV	J.-Willhelm-Roth- Straße	Die Fahrbahnoberfläche in der Ortsdurchfahrt ist desolat und muss erneuert werden. Im im Zuge der Fahrbahnsanierung sollten Bordsteine und Gehwege barrierefrei ausgebildet werden.	1	Die Sanierung der Fahrbahn ist 2022/2023 beabsichtigt. Die Notwendigkeit der Gehwehsanierung wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.

9. 3	MIV	Ortskern	Der Parkplatz in der Ortsmitte soll als Dorfmittelpunkt und zur Mobilitätsstation ertüchtigt werden. # Beleuchtung des Platzes # Ladestationen für e-Autos + e-Bikes # Sichtachse historischer Friedhof # Buswartehäuschen installieren # geschütztes Fahrradparken # Erhöhung der Aufenthaltsqualität #	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
9. 4	MIV	Ortsmitte	Der Parkplatz in der Ortsmitte hat eine zu geringe Kapazität. Er wird überwiegend von Beschäftigten (Noh Bieneen) beparkt.	2	Im Regelfall ist die Kapazität voll ausreichend. Eine Auweitung des Parkplatzes ist wegen weniger Tage mit Kapazitätsengpässen nicht vertretbar.
9. 5	MIV	Willi-Laschet-Straße	Es werden mehr Parkplätze auf der Willi-Laschet-Straße gewünscht.	1	Diese ist abzuwägen mit der Zunahme des auftretenden Ziel- und Quellverkehrs.
9. 6	Rad- verkehr		Verbindung nach Wipperfürth über Höhenstraße - Klespe - Wegerhof - Herzhof duchgängig pflastern oder asphaltieren.	1	Die Wegeverbindung ist bereits durchgängig befestigt. Die Verbindung kann ausgeschildert werden.
9. 7	Rad- verkehr		Es wird ein sicherer Radweg zwischen Thier und Wipperfürth, besonders auch für Kinder, gewünscht.	1	Die Wegeverbindung ist bereits durchgängig befestigt. Die Verbindung kann ausgeschildert werden.
9. 8	Fuß- verkehr	J.-Willhelm-Roth-Straße	Bordsteine und Gehwege sollten im Zuge der Fahrbahnsanierung barrierefrei ausgebildet werden	1	Die Sanierung der Fahrbahn ist 2022/2023 beabsichtigt. Die Notwendigkeit derGehwehsanierung wird an die Stadtverwaltung weitergegeben.
9. 9	Elektro- Mobilität	Ortskern	Elektro-Ladestationen für E-Autos gewünscht	2	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.
9. 10	Elektro- Mobilität	Ortskern	Elektro-Ladestationen für E-Bikes gewünscht	1	Kommunales E-Ladekonzept notwendig.

