



Lindlar

Nahmobilitätskonzept

Lindlar – Nahmobilitätskonzept

– Bericht zum Projekt Nr. 22012 –

Auftraggeber:

Gemeinde Lindlar
Borromäusstraße 1
51789 Lindlar

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Sebastian Groß M.Sc.

Bearbeitung:

Fabienne Korte M.Sc.

Hannover, November 2024

Inhalt		Seite
1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	1
2	Grundlagen	2
2.1	Lage und Struktur der Gemeinde	2
2.2	Kennwerte der Mobilität	3
2.3	Rahmengebende Planwerke	4
3	Bestandsanalyse	6
3.1	Quellen und Ziele des Verkehrs	6
3.2	Kfz-Verkehr	7
3.3	ÖPNV	9
3.4	Radverkehr	11
3.5	Fußverkehr	13
3.6	Unfallgeschehen	14
3.7	Erreichbarkeitsanalyse	14
3.8	Zwischenfazit Bestandsanalyse	15
4	Leitziele	17
5	Maßnahmenkonzept	19
5.1	Projektoptionen Fußverkehr	19
5.2	Projektoptionen Radverkehr	23
5.3	Projektoptionen Verknüpfung und Multimodalität	27
5.4	Wirkungsbilanz und Priorisierung	30
6	Projektskizzen	33
6.1	Fußgängerfreundlicher Ortskern	33
6.2	Umgestaltung Busbahnhof	38
6.3	Qualifizierung einer Fahrradtrasse durch das Gemeindegebiet	41
7	Fazit	52
	Anhang	53

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Angestoßen durch das Strukturförderprogramm „Regionale 2025 – Bergisches RheinLand“ strebt die Gemeinde Lindlar an, die dort aufgezeigten Leitlinien für die Mobilität aufzugreifen und ein eigenes Nahmobilitätskonzept zu entwickeln. Grundlegendes Ziel ist es, in den kommenden Jahren ein umwelt- und gesundheitsschonendes Mobilitätsverhalten zu fördern.

Grundlage dieses Konzeptes ist das im Juli 2019 beschlossene Gemeindeentwicklungskonzept (GEK) sowie das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK), in dem bereits Ansätze zur Stärkung der Mobilität im ländlichen Raum skizziert wurden. Eine der hier definierten Maßnahmen ist die Erstellung eines Nahmobilitätskonzeptes, das als Handlungsleitlinie praxisnahe Maßnahmen und Projekte für eine nachhaltigere Mobilität – mit Fokus auf den Hauptort Lindlar – entwickeln soll.

Nach einer ersten Sichtung relevanter Grundlagendaten wurde eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt und Leitziele für die Mobilität definiert. Auf dieser Basis wurden dann Maßnahmen abgeleitet und zu einem Gesamtkonzept zusammengeführt. Für drei Maßnahmen wurden schließlich vertiefende Projektskizzen angefertigt. Die Konkretisierung von Maßnahmen direkt innerhalb des Prozesses kann wesentlich zur Akzeptanzsteigerung beitragen und soll dabei helfen, dass sowohl die Öffentlichkeit als auch weitere Beteiligte eine Vorstellung zu möglichen Umsetzungsmaßnahmen gewinnen können.

Begleitet wurde der Prozess von einer umfangreichen Beteiligung. Nach einem verwaltungsinternen Auftaktworkshop im Mai 2022 wurden Zwischenergebnisse der Bearbeitung im Dezember 2022, Januar und November 2023 im Lenkungskreis Gemeindeentwicklung vorgestellt (Abb. 1).



Abb. 1 Prozessplan

Im Rahmen von zwei Beteiligungsveranstaltungen hatten zudem Bürgerinnen und Bürger im Mai 2023 und Februar 2024 vor Ort die Möglichkeit, Ideen und Hinweise zur Planung einzubringen. Mit dem Stadtexperiment im Frühjahr 2024 wird die Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes abgeschlossen und das Gesamtkonzept zur weiteren Bearbeitung an die Gemeinde Lindlar übergeben.

2 Grundlagen

Eine gute Kenntnis der räumlichen und verkehrlichen Ausgangssituation in Lindlar ist die Basis für die spätere Maßnahmenentwicklung. Neben einer Einordnung der Gemeinde in das Umfeld werden in diesem Kapitel Kennwerte der Mobilität sowie relevante, rahmende Planwerke vorgestellt.

2.1 Lage und Struktur der Gemeinde

Das Gemeindegebiet Lindlar befindet sich zwischen den Städten Gummersbach und Bergisch Gladbach und ist Teil des ländlich geprägten Oberbergischen Kreises. In Lindlar leben etwa 22.000 Einwohnende, die sich neben dem Hauptort auf die fünf Ortsteile Hartegasse, Frielingsdorf, Hohkeppel, Schmitzhöhe und Linde verteilen (Abb. 2). Zudem gibt es diverse Streusiedlungen im gesamten Gemeindegebiet, die über ein dichtes Netz aus Landes- Kreis- und Gemeindestraßen erschlossen werden.

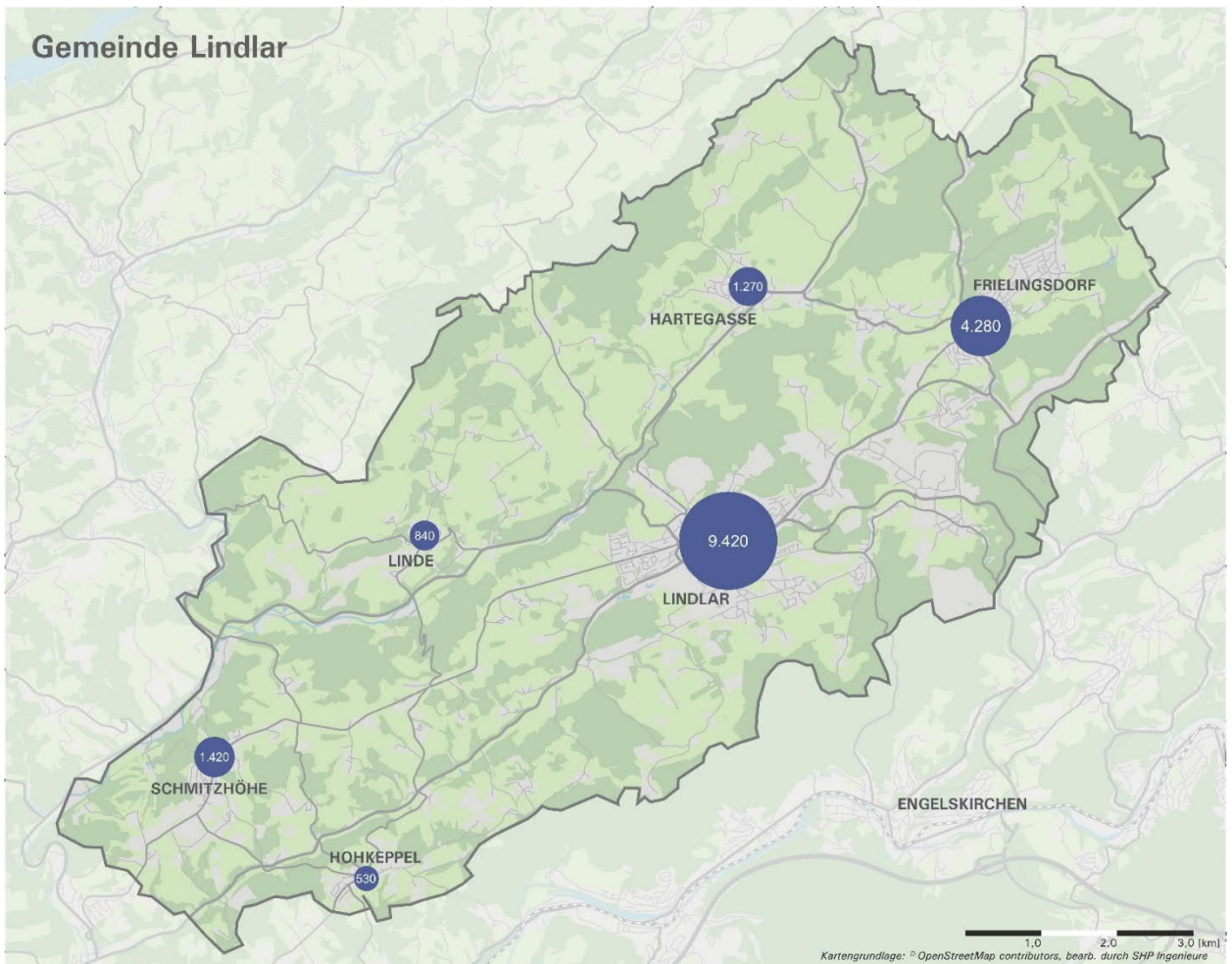


Abb. 2 Gliederung und Bevölkerung in der Gemeinde Lindlar

Wie andere Regionen auch, steht die Gemeinde Lindlar vor der großen Herausforderung, dem demografischen Wandel in den kommenden Jahren zu begegnen. Während der Anteil der jüngeren Bevölkerungsgruppen in den nächsten Jahren tendenziell geringer wird, wird für den Anteil der über 70-

Jährigen bis zum Jahr 2040 eine starke Zunahme prognostiziert (Abb. 3). Dieser Wandel geht mit besonderen Herausforderungen u. a. an die Mobilität einher, dem das zukünftige Mobilitätsangebot gerecht werden muss.

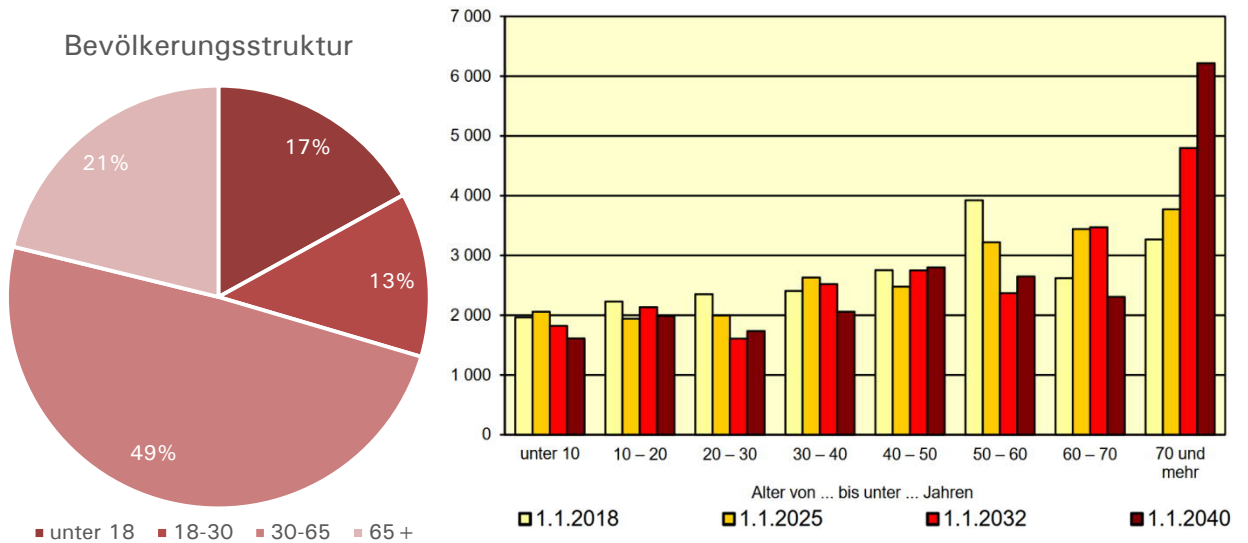


Abb. 3 Bevölkerungsstruktur heute und Gemeindeentwicklung bis 2040 (Daten: IT.NRW, Kommunalprofil Lindlar, 10/2020)

2.2 Kennwerte der Mobilität

Wie in anderen ländlichen Regionen auch gibt es in Lindlar eine hohe Autoorientierung. Knapp drei von vier Wegen werden mit dem Auto zurückgelegt, etwa 8% aller Wege mit dem ÖPNV (Abb. 4). Auch der Radverkehrsanteil ist mit 6% des Gesamtwegeaufkommens sehr gering, was u. a. auf die starke Topografie und die vielerorts fehlenden Radverkehrsanlagen zurückzuführen ist. Die starke Autoorientierung bietet gleichzeitig jedoch ein hohes Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

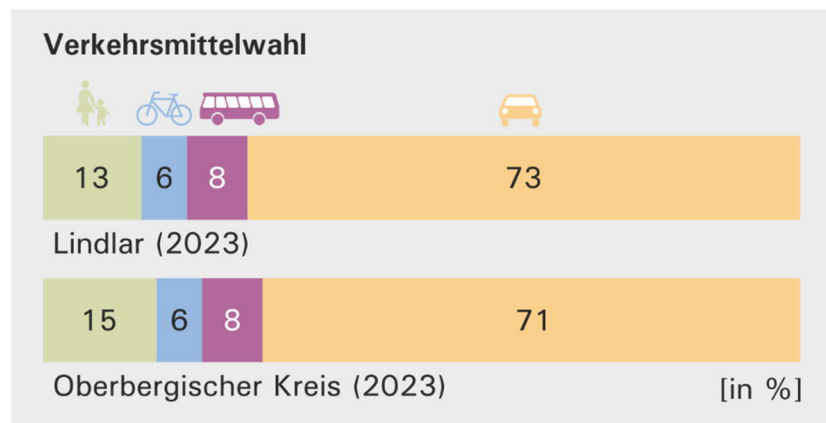


Abb. 4 Modal Split Lindlar und Oberbergischer Kreis (eigene Darstellung; Daten: Oberbergischer Kreis, Haushaltsbefragung zur Mobilität 2023, Stand 04/2024)

2.3 Rahmengebende Planwerke

Neben den übergeordneten Planungen auf Landes- und Kreisebene verfügt die Gemeinde bereits über umfangreiche Planungen Gemeindeentwicklung. Ziel ist es, die vorhandenen Ideen aufzugreifen, zu ergänzen und im Nahmobilitätskonzept zusammenzuführen.

Regionale 2025 – Bergisches RheinLand

Bei der Regionale 2025 handelt es sich um ein Strukturförderprogramm des Landes NRW, das eine regionale Entwicklungsstrategie für den Oberbergischen Kreis, Teile des Rhein-Sieg-Kreises und den Rheinisch-Bergischen Kreis definiert. In einem Strategiepapier Mobilität werden Leitlinien, Strategien und Maßnahmen definiert, die für eine zukunftsfähige Mobilität von Relevanz sind und einen Rahmen für mögliche Förderprojekte geben.

Regionales Radverkehrskonzept

Zur Stärkung des Radverkehrs auf regionaler Ebene haben die Landkreise Rheinisch-Bergischer-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Oberbergischer Kreis ein gemeinsames Radverkehrskonzept¹ entwickeln lassen, das als Grundlage für den Ausbau und die Qualifizierung der regionalen Fahrradinfrastruktur dienen soll. Das Radverkehrskonzept mit den Teilkonzepten „Regionales Radwegenetz“ und „Freizeitradfahren“ ist als übergeordnetes Planwerk bei der kommunalen Radverkehrsplanung zu berücksichtigen.

Nahverkehrsplan (NVP)

Der Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in den nächsten Jahren. Als Aufgabenträger ist der Oberbergische Kreis verantwortlich für die Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP), der auch für die Gemeinde Lindlar maßgebend ist. Der aktuelle Nahverkehrsplan aus dem Jahr 2017² sieht u. a. eine Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes und eine Differenzierung in ein Primärnetz, ein Sekundärnetz (Feinerschließung und Schülerverkehr) und ein Tertiärnetz (nachfrageangepasstes Angebot, Anrufverkehre, Bürgerbus) vor (vgl. Kapitel 3.3).




Gemeindeentwicklungskonzept (GEK)

Das Gemeindeentwicklungskonzept bildet die Basis für eine zukunftsorientierte Gemeindeentwicklung. Es wurde unter intensiver Bürgerbeteiligung über mehrere Jahre erarbeitet und 2019 vom Gemeinderat beschlossen. Ein Schwerpunktthema des GEK ist das Handlungsfeld „dörflich mobil und gut vernetzt“, für das drei Entwicklungsziele definiert und insgesamt sechs Leitprojekte vorgeschlagen wurden (Abb. 5).

¹ absolutGPS c/o geoSports-Tec GmbH: Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ – Ergebnisbericht. Leipzig, Januar 2023

² Oberbergischer Kreis (OBK): Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis – Neuaufstellung 2017. Gummersbach, Dezember 2017

Entwicklungsziele:

-  Lindlar als Modellkommune für ländliche Mobilität – Neue Mobilitätskultur durch alternative Mobilitätsangebote entwickeln
-  Verbesserung der Erreichbarkeit lokaler und regionaler Ziele im optimierten Mobilitätsverbund
-  Fahrradfreundliches Lindlar – Stärkung der Nahmobilität durch Ausbau des Radwegenetzes

Leitprojekte:

-  Mobilitätskonzept
-  Mobilstationen
-  Neue Mobilitätsformen
-  Mobilitätskampagne
-  Ausbau des Radwegenetzes
-  Anreizförderung für ehrenamtliche Fahrdienste

Abb. 5 Entwicklungsziele und Leitprojekte des GEK (Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 05/2019)

Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)

Das integrierte Stadtentwicklungskonzept ist ein Rahmenplan für den Hauptort Lindlar und enthält u. a. Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität im Umweltverbund mit dem Fokus auf der Stärkung der Nahmobilität (Abb. 6). Eine Maßnahme aus dem ISEK ist die Erstellung dieses Nahmobilitätskonzeptes.



Abb. 6 Quelle: Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH, 11/2020

3 Bestandsanalyse

Aufbauend auf den Grundlegendaten erfolgt eine umfassende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Anbindung und Infrastruktur vor Ort. Hierzu werden die Quellen und Ziele des Verkehrs sowie die Ausgangssituation für den Kfz-Verkehr, den ÖPNV und den Fuß- und Radverkehr im Hauptort eingeordnet.

3.1 Quellen und Ziele des Verkehrs

Der Lindlarer Ortskern befindet sich nördlich der Dr.-Meinerzhagen-Straße an zentraler Stelle im Hauptort nahe dem Marktplatz und des Busbahnhofs (Abb. 7). Während der Ortskern vor allem von gewerblichen Nutzungen und Einzelhandelsnutzungen geprägt ist (Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Dienstleistungen), befinden sich die Schul- bzw. Freizeitangebote in umliegenden Quartieren. Die beiden Grundschulen befinden sich im Westen und Osten des Hauptortes, darüber hinaus gibt es mit dem Schulzentrum (Real- und Hauptschule) und dem Gymnasium drei weiterführende Schulen in Lindlar. Zudem befindet sich eine Förderschule am Ort. Ein zentrales Freizeitangebot mit Sportzentrum, Hallenschwimmbad und Skatepark ist im Freizeitpark nahe dem Schulzentrum vorhanden.

