

Gemeinde Odenthal

Verkehrsentwicklungsplan Odenthal



Leverkusen und Köln im April 2022
ISAPLAN Ingenieur GmbH / Planungsbüro VIA eG

Gliederung

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Aufbau des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) | 3 |
| 1.1 | Grundlagen und Überblick über das Vorgehen | 3 |
| 1.2 | Stellenwert des VEP in der kommunalen Verkehrsplanung der Gemeinde Odenthal | 5 |
| 2 | Bestandserfassung | 10 |
| 2.1 | Raumstruktur | 10 |
| 2.2 | Grundlagendaten zur Mobilität | 14 |
| 2.3 | Bürgerbefragung zur Mobilität | 17 |
| 2.4 | Stärken- und Schwächen-Profil nach Verkehrsarten | 21 |
| 2.4.1 | Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. Ruhendem Verkehr | 22 |
| 2.4.2 | Nahmobilität | 26 |
| 2.4.3 | Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität | 31 |
| 3 | Zielsetzung | 37 |
| 4 | Maßnahmenentwicklung | 39 |
| 4.1 | Maßnahmenpaket A – Belange Ortslagen und Ortskerne | 40 |
| 4.2 | Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten | 40 |
| 4.3 | Maßnahmenpaket C – Belange Nahmobilität | 40 |
| 4.4 | Maßnahmenpaket D – Belange ÖPNV | 40 |
| 4.5 | Maßnahmenpaket A – Belange Ortslagen und Ortskerne | 41 |
| 4.5.1 | A1 Hervorhebung der Ortseingänge | 41 |
| 4.5.2 | A2 Herstellung von innerstädtischen Straßenquerschnitten | 43 |
| 4.5.3 | A3 Auflösung von Busbuchten in zentralen Bereichen | 45 |
| 4.5.4 | A4 Schaffung innerörtlicher Kernbereiche | 47 |
| 4.5.5 | A5 Parkraumkonzept Odenthal Mitte | 49 |
| 4.5.6 | A6 Parkraummanagement und Parkleitsystem Altenberg | 52 |
| 4.5.7 | A7 Prüfung eines digitalen Parkraummanagements („Smartparking“) | 55 |
| 4.5.8 | A8 Erstellung eines Verkehrsmodells | 57 |
| 4.6 | Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten | 60 |
| 4.6.1 | B1 Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung | 60 |
| 4.6.2 | B2 Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit | 62 |
| 4.6.3 | B3 Herstellung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts | 64 |
| 4.7 | Maßnahmenpaket C – Nahmobilität | 66 |
| 4.7.1 | C1 Herstellung konsequenter und richtliniengerechter Radverkehrsführungen | 66 |
| 4.7.2 | C2.1 Schließung kommunaler Radnetzlücken | 69 |
| 4.7.3 | C2.2 Schließung interkommunaler Radnetzlücken | 72 |
| 4.7.4 | C3 Einrichtung weiterer E-Bike-Verleihstationen | 74 |
| 4.7.5 | C4 Anlage von Querungshilfen | 76 |
| 4.7.6 | C5 Einrichtung einer Elternhaltestelle Dhünntalstadion | 79 |
| 4.7.7 | C6 Attraktive Fußgängerverbindungen | 82 |
| 4.7.8 | C7 Barrierefreie Nahmobilität | 85 |

| | |
|---|------------|
| 4.8 Maßnahmenpaket D – Belange ÖPNV und Vernetzte Mobilität | 89 |
| 4.8.1 D1 Schnelle Busachsen schaffen | 89 |
| 4.8.2 D2 Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr | 92 |
| 4.8.3 D2.1 Expresslinie X434 Odenthal – LEV-Schildgen – Köln-Mülheim als Testvorlauf für eine spätere Stadtbahnverlängerung aus Richtung Köln (Linie 4) | 95 |
| 4.8.4 D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S) | 97 |
| 4.8.5 D4 Oberodenthaler Landbus | 100 |
| 4.8.6 D5 Mobilstationen in der Fläche | 103 |
| 4.8.7 D6 Mobilitätstestwochen | 106 |
| 5 Evaluation | 108 |
| 6 Ausblick | 110 |
| Verzeichnis der Abbildungen | 112 |
| Verzeichnis der Tabellen | 113 |
| Verzeichnis der Anlagen | 114 |

Vorbemerkung zum gendergerechten Sprachgebrauch

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

1 Aufbau des Verkehrsentwicklungsplans (VEP)

1.1 Grundlagen und Überblick über das Vorgehen

Der vorliegende am 17.11.2021 beschlossene Verkehrsentwicklungsplan für die Gemeinde Odenthal bildet die zukünftige Planungsgrundlage zur Entwicklung einer zukunftsfähigen nachhaltigen Mobilitätsstrategie, an der sich alle folgenden Detailplanungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche ausrichten. Die hier beschriebenen Maßnahmen sollen eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie beschreiben, die es erlaubt, den Verkehr in der Gemeinde Odenthal nachhaltiger, das heißt klima- und umwelt- und sozialverträglicher auszugestalten.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan erhält die Gemeinde Odenthal also einen **leitbildorientierten strategischen Handlungsrahmen**, der eine Art „Rezeptbuch“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft ist.

Von besonderer Bedeutung ist die **Verankerung der Strategie in der Bürgerschaft, bei den lokalen Akteuren sowie in der Politik**. Dies wurde im Zuge der Erarbeitung des VEP durch eine Bürgerversammlung, eine umfangreiche und äußerst gut genutzte Bürgerbeteiligung sicher gestellt sowie durch mehrere Stakeholdergespräche mit Vertreter:innen des Rheinisch-Bergischen Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV und zuständig für das Kreisstraßenwesen, dem Bürgerbusverein, der wupsi als Verkehrsunternehmen, dem ADFC, dem Inklusionsbeauftragten. Gespräche mit Straßen.NRW können nach Rücksprache dann geführt werden, wenn konkretere Planungen vorliegen und zur Abstimmung anstehen, also erst im künftigen Verlauf der Umsetzungsplanung. Weitere Fachgespräche wurden mit den für den ISEK-Prozess beauftragten städtebaulichen Fachbüros geführt. Ebenso erfolgte eine intensive politische Diskussion im Ausschuss für Infrastruktur, Verkehr und Vergabe. Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 1.2, Prozessbegleitung ausführlich dokumentiert.

Auf der **verkehrsplanerischen Fachebene** wurden die Hinweise der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrsentwicklungsplanung und die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) berücksichtigt.

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

- Welche Ausgangssituation wird vorgefunden?
- Wie ist diese Situation verkehrsplanerisch zu bewerten? Welche Stärken und Schwächen ergeben sich?
- Wie wird diese Situation von Bürgerschaft, lokalen Stakeholdern, Verwaltung und Politik eingeschätzt?

- Welche Ziele für die künftige Mobilitätsstrategie werden daraus abgeleitet?
- Welche Handlungsspielräume gibt es und wo kann mit einem Transformationsprozess angesetzt werden?
- Welche konkreten Maßnahmen lassen sich herleiten?

Das nachstehende Schema gibt einen Überblick über die einzelnen Bausteine des VEP für die Gemeinde Odenthal:

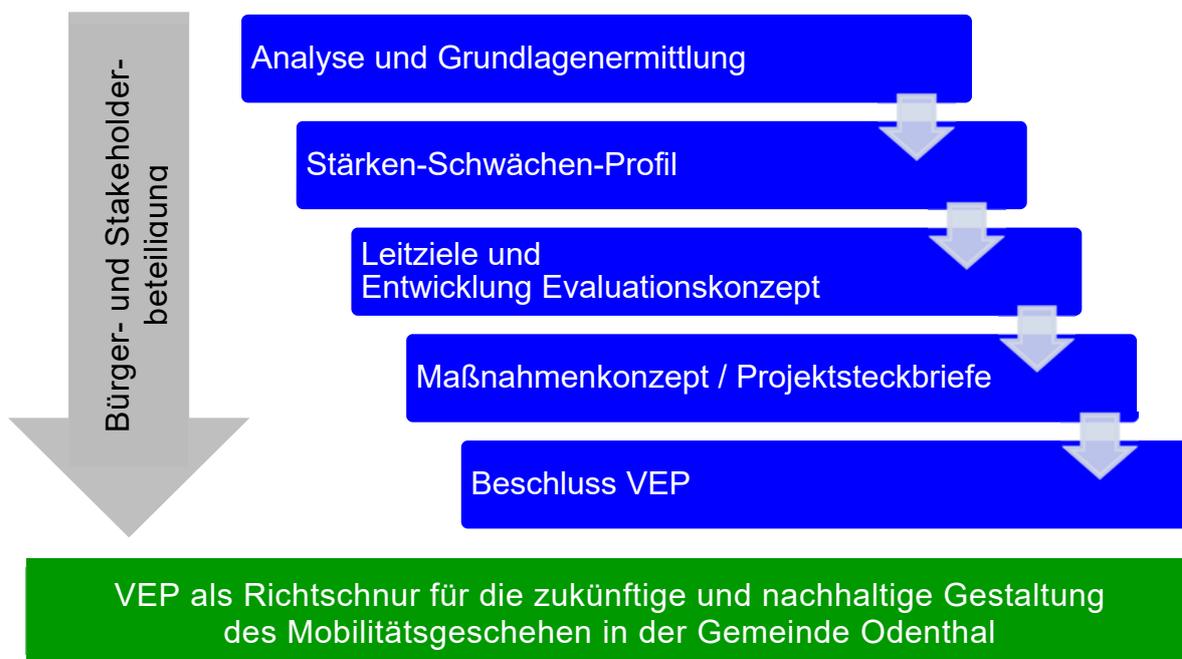


Abbildung 1: Bausteine des VEP-Prozesses in der Gemeinde Odenthal

Bei all den planerischen Überlegungen stand die Maßgabe im Mittelpunkt, pragmatische und vor allem **realistisch umsetzungstaugliche Vorschläge** zu entwickeln, die in einem überschaubaren Zeitrahmen auch schon Wirkung zeigen können. Es gilt auch vor dem Hinblick auf die zurückliegend auf den motorisierten Individualverkehr fixierte Sichtweise den Blick auf alternative Fortbewegungsmöglichkeiten und deren Vernetzung zu richten und diese auszubauen und dort anzusetzen, wo bereits gute Voraussetzungen geschaffen wurden.

Weitreichende Maßnahmen, bei denen die Gemeinde Odenthal nicht in erster Linie zuständig bzw. im Einfluss begrenzt ist, werden zwar in den VEP aufgenommen, jedoch nicht in den Mittelpunkt gestellt, da das Hauptkriterium die Umsetzungsorientierung ist. Dies trifft zum Beispiel auf die Bestrebungen zur Verlängerung der Stadtbahnlinie 4 in Richtung Odenthal zu.

Zu den **zugrunde liegenden Daten** sei darauf hingewiesen, dass es nicht Gegenstand der Untersuchungen war, eigenständige Verkehrserhebungen, Fahrgastzählungen etc. durchzuführen, sondern auf das zurückzugreifen, was an Daten vorhanden ist. Eine Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten liegt nicht vor, so dass hier auf übergeordnete Datenquellen der Studie MiD Mobilität in Deutschland (2017) des BMVD zurückgegriffen und daraus plausible Durchschnittswerte abgeleitet wurden. Weitere verkehrstechnische Daten wie z.B. DTV-Werte der alle 5 Jahre durchgeführten Straßenverkehrszählung NRW dienten als Grundlage zur verkehrliche Planung. Durchgeführt wurden systematische Befahrungen des Radverkehrsnetzes

sowie des Straßennetzes. Ebenfalls wurden wichtige Fußverkehrsverbindungen begangen und die ÖPNV-Linien befahren.

1.2 Stellenwert des VEP in der kommunalen Verkehrsplanung der Gemeinde Odenthal

Bei der Einordnung des VEP in die Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung der Gemeinde Odenthal ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass dies keine letztgültigen Planungen sind, die so wie beschrieben umzusetzen sind. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung aus fachlicher Sicht, wie die verkehrlichen und städtebaulichen Defizite im Mobilitätssystem behoben werden können.

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten Akteuren, auf deren Grundlage eine Feinplanung vorgenommen werden kann. Der VEP ist modular aufgebaut, so dass die Gemeinde flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte und innovative Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus eröffnen. Der VEP ist daher offen und kann jederzeit fortgeschrieben werden.

Im VEP wird ein Gesamtpaket mit Maßnahmenvorschlägen vorgelegt, das sowohl modular als auch in Einzelbausteinen umsetzbar ist.

Zusammenfassend lässt sich der VEP wie folgt charakterisieren:

Der VEP als Rahmenplan für Mobilitätsbelange

Der VEP Odenthal ist ein Rahmenplan für die künftige Ausgestaltung der Mobilität im Gemeindegebiet.

Auf Grundlage einer umfassenden Analyse- und Bürgerbeteiligungsphase wurde ein Zielsystem hergeleitet, Handlungsfelder abgesteckt und darauf basierend Maßnahmenvorschläge entwickelt. Diese wurden in der Sondersitzung des Ausschusses für Infrastruktur, Verkehr und Vergabe am 15.09.2021 vorgestellt und diskutiert und am 17.11.2021 beschlossen.

Ziele der Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge tragen dazu bei, das Mobilitätsgeschehen in Odenthal zukünftig ortsverträglich und nachhaltig auszugestalten.

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

Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail

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

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

Beschlussfassung bedeutet eine konkretisierte Arbeitsgrundlage für die Gemeinde

Die Beschlussfassung für den VEP bedeutet, dass dieser eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung darstellt.

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

Der VEP setzt sich daher aus mehreren thematischen Arbeitspaketen zusammen, die sich an den Verkehrsarten und deren Zusammenspiel orientieren:

Motorisierter Individualverkehr (MIV) einschließlich ruhender Verkehr (Parken)

Der Motorisierte Individualverkehr ist in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl der Bürger:innen prägend. Besonders spürbar wird dies im Kernort, wo zahlreiche Nutzungskonflikte aufeinanderstoßen und entsprechender Handlungsbedarf entsteht. Der Kernort verfügt kaum noch über Flächen, die zur städtebaulichen Entwicklungspotenzial zur Verfügung stehen. Zugleich dominiert der ruhende MIV, und es entstehen Nutzungskonkurrenzen zwischen den verschiedenen Ansprüchen an das Parken sowie zwischen Kfz sowie Fuß- und Radverkehr. Daher wurde eine Neuordnung des Parkens im Kernort bereits im Zuge eines vorgelagerten Parkraumkonzepts geprüft, um im VEP Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Ebenso wurde dieses Thema für den Ortsteil Altenberg behandelt, wo aufgrund der überörtlichen Bedeutung für den Tourismus sehr starker Handlungsdruck besteht.

Rad- und Fußverkehr

Rad- und Fußverkehr sind städtebaulich die verträglichsten Verkehrsarten. Sie sollen daher besonders gefördert werden. Verkehrssicherheitsprobleme bestehen für den Radverkehr z.B. im Kernort Odenthal mit den problematischen Zweirichtungsradwegen, bei Radweglücken wie zwischen Eikamp und der Grenze zu Kürten sowie im Scherfbachtal. Der Fußverkehr steht z.B. häufig im Konflikt mit dem Parken, und es gibt auch massive Probleme mit dem Hol- und Bringverkehr zur Grundschule und zum Kindergarten. Rad- und Fußverkehr sollten daher mit Priorität gefördert werden.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Formen vernetzter Mobilität

Das großflächige und abseits des Kernorts und der Siedlungsachse längs der Bergstraße eher dünn besiedelte Gemeindegebiet von Odenthal ist durch Hauptbuslinien in Richtung Bergische Gladbach und Leverkusen vom ÖPNV an die nächsten Umstiegs-knoten in Bergisch Gladbach (S), Köln Dünwald (Stadtbahn) und Leverkusen Mitte (S) angebunden. Eine weitere Hauptbuslinie führt nach Burscheid in das nördliche Kreisgebiet sowie nach Kürten. Die übrigen Buslinien stellen die flächenhafte Erschließung her, teils sind sie stark auf den Schulverkehr ausgerichtet. Ein Bürgerbus ergänzt das Angebot in Oberodenthal. Zudem gibt es ein Carsharing-Angebot sowie feste und virtuelle Ausleihstationen des Bergischen E-Bik-Systems. Mobilstationen sind konkret in Odenthal Mitte geplant und in Altenberg im Aufbau.

Die Behandlung dieser Themen ist in nachstehenden Arbeitsschritten erfolgt:

Analyse

Zum MIV, Rad- und Fußverkehr wurden Unstetigkeiten und Defizite in einem Lageplan zusammengetragen, der die Defizite aufzeigt. Für den ÖPNV erfolgt eine Potenzialbetrachtung vor dem Hintergrund bereits vorhandener Entwicklungsplanungen: Aufgrund der spezifischen Struktur der Gemeinde Odenthal und deren Verflechtungen wurden Handlungsoptionen aufgezeigt, die eine Stärkung des ÖPNV-Systems im Rahmen des Systems der vernetzten Mobilität erfahrungsgemäß erwarten lassen.

Ziel- und Maßnahmenkonzept

Mit dem auf verschiedene – konsensfähig formulierte – Teilziele heruntergebrochenen planerischen Ziel, die festgestellten Defizite zu beseitigen, wurde ein Maßnahmenkonzept entwickelt. Für die Verkehrsarten Rad- und Fußverkehr, Individualverkehr und ÖPNV, wurden Projekte in Bausteinform entwickelt. Die bisherige Fixierung auf den MIV wurde dabei kritisch betrachtet. Die Optionen im Bereich des ruhenden Verkehrs wurden sowohl für Odenthal Kernort als auch für Altenberg dargestellt.

Prozessbegleitung

Im Rahmen der Erstellung des VEP fand eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit, Politik und Verwaltung am Planungsprozess statt. Hierbei wurde die Verwaltungsspitze, der Geschäftsbereich III – Bauen & Technische Dienste sowie externe Akteur:innen und Interessensvertreter:innen eingebunden, da Mobilität ein stark interdisziplinärer Gegenstand ist und die künftige Mobilitätsentwicklung generell von vielen unterschiedlichen infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Anforderungen abhängt.

Grundlage hierfür war das sogenannte „geschichtete Ebenenkonzept“ (Abbildung 2), das im Folgenden dokumentiert wird.



Abbildung 2: Prinzipische Darstellung des „geschichteten Ebenenkonzepts“ im Beteiligungsprozess

Das Ebenenkonzept wurde als Klammer verstanden, um alle Akteure in Beziehung zu setzen. Diese Vorgehensweise sollte die Akzeptanz in Politik, Verwaltung und Bürgerschaft durch aktive Einbindung stärken.

Zunächst erfolgte eine Kommunikation im innersten und erweiterten Kreis der Verwaltung, auf der nächsten Ebene folgten Akteursgespräche mit Interessenvertreter:innen. Die breite Kommunikation und Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Bürgerbefragung zur Mobilität sowie eine Bürgerversammlung haben den Prozess insgesamt unterstützt. Die Einbindung der Politik erfolgte je nach den einzelnen relevanten Arbeitsschritten in Form der Einbindung des Ausschusses für Infrastruktur, Verkehr und Vergabe.

Zu Beginn der Bestandsanalyse wurde eine **Bürger:innenbefragung** durchgeführt. Mittels Papierfragebogen, welcher über das Amtsblatt der Gemeinde Odenthal an alle Haushalte versendet wurde, ist die Bürgerschaft zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt und Anregungen und Wünsche zur Mobilität aufgenommen worden. Insgesamt konnten 984 auswertbare Fragebögen generiert werden. Die detaillierten Ergebnisse der Befragung werden im Kapitel 2.3 „Bürgerbefragung zur Mobilität“ präsentiert.

Im Rahmen einer **öffentlichen Auftaktveranstaltung** am 30.10.2019, die in Form einer Bürgerwerkstatt mit Impulsvorträgen und Thementischen durchgeführt wurde, konnten sich interessierte Bürger:innen über die Ergebnisse der Bürgerbefragung informieren. An den Thementischen wurden ihre Anregungen und Defizite zu den einzelnen Verkehrsarten aufgenommen und in Kleingruppen diskutiert.



Abbildung 3: Impressionen aus der Auftaktveranstaltung am 30.10.2019 in der Mehrzweckhalle in Blecher

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

| <i>Datum</i> | Institutionen/Akteure | Zusammenfassung |
|---|---|--|
| <i>06.10.2020</i> | Rheinisch-Bergischer Kreis, Wupsi | <ul style="list-style-type: none"> – Vorstellung Bestandsanalyse ÖPNV – Vorstellung erste Maßnahmen – Diskussion zur ÖPNV-Strategie und Öffentlichkeitsarbeit beim Thema ÖPNV/Vernetzte Mobilität |
| <i>08.08.2019</i> | Bürgerbus Odenthal e.V. | <ul style="list-style-type: none"> – Ausgangslage und Perspektive für den Bürgerbusbetrieb |
| <i>17.05.2021</i> | Junker+Kruse, Stadtforschung, Planung | <ul style="list-style-type: none"> – Abstimmung zum integrierten Vorgehen ISEK und VEP – Maßnahmendarstellung |
| <i>17.05.2021 sowie telefonisch am 11.02.2021</i> | ADFC Kreisverband Rheinberg- Oberberg, Ortsgruppe Odenthal | <ul style="list-style-type: none"> – Vorstellung Bestandsanalyse Radverkehr – Darstellung Vorgehensweise Maßnahmenprogramm Nahmobilität – Besprechung Maßnahmensteckbriefe zum Radverkehr |
| <i>Telefonisch am 27.08.2021</i> | Inklusionsbeirat | <ul style="list-style-type: none"> – Angelegenheiten der Barrierefreiheit – Fußgängerverkehr |

Tabelle 1: Übersicht der Akteursgespräche

Die Ergebnisse von Bürger- und Akteursbeteiligung sind in die Erarbeitung von Bestandsaufnahme, Zielvorstellungen und das Maßnahmenkonzept mit eingegangen.

2 Bestandserfassung

2.1 Raumstruktur

Die Gemeinde Odenthal ist eine kreisangehörige Gemeinde im Rheinisch-Bergischen-Kreis und liegt in der südlichen Landeshälfte von Nordrhein-Westfalen. Das Gemeindegebiet liegt westlichen Rand des Bergischen Landes in der Übergangszone zur flacheren Köln-Bonner Bucht. Im Norden grenzt Odenthal an die Städte Burscheid und Wermelskirchen, im Westen an die kreisfreie Großstadt Leverkusen, im Weiteren folgen die südlich angrenzende Kreisstadt Bergisch Gladbach sowie östlich die kreisangehörige Kommune Kürten. Zusammen mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis ist Odenthal Teil des Regierungsbezirkes Köln. Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Odenthal die Funktion eines Grundzentrums. Das nächstgelegene Mittelzentrum bilden die benachbarten Städte Bergisch Gladbach und Leverkusen. Mit zurzeit 14.967 Einwohnern (Stand 31.12.2019) zählt Odenthal nach den Raumkategorien des Bundesinstitut für Bau-, Gemeinde- und Raumforschung (BBSR) zum **städtischen Raum in den ländlichen Regionen**.

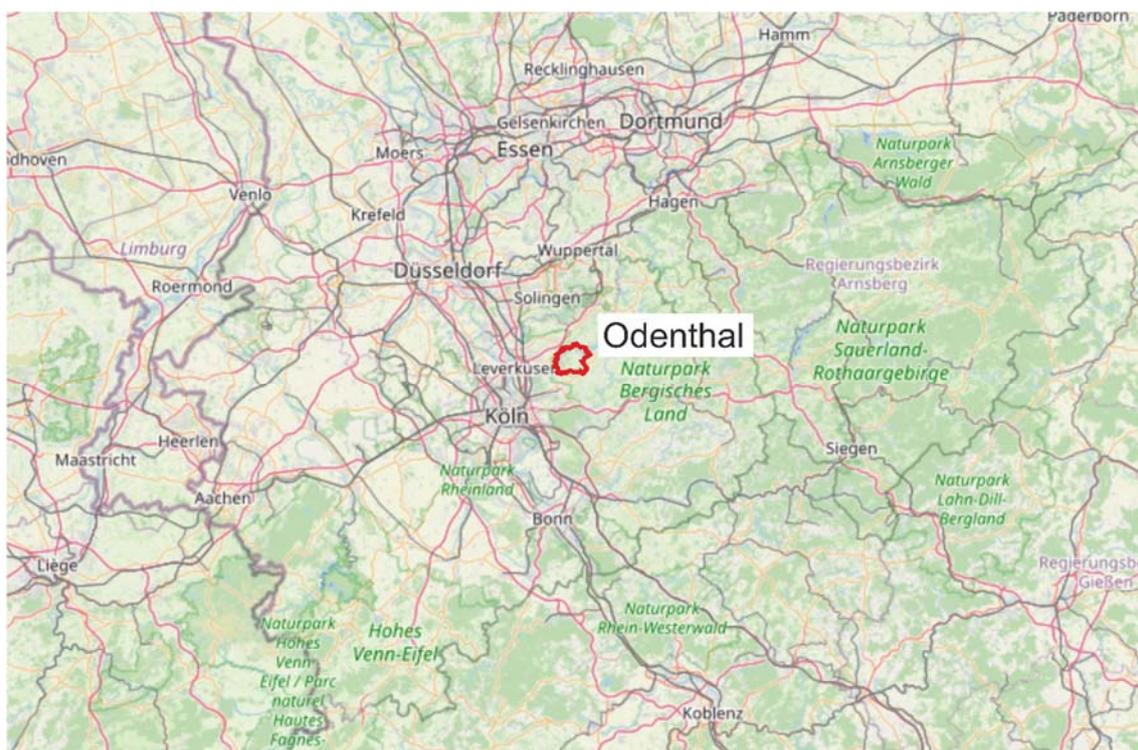


Abbildung 4: Lage im Raum (Kartengrundlage OpenStreetMap contributors)

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7)

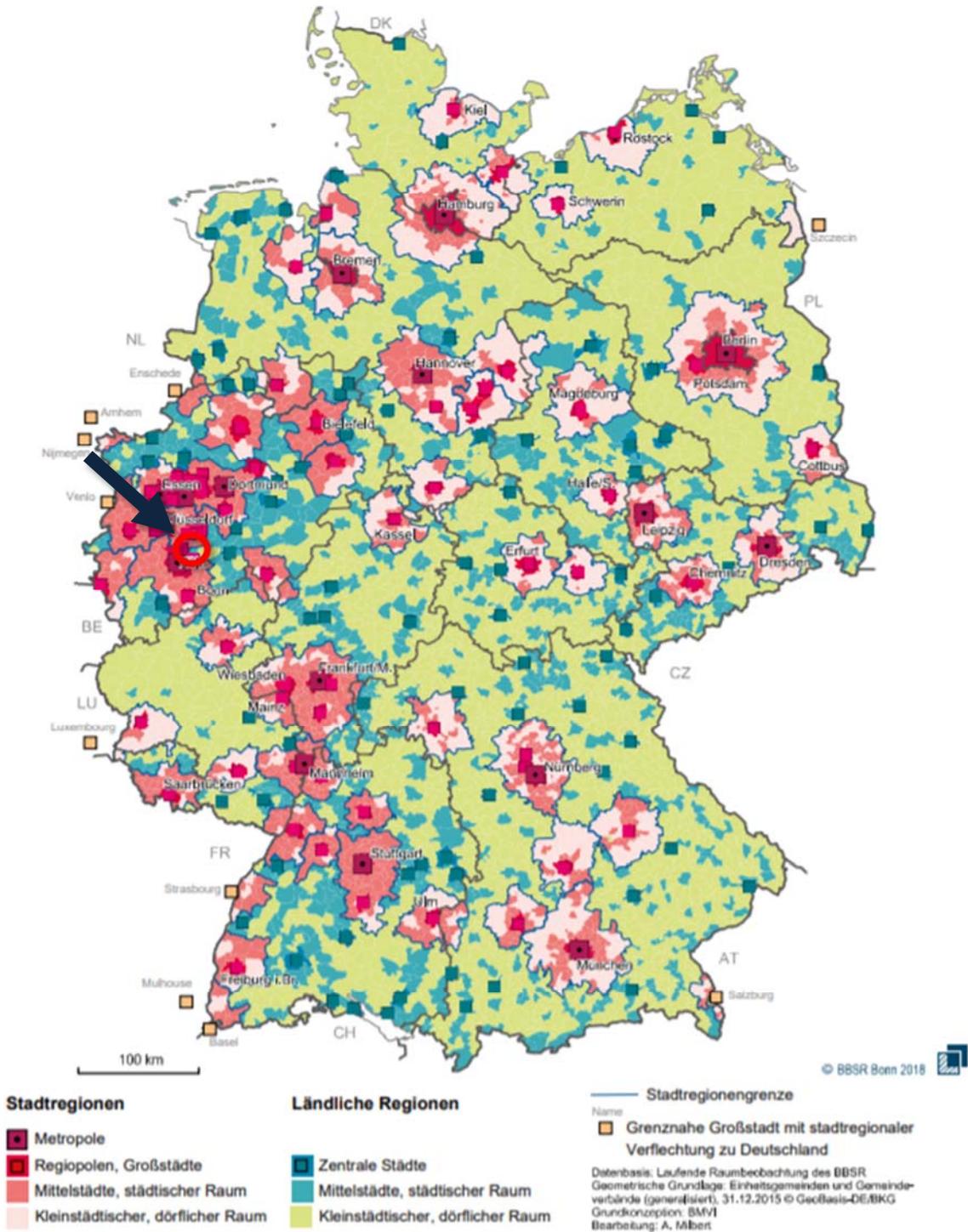


Abbildung 5: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR Bonn 2018, entnommen aus der MID 2017)

Das Gemeindegebiet von Odenthal erstreckt sich über eine Fläche von 39,87 km², womit die Gemeinde zu den eher kleineren Flächenkommunen in Nordrhein-Westfalen zählt. Der ländlich bis städtisch strukturierte Siedlungsraum ist geprägt durch größere Waldflächen, insbesondere östlich des Kernortes, und landwirtschaftliche Acker- und Weideflächen.

Bezogen auf die gesamte Gemeindefläche ergibt sich so eine durchschnittliche Bevölkerungsdichte von ca. 375 Einwohner:innen pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 Einwohner:innen pro Quadratkilometer und dem Rheinisch-Bergischen Kreis mit 648 Einwohner:innen pro Quadratkilometer ist Odenthal entsprechend mittelmäßig bis dicht besiedelt für ländliche Räume. Allerdings sind die Siedlungsflächen sehr ungleich im Gemeindegebiet verteilt.

Aufbauend auf die Gemeindeentwicklungsstrategie für Odenthal (2018) lässt sich das Gemeindegebiet in folgende Teilräume gliedern:

- Odenthal Mitte und Osenau
- Voiswinkel
- Bergstraße (Blecher, Holz, Erberich, Glöbusch)
- Oberodenthal und Scherfbachtal
- Eikamp, Altehufe, Grünenbäumchen, Schallemich
- Altenberg

Der **Siedlungsschwerpunkt** befindet sich im westlichen Teil des Gemeindegebietes, wo sich zwischen den Ortsteilen Blecher im Norden bis Voiswinkel im Süden mit dem mittig gelegenen Kernort ein fast durchgängiges Siedlungsband erstreckt. Hier lebt knapp die Hälfte der Einwohnerschaft.

Der **Teilraum Odenthal Mitte/Osenau** bildet hierbei den Kernbereich der Gemeinde mit einer sehr guten Vor-Ort-Infrastruktur. Neben den einzigen im Gemeindegebiet ansässigen Lebensmittelmärkten befinden sich verschiedene Arztpraxen und Gesundheitseinrichtungen im Kernort. Komplettiert wird das wohnortnahe Angebot durch eine vielfältige Bildungsinfrastruktur mit Schulzentrum (eine Grundschule, eine Realschule und ein Gymnasium) und zwei Kitas.

Im **Bereich Blecher** sind städtebauliche Verdichtungsansätze z.B. mit Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie zu beobachten, die hohe Potenziale für die Ausbildung eines attraktiven dörflichen Bereichs aufweisen.

Das im östlichen Bereich des Gemeindegebietes gelegene **Oberodenthal**, das für das Bergische Land typische Streusiedlungen umfasst sowie das dichtere Siedlungsband entlang der B506 im südöstlichen Zipfel des Gemeindegebiets **um Eikamp herum** geben ein stärker ländlicheres Siedlungsbild wieder.

Der im Dhünntal liegende Ortsteil **Altenberg** prägt mit dem Altenberger Dom den Westrand des Bergischen Landes und ist zugleich ein touristisches Zentrum der Region Rhein-Wupper mit Ausstrahlungskraft auf weite Teile von NRW. Hiermit verbunden sind besondere Anforderungen an die Mobilität und deren nachhaltige Abwicklung.

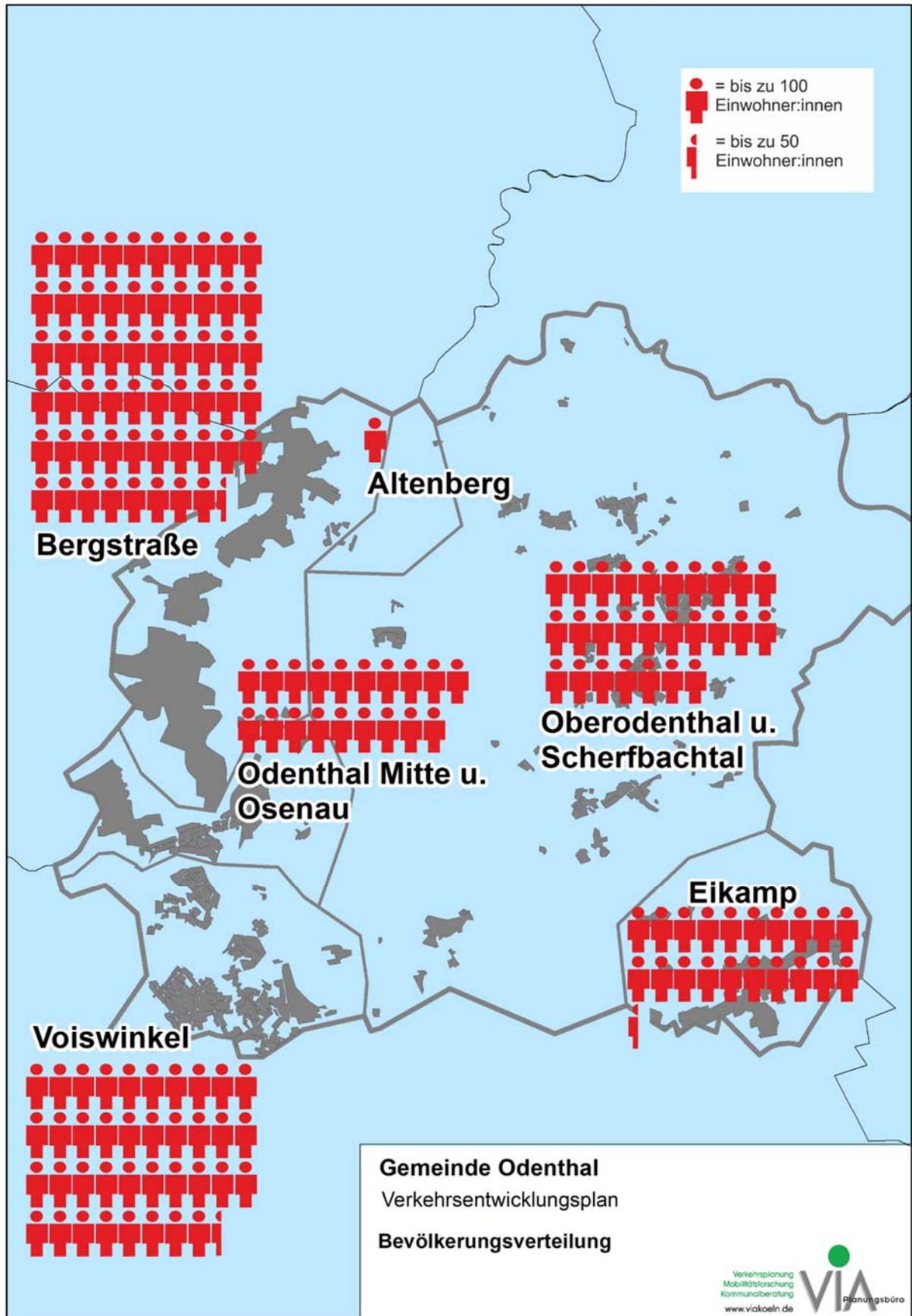


Abbildung 6: Einwohnervverteilung im Gemeindegebiet (Stand 2020) (Quelle: ISEK erstellt durch complan)

2.2 Grundlagendaten zur Mobilität

Im Folgenden werden nun allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen von Odenthal aufgezeigt. Die Erfassung der Bestandssituation fußt dabei auf zwei Säulen:

- Zum einen sind vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Gemeindegebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zusammengetragen worden und in einer Synopse zusammengeführt worden.
- Zum anderen ist eine Bestandsaufnahme vor Ort erfolgt bzw. haben Gespräche mit relevanten lokalen Akteur:innen sowie eine Bürgerbefragung stattgefunden.

