



SIEBEN DÖRFER, EINE STADT - ZUSAMMENWACHSEN

Auf zu neuen Ufern!

Integriertes Stadt- und Dorfentwicklungskonzept

AUFTRAGGEBERIN

Hansestadt Wipperfürth

Projektkoordination

FB II Planen, Bauen und Umwelt
Abteilung Stadtentwicklung
stadtentwicklung@wipperfuerth.de

KONZEPTION

post welters + partner mbB
Architekten & Stadtplaner

info@postwelters.de

Runge IVP
Ingenieurbüro für
Integrierte Verkehrsplanung

info@runge-ivp.de

Deckblatt Foto Mitte © Alexia Lüers

weitere Abbildungen und Tabellen:
post welters + partner mbB
Hansestadt Wipperfürth
(sofern nicht besonders gekennzeichnet)

Wipperfürth/Dortmund/Düsseldorf, im April 2023



Inhalt

Teil A Grundlagen

1. Einführung	06
1.1 Anlass und Ziel	06
1.2 Projektaufbau und Beteiligung	06
2. Stadtportrait	12
3. Allgemeine Entwicklungstrends und Herausforderungen	22
4. Analyse – Gesamtstadt	24
3.1 Wohnen und Wohnumfeld	24
3.2 Gewerbe und Einzelhandel	35
3.3 Freiraum und Tourismus	48
3.4 Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur	56
5. Analyse Ortsteile	62

TEIL B Handlungskonzept

6. Leitbild und Ziele	97
6.1 Leitbild	97
6.2 Zielsystem	98
7. Gesamtstädtische Maßnahmen	112
7.1 Wohnen und Wohnumfeld	112
7.2 Gewerbe und Einzelhandel	120
7.3 Freiraum und Tourismus	123
7.4 Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur	129
7.5 Mobilität	133
8. Ortsteilentwicklungskonzepte	147
8.1 Wipperfürth Kernstadt	148
8.2 Wipperfürth Innenstadt	156
8.3 Agathaberg	167
8.4 Egen	172
8.5 Hämmern	176
8.6 Kreuzberg	182
8.7 Ohl/Klaswipper	188
8.8 Thier	193
8.9 Wipperfeld	197
9. Monitoring	202

A large, white, stylized letter 'A' is positioned in the upper left quadrant of the image. It is set against a background of two overlapping geometric shapes: a blue triangle pointing downwards and a white triangle pointing upwards, creating a central white space where the letter is located.

GRUNDLAGEN

The word 'GRUNDLAGEN' is written in a white, sans-serif, uppercase font. It is positioned in the lower half of the image, centered horizontally, and is set against a solid blue background that forms a large triangle pointing upwards.

1. Einführung

1.1 Anlass und Ziel

Am Beginn der 2020er Jahre steht die Hansestadt Wipperfürth vor großen Herausforderungen. Wie derzeit alle Kommunen erfährt auch Wipperfürth erhebliche ökonomische und soziale Veränderungsprozesse. Beispielhaft zu nennen sind hierbei der demographische Wandel, die Individualisierung und Vielfalt der Lebensstile, eine zunehmende Polarisierung der Gesellschaft, Globalisierung und Konzentration wirtschaftlicher Aktivitäten sowie die Bewältigung der Auswirkungen der Coronapandemie. Diesen Prozessen zu begegnen, stellt eine große Herausforderung der Stadtentwicklung dar, die allein mit kurzfristigen, projektbezogenen Strategien der Stadtpolitik nicht zu bewältigen ist.

Die Hansestadt Wipperfürth strebt daher eine langfristig orientierte und integrierte Strategie an, um Spannungen stadt- und sozialverträglich auszugleichen, bedrohte Qualitäten zu stabilisieren und Investitionen zu fördern sowie Innovationen zu generieren. Vor diesem Hintergrund hat sich die Hansestadt Wipperfürth dazu entschieden, ein integriertes Stadt- und Dorfentwicklungskonzept (kurz: ISEK) zu erstellen.

Mit Hilfe des Konzeptes wird ein Orientierungsrahmen für die Stadtentwicklung der nächsten 20 Jahre erarbeitet, der Leitsätze und Ziele sowie konkrete Handlungsempfehlungen und Maßnahmen beinhaltet.

Dabei wird ein ganzheitlicher Ansatz verfolgt, indem unterschiedliche Themen wie z.B. Wohnen, Wirtschaft, Einzelhandel, Tourismus oder soziale und ökologische Fragestellungen betrachtet wer-

den. Neben gesamtstädtischen Lösungsansätzen werden zudem auch die Ortsteile tiefergehend untersucht und ortsteilbezogene Lösungsansätze gesucht. Das ISEK ermöglicht somit eine übergeordnete und raumübergreifende Betrachtung der städtischen Defizite und Handlungsbedarfe und zielt auf eine Qualifizierung der Stadt »als Ganzes« ab.

Zu den Aufgaben des ISEK zählen:

- › die Bündelung von Wissen zu verschiedenen Themenfeldern,
- › der Einbezug relevanter Akteure aus den Bereichen Verwaltung, Öffentlichkeit und Politik,
- › die Identifizierung von Handlungsbedarfen und Handlungsräumen,
- › die Definition eines Zielsystems für die zukünftige Stadtentwicklung,
- › die Darlegung der angestrebten räumlichen Entwicklung sowie
- › die Empfehlung von Projekten, die zum Erreichen der definierten Ziele beitragen.

An der Erarbeitung des Konzeptes wirken unterschiedliche Akteur:innen mit. Neben Vertreter:innen aus Verwaltung und Politik kann auch die Öffentlichkeit im Rahmen eines umfangreichen Beteiligungsprozesses Anregungen und Ideen einbringen.

Das Ergebnis des Planungsprozesses bildet das in diesem Bericht zusammengefasste Konzept, dass eine abgestimmte Grundlage für das zukünftige Verwaltungshandeln darstellt.

1.2 Projektaufbau und Beteiligung

Mit der Erarbeitung des ISEK »Wipperfürth 2040« wurde das Büro »post welters + partner« beauftragt. Parallel wurde ein Mobilitätskonzept durch das Büro »Runge IVP« erarbeitet, dessen elementare Inhalte in das ISEK miteingeflossen sind. Die Bearbeitung des ISEK begann im Juni 2021. Sie gliedert sich in vier große Bausteine (vgl. Abbildung 3). Am Beginn des Planungsprozesses stand die Durchführung einer **Analyse** der städtischen Ausgangssituation. Hierfür erfolgte eine Bestandsaufnahme als »externe Sicht« durch die Planungsbüros in Form von Vor-Ort-Begehungen, der Auswertung statistischer Daten und der Sichtung bestehender Planungen und Fachkonzepte. Die Analyse gliedert sich in fünf Themenfelder:

- › Wohnen und Wohnumfeld
- › Gewerbe, Einzelhandel und erneuerbare Energien
- › Freiraum und Tourismus

- › Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur
- › Mobilität

Im Themenfeld Mobilität wurden dabei die wichtigsten Erkenntnisse des Mobilitätskonzeptes dargestellt. So konnten die Synergien der parallel verlaufenden Planungsprozesse genutzt werden.

Zudem erfolgte die analytische Ausarbeitung auf **zwei räumlichen Ebenen**. Zum einen auf der abstrakteren gesamtstädtischen Ebene, zum anderen erfolgte für die Ortsteile eine vertiefende Betrachtung (vgl. Abbildung 2).

Die »externe Sicht« wurde anschließend um die »interne Sicht« ergänzt. Hierzu erfolgte eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit und Stadtverwaltung in Form von unterschiedlichen Formaten.



Abbildung 1: Überblick über die Themenfelder des ISEK

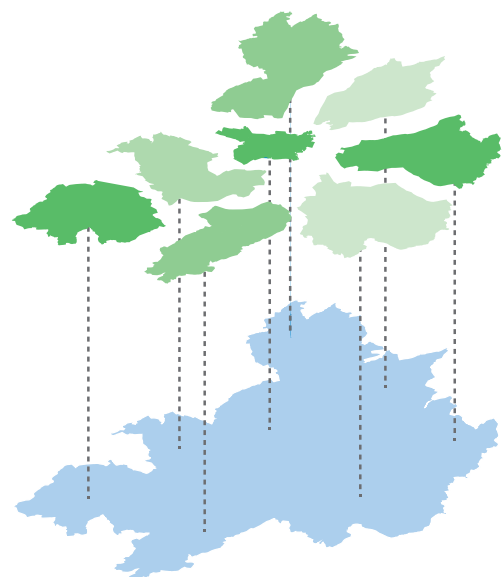


Abbildung 2: Die zwei Ebenen des ISEK

Im Rahmen der **Auftaktveranstaltung** am 28. September 2021 wurden den ca. 150 Anwesenden die bisherigen Ergebnisse der Analyse vorgestellt. Anschließend bot sich im Rahmen einer Planungsmesse die Möglichkeit, die persönliche Einschätzung zur Ausgangslage der Hansestadt Wipperfürth sowie Ideen für die Erarbeitung des Konzeptes zu formulieren. An Themenständen wurden bestehende Stärken, Handlungsbedarfe und Visionen für die Hansestadt in Bezug auf die o.g. fünf Themenfelder mit Hilfe von Leitfragen diskutiert und Anregungen festgehalten.

Im Anschluss an die Auftaktveranstaltung startete die **Onlinebeteiligung** auf der Projekthomepage <https://wipp2040.heimatidee.de>. Über einen Zeitraum von rund zwei Monaten wurden »Fragen der Woche« zu wechselnden Themenfeldern gestellt. Insgesamt haben rund 320 Personen die online gestellten Fragen beantwortet. Zudem bot sich auf der Homepage die Möglichkeit, mit Hilfe einer interaktiven Karte, Orte im Stadtgebiet zu markieren und hierdurch themenspezifische Stärken, Schwächen und Projektideen in den ISEK-Prozess einzubringen. Über den gesamten Zeitraum wurden insgesamt rund 200 Marker gesetzt.

Am 02. Oktober 2021 wurden acht **Ortsteilspaziergänge** angeboten, bei denen die so genannten Kirchdörfer als Ortsteilzentren im Fokus standen. Im Rahmen der Spaziergänge konnten die Teilnehmenden ihre Einschätzungen zu verschiedenen Orten nennen und hierdurch Stärken, Handlungserfordernisse und erste Verbesserungsvorschläge festgehalten werden.

Darüber hinaus wurden Anfang Oktober 2021 zu sämtlichen ISEK-Themenbereichen **spezifische Workshops** durchgeführt, an denen unterschiedliche Expert:innen, der Wipperfürther Stadtgesellschaft mitwirkten.

Die Ergebnisse der Beteiligungsformate ergänzten die ersten Analysen zu einer vollumfänglichen Bestandsaufnahme.

Im weiteren Verlauf fanden am 9. Dezember 2021 und am 16. März 2022 **zwei politische Workshops** mit Vertreter:innen der Kommunalpolitik statt, die zum einen einen Rückblick auf die Beteiligung ermöglichten und zum anderen eine erste Diskussion von Zielstellungen der Hansestadt eröffneten. Insbesondere die Möglichkeiten der Einwohnerentwicklung in Wipperfürth sowie Perspektiven und Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung standen dabei im Fokus. Darauf aufbauend wurde das **Zielsystem und ein Leitbild** für die Entwicklung der Hansestadt bis 2040 entwickelt.

Daraufhin wurde ein erster **Entwurf eines Handlungskonzeptes** erarbeitet, das sich aus einem gesamtstädtischen Entwicklungskonzept, Ortsteilkonzepten und Schlüsselprojekten zusammensetzt. Erste Maßnahmenideen wurden in einem **dritten politischen Workshop** am 16. August 2022 mit der Kommunalpolitik diskutiert und weiterentwickelt.

Am 25. August 2022 fand zudem eine **Jugendbeteiligung** statt. Hierdurch wurde die häufig schwer zu erreichende Zielgruppe verstärkt in die Erarbeitung des Konzeptes einbezogen. Die Beteiligung fand unter Teilnahme von ca. 25 Schüler:innen der weiterführenden Schulen und des Berufskollegs statt. Nach der Vorstellung erster Maßnahmenideen, die insbesondere für die Jugendlichen Relevanz haben, konnten die Schüler:innen diese weiter konkretisieren und auch eigene Maßnahmen entwickeln.

In einer zweiten Runde der **themenspezifischen Arbeitsgruppen** konnte der Entwurf des Handlungskonzeptes erneut durch Expertenwissen geschärft werden. Die Arbeitsgruppen fanden am 01. September und am 07./08. September 2022 statt.

Die Öffentlichkeit wurde ein zweites Mal im Zuge der **Ortsteilwerkstätten** um eine Beteiligung gebeten. Bei den insgesamt acht Werkstätten zwi-

schen dem 20. und 27. Oktober 2022 hatten die Bewohnerinnen und Bewohner von Stadt und Dörfern die Möglichkeit, sich intensiv mit den Ortsteilkonzepten auseinanderzusetzen und Anregungen einfließen zu lassen.

Nach der zweiten intensiven Beteiligungsphase wurde das Konzept überarbeitet und in **Berichtsform** gebracht. Der vorliegende Bericht wurde der lokalen Politik im Vorfeld eines **vierten politischen Workshops** vorgelegt. Die Anregungen und Diskussionsergebnisse floßen nachfolgend in die schlussendliche Fassung des ISEK ein.

Die Ergebnisse zu allen öffentlichen Beteiligungsformaten wurden schriftlich dokumentiert. Die resultierenden Protokolle und Berichte konnten während der gesamten Projektlaufzeit auf der Projekthomepage heruntergeladen werden.

Während der gesamten Projektlaufzeit fand zudem ein regelmäßiger Austausch zwischen der Verwaltung und dem beauftragten Planungsbüro statt. Hierzu wurde eine Steuerungsgruppe gebildet, die über Sachstände, Inhalte, Fristen und Beteiligungsformate beriet.

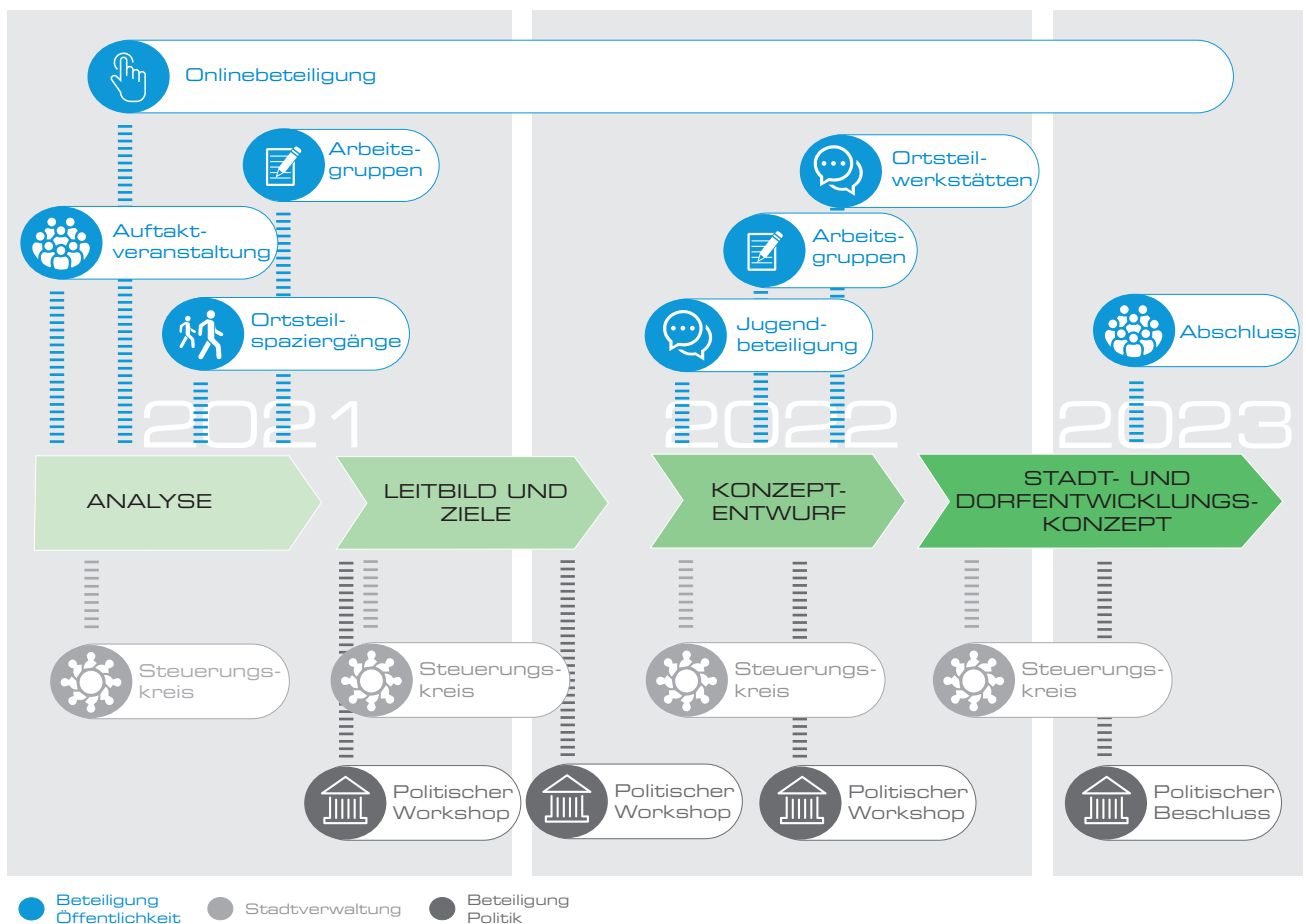


Abbildung 3: Übersicht über den Projektaufbau und Beteiligungsformate



ORTSTEILSPAZIERGANG HÄMMERN



THEMENSPECIFISCHE ARBEITSGRUPPE



AUFTAKTVERANSTALTUNG IN DER VOSSARENA



2. POLITISCHER WORKSHOP



AUFTAKTVERANSTALTUNG IN DER VOSSARENA

Abbildung 4: Impressionen der Beteiligungsformate



ORTSTEILWERKSTATT AGATHABERG



ONLINEBETEILIGUNG - IDEENKARTE

Beteiligung - Fragen der Woche

In den nächsten sechs Wochen (28.09.2021-07.11.2021) stellen wir Ihnen jede Woche Fragen zu verschiedenen Themenfeldern der Stadtentwicklung wie z.B. Wohnen, Einzelhandel oder Mobilität. Sie haben jeweils eine Woche lang Zeit die Fragen zu beantworten, bevor montags ein neues Themenfeld eingestellt wird. Wir freuen uns auf Ihre Antworten!

Woche 1 - Fragen zum Themenfeld Wohnen und Wohnumfeld

Was finden Sie in Bezug auf das Wohnen in Wipperfürth besonders gut oder schlecht?
Ihre Antwort:

Welche Besonderheiten bieten die verschiedenen Ortsteile als Wohnort?

Bitte wählen Sie Ihren Ortsteil:

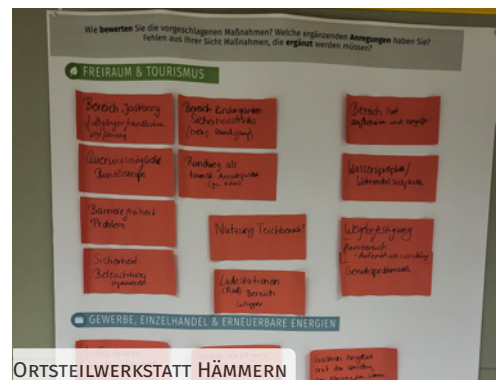
ONLINEBETEILIGUNG - FRAGEN DER WOCHE



ORTSTEILSPAZIERGANG KREUZBERG



JUGENDBETEILIGUNG



ORTSTEILWERKSTATT HÄMMERN

2. Stadtportrait

LAGE IN DER REGION

Die nordrhein-westfälische Hansestadt Wipperfürth gehört dem Oberbergischen Kreis im Regierungsbezirk Köln an und zählt als älteste Stadt im Bergischen Land. Im Nordwesten grenzt Wipperfürth an Hückeswagen und Radevormwald. Im Süden befinden sich Lindlar und Marienheide. Östlich von Wipperfürth schließt sich der Märkische Kreis mit den Gemeinden Halver und Kierspe an, westlich von Wipperfürth ist der Rheinisch-Bergische-Kreis mit Kürten und Wermelskirchen gelegen.

Die Hansestadt ist im Landesentwicklungsplan als Mittelzentrum beschrieben. Neben Wuppertal als nächstgelegenes Oberzentrum befinden sich die beiden Oberzentren Köln und Düsseldorf in der Nähe von Wipperfürth mit einer Entfernung von jeweils rund 35 Kilometern und 45 Kilometern.

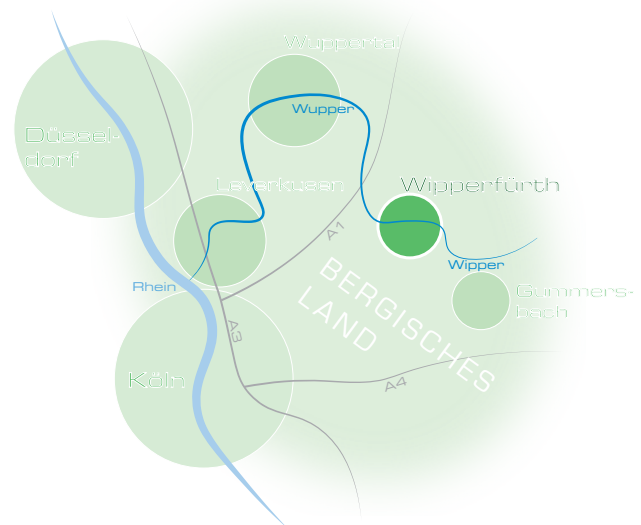


Abbildung 5: Wipperfürths Lage in der Region

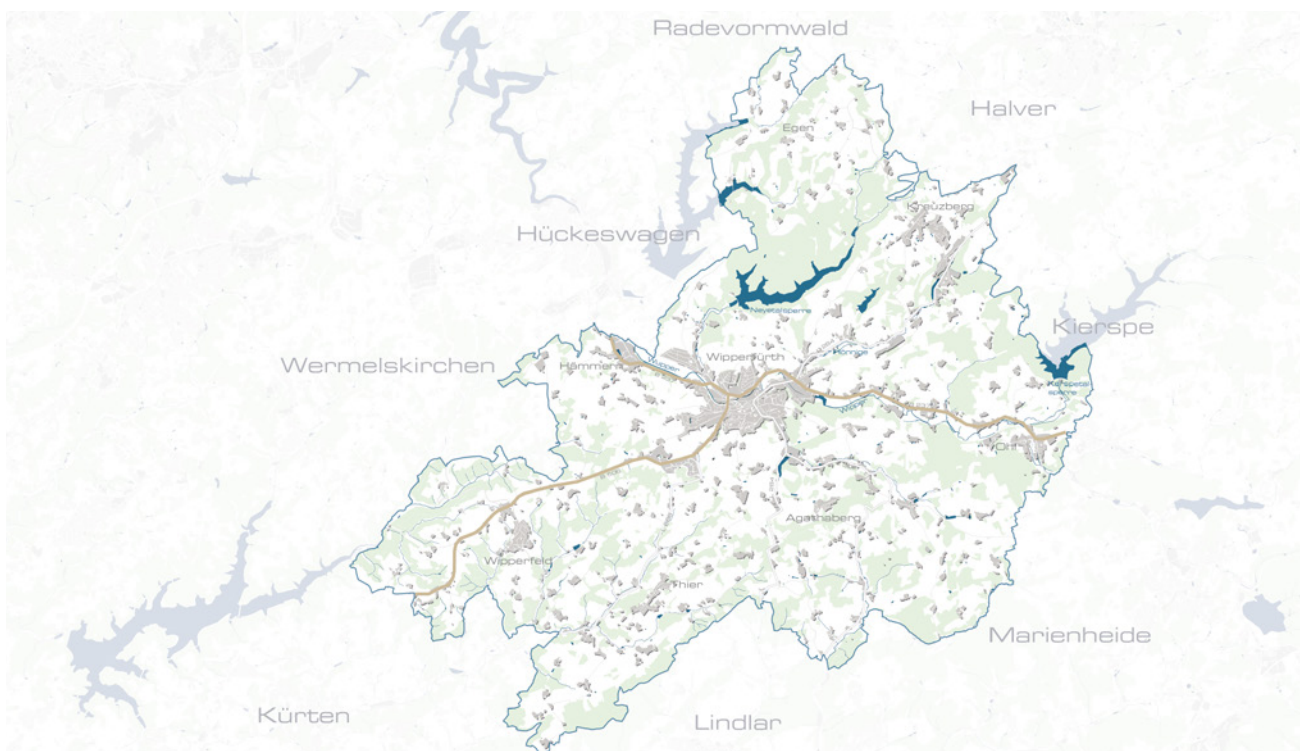


Abbildung 6: Stadtgebiet Wipperfürth

HISTORISCHE ENTWICKLUNG

Mit dem Erlangen der Stadtrechte im Jahre 1225 gilt Wipperfürth als historisch älteste Stadt im Bergischen Land. Zwischen dem 13. und 15. Jahrhundert wurde die Stadt Mitglied der Hanse und damit zu einem wichtigen Handelspunkt auf den bestehenden Fernhandelswegen, welche sich entlang der Furt über die Wipper erstreckten. Im Jahre 1404 wurde Wipperfürth von den Kölnern belagert und besetzt. An der ehemaligen Krakenburg, dem heutigen Klosterberg erstreckt sich die historische Stadtmauer am Klosterwall entlang bis zum Kölner Tor, dem Mahltor und südlichen Attendorner Tor. Aufgrund seiner günstigen Lage blieb Wipperfürth ein wichtiger Kreuzungspunkt für die Verbindungswege zwischen Rheinland, Westfalen, dem Sieger-

land und dem unteren Tal der Wupper bis zum Ende des 19. Jahrhunderts.

Am 22. November 1876 erhielt Wipperfürth seinen ersten Bahnanschluss, welcher die Hansestadt durch die Wippertalbahn mit Remscheid-Lennep und Hückeswagen verband. Am 30. Juni 1910 wurde eine weitere Bahnverbindung nach Wuppertal geschaffen. Zu dieser Zeit erfuhr die Hansestadt ein starkes Bevölkerungswachstum.

Während des zweiten Weltkrieges wurde auch Wipperfürth Ziel von Luftangriffen und war nach Kriegsende ein Durchgangslager für Flüchtlinge aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten.

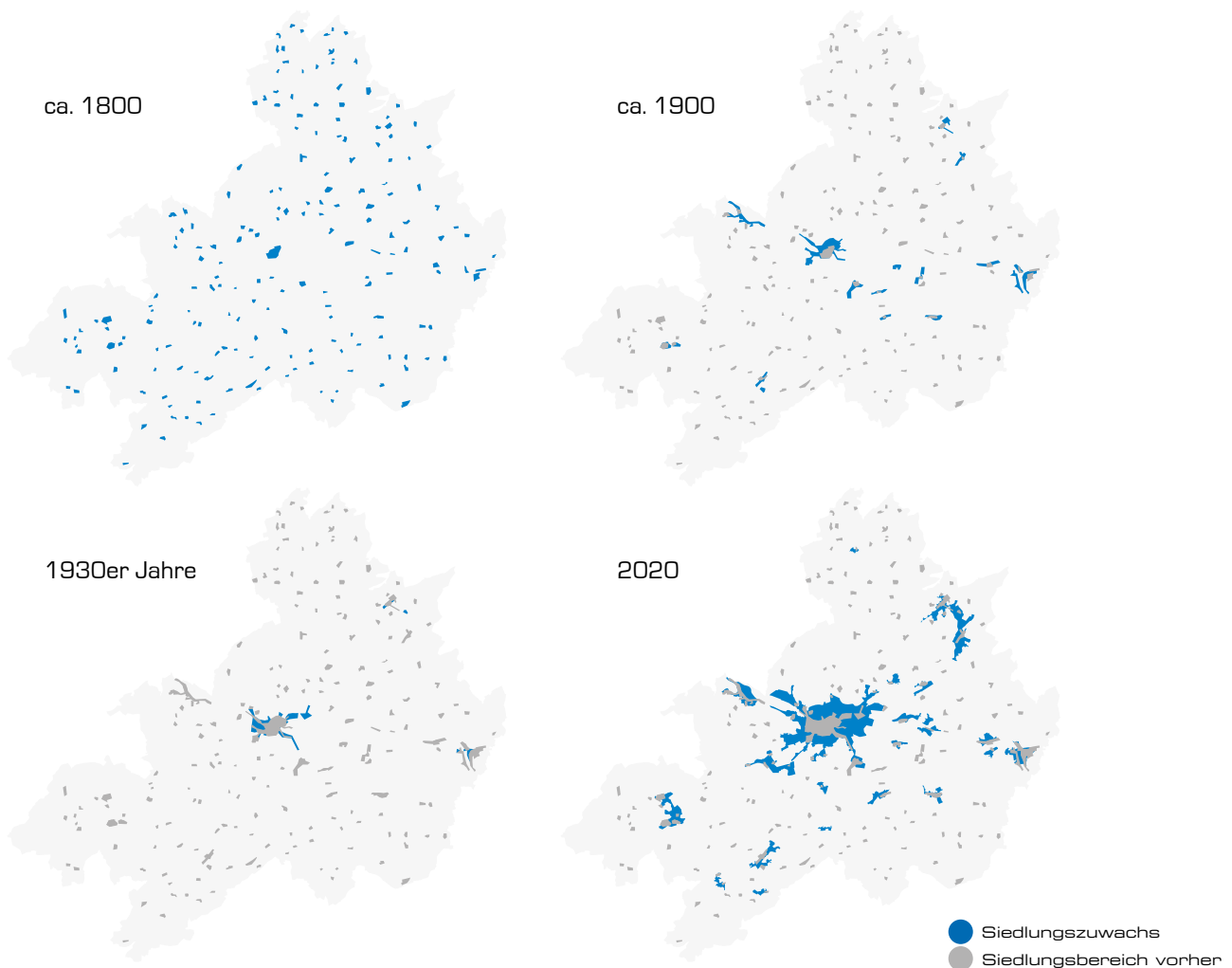


Abbildung 7: Historische Entwicklung der Siedlungsstruktur

Im Rahmen des Wiederaufbaus und in den Wirtschaftswunderjahren wuchsen Wipperfürth und die umgebenden sieben Kirchdörfer deutlich an. Mit der kommunalen Neugliederung im Jahre 1975 wurde Wipperfürth Teil des Oberbergischen Kreises, innerhalb dessen es die viertgrößte Gemeinde darstellt.

SIEDLUNGSSTRUKTUR UND FLÄCHENNUTZUNG

Die Siedlungsstruktur der Hansestadt Wipperfürth ist durch kleine Ortschaften, Weiler und landwirtschaftliche Hofstellen geprägt. Im Zentrum befindet sich die Kernstadt Wipperfürth, die den größten Siedlungskörper darstellt. Im umgebenden Stadtgebiet sind sieben Kirchdörfer hervorzuheben, die neben der Kernstadt die nächstgrößten Siedlungsbereiche darstellen. Kernstadt und Kirchdörfer werden durch 237 Weiler ergänzt, sodass die Siedlungsstruktur insgesamt als kleinteilig und zersiedelt beschrieben werden kann. Dies stellt eine typische Siedlungsstruktur für die Region im Bergischen Land dar.

Verkehrlich ist die Hansestadt Wipperfürth insbesondere über zwei Bundesstraßen, die B237 und B506 an die Region angebunden.

Naturräumlich ist Wipperfürth insbesondere durch Mittelgebirgslandschaften geprägt. Der Oberlauf und die Quellbäche der Wupper östlich von Wipperfürth mit ihren Ufergehölzen und dem über weite Strecken naturnahen Gewässerverlauf zeigen noch das Bild einer typischen Auenlandschaft des Mittelgebirges. Naturnahe Ufergehölze und artenreiche Feuchtwiesen kennzeichnen den Abschnitt östlich der Ortslage Gogarten. Der Norden Wipperfürths beherbergt zudem eine Vielzahl großer Talsperren. Im Umland Wipperfürths prägt die landwirtschaftliche Nutzung den Raum, welche teilweise durch Waldgebiete unterbrochen wird.

Das Stadtgebiet von Wipperfürth umfasst 11.830 Hektar. Insgesamt nehmen durch Vegetation geprägte Flächen 86 % der Gesamtfläche der Hansestadt

Die Historische Entwicklung und die damit einhergehende Siedlungsflächenentwicklung von Wipperfürth wird in fünf fortlaufenden Entwicklungsstufen (Zeitraum zwischen 1801 bis heute) in der Abbildung 7 veranschaulicht. Der jeweilige Siedlungszuwachs des Kernbereiches von Wipperfürth und der jeweiligen Kirchdörfer wird dadurch besonders deutlich.

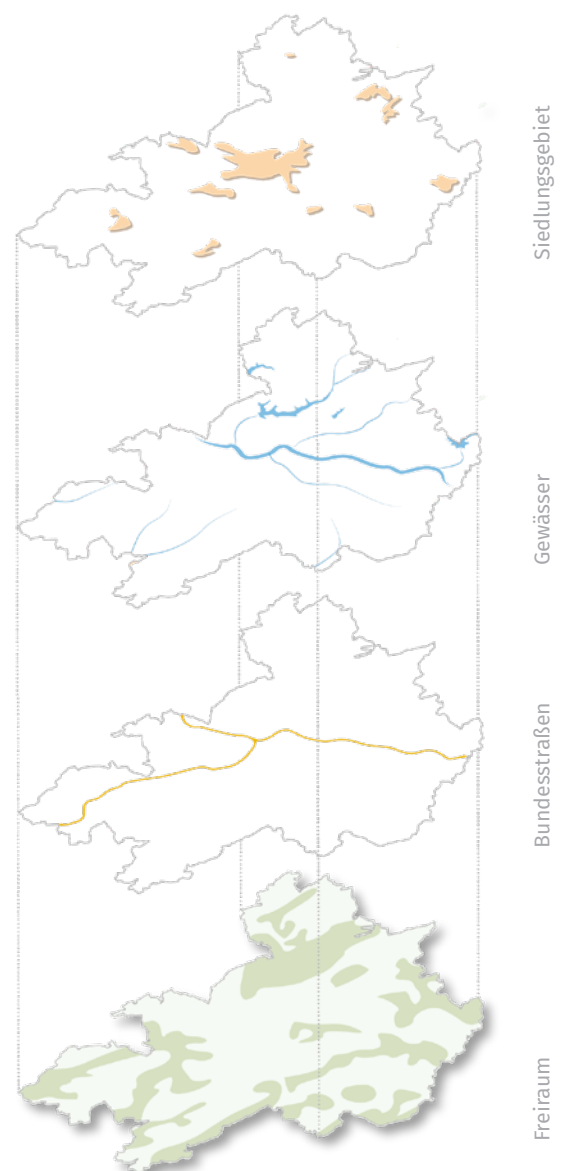


Abbildung 8: Stadtstruktur Wipperfürth

Wipperfürth ein, wobei 62 % der Vegetationsflächen auf landwirtschaftliche Flächen entfällt und der Waldanteil 37 % der Vegetationsflächen ausmacht.

Zwei Prozent des Stadtgebietes werden von fließenden und stehenden Gewässern bedeckt, vier Prozent werden für Verkehrszwecke genutzt und sind als Straßen, Wege und Plätze ausgestaltet. Die übrigen acht Prozent sind dem Siedlungsbereich zuzuschreiben, was einer Fläche von rund 996 Hektar entspricht. Hiervon entfällt etwa knapp die Hälfte auf Wohnbauflächen. Etwa 121 Hektar sind Industrie- und Gewerbenutzungen sowie dem Tagelbau zuzuschreiben, weitere 250 Hektar gemischten Nutzungen. 50 Hektar sind Flächen mit einer besonderen funktionalen Prägung und 150 Hektar



Abbildung 9: Flächennutzung in Wipperfürth © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

innerhalb des Siedlungsbereiches sind als Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen (einschließlich Friedhofsgelände) ausgestaltet.

DEMOGRAPHIE

Bevölkerungsentwicklung

In Wipperfürth leben zum Stichtag 31. Dezember 2020 20.875 Personen. Im Jahr 2000 sind es zum selben Stichtag noch rund 2.000 Personen mehr. Im Jahr 2004 erreicht die Bevölkerungszahl der Stadt ihren Höchststand mit 23.695 Personen. Anschließend beginnt die Bevölkerung Wipperfürths langsam zu schrumpfen, bis 2014 nur noch 21.334 Personen in Wipperfürth leben. Aufgrund der internationalen Migration nach Deutschland im Jahr 2015 s die Bevölkerungszahl anschließend wieder

leicht an. Die Daten der Jahre 2017 bis 2020 lassen allerdings wieder Schrumpfungstendenzen erkennen (vgl. Abbildung 10).

Im Vergleich zu den Nachbargemeinden lässt sich für die Hansestadt Wipperfürth eine durchschnittliche Bevölkerungsdynamik feststellen (vgl. Abbildung 11). Während die Bevölkerungszahl im Oberbergischen Kreis im Vergleich zum Ausgangsjahr 2000 eine Schrumpfung von ca. 5,8 % aufweist,

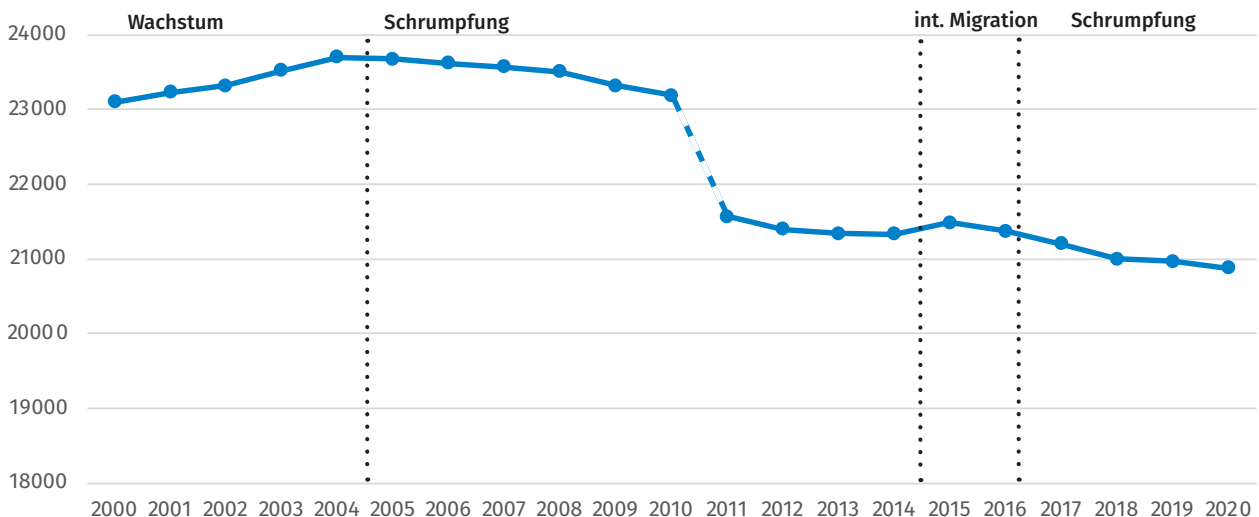


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung in Wipperfürth zwischen 2000-2020 © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

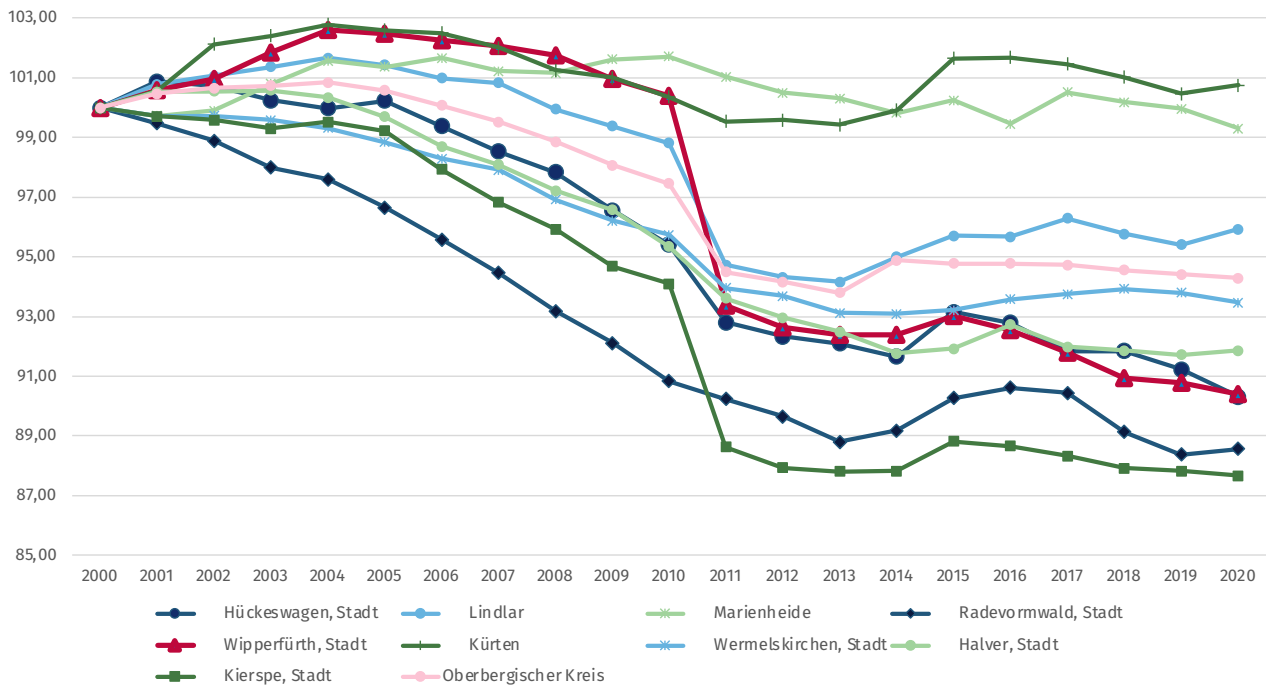


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wipperfürth im Vergleich (2000-2020) © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

schrumpft die Einwohnerzahl von Wipperfürth mit -9,6 % etwas stärker. Lediglich die Gemeinden Marienheide und Kürten haben ihre Einwohnerzahl innerhalb der 20 Jahre halten können.

Ursache für den Bevölkerungsrückgang in der Hansestadt Wipperfürth ist die natürliche Bevöl-

kerungsentwicklung. Seit dem Jahr 2005 ist der Saldo negativ, es sterben mehr Menschen als geboren werden, da die Geburtenzahlen konstant niedrig sind. Das Wanderungssaldo ist seit dem Jahr 2005 ebenfalls negativ. Das bedeutet, dass mehr Menschen aus Wipperfürth weg- als zuziehen. Dies verstärkt weiterhin die rückläufige na-

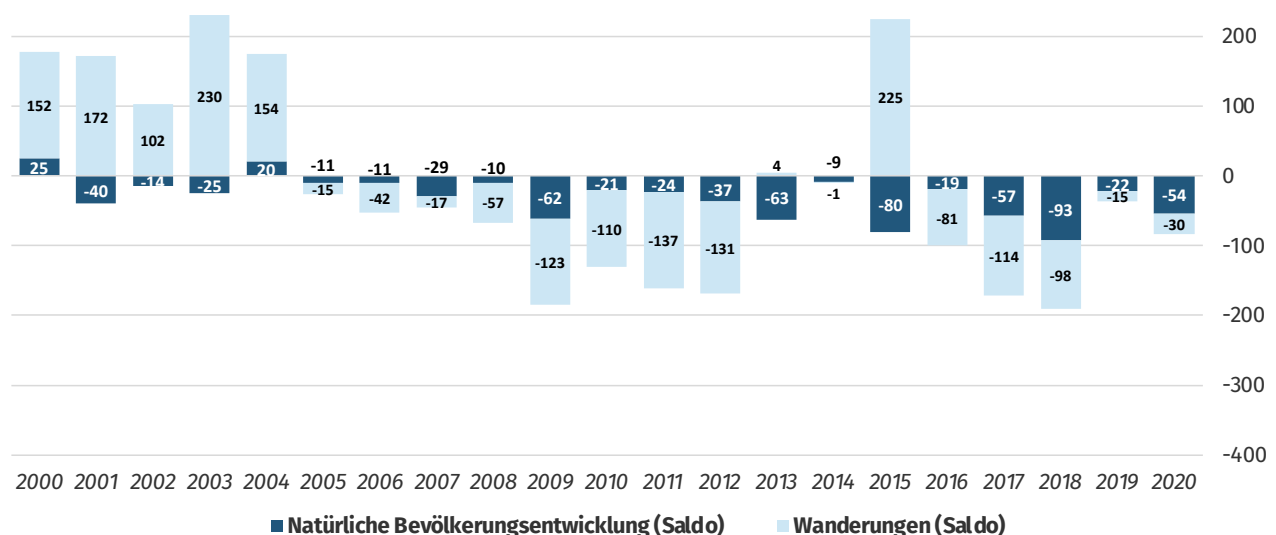


Abbildung 12: Natürliche Bevölkerungsentwicklung (Saldo) und Wanderung (Saldo) in Wipperfürth (2000-2020) © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

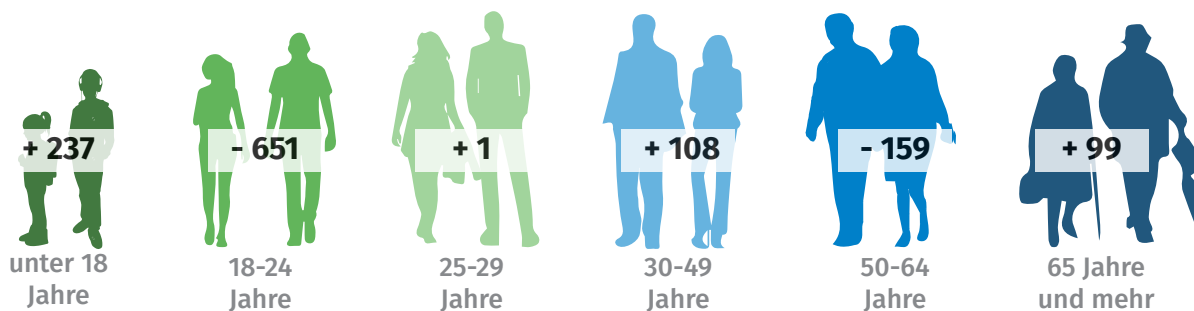


Abbildung 13: Wanderungssaldo nach Altersklassen 2011-2020 © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

türliche Bevölkerungsentwicklung. Eine Ausnahme bildet das Jahr 2015, wo im Zuge der internationalen Migration ein positives Wanderungssaldo von +225 zu verzeichnen ist (vgl. Abbildung 12).

Für verschiedene Altersklassen ist allerdings ein unterschiedliches Wanderungsverhalten feststellbar. Während viele Personen in der Familiengründungsphase (30 bis unter 50 Jahre) nach

Wipperfürth ziehen, verlassen insbesondere junge Erwachsene zwischen 18 und 25 Jahren die Hansestadt, da sie im Zuge der Berufsausbildung den Wohnort wechseln. Auch für die Bevölkerungsgruppe der sog. »Best-Ager« (50 bis unter 65 Jahre) sind negative Wanderungssalden feststellbar, während bei Personen über 65 Jahren ein positives Wanderungssaldo zu erkennen ist.

Entwicklung der Altersklassen

Die Entwicklung der Altersklassen der letzten beiden Jahrzehnte verdeutlicht den demographischen Wandel in Wipperfürth (vgl. Abbildung 14). Die

Hansestadt beheimatet eine immer älter werdende Bevölkerung. Im Jahr 2020 ist nahezu die Hälfte der Bevölkerung älter als 50 Jahre. Dem gegenüber

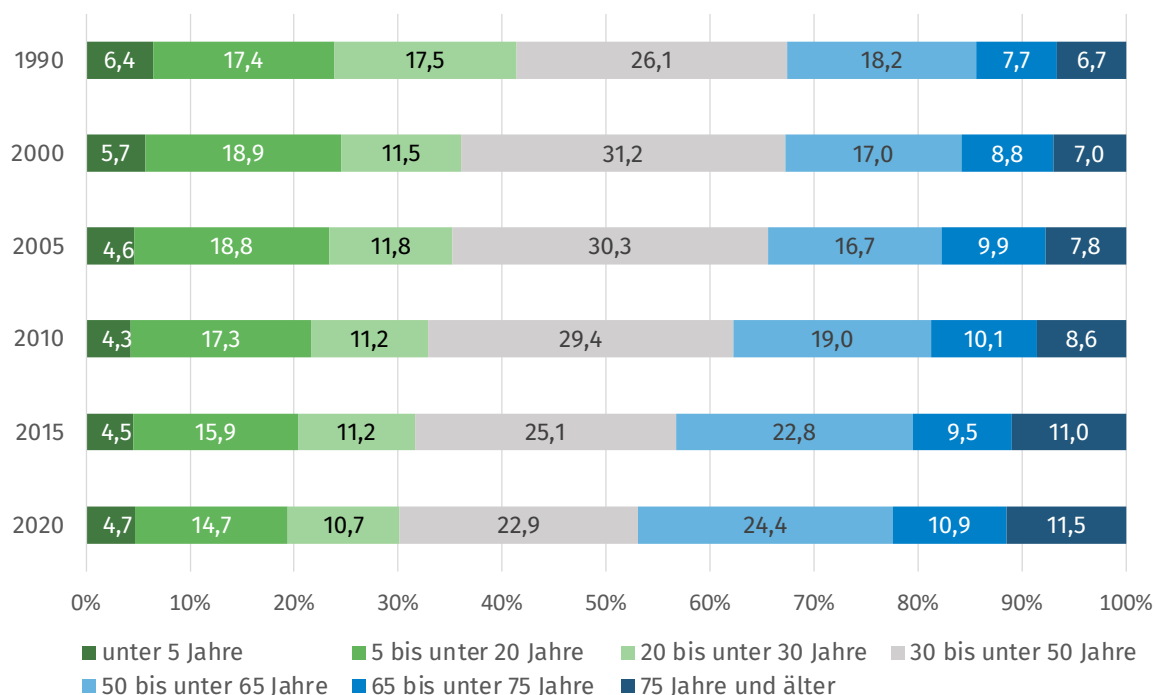


Abbildung 14: Entwicklung der Altersklassen in Wipperfürth seit 1990 © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

ist der Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen in Wipperfürth seit 1990 rückläufig. Besonders auffällig ist der Rückgang der »jungen Erwachsenen« im Alter von 20 bis unter 30 Jahren. Ihr Anteil an der Bevölkerung reduzierte sich seit 1990 mit -6,8 % im Vergleich zu 2020 am stärksten.

Wipperfürths Altersstruktur im Jahr 2020 gleicht stark derer des Oberbergischen Kreises sowie der Altersstruktur Nordrhein-Westfalens. Somit sind die Entwicklungen des demographischen Wandels in Wipperfürth auch auf Kreis- und Landesebene erkennbar.

Einwohnerverteilung auf die Ortsteile

Wipperfürth gliedert sich in acht Ortsteile - die Kernstadt Wipperfürth und die sieben Kirchdörfer Agathaberg, Egen, Hämmern, Kreuzberg, Ohl/Klaswipper, Thier und Wipperfeld mit dem dazugehörigen Umland. Die genaue Abgrenzung der Ortsteile ist der Abbildung 15 zu entnehmen. Die Bevölkerung Wipperfürths lebt schwerpunkthaft in der

Kernstadt. Über 50 % der Einwohner:innen haben dort ihren Wohnsitz. In den Ortsteilen leben jeweils zwischen 2-10 % der Bevölkerung. Nach Wipperfürth hat der Ortsteil Kreuzberg mit 10,7 % den zweitgrößten Bevölkerungsanteil. Die wenigsten Menschen leben im Ortsteil Egen mit nur 2,5 % der Einwohner:innen.

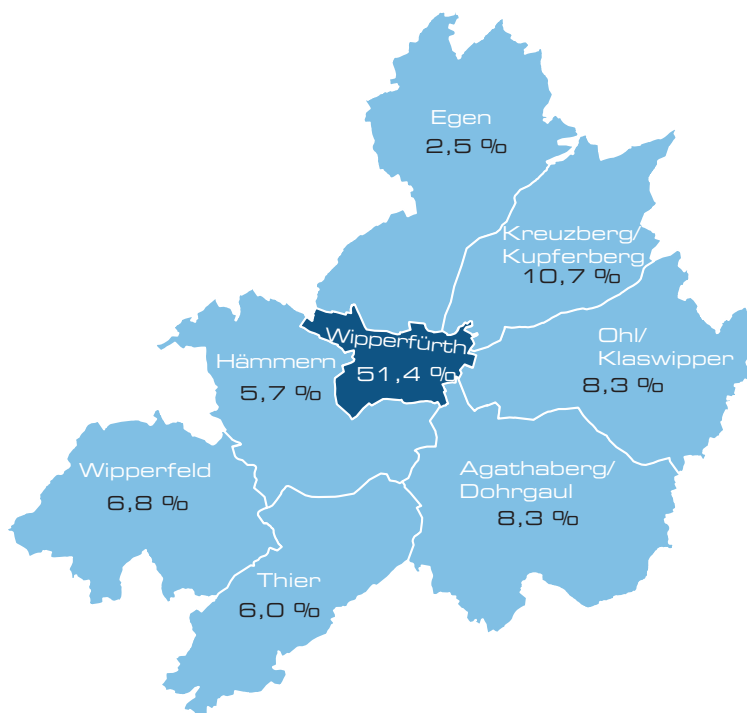


Abbildung 15: Prozentuale Verteilung der Bevölkerung Wipperfürths auf die Ortsteile

PLANERISCHE AUSGANGSLAGE

Regionalplan

Der aktuelle Regionalplan Köln besteht aus drei räumlichen Teilabschnitten (aus den Jahren 2001, 2003 und 2004). Der neue im Jahr 2017 in Kraft getretene Landesentwicklungsplan sowie veränderte gesellschaftliche, ökonomische und rechtliche Rahmenbedingungen machen jedoch eine Überarbeitung des Regionalplanes für den Regierungsbezirk Köln erforderlich. Daher befindet sich der Regionalplan Köln derzeit in der Neuaufstellung.

In der aktuell gültigen Plandarstellung ist das Stadtgebiet von Wipperfürth auf den Blättern L 4908 Solingen und L 4910 Gummersbach abgebildet. Die Darstellungen zeigen, dass der überwiegende Teil des Stadtgebietes als allgemeiner Freiraum- und Agrarbereich definiert ist. Größere vereinzelte wie auch zusammengehörige Waldbereiche umgeben zudem das Stadtgebiet. Der Siedlungskörper von Wipperfürths Kernstadt ist in Gänze als allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) dargestellt. Die Gewerbegebiete Klingsiepen (süd-

westlich des Stadtgebietes) und Hämmern (nordwestlich) sind als Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzung dargestellt.

Darüber hinaus sind im Regionalplan sowohl die bestehenden Bundesstraßen B237 und B506 sowie die bestehenden Landesstraßen L284 und L302 dargestellt.

Es finden sich zudem überlagernde Darstellungen bezüglich der Freiraumfunktion in der Planzeichnung. So durchziehen das Stadtgebiet Bereiche zum Schutz der Landschaft und landschaftsorientierten Erholung. Südwestlich wie auch nördlich des Siedlungskörpers sind jeweils Bereiche zum Schutz der Natur, die auch dem Grundwasser- und Gewässerschutz dienen, dargestellt.

Flussläufe im Stadtgebiet sind als Wasserstraßen dargestellt. Im Norden des Stadtgebietes sind zudem die Talsperren als Oberflächengewässer definiert.

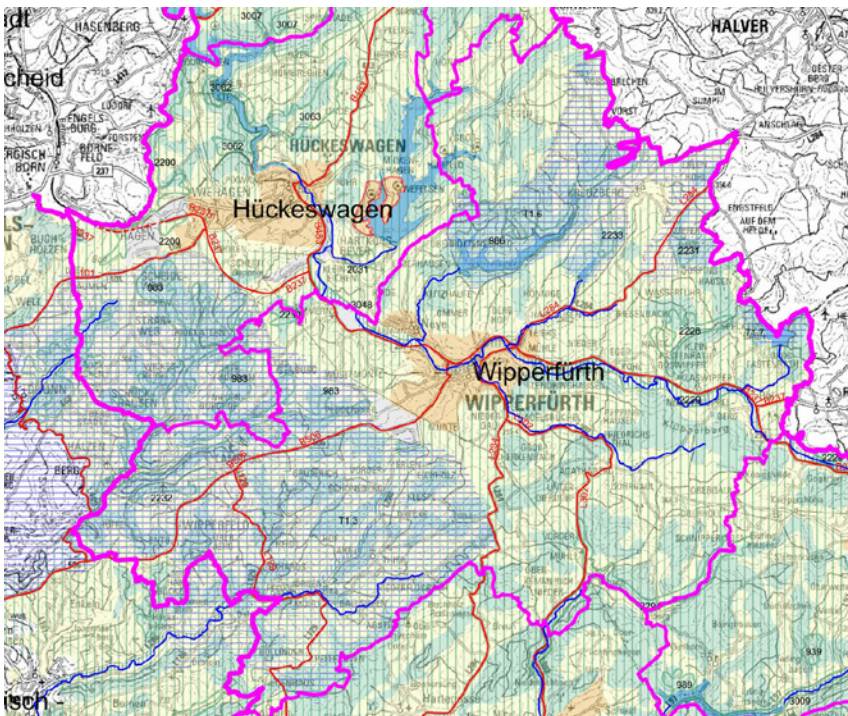


Abbildung 16: Ausschnitt Regionalplan Köln © Raum Information Oberberg

Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Wipperfürth stellt die aktuellen und beabsichtigten Flächennutzungen für die gesamte Stadt dar. Er ist damit ein Planungsinstrument zur Steuerung der städtebaulichen Entwicklung auf gesamtstädtischer Ebene. Als vorbereitender Bauleitplan hat er die Aufgabe die bauliche Nutzung von Grundstücken einer Gemeinde vorzubereiten. Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Wipperfürth ist im Jahr 2007 in Kraft getreten.

Der größte Teil des Stadtgebietes ist als Fläche für die Landwirtschaft dargestellt. Die Siedlungsgebiete der Ortsteile sind überwiegend als Wohnbaufläche dargestellt und werden teilweise durch Mischgebiete in den Ortsmitten, Flächen für den Gemeinbedarf und Grünflächen ergänzt. Die Orts-

mitte von Wipperfürth ist zudem als Siedlungsschwerpunkt definiert.

Mit Blick auf gewerbliche Flächennutzungen bestehen in Wipperfürth zwölf zusammenhängende gewerbliche Bauflächen. Sie liegen in Klingsiepen, Hämmern, Wipperfürth (Bahnhof, Radium und Leiersmühle), Biesenbach, Kupferberg, Niedergaul, Egerpohl, Lamsfuß und in Ohl (zwei gewerbliche Flächen). Die drei größten dargestellten Gewerbe- und Industrieflächen sind dabei in Klingsiepen, Hämmern und in Wipperfürth (Leiersmühle).

Hinsichtlich der dargestellten Wohnbau- und Gewerbeflächen bestehen jeweils noch nicht entwickelte Bereiche, die als Reserven einzustufen sind (vgl. Kapitel 4.1).

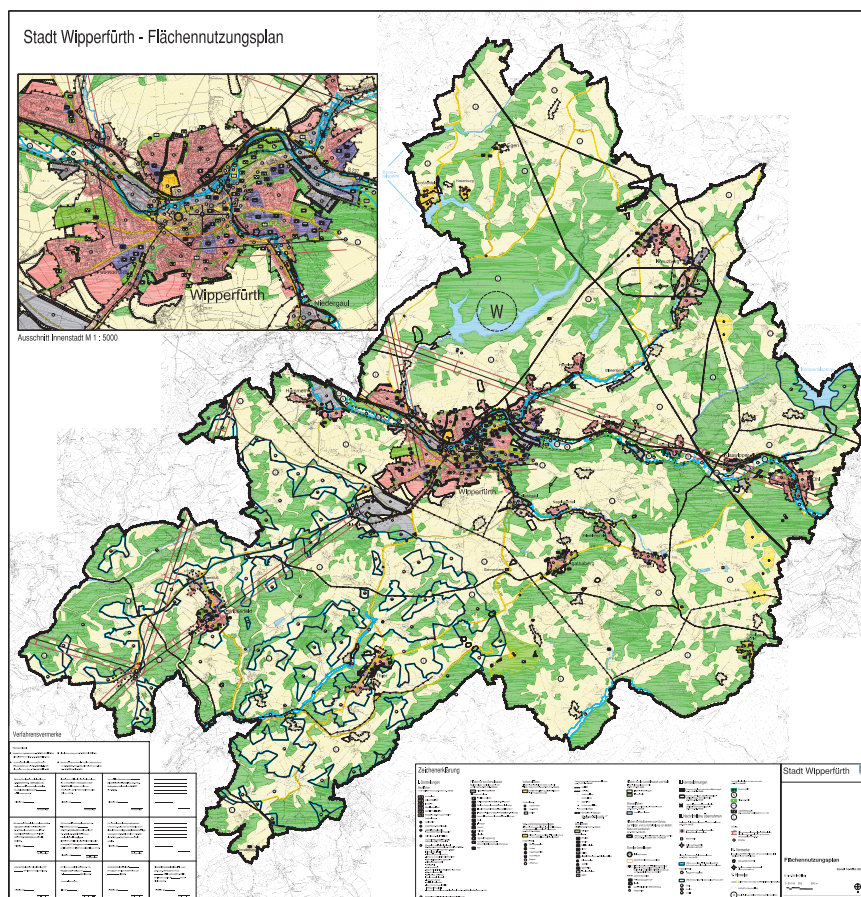


Abbildung 17: Flächennutzungsplan Wipperfürth

Bebauungspläne

Der Flächennutzungsplan setzt als unverbindliche Bauleitplanung einen Rahmen für die bauliche Entwicklung, der durch verbindliche Bauleitpläne (Bebauungspläne) konkretisiert wird. Mithilfe von Bebauungsplänen werden für einzelne Plange-

biete detaillierte Festsetzungen insbesondere in Bezug auf Art und Maß der baulichen Nutzung vorgenommen. Eine Übersicht der bestehenden Bebauungspläne in Wipperfürth ist in der Abbildung 18 zu entnehmen.

Sonstige Planungen und Konzepte

Für die Erarbeitung des Konzeptes sind die Ergebnisse und Erkenntnisse bereits vorhandener Planungen und Konzepte eingeflossen.

- › Integriertes Handlungskonzept Innenstadt (2012)
- › Integriertes Klimaschutzkonzept Wipperfürth (2013)
- › Einzelhandelsgutachten Wipperfürth (2018)

- › Gestaltungssatzung Innenstadt Hansestadt Wipperfürth (2018)
- › Integrationskonzept (2018)
- › Vergnügungsstättenkonzept Hansestadt Wipperfürth (2018)
- › Schulentwicklungsplan 2018/19-2023/24 (2018)
- › Aktionsplan Inklusion (2019)

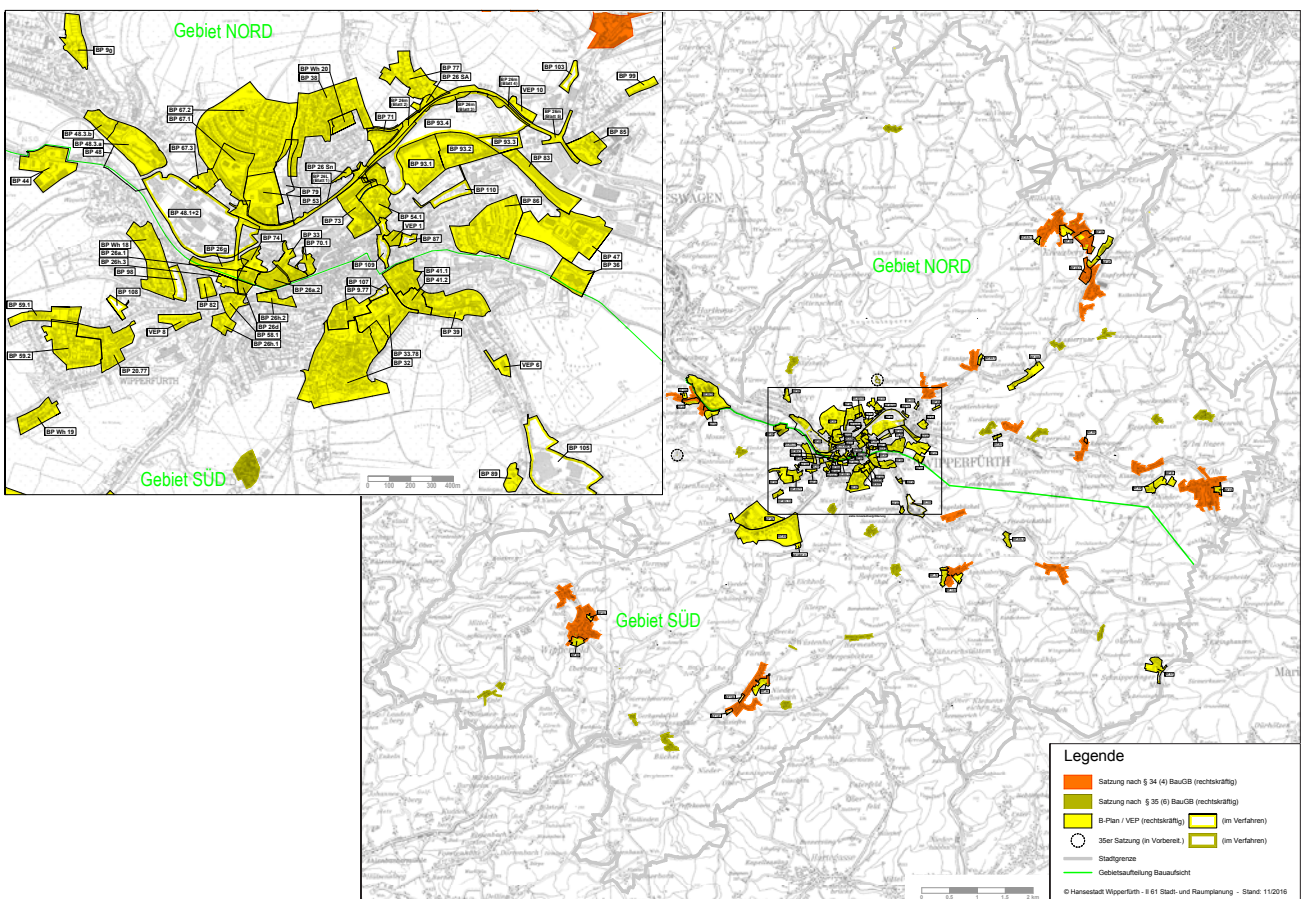


Abbildung 18: Übersicht über die Bebauungspläne in Wipperfürth

3. Allgemeine Entwicklungstrends und Herausforderungen

In den nächsten Jahren muss sich die Hansestadt Wipperfürth zahlreichen Herausforderungen stellen. Einflussfaktoren sind dabei unter anderem die Digitalisierung, der Klimawandel, der demografische Wandel und ein verändertes Mobilitätsverhalten. Diese Faktoren haben Auswirkungen

DIGITALISIERUNG

Die Digitalisierung als ein übergeordneter Entwicklungstrend wirkt sich bereits heute auf viele Themenfelder und Lebensbereiche aus. Die Entwicklung neuer Technologien eröffnet neue Möglichkeiten der Ausgestaltung, Nutzung und Vernetzung verschiedenster Handlungsfelder.

In den Bereichen Wirtschaft und Gewerbe macht sich diese Entwicklung unter Anderem am Strukturwandel der Wirtschaftssektoren bemerkbar. Hier ist eine Schwerpunktverlagerung hin zu dienstleistungs- und wissensbasierten Wirtschaftszweigen festzustellen. Die Konkurrenz um hochqualifizierte Arbeitskräfte verstärkt den Wettbewerb zwischen den Städten und die Bedeutung weicher Standortqualitäten. Technische Innovationen ermöglichen die Automatisierung und Vernetzung der Produktion und somit die »Industrie 4.0«. Damit geht die Entkopplung von Arbeit und Raum einher, die sich auf die Raumstruktur und Arbeitsorganisation auswirkt. So

KLIMAWANDEL UND UMWELTBEWUSSTSEIN

Die Auswirkungen des Klimawandels sind auf kommunaler Ebene immer stärker bemerkbar und erfordern Maßnahmen zum Klimaschutz und der Klimaanpassung. Der Klimaschutz zielt auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und den Abbau von Umweltbelastungen ab. Die Klimaanpassung umfasst Maßnahmen zum Umgang mit den Folgen des Klimawandels. Beides steht im Fokus kommunalen Handelns und spiegelt sich im zunehmenden Umweltbewusstsein vieler Men-

gen auf alle Handlungsfelder. So beeinflussen sie z.B. das Einkaufs- und Freizeitverhalten und die Wohnraumnachfrage. Die beschriebenen Trends sind natürlich keine abschließende Liste, sondern eine Auswahl besonders prägender absehbarer zukünftiger Veränderungen.

bringt das zunehmende »Arbeiten von Zuhause« neue Anforderungen an die Siedlungsstruktur und Veränderungen im Pendlerverkehr mit sich.

Im Einzelhandel ist die Konkurrenz der stationären Geschäfte zum Online-Handel eine Veränderung, die sich schon heute räumlich bemerkbar macht: Leerstände und ein verändertes Einkaufsverhalten sind nur einige Konsequenzen.

Auch im Bereich der Mobilität führt die Digitalisierung zu Veränderungen: Die Etablierung einer »Smart-Mobility«, von On-Demand-Systemen oder einer Verkehrsflusssteuerung sind Beispiele dafür. Zukünftig sind weitere Auswirkungen der Digitalisierung auf unser Alltagsleben und die Siedlungsstruktur zu erwarten. »Smarte Anwendungen« können in der Stadtentwicklung eine Chance in verschiedensten Bereichen, von der Ver- und Entsorgung bis hin zum Wohnen, sein.

schen wider. Die Reduzierung der Flächeninanspruchnahme wird daher ebenso angestrebt wie Maßnahmen der Stadtsanierung: Begrünung und energetische Sanierung im Bestand werden zur Verbesserung des Mikroklimas in der Stadt zunehmend umgesetzt.

Auch im Bereich der Mobilität liegt der Fokus auf alternativen Antriebssystemen (E-Mobilität), der Förderung des Rad- und Fußverkehrs und dem

ÖPNV sowie Sharing-Systemen. Die Verkehrsvermeidung und ein verändertes Mobilitätsverhalten sind Bausteine einer klimagerechten Stadtentwicklung. Auch beim Bauen müssen zukünftig zunehmend ökologische Standards zum Schutz des

Klimas beachtet werden. Die Regenwasserversickerung und der Hochwasserschutz spielen dabei ebenso eine Rolle wie Bepflanzungen und die Installation von Solaranlagen.

