Mobilitätskonzept Korschenbroich
Ergebnisse des Bürger- und Stakeholderworkshops

Referent, IGES Institut

Korschenbroich, 7 & 8. Oktober 2025

Inhalt

1. Bürgergespräch
   1.1 Mentimeter
   1.2 Mitmachkarte
   1.3 ÖPNV-Anbindung
   1.4 Kanalsanierung
   1.5 Vision Korschenbroich 2040
2. Stakeholder-Workshop
   2.1 Fußverkehr
   2.2 ÖPNV-Anbindung
   2.3 Innerörtlicher Radverkehr
   2.4 Kommunales Mobilitätsmanagement

1. Bürgergespräch
Matthias-Hoeren-Platz

Bürgergespräch
1.1 Mentimeter-Ergebnisse

Was wünschen Sie sich für die Mobilität in Korschenbroich?

1.2 Mitmachkarte „vor Ort“

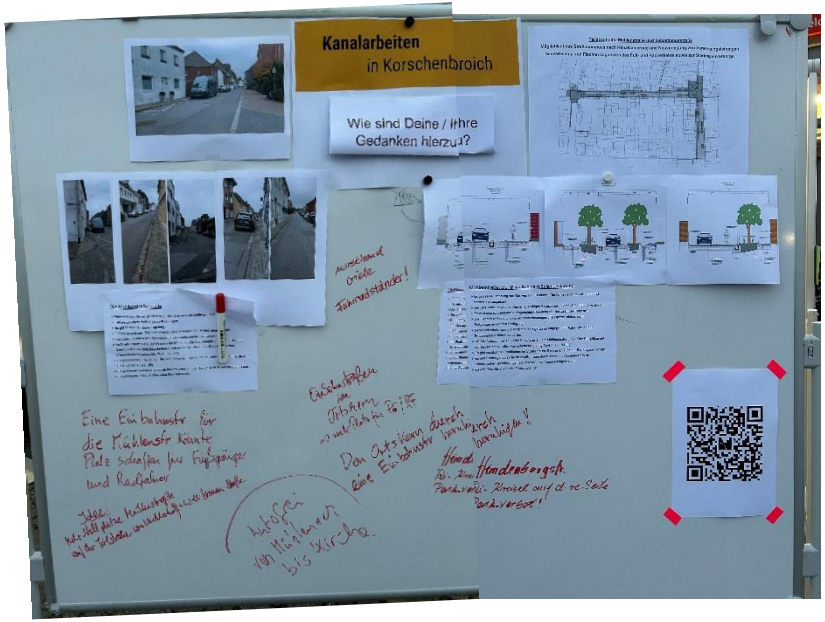
- Schlaglöcher beseitigen! z. B. Donatusstraße / Friedhof / Hochstraße / Zollhausstraße!
- Übergang von Willi-Hannen-Straße nach Clara-Viebig-Straße bodengleich ausführen. Fahrrad! Rollatoren!
- Tempo 30 einhalten! Tempomessung / Hindernisse
- Stadtkern für Kinder fahrradfreundlicher gestalten
- Die Stadtteile mit Radroute(n) verbinden! Beschildern und Zustand verbessern!
- Der Weg zur Niersbrücke (Holz) bekommt eine neue Decke! Glatt!
- fahrradfreundlicher werden, nicht immer die Autos!
- Rheinisches Revier/ Radverkehr RVR + RSV
- L 382 — Für Radverkehr umnutzen
- S-Bahnunterführung Korschenbroich für Fahrräder verbessern

1.3 Kanalsanierung in Korschenbroich

Im Zuge der Kanalsanierungsarbeiten hat die Stadt die Möglichkeit, die Straßeninfrastruktur zu modernisieren, z.B. Straßenquerschnitte zu optimieren.