Durch diese Vorgehensweise konnte eine gesamthafte Analyse des Bestandes erfolgen.

Zu anfangs werden die Grundstruktur des Verkehrs erläutert, indem zunächst die großräumliche Anbindung sowie relevante Daten zur Mobilität in Form der Modal-Split-Verteilung am Verkehrsaufkommen sowie die Pendlerverflechtungen dargelegt werden. Hierauf aufbauend erfolgt je Verkehrsmittel- und Fortbewegungsart eine Darstellung der Bestandssituation sowie weitergehend eine Bewertung der Ist-Situation, indem wesentliche Stärken und Schwächen aufgezeigt und analysiert werden.

Die Ergebnisse bilden im weiteren Verlauf die Grundlage für die Herausarbeitung der Ziele und Perspektiven für die Mobilität in Odenthal sowie im Speziellen die Erarbeitung eines Kataloges an konkreten Maßnahmen.

Grundstruktur des Verkehrs

In der Großregion um Odenthal existiert ein dichtes und gut ausgebautes Verkehrsnetz. Im Straßenverkehr ist das Gemeindegebiet über die Bundesautobahn 1 mit der Anschlussstelle Burscheid an die Großräume entlang der Rheinschiene sowie dem Ruhrgebiet angebunden. Über die Landesstraßen 101, 296 und 310 ist das zentrale Siedlungsband von Blecher bis Voiswinkel inklusive des Kernortes an die benachbarten Großstädte Leverkusen und Bergisch Gladbach angebunden. Das Gebiet von Oberodenthal wird einerseits in West-Ost-Richtung durch die L 310 sowie durch die durch das Scherfbachtal führende L 296 an den regionalen Verkehr erschlossen. Die im südwestlichen Teil des Gemeindegebietes tangierende Bundesstraße 506 besitzt eine überörtliche Verbindungsfunktion für das mittlere Bergische Land.

Im öffentlichen Verkehr ist die Gemeinde Odenthal durch verschiedene Buslinien des Verkehrsunternehmens *wupsi* an die Region angeschlossen. Wichtige regionale Buslinien bilden die Linien 212 nach Leverkusen, die 430 nach Bergisch Gladbach und Burscheid sowie die 434 nach Köln-Mülheim und Bergisch-Gladbach. Die Linie 427 verbindet Eikamp mit der Kreisstadt Bergisch Gladbach sowie Wipperfürth.

Die nächstgelegenen Bahnstationen befinden sich in den Nachbarkommunen Bergisch Gladbach (Bergisch Gladbach S, S11) sowie in Leverkusen (Leverkusen Mitte, S6, RE1 & 5; Leverkusen-Manfort, RB48).

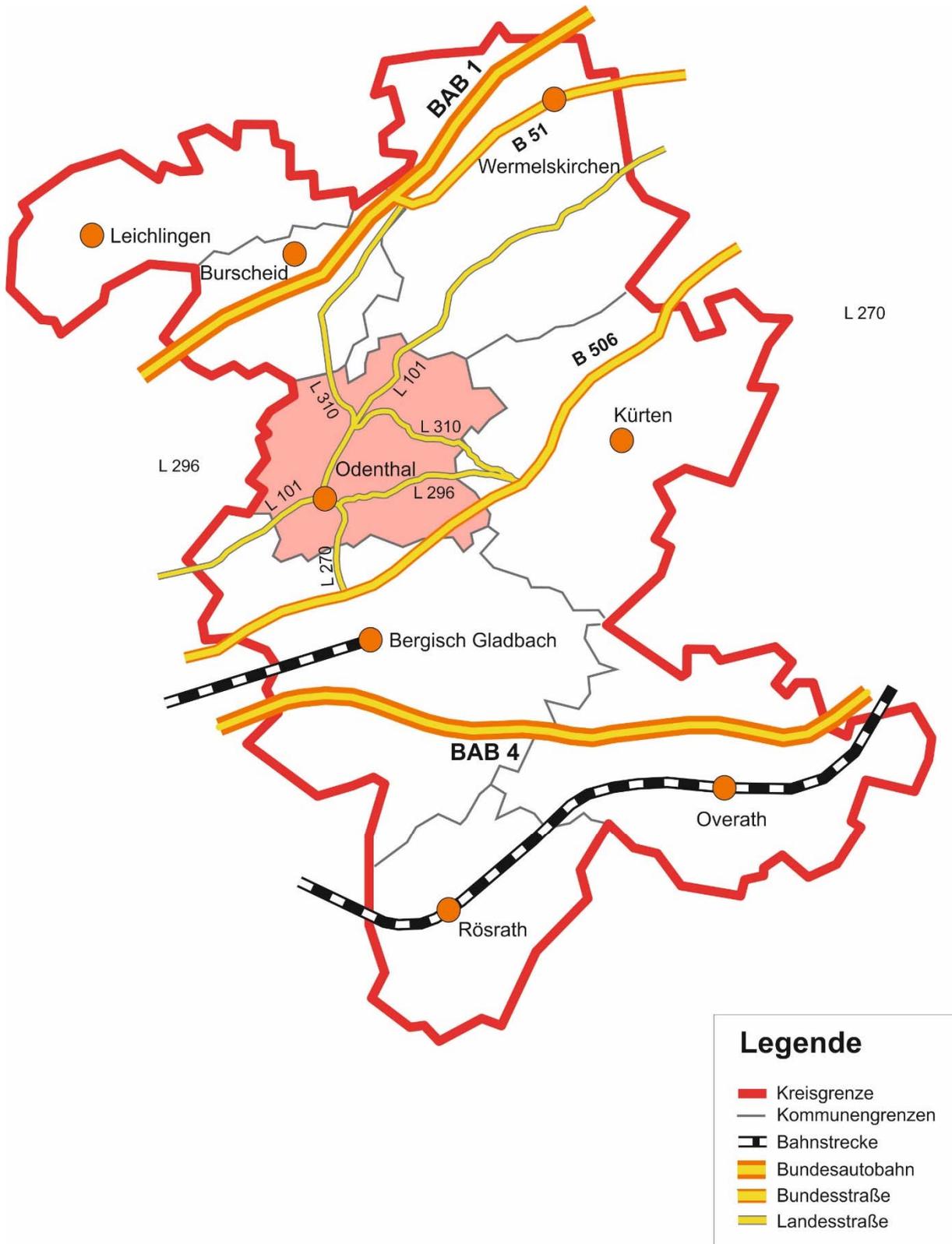


Abbildung 7: Großräumige Verkehrsanbindung von Odenthal

Die Gemeinde Odenthal ist eine klassische Auspendlergemeinde. Sie besitzt ein hohes negatives Pendler-saldo, d.h. der Anteil der der Auspendelnden ist deutlich höher als die Zahl der Einpendelnden. In Zahlen bedeutet dies, dass derzeit (Stand: 2020) 6.452 aus der Gemeinde auspendeln und 1.473 in die Gemeinde

einpendeln. Die Anzahl der innergemeindlichen Pendler liegt bei 1.180. Die stärksten Pendlerströme weist Odenthal hierbei in die benachbarten Großstädte Köln, Leverkusen und Bergisch Gladbach auf:

| Ziel- / Herkunftsort | Auspendler | Einpendler |
|----------------------|------------|------------|
| Köln | 1.657 | 199 |
| Bergisch Gladbach | 1.590 | 449 |
| Leverkusen | 1.157 | 211 |
| Kürten | 205 | 123 |
| Burscheid | 163 | 79 |

Aufgrund dieses hohen Pendleraufkommens im Verhältnis zur Einwohnerzahl wird deutlich, welchen hohen Anteil der Pendlerverkehr schon auf das Verkehrsaufkommen hat.

Weiterhin hat die Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen einen wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in der Gemeinde Odenthal. Da im Speziellen keine Modal-Split-Werte für die Gemeinde Odenthal derzeit verfügbar sind, wird näherungsweise auf die Daten des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie auf Daten der bundesweit einheitlichen Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ aus dem Jahre 2017 zurückgegriffen. Es ergeben sich folgende Nutzungsverteilung der Verkehrsmittel durch die Kreisbevölkerung sowie für Kommunen des Typus „städtischer Raum in ländlichen Regionen“, wozu Odenthal zählt:

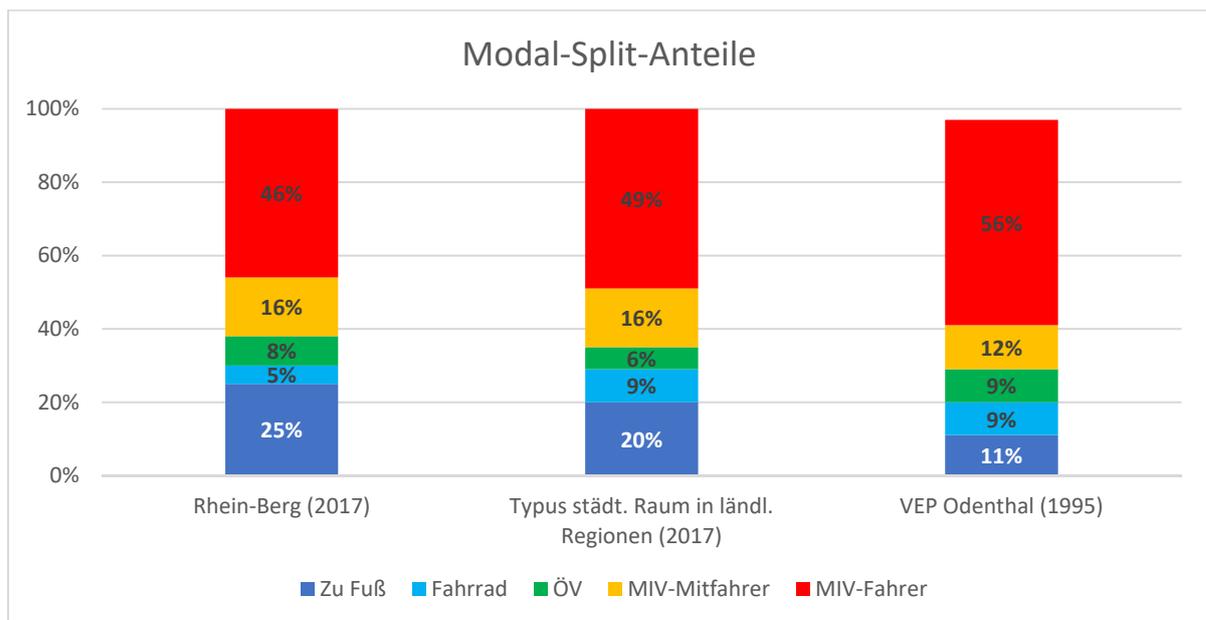


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl im Vergleich (Daten der MiD 2017 sowie VEP Rheinisch-Bergischer Kreis, Auswertung Odenthal 1995)

Aus den Daten kann näherungsweise der heutige Modal-Split für das Gemeindegebiet definiert werden. Es wird ersichtlich, dass mehr als die Hälfte aller Wege im Motorisierten Individualverkehr (MIV - Fahrer und Mitfahrer) zurückgelegt werden. Der Umweltverbund, welcher den Verbund der nachhaltigen und umweltschonenden Verkehrsarten Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV umfasst, wird circa einen Anteil um die 33 % derzeit besitzen.

2.3 Bürgerbefragung zur Mobilität

Um ergänzende Informationen zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen in Odenthal zu erhalten, wurde im Zeitraum von August bis September 2019 eine gemeindeweite Befragung durchgeführt. In Form eines Fragebogens im amtlichen Mitteilungsblatt der Gemeinde Odenthal der an die Haushalte verteilt worden ist, konnten die Bürger:innen an der Befragung teilnehmen.

Neben mobilitätsrelevanten Daten zur Verkehrsmittelnutzung, zur Nutzung des ÖPNVs, zu Reisedestinationen sowie zur multimodalen Mobilitätsgestaltung wurden ebenfalls Anregungen für die Verbesserung des Mobilitätssystems erhoben. Das Durchschnittsalter der Befragten beträgt 57,9 Jahre. Die jüngere Bevölkerung ist unterrepräsentiert (nur 5 % bis 29 Jahre, 23 % zwischen 30 und 49 Jahren), die Älteren – die generell autoaffiner als die Jüngeren sind – haben die Möglichkeit zur Beteiligung hingegen sehr intensiv wahrgenommen. Jüngere Bevölkerungsteile sind mit klassischen Befragungsformaten zunehmend schwerer zu erreichen. Alle Gemeindeteile sind flächendeckend vertreten, die zahlenmäßig meisten Antworten kommen aus Voiswinkel, Oberodenthal, Glöbusch, Blecher (jeweils um 125-130 Nennungen je Gemeindeteil).

Eindeutig konnte durch die Befragung festgestellt werden, dass das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel der Odenthaler:innen ist, wie dies ansatzweise schon durch die vorhandenen Modal Split Werte näherungsweise zu erwarten gewesen ist. Mit Abstand folgen der Rad- und Fußverkehr sowie die Bedienformen des ÖPNV. Bei den Quell- und Ziel-Verkehren in die Nachbarkommunen wird jedoch auch deutlich, dass Bus und Bahn mittlerweile eine gewichtige Rolle für die Bürger:innen hat. Vor allem Pkw-Nutzende nutzen alternativ auch die Bahn bzw. kombinieren Bahn und Pkw. Anlassbezogen verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen ist somit eine vielfach geübte Praxis.

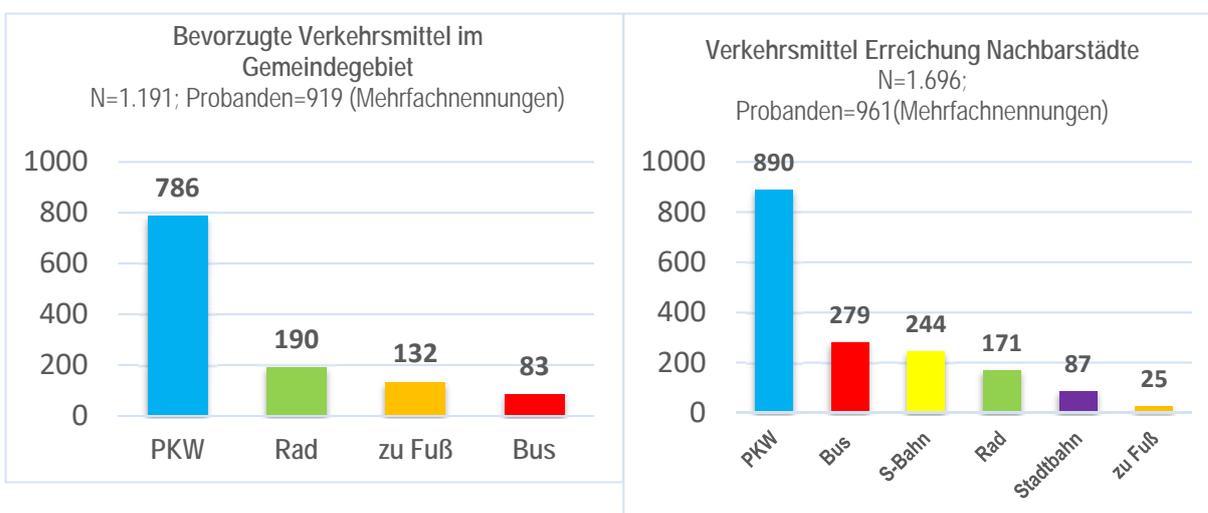


Abbildung 9: Verkehrsmittelnutzung

Generell wird beim ÖPNV deutlich, dass dieser bzw. insbesondere das Angebot durchaus bekannt ist. vor allem festbediente Linien von den Bürger:innen auch angemessen akzeptiert werden. Die bekannteste Mobilitätsdienstleistung neben dem regulären Linienverkehr ist der Bürgerbus, über Drei Viertel der Befragten kennen ihn, jedoch nur 6 % fahren damit.



Abbildung 10: Bekanntheit und Nutzung des ÖPNV-Angebote im Gemeindegebiet

Die Angebote Car Sharing, E-Ladesäulen und Mitfahrerbank haben einen Bekanntheitsgrad von etwa 30 bis 50 %. Genutzt werden sie aber von den Befragten kaum. Mobilitätskarte und Mitfahrerbörse sind weitestgehend unbekannt und werden auch wenig genutzt. Angeregt werden mehr Marketing und in geringerem Umfang auch die Ausweitung dieser Angebote.

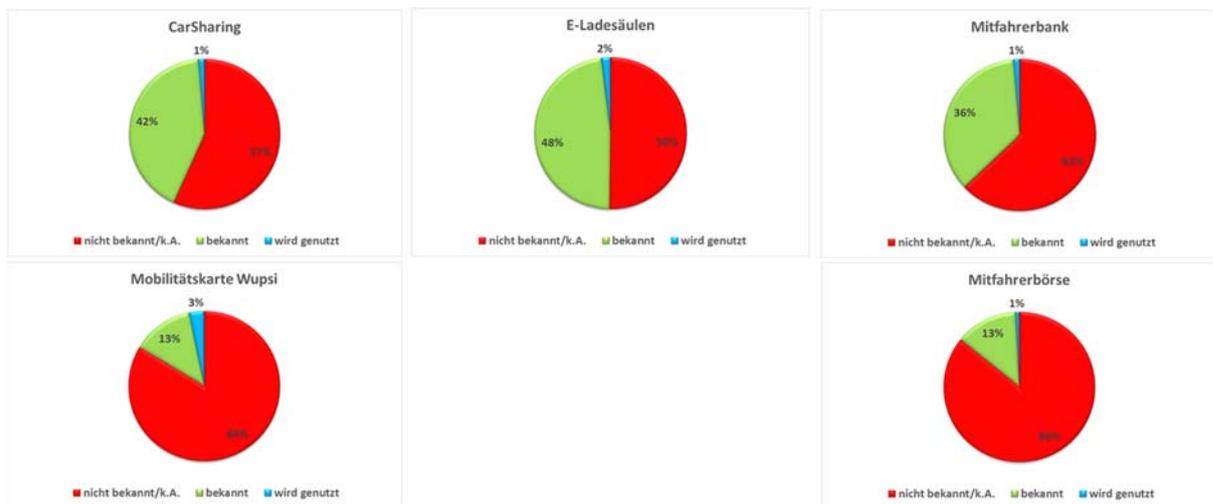


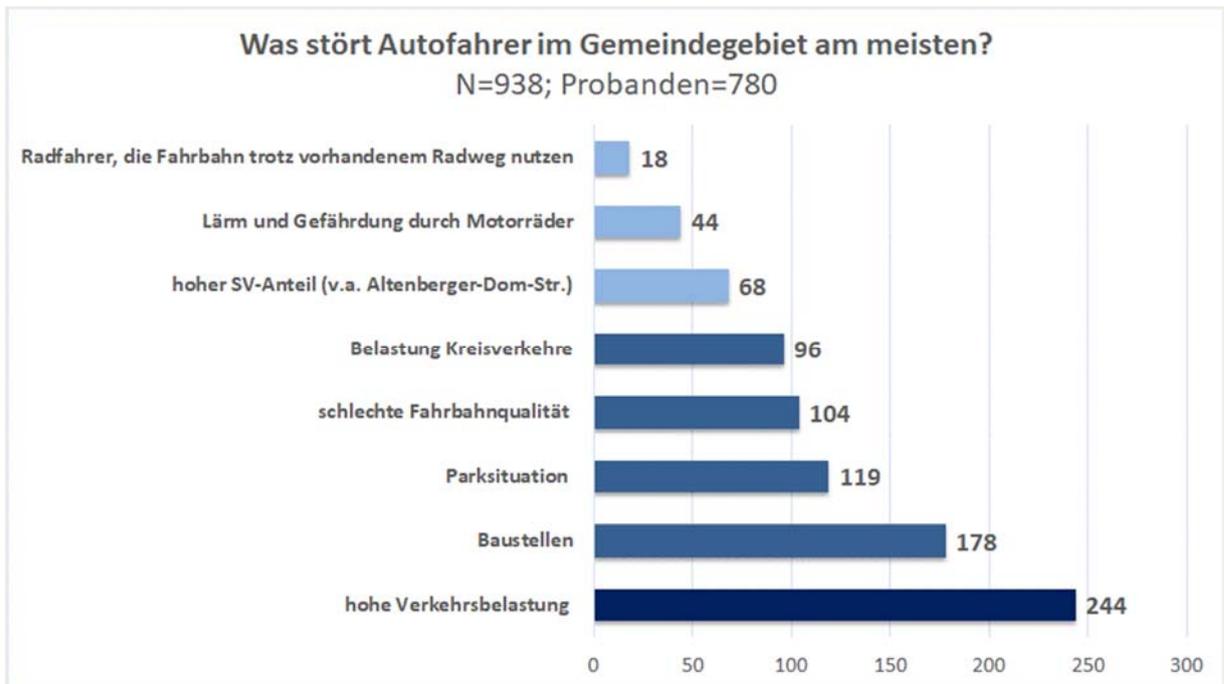
Abbildung 11: Interesse bezüglich der Nutzung von neueren Mobilitätsangeboten im Gemeindegebiet

Die Situation der mechanisierten Verkehrsarten wird als eher ungünstig bewertet. Nur der Fußverkehr schneidet überraschend deutlich besser ab. Es wurden folgende Durchschnittsnoten vergeben:

| | |
|---------------|----------------------------------|
| Pkw-Verkehr: | 3,6 |
| Radverkehr: | 4,0 (ADFC-Fahrradklimatest: 3,8) |
| ÖPNV: | 3,6 |
| Zu-Fuß-Gehen: | 2,7. |

Kfz-Verkehr

Die meisten stört die hohe Verkehrsbelastung allgemein (31%), mit Abstand gefolgt von Baustellen (23 %) und schlechter Fahrbahnqualität sowie die Parksituation (15 %) und die Belastung der Kreisverkehre (9 %). Das heißt vom Pkw-Verkehr erzeugte Probleme werden zu Störfaktoren für eben diese Verkehrsart selbst. Weiterhin missfallen Schwerverkehr und Motorräder sowie Fahrräder, die nicht auf dem Radweg fahren.



Probleme vor Ort:

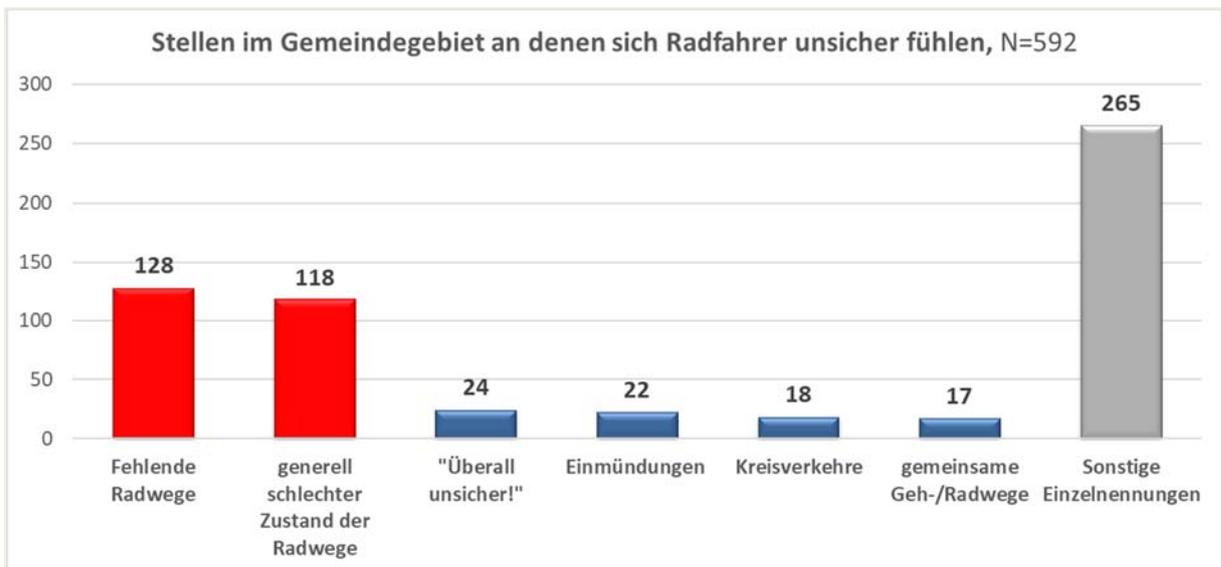
Voiswinkel, St.-Engelbert-Str.: Fahrbahnzustand / verkehrsberuhigende Maßnahmen schlecht umgesetzt

Odenthal, Altenberger-Dom-Str.: Hohe Verkehrsbelastung

Blecher, Hauptstr.: Staus.

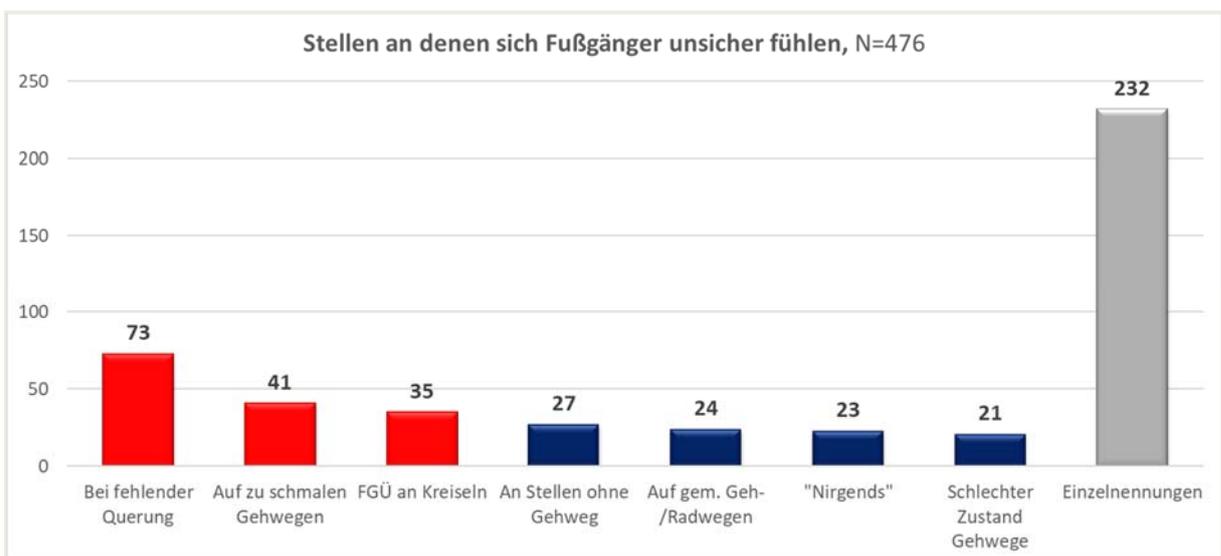
Nahmobilität:

Im Themenkomplex Nahmobilität der den Rad- und Fußverkehr umfasst wird deutlich, dass im Radverkehr die fehlende bzw. generell der schlechte Zustand der Radverkehrsinfrastruktur ein Hemmnis darstellt sowie aus Sicht der zu Fuß Gehenden fehlende Querungsmöglichkeiten sowie zu schmale Gehwege bemängeln.



Probleme vor Ort mit hohen Nennungen:

- Glöbusch - Odenthal (Bergstr.): Fehlender Radweg / schlechter Zustand
- Scherfbachtalstraße / Schallemicherstr.: Fehlende Radwege
- Oberodenthal Neschener Str. (L310): Fehlender / schmaler Radweg
- Voiswinkel: Schlechter Zustand Radwege
- Altenberg - Odenthal (Altenberger-Dom-Str.): Radweg schlechter Zustand.



Konkrete Probleme vor Ort mit häufigen Nennungen:

- Blecher Hauptstr. und Bergstr.: Fehlende Querungsmöglichkeiten
- Scherfbachtalstraße: kein / schmaler Gehweg
- Oberodenthal. Neschenerstr. (L310): Fehlende Querungsmöglichkeiten / schmaler Gehweg
- Odenthal/Altenberg, Altenberger-Dom-Str.: Fehlende Querungsmöglichkeiten.

ÖPNV:

Die meisten Befragten wünschen sich beim ÖPNV Taktverdichtungen (43 %), gefolgt von einer besseren Erschließung der Ortsteile (14 %) und günstigeren Fahrpreisen bzw. kostenlosem ÖPNV (14 %). Weitere Anregungen sind Einsatz kleinerer Fahrzeuge, verbesserte Pünktlichkeit und mehr Direktverbindungen (2%-5%)

Konkrete Verbesserungen werden wie folgt gewünscht:

- Verbessertes Angebot Oberodenthal/Linie 432
- Anbindung Odenthal - Bechen
- Verbessertes Angebot Blecher/Linie 212
- Verlängerung Linie 4 nach Odenthal

Resümee:

Die Beteiligung an der Befragung war äußerst hoch. Insgesamt wird von den Bürgern über eine hohe Verkehrsbelastung geklagt bei gleichzeitig hoher Pkw-Nutzung. Die Infrastruktur sowohl für den Pkw als auch für das Fahrrad ist für eine große Zahl von Bürgern stark verbesserungswürdig. Alternative Verkehrsmittel zum Pkw werden zwar genutzt, haben aber bei weitem keinen so hohen Stellenwert wie der Pkw selbst. Moderne Mobilitätsangebote wie Car-Sharing, Mobilitätskarte oder Mitfahrerbörsen sind zwar bekannt, aber werden kaum genutzt. Hier ist mehr Öffentlichkeitsarbeit gefordert, aber auch eine substantielle Verbesserung der Angebote. So werden zum Beispiel Taktung und Erschließung der Gemeindeteile durch den ÖPNV als ungünstig bewertet, ebenso wie die Situation zum Radfahren. Bei der Globalbewertung liegen die mechanisierten Verkehrsarten zwischen 3,6 und 4,0, nur der Fußverkehr erreicht die Note 2,7. Hier werden auch die wenigsten kleinräumigen Mängel aufgelistet. Diese Bewertung ist auch zusammen mit der hohen Pkw-Nutzung zu sehen, die offensichtlich die subjektive Wahrnehmung sehr stark dominiert – zumal die Analyse zeigt, dass durchaus Handlungsbedarf beim Fußverkehr besteht.

Räumlich wird ein vergleichsweise starker Haupthandlungsbedarf in den Bereichen Oberodenthal / Scherfbachtal gesehen, und zwar interessanterweise in Bezug auf alle Verkehrsarten. Ebenso wird die Achse Altenberger-Dom-Straße immer wieder als verbesserungswürdig genannt. In Blecher und Glöbusch stellen Hauptstraße und Bergstraße Hauptproblembereiche dar. Die straßenräumliche Situation in Voiswinkel wird ebenso von vielen Bürgern als verbesserungswürdig angesehen.

2.4 Stärken- und Schwächen-Profil nach Verkehrsarten

Neben der sektoralen Betrachtung der Verkehrsarten ist ebenso eine übergreifende Erfassung und Analyse erfolgt, da nur durch eine intelligente Vernetzung der situationspezifisch geeignetsten Verkehrsmittel eine effiziente und möglichst umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung der Mobilitätsbedürfnisse stattfinden kann. In diesem Rahmen werden neben der Darstellung des Bestandes, Unstetigkeiten und Defizite in thematischen Lageplänen, die als Anlagen 1 bis 4 bezeichnet sind, zusammengetragen:

- Anlage 1: Darstellung des Straßennetzes inkl. Ziel- und Quellbereiche
- Anlage 2: Erfassung und Analyse der Bestandssituation MIV inkl. ruhendem Verkehr
- Anlage 3: Erfassung und Analyse der Bestandssituation Nahmobilität (Fußgänger und Radverkehr)
- Anlage 4: Erfassung und Analyse der Bestandssituation ÖPNV und vernetzte Mobilität

Die jeweiligen Ergebnisse werden im räumlichen Zusammenhang betrachtet, d.h., dass etwaige, entsprechende Abhängigkeiten und Überschneidungen werden aufgezeigt. Es erfolgt ein Abgleich der Defizite mit den derzeit gültigen Richtlinienwerken und Verordnungen.

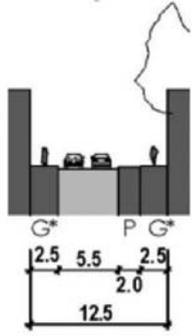
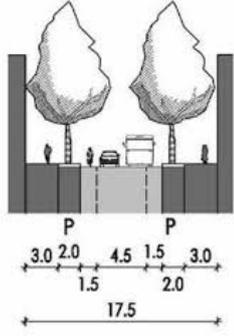
Im Folgenden wird, basierend auf den Ergebnissen der Bürgerbeteiligung, der Akteursgespräche, der Vor-Ort-Erhebungen und verkehrsplanerischer Expertise eine Zusammenfassung der Bestandsanalyse gegeben und hieraus in einer Problemanalyse einerseits ein Stärken-Schwächen-Profil je Verkehrsart erzeugt sowie weiterhin die vorrangigen Handlungsbedarfe dargestellt.

2.4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV) inkl. Ruhendem Verkehr

Allgemein:

Den vorhandenen Straßenraum bedarfsgerecht aufzuteilen, ist das generelle Planungsziel einer jeden Straßenplanung. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es um so wichtiger, die vorhandenen Flächen gezielt und bewusst zu verteilen. Es gilt dieses Potenzial zu nutzen und auszuschöpfen, um möglichst effektive Planungsansätze herauszustellen.

Grundsätzlich kann zwischen drei generellen Planungsansätzen unterschieden werden:

| Starre Funktion des Straßenraums | Bauliche Mischfunktion des Straßenraums | Zeitliche Mischfunktion des Straßenraums |
|---|---|---|
| <p>Bsp. Querschnitt einer innerörtlichen Straße</p>  <p>Quelle: RASi 2006, Bild 29</p> | <p>Bsp. Ausbildung von Schutzstreifen auf der Fahrbahn</p>  <p>Quelle: RASi 2006, Bild 28</p> <p>z.B. Verkehrsberuhigter Bereich</p> | <p>Bsp. Fußgängerzonen -> Zufahrt von Anliegerverkehren in bestimmtem Zeitfenster frei</p>  <p>Foto: Christian Tombrägel, Gemeinde Lohne</p> <p>z.B. Sperrung von Plätzen an Markttagen</p> |

Motorisierter Individualverkehr (MIV):

Pkw-Bestand und Pkw-Verfügbarkeit prägen das Mobilitätsverhalten in bergischen Gemeinden. Die Menschen in Odenthal schätzen ihr Auto sehr, weil es ihnen einen freien Zugang zu einer individuellen und umfassenden Mobilität ermöglicht. In Odenthal liegt der Pkw-Bestand bei 717 Pkw je 1.000 Einwohner*innen¹, damit hat die Gemeinde mehr zugelassene Personenkraftwagen als andere Ortschaften dieser Art in Nordrhein-Westfalen. Gründe für den hohen Pkw-Bestand sind neben dem bestehenden, sehr weitläufigen Siedlungsgefüge die zum größten Teil langen Wege zur nächstgelegenen Nahversorgung bei denen zusätzlich einige Höhenmeter überwunden werden müssen. Auf Grund der bergischen Topographie ist der Umstieg auf das Fahrrad, unabhängig von kostspieligen Pedelecs, keine wirkliche Alternative um die täglichen Wege abzudecken.

Die Tendenz die zentralen Stadtgebiete zu verlassen und ins benachbarte Umland zu ziehen führte bereits in der Vergangenheit dazu, dass sich Odenthal zur Auspendlergemeinde entwickelt hat. Ein weiterer Grund dafür, dass das Verkehrsaufkommen, gerade zu Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag, an den zentralen Knoten und Achsen des Verkehrsnetzes an seiner Leistungsgrenze ist.

Gerade deshalb und auch im Hinblick auf den sich immer weiter zuspitzenden Klimawandel, wird zunehmend deutlich, dass bestehende Verhaltensroutinen in Frage gestellt werden oder in Frage gestellt werden sollten denn die bisherige Belastung oder gar ein Anstieg des Kfz-Verkehrs ist auch in Odenthal kaum mehr Gemeindeverträglich möglich.