DEMOGRAFISCHER WANDEL

Der demografische Wandel wirkt sich durch die Einzeltrends Schrumpfung, Diversifizierung und Alterung auf die Bevölkerungsstruktur aus. Es zeichnet sich bereits heute eine Individualisierung und die Pluralisierung der Lebensstile ab, ebenso wie eine zunehmende internationale Migration. Dies erfordert neue bzw. alternative Wohnformen und führt zu zum Teil ungewissen Wohnraumbedarfen. Die Bevölkerungszusammensetzung ist für die Vorhaltung von Bildungs- und Betreuungsangeboten sowie Gesundheits- und Gemeinschaftseinrichtungen zentral.

Der Trend zur Alterung zeigt sich in der sich wandelnden Altersstruktur und bringt veränderte Ansprüche der Bevölkerung mit sich. Altengerechtes Wohnen und altengerechte Angebote müssen in

der Stadtentwicklung ebenso berücksichtigt werden wie die Barrierefreiheit im öffentlichen Raum. Demgegenüber steht zumeist ein Angebotsdefizit für Jugendliche und junge Erwachsene.

Der demografische Wandel wirkt sich zudem auf die Haushaltszusammensetzung aus: Die durchschnittliche Haushaltsgröße sinkt, während der Anteil der Ein-Personen-Haushalte zunimmt. Somit steigt der Flächenverbrauch pro Kopf.

Diese demografischen Entwicklungen führen zu veränderten Nutzungsansprüchen an den Raum sowie zu einer sich zuspitzenden Konkurrenzsituation der Städte um Versorgungsfunktionen und Passanten. Standortmarketing wird zum Funktionserhalt der Städte notwendig.

VERKEHR UND MOBILITÄT

Die Digitalisierung, neue Antriebstechnologien und ein zunehmendes Klimabewusstsein und damit verändertes Mobilitätsverhalten wirken sich auf den Mobilitätssektor aus. Diese Entwicklungen bringen neue Anforderungen an die Verkehrssysteme mit sich.

Aktuelle Entwicklungen sind der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger und die Kombination verschiedener Verkehrsmittel: Multimodalität und Intermodalität werden forciert. Auch Sharing-Systeme werden zunehmend genutzt und ge-

fördert. Die geteilte Nutzung von Autos und Fahrrädern stellt eine Alternative zum eigenen Auto dar. Daneben soll dem Rad- und Fußverkehr im Straßenraum mehr Platz eingeräumt werden. Auch die Etablierung der Elektro-Mobilität erfordert einen entsprechenden Ausbau der Infrastruktur für die Ladestationen der Fahrzeuge.

Die Digitalisierung wirkt sich ebenfalls auf den Mobilitätssektor aus: Die Nutzung von On-Demand-Systemen und die Einführung von Smart-Mobility sind Beispiele dafür.

4. Analyse – Gesamtstadt

Die Analyse des Wipperfürther Stadtgebietes bildet die Grundlage für die weiteren planerischen Überlegungen. Sie ist nach den fünf Themenfeldern gegliedert. Somit erfolgt für jedes der folgenden Themenfelder eine eigenständige Betrachtung der Ausgangslage:

- › Wohnen und Wohnumfeld
- › Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien
- › Freiraum und Tourismus
- › Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur

Die Analyse des Themenfeldes Mobilität kann dem separaten Mobilitätskonzept entnommen werden.

Die Analyse ist als SWOT-Analyse konzipiert (Analysis of Strengths, Weakness, Opportunities und Threats; also der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken). Der Grundgedanke der SWOT-Analyse be-

steht darin, durch eine realistische Einschätzung bestehender positiver und negativer Entwicklungen am Standort (Stärken und Schwächen) in Verbindung mit allgemeinen, nicht standortbezogenen positiven und negativen Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends (Chancen und Risiken) zu einer differenzierten Problemerkennntnis zu kommen. Daraus lassen sich Handlungserfordernisse und Entwicklungspotenziale ableiten.

In den folgenden Unterkapiteln erfolgt eine stadt-spezifische Analyse, die insbesondere auf Daten von IT.NRW, dem statischen Landesamt in Nordrhein-Westfalen sowie auf kommunalen Daten basieren und durch Abbildungen und Analysekarten ergänzt werden. Am Ende eines jeden Unterkapitels findet sich die SWOT-Matrix, in der die für die Planung wesentlichen Analyseergebnisse enthalten sind.

4.1 Wohnen und Wohnumfeld

WOHNUNGSBESTAND

In der Hansestadt Wipperfürth befinden sich laut IT.NRW 10.224 Wohneinheiten in 5.438 Gebäuden (Datenstand 2019). Hieraus resultiert eine durchschnittliche Anzahl an Wohneinheiten in Wohngebäuden von 1,9.

Baualtersklassen

Der Wohnungsbestand in Wipperfürth ist stark durch Gebäude aus der Nachkriegszeit geprägt. 47,4 % der Gebäude wurden zwischen 1949 und 1978 erbaut (vgl. Abbildung 19). Zudem sind insgesamt 65 % des Gebäudebestands 40 Jahre oder älter. Für diese Altersklassen besteht in den nächsten Jahren ein erhöhter Modernisierungsbedarf, da diese Wohnungsbestände häufig in den Bereichen Barrierefreiheit, Wohnflächenzuschnitt und Energieeffizienz nicht mehr den aktuellen An-

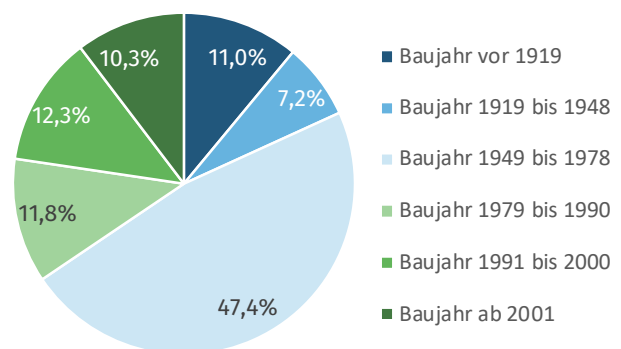


Abbildung 19: Baualtersklassen © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

forderungen gerecht werden. 12,3 % der Gebäude sind zwischen 1991 und 2000 erbaut worden; 10,3 % sind nach der Jahrtausendwende entstanden.

Art der Wohngebäude

Der Wohnungsbestand in Wipperfürth ist stark durch Einfamilienhäuser geprägt. 88,1 % aller Wohngebäude besitzen ein oder zwei Wohneinheiten und sind somit dem Ein- und Zweifamilienhausbau zuzuschreiben. Somit gibt es nur einen verhältnismäßig geringen Anteil an Wohngebäuden, die drei oder mehr Wohnungen aufweisen. Im Vergleich zum Oberbergischen Kreis zeigt sich eine ähnliche Ausgangssituation, wobei der Anteil des Mehrfamilienhaussegments in Wipperfürth etwas höher ausfällt. Im Vergleich zum Land NRW zeigt sich jedoch, dass der Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern deutlich über dem Landesdurchschnitt liegt, während das Mehrfamilienhaussegment im Vergleich zum Land geringer ausfällt (vgl. Abbildung 20).

Betrachtet man den Anteil der Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern im Vergleich zu Ein- und Zweifamilienhäusern, so zeigt sich ein anderes Bild. Im Jahr 2020 befinden sich trotz des hohen Anteils an Ein- und Zweifamilienhäusern über ein Drittel der Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern (vgl. Abbildung 21). Die Verteilung der Wohneinheiten auf die unterschiedlichen Gebäudearten ist seit 2013 zudem relativ konstant. Die Anzahl der Wohneinheiten in Wipperfürth ist im Zeitraum von 2013-2020 von 9.542 auf 9.855 leicht gewachsen.

Wohnungsbestand nach Art der Wohnnutzung

In Wipperfürth werden über die Hälfte des Wohngebäudebestandes von den Eigentümer:innen bewohnt (vgl. Abbildung 22). Dies steht im engen Zusammenhang mit dem hohen Anteil an Einfamilienhäusern. Gleichzeitig sind jedoch weitere 43 % zu Wohnzwecken vermietet (auch mietfrei). Ein sehr geringer Anteil von 0,2 % dient als Ferien- oder Freizeitwohnung.

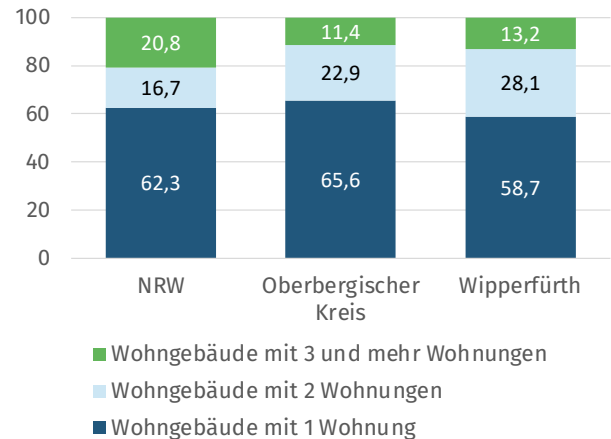


Abbildung 20: Art der Wohngebäude nach Anzahl der Wohnungen © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

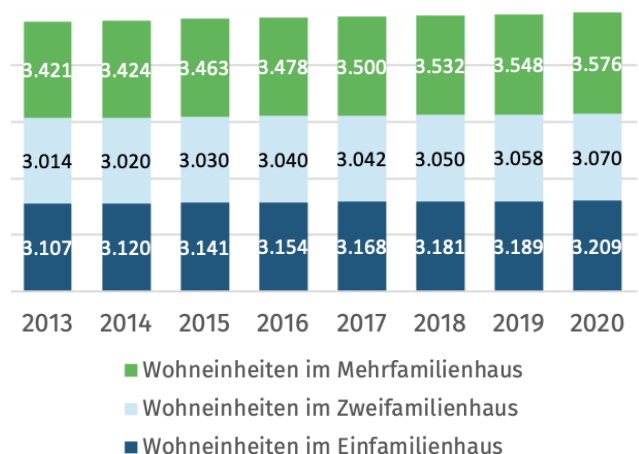


Abbildung 21: Anzahl der Wohneinheiten nach Art der Gebäude © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

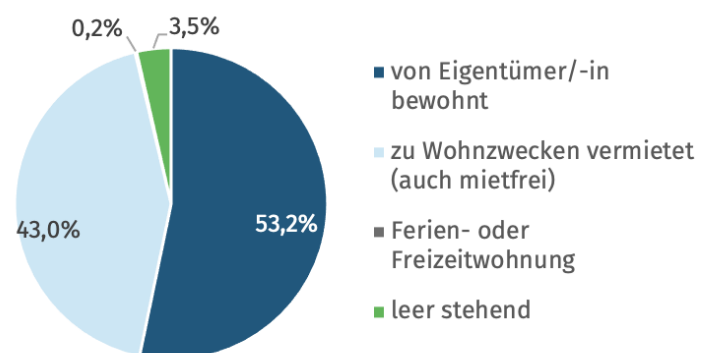


Abbildung 22: Wohnungsbestand nach Art der Wohnnutzung © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

Wohnungsleerstand

Im Rahmen des Zensus 2011 wurden 3,5 % aller Wohneinheiten als leerstehend ermittelt. Der Wert liegt leicht oberhalb des in der wissenschaftlichen Diskussion häufig als Grenzwert für einen intakten Wohnungsmarkt genannten Werts von 3,0 % (vgl.

Rink und Wolff 2015). Da jedoch der Wohnungsmarkt in Wipperfürth tendenziell angespannt ist, entspricht der 2011 ermittelte Wert ggf. nicht mehr der heutigen Situation.

HAUSHALTE

Die Haushaltsstruktur in Wipperfürth zeigt, dass 1- und 2-Personen-Haushalte mit knapp 65 % überwiegen (vgl. Abbildung 23). Die klassischen Familienhaushaltsgrößen von drei, vier oder fünf Personen liegen in der Summe bei 33,4 % und bilden somit das weitere Drittel aller Haushalte ab. Größere Haushaltsstrukturen ab sechs Personen machen nur einen untergeordneten Anteil der Haushalte in Wipperfürth aus (ca. 2,3 %).

Im Rahmen des Mikrozensus wurden die Haushalte auch zum Haushaltstyp befragt (vgl. Abbildung 24). Demnach bildeten 2011 Einpersonenhaushalte und Paare ohne Kind(er) mit die häufigsten Haushaltstypen. Bei einem Großteil der Paare ohne Kind(er) ist dabei anzunehmen, dass es sich um ältere Ehepaare handelt, deren Kinder bereits aus dem Elternhaus ausgezogen sind. Einen nahezu genauso großen Anteil wie Einpersonenhaushalte

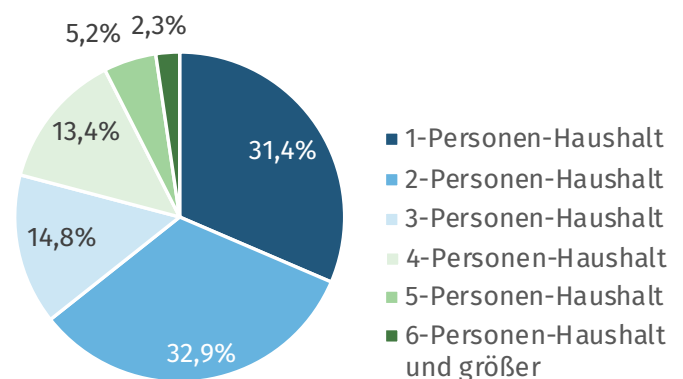


Abbildung 23: Haushalte nach Personenanzahl

machen aber auch Paare mit Kind(ern) und somit klassische Kernfamilien aus. Alleinerziehende und Mehrpersonenhaushalte ohne Kernfamilie stellen eine vergleichsweise geringe Anzahl an Haushalten, sind jedoch in Bezug auf Wohnraumnachfrage aufgrund ihrer spezifischen Bedürfnisse besonders zu berücksichtigen.

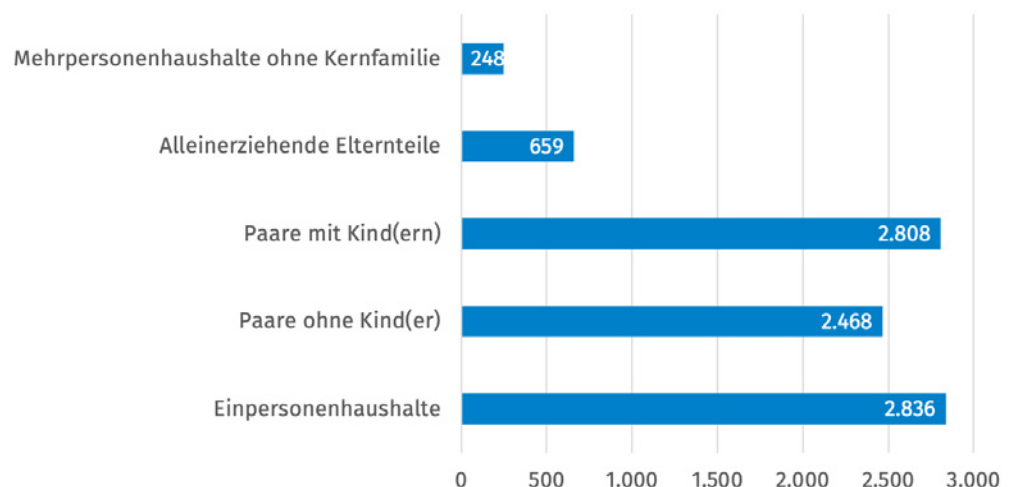


Abbildung 24: Haushalte nach Haushaltstyp © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

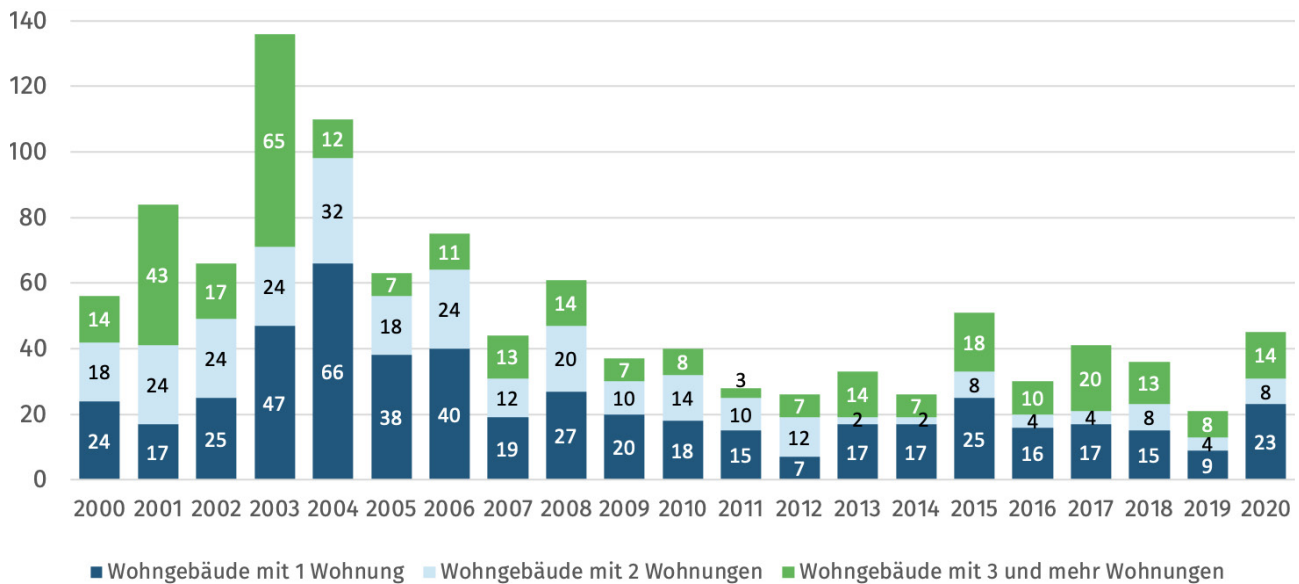


Abbildung 25: Baufertigstellungen von 2000-2020 in Wipperfürth © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

WOHNBAULICHE AKTIVITÄT

Die Abbildung 25 zeigt, dass die bauliche Aktivität seit 2003 im Bereich Wohnbebauung tendenziell rückläufig ist. Anfang der 2000er Jahre wurden jeweils zwischen 60 bis 140 Wohngebäude je Jahr fertiggestellt; zwischen 2010 und 2020 liegen die Fertigstellungen nur noch zwischen 20 bis 50 Gebäuden. In den Jahren 2015 und 2020 lässt sich dabei eine erhöhte Anzahl von 51 (2015) und 45 (2020) Wohngebäuden feststellen. Die Anzahl der Wohnungen in den neu errichteten Wohngebäude ist sehr unterschiedlich und reicht von Einfamilien- bis Mehrfamilienhäusern, wobei der Anteil in den Jahren variieren.

Des Weiteren befinden sich derzeit sieben verschiedene Wohngebiete in Wipperfürth und Thier in Planung und Bebauungsplanverfahren sind für die folgenden Standorte eingeleitet bzw. in Aufstellung befindlich::

BAUKULTUR

Wipperfürth ist durch die Baukultur des Bergischen Landes geprägt. Trotz der hohen Anzahl an Einfamilienhäusern und einem hohen Gebäudebestand, der erst in der Nachkriegszeit entstanden ist (s.o.), ist in der Innenstadt und den historischen Kernen der Kirchdörfer die historisch typische

- › Reinshagensbusch (Wipperfürth)
- › Seilerstraße Ost (Wipperfürth)
- › Gesundheitsquartier (Wipperfürth)
- › Wolfsiepen West (Wipperfürth)
- › Nackenborn (Wipperfürth)
- › Thier West (Thier)
- › Am Buschfelde (Thier)

Neben größeren Entwicklungsflächen am Siedlungsrand (z.B. Reinshagenbusch) werden ebenfalls Innenentwicklungspotenziale in Wipperfürth aktiviert und Flächen nachverdichtet (z.B. Nackenborn).

Ergänzend wurden auch in den Kirchdörfern kürzlich Neubaugebiete entwickelt. Seit 2015 wurden in Wipperfeld am Gengesfeld, in Hämmern am Jostberg und in Agathaberg am Pfarer-Josef-Schlimm-Weg Einfamilienhäuser geschaffen.

Baukultur der Region gut erkennbar. Es bestehen noch diverse Fachwerkgebäude, teils mit grauen Schieferfassaden verkleidet, die davon zeugen. Sie haben überwiegend grüne Fensterläden und sind damit in der Fassadengestaltung durch graue, weiße und grüne Farben gekennzeichnet.



Abbildung 26: Analysekarte Wohnen und Wohnumfeld

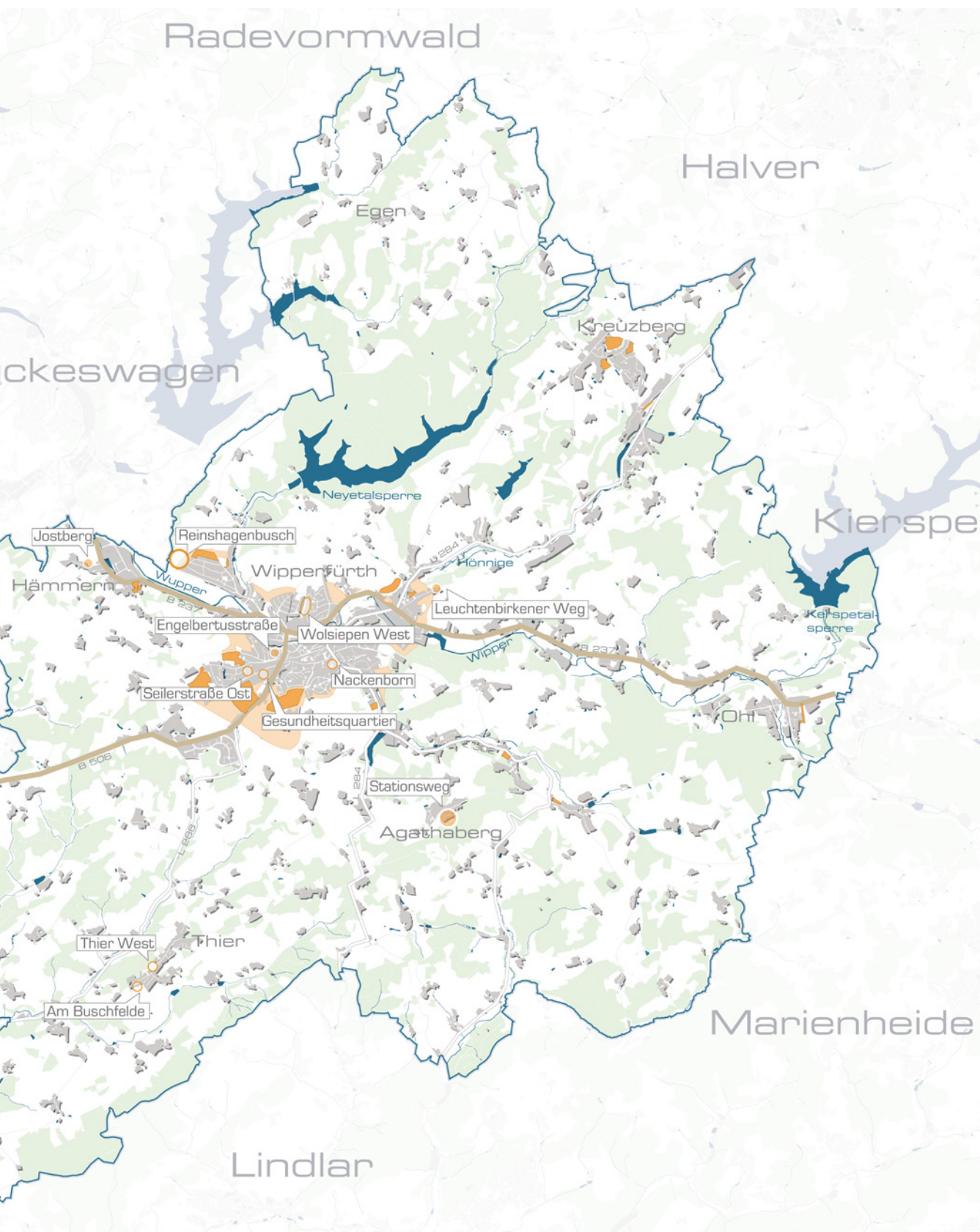




Abbildung 27: Villa Ohl als Beispiel der Bergischen Baukultur

WOHNBAULICHE RESERVEFLÄCHEN

In Wipperfürth bestehen diverse planungsrechtlich festgesetzte Reserveflächen, die für eine weitere Entwicklung von Wohnbauflächen vorgehalten sind. Sie bilden eine wichtige Grundlage für zukünftige Weiterentwicklungsmöglichkeiten der Stadt. Dabei kann zwischen Reserven im Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan unterschieden werden. Gemäß FNP ergeben sich mehrere Potenzialflächen am Siedlungsrand der Kernstadt Wipperfürth sowie in den Ortsteilen Agathaberg/Dohrgaul, Hämmern, Kreuzberg/Kupferberg, Ohl/Klaswipper und Wipperfeld. In der Summe bietet der FNP noch Wohnbaureserven von 37,9 ha in der Kernstadt und insgesamt 9,4 ha in den Ortsteilen.

Die Reserven im Regionalplan belaufen sich auf weitere 92,9 ha, die sich insbesondere südlich von Wipperfürth befinden. Die Ortsteile werden nicht als Allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt, entsprechend sind dort auch keine Reserveflächen

WOHNFORMANGEBOTE

In den unterschiedlichen Beteiligungsformaten wird von den Bürger:innen mehrfach der Wunsch geäußert, das Angebot an Wohnformen zu erweitern. Insbesondere altengerechte Wohnformen würden in Wipperfürth vermehrt benötigt, aber auch gemeinschaftliche Wohnprojekte, Mehrgenerationenwohnen oder inklusive Wohnformen sollten ausgebaut werden. Ergänzend sollte laut den Bürger:innen geförderter und preisgünstiger Wohnraum ausgebaut werden.

verortet. Es gilt zu beachten, dass sich der Regionalplan Köln derzeit in der Neuaufstellung befindet und sich daraus Änderungen der Reserveflächen ergeben können.

Bei den Reserveflächen im FNP und Regionalplan handelt es sich jeweils um Flächen am Siedlungsrand. Somit würde eine Entwicklung dieser Reserven mit einer weiteren Flächenversiegelung im Außenbereich einhergehen, sodass natürliche Ressourcen in Anspruch genommen werden. Aus diesem Grund werden ergänzend Nachverdichtungspotenziale im Siedlungsbereich erhoben, die somit ein Innenentwicklungspotenzial darstellen. Dabei kann es sich u.a. um brachliegende Flächen oder Baulücken handeln. Eine Baulücke bezeichnet ein Grundstück, das sich in einem innerörtlichen, erschlossenem Bereich befindet und noch unbebaut ist. Aufgrund der gewachsenen Siedlungsstruktur und Topog-

	gesamt	Innenentwicklungspotenzial	Wohngebiete in Planung	Wohnbaureserve FNP	Wohnbaureserven RP
Reserven Kernstadt	145,8 ha	5,7 ha	9,3 ha	37,9 ha	92,9 ha
Reserven Ortsteile	16,4 ha	5,7 ha	1,4 ha	9,4 ha	-
Agathaberg/Dohrgaul	0,9 ha	0,4 ha	-	0,5 ha	-
Egen	-	-	-	-	-
Hämmern	1,4 ha	0,2 ha	-	1,2 ha	-
Kreuzberg/Kupferberg	8,9 ha	3,0 ha	-	5,9 ha	-
Ohl/Klaswipper	2,3 ha	1,5 ha	-	0,8 ha	-
Thier	1,5 ha	0,1 ha	1,4 ha	-	-
Wipperfeld	1,5 ha	0,5 ha	-	1,0 ha	-

Abbildung 28: Übersicht über wohnbauliche Reserveflächen in Wipperfürth

graphie im Stadtgebiet bestehen nur geringe Innenentwicklungspotenziale, die für eine wohnbauliche Entwicklung geeignet sein könnten. In der Kernstadt wie auch in den Kirchdörfern bestehen je 5,7 ha.

In Summe ergeben sich Reserven und Nachverdichtungspotenziale in Höhe von rund 162 ha. Die

ZUKÜNFTIGER WOHNBAUFLÄCHENBEDARF

Der Bedarf an Wohnbaufläche hängt maßgeblich von der Bevölkerungszahl einer Stadt ab. Daher stellt sich die Frage, ob bzw. wie stark die Stadt Wipperfürth in Zukunft voraussichtlich wachsen oder schrumpfen wird. In Kapitel 2 erfolgte bereits eine Beschreibung der aktuellen demographischen Rahmenbedingungen. Demnach ist seit 2004 überwiegend eine Schrumpfung zu beobachten.

Der Landesbetrieb IT.NRW bietet für alle Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens eine Gemeindemodellrechnung an. Diese umfasst – ausgehend vom Jahr 2021 – eine Vorausberechnung des Bevölkerungsstandes bis in das Jahr 2050. Ausgehend von einem Bevölkerungsstand von 20.875 Personen im Jahr 2021 ergibt die Prognose einen Bevölkerungsrückgang auf 18.511 Personen und somit einen Verlust von über 2.300 Einwohnern bis in das Zieljahr 2040. Um zu vergleichen, welcher Wohnbauflächenbedarf mit einem Bevölkerungserhalt oder einem -Wachstum einhergeht, werden der Prognose von IT.NRW zwei weitere Szenarien gegenübergestellt. Durch die natürliche negative Bevölkerungsentwicklung (vgl. Kapitel 2) würde für den Erhalt der Bevölkerung im zweiten Szenario bereits ein Zuzug neuer Personen benötigt werden. Im dritten Szenario wird ein Bevölkerungswachstum auf ca. 25.000 Einwohner:innen angenommen. Im Vergleich der städtischen Ein-

Planungspraxis zeigt jedoch, dass nicht alle dieser Flächenpotenziale auch tatsächlich aktiviert werden können. So werden Baugrundstücke häufig zur Bevorratung erworben oder planungsrechtliche oder naturschutzrechtliche Restriktionen erschweren oder verhindern eine Bebauung.

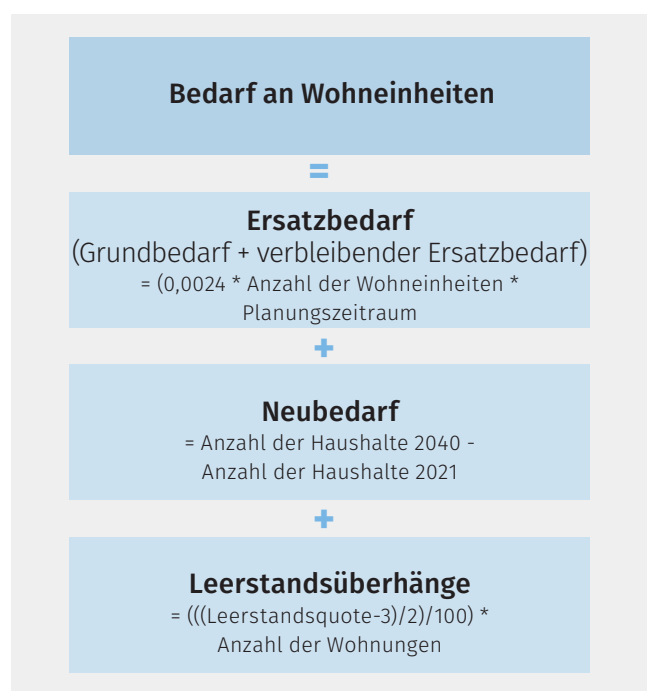


Abbildung 29: Komponenten zur Bedarfsberechnung der benötigten Wohneinheiten

wohnerstatistik Wipperfürths mit den Daten von IT.NRW wird deutlich, dass die Einwohnerzahl für 2021 mit 22.210 höher angegeben ist. Es ist davon auszugehen, dass die städtische Statistik, die auf dem Einwohnermeldedaten beruht, die Realität genauer abbilden kann. Für die Szenarien Bevölkerungserhalt und Bevölkerungswachstum wird daher an der kommunalen Statistik angeknüpft.

Ermittlung der benötigten Wohneinheiten bis 2040

Die Berechnung des Wohnbauflächenbedarfs erfolgt anhand der Vorgaben des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen. Unter dem Ziel 6.1-1 »Flächensparende und bedarfsgerechte Sied-

lungsentwicklung« ist eine Methode zur Bedarfsberechnung für Wohnbauflächen enthalten, die insbesondere im Rahmen der Regionalplanung angewandt wird. Die Bedarfsberechnung basiert auf

folgenden Komponenten: Ersatzbedarf, Neubedarf und Leerstandsüberhänge (vgl. Abbildung 29). Der Ersatzbedarf beschreibt den Bedarf für abgerissene, zusammengelegte oder aus anderen Gründen nicht mehr nutzbare Wohnungen und wird mit einer jährlichen Pauschale berücksichtigt. Der Neubedarf ergibt sich aus der Differenz zwischen den aktuellen und prognostizierten Haushaltszahlen. Mit Hilfe der Leerstandsüberhänge wird leerstehender Wohnraum in Teilen angerechnet. Der Gesamtbedarf bis 2040 ergibt sich aus der Summe der drei Komponenten. Es ist zu beachten, dass selbst bei rückläufigen Bevölkerungszahlen ein Bedarf nach neuen Wohnbauflächen ermittelt werden kann. Hintergrund ist insbesondere der bundesweite Trend einer zunehmenden Anzahl kleiner

Haushaltsgrößen. Zudem wird jeder Kommune ein Grundbedarf gewährt, um die Wohnraumqualität zu sichern.

Für Wipperfürth ergibt die Berechnung für das Szenario »Schrumpfung« einen Bedarf an 245 Wohneinheiten, die bis 2040 zu erstellen sind. Im Szenario »Erhalt« werden 964 Wohneinheiten benötigt und im Szenario »Wachstum« 2.319 Wohneinheiten. Das bedeutet, dass im Schnitt jährlich 12, 48 bzw. 116 Wohneinheiten bis 2040 errichtet werden müssten, um den Bedarf zu decken. Im Vergleich mit der Bautätigkeit der letzten Jahre (vgl. Abbildung 30) müsste die Bauintensität für die Szenarien »Erhalt« und »Wachstum« erhöht werden.

Ableitung des Flächenbedarfs

Nachdem die prognostizierte Anzahl an Wohneinheiten für das Zieljahr 2040 ermittelt wurde, gilt es diese in Fläche zu übersetzen. Der Flächenbedarf zur Realisierung der benötigten Wohneinheiten hängt von der zugrundeliegenden städtebaulichen Dichte ab, also der Anzahl an Wohneinheiten innerhalb einer Flächengröße. Zur Diskussion unterschiedlicher Dichtemodelle werden drei Dichtewerte gegenübergestellt, die für die Stadtgröße

von Wipperfürth typisch sind. Abbildung 31 zeigt dabei exemplarische städtebauliche Entwürfe für ein idealisiertes Baugebiet von einem Hektar, auf dem 20, 25 oder 30 Wohneinheiten realisiert werden. Dabei ist anzumerken, dass es sich um die sogenannte »Brutto-Dichte« handelt. Dementsprechend ist bereits ein gewisser Teil der Flächen für die verkehrliche Infrastruktur, soziale Infrastruktur, Grün- und Ausgleichsflächen etc. bereits

	Schrumpfung (IT.NRW: 18.500 EW)	Erhalt (ca. 22.000 EW)	Wachstum »Szenario 25.000«
Grundbedarf bis 2040	245	245	245
Ersatzbedarf bis 2040	0 (da in der Summe negativ)	245	245
Neubedarf aus Haushaltsentwicklung bis 2040		499	1.854
anzurechnende Leerstandsüberhänge		-26	-26
Gesamt bis 2040 (Wohneinheiten)	245	964	2.319
<i>Gesamt pro Jahr (WE)</i>	<i>19 Jahre à 12</i>	<i>19 Jahre à 48</i>	<i>19 Jahre à 116</i>
daraus resultierender Flächenbedarf bei 30 Wohneinheiten / ha	8,2	32,1	77,3
daraus resultierender Flächenbedarf bei 25 Wohneinheiten / ha	9,8	38,6	92,7
daraus resultierender Flächenbedarf bei 20 Wohneinheiten / ha	12,3	48,2	115,9
Flächenbedarf insgesamt bis 2040	8,2-12,3	32,1-48,2	77,3-115,9

Abbildung 30: Ergebnisse der Wohnbauflächenbedarfsberechnung

berücksichtigt. Im Ergebnis ergibt sich eine Bandbreite aus rechnerischen Flächenbedarfen, die von 8,2 ha bis 115,9 ha reichen (vgl. Abbildung 30). Um die Inanspruchnahme von Flächen zu reduzieren, wird die Umsetzung der höheren städtebaulichen Dichte von 30 Wohneinheiten je Hektar empfohlen. Hierdurch wird nicht nur schonend mit der Ressource Boden umgegan-

gen, sondern es kann auch ein diversifiziertes Wohnraumangebot entstehen, das einen Mix aus Ein- und Zweifamilienhäusern sowie Mehrfamilienhäusern ermöglicht. Die ermittelten Reserverflächen und Baugebiete, die bereits in Planung sind, können mit insgesamt 162,3 ha somit den Wohnbauflächenbedarf von jedem der drei Szenarien decken.

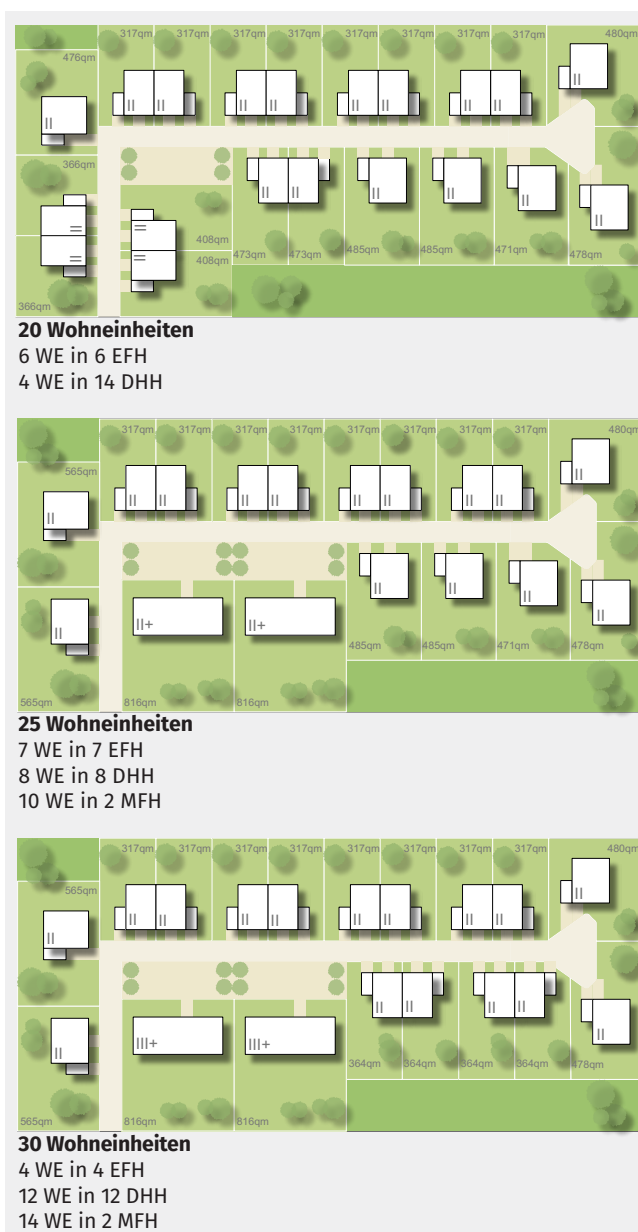


Abbildung 31: Exemplarische Darstellung für unterschiedliche Dichtemodelle

WEITERE ERKENNTNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSFORMATEN

- › attraktiver Wohnstandort im Grünen
- › Erhalt oder Wachstum der Bevölkerungszahl
- › Wunsch nach neuem Bauland
- › aber: Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- › Lagegunst (Anbindung, Versorgung etc.) als wichtiger Faktor bei der Entwicklung von Wohnbauflächen
- › Wunsch nach altengerechten Wohnangeboten auf den Kirchdörfern
- › mangelhaftes Angebot im Bereich preisgünstiger/geförderter Wohnraum, Mietwohnungen, Altengerechtes Wohnen, Mehrgenerationenwohnen, inklusive Wohnformen
- › untergenutzte Einfamilienhäuser
- › leerstehende Gebäude an Dorf-/Stadteingängen
- › Wunsch nach zentralen Aufenthalts- und Begegnungsräumen
- › Berücksichtigung ökologischer Aspekte im Bestand und im Neubau (z.B. Begrünung, erneuerbare Energien)
- › Attraktivitätssteigerung als Wohnort für junge Erwachsene benötigt
- › Erhöhung der städtebaulichen Dichte im Neubau zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme

SWOT-ANALYSE (strengths/weaknesses/opportunities/risks) WOHNEN UND WOHNUMFELD



Stärken

- › lebenswerter Wohnstandort im Bergischen Land mit attraktiven Wohnquartieren und Kirchdörfern
- › vergleichsweise geringe Leerstandsquote von Wohnraum
- › 36 % der Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern bei einem Anteil von nur 13,3 % von Mehrfamilienhäusern an Wohngebäuden
- › hoher Anteil an selbstgenutztem Eigentum
- › historischer und attraktiver Stadtkern
- › hohe Anzahl an Reserveflächen (FNP und RP)
- › Innenentwicklungspotenziale durch Baulücken und Nachverdichtung
- › mehrere neue Wohngebiete in Planung

Schwächen

- › hoher Anteil von Gebäuden aus der Nachkriegszeit
- › alter Gebäudebestand mit (energetischem) Sanierungsbedarf (65% der Gebäude älter als 40 Jahre)
- › seit 2004 geringeres Niveau bei Baufertigstellungen
- › z.T. Mehrfamilienhausgebiete mit Aufwertungsbedarf und Gestaltungsmängeln des Wohnumfelds
- › fehlendes Angebot von unterschiedlichen Wohnungsgrößen und Wohnformen (u.a. altersgerecht, inklusiv und gemeinschaftlich, bezahlbar, Mietwohnungen)
- › z.T. Leerstände / Bauruinen an den Stadteingängen mit negativem Einfluss auf das Stadtbild
- › Innenentwicklungs- und Nachverdichtungspotenziale sind zwar vorhanden, aber in der Summe nicht ausschlaggebend

Chancen

- › anhaltende Diversifizierung von Lebensstilen und der damit einhergehende Wunsch nach neuen Wohnformen
- › Professionalisierung der Projektentwicklung im Wohnungsbau
- › klimaneutrale Bauformen, energetische Sanierung und Gebäudebegrünung
- › Neue Wege für selbstbestimmtes Wohnen und Pflege im Alter (»ambulant statt stationär«)
- › öffentlicher Raum als wesentlicher Aufenthaltsort und gesellschaftlicher Treffpunkt
- › Ortsmitten als Identifikationsräume für die Bevölkerung

Risiken

- › weiterer Fortschritt des demographischen Wandels und Eintritt Babyboomer-Generation ins Rentenalter
- › Leerstände durch weitere Schrumpfung
- › Destabilisierung sozialer Netzwerke in Quartieren mit anstehendem bzw. sich bereits vollziehenden Generationenwechsel
- › Abwanderung junger Altersklassen
- › steigende Bau- und Wohnpreise
- › negative Wohnungsmarktentwicklungen
- › Trend der steigenden Wohnfläche pro Kopf resultiert in erhöhten Wohnbauflächenbedarfen
- › hohe Flächenversiegelung im Zuge der Siedlungsentwicklung
- › Gefahren des Klimawandels

4.2 Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien

GEWERBEFLÄCHEN

In Wipperfürth bestehen 12 Gewerbegebiete, die sich im Stadtgebiet auf die unterschiedlichen Ortsteile verteilen und insgesamt über 100 ha Gewerbefläche umfassen (vgl. Abbildung 32). Es lassen sich in beinahe allen Gewerbegebieten Defizite in Bezug auf eine nachhaltige Gewerbegebietsentwicklung feststellen. In Bezug auf die ÖPNV-Anbindung ist anzumerken, dass die Gewerbegebiete zwar an den ÖPNV angebunden sind, aber die Strukturen keine

Alternative zum Pendeln mit dem Pkw für Arbeitnehmer:innen darstellen. Baulich sind bisher nur vereinzelt Vorkehrungen für mehr Klimaschutz bzw. zur Klimaanpassung, wie z.B. Dach- und Fassadenbegrünungen, PV-Anlagen oder Regenwassermanagement getroffen worden. Auch die Gestaltung des öffentlichen Raums ist größtenteils verbesserungswürdig, da Fuß- und Radwege und Grünelemente nur in Teilen vorhanden sind.

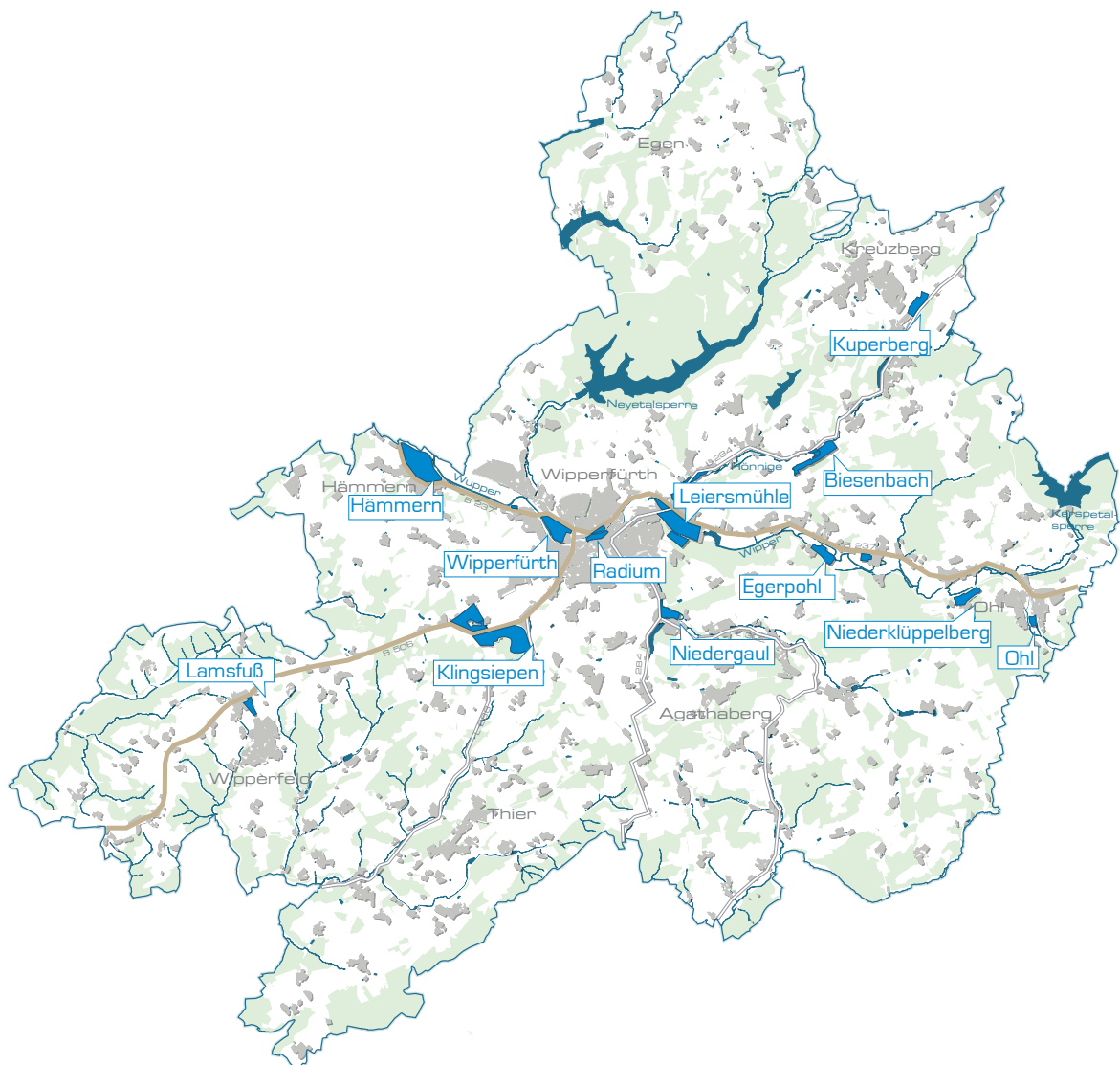


Abbildung 32: Übersicht Gewerbegebiete in Wipperfürth

Name	Lage	Größe (ha)	Branchen	Anbindung
Gewerbegebiet Radium	• Ortsteil Wipperfürth • in der Innenstadt	3,0	• Beleuchtung	• B237 über Ohlstraße • ÖPNV: neun Buslinien
Gewerbegebiet Bahnhofstraße	• Ortsteil Wipperfürth • westlicher Siedlungsrand	8,8	• Maschinenbau • Kfz Gewerbe • Einzelhandel	• B237, B237n • ÖPNV: zwei Buslinien
Gewerbegebiet Leiersmühle	• Ortsteil Wipperfürth • östlicher Siedlungsrand	16,8	• Maschinenbau • Kfz Gewerbe • Finanzamt	• B237 • ÖPNV: drei Buslinien
Gewerbegebiet Hämmern	• Ortsteil Hämmern, im Siedlungszusammenhang	26,9	• Kunststoff • Kfz Gewerbe • Baufachhandel	• B237 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Klingsiepen	• Ortsteil Hämmern, ohne Siedlungszusammenhang	15,9	• Metallverarbeitung • Baufachhandel • weitere gemischte Struktur	• B506 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Lamsfuß	• Ortsteil Wipperfeld	1,5	• Papierhersteller	• B506 • ÖPNV: drei Buslinien
Gewerbegebiet Niedergaul	• Ortsteil Agathaberg, ohne Siedlungszusammenhang	5,3	• Verpackungsunternehmen	• L302, L284 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Egerpohl	• Ortsteil Ohl/Klaswipper, ohne Siedlungszusammenhang	6,2	• Verbundstoff	• B237 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Ohl	• Ortsteil Ohl/Klaswipper, im Siedlungszusammenhang	1,2	• Kunststoff • Baustoffhandel	• B237, B256 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Niederklüppelberg	• Ortsteil Ohl/Klaswipper, ohne Siedlungszusammenhang	3,5	• Kfz-Gewerbe • Großhandel	• B237, B256 über Dohrgauler Str. • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Biesenbach	• Ortsteil Kreuzberg, ohne Siedlungszusammenhang	7,0	• Papierhersteller • Fensterhersteller	• L284 • ÖPNV: eine Buslinie
Gewerbegebiet Kupferberg	• Ortsteil Kreuzberg, im Siedlungszusammenhang	8,5	• Kfz-Gewerbe • Kunststoff	• L284 • ÖPNV: zwei Buslinien

Abbildung 33: Bestehende Gewerbegebiete in Wipperfürth

ARBEITSMARKT UND BRANCHENSTRUKTUR

Entwicklung der SVP-Beschäftigten am Arbeitsort

Die Anzahl an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die in Wipperfürth arbeiten, beträgt im Jahr 2020 8.010 Personen. In den letzten zehn Jahren ist eine positive Entwicklung der SVP-Beschäftigten am Arbeitsort zu verzeichnen: 2010 arbeiteten nur 6.796 Personen in Wipperfürth, was einem Wachstum bis 2020 von 17,9 Prozent ent-

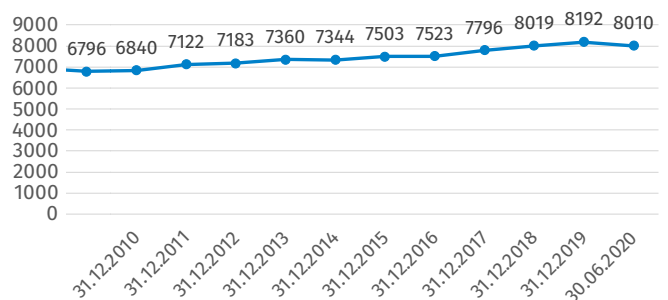


Abbildung 34: Entwicklung der SVP-Beschäftigten am Arbeitsort Wipperfürth © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

spricht. Im Jahr 2019 wurde der Höchststand der SVP-Beschäftigten mit 8.192 Personen erreicht. Der leichte Rückgang im folgenden Jahr kann even-

tuell im Zusammenhang mit der Coronapandemie stehen. Inwieweit sich der Trend fortsetzt bleibt abzuwarten.

Entwicklung der Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen

Bei der Entwicklung der Gewerbean- und abmeldung werden neben Neugründungen und vollständigen Aufgaben von Betrieben weiterhin Zu- und Fortzüge sowie Gewerbeumwandlungen berücksichtigt. In dem Zeitraum von 2010 bis 2020 lässt sich in Wipperfürth keine klare Tendenz hinsichtlich der Gewerbeentwicklungen ablesen. Pro Jahr

werden jeweils zwischen 150 und 200 Gewerbeanmeldungen und auch Gewerbeabmeldungen vorgenommen. Das Saldo schwankt zwischen -59 im Jahr 2016 und +43 im Jahr 2013 und ist über den Zeitraum 2010-2020 mit insgesamt -7 sehr ausgeglichen. Somit kann ein Erhalt der Gewerbeanzahl in Wipperfürth konstatiert werden.

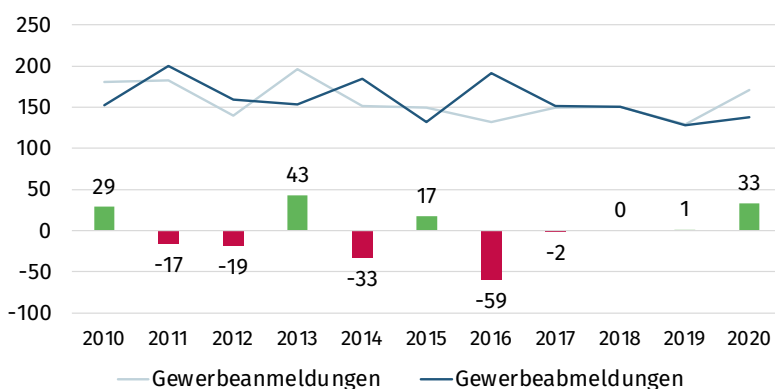


Abbildung 35: Entwicklung der Gewerbeanmeldungen und -abmeldungen in Wipperfürth
© eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

Branchenstruktur

Mit Blick auf die SVP-Beschäftigten nach Wirtschaftszweigen ist deutlich zu erkennen, dass in Wipperfürth das produzierende Gewerbe mit 52,9 % aller SVP-Beschäftigten eine hohe Bedeutung hat. Weitere 16,6 % der SVP-Beschäftigten arbeiten im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr und 29,5 % im Bereich sonstiger Dienstleistun-

gen. Lediglich 1 % ist in der Land- und Forstwirtschaft bzw. Fischerei tätig. Im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen und dem Oberbergischen Kreis zeigt sich, dass das produzierende Gewerbe in Wipperfürth im regionalen Vergleich überdurchschnittlich stark vertreten ist. Im Oberbergischen Kreis sind 40,8 % der SVP-Beschäftigten in diesem

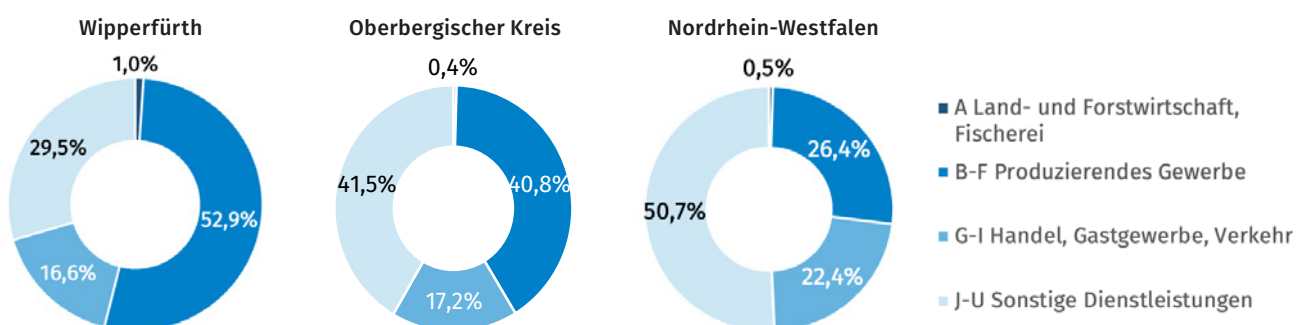


Abbildung 36: SVP-Beschäftigte nach Wirtschaftszweigen im Vergleich © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

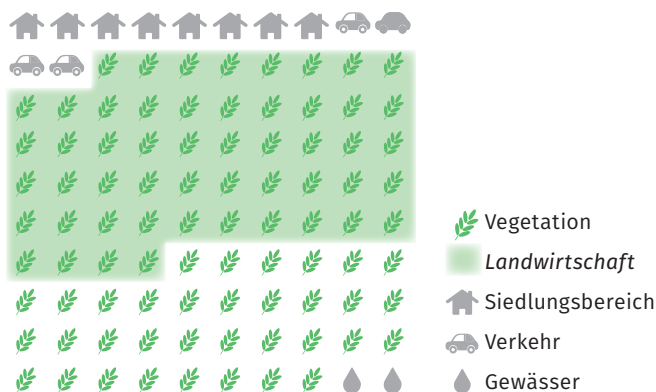


Abbildung 37: Flächenanteil der Landwirtschaft © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

Sektor tätig, in NRW lediglich 26,4 %. Entsprechend mehr Personen arbeiten in NRW und im Oberbergischen Kreis im Bereich der Sonstigen Dienstleistungen. Die Branche ist in Wipperfürth deutlich

GEWERBEFLÄCHENRESERVEN

Neben den aktiv genutzten Gewerbegebieten bestehen in Wipperfürth zusätzlich planungsrechtlich festgesetzte Reserveflächen, die für weitere Entwicklungen vorgehalten werden. Im Flächennutzungsplan werden insgesamt 20,0 ha als Gewerbeflächen dargestellt, die weder gewerblich genutzt noch durch einen Bebauungsplan qualifiziert sind. Somit sind diese Flächen als Gewerbeflächenreserven einzustufen. Sie befinden sich überwiegend angrenzend an das bestehende Gewerbegebiet Klingsiepen nördlich der B506. Parallel gibt es zwei kleinteilige Reserveflächen in Lamsfuß und Ohl (vgl. Abbildung 40).

Weiterhin bestehen in Wipperfürth unmittelbar verfügbare Reserven, da bereits ein Bebauungsplan rechtskräftig ist. Eine Gewerbegebietserweiterung in Klingsiepen bietet 5,3 ha neue Gewerbeflächen. Zudem gibt es in Hämmern im bestehenden Gewerbegebiet 0,8 ha, die derzeit

Reserve	Größe (ha)
FNP-Reserven	20, ha
unmittelbar verfügbare Reserven	6,1 ha
Suchraum Gewerbekonzept des Kreises	13,6 ha
Summe	30,1 ha

Abbildung 38: Übersicht Gewerbereserveflächen in Wipperfürth

geringer ausgeprägt und es arbeiten 10 % bzw. 20 % weniger SVP-Beschäftigte in diesem Bereich im Vergleich mit dem Kreis und Land.

Aufgrund der ländlichen Struktur in Wipperfürth kann weiterhin eine im Vergleich stärkere Ausprägung der Land-, Forstwirtschaft und Fischerei im Vergleich zum Kreis und Land nachgewiesen werden. Jedoch ist mit 1 % der SVP-Beschäftigten in Wipperfürth die Rolle im Gesamtgefüge trotzdem sehr gering. Mit Blick auf die genutzte Fläche zeigt sich allerdings ein anderes Bild: Ca. 53 % des Stadtgebietes werden landwirtschaftlich genutzt; dies entspricht 62 % der Vegetationsfläche des Wipperfürther Gebietes. Die Flächen werden überwiegend durch Viehhaltungsbetriebe mit Rindern genutzt.

noch nicht gewerblich genutzt werden. Weitere Nachverdichtungsmöglichkeiten in Gewerbegebieten in Wipperfürth bestehen nicht. In der Summe können somit 6,1 ha unmittelbar verfügbare Gewerbeflächenreserven konstatiert werden.

Der Regionalplan weist keine weiteren Reserven auf, die nicht ebenfalls im Flächennutzungsplan dargestellt sind. Allerdings wird im »Industrie- und Gewerbeflächenkonzept für die Kommunen des Oberbergischen Kreises« aus dem Jahr 2016 ein Suchraum für Gewerbe in Wipperfürth definiert. Dieser befindet sich südöstlich des Kreuzungsbereichs der B506 und L286 und würde somit an das westlich angrenzende Gewerbegebiet in Klingsiepen anschließen. Es handelt sich um etwa 14 ha, die mit der Prioritätsstufe »1« bewertet wurden.

In Summe ergeben sich Reserven in Höhe von rund 30,1 ha. Die Planungspraxis zeigt jedoch, dass nicht alle diese Flächenpotenziale auch tatsächlich aktiviert werden können, da sie sich zumeist in Privatbesitz befinden. Weiterhin können planungsrechtliche oder naturschutzrechtliche Restriktionen eine Aktivierung erschweren.

GEWERBEFLÄCHENBEDARFSPROGNOSE

Die Ermittlung des Gewerbeflächenbedarfs bis 2040 in der Hansestadt Wipperfürth ist ein wichtiger Baustein der Analyse, um Handlungsbedarfe ableiten zu können. Zur Ermittlung der im Planungszeitraum bis 2040 erforderlichen neuen Gewerbeflächen wird zunächst der zukünftige Gesamtbedarf nach Gewerbe- und Industrieflächen ermittelt. Durch einen anschließenden Abgleich mit den vorhandenen Reserven im Stadtgebiet können ggf. erforderliche Neudarstellungen oder der Umfang der zu aktivierenden Reserven ermittelt werden.

Die Prognose basiert auf Modellrechnungen nach dem sogenannten GIFPRO-Modell (Gewerbe- und Industrieflächenbedarfsprognose). Das GIFPRO-Modell hat sich zur Ermittlung der Nachfrage nach gewerblichen Bauflächen als Standard durchgesetzt. Das GIFPRO-Modell geht von der Annahme aus, dass eine Beziehung zwischen den die Gewerbe- und Industrieflächen nutzenden Be-

schäftigten und der Nachfrage nach eben diesen Flächen besteht. Das bedeutet, dass mit jedem Arbeitsplatz ein Flächenbedarf einhergeht.

In die Berechnung fließen folgende Komponenten ein:

- Die gewerbeflächenbeanspruchenden Beschäftigten bilden die Grundlage der Berechnung. Je nach Branche werden die Beschäftigten vollzählig, anteilig oder gar nicht berücksichtigt, je nachdem, ob die Branche Gewerbe- und Industrieflächen benötigt.
- Die regionsspezifische Flächenkennziffer wird in der Berechnung mit drei verschiedenen Varianten (150 m², 250 m², 350 m²) angesetzt. Die Flächenkennziffer gibt den Flächenbedarf je verlagertem bzw. neuangesiedeltem Arbeitsplatz an und ist somit eine wichtige Stellschraube, da je nach Wirtschaftsbranche die Flächenbedarfe der Betriebe sehr unterschiedlich sind.

Kennwerte (vereinfachte Methodik)				
Gewerbeflächenbeanspruchende Beschäftigte		6.815 (Mittelwert)		
Nutzungsjahre (bis 2040)		19		
Flächenkennziffer (qm pro Beschäftigten)		150 - 350 m ²		
Verlagerungsquote (je 100 Erwerbstätige p.a.)		0,7		
Neuansiedlungsquote (je 100 Erwerbstätige p.a.)		0,3		
Gesamtbedarf nach GIFPRO - Reserveflächen = Erforderliche Neudarstellungen		Flächenkennziffer		
		150 m²	250 m²	350 m²
	Gewerbeflächenbeanspruchende Beschäftigte	6.815		
	Verlagerungsbedarf	13,6 ha	22,7 ha	31,7 ha
	Neuansiedlungsbedarf	5,8 ha	9,7 ha	13,6 ha
	errechneter Gesamtbedarf	19,4 ha	32,4 ha	45,3 ha
	Reserveflächen FNP (ha)	20,0		
	Reservefläche Konzept OBK (ha)	13,6		
	unmittelbar verfügbare Reserven (B-Plan) (ha)	6,1		
	Gesamtbedarf bis 2040 abzüglich unmittelbar verfügbarer Reserveflächen (ha)	13,3	26,3	39,2
	Gesamt pro Jahr (ha)	0,7 à 19	1,4 à 19	2,1 à 19

Abbildung 39: GIFPRO-Analyse

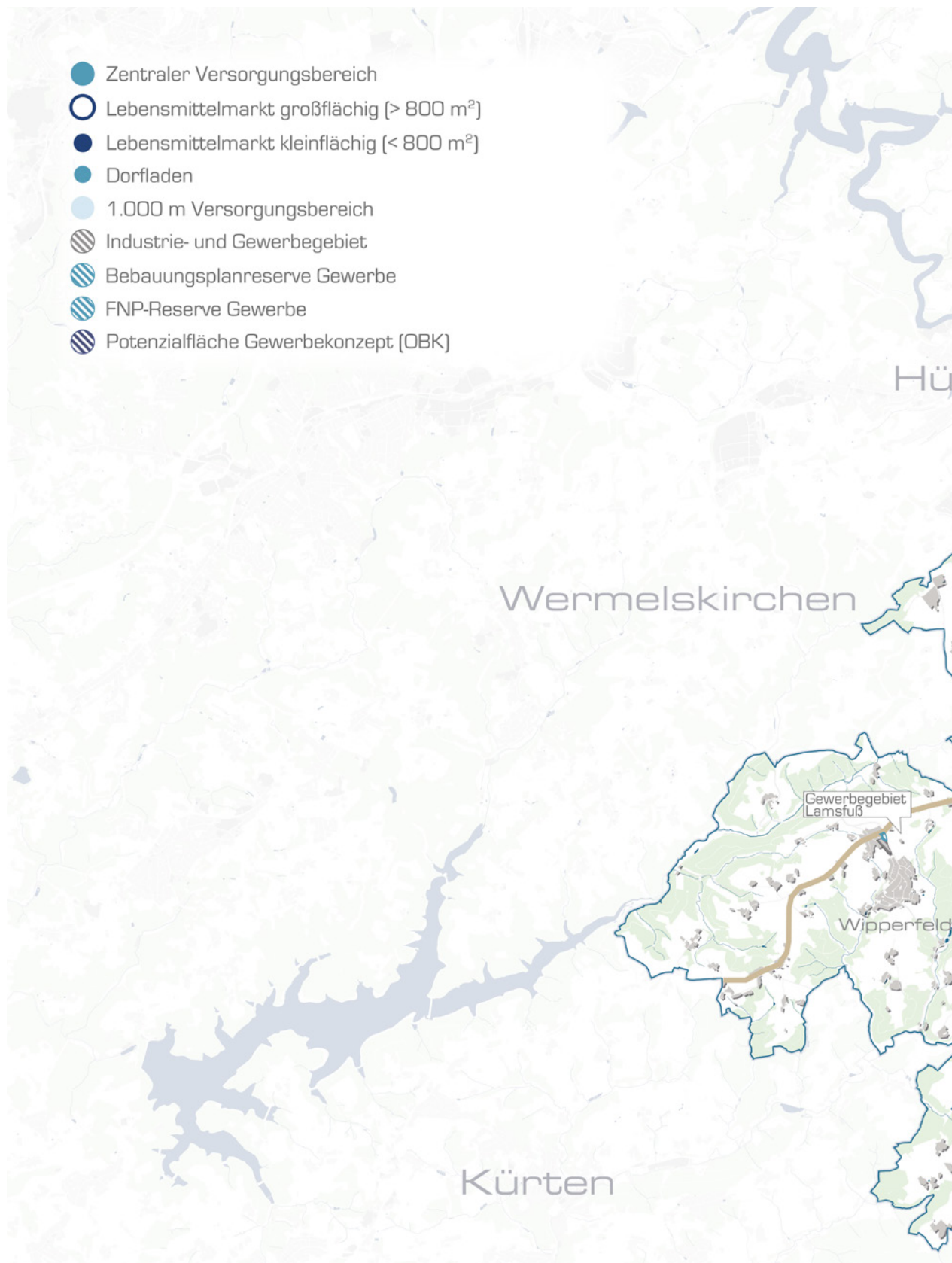
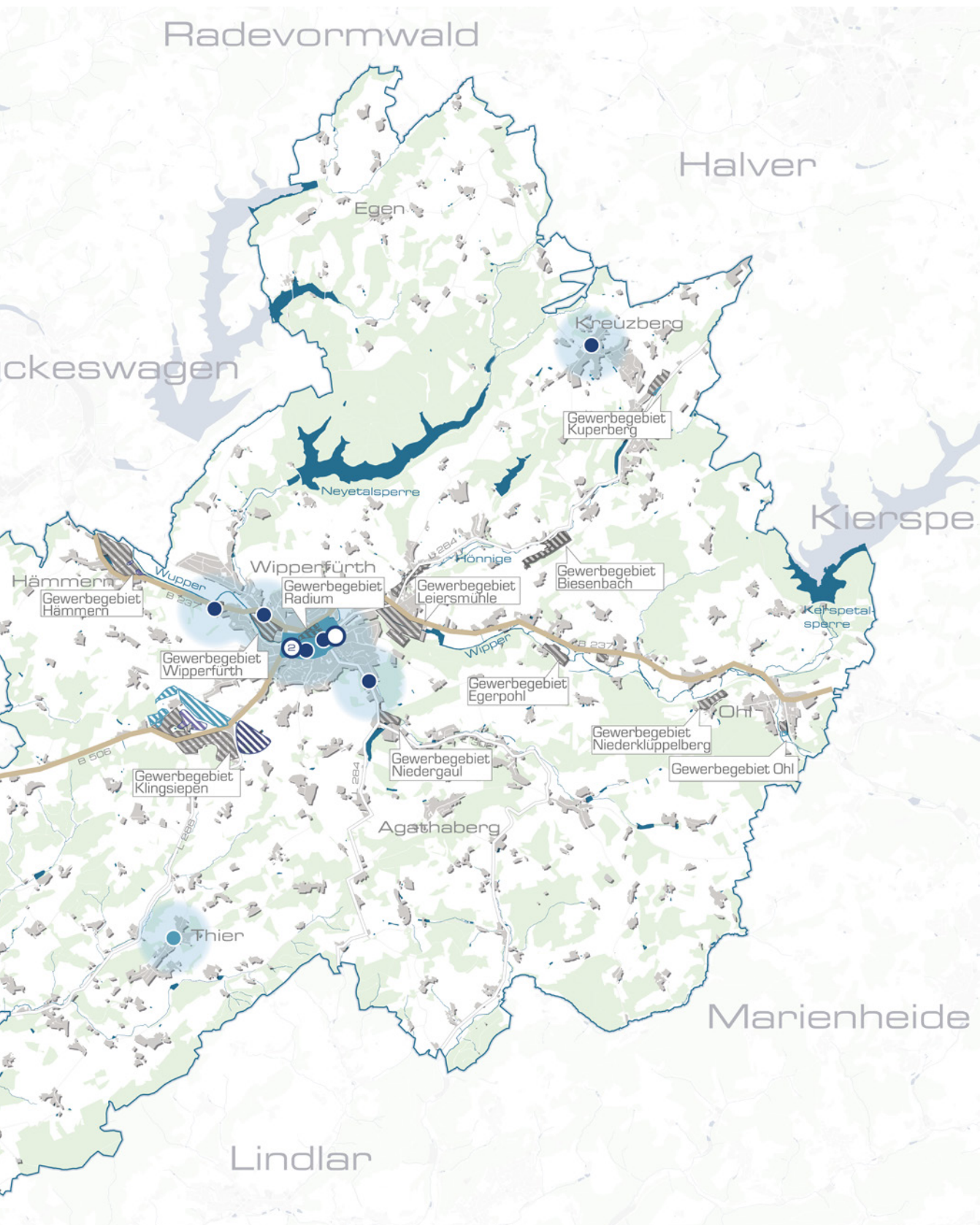


Abbildung 40: Analysekarte Gewerbe und Einzelhandel



- › Der Planungszeitraum beträgt 19 Jahre (2021-2040).
- › Eine Verlagerungs- und Neuansiedlungsquote (je 100 Erwerbstätige p.a.) von 0,7 bzw. 0,3 wird im GIFPRO-Modell angesetzt.

