LINDLAR
traditionell
jung

SHP Ingenieure

Foto: Daniela Fuchs

Lindlar

Nahmobilitätskonzept

Teilbericht Stadtexperiment

Lindlar – Nahmobilitätskonzept
Teilbericht Stadtexperiment

– Bericht zum Projekt Nr. 22012 –

Auftraggeberin:
Gemeinde Lindlar
Der Bürgermeister
Borromäusstraße 1

51789 Lindlar

Ansprechpartnerin:
Stabstelle
Gemeindeentwicklung
Nicole Mirgeler
Tel.: 02266 96 332
freiraeume@lindlar.de

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

Projektleitung:
Sebastian Groß M.Sc.

Bearbeitung:
Fabienne Korte M.Sc.

Hannover, Juli 2024

Inhalt

		Seite
1	Hintergrund und Zielsetzung	1
2	Verkehrliche Ausgangssituation	2
3	Stadtexperiment im Ortskern	6
3.1	Vorbereitung des Verkehrsversuchs	6
3.2	Herausforderungen bei der Umsetzung	9
3.3	Stadtexperiment als Alternative zum Verkehrsversuch	9
4	Öffentlichkeitsbeteiligung	11
4.1	Information	11
4.2	Beteiligung von Gewerbetreibenden	12
4.3	Aufbau der Stadtterrassen	13
4.4	Begegnungsfest	13
4.5	Passantenbefragung (online und vor Ort)	14
5	Fazit und Empfehlungen	21
	Anhang	22
A.1	Flyer zum Tag der Städtebauförderung	23
A.2	Flyer zum Stadtexperiment (Stadtterrassen)	24
A.3	Postkarte für eigene Ideen	25
A.4	Fragebogen Gewerbetreibende	26
A.5	Fragebogen Passanten	28

1 Hintergrund und Zielsetzung

Nahmobilitätskonzept

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

Das Nahmobilitätskonzept befindet sich seit Mitte 2022 in der Aufstellung. Begleitet wurde der Prozess von einer umfangreichen Beteiligung (Abb. 1). Im Rahmen von zwei Beteiligungsveranstaltungen hatten Bürgerinnen und Bürger im Mai 2023 und Februar 2024 vor Ort die Möglichkeit, Ideen und Hinweise zur Planung einzubringen.

Abb. 1 Prozessplan Nahmobilitätskonzept

Verkehrsberuhigung im Ortskern

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

Zur Erprobung verkehrsberuhigender Maßnahmen im Ortskern und zur Intensivierung des öffentlichen Dialogs wurde zunächst die Umsetzung eines Verkehrsversuchs im Ortskern angestrebt. Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und weiteren Beteiligten wurde nach intensiver Abwägung aufgrund der derzeit unklaren Rechtslage auf die Erprobung im Rahmen eines Verkehrsversuches verzichtet. Stattdessen wird mit einem Stadtexperiment im Frühjahr 2024 das Ziel verfolgt, Aufenthaltsqualitäten aufzuzeigen und mit Anwohnenden, dem Einzelhandel und Besuchenden ins Gespräch zu kommen und sich zu den Ideen für die künftige Gestaltung des Ortskerns auszutauschen.

2 Verkehrliche Ausgangssituation

Straßenräumliche Situation

Der Lindlarer Ortskern mit seiner überwiegend gewerblichen Nutzung (Einkaufsmöglichkeiten, Restaurants, Dienstleistungen) befindet sich nördlich der Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299) an zentraler Stelle im Hauptort nahe dem Marktplatz und des Busbahnhofs (Abb. 1). Die Dr.-Meinerzhagen-Straße (L 299) und die Schwarzenbachstraße (L 129) bilden mit dem Straßenzug Luisenstraße/Bismarckstraße/Borromäusstraße eine Ringverbindung um den Ortskern.

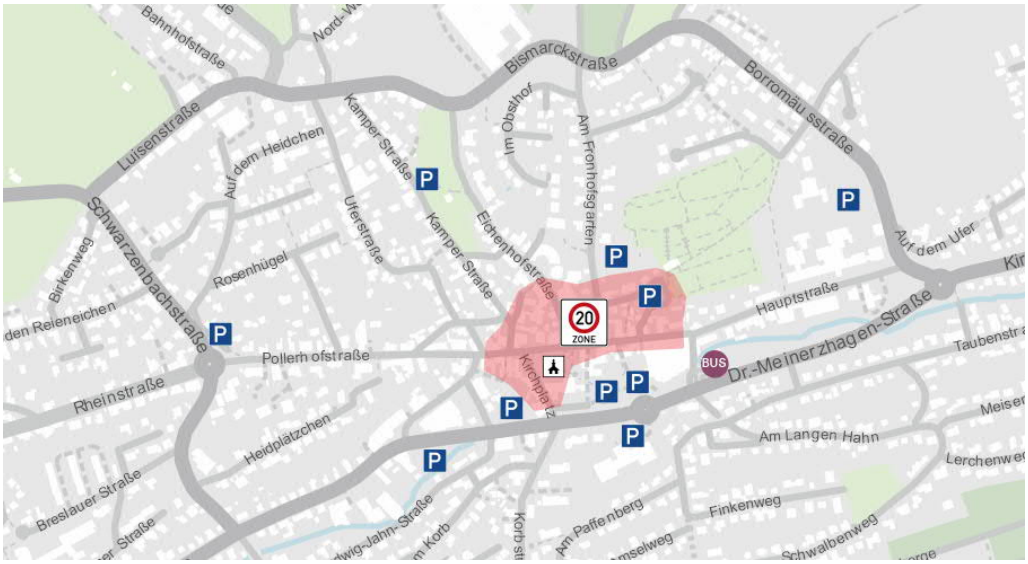


Abb. 1 Lage des Ortskerns

Die Straßen innerhalb des historischen Ortskerns sind als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) ausgewiesen (Abb. 2). Die Straßenräume sind überwiegend schmal und als Mischverkehrsfläche (ohne Borde) gestaltet. Es sind mehrere Einbahnstraßenregelungen vorhanden, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind.

Abb. 2 Kirchplatz (links); Hauptstraße (rechts)

Für den ruhenden Verkehr gibt es ein großes Stellplatzangebot in unmittelbarer Nähe. Neben den ausgewiesenen Sammelparkplätzen (z. B. auf dem Marktplatz und am Friedhof) kann vielerorts auch straßenbegleitend geparkt werden (Abb. 3). Innerhalb der Tempo 20-Zone gilt eine zeitliche

Bewirtschaftung mittels Parkscheibe (2h). Auf die größeren Parkierungsanlagen wird auf Infotafeln hingewiesen.

Abb. 3 Hauptstraße (oben links); Pollerhofstraße (oben rechts); Übersichtskarte zum Parken (unten links); Marktplatz (unten rechts)

Die Planung von Straßenräumen erfolgte in Lindlar bislang vor allem unter der Berücksichtigung der Belange des Kfz-Verkehrs, für den die Ziele im Ortskern auf direkten Wegen erreichbar sind und ein großzügiges und kostenfreies Stellplatzangebot rund um den Ortskern vorhanden ist. Der Fußverkehr findet dagegen vielerorts auf Restflächen statt und wird seiner Bedeutung als wichtigstes Fortbewegungsmittel der Basismobilität bislang nicht gerecht. Gehwege sind grundsätzlich sehr schmal und unterschreiten fast überall die nach Regelwerk[1] erforderliche Mindestbreite von 2,50 m.

Abb. 4 Friedhofstraße (links); Hauptstraße (rechts)

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

Zur Identifizierung von Mängeln entlang des Netzes wurde bereits 2019 im Auftrag des Zukunftsnetz Mobilität NRW ein Fußverkehrscheck[2] im Ortskern durchgeführt. Ein Großteil der damals empfohlenen Maßnahmen hat weiterhin Aktualität. Gleichzeitig ergeben sich viele Synergien mit den Maßnahmen aus dem Projekt Lindlarer Freiräume und dem Nahmobilitätskonzept.

Verkehrszählung

Zur Erhebung des Verkehrsgeschehens vor Ort wurde am 18. April 2024 eine Verkehrszählung im Ortskern durchgeführt. Mittels Videotechnik wurden alle Verkehrsarten an vier Querschnitten über den Tag erfasst und anschließend über einen Zeitbereich von 00:00 – 24:00 Uhr automatisiert ausgewertet. In der Erhebung im April wurden die höchsten Verkehrsstärken im Kfz-Verkehr im westlichen Abschnitt der Hauptstraße (1.887 Kfz/24h), auf dem Kirchplatz (1.770 Kfz/24h) und in der Eichenhofstraße (1.822 Kfz/24h) gemessen (Abb. 5).

Abb. 5 Verkehrszählung 18. April 2024 (Tageswerte)

Das Fußverkehrsaufkommen ist im westlichen Teil der Hauptstraße mit 1.731 Fg./24h besonders hoch und entspricht in etwa der Kfz-Verkehrsstärke in diesem Abschnitt. Im östlichen Abschnitt der Hauptstraße sind die Verkehrsstärken in allen Verkehrsarten etwas geringer. Die Radverkehrsstärken sind an allen Querschnitten eher gering, die meisten Radfahrenden wurden im westlichen Abschnitt der Hauptstraße gezählt (125 Radf./24h). Zu beachten ist hierbei, dass auch das wechselhafte Wetter am Erhebungstag im April (vereinzelte Regenschauer) einen Einfluss auf die Radverkehrsstärken gehabt haben könnte.

[2] Planungsbüro VIA: Fußverkehrschecks NRW 2019 – Lindlar. Abschlussbericht. Köln, April 2020

Um die Auswirkungen des Stadtexperiments auf die Verkehrsstärken vor Ort zu prüfen, wurde eine ergänzende Verkehrszählung nach dem Projektzeitraums am 06. Juni 2024 durchgeführt. Während die Kfz-Verkehrsstärken geringfügig höher gegenüber den Werten aus dem April waren (etwa +10%), was auf übliche Schwankungen in der Tagesverkehrsstärke zurückzuführen ist, konnten insbesondere im Radverkehr deutlich höhere Verkehrsstärken gemessen werden (Abb. 6). So waren auf der Eichenhofstraße und im westlichen Teil der Hauptstraße etwa 2,5 mal so viele Radfahrende unterwegs, im östlichen Abschnitt der Hauptstraße verdreifachte sich die Radverkehrsstärke sogar. Zum Teil sind diese Unterschiede vermutlich auf das bessere Wetter am Erhebungstag im Juni zurückzuführen.