Ruhender Verkehr:

Odenthal Mitte verfügt nur noch über wenige Flächen, die als Entwicklungspotenzial für Parkraumangebot zur Verfügung stehen könnten. Zahlreiche innerstädtische Flächen werden als kleinere und dezentrale Parkplätze genutzt. Größte Parkierungsanlage im Kernort ist der Parkplatz am Schulzentrum, der zugleich Bushaltestelle und Teil der im Aufbau befindlichen Mobilstation ist. Ebenso befindet sich ein Parkierungsschwerpunkt im Bereich des Rathauses und des Bürgerzentrums. Weitere Anlagen sind der privat genutzte REWE-Parkplatz sowie die Stellplatzanlage am Dhünntalstadion, die auch für das Schulzentrum relevant ist. Darüber hinaus befindet sich eine relevante Anzahl an intensiv genutzten Stellplätzen im Zuge der Altenberger-Dom-Straße.

Bei der Betrachtung von Parkraumangebot und Parkraumnachfrage ergeben sich zahlreiche Zielkonflikte, da die Ansprüche der verschiedenen Nutzergruppen sehr unterschiedlich sind. Eine quantitative wie auch qualitative Problemanalyse, die im Zuge einer umfassenden Parkraumuntersuchung in den Jahren 2017 und 2018 mit Daten der Gemeinde Odenthal sowie mit Ergänzungen des Planungsbüro VIA durchgeführt wurden, hat folgende Konfliktlinien zum Ergebnis gebracht:

- Der generell hohe Anspruch der Bevölkerung, in Odenthal Mitte ein ausreichendes Parkraumangebot zu finden steht einer räumlichen Limitierung beim Flächenangebot gegenüber.
- Vorhandene Parkierungsanlagen lassen sich nicht nennenswert ausweiten, eine Parkpalette am Schulparkplatz erscheint städtebaulich und wirtschaftlich nicht sinnvoll zu sein.

¹ IT NRW, Kommunalprofil Odenthal, Stadt: Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner für das Jahr 2020, S. 22

- Der Anforderung seitens der Gemeinde, im Rathausbereich Kurzzeitparken für Kunden des Rathauses, für Hochzeits- und Trauergesellschaften bereitzustellen konfiguriert mit dem Anforderungen der Verwaltung, arbeitsplatznahe Parkplätze für Mitarbeitende bereitzustellen sowie zum Teil ebenfalls mit den städtebaulich wünschenswerten Vorstellungen, den Bereich um die alte Kaplanei nutzbar und erlebbar zu machen.

Generell zeigt die Zusammenfassung der Parkraumsituation, dass seitens der Gemeinde Odenthal über die bisherigen Diskussionen im Rahmen des Parkraumkonzepts sowie im VEP klare Positionierungen getroffen werden müssen, um das Thema Parkraum im Sinne einer nachhaltigen Gemeindeentwicklung weiter zu verfolgen.

Dies betrifft ebenfalls den Teilraum Altenberg. Hier besteht ein Parkraumangebot, das zwar in der Regel ausreichend ist, jedoch bei größeren Veranstaltungen zur deutlichen Überlastung des bestehenden Parkraums führt. Zudem ist das Parkraumangebot auf privaten Flächen bewirtschaftet, im öffentlichen Bereich jedoch nicht. Eine Harmonisierung ist bislang noch nicht gelungen. Weiterhin fehlt – wie auch in Odenthal Mitte – ein modernes Parkleitsystem, sei es in statischer oder dynamischer Form. Auch hier konnte noch kein Konsens für das weitere Vorgehen gefunden werden.

Problemanalyse (Stärken-Schwächen-Profil)

Betrachtet man das gesamte Gemeindegebiet von Odenthal fällt auf, dass die zentralen Hauptverkehrsachsen L101 Altenberger-Dom-Straße in Richtung Leverkusen / Köln und Burscheid sowie die L296 / 270 Bergisch-Gladbacher Straße in Richtung Bergisch-Gladbach sehr hohe Verkehrsbelastungen von bis zu 17.400 Kfz/24h aufweisen. Hoch belastete Straßenzüge führen zu überlasteten und nicht mehr leistungsfähigen Knotenpunkten - Rückstauerscheinungen und lange Wartezeiten sind die Folge. Das restliche übergeordnete Straßennetz ist im gesamten Gemeindegebiet überwiegend gering belastet (vgl. Abbildung 12).

Durch die Ausrichtung des Straßenraumes an die Bedürfnisse des Kfz-Verkehrs verbleiben in den Nebenanlagen oftmals nur geringe Bewegungs- und Aufenthaltsflächen für den Fuß- und Radverkehr. Die Folge sind vermehrt Konfliktsituationen des MIV mit der Nahmobilität sowie eine Verringerung der Aufenthaltsqualität in ortszentralen Bereichen.

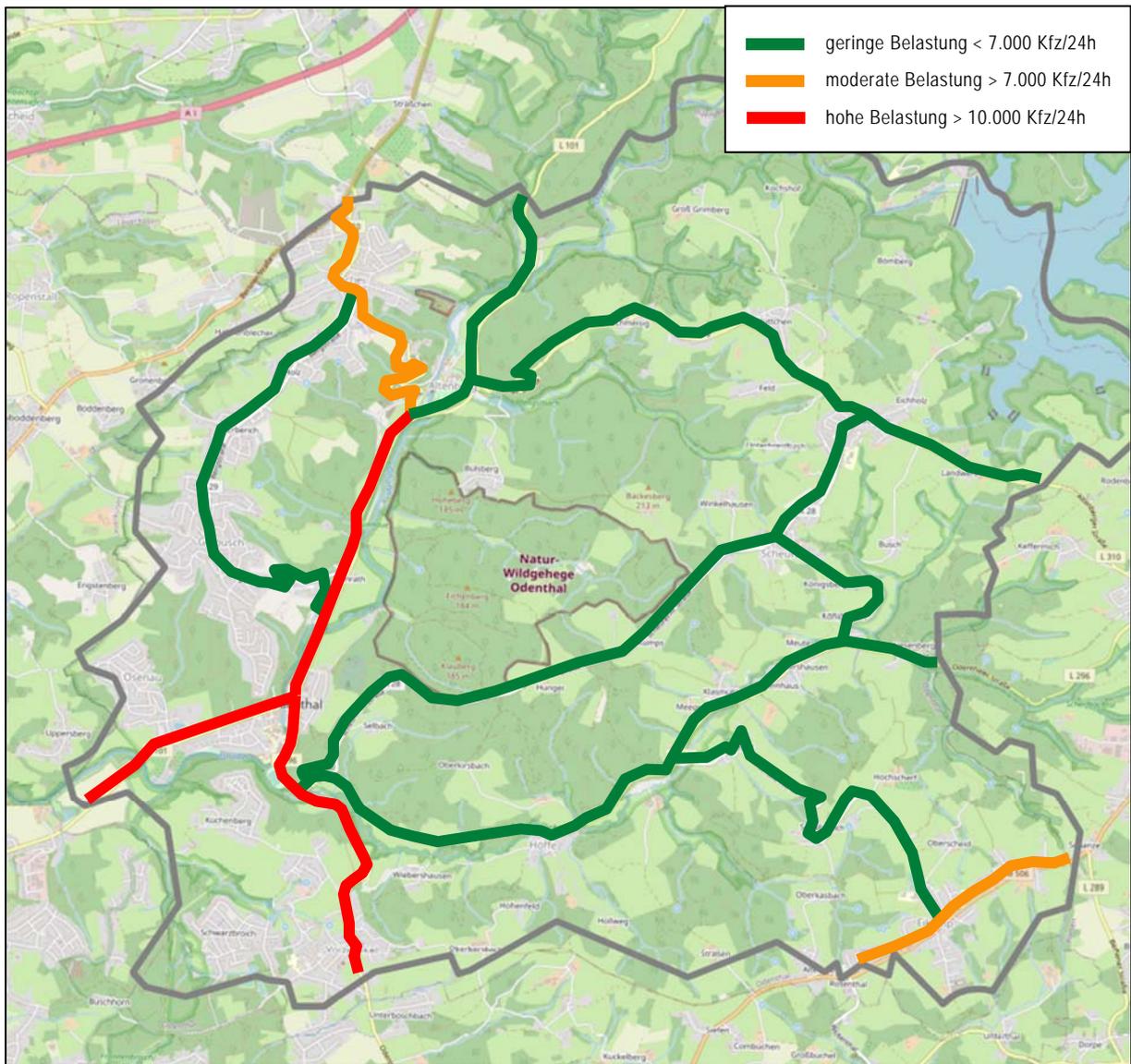


Abbildung 12: Übersicht der Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet (Grundlage Straßenverkehrszählung Str.NRW 2015)

Kurze Darstellung der Probleme/Mängel vor dem Hintergrund eines Stärken-Schwächen-Profiles

| Stärken/Chancen | Schwächen |
|--|---|
| <p>Motorisierter Individualverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – geringe – moderate Verkehrsbelastungen außerhalb Odenthal Mitte <p>Ruhender Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – grundsätzlich weitestgehend ausgeglichene Parkraumbilanz in Odenthal Mitte auf das Gesamtgebiet bezogen | <p>Motorisierter Individualverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – hochbelastete Hauptverkehrsachsen und Knotenpunkte in Odenthal Mitte – zu hohe gefahrene Geschwindigkeiten – fehlende Trichterung der Verkehre – Motorradproblematik Altenberger-Dom-Straße <p>Ruhender Verkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – punktuell hoher Parkdruck in einigen Bereichen des Kerngebiets Odenthal Mitte |

| | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> – komfortables zielnahes Parkraumangebot nahezu überall – in der Regel ausreichendes Parkraumangebot in Altenberg an durchschnittlichen Tagen ohne Großveranstaltungen | <ul style="list-style-type: none"> – unzureichende zielgruppengerechte Aufteilung des Parkraums in Odenthal Mitte (Flächen für Kurzzeitparken im Rathausbereich fehlen) – hoher Parkdruck in Altenberg bei Veranstaltungen – keine schnell verfügbaren Ausweichflächen sowohl in Odenthal Mitte als auch in Altenberg – fehlendes Parkraummanagement (Leitsystem, systematische Bewirtschaftung) sowohl in Odenthal Mitte wie auch in Altenberg |
|---|---|

Tabelle 2: Stärken und Schwächen des MIV und ruhenden Verkehrs

Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität in Odenthal identifiziert worden:

- Paradigmenwechsel, Fokus weg vom Motorisierten Individualverkehr – hin zur Nahmobilität
- Definition und Stärkung der Ortslagen und Ortskerne
- Schaffung einheitlicher Ortseingänge
- Verstetigung des Geschwindigkeitsniveaus
- Herstellung leistungsfähiger Knotenpunkte
- Parkraummanagement mit dem Ziel nutzergruppengerechte Angebote zu konzipieren, notwendige Parkraumnachfragen zu befriedigen und die Begrenztheit der verfügbaren Flächenressourcen anzuerkennen

2.4.2 NahmobilitätAllgemein:

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die Nahmobilität und stellt "eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln" dar.² Unter diesem Oberbegriff wird somit vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsumiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig und gesundheitsfördernd ist. Durch direkte Begegnungen im öffentlichen Raum leistet sie einen wichtigen Beitrag um die Aufenthaltsqualität und auch die Urbanität einer Gemeinde erheblich zu steigern.

² Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Gemeinde-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10, S. 9 ff

Radverkehr:

Radfahren liegt im Trend, egal ob in städtischen oder ländlichen Räumen, für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen oder einfach als Freizeitbeschäftigung. Für fast alle Bevölkerungsgruppen stellt das Radfahren eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart dar. Aufgrund des geringeren Flächenverbrauchs sowie auch den insbesondere zum MIV konkurrenzfähigen Reisezeiten auf Kurzstrecken stellt das Fahrrad eine nachhaltige und raumschonende Mobilitätsalternative zum Autoverkehr dar. Insbesondere durch das Pedelec können die Wegstrecken hierbei noch erweitert werden bzw. in Gegenden wie der Gemeinde Odenthal, die sich auf ersten Blick topographisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit "nahmobil" mit dem Fahrrad unterwegs zu sein.

Der Radverkehr im Gemeindegebiet ist noch überwiegend freizeitorientiert, was sich auch im vorhandenen Freizeitrouthenetz widerspiegelt. Zu den bekanntesten Freizeittrouten zählen

- Die Dhünn-Runde
Sie führt von Odenthal entlang der Dhünn und weiter bis zum Rhein nach Leverkusen, über die Balkantrasse bis Burscheid und zurück nach Altenberg.
- Die Wupper-Runde
Sie verläuft von Burscheid über die Balkantrasse bis nach Wermelskirchen und der Diepentalsperre und wieder zurück.
- Die Aqualon-Runde
Ihre Route wird von Altenberg über Bechen, entlang der Balkantrasse und dem Bergischen Panorama-Radweg bis Hückeswagen geführt, quert dann die Dhünntalsperre und verläuft dann zurück über Scheuren bis nach Odenthal.

Vielfach stellt der Radverkehr den wichtigsten Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits geht. Ein hoher Radverkehrsanteil kann zu einer Entspannung der verkehrlichen Situation vor Ort führen und neue Freiräume schaffen. Ziel sollte es demnach sein, dass vor allem Kurzstreckenfahrten im Pkw-Verkehr von Längen bis 5 km auf den Radverkehr verlagert werden. Grundlegende Voraussetzung hierfür ist jedoch das Vorhandensein eines feinmaschigen, komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes.

Das bestehende, regionale und kreisweite Radverkehrsnetz NRW soll überwiegend Alltagsverkehre abwickeln. Gemäß den gültigen Regelwerken und Normen sind Außerortsverbindungen zwischen den Ortslagen straßenbegleitend als gemeinsam genutzte, benutzungspflichtige Rad-/Gehwege geführt. Dort, wo benutzungspflichtige Radverkehrsanlagen innerhalb der Ortslagen vorhanden sind, wird diese Führungsform bislang meist weiter fortgeführt.

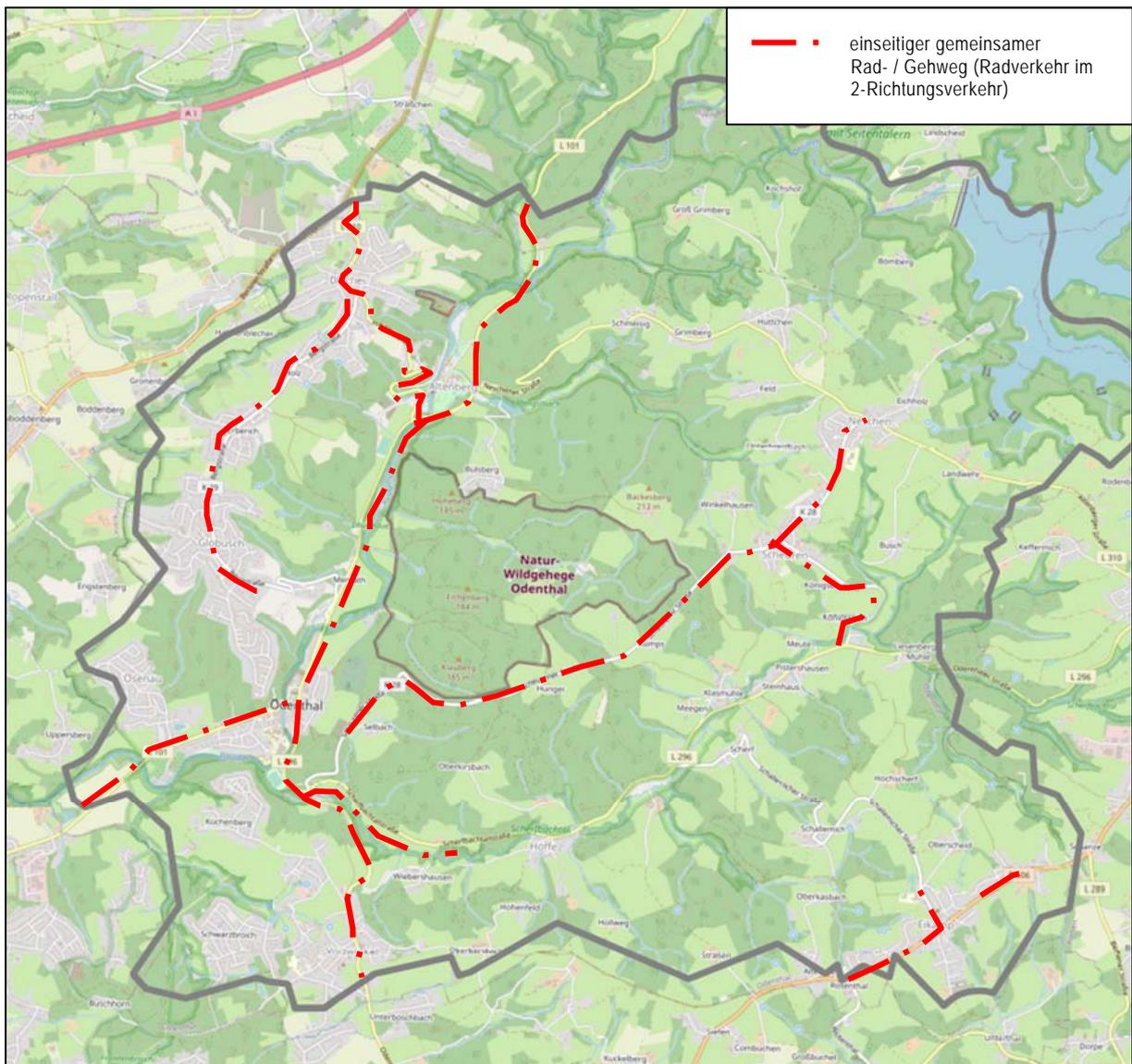


Abbildung 13: Benutzungspflichtige Radverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet Odenthal

Neben der eigentlichen Radwegeinfrastruktur sind auch Abstellmöglichkeiten enorm wichtig. Denn ohne das Vorhandensein von einfach nutzbaren und sicheren Radabstellanlagen am Start bzw. Ziel eines Weges wird das Rad letztendlich nicht genutzt. Insbesondere durch die stark steigende Anzahl an E-Bikes und Pedelecs steigen auch die Ansprüche an die Qualität und Sicherheit von Radabstellanlagen. Momentan sind im Gemeindegebiet Fahrradabstellanlagen im Wesentlichen an den in Entwicklung begriffenen Mobilstationen Odenthal Mitte / Schulzentrum und Altenberg sowie punktuell in zum Teil mangelhafter Qualität (Vorderradhalter) dezentral in den Kernbereichen der Ortsteile, punktuell auch am Einzelhandel sowie im Kernbereich Altenberg vorhanden. In diesem Falle kann nicht von einem systematischen Angebot gesprochen werden.

Fußverkehr

Der Fußverkehr ist die "Urform" der Mobilität und stellt die natürlichste Form der Mobilität dar. Gleichzeitig ist er auch die am häufigsten praktizierte Fortbewegungsform, denn bei jedem Weg fällt mindestens eine Teilstrecke zu Fuß an. In der Vergangenheit und teilweise bis heute fließen jedoch die Bedürfnisse der

Fußgänger:innen allzu oft nicht in die verkehrs- und Gemeinderäumlichen Planungen mit ein. Der Fußverkehr stellte nur eine Randgröße dar, sodass dieser nur mit viel zu klein dimensionierten Restflächen im Seitenraum auskommen musste. Getrieben durch den demographischen Wandel steigt die Bedeutung und auch das Bewusstsein für diese Form der Nahmobilität aber enorm an. Denn gerade für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen ist es wichtig barrierearme und verkehrssichere Räume zu schaffen um die Teilhabe an der Gesellschaft zu sichern. Abgesehen davon bietet eine fußgängerfreundliche Gestaltung noch weitere Vorteile. So fördert eine hohe Anzahl an Fußgänger:innen nicht nur die Urbanität und Lebensqualität im öffentlichen Raum, auch der Umsatz im Einzelhandel wird durch höhere Passantenfrequenzen und Verweildauern wesentlich begünstigt.

Ein zentrales Thema für den Fußverkehr ist die Barrierefreiheit, wenn beispielsweise die Nutzung der Haltestellen des ÖPNV betroffen ist sowie wenn es um die barrierefreie Führung an Knotenpunkten und Querungsstellen geht. Ebenso seien Fußwegverbindungen als Abkürzungen durch topografisch schwierige Bereiche genannt, wie etwa die Fußwege von Odenthal Mitte nach Hahnenberg oder von Altenberg über den Prinzenblick in Richtung Blecher („Am Schulberg“). Trotz der schwierigen topografischen Situation bieten diese Wege schnelle Verbindungen und gute Alternativen zu den längeren Wegen über die jeweilige Hauptverbindung.

Der Anteil der in Odenthal von den Bewohner:innen zurückgelegten Fußwege betrug laut VEP des Rheinisch-Bergischen Kreises 1995 11% an allen Wegen. Dieser Wert dürfte sich bis heute nicht wesentlich verändert haben, da die Strukturdaten keine deutlichen Brüche aufweisen, die Einfluss auf den Fußverkehr nähmen. In der MiD beträgt der Fußwegeanteil für den entsprechenden Raumtyp etwa 20 %, jedoch ist dieser Durchschnittswert um den topografischen Faktor zu korrigieren, so dass ein Wert zwischen 10 und 15 % am realistischsten ist. Der unterdurchschnittliche Wert zeigt, dass die schwierige Topografie in Odenthal, die nicht nur für das Radfahren, sondern auch das Gehen ein Hemmnis darstellt.

Ziel sollte es sein, das Zu-Fuß-Gehen ebenso einfach wie komfortabel zu gestalten, um so positive Veränderungen hin zu einem umweltgerechteren Mobilitätsverhalten zu stimulieren. Das übergeordnete Ziel einer Gemeinde der kurzen Wege für alle Bevölkerungsgruppen, bei dem verschiedene Wege (zur Arbeit, zum Einkaufen, usw.) zu einer Wegekette kombiniert werden können, sollte ein strategisches Leitziel für die weitere Planung sein.

Problem- und Mängelanalyse:

Innerhalb der Ortslagen stellt die vorhandene einseitige Führung des Radverkehrs im Zweirichtungsverkehr eines der schwerwiegendsten Probleme in Odenthal dar. Diese Führungsform ist nicht nur entgegen der geltenden Richtlinien, sie birgt vor allem ein deutlich höheres Konfliktpotential mit anderen Verkehrsteilnehmern. Für den MIV vor allem stellt der Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung des fließenden Verkehrs (Radfahrer kommen zusätzlich von rechts) einen möglichen Unfallhäufungspunkt dar. Ein weiteres Defizit dieser Führungsform ist, dass sich der Fußverkehr den ohnehin schon sehr gering dimensionierten Bewegungsraum innerorts nun auch noch mit dem Radverkehr teilen muss, vielerorts ist der Radverkehr sogar durch das VZ240 „gemeinsamer Rad- und Gehweg“ mit dem Fußverkehr gleichgestellt.

Weiterhin fehlen im Radverkehrsnetz der Gemeinde Odenthal einige Lückenschlüsse, um das Radfahren sicherer und komfortabler zu gestalten. Der bauliche Zustand der Rad- und Wanderwege sowie die Hinweisbeschilderung weisen zum Teil Erneuerungsbedarfe auf. Dies wurde bereits im Kontext der ersten Bürger-

versammlung zur Initiierung des Prozesses der VEP Erstellung vielfach von Bürgern geäußert.

Ein weiteres Defizit lässt sich im Bereich der Fahrradabstellanlagen verzeichnen. Es fehlen geeignete qualitativ hochwertige Fahrradabstellanlagen z.B. in Form von Anlehnbügel oder sog. "Haarnadeln" sowie abschließbare Fahrradboxen an zentralen Punkten wie z.B. Einrichtungen des öffentlichen- oder Freizeitbedarfs, insbesondere auch im Kernbereich von Altenberg, unabhängig von der Mobilstation.

Darüber hinaus sind alle Haltestellen des ÖPNV Quelle und Ziel von Fußgängerwegen. Sowohl die Haltestellen als auch die Zuwegungen dorthin sind in vielen Fällen noch nicht barrierefrei ausgebaut. Gemäß §8 Personenbeförderungsgesetz war der barrierefreie Ausbau des ÖPNVs, insbesondere hier der Bushaltestellen bis zum 01.01.2022 umzusetzen. Dies ist in Abstimmung mit dem Aufgabenträger für den ÖPNV, dem Rheinisch-Bergischen Kreis flächendeckend nachzuholen.

Beim Fußverkehr ist auf die barrierefreie Ausgestaltung der Anlagen hinzuwirken. Insbesondere sollte die gute Begehbarkeit und Befahrbarkeit der Laufflächen mit Rollatoren, Rollstühlen und Kinderwagen systematisch geprüft und sicher gestellt werden. Ebenfalls sind Sitzgelegenheiten (insbesondere für Senior:innen) und eine gute Beleuchtung zur Vermeidung von Unsicherheits- und Angsträumen unerlässlich. Hier sei auch auf die abkürzenden Wegeverbindungen wie oben angeführt verwiesen.

Grundsätzlich kann gesagt werden, dass die Topografie in vielen Bereichen der Gemeinde ein großes Hemmnis für das Zu-Fuß-Gehen und Radfahren bildet. Gerade mobilitätseingeschränkte Menschen und Senior:innen können die Hanglagen nur unter Schwierigkeiten oder gar nicht unmotorisiert erreichen.

Zusammenfassend betrachtet konnten im Zuge der Bestands- und Defizitanalyse folgende Stärken und Schwächen für die Nahmobilität der Gemeinde Odenthal abgeleitet werden:

| Stärken/Chancen | Schwächen |
|---|---|
| <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> – Querungshilfen an einigen Ortseingängen <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – gutes Freizeitnetz mit der Regionale 2010 – bestehende überregionale Radverbindungen nach Köln und Bergisch Gladbach – E-Bike Verleihstationen <p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – weitgehend fußverkehrsfreundliche Gestaltung in Odenthal Mitte (Gehwegbreiten, Querungen) – abkürzende Wegeverbindungen | <p>Allgemein</p> <ul style="list-style-type: none"> – fehlende Querungsstellen / -hilfen – fehlende Barrierefreiheit – unübersichtliche Führungen <p>Radverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lücken im Netz – Sicherheitsmängel im Netz / widersprüchliche Ausweisungen – teilweise schlechter Erhaltungszustand – fehlende Fahrradabstellanlagen <p>Fußverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> – mangelnde Barrierefreiheit vielerorts (Haltestellen, Bodenbeschaffenheit) – fehlende Ausleuchtung – Unsicherheits- und Angsträume vermeiden |

Tabelle 3: Stärken und Schwächen der Nahmobilität

Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität in Odenthal identifiziert worden:

Radverkehr:

- Ausbau und der Qualitätssteigerung der Radwegeinfrastruktur
 - Herstellung eines zusammenhängenden (inter)kommunalen Radnetzes
 - Realisierung von Lückenschlüssen im Radwegenetz
 - Erkennbarkeit der Radwege
 - Verbesserung an Knotenpunkten / Lichtsignalanlagen
 - Pflege und Erhalt der Wege
- Schaffung sicherer und qualitativ hochwertiger Abstellmöglichkeiten

Fußverkehr:

- Möglichst flächendeckend Schaffung von Barrierefreiheit
- Schaffung einer einheitlichen und plausiblen Verkehrsregelung
- Herstellung von mehr Sicherheit und Komfort für zu Fuß gehende

2.4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und vernetzte Mobilität

Allgemein:

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

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung wie den demographischen Wandel sowie informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt der Klimawandel, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren. Neben einer sektoralen Betrachtung wird in Zukunft eine vernetztere Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern.

In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bikesharing sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren.

Da Odenthal zum Rheinisch-Bergischen-Kreis gehört ist nach ÖPNVG NRW dessen Nahverkehrsplan für die ÖPNV-Planung im Gemeindegebiet und den interkommunalen Verbindungen maßgebend. Darüber hin-

aus sind Odenthal Mitte mit den Haltestellen Herzogenfeld und Schulzentrum in Kombination sowie die Haltestelle Altenberg in das Konzept „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen-Kreis – das Bausteinkonzept“ miteingebunden.

Das ÖPNV-System in Odenthal zeigt auf den ersten Blick einen angebotsorientierten Aufbau mit guten Takt- und Erschließungsqualitäten im Vergleich zu anderen Kommunen in ländlichen Regionen. Das Gemeindegebiet ist durch verschiedene Buslinien des Verkehrsunternehmens wupsi einerseits mit den Nachbarkommunen Bergisch Gladbach und Leverkusen verbunden sowie andererseits erfolgt über diese regionalen Linien auch eine innere Erschließung des Gemeindegebietes. In der untenstehenden Tabelle sind die Bedienstungsqualitäten der einzelnen im Gemeindegebiet verkehrenden Buslinien aufgezeigt:

| Linie | Bedienungszeitraum | | | Takt | | | Besonderheiten |
|---|--|-----------------|------------------|---------------|-----|-----|--|
| | Mo-Fr | Sa | SoF | Mo-Fr | Sa | SoF | |
| 212 <i>Lev Mitte – Schlebusch – Bergstraße – Odenthal</i> | 5:30 – 23:45 | 7:00 – 23:45 | 8:00 – 23:45 | 60 | 60 | 60 | |
| 238 <i>Dabringhausen – Odenthal</i> | Auf Belange des Schülerverkehrs ausgerichtet | | | Einzelfahrten | | | |
| 427 <i>B Gladbach – Eikamp – Kürten/Wipperfürth</i> | 5:00 – 23:30 | 7:15 – 23:30 | 9:00 – 23:30 | 20 | 60 | 60 | |
| 430 <i>B Gladbach – Odenthal – Burscheid</i> | 6:15 – 23:45 | 8:15 – 23:45 | 9:30 – 20:30 | 60 | 120 | 120 | Verkehrt von Frühjahr bis Herbst als Fahrradbus |
| 431 <i>B Gladbach – Heidberg</i> | 6:30 – 21:00 | 8:30 – 21:00 | 10:00 – 21:00 | 60 | 60 | 60 | Befährt am Wochenende auch den Linienast der Linie 433 nach Küchenberg |
| 432 <i>B Gladbach – Oberodenthal</i> | 6:00 – 20:00 | 8:30 – 23:00 | 10:30 – 19:30 | Kein Takt | 120 | 120 | Angebot wird ergänzt durch Fahrten des Bürgerbusses |
| 433 <i>B Gladbach – Küchenberg</i> | 6:00 – 20:30 | | | 60 | | | Am Wochenende wird Küchenberg durch die Linie 431 mitbedient |
| 434 <i>B Gladbach – Odenthal – Schildgen – K-Mülheim</i> | 5:30 – 0:15 | 7:00 – 0:15 | 10:00 – 0:15 | 20 | 60 | 60 | An Mo-Fr stündlich bis K Wiener Platz |
| 267 <i>Bergischer Wanderbus</i> | | | 10:00 – 20:00 | | | 120 | Wanderbus Wermelskirchen – Odenthal; morgens/ abends von/bis Rösrath |
| N41, N42 | | | | | | | Verkehren als Ringlinien |

| | | |
|---------------------------------------|--|--|
| Bereich Odenthal Mitte und Bergstraße | Nachtbusangebot in den Nächten Fr/Sa und Sa/SoF im Zeitraum von 0:00 bis 04:00 | |
| N43 Eikamp | | |

Deutlich wird, dass die stärksten Verflechtungsachsen in Richtung Kreisstadt sowie nach Leverkusen bzw. Köln-Mülheim verlaufen. Diese werden auch mit einem relativ dichten Bedienungsangebot, insbesondere durch die beide Korridore verknüpfende Regionallinie 434, bedient. Auch der Gemeindeteilraum um Eikamp besitzt ein dichtes Bedienungsangebot mit der Linie 427. Der Korridor entlang der Bergstraße wird alternierend durch die Linien 212 und 430 bedient, die sich zu einem fast halbstündlichen Angebot ergänzen. Im Bereich Voiswinkel übernehmen die Linien 431 und 433 eine Feinerschließung sowie bieten weitere Verbindungen in Richtung Bergisch Gladbach. Der Teilraum Oberodenthal – Scherfbachtal wird durch die wupsi-Linie 432 bedient, welches durch Fahrten des ehrenamtlich betriebenen Bürgerbusses ergänzt wird. Im Gegensatz zu anderen Teilräumen ist das Bedienungsangebot im Teilraum Oberodenthal - Scherfbachtal unstrukturiert und weist nur eine geringe Angebotsqualität auf. Des Weiteren existiert im Gemeindegebiet noch ein Nachtbusangebot. Die Nachtlinien N41 und N42 verbinden Odenthal im Stundentakt mit Bergisch Gladbach. Sie bieten Spätheimkehrern, die mit der S-Bahn aus Köln kommen, wobei die Linie N42 zusätzlich bis Glöbusch, Blecher und Altenberg fährt. Eikamp wird über die N43 bedient.

Im Bereich der Vernetzten Mobilität besitzt Odenthal schon vergleichsweise mit anderen Kommunen ein sehr gutes Angebot. Die Mobilstationen Odenthal Mitte und Altenberg offerieren dem Nutzenden schon ein umfangreiches Angebot an verschiedenen Mobilitätsdienstleistungen. Im Folgenden werden diese aufgezählt:

Odenthal Mitte: E-Carsharing, Verleihterminal Bergisches E-Bike, Fahrradladestation, Ladestation für Kfz, gesicherte Fahrradabstellanlage und Bushaltestelle

Altenberg: Verleihterminal Bergisches E-Bike, P+R-Anlage, B+R-Anlage, Kiosk und Bushaltestelle

Weitere Information siehe: <https://rbk3.rbkdv.de/mapapps/resources/apps/mobilstationen/>

Weiterhin bietet das im Jahre 2020 eingeführte Bergische E-Bike eine erweiterte Anschlussmobilität im Vor- und Nachlauf zum ÖPNV. Neben den festen Verleihterminals an den Mobilstationen existieren weiterhin virtuelle Verleihstation ohne Ladefunktion in Blecher, Voiswinkel, Neschen und Eikamp.

Problemanalyse (Stärken-Schwächen-Profil)

Trotz der guten Ausgangsbasis ergeben sich einige Schwächen in der ÖPNV-Angebotsqualität in Odenthal. Bei Blick auf die Erschließungskarte wird deutlich, dass es einige größere Siedlungsbereiche im Gemeindegebiet gibt, die deutlich außerhalb des 300-Meter-Erschließungsradius³ liegen. So sind insbesondere in den Gebieten in Glöbusch um die Straße „Zum Hahnenberg“, in Osenau im mittleren Ortsbereich sowie verschiedene Streusiedlungen in Oberodenthal derzeit mangelhaft durch die bestehenden ÖPNV-Haltestellen erschlossen. Aufgrund der bewegten Topographie aber auch der sehr dispersen Siedlungsstruktur in Oberodenthal ist die Erschließung der oben genannten Bereiche anspruchsvoll. Die Bedienung dieser Bereiche

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs. Köln. 2010. Tabelle 5, S. 8.

durch modernere ÖPNV-Formen wie OnDemand oder ergänzende Angebote des Bergischen E-Bike könnten praktikable Lösungen darstellen zur besseren Erschließung dieser Gebiete.