Mithilfe der Komponenten kann somit der Verlagerungsbedarf und Neuansiedlungsbedarf als Fläche berechnet werden. Das Ergebnis der Prognose in Wipperfürth ist, dass bis zum Jahr 2040 – abhängig von der verwendeten Flächenkennziffer

– Gesamtbedarfe an neuen Gewerbeflächen von 19,4 bis 45,3 ha zu erwarten sind.

Von dem ermittelten Gesamtbedarf können unmittelbar verfügbare Reserveflächen subtrahiert werden, sodass der Bedarf abschließend 13,3 bis 39,2 ha beträgt. Mit Blick auf weitere nicht unmittelbar verfügbare Reserven von 33,6 ha, wird deutlich, dass keine Neuausweisungen notwendig sind, allerdings nur sofern die Reserveflächen aktiviert werden können.

EINZELHANDELSSTRUKTUR

Wipperfürth verfügt im Jahr 2019 über 126 Einzelhandels- und Ladenhandwerksbetriebe, die eine Verkaufsfläche von ca. 35.360 qm aufweisen. Die Relation zwischen Verkaufsfläche und Einwohnerzahl entspricht dem bundesweiten Durchschnitt und steht für eine funktionsfähige Versorgungsausstattung. Die Betriebe bilden ihren räumlichen Schwerpunkt in Wipperfürth (118 Betriebe), sodass Einkäufe überwiegend im Stadtzentrum getätigt werden. Lediglich der Ortsteil Kreuzberg hat weitere vier Einzelhandelsbetriebe, weitere vier Betriebe verteilen sich über die Ortsteile Ohl, Thier und Wipperfeld. Da acht großflächige Betriebe insgesamt 54 % der Verkaufsfläche einnehmen, ist die städtische Einzelhandelsstruktur somit überwiegend durch kleinteilige Einzelhandelsbetriebe geprägt. In der Innenstadt führt die Struktur dazu, dass Magnetbetriebe fehlen, da großflächige Betriebe nur an den Innenstadtrandlagen oder peri-

pheren Standorten ansässig sind und sein können (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 5, 31 f.).

Mit knapp 90 % stammen die Kunden des in Wipperfürth ansässigen Einzelhandels überwiegend aus dem eigenen Stadtgebiet. Auch die Wipperfürther Bevölkerung kauft bevorzugt in der eigenen Stadt ein, dies gilt insbesondere für Lebensmittel und Drogeriewaren. Bei Gütern des mittelfristigen und langfristigen Bedarfs (z.B. Kleidung, Elektronik, Möbel) werden jedoch häufig die umliegenden Großstädte aufgesucht. Weiterhin hat der Onlinehandel eine bereits hohe und weiter steigende Bedeutung in Wipperfürth, wodurch Einkäufe im stationären Handel abnehmen (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 21, 27 f.).

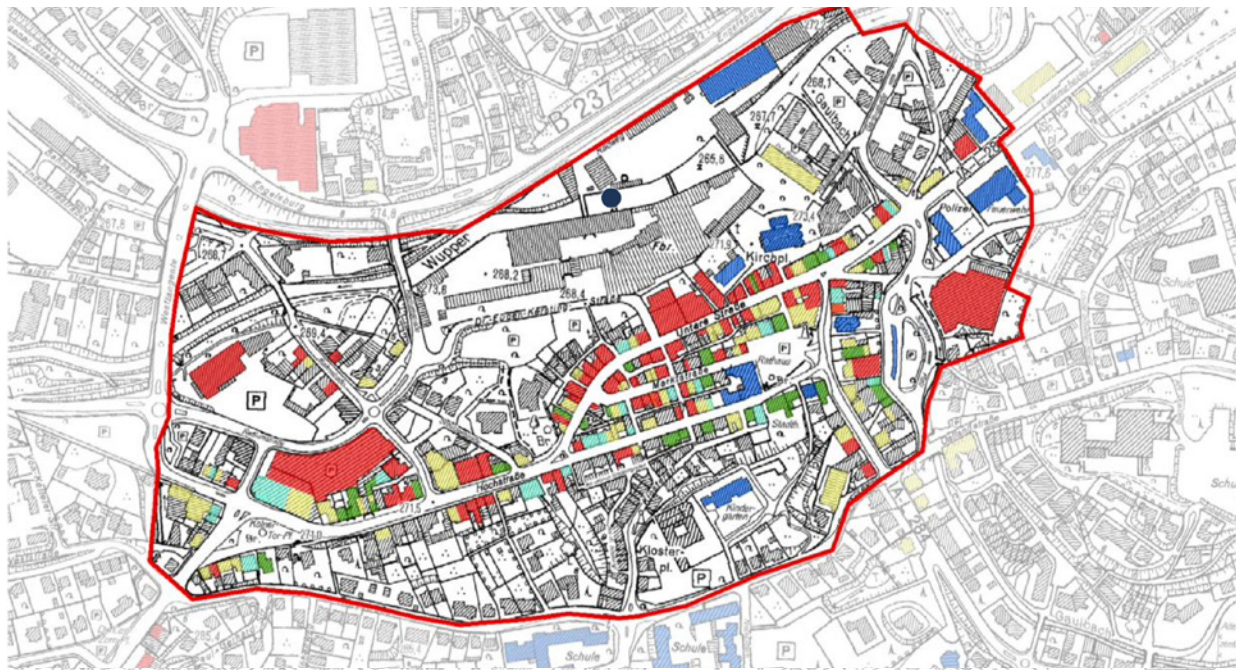
Die Innenstadt von Wipperfürth ist als zentraler Versorgungsbereich (ZVB) festgelegt und zeichnet



Abbildung 41: Marktstraße, Wipperfürth



Abbildung 42: Lebensmittelmarkt, Kreuzberg



Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt Wipperfürth

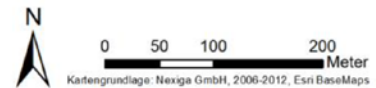


Abbildung 43: Zentraler Versorgungsbereich © BBE Handelsberatung 2018]

sich durch einen breiten Branchenmix aus, der sowohl inhabergeführte Geschäfte als auch Filialisten umfasst. Allerdings ist in den letzten Jahren ein Rückgang der inhabergeführten Geschäfte zugunsten privater Dienstleistungen zu beobachten. Bedeutend ist außerdem, dass es in der Innenstadt eine Durchmischung öffentlicher und privater Versorgungseinrichtungen gibt, die zu Verbundeffekten führt (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 43). Der Geschäftsbesatz ist weit ausgedehnt und reicht vom Kölner-Tor-Platz im Westen über rund 500 Meter bis zum Surgères-Platz im Osten, wodurch für Passanten verhältnismäßig weite Wege entstehen. Das Rückgrat der Innenstadt bilden die parallel verlaufenden Straßen Untere Straße / Marktstraße / Hochstraße mit einem dichten Besatz an Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten in der Erdgeschosszone. Der dichteste Einzelhandelsbesatz befindet sich in der Unteren Straße und Marktstraße zwischen dem Marktplatz und der Einmündung in die Hochstraße. In den

angrenzenden Straßen ist die Einzelhandelsdichte schwächer ausgeprägt. Öffentliche, schulische und soziale Einrichtungen flankieren das Stadtzentrum (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 43). Ein Frequenzbringer in der Innenstadt fehlt aufgrund der kleinteiligen Strukturen. Die großflächigen Lebensmittelmärkte REWE, Edeka und Aldi an der Bahnstraße bzw. am Surgères-Platz befinden sich an Randlagen der Innenstadt und können nur in Teilen als Frequenzbringer für den gesamten Innenstadtbereich dienen. In diesem Zusammenhang ist auch der Wochenmarkt zu nennen, der jeden Freitag auf dem Marktplatz stattfindet und für höhere Frequenzen in der Innenstadt sorgt.

Des Weiteren hat die Stadtgestaltung Einfluss auf die Einzelhandelsstruktur einer Stadt. Eine attraktive Innenstadt trägt zum positiven Einkaufserlebnis bei und lädt zum Aufenthalt ein. Während im Einzelhandelskonzept 2018 noch gravierende Mängel durch eine überalterte Straßen-

raumgestaltung, eine hohe MIV-Belastung und eine mangelnde Aufenthaltsqualität konstatiert wurden (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 6), konnte die Umsetzung des Integrierten Handlungs-

Leerstände

In den letzten Jahren kann ein reduziertes Angebot qualifizierter Fachgeschäfte sowie die Zunahme von Geschäftsleerständen, Billiganbietern, Vergnügungsstätten und Mindernutzungen beobachtet werden. Im Februar 2023 stehen 12 Geschäfte in der Innenstadt leer, das entspricht ca. 16 % der Ladenlokale. Neben Nachfolgeproblemen des mittelständischen Handels, tragen insbesondere Objektmängel (z.B. zu kleine Verkaufsfläche, ungünstiger

konzeptes eine deutliche Verbesserung erzielen. Ein Investitions- und Modernisierungsbedarf bei den Wohn- und Geschäftshäusern besteht weiterhin.

Zuschnitt, mangelnde Barrierefreiheit, Renovierungsstau) und hohe Mieten dazu bei. Dies wurde in der Beteiligung von den ansässigen Einzelhändler:innen und dem Citymanagement bestätigt. Wipperfürth befindet sich – dem bundesweiten Trend entsprechend – in einer Umbruchphase. Die ehemalige Einkaufsstadt muss sich neu ausrichten. Neben dem Onlinehandel beschleunigt die Coronapandemie den Prozess.

NAHVERSORGUNGSSTRUKTUR

In Wipperfürth bestehen zehn Lebensmittelmärkte, davon befinden sich acht in der Kernstadt Wipperfürth. Lediglich drei der Lebensmittelmärkte gelten mit über 800 qm als großflächiger Vollsortimenter. Sie befinden sich westlich und östlich an den Innenstadtrandlagen in Wipperfürth. Ergänzend gibt es in Kreuzberg einen Edeka »Nah und gut« und einen Dorfladen in Thier. Ein fußläufiges Nahversorgungsangebot besteht damit für die Bevölkerung in der Kernstadt, Kreuzberg und Thier. Laut dem Einzelhandelsgutachten (2018) ist gesamtstädtisch

eine bedarfsgerechte Versorgung sichergestellt, auch wenn fünf der Ortsteile auf einen Pkw, den ÖPNV oder ein Fahrrad für einen Einkauf angewiesen sind. Ein Ausbau des stationären Einzelhandels in den Ortsteilen wird als unrentabel beurteilt, vorhandene Strukturen sollten erhalten werden. Durch eine Konzentration auf zentrale Nahversorgungsstandorte in der Kernstadt und in Kreuzberg können Verbundeffekte eine angemessene Versorgungsqualität für die Einwohnerschaft sichern (vgl. BBE Handelsberatung 2018: 53).

KAUFKRAFT UND ZENTRALITÄTSKENNZIFFER

Die Kaufkraft (Nettoeinkommen der Bevölkerung) dient als Indikator für die Wirtschaftskraft einer Region. Dementsprechend ist die einzelhandelsrelevante Kaufkraft, der Anteil, der für Ausgaben im Einzelhandel (inklusive Onlinehandel) verwendet wird. Die Kaufkraft der Wipperfürther Bevölkerung ist im Vergleich zum Kreis überdurchschnittlich hoch. Laut IHK Köln beträgt der Einzelhandel-Kaufkraft-Index 102,1, die des Oberbergischen Kreises allerdings nur 97,8 (vgl. IHK Köln 2021).

Für Wipperfürth wurde im Jahr 2021 eine Zentralitätskennziffer von 91 ermittelt (vgl. IHK Köln). Die Zentralitätskennziffer setzt den einzelhandelsrel-

vanten Umsatz einer Stadt in Relation zur einzelhandelsrelevanten Kaufkraft. Der Wert 100 markiert dabei den Punkt, an dem sich Umsatz und Kaufkraft die Waage halten. Liegt die Kennziffer unter dem Wert 100, so wird die lokale Kaufkraft andernorts abgeschöpft. Dass in Wipperfürth die komplette einzelhandelsrelevante Kaufkraft nicht gebunden werden kann, ist jedoch aufgrund der Nähe zu Großstädten nicht überraschend. Im Vergleich liegt die Zentralitätskennziffer des Oberbergischen Kreises bei 98,3 (vgl. IHK Köln 2021).

Die Kaufkraftbindungsquote liegt im Jahr 2021 bei 75 % und damit ebenfalls unter dem Vergleichs-

wert des Oberbergischen Kreises von 81 %. Es wird deutlich, dass Wipperfürths Einzelhandel keine

überregionale Bedeutung hat. Gleiches gilt für den Kreis, auch wenn dessen Werte etwas höher sind.

VERNETZUNG VON AKTEUREN

In Wipperfürth besteht bereits ein Citymanagement, das Maßnahmen zur Innenstadtbelebung koordiniert und umsetzt, um gemeinsam eine zukunftsorientierte Entwicklung der Innenstadt zu sichern und ihre Attraktivität nachhaltig zu steigern. Zu den Aufgaben des Citymanagements gehören unter anderem die Beratung von privaten Akteuren, Immobilieneigentümern und Gewerbetreibenden, das Geschäftsflächenmanagement sowie die Abstimmung und Bündelung von Aktivitäten. In der ersten themenspezifischen Arbeitsgrup-

pe »Gewerbe und Einzelhandel« wurde trotzdem angemerkt, dass keine gute Abstimmung mit der Verwaltung bestünde und auch die unterschiedlichen Betriebe untereinander nur mangelhaft miteinander kommunizieren würden. Ein Beispiel für eine wiederum bereits gute Vernetzung der Innenstadtakteure ist die »WippCard«. Dabei handelt es sich um eine Guthaben- bzw. Gutscheinkarte, die bei verschiedensten Händlern, Dienstleistern und Gastronomen in Wipperfürth zum Bezahlen genutzt werden kann.

GASTRONOMIE

Wipperfürth zeichnet sich durch ein breites Gastronomieangebot aus. Insbesondere in der Innenstadt im Bereich des Marktplatzes sind mehrere Restaurants und Bars ansässig. Neben dem Einzelhandel ist die Gastronomie ein wichtiger Frequenzbringer in der Innenstadt, der durch die Veränderungen im Einkaufsverhalten der Menschen noch an Bedeutung gewinnt. In den Kirchdörfern bestehen ergänzend einzelne Gasthöfe, die von Bewohner:innen und Tourist:innen genutzt werden.



Abbildung 44: Marktplatz Wipperfürth

DIGITALE INFRASTRUKTUR

Gemeinsam mit der Nachbarkommune Hückeswagen wird in Wipperfürth der Ausbau des Glasfasernetzes seit 2017 von Bund und Land gefördert. Dabei werden in 18 Ausbau-Clustern »weiße Flecken« im Breitbandnetz beseitigt. Somit kann neben Wohnsiedlungsgebieten in allen Gewerbege-

bieten ein Ausbau des Glasfasernetzes erfolgen, sodass eine hochwertige und leistungsstarke digitale Infrastruktur zur Verfügung steht.

Zudem gibt es seit Herbst 2015 ein frei zugängliches WLAN-Netzwerk in der Innenstadt.

ERNEUERBARE ENERGIEN

Im Zuge des Klimawandels und der steigenden Energiepreise spielen erneuerbare grüne Energieformen eine immer größere Rolle. In Wipperfürth bestehen bereits drei Windräder bei Dörpinghausen. Zudem bestehen in Obergaul/Nagelsgaul weitere Konzentrationszonen für Windkraftanlagen,

nahe der Stadtgrenze zu Marienheide. Nach dem FNP aus dem Jahr 2006 sind die Flächen aufgrund ihrer Windhöufigkeit und Erschließungsmöglichkeiten geeignet und die landschaftsvisuelle Beeinträchtigung ist vertretbar. Die Bauhöhe wurde dabei auf 90 Meter, inklusive Rotor, begrenzt.

Hinsichtlich der Solarenergie besteht in Wipperfürth ein Kataster, das die Eignung von Dachflächen für Solarmodule und Solarthermie erhebt. Für alle in Frage kommenden Dachflächen besteht ein Potenzial von 170 MWp (Stand 2012). Im Jahr 2018 waren allerdings erst 5,1 % des Potenzials ausgeschöpft. Ergänzend setzt ein Beschluss aus dem Jahr 2019 fest, dass öffentliche Gebäude bei ihrer Sanierung energetisch zu optimieren sind. Außerdem werden die städtischen Gebäude auf ihre Eignung für Photovoltaikanlagen geprüft.

Die Wasserkraftanlage an der Kerspetalsperre erzeugt ebenfalls erneuerbare Energien, macht jedoch nur einen geringen Anteil der Stromversorgung im Stadtgebiet aus.

Zudem bietet Wipperfürth in Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale NRW seit 2020 eine kostenlose Energieberatung für private Haushalte an. Des Weiteren werden auf der städtischen Homepage Informationen zu Fördermöglichkeiten hinsichtlich energetischer Modernisierungen und dem Umstieg auf Erneuerbare Energien bereitgestellt.

WEITERE ERKENNTNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSFORMATEN

- › Etablierung Wipperfürths als attraktiver und nachhaltiger Arbeitsort
- › Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen und bessere Ausschöpfung untergenutzter Flächen
- › gemäßigte Neuausweisung neuer Gewerbeflächen ist ergänzend denkbar
- › Abstimmung der wirtschaftlichen Strategie mit ansässigen Betrieben
- › Landwirtschaft ist als regionaler Lebensmittelproduzent zu sichern
- › Dienstleistungssektor soll gefördert werden
- › Wunsch nach Co-Working Spaces
- › attraktive Innenstadt in Wipperfürth mit inhabergeführten Geschäften und gutem Parkraumangebot
- › Wunsch nach Stärkung des Einzelhandels
- › Erweiterung des Angebots in Wipperfürth um lokale Produkte, Manufakturen, Pop-up-Stores, Start-ups etc. und Reduzierung des Leerstands
- › fehlende städt. Ansprechstelle für Einzelhandel
- › mangelhafte Kommunikation zwischen Einzelhändler:innen
- › stärkere Nutzung des Potenzials Onlinehandel
- › z.T. Anpassungsbedarf der Ladenlokale
- › Einrichtung/Ausbau von Lieferservices und alternativen Versorgungsideen in den Ortsteilen
- › Wunsch nach Stärkung der Gastronomie

SWOT-ANALYSE (strengths/weaknesses/opportunities/risks) GEWERBE UND EINZELHANDEL



Stärken

- › 12 Gewerbegebiete mit insgesamt 101 ha Industrie- oder Gewerbefläche
- › positive Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort seit 2010 (2020 Ausnahme durch Coronapandemie)
- › hohe Bedeutung des produzierenden Gewerbes
- › steigende Einpendlerzahlen (trotz negativem Pendlersaldo)
- › bestehende Gewerbeflächenreserven im Flächennutzungsplan
- › quantitativ ausreichende Nahversorgung
- › breites Einzelhandelsangebot im Zentralen Versorgungsbereich in der Innenstadt Wipperfürth
- › gutes gastronomisches Angebot in der Wipperfürther Innenstadt
- › hohes verfügbares Einkommen und entsprechend hoher Einzelhandel-Kaufkraft-Index

Schwächen

- › Rückgang der Niederlassungen von Unternehmen und Betrieben
- › vergleichsweise geringe Bedeutung des Dienstleistungssektors
- › keine unmittelbare Anbindung an das Bundesautobahnnetz
- › negatives Pendlersaldo
- › keine räumlichen Entwicklungsmöglichkeiten für neue wirtschaftliche Tätigkeiten innerhalb der bestehenden Gewerbegebiete mehr verfügbar
- › Konzentration der Nahversorgung auf Ortsteil Wipperfürth
- › hohe Leerstandsquote in der Innenstadt (Gefahr: Trading-Down-Effekt)
- › fehlender städtischer Ansprechpartner für den Einzelhandel
- › z.T. ungeeignete Ladenlokale (Zuschnitt, Größe etc.)
- › geringe überregionale Bedeutung des Einzelhandels in Wipperfürth

Chancen

- › Zunehmende Bedeutung von Nachhaltigkeit und Klimaneutralität in Produktion und Konsum
- › strukturelle und digitale Transformation der Arbeitswelt
- › Reaktivierung von brachliegenden gewerblichen Flächenpotenzialen

Risiken

- › Verlust von Standortqualitäten bestehender Gewerbegebiete aufgrund von sich wandelnden Ansprüchen
- › Funktionsverlust des zentralen Versorgungsbereiches
- › Gefahren des Klimawandels

4.3 Freiraum und Tourismus

FREIRAUMNUTZUNG

Die Flächennutzung der Hansestadt Wipperfürth wurde bereits in Kapitel 2 vorgestellt. Demnach sind 86 % des Stadtgebietes mit Vegetation bedeckt. Hierbei entfällt der überwiegende Teil auf Landwirtschaftsflächen (62 %). Waldflächen machen weitere 37 % der Vegetationsflächen aus, womit der Waldanteil in Wipperfürth sehr hoch ist. Die Flächennutzung entspricht dem regionalen Durchschnitt und bildet die attraktive Landschaft des »Bergischen Landes«, die aus Wäldern, Wiesen und kleinen Siedlungsbereichen besteht. Die Topographie ist bewegt und das Stadtgebiet wird durch einzelne Höhenlagen und Täler geprägt.

GEWÄSSER UND HOCHWASSERSCHUTZ

Eine Besonderheit Wipperfürths und der Region ist eine Vielzahl von Talsperren und Flussläufen. Die Wupper hat ihren Ursprung in der Hansestadt und durchfließt diese in Ost-West-Richtung. Außerdem gibt es im nördlichen Stadtgebiet die Neyetalsperre und Schevelinger Talsperre sowie Ausläufer der Kerspetalsperre und Bevertalsperre. Ergänzend bestehen diverse Bachläufe in Wipperfürth. Die hohe Bedeutung der Gewässer wird auch dadurch deutlich, dass sie rund zwei Prozent des Stadtgebietes bedecken (vgl. Kapitel 2).

Obwohl u.a. die Wupper, Wipper und der Gaulbach unmittelbar im Siedlungsgebiet gelegen sind, sind die Uferbereiche größtenteils verbaut oder aus anderen Gründen nicht zugänglich. Auch in der freien Landschaft gibt es nur wenige Wege, die direkt am Wasser entlangführen und dieses für den Menschen erlebbar machen. Unter Bewahrung der ökologischen Qualitäten besteht hier noch ein großes Erschließungspotenzial, das bisher nicht genutzt wird. Aufenthaltsmöglichkeiten an Gewässern sind sehr attraktiv und können einen wichtigen Standortfaktor darstellen.

Neben den positiven Effekten von Gewässern, geht von ihnen auch ein Hochwasserrisiko aus,

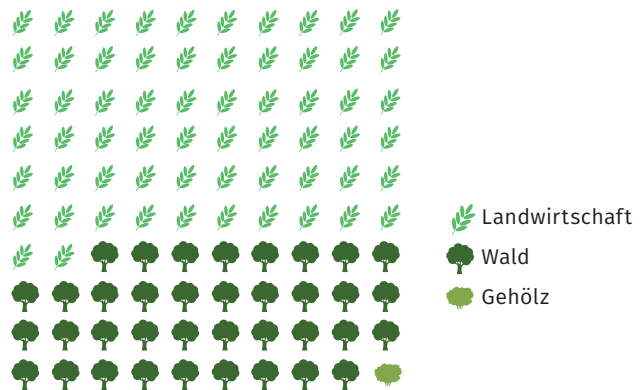


Abbildung 45: Freiraumnutzung im Außenbereich in Wipperfürth © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten



Abbildung 46: Flusslauf Wupper in Hämmern



Abbildung 47: nicht zugängliches Ufer in Wipperfürth

das durch die Klimaveränderungen im Zuge des Klimawandels noch verstärkt werden kann. Aus diesem Grund sind in Wipperfürth bereits Überschwemmungsgebiete entlang der Flüsse festgesetzt, die von Bebauung freigehalten werden. Zudem besteht in der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (HWRM-RL) ein Kommunalsteck-

brief für Wipperfürth, in dem Maßnahmen zum Hochwasserschutz definiert sind. Die Hochwasserkatastrophe im Juli 2021 hat auch in Wipperfürth zu starken Überschwemmungen geführt, die erhebliche Schäden angerichtet haben. Daher gilt es zu prüfen, ob weitere Maßnahmen zum Hochwasserschutz zu treffen sind.

LANDSCHAFTS- UND NATURSCHUTZ

In Wipperfürth befinden sich unterschiedliche Schutzgebiete, die zum Erhalt des Landschaftsraumes inklusive der Flora und Fauna beitragen sollen. Das gesamte Stadtgebiet ist – mit Aussparungen der Siedlungsbereiche – als Landschaftsschutzgebiet gesichert. Zudem gibt

es mehrere Naturschutzgebiete sowie Flora-Fauna-Habitate (FFH-Gebiet), die überwiegend an Talsperren und Fluss- und Bachläufen verortet sind. Ergänzend sind diverse kleinteilige Flächen Teil des Biotopkatasters (vgl. Abbildung 48).

KLIMASCHUTZ

Die Hansestadt Wipperfürth ist Mitglied im Klima-Bündnis, das sich aus mehr als 1.700 europäischen Kommunen zusammensetzt. Das Bündnis setzt sich für den Klimaschutz und die Minderung von Treibhausgasemissionen ein. Mit der Mitgliedschaft bekennt sich Wipperfürth zu den Zielen, die CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um zehn Prozent zu reduzieren und bis zum Jahr 2030 die Pro-Kopf-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren.

Im Jahr 2013 wurde ein Klimaschutzkonzept, mit dem Ziel der CO₂-Reduktion, aufgestellt. Das Konzept zeigt Handlungsbedarfe und Potenziale für den Klimaschutz auf und dient als Handlungsleitfaden. Die insgesamt 22 Maßnahmen gliedern sich in die Themenfelder Öffentlichkeitsarbeit, Beratung, Bildung; Energieeffizient; Regenerative Energien und Mobilität. Seit 2019 gibt es in Wipperfürth eine Klimaschutzmanagerin, die die Umsetzung der Maßnahmen des Klimaschutzkonzeptes begleitet.

NAHERHOLUNGSBEREICHE

In den Beteiligungsformaten mit der Wipperfürther Bewohnerschaft ist deutlich geworden, dass die Bürger:innen die wohnortnahen Naherholungsmöglichkeiten sehr schätzen. Das Zitat aus der Auftaktveranstaltung »Wir wohnen da, wo andere Urlaub machen« hebt die Beliebtheit des Landschaftsraums hervor. Aus der Beteiligung hat sich ergeben, dass insbesondere die Talsperren und

Flussläufe, die Ohler Wiesen und die Bahntrasse sowie verschiedene Wälder für die Bevölkerung eine wichtige Naherholungsfunktion übernehmen. Es wird deutlich, dass vorrangig Aufenthaltsräume außerhalb der Siedlungsbereiche genannt wurden und kleinteilige Grünflächen innerhalb der Siedlungsräume keine bzw. nur eine sehr untergeordnete Rolle für die Naherholung spielen.

TOURISTISCHE ANZIEHUNGSPUNKTE

Wipperfürth besitzt eine Reihe von Anziehungspunkten, die die Hansestadt als touristisches Ziel interessant machen. Vorrangig wird der Naturraum Wipperfürths als Teil des Bergischen Landes für Ausflüge, wie z.B. Wanderungen oder Radtouren genutzt. Die hügelige Landschaft bie-

tet abwechslungsreiche Wege und interessante Ausblicke. Auch die Talsperren sind ein beliebtes Ausflugsziel. Zudem kann die historische Stadtmitte als »Älteste Stadt im Bergischen Land« als touristischer Anziehungspunkt beschrieben werden. Insbesondere seit Abschluss der Mo-

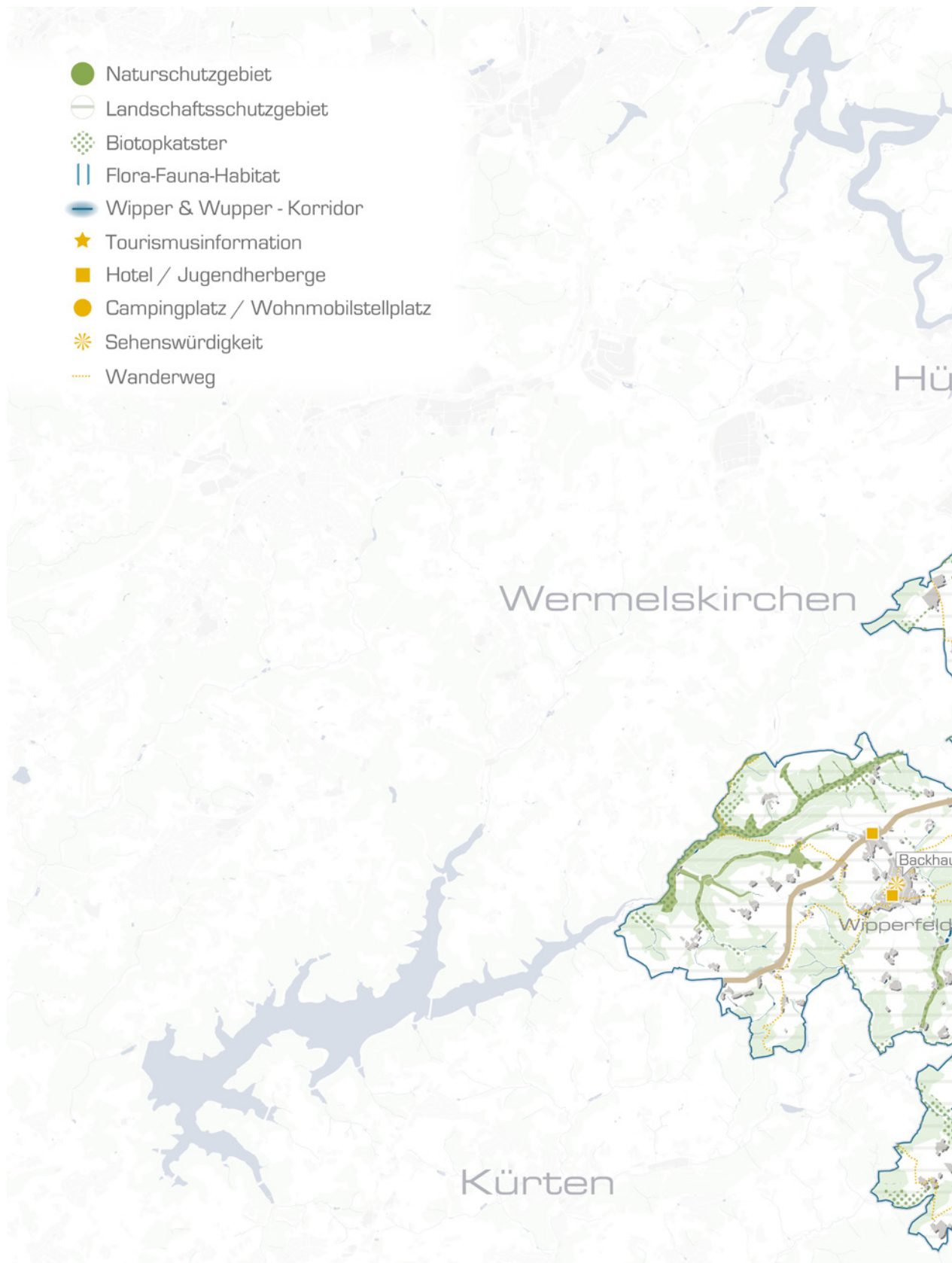
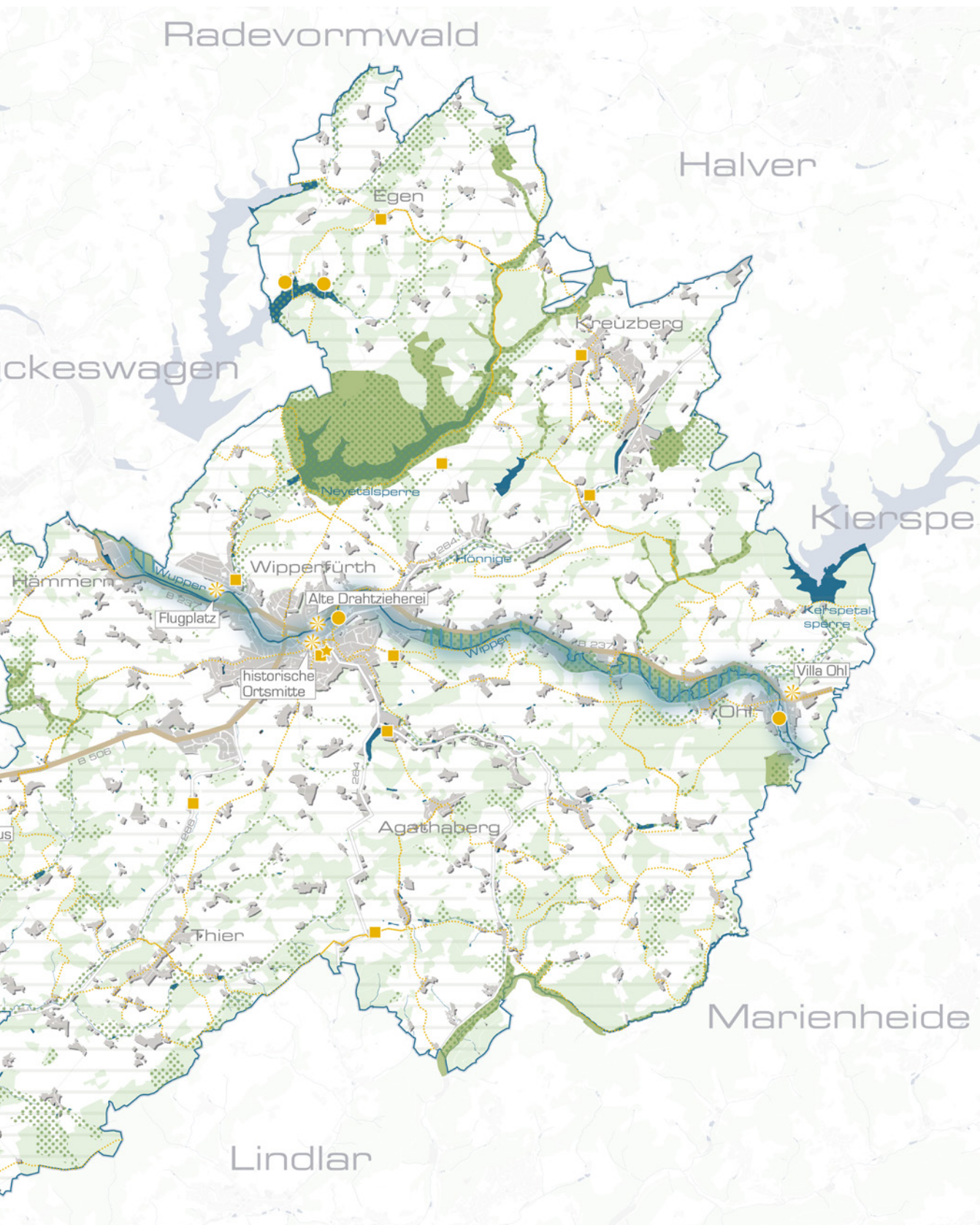


Abbildung 48: Analysekarte Freiraum und Tourismus



Welche Naturräume und Grünanlagen nutzen sie persönlich?

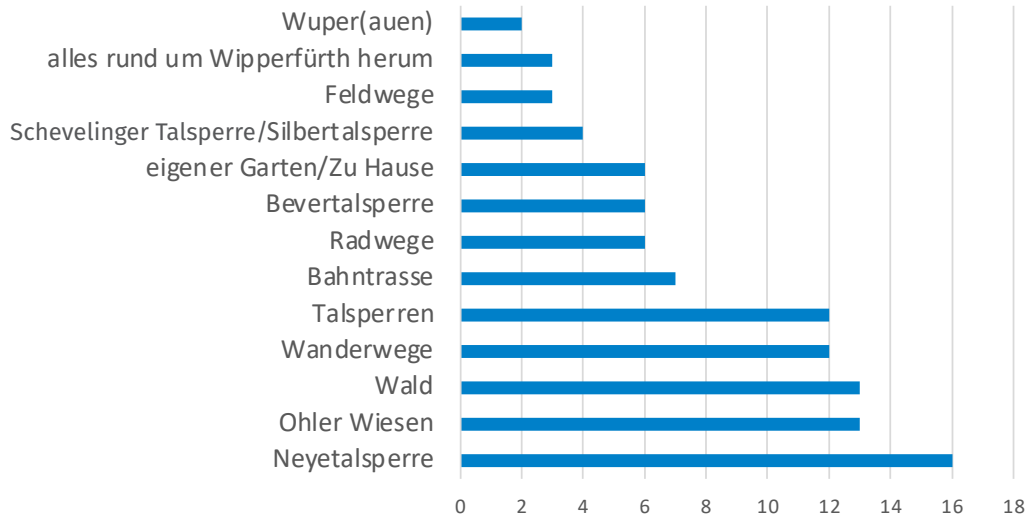


Abbildung 49: Ergebnisse der Frage »Welche Naturräume oder Grünanlagen nutzen Sie persönlich?« aus der Onlinebeteiligung



Abbildung 50: Eindrücke Wipperfürther Sehenswürdigkeiten

dernisierungsarbeiten bietet sie moderne Aufenthaltsräume. In der Stadtmitte befindet sich ebenfalls die Alte Drahtzieherei als kultureller Veranstaltungsort, der Besucher:innen anzieht. Wipperfürth hat weiterhin einen Flugplatz, der an der Wupper westlich der Kernstadt liegt. Der Luftsportverein Wipperfürth bietet dort Rundflüge und Ballonfahrten über die Region an. Auch

in den Kirchdörfern gibt es Sehenswürdigkeiten. In Ohl befindet sich die Villa Ohl, in der das Pulvermuseum untergebracht ist. Das ehemalige Bahnhofsgebäude Ohl-Rönsahl ist ebenfalls noch erhalten. Sehenswert sind in den Kirchdörfern natürlich auch die Kirchgebäude, die in unterschiedlichen Epochen erbaut wurden und von verschiedenen Baukulturen zeugen.

ÜBERNACHTUNGSANGEBOTE

In Wipperfürth bestehen unterschiedliche touristische Übernachtungsangebote, die sich im gesamten Stadtgebiet verteilen. Neben neun Ho-

tels (z.T. mit zusätzlichen Ferienwohnungen), gibt es Ferienwohnungen, eine Jugendherberge, ein Pfadfinderbegegnungszentrum und das Kloster

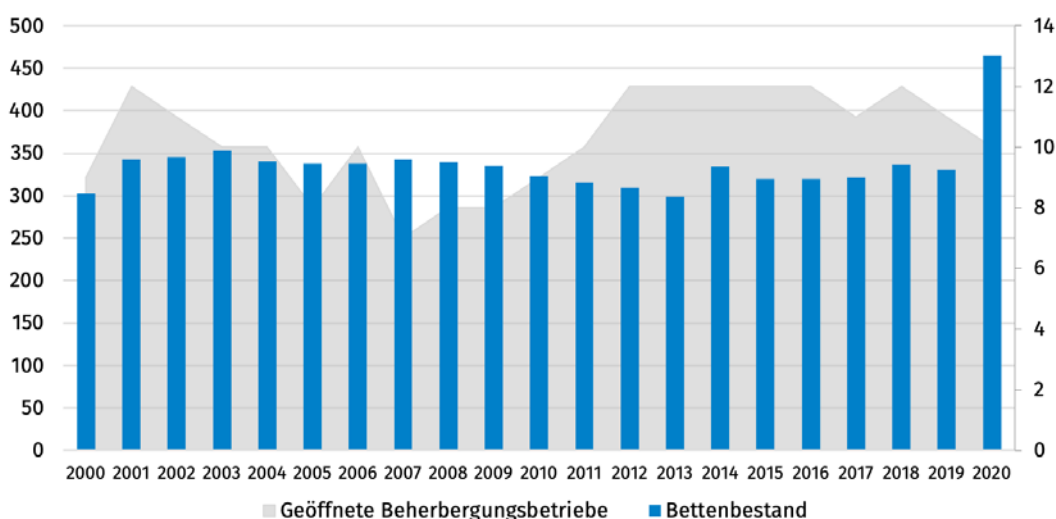


Abbildung 51: Beherbergungsbetriebe und Bettenbestand in Wipperfürth 2000-2020 © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

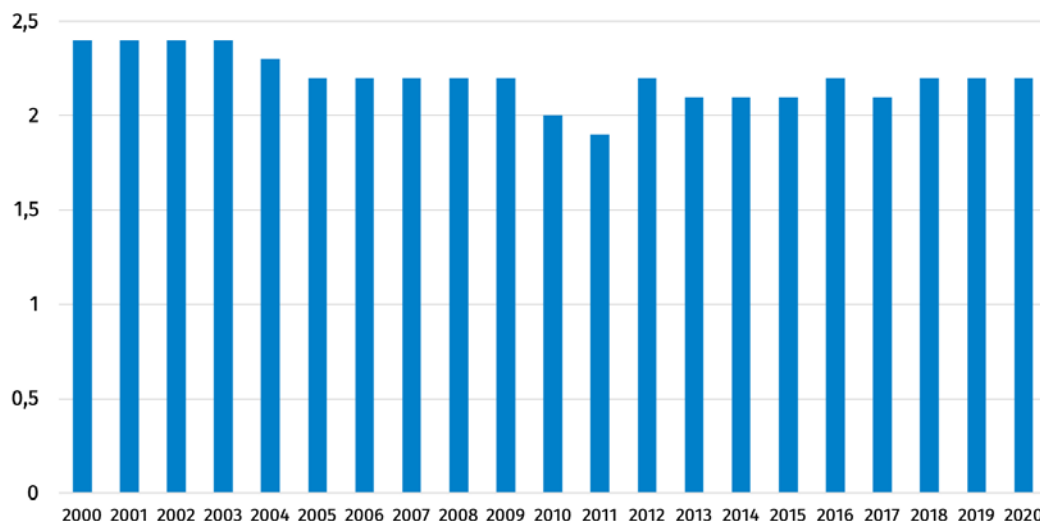


Abbildung 52: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer 2000-2020 © eigene Darstellung auf Basis IT.NRW-Daten

Ommerborn im Süden Wipperfürths. Darüber hinaus gibt es drei Campingplätze und ausgewiesene Wohnmobilstellplätze an den Ohler Wiesen, am Haus Koppelberg und am Walter-Leo-Schmitz-Bad.

Der Bettenbestand ist mit ca. 300-350 Betten in den letzten 20 Jahren relativ stabil gewesen, allerdings hat er sich im Jahr 2020 stark auf über 450 Betten erhöht (vgl. Abbildung 51). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt ca. zwei Tage (vgl. Abbildung 52). Die Aufenthaltsdauer lässt darauf schließen, dass Wochenendtourismus und Kurzurlaube die überwiegende Urlaubsart in Wipperfürth sind.

RAD- UND WANDERWEGE

Das Stadtgebiet von Wipperfürth durchziehen viele Rad- und Wanderwege, die z.T. auch eine regionale Bedeutung haben. Einer der bedeutendsten Radwege in der Hansestadt ist der Bahntrassenradweg. Er führt über Hämmern, Wipperfürth und Ohl/Klaswipper und befindet sich auf einer stillgelegten Bahntrasse, die Teil des Bergischen Panorama-Radwegs ist und Hattingen mit Olpe verbindet. Aufgrund des Verlaufs auf einer ehemaligen Bahntrasse ist der Radweg, trotz der grundsätzlich bewegten Topographie in Wipperfürth, sehr steigungsarm.

Des Weiteren gibt es unterschiedliche Themenrad- und Wanderrouten wie zum Beispiel das Wasserquintett, die Kirchdorfradwege, der Grubenwanderweg oder der Milchweg.

Durch Rodungsarbeiten in Folge des Borkenkäferbefalls im Stadtgebiet, sind derzeit viele Rad- und Wanderwege in einem schlechten Zustand. Zudem wurde in der Beteiligung mehrfach angemerkt, dass die Wege und Beschilderungen teilweise modernisierungsbedürftig seien und die Anzahl von Rastplätzen entlang der Wege erhöht werden sollte.

WEITERE ERKENNTNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSFORMATEN

- › attraktive Landschaft und Gewässer
- › beliebte Orte: Talsperren und Flussläufe, Ohler Wiesen, Wälder, Bahntrasse
- › mangelhafte Zugänglichkeit der Talsperren und der Wupper
- › Wunsch die Gewässer verstärkt als Freizeit- und Aufenthaltsort zu nutzen
- › Vorschlag der Wiederaufforstung gerodeter Waldflächen
- › mangelhafter Zustand des Rad- und Wanderwegenetzes, fehlende Rastmöglichkeiten und Wunsch nach Ausbau des Wegenetzes
- › Vorschlag Aussichtspunkte zu generieren und Natur erfahrbar machen (Informationen)
- › Ausbau der Wohnmobilstellplätze
- › touristische Positionierung als Naherholungsgebiet für Tagestourismus mit generationen- und milieuübergreifenden Zielgruppen
- › stärkere Ausschöpfung der kulturellen und historischen Potenziale für den Tourismus neben dem Naturtourismus
- › Schaffung eines neuen touristischen Anziehungspunktes: Denkbar sind Mountainbike-/Dirtbikestrecken

SWOT-ANALYSE (strengths/weaknesses/opportunities/risks) FREIRAUM UND TOURISMUS



Stärken

- › hoher Anteil an Vegetations- und Waldflächen im Stadtgebiet
- › hoher Gewässeranteil durch Talsperren und Fluss- und Bachläufe
- › hochwertiger Naturraum »Bergisches Land«
- › gut erreichbare Naherholungsräume
- › bestehendes Klimaschutzkonzept und -management
- › starker Anstieg des Bettenbestands 2020
- › attraktives Ziel für Tagestourismus und Kurzurlaub-/Wochenendtourismus
- › Zentrum Wipperfürth, Landschaftsraum und weitere Sehenswürdigkeiten als touristische Anziehungspunkte
- › Beherbergungsbetriebe und Campingplätze
- › Flugplatz Wipperfürth
- › gute Infrastruktur für Wander- und Radtourismus

Chancen

- › Bewahrung und Qualifizierung von Trittsteinen zur Biotopvernetzung im Siedlungsbe- reich
- › steigende Bedeutung des Rad- und Wander- tourismus sowie von Camping

Schwächen

- › starker Wachstum der Siedlungs- und Ver- kehrsfläche in den letzten 25 Jahren und damit Flächenversiegelung
- › geringe Wahrnehmung und Zugänglichkeit von Gewässern
- › Aufwertungsbedarf beim Wander- und Radwe- genetz
- › Fehlen eines touristischen Highlights
- › mangelhafte Inszenierung von historischen Elementen und Denkmälern

Risiken

- › Konsequenzen des Klimawandels für die Stadtentwicklung (Klimaschutz und Klimafol- genanpassung)
- › Hochwassergefahren durch die Gewässer
- › Auswirkungen des Flächenverbrauchs

4.4 Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur

BILDUNGS- UND BETREUUNGSANGEBOTE

Wipperfürth wird auch als »Schulstadt« bezeichnet, da in der Stadt vier weiterführende Schulen, ein Berufskolleg und eine Förderschule bestehen:

- › Konrad-Adenauer-Hauptschule
- › Hermann-Voss-Realschule
- › Engelbert-von-Berg-Gymnasium
- › Erzbischöfliches St. Angela-Gymnasium
- › Bergisches Berufskolleg Wipperfürth und Wermelskirchen
- › Anne-Frank-Schule

Alle weiterführenden Schulen befinden sich in der Kernstadt südlich oder westlich des Stadtzentrums. Die Real- und Hauptschule bilden aufgrund ihrer räumlichen Nähe ein gemeinsames Schulcluster aus.

Die Grundschulen verteilen sich auf die Kernstadt und die Ortsteile. Es gibt insgesamt drei Grundschulverbünde mit sechs Standorten. Die Grundschulen haben jeweils einen Standort in der Kernstadt Wipperfürth und einen weiteren Standort in Agathaberg, Kreuzberg bzw. Wipperfeld. Somit gibt es in vier Ortsteilen (Egen, Hämmern, Ohl/Klaswip-

per, Thier) keinen Grundschulstandort, sodass die Kinder in einem der anderen Ortsteile zur Schule gebracht werden müssen. Ähnliches gilt für Kindertageseinrichtungen (Kitas). Es gibt insgesamt 14 Kitas in Wipperfürth, von denen sich sechs in der Kernstadt befinden und sich die übrigen acht über die Ortsteile verteilen.

Im Schulentwicklungsplan (2023) wird prognostiziert, dass die Anzahl der Grundschüler:innen bis 2030 leicht ansteigen und anschließend bis 2040 wieder sinken wird. Bei den weiterführenden Schulen ist zeitnah voraussichtlich ein leichter Rückgang von Schüler:innen zu erwarten. In der zweiten Hälfte der 2020er Jahre werden sich die gestiegenen Geburtenzahlen ab 2015 positiv auswirken, ebenso wie der Übergang zu G9. In Zukunft ist die weitere Schulentwicklungsplanung auf die prognostizierten Schülerzahlen auszurichten.

Ergänzende Bildungsangebote zu den Schulen sind die Musikschule Wipperfürth sowie die Stadtbücherei am Marktplatz in Wipperfürth.

FREIZEITANGEBOT UND VEREINSWESEN

Spielangebot

In Wipperfürth bestehen gut 20 Spielplätze innerhalb der Siedlungsbereiche. Somit ist eine wohnortnahe Spielmöglichkeit für Kinder in vielen Bereichen gegeben. Allerdings gibt es in Wipperfürth keine Spielleitplanung, die das Angebot

stadtübergreifend koordiniert. In Ortsbegehungen und durch Beteiligungsveranstaltungen wurde außerdem deutlich, dass einige Spielplätze in die Jahre gekommen sind und die Spielgeräte oder Spielplatzgestaltung sanierungsbedürftig sind.

Sportangebot

Hinsichtlich des Sportangebotes besteht in Wipperfürth eine gut ausgebaute Sportinfrastruktur mit elf Sporthallen, zwölf Sport- und Bolzplätzen und einem Schwimmbad. Die Sporthalle VOSS-Arena bildet mit dem Mühlenbergstadion und dem Walter-Leo-Schmitz-Bad ein Cluster mit Sportangeboten, die direkt an die Schulstandorte an der Ostlandstraße

in Wipperfürth anknüpfen. In jedem der Kirchdörfer sind zudem ein bis zwei Sportvereine angesiedelt, sodass Sportangebote auch in den Ortsteilen gut erreichbar sind. Weiterhin gibt es über 30 Vereine und Interessensgruppen im Themenbereich Sport sowie private Angebote in den Bereichen Tanzen, Fitness, Reiten, Kegeln und Bowling. Eine besondere

Ergänzung bildet der Luftfahrtverein, der Flugsport in Wipperfürth ermöglicht.

Vereine

Weitere Freizeitangebote bietet das stark ausgeprägte Vereinswesen in Wipperfürth. Es gibt insgesamt 14 Bürgervereine, 27 Musikvereine und

Chöre, sechs Schützenvereine (Agathaberg, Hämmern, Kreuzberg, Thier, Wipperfeld, Wipperfürth) und noch diverse weitere Vereine.

INKLUSION UND INTEGRATION

Seit dem Jahr 2018 besteht in Wipperfürth das Integrationskonzept, was dazu beitragen soll, Geflüchtete in allen Lebensbereichen besser zu integrieren. Dabei wurden folgende Handlungsfelder definiert:

Sprache

- › Frühe Hilfen
- › Frühkindliche Bildung
- › Jugendarbeit / Jugendsozialarbeit
- › Schule
- › Arbeit
- › Sport / Kultur / Freizeit
- › Stadtentwicklung / Bauen & Wohnen / Sozialer Wohnraum
- › Ehrenamt
- › Personalmanagement -intern-

Ergänzend ist im Jahr 2018 der Inklusionsbeirat mit der Aufgabe eingerichtet worden, die Belange

von Menschen mit Behinderung in Wipperfürth zu wahren und durchzusetzen.

Zudem gibt es den Aktionsplan Inklusion, der Menschen eine uneingeschränkte Teilnahme am gesellschaftlichen Leben ermöglichen soll. In fünf Themenfeldern wurden Maßnahmen dazu definiert:

- › Zugänglichkeit und Mobilität
- › Barrierefreie Kommunikation & Information sowie (politische) Bildung
- › Sensibilisierung der Gesellschaft
- › Arbeit und Beschäftigung
- › Freizeit

Somit ist die Hansestadt Wipperfürth im Bereich Inklusion und Integration strategisch bereits sehr gut aufgestellt und kann die Umsetzung der Maßnahmen forcieren.

KULTUR UND KIRCHE

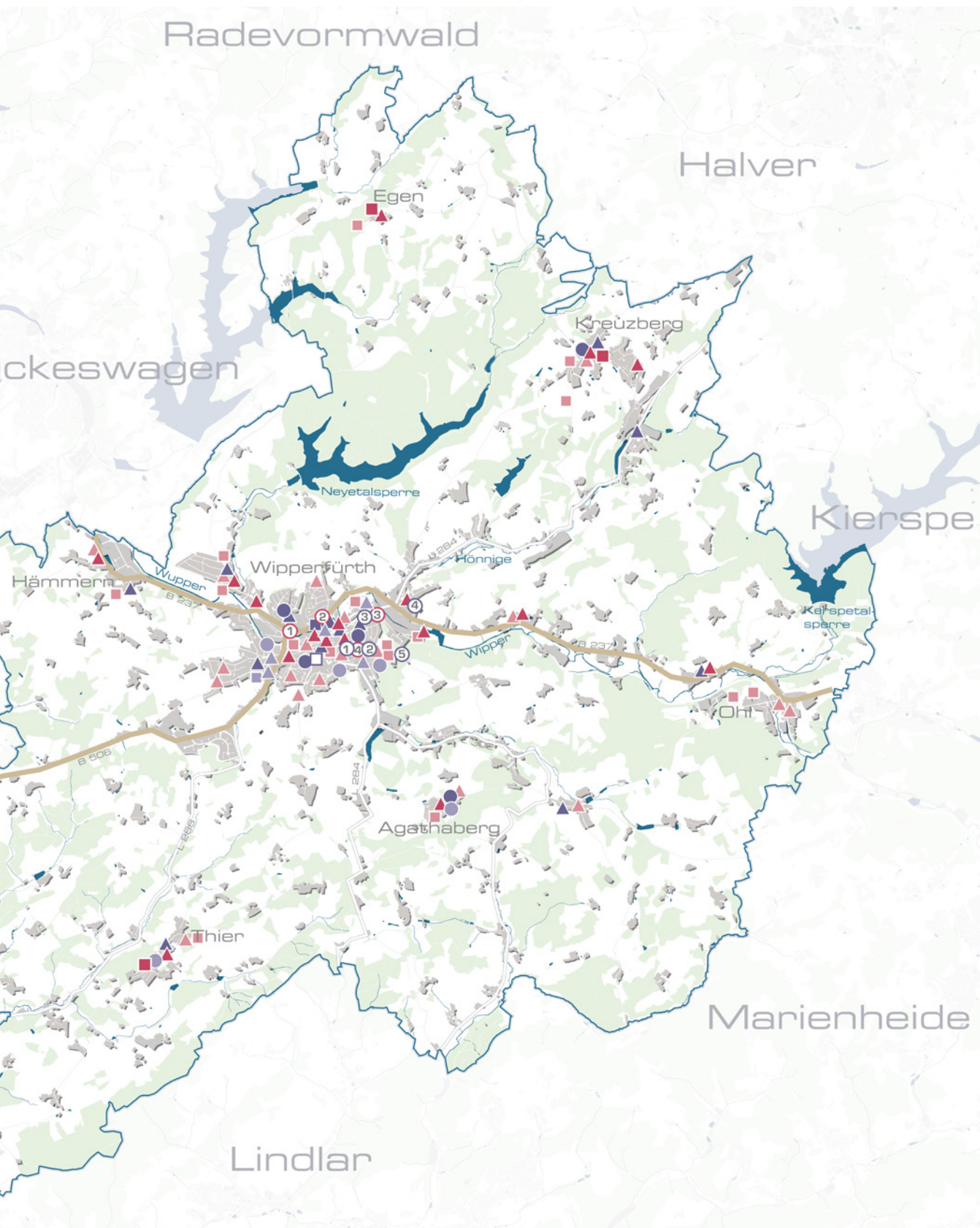
Die »Alte Drahtzieherei« ist das Kultur- und Veranstaltungszentrum in Wipperfürth und bietet unterschiedliche Events in zwei Sälen an. Das Zentrum zeichnet sich zudem durch seine zentrale Lage an der Wupper aus, sodass eine fußläufige Verbindung in die Wipperfürther Innenstadt und auch zum ZOB besteht. Ein weiteres Angebot bietet die »Schienenbus IG Wipperfürther Bahnlandschaft«, die zwischen Wupper und Bahntrasse liegt. Der »Kulturpunkt« bietet unterschiedliche Veranstaltungen aus den Bereichen Musik, Literatur und bildende Kunst an. Des Weiteren gibt es die Jugendkunstschule »Kunstabnhof KuBa«, die aber parallel auch einige Angebote für Erwachsene offeriert.

Seit 2011 findet alle zwei Jahre das Kulturfestival »WippKultur« statt, bei dem Künstler:innen aus der Region an unterschiedlichen Plätzen in Wipperfürth auftreten. Das Festival wird von ansässigen Kulturschaffenden organisiert und soll Künstler:innen eine Plattform bieten und parallel Wipperfürth als kulturell aktive Stadt bekannt machen.

Des Weiteren sind die Kirchengemeinden in Wipperfürth neben religiösen Angeboten ein wichtiger Träger in Hinblick auf Kultur- und Freizeitangebote. Insbesondere in den Ortsteilen kommt ihnen eine erhöhte Bedeutung zu, da die o.g. Einrichtungen



Abbildung 53: Analysekarte Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur



sich auf die Kernstadt fokussieren. In der Stadt gibt es drei evangelische Gemeinden mit Sitz in der Wipperfürther Kernstadt und in Kupferberg sowie zwölf katholische Gemeinden, die sich auf Kirchdörfer und Kernstadt verteilen. Zudem bestehen weitere freie Kirchengemeinden.

Im Rahmen der Beteiligung wurde außerdem angeregt, die Zusammenarbeit zwischen Verwaltung und Kulturschaffenden und Vereinen zu intensivieren.

WEITERE SOZIALE INFRASTRUKTUR

Es besteht ein Jugendzentrum in Wipperfürth an der Wupperstraße, unmittelbar neben der Alten Drahtzieherei. Die o.g. bestehenden Kulturangebote sind überwiegend auf Erwachsene oder Familien mit Kindern ausgelegt. Das Angebot für Jugendliche und junge Erwachsene fällt somit eher gering aus.

In Bezug auf Einrichtungen der Lebenshilfe ist die katholische Familienbildungsstätte »Haus der Familie« sowie die Lebenshilfe Bergisches Land und Lebenshilfe Leverkusen zu nennen, die jeweils in Wipperfürth ansässig sind. Durch die Stiftung »Die Gute Hand« und den Verein »Noh Bieneen« werden in Thier und Agathaberg betreute Wohneinrichtungen betrieben.

Im Aktionsbündnis »Senioren in Wipperfürth« kommen regelmäßig Vertreter:innen von Vereinen, Einrichtungen, Betrieben, ehren- und hauptamtlich in der Seniorenarbeit Tätige sowie interessierte Bürger:innen zusammen. Aufgabe und Ziel dieser Gruppe ist es, durch gemeinsame Projekte und Veranstaltungen die Lebensqualität von Senioren zu verbessern, zum Beispiel durch die Verbesserung der Kultur- und Freizeitangebote für Senioren

WEITERE ERKENNTNISSE AUS DEN BETEILIGUNGSFORMATEN

- › gutes sportliches Angebot, Spielplätze z. T. sanierungsbedürftig
- › mangelhafte Ausstattung und Modernisierungsbedarf bei den Schulen
- › Berücksichtigung der Anforderungen an OGS, Inklusion, Barrierefreiheit im Bereich Bildung und Betreuung
- › Ausbau der Kitaplätze für zukünftige Bedarfe
- › Alleinstellungsmerkmale in der Region: Musikschule, KuBa, Haus der Familie
- › Musikschule benötigt bessere Räumlichkeiten
- › ausbaufähiges Kulturangebot
- › geäußerte Wünsche: Kino, inklusive Angebote, Begegnungsräume, Events, Gemeinschaftsgärten
- › bessere Vermarktung und Ausbau der Angebote für Kinder und Jugendliche (in Abstimmung mit ÖPNV, Bürgerbussen)
- › Sicherung und Stärkung des Ehrenamtes nötig
- › fehlender städtischer Ansprechpartner für Vereine
- › medizinische Infrastruktur ist zu erhalten und ggf. auszubauen
- › Barrierefreiheit ist verbesserungswürdig

vor Ort. Darüber hinaus bestehen fünf Altenheime und vier Einrichtungen mit Seniorenwohnungen sowie die Senioren- und Pflegeberatung.

SWOT-ANALYSE (strengths/weaknesses/opportunities/risks) FREIZEIT, KULTUR UND SOZIALE INFRASTRUKTUR



Stärken › stabile Schulauslastung › Grundschulverbünde und weiterer Betrieb von Grundschulen in den Kirchdörfern › stadtübergreifend breites Spiel- und Sportangebot › kleines kulturelles Angebot › stark ausgeprägte Vereinsstruktur und damit verbundenes Ehrenamt › Inklusions- und Integrationskonzept › Familienbildungsstätte »Haus der Familie« im OBK › unterschiedliche Angebote für Senioren	Schwächen › Raumüberhang an weiterführenden Schulen › mangelhafte Ausstattung der städtischen Schulen › fehlende Kitaplätze für zukünftige Bedarfe › Mangel an wohnortnahen Bildungs- und Betreuungsangeboten in den Ortsteilen › mangelnde Einbindung der Förderschule in die Schullandschaft › fehlende Spielleitplanung › nicht ausreichendes Freizeitangebot für Jugendliche / junge Erwachsene › fehlendes Kulturangebot am Wochenende › mangelhafte Koordination und Vernetzung von Kulturschaffenden › Musikschule im Hauptschulgebäude führt zu Konflikten › Sanierungsbedarf und mangelnde Barrierefreiheit bei öffentlichen Gebäuden › unklar, ob medizinisches Angebot Bedarfe deckt
Chancen › Bildende Stadt und lebenslanges Lernen als wichtige Handlungsfelder › wachsendes Interesse an stadtentwicklungspolitischen Themen in der Öffentlichkeit › neue Wege für selbstbestimmtes Wohnen und Pflege im Alter (»ambulant statt stationär«)	Risiken › Mangel an barrierefreien Treffpunkten und Räumlichkeiten für inklusive Angebote › Demographischer Wandel › sinkende Standortqualität für Jugendliche und junge Erwachsene aufgrund fehlender Freizeitangebote

5. Analyse Ortsteile

In diesem Kapitel werden die acht Ortsteile vorgestellt, für die in diesem Bericht Konzepte erstellt werden. Es handelt sich um die Kernstadt sowie um die Analyse der sieben Kirchdörfer. Sie sind in der Karte (vgl. Abbildung 54) dargestellt. Die Porträts betrachten die Ortsteile im Rahmen der fünf Handlungsfelder und stellen ihre Beson-

derheiten, aber auch Schwächen heraus. Die Analyse bildet die Basis für die Ortsteilentwicklungskonzepte in Kapitel 8. In jedem Ortsteil wurde im Zuge des Erarbeitungsprozesses ein Ortsteilspaziergang und Werkstatt zur Bürgerbeteiligung durchgeführt.

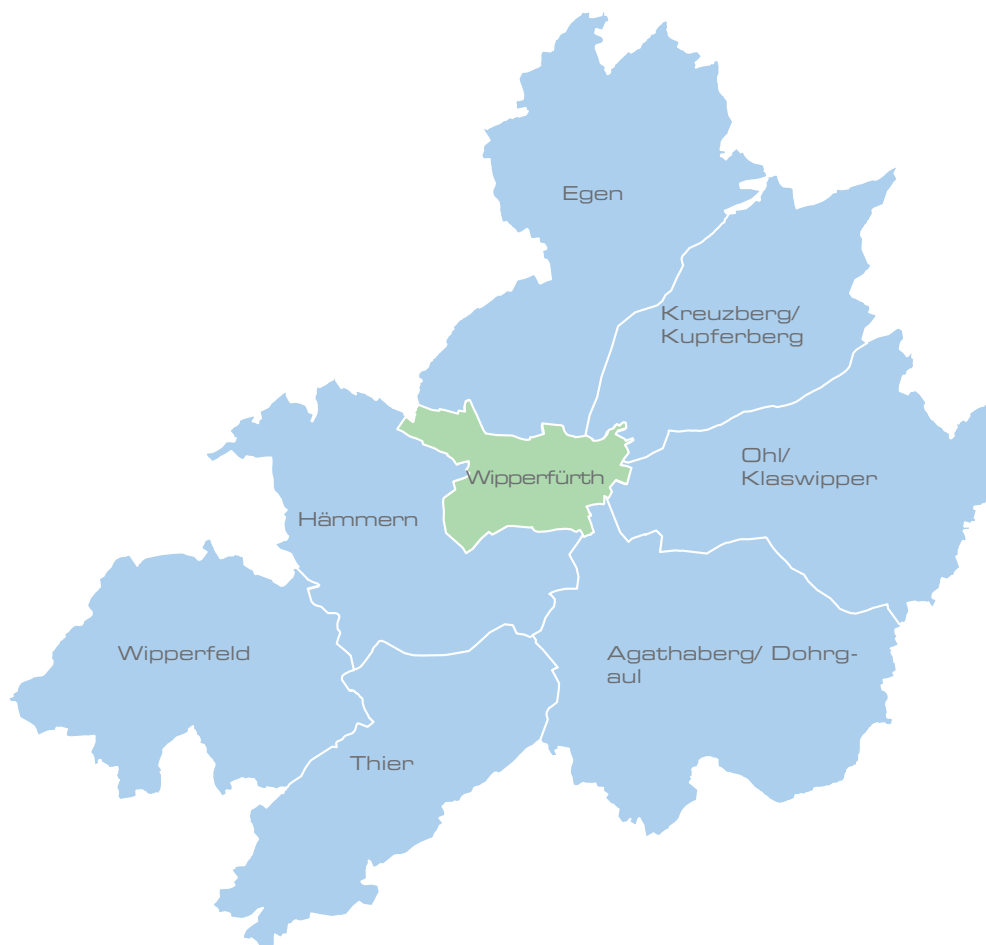
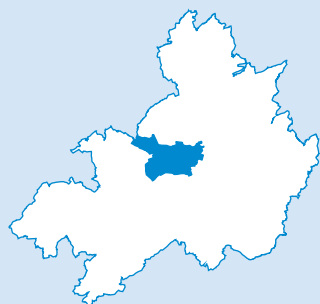


Abbildung 54: Überblick über die Ortsteile in Wipperfürth

WIPPERFÜRTH



11.400 
Einwohner:innen

5.600 
Haushalte

2.06 
Haushaltsgröße

0 km 
Entfernung zur
Kernstadt

In der Kernstadt Wipperfürth wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 11.400 Einwohner:innen. Die Anzahl der Haushalte beträgt rd. 5.600. Entsprechend liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Kernstadt Wipperfürth bei 2,06. In der Kernstadt Wipperfürth sind somit im Durchschnitt die geringsten Haushaltsgrößen vorzufinden. In Bezug auf die Gesamtstadt wohnen im bevölkerungsstärksten Ortsteil Wipperfürth 51,4 % der Bevölkerung und 54,0 % der Haushalte.

Die Kernstadt Wipperfürth liegt zentral im Stadtgebiet der Hansestadt Wipperfürth. Der Siedlungsbereich wird durch den Flusslauf Wupper und die B237 in Ost-West-Richtung im Innenstadtbereich durchschnitten. Die historische Innenstadt liegt südlich der Wupper und bestand bereits im Mittelalter. Davon zeugen noch heute Reste der ehemaligen Stadtmauer. Das heute übergeordnete Verkehrsnetz, bestehend aus den Bundesstraßen und Hauptverkehrsstraßen, beruht ebenfalls auf (ursprünglich außerhalb der Stadtgrenzen gelegenen) historischen Zuwegungen nach Wipperfürth. An diesen Achsen entstanden im 19. Jahrhundert und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts Erweiterungen des Stadtkerns. Zudem wurde die Bahnanlage mit Bahnhof errichtet, die heute zwar nicht mehr in Betrieb ist, aber als Fuß- und Radwegeverbindung weiterhin besteht. Erst nach dem zweiten Weltkrieg ist der Siedlungsbereich von Wipperfürth noch einmal deutlich in alle Richtungen gewachsen und die nordöstlich gelegene Neyesiedlung gebaut worden. Das historische Stadtzentrum befindet sich in Tallage, die gewachsenen angliedernden Siedlungsbereiche befinden sich größtenteils an Hängen um die Innenstadt herum. Durch die Topographie sind die unterschiedlichen Quartiere zu erklären, die teilweise zur Vermeidung von Durchgangsverkehr oder aufgrund der Hanglage nicht untereinander mit Straßen verbunden sind.

In der Kernstadt Wipperfürth bestehen drei größere Gewerbegebiete. Zum einen gibt es das Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße mit einer sehr gemischten Betriebsstruktur und zum anderen ein Gewerbegebiet am östlichen Siedlungsrand mit dem Branchenschwerpunkt Maschinenbau und Kfz. Insbesondere das Gewerbegebiet an der Bahnhofstraße weist gestalterische Mängel und auch Mängel im Straßenraum auf. Unmittelbar in der Innenstadt an der Wupper gelegen, gibt es ein weiteres Gewerbegebiet historischen Ursprungs. Dort befindet sich das Betriebsgelände des »Radium Lampenwerks« mit dem weithin sichtbaren Schornstein. Weiterhin ist in der Innenstadt ein Zentraler Versorgungsbereich definiert, der ein vielfältiges Versorgungsangebot bietet. Es gibt in Wipperfürth unter anderem zwei Lebensmittelvollsortimenter, drei Discounter, zwei Drogeriemärkte und weitere Versorgungsangebote. Die Standorte konzentrieren sich ne-



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 55: Impressionen der Kernstadt Wipperfurth

ben der Innenstadt vorwiegend auf die Lennep-
Straße, die Gaulstraße und die Bahnhofstraße.