Abb. 6 Verkehrszählung 06. Juni 2024 (Tageswerte)

Auch die Verkehrsstärken im Fußverkehr waren im Juni höher als im April. So konnte im westlichen Abschnitt der Hauptstraße eine Erhöhung des Fußverkehrsaufkommens um etwa 15%, auf dem Kirchplatz um etwa 30% festgestellt werden.

3 Stadtexperiment im Ortskern

Zur Erprobung verkehrsberuhigender Maßnahmen im Ortskern wurde zunächst die Umsetzung eines Verkehrsversuchs im Ortskern angestrebt. Die Versuchsvorbereitung, die damit einhergegangenen Herausforderungen sowie die finale Umsetzung des Stadtexperiments werden nachfolgend näher erläutert.

3.1 Vorbereitung des Verkehrsversuchs

Varianten der Verkehrsführung

In Zusammenarbeit mit der Freiraumplanung wurden drei mögliche Varianten für die Verkehrsführung im Ortskern entwickelt und im Januar 2023 dem Lenkungskreis Gemeindeentwicklung vorgestellt (Abb. 7). Alle Varianten enthalten jeweils Bereiche, die ausschließlich dem Fußverkehr (und ggf. Radverkehr) vorbehalten werden sollen (rot) sowie Abschnitte, in denen weiterhin bestimmte Kfz-Verkehre zugelassen sein sollen (blau). Straßen außerhalb des markierten Bereichs sollen nach wie vor für alle Verkehre zugänglich sein.

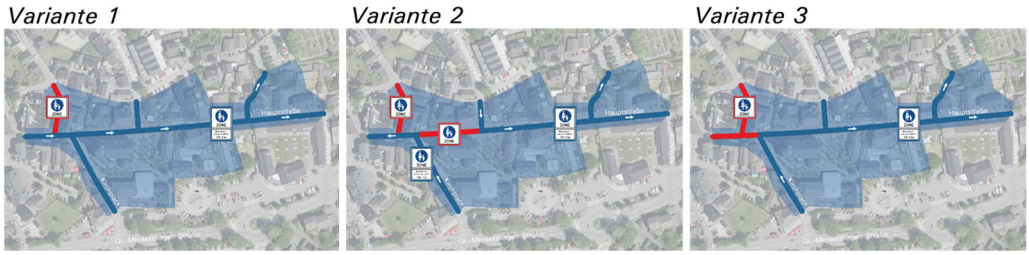


Abb. 7 Varianten der Verkehrsführung im Ortskern

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

Bürgerworkshops

Die verschiedenen Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung und zukünftigen Gestaltung des Ortskerns wurden in zwei Bürgerworkshops im Mai 2023 und Februar 2024 mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Während eine Unterbindung des Durchgangsverkehrs überwiegend befürwortet wurde, gab es verschiedene Meinungen, wie die Zugangsbeschränkungen für den Kfz-Verkehr im Detail aussehen sollen. Zwar gab es einige Stimmen für eine weiträumige Herausnahme des Kfz-Verkehrs im Ortskern, mehrheitlich wurde sich jedoch für eine unmittelbare Anfahrbarkeit der

Geschäfte und Einrichtungen ausgesprochen, um ein kurzzeitiges Halten vor Ärzten und Geschäften zu ermöglichen.

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

Vorzugsvariante

Auf Basis der Ergebnisse aus dem Bürgerworkshop wurde dann in Abstimmung mit der Verwaltung eine Vorzugsvariante entwickelt. Der zentrale Abschnitt der Hauptstraße wird zwischen Kirchplatz und Eichenhofstraße als Fußgängerbereich ausgewiesen (Fußgängerzone, Rad frei), ebenso die Kamper Straße zwischen Brennerplatz und Hauptstraße (Abb. 8). Der weitere Ortskern bleibt über zwei gegenläufige Einbahnstraßen für Anlieger erreichbar (Fußgängerzone, Radverkehr und Anlieger frei). Somit kann gewährleistet werden, dass die Kfz-Verkehre im Ortskern zwar reduziert werden, gleichzeitig aber die Anfahrbarkeit der Ärzte und Geschäfte erhalten bleibt.

Abb. 8 Verkehrsführung Ortskern (Kartengrundlage: Entwurf B.A.S./ wgf, 04/2023)

Gestaltungskonzept Verkehrsversuch

Das Grobkonzept wurde zur Abstimmung mit den zuständigen Behörden und weiteren Beteiligten schließlich in ein konkretes Gestaltungskonzept überführt. Hierzu hat sich die Verwaltung um die Ausleihe der sogenannten "Stadt-Terrassen" beworben. Zur Unterbrechung des Durchgangsverkehrs auf Höhe der Kirche ist die Anordnung eines Podests mit Bühne im zentralen Bereich vorgesehen (Abb. 9). Die weiteren Stadtterrassen werden auf sechs Parkständen entlang der Hauptstraße platziert, sodass die Befahrbarkeit der Straßenräume für Anliegende und für Rettungskräfte im Notfall stets gegeben ist. Zur Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wurde zudem ein Beschilderungsplan entwickelt.

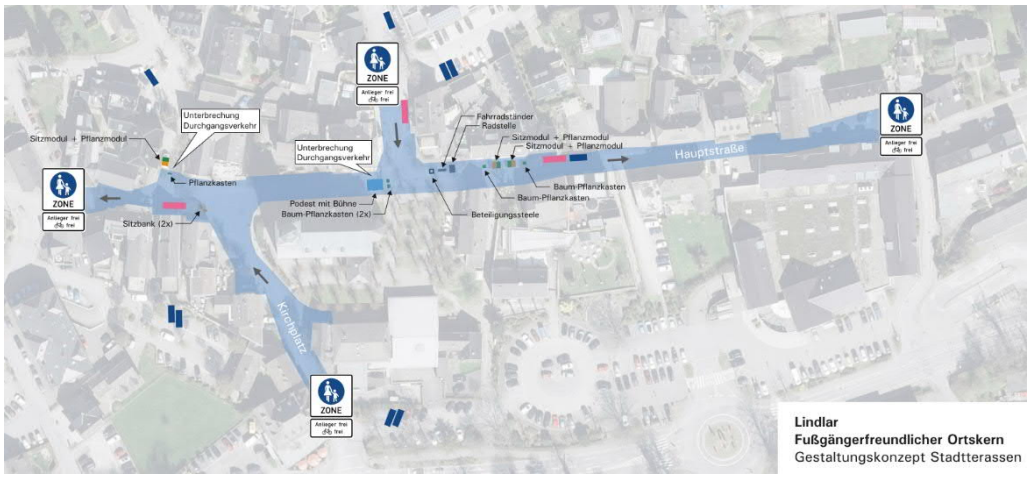


Abb. 9 Gestaltungskonzept Verkehrsversuch

Sicherstellung der Erreichbarkeit

Um Parksuchverkehre zu vermeiden, entfallen in der Vorzugsvariante die Parkstände innerhalb des zentralen Bereichs. Für ein bedarfsgerechtes Angebot werden gleichzeitig die Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte ausgeweitet und drei Lieferzonen eingerichtet, in denen ein kurzzeitiges Halten möglich sein soll. Die privaten Stellplätze innerhalb des Ortskerns bleiben erhalten. Zur Sicherstellung einer guten Erreichbarkeit stehen diverse öffentliche Parkplätze in unmittelbarer Nähe zur Verfügung, auf denen weitestgehend frei geparkt werden kann. Insgesamt sind auf den öffentlichen Parkierungsanlagen in fußläufiger Entfernung zum Ortskern etwa 500 Stellplätze verfügbar, etwa die Hälfte davon ist weniger als 200 m vom zentralen Platz vor der Kirche entfernt (Abb. 10). Eine gute Erreichbarkeit des Ortskerns ist somit auch beim Entfall einzelner Parkstände gegeben.

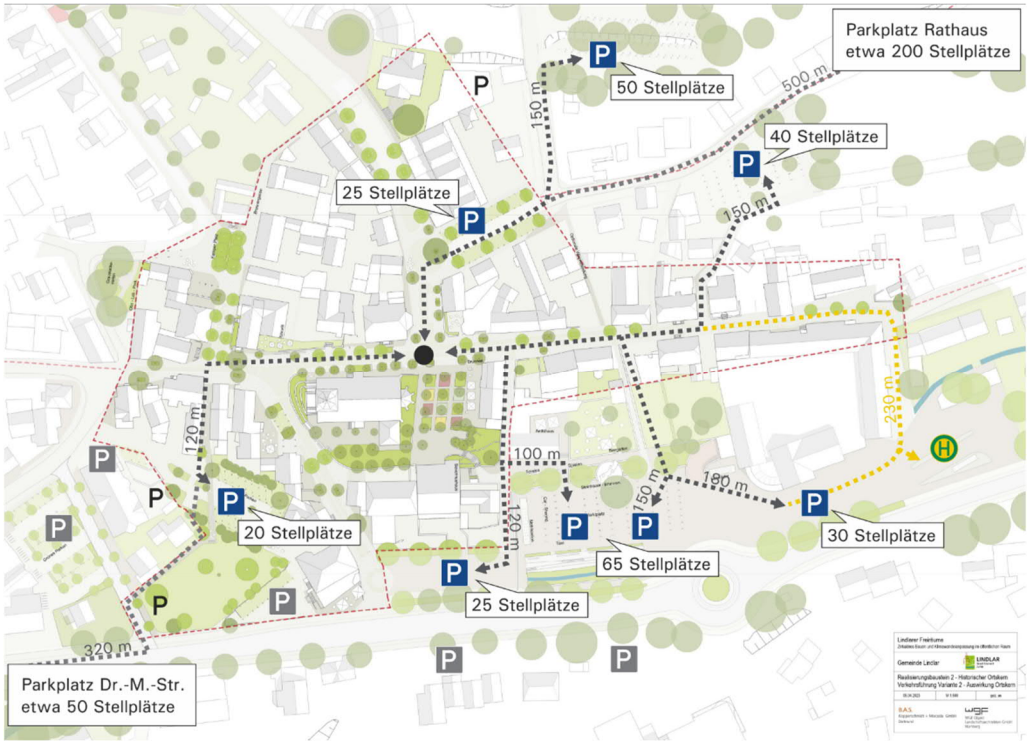


Abb. 10 Stellplatzangebot (Kartengrundlage: B.A.S./wgf, 04/2023)