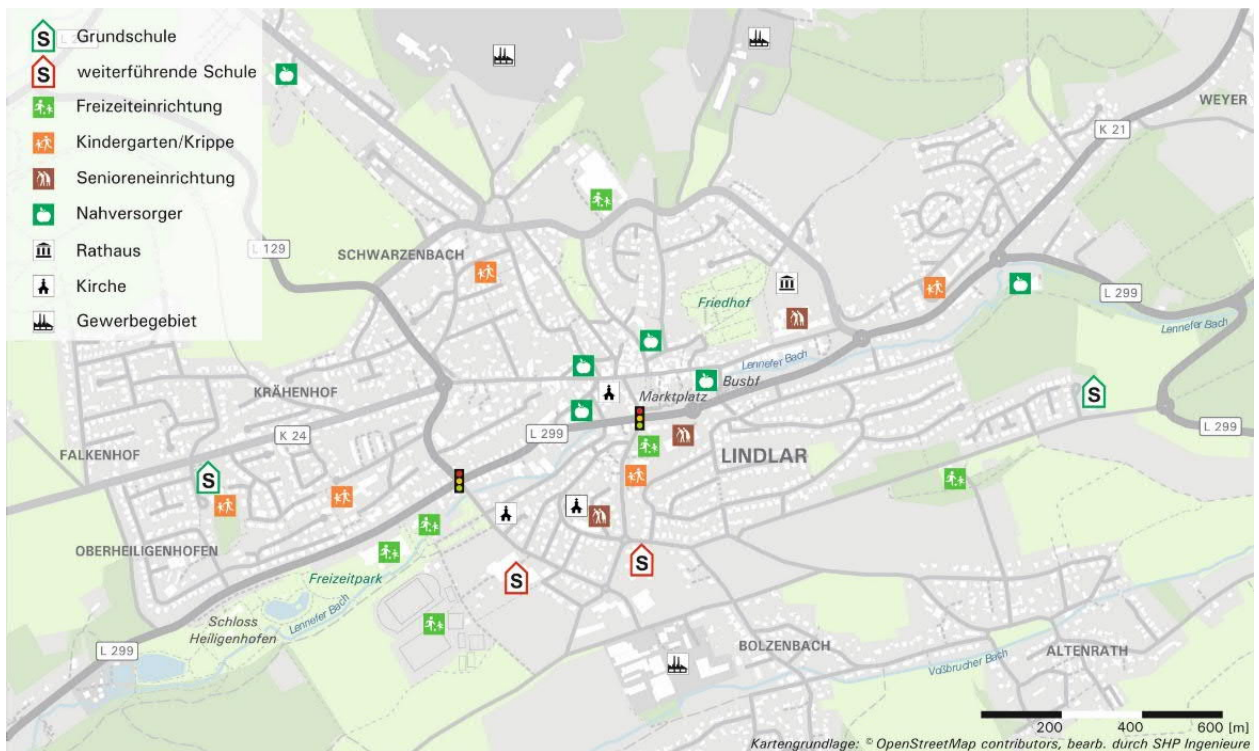


Abb. 7 Quellen und Ziele des Verkehrs im Hauptort Lindlar

Drei weitere Grundschulen befinden sich in den Kirchdörfern Schmitzhöhe, Frielingsdorf und Hartegasse (Abb. 8). In Schmitzhöhe und Frielingsdorf ist zudem ein Nahversorger vorhanden.

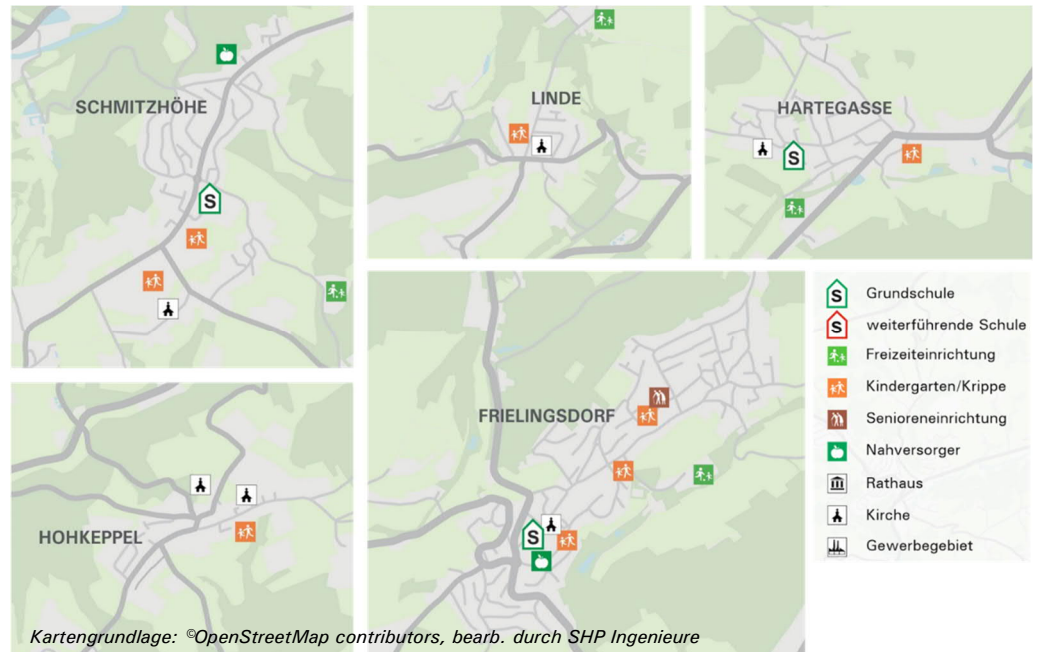


Abb. 8 Quellen und Ziele des Verkehrs in den Kirchdörfern

3.2 Kfz-Verkehr

Das Hauptverkehrsnetz setzt sich aus mehreren klassifizierten Landes- und Kreisstraßen zusammen (L 299, L 129, K 24 und K 21). Die höchsten Verkehrsmengen sind mit etwa 11.300 Kfz/24h auf der Ortsdurchfahrt Dr.-Meinerzhagen-Straße vorhanden (L 299), die weiteren Hauptverkehrsstraßen weisen Verkehrsstärken von weniger als 10.000 Kfz/24h auf (Abb. 9). Die L 299 und L 129 bilden mit dem Straßenzug Luisenstraße/Bahnhofstraße/Bismarckstraße/Borromäusstraße eine Ringverbindung um den Ortskern.



Abb. 9 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken (DTV) mit Schwerverkehrsanteil (SV) (eigene Darstellung, Daten: SVZ 2021)

Die Straßen rund um den historischen Ortskern sind als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen (Abb. 10). Die Straßenräume sind überwiegend schmal mit weicher Separation (ohne Borde) gestaltet. Es sind mehrere Einbahnstraßenregelungen vorhanden, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.



Abb. 10 Kirchplatz (links); Hauptstraße (rechts)

Für den ruhenden Verkehr gibt es ein großes Stellplatzangebot im Ortskern. Neben den ausgewiesenen Sammelparkplätzen (z. B. auf dem Marktplatz und am Friedhof) kann vielerorts auch straßenbegleitend geparkt werden (Abb. 11). Innerhalb der Tempo 20-Zone gilt eine zeitliche Bewirtschaftung mittels Parkscheibe (2h). Die größeren Parkieranlagen werden auf großen Infotafeln ausgewiesen (Abb. 12).



Abb. 11 Hauptstraße (links); Pollerhofstraße (rechts)



Abb. 12 Übersichtskarte zum Parken (links); Marktplatz (rechts)

3.3 ÖPNV

Im ÖPNV besteht Anbindung an mehrere Buslinien, die den Hauptort Lindlar über diverse Haltestellen mit einem Einzugsbereich von 300 m überwiegend gut erschließen (Abb. 13). Gewisse Erschließungsdefizite bestehen u. a. im östlichen Teil des Hauptortes rund um das Wohngebiet an der Kopernikusstraße.

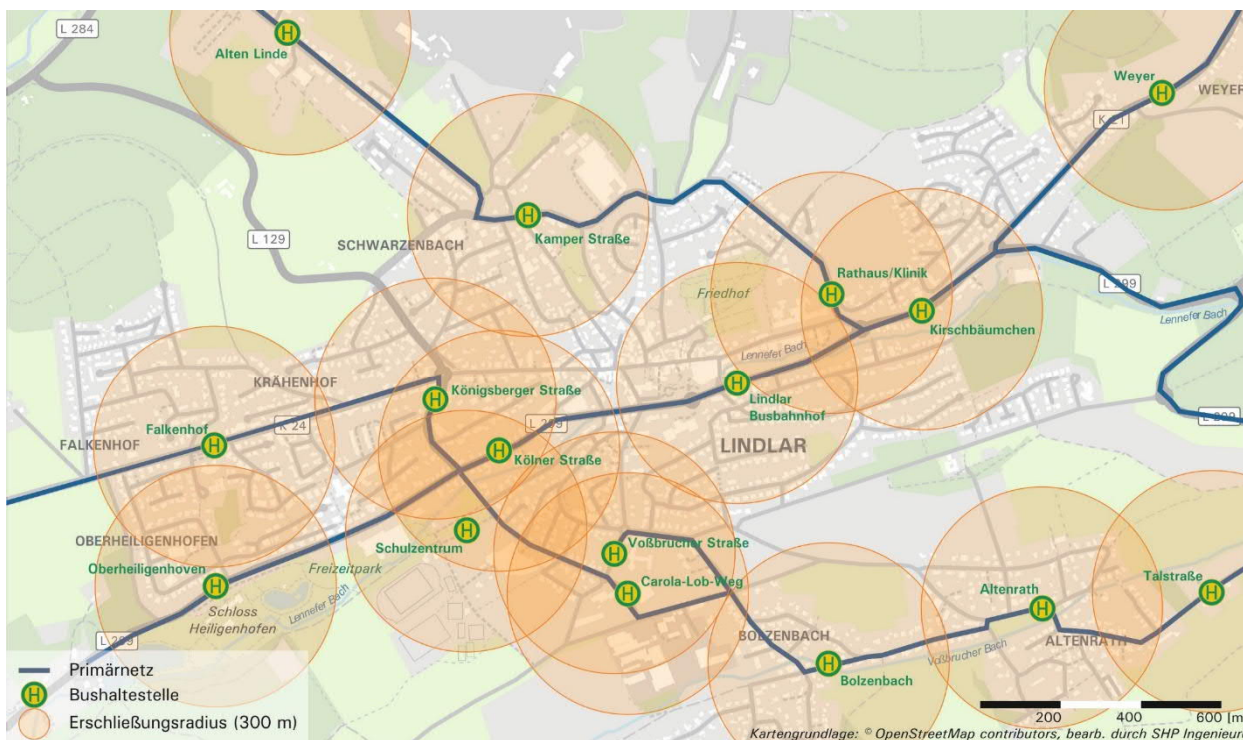


Abb. 13 ÖPNV-Erschließung Hauptort

Mit dem neuen NVP ist eine Neustrukturierung des ÖPNV-Liniennetzes und eine Differenzierung in ein Primärnetz, ein Sekundärnetz (Feinerschließung und Schülerverkehr) und ein Tertiärnetz (nachfrageangepasstes Angebot, Anrufverkehre, Bürgerbus) vorgesehen. In der Gemeinde Lindlar gibt es bereits seit 1977 einen Bürgerbus, der von Ehrenamtlichen betrieben wird. Darüber hinaus gibt es den sozialen Fahrdienst Lindlar mobil, kurz „Limo“, der Menschen dabei unterstützt, am sozialen Leben teilzuhaben. Auch dieses Angebot wird von Ehrenamtlichen betrieben und durch mehrere Verbände der Wohlfahrtspflege unterstützt. Im Primärnetz wird eine stündliche Taktung, ein einheitlicher Linienweg sowie eine durchgängige Bedienung zwischen 6 und 22 Uhr (Mo-Fr), 7 bis 22 Uhr (Sa) und 9 bis 22 Uhr (So) angestrebt.

Zu beachten ist, dass aufgrund der direkten Linienführung nicht alle Kirchdörfer an das Primärnetz im ÖPNV angebunden sind (Abb. 14). Die Haltestellen in Linde und Hohkeppel werden demnach auch zukünftig keine Primärnetzqualität mit einer regelmäßigen Taktung aufweisen. Ein Erschließungsdefizit besteht zudem im westlichen Teil des Kirchdorfes Hartegasse/Kapellensüng.



Abb. 14 ÖPNV-Erschließung Kirchdörfer

Viele Verbindungen in die umliegenden Ortschaften und benachbarten Mittelzentren beginnen und enden am Busbahnhof in Lindlar. Über die Busverbindung nach Engelskirchen besteht zudem Anbindung an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) mit der Linie RB 25 in Richtung Köln und Lüdenscheid. Der Busbahnhof weist im Bestand jedoch wesentliche Defizite hinsichtlich Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und angemessener Fahrradabstellanlagen auf (Abb. 15).



Abb. 15 Busbahnhof Lindlar

Die weiteren Bushaltestellen im Gemeindegebiet weisen unterschiedliche Qualitäten auf. Vor allem die Schulbushaltestellen an gering frequentierten Haltepunkten sind oft nur durch ein Haltestellenschild am Straßenrand erkennbar. Insbesondere die Haltestellen entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit mit einer Aufstellfläche und sicheren Zuwegung versehen werden.

3.4 Radverkehr

Im Radverkehr ist die Gemeinde Lindlar in das landesweite Radverkehrsnetz eingebunden. Das beschilderte Netz verläuft überwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen, die jedoch zum Teil keine Radverkehrsanlagen aufweisen (Abb. 16).



Abb. 16 Radverkehrsnetz in Lindlar

Innerorts weist das Knotenpunktsystem die Radroute entlang des Straßenzuges Kölner Straße/Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299) aus, der teilweise über schmale Schutzstreifen für den Radverkehr verfügt. In Richtung Hartegasse, Hohkeppel und das benachbarte Mittelzentrum Engelskirchen (Anschluss an den SPNV) gibt es derzeit keine Radwegeverbindung. Eine besondere Qualität bietet der Bahntrassenradweg entlang der ehemaligen Sülztalbahn, der überwiegend straßenunabhängig von Lindlar über Linde bis nach Hommerich führt (Abb. 17).



Abb. 17 Bahntrassenradweg (links); Knotenpunktwegweisung (rechts)

Auch die Kirchdörfer sind in das landesweite Knotenpunktnetz eingebunden (Abb. 18). Abgesehen vom Bahntrassenradweg verlaufen die beschilderten Verbindungen jedoch auch hier überwiegend entlang von Hauptverkehrsstraßen, die keine Radverkehrsanlagen aufweisen und somit nur einen geringen Fahrkomfort und ein für viele Radfahrende eingeschränktes Sicherheitsgefühl bieten.

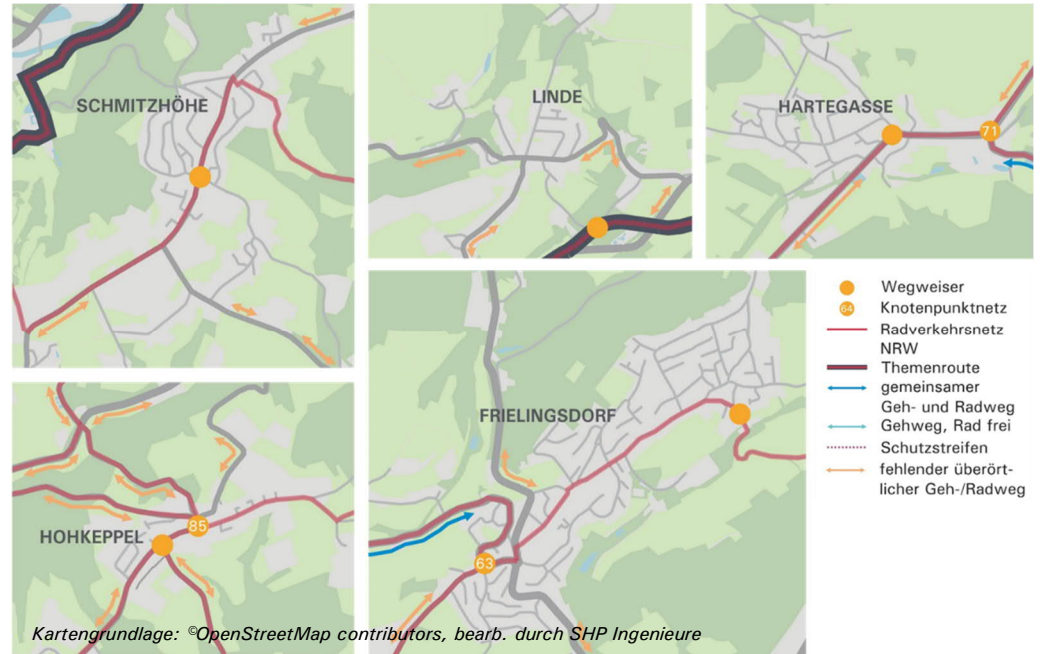


Abb. 18 Einbindung der Kirchdörfer in das Radverkehrsnetz

Die unzureichende Einbindung Lindlars in umliegende Netze wird auch auf der touristischen Radkarte deutlich. Trotz der zentralen Lage im Naturpark Bergisches Land ist der Bahntrassenradweg ausschließlich über die Themenroute Lindlar – Wipperfürth erreichbar, eine Anbindung aus anderen Richtungen ist nicht gegeben (Abb. 19). Die Verbesserung der Radverbindungen im Freizeitverkehr ist einer der Schwerpunkte des regionalen Radverkehrskonzeptes Bergisches RheinLand (vgl. Kapitel 2.3).



Abb. 19 Ausschnitte aus der Radkarte Bergisches Land (Karte: Naturpark Bergisches Land, bearbeitet durch SHP Ingenieure)

3.5 Fußverkehr

Der Fußverkehr findet bislang vor allem auf Restflächen im Straßenraum statt. Gehwege sind grundsätzlich sehr schmal und unterschreiten fast überall die nach Regelwerk³ erforderliche Mindestbreite von 2,50 m (Abb. 20). Eine durchgängige Barrierefreiheit ist nicht gewährleistet. Hier stellt vor allem die starke Topografie eine Herausforderung dar, da vielerorts die Überwindung stärkerer Steigungen oder Treppenstufen zum Erreichen höherer Ortslagen erforderlich ist. Viele Mängel sind bereits im 2019 durchgeführten Fußverkehrcheck identifiziert und dokumentiert worden⁴.

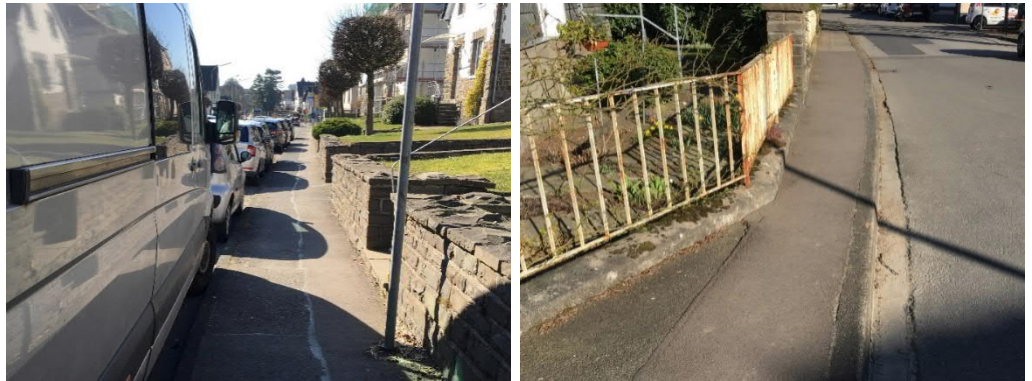


Abb. 20 Gehwege in Lindlar (links: Kölner Straße (L 299); rechts: Bachstraße)

Ortschaftsübergreifende Verbindungen sind in der Regel nicht vorhanden. Auch sind viele Orte nur mit Ortshinweistafeln versehen, sodass trotz angrenzender Wohnbebauung hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu erwarten sind. Querungsstellen für den Fußverkehr (z. B. auf Höhe von Bushaltestellen) sollten daher mit geeigneten Querungshilfen ausgestattet sein.