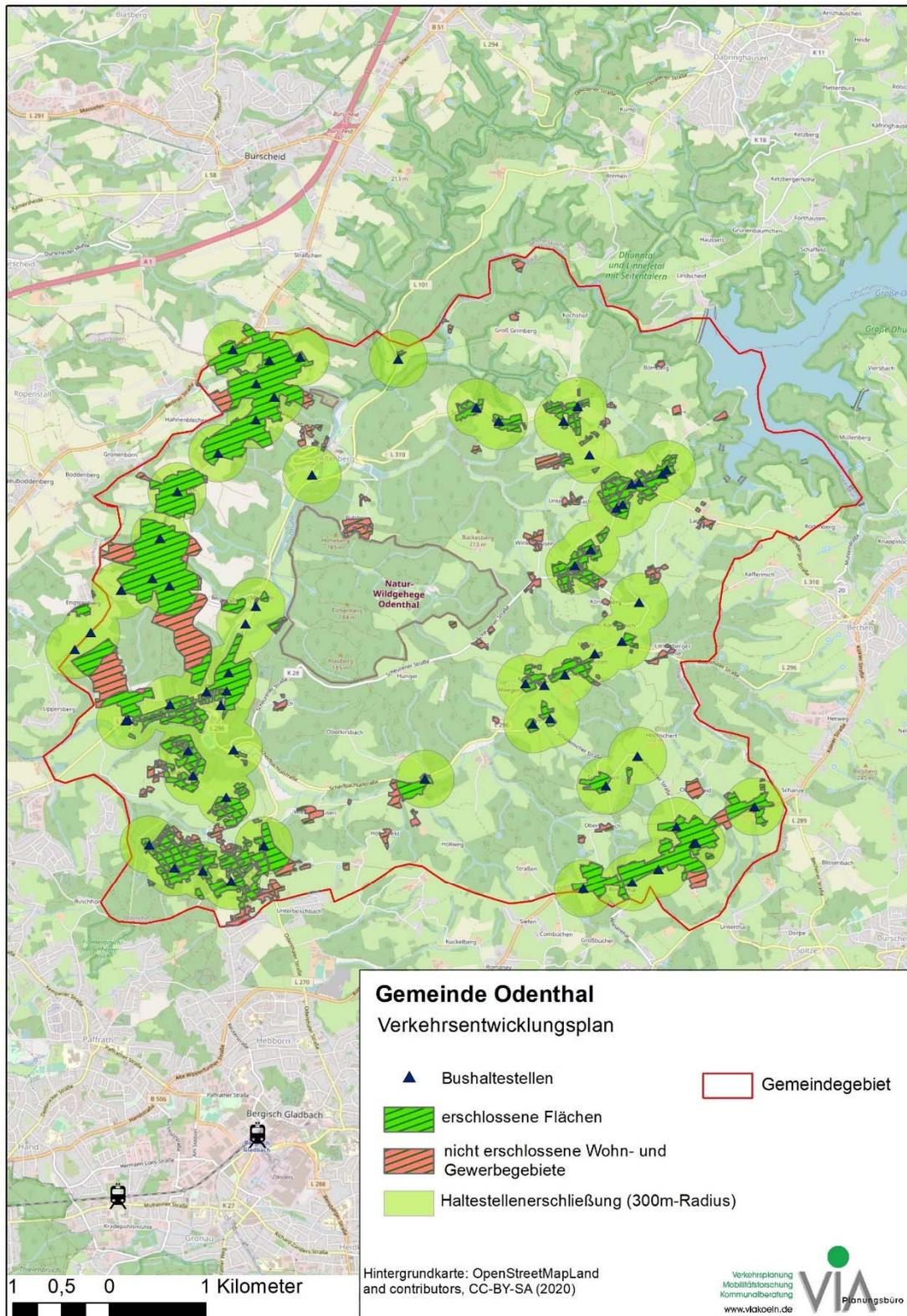


Abbildung 14: Übersicht (nicht) erschlossene Flächen und Haltestellenerschließung (300m Radius)

Bei der Angebotsqualität wird wie bereits bei oben erfolgter Darstellung des Bestandes deutlich, dass diese je nach Gemeindeteilraum erheblich differiert, während die Bereiche Odenthal Mitte/Osenau, Voiswinkel und

Eikamp ein sehr angebotsorientiertes Angebot mit Taktdichten von bis zu 20 Minuten-Takten aufweisen. Liegt diese im Bereich des einwohnerstarken Bereichs Bergstraße, je nach Tageszeit nur bei 1 bis 2 Verbindungen pro Stunde und in Oberodenthal nur ein unzureichendes ÖPNV-Angebot mit keinem einheitlichen Taktangebot aus der wupsi-Linie 432 und dem Bürgerbus. Insbesondere am Wochenende kommt es wie bei der Linie 430 jedoch zu starken Angebotseinschränkungen.

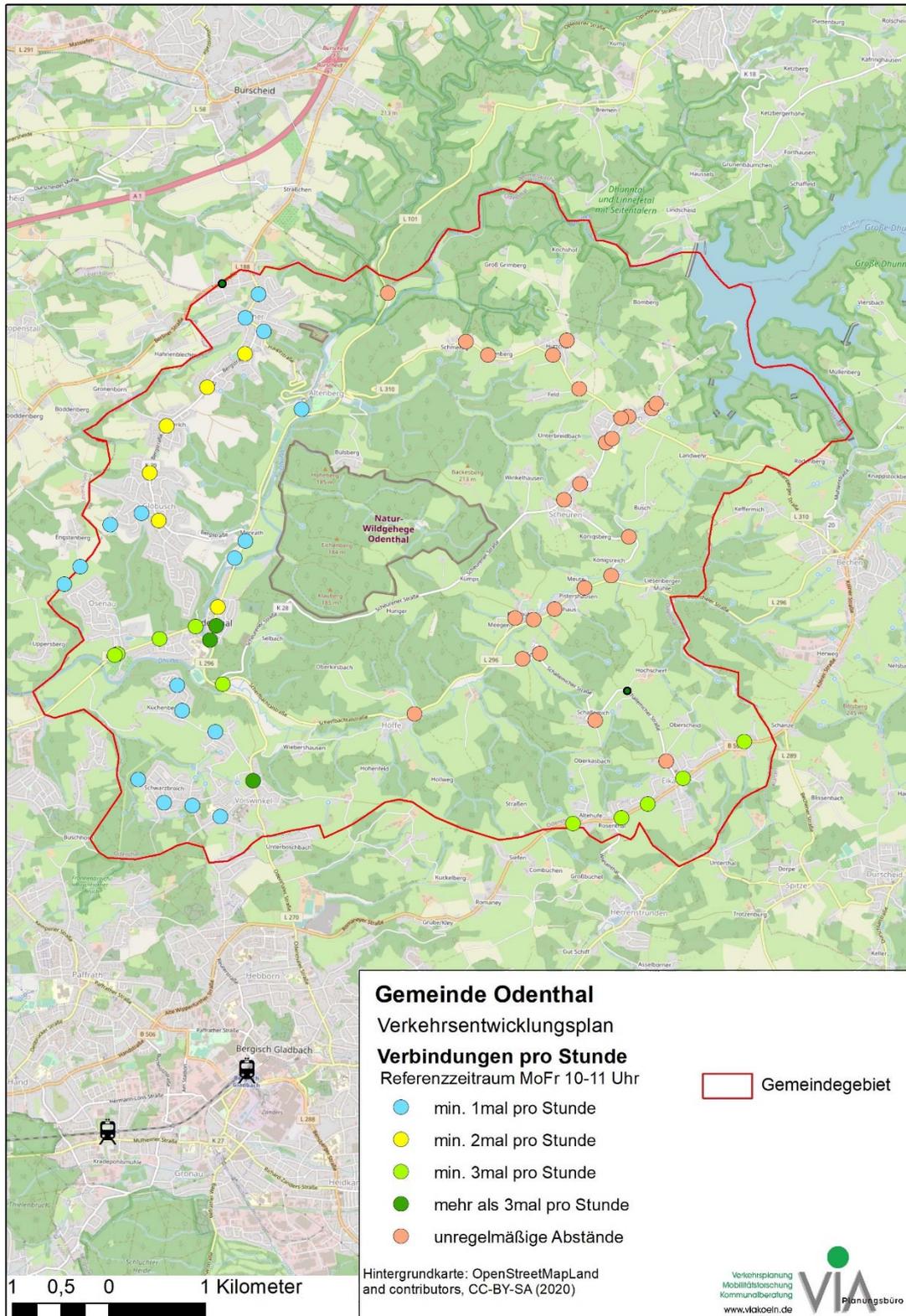


Abbildung 15: Verbindungen pro Stunde, Referenzzeitraum Mo.-Fr. 10-11 Uhr

Weiterhin kommt es aufgrund der Verkehrssituation in Odenthal Mitte bzw. insbesondere auf der Verbindung nach Bergisch Gladbach punktuell zu größeren Verzögerungen und damit einhergehenden Verspätungen im Busverkehr durch hohe Belastungen im Kfz-Verkehr. Insbesondere ist hierbei auch die Ausfahrtsituation an der Haltestelle Odenthal Schule zu nennen, da aufgrund der Verkehrsbelastung auf der Bergisch Gladbacher Str. eine Ausfahrt teilweise mit erheblichen Wartezeiten verbunden ist.

In der Bürgerumfrage sowie der Bürgerversammlung ist deutlich geworden, dass die Bürger:innen sich mehr Direktverbindungen bzw. weniger Umsteigevorgänge bei manchen Verbindungen wünschen sowie generell teilweise eine einfachere Linienstruktur. Aus dem Bereich Bergstraße werden direktere Verbindung in den Stadtteil Köln-Mülheim gewünscht, sowie aus dem Bereich Oberodenthal/Eikamp einerseits Direktverbindungen in den Kernort sowie nach Bechen in der Nachbarkommune Kürten.

| Stärken/Chancen | Schwächen |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> – weitgehend gute räumliche ÖPNV-Erschließung der Gemeindeortsteile – Angebotsorientiertes ÖPNV-Takten in den Bereichen Odenthal Mitte, Voiswinkel und Eikamp mit dichten Takten – Sehr gutes Angebot an neuen vernetzten Mobilitätsmöglichkeiten für ländliche Kommune – Mobilstationen in Odenthal Mitte und Altenberg – Nachtverkehr | <ul style="list-style-type: none"> – einzelne Erschließungsdefizite im Bereich Glöbusch, Osenau und Oberodenthal – unzureichendes ÖPNV-Angebot in Oberodenthal – fehlende Verbindungen wie Oberodenthal – Kürten-Bechen, Eikamp – Odenthal Mitte, Defizite bei der Verbindung nach Leverkusen – ÖPNV-Angebot am Wochenende ausbaubar – Verzögerungen und Verspätungen durch Rückstauungen |

Tabelle 4: Stärken und Schwächen des MIV

Handlungsbedarfe:

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und dem daraus resultierenden Stärken-Schwächen-Profil sind folgende Handlungsbedarfe für eine zukunftsfähige nachhaltige Mobilität in Odenthal identifiziert worden:

- Busbeschleunigung, um Verlässlichkeit zu verbessern und Busse gegenüber dem Auto konkurrenzfähiger zu machen
- Klarere Strukturierung/Arrondierung des Liniennetzes
- Modernes ÖPNV-Angebot in Oberodenthal unter Berücksichtigung des Bürgerbusses

3 Zielsetzung

Im Zuge des VEP wurde ein Zielkatalog erarbeitet, der aus der Stärken-Schwächen-Analyse sowie den verschiedenen Beteiligungsformaten (Bürger:innen, Stakeholder, Verwaltung) und der fachplanerischen Bewertung entwickelt wurde. Dieser umfasst folgende sieben Zielkomplexe, für die dann entsprechende Maßnahmensteckbriefe verfasst wurden:

1. Geschwindigkeiten verträglich gestalten

Dieser Zielkomplex umfasst die Themen Verkehrssicherheit inner- wie außerorts und greift die Anregung der Beteiligungsverfahren auf, wechselnde und zum Teil unplausible Geschwindigkeitsniveaus insbesondere außerorts für den Kfz-Verkehr zu harmonisieren. Hierdurch soll eine Verstetigung des Verkehrsflusses sowie ein Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmenden erreicht werden. Innerorts soll darauf hingearbeitet werden, dass es abgestufte Geschwindigkeitsbereiche gibt, die in den unmittelbaren Ortskernen das Niveau von Tempo 30 nicht übersteigen.

2. Ortslagen wahrnehmbarer gestalten

Der zweite Zielkomplex betrifft die verkehrliche und städtebauliche Positionierung der einzelnen Ortslagen in der Gemeinde Odenthal. Gerade in den Streusiedlungsbereichen, aber auch im Zulauf auf die größeren Ortsteile soll dem Kfz-Verkehr signalisiert werden, besondere Vorsicht und Rücksicht walten zu lassen, um so Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für alle den Straßenraum Nutzenden zu verbessern. Ortseingänge spielen hierbei eine große Rolle. Dort besteht großer Handlungsbedarf, um klar erkennbare Übergangsbereiche zwischen Außer- und Innerortslagen herauszuarbeiten und die Ortskerne selbst durch verkehrstechnische- und -organisatorische Mittel sicherer und sozialverträglicher zu machen.

3. Ortskerne definieren und aufwerten

Den vorhandene Straßenraum bedarfsgerecht aufzuteilen ist das generelle Planungsziel einer jeden Straßenplanung, insbesondere in den Ortskernen mit begrenzten Platzverhältnissen. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es umso wichtiger, die vorhandenen Flächen gezielt zu verteilen. Ziel ist die konsequente Anwendung der vorhandenen Regelwerke zur Stärkung und Sicherung der Nahmobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad sowie die Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu optimieren. Eine wesentliche Rolle spielt auch das Parkraummanagement, das in Odenthal aufgrund des limitiert zur Verfügung stehenden Platzes klarer Entscheidungen bedarf.

4. Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen

Die Teilhabe aller an der Nutzung des öffentlichen Raums ist ein wesentliches Element zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse für Menschen, die auf eine barrierefreie Infrastruktur angewiesen sind. Daher soll dieser Zielkomplex deutlich machen, dass das Thema Barrierefreiheit ein Querschnittsthema ist, das sämtliche Verkehrsarten, jedoch insbesondere die der Nahmobilität von Fuß und Rad sowie des ÖPNV umfasst.

5. Radlücken konsequent schließen

Ein modernes, nachhaltiges Mobilitätssystem ist auf den Radverkehr in besonderer Weise angewiesen. Dieser erschließt alle Teile des Gemeindegebietes, insbesondere mit Blick auf die zunehmend vereinfachte E-Bike-Nutzung und die Bereitstellung von E-Bike-Sharing-Angeboten (Bergisches eBike). Der Radverkehr muss flächendeckend richtlinienkonform geführt und über ein eigenständig geplantes Netz öffentlichkeitswirksam als nachhaltige Mobilitätsform angeboten werden. Im Mittelpunkt stehen die Verkehrssicherheit und komfortable Führungsformen auf der Strecke und an Knotenpunkten. Dabei sind Lücken im Radnetz zu identifizieren und mit Blick auf die Netzplanung zu schließen.

6. Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken

Der ÖPNV ist das Basissystem der nachhaltigen Mobilität, da ihn alle nutzen können – sofern er barrierefrei ist – und er die regionalen Anbindungen an den Schienenverkehr (S-Bahn und Stadtbahn) schafft. Daher ist der Busverkehr an möglichst vielen Stellen zu beschleunigen und gegenüber dem Pkw konkurrenzfähiger zu machen. Das lokale ÖPNV-System ist zu verbessern, insbesondere die Anbindung der Siedlungsschwerpunkte, aber auch der dünn besiedelten ländlich geprägten Bereiche. Für diese sind – stets unter Berücksichtigung des vorhandenen Bürgerbusverkehrs – geeignete Verkehrssysteme zu erproben (Ortsbus, On Demand-Verkehr).

7. Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

Die Koordination und Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger und -angebote bietet die Voraussetzung für eine effektive Nutzung und damit eine maximale Nachhaltigkeit. Koordinierende Klammer ist ein kommunal organisiertes Mobilitätsmanagement. Dieses hat zum einen die organisatorischen Aspekte der Vernetzung in Verwaltung und in Kooperation mit den Verschiedenen Stakeholdern (Rheinisch-Bergischer Kreis, Straßen.NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg und Verkehrsunternehmen) als auch der (unterstützende) Aufbau einer vernetzten Mobilitätsinfrastruktur zum Ziel. Die Gemeindeverwaltung selbst ist dabei als Wegbereiter für die Organisation dieser Prozesse zu sehen, quer durch die verschiedenen Fachbereiche hindurch.

4 Maßnahmenentwicklung

Im Rahmen des VEP wurden Maßnahmenvorschläge entwickelt wie der Verkehr zukünftig ortsverträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken.

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

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

- Benennung der Maßnahme
- Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme
- Vor- und Nachteile sowie ggf. Alternativvorschläge

Bezug auf die Leitziele des VEP

Wichtigste Handlungsschritte („ToDos“)

- Illustration (Plan / Foto / Skizze)
- Benennung der zu beteiligenden Stellen bzw. Akteur:innen
- Zeitlicher Rahmen in Hinblick auf die Realisierung:
 - Kurzfristig: Realisierungshorizont ca. drei Jahre
 - Mittelfristig: Realisierungshorizont ca. drei bis fünf Jahre
 - Langfristig: Realisierungshorizont mehr als fünf Jahre
- Aussagen zum Kostenspektrum soweit zum aktuellen Zeitpunkt und im Hinblick auf die vorliegende Planungstiefe darstellbar; das Kostenspektrum bei Investitionen wird nach folgender Klassifikation aufbereitet:
 - niedrig < 100.000 €
 - mittel 100.000 – 1 Mio. €
 - hoch > 1 Mio €

Jede der nachstehenden Maßnahmen findet sich im Gesamtmaßnahmenplan (Anlage 5) wieder und wird nachfolgend detailliert in einzelnen Maßnahmenblättern behandelt. Insgesamt wurden vier Maßnahmenpakete mit insgesamt 25 Haupt- und weiteren Untermaßnahmen erarbeitet:

4.1 Maßnahmenpaket A – Belange Ortslagen und Ortskerne

- A1 Hervorhebung der Ortseingänge
- A2 Herstellung von innerstädtischen Straßenquerschnitten
- A3 Auflösung von Busbuchten in zentralen Bereichen
- A4 Schaffung innerörtlicher Kernbereiche
- A5 Parkraumkonzept Odenthal Mitte
- A6 Parkraummanagement und Parkleitsystem Altenberg
- A7 Smartparking
- A8 Erstellung eines Verkehrsmodells

4.2 Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten

- B1 Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung
- B2 Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit
- B3 Herstellung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts

4.3 Maßnahmenpaket C – Belange Nahmobilität

- C1 Herstellung konsequenter und richtliniengerechter Radverkehrsführungen
- C2 Radnetzschlüsse herstellen
 - C2.1 Schließung kommunaler Radnetzlücken
 - C2.2 Schließung interkommunaler Radnetzlücken
- C3 Einrichtung weiterer E-Bike-Verleihstationen
- C4 Anlage von Querungshilfen
- C5 Einrichtung einer Elternhaltestelle am Dhünntalstadion
- C6 Attraktive Fußgängerverbindungen
- C7 Barrierefreie Nahmobilität

4.4 Maßnahmenpaket D – Belange ÖPNV

- D1 Schnelle Busachsen schaffen
- D2 Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr
 - D2.1 Expresslinie X434 Odenthal – LEV-Schildgen – Köln-Mülheim
- D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S)
- D4 Oberodenthaler Landbus
- D5 Mobilstationen in der Fläche
- D6 Mobilitätstestwochen

4.5 Maßnahmenpaket A – Belange Ortslagen und Ortskerne

4.5.1 A1 Hervorhebung der Ortseingänge

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

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

Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) stellen Fahrbahnverschwenkungen bzw. -versätze die beste Möglichkeit dar, um diesen Effekt zu erzielen. Gleichzeitig kann durch die Anlage von Mittelinseln Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, um zu Fuß Gehende und Radfahrende richtliniengerecht und sicher führen zu können.

Nachteile werden lediglich in der Flächeninanspruchnahme und den damit verbundenen Kosten gesehen.

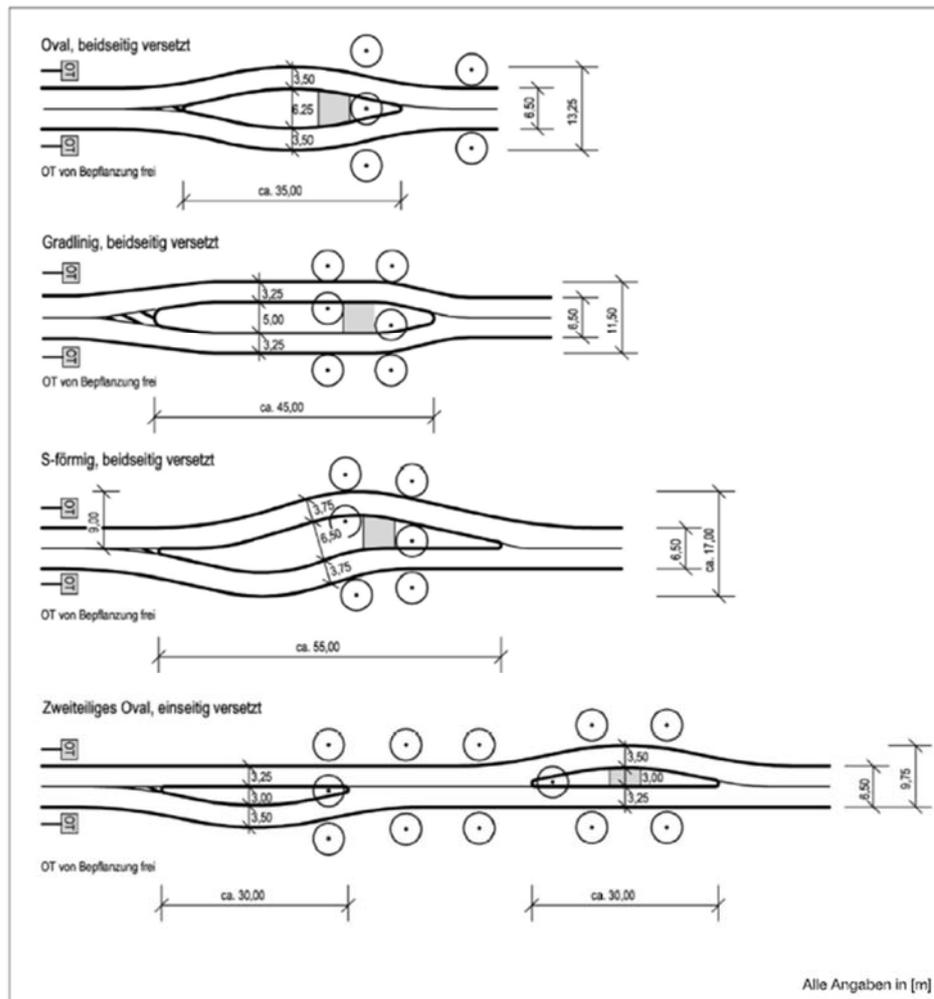


Abbildung 16: Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung (RASt06, Bild 99)

Die stetige Expansion der Ortslagen führt dazu, dass Verkehrsabschnitte entstehen, die weder die inner- noch eine außerorts Charakteristik aufweisen. Häufig handelt es sich um anbaufreie Hauptverkehrsstraßen die rückwärtig erschlossen werden. Diese Bereiche, wie sie beispielsweise in Odenthal Mitte aus / in Richtung Schildgen

und Eikamp zu finden sind, können als Übergangsbereiche bezeichnet werden. Sie bergen sowohl Probleme als auch verkehrstechnisches Potenzial.

Eine weitere Möglichkeit den Ortseingang zu definieren bzw. einen möglichen Übergangsbereich einzuleiten, stellt der Umbau eines Knotenpunktes zu einem Kreisverkehrsplatz dar (vgl. Maßnahme B2). So kann nicht nur die Geschwindigkeit reduziert werden, sondern auch die Leistungsfähigkeit verbessert und gleichzeitig für einen flüssigeren Verkehrsablauf gesorgt werden.

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

Potenziale für diese Umgestaltung werden an folgenden Stellen gesehen:

- **A1.1** Odenthal Mitte
 - > **A1.1.1** Anlage KVP aus / in Richtung Altenberg am KNP L101/ K29
 - > **A1.1.2** Anlage Fahrbahnversatz aus / in Richtung Funkenhof am KNP Busbahnhof
- **A1.2** Ortseingang Blecher aus / in Richtung Altenberg
- -> Anlage Fahrbahnversatz mit Querungsmöglichkeit

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- **Ortslagen wahrnehmbarer gestalten**
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

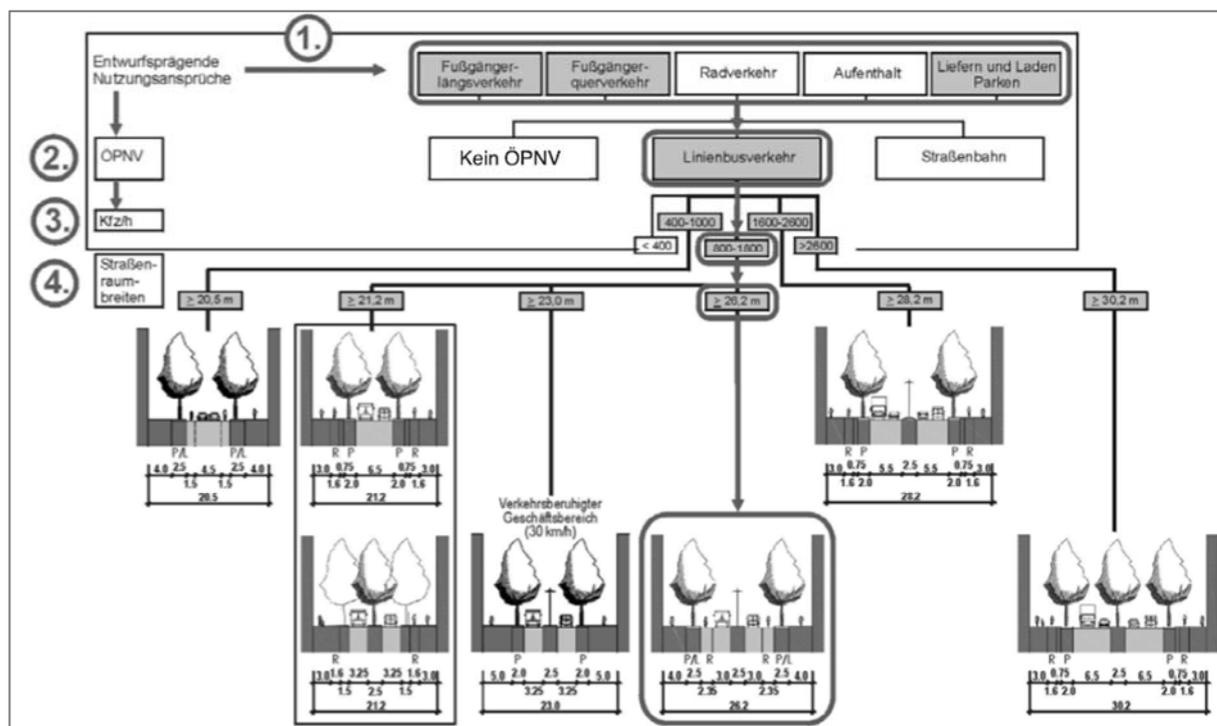
- Erstellung und Abstimmung (Straßen.NRW) einer konkreten Planung zur Herstellung einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung im Zulauf der Ortslage Odenthal Mitte und Blecher
- Prüfung der Leistungsfähigkeit des KNP L101/ K29 um ggf. Planung, Abstimmung (Straßen.NRW / Kreis) und Herstellung eines KVP vorzunehmen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|------------------------------|----------------------|---|
| - Gemeindeverwaltung | A1.1.1 langfristig | niedrig - mittel |
| - Straßen.NRW | A1.1.2 mittelfristig | ca. 60.000 – 100.000 € Herstellungskosten (netto) je Maßnahme |
| - Rheinisch-Bergischer-Kreis | A1.2 mittelfristig | + Planungskosten |

4.5.2 A2 Herstellung von innerstädtischen Straßenquerschnitten

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Wie bereits in Maßnahmenblatt A1 beschrieben, ist die optische Wahrnehmung des Straßenraumes ein nicht zu vernachlässigender Baustein in der Verkehrsplanung, wenn es um die Steuerung des Verkehrsverhaltens geht. Dies betrifft jedoch nicht nur den Ortseingang, sondern den gesamten Straßenquerschnitt. Dieser wird stets anhand der jeweiligen Situation vor Ort angepasst. Entscheidend hierbei sind neben den vorrangigen Nutzungsansprüchen der einzelnen Nutzergruppen (MIV, ÖPNV, Nahmobilität) die vorhandenen und prognostizierten Verkehrsbelastungen sowie die zur Verfügung stehenden Flächen.



Quelle: Auszug RAS06, Bild 24 – Schrittweise Ermittlung eines empfohlenen Querschnitts

Ein innerstädtischer Querschnitt sollte mindestens folgende Kriterien aufweisen:

- beidseitige Nebenanlagen für Fußgänger und ggf. Radverkehr, Mindestbreite 2,50 m
- Mindestbemessung des Straßenraums für Pkw-Pkw Begegnungsfall (Mindestbreite 4,75 m), Lkw-Lkw Begegnungsfall (Mindestbreite 6,35 m)
- weitere Möglichkeiten der Radverkehrsführung (in Abhängigkeit von der jeweiligen Verkehrsbelastung) bilden die Führung gemeinsam mit den MIV, die Anlage von Schutzstreifen
- bedarfsgerechte Berücksichtigung von Zufahrten, privaten und öffentlichen Parkplätzen
- leistungsfähige Knotenpunktgestaltung (z.B. durch die Anlage eines Linksabbiegestreifens, Umgestaltung zum KVP, Einrichtung einer LSA)

Potenziale für diese Umgestaltung werden in Odenthal Mitte und in Blecher gesehen:

– **A2.1 Odenthal Mitte**

Im Zuge der städtebaulichen Überplanung des Odenthaler Kernorts im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) unter dem Titel „A_6 / A_7: Gestaltung der innerörtlichen Verkehrsstraßen“ (Junker+Kruse/Runge IVP/Landschaftsarchitekten wbp 2021) wurde weiterhin das Ziel formuliert, die Verkehrsflächen durch begleitende gestalterische Maßnahmen harmonischer in die Ortsmitte zu integrieren. Die Altenberger-Dom-Straße bildet die westliche Zufahrtsachse ins Odenthaler Zentrum. Diese sollte nach den genannten Vorgaben überplant werden:

Überplanung des gesamten Straßenquerschnitts der Altenberger-Dom-Straße (aus / in Richtung Schildgen), um die Nebenanlagen aufzuwerten und die Nahmobilität zu fördern

- **A2.2 Blecher**

Überplanung der bestehenden, nicht richtlinienkonformen Radverkehrsführung (einseitige Gegenrichtungsradwege), Herstellung Radrichtungsverkehr in der Ortslage

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- **Ortslagen wahrnehmbarer gestalten**
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Ermittlung der Planungsgrundlagen: Vermessung der zu beplanenden Ortslagen (z.B. Odenthal Mitte, Blecher, etc.)
- Erstellung einer konkreten Planung: mögliche Querschnitte unter Berücksichtigung aller relevanten Verkehrsteilnehmer:innen (MIV, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV)
- Abstimmung der Maßnahmen mit Dritten
 - > für Odenthal Mitte mit dem ISEK
 - > für Blecher mit dem Rheinisch-Bergischen-Kreis und Straßen NRW
- Umsetzung der Einzelmaßnahmen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - ISEK-Beteiligte - Straßen.NRW - Rheinisch-Bergischer-Kreis | <p>A2.1 Langfristig</p> <p>A2.2 Mittelfristig</p> | <p>Kosten abhängig von Planungsansatz</p> <p>Herstellungskosten (netto)</p> <p>Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m²</p> <p>Nebenanlagen Vollausbau 130€/m²</p> <p>Grünflächen Neuerstellung 60€/m²</p> <p>+ Planungskosten</p> |

4.5.3 A3 Auflösung von Busbuchten in zentralen Bereichen

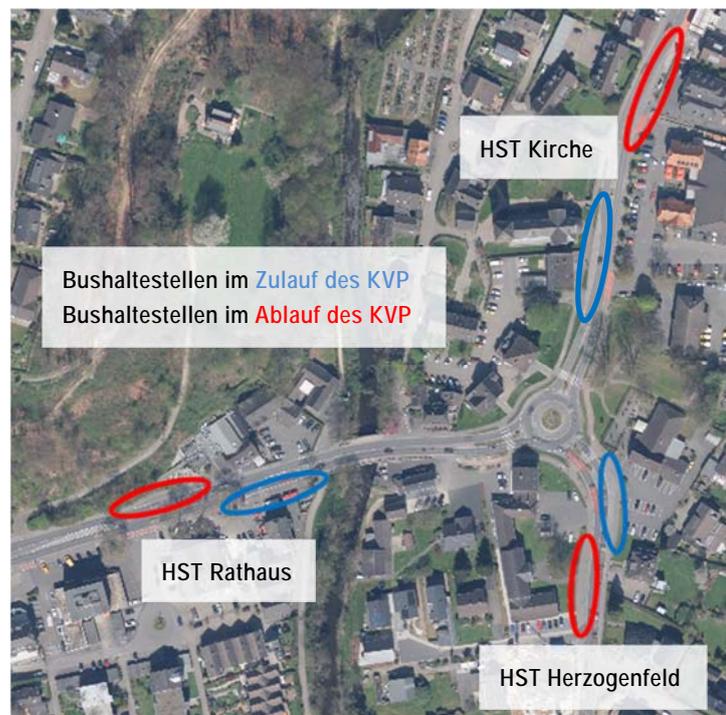
Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im zentralen Bereich der Gemeinde Odenthal sind die bestehenden Bushaltestellen als Busbuchten ausgeführt. Die vermeintlichen Vorteile eines Haltepunktes außerhalb des fließenden Verkehrs, werden durch eine hohe Flächeninanspruchnahme des Straßenraumes durch den ÖPNV und unzureichend dimensionierte Nebenanlagen geschmälert. Gerade im Bereich der Haltestelle „Rathaus“ entstehen zum einen regelmäßig Konfliktsituationen zwischen den Verkehrsteilnehmern durch die beengten Raumverhältnisse, zum anderen entstehen für die Busse Verlustzeiten, um sich in den Verkehrsfluss wieder einzufädeln.



Quelle: Fotos Isaplan 2020

Die Auflösung von Busbuchten soll insbesondere im Zulauf zum zentralen Kreisverkehrsplatz in Odenthal Mitte an den Haltestellen „Rathaus“, „Kirche“ und „Herzogenfeld“ erfolgen. Die Haltestellen im Ablauf vom Kreisverkehr müssen als Buchten erhalten bleiben, um Rückstaus für den aus dem Kreisverkehrsplatz abfließenden Verkehr zu vermeiden.



Übersichtskarte der Bushaltestellen am KVP Odenthal Mitte

Quelle: TIM-online

Somit wird erreicht, dass der Bus zum Pulkführer des in den Kreisverkehr einfahrenden Verkehrs wird. Die geschaffenen Lücken im Verkehrsfluss können zur Beschleunigung der ÖPNV-Fahrt genutzt werden anstatt Verlustzeiten beim Einfädeln in den fließenden Verkehr und damit Verspätungen zu sammeln.

Durch die Auflösung von Busbuchten und die Einrichtung von Fahrbahnrandhaltestellen können somit mehrere Ziele verfolgt werden:

- ÖPNV-Beschleunigung (vgl. D1)
- indirekte Verkehrsbeschleunigung des MIV durch verlängerte Zeitlücken am KVP
- Reduzierung der Konfliktpotentiale in den Nebenanlagen ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme
- Aufwertung und Stärkung der Nebenanlagen (vgl. A2)

Vorgeschlagen wird, die Busbuchten der Haltestellen Odenthal Rathaus (A3.1), Odenthal Herzogenfeld (A3.2), Odenthal Kirche (A3.3) im Zulauf zum Kreisverkehrsplatz Odenthal Mitte zurückzubauen und als Fahrbahnrandhaltestelle auszuführen. Dafür soll der bestehende Bordverlauf bis an die Fahrbahn herangezogen und die Nebenanlagen um dieses Maß verbreitert werden. Im Zuge dieser Maßnahme sollte gleichzeitig ein Barrierefreier Ausbau inkl. Taktileer Leitelemente erfolgen.