3.2 Herausforderungen bei der Umsetzung

Gemäß §45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 6 StVO können Straßenverkehrsbehörden „zur Erforschung des Unfallgeschehens, des Verkehrsverhaltens, der Verkehrsabläufe sowie zur Erprobung geplanter verkehrssichernder oder verkehrsregelnder Maßnahmen“ den Verkehr zweitweise beschränken, verbieten oder alternative Führungsformen anordnen. Im Lindlarer Ortskern soll ein Verkehrsversuch zur Erprobung verkehrsregelnder Maßnahmen und zur Verbesserung der (subjektiven und objektiven) Verkehrssicherheit beitragen und erfüllt demnach vom Grundsatz her die Anforderungen der StVO. Da die zuständige Straßenverkehrsbehörde, gestützt von der Bezirksregierung Köln, jedoch zusätzlich den Nachweis einer konkreten Gefahrenlage fordert, der in dieser Form nicht erbracht werden kann, ist die geplante Durchführung des Verkehrsversuches in Lindlar nicht ohne weiteres möglich.

Hinzu kommt, dass kürzlich auch andere Verkehrsversuche innerhalb des Zuständigkeitsbereiches der Bezirksregierung Köln erfolgreich beklagt wurden. Aufgrund der derzeit unklaren Rechtslage wurde nach intensiver Abwägung daher entschiedenen, auf die Erprobung der neuen Verkehrsführung im Rahmen eines Verkehrsversuches zu verzichten und stattdessen andere Möglichkeiten zur Umnutzung des Verkehrsraumes zu prüfen.

3.3 Stadtexperiment als Alternative zum Verkehrsversuch

Anordnung der Stadtterrassen

Da ein Verkehrsversuch kurzfristig nicht umgesetzt werden konnte, sollten die Stadtterrassen stattdessen im Zuge eines Stadtexperiments außerhalb der Flächen des fließenden Kfz-Verkehrs zum Einsatz kommen. Hierzu wurde auf die Anordnung der Podestbühne auf Höhe der Kirche und zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen verzichtet, sodass eine Durchfahrt für alle Verkehrsteilnehmenden weiterhin möglich ist. Die Stadtterrassen wurden stattdessen wie geplant auf den Parkständen entlang der Hauptstraße sowie auf Flächen im Seitenraum vor der Kirche aufgebaut (Abb. 11). Während der Projektzeitraums stehen insgesamt sechs Parkstände nicht für den ruhenden Verkehr zur Verfügung. Zwei Parkstände entlang der Hauptstraße sowie einer für mobilitätseingeschränkte Personen können weiterhin genutzt werden.

Abb. 11 Anordnung der Stadtterrassen im Straßenraum

Während des gesamten Projektzeitraums konnten die Sitzgelegenheiten und Fahrradständer zu jeder Zeit genutzt werden. An der Beteiligungsstele gab es zudem die Möglichkeit, weitere Informationen zum Stadtexperiment zu erhalten und das Projekt über einen analogen Fragenbogen oder einen QR-Code zur digitalen Umfrage zu bewerten (vgl. Kapitel 4.5). Am 23.04.2024 besuchte Frank Herhaus, Leiter des Dezernates III (Planung, Regionalentwicklung, Umwelt) des Oberbergischen Kreises die Stadt-Terrassen und informierte sich über das Stadtexperiment (Abb. 12).

Abb. 12 Gespräch mit Frank Herhaus, Leitung Dezernat III beim OBK (Foto: Gemeinde Lindlar)

<u>Gesprächsangebot im Ortskern – „Talk“ an den Stadtterrassen</u>

Zum Tag der Städtebauförderung am 04.05.2024 fand ein Begegnungsfest im Lindlarer Ortskern statt. Als eine von mehreren Aktionen wurden Interessierte zu einem Gespräch mit der Verwaltung und den beauftragten Planungsbüros an den Stadtterrassen eingeladen, um sich gemeinsam zu den Ideen für die künftige Gestaltung auszutauschen (Abb. 13).

Abb. 13 Flyer zum Tag der Städtebauförderung (vgl. Anhang A.1)

4 Öffentlichkeitsbeteiligung

Ein wesentliches Ziel des Stadtexperiments ist der Dialog mit Bürgerinnen und Bürgern vor Ort. Um möglichst viele Menschen zu erreichen, gab es bereits im Vorfeld umfassende Informationsmöglichkeiten und eine aufsuchende Beteiligung der Gewerbetreibenden im Ortskern. Während des Stadtexperiments wurden mehrere analoge und digitale Beteiligungsformate für die breite Öffentlichkeit angeboten.

4.1 Information

Vor dem Stadtexperiment

Im Vorfeld des Stadtexperiments fanden im Januar 2024 zwei Workshops statt, in denen die einzelnen Formate der Öffentlichkeitsarbeit geplant wurden. Hierzu wurde das Angebot „Kommunikation gestalten“ des Zukunftsnetz NRW genutzt, welches der Kommune die Beratung durch ein Kommunikationsbüro ermöglicht. Neben der Gemeinde nahm auch das Planungsbüro sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW an den Veranstaltungen teil.

Die Öffentlichkeit wurde schließlich vor Beginn des Stadtexperiments über die Ziele der Stadtterrassen und des begleitenden Dialogs sowie die geplanten Beteiligungsmöglichkeiten auf unterschiedlichen Kanälen informiert. Neben einer allgemeinen Information auf der Website der Gemeinde Lindlar wurde auch in den sozialen Medien, auf dem Facebook-Account der Gemeinde und auf Instagram, über das Projekt berichtet.

Während des Stadtexperiments (03.04.-17.05.2024)

Während des Stadtexperiments wurden an verschiedenen Orten Flyer ausgelegt, über die Interessierte auf das Projekt aufmerksam gemacht wurden (Abb. 14). Über den digitalen QR-Code konnte zudem direkt auf die Online-Umfrage zugegriffen werden (vgl. Kapitel 4.5).

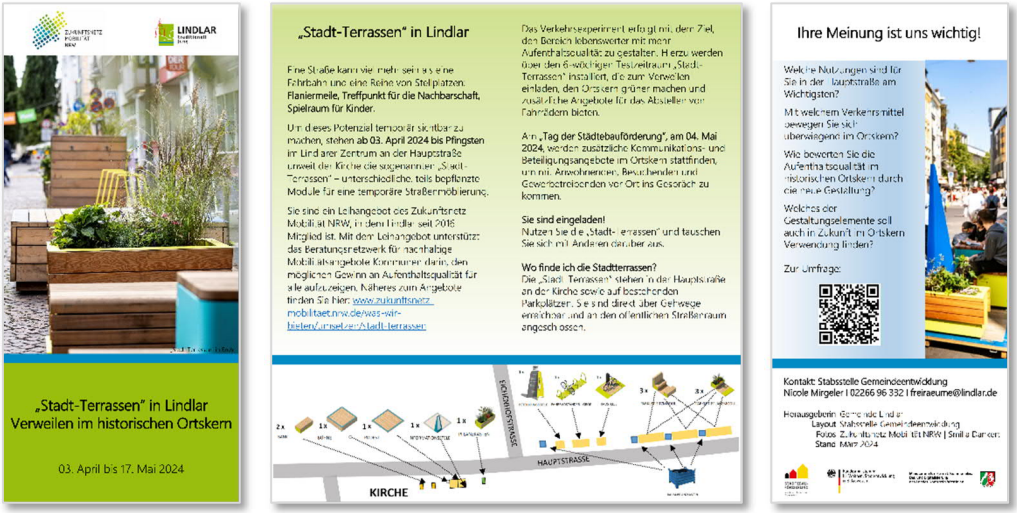


Abb. 14 Infoflyer zum Stadtexperiment (vgl. Anhang A.2)

Die Flyer konnten auch an der Infostele an den Stadtterrassen mitgenommen werden. Zudem gab es hier die Möglichkeit, mittels analoger

Fragebögen an der Umfrage teilzunehmen (vgl. Kapitel 4.5) oder eigene Ideen für den Ortskern auf Postkarten zu notieren und einzuwerfen (Abb. 15).

Abb. 15 Postkarten für eigene Ideen (vgl. Anhang A.3)

4.2 Beteiligung von Gewerbetreibenden

Um eine möglichst große Akzeptanz für die Maßnahmen im Ortskern zu erreichen, wurden Gewerbetreibende im Ortskern im Rahmen einer aufsuchenden Beteiligung über das Projekt informiert. Hierzu wurden Informations- und Fragebögen per Mail in den einzelnen Geschäften verteilt, die neben allgemeinen Informationen zum Projekt auf die eingeschränkte Nutzung der Parkstände hinweisen und eine Kontaktadresse für Rückfragen enthielten. In einem kurzen Fragebogen (vgl. Anhang A.4) wurden zudem abgefragt

- in welcher Branche die Gewerbetreibenden arbeiten,
- wozu beim Einkauf ein Pkw benötigt wird und
- woher die jeweiligen Kunden überwiegend kommen.