Eine Wegweisung zu einzelnen Zielen (v. a. touristischer Art) ist vorhanden. Durch die unterschiedlichen Wegweisungssysteme ist eine gute Orientierung jedoch nur zum Teil gegeben (Abb. 21).



Abb. 21 Wegweisungssysteme im Ortskern

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06). Köln, 2006

⁴ Planungsbüro VIA: Fußverkehrschecks NRW 2019 – Lindlar. Abschlussbericht. Köln, April 2020

3.6 Unfallgeschehen

Die Auswertung des polizeilich erfassten Unfallgeschehens der letzten drei Jahre zeigt, dass sich Unfälle mit Personenschaden vor allem entlang der Dr.-Meinerzhagen-Straße in der Ortsdurchfahrt ereigneten (Abb. 22). Auffällig ist dabei der hohe Anteil an Unfällen unter Beteiligung Radfahrender. An 9 von 24 Unfällen im Stadtgebiet waren Radfahrende beteiligt, obwohl nur ein sehr geringer Anteil am Modal Split auf diese Verkehrsart entfällt (vgl. Kapitel 2.2).

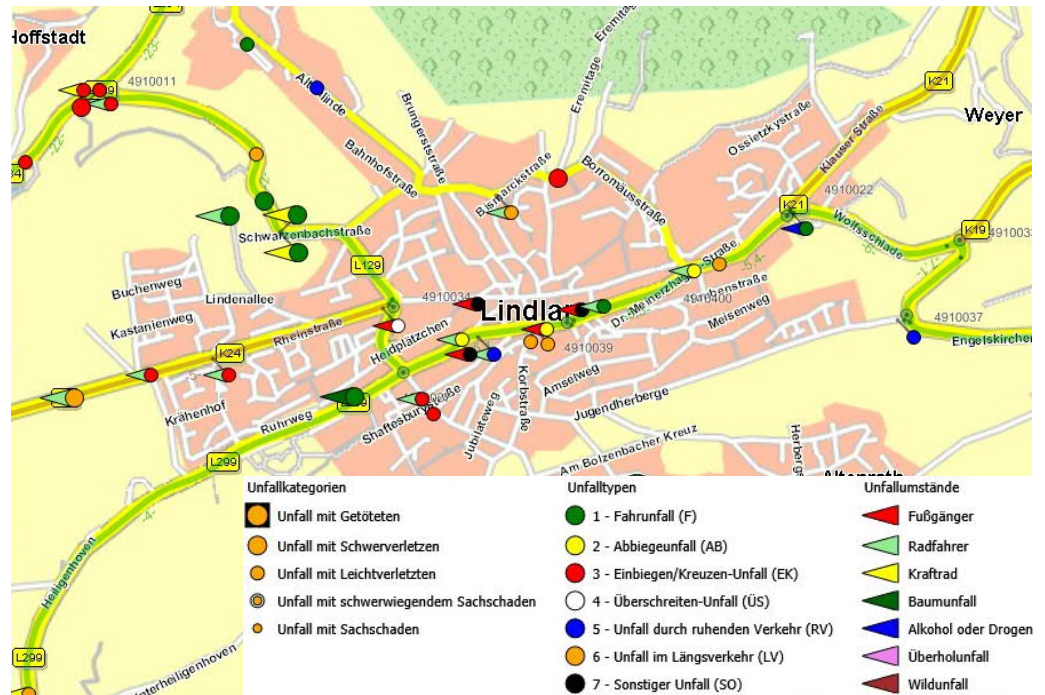


Abb. 22 Dreijahreskarte mit Unfällen mit Personenschaden (3 JK (P), Quelle: Kreispolizeibehörde OBK, 04/2022)

Außerorts sind unfallauffällige Hauptverkehrsstraßen die L 284 zwischen Hartegasse und dem Abzweig Lindlar sowie zwischen Hartegasse und der Gemeindegrenze (Unfallhäufungslinie), die L 299 zwischen Lindlar und Hohkeppel, die L 302 zwischen Frielingsdorf und der Gemeindegrenze sowie die K 21 zwischen Lindlar und Frielingsdorf.

3.7 Erreichbarkeitsanalyse

Zur Einschätzung der Verbindungsqualität zwischen dem Hauptort und den Kirchdörfern wird auf Basis der durchgeführten Bestandsaufnahme eine überschlägige Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt (Abb. 23). Hierzu werden die einzelnen Verbindungen in drei Kategorien (gut, mittel, schlecht) eingeteilt. Sofern eine (halbwegs) direkte Verbindung zwischen den Orten vorhanden ist bzw. eine ÖPNV-Verbindung im Primärnetz, wird die Verbindung als gut eingestuft (grün). Ist keine zumutbare Verbindung zwischen den Orten vorhanden, wird die Verbindung als schlecht eingestuft (rot). Eine

mittlere Bewertung (gelb) gibt es für umwegige Verbindungen bzw. Routen des Ergänzungsnetzes im ÖPNV.

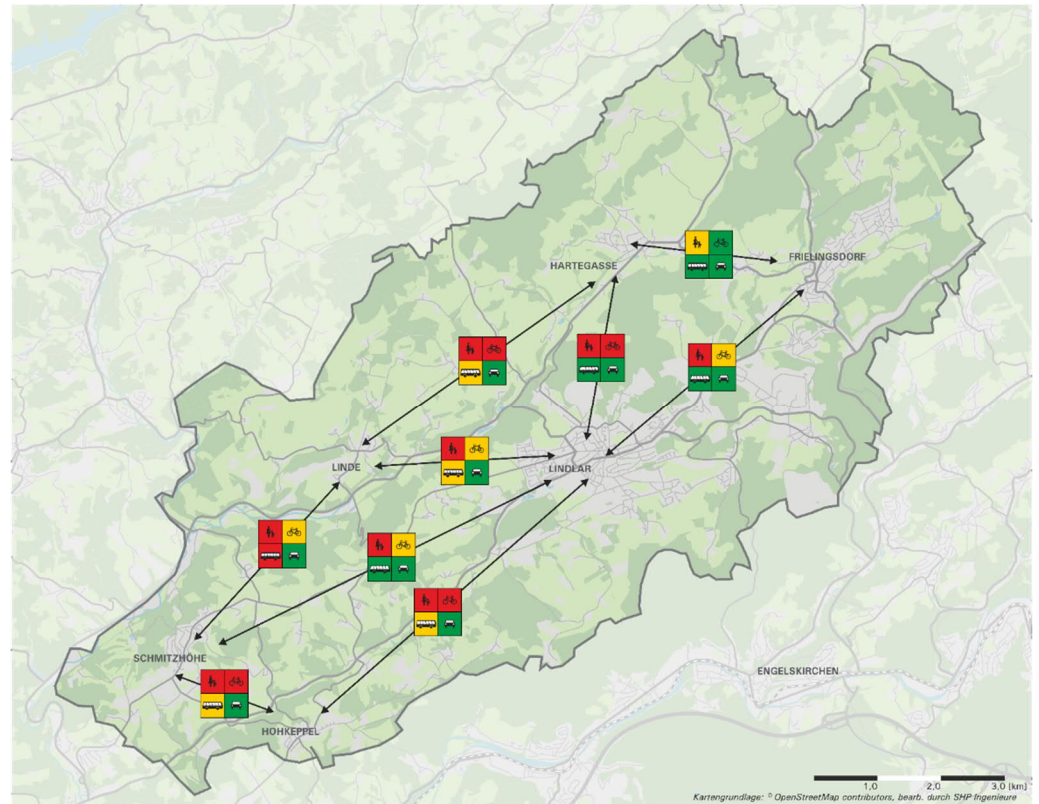


Abb. 23 Verbindungsqualität

3.8 Zwischenfazit Bestandsanalyse

Die Planung von Straßenräumen und verkehrlicher Infrastruktur erfolgte in Lindlar bislang vor allem unter der Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs, für den alle Ziele im Ortskern auf direkten Wegen erreichbar sind und ein großzügiges und kostenfreies Stellplatzangebot rund um den Ortskern vorhanden ist.

Eine Radverkehrsinfrastruktur ist bisher nur in Ansätzen erkennbar, durchgängige und eindeutige Führungsformen gibt es vielerorts noch nicht. Mit der Umsetzung des Bahntrassenradweges wurde zwar ein gutes Angebot auf der Relation Lindlar – Hommerich geschaffen, jedoch kommt dieser Verbindung vor allem im Freizeitverkehr eine hohe Bedeutung zu. Für den Alltagsradverkehr fehlt ein attraktives Angebot an sicheren und direkten Verbindungen sowie ausreichenden Fahrradabstellanlagen an wichtigen Quellen und Zielen. Für eine Steigerung des Radverkehrsanteils, die aufgrund des wachsenden Anteils an Pedelecs und E-Bikes trotz der topografischen Herausforderungen möglich ist, sollten zukünftig stärkere Anreize für die Nutzung des Fahrrads gesetzt werden.

Der Fußverkehr sollte bei zukünftigen Planungen als wichtigstes Fortbewegungsmittel der Basismobilität besonders berücksichtigt werden. Da sich

insbesondere auch Kinder und Ältere besonders oft zu Fuß bewegen, ist bei der Gestaltung der Verkehrsanlagen für den Fußverkehr auf eine (wenn möglich) durchgängige Barrierefreiheit zu achten.

Zur Ermöglichung intermodaler Wegeketten ist perspektivisch eine Ausweitung des ÖPNV-Angebots zu empfehlen, wobei auf nachfrageschwachen Relationen und für die flächenhafte Erschließung bedarfsabhängige On-Demand-Systeme, wie es bereits der aktuelle NVP vorsieht (vgl. Kapitel 3.3), zum Einsatz kommen können. Zudem ist eine Modernisierung des Busbahnhofs unter Berücksichtigung derzeitiger und zukünftiger Bedarfe zu empfehlen.

4 Leitziele

Bereits im GEK wurde die Mobilität unter dem Titel „Dörflich mobil und gut vernetzt“ als ein Schwerpunktthema gesetzt. An diese Zielsetzung soll das Nahmobilitätskonzept anschließen. Differenziert wird dabei zwischen allgemeinen Wertezielen, die beschreiben, welche gesellschaftlichen Werte in der Mobilitätsplanung Beachtung finden sollen, und praxisbezogenen Handlungsfeldern, für die im Maßnahmenkonzept entsprechende Handlungsansätze definiert werden.

Auf der Werteebene werden folgende Ziele definiert:

- **Zugang zu Mobilitätschancen:**
Mobilität stellt die Grundlage für eine Teilnahme und somit auch die Teilhabe am städtischen Leben dar. Vor diesem Hintergrund ist eine essenzielle Aufgabe der Stadt- und Verkehrsplanung, allen Teilen der Gesellschaft den Zugang zum vorhandenen Mobilitätsangebot zu ermöglichen. Im Fokus stehen dabei vor allem Kinder und Jugendliche sowie ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen, für die bspw. eine durchgängige Barrierefreiheit und Aspekte wie Eindeutigkeit und Sicherheit eine besondere Relevanz haben.
- **Flächengerechtigkeit:**
Stadt- und Straßenräume erfüllen vielfältige Funktionen – sie dienen der Fortbewegung, dem Aufenthalt und der Erholung. Damit Menschen sich im Straßenraum wohlfühlen, bedarf es einer gerechten Flächenaufteilung, sauberer Luft und wenig Verkehrslärm. In der Vergangenheit wurden Straßenräume vielerorts monofunktional geplant und an den Bedürfnissen des Kfz-Verkehrs ausgerichtet, während dem Fuß- und Radverkehr lediglich Restflächen zugesprochen wurden. Vor dem Hintergrund einer besonderen Förderung des Fuß- und Radverkehrs sowie den steigenden Herausforderungen an eine Klimaanpassung zur Hitze- und Starkregenvorsorge, ist eine gerechte Verteilung der zur Verfügung stehenden Flächen in Zukunft unabdingbar.
- **Gesundheit und Sicherheit:**
Die Werte Gesundheit und Sicherheit hängen stark miteinander zusammen und bedingen sich teilweise gegenseitig. Bei einem subjektiv gefühlt hohem Sicherheitsniveau steigt die Lebensqualität in gleichen Anteilen mit. Sicherheit bedeutet neben der körperlichen Unversehrtheit auch das Gefühl jederzeit eigenständig mobil sein zu können. Das Themenfeld Gesundheit umfasst bspw. die aktive Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Rad, aber auch ein gesundes Umfeld durch weniger Lärm und saubere Luft.

Die Zielsetzung für die Ebene der Handlungsfelder ergibt sich im Wesentlichen aus den im ISEK definierten und politisch bereits beschlossenen Zielen für eine nachhaltige Mobilität. Insgesamt werden sechs Handlungsfelder für das Nahmobilitätskonzept bestimmt, die zum Erreichen der Werteziele beitragen sollen:

- Vernetzung der Verkehrsmittel
- Umsetzung von Modellversuchen
- Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Verbesserung der Wegebeziehungen und Erreichbarkeit innerörtlicher Ziele für den Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Im Zuge der Maßnahmenentwicklung ist dabei stets zu prüfen, ob das Maßnahmenkonzept alle Handlungsfelder abgedeckt. Nur so kann gewährleistet werden, dass ein Erreichen der definierten Ziele für die Mobilität möglich ist. Die einzelnen Maßnahmen werden dafür einem oder mehreren Handlungsfeldern des Zielsystems zugeordnet (Abb. 24).



Abb. 24 Zielkonzept Nahmobilität

5 Maßnahmenkonzept

Zur Erreichung der zuvor definierten Leitziele werden im Folgenden mögliche Projektoptionen aus den Themenfeldern Fußverkehr, Radverkehr und Verknüpfung vorgestellt. Während die Fortbewegung zu Fuß- und mit dem Fahrrad zwar den Kern dieses Konzeptes darstellt, ist der Anschluss an ein zukunftsfähiges ÖPNV-System aufgrund der vorhandenen Distanzen, die fuß- und radverkehrstypische Wegelängen zumeist überschreiten, im Sinne der gesamtgemeindlichen und auch regionalen Vernetzung unverzichtbar. Dabei rückt im Hinblick auf die besondere Förderung intermodaler Angebote die Verknüpfung mit dem Fuß- und Radverkehr in den Fokus. Die Maßnahmen werden den Handlungsfeldern zugeordnet und hinsichtlich Umsetzungshorizont, Priorität, Kosten und Verantwortlichkeiten grob eingeordnet.

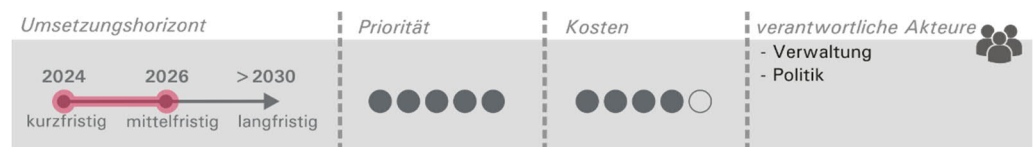
5.1 Projektoptionen Fußverkehr

Fußgängerfreundlicher Ortskern

Eine wesentliche Maßnahme zur Förderung des Zufußgehens ist ein fußgängerfreundlicher Ortskern. Neben der Schaffung

von aufenthaltsstarken, belebten öffentlichen Räumen rund um den historischen Ortskern ist hierzu eine Entlastung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) unabdingbar. Durch eine allgemeine Verkehrsberuhigung kann die objektive und subjektive Sicherheit der Zufußgehenden verbessert und die Aufenthaltsqualität gestärkt werden.

Im Zuge des Projektes „Lindlarer Freiräume“ haben sich im Frühjahr 2022 verschiedene Planungsbüros im Rahmen eines wettbewerblichen Dialogs bereits intensiv mit einer zukunftsfähigen und klimawandelangepassten Gestaltung des Ortskerns befasst. Der Siegerentwurf des Planungsteams um die Landschaftsarchitekturbüros B.A.S. und wgf⁵ wird in Abstimmung mit der Verwaltung seitdem weiterentwickelt und konkretisiert. Die verkehrsplanerische Begleitung dieses Projektes sowie die Entwicklung und Prüfung verschiedener Varianten der Verkehrsführung stellt eine Projektskizze dieses Nahmobilitätskonzeptes dar (vgl. Kapitel 6.1).



Wegenetz im Hauptort Lindlar

Aus den wichtigsten innerörtlichen Quellen und Zielen wird ein Wegenetz für den Fuß- und Radverkehr abgeleitet, das als Basis für weitere Planungen im Ortskern dient

Handlungsfelder		
Inter-/ Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

⁵ B.A.S. Kopperschmidt + Moczala GmbH, wgf Objekt + Landschafts GmbH, GEO-NET Umweltconsulting GmbH und pbo Ingenieurgesellschaft mbH: Wettbewerbsbeitrag Lindlarer Freiräume. Mai 2022

(Abb. 25). Entlang der im Netz enthaltenen Routen kommt dem Fuß- und Radverkehr bei der Straßenraumgestaltung eine besondere Priorität zu. Bei Flächenkonkurrenzen sind diese Verkehrsarten gegenüber dem Kfz-Verkehr zu priorisieren.