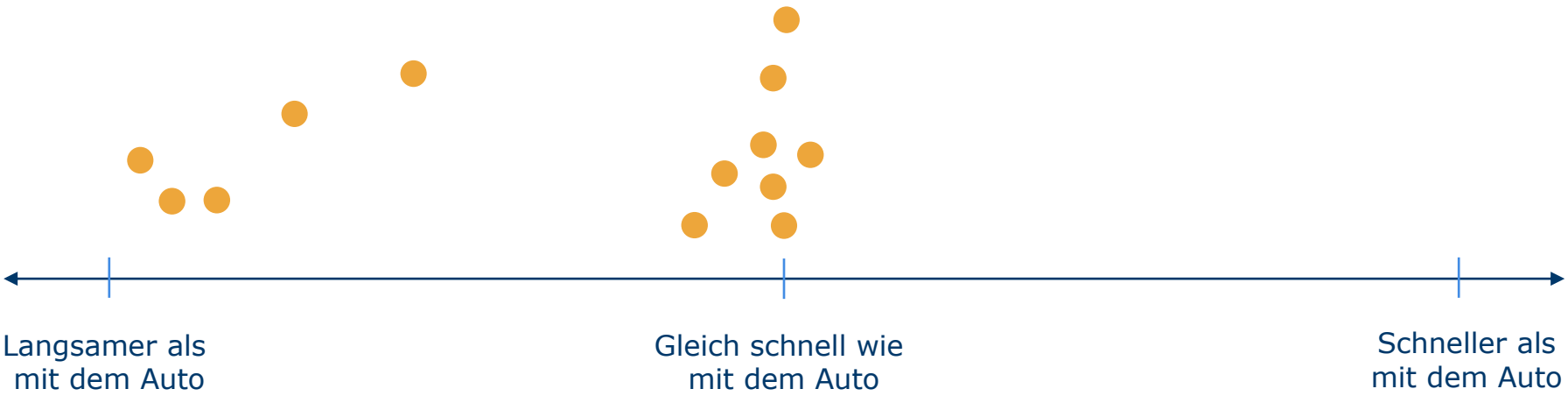
Was sind ihre Gedanken hierzu?

- Ausreichend viele Fahrradständer
- Eine Einbahnstraße für die Mühlenstraße könnte Platz schaffen für Fußgänger und Radfahrer
- Idee: Mehr Stellplätze Mühlenstraße
- Autofrei von Mühleneck bis Kirche
- Einbahnstraßen im Ortskern -> mehr Platz für Fußverkehr/Radverkehr
- Den Ortskern durch eine Einbahnstraße beruhigen
- Hindenburgstraße, Richtung Kreisel auf der rechten Seite Parkverbot

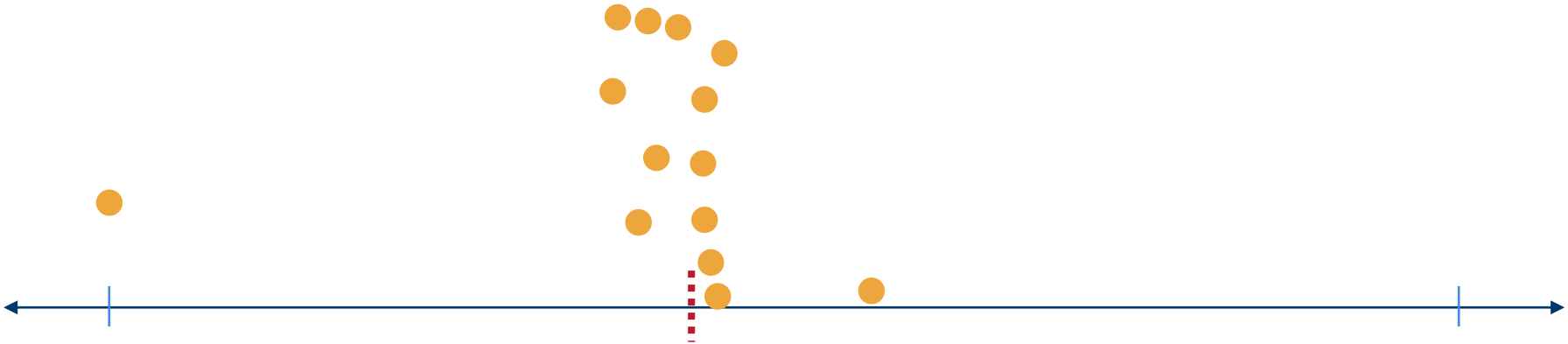


1.4 Bürgergespräch ÖPNV-Anbindung

Welche Fahrtzeit mit dem ÖPNV ist für Ihre Hauptbeschäftigung (Arbeit, Schule, Erledigung etc.) akzeptabel? (Reisezeitverhältnis ÖPNV:MIV)



Welche fußläufige Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle ist für Sie akzeptabel?