Insgesamt haben sich acht Gewerbetreibende aus folgenden Branchen zurückgemeldet:

- 2x Handel
- 1x Gesundheit
- 2x Gastronomie
- 3x handwerkliche Dienstleistung
- 1x wirtschaftliche Dienstleistung

Alle Gewerbetreibenden gaben in ihren Rückmeldungen an, dass bei Ihnen ein Pkw zum Einkauf benötigt würde. Als Gründe hierfür wurden genannt:

- 4x eingeschränkte Mobilität der Kundschaft (v. a. Ältere)
- 3x Warentransport/Auslieferung
- 2x schnelle Erreichbarkeit/Bequemlichkeit

Nur zwei Geschäfte gaben an, dass ihre Kundschaft überwiegend aus dem Hauptort oder einem Ortsteil von Lindlar kommt. Die weiteren Geschäfte haben einen Kundenkreis aus der Region oder darüber hinaus. Bei der Möglichkeit, weitere Anregungen oder Hinweise zu äußern, wurden sowohl positive als auch ablehnende Haltungen zum Stadtexperiment deutlich. Insbesondere der Entfall von Parkständen wurde sehr kritisch gesehen.

4.3 Aufbau der Stadtterrassen

Nach der Anlieferung der Stadtterrassen am 03.04.2024 durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW wurden die Pflanztröge in einer gemeinsamen Aktion der Verwaltung mit mehreren Geflüchteten, die inzwischen in der Gemeinde Lindlar leben, bepflanzt (Abb. 16). Die Bäume wurden gespendet, Blumen und Pflanzerde mithilfe von Städtebaufördermitteln mitfinanziert. Nach Abschluss des Stadtexperiments sollen die Pflanzen dauerhaft im Ortskern verpflanzt werden. Durch das Einbeziehen der lokalen Bevölkerung soll die Identifikation mit den Stadtterrassen gestärkt werden.

Abb. 16 Bepflanzung der Stadtterrassen (Fotos: Gemeinde Lindlar)

4.4 Begegnungsfest

Während des Stadtexperiments fand am 04.05.2024 ein Begegnungsfest anlässlich des Tags der Städtebauförderung mit vielfältigen Aktionen statt. Neben kulturellen Angeboten im Park Plietz, der Eröffnung des Grauwacke-Museums und einem Bücherflohmarkt in der Gemeindebücherei am Marktplatz gab es mit dem „Talk an den Stadtterrassen“ ein offenes Gesprächsangebot mit dem Bürgermeister, der Verwaltung und den an der Umgestaltung beteiligten Planungsbüros (Abb. 17).

Abb. 17 Talk an den Stadtterrassen am 04.05.2024

Im Laufe des Vormittags beteiligten sich viele Bürgerinnen und Bürger aus Lindlar an der Diskussion vor Ort. In den Gesprächen wurden teils kontroverse Haltungen deutlich: Während viele insbesondere den Entfall der Stellplätze als kritisch bewerteten, gab es auch einige Fürsprecher für eine stärkere Verkehrsberuhigung im Ortskern und eine attraktivere Gestaltung des Ortskerns.

4.5 Passantenbefragung (online und vor Ort)

Fragebogen

Begleitet wurde das Stadtexperiment von einer fragebogengestützten Umfrage, die sowohl online als auch analog vor Ort ausgefüllt werden konnte. Neben Fragen zur statistischen Auswertung (Altersgruppe, Wohnort) wurden folgende Fragen zum Stadtexperiment und zum Ortskern gestellt (vgl. Anhang A.5):

- Haben Sie im Vorfeld vom Stadtexperiment erfahren?
- Welche Nutzungen sind für Sie in der Hauptstraße am Wichtigsten?
- Mit welchem Verkehrsmittel bewegen Sie sich überwiegend im Ortskern?
- Wie bewerten Sie die Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern durch die neue Gestaltung?
- Welches der Gestaltungselemente soll auch in Zukunft im Ortskern Verwendung finden? (Diese Frage wurde während der Laufzeit der Befragung aufgrund mehrerer Beschwerden verändert, sodass sie nicht in die Auswertung einbezogen wird.)

Insgesamt gab es mit über 1.800 ausgefüllten Fragebögen eine sehr große Resonanz auf die Umfrage (1.742 online, 126 analog). Leider gibt es im Rücklauf der Online-Beteiligung Hinweise auf mehrfache Rückmeldungen von derselben IP-Adresse, die die Sicherheitsfunktion zur Vermeidung doppelter Rückmeldungen umgehen konnte. Da eine Filterung der Mehrfachteilnahmen jedoch nicht ohne weiteres möglich ist, sind in der nachfolgenden Auswertung alle eingegangenen Rückmeldungen enthalten. Es ist dennoch davon auszugehen, dass die Ergebnisse eine gewisse Aussagekraft hinsichtlich ihrer Tendenz haben, sodass sie bei der weiteren Planung berücksichtigt

werden sollten. Auf Abweichungen zwischen digitalen und analogen Rückmeldungen wird im Folgenden hingewiesen.

Statistische Auswertung

Ein Ergebnis der Befragung ist, dass ein überwiegender Anteil der Rückmeldenden (84%) im Vorfeld keine Kenntnis vom Stadtexperiment hatte. Trotz der umfangreichen Information hatten demnach nur 16% im Vorfeld von dem Projekt erfahren.

Die Auswertung der Altersgruppen zeigt, dass insbesondere jüngere Altersgruppen in der Befragung unterrepräsentiert sind (Abb. 18). Während die unter 18-Jährigen zwar 17% der Gesamtbevölkerung Lindlars ausmachen, sind ihnen nur 2% der Rückläufe aus der Befragung zuzuordnen. Bei den über 65-Jährigen entspricht der Anteil an der Gesamtbevölkerung von 21% etwa dem Anteil der Rückläufe (20%). Über ein Drittel der Rückmeldenden (37%) wohnt nach eigener Aussage im Hauptort Lindlar, 42% kommen aus einem Ortsteil Lindlars und 16% aus der Region. 5% der Rückmeldungen wurden von Personen aus dem weiteren Umfeld abgegeben.

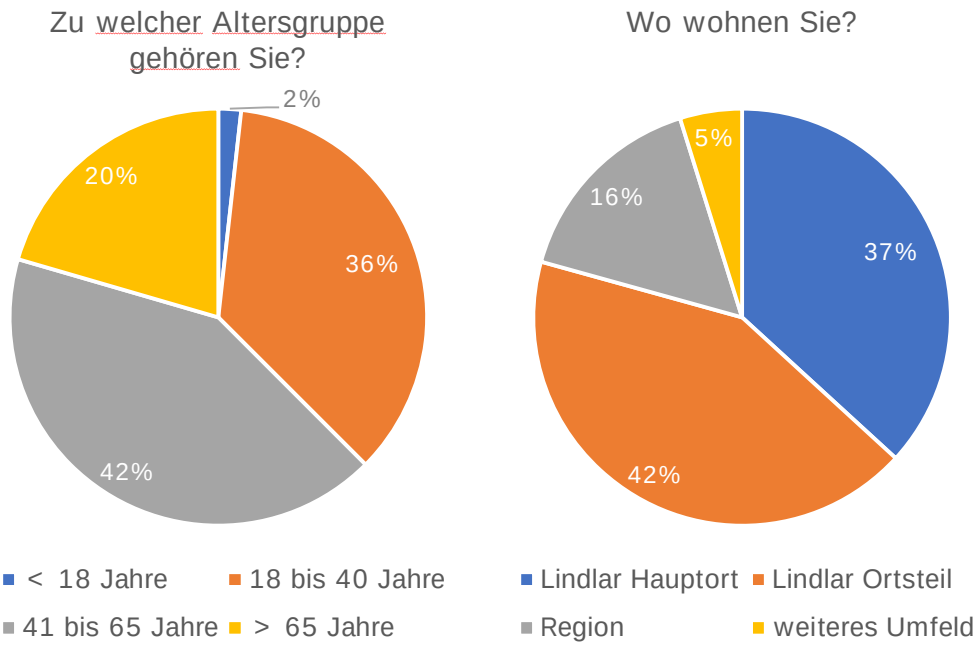


Abb. 18 Altersgruppen und Wohnort

Wichtigste Nutzungen in der Hauptstraße

Vorherrschende Nutzungsansprüche in der Hauptstraße sind das Einkaufen, der Besuch von Ärzten bzw. der Apotheke und das Durchfahren/Durchgehen des Ortskerns (Abb. 19). Das Flanieren wird derzeit als nicht besonders wichtig eingestuft.

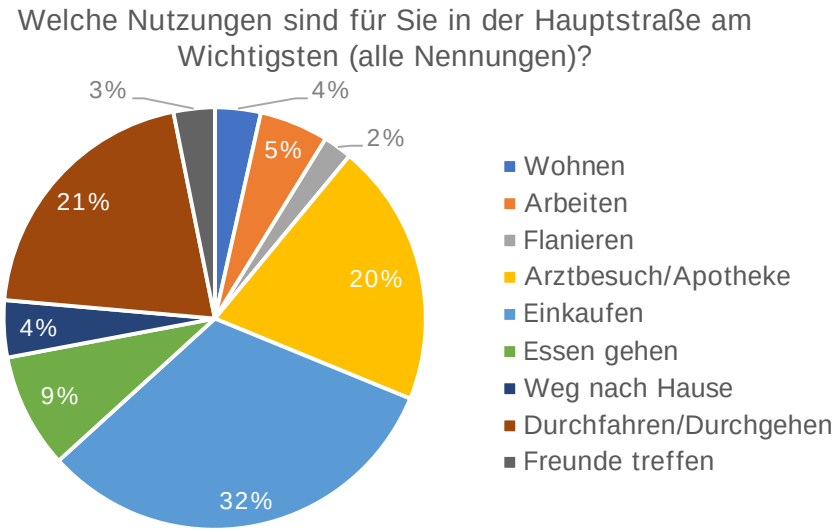


Abb. 19 Wichtigste Nutzungen in der Hauptstraße (alle Nennungen)

Zwischen den online und vor Ort abgegebenen Rückmeldungen zeigen sich bei dieser Frage kaum Unterschiede. Etwas häufiger wurden in den analog ausgefüllten Fragebögen das Flanieren und Freunde treffen als wichtiger Nutzungsanspruch bewertet (Abb. 20).