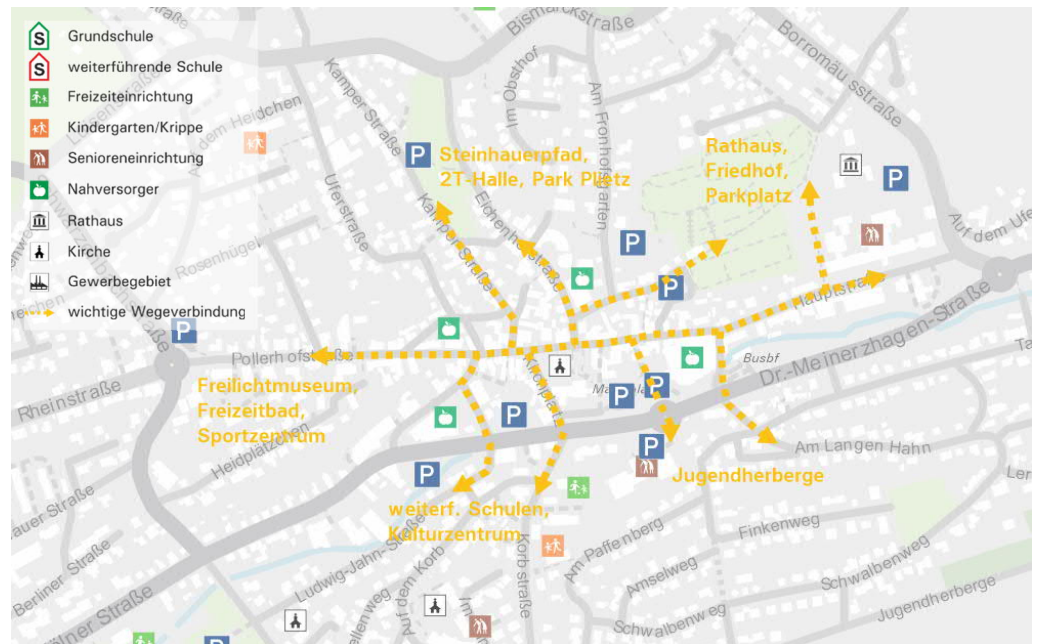


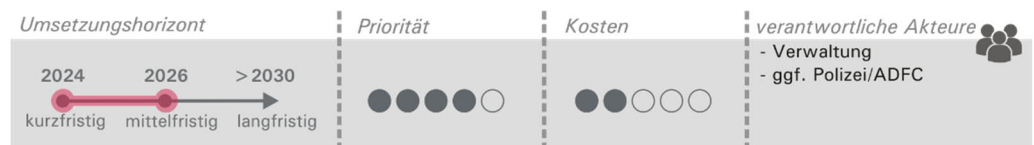
Abb. 25 Wegenetz Hauptort Lindlar



Fußverkehrscheck

Bereits 2019 wurde in der Gemeinde Lindlar im Auftrag des Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Fußverkehrscheck (FVC) durchgeführt⁶. Ein Großteil der damals empfohlenen Maßnahmen hat weiterhin Aktualität. Gleichzeitig ergeben sich viele Synergien mit den Maßnahmen aus dem Projekt Lindlarer Freiräume und dem Nahmobilitätskonzept (z. B. Fußwegenetz, Verkehrsberuhigung des Ortskerns, Abbau von Barrieren etc.). Besonders wichtige Maßnahmen entlang des zuvor definierten Wegenetzes werden daher in das Nahmobilitätskonzept übernommen und durch weitere Maßnahmen ergänzt. Eine Übersicht der verorteten Maßnahmen entlang des Wegenetzes innerhalb des Ortskerns befindet sich im Anhang dieses Konzeptes.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



⁶ Planungsbüro VIA: Fußverkehrschecks NRW 2019 – Lindlar. Abschlussbericht. Köln, April 2020

Schulwegsicherung

Schülerinnen und Schüler sind besonders häufig zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs und haben gleichzeitig einen hohen Anspruch an eine sichere und eindeutige Verkehrsinfrastruktur. Für eine gute Schulwegsicherung ist in erster Linie eine Verbesserung der Fußwegeinfrastruktur und Überprüfung der Wegebeziehungen im Schulumfeld erforderlich.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

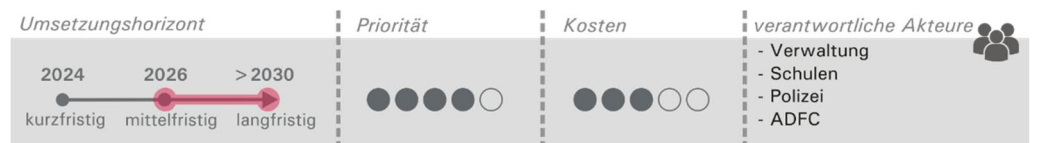
Als geeignetes Werkzeug zur Identifikation von Gefahrenstellen hat sich die Aufstellung von **Schulwegplänen** erwiesen. Diese weisen für jede Schule sichere Wegeverbindungen aus und geben Hinweise zu geeigneten Querungsstellen. Eltern können anhand dieser Karten mit ihren Kindern den Schulweg üben und frühzeitig die eigenständige Mobilität fördern. Entlang wichtiger Verbindungen kann zudem die Markierung von „gelben Füßen“ hilfreich sein (Abb. 26).



Abb. 26 Beispielmaßnahmen Schulwegsicherung

Ein konkretes Beispiel zur Förderung des Zufußgehens und der selbstständigen Mobilität der Schülerinnen und Schüler ist ein sogenannter „**Laufbus**“, bei dem die Kinder entlang einer festgelegten Route gemeinsam zu Fuß zur Schule gehen. An den Haltestellen entlang der Route können weitere Kinder zur Gruppe hinzustoßen und somit ein sicheres Verkehrsverhalten lernen. Begleitet werden die Gruppen zum Beispiel von Eltern oder Lehrerinnen und Lehrern, zu Beginn des Schuljahres ggf. von den lokalen Kontaktbeamten der Polizei. Später können Kinder den Schulweg auch allein bewältigen.

Zur Vermeidung der Elterntaxi-Problematik im Schulumfeld bietet sich die Einrichtung von **Hol- und Bringzonen** an. Hol- und Bringzonen sollten idealerweise einige Hundert Meter entfernt vom Schulgelände eingerichtet sein, damit die Schülerinnen und Schülern zumindest einen Teil des Schulweges zu Fuß zurücklegen können.



Überquerbarkeit verbessern

Die Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299) stellt derzeit eine Barriere zwischen dem Ortskern und dem südlich befindlichen Ortsteil dar. Querungshilfen sind derzeit nur am signalisierten Knotenpunkt Dr.-Meinerzhagen-Straße/Kirchplatz sowie am Kreisverkehr auf Höhe der REWE-Zufahrt vorhanden. Sowohl bei der Entwicklung des Wegenetzes für den Ortskern als auch im städtebaulichen Wettbewerb wurde darüber hinaus die Verbindung über die Bachwiese in die Ludwig-Jahn-Straße als wesentliche Achse zwischen Ortskern und dem Schul- und Kulturzentrum identifiziert. Zur Verbesserung der Querbarkeit könnte an dieser Stelle eine Mittelinsel eingerichtet werden (Abb. 27). Die straßenbegleitenden Gehwege müssten im Querungsbereich jedoch punktuell auf eine Breite von 2,10 m eingengt werden, sofern ein Flächenerwerb nicht möglich ist.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

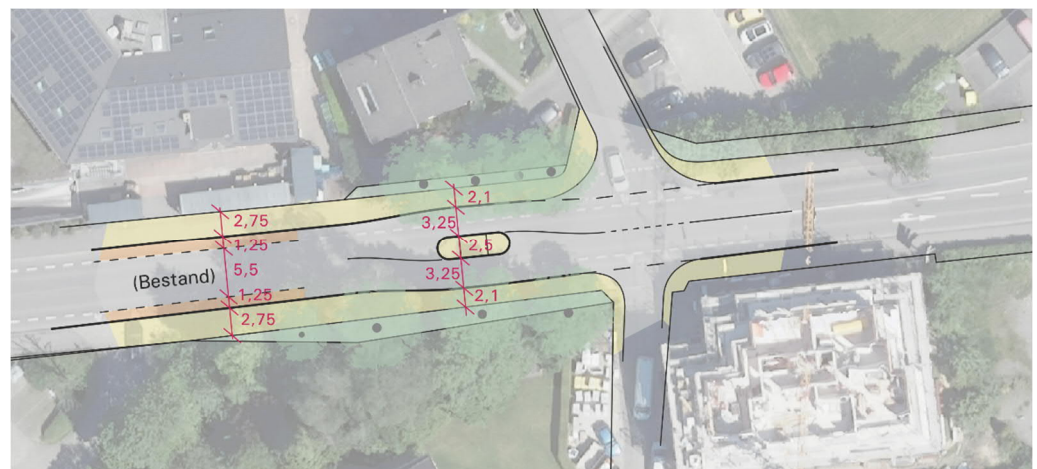
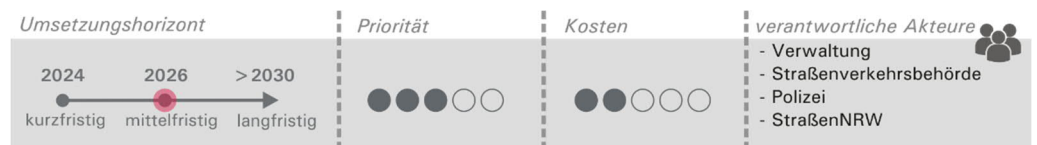


Abb. 27 Querungshilfe Höhe Bachwiese



Touristisches Besucherleitsystem

Für eine bessere Orientierung im Ortskern sollten die bestehenden Wegweisungssysteme überprüft und vereinheitlicht werden. Neben der Ausweisung innerörtlicher Ziele und Wanderwege aus dem Ortskern heraus sollte vor allem die Wegweisung aus dem umliegenden Netz in den historischen Ortskern verbessert werden. Die Art der Wegweisung sollte dabei in Abstimmung mit Lindlar Touristik aber auch der Radregion Rheinland ausgewählt werden.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



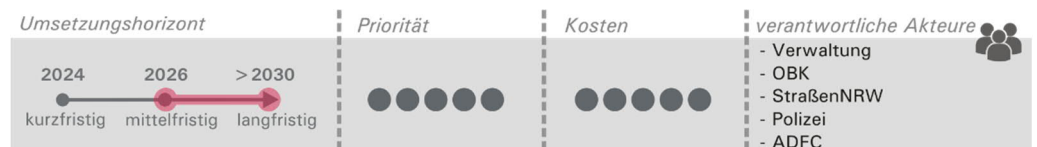
5.2 Projektoptionen Radverkehr

Radwegeverbindungen in die Kirhdörfer

Für den Radverkehr ging aus der Bestandsanalyse im Ergebnis

hervor, dass insbesondere im Alltagsverkehr große Defizite in den Verbindungen zwischen dem Hauptort und den einzelnen Ortschaften bestehen. Im Zuge dieses Konzeptes sollen daher die Verbindungen zwischen dem Hauptort Lindlar und den einzelnen Kirhdörfern überprüft werden. Hierzu werden im Rahmen einer Projektskizze verschiedene Trassenvarianten in einer groben Vorprüfung gegenübergestellt, bevor eine abgestimmte Trasse befahren, bewertet und mit konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts versehen wird (vgl. Kapitel 6.3).

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



Radwegeverbindung nach Engelskirchen

Neben den Verbindungen innerhalb der Gemeinde stellt auch

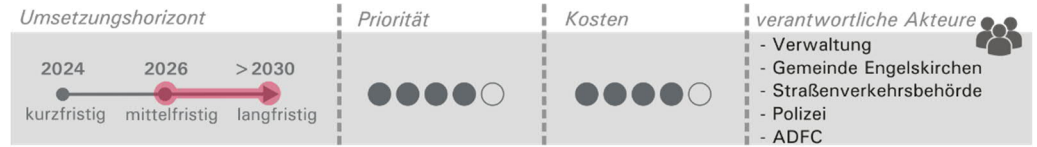
die Anbindung des benachbarten Mittelzentrums Engelskirchen eine wichtige Relation für den Radverkehr dar, da hier u. a. Anschluss an den SPNV besteht. Im landesweiten Knotenpunktnetz ist die kürzeste Verbindung entlang der L 299 als Radroute ausgewiesen, die aufgrund der starken Topografie und Kurvigkeit jedoch nur ungern von Radfahrenden mit Ortskenntnis genutzt wird. Die Gemeinde präferiert daher eine alternative Verbindung über Eichholz – Horpe – Remshagen oder entlang der K 19 für den Radverkehr (Abb. 28).

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



Abb. 28 Verbindung nach Engelskirchen

Beide Alternativen sind zwar länger als die Verbindung entlang der L 299, binden aber zusätzlich den Standort :metabolon an, der sowohl im Alltagsradverkehr als auch im touristischen Radverkehr ein wichtiges Ziel darstellt. Zur Sicherstellung einer durchgängigen Verbindung ist diese Maßnahme in enger, interkommunaler Zusammenarbeit mit der Nachbargemeinde Engelskirchen weiterzuverfolgen.



Fahrradabstellanlagen im Ortskern

Derzeit besteht ein großes Defizit geeigneter Fahrradabstellanlagen im Ortskern. Zur Förderung des Radverkehrs sind leicht zugängliche, sichere und geschützte Abstellanlagen an allen wesentlichen Quellen und Zielen des Radverkehrs erforderlich, um möglichst kurze Wege zu gewährleisten. Geeignete Standorte für Fahrradabstellanlagen im Ortskern sind in der nachfolgenden Karte dargestellt (Abb. 29).

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

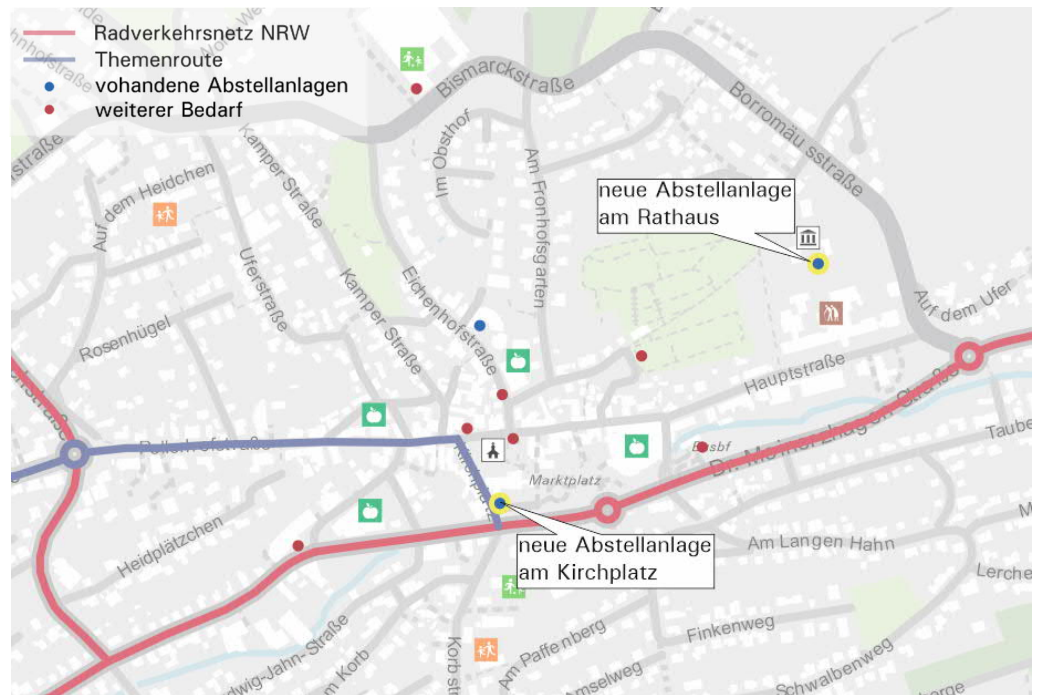
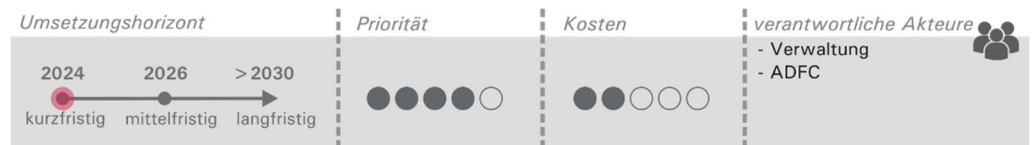


Abb. 29 Vorschlag geeigneter Standorte für Fahrradabstellanlagen

Erste, hochwertige Abstellanlagen wurden bereits während der Projektlaufzeit bspw. am Kirchplatz und am Rathaus installiert. Die überdachten Anlagen bieten Radfahrenden einen hohen Komfort und einen guten Witterungsschutz (Abb. 30). Als ergänzendes Angebot können dezentral im Ortskern auch einfache Anlehnbügel aufgestellt werden.



Abb. 30 Neue Abstellanlage am Kirchplatz (Foto: Gemeinde Lindlar)



(E-)Lastenradverleih

Ein Lastenradverleih könnte in Lindlar durch ein Patensystem mit lokalen Akteuren etabliert werden, die den Verleih und insbesondere die Wartung der Lastenräder betreuen. Die Patenrolle können dabei z. B. Nahversorger, Kitas, Kioske, das Bürgerbüro, Fahrradläden oder die Touristeninformation übernehmen. Die Gemeinde könnte ein solches System initiieren, die Anschaffung der Lastenräder fördern und die Kommunikation und das Marketing der Angebote übernehmen. Einige Nahversorger, Baumärkte oder Möbelgeschäfte bieten ihrer Kundschaft bereits kostenlose Lastenräder zum Warentransport an (Abb. 31). Durch eine Kooperation zwischen Verwaltung und lokalen Partnern kann dieses System einem größeren Teil der Bevölkerung zugänglich gemacht werden und die Koordination und Nutzung vereinfacht werden.

Handlungsfelder		
Inter-/ Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



Abb. 31 Lastenradverleih in einem Supermarkt



Verträgliche Radverkehrsführung in der Ortsdurchfahrt

Die Führung des Radverkehrs im Straßenraum kann grundsätzlich entweder nach dem Misch- oder nach dem Trennungsprinzip erfolgen. Im Mischprinzip wird der Radverkehr gemeinsamen mit dem Kfz-Verkehr auf einer Fahrbahn geführt, beim Trennungsprinzip steht dem Radverkehr eine eigene Infrastruktur zur Verfügung (z. B. in Form eines baulichen Radweges). Eine Zwischenlösung stellt die Teilseparation dar, bei der Radfahrenden zwar eine Radinfrastruktur angeboten wird, deren Benutzung jedoch nicht verpflichtend ist (z. B. Gehweg Radverkehr frei).

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) empfiehlt die Auswahl einer geeigneten Führungsform in Abhängigkeit der jeweiligen Belastungsklasse, die sich wiederum aus der Kfz-Verkehrsstärke und zulässigen Höchstgeschwindigkeit ergibt. In der Belastungsklasse I ist die gemeinsame Führung des Radverkehrs mit dem Kfz-Verkehr verträglich, im Belastungsbereich IV ist eine Trennung der Verkehrsarten unerlässlich. Bei einer Verkehrsstärke von etwa 11.300 Kfz/24h (davon etwa 1.100 Kfz/h) auf der Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299) wäre gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)⁷ eine getrennte Radverkehrsführung auf baulichen Radwegen oder Radfahrstreifen angemessen (Abb. 32). Bei der vorhandenen Führungsform auf Schutzstreifen (Teilseparation) ist zur besseren Verträglichkeit der Verkehrsarten eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu empfehlen. Mit der für 2024 angekündigten Novellierung der ERA sollten die Schutzstreifen zudem eine Mindestbreite von 1,50 m aufweisen.