Im historischen Stadtkern Wipperfürths sind historische und denkmalgeschützte Gebäude in regionstypischer Bauweise vorzufinden. Die Wohnbebauung gliedert sich vorwiegend in Ein- und Zweifamilienhäuser und einzelne Mehrfamilienhaussiedlungen. Es überwiegen ein- bis zwei geschossige Gebäude, es gibt aber auch Gebäude mit bis zu acht Geschossen. In einigen Mehrfamilienhausbereichen bestehen Mängel hinsichtlich der Wohnumfeldgestaltung im öffentlichen und halböffentlichen Raum sowie in der Straßenraumgestaltung.

Die Kernstadt Wipperfürth verfügt über vielfältige sportliche sowie kulturelle Freizeitangebote. Hervorzuheben ist hierbei insbesondere die Jugendkunstschule »Kunstabnhof«, das Kulturzentrum »Alte Drahtzieherei«, die Freizeitanlage Ohler Wiesen und der Flugplatz Wipperfürth-Neye. Das Freizeitangebot wird durch ein diverses gastronomisches Angebot ergänzt. Grundsätzlich kann das Angebot für Jugendliche und Kinder aber noch ausgebaut werden. In Wipperfürth gibt es außerdem ein gutes Betreuungs- und Bildungsangebot bestehend aus sieben Kitas, drei Grundschulstandorten, vier weiterführenden Schulen, einem Berufskolleg und einer Förderschule. Die soziale Infrastruktur ist insbesondere durch das Krankenhaus, Seniorenwohnanlagen und Lebenshilfeeinrichtungen gekennzeichnet.

Mit Blick auf die Freiraumstruktur ist der Flusslauf Wupper sehr prägend, wobei die Uferbereiche vorwiegend von Gebäuderückseiten umgeben werden und die Zugänglichkeit eingeschränkt ist. Dies gilt insbesondere im Innenstadtbereich und verringert damit die Wahrnehmung des Flusses im Stadtbild. Im Bereich Ohler Wiesen und auf dem Hausmannplatz ist der Zugang zur Wupper hingegen gegeben. Weiterhin fließen die Hönnige und der Gaulbach in Wipperfürth in die Wupper. Da diese in Teilstücken

verrohrt sind und unterirdisch verlaufen, sind sie nur in Teilen im Stadtbild wahrnehmbar.

Derzeit befinden sich darüber hinaus Siedlungserweiterungen für die Wohnnutzung in der Bauleitplanung. Unter anderem wird die Neye-Siedlung in östliche Richtung erweitert und im Bereich Seilerstraße und Wolfsiepen nachverdichtet. Zusätzlich bestehen in Wipperfürth noch diverse Wohnbauflächenreserven, die im Flächennutzungsplan sowie im Regionalplan gesichert sind und eine Erweiterung des Siedlungsgebiets in südöstliche und südliche Richtung ermöglichen würde.

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

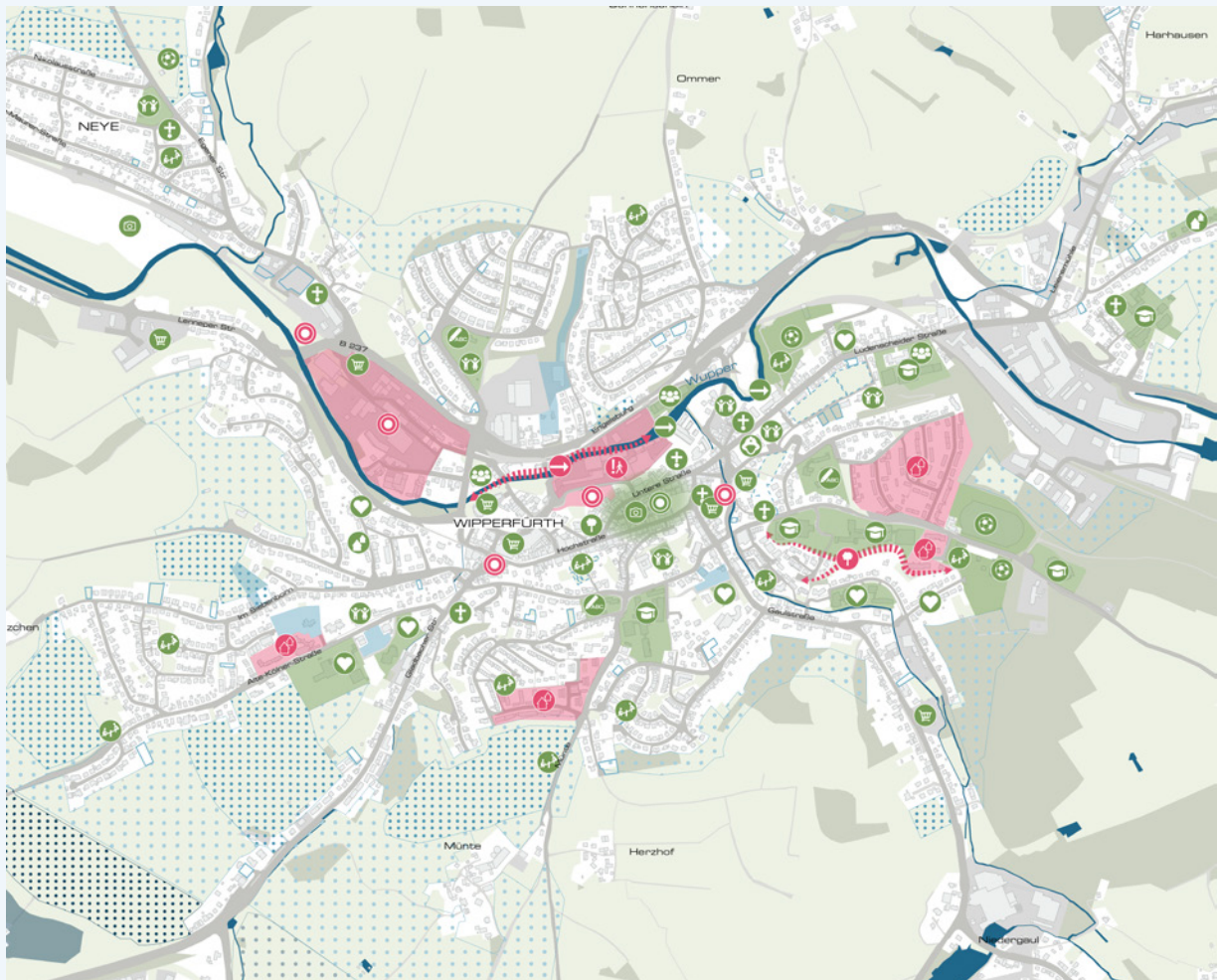
Defizite in der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes bestehen zu den Hauptverkehrszeiten insbesondere an den Knotenpunkten der Ringstraße und im Umfeld des Busbahnhofs. Um die Innenstadt zusätzlich zu entlasten, soll zukünftig die Hochstraße für den Individualverkehr gesperrt werden, was eine Verkehrszunahme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

Stärken

- › historischer, attraktiv gestalteter Ortskern
- › attraktive Wohnlage
- › einige Baugebiete in Planung
- › bestehende Wohnbauflächenreserven
- › Landmarken Kirche St. Nikolaus und Schornstein Radium
- › gute Nahversorgungsmöglichkeiten für den täglichen und mittelfristigen Bedarf im Zentralen Versorgungsbereich (und z.T. darüber hinaus)
- › gutes Bildungs- und Betreuungsangebot
- › gutes Freizeitangebot und kulturelles Angebot mit dem regionalen Veranstaltungsort »Alte Drahtzieherei«
- › Krankenhaus »Helios-Klinken«
- › großes Angebot an öffentlichem Parkraum in der Innenstadt
- › verkehrsberuhigte Innenstadtstraßen
- › solides ÖPNV-Angebot
- › Nordumgehungsstraße zur Entlastung der Innenstadt
- › Bahntrassenradweg

Schwächen

- › einzelne Siedlungen mit Handlungsbedarf im Wohnumfeld
- › wenig Freizeitangebote für Jugendliche
- › mangelnde Zugänge zur Wupper
- › z.T. mangelhafte Straßenraumgestaltung
- › mangelhafte Grünverbindungen im Siedlungsgebiet
- › Defizite in den Betriebszeiten des ÖPNV
- › fehlende Schnellbusverbindungen in die umliegenden Kommunen und Zentren
- › lückenhaftes Radverkehrsnetz
- › Durchgangsverkehr und Trennwirkung der Bundes- und Landesstraßen
- › Kapazitätsengpässe und Veträglichkeitsprobleme auf der Ringstraße



Stärken

- Neubau Wohnen
- qualifizierter öffentlicher Raum
- Nahversorgungsstandort
- qualifizierte Grünfläche
- Erlebbarkeit Gewässer
- touristisches Angebot
- Kindertagesstätte
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Sport- und Freizeitanlage
- kulturelle Einrichtung
- soziale Infrastruktureinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Spielplatz

Schwächen

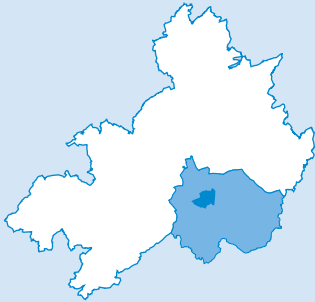
- Leerstand & Brachflächen
- nicht qualifiziertes Wohnumfeld
- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- Barriere im öffentlichen Raum
- Emissionen Gewerbebetrieb
- nicht qualifizierte Grünfläche
- mangelhafte Zugänglichkeit Gewässer
- mangelhafte Grundschule
- mangelhafte Sport-/Freizeitanlage
- mangelhafte kulturelle Einrichtung
- mangelhafter Spielplatz

Potenziale

- Wohngebiet in Planung
- Baulücke Wohnen
- Reserve Innenentwicklung
- Reserve Wohnen FNP
- Reserve Wohnen Regionalplan
- Baulücke Gewerbe
- Reserve Gewerbe FNP

Abbildung 56: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Wipperfürth

AGATHABERG



300



Einwohner:innen

130



Haushalte

2.17



Haushaltsgröße

2,7 km



Entfernung zur
Kernstadt

Im südöstlichen Ortsteil Agathaberg wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 1.800 Einwohner:innen. Rd. 300 von ihnen wohnen im Kirchdorf, während sich rd. 1.500 auf die kleineren Ortschaften und Weiler von Agathaberg verteilen.

Im Kirchdorf Agathaberg (im gesamten Ortsteil Agathaberg mit Weilern) gibt es rd. 130 (830) Haushalte. Die Anzahl der Personen pro Haushalt beträgt durchschnittlich 2,17 (2,22). Diese Zahlen entsprechen einem Anteil von 8,3 % der Bevölkerung bzw. 8,0 % der Haushalte in Bezug auf die Gesamtstadt Wipperfürth.

Die Ortsmitte Agathabergs erstreckt sich rund um die 500-jährige Kirche St. Agatha entlang der Straße Agathaberg. Das Kirchdorf bildete bis in die 1980er Jahre vorwiegend eine einreihige Bebauung entlang der Straße. Erst ab den 1980er Jahren wurde der Ortsteil durch die Einfamilienhausbebauung entlang des Maternusweges sowie jüngst entlang des Pfarrer-Josef-Schlimm-Weges ergänzt. Letzterer befindet sich noch im Bau. Agthaberg befindet sich – wie der Name schon sagt – auf einer Anhöhe, sodass die Kirche schon aus der Ferne sichtbar ist. Das Dorf besteht überwiegend aus ein- bis zweigeschossigen Gebäuden, die zu Wohnzwecken genutzt werden. Im Bereich der Kirche sind viele historische Gebäude regionstypisch im Fachwerkstil und mit Schieferverkleidungen erbaut.

Neben der Kirche wird die Ortsmitte insbesondere durch den gegenüberliegenden Stellplatz geprägt. Der Stellplatz hat in Bezug auf seine Aufenthaltsqualität und das veraltetete Stadtmobiliar Aufwertungspotenzial. Gleiches gilt für die Grünfläche neben dem Sportplatz.

Agathaberg verfügt über ein gutes Betreuungs- und Bildungsangebot. Neben einer Grundschule und einer Kindertagesstätte in der zugehörigen Ortschaft Dorhgaul gibt es auch eine Einrichtung für betreutes Wohnen mit einer anschließenden Inklusionswerkstatt. Der Bürger- und Schützenverein stellt jeweils eine wichtige Institution in der Dorfgemeinschaft dar. Zudem wird von mehreren Vereinen ein vielseitiges Sport- und Freizeitangebot angeboten und es gibt einen denkmalgeschützten Kirchweg mit 14 Passionsstationen. Die Grundschule und das Gebäude des Sportvereins weisen allerdings einen Sanierungsbedarf auf. Außerdem lädt der »Freizeitpark« zum Grillen und Fußballspielen mit Weitblick ein. Er ist ein wichtiger Treffpunkt für die Agathaberger:innen.

Weiterhin gibt es eine Dorfschänke mit historischer Tradition und das Dorf ist an das umgebende Wanderwegenetz angeschlossen. Hervor-



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 57: Impressionen des Ortsteils Agathaberg

zuheben ist außerdem, dass das Dorf wöchentlich durch zwei mobile Lebensmittelwagen durch Frischware versorgt wird und eine mobile Station der Sparkasse das Geldabheben erleichtert.

Die Umgebung des Kirchdorfes Agathaberg ist durch Landwirtschaft geprägt und das Gewerbegebiet Niedergaul sowie vereinzelte weitere Gewerbebetriebe sind ebenfalls dem Ortsteil zugehörig.

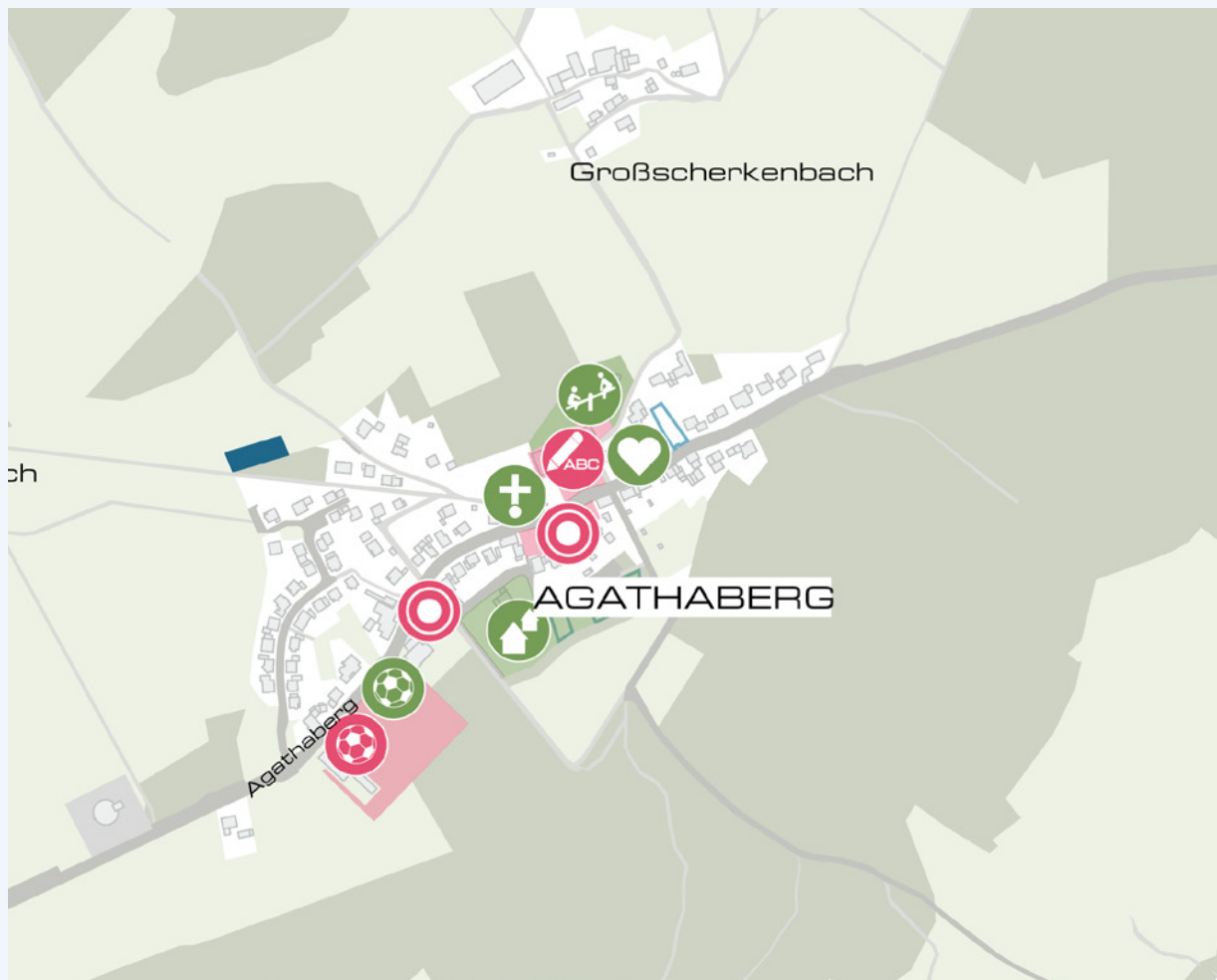
Die Mobilitätsangebote in Agathaberg sind für die einzelnen Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Die Nachfrage nach öffentlichem Parken kann auf dem Parkplatz an der Agathaberger Straße gegenüber der Kirche befriedigt werden. Agathaberg ist jedoch nicht in allen Bereichen bedarfsgerecht in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Es fehlt eine sichere Radwegeverbindung in die Kernstadt, sowie zu den benachbarten (Kirch-)Dörfern. Eine ausreichende ÖPNV-Anbindung existiert nicht.

Stärken

- › attraktive Wohnlage mit Weitblick in den Landschaftsraum (Hügellage)
- › historischer Ortskern
- › gestalterische Hervorhebung der Ortsmitte durch Straßenbelag
- › Pflege von Stadtmobiliar und Prozessionsweg durch lokalen Bürgerverein
- › Neubaugebiet am »Pfarrer-Josef-Schlimm-Weg«
- › Gaststätte
- › Inklusionswerkstatt, Außenwohngruppen
- › flexible Schulkinderbetreuung
- › wöchentlich mobile Nahversorgung mit Bäckerei- und Frischwaren
- › attraktiver »Freizeitpark« als dorfübergreifender Treffpunkt
- › öffentliches Parkraumangebot in Agathaberg
- › Mitfahrerbank am Ortseingang
- › ehrenamtlicher Bürgerbus fährt dreimal wöchentlich in die Innenstadt

Schwächen

- › Aufwertungsbedarf des Parkplatzes in der Ortsmitte
- › untergenutzte Grünfläche vor der Grundschule
- › keine ausreichende Nachfrage für einen Dorfladen
- › Sanierungsbedarf des Grundschulgebäudes
- › Baumängel des Sportvereines und fehlender Gemeinschaftsraum
- › »Freizeitpark« mit Grillplatz nicht barrierefrei
- › fehlendes ÖPNV-Angebot in Agathaberg
- › ÖPNV-Angebot in Dohrgaul außerhalb des Ortskerns
- › kein öffentlicher Parkraum in Dohrgaul
- › fehlende Radwegeanbindung an die Kernstadt



Stärken

- Neubau Wohnen
- Sport- und Freizeiteinrichtung
- soziale Infrastruktureinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Spielplatz

Schwächen

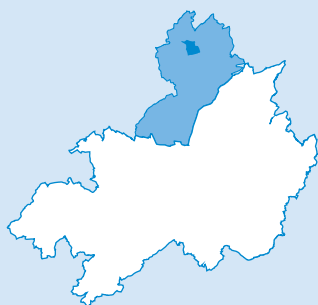
- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- mangelhafte Grundschule
- mangelhafte Sport-/Freizeiteinrichtung

Potenziale

- Baulücke Wohnen

Abbildung 58: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Agathaberg

EGEN



90



Einwohner:innen

40



Haushalte

2.43



Haushaltsgröße

5,8 km



Entfernung zur
Kernstadt

Der Ortsteil Egen zählte Ende des Jahres 2020 rd. 560 Einwohner:innen und weist somit die geringste Einwohnerzahl auf. Die Bewohnerschaft teilt sich in rd. 90 Personen wohnhaft im Kirchdorf Egen und rd. 470 Personen in den umliegenden Ortschaften bzw. Weilern.

Die Anzahl der Haushalte im Kirchdorf Egen (im gesamten Ortsteil Egen mit Weilern) betrug knapp 40 (230). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,46 (2,43). In Egen wohnten insgesamt lediglich 2,5 % der Bevölkerung und 2,2 % der Haushalte von der Gesamtstadt.

Der Ortsteil liegt im Norden des Stadtgebiets und ist mit der vergleichsweise geringsten Siedlungsdichte sehr ländlich geprägt, was durch großzügige Waldflächen und die Nähe zur Neye- und Bevertalsperre zu erkennen ist. Zudem befindet sich im Ortsteil einer der höchsten Punkte des Gemeindegebiets, weshalb an vielen Stellen eine weite Fernsicht möglich ist.

Das Kirchdorf Egen hat seine Ursprünge im 16. Jahrhundert und die Ortsmitte wird durch die Kirche »Unbefleckte Empfängnis« markiert, die einen regionsuntypischen Zwiebelturm aufweist. Die Kirche ist Teil der Wander- und Radwegekirchen, weshalb sich in der Ortsmitte außerdem ein Rast- und Spielplatz und eine Ladestation für E-Bikes befindet. In Kombination mit der räumlichen Nähe zu den Talsperren und den angrenzenden Wanderwegen sowie der im Ort ansässigen Gaststätte »Wigger« hat Egen ein touristisches Potenzial und einen hohen Freizeitwert.

Ergänzt wird der historische Kirchenbau durch ein- und zweigeschossige Einfamilienhäuser und Hofstellen. Die öffentlichen Räume weisen teilweise Aufwertungsbedarf auf, da Grünflächen ungepflegt sind und Stadtmobiliar veraltet ist.

Positiv hervorzuheben ist der Bürgerverein und das Dorfgemeinschaftshaus, welches für Veranstaltungen genutzt wird. Allerdings sind in Egen keine Einrichtungen zur Versorgung des täglichen Bedarfs vorzufinden und auch keine sozialen Infrastrukturen.

Gewerbe gibt es nur in Form des Gasthauses und in Form von Land- und Forstwirtschaft. Bewohner:innen sind dementsprechend auf ihr Auto angewiesen, um Besorgungen in den anderen Ortsteilen von Wipperförth zu erledigen.



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 59: Impressionen des Ortsteils Egen

Entsprechend sind in Egen die Mobilitätsangebote für die jeweiligen Verkehrsarten wenig ausgeprägt. Egen ist das von der Kernstadt entfernt gelegene Kirchdorf und ist lediglich für den

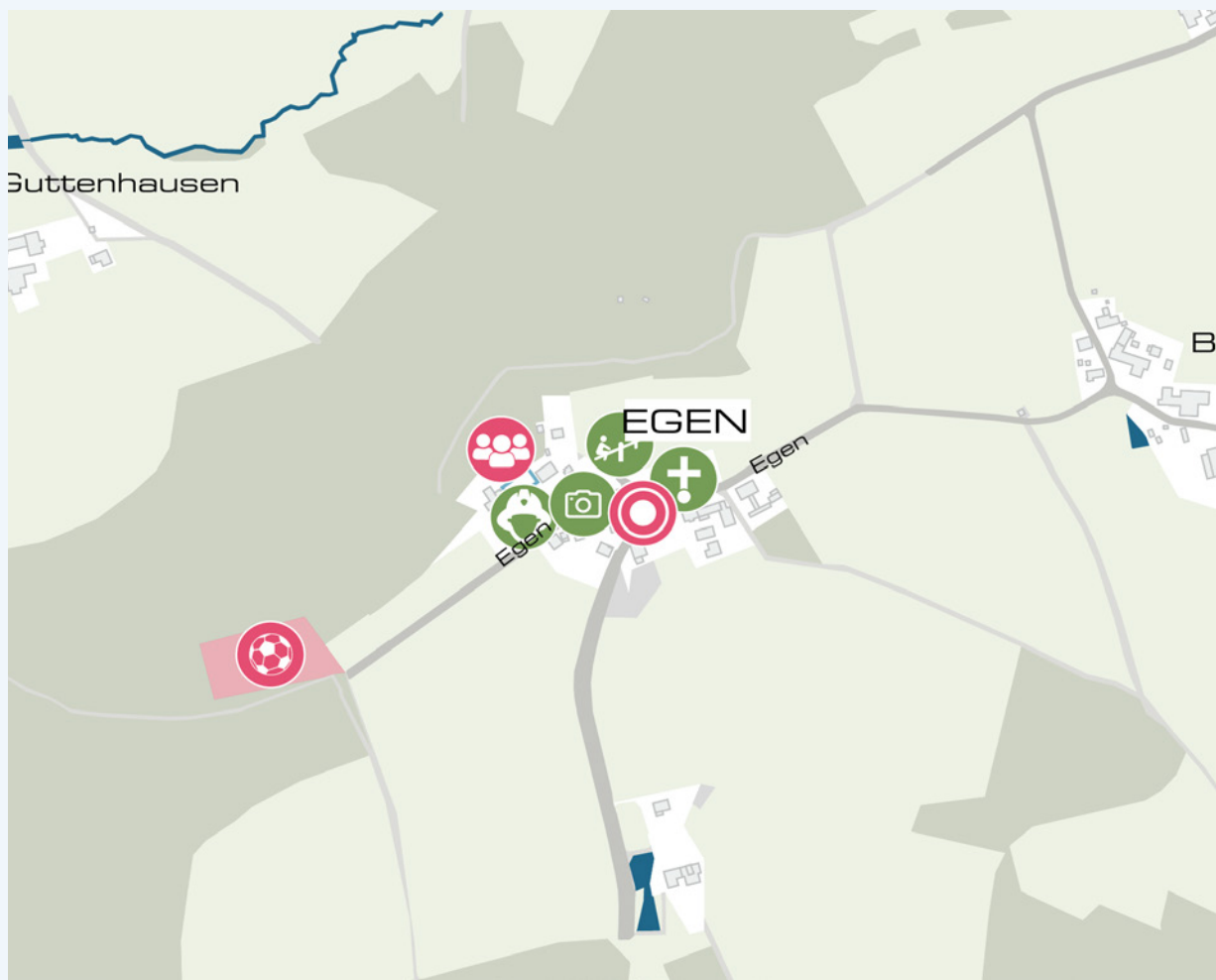
Kfz-Verkehr gut in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. Für weitere Verkehrsarten besteht kein ausreichendes Angebot. Es gibt kaum Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Stärken

- › ruhige, ländliche Wohnlage
- › historischer Gebäudebestand
- › touristisches Potenzial (Gasthaus, Wander- und Radwegkirche, E-Bike-Ladestation, Trinkwasserhahn)
- › Dorfgemeinschaftshaus
- › Anbindung an das Wanderwegenetz
- › Waldstadion mit natürlichem Rasenplatz
- › starkes Gemeinschaftsgefühl
- › öffentlicher Parkraum vorhanden
- › Ladesäulen für E-Bikes vorhanden

Schwächen

- › Gestaltungsmängel im öffentlichen Raum (u.a. Radler-Bücher-Rastplatz)
- › kein Anschluss an das städtische Gas- und Wasserleitungsnetz
- › keine Nahversorgung
- › fehlende Umkleidekabinen sowohl in der Feuerwehrrunde als auch am Waldstadion
- › sanierungsbedürftiges Gemeinschaftshaus
- › Instandsetzungsbedarf der Wanderwege
- › abnehmende Inanspruchnahme der Friedhofsfläche
- › mangelhafte Positionierung der Bushaltestelle
- › keine ÖPNV-Erschließung (bes. an den Wochenenden)
- › keine alternativen Mobilitätsangebote
- › Abhängigkeit vom Pkw



Stärken

-  touristisches Angebot
-  religiöse Einrichtung
-  Spielplatz
-  Feuerwehr

Schwächen

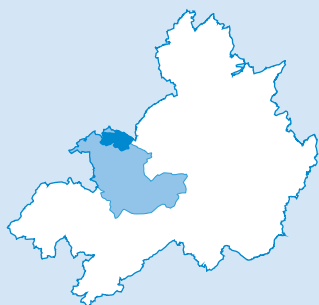
-  nicht qualifizierter öffentlicher Raum
-  mangelhafte Sport-/Freizeiteinrichtung
-  mangelhafte kulturelle Einrichtung

Potenziale

-  Baulücke Wohnen

Abbildung 60: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Egen

HÄMMERN



500



Einwohner:innen

180



Haushalte

2.51



Haushaltsgröße

3,3 km



Entfernung zur
Kernstadt

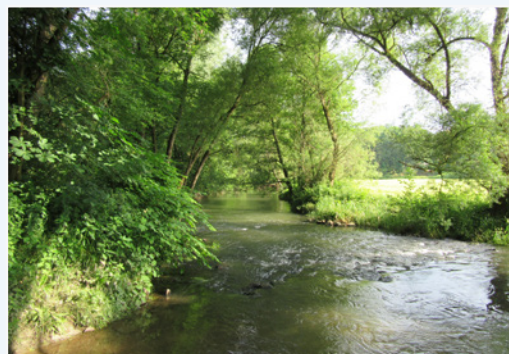
Der Ortsteil Hämmern mit rd. 1.300 Einwohner:innen ist westlich angrenzend an die Kernstadt Wipperfürth vergleichsweise zentral gelegen. Ende des Jahres 2020 wohnen davon rd. 500 Personen im Kirchdorf sowie knapp 800 Personen in den dazugehörigen Ortschaften und Weilern.

Im Kirchdorf Hämmern (im gesamten Ortsteil Hämmern mit Weilern) leben rd. 180 (520) Haushalte. Dort ist stadtweit der höchste Durchschnitt der Haushaltsgrößen mit 2,51 (2,43) Personen pro Haushalt vorzufinden. Die Bevölkerung des Ortsteils entspricht einem Anteil von 5,7 % der gesamten Wipperfürther Bevölkerung. Die Haushalte machen 5,0 % der Haushalt der Gesamtstadt aus.

Das Kirchdorf Hämmern befindet sich westlich und östlich der B237. Die Bundesstraße unterteilt das Kirchdorf in ein Gewerbegebiet östlich der Straße und vorwiegend Wohnbebauung östlich der B237, die sich an der Flanke eines Hügels befinden. Der Ortsname beruht auf Hammerwerken, die im 18. Jahrhundert im Kirchdorf betrieben wurden und die Ursprünge des heutigen Gewerbegebiets darstellen, das flächenmäßig den Ortsteil dominiert. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts war die Ortschaft auf einzelne Wohngebäude an der Bundesstraße sowie am Jostberg, am Grünebaum und an der Hilgersbrücke begrenzt. Erst in den letzten Jahrzehnten nahm die Anzahl zu und es wurden die Wohngebiete »Linde« sowie »Brücker Hang« umgesetzt, die die Freiflächen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten größtenteils schließen konnten.

Östlich des Kirchdorfs (östlich des Gewerbegebiets) befindet sich der Flusslauf der Wupper sowie die ehemalige Bahntrasse, die heute als Fuß- und Radwegeverbindung genutzt wird. Durch die angrenzende gewerbliche Nutzung ist weder die Wupper noch die Bahntrasse von den Wohngebieten aus einsehbar und nur durch zwei Fußwege durch das Gewerbegebiet erreichbar. Teilweise sind die Wegeverbindungen in einem schlechten Zustand und – vor allem für Ortsfremde – schwer auffindbar. Die Nähe zur Wupper ist für die Naherholung des Ortsteils aber ein starkes Potenzial.

Durch die langgestreckte Lage an der Bundesstraße gibt es im Kirchdorf keine klare Ortsmitte und somit mangelt es an geeigneten Treffpunkten für die Bewohnerschaft. Die Kirche wurde 1965 am Jostberg am nördlichen Ortsrand erbaut und ist vom Architekten Gottfried Boehm entworfen worden. Ihr Zustand ist mittlerweile jedoch sanierungsbedürftig, ebenso die zugehörigen Außenanlagen. Auch der öffentliche



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 61: Impressionen des Ortsteils Hämmern

Raum entlang der Bundesstraße ist wenig einladend gestaltet. Zudem gibt es in den einmündenden Wohnstraßen oft keine Gehwege, was zu Gefahrensituationen führt, da die Straßen oft als Abkürzung in Richtung B506 genutzt werden.

Zur Versorgung des täglichen Bedarfs gibt es in Hämmern keine Angebote, weswegen Einkäufe im angrenzenden Wipperfürth erledigt werden. Als Freizeitangebote verfügt Hämmern über einen Sport-, Schützen- und Luftsportverein sowie einen Spielplatz. Letzterer hat allerdings kein adäquates Spielangebot und ist in einem schlechten Zustand. Angrenzend an den südlich im Ort gelegenen Sportplatz ist ebenfalls eine Kindertagesstätte ansässig. Die freie Wiesenfläche dazwischen wird als Potenzial für einen Aufenthaltsbereich angesehen.

Reserveflächen für weitere bauliche Entwicklungen gibt es am südlichen Siedlungsrand. Zudem

befindet sich eine Brachfläche im Kreuzungsbereich B237/Hilgersbrücke, die einer neuen Nutzung zugeführt werden kann. Außerdem gibt es einige leerstehende und verfallene Gebäude an den nördlichen und südlichen Ortseingängen, die ein erstes negatives Erscheinungsbild des Ortsteils fördern. Zugleich stellt Hämmern als westlicher Ortsteil auch den Stadteingang nach Wipperfürth dar, was die Situation noch verschärft. Insgesamt befindet sich Hämmern in einem Spannungsfeld zwischen Lärmemissionen der Bundesstraße, einem Gewerbegebiet und einer guten Wohnlage in der Nähe von Wipperfürth.

In Hämmern sind die Mobilitätsangebote der Verkehrsarten qualitativ annähernd gleichwertig ausgeprägt. Hämmern ist gut in die jeweiligen Verkehrsnetze eingebunden. Der ÖPNV und die steigungsarme Radwegeachse entlang der B237, sind als Alternativen zum privaten Kfz-Verkehr geeignet.

Stärken

- › räumliche Nähe und gute Anbindung nach Wipperfürth
- › adäquate Gestaltung des Gewerbegebietes
- › konfliktarmes Miteinander von Wohnen und Gewerbe
- › Zugang zur Wupper
- › Anbindung an Bahntrassenradweg
- › Kita innerhalb des Kirchdorfes fußläufig erreichbar
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › umwegfreie Anbindung an die Kernstadt
- › gute steigungsarme Radwegeverbindung

Schwächen

- › keine Ortsmitte / Treffpunkte
- › mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums, z.T. Aufwertungsbedarf bei Straßenflächen
- › fehlende Beleuchtung von Fußwegen
- › Kirche und deren Umfeld mit Sanierungsbedarf
- › Gewerbegebiet als Barriere zwischen Wohnen und Wupper
- › leichte Lärm-/Geruchsemissionen
- › Keine Aufenthalts-/Sanitäreinrichtungen für Lkw-Fahrer
- › mangelhafter Spielplatz mit Aufwertungsbedarf
- › unbefestigter Fußweg an der Wupper
- › Aufwertungsbedarf der Wegeverbindungen in Richtung Finkelnburg und Wüstemünste
- › starke Trennwirkung und Lärmemissionen durch die B237
- › Durchgangsverkehr in Richtung B506



Stärken

- Neubau Wohnen
- Erlebbarkeit Gewässer
- Kindertagesstätte
- Sport- und Freizeitanlage
- religiöse Einrichtung
- Feuerwehr

Schwächen

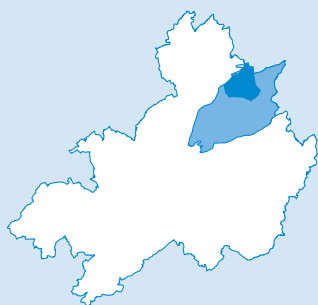
- Leerstand & Brachflächen
- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- Barriere im öffentlichen Raum
- Emissionen Gewerbebetrieb
- nicht qualifizierte Grünfläche
- mangelhafter Spielplatz

Potenziale

- Baulücke Wohnen
- Reserve Wohnen FNP
- Baulücke Gewerbe

Abbildung 62: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Hämmer

KREUZBERG



1.000 
Einwohner:innen

440 
Haushalte

2.31 
Haushaltsgröße

5,2 km 
Entfernung zur
Kernstadt

Im Ortsteil Kreuzberg, welcher im nordöstlichen Teil des Stadtgebietes liegt, wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 2.400 Einwohner:innen. Von diesen liegen rd. 1.000 Wohnsitze im Kirchdorf und rd. 1.400 in den übrigen Ortschaften und Weilern.

Im Kirchdorf Kreuzberg (im gesamten Ortsteil Kreuzberg mit Weilern) leben rd. 440 (1.030) Haushalte. Die durchschnittliche Größe dieser Haushalte liegt bei 2,31 (ebenfalls 2,31) Personen. Die Bewohnerschaft von Kreuzberg macht somit 10,7 % der Bevölkerung und 10,0 % der Haushalte Wipperfürths aus.

Das Kirchdorf erstreckt sich entlang der Westfalenstraße und Im Siepen und inkludiert auch die angrenzende Ortschaft Kupferberg, die sich an der Halver Straße befindet. Die Ortsmitte des historischen Kirchdorfes Kreuzberg befindet sich mit 375 m Höhe über NN auf einer Hügellage im Stadtgebiet.

Die historische Ortsmitte liegt im Bereich der Westfalenstraße mit der Kirche »St. Johannes«. Erst im Zuge des 20. Jahrhunderts erfolgte eine ausgeprägte Siedlungsentwicklung in südliche Richtung entlang Im Siepen. Durch diese Entwicklung handelt es sich um eine weniger kompakte Siedlungsstruktur, die auch durch Freiflächen (z.B. der Kalvarienberg) zwischen den Siedlungsbereichen geprägt ist. Die Bebauung im Ortsteil ist vorwiegend durch ein- bis zweigeschossige Einfamilienhäuser geprägt. Im Bereich der Westfalenstraße ist eine historische und regionstypische Fachwerkbauweise vorzufinden.

Der öffentliche Raum im Bereich der Ortsmitte ist z. T. neu saniert und modern gestaltet. Darüber hinaus gibt es in den angrenzenden Wohnstraßen allerdings Sanierungsbedarfe hinsichtlich der Asphaltierung, der Straßenränder und fehlender Gehwege.

Positiv hervorzuheben ist, dass es in Kreuzberg einen Supermarkt zur Deckung des täglichen Bedarfs, einen Getränkemarkt sowie zwei Hotels/Restaurants und Cafés gibt.

Darüber hinaus sind zwei Kirchen, zwei Kindertagesstätten, eine Grundschule und eine Behindertenwerkstatt sowie Lebenshilfe im Ort ansässig. Es gibt verschiedene Vereine, z.B. einen Bürger- und Schützenverein, die eine bedeutende Rolle für das Dorfleben spielen. Das Dorfhaus ist ein wichtiger Treffpunkt und Freizeitort in Kreuzberg, jedoch ist es nicht barrierefrei und weist einen Sanierungsbedarf auf. Dahingegen sind die Mehrzweckhalle, die Grundschule sowie



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 63: Impressionen des Ortsteils Kreuzberg

der Spielplatz bereits barrierefrei gestaltet. Die Sporthalle der Grundschule ist jedoch zukünftig ebenfalls zu sanieren.

Das Kirchdorf ist weiterhin durch seine Nähe zu Rad- und Wanderwegen sowie den umliegenden Talsperren gekennzeichnet. Beispielsweise sind der Grubenrundwanderweg sowie zwei Rastplätze zu nennen. Die vielfältigen Freizeitmöglichkeiten werden durch den Sportverein und einen Spielplatz ergänzt und der attraktive Landschaftsraum tragen dazu bei, dass Kreuzberg ein attraktiver und beliebter Wohnort ist. Historische Gebäude sind mit Informationstafeln gekennzeichnet.

Außerhalb des Kirchdorfes gibt es zwei Gewerbegebiete, Kupferberg und Biesenbach, die Arbeits-

plätze im Stadtgebiet generieren. Darüber hinaus bestehen im Kirchdorf Potenzialflächen für eine weitere wohnbauliche Entwicklung, die sich auf Freiflächen im bestehenden Siedlungszusammenhang befinden.

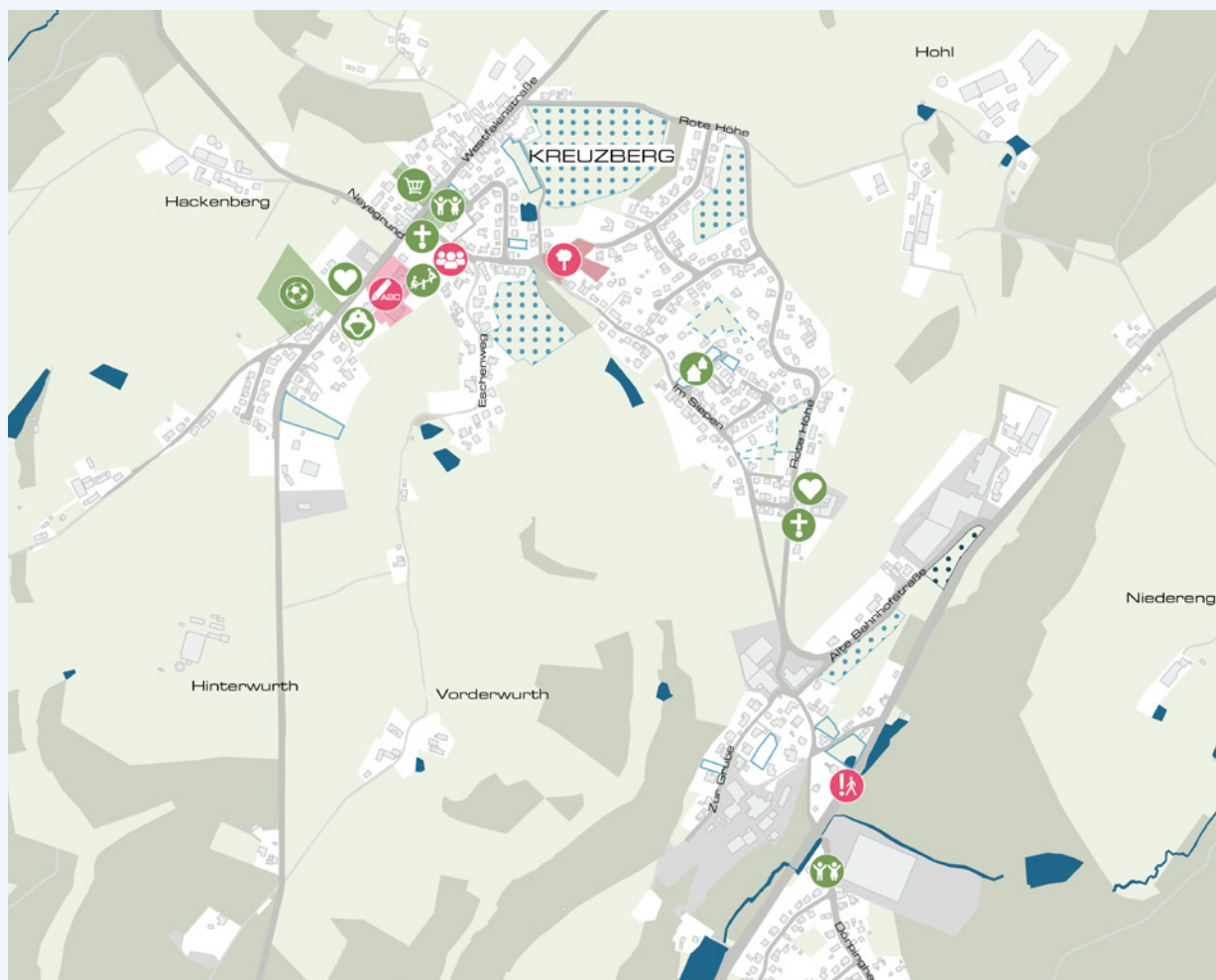
Die Mobilitätsangebote in Kreuzberg sind entsprechend der Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Es gibt in Kreuzberg drei Bushaltestellen, die wochentags von einer Buslinie angefahren werden. Für den Radverkehr ist in Kreuzberg keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Straßen erscheinen den Radfahrenden unsicher. Eine Radwegführung in die Kernstadt Wipperfürth ist geplant und wurde von der Stadtverwaltung bereits in mehreren Varianten betrachtet. Lediglich die abseitige Lage macht für größere Einkäufe und Besorgungen das eigene Auto notwendig.

Stärken

- › attraktiver Wohnstandort
- › Einrichtungen des täglichen Bedarfs
- › historisches Ortszentrum
- › attraktive Baumstrukturen im Ortszentrum
- › neu gestalteter Kirchenvorplatz
- › Nahversorgung (Supermarkt) vorhanden
- › ausgeprägtes Freizeitangebot
- › hohe Frequenz von Wandernden und Radfahrenden
- › öffentliche Toilette (bis 19 Uhr)
- › Betreuungs- und Bildungsangebot
- › barrierefreie Schule, Kirche, Sporthalle und Spielplatz
- › historischer Kalvarienberg (150-jährige Kreuzwegstationen)
- › Lage in attraktivem Landschaftsraum
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › zersiedelter Siedlungsstruktur
- › z.T. Aufwertungsbedarf bei Straßenflächen
- › Einfamilienhäuser und Einliegerwohnungen oft untergenutzt oder teilleerstehend
- › Sanierungsbedarf der Grundschule inkl. Turnhalle
- › Sanierungsbedarf des Dorfhauses
- › mangelnde ÖPNV-Anbindung am Wochenende
- › keine Radwegeverbindung in die Kernstadt Wipperfürth



Stärken

- Neubau Wohnen
- Nahversorgungsstandort
- Kindertagesstätte
- Sport- und Freizeiteinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Spielplatz
- Feuerwehr
- soziale Infrastruktureinrichtung

Schwächen

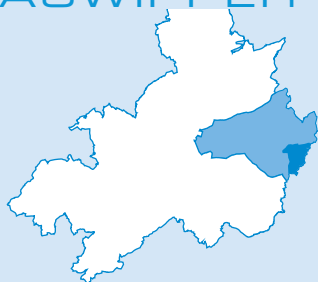
- Barriere im öffentlichen Raum
- nicht qualifizierte Grünfläche
- mangelhafte Grundschule
- mangelhafte kulturelle Einrichtung

Potenziale

- Baulücke Wohnen
- Reserve Innenentwicklung
- Reserve Wohnen FNP

Abbildung 64: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Kreuzberg

OHL/ KLASWIPPER



700



Einwohner:innen

310



Haushalte

2.31



Haushaltsgröße

6,1 km



Entfernung zur
Kernstadt

Dem östlich gelegenen Stadtteil Ohl/Klaswipper gehören Ende des Jahres 2020 rd. 1.900 Einwohner:innen an. Davon wohnen rd. 700 Personen im Kirchdorf Ohl und rd. 1.200 in den umliegenden Ortschaften und Weilern des Ortsteils.

Die folgenden Daten beziehen sich auf das Kirchdorf Ohl (auf den gesamten Ortsteil Ohl mit Weilern). Die rd. 310 (860) dort ansässigen Haushalte bestehen aus durchschnittlich 2,31 (2,23) Haushaltsmitgliedern. Die Ohler:innen machen jeweils einen Anteil von 8,3 % der Wipperfürther Bevölkerung sowie der Haushalte aus.

Ohl erstreckt sich entlang der Straßenkreuzung B237 und B256 und in nordwestliche Richtung der B237 schließt sich kurz darauf die Ortschaft Klaswipper an, in der sich die zugehörige Kirche befindet, die Ohl zum Kirchdorf macht. Die Siedlungsgebiete werden durch den Flusslauf der Wipper (anschließend Wupper) verbunden, die durch Ohl hindurch und am Siedlungsrand von Klaswipper entlangverläuft. Im 19. Jahrhundert handelte es sich bei Ohl wie auch Klaswipper um kleine Siedlungen entlang wichtiger Straßen sowie einer Eisenbahnlinie. Letztere wurde 1902 in Betrieb genommen und verband Wipperfürth mit Marienheide, über einen Bahnhof in Ohl. Erst in den 1970er und 1980er Jahren sind die einzelnen Siedlungsgebiete entlang der unterschiedlichen linearen Infrastrukturen zusammengewachsen.

Das Ortsbild des Dorfes ist somit überwiegend durch Wohnbebauung in Form von Einfamilienhäusern aus der Nachkriegszeit geprägt. An der Kreuzung der Bundesstraßen haben sich außerdem Baugewerbebetriebe angesiedelt. Durch die Nutzung der zentralen Lage als gewerbliche Standorte ist keine Ortsmitte in Ohl erkennbar. Die jüngste bauliche Entwicklung erfolgte am Mesewinkeler Weg im Osten von Ohl, dort ist ein Einfamilienhausgebiet entstanden. Weitere wohnbauliche Reserveflächen gibt es in Ohl nicht. Im öffentlichen Raum gibt es keine Aufenthaltsflächen, die von den Menschen vor Ort angeeignet werden können. Eine Kirche gibt es nur in Klaswipper, die als Treffpunkt dient. Zudem ist die Gestaltung der Straßenräume zum Teil mangelhaft.

Hinsichtlich des Freiraums bietet die Wipper im Ortsteil ein großes Potenzial. Sie ist allerdings zu Großteilen von Grundstücksrückseiten geprägt und nur in Teilen zugänglich. Parallel verläuft auf der ehemaligen Bahntrasse ein überörtlicher Fuß- und Radweg, der Ohl sehr gut an Wipperfürth anbindet. Zudem befindet sich der Wahlberg als



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 65: Impressionen des Ortsteils Ohl/Klaswipper

höchster Punkt Wipperfürths (406 m über NHN) in unmittelbarer Nähe.

Weiterhin gibt es ein umfangreiches Freizeitangebot durch diverse Sportvereine, zwei Spielplätze und den Bürgerverein. Die Villa Ohl und das Pulvermuseum sowie der sanierungsbedürftige alte Bahnhof zeugen von der historischen Bedeutung Ohls und bieten touristische Potenziale. Weiterhin gibt es ein Dorfhaus in Oberklüppelberg. Das Betreuungs- und Bildungsangebot ist im Ortsteil nicht sehr ausgeprägt, da die Grundschule geschlossen wurde und somit nur eine Kindertagesstätte in Klaswipper verbleibt. Derzeit steht die Grundschule leer, eine Nachnutzung des Standortes ist anzustreben.

Zudem gibt es keine Geschäfte zur Nahversorgung im Kirchdorf. Neben dem Gewerbe an der Straßenkreuzung verfügt der Ortsteil Ohl über

zwei Gewerbegebiete (Niederklüppelberg und Egerpohl), welche zum einen auf den Lebensmittelgroßhandel und den Gartenbau und zum anderen auf die Baustoffherstellung spezialisiert sind.

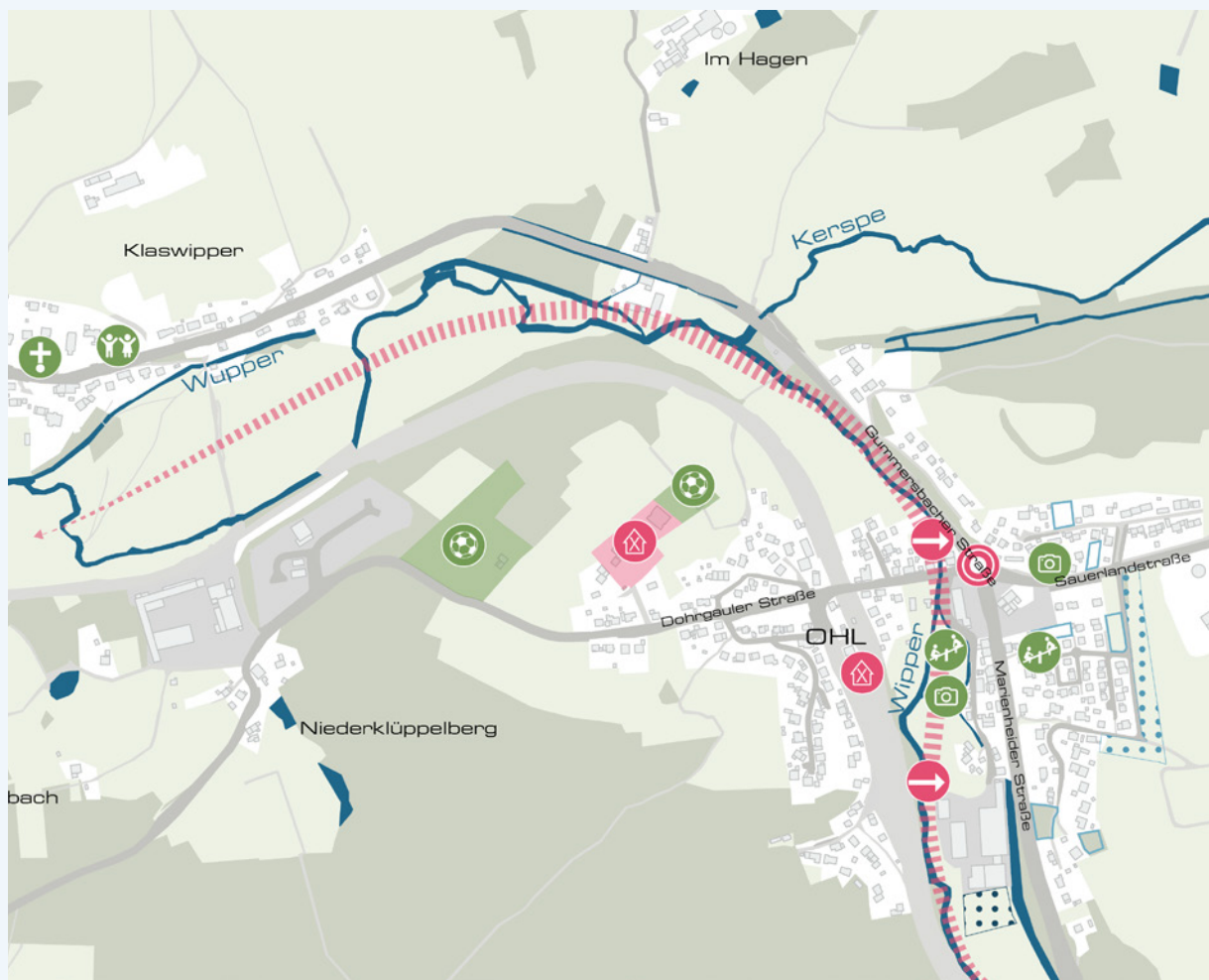
Die Mobilitätsangebote in Klaswipper und Ohl sind entsprechend der Verkehrsarten qualitativ unterschiedlich ausgeprägt. Klaswipper und Ohl sind gut in das Verkehrsnetz des motorisierten Verkehrs und des ÖPNVs eingebunden. Das regelmäßige Angebot der Buslinie ist als Alternative zum privaten Kfz-Verkehr geeignet. Für den Radverkehr gibt es keine eigene Infrastruktur. Die Anbindung an die Kernstadt über die B237 ist lückenhaft mit Radverkehrsanlagen ausgestattet. Der Bahntrassenradweg ist gut an die Ortsmitte von Ohl angebunden und stellt eine komfortable Verbindung zur Kernstadt Wipperfürth sowie nach Marienheide dar. Dem Fußgänger wird in der Ortsmitte Ohl wenig Raum zugestanden.

Stärken

- › Lage an der Wipper
- › Neubaugebiet »Mesewinkeler Weg«
- › Planung für Umnutzung der ehemaligen Schule in betreute Wohneinrichtung für Jugendliche
- › Nähe zur Grundschule und Kitas der benachbarten Gemeinde Kierspe
- › Bürgerhaus in Oberklüppelberg
- › denkmalgeschützte Villa Ohl als touristischer Anziehungspunkt (betrieben vom Heimat- u. Geschichtsverein)
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › umwegfreie Anbindung an die Kernstadt
- › gute Erreichbarkeit des Bahntrassenradweges

Schwächen

- › keine zentrale Ortsmitte
- › zerschnittene Siedlungsstruktur durch Wipper und Bundesstraßen
- › keine Nahversorgungsangebote
- › mangelhafte Gestaltung des öffentlichen Raums
- › kein guter Zugang zur Wipper
- › Hochwassergefahren durch Wipper
- › negative soziale Auswirkungen der Grundschulschließung
- › starker Durchgangsverkehr auf Dorgauler Straße (inkl. Lkw)
- › starke Trennwirkung durch die B237/B256
- › keine durchgängige Radwegeverbindung entlang der B237
- › kein öffentlicher Parkraum
- › mangelhafte Orientierungsmöglichkeiten am Bahntrassenradweg im Bereich der Dohrgauler Straße



Stärken

- touristisches Angebot
- Kindertagesstätte
- Sport- und Freizeiteinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Spielplatz

Schwächen

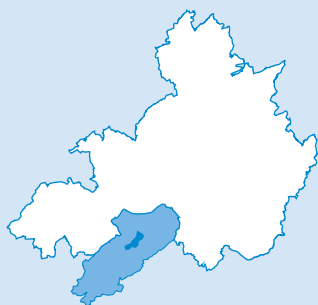
- Leerstand & Brachflächen
- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- mangelhafte Zugänglichkeit Gewässer

Potenziale

- Baulücke Wohnen
- Reserve Wohnen FNP
- Reserve Gewerbe FNP

Abbildung 66: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Ohl/Klaswipper

THIER



500



Einwohner:innen

250



Haushalte

2.16



Haushaltsgröße

4,5 km

Entfernung zur
Kernstadt

Im Süden von Wipperfürth liegt der Ortsteil Thier mit rd. 1.300 Einwohner:innen. Das Kirchdorf Thier beheimatet Ende des Jahres 2020 rd. 500 dieser Personen, in den umliegenden Ortschaften und Weiler leben 800 Menschen der insgesamt 1.300 Einwohner:innen.

Die Zahl der Haushalte im Kirchdorf Thier (im gesamten Ortsteil Thier mit Weilern) beträgt rd. 250 (590) mit einer durchschnittlichen Haushaltsgröße von 2,16 (2,27) Personen. Im Ortsteil Thier leben rund 6,0 % der Wipperfürther Bevölkerung und es befinden sich 5,7 % der Haushalte Wipperfürths in Thier.

Das Kirchdorf erstreckt sich entlang der Johann-Wilhelm-Roth-Straße und verfügt über einen kleinen historischen Ortsmittelpunkt im Bereich der Kirche St. Anna. Thiers Ursprünge reichen bis ins 18. Jahrhundert zurück, das Kirchengebäude ist aus dem Jahr 1795. Die Strukturen sind noch heute anhand der historischen und gepflegten Gebäude und des alten Friedhofs in der Ortsmitte zu erkennen. Insgesamt ist der öffentliche Raum der Ortsmitte durch das historische Ambiente attraktiv, wobei parallel im Bereich des Kirchvorplatzes und der Stellplatzanlage sowie bei Straßen- und Gehwegsbelägen Aufwertungsbedarf besteht.

Erst in der Nachkriegszeit ist Thier entlang der Straße von der Ortsmitte aus in südliche und nördliche Richtung gewachsen. Die Siedlungsstruktur ist noch heute als Straßendorf zu klassifizieren. Die Gebäude im Ort sind vorwiegend Einfamilienhäuser mit ein bis zwei Geschossen und dienen entsprechend der Wohnnutzung.

Ergänzend sind in der Ortsmitte weitere Nutzungen angesiedelt: Es gibt eine Kindertagesstätte und eine Einrichtung für inklusives Wohnen, die eine Betreuung von 35 Personen und Arbeitsplätze für 65 Personen ermöglicht. Die Nahversorgung des Dorfes wird durch einen vom ansässigen Bürgerverein geführten Dorfladen gesichert.

Durch das Engagement in Vereinen verfügt Thier auch über ein Freizeitangebot (u.a. Sportverein). Zwei Gaststätten, das Café am Dorfladen und das Dorfgemeinschaftshaus dienen darüber hinaus als Treffpunkt. Die Turnhalle wie auch die Kirche sind jedoch nicht barrierefrei zugänglich. Der Spielplatz an der Willi-Laschet-Straße bedarf ebenfalls einer Verbesserung, da er nur wenig Spielelemente und keinen Sonnenschutz aufweist.

Weiterhin ist die Johann-Wilhelm-Roth-Straße eine Allee mit prägendem alten Baumbestand und es gibt einen neu angelegten kleinen Park am nordöstlichen Dorfrand, der ebenfalls privat finanziert und



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 67: Impressionen des Ortsteils Thier

gepflegt wird. Es gibt Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sowie Informationen, zu den vorhandenen Baum- und Pflanzenarten. Insbesondere die Umgebung des Kirchdorfs ist durch Landwirtschaft geprägt.

In Thier gibt es außerdem zwei zukünftige Wohngebiete an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße und Am Buschfelde südlich der Ortsmitte, die sich derzeit in Planung bzw. Bebauung befinden. Weitere Reserveflächen gibt es nicht.

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

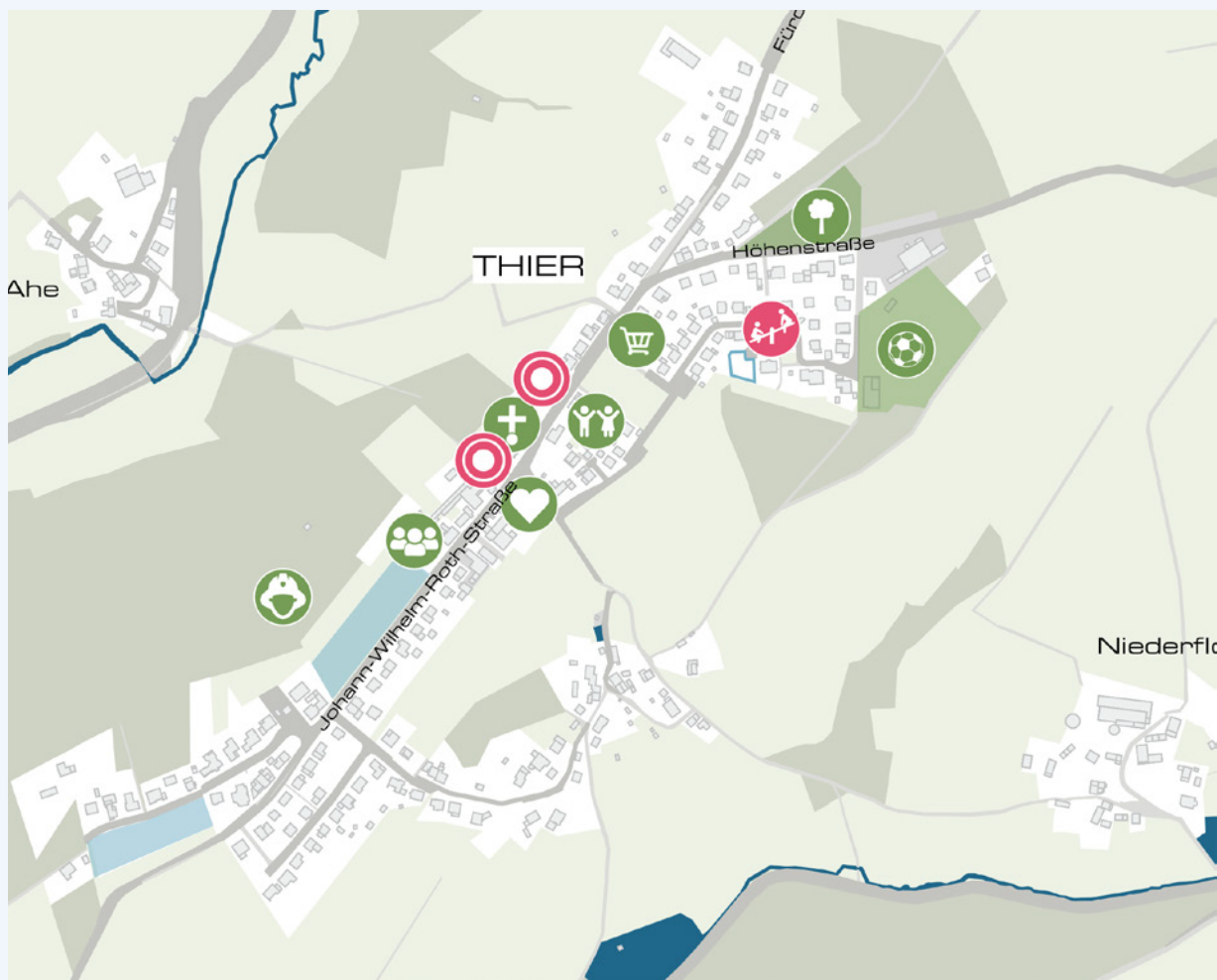
ternative. Thier ist von der Kernstadt Wipperfürth in weniger als 6 Kilometern über die B506 und die L286 zu erreichen. Durch Thier fährt auf dem Liniweg zwischen Wipperfürth und Bergisch-Gladbach die Buslinie 426. Die Linie 429 fährt Thier einmal täglich im morgendlichen Schülerverkehr an. Ergänzend werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Für den Radverkehr ist in Thier keine eigene Infrastruktur vorhanden. Die Landesstraße zwischen Thier und der B506 hat keine Radverkehrsanlagen. Als alternative Wegeführung nach Wipperfürth kann die Verbindung über die Höhenstraße und die Weiler Klespe und Wegerhof dienen.

Stärken

- › gestalterische Hervorhebung der historischen Ortsmitte durch Grünanlage, Stadtmobiliar und Kopfsteinpflaster
- › Wohnbauflächenreserve an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße
- › Einrichtung für inklusives Wohnen
- › Dorfladen betrieben durch Vereine
- › Dorfgemeinschaftshaus, Sportplatz, Turnhalle
- › funktionierendes Vereinsleben
- › Spielplatz an der Willi-Laschet-Straße mit attraktivem Blick in die Landschaft
- › attraktive Grünanlage an der Höhenstraße
- › gute ÖPNV-Erschließung
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › Handlungsbedarf zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf dem Kirchplatz
- › fehlende öffentliche Toilette am Dorfgemeinschaftshaus
- › Zugang zu Kirche und Sportplatz/Turnhalle nicht barrierefrei
- › Spielplatz mit wenigen Spielelementen und fehlendem Sonnenschutz
- › Abhängigkeit des Dorfladens von Vereinen, daher Zukunft nicht langfristig gesichert
- › erfolgte Schließung der Grundschule
- › Sorge um Vereinsstrukturen aufgrund der demographischen Entwicklung
- › keine Radwegeverbindung in die Kernstadt Wipperfürth
- › Schülerverkehr in die benachbarten Dörfer und die Kernstadt notwendig
- › Oberflächenmängel an Fahrbahn und Gehwegen der Johann-Wilhelm-Roth-Straße
- › Spitzkehre Höhenstraße mit Befahrungsdefiziten



Stärken

- Nahversorgungsstandort
- qualifizierte Grünfläche
- Kindertagesstätte
- Sport- und Freizeiteinrichtung
- kulturelle Einrichtung
- soziale Infrastruktureinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Feuerwehr

Schwächen

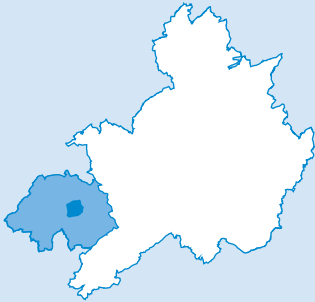
- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- mangelhafter Spielplatz

Potenziale

- Wohngebiet in Planung
- Baulücke Wohnen

Abbildung 68: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Thier

WIPPERFELD



750



Einwohner:innen

320



Haushalte

2.32



Haushaltsgröße

5,5 km



Entfernung zur
Kernstadt

Im südwestlich liegenden Stadtteil Wipperfeld wohnen Ende des Jahres 2020 rd. 1.500 Einwohner:innen. Die Wohnsitze der Bewohnerschaft verteilen sich zu etwa gleichen Anteilen von je rd. 750 Personen auf das Kirchdorf und den übrigen Ortsteil.

Das Kirchdorf Wipperfeld (der gesamte Ortsteil Wipperfeld mit Weilern) zählt rd. 320 (590) Haushalte. Diese bestehen aus durchschnittlich 2,32 (2,22) Haushaltsmitgliedern. Die Bewohnerschaft des Ortsteils Wipperfeld macht 6,8 % der Bevölkerung und 6,6 % der Haushalte Wipperfürths aus.

Wipperfeld kennzeichnet sich durch einen kompakten Siedlungskörper, durch den die Dorfstraße als Haupteerschließung führt. Durch die Tallage des Kirchdorfes bestehen bereits von der nördlich verlaufenden B506 Sichtachsen zum Kirchturm. Die Ursprünge des Ortskerns an der Dorfstraße im Bereich der Kirche »St. Clemens« reichen bis ins Mittelalter zurück, erst Mitte des 20. Jahrhunderts weitete sich Wipperfeld in nördliche, östliche und südliche Richtung aus. Zuletzt wurde der Straßenzug Gangesfeld inklusive Bebauung errichtet. Darüber hinaus bestehen noch zwei weitere kleinteilige FNP-Reserveflächen am südlichen und nördlichen Siedlungsrand.

Das Kirchdorf ist vorwiegend durch Einfamilienhäuser geprägt, im Bereich der Dorfstraße sind darüber hinaus historische Gebäude im regionstypischen Baustil vorzufinden. In der Dorfmitte befindet sich neben der Kirche u.a. eine Bäckerei, eine Kindertagesstätte und eine Grundschule. Der öffentliche Raum im Bereich des rückwärtigen Kirchplatzes ist allerdings veraltet und z.T. sanierungsbedürftig. Weiterhin weist die Turnhalle der Grundschule einen Sanierungsbedarf auf.

Auf der anderen Seite der Kirche zur Dorfstraße hin befinden sich historische Grabmäler auf einer Grünfläche. Der teils denkmalgeschützte Friedhof schließt auf der westlichen Seite der Dorfstraße an.

Mit Blick auf die weitere soziale Infrastruktur und Freizeitangebote sind ein Bürgerverein, Sport- und Schützenvereine, zwei Spielplätze und eine Seniorenwohneinrichtung zu nennen.

Außerdem befindet sich in Wipperfeld ein Wanderparkplatz, der auch aus touristischer Sicht an das umgebende Wegenetz anschließt. Das Umfeld von Wipperfeld ist durch Landwirtschaft und die Nähe zur Großen Dhünntalsperre geprägt.



© Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)

Abbildung 69: Impressionen des Ortsteils Wipperfeld

Aus gewerblicher Sicht gibt es neben einzelnen Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben einen größeren Papier- und Folienherstellungsbetrieb in der unmittelbar nördlich angrenzenden Ortschaft Lamsfuß.

Wipperfeld ist zufriedenstellend in die bestehenden Verkehrsnetze eingebunden. An den Linienverkehr ist Wipperfeld wochentags durch die Buslinie 427 angebunden. Ergänzend

werden auch Fahrten durch den Dorf-Bürgerbus angeboten. Für den Radverkehr ist in Wipperfeld keine Infrastruktur vorhanden. Außerhalb des Ortskerns ist über den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der B506, die Kernstadt Wipperfürth zu erreichen. An den Wochenenden bestehen jedoch für Versorgung und Freizeit keine ausreichenden Alternativen zum motorisierten Individualverkehr.