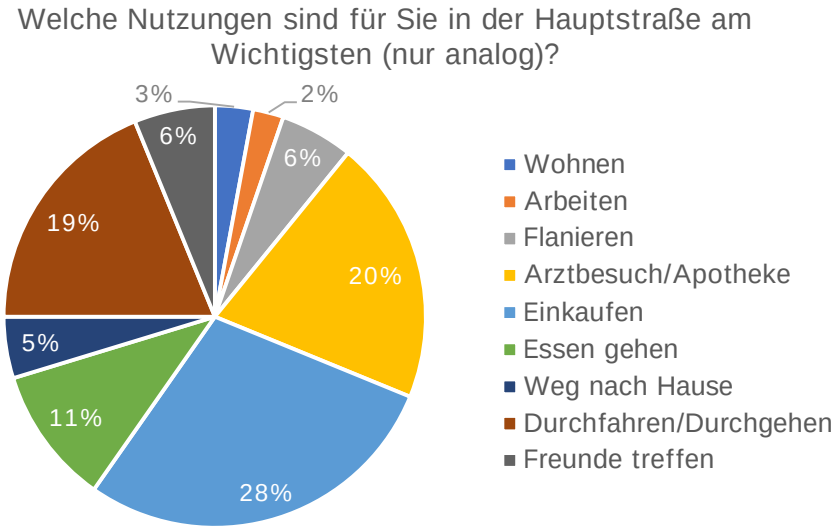


Abb. 20 Wichtigste Nutzungen in der Hauptstraße (nur analog)

Verkehrsmittelwahl im Ortskern

Zur Fortbewegung im Ortskern nutzt eine große Mehrheit (74%) überwiegend das Auto (Abb. 21). Mit etwa 18% ist jedoch auch das Zufußgehen als wichtige Verkehrsart einzuordnen. Das Fahrrad wird dagegen nur von 5% der Befragten als überwiegendes Verkehrsmittel genutzt, 3% nutzten andere Verkehrsarten (u. a. motorisierten oder nicht motorisierte Zweiräder).

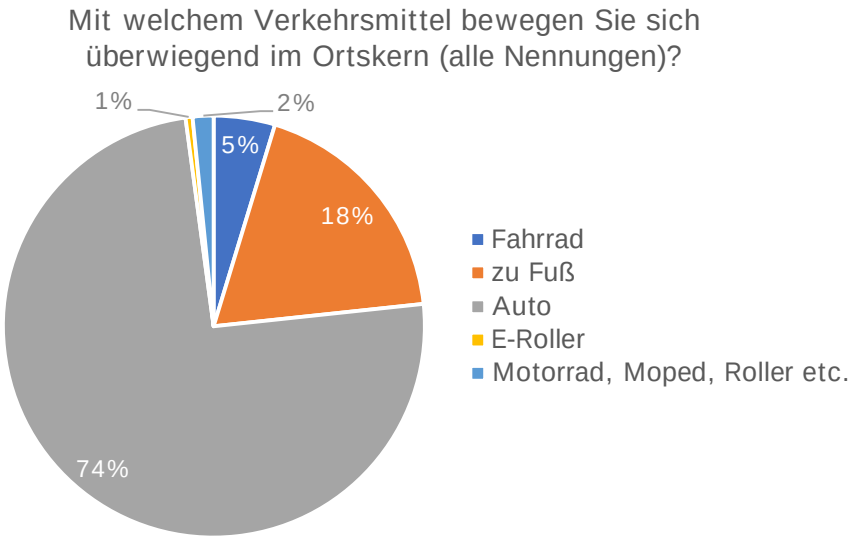


Abb. 21 Meistgenutztes Verkehrsmittel im Ortskern (alle Nennungen)

Bei dieser Frage besteht jedoch eine deutliche Diskrepanz zwischen der Gesamtauswertung und den vor Ort ausgefüllten Fragebögen. Bei der separaten Auswertung der analog abgegebenen Fragebögen zeigt sich, dass nur knapp die Hälfte (48%) der Befragten überwiegend das Auto zur Fortbewegung im Ortskern nutzen. 39% gehen überwiegend zu Fuß, 12% fahren mit dem Rad im Ortskern.

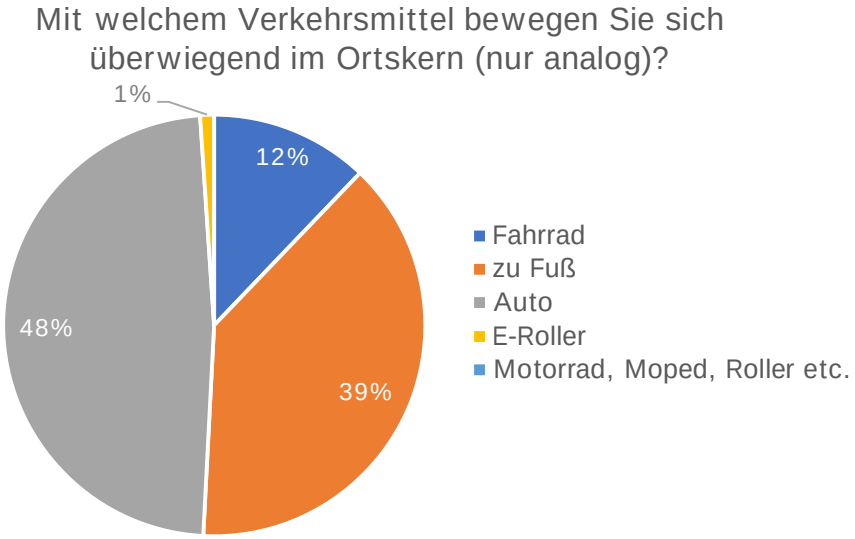


Abb. 22 Meistgenutztes Verkehrsmittel im Ortskern (nur analog)

Bewertung der Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität durch die neue Gestaltung wird von Befragten überwiegend negativ bewertet (Abb. 23). Auf einer Skala von 1 (sehr viel attraktiver) bis 5 (sehr viel unattraktiver) entschieden sich 84% für die niedrigste Kategorie, nur 5% bewerteten die Aufenthaltsqualität mit der neuen Gestaltung als (sehr viel) attraktiver (Skalennennungen 1 und 2).

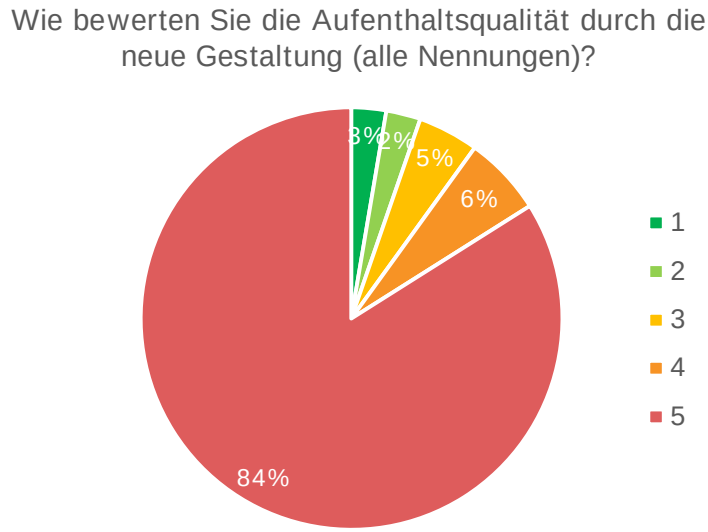


Abb. 23 Bewertung der Aufenthaltsqualität durch die neue Gestaltung (alle Nennungen)

Auch hier besteht eine deutliche Abweichung zwischen Gesamtauswertung und den vor Ort ausgefüllten Fragenbögen, in denen die Gestaltung insgesamt besser bewertet wird (Abb. 24). Dennoch vergaben mehr als die Hälfte der Befragten (57%) auch analog die niedrigste Bewertungskategorie.

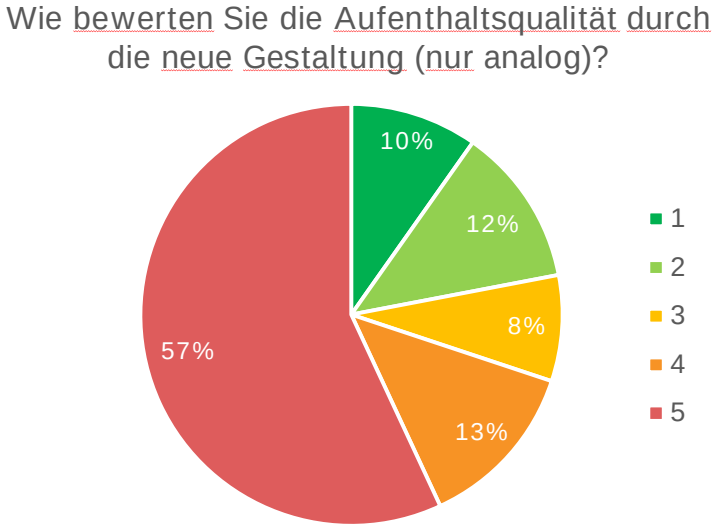


Abb. 24 Bewertung der Aufenthaltsqualität durch die neue Gestaltung (nur analog)

Kommentare und Bemerkungen

Obwohl in der Online-Umfrage kein Freitext vorgesehen war, sondern Anregungen und Ideen stattdessen über die Funktionsmailadresse geäußert werden sollten, gab es über verschiedene Textfelder insgesamt über 300 individuelle Kommentare oder Bemerkungen. Dabei gab es viele Forderungen nach einem Erhalt der Parkstände in der Hauptstraße bzw. einer Ausweitung der Parkmöglichkeiten im zentralen Ortskern. Einige Stimmen sprachen sich jedoch auch für eine stärkere Verkehrsberuhigung im Ortskern aus.

Oft wurde zudem die Meinung geäußert, die Stadtmöbel passten hinsichtlich ihrer Gestaltung und Farbgebung nicht in den Ortskern, was ggf. auf einem unzureichenden Verständnis resultiert, dass es sich bei den Stadtterrassen nur um eine temporäre Leihgabe handelt, die stellvertretend für verschiedene Nutzungen des öffentlichen Raumes stehen. Unter den Rückmeldungen wurde auch oftmals der Wunsch nach angemessenen Sitzgelegenheiten und Pflanzkästen auf Flächen, die derzeit nicht für den ruhenden Verkehr genutzt werden, geäußert.