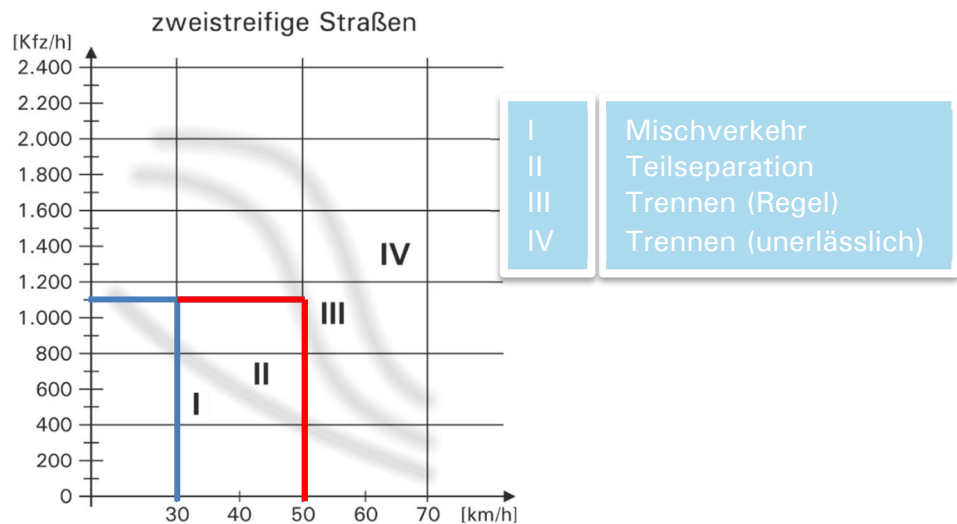
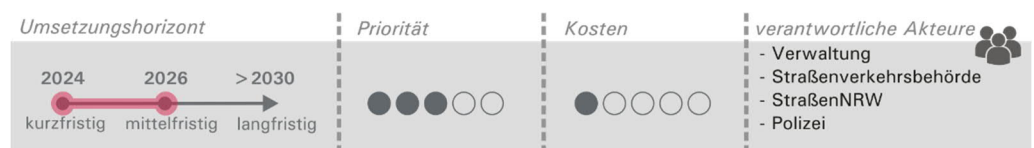


Abb. 32 Belastungsbereiche nach ERA 2010



⁷ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Köln, 2010

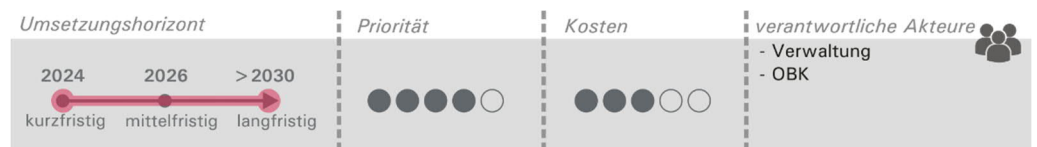
5.3 Projektoptionen Verknüpfung und Multimodalität

Stärkung des ÖPNV

Voraussetzung für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten ist ein zuverlässiges und gut ausgebautes Angebot im öffentlichen Nahverkehr. Die durchgeführte Erreichbarkeitsanalyse (vgl. Kapitel 3.7) zeigt, dass zwar alle Kirchkörfer an den ÖPNV angebunden sind, die Bedienqualität entlang einiger Verbindungen jedoch nur unzureichend ist. Insbesondere entlang der Verbindungen im Sekundär- und Tertiärnetz ist ein regelmäßiger Takt aufgrund der geringen Nachfrage nur schwer umsetzbar.

Handlungsfelder		
Inter-/ Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrrad- infrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

Wichtige Ergänzungen sind daher sowohl ehrenamtliche Angebote wie der Bürgerbus als auch der Fahrservice LiMo. Hier kann mittels verschiedener Anreizsysteme ein langfristiger Erhalt unterstützt werden. Neben einer symbolischen Anerkennung (z. B. Ehrenamtsnachweis oder öffentliche Ehrungen) eignen sich hierzu indirekte oder direkte Vergütungen (z. B. Gutscheine, Ehrenamtspauschale, Weiterbildungsmaßnahmen oder Fahrkostenübernahme).

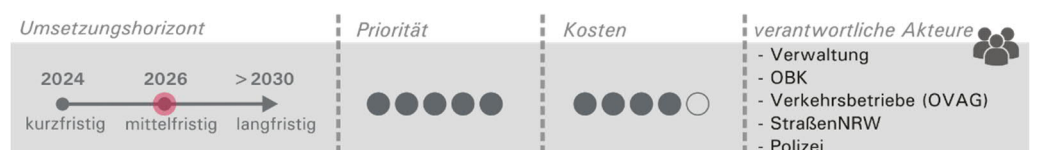


Umgestaltung Busbahnhof

Der Lindlarer Busbahnhof ist der wichtigste Verknüpfungspunkt zum ÖPNV, entspricht jedoch sowohl funktional als auch gestalterisch nicht mehr den heutigen Anforderungen. Neben der unzureichenden Anzahl an Haltepunkten fehlen Fahrradabstellanlagen, attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Pausenbereiche für das Fahrpersonal.

Handlungsfelder		
Inter-/ Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrrad- infrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

Da sich der Busbahnhof an der Dr.-Meinerzhagen-Straße derzeit etwa 250 m östlich des Ortskerns befindet, wurde bereits im Rahmen des Wettbewerbs „Lindlarer Freiräume“ eine Verlegung in den Ortskern geprüft. Im Siegerentwurf ist der Busbahnhof auf einer Fläche zwischen Kirchplatz und Marktplatz angeordnet. Ein wesentlicher Prüfauftrag des Nahmobilitätskonzeptes ist es, die angedachte Neuordnung des Busbahnhofs auf Grundlage des Siegerentwurfs unter funktionalen Aspekten zu prüfen oder den Busbahnhof am bestehenden Standort zu qualifizieren. Hierzu werden im Rahmen einer Projektskizze verschiedene Vorentwurfsvarianten entwickelt (vgl. Kapitel 6.2).



Konzeption einer Mobilstation

Als zentraler Verknüpfungspunkte bietet der Lindlarer Busbahnhof einen günstigen Standort für zusätzliche Mobilitätsangebote, die den Umstieg vom Fahrrad auf den ÖPNV erleichtern und zusätzliche Service- und Sharingangebote beinhalten. Wesentliche Elemente einer Mobilstation sind eine Informationsmöglichkeit zu vorhandenen Angeboten und Tarifen, sichere Fahrradabstellanlagen und eine Lademöglichkeit für E-Bikes (Abb. 33). Zusätzliche Angebote wie Carsharing, ein E-Bike-Verleih, eine Self-Service-Station für kleinere Reparaturen am Fahrrad können die Attraktivität der Station als zentralen Anlaufpunkt erhöhen. Auch über die Mobilität hinausgehende Angebote wie eine Paket- oder Recyclingstation sind an der Mobilstation gut aufgehoben.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

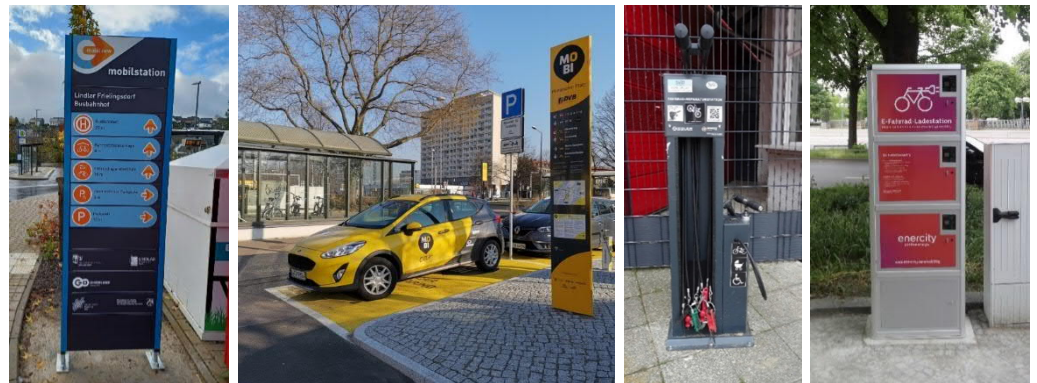
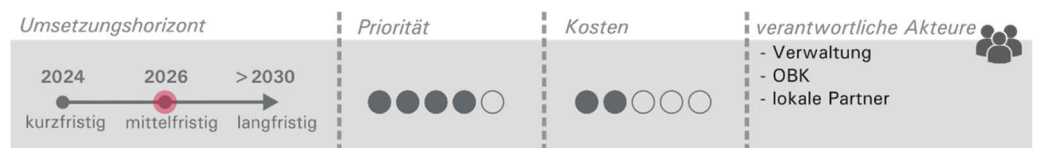


Abb. 33 Mögliche Elemente einer Mobilstation



Ausbau Schulbushaltestellen

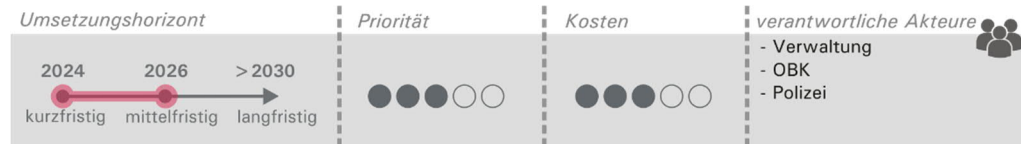
Viele Schulbushaltestellen, vor allem an gering frequentierten Haltepunkten, sind in der Gemeinde Lindlar nur durch ein Haltestellenschild am Straßenrand erkennbar (Abb. 34). Vor allem die Haltestellen entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten aus Sicherheitsgründen mit einer Aufstellfläche versehen werden.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



Abb. 34 Bushaltestelle Obersteinbach (links); Referenzbeispiel (rechts)

An stärker frequentierten Haltestellen kann zudem ein Witterungsschutz zusätzlichen Komfort bieten und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder die Erreichbarkeit und Verknüpfung verbessern. Insbesondere an Schulbus-haltestellen ist zudem auf eine sichere Zuwegung durch Gehwege und geeignete Querungsmöglichkeiten zu achten, damit die Schülerinnen und Schüler die Haltestelle selbstständig und sicher erreichen können.



Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein von Betrieben unterstützter Ansatz zur Entwicklung und Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsangeboten. Insbesondere durch spezielle Angebote zur Nutzung des Fahrrades und/oder des öffentlichen Nahverkehrs werden dabei Alternativen zur Pkw-Nutzung entwickelt. Unternehmen können ihren Beschäftigten in diesem Zusammenhang besondere Vorteile oder Vergünstigungen für die Mobilität zur Verfügung stellen (z. B. durch Jobtickets).

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

Im Bereich Radverkehr können Unternehmen ihren Beschäftigten z. B. ein Dienstradleasing anbieten. Das geleaste Fahrrad kann sowohl für den täglichen Weg zum Arbeitsplatz, als auch für Dienstfahrten und in der Freizeit genutzt werden. Hier gibt es inzwischen mehrere Anbieter, die entsprechende Fahrräder vermitteln und Unternehmen bei der Umsetzung betreuen. Als zusätzlichen Anreiz können Unternehmen auch eigene Diensträder (z. B. E-Bikes oder Lastenräder) anschaffen und diese für einen Testzeitraum kostenlos zur Verfügung stellen. Weitere Anreize können durch eine gute Infrastruktur gesetzt werden. Hierzu gehören z. B. hochwertige Fahrradabstellanlagen oder das Bereitstellen von Umkleidekabinen und Duschkmöglichkeiten. Auch besondere Aktionen oder Wettbewerbe können Teil eines betrieblichen Mobilitätsmanagements sein.



Mobilitätskonzept Neubaugebiet Jugendherberge

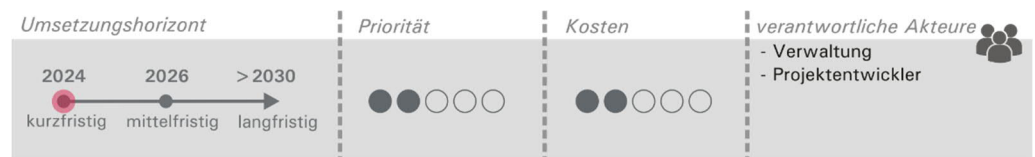
Mit dem Neubaugebiet an der Jugendherberge verfolgt die Gemeinde Lindlar derzeit ein größeres Wohnbauprojekt. Aufgrund der dezentralen Lage Ortsrand am geht eine im Rahmen der B-Plan-Aufstellung durchgeführte Verkehrsuntersuchung⁸ von einem sehr hohen MIV-Anteil im

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit

⁸ Brilon Bondzio Weiser: Verkehrsuntersuchung zum geplanten Wohngebiet Jugendherberge/Böhl in Lindlar. Informationsveranstaltung am 11.08.2022

Einwohner- und Besucherverkehr von 80% aus. Vor dem Hintergrund der angestrebten nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde sollte die Projektentwicklung daher mit einem zielgerichteten Mobilitätskonzept auf Quartiersebene einhergehen, das Alternativen zur Pkw-Nutzung ermöglicht und die Autoabhängigkeit verringert.

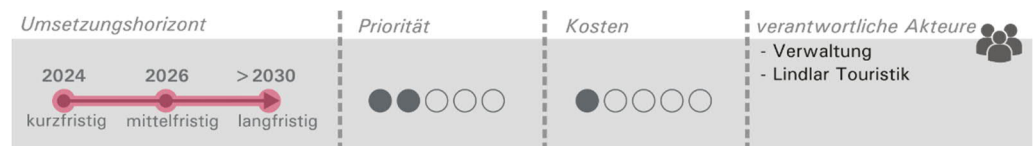
Gerade der Übergang in eine neue Lebensphase, den bspw. ein Umzug darstellt, bietet das Potenzial, bestehende Mobilitätsgewohnheiten aufzubrechen und durch attraktive Angebote Mobilitätsalternativen zu etablieren und die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen. Aus diesem Grund sollte im Rahmen des B-Plan-Verfahrens ein begleitendes Mobilitätskonzept aufgestellt werden, das z. B. autofreie Straßenräume vorsieht, den ruhenden Verkehr in multifunktionalen Quartiersgaragen bündelt und nachhaltige Mobilitätsalternativen fördert.



Erweiterung digitaler Angebote

Die Gemeinde Lindlar ist hinsichtlich ihres digitalen Angebotes bereits gut aufgestellt. Neben der Website werden aktuelle Themen über verschiedene soziale Medien wie Facebook und Instagram kommuniziert, Wanderrouten sind über Komoot digital abrufbar und die „LindlarAPP“ bietet weitere Informationen und Austauschmöglichkeiten zu Dingen des täglichen Bedarfs (z. B. Taschengeldbörse, Digitalbegleitung, Fahrdienst „Lindlar mobil“). Dennoch besteht das Potenzial, die App-basierten Angebote weiter auszubauen und neue Mobilitätsangebote zu integrieren. Dies könnte z. B. eine Reservierungsmöglichkeit für ein Carsharing-Angebot oder einen Lastenradverleih sein, eine Echtzeitanzeige für den ÖPNV oder eine Plattform zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten.

Handlungsfelder		
Inter-/Multimodalität	Modellversuche	Mobilitätsangebote
Fahrradinfrastruktur	Erreichbarkeit	Verkehrssicherheit



5.4 Wirkungsbilanz und Priorisierung

Überprüfung der ganzheitlichen Zielerreichung

Zur Überprüfung der zuvor definierten Ziele werden die einzelnen Maßnahmen hinsichtlich ihrer Einzahlung auf die Handlungsfelder eingeordnet. Trägt eine Maßnahme zur Zielerreichung im jeweiligen Handlungsfeld bei, erfolgt eine farbige Kennzeichnung (Abb. 35). Die Auswertung der Verteilung und der Anzahl der Beiträge zur Zielerreichung zeigen, dass das entwickelte

Maßnahmenkonzept alle Handlungsfelder abgedeckt und eine positive Wirkungsbilanz aufweist.

	V	M	A	F	W	S
Fußgängerfreundlicher Ortskern						
Wegenetz Hauptort Lindlar						
Fußverkehrscheck						
Schulwegsicherung						
Querbarkeit verbessern						
Touristisches Besucherleitsystem						
Radwegeverbindungen in die Kirchdörfer						
Radwegeverbindung nach Engelskirchen						
Fahrradabstellanlagen im Ortskern						
(E-)Lastenradverleih						
Geschwindigkeitsreduzierung Ortsdurchfahrt						
Stärkung des ÖPNV						
Umgestaltung Busbahnhof						
Konzeption einer Mobilstation						
Ausbau Schulbushaltestellen						
Betriebliches Mobilitätsmanagement						
Mobilitätskonzept Neubaugebiet Jugendherberge						
Erweiterung digitaler Angebote						

V	Vernetzung der Verkehrsmittel
M	Umsetzung von Modellversuchen
A	Ausweitung alternativer Mobilitätsangebote
F	Ausbau der Fahrradinfrastruktur
W	Verbesserung der Wegebeziehungen und der Erreichbarkeit
S	Erhöhung der Verkehrssicherheit
	Beitrag zur Zielerreichung
	Beitrag nicht relevant

Abb. 35 Überprüfung der Zielerreichung

Bürgerworkshop im Februar 2024

Im Rahmen der Beteiligungsveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept hatten die anwesenden Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit, die vorgestellten Maßnahmen nach ihrer Wichtigkeit zu priorisieren. Mit jeweils mehr als drei Nennungen wurden folgende Maßnahmen als besonders relevant erachtet:

- Fußgängerfreundlicher Ortskern
- Schulwegsicherung
- Radwegeverbindungen in die Kirchdörfer
- Umgestaltung Busbahnhof

Die Maßnahmen „Fußgängerfreundlicher Ortskern“, „Radwegeverbindungen in die Kirchdörfer“ und „Umgestaltung Busbahnhof“ wurden dabei

bereits im Vorfeld für die vertiefende Betrachtung im Rahmen einer Projekt-
skizze ausgewählt (vgl. Kapitel 6), um zeitnah in eine Umsetzung zu kommen. Die hohe Bedeutung des Themas „Schulwegsicherung“ wurde auch in den Diskussionen deutlich, sodass hier ebenfalls kurzfristige Maßnahmen weiterverfolgt werden sollten.

6 Projektskizzen

Um das erarbeitete Maßnahmenkonzept möglichst schnell in die Umsetzung zu bringen, wurden drei konkrete Projektskizzen angefertigt. Durch Lagepläne, Darstellungen und Beschreibungen soll darin ein konkretes Bild der umzusetzenden Maßnahme gezeichnet werden. In Abstimmung mit der Verwaltung wurde der fußgängerfreundliche Ortskern, die Umgestaltung des Busbahnhofs und die Radwegeverbindungen in die Kirchdörfer als Leitprojekte ausgewählt.

6.1 Fußgängerfreundlicher Ortskern

Eine Verkehrsberuhigung des historischen Ortskerns wurde in Lindlar bereits während der Partizipation im Rahmen der Aufstellung des ISEK diskutiert. Parallel dazu wurden in den Beiträgen des wettbewerblichen Dialogs „Lindlarer Freiräume“ bereits erste Ideen skizziert, wie das durch die Verkehrsberuhigung entstehende Potenzial genutzt und die Aufenthaltsqualität im Ortskern verbessert werden kann. Die Weiterentwicklung des Siegerentwurfs wurde im Rahmen einer Projektskizze dieses Nahmobilitätskonzeptes verkehrsplanerisch begleitet.

Rechtliche Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) bietet verschiedene Möglichkeiten zur Verkehrsberuhigung in innerörtlichen Bereichen mit hoher Aufenthaltsqualität. Dabei ist grundsätzlich zwischen Maßnahmen zur Verlangsamung bzw. Verlagerung des Verkehrs (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) und Einfahrtsverboten für bestimmte Verkehrsarten zu unterscheiden.



Der Lindlarer Ortskern ist bereits im Bestand als Tempo 20-Zone (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, VZ 274.20 StVO) ausgewiesen, Einfahrtsverbote sind bislang nicht vorhanden. Die Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs kommt grundsätzlich in zentralen städtischen Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen und überwiegender Aufenthaltsfunktion in Frage, in der Praxis wird dieses Element häufig bei Überlagerung von Verbindungs- und Aufenthaltsfunktion eingesetzt.