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- **Ortslagen wahrnehmbarer gestalten**
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Ermittlung der Planungsgrundlagen: Vermessung der jeweiligen Bushaltestellen
- Erstellung einer konkreten Planung: Fahrbahnrandhaltestelle unter Berücksichtigung der relevanten Verkehrsteilnehmer:innen (MIV, Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) und der Thematik Barrierefreiheit
- Abstimmung der Maßnahmen mit Dritten (Gemeindeverwaltung, ISEK, Straßen NRW, Behindertenverband / -vertretung)
- Umsetzung der Maßnahme: Rückbau der Busbucht / Herstellung einer Fahrbahnrandhaltestelle, Ausbau der Nebenanlagen bzw. Wartebereich der Bushaltestelle mit taktilen Leitelementen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|------------------------------------|---------------------------|---|
| - Gemeindeverwaltung | A3.1 Mittelfristig | Herstellungskosten (netto) |
| - ISEK-Beteiligte | A3.2 Mittelfristig | A3.1 niedrig ca. 30.000 € |
| - Straßen.NRW | A3.3 Mittelfristig | A3.2 niedrig ca. 25.000 € |
| - Behindertenverband / -vertretung | | A3.3 niedrig ca. 20.000 € |
| | | + Planungskosten |

4.5.4 A4 Schaffung innerörtlicher Kernbereiche

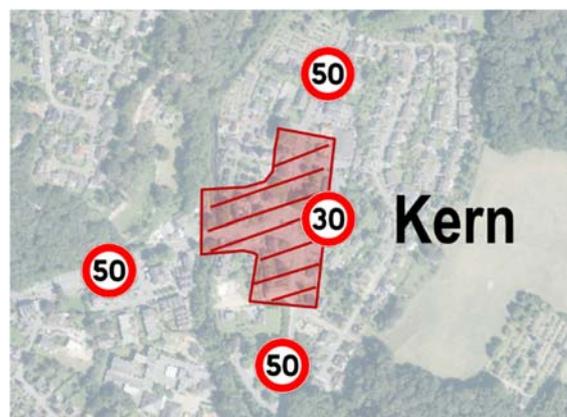
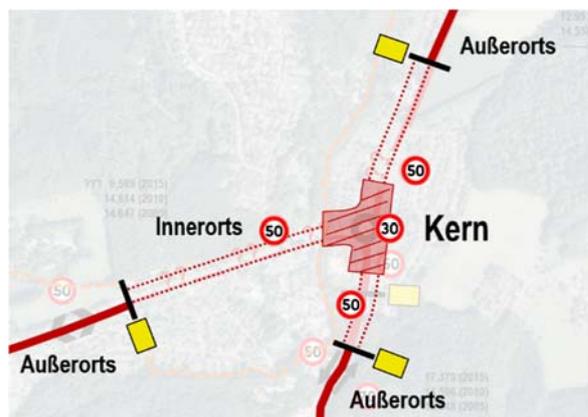
Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Odenthal Mitte stellt das Einzelhandels- und Verwaltungszentrum der Gemeinde Odenthal dar. Rund um den zentral gelegenen Kreisverkehrsplatz sind die Gemeindeverwaltung sowie zahlreiche Einzelhandels-, Gastronomie- und Gewerbebetriebe angesiedelt. Grundsätzlich sind dies beste Voraussetzungen eines florierenden Ortskerns. Auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens der zuführenden Straßenzüge der Altenberger-Dom-Straße (L101) und der Bergisch-Gladbacher-Straße (L296) wird das Odenthaler Zentrum jedoch in seiner gestalterischen Expansion und Wahrnehmung gehemmt. Darum soll es Ziel des VEPs sein, die verkehrlichen Rahmenbedingungen zu definieren, um diese Missverhältnisse zu beheben.

Im Zuge der städtebaulichen Überplanung des Odenthaler Kernorts im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) unter dem Titel „A_4: Aufwertung der Ortsmitte“ (Junker+Kruse/Runge IVP/Landschaftsarchitekten wbp 2021) wurde weiterhin das Ziel formuliert, der funktionalen Trennung durch den Kreisverkehr entgegenzuwirken, indem neue Querverbindungen für den Fußverkehr geschaffen werden sollen. Diese sollen den historischen Ortskern rund um die Gemeindeverwaltung mit den Einzelhandelsschwerpunkten und Wohngebieten verbinden.

Dem generellen Ansatz des ISEKs, Querverbindungen zu schaffen um diverse Nutzungen miteinander zu verbinden, kann gefolgt werden. Jedoch stellt die Anlage weiterer Querungshilfen aus verkehrlicher Sicht keine grundlegende Lösung der Defizite dar. Vielmehr geht es darum, einen Paradigmenwechsel anzustoßen und Pkw-Verkehre generell stärker auf nachhaltige Verkehrsarten zu verlagern oder zu vermeiden.

Daher wird empfohlen, eine Kernzone einzurichten, die sich sowohl baulich als auch verkehrsrechtlich vom restlichen zuführenden Straßennetz abhebt. Dies kann erreicht werden, in dem das bisherige Trennprinzip zwischen Fahrbahn und Nebenanlagen aufgehoben wird und ein „weiches Trennprinzip“ verfolgt wird. Dazu wird das unterschiedliche Höhenniveau, welches durch die vorhandene Bordanlage entsteht, aufgehoben, sodass ein höhengleiches Fahrbahnniveau entsteht. Gleichzeitig wird die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30km/h empfohlen. Durch diese Maßnahme kann nicht nur der gesamte Verkehrsfluss harmonisiert werden, es können auch alternative Führungsformen für den Radverkehr geprüft werden (vgl. C1). Als mögliche Abgrenzung eines solchen Kernbereichs sollte die Zufahrt zum Edeka Markt in Richtung Norden, die Zufahrt zum Bürgeramt in Richtung Süden sowie die Zufahrt Im Schmittergarten im Westen geprüft werden.



Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDos / Bausteine

- abschließende Grundsatzentscheidung treffen
- Ermittlung der Planungsgrundlagen: Vermessung des Planungsraumes
- Erstellung einer konkreten Planung mit dem Leitgedanken des Rückbaus der Bordanlagen und Herstellung eines weichen Trennprinzips in Sinne des „Shared Space“-Gedankens
- Abstimmung der Maßnahmen mit Dritten (Gemeindeverwaltung, ISEK, Straßen.NRW)
- Umsetzung der Maßnahme

Plan / Darstellung / Foto



Im niedersächsischen Frisothe (Landkreis Cloppenburg) wurde das weiche Trennprinzip konsequent im Ortskern umgesetzt. Die Belastung der Straßen ist hoch und lag vor dem Umbau bei rund 9-13.000 Kfz/DTV.

(Foto: VIA eG)

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|--------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - ISEK-Beteiligte - Straßenverkehrsbehörden: Straßen.NRW, (Rheinisch-Bergischer Kreis) | <p>langfristig</p> | <p>mittel ca. 500.000 € Herstellungskosten (netto) + Planungskosten</p> |

4.5.5 A5 Parkraumkonzept Odenthal Mitte

Ausgangslage, Problematik und Kurzbeschreibung der Maßnahme

In Odenthal Mitte sind punktuelle Überlastungen des Parkraums im Kernort zu verzeichnen, insbesondere wenn sich örtliche Veranstaltungen und Ereignisse (Hochzeiten, Beerdigungen, Märkte) überschneiden und auch vom Schulzentrum ein starker Bedarf ausgeht. Während im inneren Kernort (Einzelhandels- und Verwaltungszentrum) starke Auslastungen sowie einzelne Überlastungen zu verzeichnen sind, sind die Kapazitäten in den angrenzenden Wohngebieten nicht ausgelastet. Diese sollen jedoch nicht weiter belastet werden.

Im Rahmen einer Parkraumuntersuchung (VIA/ISAPLAN 2017) wurden im Jahr 2017 Möglichkeiten zum Umgang mit den Überlastungserscheinungen im Rahmen eines Parkraum- und Mobilitätsmanagements aufgezeigt. Aufgabenstellung war die Verlagerung von Dauerparkern insbesondere im Umfeld des Rathauses auf alternative Flächen, um Raum für den oben genannten Bedarf an Kurzzeitparkplätzen zu schaffen.

Im Zuge der städtebaulichen Überplanung des Odenthaler Kernorts im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) unter dem Titel „Entwicklungssachse Odenthal – Altenberg: Stärkung des Zentrums und Erhalt des kulturellen Erbes“ (Junker+Kruse/Runge IVP/Landschaftsarchitekten wbp 2021) wurde weiterhin das Ziel formuliert, im Bereich der Alten Kaplanei eine dörfliche Platzfläche mit hoher Aufenthaltsqualität zu entwickeln. Hierzu ist es ebenfalls erforderlich Parkplätze freizustellen und zu verlagern.

Diese zum Teil konkurrierenden Zielvorstellungen sind abzuwägen und der Umgang mit dem Thema Parken ist letztlich der Schlüssel für das Erreichen der gewünschten verkehrlichen und städtebaulichen Ziele. Eine abschließende Beschlussfassung konnte bislang noch nicht erfolgen.

Aufgrund der fachplanerischen verkehrlichen und städtebaulichen Erwägungen wird empfohlen, die genannte Fläche im Rathausbereich auf jeden Fall für einen Quartiersplatz vorzusehen, um die gewünschte städtebauliche Qualität zu ermöglichen. Die darüber hinaus gehende Verlagerung von Stellplätzen zu Gunsten der Schaffung von Kurzzeitparkständen sollte weiterverfolgt werden, insofern Ausweichflächen verfügbar sind. Letztlich muss eine Abwägung zwischen erwünschter städtebaulicher Qualität und zielnahem Parken stattfinden.

Zur Schaffung des Quartiersplatzes wird die Fläche von 12 bis 15 Parkständen benötigt. Für Kurzzeitparker im Rathausbereich müssten rund 70 Dauerparkstände mit einer Kurzzeitparkregelung belegt (Bewirtschaftung mit Parkscheibe oder gebührenpflichtiger Parkschein) und die Dauerparker auf alternative Flächen oder/und Verkehrsmittel verlagert werden.

Da eine Erweiterung der vorhandenen Parkieranlage am Schulzentrum sich als nicht umsetzbar erwiesen hat (Aufstockung Schulparkplatz, zusätzliche Parkierungsfläche) und auch keine weiteren Flächen für Parkzwecke zur Verfügung stehen, lässt sich das Maximalziel nicht realisieren.

Vorgeschlagen wird jedoch zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität, den Quartiersplatz an der alten Kaplanei zu entwickeln und je nach Möglichkeit eine geringe Zahl weiterer Parkstände zum Kurzzeitparken zur Verfügung zu stellen.

Potenziale für Ersatzparkraum werden allenfalls an folgenden Stellen gesehen:

- Fläche im Bereich des REWE-Geländes gegenüber der Kirche soweit mobilisierbar

- Flächen im Bereich des Dhünntalstadions
- Eventuell Mobilisierbare Einzelflächen im Bestand

Da jedoch auch im Zuge der Überplanung der Altenberger-Dom-Straße Stellplätze neu geordnet und verlagert werden müssten, erscheint die Aktivierung zusätzlichen Parkraums mit verhältnismäßigen Mitteln kaum realisierbar.

Es ist zur Kenntnis zu nehmen, dass die Ausweitung von Verkehrsflächen für den ruhenden MIV derzeit an ihre Grenze stößt und eine zusätzliche Erweiterung des Parkraumangebots allein unter dem Gesichtspunkt der verfügbaren und konsensfähigen Flächen äußerst problematisch erscheint. Dies steht im Einklang mit den Äußerungen im Rahmen der Bürgerbeteiligung, dass der starke Kfz-Verkehr im Odenthaler Zentrum als störend und belastend empfunden wird, gleichwohl die eingeübten MIV-orientierten Mobilitätsmuster weiterhin vertreten werden.

Alternative:

Vielmehr ist es vor diesem Hintergrund geboten, dass diejenigen Maßnahmen aus dem VEP und dem kommunalen Mobilitätsmanagement greifen, die auf eine Verlagerung der Verkehre auf alternative Verkehrsmittel ausgerichtet sind, die entsprechend wie im VEP vorgeschlagen weiterentwickelt werden müssen. Unter diesem Gesichtspunkt sollte auch die städtebauliche Weiterentwicklung des Ortskerns u.a. durch Schaffung eines Quartiersplatzes und der Umbau der Achse Odenthal – Altenberg betrachtet werden.

Ergänzend und unterstützend sollten die Möglichkeiten, den vorhandenen Parkraum effektiver zu nutzen und Parksuchverkehre zu reduzieren durch digitale Technik („Smart Parking“) vertiefend ausgelotet werden (siehe Maßnahmensteckbrief A7).

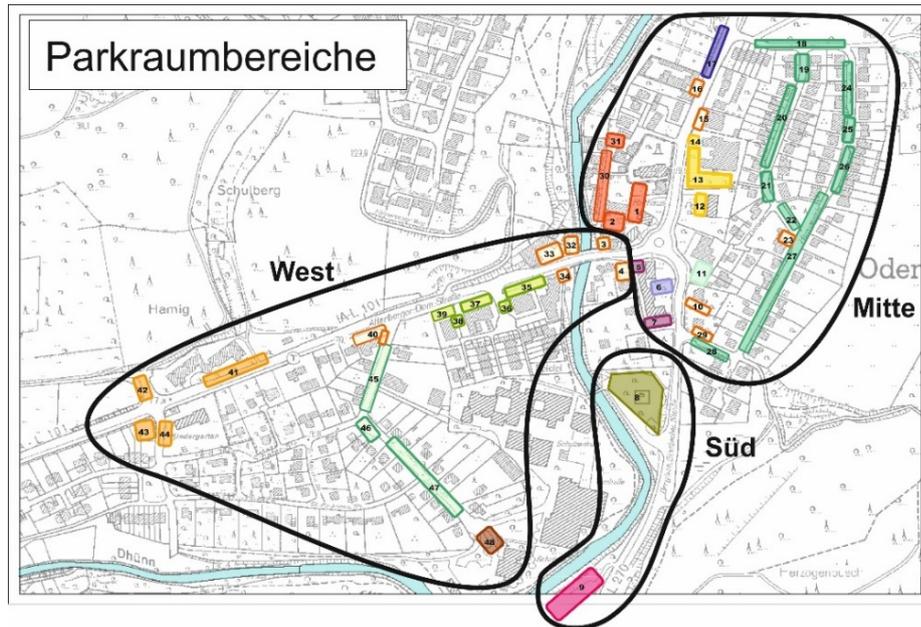
Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Klärung der städtebaulichen und verkehrlichen Zielvorstellungen in der Gemeinde Odenthal mit dann abschließender Prüfung der o.g. letzten Flächenreserven für Parkzwecke
- Prüfung der Möglichkeiten zur Realisierung des Quartiersplatzes an der Alten Kaplanei. auch unter Verzicht auf Ersatzparkraum
- Prüfung einer Parkraumbewirtschaftung im Bestand mit dem Ziel, Kurzzeitparkplätze im zentralen Bereich zu schaffen, ggf. unter Zuhilfenahme des Instruments des Bewohnerparkens

Plan / Darstellung / Foto



Parkraumkonzept Odenthal: Parkraumangebot in den verschiedenen Bereichen, Quelle: Gemeinde Odenthal/ VIA/ISAPLAN 2017

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|-------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Politik - Bürgerschaft | kurzfristig | <ul style="list-style-type: none"> - Anhängig vom Ergebnis der Prüf-vorschläge |

4.5.6 A6 Parkraummanagement und Parkleitsystem Altenberg

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Für den touristisch und kulturell intensiv frequentierten Bereich um den Altenberger Dom ergeben sich an Spitzentagen bei Veranstaltungen deutliche Überlastungserscheinungen des verfügbaren Parkraumangebots.

Im Zuge einer Parkraumuntersuchung zum Weihnachtsmarkt im Dezember 2016 wurden alle zum Parken beanspruchten Flächen erhoben, die auch Ausweichflächen in den Ortslagen Odenthal und Blecher umfassen. Diese werden durch einen kostenfreien Shuttle-Busverkehr an Altenberg angebunden. Zur Spitzenzeit der Nachfrage am Nachmittag bestand bei dieser Erhebung eine bis zu 45%ige Überlastung des Parkraums, entsprechend 500 Stellplätze. Zahlreiche Parker befanden sich auf illegal beparkten Flächen am Straßenrand aus, insbesondere längs der L 101.

Derartige Ereignisse traten an einzelnen Spitzentagen im Jahr auf, in der Regel war das vorhandene Parkraumangebot ausreichend, jedoch auch ungleichmäßig ausgelastet. Sollten die Corona-Beschränkungen entfallen, ist mit der Problematik erneut zu rechnen.

Im Rahmen der Parkraumkonzeption von VIA/ISAPLAN (2017) wurden u.a. folgende Handlungsoptionen zum Thema „Parkraummanagement an Spitzenbelastungstagen“ geprüft und vor Ort intensiv diskutiert:

- Ergänzung des Parkraumangebots durch Ersatzparkflächen.
- Lenkung des Parksuchverkehrs
- Einheitliche Regelung der Parkraumbewirtschaftung.
- Weitere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen

Im Zuge der Überprüfung des Parkraumangebots wurde eine Vorentwurfsplanung für eine neue Parkieranlage an der Busschleife durchgeführt. Ebenso wurden in dem Kontext alternative Standorte für die Bushaltestelle betrachtet. Weiterhin wurde die Option von temporären Ausweichparkflächen im Bereich der Wiese am Märchenwaldparkplatz betrachtet. Im politischen Raum wurden zudem weitere Standorte für ergänzende Parkflächen in Erwägung gezogen. Keine dieser Möglichkeiten wurde jedoch weiterverfolgt.

Somit ergeben sich vorrangig Maßnahmen des Parkraummanagements, die zur Verbesserung der Situation – nicht nur an Spitzentagen der Belastung – beitragen können:

- Als **Leitmaßnahme** wird die Umsetzung eines statischen Parkleitsystems empfohlen. Hierdurch können eine bessere Verkehrslenkung und eine städtebauliche und touristische Aufwertung der Destination Altenberg durch ein einheitliches und modernes Schilderdesign und einem „Aufräumen“ des heterogenen Altbestandes erreicht werden. Eine entsprechende Planung liegt im Rahmen der Parkraumuntersuchung vor. Aufgrund der hohen Kosten wird derzeit kein dynamisches Parkleitsystem empfohlen.
- Eine **Vereinheitlichung der Parkraumbewirtschaftung** mit höheren Preisen im Kernbereich und niedrigeren Preisen auf den äußeren Parkieranlagen hätte eine gewisse Lenkungsfunktion, sie ist jedoch schwierig umzusetzen, da sich viele Parkflächen in privatem Besitz und Bewirtschaftung befinden. Hier sollte eine nachhaltige Lösung mit den beteiligten Akteuren der Altenberger Runde ausgehandelt werden.

- Für Spitzentage der Belastung sollte nochmals geprüft werden, inwieweit sich **temporäre Ausweichflächen** mobilisieren lassen, auf denen mit Pkw befahrbare Steckverbundplatten o.ä. kurzfristig ausgelegt werden können.
- Im Kontext der **ÖPNV-Maßnahmen** (siehe D2) wird vorgeschlagen, die direkte Anbindung Altenbergs an Köln zu verbessern, indem eine Verbindung der Buslinien 212 und 434 erfolgt. Hierdurch entfielen der zwingende Umstieg in Odenthal Mitte.
- Flankierend ist die bereits eingerichtete **Mobilstation Altenberg** mit Bergischer E-Bike-Station intensiv zu bewerben, ebenso sollte die Ausstattung des zentralen Bereichs Altenberg mit qualitativ hochwertigen **Fahrradabstellanlagen** erfolgen, da hier ein deutlicher Mangel besteht.

Vorteile:

- Parkleitsystem als Lenkungs- und Marketinginstrument für den touristischen Verkehr auch außerhalb der Spitzentage der Nachfrage
- Nicht versiegelte temporäre Stellflächen sind ökologisch verträglicher und flexibler handhabbarer als neu angelegte Parkieranlagen
- Maßnahmenmix unterstützt mittel- bis langfristig die Verlagerung von Fahrten auf alternative Verkehrsmittel

Nachteile:

- Abstimmungsaufwand
- Organisationsaufwand für die Vorhaltung temporärer Stellflächen

Alternative:

Alternativ zum beschriebenen statischen Parkleitsystem kann ein digitales Parkraummanagement für Altenberg geprüft werden. Durch digitale Technik („Smart Parking“) kann der vorhandene Parkraum effektiver genutzt und Parksuchverkehre reduziert werden (siehe Maßnahmensteckbrief A7). Inwieweit ein solches Smartparking-System auch durch dynamische Leitelemente unterstützt werden soll, ist ebenfalls zur Aufbereitung einer abschließenden Entscheidungsgrundlage zu klären.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Abschließende Grundsatzentscheidung zwischen einfachem statischem Parkleitsystem und digitalisiertem Smartparking ggf. mit dynamischen Leitkomponenten treffen
- Digitales Parkraummanagement vertiefend untersuchen
- Prüfung der materiellen und organisatorischen Voraussetzungen für eine temporäre Ausweichparkfläche (Flächenfindung, Material, Lagerung, Betreuung)
- Aufbau eines touristischen Mobilitätsmanagements für Altenberg
- Einbindung der lokalen Akteure insbesondere, wenn private Belange betroffen sind
- Je nach Grundsatzentscheidung Ausschreibung des Parkmanagementsystems untersuchen

Plan / Darstellung / Foto

| | |
|---|--|
| <p>Vorwegweiser in Tafelform 2.000 mm x 3.000 mm</p> |  |
| <p>Zwischenwegweiser in Tabellenform 1.200 mm x 350 mm</p> |  |
| <p>Zielwegweiser in Tabellenform 1.200 mm x 350 mm</p> |  |
| <p>Empfangstafel 900 mm x 600 mm</p> |  |

Parkraumkonzept Altenberg: Schildertypen für ein Parkleitsystem,
Quelle: VIA 2018

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|--------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Lokale Akteure („Altenberger Runde“) - Straßen.NRW | <p>kurzfristig</p> | <p>Statisches Parkleitsystem: Ca. 70.000 € Material und Einrichtungskosten bei durchschnittlichen topografischen Verhältnissen (z.B. Untergrund) zzgl. weiterer Planungsaufwendungen (Stand 2019)</p> <p>Smart Parking / ggf. mit dynamischen Leitkomponenten: Kosten durch gesonderte Untersuchung und nach Klärung der Voraussetzungen noch zu ermitteln</p> |

4.5.7 A7 Prüfung eines digitalen Parkraummanagements („Smartparking“)

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Zur effizienteren Nutzung des Parkraums im Odenthaler Ortskern sowie in Altenberg kann alternativ zu einem konventionellen Parkleitsystem die Einrichtung eines digitalen Parkraummanagements (Smartparking) geprüft werden, um so die Auslastung des Parkraums gegenüber den Parksuchenden transparent darzustellen und insbesondere unnötige Parksuchverkehre zu reduzieren.

Zur effizienteren Nutzung vorhandener Parkstände und Parkierungsanlagen sowie zur Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit der Emissionen werden diese mit Sensoren aufgerüstet, um die tatsächliche Parksituation zu ermitteln. Weiterhin besteht auch die Möglichkeit über Videodetektionsmethoden die Parkauslastung zu analysieren. Vergleichbares wird derzeit in Anliegerstraßen im Kölner Stadtteil Köln-Nippes erprobt, wo eine äußerst starke Nachfrage nach Parkraum besteht. Ebenso kann auf Systeme verwiesen wie z.B. EasyPark, PARK NOW, PayByPhone.

Smartparking-Systeme können mit einem dynamischen Parkleitsystem verknüpft oder aber über einfache Displayanzeigen vor Ort unterstützt werden.

Vorteile:

- Im Rahmen einer Parkraumbewirtschaftung mittels Smart-Parking Optionen per App, SMS oder Anruf sind Parkscheinautomaten nicht mehr zwingend nötig
- Ergänzend lassen sich Anreize zur Steigerung der Akzeptanz schaffen, so z.B. die Schaffung von E-Stellplätzen, die während des Ladevorganges kostenfrei sind
- Auf aufwendige schilderbasierte Leitsysteme kann verzichtet werden, ein Grundbestand an statischen Leitsystemen ist jedoch nach wie vor sinnvoll im Falle des Systemproblemen

Nachteile:

- Fahrzeuglenkende ohne digitale Möglichkeiten sind vom Smartparking-System ausgeschlossen
- Bei Netzausfällen ist eine analoge Rückfallebene notwendig
- Vergleichsweise hoher Aufwand für über das Jahr gesehen nur punktuelle Notwendigkeit zum Parkraummanagement, insbesondere in Altenberg
- Pflegeaufwand für die digitale Infrastruktur und das Datenmanagement

Alternative:

Smartparking ist eine Alternative zu den in den Maßnahmensteckbriefen A5 und A6 beschriebenen konventionellen Möglichkeiten zum Parkraummanagement.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Abschließende Grundsatzentscheidung zwischen einfachem statischem Parkleitsystem und digitalisiertem Smartparking ggf. mit dynamischen Leitkomponenten treffen
- Digitales Parkraummanagement vertiefend untersuchen
- Je nach Grundsatzentscheidung Ausschreibung des Parkmanagementsystems untersuchen

Plan / Darstellung / Foto

Parkleitsystem „Parkpilot“ im Kölner Stadtteil Nippes mit einfachem Display
 (Foto: Smartcity Cologne 2021,
 abrufbar unter: <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/ParkPilot.html>)

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Lokale Akteure („Altenberger Runde“)
- Straßen.NRW

Priorität

kurzfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

Smart Parking / ggf. mit dynamischen Leitkomponenten: Kosten durch gesonderte Untersuchung und nach Klärung der Voraussetzungen noch zu ermitteln

4.5.8 A8 Erstellung eines Verkehrsmodells

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Um genaue und aktuelle Daten zur Verkehrsbelastung auf dem Straßennetz der Gemeinde Odenthal zu gewinnen reichen die vorhandenen Daten nicht aus. Insbesondere sind Durchgangsverkehere zahlenmäßig nicht erfasst, wenngleich diese überschlagsweise für einzelne Bereiche im Rahmen des VEP grob modelliert wurden. Zudem liegen keine überprüfbaren Aussagen über die großräumigen Verflechtungen und Verkehere im Gemeindegebiet in Maß und Zahl vor. Die plausible Annahme, dass die hohen Verkehrsbelastungen im Kernort zu einem großen Teil aufgrund innerörtlicher Verkehrserzeugung erfolgt, wäre zu verifizieren bzw. zu widerlegen, um die öffentliche Diskussion um die Anteile der Durchgangsverkehere auf eine tragfähigere Grundlage zu stellen.

Ein auf der Basis aktueller Verkehrszahlen und lokal zugeschnittener Verkehrszellen (räumliche Ebene der Verkehrserzeugung) aufgebautes Verkehrsmodell kann hier eine gute Grundlage für die weiteren Diskussionen um verkehrslenkende Maßnahmen bieten. Das Verkehrsmodell wird mit einer Spezialsoftware (z.B. VISUM PTV, PSV-Verkehrsmodell) erstellt und umfasst die Komponenten „Netz“ (Abbildung des Verkehrsnetzes mit seinen Ausprägungen und Restriktionen), Verkehrsumlegung (Ermittlung der Verkehrsnachfrage im Bestand) und Verkehrsprognose (künftige Entwicklungen der Verkehrsnachfrage). Die Prognosen können unterschiedliche Netzfälle und Szenarien umfassen, denen verkehrsplanerische Aktivitäten zugrunde liegen, wie sie z.B. im VEP dargestellt wurden. Sie zeigen im Ergebnis, welche Verkehrsbelastung unter welchen Bedingungen zu erwarten sind. Auch kleinräumige Veränderungen im Straßennetz lassen sich so simulieren und bewerten.

Grundlage sind umfassende Verkehrszählungen, die in der Regel automatisiert mit Video-Technik unter Wahrung des Datenschutzes durchgeführt und ausgewertet werden.

Vorteile:

- Ermittlung der Verkehrsnachfrage auf Grundlage aktueller Zählungen
- Einbeziehung des regionalen Verkehrsgeschehens
- Differenzierte Wiedergabe von Belastungen durch die verschiedenen Verkehrsarten: Pkw, Schwerverkehr, Linienbus
- Möglichkeit zur parallelen Durchführung von Radverkehrszählungen
- Erstellung eines Arbeitsinstruments zur Bewertung verkehrlicher Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs
- Instrument zur Objektivierung der öffentlichen Diskussion um netzrelevante Angelegenheiten des Kfz-Verkehrs

Nachteile:

- Ermittlung der Verkehrsnachfrage auf Grundlage aktueller Zählungen
- Einbeziehung des regionalen Verkehrsgeschehens
- Differenzierte Wiedergabe von Belastungen durch die verschiedenen Verkehrsarten: Pkw, Schwerverkehr, Linienbus
- Möglichkeit zur parallelen Durchführung von Radverkehrszählungen

- Erstellung eines Arbeitsinstruments zur Bewertung verkehrlicher Maßnahmen zur Steuerung des Verkehrs
- Instrument zur Objektivierung der öffentlichen Diskussion um netzrelevante Angelegenheiten des Kfz-Verkehrs

Alternative / Ergänzung:

Grundsätzlich könnten sich die Gemeinde Odenthal mit Nachbarkommunen (z.B. Bergisch Gladbach, Leverkusen) zusammenschließen, um ein gemeinsames Verkehrsmodell kostengünstiger zu erstellen; alternativ erfolgt dieses auf Kreisebene, was von der Gemeinde oder mehreren kreisangehörigen Kommunen zumindest angeregt werden könnte.

Da mit Hilfe von Verkehrszählungen und weiteren Datengrundlagen Quelle-Ziel-Beziehungen nur näherungsweise abgeschätzt werden können, bietet die Auswertung von Mobilfunkdaten im Hinblick auf die genauere Quantifizierung und räumliche Ausrichtung von Durchgangsverkehren und Quell-/ Zielverkehren in Bezug auf die Gemeinde ebenfalls eine sinnvolle Ergänzung eines Verkehrsmodells.

Möglichkeiten zur verkehrsplanerisch orientierten Auswertung von Mobilfunkdaten als Alternative ohne Erstellung eines Verkehrsmodells sind zurzeit immer noch vergleichsweise kostenintensiv und eher auf größere Netzzusammenhängen praktikabel anzuwenden. Dennoch arbeiten die Anbieter an handhabbareren Möglichkeiten, so dass der Anbietermarkt beobachtet werden sollte (z.B. Teralytics GmbH), so dass hier ebenfalls ein Weg zur Schaffung der notwendigen Datengrundlagen zur Bewertung der Durchgangsverkehre gesehen wird. Ggf. kann am Beispiel der Gemeinde Odenthal eine Testanwendung für kleinere Kommunen initiiert werden.

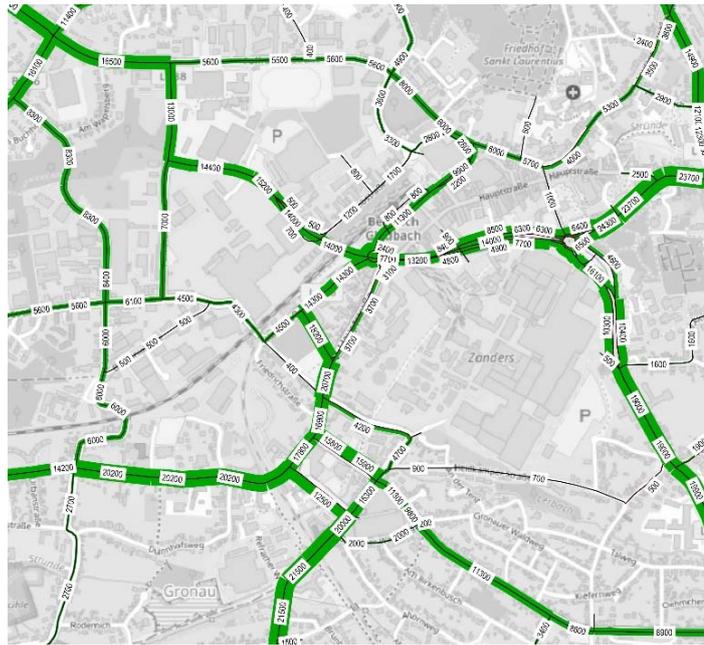
Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDo's / Bausteine

- Grundsatzentscheidung zur Erstellung eines Verkehrsmodells
- Verwaltungsseitige Bereitstellung von Betreuungskapazitäten und entsprechenden finanziellen Mitteln
- Sicherstellung einer nachhaltigen Betreuung des Verkehrsmodells (kann auch durch ein Planungsbüro erfolgen)

Plan / Darstellung / Foto



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

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Ggf. Nachbarkommunen
- Ggf. Rheinisch-Bergischer Kreis

Priorität

mittelfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

Verkehrsmodell: ca. 15-20.000 Euro
 Option Mobilfunkdaten: ca. 6-12.000 Euro

4.6 Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten

4.6.1 B1 Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die stark belastete Nord-Süd-Achse der Altenberger-Dom-Straße (L101) stellt die direkte Verbindung zwischen Odenthal Mitte und Altenberg her. Ihre gerade Streckentrassierung führt dazu, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit oft überschritten wird und verkehrsgefährdende Überholvorgänge stattfinden. Gerade in den Sommermonaten fallen Motorradfahrer, die das kurvenreiche Terrain des Bergischen Landes schätzen, sehr häufig auf diesem Streckenabschnitt negativ auf.

Parallel zur Fahrbahn verläuft auf östlicher Seite ein ausgewiesener Rad-/Gehweg sowie abgesetzt des Straßennetzes die Fortführung des Dhünnalrad- und Wanderweges. Auf westlicher Seite befindet sich eine Fußwegeverbindung, die hinter dem Sportplatz („Werner-Swifka-Arena“) verläuft und am Straßenzug „Am Rösberg“ und letztlich am Altenberger Dom endet. Querungsmöglichkeiten sind im Bestand nicht vorhanden.

Im Rahmen der Bestandsaufnahme und diverser Bürgerbeteiligungen wurde als zentrale Forderung die Reduzierung der Geschwindigkeit auf der L101 deutlich. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung kann nicht nur das Gefahrenpotential gesenkt werden, es setzt gleichzeitig auch die Immissionsbelastung durch aufheulende Motorradmotoren herab.

Im Rahmen des VEP wird die Anlage von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung im nördlichen und südlichen Abschnitt der L101 vorgeschlagen (siehe Plandarstellung). Gleichzeitig können neue Querungsmöglichkeiten zwischen dem östlich gelegenen Wanderparkplatz und der westlich verlaufenden Fußwegeverbindung sowie dem nördlich gelegenen Sportplatz geschaffen werden.

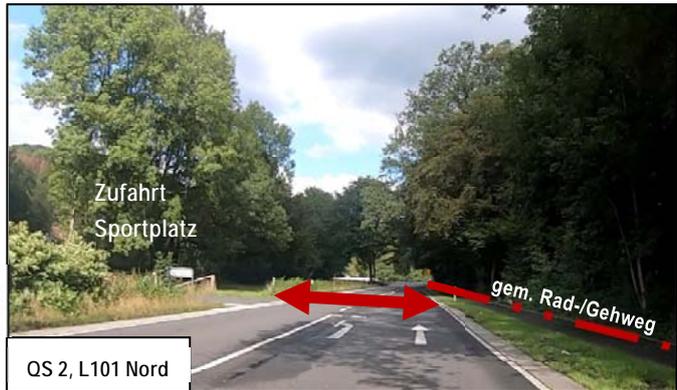
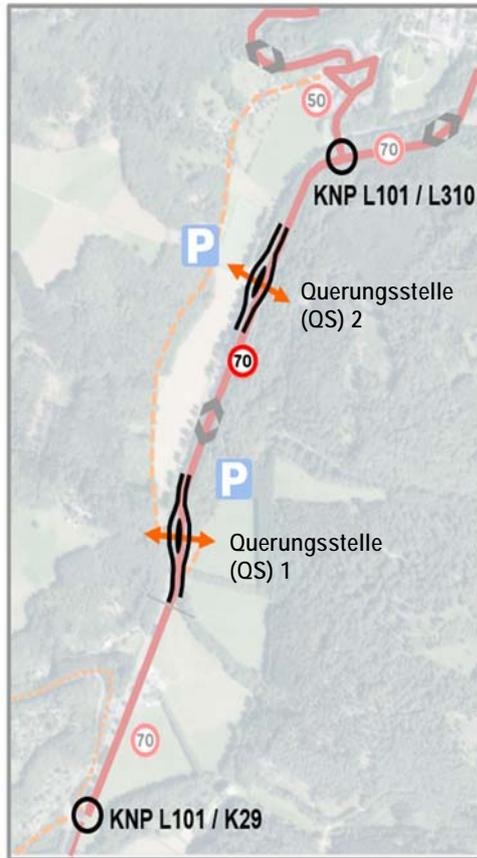
Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDoS / Bausteine

- Grundlagenermittlung / Vermessung
- Erstellung einer konkreten Planung
- Abstimmung mit der Gemeinde und Straßen.NRW
- Umsetzung der Maßnahme

Plan / Darstellung / Foto



| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|-------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Straßen.NRW | Langfristig | mittel ca. 120.000 € Herstellungskosten (netto) + Planungskosten |

4.6.2 B2 Anlage von Kreisverkehrsplätzen zur Optimierung der Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Hohe Verkehrsbelastungen auf den Hauptachsen in Odenthal Mitte sind maßgeblich für den zähfließenden Verkehrsablauf zu Spitzenzeiten sowie die schlechte Leistungsfähigkeit an prägnanten, unsignalisierten Knotenpunkten verantwortlich.