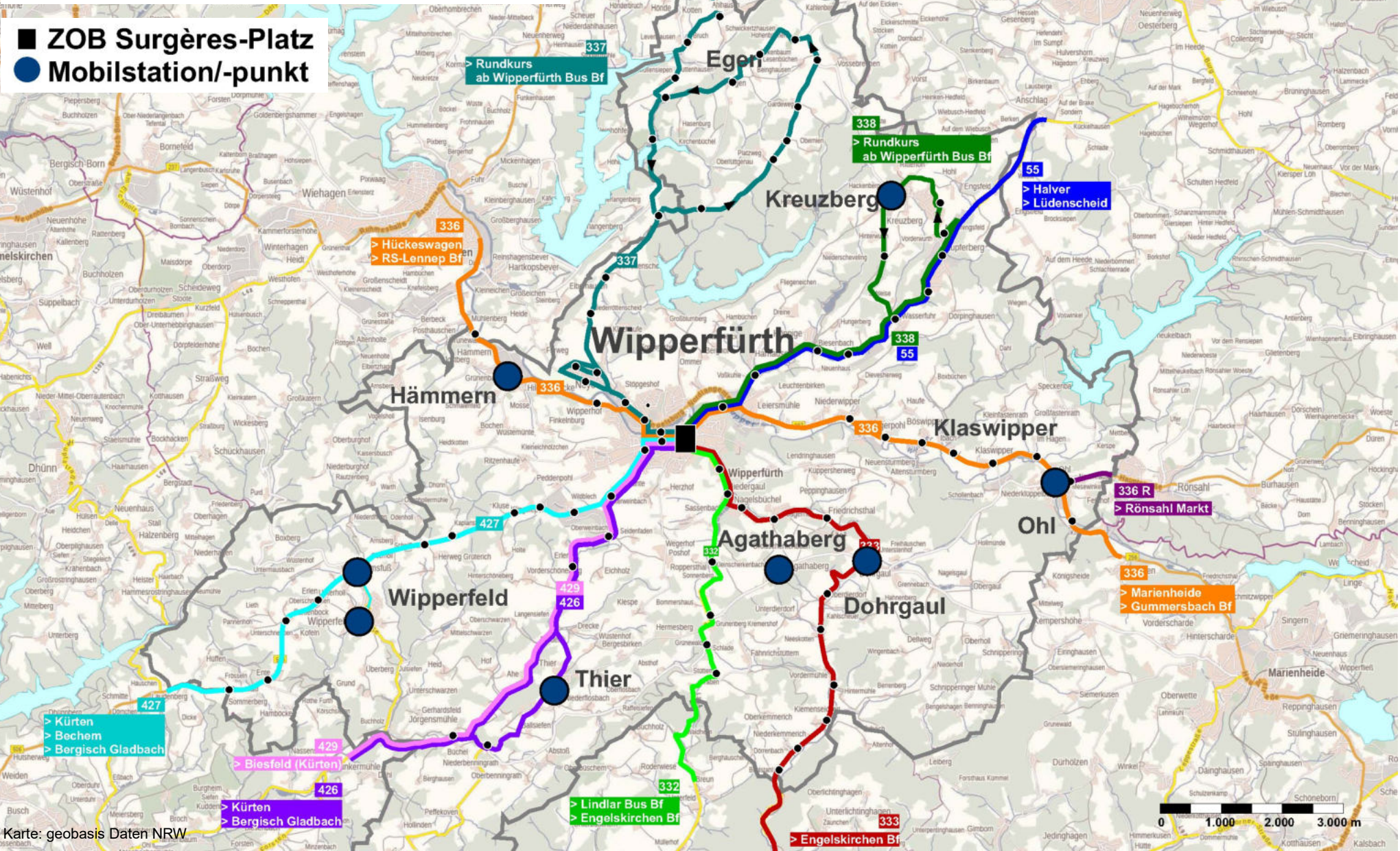
Wipperfeld					
10. 1	MIV	Ortsdurchfahrt	Bei Sportveranstaltungen wird der Weierweg beparkt, da es zu wenig Parkplätze am Sportplatz gibt. Rettungsfahrzeuge werden dadurch behindert.	1	Hinzuweisen ist auf den Parkplatz Professor-Mausbach-Straße und den Parkplatz Markusplatz.
10. 2	MIV	Ortskern	In der Ortsdurchfahrt, wie auch in den Wohnquartieren, werden zu hohe Geschwindigkeiten gefahren, es wird Tempo-30 ganztägig für die Dorfstraße gewünscht.	1	Die Regelgeschwindigkeit nach StVO ist 50 km/h. Mittel- bis langfristig kann Tempo-30 umsetzbar sein.
10. 3	MIV	Ortskern, Bäckerei	Vor der Bäckerei in der Dorfstraße gibt es für Kunden keine Möglichkeit zu parken.	1	Das Halten am Fahrbahnrand ist möglich. Für längere Einkäufe stehen Parkplätze auf der Professor-Mausbach-Straße und am Markusplatz zur Verfügung.
10. 4	MIV	Ortsmitte	Es wird ein e-Car-Sharing Auto und ein e-Dorfauto gewünscht.	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
10. 5	MIV	Parkplatz Hofstraße	Bei Veranstaltungen in Haus Hembach ist der private Parkplatz überfüllt. Rettungsfahrzeuge, welche Einsatzfahrzeuge, die die Wohngebiete erreichen müssen, werden dadurch behindert. Es werden Parkverbote gewünscht.	1	Wird an die Stadtverwaltung weitergegeben. (Haus Hembach aktuell geschlossen?)
10. 6	ÖPNV		Busverbindungen mit besserer Taktung auch am Wochenende (zumindest auf Vorbestellung), sowie auch ein Nachtbus wären vermisst.	3	Wird im Mobilitätskonzept untersucht.
10. 7	Fußverkehr	Dorfstraße	In Lamsfuß beginnt der Fuß- und Radweg nach Wipperfürth. Jedoch existiert keine Anbindung dieses nach Wipperfeld, sodass Fußgänger gezwungen sind an der Straße zu laufen besonders in der Dunkelheit ist dies ein gefährliches Unterfangen.	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.
10. 8	Fußverkehr	Ortsdurchfahrt	Es wird eine Querungshilfe über die Dorfstraße im zentralen Bereich vor der Kirche gewünscht	1	Wird im Mobilitätskonzept aufgegriffen.