Eine Alternative ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325 StVO), in dem Kraftfahrzeuge nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren und Zufußgehende nicht behindern dürfen. Eingesetzt werden verkehrsberuhigte Bereiche vor allem in Wohngebieten mit überwiegender Aufenthaltsfunktion und geringem Verkehrsaufkommen des MIV. Eine Besonderheit ist der niveaugleiche Ausbau der Verkehrsflächen (Mischfläche), zudem ist die Anordnung weiterer Verkehrszeichen innerhalb des Bereiches in der Regel nicht zulässig. Für den Lindlarer Ortskern ist diese Regelung eher nicht empfehlenswert, da eine deutliche Verkehrsberuhigung gegenüber dem Bestand fraglich ist.



In einer Fußgängerzone ist dagegen zunächst ausschließlich der Fußgängerverkehr zulässig, durch Zusatzzeichen kann die Benutzung für andere Verkehrsarten freigegeben werden. Für alle Verkehrsteilnehmenden gilt Schrittgeschwindigkeit. Eine Freigabe über Zusatzzeichen kann zeitlichen Einschränkungen unterliegen (temporäre Freigabe) und ist mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde abzustimmen. Unter Berücksichtigung der Radverkehrsförderung ist eine grundsätzliche Freigabe für den Radverkehr in Lindlar empfehlenswert (ZZ 1022-10), eine Freigabe für Anlieger kann in bestimmten Bereichen sinnvoll sein (ZZ 1020-32). Der Begriff Anlieger ist dabei weit gefasst und bezeichnet Personen, die ein berechtigtes Interesse an einem anliegenden Grundstück haben (z. B. Erledigung).

Sicherstellung der Erreichbarkeit

Ein wichtiger Aspekt bei restriktiven Maßnahmen im Ortskern ist die Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit. In Lindlar stehen hierfür diverse öffentliche Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Verfügung, auf denen weitestgehend frei geparkt werden kann. Innerhalb des verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches (Tempo 20-Zone) gilt eine zeitlich beschränkte Höchstparkdauer von zwei Stunden. Insgesamt sind auf den öffentlichen Parkierungsanlagen in fußläufiger Entfernung zum Ortskern etwa 500 Stellplätze verfügbar, etwa die Hälfte davon ist weniger als 200 m vom zentralen Platz vor der Kirche entfernt (Abb. 36). Eine gute Erreichbarkeit des Ortskerns ist somit auch beim Entfall einzelner Parkstände im zentralen Bereich gegeben (etwa 16 Parkstände.)

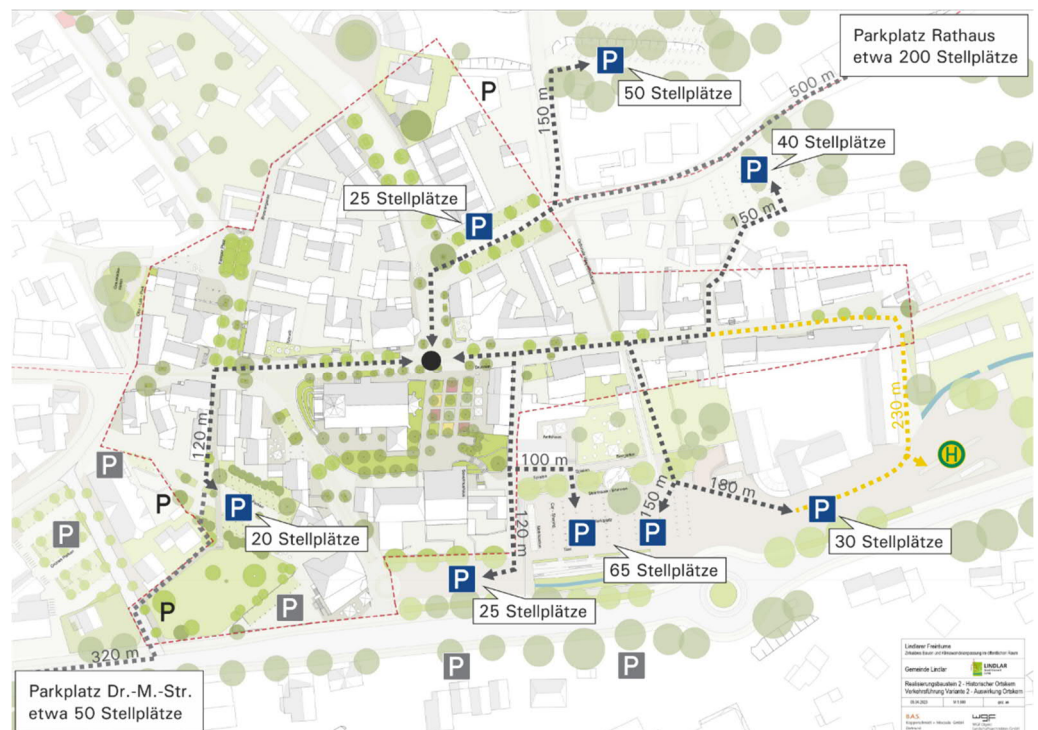


Abb. 36 Stellplatzangebot auf öffentlichen Parkplätzen (Kartengrundlage: Entwurf B.A.S./wgf, 04/2023)

Varianten der Verkehrsführung

In Zusammenarbeit mit der Freiraumplanung wurden drei mögliche Varianten für die Verkehrsführung im Ortskern entwickelt und im Januar 2023 dem Lenkungskreis Gemeindeentwicklung vorgestellt (Abb. 37). Alle Varianten enthalten jeweils Bereiche, die ausschließlich dem Fußverkehr (und ggf. Radverkehr) vorbehalten werden sollen (rot) sowie Abschnitte, in denen weiterhin bestimmte Kfz-Verkehre zugelassen sein sollen (blau). Straßen außerhalb des markierten Bereichs sollen nach wie vor für alle Verkehre zugänglich sein.



Abb. 37 Varianten der Verkehrsführung im Ortskern

- **Variante 1:** Eine Verkehrsberuhigung des Ortskerns wird durch eine Fußgängerzone mit Anliegerverkehr erreicht, die bisherige Verkehrsführung bleibt im Wesentlichen bestehen. Nur die Kamper Straße wird zwischen Brenner Platz und Hauptstraße zum Fußgängerbereich.
- **Variante 2:** Neben der Kamper Straße wird in dieser Variante auch der zentrale Abschnitt der Hauptstraße zwischen Kirchplatz und Eichenhofplatz zum Fußgängerbereich. Für Anliegerverkehre bleiben die Verbindungen Kirchplatz – Hauptstraße (Ri. Westen) und Eichenhofstraße – Hauptstraße (Ri. Osten) im Einrichtungsverkehr befahrbar.
- **Variante 3:** In der dritten Variante wird neben der Kamper Straße der westliche Abschnitt der Hauptstraße zum Fußgängerbereich.

Bürgerworkshop im Mai 2023

Die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und zukünftigen Gestaltung des Ortskerns wurden in einem Bürgerworkshop im Mai 2023 mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Während eine Unterbrechung des Durchgangsverkehrs überwiegend befürwortet wurde, gab es verschiedene Meinungen, wie die Zugangsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr im Detail aussehen sollen. Zwar gab es einige Stimmen für eine weiträumige Herausnahme des Kfz-Verkehrs im Ortskern, mehrheitlich wurde sich jedoch für eine unmittelbare Anfahrbarkeit der Geschäfte und Einrichtungen ausgesprochen, um ein kurzzeitiges Halten vor Ärzten und Geschäften zu ermöglichen.

Insgesamt wurde die Variante 2 mit der Unterbrechung der Verkehrsführung im zentralen Abschnitt vor der Kirche als zielführend erachtet. Der Bereich des Ortskerns sollte für das Holen und Bringen weiterhin anfahrbar bleiben. Viel Zuspruch fand zudem eine weitergehende Verkehrsberuhigung am Wochenende außerhalb der Geschäftszeiten.

Vorzugsvariante

Auf Basis der Ergebnisse aus dem Bürgerworkshop wurde dann in Abstimmung mit der Verwaltung eine Vorzugsvariante entwickelt. Der zentrale Abschnitt der Hauptstraße wird darin zwischen Kirchplatz und Eichenhofstraße als Fußgängerbereich ausgewiesen (Fußgängerzone, Radverkehr frei), ebenso die Kamper Straße zwischen Brennerplatz und Hauptstraße (Abb. 38). Der weitere Ortskern bleibt über zwei gegenläufige Einbahnstraßen für Anlieger erreichbar (Fußgängerzone, Radverkehr und Anlieger frei). Somit kann gewährleistet werden, dass die Kfz-Verkehre im Ortskern zwar reduziert werden, gleichzeitig aber die Anfahrbarkeit der Ärzte und Geschäfte erhalten bleibt.

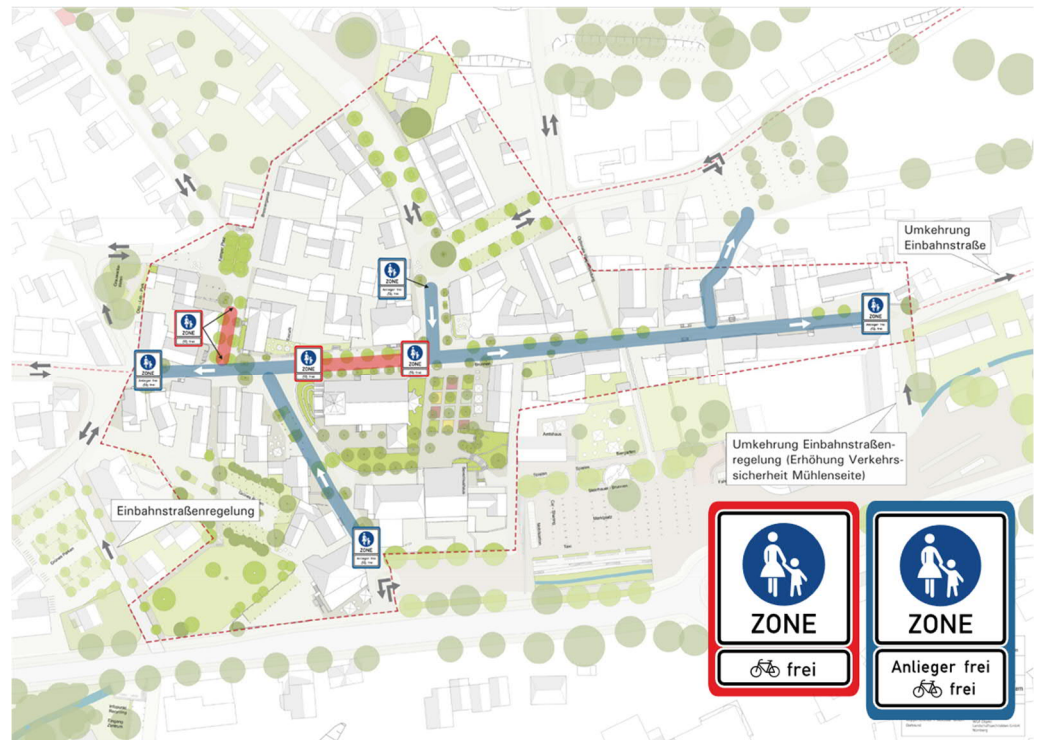


Abb. 38 Verkehrsführung Ortskern (Kartengrundlage: Entwurf B.A.S./wgf, 04/2023)

Die Parkstände innerhalb des zentralen Bereichs entfallen in der Variante, um Parksuchverkehre zu vermeiden. Für ein bedarfsgerechtes Angebot werden gleichzeitig die Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte ausgeweitet und drei Lieferzonen eingerichtet (Abb. 39). In den Lieferzonen soll ein kurzzeitiges Halten möglich sein (max. 10 Minuten). Die privaten Stellplätze innerhalb des Ortskerns bleiben erhalten.

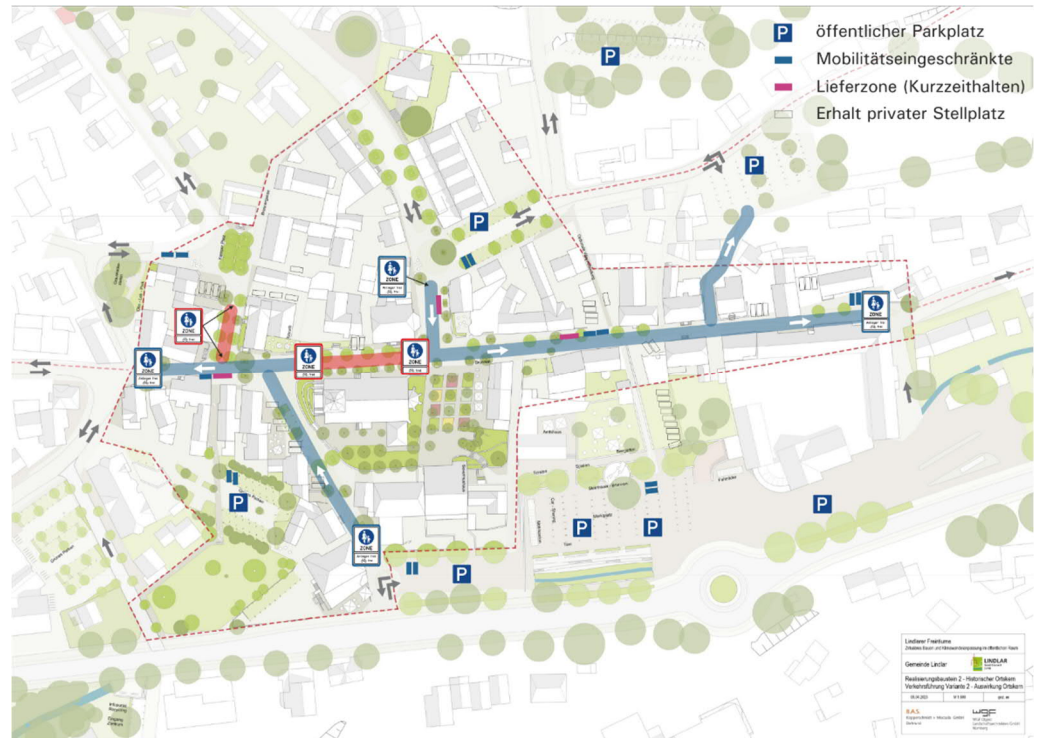


Abb. 39 Parkstände und private Stellplätze im Ortskern (Kartengrundlage: Entwurf B.A.S./wgf, 04/2023)

Im Umfeld werden flankierend folgende Maßnahmen empfohlen:

- **Bachwiese:** Einrichtung einer Einbahnstraßenregelung zur Verkehrsberuhigung und Verbesserung der Querbarkeit der Dr.-Meinerzhagen-Straße.
- **Mühlenseite:** Umkehrung der bestehenden Einbahnstraßenregelung zur Verkehrsberuhigung (Topographie) und Vereinfachung der Anfahrbarkeit des Busbahnhofs. Die Anlieferung des REWE-Marktes bleibt wie im Bestand erhalten, die Einbahnstraßenregelung beginnt nördlich des Busbahnhofs. Der Parkplatz des Supermarktes ist ausschließlich über den westlich befindlichen Kreisverkehrsplatz erreichbar.
- **Hauptstraße:** Umkehrung der Einbahnstraßenregelung (resultiert aus der Umkehrung der Einbahnstraßenregelung am Kirchplatz).

Stadtexperiment zur Erprobung der neuen Verkehrsregelung

Im Rahmen des Bürgerworkshops wurde zudem eine Forderung nach einer temporären Regelung im Rahmen eines Pilotprojektes geäußert, um die Auswirkungen des Konzeptes in der Praxis zu überprüfen. Zur Erprobung verkehrsberuhigender Maßnahmen im Ortskern und zur Intensivierung des öffentlichen Dialogs wurde zunächst die Umsetzung eines Verkehrsversuchs im Ortskern angestrebt. Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und weiteren Beteiligten wurde nach intensiver Abwägung aufgrund der derzeit unklaren Rechtslage auf die Erprobung im Rahmen eines Verkehrsversuches verzichtet.

Stattdessen wurde mit einem Stadtexperiment im Frühjahr 2024 das Ziel verfolgt, Aufenthaltsqualitäten aufzuzeigen und mit Anwohnenden, dem Einzelhandel und Besuchenden ins Gespräch zu kommen und sich zu den

Ideen für die künftige Gestaltung des Ortskerns auszutauschen. Die Ergebnisse des begleitenden Beteiligungsprozesses sowie die daraus resultierenden Erkenntnisse für die weitere Planung sind in einem separaten Teilbericht zum Nahmobilitätskonzept dokumentiert.

6.2 Umgestaltung Busbahnhof

Für die Umgestaltung des Lindlarer Busbahnhofs sollen im Rahmen einer Projektskizze verschiedene Vorentwurfsvarianten skizziert werden. Hierzu wird zunächst die im Siegerentwurf angedachte Verlegung des Busbahnhofs in den Ortskern aus verkehrsplanerischer Sicht überprüft und schließlich Entwurfsskizzen für eine Qualifizierung am bestehenden Standort entwickelt.

Funktionale Anforderungen

Zur Abstimmung der Anforderungen an den neuen Busbahnhof gab es im Juli 2022 ein erstes Gespräch mit dem Oberbergischen Kreis und den örtlichen Verkehrsbetrieben (Oberbergische Verkehrsgesellschaft, OVAG). Im Nachgang wurden folgenden Anforderungen an einen Entwurf gestellt:

- **Linien:** Endhaltstelle für 4 Linien; Durchgangshaltstelle für 3 Linien.
- **Taktung:** Zu jeder Stunde gegen viertel nach und viertel vor mindestens 4 Busse; potenziell 2 bis 3 weitere Busse zu Zeiten der Schülerverkehre.
- **Fahrzeuge:** Die OVAG fährt überwiegend mit Standardlinienbussen (12 m); teilweise besteht ein Taxibusbetrieb. Auf der Linie 421 werden in Zukunft ggf. Gelenkbusse eingesetzt.
- Haltepunkte sollten möglichst unabhängig voneinander anfahrbar sein.
- Toiletten und ggf. Aufenthaltsbereiche für das Fahrpersonal sind vorzusehen.

Gestaltungsvorschlag aus dem Wettbewerb

Da sich der Busbahnhof derzeit etwa 250 m östlich des Ortskerns befindet, wurde im Rahmen des wettbewerblichen Dialogs die Aufgabe definiert, den Busbahnhof an einen zentralen Punkt in den Ortskern zu verlagern. Im Siegerentwurf wurde hierfür die derzeit als Parkplatz genutzte Fläche zwischen Kirchplatz und Marktplatz ausgewählt.

Die funktionale Überprüfung des Gestaltungsvorschlags aus dem Wettbewerb ergab jedoch, dass die erforderlichen Anforderungen und Funktionen am vorgesehenen Standort aufgrund der sehr begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht abgebildet werden können. Hierzu wurden zwei Varianten skizziert, in denen jeweils vier Bussteige vorhanden sind (Abb. 40). Eine Verortung zusätzlicher Bussteige für den Schülerverkehr ist an diesem Standort nicht möglich, auch besteht kein Ausbaupotenzial für eine zukünftige Angebotserweiterung. Hinzu kommen fahrgeometrische und verkehrstechnische Herausforderungen bei der Anfahrbarkeit der Haltepositionen, sodass der Standort im Ortskern aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zu empfehlen ist.