Auswertung der Postkarten

Vor Ort wurden während des Stadtexperiments insgesamt 73 Postkarten mit eigenen Ideen für den Ortskern abgegeben. Die Anregungen sind nachfolgend zusammengefasst:

- Bessere Pflege des Bestandes (u. a. Bänke im Park streichen, Pflastererneuerung), mehr Grün → TeBEL
- Platz um die Kirche zum Verweilen, Sitzen, neben Birnbaum Kirche St. Severin weiterer Obstbaum (Kirsche, Apfel)
- mehr Bänke, hochwertig, attraktives Mobiliar, einzelne Sitzmöglichkeiten (beweglich), mit Beleuchtung; Lindlarer Geschäftswelt einbinden, die Sitzmöglichkeiten vor Geschäften aufstellen (Bank, Stuhl, Hocker)
- Ortskernsperrung an den Wochenenden, autofreier Sonntag mit kleinen Events, Märkte, Wochenmarkt im Ortskern – Verkehrsberuhigung Ortskern – Autofreier Ortskern
- Parken für Menschen mit Beeinträchtigung ermöglichen
- Nestschaukel Otto-Lob-Winkel
- Fassadenbegrünung REWE, Schotterplatz: Bäume, Sträucher, Bänke, Pflaster
- 1 bis 2 Bäume zw. ehem. Adler-Apotheke und Alter Schmiede
- Hauptstr. 29: „kleine Verkehrsinsel“ mit Baum
- Bodenschwellen und Straßenverengungen
- Friedhofstr. 11: Mülleimer
- „Hundestationen“
- Aschenbecher
- öffentliche zentrale Toilette (an der Kirche)
- „Beschwerde-Hotline“
- fehlt: Buchladen Erwachsene, Bioladen – mehr Geschäfte
- autofreier Marktplatz, offene Markthalle als Allzweckhalle
- auch Park Plietz ist nicht mehr schön!
- mehr Radwege rund um den Ortskern

– leicht verständliche Infotafeln an besonderen Orten, Gebäuden

Fazit aus der Beteiligung

Die Aufenthaltsqualität durch die neue Gestaltung des Ortskerns wurde überwiegend negativ bewertet, was ggf. zum Teil auf die Gestaltung und Farbgebung der Elemente zurückzuführen ist. Vor allem wurde jedoch der Entfall der Parkstände sehr kritisch gesehen. Die Anordnung von Ausstattungselementen wie zusätzlichen Sitzgelegenheiten und einer Begrünung sollte zukünftig unter Berücksichtigung der Bedürfnisse des Einzelhandels und des ruhenden Verkehrs erfolgen. Hinsichtlich der dauerhaften Umgestaltung des Ortskerns ist im weiteren Planungsprozess auf eine ansprechende Gestaltung und Berücksichtigung einer guten städtebaulichen Integration zu achten.

5 Fazit und Empfehlungen

Reflexion Instrumentarium Stadtexperiment

Trotz der frühzeitigen Information des Einzelhandels vor Ort und öffentlicher Ankündigung in sozialen Netzwerken und lokalen Medien gab ein wesentlicher Teil der Befragten an, im Vorfeld keine Kenntnis über das geplante Stadtexperiment gehabt zu haben. Bei weiteren Beteiligungsformaten sollten Informationsangebote zukünftig intensiviert und ggf. auf weitere Formate bzw. Kanäle ausgeweitet werden, um einen noch größeren Anteil der lokalen Bevölkerung zu erreichen.

Darüber hinaus ist eine frühzeitige Einbindung der lokalen Akteure zu empfehlen. Zum einen können Bedenken dadurch rechtzeitig ausgeräumt und ggf. erforderliche Kompromisse ausgelotet werden, zum anderen können lokale Partner – sofern sie rechtzeitig informiert werden – auch zu wichtigen Multiplikatoren in der öffentlichen Diskussion werden. Bei Online-Umfragen sollten Mehrfachrückmeldungen technisch vermieden werden, indem von jeder IP-Adresse bspw. nur eine Rückmeldung zugelassen wird.

Leider gab es in den Kommentaren und Bemerkungen neben allgemeinen Anmerkungen und konstruktiver Kritik auch viele persönliche und unangemessene Rückmeldungen. Bei zukünftigen Beteiligungsprozessen sollte eine konstruktive Diskussionskultur daher besonders gefördert werden und ggf. eine Moderation durch externe Fachbüros in Betracht gezogen werden.

Die Vielzahl der eingegangenen Rückmeldungen zeigt jedoch, dass in Lindlar insgesamt ein großes öffentliches Interesse an der Mitwirkung bei der Stadtgestaltung besteht. Dem Diskurs in der Gesellschaft sollte daher weiterhin ein hoher Stellwert bei Projekten der Gemeindeentwicklung beigemessen werden.

Hinweise zum weiteren Planungsprozess

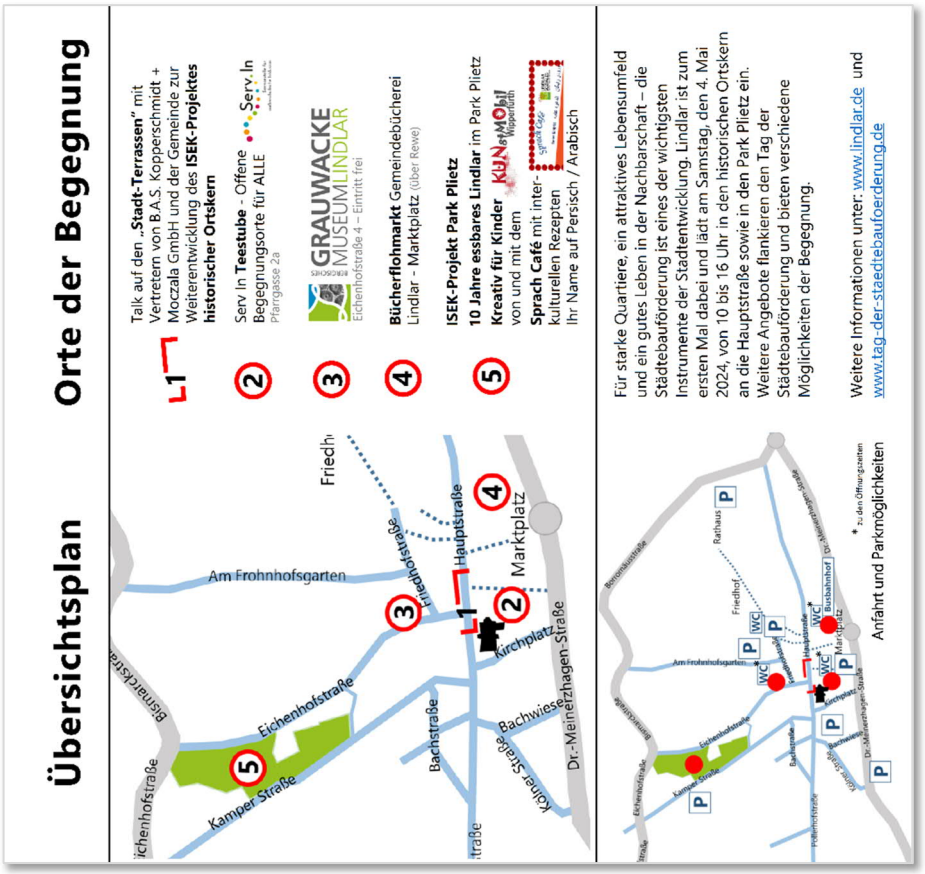
Aufgrund der hohen Anzahl kritischer Äußerungen zum Entfall von Parkständen im Ortskern sollte das Thema im weiteren Planungsprozess sehr sensibel und unter Einbeziehung des Einzelhandels erfolgen. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollten in der Detailplanung für die Umgestaltung des Ortskerns ausreichend Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Lieferzonen für den Einzelhandel vorgesehen werden und eine Sensibilisierung für das vorhandene Stellplatzangebot im direkten Umfeld erfolgen.

Aufgrund des großzügigen Stellplatzangebotes rund um den Ortskern ist der Erhalt weiterer, frei zugänglicher Parkstände in der Hauptstraße aus fachlicher Sicht zwar nicht erforderlich, eine Umnutzung derzeitiger Stellplätze sollte vor dem Hintergrund der lokalen Befindlichkeiten jedoch im Einzelfall geprüft werden. Empfehlenswert ist in jedem Fall eine gute städtebauliche Integration des straßenbegleitenden Parkens sowie eine zeitliche Bewirtschaftung der Parkstände.