B2.1 Anlage KVP Altenberger-Dom-Straße (L101) / Bergstraße (K29)

Die Altenberger-Dom-Straße (L101) ist mit rund 13.000 Kfz/24h in diesem Abschnitt verhältnismäßig stark, die zuführende Bergstraße (K29) dagegen mit rund 4.300 Kfz/24h relativ gering belastet. Zu Spitzenzeiten sind sowohl Linkseinbieger auf die L101 in Richtung Altenberg sowie Linksabbieger auf die K29 in Richtung Glöbusch stark benachteiligt, sodass regelmäßig Rückstauerscheinungen auftreten.

Durch die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes könnte dieses Leistungsdefizit beseitigt werden. Gleichzeitig kann durch diese Maßnahme eine verkehrliche Zäsur geschaffen werden, um den Verkehr „zu brechen“, die Geschwindigkeit in Richtung Ortsmitte Odenthal zu reduzieren und einen Übergangsbereich zwischen Außer- und Innerortslage zu schaffen (vgl. A1).

B2.2 Anlage KVP Altenberger-Dom-Straße (L101) / Hauptstraße (L310)

Obwohl die Altenberger-Dom-Straße in Richtung Dabringhausen an Verkehrsbedeutung verliert, und auch ihre Verkehrsbelastung signifikant nachlässt, ist der Knotenpunkt L101 / L310 von großer regionaler Bedeutung. Die hier vorherrschende Verkehrsbeziehung ist jedoch nicht, wie augenscheinlich zu erwarten wäre, der Geradeausverkehr, sondern die Abbiegebeziehungen Richtung Blecher und Odenthal. Da der Knotenpunkt bereits heute nicht mehr den aktuellen Anforderungen von Straßen.NRW entspricht, hat der Straßenbaulastträger bereits vor einigen Jahren Baken auf der L310 aufstellen lassen, um das nebeneinander Aufstellen im Einmündungsbereich zu unterbinden – eine Soforthilfemaßnahme.

Um diesen Interimszustand zu beseitigen, die Leistungsfähigkeit des Knotens zu verbessern und eine kontinuierliche Fortführung des Konzeptes zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der Altenberger-Dom-Straße zu erzielen (vgl. Maßnahmen B1), wird daher hier die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes vorgeschlagen.

B2.3 Anlage KVP Bergisch-Gladbacher Straße (L296) / Zufahrt Busbahnhof, ALTERNATIV Anlage einer Pförtnerampel

Die Bushaltestelle „Schulzentrum“ im südlichen Odenthaler Zentrum ist Dreh- und Angelpunkt des örtlichen ÖPNV-Angebotes. Mit knapp 17.400 Kfz/24h ist die L296 der am stärksten belastete Straßenzug in der Gemeinde, dementsprechend schwierig gestaltet sich die verkehrliche Situation am Knotenpunkt Zufahrt Busbahnhof. Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass Linkseinbieger vom Busbahnhof in Richtung Odenthal Mitte zu Spitzenzeiten deutliche Schwierigkeiten haben auszufahren.

Im Rahmen des Projektes „P+R Odenthal“ (ISAPLAN 2020) wurde die Anlage eines Kreisverkehrsplatzes geprüft und als bestmögliche Lösung herausgearbeitet. Eine Alternative zur Entschärfung dieses Problembereiches stellt die Anlage einer Pfortnerampel dar. Sie gibt dem ausfahrenden Busverkehr im Bedarfsfall Vorrang und verbessert auf diese Weise deutlich die Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt. Nachteil einer LSA gegenüber einem KVP sind die jährlich anfallenden Betriebs- und Wartungskosten.

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- **Ortslagen wahrnehmbarer gestalten**
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDos / Bausteine

- Ermittlung der Planungsgrundlagen: Vermessung der zu beplanenden Knotenpunkte
- Erstellung einer konkreten Planung
- Abstimmung der Maßnahmen mit Dritten
- Umsetzung der Einzelmaßnahmen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|----------------------|---|---|
| - Gemeindeverwaltung | B2.1 langfristig | Herstellungskosten (netto) je Maßnahme B2.1 ca. 380.000 € B2.2 ca. 380.000 € B2.3 ca. 450.000 € (KVP) ca. 60.000 € (Pfortnerampel) + Planungskosten |
| - Straßen NRW | B2.2 langfristig | |
| | B2.3 langfristig (KVP) mittelfristig (Pfortnerampel) | |

4.6.3 B3 Herstellung verträglicher Geschwindigkeiten außerorts

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Zulauf von Siedlungsbereichen, Ortslagen sowie verkehrlichen Gefahrenbereichen wie Knotenpunkten, Serpentinestrecken und schlecht einsehbaren Bereichen sind bereits vielfach Geschwindigkeitsreduzierungen und Überholverbote zur Vermeidung von gefährlichen Fahrmanövern eingerichtet. Aufgrund der Raumstruktur mit Streusiedlungsbereichen, Einzelgehöften und zugleich topografisch schwierigen Abschnitten ergeben sich mitunter kurz aufeinanderfolgend verschiedenste Höchstgeschwindigkeitsgrenzen im Bereich zwischen 50, 70 und 100 km/h. Dies führt häufig zu Fahrweisen, die Geschwindigkeitsreduzierungen ignorieren oder Maximalgeschwindigkeiten konsequent ausreizen.

Im Rahmen des VEP wird vorgeschlagen, auf eine weitestgehende Verstetigung des Höchstgeschwindigkeitsniveaus hinzuwirken und im Bereich aller Siedlungs- und Aufmerksamkeitsbereiche eine einheitliche und konsequente „Trichterung“, das heißt stufenweise Absenkung der Höchstgeschwindigkeiten, vorzunehmen. Das gesamte Straßennetz ist aus Sicht der Unfallprävention sowie einer flächendeckenden Kompatibilität mit Rad- und Fußverkehr außerorts im Hinblick auf die Umsetzung folgender Maßnahmen in Abstimmung mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern (Kreis, Straßen.NRW) detailliert zu untersuchen:

- Trichterung der Geschwindigkeit im Zulauf zu allen Ortschaften, Knotenpunkten, Einmündungen und potenziellen Gefahrenbereichen
- konsequente Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf kurvenreichen Abschnitten (z.B. auf der L310 in Richtung Altenberg), um das Unfallrisiko und das Gefährdungspotenzial zu reduzieren und so die objektive Sicherheit sowie das subjektive Sicherheitsempfinden zu verbessern
- kontinuierliche Reduzierung der Geschwindigkeiten auf 70 km/h und absteigend 50 km/h im Zulauf auf alle Siedlungsbereiche in Oberodenthal
- Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf allen Strecken mit nicht separierter Radverkehrsführung sowie auf einspurigen Fahrbahnen auf höchstens 70 km/h.

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

Vorteile:

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

Nachteile:

- Vsl. aufwändige Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden
- Eingriff in gewohnte Verhaltensroutinen der Verkehrsteilnehmenden

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

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

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Erarbeitung detaillierter Vorschläge zur Harmonisierung des Geschwindigkeitsniveaus auf den Außerortsstrecken
- Konzeption eines „ablesbaren“ Geschwindigkeitsniveaus außerorts
- Abstimmung mit den Straßenverkehrsbehörden und -baulastträgern

Plan / Darstellung / Foto

Lesbarer Straßenraum auf einer Kreisstraße im Kreis Euskirchen (Quelle: VIA eG)

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Rheinisch-Bergischer Kreis und Straßen.NRW als Straßenverkehrsbehörden

Priorität

kurzfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

niedrig
ca. 150 €/Schild
+ Planungskosten

4.7 Maßnahmenpaket C – Nahmobilität

4.7.1 C1 Herstellung konsequenter und richtliniengerechter Radverkehrsführungen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz flächendeckend in der Gemeinde Odenthal sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr zu gewährleisten. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, bestehen im gesamten Gemeindegebiet Defizite im Radverkehrsnetz. Die Maßnahmen C1 und C2 beschäftigen sich mit Lösungsansätzen, um diese Defizite zu beseitigen.

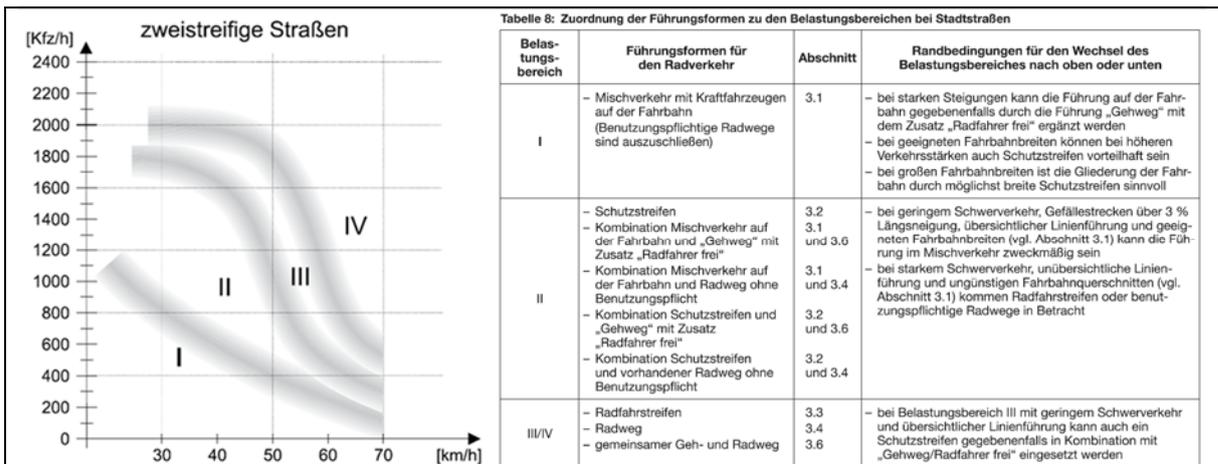
In den Ortslagen Odenthal Mitte, zwischen Glöbusch und Blecher, in Voiswinkel, Scheuren und Neschen sind innerorts einseitige Zweirichtungsradwege angelegt. Gemäß den einschlägigen Regelwerken ist dies keine richtlinienkonforme Führung. Durch die innerorts nicht regelhafte Verkehrsführung des Radfahrers im Zweirichtungsverkehr entstehen Konflikt- und Unfallpotentiale. Da der MIV an Einmündungen mit Rad- und Fußverkehr von links kommend rechnet, werden Radfahrende zur Rechten oft übersehen. Das Maßnahmenpaket C1 zeigt Möglichkeiten auf, diese Situation zu verbessern.

Grundsätzlich ist bei einer **richtliniengerechten Radverkehrsführung** zwischen außer- und innerortslagen zu unterscheiden. Außerorts ist der Radverkehr einseitig im Zweirichtungsverkehr und innerorts beidseitig im Richtungsverkehr zu führen.

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

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

Innerorts wird die richtige Radverkehrsführung gemäß ERA 2010 (Empfehlung für Radverkehrsanlagen) und RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) gewählt. Als Entscheidungshilfe, welche Führungsform zweckmäßig ist, kann eine erste Vorauswahl auf Grundlage der vorhandenen Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit getroffen werden. Der anhand dieser beiden Faktoren ermittelte Belastungsbereich gibt Aufschluss darüber, welche Führungsform für den Radverkehr gewählt werden sollte.



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

Ziel ist es, innerorts eine beidseitige Radverkehrsführung im Richtungsverkehr herzustellen. Zunächst muss hierzu für die einzelnen Ortslagen die richtige Führungsform ermittelt und geprüft werden, ob die Herstellung im Bestandsquerschnitt möglich ist oder eine Neuaufteilung des Straßenquerschnittes notwendig wird. In Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgt die Planung der Einzelmaßnahme zur Herstellung einer regelwerkskonformen und sicheren Radverkehrsführung.

In Abhängigkeit der jeweiligen Verkehrsbelastung sind in den Ortslagen folgende Führungsformen für den Radverkehr denkbar:

| Maßnahme | Ortslage | Belastungsbereich | mögliche Führungsformen |
|----------|----------------------|----------------------------------|--|
| C1.1 | Odenthal Mitte | III (bei geringem SV: II) | - Radfahrstreifen - Radweg - gem. Geh-/ Radweg - Schutzstreifen - ggf. mit Kombi Gehweg / Radfahrer frei |
| C1.2 | Glöbusch bis Blecher | I - II | - Schutzstreifen - ggf. mit Kombi Gehweg / Radfahrer frei |
| C1.3 | Voiswinkel | III | - Radfahrstreifen - Radweg - gem. Geh-/ Radweg |
| C1.4 | Scheuren | I | Mischverkehr mit MIV auf der Fahrbahn |
| C1.5 | Neschen | I | Mischverkehr mit MIV auf der Fahrbahn |

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- **Radlücken konsequent schließen / Radverkehr richtliniengerecht und sicher führen**
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken

- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDoS / Bausteine

Für alle Einzelmaßnahmen, unabhängig des Planungs- und Umbauumfangs, ergeben sich folgende Bausteine:

- Ermittlung der Planungsgrundlagen: Vermessung der zu beplanenden Ortslagen
- Erstellung konkreter Planungen
- Abstimmung mit der Gemeinde, Straßen.NRW und dem Rheinisch-Bergischen-Kreis
- Umsetzung der Einzelmaßnahmen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Straßen NRW - Rheinisch-Bergischer-Kreis | <p>C1.1 mittelfristig C1.2 mittelfristig C1.3 mittelfristig C1.4 langfristig C1.5 langfristig</p> | <p>Abhängig vom Planungsansatz der jeweiligen Maßnahmen Herstellungskosten (netto) Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m² Nebenanlagen Vollausbau 130€/m² Grünflächen Neuerstellung 60€/m² Demarkierung 5€/lfdm Markierung Schutzstreifen 10 €/lfdm + Planungskosten</p> |

C2 Radnetzschlüsse herstellen

4.7.2 C2.1 Schließung kommunaler Radnetzlücken

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz im Gemeindegebiet von Odenthal für den Freizeit- und Alltagsverkehr zu gewährleisten. Neben der Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen ist ebenso die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig, um eine sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs im Gemeindegebiet herzustellen und so das Radfahren für jede Person einfach und attraktiv zu gestalten. In der Bestandsanalyse ist deutlich geworden, dass auf folgenden Abschnitten aus Sicht der Bürger:innen als auch verkehrsplanerischer Perspektive Handlungsbedarf besteht:

- Netzschluss Odenthal Mitte – Glöbusch
- Netzschluss Odenthal Mitte – K28 (Selbach)
- Netzschluss Eikamp – Kramerhof
- Netzschluss L101 – Küchenberg
- Netzschluss Scherfbachtal
- Netzschluss Schallemicher Str.

C2.1.1 Netzschluss Odenthal Mitte – Glöbusch:

Im Bereich der K 29 (Bergstraße) von Ortsausgang Glöbusch bis zum KNP K29/L101 existiert derzeit keine gesicherte Radverkehrsführung. Der Radverkehr verläuft im Serpentinbereich auf der Fahrbahn. Der in Fragmenten vorhandene Gehweg am Fahrbahnrand bietet sich für eine regelkonforme Radverkehrsführung nicht an. In diesem Bereich wird die Anlage eines einseitigen Gegenrichtungs-Geh-/Radwegs zur Schließung der Radnetzlücke zwischen Glöbusch und Odenthal Mitte empfohlen. Alternativ besteht die Möglichkeit, eine abseits der klassifizierten Straße bestehende Wegführung über Hahnenberg auszubauen.

C2.1.2 Netzschluss Odenthal Mitte – K28 (Selbach):

Im Bereich zwischen Selbach und Funkenhof besteht derzeit eine Radnetzlücke auf der K28 Scheurener Straße. Um die bestehende Radnetzlücke zwischen Selbach und Odenthal Mitte zu schließen, wird vorgeschlagen, den bestehenden Friedhofsweg zwischen Odenthal Mitte und K28 für den Radverkehr auszubauen (asphaltiert oder wassergebundene Wegdecke, Mindestbreite 2,50 Meter).

C2.1.3 Netzschluss Eikamp – Kramerhof:

Im Bereich der B506 (Alte Wipperfürther Str.) besteht im Bereich zwischen Eikamp Schallemicher Str. und Kramerhof derzeit keine durchgängige regelkonforme Radverkehrsführung. Nach der ERA liegt hier Belastungsbereich 2 vor. Mögliche Führungsformen sind mit Gegebenheiten vor Ort abzugleichen und zu prüfen.

C2.1.4 Netzschluss L101 – Küchenberg

Im Bereich von Küchenberg hinunter ins Dhünntal bis zur L101 (Altenberger-Dom-Str.) existiert in Teilen eine für Radfahrende nutzbare Wegeführung über bestehende Wirtschaftswege. Im Bereich Unterbech ist der bestehende Weg allerdings nicht asphaltiert und teilweise nur beschränkt nutzbar, da es sich um einen Privatweg handelt. Um die Verbindung aus dem Bereich Küchenberg/Lanzemich/Voiswinkel in Richtung Schildgen und Osenau (Nahversorgungsmarkt) zu verbessern, sollte die Gemeinde anstreben, diese für die uneingeschränkte Nutzung für den Radverkehr verfügbar zu machen.

C2.1.5 Netzschluss Scherfbachtal

Im Zuge der Bürger- und Stakeholderbeteiligungen wurde deutlich, dass die Bürger:innen aus dem Bereich Oberodenthal sich dringend eine sichere Radverkehrsführung im Scherfbachtal auf der L296 wünschen. Derzeit existiert in diesem Bereich eine separate Radverkehrsführung im Bereich KVP Funkenhof bis Höhe Wiebershausen, ab dort kann über Wirtschaftswege bis Höffe gefahren werden. Im Bereich Höffe – Klev existieren derzeit keine Radverkehrsanlagen, sodass Radfahrende die Fahrbahn mitnutzen müssen. Gemäß den verkehrstechnischen Regelwerken besteht bei einer täglichen Verkehrsstärke von 4.426 Kfz/Tag nicht das Erfordernis, eine separate Radverkehrsanlage einzurichten. Aufgrund der hohen gefahrenen Geschwindigkeiten, der kurvigen Führung und den daraus resultierenden Sichtverhältnissen besteht dennoch aus subjektiver Sicht ein Bedarf für eine sichere Radverkehrsanlage. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie ist stellenweise die Anlage eines einseitigen Gegenrichtungs-Geh-/ Radweg in den Außerortslagen sowie die Anlage von Schutzstreifen in den Ortslagen Höffe, Klasmühle bis Klev untersucht worden. Der vorgeschlagene Ansatz zur Wegführung kann aus Sicht des VEP befürwortet werden.

C2.1.6 Netzschluss Schallemicher Straße

Die Schallemicher Straße weist im Abschnitt zwischen Eikamp und Scherf im gesamten Verlauf einen sehr geringen Straßenquerschnitt sowie eine sehr kurvige Straßenführung auf. Der Rheinisch-Bergische Kreis plant im Rahmen der zukünftigen Radwegeausbauplanung im Bereich der K35 von Ortsanfang Eikamp bis KNP K35/L296 den Neubau eines Rad-/Gehwegs auf einer Länge von 3,2 km. Der Umsetzungszeitraum liegt zwischen 2026-2035.

Vorteile:

- Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit für Radfahrende
- Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr
- Angebotsplanung im Hinblick auf erwartete Steigerungen des Radverkehrsanteil durch Erhöhung der E-Mobilität im Radverkehr

Nachteile:

- Voraussichtlich hohe Kosten und baulicher Aufwand
- Vsl. sehr unsichere Förderung

Alternative:

Verbleib des Radverkehrs auf der Fahrbahn, sofern nutzbare Wirtschaftswege parallel verlaufen, Führung über diese Strecken

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- **Radlücken konsequent schließen**
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDos

- Abstimmung mit Straßen.NRW
- Abstimmung mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis bezüglich der Radverkehrskonzeption auf Kreis-ebene
- Erstellung einer abstimmungsreifen und später umsetzungsfähigen Planung
- Flächenstudie, je nach Ergebnis Flächenerwerb
- Finanzierungskonzept

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|------------------------------|----------------------|---|
| - Gemeindeverwaltung | C2.1.1 mittelfristig | Abhängig vom Planungsansatz der jeweiligen Maßnahmen Herstellungskosten (netto) Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m ² Nebenanlagen Vollausbau 130€/m ² Grünflächen Neuerstellung 60€/m ² Demarkierung 5€/lfdm Markierung Schutzstreifen 10 €/lfdm + Planungskosten |
| - Rheinisch-Bergischer Kreis | C2.1.2 mittelfristig | |
| | C2.1.3 mittelfristig | |
| | C2.1.4 mittelfristig | |
| - Straßen.NRW | C2.1.5 mittelfristig | |

4.7.3 C2.2 Schließung interkommunaler Radnetzlücken

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres kommunales Radverkehrsnetz für den Freizeit- und Alltagsverkehr zu gewährleisten. Neben der Herstellung konsequenter und richtlinienkonformer Radverkehrsführungen in den Ortslagen ist ebenso die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig, um eine sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs im Gemeindegebiet herzustellen und das Radfahren für alle einfach und attraktiv zu gestalten. Hierzu sollte in einer interkommunalen Zusammenarbeit die sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs kommunenübergreifend sichergestellt werden, sodass ein sicheres und komfortables Radnetz in Gänze im Bergischen entsteht. Auf folgenden Routen besteht aus Sicht des VEP Handlungsbedarfe:

- interkommunaler Netzschluss Odenthal - Burscheid
- interkommunaler Netzschluss Odenthal - Kürten

C2.2.1 Netzschluss Odenthal – Burscheid:

Am Ortsende von Blecher und gleichzeitig an der Gemeindegrenze zu Burscheid wird der Radverkehr neu wie in Maßnahme C1 beschrieben im Richtungsverkehr auf Schutzstreifen geführt. Um für den Radverkehr eine komfortable Fortführung zu garantieren, wird empfohlen, diese Radverkehrsführung bis zum Knotenpunkt L110/L310 fortzuführen.

C2.2.2 Netzschluss Odenthal – Kürten:

Im gesamten Siedlungsband entlang der B506 existiert nur in Fragmenten eine sichere und durchgehende Radverkehrsführung. Wie in Maßnahme C2.1 schon angedeutet, wird empfohlen für den gesamten Teilbereich Eikamp – Kürten-Bechen mögliche Führungsformen mit den Gegebenheiten vor Ort abzugleichen und zu prüfen.

Vorteile:

- Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit für Radfahrende
- Attraktivitätssteigerung für den Radverkehr
- Angebotsplanung im Hinblick auf erwartete Steigerungen des Radverkehrsanteil durch Erhöhung der E-Mobilität im Radverkehr

Nachteile:

- Voraussichtlich hohe Abstimmungsaufwand und baulicher Aufwand

Alternative:

Verbleib des Radverkehrs auf der Fahrbahn, sofern nutzbare Wirtschaftswege parallel verlaufen, Führung über diese Strecken

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten

| | | |
|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Ortskerne definieren und aufwerten - Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen - Radlücken konsequent schließen - Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken - Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement | | |
| ToDoS <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung einer abstimmungsreifen und später umsetzungsfähigen Planung - Interkommunale Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden und Rheinisch-Bergischem Kreis - Abstimmung mit und Straßen NRW | | |
| Plan / Darstellung / Foto | | |
| Beteiligte / Akteure <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Nachbargemeinden Burscheid und Kürten - Rheinisch-Bergischer Kreis - Straßen.NRW | Priorität <ul style="list-style-type: none"> C2.2.1 Langfristig C2.2.2 Langfristig | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] <p>Abhängig vom Planungsansatz der jeweiligen Maßnahmen</p> <p>Herstellungskosten (netto)</p> <p>Verkehrsflächen Vollausbau 190€/m²</p> <p>Nebenanlagen Vollausbau 130€/m²</p> <p>Grünflächen Neuerstellung 60€/m²</p> <p>Demarkierung 5€/lfdm</p> <p>Markierung Schutzstreifen 10 €/lfdm</p> <p>+ Planungskosten</p> |

4.7.4 C3 Einrichtung weiterer E-Bike-Verleihstationen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Jahre 2020 ist im Rheinisch-Bergischen-Kreis im Rahmen des Projektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – das Bausteinsystem“ durch die RVK und den Dienstleister nextbike das Bergische e-Bike als vollautomatisches Fahrradverleihsystem eingerichtet worden. In der Gemeinde Odenthal wurden neben zwei festen Verleihterminals an den Mobilstationen in Odenthal Mitte und Altenberg weitere vier virtuelle Verleihstationen in Blecher, Eikamp, Neschen und Voiswinkel eingerichtet. Neben Pendler:innen sollen auch Tourist:innen sowie generell Alltagsradelnde angesprochen werden.

Das Verleihsystem wird als Teil der öffentlichen Mobilität des Umweltverbundes eine wichtige Ergänzung auf der Letzten Meile von der ÖPNV-Haltestelle bis zum endgültigen Ziel dargestellt. Daher wird das Bergische E-Bike-System auch als stärkender Faktor als Zu- und Abbringer zum regionale Bussystem angesehen. Derzeit belegt die Gemeinde Odenthal mit 2.136 Ausleihen im Zeitraum Juli 2020 bis August 2021 einen erfolgreichen dritten Platz unter den Kommunen bei den Ausleihen im Rheinisch-Bergischen Kreis.⁴

Um diese erfolgreiche Entwicklung weiter zu unterstützen, wird vorgeschlagen, die Zahl der virtuellen Stationen in Odenthal weiter auszubauen. Als weitere Standorte bieten sich an:

- Glöbusch
- Osenau (beim Nahversorgungsmarkt)
- Scheuren

Mittelfristig ist je nach Inanspruchnahme zu prüfen, ob darüber hinaus einzelne virtuelle Standorte in feste Stationen mit Verleihterminals umzuwandeln sind. Hierfür böten sich insbesondere die Standorte der weiteren kleineren Mobilstationen im Gemeindegebiet an (siehe Maßnahme D5).

Vorteile:

- Vereinfachter Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel und deren Vernetzung
- Überbrückung der letzten Meile von der ÖPNV-Haltestelle zu entfernteren Zielpunkten mit Sharing-Systemen
- Alternative zum privaten Pkw

Nachteile:

- Abstimmungsaufwand

Alternative:

Die Erweiterung des Bergischen E-Bike-Systems ist ein Resultat seiner positiven Akzeptanz in der Bürgerschaft. Daher wird empfohlen, das System zu erweitern, um die alternativen und nachhaltigen Verkehrsmittel noch stärker in den öffentlichen Fokus zu stellen.

⁴ Quelle: Rheinische Post 2021

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDos / Bausteine

- Erstellung einer Flächenstudie für die vorgesehenen Standorte
- Abstimmung mit RVK und nextbike
- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit

Plan / Darstellung / Foto

Bergisches E-Bike: Feste Verleihstation in Odenthal Mitte (Foto: VIA eG)

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|--------------------------------|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Rheinisch-Bergischer Kreis - RVK, nextbike | <p>Kurz- bis mittelfristig</p> | <p>Ca. 800 bis 8.000 € je nach Ausstattungszustand</p> |

4.7.5 C4 Anlage von Querungshilfen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das Queren von Fahrbahnen stellt ein hohes Unfallrisiko für zu Fuß Gehende dar und ist somit ein relevantes Thema der Verkehrssicherheit des Fußverkehrs. Häufig kommt dies in Zusammenhang mit mangelhaften Sichtverhältnissen (z.B. durch Parken) vor. Je nach Erfordernis (z.B. in Abhängigkeit von den gefahrenen Kfz-Geschwindigkeiten, der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, der Höhe des Aufkommens an Kfz und zu Fuß Gehenden, der Breite der Fahrbahn) gibt es sowohl bauliche als auch markierungstechnische Möglichkeiten, eine Querungsstelle zu sichern.

Der VEP empfiehlt für das Gebiet der Gemeinde Odenthal daher, einerseits Querungshilfen an den Ortseingängen sowie für den straßenquerenden Verkehr innerhalb der Ortslagen einzurichten. Durch die Einrichtung von Querungshilfen an Ortseingängen können – wie in Maßnahme A1 beschrieben – die Anfänge von Ortslagen für den fließenden Kfz-Verkehr stärker akzentuiert werden sowie die Auflösung von einseitigen Zweirichtungsrads(geh-)wegen zum Richtungsverkehr innerhalb der Ortslagen deutlich sicherer erfolgen.

Im VEP werden die beiden Ausbauformen „Querungshilfe mit Mittelinsel“ und „Fußgängerüberweg“ als Grundformen vorgeschlagen:

Querungshilfe mit Mittelinsel

Mittelinseln im Eingangsbereich der Ortsdurchfahrt reduzieren die Fahrgeschwindigkeit und sind bei geringem Fußverkehr und hohem Kfz-Aufkommen als Querungsform zu empfehlen. Der Kfz-Verkehr ist nach wie vor bevorzugt. Ausreichend breite Aufstellflächen sind vorzusehen, so dass auch Fahrräder (ggf. auch Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger), Kinderwagen oder Rollstühle ebenfalls genügend Platz finden, um sicher auf der Mittelinsel warten zu können.

Barrierefreie Ausbauform der Querungshilfe

Des Weiteren sollten die Querungshilfen regelgerecht mit differenzierten Bordhöhen angelegt werden, um den Anforderungen von Seh- und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden. Hinzu kommt der Einbau von taktilen Bodenelementen sowie eine ausreichende Beleuchtung. Aktuell wird in der Fachliteratur an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm einerseits und 4 bis 6 cm andererseits empfohlen.⁵ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rolltator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als Kompromisslösung zuvor empfohlen wurde.

Fußgängerüberweg

Fußgängerüberwege bieten dem Fußverkehr Vorrang bei der Querung der Fahrbahn gegenüber dem Kfz-Verkehr.

⁵ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33

Auch Fußgängerüberwege sollten regelgerecht mit differenzierten Bordhöhen angelegt werden, um den Anforderungen von Seh- und Mobilitätseingeschränkten gerecht zu werden. Hinzu kommt die Einrichtung von taktilen Bodenelementen sowie eine ausreichende Beleuchtung. Die Bemessungen entsprechen denen der Querungshilfen.

Folgende Maßnahmen werden zur näheren Prüfung und Umsetzung empfohlen:

Mittelinseln als Querungshilfe:

- Ortseingang Blecher Nord (Hauptstraße Höhe Talweg / Rosenweg)
- Ortseingang Blecher Hauptstraße (von Altenberg kommend)
- Ortsdurchfahrt Blecher, Höhe Kita St. Ursula
- Altenberger-Dom-Straße Höhe Sportplatz bei Menrath
- Altenberger-Dom-Straße nördlicher Ortseingang Odenthal (südlich KNP Altenberger Dom-Straße / Bergstraße)
- Ortseingang Voiswinkel (von Bergisch Gladbach kommend)
- Höffe
- Bushaltestelle „Hüttchen“
- Ortseingänge Neschen
- Landwehr
- Ortseingang Scheuren Süd

Fußgängerüberwege als Querungshilfe:

- Blecher Hauptstraße, Höhe Rosenweg

Vorteile:

- Erhöhte Sicherheit für den querenden Fußverkehr durch Fahrbahnverengung und dadurch erwirkte erhöhte Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs in Ortseingängen
- Verdeutlichung der Ortseingänge
- Geschwindigkeitsreduzierung

Nachteile:

- Nicht regelkundige Zu-Fuß-Gehende können einen Vorrang fehlinterpretieren

Leitziele

- **Geschwindigkeiten verträglich gestalten**
- **Ortslagen wahrnehmbarer gestalten**
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- **Radlücken konsequent schließen**
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDos / Bausteine

- Abstimmung mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.NRW, Rheinisch-Bergischer Kreis
- Entwurfsplanung
- Flankierende Öffentlichkeitsarbeit

Plan / Darstellung / Foto

Fußgängerüberweg mit Mittelinsel, Musterbeispiel Corsfeld (Foto: VIA eG)

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Straßenbaulastträger Straßen.NRW, Rheinisch-Bergischer Kreis
- Polizeibehörde

Priorität

Kurz- bis mittelfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

Herstellungskosten (netto) je Maßnahme
niedrig
 ca. 60.000 € + 5.000 € Barrierefreiheit
 + Planungskosten

4.7.6 C5 Einrichtung einer Elternhaltestelle Dhünntalstadion**Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Vor Schulbeginn und zum Ende der Unterrichts- bzw. der Betreuungszeiten treten im Bereich An der Buchmühle / Realschule / Kindertagesstätte Odenthaler Koblode massive Verkehrssicherheitsprobleme mit Hol- und Bringverkehren von Schul- und Kindergartenkindern auf. Ein wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements der Gemeinde Odenthal besteht darin, solche Gefahrensituationen möglichst zu vermeiden und Alternativen zur derzeitigen unbefriedigenden Situation anzubieten.

Aufgrund sehr guter Erfahrungen anderer Kommunen mit sogenannten „Elternhaltstellen“, die ausschließlich zum Aus- und Einstieg der Kinder in private Pkw in einem Abstand von idealerweise mindestens 250 m vom Schuleingang angeordnet werden, wird dieses Vorgehen auch für Odenthal empfohlen. Diese „Hol- und Bringzone“ ist kein Parkplatz und muss sogleich nach Aus- oder Einstieg wieder verlassen werden. Die Ausgestaltung der Hinweisschilder für Elternhaltstellen ist nicht festgelegt.

Hierdurch wird das Konfliktpotenzial für alle Verkehrsteilnehmer, vor allem für die zu Fuß gehenden Schüler und Passanten sowie für Radfahrer, deutlich reduziert. Es muss sichergestellt werden, dass von der Elternhaltestelle ein gefahrloser Weg zur Schule besteht.

Ein weiterer Vorteil der Elternhaltstellen liegt darin, dass Grundschul Kinder besser an eine eigenständige Verkehrsteilnahme gewöhnt werden können. So steigt mit der Zeit vielleicht auch die Bereitschaft, den ganzen Weg zu Fuß zu gehen. Nicht zuletzt wirkt sich das Zufußgehen auch positiv auf die Gesundheit der Kinder aus.

Die Einrichtung von Elternhaltstellen sollte in das schulische Mobilitätsmanagement integriert werden. Der Standort ist mit der Schule abzustimmen und es muss eine Kommunikationsstrategie mit den Schulen entwickelt werden.

Im Zuge der Erstellung des Parkraumkonzepts (VIA/ISAPLAN 2017) wurden verschiedene Standorte für Elternhaltstellen geprüft. Einzig umsetzbarer Vorschlag ist der Standort Dhünntalstadion. Nachdem der Kreisverkehrsplatz Funkenhof realisiert wurde kann eine Abbiegemöglichkeit nun auch aus Richtung Süden zum Dhünntalstadion eingerichtet werden. Von dort führt eine Fußgängerbrücke über die Dhünn bis hin zur Grundschule.

Eine ergänzende informelle Ausstiegsstelle könnte im Bereich Schmittergarten eingerichtet werden. Hier kann aus Gründen der Flächenverfügbarkeit keine reguläre Elternhaltestelle eingerichtet werden.

Der Bereich An der Buchmühle wird entsprechend geschützt und die Kfz-Einfahrten zur Schule durch ordnungsrechtliche und bauliche Maßnahmen ausgeschlossen.

Vorteile:

- Entlastung der Wohnstraße An der Buchmühle
- Regulierte und definierte Bringzone
- Sicherheit für den Weg von dem Auto zur Schule

Nachteile:

- Kontrolle und Sanktionierung der Missachtung verkehrlicher Restriktionen An der Buchmühle

Alternative:

Da keine weiteren Flächen für eine Elternhaltestelle zur Verfügung stehen, können keine Alternativen aufgezeigt werden.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Detailplanung der Elternhaltestelle (Markierung, örtliche Ausgestaltung, Beschilderung, Integration in Schulwegepläne) unter Einbeziehung der zu Beteiligten
- Entwicklung einer Kommunikationstrategie im Rahmen eines von der Gemeinde zu initiiierenden schulischen Mobilitätsmanagements
- Auswahl geeigneter Maßnahmen zur Regulierung des Verkehrsaufkommens An der Buchmühle nach Einrichtung der Elternhaltestelle
- Umsetzung mit entsprechender Kommunikation

Plan / Darstellung / Foto

Vorgeschlagener Standort Dühnentalstadion (Quelle: google Maps)

ADAC Vorschlag zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen

Beschilderungsvarianten

- Typ 1: bei geringem Parkdruck
- Typ 2: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf der Fahrbahn
- Typ 3: bei mäßigem Parkdruck und Parken auf dem Seitenstreifen

Tipps zur Umsetzung

- Das Halten in der Hol- und Bringzone sollte zur Akzeptanzsteigerung auf bestimmte Wochentage und Tageszeiten (Schulanfang und -ende) begrenzt werden.
- Anfang und Ende der Hol- und Bringzone sollten bei unklarer räumlicher Begrenzung durch einen waagerechten weißen Pfeil im Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ gekennzeichnet sein.
- Die „politische“ Durchsetzung der Hol- und Bringzone kann dadurch erleichtert werden, dass diese – selbst bei mäßigem Parkdruck – zunächst ohne das Zeichen „eingeschränktes Haltverbot“ eingerichtet wird.