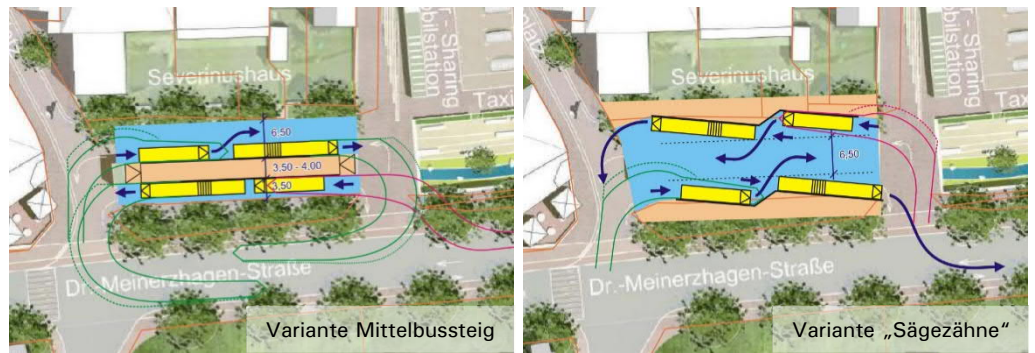


Abb. 40 Vorentwurf Busbahnhof am neuen Standort (Kartengrundlage: Siegerentwurf B.A.S./wgf, 05/2022)

Vorentwurf Busbahnhof am bestehenden Standort

Nach der negativen Prüfung wurden verschiedene Entwurfsvarianten für eine Qualifizierung des Busbahnhofs am bestehenden Standort entwickelt. Die nördlich des Busbahnhofs befindlichen Garagen sind derzeit in privatem Eigentum und wurden in einer bestandsorientierten Variante zunächst nicht in den Planungsbereich einbezogen. Die Funktionsüberlagerung der Garagenschließung über den Busbahnhof ist aufgrund möglicher Konflikte eher kritisch zu sehen, eine Verlagerung der Garagen durch Ankauf oder Grundstückstausch ist daher zu empfehlen.

Durch eine Optimierung der Lage der Haltepositionen können auf der Fläche insgesamt sechs Haltepositionen angeordnet werden (Abb. 41), eine An- bzw. Abfahrt ist aufgrund der begrenzten Fläche nur nacheinander möglich. Eine siebte Halteposition könnte am Fahrbahnrand der Dr.-Meinerzhagen-Straße vorgesehen werden.

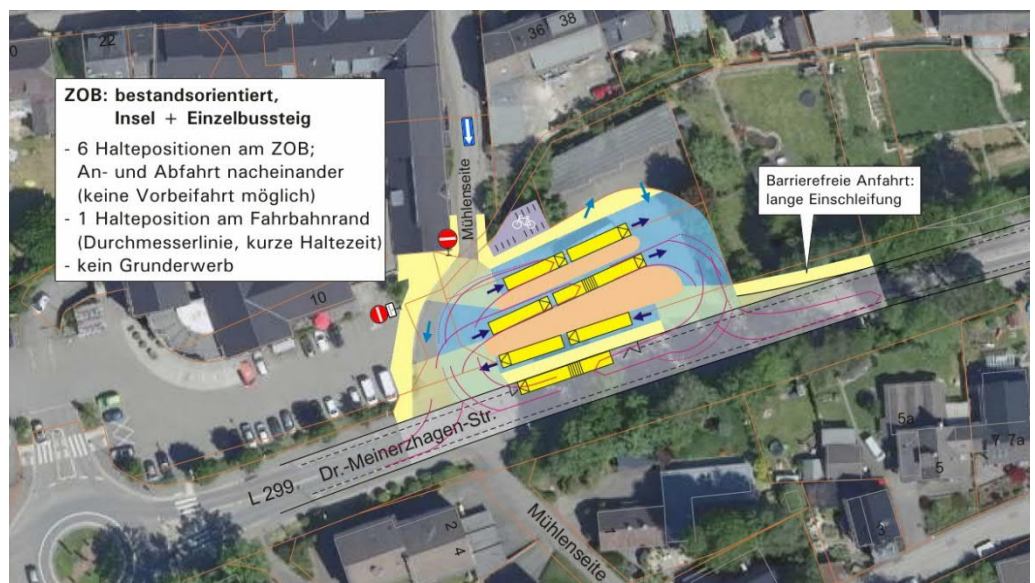


Abb. 41 Bestandsorientierte Variante

Zur Optimierung des Busbahnhofs wurde auch eine Erweiterung auf das östlich befindliche Grundstück geprüft, jedoch ergibt sich dadurch nur ein geringfügig größerer Gestaltungsspielraum. Eine Verlängerung der Bussteige und die Anordnung mehrerer Haltepositionen hintereinander wird

nicht empfohlen, da die Busse die Haltepunkte dann nur nacheinander anfahren können. Eine Vorbeifahrt ist aufgrund der geringen Tiefe des Grundstücks nicht möglich. Zudem steht eine Erweiterung in Richtung Osten der Idee entgegen, den Verknüpfungspunkt möglichst zentral im Ortskern zu halten und geht mit einer zusätzlichen Versiegelung einher. Die Anordnung von Fahrradabstellanlagen oder weiterer Nutzungen wäre zwar möglich, aufgrund der städtebaulichen Integration und der besseren Zugänglichkeit scheint hierfür jedoch die West- bzw. Nordseite geeigneter.

Größeres Potenzial bietet die Einbeziehung des nördlichen Garagengrundstücks, das in einer alternativen Variante skizziert wurde (Abb. 42). In dieser Variante könnte eine große Insel und insgesamt sieben Haltepositionen angeordnet werden, eine unabhängige Anfahrt der Haltepunkte ist hier möglich. Im nördlichen Bereich könnten Fahrradabstellanlagen und ein Kiosk oder Pausenraum entstehen, wobei die Bebaubarkeit der Fläche aufgrund der Nähe zum Bachlauf in der weiteren Planung zu prüfen ist. Neben den funktionalen Vorteilen bietet die Vollvariante insbesondere durch die große Insel auch Potenziale für die Gestaltung (Überdachung, Begrünung, attraktive Aufenthaltsbereiche).

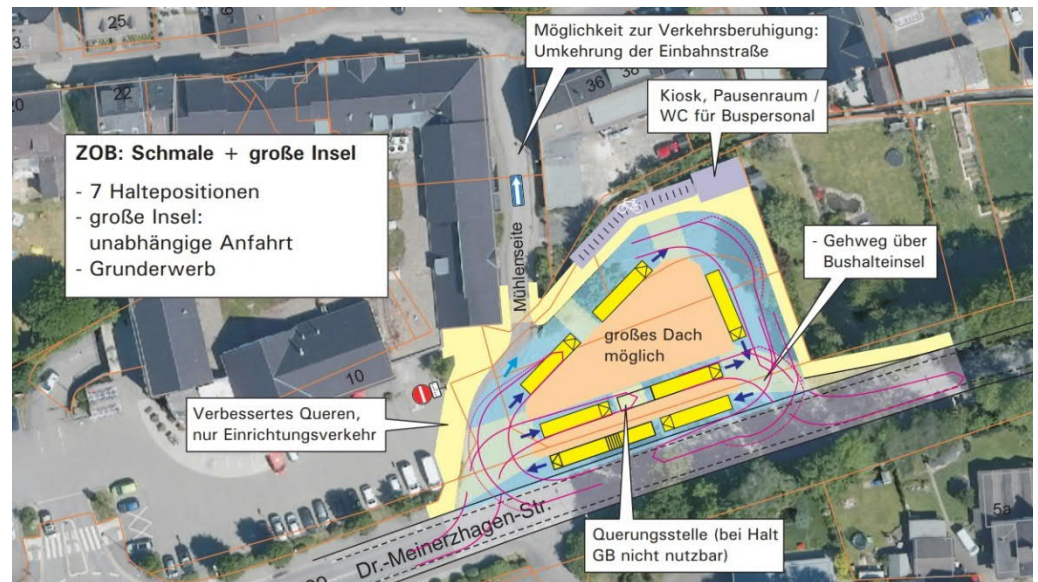


Abb. 42 Vollvariante (Grunderwerb erforderlich)

Beide Entwurfsvarianten wurden in der Bürgerveranstaltung im Februar 2024 der Öffentlichkeit präsentiert. Mit einer Stimmenverteilung von 9:0 sprachen sich alle Teilnehmenden, die eine Vorzugsvariante auswählten, für die Vollvariante aus.

Stellungnahme vom Oberbergischen Kreis (OBK)

Für eine frühzeitige Abstimmung wurden beide Varianten bereits im Jahr 2022 mit dem OBK vorabgestimmt. In der vorliegenden Stellungnahme wird darauf hingewiesen, dass in der Praxis die An- und Abfahrt des Busbahnhofs, insbesondere aus Richtung Osten, bereits heute schwierig sei und sich daher für die Einrichtung einer Bedarfs-Lichtsignalanlage ausgesprochen wurde. Hierzu ist eine weitere Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger StraßenNRW erforderlich. Zudem wurde darauf hingewiesen, dass in beiden

Varianten Toiletten und Aufenthaltsräume für das Fahrpersonal erforderlich seien. In der bestandsorientierten Variante könnten diese z. B. auf dem REWE-Parkplatz angeordnet werden und mit den Elementen der geplanten Mobilstation kombiniert werden.

6.3 Qualifizierung einer Fahrradtrasse durch das Gemeindegebiet

Zur Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen dem Hauptort Lindlar und den Kirchdörfern sollen die einzelnen Verbindungen im Rahmen einer Projektskizze überprüft und eine abgestimmte Trasse schließlich befahren, bewertet und mit Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts versehen werden.

Vorprüfung

Im Einzelnen wurden die möglichen Radverbindungen zwischen Lindlar und den fünf Kirchdörfern im Rahmen einer ersten Vorprüfung mittels eines Radroutenplaners überprüft (Abb. 43). Anhand der Einwohnerzahlen, der Netzbedeutung und Zuständigkeiten wird dann das Verlagerungspotenzial sowie die Umsetzbarkeit von Maßnahmenoptionen eingeschätzt.

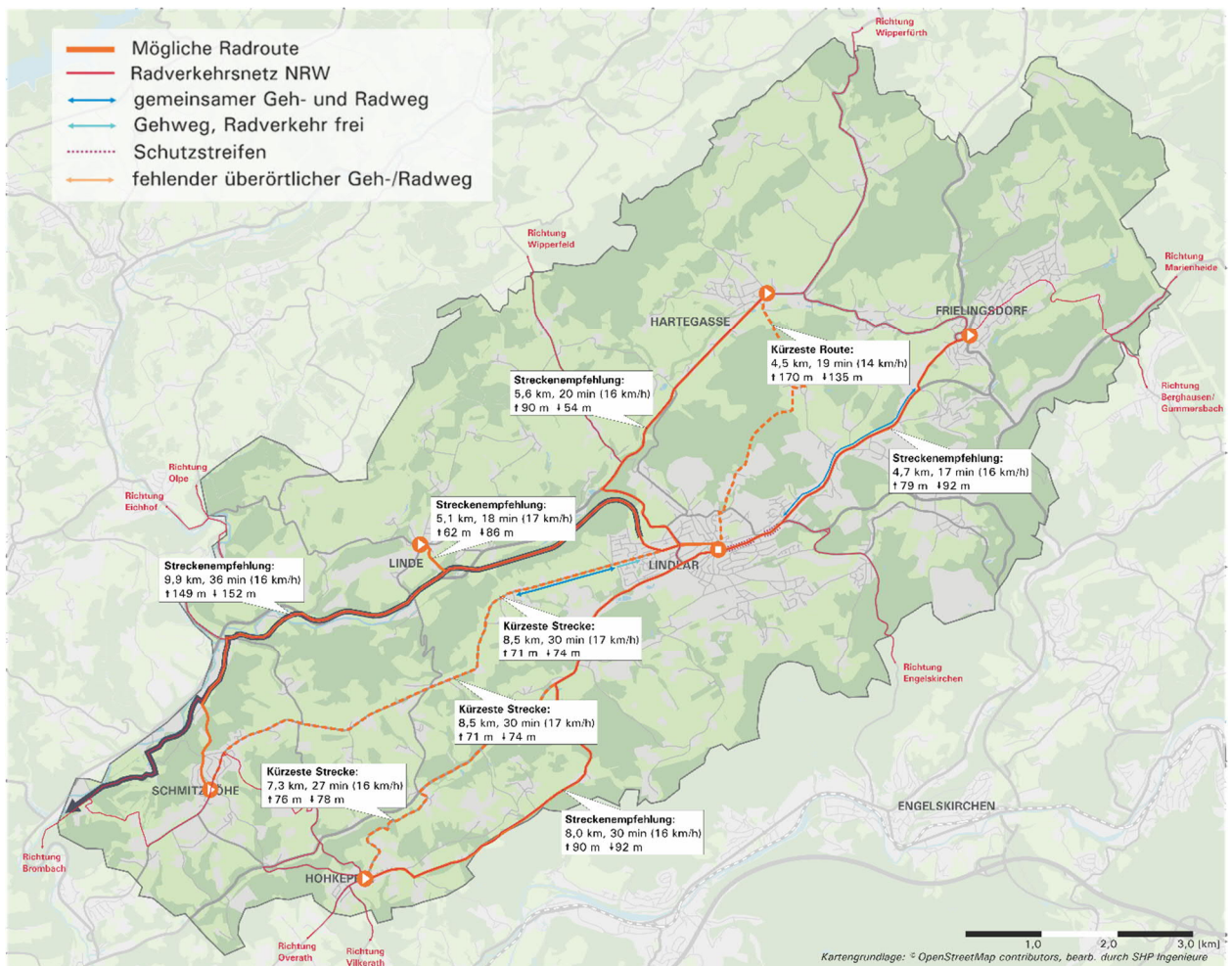


Abb. 43 Vorprüfung der Radwegeverbindungen in die Kirchdörfer

– **Hartegasse – Lindlar:**

Die für den Radverkehr empfohlene Route zwischen Lindlar und Hartegasse, die als Teil des landesweiten Knotenpunktnetzes beschildert ist, verläuft entlang der Landstraßen L 129 und L 284. Bislang gibt es keine Radverkehrsanlagen entlang der Landstraßen. Eine kürzere Alternativroute verläuft über den Ortsteil Hönighausen, die aufgrund der stärkeren Topographie und eines unbefestigten Streckenabschnittes für den Alltagsradverkehr jedoch weniger geeignet ist.

Die Verbindung weist ein mittleres Verlagerungspotenzial auf. Neben der nähräumlichen Bedeutung stellt die Beziehung auch im regionalen Netz eine wichtige Verbindung dar und ist im Konzept für die regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand als Hauptroute ausgewiesen. Zur Verbesserung der Radverkehrsfreundlichkeit wäre ein Radwegbau oder die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit empfehlenswert, zuständig für die Prüfung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen ist als Straßenbaulastträger das Land NRW (Straßen NRW).

	(a) L 129/L 284	(b) Waldweg Hönighausen
Streckenlänge	5,6 km	4,5 km
Topografie	↑ 90 m ↓ 54 m	↑ 170 m ↓ 135 m
Reg. Netzbedeutung	Hauptroute	keine
Zuständigkeit	StraßenNRW	Gemeinde Lindlar
RVA Bestand	keine	ländliche Wegeverbindung, Wald-/Wanderweg
Maßnahmenempfehlung	Radwegbau (DTV > 4.000), bis dahin Tempo 70 km/h (Sofortmaßnahme!)	keine Empfehlung als Fahrradrouten aufgrund starker Steigung
Einschätzung der Umsetzbarkeit	Radwegbau entlang L 129 ist Projekt bei StraßenNRW, zeitnahe Umsetzung fraglich (Prio 2,7), künftig höhere Priorisierung aufgrund regionaler Netzbedeutung?	

Der Wunsch nach einer Verbesserung der Radwegeverbindung zwischen Lindlar und Hartegasse wurde auch in den beiden Beteiligungsveranstaltungen mehrfach zum Ausdruck gebracht.

– **Hohkeppel – Lindlar:**

Zwischen Lindlar und Klespe verläuft die empfohlene Radroute zunächst entlang der L 299, zwischen Klespe und Hohkeppel empfiehlt der Radroutenplaner die beschilderte Route entlang der Gemeindestraßen über Wüstenhof und Hohbusch (Radnetz NRW). Die kürzere Verbindung besteht entlang der Landesstraßen L 299 und L 84. Straßenbegleitende Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. Im Konzept für die regionale Radinfrastruktur ist die kürzere Strecke entlang der Landesstraße als Nebenroute ausgewiesen.

Das Verlagerungspotenzial für die innergemeindlichen Verkehre wird aufgrund der geringen Einwohnerzahl Hohkeppels für den Alltagsradverkehr als gering eingestuft. Ein Radwegebau entlang der L 299 ist zu prüfen, die Zuständigkeit liegt bei Straßen NRW.

	(a) L 84/L 299	(b) Wüstenhof/Klespe/L 299
Streckenlänge	7,3 km	8,3 km
Topografie	↑ 76 m ↓ 78 m	↑ 131 m ↓ 123 m
Reg. Netzbedeutung	Nebenroute	keine; Hohkeppel – Klespe Radnetz NRW
Zuständigkeit	StraßenNRW	Gemeinde Lindlar
RVA Bestand	keine (Radweg zwischen Lindlar und Kemmerich)	keine
Maßnahmenempfehlung	Radwegebau (DTV > 4.000)	Herstellung parallele Wegeföhrung zur L 299 (etwa 400 m)
Einschätzung der Umsetzbarkeit	Ausbau Schloß Heiligenhvn. bis Parkplatz in Planung (StraßenNRW), weitere Abschnitte nicht projiziert	Gemeinde Lindlar (120.000 EUR), Fördermöglichkeiten/ Beteiligung StraßenNRW?

– **Schmitzhöhe – Linde – Lindlar:**

Zwischen Lindlar und Hommerich besteht eine gute Radverbindung über den selbstständig geföhrten Bahntrassenradweg Sölztalbahn, der die Kirchdörfen Linde und Schmitzhöhe an den Hauptort Lindlar anbindet. Eine kürzere (und flachere) Route verläuft entlang der K 24, aufgrund der hohen Streckenqualität der unabhängigen Fahrradtrasse sind jedoch beide Streckenalternativen für den Alltagsradverkehr geeignet. Der Bahntrassenradweg ist sowohl Teil des landesweiten Radverkehrsnetzes als auch Hauptroute im regionalen Radverkehrsnetz Bergisches RheinLand. Es besteht ein mittleres Einwohner-/Verlagerungspotenzial.

	(a) Bahntrassenradweg	(b) K 24
Streckenlänge	9,9 km	8,5 km
Topografie	↑ 149 m ↓ 152 m	↑ 71 m ↓ 74 m
Reg. Netzbedeutung	Hauptroute	keine
Zuständigkeit	Gemeinde Lindlar	OBK
RVA Bestand	unabhängige Verbindung	keine (Radweg zwischen Lindlar und Kemmerich)
Maßnahmenempfehlung	kleinere Maßnahmen im Zuge des Trassenverlaufs	Radwegebau oder Temporeduzierung
Einschätzung der Umsetzbarkeit	Zuständigkeit Gemeinde Lindlar (Anschlussförderung ISEK-Projekt) → Empfehlung	Fortführung Radweg von Kemmerich nach Schmitzhöhe aktuell nicht in Planung (OBK); mittelfristige Realisierung unwahrscheinlich (geringe Verkehrsmenge und Netzbedeutung)

– **Frielingsdorf – Lindlar:**

Die Radwegeverbindung zwischen Lindlar und Frielingsdorf verläuft entlang der Kreisstraße K 21 und über die Gemeindestraße Am Dimberg (Streckenempfehlung, Wegweisung vorhanden). Aufgrund der Einwohnerzahl, der Anbindung an das Industriegebiet Klause und der relativ geringen Entfernung (<5 km) wird das Verlagerungspotenzial als eher hoch eingeschätzt. Im regionalen Radverkehrsnetz für das Bergische RheinLand ist die Verbindung entlang des klassifizierten Netzes als Haupt- bzw. Nebenroute definiert. Radverkehrsanlagen sind abschnittsweise vorhanden (Schutzstreifen, gemeinsamer Geh- und Radweg), Netzlücken bestehen.