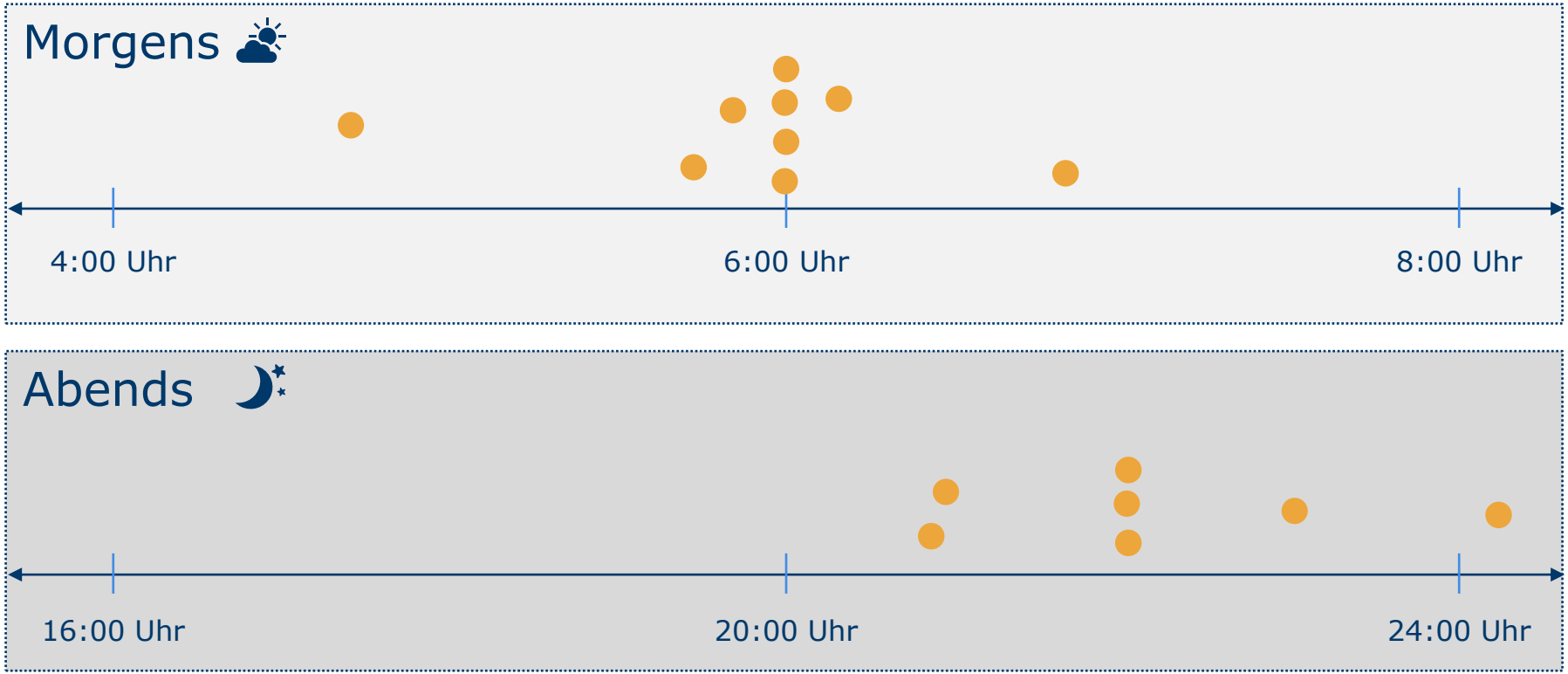
300m/5 Min. zum Bus
600m/10 Min. zur Bahn