Quelle: ADAC: Das „Elterntaxi“ an Grundschulen. Leitfaden für die Praxis. München. 2015. S.14.

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|--------------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Schulgemeinde (Leitung, Elternschaft, Schülervertretung) - Polizei - Zukunftsnetz Mobilität NRW | <p>kurzfristig</p> | <p>Herstellungskosten je Schildstandort ca. 300 € / Schild + ggf. Herstellungskosten für Zuwegungsbeschränkung bzw. Personalkosten + Planungskosten</p> |

4.7.7 C6 Attraktive Fußgängerverbindungen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahmen

Die Attraktivität der Fußwege fördert das zu Fuß Gehen und gestaltet es komfortabler. Dazu gehört neben der Qualität der Gehwege eine ausreichende Beleuchtung vor allem auf den Haupttrouten und in Grünanlagen, die Instandhaltung der Gehwege (Sauberkeit, Grünschnitt- und Pflege etc.). Attraktive Wegebeziehungen können sich z. B. durch durchgängige, konfliktfreie und sichere sowie ausreichend breite Gehwege äußern.

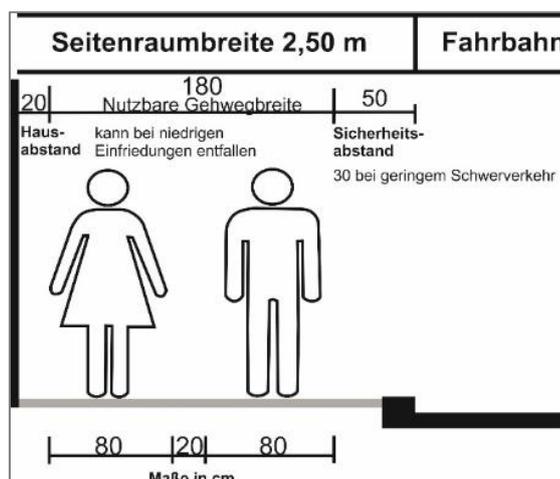
In Odenthal orientieren sich Zu-Fuß-Gehende zum einen am bestehenden Straßennetz, zum anderen werden Abkürzungen und Wegeverbindungen genutzt, die ein zum Teil überlagerndes Netz und streckenweise auch autofreies Netz ergeben, dessen Nutzung Zeit erspart und kritische Verkehrssituationen meidet. Diese Verbindungen sind zum Teil nicht barrierefrei, insbesondere bei Verbindungswegen, die Höhendifferenzen überwinden.

Um das zu Fuß Gehen für alle insgesamt attraktiver zu gestalten sollte ein durchgängiges und soweit möglich durchgängig barrierefreies sowie ein sicher begehbares, sozial kontrollierbares Fußwegenetz systematisch entwickelt werden. Dadurch werden Fußwege kürzer, schneller und attraktiver. Im besten Falle können sie MIV-Wege ersetzen und erhöhen die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Andererseits führen unattraktive Fußwege zu einer verstärkten Nutzung des MIV.

Wichtige Achsen im Kernort mit Handlungsbedarf bezüglich einer komfortableren und barrierearmen Wegführungen, sind insbesondere die Fußwegverbindung von Odenthal Mitte bis Hahnenberg sowie die im ISEK projektierte neue Fußwegsachse entlang der Dhünnpromenade.

Beschilderungen, Wegweisungen oder Wegemarkierungen können ebenso Maßnahmen sein, die zu einer attraktiven Fußwegeführung beitragen. Während Wanderwege in Odenthal ausgeschildert bzw. gekennzeichnet sind, fehlen Ausschilderungen von Alltagsverbindungen, deren Bekanntheit nicht immer für alle, insbesondere nicht für Ortsfremde, vorauszusetzen ist.

Nach den Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) sollten Anlagen für den Fußverkehr im Regelfall eine Gehwegbreite von 2,50 m besitzen.



Standards für Gehwege (Quelle: FGSV/EFA, 2002, S.16; RAST 06, S. 21)

Prüfvorschlag:

Im Wesentlichen werden folgende Maßnahmen zur Förderung attraktiver Fußverbindungen empfohlen:

- Flächendeckende Überprüfung und daraus folgende Optimierung der Oberflächenbeschaffenheit der fußverkehrsrelevanten Wege
- Barrierefreiheit nach Möglichkeit und topografischen Gegebenheiten schaffen und Standards mit den Betroffenen abstimmen (Behindertenverbände, Zielgruppen in der Bürgerschaft wie z.B. Senior:innen), systematische Aufnahme der betreffenden Wege und Erstellung eines Barrierefrei-Katasters
- Beleuchtung von Verbindungswegen abseits des Straßennetzes zur Förderung der Sicherheit beim Gehen, zur Sozialkontrolle und zur Vermeidung von Angsträumen, systematische Aufnahme der betreffenden Wege und Erstellung eines Beleuchtungskatasters
- Prüfung der Etablierung eines örtliches Fußgängerleitsystems in Form von Wegweisern oder Bodenmarkierungen

Vorteile:

- Förderung des Fußverkehrs als Basisverkehrsart
- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Hinblick auf die verstärkte Nutzung der Nahmobilität durch gute Infrastrukturangebote
- Steigerung der Sicherheit für alle durch gute Geh- und Sichtverhältnisse und verstärkte Belegung des öffentlichen Raumes
- Städtebauliche Attraktivierung durch gute Fußwegeanbindungen

Nachteile:

- Ggf. Eingriffe in den Straßenraum auf Kosten des Kfz-Verkehrs
- Aufwand baulicher Maßnahmen (Wegeoberflächen verbessern, Netzlücken schließen, Beleuchtung einrichten etc.)

Alternative:

Die massive Förderung des Fußverkehrs ist eine Grundvoraussetzung zum Erreichen der eines nachhaltigen Verkehrssystems. Daher besteht keine Alternative zu einem systematischen Ausbau eines guten Fußwegenetzes.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- **Ortskerne definieren und aufwerten**
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDo's / Bausteine

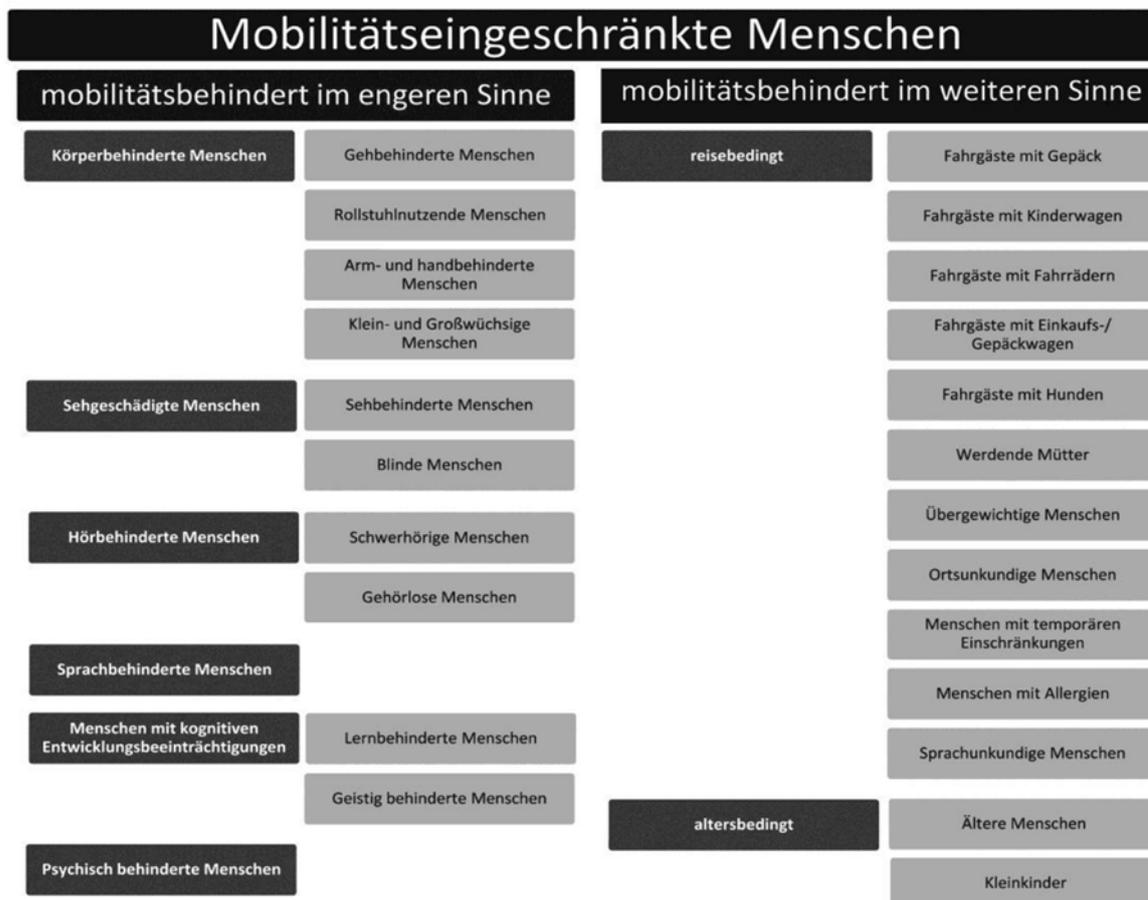
- Systematische Aufnahme der Lage und Qualität innergemeindlichen Fußwege (ergänzend zum Wirtschaftswegekonzept) und Erstellung eines Fußwegekatasters
- Definition von anzuwendenden Standards zu barrierefreien Fußwegen und verbindlicher Umgang hiermit
- Erstellung eines Barrierefrei-Katasters
- Erstellung eines Beleuchtungskonzepts für die innergemeindlichen Fußwege
- Abstimmung mit den örtlichen Akteur:innen: Behindertenverbände, Senior:innen

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|--|---------------|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Behindertenvertretung/-verbände - Seniorenvertretung/ -verbände | mittelfristig | <p>Abhängig vom Planungsansatz der jeweiligen Maßnahmen</p> <p>Herstellungskosten (netto)</p> <p>Nebenanlagen Vollausbau 130€/m²</p> <p>Barrierefreiheit herstellen +100€/m²</p> <p>+ Planungskosten</p> |

4.7.8 C7 Barrierefreie Nahmobilität

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Barrierefreiheit spielt im Fußverkehr eine relevante Rolle und stellt ein Querschnittsthema dar, das systematisch zu beachten ist. Ziel ist es, das Menschen mit körperlichen (oder auch sonstigen Einschränkungen, z.B. dem Mitführen von Kinderwagen, Gepäck etc.) nicht durch baulich-physische Hindernisse behindert und dadurch diskriminiert werden. Nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (2002) soll dies „ohne fremde Hilfe“ möglich sein. Wie groß der Bevölkerungsanteil von mobilitätseingeschränkten Menschen (anstelle der sozialpolitischen Behindertendefinition) tatsächlich ist, zeigt die folgende Grafik.



Ziel für die Gemeinde sollte es sein, dass bei zukünftiger Neu- oder Umgestaltung von Infrastrukturen für die Nahmobilität, die oben aufgeführten Prinzipien und Maßnahmen mitgedacht werden und auf die Belange der Barrierefreiheit in allen Mobilitätsthemen auf besondere Weise Rücksicht genommen wird.

Um in Odenthal das Thema Barrierefreiheit nachhaltig in allen mobilitätsrelevanten Planungen zu verankern, wird vorgeschlagen, im Rahmen eines Barrierefrei-Atlas Leitlinien und verbindliche Standards insbesondere für folgende Bereich zu verfassen:

- Barrierefreie Gehbahnen im Fußwegenetz zusammenhang auf zentralen Achsen z.B. insbesondere bei historischem Pflasterbelag (Odenthal Dorfkern, Altenberg)
- Barrierefreie Zuwegungen zu Bushaltestellen

- Gut „lesbare“ Straßenräume durch taktile Streifen, Vermeidung von störenden Einbauten (z.B. Kundenstopper, Fahrradparkstände); außerdem hell-dunkel-kontrastierende Orientierung (ausreichende Sichtbarkeit von Pfosten, Pollern, Treppenstufen durch Reflektierende Folien etc.) für Sehingeschränkte
- Bordabsenkungen und ggf. Korrektur der Gehweg-Querneigung, um Belastungen beim Rollstuhl-, Rollator- oder Kinderwagen-Schieben zu vermindern
- Innerörtlich Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn und Abbau Gemeinsamer Geh-/Radwege je nach örtlichen Möglichkeiten
- Verstärkte Anweisung des Ordnungsdienstes: Schutz der Gehwege vor Kfz-Falschparkern, ausreichende Sichtdreiecke vor Einmündungen und Querungshilfen
- Grundsätzlich: Anwendung des „Zwei-Sinne-Prinzips“, um Informationen mindestens zwei Sinnen zugänglich zu machen: Hördefizite können durch sehen oder fühlen ausgeglichen werden, Sehdefizite durch hören oder tasten (z.B. dynamische Fahrgastinformation im ÖPNV unterstützt durch akustische und optische Signale)

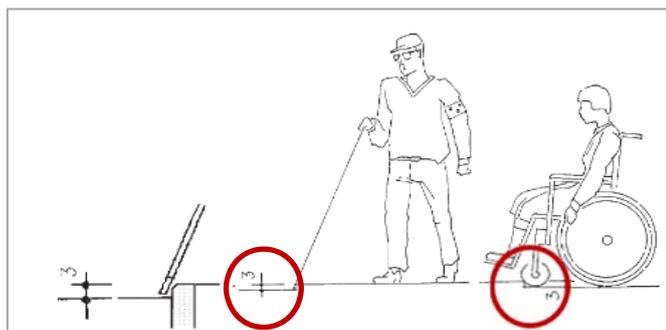
Barrierefreiheit im weiteren Sinne wird durch folgende Maßnahmen geschaffen:

- Inwertsetzung unsicherer, vernachlässigter oder als öde empfundener Räume, wie z.B. die Bushaltestelle „Schulzentrum“ außerhalb der stark frequentierten Zeiten
- Wartung von Gehwegoberflächen und Beseitigung von „Stolperfallen“
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum zu vermehren
- Angebot barrierefrei und öffentlich zugänglicher Toiletten mit Hinweisbeschilderung (Altenberg, Odenthal Kernort).

Maßnahme zur barrierefreien Querung von Straßenräumen: Einbau von „Doppelborden“

Die Zielkonkurrenz zwischen der Forderung nach deutlichem taktilen Kontrast von Bordsteinkante für Blinde mit Langstock und der Maßgabe einer Nullabsenkung für die einfache Befahrbarkeit durch Rollstühle, Rollatoren etc. andererseits hat bereits vielfach zu Konflikten zwischen verschiedenen Betrobengruppen geführt und sollte moderiert werden.

Daher sollte das bauliche Element des Doppelbordes künftig standardmäßig bei Neu- und Umbauten sowie bei Ersatzmaßnahmen von Querungsstellen (Fußgängerüberwege, Querungshilfen, Einmündungen und Kreuzungen etc.) Verwendung finden:



Broschüre zur DIN 18024 Barrierefreies Bauen (Quelle: Bayerische Architektenkammer (1998))

Aktuell wird im technischen Regelwerk an Querungsstellen eine differenzierte Bordhöhe von 0 cm und mehr als 4 cm, meist 6 cm, empfohlen.⁶ Dies entspricht zum einen den Ansprüchen von Rollator- und Rollstuhlfahrenden, die die Querungsstelle ohne Kante leicht und gefahrlos passieren können und zum anderen den Ansprüchen von Blinden und Sehbehinderten, die auf eine mit dem Langstock gut ertastbare Kante angewiesen sind. Damit löst die Querungsstelle mit differenzierter Bordhöhe die Querungsstelle mit 3 cm Bord ab, die als „Kompromisslösung“ davor empfohlen wurde. Sie kann bereits bei 2,50 m Breite eingerichtet werden.



Muster für einen Doppelbord

Maßnahmen zur Schaffung barrierefreier Oberflächen

- Die Nutzbarkeit für Mobilitätseingeschränkte wird durch wechselhaften und beschädigten Belag sowie starke Querneigungen erschwert. Es sollte eine **regelmäßige Wartung und Sanierung der Gehwege** stattfinden. Auch unbefestigte Wege sollten auf ihre Barrierefreiheit geprüft werden und mit einer entsprechenden Oberfläche sowie einer ausreichenden Breite ausgestattet werden. Punktuelle Oberflächenschäden sollten kurzfristig behoben werden.
- Für mobilitätseingeschränkte Personen, die einen Rollstuhl oder Rollator als Gehhilfe nutzen, sind Neigungswechsel in der Oberfläche nur sehr beschwerlich zu bewältigen. **Grundstücksein- und -ausfahrten sollten barrierefrei gestaltet werden**, indem die Nebenanlage durchgängig auf einem Niveau fortgeführt wird und die Ein- bzw. Ausfahrten nur über einen Kantstein abgesenkt werden.
- Im Sinne der Sturzprophylaxe sollten alle Treppenstufen deutlich markiert werden. Nach dem Standard für barrierefreies Bauen müssen diese **Stufenmarkierungen** als durchgehende Streifen ausgeführt sein und sich im Hell-Dunkel-Kontrast vom Treppenbelag abheben. Häufig weisen **Entwässerungsrinnen** Barrieren auf, z. B. durch Neigungen oder unebene Gestaltungen an den Rändern der Straße bzw. Nebenanlagen. Hier gibt es die Möglichkeit, die Rinnen abzudecken, um sie **stolperfrei begehbar und mit Rollatoren o. ä. befahrbar** zu machen. Rinnenabdeckungen gibt es mittlerweile auch mit taktilen Elementen, die als Bodenindikatoren für Seheingeschränkte dienen.

⁶ Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (LS NRW) (2012): Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum, Gelsenkirchen S. 33



Barrierefrei ausgestaltete Entwässerungsrinne im Blindenleitsystem der Stadt Bergisch Gladbach
(Quelle: Stadt Bergisch Gladbach)

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDos / Bausteine

- Systematische Prüfung der Belange der Barrierefreiheit als Querschnittsaufgabe bei Neu- oder Umbau von Infrastrukturen, die den Fußverkehr betreffen
- Definition von anzuwendenden Standards zu barrierefreien Fußwegen und verbindlicher Umgang hiermit
- Erstellung eines Barrierefrei-Katasters
- Abstimmung mit den örtlichen Akteur:innen: Behindertenverbände, Senior:innen

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Straßenbaulastträger
- Senioren- und Behindertenvertreter:innen

Priorität

kurzfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

niedrig

4.8 Maßnahmenpaket D – Belange ÖPNV und Vernetzte Mobilität

4.8.1 D1 Schnelle Busachsen schaffen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ein zentrales Problem der ÖPNV-Anbindung der Gemeinde Odenthal sind vergleichsweise häufige Störungen und Fahrplanunregelmäßigkeiten auf den Hauptverkehrsstraßen, insbesondere nach Bergisch Gladbach und auch teilweise in Richtung Schildgen. Zählfließende Verkehre und Staus ergeben sich insbesondere im Ortszentrum Odenthal, das von nahezu allen Buslinien der Gemeinde angefahren wird.

Verlustzeiten kommen im Bereich des zentralen Kreisverkehrsplatzes zustande sowie auf der Bergisch Gladbacher Straße, vor allem auch außerhalb des Gemeindegebietes im Zulauf auf den Knoten Hebborn (Odenthaler Straße/B506) auf Bergisch Gladbacher Stadtgebiet.

Drei wesentliche Bausteine zur Beschleunigung des Busverkehrs sind von Gutachterseite zu empfehlen:

- **Auflösung von Busbuchten und die Einrichtung von Kap- bzw. Fahrbahnrandhaltestellen**, um den Linienbussen ein schnelleres Einfädeln in den Verkehrsfluss zu ermöglichen

Die Auflösung von Busbuchten soll insbesondere im Zulauf zum zentralen Kreisverkehrsplatz in Odenthal Mitte an den Haltestellen „Rathaus“, „Kirche“ und „Herzogenfeld“ erfolgen. Die Haltestellen im Ablauf vom Kreisel müssen als Buchten erhalten bleiben, um Rückstaus für den aus dem Kreisverkehrsplatz abfließenden Verkehr zu vermeiden. Somit wird erreicht, dass der Bus zum Pulkführer des Verkehrs wird und die geschaffenen Lücken im Verkehrsfluss zur Beschleunigung der Fahrt nutzen kann anstatt Verlustzeiten beim Einfädeln in den fließenden Verkehr und damit Verspätungen zu sammeln.

- **Umfahrung von Stausituationen im Zulauf des Knotenpunktes Hebborn**

Die Schaffung einer separaten Busspur im Zulauf auf Knotenpunkt Hebborn, die ausschließlich über die Stadt Bergisch Gladbach in Kooperation mit Straßen.NRW zu erwirken ist, wäre eine interkommunale Leitmaßnahme, die einen sehr wesentlichen Beitrag zu Verbesserung der Mobilitätsverhältnisse beitragen kann, da hier erhebliche Verlustzeiten beim Linienverkehr durch Rückstaus reduziert werden können.

- **Beschleunigung der Busausfahrten aus der Haltestelle „Schulzentrum“**

Als weitere Maßnahme wird die Beschleunigung der Ausfahrt der Busse aus der Haltestelle „Schulzentrum“ vorgeschlagen, die künftig eine höhere Bedeutung als Verknüpfungs- und Mobilstation erhalten wird. Hier wurde bereits die Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes geprüft, der jedoch an der Anlage eines derzeit nicht weiter verfolgten P+R-Platzes der Ausfahrt Schulzentrum gegenüber liegend angedacht war. Alternativ ist die Installation einer Pfortnerampel für den Busverkehr zu prüfen.

Prüfvorschlag:

Im Zuge der integrierten Verkehrsplanung und der städtebaulichen Neugestaltung des Odenthaler Ortskerns werden die genannten Vorschläge im Detail geprüft. Hierzu zählen sowohl die verkehrstechnischen Aspekte als auch die Auslotung und Vorbereitung der interkommunal relevanten Maßnahme auf dem Gebiet der Stadt Bergisch Gladbach.

Vorteile:

- ÖPNV-Anbindung Odenthals wird insgesamt verlässlicher
- Busverkehr wird beschleunigt, weniger Verlustzeiten
- Verbesserung der Konkurrenzsituation des ÖPNV mit dem MIV

Nachteile:

- Aufwändige Planungs- und Abstimmungsverfahren mit den zu beteiligenden Akteuren
- Interkommunale Abhängigkeiten
- Kostenintensität

Alternative:

Um den ÖPNV schneller und attraktiver zu machen und um ein nutzerfreundlicheres nachhaltiges Verkehrssystem aufzubauen, gibt es neben der Reduzierung der Mobilität insgesamt keine weiteren Alternativen zur Schaffung einer ÖPNV-freundlichen Verkehrsinfrastruktur. Anderenfalls werden das städtebauliche Ziel einer verkehrlichen Entlastung sowie klimapolitische Ziele nicht angemessen erreicht.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen
- Vertiefende Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des RBK
- Erstellung von Fahrplanmodellen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen neuen Verknüpfungen (Durchbindungen und Fahrplanknoten Odenthal Mitte) Leistungsermittlung
- Verbesserung und Ausbau der Haltestelle Odenthal „Schulzentrum“

Plan / Darstellung / Foto



Barrierefreie Musterhaltestelle in Fahrbahnrandausführung,
Beispiel Brühl, Quelle: VIA eG

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Rheinisch-Bergischer Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger
- Wupsi

Priorität

Langfristig (im Kontext des S-Bahnausbaus ca. 2030)

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

Vertiefende ÖPNV-Untersuchung mit Fahrplanmodell, Umlaufplanung und Leistungsermittlung erforderlich als Basis für Kostenschätzung

4.8.2 D2 Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Gemeinde Odenthal wird über zwei Hauptachsen an die Nachbarstädte bzw. die regionalen Verknüpfungspunkte mit dem SPNV bzw. dem sonstigen regionalen Busverkehr angebunden. Dies ist zum einen die Nord-Südachse zwischen Bergisch Gladbach (S-Bahn-Anschluss) und Burscheid, zum anderen die Westachse(n) von Odenthal in Richtung Schildgen und weiter nach Köln (Stadtbezirk Mülheim), zum anderen die Achse von Odenthal über Blecher oder alternativ in Schildgen abzweigend nach Leverkusen. Es wird vorgeschlagen, dass sich diese Relationen stärker im ÖPNV-Netz widerspiegeln und zudem das Leistungsangebot auf der auf Bergisch Gladbach ausgerichteten Achse stärker harmonisiert wird. Ebenso soll der auf Altenberg ausgerichtete Freizeitverkehr aus dem Raum Köln gestärkt werden.

Kernpunkt des Maßnahmenbündels ist die Schaffung eines durchgängigen 10-Min-Taktes zwischen Bergisch Gladbach und Odenthal Mitte im Zuge des Ausbaus der S-Bahn-Linie S11 und deren Taktverdichtung an Mo-Fr auf 10 Min ab ca. 2030. Aus Sicht der Gemeinde Odenthal wird daher angestrebt, die Nord-Süd-Hauptachse Bergisch-Gladbach – Voiswinkel – Odenthal an alle S-Bahn-Fahrten anzubinden, das Angebot zu entzerren, heute noch notwendige Konvoifahrten (mindestens 6 Fahrten pro Stunde) nach Möglichkeit aufzulösen und die dort verkehrenden Linien entsprechend anzupassen, um so eine gleichmäßige Bedienung im 10-Min.-Takt zu erreichen. Die Anbindung von Heidberg und Küchenberg ist an das Bedienungskonzept anzupassen und nach Möglichkeit attraktiver auszugestalten (siehe D3).

Das Angebot auf den Westachsen (Odenthal – Schildgen mit Umstieg nach Leverkusen; 20-Min-Takt und Odenthal – Blecher – Leverkusen; 60-Min-Takt) wird als ausreichend angesehen.

Prüfvorschlag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Aus Sicht der Gemeinde Odenthal sollte die Belegung der genannten Achsen mit den Linien 434 und 212 überprüft und ggf. optimiert werden, so dass folgende Optionen näher zu untersuchen wären:

- **Nord-Süd-Achse** Burscheid – Blecher – Glöbusch – Odenthal – Berg. Gladbach:
Bedienung ausschließlich durch Linie 430 Berg. Gladbach – Odenthal Mo-Fr im 10-Min-Takt, weiter alle 60 Min. (optional alle 30 Min) über Blecher nach Burscheid
- **West-Achsen** Köln (Stadtbezirk Mülheim) – GL-Schildgen – Odenthal – Altenberg – Blecher – Glöbusch – Leverkusen: Bedienung durch eine in Odenthal Schulzentrum betrieblich verknüpfte durchgehende Linie 434/212 in den heutigen Taktmustern (20 Min/60 Min).
- **Kurzläufer Berg. Gladbach – Odenthal** können nach wie vor wie im Bestand in Richtung Schildgen und Köln zur Linie 434 durchgebunden werden, wenn diese nicht auf die Linie 212 wechselt.

Das Konzept setzt eine eindeutige Benennung der Achsen mit einheitlichen Liniennummern voraus: Odenthal – Leverkusen (212) / - Berg. Gladbach: 430 / - Köln (434) sowie eine Schaffung eines Fahrplanknotens in Odenthal Mitte.

Der Ausbau der Bushaltestelle „Schulzentrum“ als Verknüpfungspunkt und Mobilstation (siehe D1 und D5) setzt die Maßnahme deutlich höher in Wert und wird empfohlen.

Vorteile:

- Klarere Strukturierung und bessere Verteilung der Fahrtangebote und dadurch Aufwertung der Verbindung Odenthal – Berg. Gladbach
- Gute Verknüpfung aller Linien in Odenthal Mitte bzw. „Schulzentrum“, dort Feinverteilung mit Ortslinien (siehe D3, D4) sowie Bergisches E-Bike (Haltestelle „Herzogenfeld“)
- Stärkung der Achse Odenthal – Leverkusen durch Schaffung neuer Direktverbindungen Blecher – Leverkusen auch über Odenthal Mitte, so dass hier insgesamt die Fahrtenzahl nach Leverkusen verdoppelt wird.
- Neue umsteigefreie Verbindung aus Richtung Köln nach Altenberg für den Freizeitverkehr
- Insgesamt Schaffung von mehr Direktverbindungen durch wechselnde Durchbindungen in Odenthal, lediglich eine Fahrt der Linie 434 aus Richtung Köln wird auf die Linie 212 abgelenkt, die übrigen Fahrten können – unter Vorbehalt einer betrieblichen Detailprüfung – auf die Linie 430 nach Berg. Gladbach übergehen.

Nachteile:

- Komplexere Umlaufgestaltung der betroffenen Linien
- Teilweise Aufhebung der durchgehenden Fahrten Köln – Odenthal – Berg. Gladbach der Linie 434

Alternative:

Keine Veränderung der bestehenden Liniensystematik, Schaffung einer 10-Min-Folge der Buslinien 430 und 434 zwischen Odenthal Mitte und Berg. Gladbach nach S-Bahn-Ausbau.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

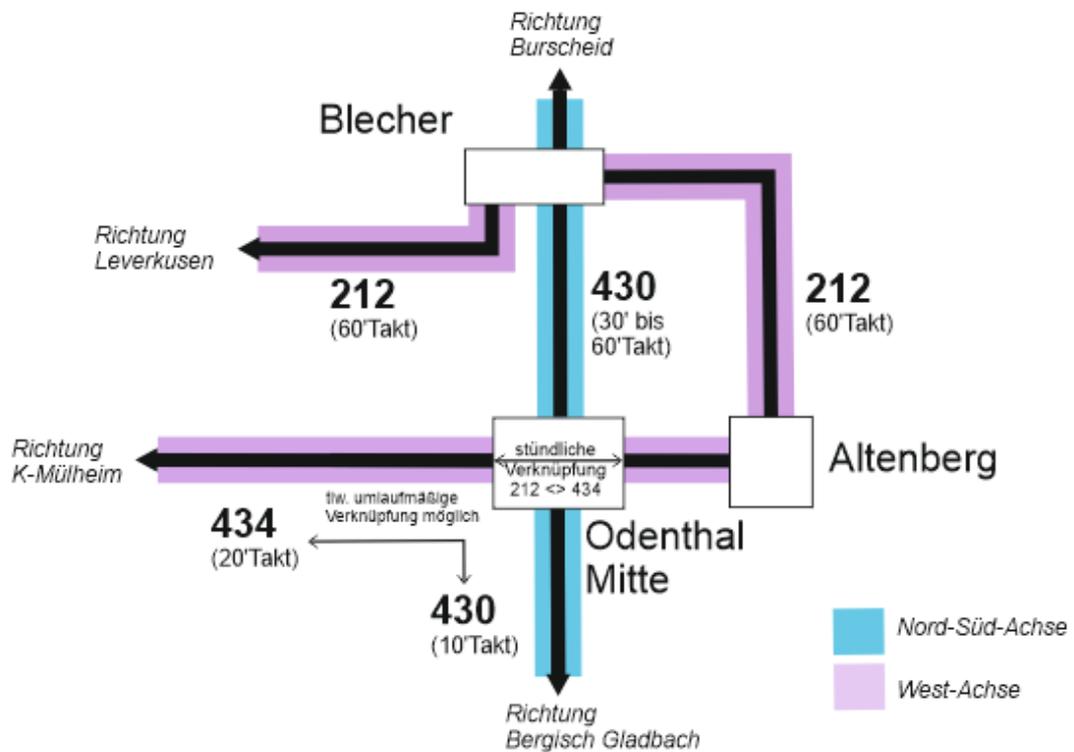
ToDos / Bausteine

- Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen
- Vertiefende Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des RBK
- Erstellung von Fahrplanmodellen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen neuen Verknüpfungen (Durchbindungen und Fahrplanknoten Odenthal Mitte) Leistungsermittlung
- Verbesserung und Ausbau der Haltestelle Odenthal „Schulzentrum“ (siehe D5)

Plan / Darstellung / Foto



Die Linie 212 deckt die Achse Odenthal – Schlebusch – Leverkusen ab. Foto: VIA eG



Neuaufteilung der von Odenthal ausgehenden Verkehrskorridore:
 Durchbindung 434 <-> 212 1x / Stunde; 434 <-> 430 1-2x pro Stunde

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Rheinisch-Bergischer Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger - Wupsi | Langfristig (im Kontext des S-Bahnausbaus ca. 2030) | Vertiefende ÖPNV-Untersuchung mit Fahrplanmodell, Umlaufplanung und Leistungsermittlung erforderlich als Basis für Kostenschätzung |

4.8.3 D2.1 Expresslinie X434 Odenthal – LEV-Schildgen – Köln-Mülheim als Testvorlauf für eine spätere Stadtbahnverlängerung aus Richtung Köln (Linie 4)

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Eine zentrale Forderung, auch aus der Bürgerbeteiligung, ist die beschleunigte Erreichbarkeit des Oberzentrums Köln. Dies ist zum einen über eine verbesserte Umsteige Verbindung zur S11 in Bergisch Gladbach zu erreichen, zum anderen über den Ausbau des Korridors über Schildgen zur B51 in den Kölner Stadtbezirk Mülheim, der von der Linie 434 bedient wird. Für die derzeit in Voruntersuchung befindliche Verlängerung der Kölner Stadtbahnlinie 4 wäre eine solche Maßnahme ein Markttest, da die Linie 434 in Köln in weiten Teilen einen ähnlichen Verlauf wie die Linie 4 hat.

Mit einem Großteil der Fahrten endet die Linie 434 derzeit an der Haltestelle Köln-Dünnwald, „Leuchterstraße“, die aufgrund der straßenräumlichen Situation nur einen unzureichenden Umsteigepunkt zur Stadtbahn darstellt. Weiterhin ist der unter der Woche einmal stündlich befahrene Linienweg ab „Leuchterstraße“ durch Höhenhaus bis Köln-Mülheim, „Wiener Platz“ bzw. „Danzierstr.“ aufgrund des stark mäandrierenden Linienverlauf nicht aus Fahrzeitaspekten nicht attraktiv. Vielmehr dient die Linie dort der Ergänzung des Stadtverkehrs in Köln.

Ergänzend zur Maßnahme D2 „Stärkung und Weiterentwicklung der Nord-Süd- und West-Achsen im regionalen Busverkehr“ sollte daher die Linienführung im Bereich Köln-Dünnwald/Höhenhaus im Hinblick auf eine deutliche Beschleunigung der Linie überprüft werden. Angestrebt werden sollte auf Kölner Stadtgebiet ein möglichst geradliniger Verlauf bis zu einem geeigneten Umsteigepunkt im Bereich Köln-Mülheim mit komfortablem Anschluss an den Schienenverkehr (z.B. „Wiener Platz“ und /oder „Bf Mülheim“). Mit dem geplanten Bau des S-Bahn-Haltepunktes „Berliner Straße“ ergäbe sich in Zukunft ein weiterer geeigneter Umsteige- ggf. auch Endpunkt mit Übergang zur Stadt- und S-Bahn.

Prüfvorschlag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Es wird vorgeschlagen, im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie der Stadt Köln die Linie 434 auf dem Gebiet der Stadt Köln zu mindestens in den Hauptverkehrszeiten, ggf. auch darüber hinaus zur Expressbuslinie umzugestalten und dann mit allen Fahrten zu einem geeigneten Verknüpfungspunkt im Stadtbezirk Köln-Mülheim durchzubinden. Die Planung kann als Testvorlauf für die angedachte Verlängerung der Linie 4 verstanden werden.