Stärken

- › attraktive Wohnlage in kompakter Siedlungsstruktur
- › historischer und regionstypischer Gebäudebestand an der Dorfstraße
- › Ortsmitte an der Kirche
- › Sichtachsen zum Kirchturm aus der Ferne
- › Neubaugebiet »Gengesfeld«
- › Bäckerei
- › Wanderdorf mit Wanderparkplätzen
- › Bildungs-/Betreuungsangebot
- › aktives Dorf- und Vereinsleben mit Gemeinschaftsräumen
- › Sportplatz mit Kunstrasen und Sprunggrube
- › befriedigende ÖPNV-Erschließung an den Wochentagen
- › öffentlicher Parkraum vorhanden

Schwächen

- › mangelhafte Gestaltung des Kirchplatzes und Schulvorplatzes
- › z.T. veraltetes Stadtmobiliar
- › z.T. Aufwertungsbedarf von Straßen- und Gehwegsbelägen
- › wenige Wohnformen (Einfamilienhäuser)
- › geringe Nahversorgung
- › Schließung der Gastronomie Haus Hembach mit Veranstaltungsraum bewirkt fehlenden Treffpunkt unabhängig von den Vereinen
- › Sanierungsbedarf der Grundschulturnhalle
- › keine Erweiterung des Sportplatzes aufgrund der Eigentumsverhältnisse möglich
- › Fehlende Querungshilfen der Dorfstraße v.a. für Schulkinder, Gefahrenpunkt am Wanderparkplatz
- › keine ÖPNV-Erschließung an den Wochenenden
- › keine Radverkehrsanlagen



Stärken

- Neubau Wohnen
- Nahversorgungsstandort
- Kindertagesstätte
- Grundschule
- Sport- und Freizeiteinrichtung
- soziale Infrastruktureinrichtung
- religiöse Einrichtung
- Spielplatz
- Feuerwehr

Schwächen

- nicht qualifizierter öffentlicher Raum
- Barriere im öffentlichen Raum
- mangelhafte Sport-/Freizeiteinrichtung

Potenziale

- Baulücke Wohnen
- Reserve Wohnen FNP
- Reserve Gewerbe FNP

Abbildung 70: Karte Stärken-Schwächen-Potenziale Wipperfeld



B

HANDLUNGS-
KONZEPT

6. Leitbild und Ziele

6.1 Leitbild

SIEBEN DÖRFER, EINE STADT - ZUSAMMENWACHSEN

Auf zu neuen Ufern!

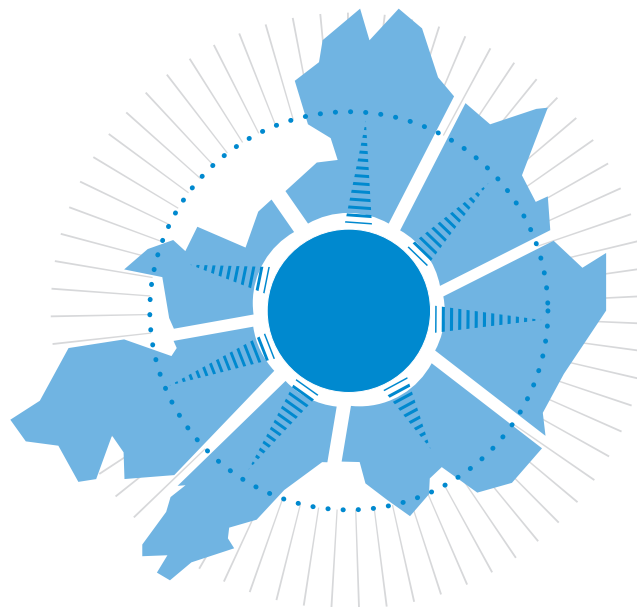


Abbildung 71: Räumliches Leitbild der Hansestadt Wipperfürth

Die zukünftige Stadtentwicklung in Wipperfürth erfolgt unter dem Leitbild »Sieben Dörfer, eine Stadt – ZusammenWachsen«. Damit wird sichergestellt, dass sich die Ortsteile gemeinsam für die Zukunft aufstellen und Wipperfürth als eine Einheit wahrgenommen wird, die zwar aus unterschiedlichen Teilen besteht, aber eine gemeinsame Identität entwickelt.

ZusammenWachsen hat dabei zwei Bedeutungsebenen. Zum einen wird die Vernetzung zwischen den Kirchkörfern und der Kernstadt verbessert und damit auch gesellschaftliche Interaktionen verstärkt. Dabei spielt auch die Inklusion eine besondere Rolle. Die Innenstadt Wipperfürths bleibt das »Herz der Stadt« und bildet den wichtigsten Treffpunkt im

Stadtleben. Die Kernstadt steht jedoch in enger Verbindung zu den einzelnen Dörfern, da diverse Infrastruktureinrichtungen nur in der Kernstadt bestehen und von der gesamten Bevölkerung genutzt werden. Daher ist ein Austausch gegeben und Synergieeffekte können genutzt werden. **Somit wachsen die Kernstadt und Kirchkörfer enger zusammen** und werden als eine Einheit wahrgenommen, die sich aus verschiedenen Ortsteilen zusammensetzt. Dabei werden Unterschiede und eigene Talente der Kirchkörfer erhalten. Die unterschiedlichen Stärken und Schwächen ergänzen sich zu einer Stadt, die lebenswert und zukunftsfähig ist. Zum anderen setzt sich Wipperfürth zum Ziel, mindestens die bestehende Bevölkerungszahl von ca. 22.000 zu erhalten und ggf. weiter zu

steigern. Da die natürliche Bevölkerungsentwicklung rückläufig ist, sind neue Bürger:innen durch Zuwanderung zu gewinnen. **Gemeinsam als Stadt Wipperfürth wachsen** Kirchdörfer und Kernstadt weiter: Bestehende Qualitäten von Wipperfürth werden erhalten und Potenziale ausgeschöpft, die Wipperfürth zu einer attraktiven wachsenden Stadt mit Strahlkraft im Bergischen Land machen. »Auf zu neuen Ufern« betont zum einen das Ziel,

die Potenziale einer Stadt am Wasser zu aktivieren und zum anderen die Absicht, möglichst zukunftsorientiert zu denken und handeln. Dabei müssen Kirchdörfer und Kernstadt gemeinsame Herausforderungen wie beispielsweise den demografischen Wandel, umfassende Teilhabe und Inklusion in allen Lebensbereichen den Klimawandel sowie die Mobilitätswende bewältigen und können durch gemeinsame Lösungen an diesen wachsen.

6.2 Zielsystem

Das **Zielsystem** setzt sich aus Ober- und Unterzielen zusammen, die jeweils einem der fünf Themenfelder zugeordnet sind. Pro Themenfeld gibt es ein Oberziel, das den Zielzustand in dem Bereich für das Jahr 2040 beschreibt. Die Unterziele führen die Oberziele weiter aus. Das Thema Mobilität gliedert sich ebenfalls in ein Oberziel, das durch Werteziele

und Ziele für die Gestaltung der Mobilität konkretisiert wird. Die Ziele beziehen sich überwiegend auf das gesamte Stadtgebiet, einzelne Unterziele sind jedoch auf die Dörfer bzw. Kernstadt ausgelegt. Die jeweilige Zuordnung ist der Abbildung 72 zu entnehmen. Im Folgenden wird das Zielsystem weitergehend erläutert.



Wohnen und Wohnumfeld

WIPPERFÜRTH 2040 IST EIN BELIEBTER WOHNSTANDORT IM BERGISCHEN LAND UND BIETET IN DER KERNSTADT WIE AUCH IN DEN KIRCHDÖRFERN UNTERSCHIEDLICHE WOHNRAUMANGEBOTE.

Um dieses Oberziel zu erreichen, werden neun Unterziele definiert, die darauf hinwirken sollen, den beschriebenen Zustand bis 2040 zu erreichen.

Stabilisierendes Bevölkerungswachstum generieren

Wipperfürth setzt sich zum Ziel, bis 2040 die Einwohnerzahl von ca. 22.000 mindestens zu halten, soweit möglich eine wachsende Bevölkerung zu erreichen. Diese Zielstellung beruht auf der kommunalen Einwohnerstatistik. Da die Hansestadt derzeit von Schrumpfungsprozessen gezeichnet ist und die natürliche Bevölkerung mit höheren Sterbefällen als Geburten rückläufig ist, ist hierfür ein Zuzug neuer Menschen zu generieren. Dazu

sind ca. 34 ha neue Wohnbaufläche zu entwickeln. Durch das stabilisierende Bevölkerungswachstum können bestehende Strukturen (z.B. Versorgungsangebote und soziale Infrastrukturen) gesichert werden, was für die bereits ansässigen Bevölkerung ebenfalls positiv ist. Sofern darüber hinaus ein weiteres Bevölkerungswachstum erzielt werden kann, ist dies zu begrüßen. Ein Erhalt der Einwohnerzahl ist als Mindestmaß zu verstehen.

Kernstadt als Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung

Zur Deckung des Bedarfs an Wohnbauflächen und zur Schaffung von Wohnraumangeboten für alle Zielgruppen wird weiterhin die Erschließung neu-

er Baugebiete notwendig. Hierbei ist von Seiten der Hansestadt Wipperfürth sicherzustellen, dass mit Hilfe der vom Gesetzgeber zur Verfügung ge-

stellten Steuerungsinstrumente eine nachhaltige Wohnraumentwicklung mit adäquaten städtebaulichen Dichten, eine Nutzungsmischung und gute Rahmenbedingungen für eine klimafreundliche Mobilität erreicht wird. Der Schwerpunkt neuer Flächenentwicklungen ist an den Siedlungsrand der Kernstadt zu legen, da dort Potenzialflächen vorhanden sind und eine gute verkehrliche und

infrastrukturelle Anbindung gegeben ist, die eine Stadt der kurzen Wege mit potenziell geringerer MIV-Abhängigkeit ermöglicht. Mit der Definition der Kernstadt als Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung wird auch den Vorgaben des Landesentwicklungsplans NRW sowie den planungsrechtlichen Rahmenbedingungen des Regionalplanes und Flächennutzungsplanes, Rechnung getragen.

Behutsames und qualitatives Wachstum in den Kirchdörfern

In den Kirchdörfern ist ein behutsames Wachstum anzustreben, um die Dörfer nicht nur zu erhalten, sondern auch hier kleinteilige Entwicklungsimpulse zu setzen. Es sind Siedlungsentwicklungen im Zuge der Eigenentwicklung umzusetzen. Der Fokus liegt dabei auf bestehenden Reserveflächen und einer Aktivierung von Innenentwicklungspotenzialen wie z.B. Baulücken oder einer besseren Ausschöpfung von großen Grundstücken. Es ist darauf zu achten, neben Einfamilienhäusern auch andere Wohnformen wie beispielsweise altersgerechte Wohnungen oder vereinzelte Mehrfamilienhäuser zu etablieren, um auf diese Weise bestehende Einfamilienhäuser für junge Familien freizuziehen. Somit wird ein im Rahmen der Regionalplanung mögliches Wachstum angestoßen, ohne die vorhandenen Siedlungsstrukturen der Kirchdörfer zu überformen. Zudem wird vermieden, dass zu große neue Siedlungsbereiche entstehen, die stark abhängig vom privaten Pkw sind. Durch das behutsame Wachstum können Dorfinfrastrukturen wie Schulen, Vereine oder

	neue Baugebiete am Siedlungsrand	neue Bauflächen im Innenbereich	Errichtung von Mehrfamilienhäusern	Aktivierungsprogramm Baulücken	Überprüfung Planungsrecht (Nachverdichtung)
Wipperfürth	●	●	●	●	●
Agathaberg/Dohrgaul	-	-	●	●	●
Egen	-	-	-	-	●
Hämmern	-	-	●	●	●
Kreuzberg/Kupferberg	-	●	●	●	●
Ohl/Klaswipper	-	-	●	●	●
Thier	-	●	●	●	●
Wipperfeld	-	-	●	●	●

Abbildung 73: Entwicklungsmöglichkeiten in den Ortsteilen

Nahversorgungseinrichtungen gesichert werden. Aufgrund der unterschiedlichen Standorte und Gegebenheiten der einzelnen Kirchdörfer, ist es sinnvoll, unterschiedlich starke Entwicklungen anzustoßen. Dies gilt es im Weiteren zu prüfen. Mögliche Ansätze für die einzelnen Kirchdörfer (und Kernstadt) zeigt die Abbildung 73.

Innenentwicklungspotenzial aktivieren

Mit dem Gut »Boden« ist sparsam umzugehen, weshalb die Innentwicklung Vorrang vor der Außenentwicklung und einer neuen Flächenversiegelung hat. Eine geringe neue Flächeninanspruchnahme führt zu einer kompakten Siedlungsstruktur mit kurzen Wegen bei und trägt durch den Erhalt von naturnahen Flächen ebenfalls zum Klimaschutz bei. Daher sind die bestehenden Innenentwicklungspotenzial zu aktivieren, um einen größtmöglichen Anteil der benötigten Wohnbaufläche durch Innenentwick-

lung zu generieren. Neben klassischen Potenzialen wie Baulücken, sind ebenfalls Grundstücke mit leerstehenden Gebäuden wieder zu aktivieren oder umzunutzen. Bei der Innenentwicklung ist dem Ansatz der dreifachen Innenentwicklung Rechnung zu tragen: So ist nicht einzig eine bauliche Nachverdichtung durchzuführen, sondern auch eine Verdichtung und Qualifizierung von Grünstrukturen sowie die Schaffung neuer Mobilitätsangebote zu berücksichtigen.

WIPPERFÜRTH 2040 ...



Abbildung 72: Zielsystem der Hansestadt Wipperfürth

FREIZEIT, KULTUR, SOZ. INFRASTRUKTUR



... ist familienfreundlich und ermöglicht eine Teilhabe für alle Menschen in der Stadtgesellschaft.

- Freizeit- und Kulturangebote für alle Generationen
- Bildungs- und Betreuungslandschaft neu ausrichten
- bürgerschaftliches Engagement stärken
- Teilhabe und Inklusion fördern
- medizinische Versorgung sichern

MOBILITÄT



... ist mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden.

- Gesundheit, Sicherheit und Klimaschutz
- Gleiche Mobilitätschancen für ALLE
- Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt
- Optimierung der Erreichbarkeit der umliegenden Zentren
- schnellere und häufigere Anbindung von Köln und der Rheinschiene
- Reduzierung des Innenstadt-(Durchgangs-)Verkehrs
- Südumgehung als Prüfauftrag einer Verkehrsentslastung
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes
- Integrierte Mobilität durch verknüpfte Verkehrsmittel
- Stärkung Bürgerbus, Angebot On-Demand
- Gemeinschaftsnutzung
- Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz
- Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt
- Vernetzung der Dörfer untereinander
- Barrierefreiheit, nicht nur für eine alternde Bevölkerung

OBERZIEL

WERTEZIELE

ZIELE FÜR DIE GESTALTUNG DER MOBILITÄT

Wohnraumangebot diversifizieren

Mit Blick auf den Wipperfürther Wohnungsmarkt ist das Wohnraumangebot zu diversifizieren. Die Anzahl älterer Menschen in Wipperfürth nimmt zu, was mit neuen Bedarfen an altersgerechten Wohnungen in der Kernstadt und in den Kirchdörfern einhergeht. Die heutige Gesellschaft bietet zudem Raum für eine Vielzahl von Lebensstilen. Daher sind unterschiedliche neue Wohn-

formen (z.B. Mehrgenerationenwohnen) für einen nachhaltigen Wohnstandort wesentlich. Darüber hinaus ist vor dem Hintergrund der dynamischen Entwicklung der Miet- und Kaufpreise die Wohnraumversorgung aller Bevölkerungsgruppen sicherzustellen. Hierdurch können Verdrängungseffekte verhindert werden und Wipperfürth ein Zuhause für alle sozialen Milieus bleiben.

Generationenwechsel fördern

Durch ein breites Wohnraumangebot mit altersgerechten Wohnungen, besteht die Möglichkeit, für ältere Bewohner:innen von Einfamilienhäusern Alternativen zu beziehen, sodass freiwerdende Einfamilienhäuser jüngeren Generationen zur Verfügung stehen. Somit ist ein Generationenwechsel

im Bestand zu fördern und vorausschauend zu bewältigen. Der Generationenwechsel spielt auf den Kirchdörfern insbesondere für den Erhalt der vorhandenen Infrastruktur sowie die Sicherung des sozialen Zusammenlebens (Dorfgemeinschaften etc.) eine Rolle.

Klimagerechten Städtebau fördern

Im Zuge einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist weiterhin der klimagerechte Städtebau zu fördern. Bei neuen baulichen Entwicklungen sind ressourcenschonende und klimaneutrale Gebäude, etwa in Form von Vorgaben zu städtebaulichen Dichten und Nutzung regenerativer Energien sowie Anforderungen an die Energieeffizienz von Gebäuden zu berücksichtigen. Hierzu sind Richtlinien zu entwickeln,

die stadtweit einheitlich Anwendung finden (etwa für die Bauleitplanung). Aber auch im Bestand ist mittels Sanierung eine Anpassung an neue klimagerechte Standards vorzunehmen. Dabei sind Fördermittel und die Zugänge dazu elementar, die durch eine verstärkte Beratung und Informationsvermittlung gezielt genutzt werden können - auch durch private Eigentümer:innen und Investoren.

Wohnumfeldqualität sichern

Die Sicherung einer hohen Wohnumfeldqualität sorgt dafür, dass Wipperfürth weiterhin als attraktiver Wohnstandort wahrgenommen wird und macht die Hansestadt als Wohnort für Zuziehende interessant. Das Stadtbild ist zu erhalten und Quartiere mit Aufwertungsbedarf im Bereich des

Wohnumfeldes sind zu identifizieren. Auch bei der Entwicklung von Neubaugebieten ist dem Wohnumfeld eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken, indem im Rahmen der Planung Räume für nachbarschaftliches Leben Berücksichtigung finden.

Lebenswerte und individuelle Kirchdörfer

Neben der Kernstadt gilt dies ebenso für die sieben Kirchdörfer. Trotz einer engeren Vernetzung von Kernstadt und Kirchdörfern, sind die unterschiedlichen Qualitäten der Ortsteile mit dem Ziel, lebenswerte

und individuelle Kirchdörfer zu schaffen, herauszustellen. Die verschiedenen Talente der Ortsteile sind weiter zu fördern und attraktive Ortsmitten und Siedlungstreffpunkte zu erhalten bzw. zu schaffen.



Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien

WIPPERFÜRTH 2040 BIETET ZUKUNFTSFÄHIGE GEWERBEFLÄCHEN UND EINE LEBENDIGE INNENSTADT MIT AUFGENTHALTSQUALITÄT.

Um dieses Oberziel zu erreichen, werden sieben Unterziele definiert, die darauf hinwirken sollen, den beschriebenen Zustand bis 2040 zu erreichen.

Wohn- und umweltverträgliche Gewerbeflächenentwicklung

Gewerbliche Flächenausweisungen in Wipperfürth sind nachhaltig zu steuern. Eine sozial- und umweltverträgliche Gewerbeflächenentwicklung steht dabei im Vordergrund. Bis 2040 besteht ein Gewerbeflächenbedarf von 32 ha, der, soweit möglich, durch Nachverdichtung bestehender Gewerbegebiete und Flächenrecycling brachgefallener Gewerbeflächen zu decken ist. Darüber hinaus sind jedoch auch neue Flächeninanspruchnahmen

notwendig. Zur verträglichen Integration sind neue Gewerbeflächen möglichst direkt an übergeordneten Straßen und zusammenhängend zu entwickeln. Dabei ist bestenfalls an bestehende Gewerbegebiete anzuknüpfen. Ein zentrales Anliegen ist es, die Hansestadt Wipperfürth als attraktiven Wohn- und Lebensort zu erhalten, weshalb Gewerbe und die Belange von Bevölkerung und Umwelt zusammen zu denken sind.

Aktive Flächenpolitik forcieren

Die Forcierung einer aktiven Flächenpolitik unterstützt die Gewerbeflächenentwicklung. Durch Ankauf landwirtschaftlicher Nutz- und sonstiger Freiflächen ist eine aktive Bodenbevorratungspolitik zu betreiben, um über einen Pool von Tauschflächen bauliche Entwicklungen im Bereich

Gewerbe-, aber auch Wohnbauflächen, vorzubereiten. Des Weiteren ist durch Ankauf von Schlüsselgrundstücken im Innenbereich eine langfristige Verlagerung von innerstädtischen Gewerbeflächen an den Siedlungsrand und in den Außenbereich zu ermöglichen.

Branchenstruktur erweitern und neue Arbeitsformen fördern

Um die Wirtschaft in Wipperfürth zukünftig breiter aufzustellen, ist die Branchenstruktur zu erweitern und neue Arbeitsformen sind zu fördern. Dazu sind gute Rahmenbedingungen für die Ansiedlung neuer Unternehmen aus innovativen Branchen und Forschung und Entwicklung zu schaffen, da sie die bestehende Branchenstruktur sinnvoll ergänzen,

zur Diversifizierung beitragen und auf die Zukunft ausgerichtet sind. Zudem ist auf Veränderungen in der Arbeitswelt zu reagieren, die mit der Digitalisierung und der Entkopplung von Wohn- und Arbeitsort einhergehen. Dazu sind u.a. Co-Working-Angebote zu schaffen und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie in Wipperfürth zu verbessern.

Gewerbestandorte zukunftsfähig gestalten

Im Sinne attraktiver Gewerbeflächen sind die bestehenden Gewerbestandorte zukunftsfähig zu gestalten. Bestehende Industrie- und Gewerbegebiete sind zum Erhalt der Arbeitsplätze, zur Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der Standorte und zur Verbesserung des Arbeitsumfeldes der ansässigen Betriebe zu modernisieren und zu qualifizieren. Die Gestaltung der öffentlichen Flächen und Fußgängerfreundlichkeit in diesen Ge-

bieten erhält zukünftig einen höheren Stellenwert. Zudem sind Fassaden und Dächer zu begrünen oder Solaranlagen zu installieren, um die älteren Gewerbestandorte nachhaltiger zu gestalten. Durch Aufzeigen von Fördermöglichkeiten oder finanzielle Förderung der Stadt ist die Umsetzung dieser Maßnahmen zu unterstützen. Zudem ist der Breitbandausbau sukzessive fortzuführen, um attraktive Gewerbestandorte bieten zu können.

Einzelhandel und Gastronomie in Wipperfürth stärken

Die Stadtmitte in Wipperfürth ist als Ort für Einzelhandel und Gastronomie zu stärken. Als Mittelpunkt des Einkaufslebens und gesellschaftlichen Miteinanders ist die Aufenthaltsqualität in der historischen Altstadt weiter auszubauen. Mit neuen Nutzungskonzepten, abwechslungsreichen Einzel-

handelsangeboten und kulturellen, gastronomischen und touristischen Angeboten ist Leerstand in der Innenstadt entgegen zu wirken. Hierbei kann u.a. der Einsatz von digitalen Medien unterstützen. Darüber hinaus sind die gastronomischen Angebote in den Kirchdörfern ergänzend zu erhalten.

Alternative Nahversorgungskonzepte in den Kirchdörfern

Hinsichtlich des Einzelhandels in den Kirchdörfern sind alternative Nahversorgungskonzepte in den Ortsteilen zu erproben. Auch hier sind die Vorteile der Digitalisierung zu nutzen und Lieferservices

oder andere mobile Versorgungsangebote zu testen, um auch in den Kirchdörfern kurze Wege und eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu ermöglichen.

Erneuerbare Energien aktiv fördern

Zuletzt setzt sich Wipperfürth zur Aufgabe, erneuerbare Energien aktiv zu fördern, um den CO₂-Ausstoß zu reduzieren möglichst klimaneutral zu agieren. Dazu sind städtische Gebäude energetisch zu sanieren, mit grüner Energie zu versorgen und die Möglichkeit der Gewinnung von erneuerbaren Energien durch Photovoltaik zu prüfen. Darüber

hinaus sind bestehende Beratungsangebote für Private zur energetischen Sanierung auszubauen und Förderprogramme offensiv zu vermarkten. Des Weiteren ist auch die Möglichkeit der Gewinnung von erneuerbaren Energien durch Freiflächen-Photovoltaikanlagen und Windenergieflächen zu prüfen.



Freiraum und Tourismus

WIPPERFÜRTH 2040 IST EINE STADT AM WASSER UND NUTZT IHR TOURISTISCHES POTENZIAL.

Um dieses Oberziel zu erreichen, werden fünf Unterziele definiert, die darauf hinwirken sollen, den beschriebenen Zustand bis 2040 zu erreichen.

Qualität des Landschaftsraums sichern und Erholungswert erhalten

Die Qualität des Landschaftsraums ist zu erhalten und der Erholungswert zu sichern. Die Natur in Wipperfürth dient als Lebensgrundlage für Flora, Fauna und Mensch und ist insbesondere mit Blick auf den Klimawandel zu schützen. Vor allem sind die festgesetzten Schutzgebiete im Stadtgebiet (u.a. Landschaftsschutzgebiet, FFH-Gebiete, Naturschutzgebiete) in ihrem Bestand zu sichern und bei Bedarf auszuweiten. Das prägende Land-

schaftsbild, bestehend aus Wald- und Wiesenflächen, Landwirtschaftsflächen sowie den Gewässern, ist zu erhalten. Die hohe Qualität des Landschaftsraums ist in dem Zuge zu schützen, wodurch der hohe Naherholungswert für die Bevölkerung, der ebenfalls touristische Potenziale mit sich bringt, erhalten werden kann. Ökologische Funktionen sowie die Nutzung der Landschaft durch den Menschen sind in Einklang zu bringen.

Gewässer erlebbar machen und Hochwasserschutz ausbauen

Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Talsperren und Flüssen sowie Bachläufen im Stadtgebiet. Diese Gewässer sind ein Baustein des attraktiven

Landschaftsbildes der Stadt und zugleich Orte für Erholung und Freizeit. Die Gewässer sind erlebbar zu machen und zugänglich zu gestalten, damit

das Natur- und Gestaltungselement »Wasser« in der Stadt besser erlebbar ist. Zudem ist der Ursprung der Wupper als eine Qualität als »Stadt am Wasser« weiter herausstellen. Parallel ist der

Hochwasserschutz stetig mitzudenken und auszubauen, um Uferbereiche zu schützen. Eine enge interkommunale Zusammenarbeit zum Hochwasserschutz ist zu etablieren.

Natur- und Aktivtourismus sichern und ausbauen

Die Lagequalitäten von Wipperfürth im Bergischen Land sind weiterhin zu nutzen: Der Natur- und Aktivtourismus ist zu sichern und weiter auszubauen. Dazu sind die vorhandenen Rad- und Wanderwege zu erhalten und zu qualifizieren, indem Beschilderungen und Wegeoberflächen modernisiert und neue Rastplätze entwickelt werden. Zudem sind neue Routen zu entwickeln. Der Fokus ist auf Tages-

und Wochenendtourismus zu legen, jedoch sind bestehende Beherbergungsangebote zu erhalten und ggf. zu ergänzen, um auch längere Aufenthalte in kleinen Gastgewerben, wie Pensionen, Ferienwohnungen oder kleinen Hotels zu ermöglichen. Regionale Netzwerke und Kooperationen sind zu erhalten bzw. weiter auszubauen, um Synergieeffekte der Region zu nutzen.

Neue touristische Potenziale entwickeln

Des Weiteren sind neue touristische Potenziale zu entwickeln. Zum einen ist ein neuer touristischer Ankerpunkt als neue Attraktion mit Strahlkraft zu konzipieren. Beispielhaft könnte ein Abenteuerspielplatz, Kletterwald, Mountainbikepark oder ein Glastunnel oder eine Hängebrücke an der Neyetal Sperre entstehen. Zum anderen ist die historische Altstadt Wipperfürths als »Älteste Stadt im Bergi-

schen Land« stärker zu inszenieren und historische Qualitäten hervorzuheben. Die Erreichbarkeit bzw. die Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist stetig mitzudenken und das touristische Stadtmarketing neu auszurichten. Zudem ist der Campingsektor weiter auszubauen, indem neue Wohnmobil- und Wohnwagenstellplätze im Stadtgebiet ausgewiesen werden.

Freiraumqualität im Siedlungszusammenhang

Darüber hinaus ist die Freiraumqualität im Siedlungszusammenhang zu verbessern. Parkanlagen, Straßenbegleitgrün und kleinteilige Grünflächen sind dazu ökologisch hochwertig und pflegeleicht zu gestalten. Kleinteilige Grünflächen sind durch

eine Vernetzung untereinander als Biotoptrittsteine für Flora und Fauna zu qualifizieren und als Kaltluftentstehungsgebiete zu entwickeln. In Neubaugebieten sind grundsätzlich kleine Grünzüge oder Grünflächen miteinzubeziehen.



Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur

WIPPERFÜRTH 2040 IST EINE FAMILIENFREUNDLICHE STADT UND ERMÖGLICHT TEILHABE FÜR ALLE MENSCHEN IN DER STADTGESELLSCHAFT.

Um dieses Oberziel zu erreichen, werden fünf Unterziele definiert, die darauf hinwirken sollen, den beschriebenen Zustand bis 2040 zu erreichen.

Freizeit- und Kulturangebote für alle Generationen

Durch die Schaffung von Freizeit- und Kulturangeboten für alle Generationen wird das Ziel verfolgt, zielgruppenspezifische Angebote auszubauen. Dazu sind insbesondere für die Zielgruppe von Jugendli-

chen und jungen Erwachsenen ein neues Angebot zu schaffen, um ein Bleiben in der Hansestadt für junge Menschen attraktiv zu machen und gleichzeitig Personen in oder kurz vor der Familiengrün-

dungsphase anzuziehen. Dafür ist insbesondere ein Erhalt der gastronomischen Struktur sowie die Initiierung von (wiederkehrenden) Events hilfreich. Parallel wird die Anzahl der Senior:innen in Wipperfürth ansteigen, weshalb Treffpunkte und Angebote

für diese Zielgruppe ebenfalls zu sichern sind. Insgesamt ist eine Vernetzung von Kulturschaffenden zu forcieren und die Kooperation zwischen Stadtverwaltung und Vereinen, Kulturschaffenden und Gastronomien zu verbessern.

Bildungs- und Betreuungslandschaft neu ausrichten

Für eine familienfreundliche Hansestadt Wipperfürth ist das Bildungs- und Betreuungsangebot elementar. Daher ist die Bildungs- und Betreuungslandschaft entsprechend der sich verändernden Bedürfnisse auszurichten, um zukunftsfähig aufgestellt zu sein und weiterhin Schulstadt zu bleiben. Entsprechend der Bevöl-

kerungsentwicklung sind ausreichende Kitaplätze bereitzuhalten. Zudem sind die Grundschulen und weiterführenden Schulen mit Blick auf ihre Auslastung und ihren Standort zu prüfen. Um ein lebenslanges Lernen in Wipperfürth zu ermöglichen, sind ergänzend Angebote für Erwachsene bereit zu stellen.

Bürgerschaftliches Engagement stärken

Das bürgerschaftliche Engagement ist durch den Erhalt der breiten Vereinsstruktur und durch die Einbeziehung der Öffentlichkeit in Stadtentwicklungsprozesse zu stärken. Insbesondere in den Kirchdörfern haben die Vereine und das Ehrenamt eine hohe Bedeutung im gesellschaftlichen Leben und sind entsprechend zu sichern und nach

Möglichkeit zu unterstützen. Dies bezieht sich auch auf den Erhalt bzw. die Bereitstellung von Räumlichkeiten. Zudem ist das bürgerschaftliche Engagement im Zuge von Beteiligungsprozessen zu aktivieren. Dazu ist die Einbringung in Stadtentwicklungsprozesse und Mitgestaltung Wipperfürths zu ermöglichen.

Teilhabe und Inklusion fördern

Mithilfe der Förderung von Teilhabe und Inklusion kann die Stadtgesellschaft weiter zusammenwachsen. Dazu sind bereits bestehende Strukturen wie der Inklusionsbeirat zu festigen und Integrations-

und Inklusionskonzepte in der Umsetzung zu unterstützen. Somit werden Rahmenbedingungen für inklusive und integrative Angebote geschaffen und die Barrierefreiheit im Stadtleben gefördert.

medizinische Versorgung sichern

Die medizinische Versorgung in Wipperfürth ist zu sichern, wozu bestehende Praxen und die Klinik am Standort zu erhalten sind. Die Ansiedlung von Haus- und Fachärzten ist gezielt zu fördern. Zu-

sätzlich bieten digitale und mobile medizinische Angebote (z.B. Telemedizin oder VERAH) Unterstützungsmöglichkeiten für die stationäre medizinische Versorgung.



Mobilität

WIPPERFÜRTH 2040 IST MIT DEN DÖRFERN VERNETZT, MIT DEN ZENTREN VERBUNDEN.

Die Lage der Hansestadt Wipperfürth abseits der Schnelltransportwege wird zunehmend als Nachteil empfunden, den es zu überwinden gilt. Die Arbeitsteiligkeit von Großstädten, Stadtregionen und ländlichen Räumen verlangt einen Austausch, der

nur über ein gutes Mobilitätsangebot zu gewährleisten ist. Dies betrifft sowohl die Berufs- und Ausbildungswege, die gewerblichen Verbindungen, die Versorgung als auch Freizeit und Erholung. Was im Großen für den regionalen Austausch gilt, ist

auch für die gemeindliche Entwicklung zu fordern: Die Vernetzung der Kirchdörfer mit der Kernstadt und untereinander ist für das gemeinsame Leben in der Hansestadt und die Identifikation mit der Gesamtgemeinde Wipperfürth von entscheidender Bedeutung. Die absehbaren demografischen Anforderungen einer alternden Gesellschaft und der Klimawandel, der in seinen Auswirkungen zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Konzeptes in seinen Auswirkungen greifbar und sichtbar wird, erfordern Antworten im Rahmen der Mobilitätsplanung.

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

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

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

Werteziele

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

Gesundheit, Sicherheit und Klimaschutz

Auf Gesundheit und Sicherheit ausgerichtete Mobilitätsbedingungen erfordern:

- › Verkehrssicherheit im Sinne der Vermeidung von Unfällen durch die entsprechende Gestaltung von Verkehrssystemen, die Verkehrserziehung der Kinder und Jugendlichen sowie die Überwachung der Verkehrsregeln.
- › Gewährleistung der sozialen Sicherheit bei der Nutzung aller Verkehrsmittel.

- › Gesundheitliche Unversehrtheit durch die Einhaltung von Umweltqualitätszielen in Bezug auf den Klimaschutz und Lärmimmissionen.
- › Die Möglichkeit über die Nutzung von Fuß- und Radwegenetzen, die Gesundheit und das Wohlbefinden zu stärken.

In ihrem Klimaschutzkonzept hat sich die Hansestadt Wipperfürth das Ziel gestellt, ab dem Jahr 2020 die CO₂-Emissionen alle fünf Jahre um zehn

Prozent zu reduzieren und bis zum Jahr 2030 die Pro-Kopf-Emissionen gegenüber dem Stand von 1990 zu halbieren. Möglich ist dies nur durch die Verlagerung eines Teils der Autofahrten auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel und den kon-

Gleiche Mobilitätschancen für ALLE

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

- › Die Förderung von Mobilitätsalternativen zum Kfz auf allen Wegen, um Mobilität für dieje-

sequenten Ausbau der Elektro-Mobilität. Diese Antriebsart wird bei den folgenden Handlungszielen nicht gesondert erwähnt, da der Weg zur E-Mobilität beschritten und nicht mehr umkehrbar ist.

nigen sicherzustellen, die aus rechtlichen, gesundheitlichen oder finanziellen Gründen nicht am motorisierten Individualverkehr teilnehmen können.

- › Die Verkehrsräume in der Stadt und insbesondere die Zugänge zu öffentlichen Verkehrsmitteln sind barrierefrei herzurichten.
- › In den Kirchdörfern und Weilern, die über mindestens 200 Einwohner verfügen, ist eine Anbindung an den ÖPNV anzubieten.

Fahrrad- und fußgängerfreundliche Stadt

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

- › Die Gewährleistung einer Nahversorgung entsprechend einer „Stadt der kurzen Wege“. Ist

diese nicht vor Ort in den Kirchdörfern gegeben, sind Mobilitätsangebote abseits des motorisierten Individualverkehrs zu schaffen.

- › Die Stärkung der Aufenthaltsqualitäten insbesondere in der Innenstadt und den Ortskernen der Kirchdörfer.
- › Die Sicherung des Naturpotenzials und die Erreichbarkeit der Freizeiträume.

Handlungsziele für die Gestaltung der Mobilität

Sowohl der politische Workshop für die Themensetzung des ISEK vom 18.06.2019 als auch der politische Workshop vom 16.03.2022 zum ISEK haben eine Vielzahl gemeinsamer Aussagen zur Zukunft der Mobilität in Wipperfürth erbracht. In das folgende Zielkonzept sind auch die Ergebnisse der Bürgerbeteiligungen eingeflossen. Die Zielsetzungen für die Gestaltung der Mobilität koncreti-

sieren das Oberziel und die Werteziele, indem sie praktisch nachvollziehbare und somit planerisch handhabbare Schwerpunktthemen der Zielumsetzung benennen. Die Ziele tragen in ihrer Gesamtheit dazu bei, die Werteziele und das Oberziel „Mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden“ in der Hansestadt Wipperfürth zu erreichen.

Optimierung der Erreichbarkeit der umliegenden Zentren

Die Verbindungen in die umliegenden Zentren sind verkehrsmittelübergreifend zu optimieren. Dies betrifft insbesondere die Schaffung von Verbindungen für den Radverkehr und den öffentlichen Personennahverkehr. Vor allem die Anbindung des Märkischen Kreises ist verbesserungsbedürftig

sowohl im Fahrradverkehr als auch in der Anbindung des Mittelzentrums Lüdenscheids und an die Volmetalbahn. Auch die Radwegeerreichbarkeit der südlich von Wipperfürth gelegenen Gemeinden (z.B. Lindlar) ist herzustellen. Dort, wo Mobilitätsangebote bestehen, sind die Qualitäten in

Bezug auf die Anbindung und das Angebot (z.B. Betriebszeiten und Fahrtenangebot im ÖPNV) ent-

sprechend der bestehenden und zukünftig zu erwartenden Mobilitätsnachfrage anzupassen.

Schnellere und häufigere Anbindungen von Köln und der Rheinschiene

Dabei bildet das Oberzentrum Köln einen wesentlichen Zielort für die Berufspendler, den Einkaufs- und Besorgungsverkehr als auch den Freizeitverkehr. Da auch umgekehrt wesentliche Beziehungen aus dem Verdichtungsraum am Rhein in das Bergische und Oberbergische Land bestehen, ist eine qualitätvolle und schnelle Mobilität von besonderer Bedeutung. Dies betrifft den öffentlichen Verkehr, bei dem der Ausbau von Schnellverbindungen,

beispielsweise durch die Verlängerung der S11 oder alternativen, unabhängig von der Stauanfälligkeit des Kfz-Verkehrs, verkehrenden Angeboten und eine Ausweitung der Betriebszeiten (vor allem in den Tagesrandzeiten und an den Wochenenden) zu fordern sind. Aber auch die individuelle Mobilität ist durch die Einrichtungen von Radschnellverbindungen und Ortsumgehungsstraßen (z.B. von Bechen und Herkenrath) regionalplanerisch zu fordern.

Reduzierung des Innenstadt- (Durchgangs-) Verkehrs

Die bestehenden Kfz-Verkehrsmengen im Straßennetz werden – trotz Reduzierungen durch die Nordumgehung – weiterhin als zu hoch bewertet. Mit der Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzeptes und einer Sperrung der Hochstraße wird

allerdings auch die Sorge einer weiteren Belastungssteigerung auf der Ringstraße verbunden. Die weitere Entlastung im Bereich des Kölner Torres, der Ringstraße und am Surgères-Platz ist Ziel der innerstädtischen Verkehrsplanung.

Südumgehung als Prüfauftrag einer Verkehrsentslastung

In diesem Zusammenhang ist die entlastende Wirkung einer möglichen Südumgehung für den Kfz-Verkehr zu untersuchen. Insbesondere bei der Ausweisung zusätzlicher Wohn- und Gewerbegebiete in Süden der Kernstadt kommt einer Südumgehung eine wachsende Bedeutung zu, bestehende Innenstadtlagen vom Kfz-Verkehr, insbesondere vom Schwerverkehr, zu entlasten und

die Erreichbarkeit der Innenstadt für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

Innerhalb einer Machbarkeitsuntersuchung sollen alternative Trassenführungen erarbeitet und bewertet sowie die Entlastungswirkung bestimmt werden. Es ist das Ziel, die Südumgehung Wipperfürths wieder in den Landesstraßenbedarfsplan aufnehmen zu lassen.

Optimierung des ÖPNV-Angebotes

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

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

Integrierte Mobilität durch verknüpfte Verkehrsmittel

Es gilt die einzelnen Verkehrsmittel des Umweltverbundes in ihren Vorteilen zu verknüpfen und

somit neue Wegeketten umweltfreundlich und alternativ zum Auto zu bilden. So erhöht das Fahr-

rad als Zugangsverkehrsmittel zur Bushaltestelle den Einzugsbereich des ÖPNV enorm. Die Verknüpfung verschiedener umweltfreundlicher Verkehrsmittel erfolgt an Mobilpunkten und Mobilitätsstationen. Als Basis eines Mobilpunktes wird die Anbindung des Verkehrsmittels Bus vorausgesetzt. Ziel des Gesamtangebots ist die organisatorische und infrastrukturelle Vernetzung von ÖPNV und komplementären Mobilitätsangeboten. Dies können Fahrradbügel oder -boxen zur Nutzung von Bike-and-Ride sein, Standorte von Leihfahrrädern (auch Leih-Lastenräder), Ladestationen für E-Bikes / Pedelecs und E-Automobile, Car-Sharing Fahrzeuge. Ebenso werden digitale

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

Stärkung Bürgerbus, Angebot On-Demand

Das ehrenamtliche, bürgerschaftliche Engagement in der Hansestadt Wipperfürth, auch im Bereich der Mobilität, verdient höchste Anerkennung. Für die Bürgerinnen und Bürger, die nicht über ein individuelles Auto verfügen, stellen der Bürgerbus und der Dorf-Bürgerbus notwendige und teils attraktive Mobilitätsangebote dar. Dieses bürgerschaftliche Engagement ist weiterhin zu fördern. Eine alternde Bevölkerung und (in vielen anderen Städten) nachlassende gesellschaftliche Teilhabe gefährden in Zukunft jedoch den Bürgerbusbetrieb. Mitmach-Anreize kann die Stadt durch materielle oder immaterielle und symbolische

Gratifikationen stützen (Freieintritt in städtische Angebote, Ehrenamtstag etc.).

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

Gemeinschaftsnutzung

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

effektive Möglichkeit die Autonutzung und auch die Fahrleistung zu reduzieren. Car-Sharing-Angebote und weitere alternative Mobilitätsangebote wie das Bike-Sharing (u.a. auch Lasten-Fahrräder) sollen zentral in den Quartieren der Kernstadt und in den Kirchdörfern an öffentlichkeitswirksamen Plätzen vorgesehen werden. Gegenstand einer (auch Internet-basierten) Mobilitätsberatung sind die Bildung von Fahrgemeinschaften oder die Organisation von Mitfahrgelegenheiten.

Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz

Das Fahrrad soll zukünftig einen gleichberechtigten Platz im Verkehrsraum erhalten, also sichere und schnelle Wege, auf denen alle mit dem Fahrrad fahren können. In der topographisch bewegten Hansestadt Wipperfürth gilt dies umso mehr, da mithilfe des E-Bikes bzw. Pedelec Steigungen auch mit geringer Muskelkraft überwunden werden können. Aktuell gibt es entlang wichtiger Hauptstraßen teilweise gar keine Radwege. Viele Radwege sind im schlechten Zustand, viel zu eng oder enden abrupt. Der Verkehrsraum der Radfahrenden steht oft in Konkurrenz mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr. Die Knotenpunkte in Wipperfürth sind auf den Autoverkehr ausgerichtet. Dadurch wird das Fahrradfahren langsam und gefährlich. Das ist nicht mehr zeitgemäß und eine

bis heute nachwirkende Folge der autozentrierten Stadtplanung aus vorangegangenen Jahrzehnten. Mit dem Mobilitätskonzept soll erreicht werden, dass das Fahrrad als gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz angesehen wird. Dies geschieht allerdings nicht von selbst, sondern erfordert die bewusste Entscheidung für eine neue Mobilitätsstrategie. Der Radverkehr muss künftig konsequent gefördert werden. Die Stadtplanung muss das Fahrrad von jetzt an als Verkehrsmittel gleichberechtigt berücksichtigen und ein durchgängiges, gutes und separates Wegenetz zur Verfügung stellen. Entscheidend für die weitere Entwicklung wird sein, dass Politik und Verwaltung beim Radverkehr an einem Strang ziehen und konsequent fahrradfreundliche Maßnahmen umsetzen.

Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt

Der Bahntrassenradweg, der die Hansestadt Wipperfürth von Hückeswagen bis Marienheide durchquert und die Kirchdörfer Hämmern und Ohl / Klaswipper anbindet, bildet eine attraktive Radwegeachse für den Alltagsverkehr als auch für den Tourismus. Alle Kirchdörfer sind über möglichst

direkt geführte Verbindungen fahrradfreundlich an die Innenstadt von Wipperfürth anzubinden. Dabei sind separat vom Kfz geführte Wegeverbindungen gegenüber Radwegen auf der Fahrbahn zu bevorzugen. Mit Hilfe der Radwegeachsen gilt es die Dörfer mit der Kernstadt zu vernetzen.

Vernetzung der Dörfer untereinander

In zweiter Priorität sind die Kirchdörfer untereinander und mit den Weilern fahrradfreundlich zu verbinden, sodass ein möglichst autofreies bis autoarmes Wegenetz abseits der Verkehrsstraßen

entsteht. Ein solches Wegenetz dient nicht nur der eigenen Bevölkerung bei den Alltags- und Freizeitwegen, sondern erschließt auch den Landschaftsraum für den Tages- und Wochenendtourismus.

Barrierefreiheit

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

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

7. Gesamtstädtische Maßnahmen

Im Folgenden werden die erarbeiteten Maßnahmen vorgestellt. Sie werden aus den entwickelten Zielen abgeleitet und durch die unterschiedlichen Beteiligungsformate von der Öffentlichkeit konkretisiert. Hierbei lassen sich Maßnahmen unterscheiden, die eine gesamtstädtische Dimension besitzen und Maßnahmen, die sich in den Ortsteilen konkret verorten lassen (vgl. Kapitel 8). Teilweise wirken sich gesamtstädtische Maßnahmen jedoch auch auf die Ortsteilebene aus, da enge Synergien bestehen. Für die Gesamtstadt wurden insgesamt 34 Maßnahmen identifiziert, die zur Zielerreichung beitragen werden. Diese Maßnahmen werden auf den folgen-

den Seiten näher erläutert. Maßnahmen, mit einer besonders wichtigen Funktion für die zukünftige Stadtentwicklung, werden als sogenannte »Schlüsselprojekte« vertiefend erläutert. Zudem wurden für die Gesamtstadt 34 Maßnahmen im Themenfeld Mobilität entwickelt. Eine Übersicht über diese Maßnahmen ist folgend ebenfalls einzusehen, eine detaillierte Erläuterung ist dem separaten Mobilitätskonzept zu entnehmen. Für alle Maßnahmen wird ein Realisierungshorizont, mögliche Fördermittelzugänge, Akteure und Synergien benannt. Bei den genannten Akteuren und Fördermitteln besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

7.1 Wohnen und Wohnumfeld

Im Themenfeld Wohnen und Wohnumfeld sind sieben Maßnahmen entwickelt worden (vgl. Abbildung 74). Vier der sieben Maßnahmen sind als Schlüsselprojekte definiert worden. Dies macht

deutlich, dass insbesondere das Themenfeld Wohnen und Wohnumfeld eine große Bedeutung bei der zukunftsgerechten Aufstellung der Hansestadt Wipperfürth hat.



Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
W-W1	Perspektive Wohnen	 I-III	Abteilung Stadt- und Raumplanung, private Eigentümer, Abteilung Liegenschaften	-	W-W2, W-W3 
W-W2	Politischer Grundsatzbeschluss nachhaltiger Standards im Neubau	I	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften	-	W-W1, W-W4, W-G5 
W-W3	Flächenaneignungsstrategie entwickeln	 I	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften	-	W-W1, W-W2, W-W5 
W-W4	Initiative Innenentwicklung	 I	Abteilung Stadt- und Raumplanung	-	W-W1, W-W2, W-W5 
W-W5	Programm Generationenwechsel	 I	Abteilung Stadtentwicklung, private Eigentümer	Förderung von Wohnen im Alter (NRW)	W-W1, W-W4, K-2 
W-W6	Initiative Energetische Sanierung	I	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement	KfW Förderung	W-G5, WF-1 
W-W7	Straßenraumsanierung	I-III	Abteilung Tiefbau	-	WF-1, T-14 

 Realisierungshorizont I: 2023-2028
Schlüsselprojekt
  Realisierungshorizont II: 2029-2034
Synergien zur Kernstadt
  Realisierungshorizont III: 2035-2040
Synergien zu Kirchdörfern

Abbildung 74: Maßnahmenübersicht Wohnen und Wohnumfeld

**Akteure**

Abteilung Stadt- und Raumplanung,
private Eigentümer

Synergien zu

W-W2

W-W3

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

In Wipperfürth werden bis zum Jahr 2040 ca. 32,1 bis 48,2 ha neuer Wohnbaufläche (je nach städtebaulicher Dichte) benötigt, um den ermittelten Wohnbauflächenbedarf für einen Bevölkerungserhalt zu decken (vgl. Kapitel 4.1). Zur Flächeneinsparung ist eine städtebauliche Dichte von mind. 30 Wohneinheiten je Hektar (Brutto) zu realisieren. Mit Blick auf die bestehende Siedlungsstruktur wird der Wert als angemessen angesehen. Zur Ermöglichung eines leichten Bevölkerungswachstums wird der Wohnbauflächenbedarf auf 40 ha aufgerundet. Zusätzlich ist eine Nachverdichtung im Bestand anzustreben (vgl. Maßnahme W-W4).

In Wipperfürth bestehen unterschiedliche Wohnbauflächenreserven, die im Flächennutzungsplan oder im Regionalplan dargestellt sind. Darüber hinaus befinden sich derzeit Neubauquartiere in der Planung. Diese Reserven überschreiten deutlich den ermittelten Wohnbauflächenbedarf, weshalb schwerpunkthaft Reserven in Siedlungsschwerpunkten mit guter infrastruktureller Ausstattung zu entwickeln sind. Die bestehenden Reserven werden anhand der folgenden Indikatoren in drei Prioritätsstufen (vgl. Abbildung 76) zur Entwicklung unterteilt:

- › Mobilität – MIV Anbindung
- › Mobilität – ÖPNV-Anbindung
- › Mobilität – Fuß- und Radverkehrsanbindung
- › Erreichbarkeit Einzelhandelsangebote
- › Erreichbarkeit soziale Infrastruktur (z.B: Schulen, Kitas, medizinische Angebote)
- › Auswirkungen auf die Siedlungsstruktur
- › Topografische Gegebenheiten

Daraus ergibt sich ein Fokus auf die Kernstadt Wipperfürth: Die verkehrliche Anbindung sowie Einkaufsmöglichkeiten sind gegeben, auch Bildungs-, Kultur- und Freizeitangebote sind vorhanden. Zudem können Infrastrukturfolgekosten zur Erschließung neuer Flächen eingespart werden. Darüber hinaus sind auch kleinteilige Entwicklungen in den Kirchdörfern möglich, um eine Eigenentwicklung

	neue Baugebiete am Siedlungs- rand	neue Bauflächen im Innenbereich	Errichtung von Mehrfamilien- häusern	Aktivierungs- programm Baulücken	Überprüfung Planungsrecht (Nachverdich- tung)
Wipperfürth	●	●	●	●	●
Agathaberg/Dohrgaul	-	-	●	●	●
Egen	-	-	-	-	●
Hämmern	-	-	●	●	●
Kreuzberg/Kupferberg	-	●	●	●	●
Ohl/Klaswipper	-	-	●	●	●
Thier	-	●	●	●	●
Wipperfeld	-	-	●	●	●

Abbildung 75: Wohnbauliche Entwicklungsmöglichkeiten in den Ortsteilen

zu ermöglichen. Zudem stellen in den kleineren Ortsteilen weiterhin Nachverdichtungsmöglichkeiten ein großes Potenzial dar (vgl. Abbildung 75).

Die Abbildung 76 bildet zusammenfassend alle Reserven und ihre Priorität zur Aktivierung ab. Zudem sind je Ortsteil die Flächenreserven (mit Priorität 1) angegeben. In der Kernstadt sind 37,8 ha entwickelbar, in Kreuzberg 2,2 ha, in Hämmern 1,2 ha, in Wipperfeld 1 ha und in Thier 0,7 ha. Somit sind in den Kirchdörfern 5,1 ha sinnvoll entwickelbar. Daraus ergeben sich in der Summe rd. 43,9 ha.

Darüber hinaus besteht in Wipperfürth, ein Außenbereichsgutachten, das derzeit aktualisiert wird. Ziel des Gutachtens ist eine Kriterienliste zum Erlass von Außenbereichssatzungen, um Bauvorhaben im Außenbereich an geeigneten Standorten zu erleichtern.

Den Neuentwicklungen sind planerische Zielsetzungen zugrundezulegen, um die Siedlungsentwicklung aktiv zu steuern. Es sind gemischte Wohnraumangebote sowie unterschiedliche Wohnungsgrößen zu entwickeln, um ein bedarfsgerechtes Angebot zu generieren und insbesondere auch attraktiven Wohnraum für junge Erwachsene zu schaffen. Dazu zählt insbesondere auch die Entwicklung von barrierefreien und altengerechten Wohnangeboten. Darüber hinaus ist bezahlbarer Wohnraum durch quartiersspezifische Quoten für mietpreisgebunden Wohnraum oder in Zusammenarbeit mit der städtischen Wohnungsgesellschaft zu sichern.

Zudem sind gemeinschaftliche Wohnformen zu fördern, was durch eine zielgruppenorientierte Vergabe von Baugrundstücken für Familien, Baugruppen oder genossenschaftliche Wohnprojekte sowie Mehrgenerationen-Wohnprojekte erfolgen kann. Damit einhergehend sind öffentliche Räume gemeinschaftsfördernd zu entwickeln. Außerdem können auch flächensparende Wohnformen (z.B. Tiny-Houses) und neue Wohnformen erprobt werden. Mit Blick auf Baugruppen sind Beratungs- und Informationsangebote für Interessierte von der Verwaltung zur Verfügung zu stellen.

Ein besonderes Augenmerk liegt auf der Entwicklung »klimagerechter Quartiere«. Das bedeutet, dass hohe energetische Standards berücksichtigt werden, der MIV-Verkehr reduziert und E-Ladeinfrastruktur bereitgestellt wird, Dach- und Fassadenbegrünungen forciert und Aspekte der Klimaanpassung in der Konzeption (z.B. Niederschlagsentwässerung, Kaltluftschneisen) berücksichtigt werden (vgl. Maßnahme WF-3).

Darüber hinaus wird eine enge Abstimmung zwischen Verwaltung und Wirtschaft empfohlen. So können ansässige Betriebe ihr Wissen zu Wohnraumansprüchen von neuen Arbeitskräften einbringen und Synergieeffekte eines attraktiven Wohn- und Arbeitsortes ausgeschöpft werden.

Realisierungsschritte:

1. Aktivierung der Reserveflächen (vgl. Maßnahme W-W3)
2. Erhebung der Wohnraumbedarfe (Verhältnis der unterschiedlichen Wohnformen)
3. Erarbeitung städtebaulicher Entwürfe
4. Schaffung des benötigten Planungsrechts

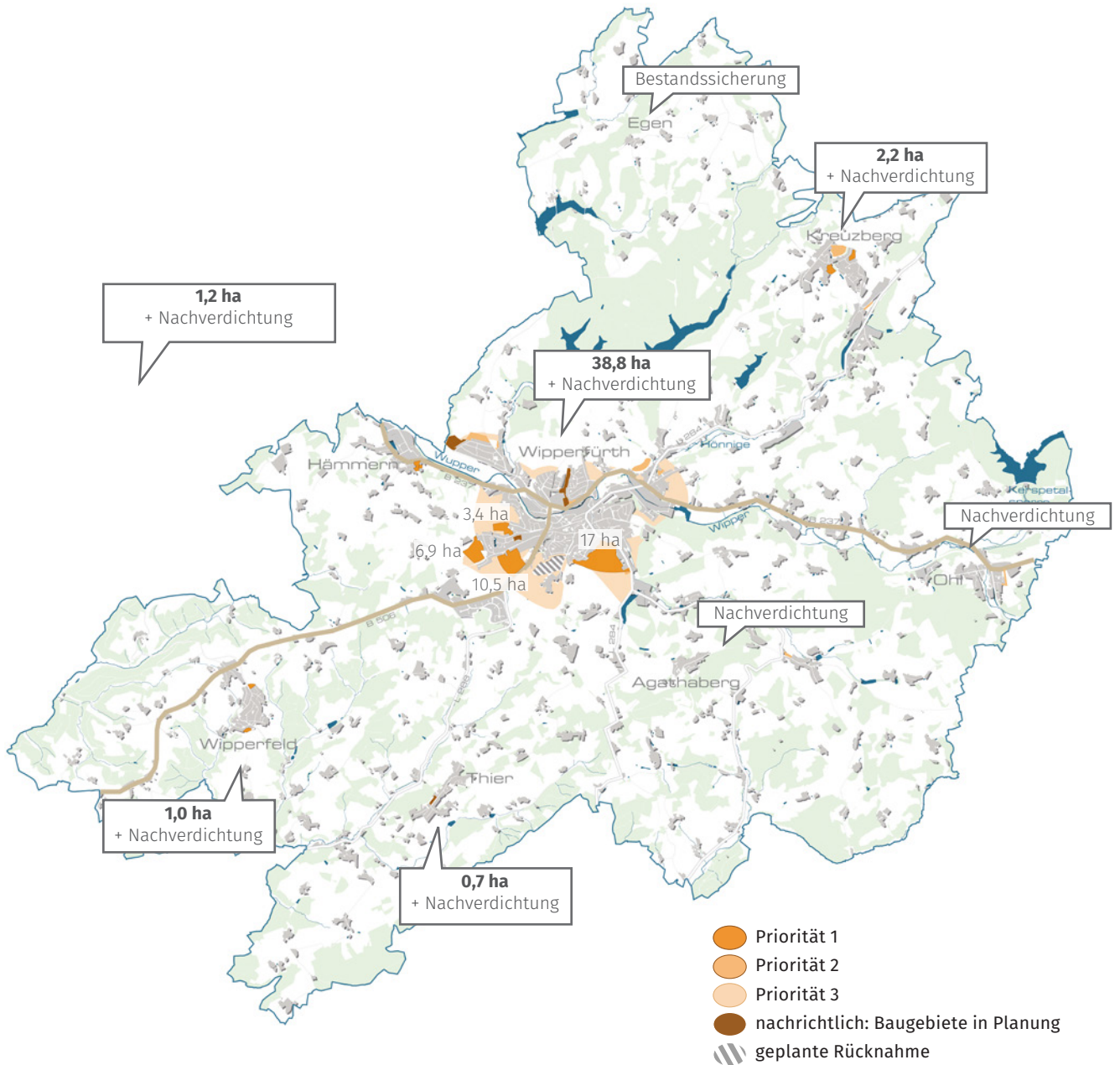


Abbildung 76: Priorisierung der wohnbaulichen Reserveflächen

W-W2 **Politischer Grundsatzbeschluss nachhaltiger Standards im Neubau**

Zur Sicherung nachhaltiger Standards im Neubau ist ein politischer Grundsatzbeschluss zu erarbeiten, der Leitlinien zu den Themen Energie, Begrünung und Klimaanpassung umfasst. Dabei kann es sich z.B. um Vorgaben zur Nutzung der Dachflächen für Solaranlagen oder Dachbegrünungen, E-Ladeinfrastruktur oder auch Regenwasserbewirtschaftung handeln. Die Inhalte des politischen Grundsatzbeschlusses sind in der Bauleitplanung umzusetzen und als Broschüre zu veröffentlichen.

W-W3 **Flächenaneignungsstrategie entwickeln**

Es ist eine Strategie zur Aktivierung von Wohnbauflächenreserven und Gewerbeflächenreserven zu entwickeln, um eine bedarfsgerechte Flächenentwicklung in Wipperfürth betreiben zu können.

Im Rahmen der Erarbeitung einer solchen Strategie kann das bestehende kommunale Baulandmanagement und die darin festgelegten maximalen Erwerbs- und Verkaufspreise für Flächen, die zur Baulandentwicklung genutzt werden sollen, auf seine Aktualität geprüft und ggf. angepasst werden.

Des Weiteren ist ein »Instrumentenkasten« und eine Vorgehensweise für die Stadtverwaltung zu erarbeiten, die eine Aktivierung von Flächen zur Entwicklung erleichtern. Dazu können unter anderem die Nutzung von Vorkaufsrechten und der Zwischenerwerb durch die Stadt, städtebauliche Verträge, Konzeptvergaben und weitere Instrumente dienen. Zudem kann bei Eigentümer:innen von Reserveflächen, die im Regionalplan oder Flächennutzungsplan gesichert sind, eine umfängliche Abfrage durchgeführt werden, ob ein grundsätzliches Verkaufsinteresse besteht.

Auch die Initiierung eines Pools an Tauschflächen trägt zur Aktivierung von Reserveflächen bei. Die Hansestadt Wipperfürth könnte durch den Ankauf landwirtschaftlicher Nutz- und sonstiger Freiflächen eine aktive Bodenvorratspolitik betreiben, um über den Tauschflächenpool bauliche Entwicklungen im Bereich der Wohnbau- und Gewerbeflächen vorzubereiten. Ferner kann durch Ankauf von Schlüsselgrundstücken im Innenbereich die Möglichkeit zur Umsetzung der Innenentwicklung vorangetrieben werden.

Realisierungsschritte:

1. Prüfung und ggf. Überarbeitung des kommunalen Baulandmanagements
2. Entwicklung eines Instrumentenkastens und einer standardisierten Vorgehensweise zur Flächenaneignung
3. ggf. Entwicklung eines Tauschflächenpools



Akteure

Abteilung Stadt- und Raumplanung,
Abteilung Liegenschaften

Synergien zu

W-W1
W-W2
W-W5

Kostengruppe

10.000 € - 50.000 €



Akteure
Abteilung Stadt-
und Raumplanung

Synergien zu
W-W1
W-W2
W-W5

Kostengruppe
50.000 € - 100.000 €

Zur aktiven Steuerung der Innenentwicklung tragen unterschiedliche Bausteine bei.

Zum einen ist ein Baulückenkataster zu initiieren und in Zukunft weiter fortzuführen, um aktiv auf Grundstückseigentümer zugehen zu können.

Zum anderen sind Eigentümer:innen in entsprechenden Potenzialbereichen direkt anzusprechen und zu Anwohnerwerkstätten einzuladen. Bei Potenzialbereichen kann es sich beispielsweise um tiefe Baublöcke oder Siedlungsgebiete mit sehr großen Grundstücken handeln. Die Anwohnerwerkstätten sind zu nutzen, um zum Thema Hinterlandbebauung und weiteren Innenentwicklungspotenzialen (z.B. Aufstockung, Anbauten) zu informieren, um Innenentwicklungspotenziale im Bestand aktivieren zu können.

Bei einer Hinterlandbebauung ist der Leitgedanke, dass erst, wenn mindestens vier zusammenhängende Baugrundstücke (alternativ räumlich benachbarte Bereiche mit min. je zwei Baugrundstücken) für eine Bebauung gewonnen werden können, eine Änderung bzw. Schaffung des entsprechenden Planungsrechts vorgenommen wird. Ansonsten besteht die Gefahr, dass der Aufwand nicht im Verhältnis zu den Kosten steht, die der Kommune entstehen.

Realisierungsschritte:

1. Initiierung eines Baulückenkatasters
2. Anschreiben der Eigentümer von Baulücken zur Abfrage der Bauwilligkeit bzw. für Einwilligung zur Veröffentlichung als Baulücke im Kataster
3. Durchführung von Anwohnerwerkstätten zur Abfrage der Bereitschaft einer Hinterlandbebauung und weiterer Nachverdichtungsmöglichkeiten
4. bei positiver Resonanz: Änderung des Planungsrechts sofern notwendig

**Akteure**

Abteilung Stadtentwicklung,
private Eigentümer

Synergien zu

W-W1
W-W4
K-2

Kostengruppe

> 1 Mio. €

Aus der Bevölkerungsanalyse in Wipperfürth hat sich ergeben, dass die Kommune vom Demografischen Wandel betroffen ist. Daher ist im Zielsystem unter anderem die Bedeutung von altersgerechtem Wohnraum herausgestellt. Ein Baustein für altengerechtes Wohnen ist eine generationengerechte Quartiersentwicklung. Diese setzt sich aus mehreren Teilmaßnahmen zusammen:

- › Informationsveranstaltungen zu barrierefreiem Umbau
- › Generationenübergreifende Nachbarschaftshilfen
- › Schaffung von neuem altengerechtem Wohnraum
- › Förderprogramm »Jung kauft Alt, Alt kauft Neu«

Mittels Informationsveranstaltungen sind Privateigentümer:innen von Wohnimmobilien zu Maßnahmen und Fördermöglichkeiten eines barrierefreien Umbaus der eigenen Immobilie zu beraten. Zudem können Informationen zum Umbau eines untergenutzten Einfamilienhauses in kleinere barrierefreie Wohneinheiten gegeben werden.

Durch die Einrichtung einer digitalen Plattform zur Nachbarschaftshilfe sind soziale Netzwerke zu stärken. Zum Beispiel können Gegenstände über die Plattform ausgeliehen oder verkauft werden, es können Hilfestellungen rund um das Haus oder beim Einkauf angeboten werden, um ältere Menschen zu unterstützen oder umgekehrt Kinderbetreuungsangebote vermittelt werden.

Darüber hinaus sind neue altengerechte Wohnraumangebote in der Kernstadt und in den Kirchdörfern zu entwickeln. Aus diesem Grund sind Wohnformen dieser Art bei der Entwicklung neuer Wohnbauflächen (vgl. Maßnahme W-W1 »Perspektive Wohnen«) stets zu berücksichtigen. Auch Innenentwicklungspotenziale oder Bestandsgebäude, wie z.B. das Haus Hembach in Wipperfeld, können entsprechend genutzt werden. Die städtische Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft WEG ist in Planungen miteinzubeziehen und es sollten Kooperationen mit caritativen Verbänden/Pflegediensten forciert werden.

Weiterhin ist ein Förderprogramm »Jung kauft Alt, Alt kauft Neu« zur Unterstützung eines geordneten Generationswechsels zu entwickeln, das die Vermittlung von Immobilien an junge kaufinteressierte Familien durch Finanzierung von Altbaugutachten und Bereitstellung von finanziellen Anreizen zur Unterstützung bei Immobilienkäufen (sowohl für Jung kauft Alt, als auch für Alt kauft Neu) unterstützt. Dazu können lokale Banken und Immobilienmakler miteinbezogen werden, da diese zum einen bei der Vermittlung von Immobilien tätig sind und zum anderen ein hohes Hintergrundwissen zu den Bedarfen vor Ort aufweisen.

Realisierungsschritte:

1. Durchführung von Informationsveranstaltungen zum barrierefreien Umbau von Immobilien
2. Entwicklung einer Plattform für generationsübergreifende Nachbarschaftshilfen
3. Realisierung von altengerechtem Wohnraum über die Maßnahme W-W1 Perspektive Wohnen
4. Entwicklung des neuen Aufgabenfeldes »Altengerechtes Wohnen« innerhalb der WEG
5. Erarbeitung und Beschluss einer Förderrichtlinie »Jung kauft Alt, Alt kauft Neu«

W-W6 Initiative Energetische Sanierung

Bereits heute bietet die Hansestadt Wipperfürth in Zusammenarbeit mit der Verbraucherzentrale eine Energieberatung für interessierte Personen an. Im Zuge der Initiative Energetische Sanierung ist ergänzend eine aufsuchende Beratung zur Aktivierung der Eigentümer zu etablieren. Dazu sind Anwohner:innen zu Informationsveranstaltungen einzuladen und auf Beratungsangebote hinzuweisen. Darüber hinaus werden den Eigentümer:innen Informationen zu Fördermöglichkeiten bereitgestellt. Folgende Themen können dabei berücksichtigt werden:

- › Energieeffiziente Sanierung (Einzelmaßnahmen/KfW-Effizienzhaus-Standard)
- › Energieeffizientes Bauen, Passivhaus, KfW-Effizienzhaus-Standard
- › Heizungserneuerung
- › Erneuerbare Energien, Kraft-Wärme-Kopplung, Wärmepumpe, PV-Anlagen, Speicher und Ladestation, Batteriespeicher für Solarstrom
- › KfW-/BAFA-Antragsverfahren
- › Gebäudethermografie
- › Elektroleichtfahrzeuge, Lastenbeförderung
- › Ladeinfrastruktur Photovoltaik, Ökostrom mit/ohne Abrechnungssystem
- › Begrünungsmaßnahmen

Die Maßnahme kann im gesamten Stadtgebiet angewendet werden. Es ist jedoch sinnvoll mit zwei Modellquartieren (z.B. Leyesiedlung, Sanderhöhe) zu beginnen.

Optional kann auch ein städtisches Förderprogramm entwickelt werden.

Es ist empfehlenswert, den Austausch mit Best Practice Projekten oder Kommunen zu suchen, um weiteres Wissen und Umsetzungsmöglichkeiten im Zuge der energetischen Sanierung zu erlangen.

W-W7 Straßenraumsanierung

Auch in Zukunft findet eine regelmäßige gesamtstädtische Zustandserhebung der Straßenräume statt. Neben dem Oberflächenzustand der Straßen sind dabei Geh- und Radinfrastrukturen und Straßenbegrünung zu betrachten. So sind Handlungsbedarfe zur Sanierung zu ermitteln und anschließend zu priorisieren. Sobald bauliche Eingriffe in Straßen geplant sind, ist das Verlegen von Lehrrohren zu prüfen, um ein erneutes Öffnen der Straßen nachfolgend möglichst zu vermeiden.

7.2 Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien

Das Themenfeld Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien setzt sich aus insgesamt vier Maßnahmen zusammen.

Zwei der vier Maßnahmen sind als Schlüsselprojekte definiert (vgl. Abbildung 77).



Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
W-G1	Konzept »Förderung moderne Arbeitswelt«	I-III	Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung, Abteilung Stadtentwicklung, private Eigentümer	-	WF-6 ●
W-G2	Versorgung vor Ort	I	Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/ Citymanagement, Dorfvereine	-	T-3 ○
W-G3	Gastronomiekonzept entwickeln	I	Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/ Citymanagement, private Eigentümer	-	I-9, A-4, WD-4 ○ ●
W-G4	Erarbeitung eines Energienutzungsplans	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement	-	W-W2, W-W6 ○ ●
Realisierungshorizont I: 2023-2028		Realisierungshorizont II: 2029-2034		Realisierungshorizont III: 2035-2040	
🔑 Schlüsselprojekt		● Synergien zur Kernstadt		○ Synergien zu Kirchdörfern	

Abbildung 77: Maßnahmenübersicht Gewerbe, Einzelhandel und Erneuerbare Energien

W-G1 Konzept »Förderung moderne Arbeitswelt«

Es ist ein Konzept zur Förderung moderner Arbeitswelten in Wipperfürth zu erarbeiten. Zum einen sind in Verwaltung und Privatwirtschaft dazu die vorhandenen Büroflächen und deren Auslastung zu erheben, um Veränderungen durch vermehrtes Homeoffice und die Coronapandemie zu erkennen und ggf. Maßnahmen zur besseren Nutzung der Büroflächen zu entwickeln, z.B. durch Desk-Sharing und Co-Working.

Zum anderen sind Maßnahmen zur Vermarktung von nichtgenutzten oder untergenutzten Büroflächen in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Eigentümer:innen zu entwickeln. So kann der Dienstleistungssektor in Wipperfürth gestärkt werden, ohne neue Flächen zu aktivieren.

Ergänzend sind Rahmenbedingungen für Co-Working-Spaces zu schaffen, indem die Verwaltung geeignete Räumlichkeiten sucht und ggf. bereitstellt.

Grundvoraussetzung der Maßnahme ist der weiterführende Breitbandausbau, der als Querschnittsaufgabe zu verstehen ist.

W-G2 Versorgung vor Ort

In den Kirchdörfern sind alternative Nahversorgungskonzepte zu erproben:

- › Supermarkt auf Rädern
- › Wöchentliche Sammelbestellungen für die einzelnen Dörfer
- › Container/Raum mit freiem Zugang und Kartenzahlung
- › gemeinsamer Lieferservice oder Packstationen von den ansässigen Einzelhändlern (z.B. Same Day Delivery)

Ein geeignetes Betreibermodell ist gemeinsam von der Verwaltung und dem Einzelhandel zu entwickeln und mögliche Förderprogramme zu nutzen. Ergänzend sind auf der städtischen Homepage und mithilfe von Flyern etc. Informationen zum lokalen Angebot von Lieferdiensten und mobilen Verkaufswagen bereitzustellen.

W-G3 Gastronomiekonzept entwickeln

Das gastronomische Angebot in Wipperfürth ist ein wichtiger Frequenzbringer in der Innenstadt und einigen Kirchdörfern und leistet somit einen zentralen Beitrag zur Belebung der Ortskerne sowie zum gesellschaftlichen Austausch. Insbesondere auch mit Blick auf die Veränderungen im Einzelhandel, nimmt die Bedeutung eines attraktiven gastronomischen Angebotes in Innenstädten zu.

Das Gastronomiekonzept hat zum Ziel, die Branche zukunftsfähig aufzustellen und Entwicklungsperspektiven und Handlungsbedarfe in Wipperfürth zu erkennen. Dazu sind im ersten Schritt das bestehende Angebot in der Kernstadt sowie in den Kirchdörfern zu erheben und Gespräche mit den ansässigen Gastronomen zu führen, um ihr Wissen zur Nachfrage, möglichen Problemen oder Zukunftsideen zu sammeln.

Nachfolgend sind Maßnahmen zur Sicherung und Weiterentwicklung des Angebotes und zur Vernetzung der Gastronomen untereinander abzuleiten. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auch auf den Reaktivierungspotenzialen von Leerständen. Dies betrifft insbesondere die Kirchdörfer Agathaberg und Wipperfeld. Sofern eine erneute kommerzielle gastronomische Nutzung erschwert ist, können ehrenamtliche Betreibermodelle geprüft oder alternative Nutzungsideen entwickelt werden.

Das Konzept ist in Zusammenarbeit von Stadtverwaltung, Citymanagement und Wirtschaftsförderung zu erarbeiten.

Realisierungsschritte:

1. Bestandserhebung und konsolidierende Gespräche mit Gastronomen in Wipperfürth
2. Erarbeitung von Handlungsbedarfen und Entwicklungsperspektiven
3. Entwicklung von Maßnahmen



Akteure

Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/ Citymanagement, private Eigentümer

Synergien zu

I-9
A-4
WD-4

Kostengruppe

10.000 € - 50.000 €

**Akteure**

Abteilung
Stadtentwicklung/
Klimaschutzma-
nagement

Synergien zu

W-W6
W-F2

Kostengruppe

50.000 € - 100.000 €

Die Hansestadt Wipperfürth hat sich zum Ziel gesetzt, erneuerbare Energien zu fördern und auszubauen. Dazu ist ein Energienutzungsplan zu erarbeiten. Im Zuge dessen sind jegliche Energiegewinnungspotenziale in der Stadt zu erfassen. Neben konventionellen Energieformen sind insbesondere erneuerbare Energien zu untersuchen. Flächenpotenziale für Windenergieanlagen sind zu erheben und potenzielle Standorte für Freiflächen-PV-Anlagen und Agrophotovoltaikanlagen zu ermitteln. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Energiegewinnungspotenziale durch Wasserkraft und Biogas im Zuge der Landwirtschaft weiter ausbaufähig sind. Ein weiterer Bestandteil kann der Ausbau von Solarenergie auf Dachflächen auf Grundlage des Eignungskatasters des Landes NRW sein.

Sämtlichen Energiegewinnungspotenzialen sind die kommunalen Energiebedarfe gegenüberzustellen, um ableiten zu können, ob Wipperfürth – oder ggf. einzelne Ortsteile – eine Energieautarkie erreichen kann. Eine Kooperation bei der Erarbeitung des Energienutzungsplanes mit Nachbargemeinden oder dem Oberbergischen Kreis ist sinnvoll.

Zudem setzt sich Wipperfürth das Ziel, als Stadt mit gutem Beispiel voranzugehen und alle öffentlichen Gebäude klimaneutral weiterzuentwickeln. In dem Zuge sind auch innovative Ansätze zu erproben. Eine Eignungsprüfung der städtischen Gebäude auf Photovoltaikanlagen wurde bereits durchgeführt.

Darüber hinaus besteht in der Bürgerschaft der Wunsch, gemeinschaftliche und genossenschaftliche Ansätze wie z.B. Bürgerwindparks zu prüfen.

Realisierungsschritte:

1. Erhebung Energiegewinnungspotenziale
2. Erhebung kommunale Energiebedarfe
3. Erarbeitung des Energienutzungsplanes

7.3 Freiraum und Tourismus

Das Themenfeld Freiraum und Tourismus umfasst zwölf verschiedene Maßnahmen (vgl. Abbildung

78). Als Schlüsselprojekte werden in diesem Themenfeld drei Maßnahmen vertiefend betrachtet.



Nr.	Name	Realisierungs-horizont	Akteure	möglicher Fördermittel-zugang	Synergien
W-F1	Wasser in der Stadt	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadtentwässerung	Richtlinie Hochwasserrisiko-management, Wasserrahmenrichtlinie	W-F4, W-F9, I-10, I-11, I-15, H-7, O-4, O-5, O-6
W-F2	Zukunftskonzepte für die Landwirtschaft	I	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement	-	-
W-F3	Klimaresiliente Wälder	I	Abteilung Liegenschaften, private Eigentümer	Förderrichtlinie Extremwetterfolgen	W-F8
W-F4	Hochwasserrisikomanagement etablieren	I-III	Abteilung Stadtentwässerung	Richtlinie Hochwasserrisiko-management, Wasserrahmenrichtlinie	W-F1, W-F9, I-10, I-11, I-15, H-7, O-4, O-5, O-6
W-F5	Fortschreibung integriertes Klimaschutzkonzept	I	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement	-	-
W-F6	Biotoptrittsteine im Siedlungsgebiet	II	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement	Wohnviertel im Wandel (EFRE) Bundesprogramm Biologische Vielfalt	-
W-F7	Essbare Stadt	III	Abteilung Stadtentwicklung/ Klimaschutzmanagement, Vereine	Wohnviertel im Wandel (EFRE)	WF-2
W-F8	Wander- und Radwegenetz 2.0	I-II	Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	-	W-F3
W-F9	Neues touristisches Highlight	I-III	Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	Leader Bergisches Wasserland	W-F1
W-F10	Konzept für Wohnmobil- und Wohnwagenstellplätze	II	Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	-	W-F8, W-F9
W-F11	Beherbergungskonzept entwickeln	III	Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	-	W-F9

Realisierungshorizont I: 2023-2028

Realisierungshorizont II: 2029-2034

Realisierungshorizont III: 2035-2040

 Schlüsselprojekt

 Synergien zur Kernstadt

 Synergien zu Kirchdörfern

Abbildung 78: Maßnahmenübersicht Freiraum und Tourismus

**Akteure**

Abteilung Stadtentwicklung, Stadtentwässerung

Synergien zu

W-F4
W-F9
I-10
I-11
I-15
H-7
O-4
O-5
O-6

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

Wipperfürth ist Teil der Talsperrenlandschaft und wird von Flüssen durchzogen. Somit besteht im Stadtgebiet ein hohes Naherholungspotenzial, das im Rahmen der Maßnahme »Wasser in der Stadt« besser herauszustellen ist und neue Qualitäten für die Bevölkerung und Tourismus eröffnen soll.

Dazu sind zum einen die Talsperren erlebbarer zu gestalten. Eine barrierefreie Begehrbarkeit des Staudamms an der Neyetalsperre, Aussichtsplattformen mit Blick auf die Seen oder (punktuelle) Zugänge zum Wasser sind mögliche Ansätze (vgl. Maßnahme W-F10). Auch zugehörige Beschilderungen an den Wanderwegen und Informationstafeln zu den Gewässern können zur besseren Erlebbbarkeit und Wahrnehmung der großen Wasserflächen beitragen. Dies ist unter Einbeziehung von naturschutzrechtlichen Belangen und den Anforderungen an die Funktion als Trinkwasserreservoirs zu planen.

Zum anderen sind die Fluss- und Bachläufe im Siedlungsgebiet herauszustellen. Das betrifft überwiegend die Flüsse Wupper und Wipper sowie den Gaulbach, die sich in der Kernstadt und in den Ortsteilen Hämmern und Ohl befinden. Durch die Schaffung von Aufenthaltsräumen unterschiedlicher Qualitäten am Wasser mit Räumen für Erholung, Naturerfahrung, Freizeit- und Sport wird das Wasser in der Stadt erlebbar. Die Gestaltung erfolgt unter der Berücksichtigung ökologischer Belange.

Im Zuge der Ortsteilkonzepte (vgl. Kapitel 8) werden detaillierte Maßnahmen in den entsprechenden Ortsteilen zur Nutzung und Gestaltung der Fluss- bzw. Bachufer erläutert. Das Schlüsselprojekt »Wasser in der Stadt« dient hierbei zur Koordinierung und Abstimmung der Maßnahmen auf Ortsteilebene.

Realisierungsschritte:

1. Ausarbeitung von Teilprojekten zur Erlebbbarkeit der Talsperren
2. Koordination der Maßnahmen zur Erlebbbarkeit des Wassers auf Ortsteilebene

W-F2 Zukunftskonzepte für die Landwirtschaft

Die Landwirtschaft in Wipperfürth ist durch innovative Konzepte für konventionelle und ökologische Betriebe zu fördern. Die Verwaltung unterstützt Betriebe, die Agroforstwirtschaft oder Agrophotovoltaik etablieren möchten. Dabei wird z.B. Lebensmittelanbau bzw. Viehhaltung mit Forstwirtschaft oder Photovoltaikanlagen auf einer Fläche kombiniert, woraus sich positive Synergieeffekte ergeben und Flächen nachhaltiger genutzt werden.

Zudem können städtische Liegenschaften bei Neuverpachtungen mit der Bedingung von ökologischem Landbau versehen werden. Darüber hinaus sind nach Möglichkeit Kooperationen mit landwirtschaftlichen Betrieben zu schließen, die Naturschutz und Landbewirtschaftung in Einklang bringen (z.B. Wildkrautschutzstreifen, Blühstreifen bei Ackerland).

Die Auslieferungsnetzwerke von lokal produzierten Produkten an Privatpersonen und gewerbliche Betriebe sind weiter auszubauen. Insbesondere städtische Einrichtungen sind als Verbraucher regionaler Lebensmittel zu vermarkten, indem diese in öffentlichen Einrichtungen wie z.B. Schulen mit Mensa genutzt werden. Zugleich kann durch eine enge Vernetzung von Landwirtschaft, Gastronomie und Einzelhandel die Nutzung der lokalen Produkte gefördert werden. Auch die Weiterverarbeitung von Produkten vor Ort ist zu fördern, indem z.B. die Suche und Initiierung von Verarbeitungsstandorten unterstützt wird.

Weiterhin ist im Zuge der Maßnahme zu prüfen, inwieweit Tourismus und Landwirtschaftsbetriebe stärker verbunden werden können und wie Regenwasserbewirtschaftung (z.B. in Gewerbegebieten) zur Bewässerung von Agrarflächen genutzt werden kann.

W-F3 Klimaresiliente Wälder

Die (städtischen) Wälder sind mit Blick auf Klimaveränderungen und damit verbundene steigende Trockenperioden, Unwetter und Schädlingsanfälligkeit resilient aufzustellen. Dazu sind die aufgrund des Borkenkäferbefalls gerodeten Flächen wiederaufzuforsten und teilweise eine natürliche Regenerierung zu ermöglichen. Bestehende Waldflächen sind zu stabilisieren. Bei der Auswahl der Pflanzen sind zur Stabilisierung bzw. Wiederaufforstung regionale und resiliente Baumarten auszuwählen. Das Ziel sind robuste und naturnahe Mischwälder, die nachhaltig bewirtschaftet werden können und klimaresilient sind. Zudem können Gespräche mit der Forstwirtschaft initiiert werden, um gemeinsam klimaresiliente Wälder zu fördern.

Des Weiteren sind entlang von Wanderwegen oder in der Nähe von Siedlungsbereichen Obst- und Nussbäume zu pflanzen, deren Früchte von der Bevölkerung Wipperfürths und Touristen geerntet werden können.

**Akteure**

Abteilung

Stadtentwässerung

Synergien zu

W-F1

W-F

I-10

I-11

I-15

H-7

O-4

O-5

O-6

Kostengruppe

noch nicht

ermittelbar

Dieses Schlüsselprojekt ist von der Stadtverwaltung bereits angestoßen. Da der Hochwasserschutz in Wipperfürth – insbesondere durch sich verändernde klimatische Gegebenheiten und verstärkte Hochwasserereignisse – jedoch eine sehr hohe Bedeutung für die Lebensqualität in der Stadt hat, ist das Hochwasserrisikomanagement als Schlüsselprojekt definiert.

Erste Schritte, wie die Starkregenrisikokartierung als Teil der Analyse, sind bereits initiiert worden. Im nächsten Schritt erfolgt eine umfangreiche Konzeption, die Schutzmaßnahmen beinhalten wird. Die Entwicklung des Hochwasserrisikomanagements erfolgt unter Einbeziehung mit der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie (HWRM-RL) und dem zugehörigen Kommunalsteckbrief Wipperfürth.

Ergänzend sind Möglichkeiten eines Regenwassermanagements zu prüfen, das ebenfalls einen wichtigen Beitrag zur Verminderung von Hochwasserereignissen leisten kann. Dazu ist die Ressource Regenwasser zu erschließen und Speichermöglichkeiten zu prüfen. Das gespeicherte Wasser kann zugleich auch in Trockenperioden genutzt und dem Ökosystem, z.B. zur Bewässerung in der Landwirtschaft oder von städtischen Grünflächen wieder zugeführt werden.

Realisierungsschritte:

1. Analyse abschließen
2. Erarbeitung von Maßnahmen zum Hochwasserrisikomanagement
3. Initiierung eines Regenwassermanagements

W-F5 Fortschreibung integriertes Klimaschutzkonzept

Das städtische Klimaschutzkonzept wurde im Jahr 2013 beschlossen und hatte den Zielzeitraum 2020. Somit ist eine Evaluation und Fortschreibung des Konzeptes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzmanagement der Hansestadt Wipperfürth notwendig, um auch zukünftig städtischen Klimaschutz betreiben zu können. Ergänzend sind Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung zu berücksichtigen.

W-F7 Essbare Stadt

In Wipperfürth ist »Urban Gardening« zu etablieren. Dabei handelt es sich um begehbare und essbare Gärten im (halb)öffentlichen Raum, die sich insbesondere in der Innenstadt und in Mehrfamilienhausbereichen oder in Verbindung mit Wohnprojekten/Altengerechtem Wohnen eignen. Als Pilotprojekt ist gemeinsam mit Schulen oder Senioreneinrichtungen eine Freifläche als urbaner Garten anzulegen. Auch können bestehende Spielplätze (z.B. in der Leyesiedlung) um Obstbäume oder Beerensträucher ergänzt werden. Inwieweit alternativ Dachflächen genutzt werden können oder sich Gewächshäuser eignen, gilt es zu prüfen.

Im Zusammenhang mit der Maßnahme W-F9 »Wander- und Radwegenetz 2.0« ist eine Obst- und Nussroute zu entwickeln. Entlang des Weges werden städtische Obst- und Nussbäume gepflanzt, deren Erträge zur freien Verfügung stehen.

W-F6 Biotoptrittsteine im Siedlungsgebiet

Für das Siedlungsgebiet ist ein Freiraumkonzept zu erarbeiten, das bestehende Freiflächen und Begrünungselemente dokumentiert und analysiert und im Folgenden Maßnahmen zur Qualifizierung der Grünflächen und einem Ausbau dieser entwickelt.

Ziel des Konzeptes ist die Aufwertung der im Siedlungsbereich befindlichen Grünelemente und die Schaffung von Biotoptrittsteinen. Dadurch werden Grünflächen vernetzt, die für Flora und Fauna bedeutsam sind, das Stadtbild in seiner Attraktivität gesteigert und eine Klimaanpassung gewährleistet. Eine verstärkte Begrünung reduziert Hitzeinseln und versiegelte Bereiche. Bestehende Grünflächen innerhalb des Siedlungsgebietes sind ökologisch aufzuwerten und extensiv und pflegeleicht zu gestalten. Darüber hinaus sind neue Grünelemente in Form von Straßenbegrünung, Dachbegrünung von Bushaltestellenwartehäuschen und - nach entsprechender Prüfung - durch Entsiegelung zu schaffen. Bei der Gestaltung ist auf standortgerechte und einheimische Arten zu achten und Großbäume zur Verschattung zu berücksichtigen. In Neubauquartieren sind Biotoptrittsteine entsprechend planungsrechtlich zu sichern. Darüber hinaus können Pflegepartnerschaften für Begleitgrün und Baumscheiben an die Bevölkerung vergeben werden, um Engagement zu fördern und für ökologische Themen zu sensibilisieren.

W-F8 Wander- und Radwegenetz 2.0

Für das bestehende Wander- und Radwegenetz ist eine Erhebung des Zustandes durchzuführen und ein zugehöriges Kataster zu entwickeln. Wegeabschnitte, die marode sind, sind zu sanieren und durch vermehrte Rastmöglichkeiten zu ergänzen. Außerdem sind das Wegenetz Wipperfürths und Wanderparkplätze auf der Website der Stadt und mithilfe einer interaktiven Karte besser zu vermarkten, da jegliche Wander- und Radwege auf einen Blick eingesehen werden können. Eine Zusammenarbeit mit den angrenzenden Kommunen ist dabei sinnvoll.

Neben einer baulichen und infrastrukturellen Verbesserung des Wegenetzes, sind in einem weiteren Schritt Wander- und Radwege als Themenrouten zu entwickeln und diese damit touristisch weiter aufzuwerten. Beispielhaft kann ein Klimawanderweg ausgewiesen werden, der auf Punkte im Landschaftsraum aufmerksam macht, die auf den Klimawandel hindeuten oder zum Klimaschutz beitragen. Auch ein Panoramawanderweg über die Höhenlagen im Stadtgebiet ist denkbar.

W-F10 Konzept für Wohnmobil- und Wohnwagenstellplätze

Im Zuge dieser Maßnahme ist eine Standortsuche zur Entwicklung von Wohnmobil- und Wohnwagenstellplätzen in der Kernstadt sowie in den Kirchdörfern durchzuführen. Ziel dabei ist es, Stellplätze auszuwählen, die mit touristischen Wertschöpfungspotenzialen (z.B. Nähe zur Innenstadt oder zu gastronomischen Einrichtungen) kombiniert werden können. Eine Ver- und Entsorgungsstelle für das Abwasser und Frischwasser für Wohnmobile ist aus Kostengründen zentral im Stadtgebiet zu verorten.

Ergänzend können landwirtschaftliche Betriebe bis zu drei Wohnmobilstellplätze als privates Angebot anbieten.

W-F9 Neues touristisches Highlight

Langfristig ist ein neues touristisches Highlight als Anziehungspunkt für Tagestouristen zu entwickeln. Nach Möglichkeit wird das Element Wasser integriert. Folgende Ideen wurden bereits gesammelt:

- › Mountainbikepark /Dirtbike
- › Hängeseilbrücke über einer Talsperre
- › Begehbarkeit, Führungen an den Staumauern
- › Abenteuerspielplatz
- › Zipline und Kletterwand an der Staumauer
- › Hansemuseum

W-F11 Beherbergungskonzept entwickeln

Im Rahmen der Entwicklung eines Beherbergungskonzeptes ist das bestehende Beherbergungsangebot zu erheben. Dazu zählen neben Hotels ebenfalls Ferienwohnungen. Darüber hinaus dient das Konzept zur Ermittlung von Potenzialen für Wellnesstourismus, Ökotourismus, Tagungshotels oder alternative Beherbergungsangebote, wie z.B. Baumhäuser.

7.4 Bildung, Freizeit, Kultur und soziale Infrastruktur

Das Themenfeld Bildung, Freizeit Kultur und soziale Infrastruktur setzt sich aus insgesamt zehn

Maßnahmen zusammen. Drei Maßnahmen werden als Schlüsselprojekte definiert (vgl. Abbildung 79).



Nr.	Name	Realisierungs-horizont	Akteure	möglicher Fördermittel-zugang	Synergien
W-K1	Etablierung eines städtischen Kulturmanagements 	I-II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur, Kulturschaffende	-	W-G4, W-F9, W-F10, W-K4, W-K7, I-9 
W-K2	Schulstadt Wipperfürth - Fortschreibung Schulentwicklungsplanung 	I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur	-	W-W1, W-K3, WF-9 
W-K3	Spielleitplanung	I-III	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau	-	I-5, A-5, H-8, O-6, O-7, T-7 
W-K4	Freizeit-/Sportangebot für Jugendliche	II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur, Vereine	Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten	W-K1 
W-K5	Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplanes Inklusion	I-III	Sozialamt, private Eigentümer, Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur	-	W-K6 
W-K6	Inklusive Sportstadt Wipperfürth	I-II	Sozialamt, Vereine	Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten	W-K5 
W-K7	Stärkung des ehrenamtlichen Engagements	II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur, LEADER, Dorfservice OBK, Vereine	Förderprogramm »2.000 x 1.000 Euro für das Engagement«, Leader Bergisches Wasserland	W-K1 
W-K8	Zielgruppenspezifische Beteiligung in Stadtentwicklungsprozessen	I-III	zuständige Fachämter/ -abteilungen	Heimat-Werkstätten NRW	- 
W-K9	Gesamtkonzept zur Sicherstellung der medizinischen Versorgung 	I	zuständige Fachämter/ -abteilungen	-	W-W1 
W-K10	Sakralbauten neu denken	II-III	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur	-	- 

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

 Schlüsselprojekt  Synergien zur Kernstadt  Synergien zu Kirchdörfern

Abbildung 79: Maßnahmenübersicht Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur

W-K1**Etablierung eines städtischen Kulturmanagements****Akteure**

Abteilung Schule, Sport,
Freizeit und Kultur
Kulturschaffende

Synergien zu

W-G4
W-F9
W-K4
W-K7
I-9

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

In der Stadtverwaltung ist eine Stelle als Kulturmanager:in einzurichten. Sie dient zukünftig als zentrale/r Ansprechpartner:in in der Verwaltung und hat zur Aufgabe, die Zusammenarbeit zwischen städtischen Stellen, Kulturschaffenden und Ehrenamtlichen zu stärken.

Mögliche Maßnahmen, die durch den/die Kulturmanager:in initiiert werden können sind u.a. ein »Runder Tisch Kultur«, der zum Austausch zwischen Kulturschaffenden dienen kann. Weitere Maßnahmenideen sind eine optimierte Vermarktung von Freizeit- und Kulturangeboten, die Vernetzung bestehender Angebote und die Planung von Veranstaltungen und neuen Angeboten. Veranstaltungen im Innenstadtbereich können gemeinsam mit dem Citymanagement vorbereitet werden. Beispielhaft sind ein wanderndes Stadtfest (wechselnder Austragungsort), ein Kulturwochenende, Wein- oder Bierfeste, ein Openairkino oder Autokino zu nennen.

Realisierungsschritte:

1. Schaffung der Stelle für städtisches Kulturmanagement
2. Initiierung von Maßnahmen

W-K2**Schulstadt Wipperfürth - Fortschreibung Schulentwicklungsplanung****Akteure**

Abteilung Schule, Sport,
Freizeit und Kultur

Synergien zu

W-W1
W-K3
WF-9

Kostengruppe

10.000 € - 50.000 €

Wipperfürth ist als Schulstadt zu erhalten. Aus diesem Grund ist die Bildungslandschaft zukunftsgerecht an die kommenden Bedarfe anzupassen. Eine Umsetzung und stetige Fortschreibung des Schulentwicklungsplanes, der am 25.04.2023 beschlossen wurde, tragen dieser Anforderung Rechnung.

Darüber hinaus sind die bestehenden Schulen räumlich an die Anforderungen einer offenen Ganztagschule (OGS) und die Umstellung auf G9 anzupassen. Die digitale Ausstattung der Schulen ist zu optimieren und die Förderschule besser in die Schullandschaft einzubinden. Sofern Sanierungs- und Umbaumaßnahmen ergriffen werden, ist auf eine mögliche Nachnutzbarkeit der Räumlichkeiten zu achten.

Realisierungsschritte:

1. Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung
2. Umsetzung der Schulentwicklungsplanung

W-K3 Spielleitplanung

Das bereits bestehende Spielplatzkonzept der Hansestadt Wipperfürth ist im Zuge dieser Maßnahme zu einer Spielleitplanung auszuarbeiten, regelmäßig fortzuschreiben und zu aktualisieren.

Außerdem sind im Innenstadtbereich neue Spielgeräte und Aufenthaltsräume für Kinder zu schaffen.

W-K5 Umsetzung der Maßnahmen des Aktionsplanes Inklusion

Maßnahmen, die im Aktionsplan Inklusion erarbeitet und 2019 beschlossen wurden, sind auch in Zukunft sukzessive umzusetzen.

W-K6 Inklusive Sportstadt Wipperfürth

In Wipperfürth sind in Zusammenarbeit des Inklusionsbeirates und der Sportvereine inklusive Sportangebote zu entwickeln. Folglich sind auch die Sportanlagen und zugehörigen Gebäude inklusiv auszubauen.

W-K8 Zielgruppenspezifische Beteiligung in Stadtentwicklungsprozessen

Die Bürgerschaft Wipperfürths ist kontinuierlich in Stadtentwicklungsfragen zu beteiligen. Dazu können regelmäßige Ortsteilforen etabliert und mehrmals im Jahr auf dem Wochenmarkt ein Marktstand zu Informationszwecken von der Stadtverwaltung bespielt werden. Weiterhin sind die städtische Website sowie die Social Media Kanäle zur regelmäßigen Information zu nutzen. Zur Einbindung der jungen Bevölkerung ist eine kontinuierliche Kinder- und Jugendbeteiligung anhand zielgruppengerechter Beteiligungsformate von besonderer Bedeutung. Insbesondere eine unmittelbare Beteiligung bei konkreten Projekten für Jugendliche ist hier von Relevanz. Auch das reaktivierte Jugendparlament kann zu einer aktiven Beteiligung junger Menschen am politischen Geschehen beitragen.

W-K4 Freizeit-/Sportangebote für Jugendliche

Ziel der Maßnahme ist die Errichtung eines Sport- und Freizeitangebotes für Jugendliche. Zunächst ist gemeinsam mit dem städtischen Streetworker zu prüfen, ob die derzeitige Skateanlage stark genutzt wird. Ist dies der Fall, ist eine Verlagerung der Skateanlage an einen zentraleren Standort geplant. Aufgrund der Nähe zur Wohnnutzung und dem »Hinterhofcharakter« ist der aktuelle Standort nur bedingt geeignet. Sofern die Skateanlage nur wenig genutzt wird, sind alternative Sportangebote, wie z.B. Dirtbike, zu betrachten und das Interesse bei Jugendlichen abzufragen. In der Jugendbeteiligung wurde u.a. mehrfach der Wunsch eines Basketballplatzes eingebracht.

W-K7 Stärkung des ehrenamtlichen Engagements

Bestehende kulturelle und soziale Strukturen werden in Wipperfürth stark durch Ehrenamt unterstützt. Um dieses Engagement beizubehalten, sind Projekte zu entwickeln, die soziale Einbindung und Ehrenämter fördern. Dazu kann eine Ehrenamtsbörse als digitale Plattform mit Angeboten und Gesuchen eingerichtet werden oder auch ein analoger »Ehrenamtsmarkt« als Veranstaltung initiiert werden. Auf dem Markt können sich ehrenamtlich tätige Personen austauschen und neue Mitstreiter:innen für Projekte finden. Zudem können auch schon im Ehrenamt tätige Personen als »Ehrenamtslotsen« neue Mitglieder bei Aufgaben unterstützen. Ehrenamtliches Engagement ist weiterhin durch die Verknüpfung mit einer städtischen Stelle zu unterstützen. So können Beratungsangebote durch die Kommune sowie Experten zur »Professionalisierung« des Ehrenamtes angeboten werden (Vereinsgründung, Buchhaltung etc.) bzw. auf bestehende oder zukünftige Angebote verwiesen werden, wie z.B. den Dorfservice des Oberbergischen Kreises oder das LEADER-Programm (Stand 2023). Zusammenfassend kann damit der Generationenwechsel in den lokalen Vereinen unterstützt werden.

W-K9**Gesamtkonzept zur Sicherung der medizinischen Versorgung****Akteure**

Abteilung Schule, Sport,
Freizeit und Kultur

Synergien zu

W-W1

Kostengruppe

10.000 € - 50.000 €

Für die Hansestadt Wipperfürth ist ein Gesamtkonzept zur Sicherung der medizinischen Versorgung zu erarbeiten. Beginnend ist die Bestandssituation der ärztlichen Versorgung und von Beratungsangeboten zu erheben. Daraus können ggf. Defizite abgeleitet werden, denen mittels Anreizstrukturen für die Niederlassung von Ärzt:innen entgegen gewirkt werden kann. Dabei ist darauf zu achten, dass nicht die medizinische Versorgung in anderen Kommunen der Region geschwächt wird, sondern die Kooperation mit der Region gestärkt wird.

Darüber hinaus sind im Konzept Maßnahmen zu entwickeln, die die allgemeine medizinische Versorgung und Hausbesuche ausbauen und den Aufbau eines telemedizinischen Angebotes ermöglichen. Beispielhaft ist das TeleMobil Bad Kissingen und die Entlastung von Ärzt:innen durch Versorgungsassistent:innen in der Hausarztpraxis (VERAH) zu nennen.

Realisierungsschritte:

1. Erarbeitung des Gesamtkonzeptes zur Sicherung der medizinischen Versorgung
2. Umsetzung der Inhalte des Gesamtkonzeptes zur Sicherung der medizinischen Versorgung

W-K10**Sakralbauten neu denken**

Hintergrund der Maßnahme sind sich verändernde Prozesse in den Kirchengemeinden und die verminderte Nutzung der zugehörigen Kirchengebäude. Aus diesem Grund sind mit kirchlichen Trägern konsolidierende Gespräche zu führen, ob die weitere Auslastung der Gebäude gegeben ist oder ggf. langfristig Leerstände entstehen. Gemeinsam sind alternative oder ergänzende Nutzungen der Sakralbauten zu erörtern (z.B. Veranstaltungsort, Gemeinschaftsangebote, Kolumbarien).

7.5 Mobilität

Die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger der Hansestadt Wipperfürth drückt sich in Verkehr aus, der in den unterschiedlichen Verkehrsnetzen der einzelnen Verkehrsmittel stattfindet. Innerhalb des Mobilitätskonzeptes wurden deshalb Verkehrsnetzuntersuchungen zum ÖPNV, Fahrradverkehr und Kfz-Verkehr durchgeführt, die innerhalb des Integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes nicht aufgeführt werden, die jedoch für die Funktionstüchtigkeit der Verkehrsmittelwege fundamental wichtig sind. Dieser Zwischenschritt kann daher dem Mobilitätskonzept für Wipperfürth entnommen werden. Aus der Qualitätsbewertung der einzelnen Verkehrswegenetze, den erkannten Defiziten und Mängeln sowie den angelegten Wünschen der Bürgerschaft in den unterschiedlichen Beteiligungsformaten leiten sich die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen ab, die im Folgenden aufgeführt werden.

Neben den Maßnahmen in den einzelnen Verkehrswegenetzen, umfasst das Handlungskonzept auch die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel. Dies geschieht an Mobilstationen und Mobilpunkten.

Das Themenfeld Mobilität setzt sich aus insgesamt 33 Maßnahmen zusammen, die sich in Maßnahmen zum ÖPNV, zum Radverkehr und zum motorisierten Individualverkehr unterscheiden lassen. Vier Maßnahmen werden als Schlüsselprojekte definiert (vgl. Abbildung 80). Da sich die Maßnahmen der Mobilität aus den Verkehrsnetzen ergeben und ein zusammen ein Gesamtnetz bilden, bestehen grundlegende Synergien zwischen den unterschiedlichen Maßnahmen. Daher werden in diesem Themenfeld nur Synergien zu Maßnahmen aufgeführt, die einem anderen Themenfeld zugehörig sind.



Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
ÖPNV					
W-M1	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	-	-
W-M2	ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (Bus-on-Demand)	I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	Förderrichtlinie »Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs« Förderrichtlinie »Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme«	-
W-M3	Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz 	I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	Richtlinie des ZV NVR für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes	-
W-M4	Nachtbusverbindung Wipperfürth – Köln und Wipperfürth - Westfalen	II-III	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	-	-

W-M5	Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof Surgères-Platz	I	Abteilung Stadtentwicklung, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Straßen.NRW	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland	I-2
W-M6	Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres. nrw - Programmbe- reich Emissionsarme Mobilität	-
W-M7	Barrierefreie Bushaltestellen	I-II	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
W-M8	App für Bildung von Fahrge- meinschaften, Etablierung von On-Demand-Systemen	II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanage- ment, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Förderrichtlinie »Digi- talisierung kommunaler Verkehrssysteme«, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanage- ment	-
W-M9	Kooperation und Vernetzung	I-II	Abteilung Stadtentwick- lung/Mobilitätsmanage- ment, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland, Oberbergische Verkehrsge- sellschaft (OVAG), Bürger- busvereine	-	-
W-M10	Auftrennung Buslinie 336	I-II	Oberbergischer Kreis, Fach- bereich I, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement	-	-
W-M11	Bergischer Fahrrad- und Wanderbus	II	Das Bergische (Naturarena Bergisches Land GmbH), Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus, Oberbergischer Kreis, OVAG, Wupsi	-	W-F9
W-M12	Integration des Bürgerbusses in ein On-Demand-System	II	Fachbereich I, Bürgerbusver- eine, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsge- sellschaft (OVAG), Nahver- kehr Rheinland, Wupsi	ÖPNV-Investi- tions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Verwal- tungsvorschriften zum Gesetz über den öf- fentlichen Personen- nahverkehr in Nord- rhein-Westfalen §14	-

W-M13	Prüf- und Sanierungskonzept von Haltestellen	I	Fachbereich I, Abteilung Tiefbau	-	-
Radverkehr					
W-M14	Radverkehr im Verwaltungshandeln	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	-	-
W-M15	Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr), Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
W-M16	Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg bzw. Dohrgaul	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
W-M17	Regionaler Radweg entlang der L 284 bis Lindlar	II-III	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.o.	-
W-M18	Radwegeverbindung Wipperfürth - Thier	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.o.	-
W-M19	Radweg entlang der K18 von Agathaberg bis Dohrgaul und entlang der K39 bis Ohl	I-III	Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.o.	-
W-M20	Radwegführung entlang der B506 (Stadteingang Wipperfürth)	I-II	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.o.	-
W-M21	Radweg entlang der L129 (Wipperfeld, Dorfstr.)	II	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.o.	-

W-M22	Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen	III	Oberbergischer Kreis, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.O.	-
W-M23	Ertüchtigung Bahntrassenradweg (Stadtkern und außerhalb)	II-III	Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	S.O.	-
W-M24	Gemeinsame Geh- und Radwege	II-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	S.O.	-
W-M25	Radverkehrssicherheit	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	-	-
W-M26	Ausbau der Beleuchtung an Geh- und Radwegen	II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau	-	-
Motorisierter Individualverkehr					
W-M27	Förderung der Elektromobilität	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, (Ordnungsamt), BEW	Förderrichtlinie Elektromobilität	-
W-M28	Etablierung von Carsharing	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharinganbieter, BEW	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
W-M29	Prüfung einer Südumgehung	III	Bezirksregierung Köln (Regionalplanung), Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadt- und Raumplanung	-	-
W-M30	Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen	II	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW	-	-
W-M31	Umsetzung von Tempo 30 auch auf Verkehrsstraßen 	II ¹	Ordnungsamt/ Straßenverkehr	-	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040 ¹ sobald umsetzbar  Schlüsselprojekt  Synergien zur Kernstadt  Synergien zu Kirchdörfern					

Abbildung 80: Maßnahmenübersicht Mobilität

W-M1 Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung

Die Busbetriebszeiten sollen in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgeweitet werden. Im werktäglichen Verkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. In den Abendstunden ist eine Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth heraus in die umliegenden Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen.

Weiter ist die Anbindung aller Kirchdörfer an den Wochenenden sicherzustellen. Insbesondere für die Kirchdörfer Kreuzberg und Wipperfeld, welche am Samstag und Sonntag kein Taktangebot vorweisen, gilt es ein Mindestangebot an den ÖPNV einzurichten.

W-M2 ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (Bus-on-Demand)

In den Kirchdörfern, in denen das ÖPNV-Angebot ausschließlich dem Schülerverkehr gilt, sind vor allem für eine alternde Bevölkerung zukünftig besser vom öffentlichen Personennahverkehr zu erschließen. Als Zubringer wird das On-Demand-System empfohlen.

Das On-Demand-Angebot bietet vor allem den Kirchdörfern und Weilern, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht oder nur in unzureichender Form vom Linienverkehr bedient werden, ein attraktives Angebot. Durch den Einsatz von Kleinbussen, Minivans oder Pkw stellen auch schmale Straßenräume keine Hindernisse dar.

Bei der Einrichtung eines Bus-On-Demand im Stadtgebiet von Wipperfürth sind besonders die Kirchdörfer außerhalb der Kernstadt zu priorisieren. Zudem ist der Bus-on-Demand nicht in Konkurrenz mit dem Bürgerbus oder dem Dorf-Bürgerbus, sondern als weiteres Angebot neben dem konventionellen Linienverkehr anzusehen. Beispielhaft ist dabei die allgemeine Anbindung Egens, außerhalb der Schulverkehrszeiten, zu sehen, aber auch die Möglichkeit als Zubringer für die Schnellbuslinien aus den Kirchdörfern Kreuzberg und Wipperfeld, sodass dem potenziellen Fahrgast die Möglichkeit gegeben wird, zur Schnellbuslinie zu gelangen.

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

W-M3 Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Die Hansestadt Wipperfürth verfügt über keine direkte Anbindung an das Schienensystem, jedoch verlaufen im nahen Umkreis der Hansestadt Wipperfürth die Linien S7 und der RE47, die S11 mit Endhaltestelle in Bergisch Gladbach und die RB25 und RB52 im Märkischen Kreis.

Durch die Einführung folgender Schnellbuslinien werden den Bürgerinnen und Bürgern der Hansestadt Wipperfürth effiziente Möglichkeiten gegeben, die umliegenden Bahnhöfe und den SPNV zu erreichen. Das Schnellbusliniennetz wird zusätzlich zu dem bestehenden Linienverkehr betrieben:



Akteure
Fachbereich I,
Oberbergischer Kreis,
Rheinisch-Bergischer-Kreis,
Märkischer Kreis

Kostengruppe
noch nicht
ermittelbar

X-Bus Remscheid-Lennep

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

Die Wegeföhrung des X-Bus verläuft ab dem ZOB Surgères-Platz entlang der B237 über die möglichen Haltestellen im Kirchdorf Hämmer, der Nachbarstadt Hückeswagen weiter auf die B51 nach Remscheid-Lennep.

X-Bus Bergisch-Gladbach

Die Einführung des X-Bus nach Bergisch-Gladbach ist aufgrund der wichtigen Pendlerbeziehungen nach Köln von hoher Bedeutung. Um in Bergisch Gladbach Anbindung an die Rheinschiene zu erhalten, wird die Schnellbuslinie vom ZOB Surgères-Platz über die Ringstraße und die B 506 geführt. Im Stadtgebiet Wipperfürths wird das Kirchdorf Wipperfeld an der Haltestelle Lamsfuß angebunden. In Bergisch Gladbach besteht am S-Bahnhof die Möglichkeit zur Nutzung der S11 nach Köln Hbf.

X-Bus Halver / Lüdenscheid

Weiter wird die Anbindung in den Märkischen Kreis und den Nordwesten des Sauerlandes durch den X-Bus Lüdenscheid-Brügge sichergestellt. Der X-Bus wird entlang der L 284 aus dem Stadtgebiet geführt und bindet das südliche Kreuzberg an der Haltestelle Kupferberg an. Weiterführend über Anschlag erfolgt in Halver-Oberbrügge oder in Lüdenscheid-Brügge die Anbindung an die Volmetalbahn (RB25/52). Eine Weiterfahrt nach Lüdenscheid ist für den X-Bus denkbar.

Die Akteure dieser Maßnahme sind, neben der Stadtverwaltung der Hansestadt Wipperfürth, die benachbarten Kreise sowie der Nahverkehr Rheinland und der Oberbergische Kreis.

Realisierungsschritte:

1. Einbringung in das Aufstellungsverfahren des nächsten Nahverkehrsplans (NVP)
2. Zusammenarbeit mit den benachbarten Landkreisen ist erforderlich (Rheinisch-Bergischer Kreis, Märkischer Kreis); Einrichtung der Schnellbuslinien kann auch über den Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) erfolgen
3. Festlegung der Linienwege und Halte, Umlaufbildung
4. Kompensationen im konventionellen Liniennetz prüfen
5. Kostenberechnung und Einnahmenprognose erstellen
6. Förderung durch das Land NRW; das verbleibende Defizit ist auf die Aufgabenträger (die Landkreise) aufzuteilen und auszugleichen
7. Umsetzung

W-M4 Nachtbusverbindung Wipperfürth – Köln und Wipperfürth – Westfalen

An den Wochenendtagen (Freitag- und Samstagnacht) sowie vor Feiertagen soll ein Nachtbusangebot an die S11 in Bergisch Gladbach angepasst betrieben werden, um die Rückfahrt aus Köln nach Wipperfürth zu sichern. Die Nachtbusverbindung aus Bergisch Gladbach soll dabei nach Wipperfürth ZOB Surgères-Platz fortgeführt werden; kein Endhalt in Kürten Splash-Bad. Zudem soll eine Nachtbusverbindung nach Westfalen (Lüdenscheid, Hagen und Dortmund) in Betracht gezogen werden.

W-M5 Neugestaltung zentraler Omnibusbahnhof Surgères-Platz

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) Surgères-Platz ist aufgrund der direkten Lage zur Innenstadt sowie der angrenzenden Schulen von wichtiger Bedeutung. Neben einer gestalterischen Aufwertung des Surgères-Platzes werden die funktionalen Defizite beseitigt. Die Verkehrsverknüpfungsfunktion, als zentrale Mobilstation, ist zu stärken, sodass ein intermodaler, attraktiver, grüner und optisch ansprechender Verknüpfungspunkt entsteht, der sowohl das Umsteigen der Fahrgäste zwischen den Buslinien als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, wie bspw. in der Form von Bike-and-Ride und Carsharing fördert. Die Aufwertung des ZOB Surgères-Platz beinhaltet neben optischen Anreizen, eine Erhöhung der Anzahl an Bushaltestellen, Vergrößerung und Verbesserung der Qualität der Wartebereiche für Fahrgäste sowie die betriebliche Flexibilität der Verkehrsgesellschaften durch Wendeanlagen. Der ZOB Surgères-Platz liegt inmitten der L 284 und erfordert daher besondere Sicherheit für die Fußgängerquerung, insbesondere für den Schülerverkehr. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h bis sogar 20 km/h ist zu prüfen.

Die Stadtverwaltung der Hansestadt Wipperfürth hat am 14.09.2022 eine Vorzugsvariante der Neugestaltung des ZOBs beschlossen. Diese ist von dem Büro StadtLandBahn Architekten & Ingenieure aus Boppard ausgearbeitet worden und wird aktuell weiter forciert.

W-M6 Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten

Um das Nutzen unterschiedlicher Verkehrsmittel weiter zu stärken, sind Verknüpfungspunkte bzw. Schnittstellen des Umweltverbundes einzurichten. Intermodale Verknüpfungspunkte sind Stationen, die verschiedene Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, MIV, Car-Sharing, usw.) kombiniert. Ziel der Verbindung verschiedener Verkehrsarten ist eine möglichst nachhaltige Mobilität zu ermöglichen, indem jedes Verkehrsmittel mit seinen Stärken umwelt- und klimaschonend eingesetzt wird. Die Mobilität der Zukunft besteht aus intelligenten und vernetzten Systemen. Sowohl in den Ballungsräumen als auch in den Städten müssen unsere Städte umstrukturiert werden, um eine Mobilität der Zukunft dauerhaft zu sichern. Darunter fallen somit sowohl Abstellanlagen für die Fahrzeuge der ÖPNV-Kunden als auch die Möglichkeit Fahrzeuge auszuleihen (z.B. Bikesharing, Carsharing). Zudem sind weitere ergänzende Angebote wie bspw. E-Ladesäulen, Paketstationen und weitere möglich.

Zum Zeitpunkt des Erstellens des Mobilitätskonzeptes wurde bereits ein Konzept für Mobilstationen in den Kirchdörfern Agathaberg, Kreuzberg, Thier und Hämmern durch das Büro StadtVerkehr aus Hilden ausgearbeitet. Eine Ausweitung auf die Innenstadt am Surgères-Platz als zentrale Mobilitätsdrehscheibe und allen weiteren Kirchdörfern, außer Egen, wird empfohlen.

Ausschlaggebende Akteure der Maßnahme sind das Land Nordrhein-Westfalen, der Oberbergische Kreis, die Stadtverwaltung der Hansestadt Wipperfürth sowie der Nahverkehr Rheinland (NVR) als Fördermittelgeber.



Akteure
Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)

Kostengruppe
10.000 € - 50.000 €

Realisierungsschritte:

1. Festlegung der Ausstattungselemente: Bushaltestelle, Witterungsschutz, Sitzbänke, Abstellplätze für B+R (evtl. Fahrradboxen), Stellplatz Carsharing, Stellplätze P+R, Ladestationen Elektromobilität, Öffentliche Toilette, Paketstation, Fahrradreparatursäule
2. Entwurfsplanung nach dem Gestaltungsleitfaden mobil.nrw
3. E-Versorgung klären

W-M7 **Barrierefreie Bushaltestellen**

Der Ausbau barrierefreier Bushaltestellen ist sukzessiv auszuweiten. Die Barrierefreiheit ist nicht nur für eine alternde Bevölkerung, sondern für jede Art mobil eingeschränkter Personen von hoher Bedeutung.

W-M9 **Kooperation und Vernetzung**

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

W-M11 **Bergischer Fahrrad- und Wanderbus**

Durch den bergischen Fahrrad- und Wanderbus kann das touristische Potential ausgebaut werden. Neben der Andienung von Streckenpunkten am Bergischen Panoramaradweg können zusätzliche touristische Ziele wie die Neye-Talsperre und die Radfahrkirche in Egen oder auch die Kirchdörfer Thier und Agathaberg im Süden (auf einzelnen Fahrten) angedient werden. Eine Einbindung als Zusatzverkehr zum bestehenden Linienverkehr ist zu überprüfen.

W-M8 **App für Bildung von Fahrgemeinschaften, Etablierung von On-Demand-Systemen**

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

W-M10 **Auftrennung der Buslinie 336**

Aufgrund der Gesamtfahrlänge von über 50 Kilometern zwischen Gummersbach und Remscheid ist die OVAG-Linie 336, die im Stadtgebiet zwischen Ohl – ZOB Surgères-Platz – Hämmern verkehrt, sehr störanfällig. Die Reduzierung der Taktung, Neusetzung von Endhaltepunkten oder Einführung kürzerer Teilstrecken, mit dem ZOB Surgères-Platz als zentralem Verknüpfungspunkt, ist zu überprüfen. Eine Fahrplanabstimmung mit direktem Übergang zwischen den Teillästen ist am ZOB Surgères-Platz zu gewährleisten.

W-M12 **Integration des Bürgerbusses in ein On-Demand-System**

Der Bürgerbus Wipperfürth sowie der Dorf-Bürgerbus Wipperfürth wird vom Ehrenamt betrieben. Die sinkende Bereitschaft für ehrenamtliche Arbeit erschwert die Sicherung des Betriebs der Bürgerbusse. Eine Integration der Bürgerbusse in ein On-Demand-System ist zu prüfen.

W-M13 Prüf- und Sanierungskonzept von Haltestellen

Neben dem barrierefreien Ausbau von Haltestellen trägt die Haltestellenausstattung (Witterungsschutz, Beleuchtung, etc.) zu subjektiver Sicherheit und Komfort bei. Im Stadtgebiet ist eine Auflistung der Haltestellenausstattung und ein daraus hervorgehendes Sanierungskonzept zu erarbeiten.

W-M14 Radverkehr im Verwaltungshandeln

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

W-M15 Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver

Entsprechend dem Oberziel „Wipperfürth 2040 ist mit den Dörfern vernetzt, mit den Zentren verbunden“ sind alle Kirchdörfer und Nachbarstädte auch über Radwege mit der Kernstadt zu verbinden. Diese sollen nicht nur den Tourismus fördern, sondern insbesondere im Alltagsverkehr von den Wipperfürther Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden und dem vermeintlichen Zwang zur Nutzung des Autos entgegenwirken.

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

Im Mobilitätskonzept Wipperfürth wird deshalb die deutlich kürzere Verbindung aufgenommen, welche bereits im Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ (Januar 2023) von dem Büro absolutGPS empfohlen wurde. In der Kernstadt Wipperfürth ist dazu die Wegeführung entlang der Wupper aufzuwerten (Verbreiterung). Der Weg unterquert die B 237 und führt über die Wupperstraße über Leiersmühle nach Voßkuhle. Die Verbindung zum Dreiner Weg ist neu zu schaffen. Über den Dreiner Weg wird der vorhandenen Geh- und Radweg entlang der B 237 bis Hönnige angebunden. Alternative Radwegeverbindungen zwischen



Akteure
Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis

Kostengruppe
Es ist nur ein punktueller Neubau eines Radweges im Bereich zwischen Voßkuhle und Dreiner Weg (rund 150 Meter) und entlang der K 30 (rund 800 Meter) erforderlich (Kosten: ca. 250.000 € Neubaukosten zzgl. Grunderwerb).

Die alternative Streckenführung entlang der L 284 und der K 30 macht die Anlage von kombinierten Geh- und Radwegen erforderlich und muss in den entsprechenden Ausbauplanungen des Landes NRW (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und des Oberbergischen Kreises Priorität berücksichtigt werden, um zeitnah umgesetzt zu werden. Neben hohen Neubaukosten ist der

der Innenstadt und Hönnige werden im Mobilitätskonzept betrachtet und eruiert. Ab dort wird der Radverkehr auf die 3,5 Meter breite Straße Hungerberg geführt. Diese - insbesondere im Anfangsbereich der Ortschaft Hönnige topografisch anspruchsvolle Streckenführung - ist neu zu ertüchtigen und für den Radverkehr durch das Entfernen der Bodenwellen zu entschärfen und sicherer zu gestalten. Im gesamten Streckenverlauf der Straße Hungerberg gilt ein Verbot für Kraftfahrzeuge und Motorräder (Zeichen 260 StVO mit Zusatzzeichen 1020-30), sodass überwiegend ein sicheres Fahrradfahren abseits des Kfz-Verkehrs gewährleistet ist. Ab dem Wanderparkplatz Schwarzer Weg wird der Radverkehr weiter entlang des überwiegend flachen Abschnittes der K 30 ins Kirchdorf Kreuzberg geführt. Hier ist die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges notwendig.

notwendige Grunderwerb zu kalkulieren. Allein an Radwegneubaukosten ist von rund 1,35 Mio. € auszugehen. Hinzu kommen Grunderwerbskosten und eventuell Kosten für die Beleuchtung.

In Kreuzberg führt die Radwegeverbindung über die Westfalenstraße (K 30), für die in der Ortsdurchfahrt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gilt. In Kreuzberg sind die geplante Mobilstation (u.a. Fahrradabstellanlage, Fahrradreparatursäule, E-Ladestation), die Gastronomie und der Nahversorgungsmarkt nutzbar.

Zwischen Kreuzberg ist der kommunale Straßenzug Westfalenstraße – Erlen – Kreuzbergweg (in Halver) mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg auszubauen, da die bestehende Fahrbahnbreite von rund 5 m für den Mischverkehr von Kfz und Fahrrädern (bei hohen Fahrgeschwindigkeiten im Autoverkehr) nicht gut geeignet ist. In Anschlag würde die Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver an einen geplanten Radweg 1. Ordnung anschließen, der allerdings nur mit einer bislang langfristigen Umsetzungspriorität als gemeinsamer Geh- und Radweg in die Kernstadt Halver führt.

Eine nur unzureichende, da deutlich längere Führungsalternative für den Radverkehr (+ ca. 1 km), Radwegeverbindung würde entlang der L 284 und der K 30 führen. Diese bindet die Ortschaften Leiersmühle, Hönnige, Biesenbach und Wasserfuhr an und stellt eine Anbindung an den Märkischen Kreis dar. Dabei ist die Verlängerung des vorhandenen Radweges durch einen rund 1,6 km langen Wegeneubau ab Hönnige bis Wasserfuhr erforderlich. Auch die K 30 zwischen der L 284 und Kreuzberg weist keine Radverkehrsanlagen auf und ist aufgrund ihrer Topografie und den gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr (100 km/h) und der K 30 bis in das Kirchdorf Kreuzberg von erforderlich. Die Neubaulänge für einen gemeinsamen Geh- und Radweg mit Sicherheitsstreifen zur 5 m bis 6 m breiten Fahrbahn würde rund 2 km betragen. Langfristig ist jedoch auch der Neubau der Radwegeverbindung entlang der L 284 bis Anschlag zur Verbesserung der Erreichbarkeit der umliegenden lokalen Unternehmen, Anbindung in den Märkischen Kreis sowie flachen Topografie notwendig.

Die Akteure der Maßnahme sind die Stadtverwaltungen in Wipperfürth und Halver, der Oberbergische und der Märkische Kreis sowie bei Nutzung der Alternativstraße L 284 der Landesbetrieb Straßen.NRW.

Realisierungsschritte:

1. Festlegung der Route
2. Abstimmung der Städte und mit den Baulastträgern
3. Erstellung einer Entwurfsplanung

W-M16 Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg bzw. Dohrgaul

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

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Mobilitätsberichtes hat Straßen.NRW einen neuen Geh- und Radweg zwischen Friedrichsthal und Dohrgaul als Lückenschluss entlang der L 302 realisiert. Das Land Nordrhein-Westfalen hat in die Maßnahme rund 1,4 Millionen Euro investiert. Mit der Schließung der Radnetz-lücke ist eine durchgängige Radwegeverbindung aus Dohrgaul in die Kernstadt vorhanden und wird im weiteren Mobilitätskonzept aus den Maßnahmen entnommen.

W-17 Regionaler Radweg entlang der L 284 bis Lindlar

Über die Ortslage Grüenberg hinaus wird der Radweg entlang der L 284 bis Lindlar fortgeführt, um eine städteverbindende Funktion zu erfüllen. Die Weiterführung nach Lindlar ist eine regionale Aufgabe des Landesbetriebes Straßen.NRW.

W-M18 Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier

Die Radwegeverbindung zwischen Thier und Wipperfürth über Klespe und Wegerhof und die Nutzung verkehrsarmer Straßen ist auszuschildern und im Bereich der Kernstadt zu ertüchtigen. Die Aufwärtsführung über die Siegburger-Tor-Straße sollte aufgrund von großer topographischer Unterschiede auf dem Gehweg erfolgen.

W-M20 Radwegeführung entlang der B506 (Stadteingang Wipperfürth)

Zwischen dem Gewerbegebiet Klingsiepen und der Innenstadt Wipperfürth ist die Gladbacher Straße zu Lasten des Parkens für den Radverkehr zu ertüchtigen.

W-M19 Radweg entlang der K18 von Agathaberg bis Dohrgaul und entlang der K39 bis Ohl

Der Neubau des Radweges entlang der K 18 ist die einzige Hauptroute, welche nicht Kirchdorf mit der Innenstadt, sondern zwei Kirchdörfer untereinander verbindet. Dennoch ist diese von enormer Wichtigkeit, da die beiden Kirchdörfer Agathaberg und Dohrgaul vielfältige Beziehungen miteinander besitzen. So zeigt die Trennung von KiTa (Dohrgaul) und Grundschule (Agathaberg) eine Zusammengehörigkeit der Kirchdörfer und muss dementsprechend gefördert werden, um keinen weiteren Hol- und Bringverkehr zu erzeugen.

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

W-M21 Radweg entlang der L129

Aus dem Ortskern Wipperfeld fehlt entlang der Dorfstraße (L 129) die Anbindung an den Knotenpunkt Lamsfuß und den dort entlangführenden Geh- und Radweg an der B 506. Langfristig ist zwischen der B 506 und der K 18 eine gesicherte Radwegeverbindung zu schaffen.

W-M22 Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen

Der Radweg entlang der K 13 zwischen Wipperfürth-Neye-Siedlung und dem Wanderparkplatz „Schwarzer Weg“ ist bis Schäferslöh zu verlängern. Zudem soll eine Ausweisung der Wegeführung nach Egen erfolgen. Eine Abstimmung mit der Stadt Hückeswagen ist erforderlich.

W-M24 Gemeinsame Geh- und Radwege

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

W-M26 Ausbau der Beleuchtung an Geh- und Radwegen

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

W-M23 Ertüchtigung Bahntrassenradweg (Stadtkern und außerhalb)

Der Bahntrassenradweg ist sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den touristischen Verkehr von hoher Bedeutung. An Engstellen soll dieser verbreitert werden, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu gewährleisten. Insbesondere im Stadtkern entlang der B 237 zwischen dem Raiffeisenmarkt und dem Kreisverkehr Bahnstraße ist dieser zu verbreitern.

W-M25 Radverkehrssicherheit

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

W-27 Förderung der Elektromobilität

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

W-M28 Etablierung von Carsharing

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

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

W-M29 Prüfung einer Südumgehung

Durch die beschlossene Sperrung der innerstädtischen Hochstraße und der Wohngebietsentwicklungen im südlichen Kernstadtbereich wird der Kfz-Verkehr auf der Ringstraße, der Kölner-Tor-Straße und der Gaulstraße zunehmen. Auf diesen Straßen sind bereits zum Analysezeitpunkt Unverträglichkeiten zwischen dem Kfz-Verkehr und den anderen Verkehrsteilnehmern bzw. der Randnutzung festzustellen.

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

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

W-M30 Prüfung der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen

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

**Akteure**Ordnungsamt /
Straßenverkehr**Kostengruppe**noch nicht
ermittelbar

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

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

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

Realisierungsschritte:

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

8. Ortsteilentwicklungskonzepte

Neben den gesamtstädtischen Maßnahmen und Projekten werden für jeden Wipperfürther Ortsteil spezifische Konzepte erarbeitet. Diese dienen dazu, die Ortsteile in ihren Besonderheiten zu stärken und bestehende Missstände zu beheben. Das Leitbild und Zielsystem für den Siedlungsraum werden im Folgenden auf Ebene der Ortsteile konkretisiert und räumlich visualisiert. Jeder Ortsteil weist unterschiedliche Funktionen im städtischen Kontext auf, weshalb bei der Maßnahmenentwicklung thematische Unterschiede zu berücksichtigen sind.

Neben den sieben Kirchdörfern werden für die Kernstadt Wipperfürth aufgrund der Maßnahmenvielfalt und sehr unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten zwei Ortsteilentwicklungskonzepte aufgestellt. Im Ergebnis werden die Innenstadt und die äußeren Quartiere der Kernstadt separat betrachtet.

Je Ortsteil ist mindestens eine Maßnahme als Schlüsselprojekt definiert. Diese haben eine besonders wichtige Funktion für die zukünftige Entwicklung des Ortsteils und werden vertiefend erläutert. Zudem wird eine (Teil-)Maßnahme je Ortsteil als Impulsprojekt definiert, die einen ersten und schnell umsetzbaren Entwicklungsimpuls geben soll. Die Ortsteilentwicklungskonzepte inklusive der zugehörigen Schlüsselprojekte werden in den folgenden Unterkapiteln vertiefend erläutert.

Für alle Maßnahmen wird ein Realisierungshorizont, mögliche Fördermittelzugänge, Akteure und Synergien zu anderen Maßnahmen benannt. Bei den genannten Akteuren und Fördermitteln besteht kein Anspruch auf Vollständigkeit.

HINWEISE ZU DEN KARTENDARSTELLUNGEN

Farbkodierung

Den folgenden Karten wurde eine Farbkodierung zugrunde gelegt:

-  Wohnen und Wohnumfeld
-  Gewerbe, Einzelhandel, Erneuerbare Energien
-  Freiraum und Tourismus
-  Bildung, Kultur und soziale Infrastruktur
-  Mobilität

Darstellungsart

Die Maßnahmen werden je nach Eigenart flächig, linear oder punktuell dargestellt.

-  flächig
-  linear
-  punktuell

Realisierungshorizonte und Schlüsselprojekte

Die Maßnahmen wurden in drei Realisierungshorizonte eingeordnet. Die Priorität der jeweiligen Maßnahme ist dem Maßnahmentitel beigelegt. Die Schlüssel- und Impulsprojekte der Ortsteile sind ebenfalls markiert.

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

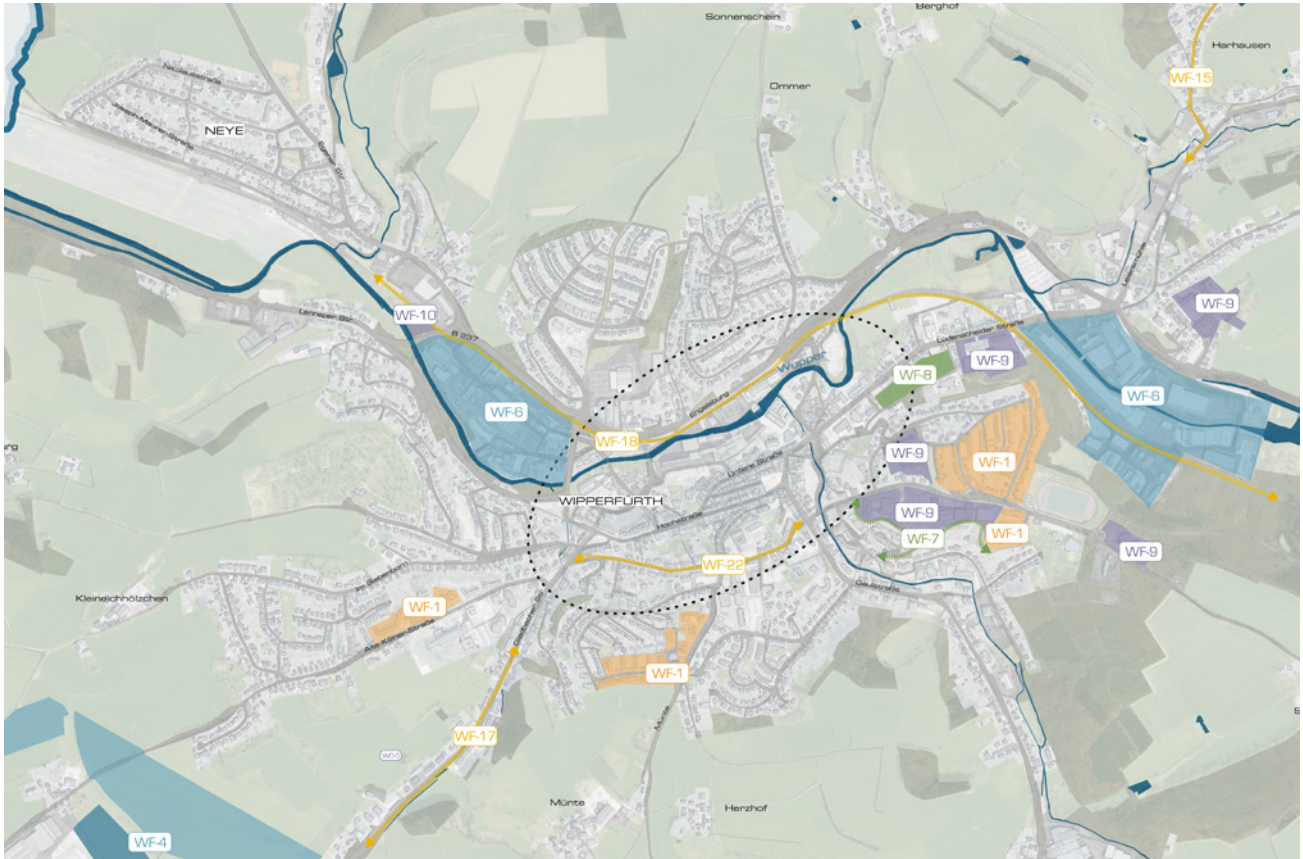


Schlüsselprojekt



Impulsprojekt

8.1 Wipperfürth Kernstadt



Maßnahmen

- | | |
|--|--|
| WF-1 Wohnumfeldaufwertung und energetische Sanierung (I-III) | WF-13 ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (II) |
| WF-2 Nachbarschaftstreffpunkte etablieren (II) | WF-14 Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz (I-II) |
| WF-3 Klimaquartier Wipperfürth (II) | WF-15 Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver (I-II) |
| WF-4 neuer Gewerbestandort (I) | WF-16 Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier (I-II) |
| WF-5 Reaktivierung von Gewerbeflächen im Bestand (II) | WF-17 Radwegeführung entlang der B506 (I-II) |
| WF-6 Zukunftsfähige Weiterentwicklung der Gewerbegebiete Bahnhof & Leiersmühle (I-II) | WF-18 Ertüchtigung des Bahntrassenradwegs (II-III) |
| WF-7 Grünverbindungen aufwerten (I-II) | WF-19 Radverkehrssicherheit (I-III) |
| WF-8 Jubiläumswald einrichten (III) | WF-20 Förderung der Elektromobilität (I-II) |
| WF-9 Schulhofflächen aufwerten (I) | WF-21 Etablierung von Carsharing (I-II) |
| WF-10 Freizeitort Schienenbus (II) | WF-22 Entlastung der Ringstraße (III) |
| WF-11 Konzeption Haus der Musik / Haus der Kultur (II-III) | WF-23 Vertiefungsbereich Innenstadt |
| WF-12 Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung (II) | |

Abbildung 81: Ortsteilentwicklungskonzept Wipperfürth Kernstadt (eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0))

WF-1 In Bereichen mit Mehrfamilienhausstrukturen der 1950er bis 1970er Jahre, die großzügige begrünte Abstandsflächen zwischen Gebäuden aufweisen, ist eine Wohnumfeldaufwertung und energetische Sanierung in folgenden Bereichen zu initiieren:

- › Bereich 1: Kolpingstraße/Leonhardtstraße/Pollenderstraße/Böcklerstraße
- › Bereich 2: Schäferwiesen
- › Bereich 3: Flurstraße/Starenweg
- › Bereich 4: Alte-Kölner-Straße

Im Fokus steht eine Umgestaltung der Außenflächen, die durch das Anlegen von privaten Mietergärten oder gemeinschaftlichem Urban Gardening und die Schaffung von Spiel-/Bewegungsangeboten eine Funktion erhalten und für die Bewohner:innen neue Qualitäten entfalten. Bei einer Umgestaltung ist auf einen Barriereabbau zu achten und ggf. können bestehende Stellplatzanlagen und Garagen neu geordnet bzw. gebündelt werden (z.B. in Form einer Quartiersgarage). Ziel ist es, den Austausch der Bewohner:innen durch die Gestaltung von gemeinschaftsfördernden Räumen zu begünstigen. Darüber hinaus sind die Gebäudestrukturen durch energetische Sanierungen möglichst energieeffizient und damit zukunftsfähig zu gestalten (vgl. Maßnahme W-W6).

WF-2 Es ist ein Konzept zu erarbeiten, das für alle Quartiere Wipperfürths Plätze im öffentlichen Raum ermittelt, die als Nachbarschaftstreffpunkte gestaltet werden können. Diese dienen zukünftig als kleinteilige Aufenthalts- und Begegnungsräume und können zum Austausch innerhalb der Stadtgesellschaft beitragen.

WF-3 Bei der Entwicklung von Neubaugebieten sind in der Kernstadt Wipperfürth Klimaquartiere mit besonders hohen Ansprüchen hinsichtlich der Klimaneutralität auszuweisen, die eine Vorbildfunktion für nachhaltiges Bauen ausüben. Eine Verortung der Klimaquartiere erfolgt in Abstimmung mit der Maßnahme W-W1 »Perspektive Wohnen«. Voraussichtlich sind die Reserveflächen am südlichen Siedlungsrand der Kernstadt geeignet.

WF-4 Auch in Zukunft sind in Wipperfürth Gewerbeflächen bedarfsgerecht neu zu erschließen. Der Bedarf wird auf mindestens 25 ha bis 2040 geschätzt (vgl. Kapitel 4.2). Dafür sind bestehende Gewerbeflächenreserven des Flächennutzungsplans zu nutzen. Konkret ist eine nordöstliche Erweiterung des Gewerbegebiets in Klingsiepen geplant. Bei der Entwicklung neuer Gewerbeflächen sind hohe Standards zu erfüllen, um ein attraktives und zukunftsfähiges Gewerbegebiet zu generieren. Folgende planerische Zielsetzungen sind dabei in der Bauleitplanung bzw. als Vergabekriterien für Baugrundstücke zu berücksichtigen:

- › Berücksichtigung flexibler Grundstücks-/Gebäudeaufteilungen
- › Berücksichtigung hoher baulicher Dichte
- › Attraktive Gestaltung des öffentlichen Raums
- › Berücksichtigung von Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs
- › Berücksichtigung ökologischer Aspekte (bspw. Ausgleichsflächen, Dachbegrünung, lokale Regenwasserversickerung, Straßenbegrünung)
- › Berücksichtigung einer adäquaten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr
- › Entwicklung einer regionalen Mitfahrerapp
- › Ausgleichsflächen außerhalb der Gewerbegebiete in Abstimmung mit landwirtschaftlichen Ansprüchen ausweisen
- › Definition von Qualitätsaspekten für potenzielle Betriebe (Branchen, Arbeitsplatzdichte etc.)
- › Schaffung von Flächen für unterschiedliche Branchen (Z.B. Handwerksbetriebe, innovative Branchen)
- › Bereitstellung leistungsfähiger Infrastrukturen (verkehrliche Anbindung, Glasfaserausbau etc.)