	Abschnitt 1	Abschnitt 2
	L 299	K 21
Streckenlänge	1,0 km	2,6 km
Topografie	↑ 0 m ↓ 19 m	↑ 26 m ↓ 65 m
Reg. Netzbedeutung	Hauptroute	Nebenroute
Zuständigkeit	StraßenNRW	OBK
RVA Bestand	Schutzstreifen	Radweg
Maßnahmenempfehlung	Trennung prüfen (DTV > 10.000), alternativ: Schutzstreifen verbreitern und Tempo 30 km/h	Radweg instand setzen, Engstellen beseitigen
Einschätzung der Umsetzbarkeit	Abstimmung StraßenNRW erforderlich	Sanierung Radweg zw. Neuenfeld und Kirschbäumchen ab 2024 geplant (OBK)

	Abschnitt 3		
	(a) Dimberg	(b) Am Dornbusch	(c) L 97
Streckenlänge	1,1 km	1,3 km	1,9 km
Topografie	↑ 53 m ↓ 8 m	↑ 56 m ↓ 15 m	↑ 68 m ↓ 24 m
Reg. Netzbedeutung	Radnetz NRW	keine	keine
Zuständigkeit	Gemeinde Lindlar	Gemeinde Lindlar	StraßenNRW
RVA Bestand	keine	ländlicher Weg, Tempo 30-Zone	keine
Maßnahmenempfehlung	Radwegebau oder Temporeduzierung (DTV prüfen)	Oberfläche verbessern	Radwegebau (DTV > 4.000)
Einschätzung der Umsetzbarkeit	Zuständigkeit Gemeinde	Zuständigkeit Gemeinde	Radwegebau nicht in Planung



Für die tiefergehende Betrachtung wird unter Berücksichtigung der Aspekte Verlagerungspotenzial, Einbindung in überregionale Netze, Zuständigkeitsbereich bzw. Einflussmöglichkeiten der Gemeinde und Aufgreifen vorhandener Qualitäten folgende Fahrradtrasse bestimmt: **Schmitzhöhe – Linde – Lindlar – Frielingsdorf**. Die Verbindung erschließt einen großen Teil des Gemeindegebiets und bindet etwa 75% der Lindlarer Bevölkerung sowie den Industriepark Klause an die Trasse an. Zudem überlagert sie sich in

wesentlichen Teilen mit dem landesweiten und regionalen Radverkehrsnetz und knüpft an vorhandene Potenziale und Qualitäten in Lindlar wie den Bahntrassenradweg an.

Befahrung

Um Defizite und Handlungsbedarfe entlang der Trasse zu identifizieren, wurde die etwa 15 km lange Verbindung zur Bestandsaufnahme im Juli 2023 mit dem Fahrrad befahren. Die Dokumentation erfolgte mittels Fotos und Videoaufnahmen. Die Ergebnisse der Befahrung wurden steckbriefartig aufbereitet (Abb. 44 und Abb. 45), sodass im Folgenden daraus Handlungsbedarfe abgeleitet und den einzelnen Abschnitten Maßnahmenempfehlungen zugeordnet werden können.

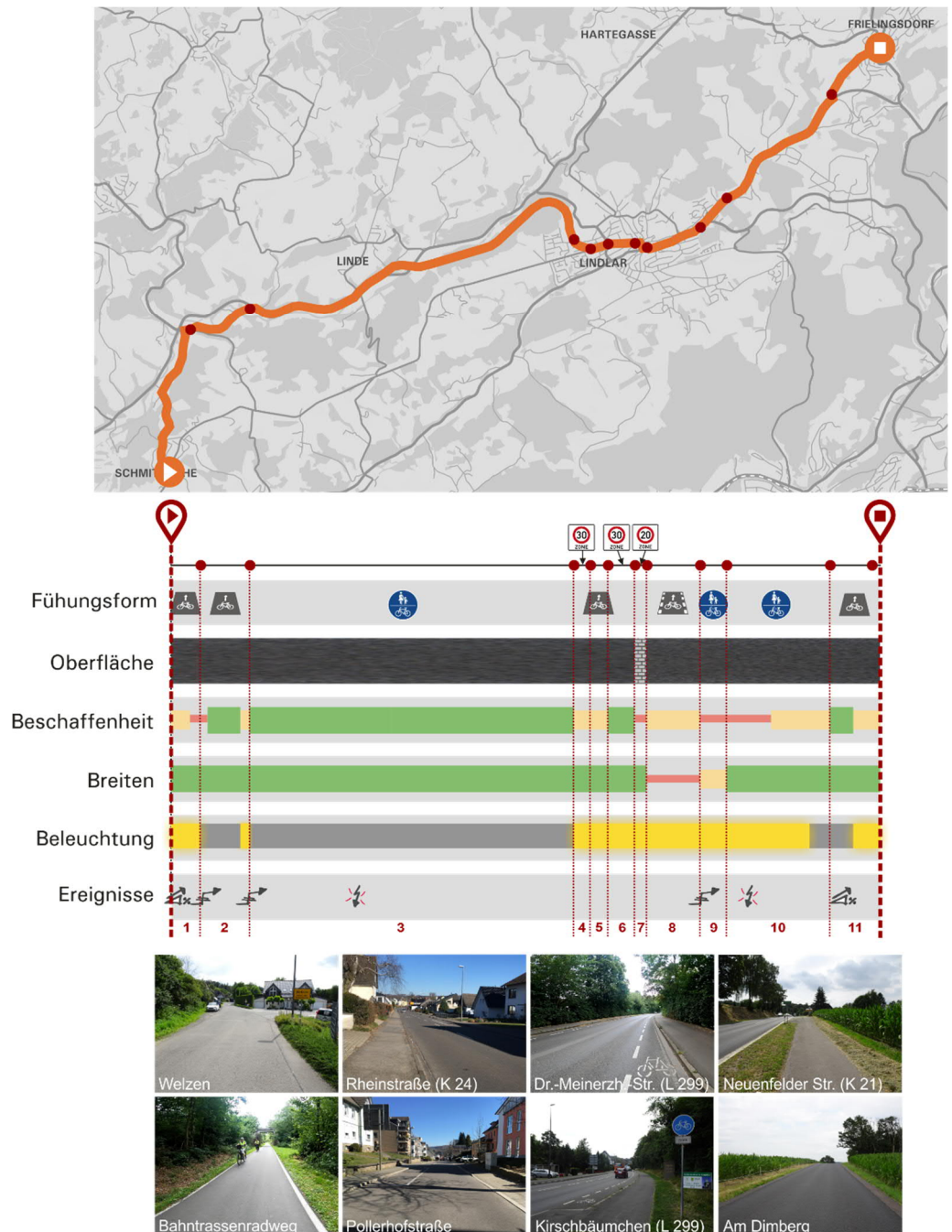


Abb. 44 Steckbriefartige Aufbereitung der Befahrung

Führungsform		Ereignis	
	Mischverkehr		relevante Steigung
	gemeinsamer Geh- und Radweg		notwendige Fahrbahnquerung
	Tempo-30-Zone		Gefahrenstelle
Bewertung		Beleuchtung	
	gut		vorhanden
	mittel		nicht vorhanden
	schlecht		

Abb. 45 Legende zur steckbriefartigen Dokumentation

Handlungsbedarfe und Maßnahmen

Auf Basis der jeweiligen Führungsform und Beschaffenheit einzelner Teilstrecken lässt sich die Fahrradtrasse in insgesamt elf Abschnitte unterteilen. Die einzelnen Abschnitte sind nachfolgend kurz dargestellt und jeweils mit Hinweisen zur Qualifizierung versehen.

– **Hommericher Straße/Welzen**

Zwischen Schmitzhöhe und Welzen beginnt die Trasse mit einer relativ starken Steigung außerorts. In Welzen wird der Radverkehr auf der Hommericher Straße im Mischverkehr geführt (Abb. 46). Eine potenzielle Gefahrenstelle stellt die Querung der K 38 dar, da der Kreuzungsbereich aufgrund des vorhandenen Linksabbiegestreifens sehr weitläufig und aufgrund der Kurvigkeit schlecht einsehbar ist. Empfohlen wird daher die Einrichtung einer Querungsstelle, z. B. durch die Anlage einer Mittelinsel gegenüber des Abbiegestreifens.

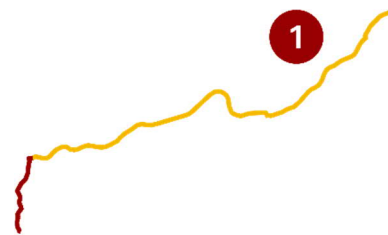


Abb. 46 Hommericher Straße/Welzen; fehlende Querungshilfe (rechts)

– **Quabach**

Nördlich der K 38 verläuft die Trasse über einen Wirtschaftsweg bis in die Ortschaft Quabach (Abb. 47). Abschnittsweise ist eine Oberflächensanierung empfehlenswert, weiterer Handlungsbedarf besteht in diesem Abschnitt nicht.



Abb. 47 Quabach

– **Bahntrassenradweg**

Zum Erreichen des unabhängig geführten Bahntrassenradwegs ist die Querung der L 284 erforderlich, eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel ist vorhanden. Die selbstständige Wegeverbindung befindet sich überwiegend in einem sehr guten Zustand und bietet Radfahrenden einen hohen Fahrkomfort (Abb. 48). Auf Höhe der Einmündung Scheurenhof sollte die Fahrradtrasse durch eine entsprechende Markierung (vgl. Abb. 48, rechts) gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigt werden. Zur Verbesserung der Anbindung des Kirchdorfes Linde sollte zudem die Wegweisung bzw. Beschilderung an der Anbindung der Talstraße verdeutlicht werden.

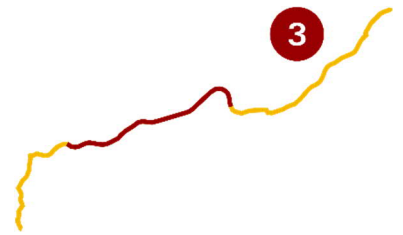


Abb. 48 Bahntrassenradweg; fehlende Furtmarkierung (rechts)

– **Lindenallee**

Der Bahntrassenradweg schließt in Lindlar an die Lindenallee an (Tempo 30-Zone). In der Beteiligung wurde deutlich, dass die Einmündung in die Rheinstraße aufgrund der unzureichenden Sichtbeziehungen als subjektive Gefahrenstelle wahrgenommen wird (Abb. 49). Zur Entschleunigung der Verkehre und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist eine Einengung der Einmündung zu prüfen.

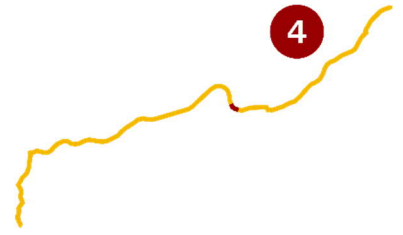


Abb. 49 Lindenallee

– **Rheinstraße (K 24)**

Auf der Rheinstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt (Abb. 50). Zur Unterstützung einer verträglichen Führung des Kfz-Verkehrs und des Radverkehrs ist eine Aufbringung von Piktogrammketten auf der Fahrbahn zu empfehlen, die eine zusätzliche Aufmerksamkeit auf die Radfahrenden leiten und die Verkehrssicherheit somit verbessern können. Die Beibehaltung des versetzten Parkens auf der Fahrbahn ist zu prüfen.

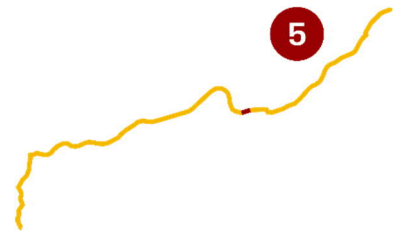


Abb. 50 Rheinstraße (K 24)

– **Pollerhofstraße**

Die Fahrradtrasse wird über die Pollerhofstraße (Tempo 30-Zone) weiter in den historischen Ortskern geführt. Das versetzte Parken auf markierten Flächen kann zugunsten der allgemeinen Verkehrsberuhigung in diesem Abschnitt grundsätzlich beibehalten werden. Empfehlenswert ist jedoch die Auflösung der aufgesetzten Parkstände, sodass dem Fußverkehr ausreichend breite Gehwege zur Verfügung stehen (Abb. 51).

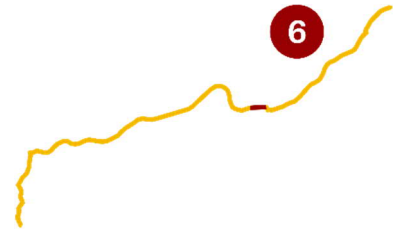


Abb. 51 Pollerhofstraße

– **Kirchplatz/Hauptstraße**

Über die Hauptstraße führt die Fahrradtrasse in den historischen Ortskern, der ein wichtiges Ziel für den Radverkehr darstellt (Abb. 52). Im Zuge der Planungen für die Umgestaltung des Ortskerns (vgl. Kapitel 6.1) ist die Oberflächenqualität zu verbessern und auf eine gute Befahrbarkeit zu achten. Sofern abschnittsweise eine Fußgängerzone eingerichtet werden soll, ist diese für den Radverkehr freizugeben.

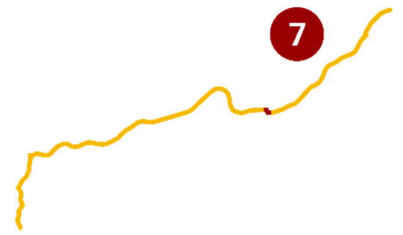


Abb. 52 Kirchplatz/Hauptstraße

– **Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299)**

Auf der Dr.-Meinerzhagen-Straße sind derzeit schmale Schutzstreifen für den Radverkehr vorhanden, die u. a. aufgrund der breiten Kernfahrbahn und der fehlenden Durchgängigkeit keine attraktive Führungsform für den Radverkehr bieten (Abb. 53). Empfohlen wird daher eine Erweiterung der Markierungslösung auf das Regelmaß von 1,50 m sowie die Anordnung einer Streckengeschwindigkeit von Tempo 30 km/h (vgl. Kapitel 5.2). Ein Wechsel der Führungsform kann bspw. durch eine flächenhafte Roteinfärbung unterstützt werden (vgl. Abb. 53, rechts).



Abb. 53 Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299); Wechsel der Führungsform (rechts)

– **Klauser Straße (K 21)**

An der Klauser Straße wird der Radverkehr auf einem einseitigen, gemeinsamen Geh- und Radweg geführt (Abb. 54). Da die einseitige Führung insbesondere an Einmündungen und Zufahrten konfliktbehaftet ist, ist hier auf eine besondere Kennzeichnung und Markierung der potenziellen Konfliktbereiche zu achten. Dies kann bspw. durch eine Furtmarkierung und Roteinfärbung hervorgehoben werden (Abb. 54, rechts).

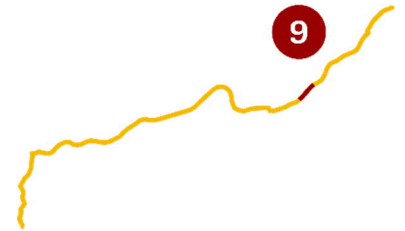


Abb. 54 Klauser Straße (K 21); fehlende Furtmarkierung (rechts)

– **Neuenfelder Straße (K 21)**

Außerorts setzt sich der einseitige, gemeinsame Geh- und Radweg entlang der K 21 fort (Abb. 55). Für eine bessere Erreichbarkeit des Industrieparks Klausen ist auf Höhe der Einmündung Klausen Straße sowie an der Bushaltestelle „An der Klausen“ die Einrichtung von Querungshilfen zu prüfen.



Abb. 55 Neuenfelder Straße (K 21); fehlende Querungshilfe (rechts)

– **Am Dimberg**

Der letzte Abschnitt der Fahrradtrasse nach Frielingsdorf ist nochmal mit einer relevanten Steigung verbunden. Aufgrund der geringen Streckenlänge und der Netzbedeutung im Radnetz NRW wird die Verbindung über den Dimberg jedoch auch im kommunalen Netz als zielführend angesehen. Für eine verträgliche Führung des Radverkehrs im Mischverkehr ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h zu empfehlen.

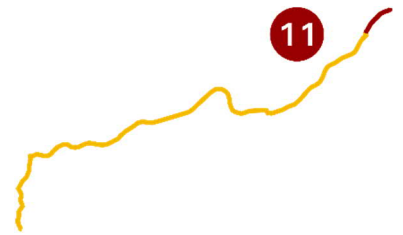


Abb. 56 Am Dimberg

7 Fazit

Auch im ländlichen Raum kommt der Förderung eines umwelt- und gesundheitsschonenden Mobilitätsverhaltens eine immer größer werdende Bedeutung zu. Mit dem vorliegenden Nahmobilitätskonzept werden für die Gemeinde Lindlar mögliche Maßnahmen skizziert, mit denen eine nachhaltige Mobilität zu Fuß, mit dem Rad oder im Verbund mit dem öffentlichen Nahverkehr weiter vorangebracht werden kann.

Gleichzeitig wurde besonders in den Diskussionen um restriktive Maßnahmen gegenüber dem Kfz-Verkehr im Ortskern deutlich, dass dem motorisierten Individualverkehr auch in Zukunft eine wesentliche Rolle in der ländlichen Mobilität zukommen wird. Umso wichtiger ist es jedoch, attraktive Mobilitätsalternativen für diejenigen bereitzustellen, die bereits heute zum Umstieg auf Alternativen bereit sind.

Mit der Umsetzung der drei Projektskizzen kann bereits ein wesentlicher Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität in Lindlar geleistet werden. Im Zuge der weiteren Planung für einen fußgängerfreundlichen Ortskern sollte dabei dem Diskurs in der Stadtgesellschaft eine hohe Bedeutung eingeräumt werden. In den durchgeführten Beteiligungsveranstaltungen wurde deutlich, dass in Lindlar ein großes öffentliches Interesse an der Mitwirkung bei der Stadtgestaltung besteht und insbesondere die Maßnahmen im Ortskern teils sehr kontrovers diskutiert wurden. Zur Umsetzung einer langfristigen Verkehrsberuhigung und attraktiven Gestaltung ist die Einbindung lokaler Unterstützer und Multiplikatoren daher unabdingbar.

Die Umgestaltung des Busbahnhofs sowie die Maßnahmen zur Radverkehrsinfrastruktur entlang der Fahrradtrasse durch das Gemeindegebiet scheinen dagegen auf einen größeren gesellschaftlichen Rückhalt zu stoßen. Die skizzierten Planungen sollten daher in Abstimmung mit den zuständigen Baulastträgern und weiteren Beteiligten weiter vorangetrieben werden, um zügig in eine Umsetzung zu kommen.