Vorteile

- Kein Infrastrukturaufwand
- Kann auf der Basis vorhandener Ressourcen umgesetzt werden
- Deutliche Attraktivierung der Linie 434
- Verbesserte Anbindung der Gemeinde Odenthal an Köln
- Ausbaufähig und so schneller umsetzbare Alternative zur Stadtbahnverlängerung mit unklarer Realisierungschance

Nachteile

- Hoher Abstimmungsaufwand mit der Stadt Köln und der KVB
- Einfluss des Aufgabenträgers RBK und der Gemeinde auf Maßnahmen in der Stadt Köln sehr begrenzt bis nicht vorhanden

| | | |
|--|---|--|
| <p>Alternativen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzentration der schnellen Anbindung Odenthals an Köln auf den Verknüpfungspunkt Bergisch Gladbach (S) - Führung aller Fahrten der Linie 434 nach Köln-Mülheim auf dem bisherigen Linienweg im 20-Min-Takt, langfristig Anbindung an den Verknüpfungspunkt „Berliner Straße“ (S) nach dessen Einrichtung als künftigen Endpunkt der Linie | | |
| <p>Leitziele</p> <ul style="list-style-type: none"> - Geschwindigkeiten verträglich gestalten - Ortslagen wahrnehmbarer gestalten - Ortskerne definieren und aufwerten - Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen - Radlücken konsequent schließen - Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken - Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement | | |
| <p>ToDos / Bausteine</p> <ul style="list-style-type: none"> - Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen - Vertiefende Prüfung im Rahmen der Fortschreibung der Nahverkehrsplanung der Stadt Köln und des RBK - Abstimmung mit der Stadt Köln und der KVB - Prüfung von Potenzialen - Entwicklung eines Fahrplanmodells | | |
| <p>Plan / Darstellung / Foto</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p>Die Beschleunigung der Linie 434 in Köln würde die ÖPNV-Anbindung von Odenthal deutlich attraktiver machen. (Foto: VIA eG)</p> | | |
| <p>Beteiligte / Akteure</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Rheinisch-Bergischer Kreis und Stadt Köln als betroffene ÖPNV-Aufgabenträger - Wupsi, KVB AG | <p>Priorität</p> <p>mittelfristig (im Zuge der Fortschreibung der Nahverkehrspläne des RBK und der Stadt Köln)</p> | <p>Geschätzter Kostenrahmen [EUR]</p> <p>Vertiefende ÖPNV-Untersuchung mit Fahrplanmodell, Umlaufplanung und Leistungsermittlung erforderlich als Basis für Kostenschätzung</p> |

4.8.4 D3 Überprüfung und Optimierung der Buslinienführung im Bereich Voiswinkel / Heidberg / Küchenberg (- Bergisch Gladbach S)

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Zur besseren Erschließung der Gebiete Heidberg, Lanzemich und Küchenberg sowie im Zuge einer Anpassung der Verkehrsbedienung auf der Achse Odenthal – Bergisch Gladbach im Zuge des langfristig geplanten S-Bahn-Ausbaus wird vorgeschlagen, auch das Linienbusangebot der wupsi-Linien 431 und 433 neu zu ordnen, um fahrgastorientierte Synergien zu schaffen. Die S-Bahn-Linie S11 (Bergisch Gladbach – Köln – Düsseldorf Flughafen) wird ab ca. 2030 an Mo-Fr im 10-Min-Takt verkehren. Aus Sicht der Gemeinde Odenthal wird daher angestrebt, die Hauptachse Bergisch-Gladbach – Voiswinkel – Odenthal zu entzerren, heute noch notwendige Konvoifahrten nach Möglichkeit aufzulösen und die dort verkehrenden Linien entsprechend anzupassen, um so eine gleichmäßige Bedienung ebenfalls im 10-Minuten-Takt zu erreichen. Die Anbindung von Heidberg und Küchenberg ist an das Bedienungskonzept anzupassen und nach Möglichkeit attraktiver auszugestalten.

Zurzeit besteht mit den Linien 430, 431, 433 und 434 bereits ein Angebot von 6 Verbindungen pro Stunde und Richtung, ergänzt durch weitere Einzelfahrten der Linie 432. Durch den heutigen 20-Minuten-Takt der S11 verkehren die Linie 430 und 434 jedoch in kurzen zeitlichen Abstand hinterher (ab Berg. Gladbach S: .13 (430) und .17 (434)). Ziel ist ein sauberer 10-Min-Takt zwischen Odenthal Mitte und Bergisch Gladbach S mit gleichmäßiger Anbindung aller S-Bahnen.

Prüfvorschlag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Die heutigen Linien 431 und 433 werden (außerhalb des Schülerverkehrs) in eine Kleinbuslinie überführt und das Angebot in einer Linie zusammengefasst und am Wochenende vereinheitlicht. Folgender Linienverlauf im Bereich Heidberg und Küchenberg würde zu einer verbesserten Erschließung der Wohngebiete führen:

- Küchenberg – Hirschberg – Lanzemicher Weg – neu: Oberbech – Kamper Weg – Heidberger Hof – Heidberger Straße – Heidberg – Mutzbroicher Str. – Sankt-Engelbert-Str.
- Die Haltestellen „In der Follmühle“ und „Im Schwarzbroich“ entfallen
- Für diese Linienwegvariante müsste die Straße Oberbech für den Linienverkehr ertüchtigt werden.

Option 1:

Küchenberg – Bergisch Gladbach: Bedienung täglich im Stundentakt, ab Voiswinkel somit einmal stündlich Taktverdichtung auf 5 Min.

Option 2:

Umbau der Linien 431/433 zu einem Ortsbus Küchenberg/Heidberg mit direkten Anschlüssen in Voiswinkel an die Nord-Süd-Achse Odenthal – Bergisch Gladbach bei Verbesserung der Umstiegssituation in Voiswinkel (verkehrssicherer Ausbau zum lokalen Verknüpfungspunkt, Querungshilfe), Angebot im 30 Min-Takt an Mo-Fr, außerhalb des 10-Min-Taktes auf der Achse Odenthal – Bergisch Gladbach wie Option 1, Einbeziehung des Bürgerbusses prüfen

Option 3:

Verbindung der Linien 431/433 (wie Option 2) sowie zusätzlich mit der Linie 432, hierdurch Schaffung einer direkten Anbindung von Heideberg und Küchenberg an Odenthal Mitte mit betrieblicher Durchbindung nach Oberodenthal, Einbeziehung des Bürgerbusses in das Gesamtkonzept, Angebot im 60-Min-Takt mit Verdichtungen zum 30-Min-Takt zur Hauptverkehrszeit

Vorteile:

- Klare Strukturierung des Linienbusangebots auf der Achse Odenthal – Bergisch Gladbach mit ihren Zubringerverkehren und Anschluss aller S-Bahnfahrten im künftigen 10-Min-Takt, somit Weiterreichung der geplanten Qualitätssteigerung im ÖPNV-Angebot bis nach Odenthal Mitte sowie in die südlichen Gemeindeteile
- Bessere Verteilung der Fahrtangebote zwischen Voiswinkel und Bergisch Gladbach
- Zweitweise Taktverdichtung im Bereich Heideberg/Küchenberg und deren Anbindung nach Odenthal Mitte je nach Option
- Ggf. Integration des Bürgerbusangebots

Nachteile:

- Bauliche Maßnahmen erforderlich: Ertüchtigung der Straße „Oberbech“, Ausbau eines lokalen Verknüpfungspunktes in Voiswinkel je nach Option
- Zusätzlicher Umstieg aus Richtung Heideberg/Küchenberg in Voiswinkel je nach Option

Alternative:

- Beibehaltung des heutigen Linienkonzepts, Anpassung der Vertaktung der Linien 430, 431, 433, 434 an den neuen S-Bahn-Takt ohne Anbindung aller S-Bahn-Fahrten im 10-Min-Takt

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- **Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen**
- Radlücken konsequent schließen
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDos / Bausteine

- Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen, ggf. Bürgerbusverein
- Vertiefende Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des RBK
- Erstellung von Fahrplanmodellen und Leistungsermittlung
- Prüfung Umsetzbarkeit einer Busstraße zur Verbindung der Linien 431 und 433
- Planerische (Vor-)Prüfung der verkehrstechnischen Erfordernisse für einen lokalen Verknüpfungspunkt in Voiswinkel je nach Option

Plan / Darstellung / Foto



Kleinbusse sind bei geringem Verkehrsaufkommen und beengten Straßenverhältnissen flexibler und eignen sich zum Einsatz in den kleineren Ortslagen von Odenthal, die nicht an den Hauptachsen liegen. (Foto: VIA eG)

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Rheinisch-Bergischer Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger
- Wupsi
- Bürgerbusverein je nach Option
- Straßen.NRW

Priorität

- Langfristig (im Kontext des S-Bahnausbaus 2030)

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

- Vertiefende ÖPNV-Untersuchung mit Fahrplanmodell und Leistungsermittlung erforderlich als Basis für Kostenschätzung
- Vorplanung Busstraße und Verknüpfungspunkt Voiswinkel zwingend erforderlich für Infrastrukturkostenabschätzung

4.8.5 D4 Oberodenthaler Landbus

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme:

Der Bereich Oberodenthal wird zurzeit von der Buslinie 432 auf dem Linienweg Schmeisig – Neschen – Höffe an Odenthal, mit einzelnen Fahrten auch an Bergisch Gladbach angebunden. Am Wochenende bedient die Linie zusätzlich Altenberg. Unter der Woche ergänzt der Bürgerbus Odenthal das Fahrtenangebot, jedoch auf einem abweichenden Linienweg im Rundkurs Odenthal – Altenberg – Schmeisig - Neschen – Höffe – Odenthal in unterschiedlicher Fahrtrichtung. VRS-ZeitTickets werden beim Bürgerbus anerkannt, für Einzelfahrten gilt ein eigener Tarif. Unter der Woche verkehren weitere Schülerfahrten, u.a. auch nach Eikamp. Insgesamt besteht das Angebot montags bis freitags aus nicht merkbaren Einzelfahrten der Linie 432 sowie dem Bürgerbus. Am Wochenende gilt ein durchgängiger 120-Min-Takt. In der Bürgerbeteiligung zum VEP wurde das ÖPNV-Angebot von Oberodenthal mit Abstand am schlechtesten im Vergleich zum übrigen Gemeindegebiet bewertet. Neben regelmäßigeren und häufigeren Fahrten wurde ebenfalls eine Anbindung in Richtung Kürten-Bechen als Nahversorgungszentrum gefordert.

Das Konzept „Oberodenthaler Landbus“ sieht vor, die Angebote von Bürgerbus und Linienbus stärker zu harmonisieren. Das Grundangebot sollte eine Verstetigung mindestens zum Stundentakt umfassen. Abfahrzeiten und Linienweg sollten merkbar und einheitlich sein, Abweichungen im Schulverkehr sind davon ausgenommen. Zudem wird eine Anbindung des Nahversorgungszentrums Bechen durch eine Verlängerung der von Bergisch Gladbach kommenden und in „Bechen Mitte“ endenden Fahrten der Linie 427 nach Neschen und Scheuren vorgeschlagen. Dort erfolgt die Verknüpfung mit dem beschriebenen Odenthaler Landbus. Hiermit würde die Mobilität in Oberodenthal deutlich verbessert.

Prüfvorschlag für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans:

Die heutige Linie 432 erhält (außerhalb des Schülerverkehrs) einen einheitlichen Linienweg mit dem Bürgerbus, wird als Kleinbuslinie betrieben und das Angebot vertaktet und in einer Linie zusammengefasst. Die Verknüpfung mit dem regionalen Linienverkehr erfolgt in „Odenthal Schule“ sowie in Neschen oder Scheuren. Linienweg:

- Odenthal – Altenberg – Schmeisig – Neschen – Scheuren – Höffe – Odenthal
- Bedienung alternierend in beiden Richtungen, jeweils im 120-Min-Takt, ggf. verdichtet in der Hauptverkehrszeit zum 60-Min-Takt (Gesamtangebot: stündliche, ggf. verdichtet zwei Mal stündliche Bedienung)
- Verlängerung der Linie 427 von Bechen nach Scheuren / Neschen und fahrplanmäßige Verknüpfung mit dem Oberodenthaler Landbus.

Die organisatorischen Voraussetzungen der intensiveren Verknüpfung von Bürgerbus und Linienbus sind zu klären.

Option 1:

Verbindung der Linien 431/433 (siehe D3, Option 3) mit dem Oberodenthaler Landbus, hierdurch Schaffung eines durchgehenden Gemeindebusses, Einbeziehung des Bürgerbusses in das Gesamtkonzept

Option 2:

Prüfung zur Einrichtung eines flexiblen, bedarfsgesteuerten Verkehrsangebots, das den Bereich Oberodenthal vollständig flächenhaft bedient, fahrplanunabhängig ist und zugleich mit dem Bürgerbusangebot

verschmolzen werden kann. Hinweis: Aufgrund der erfahrungsgemäß sehr hohen Kosten ist zum einen eine Förderung zwingend erforderlich, zum anderen ist ein Konzept vorzulegen, wie eine Finanzierung nach Ablauf der Förderperiode aufrecht zu erhalten ist.

Vorteile:

- Deutliche Angebotsverbesserung für Oberodenthal im Hinblick auf Fahrplan und Netzwirkung (Anbindung Bechen)
- Transparentes und einfach merkbares Linienkonzept mit guten regionalen Verknüpfungen
- Sicherung des Fortbestandes des Bürgerbusangebots und des Bürgerbusvereins
- Verbesserung des Angebots nachhaltiger Mobilitätsformen, insbesondere auch in Verbindung mit dem Angebot des Bergischen E-Bikes

Nachteile:

- Vollständige Umplanung des Angebotskonzepts mit dem künftigen Fokus auf Kleinbusangeboten
- Schülerverkehr ist eigenständig zu planen und erfordert höheren betrieblichen Aufwand
- Hohe Anforderungen an den Bürgerbusverein

Alternative:

- Beibehaltung des heutigen Linienkonzepts, bestandsorientierte Anpassung und Vereinheitlichung der Fahrpläne von Bürgerbus und Linie 432 soweit möglich
- Ggf. isolierte Verlängerung der Linie 427 von Bechen nach Neschen und Scheuren
- Alternativ zur Verlängerung der Linie 427 Prüfung der Verlängerung der Linie 453 nach Oberodenthal

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- **Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken**
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDos / Bausteine

- Abstimmungen mit Kreis und Verkehrsunternehmen
- Enge Einbeziehung des Bürgerbusvereins
- Vertiefende Prüfung im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des RBK
- Erstellung von Fahrplanmodellen und Leistungsermittlung
- Prüfung Umsetzbarkeit einer Verlängerung der Linie 427 von Bechen Mitte nach Oberodenthal

Plan / Darstellung / Foto



Von der B506 in Bechen aus wird ein Lückenschluss im Busnetz zur Anbindung von Oberodenthal vorgeschlagen. Diese Verbindung kann mit der Linie 427 oder 454 geschlossen werden. (Foto: VIA eG)

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|---|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">- Gemeindeverwaltung- Rheinisch-Bergischer Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger- Wupsi- Bürgerbusverein | <ul style="list-style-type: none">- mittelfristig | Vertiefende ÖPNV-Untersuchung mit Fahrplanmodell und Leistungsermittlung erforderlich als Basis für Kostenschätzung |

4.8.6 D5 Mobilstationen in der Fläche

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Mobilstationen stellen ein wichtiges Bindeglied in einer multimodalen und vernetzten Mobilität der Zukunft dar. Mobilstationen dienen hierbei als Verknüpfungspunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Durch die räumliche Konzentration der Mobilitätsangebote wird der Wechsel für die Nutzer:innen wesentlich vereinfacht. Neben der Verknüpfungsfunktion nehmen Mobilstationen auch weitere Aufgaben wahr. So dienen sie zur Sicherstellung von Informationen und Serviceangeboten und können letztendlich bei einer attraktiven Gestaltung zu einer Aufwertung der Umgebung dienen und einen Beitrag zur Förderung der Nahmobilität leisten. Ein einheitliches Design garantiert schließlich einen hohen Wiedererkennungswert. Das Ziel von Mobilstationen ist hierbei, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken gezielt einzusetzen, die Verkehrsströme zu bündeln und eine attraktive multimodale Wegekette zu ermöglichen.

Im Rahmen des Kooperationsprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem“ werden unter Einsatz von Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) für die Standorte Odenthal Mitte und Altenberg die Bausteine digitale Informationsstelen, Marketing, E-Carsharing, Fahrradboxen und das Pedelec-Verleihsystem Bergisches E-Bike durch den Kreis sowie die Verkehrsunternehmen wupsi und RVK umgesetzt. Beide Standorte weisen somit ein großes Angebot an vernetzten Mobilitätsangeboten auf.

Neben diesen beiden zentralen Standorten im Gemeindegebiet wird empfohlen, noch weitere kleinere Mobilstationen mit einem abgestuften Angebot einzurichten. Diese kleinformatigeren Mobilstationen sollen als Entrée zur öffentlichen Mobilität dienen und auf kleinräumlicher Ebene eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln ermöglichen. Vorzugsweise an bestehenden Bushaltestellen und zentralen innerörtlichen Standorten können Abstellanlagen für Fahrräder und Sharing-Angebote (vorzugsweise virtuelle Stationen des Bergischen e-Bikes), digitale Informationsmöglichkeiten zum ÖPNV (DFI-Anzeiger) eingerichtet werden, aber auch Informationen zu weiteren kommunalen und touristischen Angeboten gebündelt werden, wie zum Beispiel Paket-Abholstationen, mobile Service-Angebote (z.B. Lebensmittel, Sparkasse, Bücherbus), Bücherschrank, Mitfahrerbank etc. Diese Stationen haben so auch dem Zweck, die ausgewählten Haltestellen zu Kristallisationspunkten des dörflichen Lebens zu entwickeln, den ÖPNV und den Umweltverbund offensiv zu bewerben und somit die dörflichen Kerne und Siedlungsbereiche zu definieren und aufzuwerten.

Mobilstationen werden grundsätzlich barrierefrei ausgestaltet.

Folgende Standorte werden vorgeschlagen:

- Voiswinkel (besonders wirksam in Verbindung mit Maßnahme D3)
- Blecher Schulstraße
- Eikamp Schallemicher Straße
- Neschen Kirche (besonders wirksam in Verbindung mit Maßnahme D4)

Vorteile:

- Vereinfachter Umstieg auf nachhaltige Verkehrsmittel und deren Vernetzung
- Überbrückung der letzten Meile von der ÖPNV-Haltestelle zu entfernteren Zielpunkten mit Sharing-Systemen
- Bündelung weiterer zentral nutzbarer lokaler und dörflicher Angebote
- Stärkung der Dorfentwicklung

Nachteile:

- Umsetzungsprobleme bei Flächenknappheit
- Abstimmungsaufwand bei der Planung
- Kommunikationsaufwand

Alternative:

Sollten zusammenhängende Flächen nicht verfügbar sein, lassen sich Standorte bis zu einem gewissen Grad dezentralisieren, wie zum Beispiel in Odenthal Mitte/Schulzentrum. Wichtig hierbei ist jedoch, dass ein funktionaler Zusammenhang noch wahrgenommen werden kann.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement

ToDos / Bausteine

- Erstellung einer Flächenstudie für die vorgesehenen Standorte
- Sicherung der Flächenbedarfe in den kommunalen Bauleitplänen (B-Plan, F-Plan)
- Auswahl der Ausstattungsmerkmale für die einzelnen Standorte
- Abstimmungen mit dem Kreis sowie den Dienstleistern RVK und wupsi im Rahmen des kreisweiten Mobilstationenkonzepts sowie im Rahmen des vorhandenen E-Bike-Sharing-Systems
- Finanzierung und Förderung klären

Plan / Darstellung / Foto



Mobilstationen in Odenthal Mitte und Erfstadt mit Mobil.nrw-Stele (Foto: VIA eG)

Beteiligte / Akteure

- Gemeindeverwaltung
- Rheinisch-Bergischer Kreis
- RVK, wupsi
- NVR
- Ggf. private Akteure

Priorität

Mittelfristig

Geschätzter Kostenrahmen [EUR]

mittel

4.8.7 D6 Mobilitätstestwochen

Ausgangslage und Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die von den Industrie- und Handelskammern zum Beispiel in Aachen initiierten Mobilitätstestwochen bieten Unternehmen und Betrieben die Möglichkeit, für einen begrenzten Zeitraum verschiedene Mobilitätsformen zu testen, um die betriebliche Mobilität zu verbessern und nachhaltiger zu gestalten. In diesem Rahmen werden Pedelecs, Elektro-Autos, ÖPNV, Car-Sharing oder Lastenräder kostenlos den Mitarbeiter:innen zur Verfügung gestellt. Auf diese Weise können Alternativen zum Pendlerverkehr mit dem privaten Pkw aufgezeigt werden. Neben der zur Verfügungstellung von Verkehrsmitteln und Tickets werden auch Beratungen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement vorgenommen.

Nähere Infos: <https://www.aachen.ihk.de/zielgruppen2/unternehmen/branchen/verkehr/mobilitaetsmanagement/mobilitaetstestwochen-3697078>

Der Gemeinde Odenthal wird vorgeschlagen, den Teilnehmerkreis über betriebliche Anwendungen hinaus auszuweiten, da nur wenig größere Gewerbebetriebe ansässig sind. In Anlehnung an das oben beschriebene Konzept wird vorgeschlagen, spezielle Testwochen für bestimmte Bevölkerungsgruppen wie Senior:innen oder Schüler:innen bzw. für bestimmte Dörfer im Gemeindegebiet zu konzipieren und mit Unterstützung des Zukunftsnetzes Mobilität NRW durchzuführen. Gerade in den ländlichen Bereichen könnten verschiedene nachhaltige Mobilitätsformen so auf einfache Art und Weise durch die örtliche Bevölkerung getestet und Beratungsangebote zur Verfügung gestellt werden.

Es wird empfohlen, das Zukunftsnetz Mobilität NRW als wichtigen überregionaler und fachkompetenten Akteur hierbei einzubinden.

Leitziele

- Geschwindigkeiten verträglich gestalten
- Ortslagen wahrnehmbarer gestalten
- Ortskerne definieren und aufwerten
- Mobilitätseingeschränkte bedarfsgerecht berücksichtigen
- Radlücken konsequent schließen
- Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken
- **Verträglichere Gestaltung des Verkehrs durch Mobilitätsmanagement**

ToDo's / Bausteine

- Konzepterstellung: Erweiterung des Modells „Mobilitätstestwochen“ im Hinblick auf die Anwendung in einer ländlich geprägten Siedlungsform
- Projektentwicklung und -steuerung
- Kommunikation mit Betrieben oder größeren Arbeitgebern soweit vorhanden sowie in der erweiterten Form mit sozialen Gruppen und/oder Dorfgemeinschaften
- Finanzierung und Förderung klären

Plan / Darstellung / Foto



Flyer zu den Mobilitätstestwochen im Kreis Euskirchen (Quelle: Kreis Euskirchen)

| Beteiligte / Akteure | Priorität | Geschätzter Kostenrahmen [EUR] |
|--|--------------------|--------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> - Gemeindeverwaltung - Rheinisch-Bergischer Kreis - RVK, wupsi - Zukunftsnetz Mobilität NRW - Verkehrsverbände VCD, ADFC - Vereine, Dorfgemeinschaften, bürgerschaftliche Gruppen - Ggf. private Akteure | <p>Kurzfristig</p> | <p>niedrig</p> |

5 Evaluation

Um den VEP erfolgreich umsetzen zu können, sollten die dort aufgeführten Maßnahmen bzw. die auf dieser planerischen Grundlage dann tatsächlich umgesetzten Vorhaben evaluiert werden. Das heißt, dass die im Zuge der Aufstellung des VEP entwickelten und beschlossenen Leitziele (siehe Kapitel 3) sollen dazu führen, das Mobilitätssystem in der Gemeinde Odenthal unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten umzubauen.

Um die Erfüllung der Leitziele auch kontinuierlich überprüfen zu können, ist im weiteren Verlauf im Zuge der Umsetzung des VEP ein differenziertes Evaluationskonzept zu erstellen. Im Rahmen der vorliegenden VEP-Grunduntersuchung werden hierzu die Eckpunkte skizziert. Kern dieses Konzepts sind Messgrößen oder „Indikatoren“, die die Entwicklung in den verschiedenen Zielbereichen anzeigen: Ist die Umsetzung des VEP auf dem richtigen Weg? Wie gut funktioniert die Umsetzung und vor allem, wie wirksam sind die umgesetzten Maßnahmen? Wo muss gegebenenfalls nachgesteuert und korrigiert werden?

Was leisten Indikatoren? Sie liefern aussagekräftige Antworten in Form von Daten und Fakten, die sich auf die verschiedenen Leitziele beziehen und deren Erfüllung operationalisieren. So machen sie transparent nachvollziehbar, ob der eingeschlagene Weg erfolgreich ist.

Der besseren Transparenz wegen sollten quantitative Indikatoren verwendet werden, sofern das möglich ist, das heißt solche, bei denen die Datengrundlage entweder vorhanden oder durch vergleichsweise überschaubaren Aufwand zu erheben ist. Somit können die Veränderungen, die die VP-Maßnahmen bewirken, gut überprüft und bei Bedarf auch nachjustiert werden. Den einzelnen Indikatoren würden in einem differenzierten Indikatorenkonzept Soll-Werte zugeordnet, um so den Verlauf der Entwicklung ablesen zu können. Der Soll-Ist-Abgleich sollte regelmäßig erfolgen, je nach Indikator in plausiblen Zeitabständen. Diese Tätigkeit müsste im Verwaltungshandeln institutionalisiert werden.

Eine nachfolgende erste Indikatorenübersicht stellt einen exemplarischen Indikatorenansatz zur Evaluierung zur Diskussion inklusive Hinweise für eine mögliche Messweise, Datenquellen und quantitative Zielausrichtung. Die Aufgabe der Evaluation besteht im weiteren Verlauf darin,

- die Verfügbarkeit der Daten zu prüfen die Datenquellen zunächst zu sichten,
- Lücken zu benennen und zu schließen,
- und schließlich regelmäßige Erhebungen durchzuführen.

Hierzu ist ein systematisches Erhebungskonzept zu erstellen. Da manche Erhebungsvorgänge (wie z.B. Haushaltsbefragungen, Fahrgasterhebungen, Analysen mit Geografischen Informationssystemen) komplex sind, sollte dies möglichst frühzeitig erfolgen und entsprechende Haushaltsmittel und Personalressourcen bereit zu stellen bzw. mit übergeordneten Stellen (z.B. Rheinisch-Bergischer Kreis, Land NRW und zugeordnete Stellen etc.) Kontakt aufzunehmen.

LEITZIELE UND VORSCHLÄGE FÜR INDIKAOREN

| Leitziel 1: Geschwindigkeiten verträglich gestalten | Leitziele 2 / 3: Ortslagen wahr- nehmbarer gestal- ten / Ortskerne definie- ren und aufwerten | Leitziel 4: Mobilitätseinge- schränkte bedarfsge- recht berücksichti- gen | Leitziel 5: Radlücken conse- quent schließen | Leitziel 6: Busse attraktiver machen / Regionale Anbindungen stärken | Leitziel 7: Verträglichere Ge- staltung des Ver- kehrs durch Mobili- tätsmanagement |
|--|---|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> a) Geschwindigkeiten (V85) an definierten Messstellen b) Anzahl eingebauter Mittelinseln c) Streckenlängen mit T100 / T70 / T30 auf dem Netz der Verbindungsstraßen / klassifizierten Straßen d) Unfälle, Verletzte und Tote im Verkehr | <ul style="list-style-type: none"> a) Anzahl umgestalteter Ortseingangsbereiche b) Parkstände mit Gehwegparken in zentralen zu definierenden Bereichen c) Fußgänger- und Radfahrerfrequenz in zentralen zu definierenden Bereichen d) Anzahl von Aufenthaltsmöglichkeiten in zentralen zu definierenden Bereichen (Öffentliche Sitzgelegenheiten, Außengastronomie) | <ul style="list-style-type: none"> a) Fußverkehrsaufkommen an bestimmten Straßenabschnitten in auszuwählenden Ortskernen b) Anzahl barrierefreier Querungseinrichtungen c) Anzahl barrierefrei ausgebauter Bushaltestellen | <ul style="list-style-type: none"> a) Anzahl Lückenschlüsse im Radnetz in Bezug auf die Analyse im VEP b) Länge qualitativer Radverkehrsanlagen c) Belegung von Fahrradabstellanlagen / Fahrradparken im öffentlichen Raum / an den Schulen / im Kontext des örtlichen Einzelhandels / an Freizeithotspots (z.B. Altenberg) | <ul style="list-style-type: none"> a) Fahrgastzahlen im ÖPNV b) Fahrgäste pro im ÖPNV erbrachter Nutzkilometer c) ÖPNV-Kundenbarometer als Bewertungsinstrument | <ul style="list-style-type: none"> a) Nutzerstatistik Car- und Bikesharing (Bergisches eBike) b) Auslastung der Mobilstationen c) Verkehrsanteil des Umweltverbunds (Modal Split) |

6 Ausblick

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

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan erhält die Gemeinde Odenthal also einen **leitbildorientierten strategischen Handlungsrahmen**, der eine Art „Rezeptbuch“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft ist.

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

Konzeptinhalte

Inhalt dieses Konzeptes ist die Entwicklung von Maßnahmen wie der Verkehr zukünftig ortsverträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken.

Neben der Betrachtung des Krenortes Odenthal Mitte, in der sich zahlreiche Probleme bündeln und überlagern, wird ebenfalls der dörfliche Bereich nicht außer Acht gelassen. Hier stehen vor allem die Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV und die Ansätze im Vordergrund, verschiedene Mobilitätsformen zu vernetzen.

Im vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan wird somit dargestellt, wie der Verkehr in Odenthal zukünftig Gemeindeverträglich gestaltet werden kann und städtebauliche Qualitäten durch die Förderung der Nahmobilität und der Verkehrsarten des Umweltverbundes von allen Bürger:innen und Gästen der Gemeinde wieder angemessen spürbar und erlebbar gemacht werden können.

Verkehrssicherer und sozialverträglicher Gemeinderaum

Die zentralen Bereiche wie z.B. Odenthal Mitte, Altenberg und Blecher sollen mit Hilfe des Verkehrsentwicklungsplanes als sicherer, Gemeinde- und sozialverträglicher Gemeinderaum aufgewertet werden.

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)

Ein wichtiger Baustein innerhalb des Konzeptes ist die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems mit dem Ziel, die Mobilität der Bürger:innen zu verbessern, um den Wohnstandort Odenthal zu stärken und zwar sowohl im regional ausgerichteten Verkehr als auch im Binnenverkehr. In Zukunft ist der ÖPNV auch in Odenthal als ein Vorrangsystem anzusehen. Dies wird durch die bestehenden Planungen z.B. einer zusätzlichen Schnellbusverbindung nach Leverkusen unterstrichen sowie durch die Planung eines innerörtlichen On-Demand-Systems („on top“ zu den bestehenden Angeboten) durch die wupsi. Dieses wird in Kürze eingeführt und über ein Bundesprogramm gefördert. Ebenso besteht das langfristige Ziel, den S-Bahnverkehr nach

Bergisch Gladbach auf einen 10 bis 5-Minuten-Takt in den Spitzenzeiten auszuweiten. Dieser Takt würde dann auch gemäß den Vorschlägen des VEP aus Odenthal gut angebunden. Die Vorschläge des VEP unterstützen so die bereits angeschobenen Planungen und sollen die ÖPNV-Nutzung nachhaltig steigern, so dass der MIV in seiner Notwendigkeit mittel- bis langfristig eine relativierte Stellung erhalten kann.

Zielvorstellung Gemeinde der kurzen Wege und des Umweltverbundes

Letztendlich wird mit dem Verkehrsentwicklungsplan eine Vision einer klimafreundlichen Gemeinde der kurzen Wege und des Umweltverbundes entwickelt. Eine besondere Bedeutung hat dabei die Nahmobilität in Form des Fuß- und Radverkehrs und deren Vernetzung mit dem ÖPNV. Fahrrad fahren in Odenthal kann sich, dank der zunehmend elektrisch unterstützten Formen des Radverkehrs, zu einer nachhaltigen Verkehrsart der Zukunft entwickeln. Diese Entwicklung soll forciert werden. Zu Fuß gehende und Radfahrende sollen sich in Odenthal sicher und wohl fühlen, mobilitätseingeschränkte Personen auf barrierefreien oder zumindest barrierearmen Wegen am öffentlichen Leben weitestgehend teilhaben.

Modulare Projektbausteine als Angebot an die Gemeindeplanung

Im Verkehrsentwicklungsplan werden als Ergebnis verschiedene Einzelmaßnahmen in Form von Projektsteckbriefen vorgeschlagen, auf Umsetzbarkeit geprüft und mit den betroffenen Stellen im Zuge des Planungsprozesses erörtert. Das Gesamtpaket besteht aus Bausteinen, die einzeln und modular umsetzbar sind und Schritt für Schritt im Zusammenspiel ihre maximale Wirkung entfalten.

Planungsprozess

Der Planungsprozess umfasst folgende Schritte: Nach einer ausführlichen Bestandserfassung vor Ort konnten Stärken und Schwächen benannt werden. Um die Defizite zu beseitigen, wurden Leitziele formuliert, aus denen Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen resultieren.

25 Projektbausteine

Es wurde ein Gesamtmaßnahmenkonzept mit insgesamt 25 bausteinartigen Einzelmaßnahmen entwickelt. Diese sollen die Mobilität der Bürger:innen und Gäste in Odenthal zukunftsfähig machen. Die Maßnahmen teilen sich wie folgt auf die einzelnen Bereiche auf:

- Maßnahmenpaket A – Belange Ortslagen und Ortskerne
- Maßnahmenpaket B – Belange Geschwindigkeiten
- Maßnahmenpaket C – Belange Nahmobilität
- Maßnahmenpaket D – Belange ÖPNV

In Ihrem Zusammenspiel ergeben Sie die ein nachhaltiges Mobilitätssystem für die Gemeinde Odenthal im Kontext des Mobilitätssystems des Rheinisch-Bergischen Kreises und in der Region Köln/Leverkusen.

Leverkusen, 29.04.2022

Köln, 29.04.2022

ISAPLAN Ingenieur GmbH
Brückenstraße 4
51379 Leverkusen

Planungsbüro VIA eG
Marsportengasse 6
50667 Köln

Verzeichnis der Abbildungen

| | | |
|---------------|---|----|
| Abbildung 1: | Bausteine des VEP-Prozesses in der Gemeinde Odenthal..... | 4 |
| Abbildung 2: | Prinzipskizze zum „geschichteten Ebenenkonzept“ im Beteiligungsprozess | 7 |
| Abbildung 3: | Impressionen aus der Auftaktveranstaltung am 30.10.2019 in der Mehrzweckhalle in Blecher | 8 |
| Abbildung 4: | Lage im Raum (Kartengrundlage OpenStreetMap contributors) | 10 |
| Abbildung 5: | Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland (BBSR Bonn 2018, entnommen aus der MID 2017) | 11 |
| Abbildung 6: | Einwohnerverteilung im Gemeindegebiet (Stand 2020) (Quelle: ISEK erstellt durch complan) | 13 |
| Abbildung 7: | Großräumige Verkehrsanbindung von Odenthal | 15 |
| Abbildung 8: | Verkehrsmittelwahl im Vergleich (Daten der MiD 2017 sowie VEP Rheinisch-Bergischer Kreis, Auswertung Odenthal 1995) | 16 |
| Abbildung 9: | Verkehrsmittelnutzung..... | 17 |
| Abbildung 10: | Bekanntheit und Nutzung des ÖPNV-Angebote im Gemeindegebiet | 18 |
| Abbildung 11: | Interesse bezüglich der Nutzung von neueren Mobilitätsangeboten im Gemeindegebiet . | 18 |
| Abbildung 12: | Übersicht der Verkehrsbelastungen im Gemeindegebiet (Grundlage Straßenverkehrszählung Str.NRW 2015) | 25 |
| Abbildung 13: | Benutzungspflichtige Radverkehrsverbindungen im Gemeindegebiet Odenthal..... | 28 |
| Abbildung 14: | Übersicht (nicht) erschlossene Flächen und Haltestellenerschließung (300m Radius)..... | 34 |
| Abbildung 15: | Verbindungen pro Stunde, Referenzzeitraum Mo.-Fr. 10-11 Uhr | 35 |
| Abbildung 16: | Grundformen von Mittelinseln mit Fahrstreifenversatz zur Geschwindigkeitsdämpfung (RASt06, Bild 99) | 41 |

Verzeichnis der Tabellen

| | | |
|------------|--|----|
| Tabelle 1: | Übersicht der Akteursgespräche..... | 9 |
| Tabelle 2: | Stärken und Schwächen des MIV und ruhenden Verkehrs..... | 26 |
| Tabelle 3: | Stärken und Schwächen der Nahmobilität | 30 |
| Tabelle 4: | Stärken und Schwächen des MIV | 36 |

Verzeichnis der Anlagen

- Anlage 1: Darstellung des Straßennetzes inkl. Ziel- und Quellbereiche
- Anlage 2: Erfassung und Analyse der Bestandssituation MIV inkl. ruhendem Verkehr
- Anlage 3: Erfassung und Analyse der Bestandssituation Nahmobilität (Fußgänger und Radverkehr)
- Anlage 4: Erfassung und Analyse der Bestandssituation ÖPNV und vernetzte Mobilität
- Anlage 5: Gesamtmaßnahmenplan