WF-5 Brachliegende oder ungenutzte Gewerbegrundstücke bieten durch eine Wiedernutzbarmachung großes Potenzial, um Gewerbeflächen anbieten zu können, ohne neue Gewerbegebiete auf der »Grünen Wiese« ausweisen zu müssen. Mittels einer Aktivierungsstrategie

gie und konsolidierenden Gesprächen mit Eigentümer:innen sind Flächen wiederzubeleben. Sofern gemeinsam mit den Grundstückseigentümer:innen eine (Re-)aktivierung erzielt werden kann, sind gewisse Grundsätze zu berücksichtigen. Zum einen sind Rahmenbedingungen für handwerkliche Betriebe durch kleinteilige und flexibel nutzbare Immobilien zu schaffen. Zum anderen sind innovative Branchen, z.B. im Bereich Forschung und Entwicklung, zu fördern. Nach Möglichkeit ist die etwaige vorhandene Bausubstanz aufgrund des Nachhaltigkeitsgedankens zu erhalten oder in bauliche Entwicklungen einzubinden. Zudem ist die Gestaltung und Pflege des umgebenden Freiraums in die Planungen miteinzubeziehen.

WF-6 In Form eines Modellprojekts sind die Gewerbegebiete Bahnhof und Leiersmühle zukunftsfähig weiterzuentwickeln, um neue Ansätze und Ideen zu erproben. Von der Verwaltung ist ein Konzept zur Weiterentwicklung des bestehenden Gewerbegebiets zu erarbeiten, das zur Beratung und Sensibilisierung von Gewerbetreibenden genutzt werden kann. Die nachstehenden Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:

- › Ökologischer Ansatz (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, Einsatz erneuerbarer Energien, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Umweltverbund, Niederschlagswasserbewirtschaftung, Probelauf für einen Shuttleservice vom und zum Bahnhof Forsthaus, Förderung Radverkehr, Entsiegelung, Baumpflanzungen auf Freiflächen und Stellplatzanlagen)
- › Ökonomischer Ansatz (z.B. Cradle-to-Cradle-Kreisläufe, Kooperationen zur Verkürzung von Lieferketten)
- › Sozialer Ansatz (z.B. gemeinschaftliche Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, wie Gastronomieangebote)

WF-7 Die Grünverbindung südlich der Schulstandorte an der Ostlandstraße, die zwischen Innenstadt, Schulen und Schäferwiesen verläuft, ist als Wegeverbindung aufzuwerten und ökologisch zu gestalten. Beleuchtungsmaßnahmen sind zu prüfen.

WF-8 Es ist ein Standort für einen Jubiläumswald in der Kernstadt zu suchen, der möglichst zentrumsnah, leicht zugänglich und öffentlich wahrnehmbar ist. Ggf. kommt der ehemalige katholische Friedhof zwischen Lüden-scheider Str. und Don-Bosco-Weg in Betracht. Im Jubiläumswald wird eine Baumpflanzung zu besonderen Anlässen wie z.B. Hochzeiten, Geburten, Jubiläen ermöglicht.

WF-9 Die Schulhofflächen der weiterführenden Schulen und Grundschulen in der Kernstadt sind kontinuierlich aufzuwerten. Dazu sind zum einen Freizeit- und Spielangebote auszubauen und die Aufenthaltsqualität für Schüler:innen unterschiedlicher Altersgruppen, insbesondere durch mehr Sitzmöglichkeiten, zu verbessern. Darüber hinaus sind Klimaanpassungsmaßnahmen durch eine verstärkte Begrünung, Entsiegelungsmaßnahmen sowie Schatten- und Retentionsflächen durchzuführen. Nach Möglichkeit werden die Schulhofflächen nach Schulschluss für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

WF-10 Der Freizeitort Schienenbus an der Bahntrasse ist zu erhalten und die attraktive Lage an der Wupper und dem Bahntrassenradwege weiter zu nutzen. Dazu sind Rastmöglichkeiten für Nutzer:innen der Bahntrasse und weitere innenstadtnahe Freizeitangebote (z.B. Abenteuer-spielplatz) zu ergänzen. Ein Geschichtserlebnisweg in Richtung Innenstadt ist zu prüfen.

WF-11 Es wird eine Konzeption für ein Haus der Musik oder ein Haus der Kultur initiiert. Hintergrund ist die geplante Entkopplung der Musikschule von den Schulgebäuden. Innerhalb der Konzeption werden verschiedene Nutzungsbausteine zusätzlich zur Musikschule betrachtet. Eine Bündelung mit weiteren Vereinen und Kulturangeboten, der Volkshochschule, freien Räumlichkeiten zur Anmietung durch Vereine und Begegnungsorte im sozialen Sinne ist denkbar. Im Anschluss ist ein geeigneter Standort in der Kernstadt zu suchen.

WF-12 Die Busbetriebszeiten sollen in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende ausgeweitet werden. Im werktäglichen Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. In den Abendstunden ist eine Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth heraus in die umliegenden Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Am Wochenende ist die

Anbindung von Kreuzberg und Wipperfeld sicherzustellen.

WF-13 In den nachfrageschwachen Zeiten und am Wochenende ist die Einrichtung bedarfsorientierter Angebote wie TaxiBus oder Bus-on-Demand einzurichten. In Siedlungsrandgebieten, in denen weder Bürgerbus noch Dorf-Bürgerbus verkehren, ist ein bedarfsorientiertes System stärkend anzusehen.

WF-14

Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können (Beispiele für erfolgte Umsetzung bzw. zeitnahe Realisierung sind die Kreise Kleve, Wesel, Recklinghausen sowie der Rhein-Erft-Kreis). Zentraler Ausgangspunkt von allen Schnellbuslinien ist der ZOB Surgères-Platz. Bedarf besteht auf den folgenden Verbindungen:

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



Akteure

Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

WF-15

Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver

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

Zusätzlich gilt es, eine für den Alltagsverkehr durchgehende Radwegeführung entlang der L 284 und der K 30 zu entwickeln. Die Wegeführung und Ausweisung über den Dreiner Weg und Schevelinger Weg ist aufgrund der verkehrssärmeren Straßen zu bevorzugen. Diese Route ist bereits im landesweiten Radverkehrsnetz ausgewiesen.

Im Bereich zwischen Voßkuhle und Dreiner Weg ist ein punktueller Neubau von rund 150 Meter notwendig. Zudem ist die Anbindung an die Innenstadt zu ertüchtigen. Insbesondere die Wegeführung entlang der Wupper (Wupperstraße) benötigt eine Verbreiterung.



Akteure

Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

WF-16 Die Radwegeverbindung zwischen Thier und Wipperfürth über die verkehrsarmen Straßen im Bereich Klespe und Wegerhof ist auszuschildern und im Bereich der Kernstadt zu ertüchtigen. Die Aufwärtsführung über die Siegburger-Tor-Straße sollte aufgrund starker Topografie auf dem Gehweg (Radfahrer frei) erfolgen.

WF-17 Zwischen dem Gewerbegebiet Klingesiepen und der Innenstadt Wipperfürth ist die Gladbacher Straße für den Radverkehr zu ertüchtigen. Eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs ist erforderlich.

WF-18 Der Bahntrassenradweg ist sowohl für den Alltagsverkehr als auch für den touristischen Verkehr von hoher Bedeutung. An Engstellen soll dieser verbreitert werden, um die Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern zu gewährleisten. Insbesondere im Stadtkern entlang der B 237 zwischen dem Raiffeisenmarkt und dem Kreisverkehr Bahnstraße ist dieser, wenn möglich, auszubauen.

WF-19 Prinzipiell ist das Radfahren innerhalb von Tempo 30/20-Zonen ungefährlich, da der Geschwindigkeitsunterschied zum Kfz-Verkehr niedrig ist. Einzuhalten ist der nach StVO gültige Mindestabstand von 1,50m beim Überholen des Radverkehrs. Dies gilt auch bei Radschutzstreifen! Rüttelstreifen können beim Autofahrer Hinweise auf die Radschutzstreifen oder auch Radfahrstreifen bieten. Auf ausreichende und gesicherte Fahrradabstellanlagen ist besonders im Innenstadtbereich zu achten.

WF-20 Voraussichtlich ab 2035 werden nur noch Fahrzeuge mit dekarbonisierten Antrieben produziert. Mit zunehmender Zahl der Elektroautos nimmt auch der Bedarf an Ladepunkten im öffentlichen als auch im privaten Raum zu. Um dieser Entwicklung gerecht zu werden, ist die öffentliche Ladeinfrastruktur in der Hansestadt Wipperfürth sukzessive auszubauen. Neben öffentlichen Ladesäulen in der Kernstadt, an öffentlichen Einrichtungen und in den Zentren der Kirchdörfer, sind insbesondere Siedlungen mit Mehrfamilienhausstrukturen zu berücksichtigen.

WF-21 Die gemeinsame Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen kann dazu beitragen, die Menge der zugelassenen Kfz zu reduzieren (Verzicht auf den Zweit- und Drittwagen), wobei die Mobilität der Bevölkerung erhalten bleibt und heute bereits autolosen Bewohnern eine Kfz-Mobilität zeitweise (bei Bedarf) ermöglicht wird. Neben den Zentren der Kirchdörfer und am Surgères-Platz (Mobilstationen) sind zusätzliche Standorte in der Unteren Straßen und am Rathaus für die Innenstadt, den anschließenden Wohngebieten sowie den Gewerbegebieten zu prüfen.

WF-22 Die Ringstraße mit ihrer straßenbegleitenden Wohnbebauung und den anliegenden Schulen und Kindergärten wird vom Kfz-Verkehr unverträglich hoch belastet. Entsprechend der bestehenden Straßennetzfunktion erfüllt diese empfindliche Straße regionale und städtische Verbindungsfunktionen. Daher kann eine neu zu bauende Südumgehung zur weiteren Entlastung der Ringstraße und der Kernstadt einen wesentlichen Beitrag leisten.

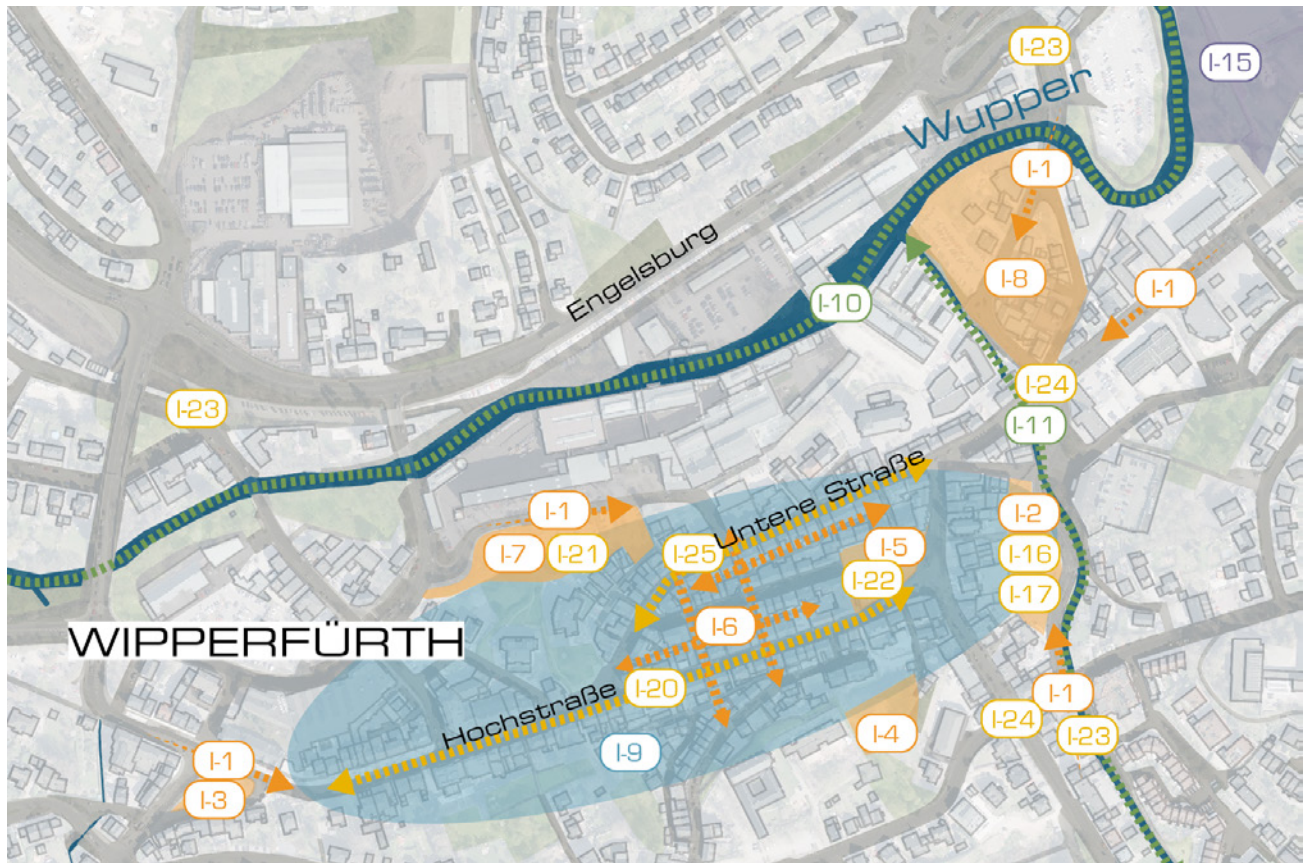
Nr.	Name	Realisierungs- horizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergi- en
Wipperfürth Kernstadt					
WF-1	Wohnumfeldaufwertung	I-III	private Eigentümer, Bürgervereine, Anwohner, Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	WF-2
WF-2	Nachbarschaftstreffpunkte etablieren	II	private Eigentümer, Bürgervereine, Anwohner, Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Liegenschaften, Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	WF-1
WF-3	Klimaquartier Wipperfürth	II	Abteilung Stadt- und Raumplanung, private Eigentümer	KfW Förderung, Klimaquartier NRW	W-W1 W-W2 W-W3
WF-4	Neuer Gewerbestandort	I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften	-	W-W3 W-G1
WF-5	Reaktivierung von Gewerbeflächen im Bestand	II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften	Bau.Land.Partner NRW	W-G1
WF-6	Zukunftsfähige Weiterentwicklung Gewerbegebiete Bahnhof, Leiersmühle	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung, Abteilung Liegenschaften	-	W-G1
WF-7	Grünverbindungen aufwerten	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Klimaschutzmanagement, Abteilung Tiefbau, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Bauhof	Städtebauförderung	W-F6
WF-8	Jubiläumswald einrichten	III	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften, Bauhof	Denkmalförderprogramm NRW, LEADER Region Bergisches Wasserland	W-F6
WF-9	Schulhofflächen aufwerten	I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Gebäudemanagement	Förderung von kommunalen Investitionen NRW, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Klimawandelvorsorge in Kommunen	W-K2 W-K3
WF-10	Freizeitort Schienenbus	II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Abteilung Tiefbau, Bauhof	LEADER Region Bergisches Wasserland	W-K1

WF-11	Konzeption Haus der Musik/ Haus der Kultur 	II-III	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Gebäudemanagement, Musikschule	-	W-K1 W-K2
WF-12	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung 	II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	-	-
WF-13	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten 	II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	Förderrichtlinie »Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs« Förderrichtlinie »Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme«	-
WF-14	Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz 	I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	Richtlinie des ZV NVR für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes	-
WF-15	Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver 	I-II	Fachbereich II, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr), Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
WF-17	Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
WF-18	Radwegeführung entlang der B506 	I-II	Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	s.o.	-
WF-19	Ertüchtigung des Bahntrassenradweges 	II-III	Oberbergischer Kreis, Straßen.NRW, Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	s.o.	I-13
WF-20	Radverkehrssicherheit 	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	-	-

WF-21	Förderung der Elektromobilität ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Ordnungsamt, BEW,	Förderrichtlinie Elektromobilität	-
WF-22	Etablierung von Carsharing ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharing-Anbieter, BEW	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
WF-23	Entlastung der Ringstraße ●	III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW	-	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040					
				 Schlüsselprojekt	

Abbildung 82: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Kernstadt Wipperfürth

8.2 Wipperfürth Innenstadt



Maßnahmen

- | | | | |
|------|---|------|--|
| I-1 | Innenstadteingänge hervorheben (II) | I-15 | Sport- und Begegnungspark Ohler Wiesen (I-II) |
| I-2 | Treffpunkt Surgeres-Platz (I-II) | I-16 | Neugestaltung des ZOBs Surgères-Platz (I-II) |
| I-3 | Treffpunkt Kölner-Tor-Platz (I-II) | I-17 | Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten (I-II) |
| I-4 | Treffpunkt Klosterberg (II) | I-18 | Barrierefreie Bushaltestellen (I-II) |
| I-5 | Treffpunkt Marktplatz (I) | I-19 | Etablierung von Carsharing (I-II) |
| I-6 | Gassensystem qualifizieren (II) | I-20 | Hochstraße (I) |
| I-7 | Ankommensort Dr.-Eugen-Kersting-Straße (II) | I-21 | Parkdeck Parkplatz Dr.-Eugen-Kersting-Str. (II) |
| I-8 | Neuordnungsbereich Gartenstr./Ohlstr. (II-III) | I-22 | Autofreier Marktplatz (I) |
| I-9 | Initiative Einzelhandel (I) | I-23 | Parkleitsystem Innenstadt (II) |
| I-10 | Wupper erlebbar machen (I) | I-24 | Umsetzung der Kreisverkehre (I-II) |
| I-11 | Gaulbach erlebbar machen (I-II) | I-25 | Ausweisung Untere Straße als Shared-Space (I-III) |
| I-12 | Älteste Stadt im Bergischen Land inszenieren (I-II) | I-26 | Ausbau Mitfahrerbenke (I-II) |
| I-13 | Verknüpfung Innenstadt / Bahntrassenradweg (I-II) | | |
| I-14 | Haus der Jugend (I) | | |

Abbildung 83: Ortsteilentwicklungskonzept Wipperfürth Innenstadt (eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0))

I-1 Die Eingänge zur Wipperfürther Innenstadt sind durch kleinteilige gestalterische Maßnahmen hervorzuheben. Bei den Innenstadteneingängen handelt es sich um folgende Bereiche:

- › Kölner-Tor-Platz (Südwesten)
- › Dr.-Eugen-Kersting-Straße (Westen)
- › Lüdenscheider Straße (Osten)
- › Ohlstraße/Gartenstraße (Nordosten)
- › Gaulstraße/Surgères-Platz (Süden)

Gestalterische Maßnahmen können z.B. Banner, eine besondere Beleuchtung, Beschilderungen, Oberflächengestaltung oder Begrünungen sein. Als Auftakt zur Innenstadt sind insbesondere auch attraktive Fuß- und Radwege in Verbindung mit dem Parkleitsystem (vgl. Maßnahme I-23) zu realisieren.

I-2 Für den Surgeres-Platz ist bereits ein Planungsprozess eingeleitet, der sich mit einem verkehrlichen Umbau des Stadtraums befasst und einen zeitgemäßen ZOB zum Ziel hat (vgl. Maßnahme I-16). Neben der Funktion als Mobilitätsdrehscheibe bildet der Surgeres-Platz keinen qualitativen Aufenthaltsraum. Aus diesem Grund, ist bei der Umgestaltung die Stadtgestalt des öffentlichen Raumes zu verbessern, indem zum einen die (fußläufige) Anbindung an die Innenstadt aufgewertet wird und zum anderen der unmittelbar angrenzende Gaulbach in die Planungen mit einbezogen wird. Durch eine attraktive Ufergestaltung sind qualitätvolle Wartebereiche am ZOB vorhanden und die Begrünung des Stadtraums werden ausgebaut. Somit sind Stadtgestalt und Verbesserungen der Mobilität am Surgeres-Platz parallel zu entwickeln.

I-3 Der Kölner-Tor-Platz bietet als westlicher Innenstadteneingang derzeit keine attraktive Willkommenssituation. Entsprechend ist die Fläche zu qualifizieren. Die Neugestaltung hat in Anlehnung an die Innenstadtsanierung der letzten Jahre zu erfolgen, die als Maßnahme aus dem Integrierten Handlungskonzept von 2012 hervorgegangen ist. Um eine einheitliche Gestaltung zu

generieren, sind passendes Stadtmobiliar und Grünelemente auszuwählen.

I-4 Der Klosterberg ist durch eine Inszenierung als Aussichtspunkt und eine Beleuchtung der bereits vorhandenen Plattform weiter zu qualifizieren. Im Fokus steht eine Gestaltung als grüne Insel in der Stadt und parallel ist die Anbindung an die Innenstadt besser kenntlich zu machen sowie die Wegeverbindung gestalterisch und barrierefrei aufzuwerten. Zudem sind historische Elemente wie die alte Stadtmauer zu inszenieren (vgl. Maßnahme I-12).

I-5 Der Marktplatz wurde in den letzten Jahren bereits umgestaltet. Die Stellplatznutzung und die starke Versiegelung - insbesondere im Zusammenhang mit langen Hitzeperioden im Sommer - wurden vielfach diskutiert. Vor diesem Hintergrund gibt es weitere Qualifizierungsideen, um den Platz als Treffpunkt zu beleben. Dazu sind die Stellplätze zu entfernen und in andere Bereiche zu verlagern (vgl. Maßnahme I-6, I-21), um den Platz z.B. für weitere Sitzmöglichkeiten und Kinderspielergeräte zu nutzen. Bei der Positionierung ist die Nutzung als Marktfläche zu berücksichtigen. Um eine zu starke Aufheizung der Platzfläche im Sommer zukünftig zu verhindern, sind weitere Grünstrukturen und Retentionsflächen sowie andere schattenspendende Elemente einzuplanen. Ein Wasserspiel oder eine bessere Herausstellung des vorhandenen Brunnens sind zu prüfen. Aufgrund der Zweckbindungsfrist nach der Umgestaltung im Zuge des InHK handelt es sich um eine langfristige Maßnahme.

Eine schnell umsetzbare temporäre Bespielung des Marktplatzes (bei Herausnahme der Stellplätze) kann im Ortsteil als Impulsprojekt genutzt werden. Spiel- und Begrünungselemente oder eine Strandbar in den Sommermonaten sind denkbar.

I-6 Das Gassensystem in Wipperfürth stellt eine Besonderheit dar und ist entsprechend zu qualifizieren, da es derzeit kaum Aufent-

haltsqualität bietet und einen Hinterhofcharakter aufweist. Dazu ist die Sanierung der rückwärtigen Gebäudefassaden zu fördern, ggf. im Zuge eines Hof- und Fassadenprogramms. Müllabfallbehälter, die aktuell in den Gassen positioniert sind und brandschutztechnisch große Probleme bereiten, sind aus den Gassen zu entfernen. Als Alternative ist ein Unterflursystem für die Abfallentsorgung zu initiieren. Geeignete Standorte für Sammelstationen sind noch zu bestimmen. Durch die Aufwertungsmaßnahmen und eine bessere Beleuchtung bilden die Gassen zukünftig alternative Fußwegeverbindungen in der Innenstadt.

I-7 Die Stellplatzanlagen an der Dr.-Eugen-Kersting-Straße sind die zentralen Parkplatzangebote in der Innenstadt. Zum Ausgleich der Reduzierung der Stellplätze an anderer Stelle (z.B. Gartenstraße, Marktplatz) ist eine Parkpalette zu errichten, die nach Möglichkeit mit einem Gründach oder PV-Anlagen auf dem Dach ausgestattet wird (vgl. Maßnahme I-21). Von den Stellplätzen in Richtung Innenstadt ist die Besucher-

lenkung zu verbessern und eine Eingangssituation zu schaffen (vgl. Maßnahme I-1). Aufgrund dessen ist eine gestalterische Hervorhebung der Fußwege zur Unteren Straße und Hochstraße von Bedeutung. Inwieweit Teilflächen des Areals für Einzelhandel mit größeren Ladenlokalen umgenutzt werden können, ist zu prüfen. Langfristig ist der Bereich ein potenziell sehr wichtiges Bindeglied zwischen Wupper und der Innenstadt.

I-8 Zur Neustrukturierung des Bereichs Gartenstraße/Ohlstraße ist ein Rahmenplan zu erarbeiten. Als neue Nutzungsbausteine sind Wohnangebote für mobilitätseingeschränkte Personen, altengerechtes Wohnen mit Pflegeangeboten, Dienstleistungen und Einzelhandel, innerstädtisches Wohnen sowie ein Haus der Musik und Kultur zu prüfen. Der Stellplatz an der Gartenstraße ist in die Betrachtung miteinzubeziehen. Weiterhin sind Wegeverbindungen zwischen Innenstadt und den Ohler Wiesen sowie die Anknüpfung an die Wupper, die Alte Drahtzieherei sowie an den ZOB zu berücksichtigen.

I-9

Initiative Einzelhandel

Die Initiative Einzelhandel dient zur Stärkung des Einzelhandels und zukunfts-fähigen Ausrichtung der Innenstadt. Die Koordination ist beim Citymanagement anzugliedern. Eine wichtige Aufgabe ist die Verbesserung der Kommunikation zwischen den Händler:innen, indem das Citymanagement moderiert und Kontakte herstellt.

Darüber hinaus sind unterschiedliche Maßnahmen zu ergreifen, um den Einzelhandel in der Innenstadt zu stärken. Der Handel kann gemeinsame Veranstaltungen generieren und eine gemeinsame Onlineplattform als Onlineshop entwickeln. Als Beispiel kann Online City Wuppertal genannt werden. Dort kann ganztags über den Onlineshop, Mail oder Telefon bestellt werden und die Ware wird durch einen gemeinsamen Lieferdienst nach Hause geliefert oder kann an einem Drive-in-Schalter abgeholt werden. Weiterhin ist das Angebot der WippCard fortzuführen und bei ansässigen Unternehmen als Geschenke für Mitarbeitende stärker zu platzieren. Ein öffentliches WLAN kann ebenfalls die Attraktivität der Innenstadt fördern.

Hinsichtlich der Leerstandssituation ist das Förderprogramm zur Stärkung der Innenstadt auch zukünftig zur Subventionierung von Ladenmieten zu nutzen. Darüber hinaus ist die Leerstandssituation



Akteure

Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung/
Citymanagement
Einzelhändler

Synergien zu

W-G2
W-G3

Kostengruppe

finanzierbar über
Citymanagement

zu erheben und die zugehörigen Gründe für den Leerstand zu analysieren. Darauf aufbauend sind Arbeitskreise mit Eigentümern zu initiieren, um sich auszutauschen und Nutzungsmöglichkeiten auszuloten. Ggf. können Handelsflächen auch zusammengelegt werden. Ferner kann eine Leerstandsbörse zur Vermittlung leerstehender Flächen zur (mietfreien oder günstigen) Zwischennutzung ins Leben gerufen werden. Auch Wettbewerbe zur Ladengestaltung oder Pop-Up Stores sind denkbar.

Darüber hinaus sind alternative Nutzungsmöglichkeiten zu prüfen. Insbesondere Gastronomie und Bildung fördern die Belebung der Innenstadt, an Innenstadtrandlagen ist auch eine Wohnnutzung denkbar.

Realisierungsschritte:

1. Vernetzung des Handels und Initiierung gemeinsamer Projekte durch das Citymanagement
2. Leerstandsmanagement im Rahmen des Citymanagements entwickeln
3. Prüfung alternativer Nutzungsmöglichkeiten

I-10

Wupper erlebbar machen

Im Rahmen des Schlüsselprojektes sind Zugänge zur Wupper im Innenstadtbereich zu generieren, da das Wupperufer durch industrielle Nutzungen und Grundstücksrückseiten geprägt ist, sodass der Fluss in der Stadt kaum wahrnehmbar ist. Als Fokusräume sind die Ohler Wiesen, der Hausmannsplatz im Zusammenhang mit der Alten Drahtzieherei und der Bereich zwischen Radiumstraße und Westtangente ausgewählt. Ziel ist es, in den drei Räumen jeweils unterschiedliche Qualitäten auszubilden.

Im Bereich der Ohler Wiesen ist ein Freizeitort zu entwickeln, der Sport und Entspannung am Wasser ermöglicht. Dazu sind in Zusammenarbeit mit der Maßnahme I-15 »Sport- und Begegnungspark Ohler Wiesen« Bereiche mit direktem Wupperzugang umzugestalten. Die Ausführung hat möglichst naturnah zu erfolgen.

Der Raum zwischen Radiumstraße und Westtangente ist zu grünen Oasen am Wasser weiterzuentwickeln. Es sind wohnortnahe Erholungs- und ruhige Aufenthaltsorte zu schaffen und kurze Spazierwege und Sitzmöglichkeiten zu errichten. Insbesondere die Zugänglichkeit und Wahrnehmung der Zuwege ist zu verbessern.

Bereiche der Wupper, die unmittelbar an Fußgängerzone und Plätze anschließen, bieten ein besonders hohes Potenzial für einen attraktiven urbanen Stadtraum am Fluss. Der Teilabschnitt zwischen Hausmannsplatz und Alter Drahtzieherei inklusive der denkmalgeschützten Fußgängerbrücke und der Stellplatzanlage an der Gartenstraße ist daher neuzugestalten. Der Bereich eignet sich besonders, da der Hausmannsplatz direkt auf der südlichen Seite anschließt und die Alte Drahtzieherei als Kultur- und Veranstaltungszentrum auf der Nordseite



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Abteilung Stadtentwässerung, Wupperverband, Untere Wasserbehörde (OBK)

Synergien zu

W-F1
W-F4
W-F8
I-8
I-10
I-13
I-15

Kostengruppe

> 1 Mio. €

ein bedeutender Frequenzbringer der Innenstadt ist. Die Maßnahme kann einen nachhaltigen Beitrag zur Weiterentwicklung der nördlichen Innenstadt von Wipperfürth leisten und dient der Vernetzung zwischen Innenstadt und dem nördlichen Teil der Kernstadt.

Das Projekt setzt sich aus vier Bausteinen zusammen. Der erste Baustein des Projektes ist eine neue leistungsfähige Rad- und Fußgängerbrücke, die ein Pendant zur bestehenden, denkmalgeschützten Brücke darstellen soll. Diese bietet keine ausreichende Breite und ist damit nicht barrierefrei und verhindert Begegnungsverkehre aus verschiedenen Richtungen. Bei einem Brückenneubau könnte ebenfalls über Verweilmöglichkeiten auf der Brücke selbst nachgedacht werden. Der neue Brückenschlag ist östlich der Bestandsbrücke auf Höhe des Gaulbachs angedacht.

Als zweiter Baustein soll der nördliche Uferbereich, unmittelbar vor der Alten Drahtzieherei, durch eine Abtreppe und dadurch entstehende Terrassen Aufenthaltsqualität schaffen und parallel auch die Möglichkeit bieten, bis zum Wasser herunterzugehen. Einzelne »Trittsteine« im Wasser können dies ergänzen.

Bei den Bausteinen drei und vier handelt es sich jeweils um Fuß- und Radwegeverbindungen. Am nördlichen Wupperufer ist ein kombinierter Fuß- und Radweg angedacht, der die neue Terrassenanlage und Brücke mit der Wupperstraße verbindet und somit auch einen Anschluss an den überörtlichen Bahntrassenradweg gewährleistet. Gegebenenfalls können entlang der neuen Wegeverbindung an der Wupper weitere kleinteilige Aufenthaltsräume entstehen. Am südlichen Uferbereich soll ein neuer Fußweg den Hausmannsplatz mit der geplanten Brückenanlage verbinden. Dieser ist ggf. als Steg auszuführen, sofern der bestehende Uferbereich über keine ausreichende Breite verfügt.

Durch diese vier Bausteine kann eine neue Verbindung vom Bahntrassenradweg über den neuen Aufenthaltsbereich an der Wupper und den Hausmannsplatz in die Innenstadt entwickelt werden. Hiermit kann auch ein Beitrag zur Belebung des Hausmannsplatz geleistet werden. Des Weiteren ist bereits der Rückbau der Wehranlage innerhalb des Flussbettes und eine natürliche Flussgestaltung geplant. Außerdem wird eine Verlagerung der Stellplätze an der Gartenstraße und eine Bebauung geprüft (vgl. Maßnahme I-8), sodass der Aufenthaltsbereich am südlichen Wupperufer langfristig in östliche Richtung erweitert werden könnte. Eine potenzielle Bebauung des Parkplatzes ist bei der Ufergestaltung zu berücksichtigen und im Sinne der Klimawandelanpassung eine Reduzierung der derzeit vollversiegelten Fläche anzustreben. Bei weiteren Veränderungen in der Nutzungs- und Bebauungsstruktur im Bereich der Wupper, ist der Flusslauf als Qualität miteinbeziehen.

Zunächst ist geplant, einen freiraumplanerischen Wettbewerb auszuloben. In diesem Zuge ist auch eine Bürgerbeteiligung durchzuführen, um die Öffentlichkeit und deren Ideen in den Prozess einzubeziehen. Ebenfalls wird eine Beteiligung von Stakeholdern empfohlen.

Realisierungsschritte

1. Freiraumplanerischer Wettbewerb zum Wupperufer zwischen Hausmannsplatz und Alter Drahtzieherei
2. Bürger- und Stakeholderbeteiligung
3. Ausarbeitung und Umsetzung
4. vertiefende Planung der weiteren Räume (Ohler Wiesen, Zwischen Radiumstraße und Westtangente)

I-11 Der Verlauf des Gaulbaches durch die Innenstadt ist zu inszenieren, indem Freilegungs- und Renaturierungsmaßnahmen in Teilabschnitten durchgeführt und eine naturnahe, ökologische Gestaltung vorangetrieben wird. An belebten Stellen, wie z.B. am ZOB, sind direkte

Zugänge durch Treppenanlagen zum Wasser zu schaffen. Informationstafeln können den Verlauf des Gaulbaches und seine Funktion als innerstädtisches Gewässer darstellen. Parallel sind bei der Umgestaltung Wasserrückhaltungsmaßnahmen zu ergreifen.

I-12

Älteste Stadt im Bergischen Land inszenieren

Wipperfürths Innenstadt blickt auf eine lange Historie zurück, die älteste schriftliche Erwähnung stammt aus dem Jahr 1131. Damit ist Wipperfürth die »Älteste Stadt im Bergischen Land«. Diese Bedeutung der Stadt ist jedoch weder im Stadtraum wahrnehmbar, noch wird sie in der (touristischen) Vermarktung zur Inszenierung von Wipperfürth genutzt. Im Rahmen des derzeit in Aufstellung befindlichen Integrierten Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes (ISEK) hat sich die Hansestadt Wipperfürth zum Ziel gesetzt, bestehende historische Strukturen erlebbar zu machen. Da durch verschiedene Stadtbrände der Großteil des mittelalterlichen Gebäudebestands verloren gegangen ist, sind ergänzend Maßnahmen zur Wiederherstellung oder Nachempfindung der historischen Struktur zu initiieren. Ziel des Projektes »Älteste Stadt im Bergischen Land« ist somit die bessere Inszenierung und Vermarktung der historischen Geschichte Wipperfürths. Das Projekt setzt sich aus vier unterschiedlichen Bausteinen zusammen.

1. Information

Den ersten Baustein bildet dabei die sichtbare Information zur Historie im öffentlichen Raum. Dazu ist ein Rundlauf zu etablieren, der unterschiedliche Bereiche in der Innenstadt verbindet und an verschiedenen Stationen auf die Geschichte der Stadt verweist. Das Glasplattenarchiv der Stadt bildet eine gute Grundlage, um die Informationen zu illustrieren. Darüber hinaus sind digitale Medien an den einzelnen Informationstafeln einzubinden, um die »Älteste Stadt« multimedial zu inszenieren. Eine Station kann z.B. das erhaltene Brandgassensystem in der Innenstadt sein, das den historischen Stadtgrundriss noch heute erlebbar macht. Ziel des Rundlaufes ist eine Informationsvermittlung, die zu jeder Zeit und unabhängig von Führungen zur Verfügung steht. Bei Bedarf sind auch die umliegenden Kirchdörfer Wipperfürths als Erweiterung in den Rundlauf zu integrieren. So kann die Vernetzung zwischen Innenstadt und Kirchdörfern auch weiter gestärkt werden.

2. Stadtführungen

Als zweiter Baustein sind die bereits bestehenden Stadtführungen für unterschiedliche Zielgruppen breiter aufzustellen und mit jeweils anderen Fokusthemen zu versehen. Beispielsweise können eine Hansetour, Mittelaltertour oder ein spezielles Format für Kinder angeboten werden. Die Volkshochschule plant aktuell eine »Augmented Reality«-Tour durch die Innenstadt, die gemeinsam mit den städtischen Führungen zu vermarkten ist.



Akteure

Abteilung

Stadtentwicklung,
Abteilung Schule,
Sport, Freizeit und
Kultur, Abteilung
Stadtmarketing/
Wirtschaftsförderung/
Citymanagement

Synergien zu

I-1

I-6

Kostengruppe

> 1 Mio. €

3. Darstellung historischer Strukturen

Der dritte Baustein befasst sich mit der Nachbildung historischer Strukturen, die heute nicht mehr erkennbar sind. Die ehemalige Stadtmauer kann beispielsweise durch eine hervorgehobene, andersfarbige Pflasterung erlebbar gemacht werden und die ehemaligen Standorte der Stadttore markieren. Auch der Bau eines kleinen Turms, der die Höhe der ehemaligen Stadttore greifbar macht und als Aussichtspunkt dient, ist denkbar. Um neben der Bedeutung der »Ältesten Stadt des Bergischen Landes« auch der »Hansestadt Wipperfürth« gerecht zu werden, kann die historische Furt im Flusslauf der Wupper markiert oder auch (an anderer Stelle) nachempfunden und durch weitere anschauliche Elemente erlebbar gemacht werden.

4. Anlaufstelle schaffen

Ein kleines Heimatmuseum in der Innenstadt, ggf. kombiniert mit einer Touristeninformation, kann als vierter Baustein über die Geschichte der Stadt informieren und einen wichtigen Anlaufpunkt für Tourist:innen bieten. Eine Vernetzung mit dezentralen Anlaufpunkten in den Kirchdörfern ist denkbar.

5. Fortführung des Hofflächen- und Fassadenprogramms

Ein Hofflächen- und Fassadenprogramm wurde bereits im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt angeboten. Das Projekt »Älteste Stadt im Bergischen Land« eignet sich sehr gut für eine Fortsetzung, um historische Strukturen im Innenstadtbereich zu erhalten bzw. wiederherzustellen. Somit können neue Bezüge zur Historie hergestellt und eine Gestaltung gefördert werden, die an die ursprüngliche Gebäude- und Hofflächengestaltung angelehnt ist.

Realisierungsschritte

1. Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie
2. vertiefende Bürgerbeteiligung und Stakeholderbeteiligung
3. weitere Abstimmungen mit Eigentümer:innen

I-13 Die Innenstadt Wipperfürths ist besser mit dem Bahntrassenradweg zu verknüpfen, um Tourist:innen in die Innenstadt zu führen. Die bestehende Verbindung und die Infotafel zur Bewerbung der Innenstadt sind am Fuß- und Radweg zu erhalten. Darüber hinaus sind weitere Radwegeverbindungen als Zuwegungen zur Innenstadt zu qualifizieren. Im Zuge der Maßnahme I-9 »Wupper erlebbar machen« wird eine Anbindung auf Höhe der Alten Drahtzieherei geprüft, weiterhin ist auch eine Anbindung im Bereich der ehemaligen Gaststätte Bergischer Löwe denkbar. Ein entsprechender Ausbau der Radwegeführungen in der Innenstadt ist mitzudenken.

I-14 Es ist ein neuer Standort für das Jugendzentrum in Kombination mit Beratungs-

angeboten und eventuell dem Kunstbahnhof zu suchen, da das derzeitige Jugendzentrum einen erhöhten Platzbedarf hat. Ergänzend ist die Vermarktung zur Steigerung der Wahrnehmung über die Schulen, Flyer und die Vernetzung mit anderen Jugendangeboten zu verbessern.

I-15 Im Bereich der Ohler Wiesen ist ein »Sport- und Begegnungspark« zu entwickeln, der Sportanlagen und Freiräume an der Wupper miteinander vernetzt. Die Freiflächen sind mit Bäumen, Sitzgelegenheiten, einem Grillplatz und ggf. einem Kiosk weiter auszustatten und Bereiche mit direktem Wupperzugang zu qualifizieren. Die bestehenden vereinsgebundenen Sportflächen sind durch öffentliche Nutzungen (z.B. Bolzplatz, Calisthenics) zu ergänzen. Ein Mehrgenerationenbewe-

gungsparcour wird im Jahr 2023 baulich ergänzt. Ein besonderer Fokus liegt zudem auf Angeboten und Aufenthaltsräume für Jugendliche. Eine mögliche Erweiterungsfläche für den VfR Wipperfürth ist zu prüfen. Auch kann ein Konzept des »Open Sundays« durch die Öffnung der vereinsgebundenen Sportanlagen außerhalb der Vereinssportzeiten ein niedrigschwelliges Sportangebot ermöglichen. Trainer:innen des Vereins wären an den Sonntagen vor Ort. Ggf. kann daraus ein Nachfolgeprojekt für das Projekt der Regionale 2010 »Ohler Wiesen - Leben an und mit der Wupper« entwickelt werden.

I-16

Neben einer gestalterischen Aufwertung des Surgères-Platz werden die funktio-

nellen Defizite beseitigt. Die Verkehrsverknüpfungsfunktionen sind zu stärken, sodass ein intermodaler und attraktiver Verknüpfungspunkt entsteht. Dieser ermöglicht und fördert sowohl das Umsteigen der Fahrgäste zwischen den Buslinien als auch die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, z.B. in Form von Bike-and-Ride und Carsharing. Die Planung für eine Neugestaltung des ZOB ist zum Zeitpunkt der Erstellung des ISEK bereits im Prozess. Dabei besteht aufgrund der räumlichen Enge mit dem Gaulbach und der Landesstraße die Schwierigkeit, alle funktionalen Aspekte konfliktfrei und verkehrssicher zu lösen und gleichzeitig hohe Aufenthaltsqualitäten anzubieten.

I-17

Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten

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

Der Surgères-Platz bildet zukünftig die zentrale Mobilstation in der Innenstadt mit der Verknüpfungsfunktion der Buslinien untereinander und mit anderen Verkehrsmitteln (Taxi, Bike-and-Ride, Carsharing, Bikeshaaring, etc.). Er ist damit zentrale Verknüpfungsstation zwischen städtischem und regionalem Verkehr. Ergänzend zu den Mobilstationen bilden Mobilpunkte einfache Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Weitere Mobilpunkte sollten beispielsweise am Kölner-Tor-Platz und im Bereich Lüdenscheider Straße / Leiersmühle liegen.



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung/
Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

I-18

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

I-19

Die gemeinsame Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen bietet die Chance, die

Menge der zugelassenen Kfz zu reduzieren (Verzicht auf den Zweit- und Drittwagen). Dabei bleibt die Mobilität der Bevölkerung erhalten und heute bereits autolosen Bewohnern wird eine zeitweise, bedarfsgerechte Kfz-Mobilität ermöglicht. Neben den Zentren der Kirchdörfer und am Surgères-Platz (Mobilstationen) sind zusätzliche Standorte für Carsharing-Fahrzeuge in der Innenstadt, den anschließenden Wohngebieten sowie den Gewerbegebieten zu prüfen.

I-20 Die Zusatzbelastungen für die Ringstraße, angesichts der beabsichtigten Sperrung der Hochstraße, entsprechend dem Innenstadtverkehrskonzept ist zur Reduzierung des Innenstadtverkehrs zu berücksichtigen.

I-21 Eine Machbarkeitsstudie zu einem Parkdeck auf dem Parkplatz an der Dr.-Eugen-Kersting-Straße soll durchgeführt werden. Ein Parkdeck an diesem Standort läge zentral in der Innenstadt und böte das Potenzial, andersorts Parkraum zugunsten anderer Verkehrsmittel oder gestalterischer Maßnahmen auszubauen. Die Neuordnung der Stellplätze an der Dr.-Eugen-Kersting-Straße ist in Zusammenhang mit der Maßnahme I-7 des Stadt- und Dorfentwicklungskonzeptes zu sehen.

I-22 Die Entlastung des Marktplatzes vom ruhenden Verkehr kann bereits zum bestehenden Zeitpunkt umgesetzt werden, da freie Kapazitäten zu allen Tageszeiten auf den weiteren Innenstadtparkplätzen zu beobachten sind. Zusätzlich soll eine grundlegende Neuordnung des Marktplatzes inklusive Fahrradabstellanlagen geprüft werden.

I-23 Erarbeitung eines Parkleitsystems für die Innenstadt, das den Zielverkehr für die Innenstadt an den Einfahrtsstraßen zur Kernstadt insbesondere auf die Nordumgehung (B 237) lenkt

und auf dem Parkraum entsprechend der freien Kapazitäten sowie der Empfindlichkeit der Straßenräume verteilt.

I-24 Die Kreisverkehrsplätze Lüdenscheider Straße / Gartenstraße und an der Gaulstraße / Ringstraße gilt es mit Priorität umzusetzen. Die dortigen Lichtsignalanlagen werden als Hauptgrund für die Verkehrsprobleme im östlichen Innenstadtbereich und am Surgères-Platz gesehen.

I-25 Es wird eine weitere Verkehrsberuhigung der Innenstadt angeregt. Neben der Schließung der Hochstraße (vgl. Maßnahme I-20) wird insbesondere ein großes Potenzial für die Untere Straße gesehen. Zur Unterstützung des Einzelhandels sollte eine „Shared-Space“-Regelung, z.B. als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo-20 eingerichtet werden. Durchgangsverkehr zu den Parkplätzen und Parksuchverkehr gilt es zu verhindern, auch durch den Abbau von Parkständen.

I-26 Neben den Mitfahrerbanken in den Kirchdörfern, sollten die Mitfahrerbanken auch an den Ortsausfallstraßen von Wipperfürth für den Weg zurück ins Dorf errichtet werden. Eine Nutzungsanalyse sollte vorab vorgenommen werden.

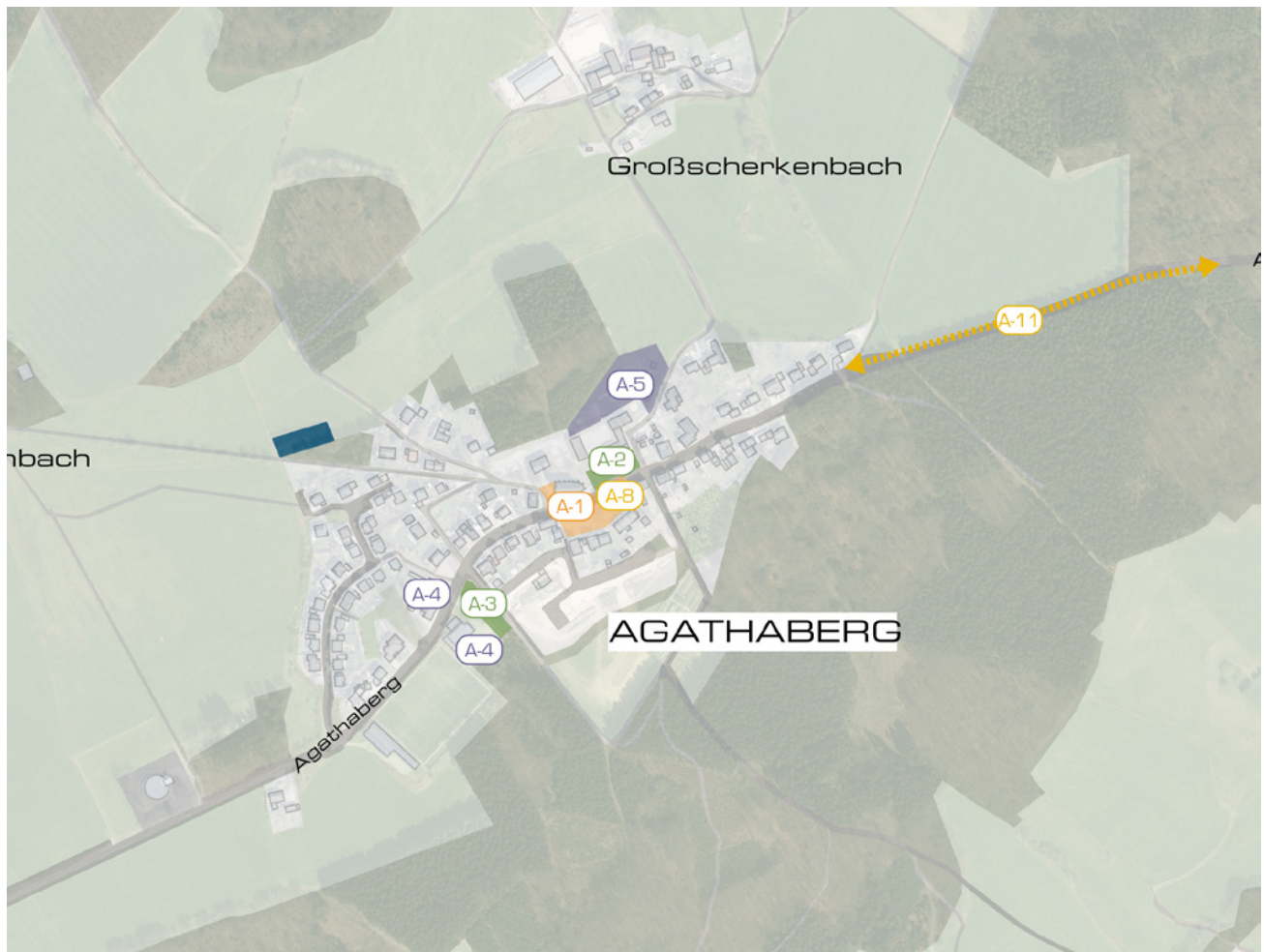
Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
Wipperfürth Innenstadt					
I-1	Innenstadteingänge hervorheben	● II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadtmarketing/ Tourismus	Städtebauförderung	I-3, I-4 I-7, I-8
I-2	Treffpunkt Surgères-Platz	● I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-1 I-16
I-3	Treffpunkt Kölner-Tor-Platz	● I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-1
I-4	Treffpunkt Klosterberg	● I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-1 I-6

I-5	Treffpunkt Marktplatz ●	I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-6
I-6	Gassensystem qualifizieren ●	II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Liegenschaften, Ordnungsamt, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-5 I-12
I-7	Ankommensort Dr.-Eugen-Kersting-Straße ●	II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-1 I-21
I-8	Neuordnungsbereich Gartenstraße/Ohlstraße ●	II-III	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften	Städtebauförderung	I-1, I-10 I-11
I-9	Initiative Einzelhandel 🔑	I	Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/City- management, Einzelhändler	Städtebauförderung, Sofortprogramm Innenstädte	W-G2 W-G5
I-10	Wupper erlebbar machen 🔑	I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Abteilung Stadtentwässerung, Wupperverband, Untere Wasserbehörde (OBK)	Städtebauförderung	W-F1, W-F4, I-8, I-11, I-13, I-15
I-11	Gaulbach erlebbar machen ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Abteilung Stadtentwässerung, Wupperverband, Untere Wasserbehörde (OBK)	Städtebauförderung	W-F1, W-F4, I-10
I-12	Älteste Stadt im Bergischen Land inszenieren ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Schule, Sport, Freizeit und Kultur, Abteilung Stadtmarketing/Wirtschaftsförderung/Citymanagement	Städtebauförderung	I-1, I-6
I-13	Verknüpfung Innenstadt und Bahntrassenradweg ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus/Wirtschaftsförderung/Citymanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung	I-10
I-14	Haus der Jugend ●	I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Gebäudemanagement	-	W-K1 W-K4
I-15	Sport- und Begegnungspark Ohler Wiesen ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Städtebauförderung, Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten	W-F1, I-10
I-16	Neugestaltung des ZOBs Sürgeres-Platz ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Oberbergischer Kreis, Oberbergische Verkehrsgesellschaft (OVAG), Straßen.NRW	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland	I-2

I-17	Einrichtung von Mobilstationen und Mobilpunkten 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement , Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	-
I-18	Barrierefreie Bushaltestellen 	I-II	Fachbereich II , Abteilung Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
I-19	Etablierung von Carsharing 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement , Carsharing-Anbieter, BEW	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
I-20	Hochstraße 	I	Ordnungsamt/Straßenverkehr	-	-
I-21	Parkdeck Parkplatz Dr.-Eugen-Kersting-Straße 	II	Abteilung Stadtentwicklung , Abteilung Tiefbau	-	I-7
I-22	Autofreier Marktplatz 	I	Ordnungsamt/Straßenverkehr , Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/Citymanagement	-	I-5
I-23	Parkleitsystem Innenstadt 	II	Ordnungsamt/Straßenverkehr , Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung/Citymanagement	-	-
I-24	Umsetzung der Kreisverkehre 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung , Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW	-	-
I-25	Ausweisung Untere Straße als Shared-Space 	I-III	Ordnungsamt/Straßenverkehr	-	-
I-26	Ausbau Mitfahrerbanke 	I-II	Dorf- und Bürgervereine , Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040  Schlüsselprojekt					

Abbildung 84: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Innenstadt Wipperfürth

8.3 Agathaberg



Maßnahmen

- | | |
|--|--|
|  A-1 Neugestaltung Ortsmitte (I-II) |  A-9 Einrichtung eines Mobilpunktes in Dohrgaul (II) |
|  A-2 Grünfläche qualifizieren (II) |  A-10 Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg (I-II) |
|  A-3 Grünfläche qualifizieren (II) |  A-11 Radwegeverbindung Agathaberg – Dohrgaul (I-II) |
|  A-4 Gemeinschaftsraum für die Dorfgemeinschaft (I) |  A-12 Schaffung öffentlicher Parkstände in Dohrgaul (II) |
|  A-5 Barrierefreier »Freizeitpark« (II) |  A-13 Radwegeverbindung Agathaberg bzw. Dohrgaul – Lindlar-Frielingsdorf (III) |
|  A-6 Neuer Bolzplatz in Dohrgaul (III) |  A-14 ÖPNV-Anbindung nach Lindlar-Frielingsdorf (II) |
|  A-7 ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (I-II) | |
|  A-8 Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg (I-II) | |

Abbildung 85: Ortsteilentwicklungskonzept Agathaberg [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

A-1 Die Ortsmitte Agathabergs ist neuzugestalten. Dabei ist insbesondere der Bereich des Kirchplatzes und des gegenüberliegenden Parkplatzes in den Blick zu nehmen. Die Stellplätze sind leicht zu reduzieren. Die gewonnene Fläche ist zugunsten eines größeren Aufenthaltsbereichs mit Sitzgelegenheiten und Grünstrukturen zu nutzen. Mithilfe der Auswahl von Materialien und Stadtmobiliar sind Bezüge zur historischen Struktur herzustellen. Bei der Gestaltung sind außerdem die Interessen von Kindern und Jugendlichen zu berücksichtigen. Sofern auf weitere Stellplätze verzichtet werden kann, kann ein kleiner Dorfplatz ausgebildet werden. In der Ortsmitte wird weiterhin die Mobilitätsstation (vgl. Maßnahme A-8) verortet.

Die Ortsmitte ist als grünes Zentrum zu entwickeln. Dazu sind die bestehenden Baumstandorte und Freiflächenstrukturen zu erhalten und aufzuwerten und durch weitere (pflegeleichte) Bepflanzungen zu ergänzen. Die Begrünung erfolgt in Abstimmung mit den Maßnahmen A-2 und A-3.

Zudem wird die Funktion der Ortsmitte als Eingang in die Natur erhalten und gestärkt. Bestehende touristische Strukturen (Parkplatz, Wanderkarte und Rastmöglichkeiten sowie der Freizeitpark) sind zu erhalten und zu modernisieren. Eine entsprechende Beschilderung kann die einzelnen Elemente besser miteinander verbinden und das Kirchdorf als attraktiven Ausgangspunkt für Ausflüge in die Natur positionieren.

Als Impulsprojekt sind erste Bausteine der Maßnahme umzusetzen. Dazu empfiehlt es sich, das veraltete Stadtmobiliar (Wanderkarte, Sitzgruppe) durch neues Mobiliar zu ersetzen.

A-2 **A-3** Die Grünflächen vor der Grundschule und am Sportvereinsgebäude sind zu qualifizieren, indem die Areale pflegeleicht und naturnah gestaltet werden. Vor der Grundschule kann der Fokus auf einer ökologisch hochwertigen Gestaltung liegen. Bei Bedarf könnte die Fläche auch von der Grundschule zur Naturlehre bzw. als »grünes Klassenzimmer« genutzt werden. Die Grünfläche am Sportverein ist mit einer neuen Sitzgruppe auszustatten.

A-4

Gemeinschaftsraum für die Dorfgemeinschaft

In Agathaberg wird ein Gemeinschaftsraum für die Dorfgemeinschaft benötigt, der für unterschiedliche Aktivitäten und auch von verschiedenen Vereinen nutzbar ist. Folgende Ideen wurden bereits gesammelt:

- › Dorfgemeinschaftsraum in Kombination mit der Qualifizierung des Gebäudes des Sportvereins: Errichtung eines Gemeinschaftsraums und Beseitigung von Baumängeln, barrierefreie Gestaltung
- › Dorfgemeinschaftsraum in Kombination eines Sporthallenneubaus als Multifunktionshalle im Bereich der Grundschule
- › Dorfgemeinschaftsraum im Zuge der Reaktivierung der Gaststätte: Nutzung der Gaststätte als Gemeinschaftsraum
- › Dorfgemeinschaftsraum in Kombination mit dem Pfarrheim: Nutzung der kirchlichen Einrichtungen als Treffpunkt für andere Vereine/Veranstaltungen

Die vier Ideen sind abhängig von den Interessen der Kirche und den privaten Eigentümern der Gaststätte sowie den weiteren Planungen zum Schulstandort Agathaberg (vgl. Maßnahme W-K2).



Akteure

Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Bürgerverein, Gebäudemanagement

Synergien zu

W-G4

W-K2

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

Sofern der neue Dorfgemeinschaftsraum nicht an das Gebäude des Sportvereins angeschlossen wird, hat die barrierefreie Umgestaltung und Mängelbeseitigung separat zu erfolgen. Auch die Gaststätte ist einer anderen Nutzung zuzuführen oder als Gastronomie zu reaktivieren, sofern dort nicht der neue Dorfgemeinschaftsraum untergebracht wird. Ein Erhalt der Gaststättenfunktion kann ggf. auch als genossenschaftliche Interessensgruppe »Dorfschänke« durch die Dorfgemeinschaft erfolgen. Inwieweit ein Einzelhandelsangebot die wirtschaftliche Tragfähigkeit der Gaststätte verbessert, gilt es zu prüfen.

Realisierungsschritte:

1. Standortalternativen bewerten und Sondierungsgespräche durchführen
2. Planung und Umsetzung des Dorfgemeinschaftsraums
3. ggf. alternative Planungsschritte für Sportvereinsgebäude und Gaststätte einleiten

A-5 Der Freizeitpark ist barrierefrei umzugestalten. Dabei ist insbesondere auf eine barrierefreie Zuwegung zu achten.

A-6 In Dohrgaul ist für einen neuen Bolzplatz ein geeigneter Standort zu suchen. Bei der Realisierung sind Bewohner:innen und Vereine einzubeziehen.

A-7 Sowohl für Agathaberg als auch für Dohrgaul ist ein bedarfsorientiertes ÖPNV-Angebot zu etablieren, das über das Fahrtenangebot des bestehenden Dorfbürgerbusses hinausgeht und täglich mit mehreren Fahrten die Anbindung in die Kernstadt sicherstellt. Seit Dezember 2022 besteht mit der TaxiBuslinie 334 für Agathaberg ein bedarfsorientiertes Zusatzangebot. Außerhalb der Betriebszeiten kann ein On-Demand-Angebot die ÖPNV-Bedienung ergänzen.

A-8

Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg

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

- › Überdachte Fahrradabstellanlage,
- › E-Ladestation auf dem benachbarten St. Agatha Parkplatz,
- › Carsharing-Standort auf dem St. Agatha Parkplatz,
- › Fahrradreparatursäule.



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

A-9 In Dohrgaul soll ein Mobilpunkt errichtet werden, sodass eine integrierte Mobilität durch miteinander verknüpfte Verkehrsmittel gestärkt wird. Der Mobilpunkt ist an der Bushaltestelle der OVAG Linie 333 zu erstellen und zusätzlich mit überdachten Fahrradabstellanlagen für Bike-and-Ride auszustatten.

A-10 Durch die relative Nähe zur Kernstadt bringt die Radwegeverbindung großes Potenzial vom Pkw-Verkehr auf das Fahrrad umzusteigen. Agathaberg bzw. Dohrgaul liegen etwa 3,5 Kilometer von der Kernstadt entfernt. Die Gaulstraße (L 284) besitzt abschnittsweise Radschutzstreifen bzw. im südlichen Abschnitteinen gemeinsamen Geh- und Radweg. Der Radweg entlang

der L 284 ist bis Grüenberg auszubauen. Entlang der K 18 ist ein einseitiger Geh- und Radweg bis Agathaberg neu zu errichten.

A-11 Die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der K 18 zwischen beiden Kirchdörfern ist zu gestalten. Aufgrund der Zusammengehörigkeit der Kirchdörfer, insbesondere durch die Auftrennung von Schule und KiTa, ist dies von hoher Priorität. Der Pkw-Bring- und Holverkehr kann dadurch reduziert werden und das Fahrrad als sicheres, gleichberechtigtes Verkehrsmittel zum Kfz gestärkt werden. Langfristig kann mit einer Weiterführung entlang der K 39 der Stadtteil Ohl erreicht werden und damit an den Bahntrassenradweg angeschlossen werden.

A-12 In der Kreisstraßensortdurchfahrt Dohrgaul ist die Anlage von öffentlichen Parkständen unter Einbeziehung von privaten Grundstückspotenzialen zu prüfen. Als möglicher Standort wird insbesondere der Bereich des neu angelegten Spielplatzes, zwischen der K 18 und der K 39, angeregt.

A-13 Als Regionalverbindung hat die L 284 zwischen Wipperfürth und Lindlar nicht nur für das Kfz Bedeutung. Anzustreben ist ebenfalls eine durchgehende gesicherte Fuß- und Radwegverbindung. Eine Radwegführung über Lindlar-Frielingsdorf ist dabei erstrebenswert, da dort Nahversorger und Einzelhändler ansässig sind. Der Radweg entlang der L 284 ist mittelfristig bis zur K 18 bis Grüenberg fortzuführen (vgl. Maßnahme A-10). Eine Weiterführung nach Lindlar ist eine regionale Aufgabe des Landesbetriebes Straßen.NRW.

A-14 Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wurde die OVAG Linie 334 neu eingeführt. Diese verläuft in regelmäßigem 120-Minuten-Takt als TaxiBus zwischen Wipperfürth und Hartegasse mit Anbindung von Agathaberg. In Hartegasse besteht Anschluss an die Linie 332 in Richtung Engelskirchen und Lindlar. Die Reisezeit beträgt (unter Einrechnung einer Umsteigezeit von 40 Minuten) 57 Minuten und wird als nicht akzeptabel bewertet. Nach Frielingsdorf wird daher ein durchgehendes Busangebot empfohlen, da dies den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger Wipperfürths eher entspricht.

Nr.	Name	Realisierungs- horizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Syner- gien
Agathaberg					
A-1	Neugestaltung Ortsmitte ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	A-2 A-3
A-2	Grünfläche qualifizieren ●	II	Abteilung Tiefbau, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	A-1 A-3
A-3	Grünfläche qualifizieren ●	II	Abteilung Tiefbau, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	A-1 A-2
A-4	Gemeinschaftsraum für die Dorfgemeinschaft 🔑	I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Bürgerverein, (Gebäudemangement)	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-G4 W-K2
A-5	Barrierefreier »Freizeitpark« ●	II	Bürgerverein	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K3 W-K6
A-6	Neuer Bolzplatz in Dohrgaul ●	III	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Bürgerverein, Abteilung Tiefbau	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K3 W-K4

A-7	ÖPNV-Angebot in nachfrage- schwachen Räumen und Zeiten ●	I-II	Fachbereich I, Oberber- gischer Kreis	Förderrichtlinie »Modell- projekte zur Stärkung des öffentlichen Personennah- verkehrs« Förderrichtlinie »Digitalisierung kommuna- ler Verkehrssysteme«	-
A-8	Einrichtung einer Mobilstation in Agathaberg 🔑	I-II	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobili- tätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖP- NV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobi- litätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus pro- gres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	A-1
A-9	Einrichtung eines Mobil- punktes in Dohrgaul ●	II	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobili- tätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	s.o.	-
A-10	Radwegeverbindung Wipperfürth – Agathaberg ●	I-II	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobilitäts- management, Straßen. NRW, Oberbergischer Kreis	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richt- linien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nord- rhein-Westfalen	-
A-11	Radwegeverbindung Agathaberg - Dohrgaul ●	I-II	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobilitäts- management, Straßen. NRW, Oberbergischer Kreis,	s.o.	-
A-12	Schaffung öffentlicher Parkstände in Dohrgaul ●	II	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Ord- nungsamt/Straßenver- kehr, Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	-
A-13	Radwegeverbindung Agathaberg bzw. Dohrgaul – Lindlar-Frielingsdorf ●	III	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobilitäts- management, Straßen. NRW, Abteilung Tiefbau	s.o.	-
A-14	ÖPNV-Anbindung nach Lindlar-Frielingsdorf ●	II	Fachbereich I, Oberber- gischer Kreis		
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040					



Schlüsselprojekt

Abbildung 86: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Agathaberg

8.4 Egen



Maßnahmen

- ▶ **E-1** Aufwertung Ortsmitte (I-II) **E-9** Förderung der Elektromobilität (I-II)
- E-2** Machbarkeitsstudie Tinyhouse Siedlung (II)
- E-3** Friedhof umgestalten (III)
- E-4** Feuerwehrwache & Waldstadion erweitern (I)
- 🔑 **E-5** Gemeinschaftshaus sanieren (I)
- E-6** ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (I-II)
- E-7** Barrierefreie Bushaltestelle (I)
- E-8** Radwegeverbindung Wipperfürth – Egen (Schäferslöh) (III)

Abbildung 87: Ortsteilentwicklungskonzept Egen (eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW [2021] - Lizenz dl-de/zero-2-0 [www.govdata.de/dl-de/zero-2-0])

E-1 Die Ortsmitte Egens ist im Bereich der Straßenkreuzung inklusive Bushaltestelle und »Radler-Bücher-Platz« aufzuwerten. Dazu ist zu prüfen, ob eine Verlegung der Haltestelle auf die andere Straßenseite möglich ist, da sie derzeit nicht direkt angefahren werden kann. Dazu sind die Abstimmungen mit dem Oberbergischen Kreis und der Unteren Naturschutzbehörde fortzuführen. Der derzeitige Standort der Haltestelle könnte entsprechend nachgenutzt und in Kombination mit dem »Radler-Bücher-Platz« als erweiterter Aufenthaltsbereich mit Grünstrukturen dienen. Grundsätzlich ist das Stadtmobiliar (Wanderkarte, Sitzmöglichkeiten, Blumenkübel usw.) zu modernisieren. Gegebenenfalls können in Abstimmung mit den Eigentümern auch Außenbereiche des Gasthofes in die Umgestaltung miteinbezogen werden.

Mit Blick auf die verkehrliche Situation ist zu überprüfen, ob Vorfahrtsregelungen im Kreuzungsbereich angepasst werden können, um die Kreuzung zu entschärfen. Alternativ ist die Einführung verkehrsberuhigender Maßnahmen (Schwellen o.ä.) zu prüfen.

Ergänzend sind die Rastmöglichkeiten und der Spielplatz im Kirchengrundstück zu erweitern. Aufgrund von Haftungsfragen sollte der Spielplatz bei einer Vergrößerung ggf. in die Verantwortung der öffentlichen Hand übergeben werden.

Als Impulsprojekt kann in Egen die Verlagerung der Haltestelle einen ersten Schritt zur Aufwertung der Ortsmitte darstellen.

E-2 In der Beteiligung wurde eine Tiny-house-Siedlung in Egen vorgeschlagen. Um diese Idee detaillierter zu prüfen, ist eine Machbarkeitsstudie zu erarbeiten, die sich mit Fragen zu einem möglichen Standort, Träger, der Wirtschaftlichkeit und Nachfrage nach einem solchen Wohnangebot auseinandersetzt.

E-3 Der Friedhof in Egen ist umzugestalten, um den derzeit hohen Pflegeaufwand, der sich aus langen Hecken, Schotterwegen etc. ergibt, zu reduzieren. Die hintere – ungenutzte – Teilfläche des Friedhofs ist als pflegeleichte öffentliche und naturnahe Grünfläche umzugestalten. Sofern sich der Friedhof langfristig weiter verkleinert, Urnenbestattungen zunehmen und sich die Ruhezeiten verkürzen, kann die Grünfläche entsprechend vergrößert werden. Inwieweit Teilflächen des Friedhofs für den Bau einer Umkleidekabine am Waldstadion geeignet sind, ist mit der Maßnahme E-4 abzustimmen.

E-4 Für die Feuerwehrwache und das Waldstadion ist eine weitere Umkleidekabine mit einer Größe von mindestens 100 Quadratmetern zu errichten. Eine Ergänzung um einen Sozialraum wird im Weiteren geprüft.

E-5

Gemeinschaftsraum sanieren

Der bestehende Egener Gemeinschaftsraum ist zu sanieren, um die räumlichen Anforderungen als Treffpunkt für die Dorfgemeinschaft auch zukünftig erfüllen zu können. Dazu sind die Kellerräume zu sanieren und die Akustik im Innenraum zu verbessern.

Realisierungsschritte:

1. Planung der Sanierung
2. Durchführung der Sanierung



Akteure

Abteilung Schule,
Sport, Freizeit, Kultur,
Gebäudemanagement,
Bürgerverein

Synergien zu

W-K7, E-1

Kostengruppe

100.000 € - 250.000 €

E-6 Der auf den Schulverkehr ausgerichtete Linienverkehr in Egen soll ergänzend durch ein Bus-On-Demand-System verbessert werden, um für den Alltagsverkehr ein öffentliches Bedienungsangebot zu bieten.

E-7 Die Bushaltestelle Egen ist nicht mehr alltagstauglich und entsprechend neu zu bauen. Zum Zeitpunkt der Konzepterstellung hat die Stadtverwaltung die Genehmigung zum Neubau einer barrierefreien Bushaltestelle in Fahrtrichtung erhalten.

E-8 Zur Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt ist der Radweg entlang der K 13 zwischen

Wipperfürth-Neye-Siedlung und dem Wanderparkplatz »Schwarzer Weg« bis Schäferslöh zu verlängern. Zudem soll eine Ausweisung der Wegführung nach Egen erfolgen. Eine Abstimmung mit der Stadt Hückeswagen ist erforderlich, da ein Teilstück über das Stadtgebiet der Nachbarstadt verläuft. Zusätzlich soll von der Stadtverwaltung ein Hinweis an die Nachbarstadt Hückeswagen erfolgen, dass eine Radwegeanbindung von Egen an die Bevertalsperre wünschenswert wäre.