**Anlagengruppe 6:
Maßnahmenkonzepte
Gesamtstädtisch**

Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz (W-M3)



Mobilstationen und -punkte (W-M6)

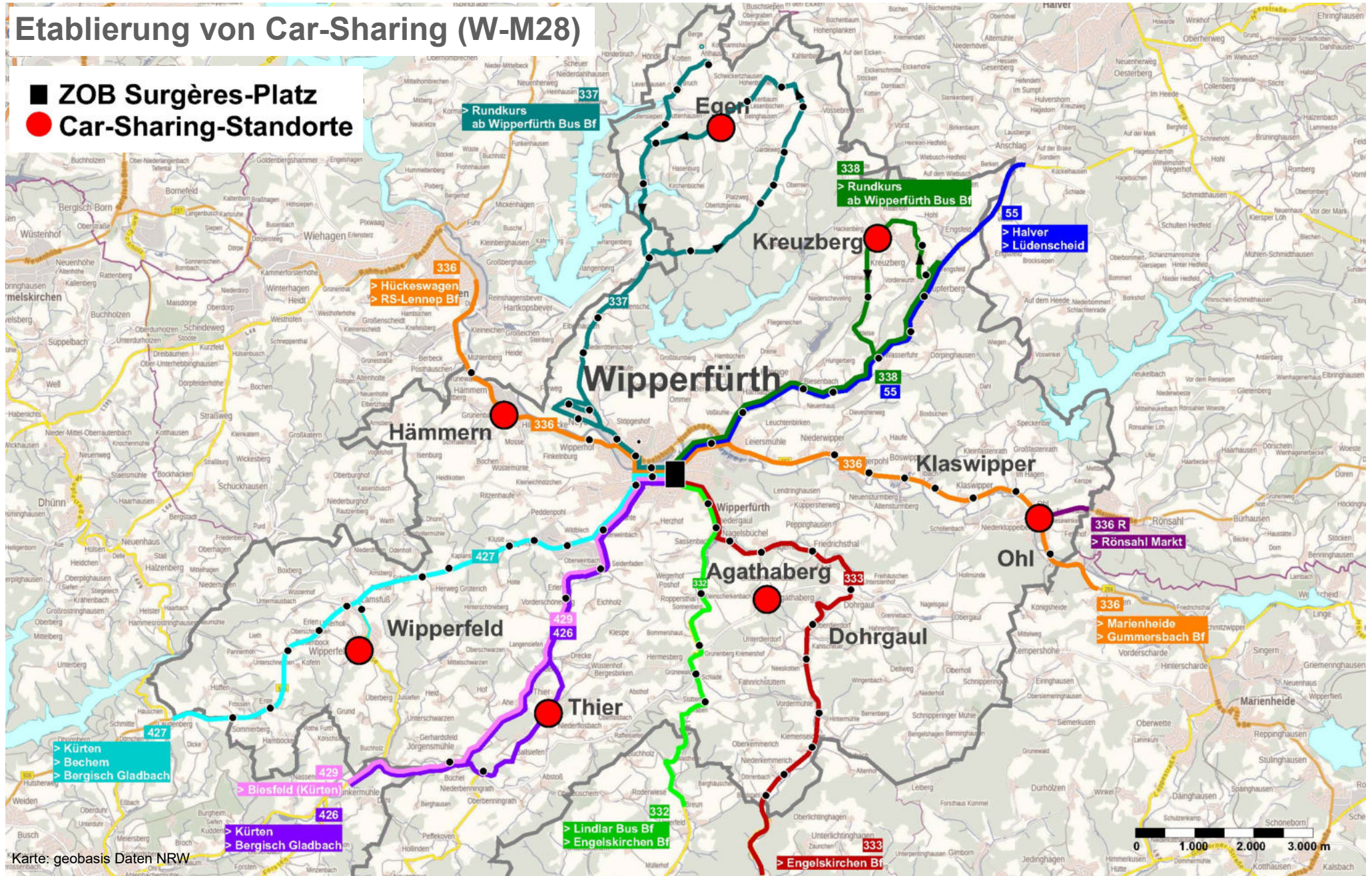


zukünftiges Radverkehrskonzept in Prioritäten



Etablierung von Car-Sharing (W-M28)

- ZOB Surgères-Platz
- Car-Sharing-Standorte



Etablierung von Car-Sharing mit Mobilstationen