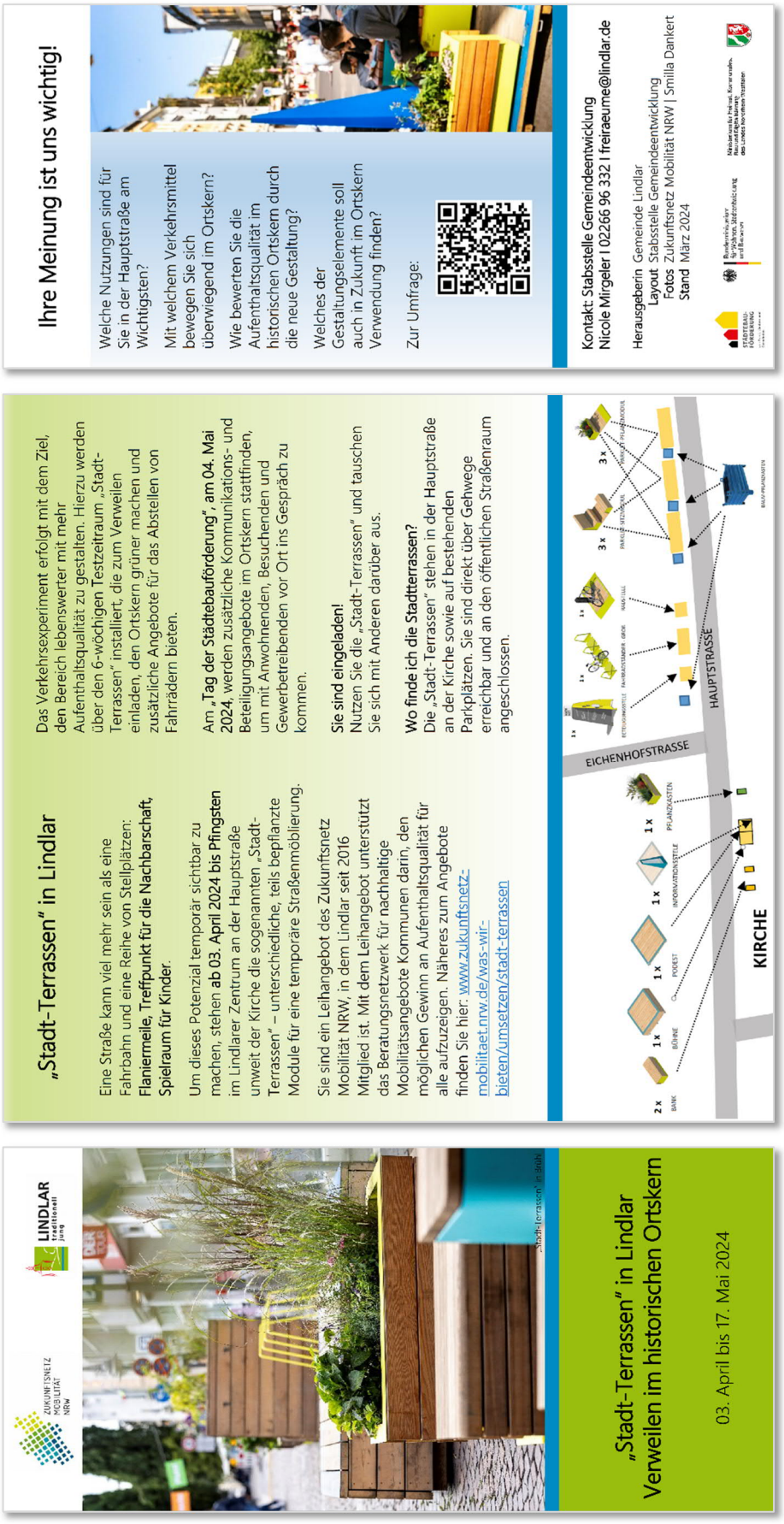
Anhang

A.1 Flyer zum Tag der Städtebauförderung
A.2 Flyer zum Stadtexperiment (Stadtterrassen)
A.3 Postkarte für eigene Ideen
A.4 Fragebogen Gewerbetreibende
A.5 Fragebogen Passanten

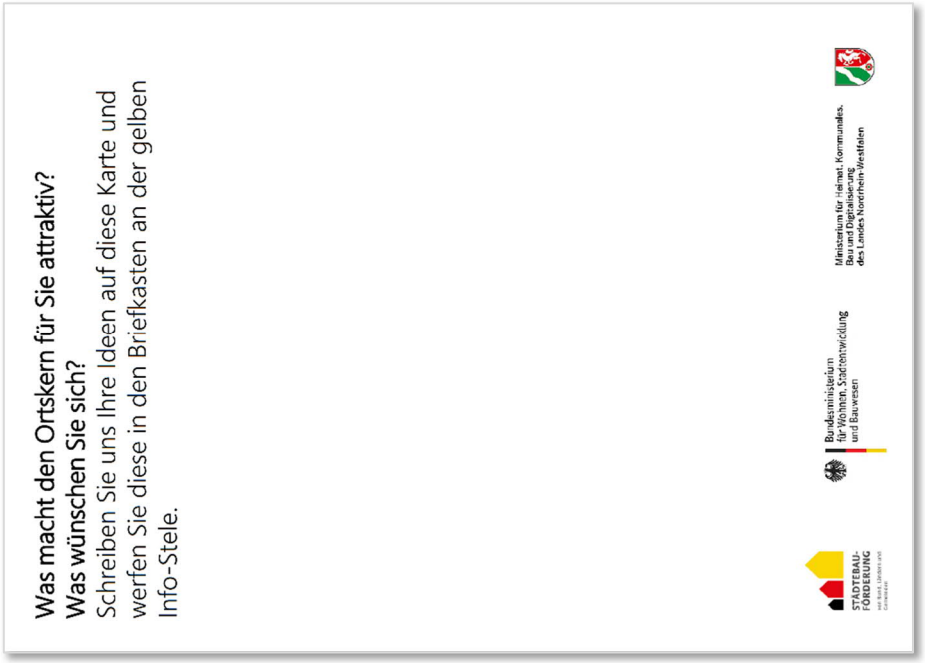
A.1 Flyer zum Tag der Städtebauförderung



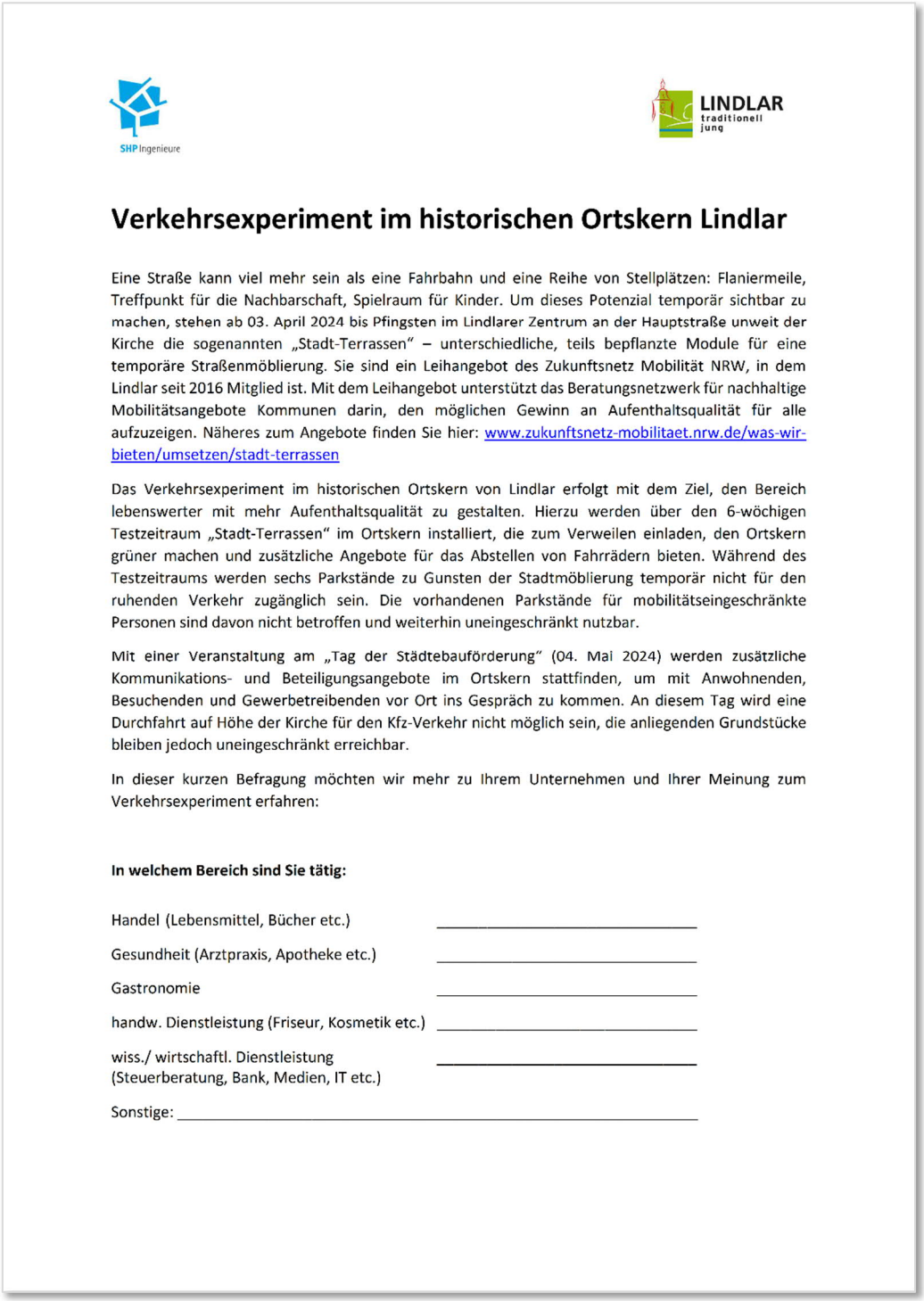
A.2 Flyer zum Stadtexperiment (Stadtterrassen)



A.3 Postkarte für eigene Ideen



A.4 Fragebogen Gewerbetreibende



SHP Ingenieure

LINDLAR traditionell jung

Verkehrsexperiment im historischen Ortskern Lindlar

Eine Straße kann viel mehr sein als eine Fahrbahn und eine Reihe von Stellplätzen: Flaniermeile, Treffpunkt für die Nachbarschaft, Spielraum für Kinder. Um dieses Potenzial temporär sichtbar zu machen, stehen ab 03. April 2024 bis Pfingsten im Lindlarer Zentrum an der Hauptstraße unweit der Kirche die sogenannten „Stadt-Terrassen" – unterschiedliche, teils bepflanzte Module für eine temporäre Straßenmöblierung. Sie sind ein Leihangebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem Lindlar seit 2016 Mitglied ist. Mit dem Leihangebot unterstützt das Beratungsnetzwerk für nachhaltige Mobilitätsangebote Kommunen darin, den möglichen Gewinn an Aufenthaltsqualität für alle aufzuzeigen. Näheres zum Angebote finden Sie hier: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen

Das Verkehrsexperiment im historischen Ortskern von Lindlar erfolgt mit dem Ziel, den Bereich lebenswerter mit mehr Aufenthaltsqualität zu gestalten. Hierzu werden über den 6-wöchigen Testzeitraum „Stadt-Terrassen" im Ortskern installiert, die zum Verweilen einladen, den Ortskern grüner machen und zusätzliche Angebote für das Abstellen von Fahrrädern bieten. Während des Testzeitraums werden sechs Parkstände zu Gunsten der Stadtmöblierung temporär nicht für den ruhenden Verkehr zugänglich sein. Die vorhandenen Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen sind davon nicht betroffen und weiterhin uneingeschränkt nutzbar.