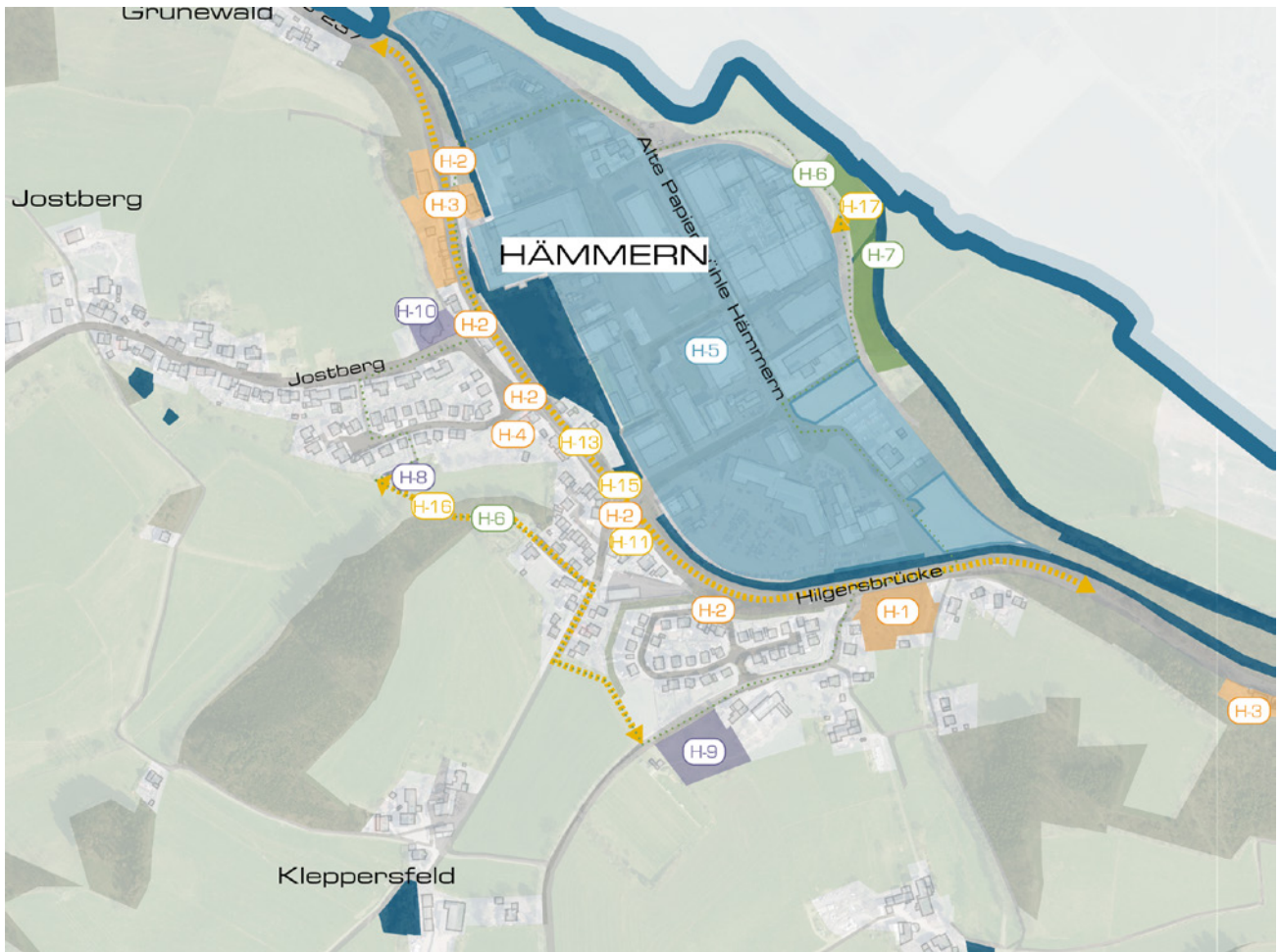
E-9 Zur Förderung der Elektromobilität sind öffentliche E-Ladesäulen, beispielsweise am Wanderparkplatz oder in privater Trägerschaft an der Gaststätte „Gasthaus Wigger“, sowohl für den Kfz- als auch den Fahrradverkehr auszubauen.

Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
Egen					
E-1	Aufwertung Ortsmitte	● I-II	Abteilung Stadtentwicklung, Bürgerverein	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	-
E-2	Machbarkeitsstudie Tinyhouse Siedlung	● II	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Bürgerverein	-	W-W1
E-3	Friedhof umgestalten	● III	Abteilung Tiefbau	-	-
E-4	Feuerwehrwache und Waldstadion erweitern	● I-II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Gebäudemanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Bürgerverein, Ordnungsamt	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K7
E-5	Gemeinschaftshaus sanieren	● I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Bürgerverein	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K7 E-1

E-6	ÖPNV-Angebot in nachfrage-schwachen Räumen und Zeiten ●	I-II	Fachbereich I , Oberbergischer Kreis	Förderrichtlinie »Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personen-nahverkehrs« Förder-richtlinie »Digitalisierung kommunaler Verkehrs-systeme«	-
E-7	Barrierefreie Bushaltestelle ●	I	Fachbereich I , Abtei-lung Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, För-derrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitäts-management	-
E-8	Radwegeverbindung Wipper-fürth – Egen (Schäferslöh) ●	III	Abteilung Stadtent-wicklung/Mobili-tätsmanagement , Abteilung Tiefbau, Oberbergischer Kreis	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Stra-ßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobi-lität in den Städten, Ge-meinden und Kreisen des Landes Nordrhein-West-falen	-
E-9	Förderung der Elektromobilität ●	I-II	Abteilung Stadtent-wicklung/Mobili-tätsmanagement , Abteilung Tiefbau, Ordnungsamt, BEW	Förderrichtlinie Elektromobilität	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040  Schlüsselprojekt					

Abbildung 88: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Egen

8.5 Hämmern



Maßnahmen

- | | | | |
|----------------------------|--|-----------------------------|--|
| H-1 (orange circle) | Reaktivierung Brachfläche (I) | H-10 (blue circle) | Kirchenareal qualifizieren (II) |
| H-2 (orange circle) | Punktueller Aufwertung des öffentlichen Raums (II) | H-11 (yellow circle) | Einrichtung einer Mobilstation in Hämmern (I) |
| H-3 (orange circle) | Stadteingänge aufwerten und Leerstände rückbauen (I) | H-12 (yellow circle) | Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung (II) |
| H-4 (orange circle) | Nachnutzung des Geländes der Feuerwehr (III) | H-13 (yellow circle) | Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz (I-II) |
| H-5 (blue circle) | Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Hämmern (II) | H-14 (yellow circle) | Barrierefreie Bushaltestellen (I-II) |
| H-6 (green circle) | Rundweg einrichten (II) | H-15 (yellow circle) | Bevorzugung der Fußgänger am Kreisverkehr (I) |
| H-7 (green circle) | Aufenthaltsräume am Wasser (II) | H-16 (yellow circle) | Ertüchtigung einer äußeren Fußwegeverbindung (II) |
| H-8 (blue circle) | Spielplatz aufwerten (I) | H-17 (yellow circle) | Instandhaltung / Ertüchtigung Anknüpfungspunkt Panoramaradweg (II) |
| H-9 (blue circle) | Neuer Freizeittreffpunkt (I) | H-18 (yellow circle) | Tempo-30-Zone in allen Wohngebieten (I) |

Abbildung 89: Ortsteilentwicklungskonzept Hämmern [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

H-1 Der Brachfläche an der B237 ist eine neue Nutzung zuzuführen. Voraussichtlich wird auf diese Fläche die Feuerwehrwache Hämmern verlegt, da der alte Standort zu klein ist. Sofern die Feuerwehr nicht die gesamte Brachfläche einnimmt, kann ergänzend eine Wohnbebauung mit altengerechtem Wohnen oder Mietwohnungen entstehen. Bei Bedarf sind auch Räumlichkeiten für Vereine oder Gastronomie einzuplanen. Im rückwärtigen Bereich ist eine kleine Aufenthaltsfläche im Freien zu generieren.

H-2 Punktuell ist der öffentliche Raum durch die Sanierung von Straßenflächen und Stadtmobiliar im Kreuzungsbereich B236 mit dem Jostberg und Grünebaum aufzuwerten. Ergänzend sind Fußwegeverbindungen zwischen B236 und dem Jostberg bzw. Brücker Hang und der Alten Papiermühle Hämmern zu qualifizieren, indem Treppenanlagen saniert und eine Beleuchtung ergänzt wird. Bestehende Grünflächen sind ökologisch aufzuwerten und parallel pflegeleicht zu gestalten.

H-3 In Wipperfürth sind die übergeordneten westlichen und östlichen Einfallstraßen aufzuwerten. In Hämmern, als westlicher Stadteingang, sind entsprechend künstlerische und gestalterische Maßnahmen in Abstimmung mit den anderen Stadteingängen zu treffen. Zudem ist eine Strategie zur Beseitigung verfallener Immobilienbestände an der Einfallstraße B236 zu entwickeln. Dies bezieht sich auf Gebäude, die eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung darstellen oder den geltenden Vorschriften zu Umgang, Nutzung und Bewirtschaftung nicht entsprechen oder städtebaulichen Entwicklungszielen bzw. wohnungspolitischen Zielsetzungen nicht entsprechen. Ansätze für den strategischen Rückbau können Gespräche mit den Eigentümer:innen und die Nutzung von Vorkaufsrechten sein.

H-4 Sofern die Feuerwehrwache auf die Brachfläche verlagert wird (vgl. Maßnahme H-1), ist ein Nachnutzungskonzept für das ehemalige

Gelände der Feuerwehr zu entwickeln und unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten sind zu prüfen.

H-5 In Form eines Modellprojekts zur Beratung und Sensibilisierung von Gewerbetreibenden ist das Gewerbegebiet Hämmern zukunftsfähig weiterzuentwickeln, um neue Ansätze und Ideen zu erproben. Von der Verwaltung wird ein entsprechendes Konzept erarbeitet. Die nachstehenden Aspekte sind dabei zu berücksichtigen:

- › Ökologischer Ansatz (z.B. Dach- und Fassadenbegrünung, Einsatz erneuerbarer Energien, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den Umweltverbund, Niederschlagswasserbewirtschaftung, Probelauf für einen Shuttleservice vom und zum Bahnhofsteppunkt Forsthaus, Förderung Radverkehr, Entsiegelung, Baumpflanzungen auf Freiflächen und Stellplatzanlagen)
- › Ökonomischer Ansatz (z.B. Cradle-to-Cradle-Kreisläufe, Kooperationen zur Verkürzung von Lieferketten)
- › Sozialer Ansatz (z.B. gemeinschaftliche Infrastrukturen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen, wie Gastronomieangebote)

In diesem Zuge ist auch die bestehende Problematik von pausierenden Lkw-Fahrenden zu beheben, da derzeit keine frei zugänglichen Sanitäreinrichtungen vorhanden sind.

H-6 In Hämmern ist ein Rundweg um das Dorf als Maßnahme der Naherholung und als wichtige Verbindung zwischen den unterschiedlichen Wohnquartieren einzurichten. Der Verlauf ist der Abbildung 89 zu entnehmen. Über die bestehenden Wegeabschnitte an der Wupper ist der Rundweg an den Bahntrassenradweg anzubinden. Bei der Einrichtung ist zu prüfen, ob eine Beleuchtung, neue Querungshilfen und der Abbau von Barrieren benötigt werden. Informationstafeln zur historischen gewerblichen Geschichte und zur Wupper können bei Bedarf ergänzt werden.

H-7 Darüber hinaus sind die Zugänge zur Wupper von den Wohngebieten zu verbessern. Im Zusammenhang mit dem Rundweg (vgl. Maßnahme H-6) sind Wegebefestigungs- und Beleuchtungsmaßnahmen zu ergreifen. Die Vernetzung durch das Gewerbegebiet ist durch gestalterisch abgehobene Fuß- und Radwegeverbindungen zu gewährleisten.

H-8 Der bestehende Spielplatz an der Linde ist als Impulsprojekt aufzuwerten und ist in der Spielplatzplanung der Stadt zu berücksichtigen. Die zwei vorhandenen Spielgeräte sind zu sanieren und durch weitere Spielmöglichkeiten zu ergänzen. Zudem ist der Bodenbelag zu verändern. Die Wiesenfläche ist ungeeignet und pflegeintensiv, die Oberflächengestaltung ist auch zukünftig unversiegelt auszuführen.

H-9	Neuer Freizeittreffpunkt	
Auf der Wiese zwischen Kita und Sportplatz kann ein neuer Bereich für Sport- und Spielangebote sowie Sitzgelegenheiten / Liegen und Grillplätze in Abstimmung mit dem Sportverein entstehen. Die Umgestaltung ermöglicht einen neuen Treffpunkt im öffentlichen Raum, der für die Dorfgemeinschaft als Ortsmitte dienen kann. Bei der Ausgestaltung ist auf eine Flexibilität der Fläche zu achten, um ggf. auch Teilbereiche weiterhin als Stellplätze bei Sportveranstaltungen nutzen zu können. Inwieweit der angrenzende Kita-Außenbereich außerhalb der Öffnungszeiten der Kita zu dem neuen Freizeittreffpunkt hin geöffnet werden könnte, gilt es noch zu prüfen. Realisierungsschritte: 1. Durchführung von Abstimmungen mit Sportverein und Kita 2. Konkretisierung der Planung 3. Umgestaltung der Wiesenfläche		Akteure Dorf- und Bürgerverein Synergien zu W-K7 H-6 Kostengruppe 100.000 € - 250.000 €

H-10 Das Kirchenumfeld wird in Abstimmung mit dem religiösen Träger saniert. Dies betrifft insbesondere die nicht mehr begehbare Treppenanlage und die Freianlagen. Auch eine Sanierung der Fassade ist denkbar.

H-11**Einrichtung einer Mobilstation**

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

- › Überdachten Fahrradabstellanlage,
- › Fahrradreparatursäule,
- › E-Ladestationen.

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

**Akteure**

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer Kreis, Nahverkehr
Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

H-12

Die Busbetriebszeiten sind in den Morgen- und Abendstunden sowie an den Wochenenden für das Kirchdorf Hämmern auszuweiten. Im Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 6:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. Am

Abend ist eine Abfahrt um 20:00 Uhr aus Wipperfürth in die Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Die Linie 336 ist aufgrund ihrer Gesamtlänge von 50 Kilometern störanfällig. Die Reduzierung der Taktfolge und Auftrennung der Linie kann die Störungsquellen reduzieren.

H-13**Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz**

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig über ein Schnellbusliniennetz miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Bei der Einrichtung einer Schnellbuslinie Wipperfürth – Hückeswagen – RS-Lennep Bf (vgl. Maßnahme W-M3) mit Anschluss an die S7 zwischen Solingen Hbf – Wuppertal Hbf ist die Bushaltestelle Hämmern als sinnvoller Halt zu prüfen.

**Akteure**

Fachbereich I,
Oberbergischer Kreis,
Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märki-
scher Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

H-14

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

H-15

Der Kreisverkehr im Ortskern Hämmern stellt optisch einen Außerortskreisel dar, obwohl er innerhalb einer geschlossenen Ortschaft liegt. Die Zufahrtsstraßen weisen keine gesicherten Überquerungsstellen für den Fußgänger- oder Radverkehr auf. Insbesondere wegen des geplanten Dorf-Rundweges (vgl. ISEK Maßnahme H-6) und der Anbindung an die Schnellbusli-

nie nach RS-Lennep gilt es, mit Straßen.NRW als Straßenbaulastträger die Einführung von Fußgängerüberwegen zu eruieren. Diese sollten den Fußgängerverkehr nicht nur an den Ausfahrten aus der Kreisverkehrsfahrbahn, sondern auch an den Einfahrten priorisieren.

H-16

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

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

H-17 Der Anknüpfungspunkt an den Bergischen Panorama-Radweg soll erhalten und verbessert werden. Die Instandhaltung und eine Ausweisung des Bergischen Panorama-Radweges von der B 237 werden dazu empfohlen.

H-18

Tempo-30-Zonen in allen Wohngebieten

Die Wohngebiete Jostberg, Grünenbaum und Wüstemünste sind in ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (Zonenregelung) anzugleichen, um dem Kfz-Verkehr eine Einheitlichkeit bzgl. der Geschwindigkeiten in Wohngebieten zu vermitteln.

Akteure
 Ordnungsamt/
 Straßenverkehr

Kostengruppe
 noch nicht
 ermittelbar

Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
Hämmern					
H-1	Reaktivierung Brachfläche	● I	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften, private Eigentümer	Bau.Land.Partner NRW	W-W4
H-2	Punktueller Aufwertung des öffentlichen Raums	● II	Abteilung Stadtentwicklung, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-W7
H-3	Stadteingänge aufwerten und Leerstände rückbauen	● I	Abteilung Liegenschaften, Abteilung Stadtmarketing, Abteilung Stadtentwicklung, private Eigentümer	-	O-3
H-4	Nachnutzung des Geländes der Feuerwehr	● III	Abteilung Stadt- und Raumplanung	-	W-W4
H-5	Zukunftsfähige Weiterentwicklung des Gewerbegebiets Hämmern	● II	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung, Abteilung Liegenschaften	-	W-G1 WF-6

H-6	Rundweg einrichten ●	II	Dorf- und Bürgervereine, Abteilung Tiefbau, Bauhof	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	H-7 H-9
H-7	Aufenthaltsräume am Wasser ●	II	Abteilung Stadtentwicklung, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-F1, W-F4 H-6
H-8	Spielplatz aufwerten ●	I	Abteilung Tiefbau, Bauhof	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K3
H-9	Neuer Freizeittreffpunkt 🔑	I	Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K7 H-6
H-10	Kirchenareal qualifizieren ●	II	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, kirchliche Träger	-	H-2 W-K10
H-11	Einrichtung einer Mobilstation in Hämmern 🔑	I	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres.nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	-
H-12	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung ●	II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	-	-
H-13	Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz 🔑	I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	Richtlinie des ZV NVR für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes	-
H-14	Barrierefreie Bushaltestellen ●	I-II	Fachbereich II, Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
H-15	Bevorrechtigung der Fußgänger am Kreisverkehr ●	I	Ordnungsamt/Straßenverkehr, Straßen.NRW	-	H-6
H-16	Ertüchtigung einer äußeren Fußwegeverbindung ●	II	Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	H-6
H-17	Instandhaltung / Ertüchtigung Anknüpfungspunkt Panoramaradweg ●	II	Abteilung Tourismus, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Das Bergische (Naturarena Bergisches Land GmbH)	-	-
H-18	Tempo-30-Zone in allen Wohngebieten 🔑	I	Ordnungsamt/Straßenverkehr	-	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040					



Schlüsselprojekt

Abbildung 90: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Hämmern

8.6 Kreuzberg



Maßnahmen

- | | |
|---|---|
| K-1 Wohnbauflächenentwicklung (I) | K-9 ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (I-II) |
| 🔑 K-2 Wohnprojekt Altengerechtes Wohnen auf dem Dorf (I) | 🔑 K-10 Einbindung in ein Schnellbusliniennetz (I-II) |
| K-3 Ausbau der Barrierefreiheit (II) | 🔑 K-11 Einrichtung einer Mobilstation (I) |
| K-4 Aufwertung Kalvarienberg (III) | K-12 Barrierefreie Bushaltestellen (I-II) |
| K-5 Schaffung eines Point of Interest für Rad- und Wandertourismus (III) | 🔑 K-13 Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver (I-II) |
| K-6 Sanierung des Dorfgemeinschaftshauses (I) | K-14 Rad und Fußgängerverkehrssicherung (I-III) |
| ▶ K-7 Reaktivierung Seniorenkreis (I) | K-15 Etablierung von Carsharing (I-II) |
| K-8 Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung (II) | |

Abbildung 91: Ortsteilentwicklungskonzept Kreuzberg [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

K-1 Die Maßnahme stellt die aktuell laufenden Bebauungsplanverfahren dar, die eine bauliche Entwicklung im Siepen und an der Roten Höhe beabsichtigen.

K-2

Wohnprojekt Altengerechtes Wohnen auf dem Dorf

Als Schlüsselprojekt in Kreuzberg ist ein altengerechtes Wohnprojekt zu initiieren. So kann der Generationenwechsel im Dorf gefördert werden und für ältere Menschen ist ein Umzug innerhalb des Dorfes möglich. Erste Ideen und mögliche Standorte (z.B. an der Westfalenstraße westlich des Neyegrunds) sind bereits in der Diskussion. Das Projekt ist als Maßnahme der Innenentwicklung oder am Siedlungsrand im Zuge einer neuen baulichen Entwicklung zu verorten.

Im Fokus der Maßnahme steht die Suche nach einem geeigneten Investor zur Umsetzung. Dabei ist die Wohnungs- und Entwicklungsgesellschaft Wipperfürth (WEG) miteinzubeziehen. Zudem können Best Practice Projekte und deren Trägerschaft herangezogen werden (z.B. Wohnprojekt in Burscheid in Zusammenarbeit mit dem Landschaftsverband Rheinland).

Realisierungsschritte:

1. Suche eines geeigneten Investors
2. Suche eines geeigneten Standortes
3. weitergehende Projektplanung



Akteure

Private Eigentümer,
Abteilung Stadt-
und Raumplanung,
Bürgerverein

Synergien zu

W-W1
W-W5

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

K-3 In der Ortsmitte ist die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums auszubauen. Die Zuwegung zu Sitzmöglichkeiten und Straßenüberquerungen sind barrierefrei auszuführen.

K-4 Die Kreuzwegstation am Kalvarienberg ist instandzusetzen.

K-5 Es gilt zu prüfen, inwieweit in Kreuzberg am Ortsrand ein »Point of Interest« für den Rad- und Wandertourismus geschaffen werden kann. Aus diesem Grund ist bei der Standortsuche auf die Nähe zu Wander- und Radwegen zu achten. Als Ideen wurden im Rahmen der Beteiligung eine kleine Dirtbikestrecke bzw. ein einzelnes Parcourelement für Radfahrende genannt. Ein geringer Einrichtungs- und Pflegeaufwand ist bei dieser Maßnahme zu beachten.

K-6 Das Dorfgemeinschaftshaus »Von Mering Heim« benötigt eine Sanierung und einen Anbau. Ziel ist eine barrierefreie Gestaltung, eine energetische Sanierung des Gebäudes sowie eine Vergrößerung des Küchenbereichs. Zudem können weitere Nutzungsmöglichkeiten für Vereine etabliert werden.

K-7 Die wiederkehrende Veranstaltung »Seniorenkreis« ist als schnell umsetzbares Impulsprojekt zu reaktivieren. Dazu ist in Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Dorfverein eine geeignete Trägerschaft zu suchen, um eine private Haftung zu vermeiden. Anschließend kann der Seniorenkreis in regelmäßigen Abständen im Dorfgemeinschaftshaus als Begegnungsangebot angeboten werden.

K-8 Zur Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung soll in Kreuzberg ein einheitlicher 60-Minuten-Takt eingerichtet werden. Im Berufsverkehr soll der Betrieb auf einen Schichtbeginn um 06:00 Uhr in Wipperfürth und in den Nachbarstädten ausgerichtet werden. Am Abend ist eine Abfahrt aus Wipperfürth in die Nachbarstädte und in die Kirchdörfer sicherzustellen. Am Wochenende ist die Anbindung von Kreuzberg sicherzustellen.

K-9 In den nachfrageschwachen Zeiten und am Wochenende ist die Einrichtung bedarfsorientierter Angebote, wie TaxiBus oder Bus-on-Demand, einzurichten. Da weder Bürgerbus noch Dorf-Bürgerbus in Kreuzberg verkehren, ist ein bedarfsorientiertes System als potenziell stärkend zu bewerten. Zudem ist der TaxiBus oder On-Demand-Bus als Zubringer für die Schnellbuslinie Wipperfürth – Halver anzusehen (vgl. Maßnahme K-10).

K-10

Einbindung in das Schnellbusliniennetz

Städte abseits von Schienenverkehrsverbindungen sollen zukünftig über ein Schnellbusliniennetz miteinander und mit zentralen Bahnhöfen verbunden werden, um gute Anschlüsse an den regionalen und überregionalen SPNV gewährleisten zu können. Eine Schnellbusverbindung Wipperfürth – Halver – Lüdenscheid (vgl. Maßnahme W-M3), mit fahrplanabgestimmter Anbindung an die RB25 in Halver-Oberbrügge oder Lüdenscheid-Brügge, sorgt für die Anbindung nach Lüdenscheid bzw. in der Weiterführung über Hagen nach Dortmund (RB52). Die Schnellbusverbindung wird über die L 284 geführt, sodass aus Kreuzberg für eine geeignete Anbindung, z.B. mit einem Bus-on-Demand, zu sorgen ist. Alternativ wird eine Verlängerung der Buslinie 338 nach Halver angeregt.



Akteure

Fachbereich I,
Oberbergischer Kreis,
Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märki-
scher Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

K-11

Einrichtung einer Mobilstation

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

- › Überdachte Fahrradabstellanlage,
- › E-Bikeverleih (Verleih von einem Lastenrad),
- › Carsharing-Standort auf dem Parkplatz,
- › Fahrradreparatursäule,
- › Paketstation.



Akteure

Abteilung Stadtent-
wicklung/Mobili-
tätsmanagement,
Oberbergischer
Kreis, Nahverkehr
Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

K-12 Zur Förderung der Barrierefreiheit, nicht nur für die alternde Bevölkerung, gilt es sukzessive sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen.

**Akteure**

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis,
Märkischer Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

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

Kreuzberg ist über die Wegeführung entlang der L 284, Hungerberg und K 30 angebunden. Die für Kraftfahrzeuge und Motorräder ausgeschlossene Straße Hungerberg ist hierbei zu ertüchtigen und für den Radverkehr zu entschärfen und sicherer zu gestalten. Entlang der K 30 bis in die Ortslage ist der Neubau eines kombinierten Geh- und Radweg notwendig.

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

Die alternative und zusätzlich notwendige Streckenführung entlang der L 284 und der K 30 macht die Anlage von kombinierten Geh- und Radwegen erforderlich und muss in den entsprechenden Ausbauplanungen des Landes NRW (Landesbetrieb Straßenbau NRW) und des Oberbergischen Kreises Priorität berücksichtigt werden, um zeitnah umgesetzt zu werden.

K-14

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

K-15

Im Zuge der Errichtung der Mobilstation - und der damit angestrebten integrierten Mobilität und Verknüpfung der Verkehrsmittel -

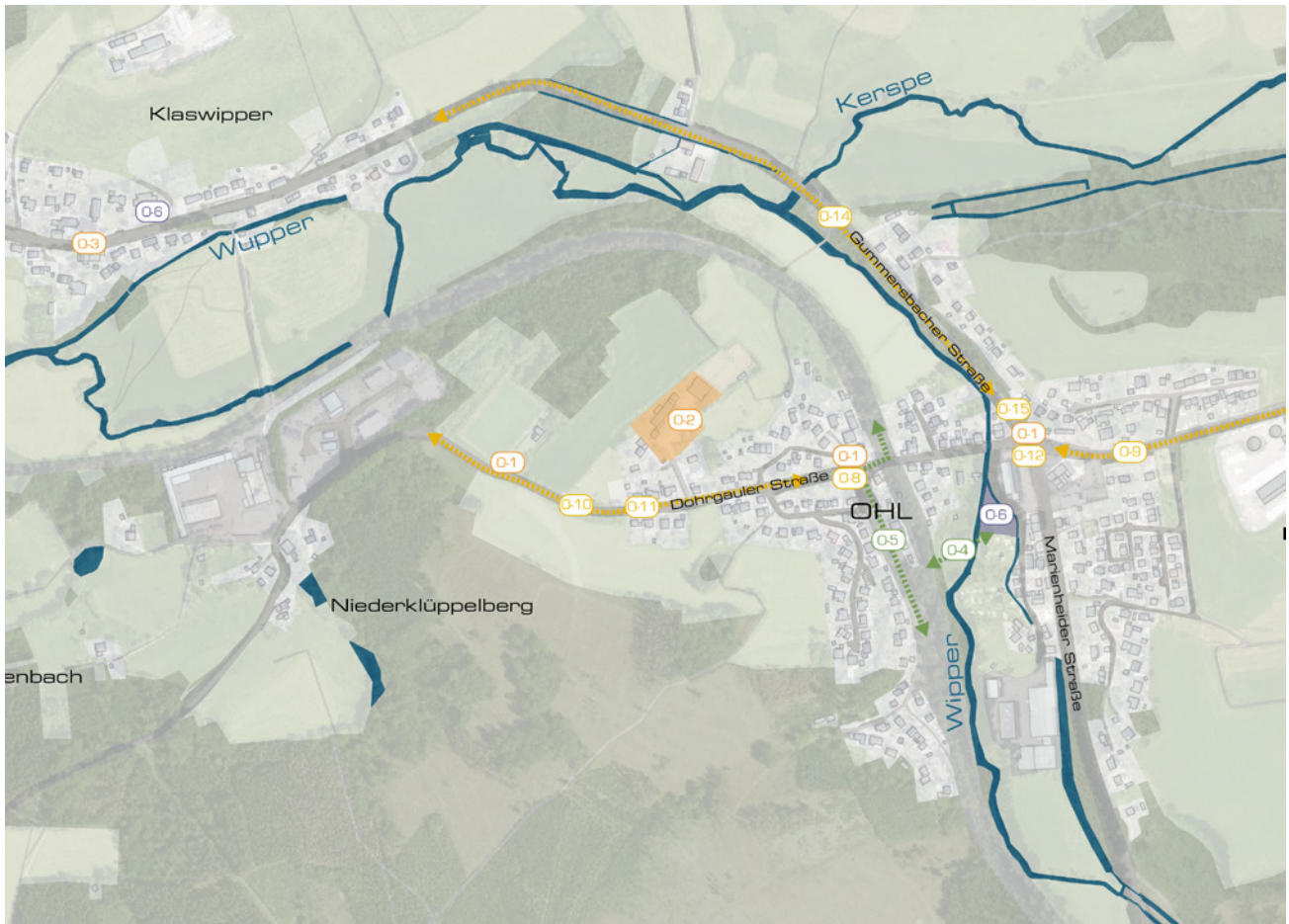
sind Carsharing-Angeboten zu etablieren. Neben der Förderung der Dorfgemeinschaft durch die Gemeinschaftsnutzung, ist die gemeinsame Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen eine Chance, die Menge der zugelassenen Kfz, durch Verzicht auf den Zweit- oder Drittwagen, zu reduzieren. Gleichzeitig bleibt die Mobilität der Bevölkerung erhalten und den bereits heute schon autolosen Bewohnern wird eine Kfz-Mobilität (zeitweise) ermöglicht.

Nr.	Name	Realisierungs- horizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Syner- gien
Kreuzberg					
K-1	Wohnbauflächenent- wicklung 	I	Abteilung Stadtent- wicklung, Abteilung Stadt- und Raum- planung, Abteilung Liegenschaften	-	W-W1
K-2	Wohnprojekt Altenge- rechtes Wohnen auf dem Dorf 	I	private Eigentümer, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Bür- gerverein	Förderung von Wohnen im Alter	W-W1 W-W5
K-3	Ausbau der Barriere- freiheit 	II	Abteilung Tiefbau, Bürgerverein	Heimatiförderung NRW, Leader Bergi- sches Wasserland	W-K5
K-4	Aufwertung Kalvarien- berg 	III	Kirchlicher Träger, Bürgerverein	Denkmalförderprogramm NRW, Lea- der Bergisches Wasserland	-
K-5	Schaffung eines Point of Interest für Rad- und Wandertourismus 	III	Bürgerverein, Das Bergische (Naturare- na Bergisches Land GmbH), Abteilung Stadtmarketing/Tou- rismus	Heimatiförderung NRW, Leader Bergi- sches Wasserland	W-F9
K-6	Sanierung des Dorfge- meinschaftshauses 	I	Dorf- und Bürger- vereine, Dorfservice Oberbergischer Kreis	Heimatiförderung NRW, Leader Bergi- sches Wasserland	W-K1 W-K7
K-7	Reaktivierung Seniorenkreis 	I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Bürgerverein	-	W-K7
K-8	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung 	II	Fachbereich I, Ober- bergischer Kreis	-	-
K-9	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten 	I-II	Fachbereich I, Ober- bergischer Kreis	Förderrichtlinie »Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personen- nahverkehrs« Förderrichtlinie »Digi- talisierung kommunaler Verkehrs- systeme«	-
K-10	Einbindung in ein Schnellbusliniennetz 	I-II	Fachbereich I, Ober- bergischer Kreis, Rheinisch-Bergi- scher-Kreis, Märki- scher Kreis	Richtlinie des ZV NVR für die Förde- rung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Er- gänzung des SPNV-Netzes	-
K-11	Einrichtung einer Mobilstation 	I	Abteilung Stadtent- wicklung/Mobili- tätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rhein- land (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klima- schutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsma- nagement, Richtlinie über die Gewäh- rung von Zuwendungen aus progres. nrw - Programmbereich Emissionsar- me Mobilität	-

K-12	Barrierefreie Bushaltestellen ●	I-II	Fachbereich II, Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
K-13	Regionale Radwegeverbindung Wipperfürth – Kreuzberg – Halver 🔑	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW, Oberbergischer Kreis, Märkischer Kreis	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Förderaufruf für modellhafte regionale investive Projekte zum Klimaschutz durch Stärkung des Radverkehrs im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Klimaschutz durch Radverkehr), Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
K-14	Rad und Fußgängerverkehrssicherung ●	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement	-	-
K-15	Etablierung von Carsharing ●	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharing-Anbieter, BEW	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
Realisierungshorizont I: 2023-2028 Realisierungshorizont II: 2029-2034 Realisierungshorizont III: 2035-2040					
				🔑 Schlüsselprojekt	

Abbildung 92: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Kreuzberg

8.7 Ohl/Klaswipper



Maßnahmen

- | | |
|--|---|
|  0-1 Punktuelle Aufwertung des öffentlichen Raums (I) | 0-10 Radweg entlang der K39 zwischen Ohl und Dohrgaul (I-III) |
| 0-2 Nachnutzung ehemalige Grundschule (II) |  0-11 Tempo 30 auf der Dohrgauler Straße (II) |
| 0-3 Stadteingänge aufwerten und Leerstände sanieren (I-II) | 0-12 Umgestaltung Kreuzung B237/B256/K39 (III) |
| 0-4 Brückenschlag Wipper (III) | 0-13 Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang B237 (II) |
| 0-5 Erlebbarkeit Wipper (I-II) | 0-14 Geh- und Radweg zwischen Ohl und Klaswipper (II) |
| 0-6 Spielplatz aufwerten (I) | 0-15 Lückenschluss Geh- und Radweg zwischen Ohl und Wipperfürth (II) |
| 0-7 Spielplatz Klaswipper (II) | 0-16 Barrierefreie Bushaltestellen (I) |
|  0-8 Einrichtung einer Mobilstation in Ohl (II) | |
| 0-9 Sanierung Hochbordweg B237 Richtung Rönsahl (I) | |

Abbildung 93: Ortsteilentwicklungskonzept Ohl/Klaswipper [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

O-1

Punktueller Aufwertung des öffentlichen Raums

An verschiedenen Stellen im öffentlichen Raum sind Aufwertungsmaßnahmen zu planen. Im Fokus stehen dabei der Ausbau von Barrierefreiheit und Sitzmöglichkeiten, eine Begrünung und eine passende Leitung des Fuß- und Radverkehrs. Bei der Gestaltung der Räume sind unterschiedliche Zielgruppen, wie z.B. Kinder und Jugendliche oder Senioren, zu berücksichtigen.

Im Bereich der Sporthalle und im Kreuzungsbereich Dohrgauler Straße und Oberklüppelberg sind bestehende Treffpunkte durch Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu ergänzen.

Am Kreuzungsbereich der Bundesstraßen ist es das Ziel, einen möglichst attraktiven Transitraum zu schaffen, der für Fuß- und Radverkehr barrierefreie Querungsmöglichkeiten und gute Wegeführungen bietet. Angrenzende Eigentümer:innen können in Planungen bei Interesse miteinbezogen werden.

Als Impulsprojekt in Ohl/Klaswipper ist für einen der o.g. Bereiche eine erste Aufwertung als beginnende Entwicklung des Ortsteils einzuleiten. Aufgrund der recht zentralen Lage im Ort und dem angrenzenden Dorfgemeinschaftshaus, empfiehlt sich der Kreuzungsbereich der Dohrgauler Straße und Oberklüppelberg. Dazu sind Stellplätze neu zu ordnen und ggf. zu reduzieren, um einen attraktiven Aufenthaltsbereich im öffentlichen Raum zu schaffen, der Sitzmöglichkeiten und Bepflanzungen berücksichtigt.

Realisierungsschritte:

1. Auswahl und Priorisierung von öffentlichen Räumen mit Aufwertungsbedarf
2. Konkretisierung der Aufwertungsmaßnahmen
3. Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Dorf- und Bürgervereine

Synergien zu

W-W7

O-2

Kostengruppe

250.000 € - 500.000 €

O-2 Die Grundschule ist in eine betreute Wohneinrichtung für Jugendliche umzuwandeln. Erste Planungsschritte sind bereits eingeleitet.

O-3 In Wipperfürth sind die Einfallstraßen aufzuwerten. In Ohl / Klaswipper, als östlicher Stadteingang, sind entsprechend künstlerische und gestalterische Maßnahmen in Abstimmung mit der westlichen Einfallstraße in Hämmern zu treffen. Zudem ist eine Strategie zur Sanierung des verfallenen, aber denkmalgeschützten, Immobilienbestandes an der Einfallstraße zu entwickeln. Dies bezieht sich auf das Gebäude Klaswipper 14. Von ihm geht eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung aus

und geltenden Vorschriften zu Umgang, Nutzung und Bewirtschaftung wird nicht entsprochen. Ansätze für eine strategische Sanierung können Gespräche mit den Eigentümer:innen sein und die Nutzung von Vorkaufsrechten.

O-4 Mithilfe eines Brückenschlags über die Wipper ist eine Querverbindung zwischen Bahntrasse und Spielplatz zu entwickeln. Der Spielplatz ist somit über die Bahntrasse zugänglich und auch für Nutzer:innen der Bahntrasse wahrnehmbar. Zudem kann so ein sicherer Zugang zum Spielplatz geschaffen werden. Voraussetzung ist eine Abstimmung mit den Eigentümer:innen der Flächen.

0-5 Zur besseren Erlebbarkeit der Wupper in Ohl für Einheimische und Touristen ist ein Teilbereich des Wupperufers am Bahntrassenradweg zugänglich zu machen, indem Sitzmöglichkeiten am Wasser – z.B. durch eine Treppenanlage – geschaffen werden. Die Maßnahme ist auch in Kombination mit der Maßnahme 0-4 denkbar. Zudem sind die Zugänge zur Bahntrasse an der Dohrgauler Straße gestalterisch besser hervorzuheben. Dazu können eine bessere Beschilderung und die Aufweitung der Eingangsbereiche beitragen.

0-6 Der Spielplatz in Ohl ist zu qualifizieren, indem er zum einen überflutungssicher gestaltet wird und zum anderen einen sicheren Zugang erhält. Das Areal wird regelmäßig von der

angrenzenden Wipper überschwemmt, weshalb zukünftig Spiel- und Sitzelemente zu wählen sind, die davon keinen Schaden nehmen. Des Weiteren kann in Verbindung mit der Maßnahme 0-4 oder durch das Anlegen eines Fußweges an der Straße »Im Alten Ohl« eine sichere und fußgängerfreundliche Zuwegung geschaffen werden. Inwieweit eine Erweiterung des Geländes in südliche Richtung als Wippererlebnisspielplatz mit Wasserspielplatzelementen und weiteren Aufenthaltsmöglichkeiten möglich ist, gilt es zu prüfen.

0-7 In Klaswipper ist ein Spielangebot für Kinder zu etablieren. Dazu ist ein geeigneter Standort zu suchen oder zu prüfen, ob der Spielbereich der Kita außerhalb der Öffnungszeiten für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden kann.

0-8

Einrichtung einer Mobilstation in Ohl

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

- › E-Ladestationen
- › Überdachte Fahrradabstellanlage
- › E-Bike-Verleihstation (ggf. Verleih von Lastenrädern)
- › Carsharing-Standort auf dem Parkplatz
- › Fahrradreparatursäule
- › Paketstation



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer Kreis, Nahverkehr
Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

0-9 Zur Förderung der Vernetzung der Dörfer untereinander ist der Hochbordweg entlang der B 237 in Richtung Rönsahl zu sanieren und möglichst auf 2,50 Meter zu verbreitern. Infolgedessen ist dieser dann als gemeinsamer Geh- und Radweg auszuweisen.

0-10 Die K 39 ist zwischen Ohl und Dohrgaul bzw. Agathaberg und in weiterer Führung entlang der K18 nach Thier als Dorfverbindung auszuweisen und zu ertüchtigen. Durch die durchgehende Radwegeverbindung wird das Zusammenwachsen der südlich von der Kernstadt gelegenen Kirchdörfer gestärkt.

**Akteure**

Oberbergischer
Kreis, Ordnungsamt
/ Straßenverkehr

Kostengruppe

noch nicht ermittelbar

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

O-12 Der großflächige Knotenpunkt von B 237, B 256 und K 39 bildet sowohl eine städtebauliche Zäsur als auch eine funktionale Trennung - besonders für Fußgänger und Radfahrer. Er teilt Ohl in vier Teile auf. Die Querungsstellen werden trotz der Lichtsignalanlage subjektiv nicht als sicher empfunden. Beklagt werden zu hohe Geschwindigkeiten. Alternativ wird ein Kreisverkehr gewünscht. Die Realisierung setzt jedoch Grunderwerb voraus. Ein Kreisverkehrsplatz wird als ordnendes und geschwindigkeitsdämpfendes Element empfunden, das hilft, den Ort zusammenwachsen zu lassen. Die Durchführung einer städtebaulichen und verkehrstechnischen Vorplanung als Einstieg in die Diskussion mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW wird empfohlen.

O-14 Durch die nicht gesicherte Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Ohl und Klaswipper besteht ein großes Hemmnis für das Zusammenwachsen und das Zusammengehörigkeitsgefühl. Der Geh- und Radweg soll daher in hoher Priorität (1. bis 2. Priorität), entlang der B 237, geschlossen werden (Anlage eines durchgehenden Geh- und Radweges mit Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn). Auf die Wegeführung zum Bahntrassenradweg ist hinzuweisen.

O-15 Zur Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Dörfern und der Innenstadt ist der gemeinsame Geh- und Radweg zwischen Leiersmühle und Böswipper entlang der B 237 bis Klaswipper zu verlängern. Dieser soll fortführend bis Ohl geschlossen werden (vgl. Maßnahme O-14).

O-13 Auf der B 237 in der Ortsdurchfahrt Klaswipper treten regelmäßig, vor allem in den Abend- und Nachtstunden, zu hohe Geschwindigkeiten auf. Eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle (»Blitzer«) sowie eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h, eventuell im Rahmen der Lärmaktionsplanung, ist zu prüfen.

O-16 An der Bushaltestelle Ohl wird die fehlende bzw. nicht ausreichende Beleuchtung bemängelt. Zudem reicht der verfügbare Platz für wartende Schüler:innen auf der Nordseite nicht aus. Die Haltestelle ist barrierefrei mit großzügigen Warteflächen auszustatten. Gleichfalls barrierefrei auszugestatten ist die zentrale Bushaltestelle in Klaswipper.

Nr.	Name	Realisierungshorizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Synergien
Ohl/Klaswipper					
O-1	Punktueller Aufwertung des öffentlichen Raums	 I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Dorf- und Bürgervereine	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-W7 O-2
O-2	Nachnutzung ehemalige Grundschule	 II	private Eigentümer, Abteilung Stadt- und Raumplanung	-	W-W4

O-3	Stadteingänge aufwerten und Leerstände sanieren 	I-II	Abteilung Liegenschaften, Abteilung Stadt- und Raumplanung/ Untere Denkmalbehörde	-	H-3
O-4	Brückenschlag Wipper 	III	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Wupperverband, Oberbergischer Kreis/ Untere Wasserbehörde	Heimatiförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K1, W-K4 O-5
O-5	Erlebbarkeit Wipper 	I	s.o.	Heimatiförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K1, O-4
O-6	Spielplatz aufwerten 	I	Abteilung Tiefbau, Bauhof	Leader Bergisches Wasserland	W-K3
O-7	Spielplatz Klaswipper 	II	Abteilung Tiefbau, Bauhof	Heimatiförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-K3
O-8	Einrichtung einer Mobilstation in Ohl 	II	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres. nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	
O-9	Sanierung Hochbordweg B237 Richtung Rönsahl 	I	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Straßen. NRW	-	
O-10	Radweg entlang der K39 zwischen Ohl und Dohrgaul 	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW	
O-11	Tempo 30 auf der Dohrgauler Straße 	II	Oberbergischer Kreis, Ordnungsamt/ Straßenverkehr	-	
O-12	Umgestaltung der Kreuzung B237 / B256 / K39 	III	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Liegenschaften, OBK, Straßen. NRW	-	
O-13	Geschwindigkeitsreduzierung Ortseingang B237 	II	Ordnungsamt/ Straßenverkehr	-	
O-14	Geh- und Radweg zwischen Ohl und Klaswipper 	II	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof	s.o.	
O-15	Lückenschluss Geh- und Radweg zwischen Ohl und Wipperföhrth 	II	Abteilung Stadtentwicklung/ Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Bauhof	s.o.	
O-16	Barrierefreie Bushaltestellen 	I	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	

Realisierungshorizont I: 2023-2028

Realisierungshorizont II: 2029-2034

Realisierungshorizont III: 2035-2040

Abbildung 94: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Ohl/Klaswipper



8.8 Thier



Maßnahmen

- | | | | |
|--|---|--|--|
|  T-1 | Wohnbauflächenentwicklung (I) |  T-11 | Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier (I-II) |
|   T-2 | Punktueller Aufwertung der Ortsmitte (I) |  T-12 | Radweg zwischen Thier und Agathaberg (I-III) |
|  T-3 | Stärkung des Dorfladens (II) |  T-13 | Ertüchtigung Johann-Wilhelm-Roth-Straße (I) |
|  T-4 | Aufwertung des historischen Friedhofs (II) | | |
|  T-5 | Alleestrukturen erweitern (III) | | |
|   T-6 | Weiterentwicklung »Rhabarbarfeld« (I) | | |
|  T-7 | Spielplatz aufwerten (I) | | |
|  T-8 | Kirche St. Anna aufwerten (II) | | |
|  T-9 | Etablierung einer barrierefreien Toilette (I) | | |
|   T-10 | Einrichtung einer Mobilstation (I) | | |

Abbildung 95: Ortsteilentwicklungskonzept Thier [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

T-1

Punktueller Aufwertung der Ortsmitte

Als Schlüsselprojekt ist in Thier die Ortsmitte durch punktueller Aufwertungsmaßnahmen weiter zu qualifizieren. Straßen- und Gehwegbeläge sind zu erneuern (vgl. Maßnahme T-14) und Kirchplatz und der Bereich des Parkplatzes aufzuwerten. Durch eine Modernisierung des Stadtmobiliars und weitere Begrünungsmaßnahmen kann die Aufenthaltsqualität in der Ortsmitte verbessert werden. Das historische Stadtmobiliar ist dabei zu erhalten und neues Mobiliar daran anzupassen. Weitere Sitzmöglichkeiten sind zu ergänzen und das Aufstellen von Spielgeräten zu prüfen. Die Markierungen der Parkbuchten sind zu erneuern oder alternativ die Oberfläche der gesamte Stellplatzanlage zu erneuern.

Realisierungsschritte:

1. Planung der Aufwertungsmaßnahmen
2. Umsetzung der Aufwertungsmaßnahmen



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Dorf- und Bürgerverein

Synergien zu

T-4
T-5
T-8

Kostengruppe

250.000 € - 500.000 €

T-2

Für die Wohnbauflächenentwicklung an der Johann-Wilhelm-Roth-Straße ist die Planung bereits eingeleitet worden. Bei einer erfolgreichen Flächenaktivierung können hier Wohnangebote für junge Familien und ältere Menschen entstehen. Als Bauformen kommen daher neben Einfamilienhäusern insbesondere auch (altengerechte) Mehrfamilienhäuser in Betracht.

T-3

Der vereinsgestützte Dorfladen ist zukünftig in seinem Bestand zu sichern, indem die Wirtschaftlichkeit gewährleistet wird. Dazu wurden bereits mehrere Ideen gesammelt, die weitergehend geprüft werden können:

- › Kooperation mit anliegenden Kirhdörfern oder Weilern (z.B. Agathaberg, Wipperfeld)
- › Stärkere Bewerbung des Angebotes
- › Beratende Hilfestellung bei der Ladenorganisation durch Verwaltung oder Dorfservice OBK
- › Prüfung ergänzender permanenter Angebote (z.B. Kinderspielecke)
- › Prüfung neuer Aktionen wie z.B. wöchentliche ergänzende Verkaufswagen

T-4

Der historische Friedhof ist durch eine adäquate Grünpflege und die Schaffung von Verweilmöglichkeiten aufzuwerten.

T-5

An der Johann-Wilhelm-Roth-Straße ist die bestehende Alleestruktur auf Höhe der geplanten Wohnbauflächenentwicklung fortzuführen (vgl. Maßnahme T-2). Ggf. ist auch eine weitere Baumpflanzung in Teilabschnitten sinnvoll, sofern Gehwege dadurch nicht zu stark eingeschränkt werden.

T-6

Die Parkanlage »Rhabarberfeld« ist weiterzuentwickeln. Dazu sind Sitzgelegenheiten zu erneuern und weitere zu ergänzen. Aufgrund der schnellen Umsetzbarkeit und öffentlichen Wirksamkeit wird die Maßnahme als Impulsprojekt empfohlen.

T-7

Der Spielplatz an der Willi-Laschet-Straße ist durch weitere Spielelemente und einen Sonnenschutz in Abstimmung mit der städtischen Spielplatzplanung zu ergänzen.

T-8

Die Kirche St. Anna ist durch einen barrierefreien Zugang und ein Beleuchtungskonzept zu ergänzen. Der Kirchplatz wird im Zuge des Schlüsselprojektes T-1 ebenfalls qualifiziert.

T-9

Die vorhandene Toilettenanlage ist unter barrierefreien Gesichtspunkten umzubauen.

T-10

Einrichtung einer Mobilstation



Akteure

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

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

- › E-Ladestationen, sowohl für Kfz als auch für E-Bikes (Park-and-Ride / Bike-and-Ride),
- › Überdachte Fahrradabstellanlage
- › E-Bike-Verleihstation (ggf. Verleih von Lastenrädern)
- › Fahrradreparatursäule

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

T-11

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

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

T-12

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

T-13

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

Nr.	Name	Realisierungs- horizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Syner- gien
Thier					
T-1	Punktuelle Aufwertung der Ortsmitte 	I	Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Tiefbau, Bauhof, Dorf- und Bürgervereine	Heimatförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	T-4, T-5 T-8

T-2	Wohnbauflächen-entwicklung 	I	Abteilung Stadt- und Raumplanung, Abteilung Stadtentwicklung, Abteilung Liegenschaften, private Eigentümer	-	W-W1
T-3	Stärkung des Dorfladens 	II	Dorf- und Bürgervereine, Abteilung Stadtmarketing/ Wirtschaftsförderung	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-G2
T-4	Aufwertung des historischen Friedhofs 	II	kirchlicher Träger, Bürgerverein	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland, Denkmalförderprogramm NRW	T-1
T-5	Alleestruckturen erweitern 	III	Abteilung Tiefbau, Bauhof	-	T-1
T-6	Weiterentwicklung »Rhabarbarfeld« 	I	Bürgerverein	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	T-1
T-7	Spielplatz aufwerten 	I	Abteilung Tiefbau, Bauhof	Leader Bergisches Wasserland	W-K3
T-8	Kirche St. Anna aufwerten 	II	kirchlicher Träger, Bürgerverein	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland, Denkmalförderprogramm NRW	T-1 T-4
T-9	Etablierung einer barrierefreien Toilette 	I	Bürgerverein	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	-
T-10	Einrichtung einer Mobilstation 	I	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres. nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	T-1
T-11	Radwegeverbindung Wipperfürth – Thier 	I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
T-12	Radweg zwischen Thier und Agathaberg 	I-III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau, Straßen.NRW, Abteilung Stadtmarketing/Tourismus	s.o.	-
T-13	Ertüchtigung der Johann-Wilhelm-Roth-Straße 	I	Straßen.NRW, Abteilung Tiefbau	-	T-1

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

 Schlüsselprojekt

Abbildung 96: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Thier

8.9 Wipperfeld



Maßnahmen

- | | |
|--|---|
| ▶ WD-1 Aufwertung des Kirch- & Schulvorplatzes (I) | 🔑 WD-9 Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz (I-II) |
| WD-2 Beleuchtungskonzept (III) | WD-10 Barrierefreie Bushaltestellen (I-II) |
| WD-3 Aufwertung des Wanderparkplatzes und des Parkplatzes an der Hofstraße (I-II) | WD-11 Fuß- und Radweg entlang der L129 (Nord: I; Süd: III) |
| WD-4 Reaktivierung Haus Hembach (II) | WD-12 Etablierung von Carsharing (I-II) |
| 🔑 WD-5 Sanierung Sporthalle (I) | 🔑 WD-13 Tempo 30 in der Ortslage (II) |
| WD-6 Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung (II) | WD-14 Querungshilfe B506 (I) |
| WD-7 ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten (I-II) | WD-15 Querungshilfe Dorfstraße (II) |
| 🔑 WD-8 Einrichtung einer Mobilstation (II) | |

Abbildung 97: Ortsteilentwicklungskonzept Wipperfeld [eigene Darstellung auf Grundlage von Land NRW (2021) - Lizenz dl-de/zero-2-0 (www.govdata.de/dl-de/zero-2-0)]

WD-1 Der Kirchplatz und der Schulvorplatz sind durch neue Bepflanzungen und Entsiegelung von Teilflächen sowie ein einheitliches und modernes Stadtmobiliar aufzuwerten. Durch den neuen gestalterischen Zusammenhang der Räume kann die Wegeverbindung zwischen den zwei Plätzen gestärkt und die Ortsmitte qualifiziert werden.

► Der Austausch des Stadtmobiliars bietet als Impulsprojekt einen ersten Anstoß für die Entwicklung in der Ortsmitte.

WD-2 Die Beleuchtung im Ort (z.B. Hofstraße, Schulstraße, Spielplatz) ist auszubauen. Solarbetriebene Leuchtmittel sind dabei zu bevorzugen.

WD-3 Der Wanderparkplatz sowie der Parkplatz an der Hofstraße sind aufzuwerten. Dazu sind Stellplatzmarkierungen zu verbessern und auf dem Wanderparkplatz das Stadtmobiliar

zu modernisieren. Um der Funktion des Wanderparkplatzes als »Eingang in die Natur« gerecht zu werden, ist der Bereich auf Basis des Manuals des Naturparks Bergisches Land zu qualifizieren und Wanderkarten und Rastmöglichkeiten entsprechend zu gestalten. Das Manual gibt entsprechend gestalterische Vorgaben vor. Darüber hinaus kann ein Patenschaftsmodell zu Pflege und Gestaltung etabliert werden.

WD-4 Das Haus Hembach ist als Gaststätte zu reaktivieren. Ein neuer Betreiber ist zu suchen, um eine gastronomische Einrichtung für Touristen sowie als dörflichen Begegnungsraum im Kirchdorf zu sichern. Ggf. kann auch ein genossenschaftlicher Ansatz, wie z.B. eine Dorf GmbH zum Betrieb der Gaststätte getestet werden. Sofern eine gastronomische Reaktivierung nicht gelingt, ist die Gaststätte umzunutzen. Beispielsweise könnten hier altengerechte Wohnformen entstehen.

WD-5

Sanierung Sporthalle

Die Sporthalle in Wipperfeld ist hinsichtlich des Brandschutzes zu ertüchtigen. Aktuell kann die Sporthalle aufgrund von Mängeln nicht für größere Veranstaltungen der Dorfvereine genutzt werden, was zu starken Einschränkungen im dörflichen Vereinsleben führt. Aus diesem Grund ist die Maßnahme als Schlüsselprojekt in Wipperfeld ausgewählt worden. Ergänzend ist das Dach zu sanieren.

Realisierungsschritte:

1. Ertüchtigung Brandschutz
2. Sanierung des Daches der Sporthalle



Akteure

Abteilung Schule,
Sport, Freizeit, Kultur,
Gebäudemanagement

Synergien zu

W-K2
W-K6

Kostengruppe

500.000 € - 1.000.000 €

WD-6 Die Busandienung von Wipperfeld erfolgt durch Stichfahrten der Linie 427 an Montagen bis Freitagen. Abends sollte die letzte Abfahrt aus Wipperfürth nach 20:00 Uhr zusätzlich angeboten werden. Samstags- und sonntags ist eine ÖPNV-Bedienung ebenfalls sicherzustellen. Falls dies unter wirtschaftlichen Bedingungen nicht durch ei-

nen Linienverkehr darstellbar ist, bietet der Bus-On-Demand eine bedarfsorientierte Alternative.

WD-7 Zusätzlich zum Dorf-Bürgerbus bietet ein Bus-On-Demand außerhalb der Betriebszeiten des Bürgerbusverkehrs ein bedarfsorientiertes, nachfragegerechtes Angebot.

WD-8**Einbindung in ein kreisübergreifendes Schnellbusliniennetz**

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

**Akteure**

Fachbereich I,
Oberbergischer
Kreis,
Rheinisch-Bergischer-Kreis,
Märkischer Kreis

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

WD-9**Einrichtung einer Mobilstation**

Die Mobilstation in Wipperfeld wird auf dem Parkplatz der Professor-Mausbach-Straße empfohlen, weil hier der touristisch genutzte Parkplatz liegt und die Mobilstation zentral im Kirchdorf läge. Folgende Ausstattung wird für die Mobilstation Wipperfeld empfohlen:

- › E-Ladestationen für Kfz und E-Bikes,
- › Überdachte Fahrradabstellanlage,
- › Carsharing-Standort
- › Fahrradreparatursäule

Die an der B 506 gelegene Haltestelle Lamsfuß fungiert als Mobilpunkt mit überdachter Fahrradabstellanlage (Bike-and-Ride) und Anbindung an die Schnellbuslinie nach Bergisch Gladbach und die Rheinschiene (S11).

**Akteure**

Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement,
Oberbergischer
Kreis, Nahverkehr
Rheinland (NVR)

Kostengruppe

noch nicht
ermittelbar

WD-10 Zur Förderung der Barrierefreiheit, nicht nur für die alternde Bevölkerung, gilt es, sukzessive sämtliche Haltestellen barrierefrei auszubauen. Insbesondere die Haltestelle auf der Seite des Markusplatz ist aufzuwerten und auszubauen.

WD-11 Der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Dorfstraße (L 129) zwischen B 506 und Wipperfeld Ortskern sichert die Radwegeverbindung zwischen dem Kirchdorf und der Innenstadt. Langfristig ist zwischen der B 506 und der K 18 eine gesicherter Radwegeverbindung zu schaffen.

WD-12 Die gemeinsame Nutzung von Carsharing-Fahrzeugen bietet die Chance, die Menge der zugelassenen Kfz, durch Verzicht auf das Zweit- oder Drittauto, zu reduzieren. Gleichzeitig bleibt die Mobilität der Bevölkerung erhalten und heute bereits autolosen Bewohnern wird eine Kfz-Mobilität zeitweise ermöglicht. Das Carsharing-Angebot an der geplanten Mobilstation sowie die weiteren Angebote, bspw. der Verleih eines Lastenrades, können Anreize zum Verzicht auf Fahrten mit dem privaten PKW darstellen. Als Carsharing-Standort wird der Parkplatz an der Professor-Mausbach-Straße, aufgrund der Integration von Infrastruktur für E-Mobilität, empfohlen.

WD-13
Tempo 30 in der Ortslage

Akteure

 Ordnungsamt /
Straßenverkehr

Kostengruppe

 noch nicht
ermittelbar

Zur Erhöhung der Sicherheit ist nach einer Änderung der StVO die zulässige Höchstgeschwindigkeit entlang der Dorfstraße zu reduzieren. Aufgrund ihres kurvigen Verlaufes und ihrer Enge wird für die Ortsdurchfahrt der Dorfstraße (L 129) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Die aktuell vorliegende temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung von 6:30 bis 16:30 auf 30 km/h ist laut Bürgerschaft nicht ausreichend.

WD-14

Im Zuge der Maßnahme WD-11 und dem Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges entlang der Dorfstraße (L 129), ist ebenfalls eine Anbindung an die bereits vorhandene östlich der Kreuzung Lamsfuß gelegene Querungsstelle an der B 506 sicherzustellen. Außerdem kann eine weitere Querungsstelle, westlich der Kreuzung, auf Höhe des Landhotels Napoleon (Sperrflächen sind bereits auf der Fahrbahn eingezeichnet) zum sicheren Erreichen der Bushaltestelle Lamsfuß eingerichtet werden.

WD-15

Eine Querungshilfe an der Dorfstraße in Höhe des Markusplatzes ist durch einen Straßenumbau umsetzbar und wird empfohlen. Eine Querungsstelle auf Höhe des Markusplatzes ist aufgrund des vorhandenen Schülerverkehrs sowie Bring- und Holverkehr der Kindertagesstätte denkbar und zu prüfen. Im Kurvenbereich an der Einmündung der Professor-Mausbach-Straße wäre eine Querungshilfe zwar sinnvoll. Diese kann allerdings aus Verkehrssicherheitsgründen (Sichtverhältnisse vom Autoverkehr auf die Mittelinsel und aus Fußgängersicht auf den Autoverkehr) nicht eingerichtet werden.

Nr.	Name	Realisierungs- horizont	Akteure	möglicher Fördermittelzugang	Syner- gien
Wipperfeld					
WD-1	Aufwertung des Kirch- und Schulvorplatzes	● I	kirchlicher Träger, Abtei- lung Schule, Sport, Freizeit und Kultur, Gebäudema- nagement	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	WD-2
WD-2	Beleuchtungskonzept	● III	Bürgerverein	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	WD-1
WD-3	Aufwertung des Wander- parkplatzes, des Park- platzes an der Hofstraße	● I-II	Abteilung Stadtmarke- ting/Tourismus, Abteilung Tiefbau, Bürgerverein, Das Bergische (Naturarena Bergisches Land GmbH)	Heimatsförderung NRW, Leader Bergisches Wasserland	W-F9
WD-4	Reaktivierung Haus Hembach	● II	Abteilung Stadtmarke- ting/Wirtschaftsförde- rung, private Eigentümer	-	W-G4
WD-5	Sanierung Sporthalle	● I	Abteilung Schule, Sport, Freizeit, Kultur, Gebäude- management	Leader Bergisches Wasserland, Investitionspakt zur Förderung von Sportstätten	W-K2 W-K6

WD-6	Ausweitung der ÖPNV-Grundsicherung	● II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	-	-
WD-7	ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Räumen und Zeiten	● I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis	Förderrichtlinie »Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs« Förderrichtlinie »Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme«	-
WD-8	Einrichtung einer Mobilstation	🔑 II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Oberbergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland (NVR)	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement, Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen aus progres. nrw - Programmbereich Emissionsarme Mobilität	-
WD-9	Einbindung in das kreisübergreifende Schnellbusliniennetz	🔑 I-II	Fachbereich I, Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer-Kreis, Märkischer Kreis	Richtlinie des ZV NVR für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes	-
WD-10	Barrierefreie Bushaltestellen	● I-II	Fachbereich II, Abteilung Tiefbau	ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV go.Rheinland, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
WD-11	Fuß- und Radweg entlang der L129	● Nord: I Süd: III	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen	-
WD-12	Etablierung von Carsharing	● I-II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Carsharinganbieter, BEW	Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative, Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement	-
WD-13	Tempo 30 in der Ortslage	🔑 II	Ordnungsamt/Straßenverkehr	-	-
WD-14	Querungshilfe B506	● I	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Straßen.NRW	-	-
WD-15	Querungshilfe Dorfstraße	● II	Abteilung Stadtentwicklung/Mobilitätsmanagement, Abteilung Tiefbau	-	-

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

 Schlüsselprojekt

Abbildung 98: Tabellarische Übersicht der Maßnahmen Wipperfeld

9. Monitoring

Die Umsetzung des im ISEK »Wipperfürth 2040« definierten Leitbildes und Zielsystems erfolgt durch die prioritäre Auseinandersetzung mit festgestellten Handlungserfordernissen und Realisierung der abgeleiteten Maßnahmen. Hierfür bedarf es zum einen den Willen von Politik und Verwaltung, diese Projekte umzusetzen. Zum anderen müssen verschiedene gesellschaftliche Akteure in die Entwicklungsprozesse einbezogen werden, um eine

erfolgsorientierte Realisierung der Projekte zu ermöglichen. Dies stellt eine anspruchsvolle und vielschichtige Aufgabe dar, dessen Steuerung vorwiegend im Aufgabenbereich der Verwaltung liegt. Neben der Umsetzung der ersten Schritte zum Anstoß der Projekte wird auch ein kontinuierliches Monitoring, die Akquirierung von Förderzugängen sowie die Berücksichtigung der jeweiligen Finanzpositionen in der Haushaltsplanung notwendig.

DYNAMISCHES ZIEL- UND HANDLUNGSKONZEPT

Das Konzept ist nicht als starres Instrument der Stadtentwicklung zu verstehen, das in Zukunft keine Veränderungen oder Anpassungen mehr erlaubt. Vielmehr handelt es sich um ein dynamisches Ziel- und Handlungskonzept, das sich auf ändernde Rahmenbedingungen anpassen kann und muss.

Hierdurch kann auf neue gesetzliche Vorgaben, aktuelle Förderaufrufe, die Haushaltslage, geänderte sozioökonomische Rahmenbedingungen oder auch personelle Kapazitäten innerhalb der Verwaltung reagiert werden, um eine Feinsteuerung bei der Umsetzung der Maßnahmen zu erhalten.

FORTFÜHRUNG STEUERUNGSGRUPPE

Zur Feinsteuerung der Maßnahmen ist die Verwaltung maßgebend verantwortlich. Die bereits beim Erarbeitungsprozess zum ISEK ins Leben gerufene verwaltungsinterne Projektgruppe soll daher auch

in Zukunft in regelmäßigen Abständen (mind. halbjährlich) zusammenkommen, um über den Stand des Umsetzungsprozesses und den darin enthaltenen Chancen und Hemmnissen zu beraten.

FORTSCHREIBUNG DES ISEK

Um die Änderungen und Anpassungen im dynamischen Ziel- und Handlungskonzept zu dokumentieren, sollen bei Bedarf (Empfehlung: alle zwei Jahre) Fortschreibungen des ISEK in Form von »Stadtentwicklungsberichten« erfolgen. Darin werden alle Änderungen und Anpassungen der Inhalte des ISEK schriftlich dargelegt und dem politischen Raum zum Beschluss oder zur Kenntnisnahme vorgelegt. Die Berichte enthalten:

- › Realisierungsstände der Projekte und ggf. aktuelle Problemstellungen bei der Umsetzung
- › Überprüfung der Indikatoren des Monitorings und hieraus Ableitung aktueller Entwicklungstendenzen bzw. Handlungserfordernisse
- › Auseinandersetzung und ggf. Anpassungen im Zielsystem und bei den Projekten (dynamisches Ziel- und Maßnahmenkonzept); ggf. Aufnahme neuer Projekte

- › Prüfung der Realisierungshorizonte und Zusammenstellung der kurzfristig umzusetzenden Teilmaßnahmen
- › Verknüpfung der kurzfristig umzusetzenden Teilmaßnahmen mit Finanzpositionen in der Haushaltsplanung

Bei Bedarf kann auch eine komplette Überarbeitung dieses Berichtes erfolgen, um eine anschauliche Darstellung der Inhalte des ISEK beizubehalten. Die Änderungen und Anpassungen sollen zudem mit der Öffentlichkeit im Rahmen von Beteiligungsformaten sowie online kommuniziert werden.

INDIKATORENSYSTEM

Das Monitoring ist ein Umsetzungsinstrument, das nicht allein auf den Realisierungsstand konkreter Einzelprojekte abstellt, sondern vielmehr auf den integrierten Ansatz einer Bündelung von Maßnahmen und sich vollziehender Stadtentwicklungsprozesse. Hierfür ist die regelmäßige Überprüfung eines differenzierten Indikatorensystems (vgl. Abbildung 99) vorgesehen, das ermöglicht, (teil-)räumliche Entwicklungen zu beurteilen und damit ggf. bedenkliche Entwicklungen im Sinne eines Frühwarnsystems zu erkennen. Zudem bilden viele der vorgeschlagenen Indika-

toren den Nachhaltigkeitsgedanken ab und sind geeignet, städtische Entwicklungen auf Nachhaltigkeit zu prüfen.

Die Indikatoren wurden angelehnt an die Analyse und das Zielsystem ausgewählt. Angesichts des dynamischen Ziel- und Handlungskonzeptes können im Laufe der Umsetzung punktuell weitere Indikatoren aufgenommen werden. Zudem kann auf bestehende bzw. geplante Monitoringverfahren anderer Ämter und Fachbereiche zurückgegriffen oder durch diese ergänzt werden.

Allgemeine Indikatoren der Stadtentwicklung (differenziert nach Ortsteilen bzw. Teilräumen)

- › Bevölkerungsentwicklung
- › Natürliches Saldo und Wanderungssaldo
- › Altersstruktur
- › Flächenreserven (Wohnen, Gewerbe, gemischte Nutzung)
- › Baulücken
- › Leerstände (Wohnen, Gewerbe, gemischte Nutzung)
- › Baugenehmigungen (differenziert nach Gebäudetypen)
- › Versorgung mit Breitbandinfrastruktur/sonstiger digitaler Infrastruktur

Indikatoren ökonomische Rahmenbedingungen

- › Verkaufte städtische Gewerbeflächen
- › Gewerbesteuerereinnahmen
- › Kaufkraft je Einwohner
- › Zentralitätskennziffer
- › Arbeitslosenquote
- › Beschäftigtenquote am Arbeitsort (Pendlerstatistik)

Indikatoren soziale Rahmenbedingungen

- › Anteil der über 65-Jährigen
- › Anteil der unter 18-Jährigen
- › Anteil SGB II Empfänger/innen
- › Entwicklung Bedarfsgemeinschaften
- › Betreuungsquote Kinder U3
- › Auslastung von städtischen Schulen
- › Anteil an angebotenen vollstationären Pflegeplätzen in der Altenpflege

Indikatoren ökologische Rahmenbedingungen

- › Entwicklung CO₂-Emission
- › Benutzungsstruktur Verkehrsmittel (Modal Split)
- › Anteil der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich von ÖPNV-Stationen
- › Einwohner in Wohnungen mit Leq > 65 dB (A)
- › Belastungswerte Luftschadstoffe
- › Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche
- › Anteil der Schutzgebiete und Fläche der geschützten Biotope an der Gesamtfläche
- › Weitere Indikatoren aus dem Klimaschutzkonzept

Abbildung 99: Monitoring-Indikatorensystem