Mit einer Veranstaltung am „Tag der Städtebauförderung" (04. Mai 2024) werden zusätzliche Kommunikations- und Beteiligungsangebote im Ortskern stattfinden, um mit Anwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden vor Ort ins Gespräch zu kommen. An diesem Tag wird eine Durchfahrt auf Höhe der Kirche für den Kfz-Verkehr nicht möglich sein, die anliegenden Grundstücke bleiben jedoch uneingeschränkt erreichbar.

In dieser kurzen Befragung möchten wir mehr zu Ihrem Unternehmen und Ihrer Meinung zum Verkehrsexperiment erfahren:

In welchem Bereich sind Sie tätig:

Handel (Lebensmittel, Bücher etc.) _____

Gesundheit (Arztpraxis, Apotheke etc.) _____

Gastronomie _____

handw. Dienstleistung (Friseur, Kosmetik etc.) _____

wiss./ wirtschaftl. Dienstleistung (Steuerberatung, Bank, Medien, IT etc.) _____

Sonstige: _____

(Seite 1/2)

Wozu wird bei Ihnen zum Einkauf ein Pkw benötigt?

_____

Woher kommen Ihre Kunden überwiegend?

- ☐ Lindlar Hauptort
- ☐ Lindlar Ortsteil
- ☐ Region
- ☐ weiteres Umfeld

Haben Sie noch weitere Anregungen zum Verkehrsexperiment?

_____

_____

_____

_____

_____

_____

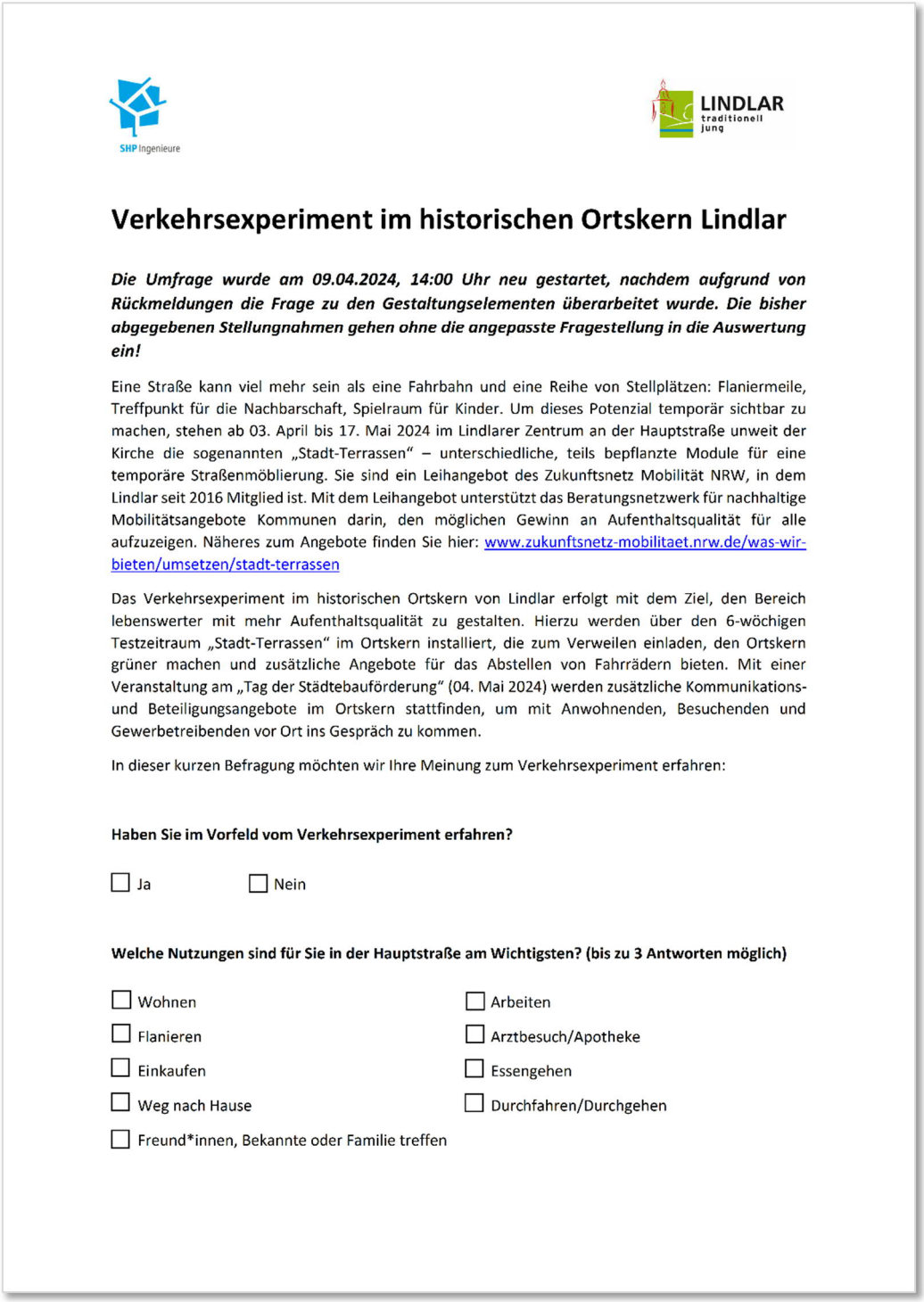
_____

Vielen Dank für Ihre Antworten!

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Nicole Mirgeler (Tel: 02266 96 332 oder E-Mail: freiraeume@lindlar.de), Stabsstelle Gemeindeentwicklung bei der Gemeinde Lindlar.

(Seite 2/2)

A.5 Fragebogen Passanten



SHP Ingenieure

LINDLAR traditionell jung

Verkehrsexperiment im historischen Ortskern Lindlar

Die Umfrage wurde am 09.04.2024, 14:00 Uhr neu gestartet, nachdem aufgrund von Rückmeldungen die Frage zu den Gestaltungselementen überarbeitet wurde. Die bisher abgegebenen Stellungnahmen gehen ohne die angepasste Fragestellung in die Auswertung ein!

Eine Straße kann viel mehr sein als eine Fahrbahn und eine Reihe von Stellplätzen: Flaniermeile, Treffpunkt für die Nachbarschaft, Spielraum für Kinder. Um dieses Potenzial temporär sichtbar zu machen, stehen ab 03. April bis 17. Mai 2024 im Lindlarer Zentrum an der Hauptstraße unweit der Kirche die sogenannten „Stadt-Terrassen" – unterschiedliche, teils bepflanzte Module für eine temporäre Straßenmöblierung. Sie sind ein Leihangebot des Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem Lindlar seit 2016 Mitglied ist. Mit dem Leihangebot unterstützt das Beratungsnetzwerk für nachhaltige Mobilitätsangebote Kommunen darin, den möglichen Gewinn an Aufenthaltsqualität für alle aufzuzeigen. Näheres zum Angebote finden Sie hier: www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/was-wir-bieten/umsetzen/stadt-terrassen

Das Verkehrsexperiment im historischen Ortskern von Lindlar erfolgt mit dem Ziel, den Bereich lebenswerter mit mehr Aufenthaltsqualität zu gestalten. Hierzu werden über den 6-wöchigen Testzeitraum „Stadt-Terrassen" im Ortskern installiert, die zum Verweilen einladen, den Ortskern grüner machen und zusätzliche Angebote für das Abstellen von Fahrrädern bieten. Mit einer Veranstaltung am „Tag der Städtebauförderung" (04. Mai 2024) werden zusätzliche Kommunikations- und Beteiligungsangebote im Ortskern stattfinden, um mit Anwohnenden, Besuchenden und Gewerbetreibenden vor Ort ins Gespräch zu kommen.

In dieser kurzen Befragung möchten wir Ihre Meinung zum Verkehrsexperiment erfahren:

Haben Sie im Vorfeld vom Verkehrsexperiment erfahren?

☐ Ja ☐ Nein

Welche Nutzungen sind für Sie in der Hauptstraße am Wichtigsten? (bis zu 3 Antworten möglich)

☐ Wohnen
☐ Arbeiten
☐ Flanieren
☐ Arztbesuch/Apotheke
☐ Einkaufen
☐ Essengehen
☐ Weg nach Hause
☐ Durchfahren/Durchgehen
☐ Freund*innen, Bekannte oder Familie treffen

(Seite 1/2)

Mit welchem Verkehrsmittel bewegen Sie sich überwiegend im Ortskern?

☐ Fahrrad ☐ Zu Fuß ☐ Auto
☐ E-Roller ☐ Sonstiges: _____

Wie bewerten Sie die Aufenthaltsqualität im historischen Ortskern durch die neue Gestaltung? (1: sehr viel attraktiver / 5: sehr viel unattraktiver)

1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐

Welches der Gestaltungselemente soll auch in Zukunft im Ortskern Verwendung finden? Hierbei geht es um die Art des Elementes, NICHT um die aktuelle Gestaltung! (Mehrfachnennungen möglich):

☐ Sitzgelegenheiten ☐ Pflanzkästen ☐ Fahrradständer ☐ Keines
☐ Alternativvorschlag _____

Verraten Sie uns, zu welcher Altersgruppe Sie gehören?

☐ < 18 Jahre ☐ 18 bis 40 Jahre ☐ 41 bis 65 Jahre ☐ > 65 Jahre

Wo wohnen Sie?

☐ Lindlar Hauptort
☐ Lindlar Ortsteil
☐ Region
☐ weiteres Umfeld

Vielen Dank für Ihre Antworten!

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Frau Nicole Mirgeler (Tel: 02266 96 332 oder E-Mail: freiraeume@lindlar.de), Stabsstelle Gemeindeentwicklung bei der Gemeinde Lindlar.

(Seite 2/2)