500m/8 Min. zum Bus
1.000m/16 Min. zur Bahn

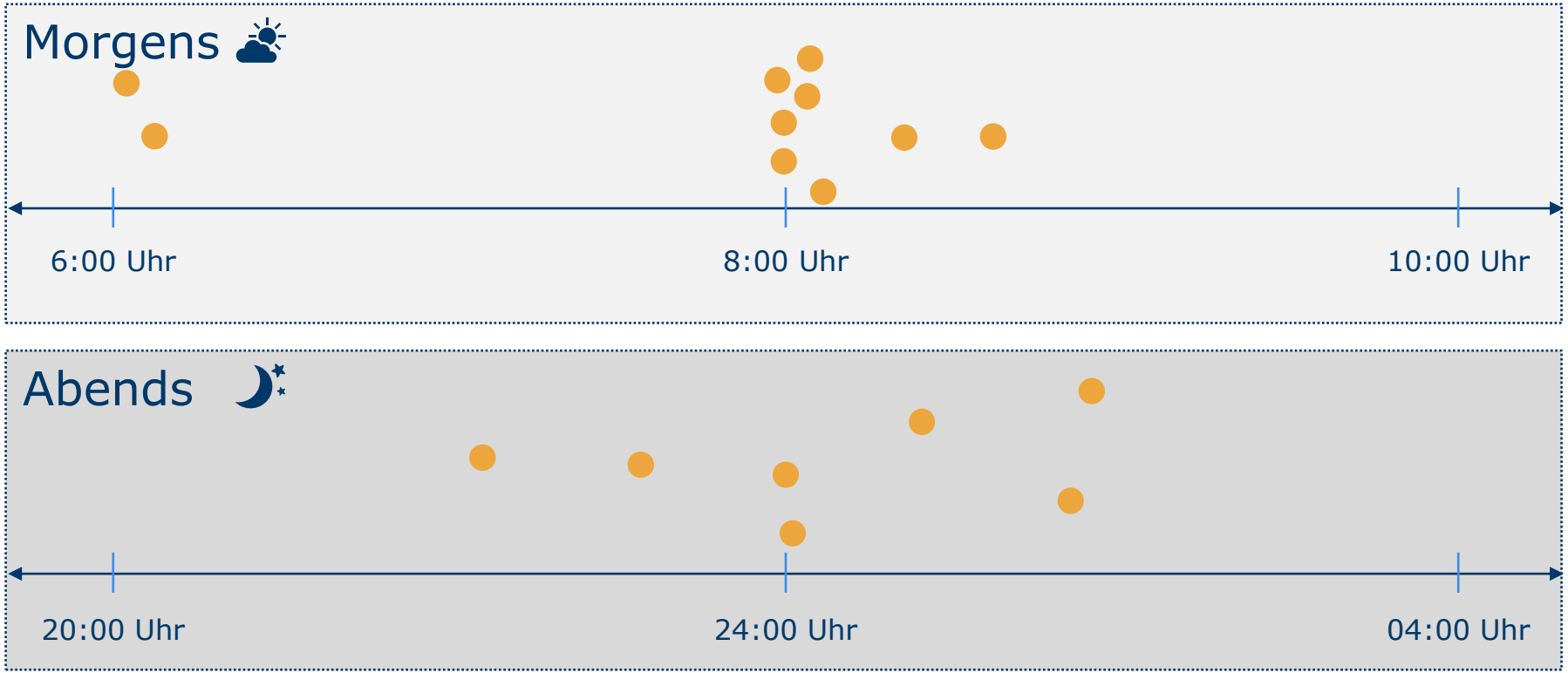
900m/15 Min. zum Bus
1.800m/30 Min. zur Bahn

Status Quo, aktueller NVP

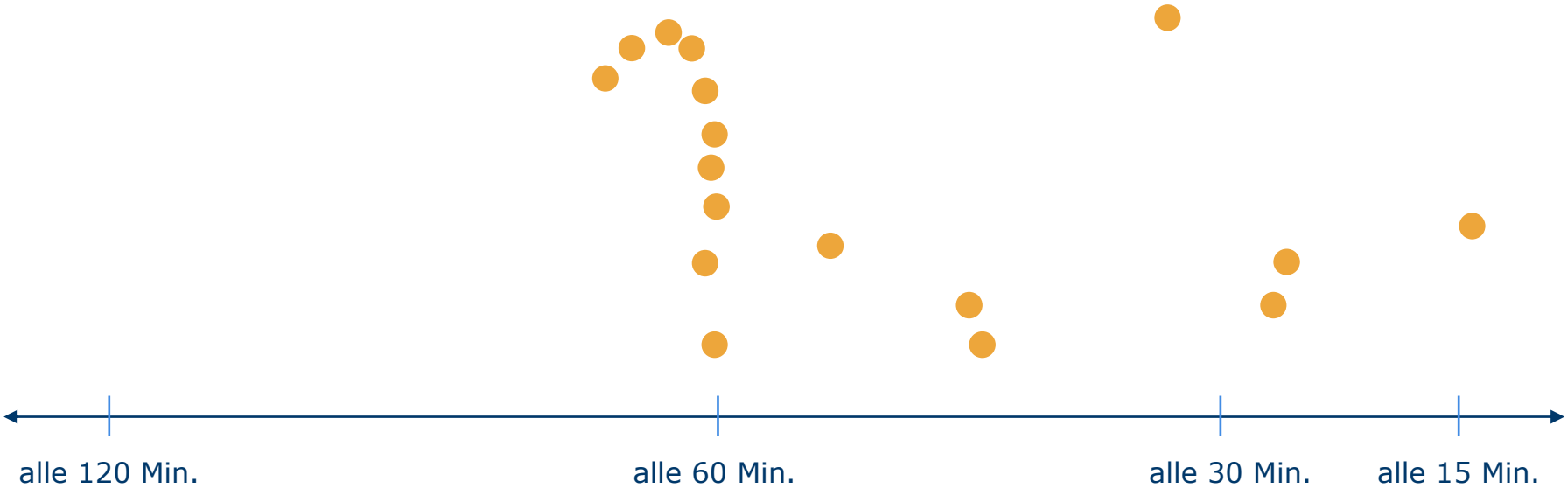
Zu welchen Tageszeiten sollte die Bedienung *unter der Woche (Mo-Fr)* beginnen/enden?



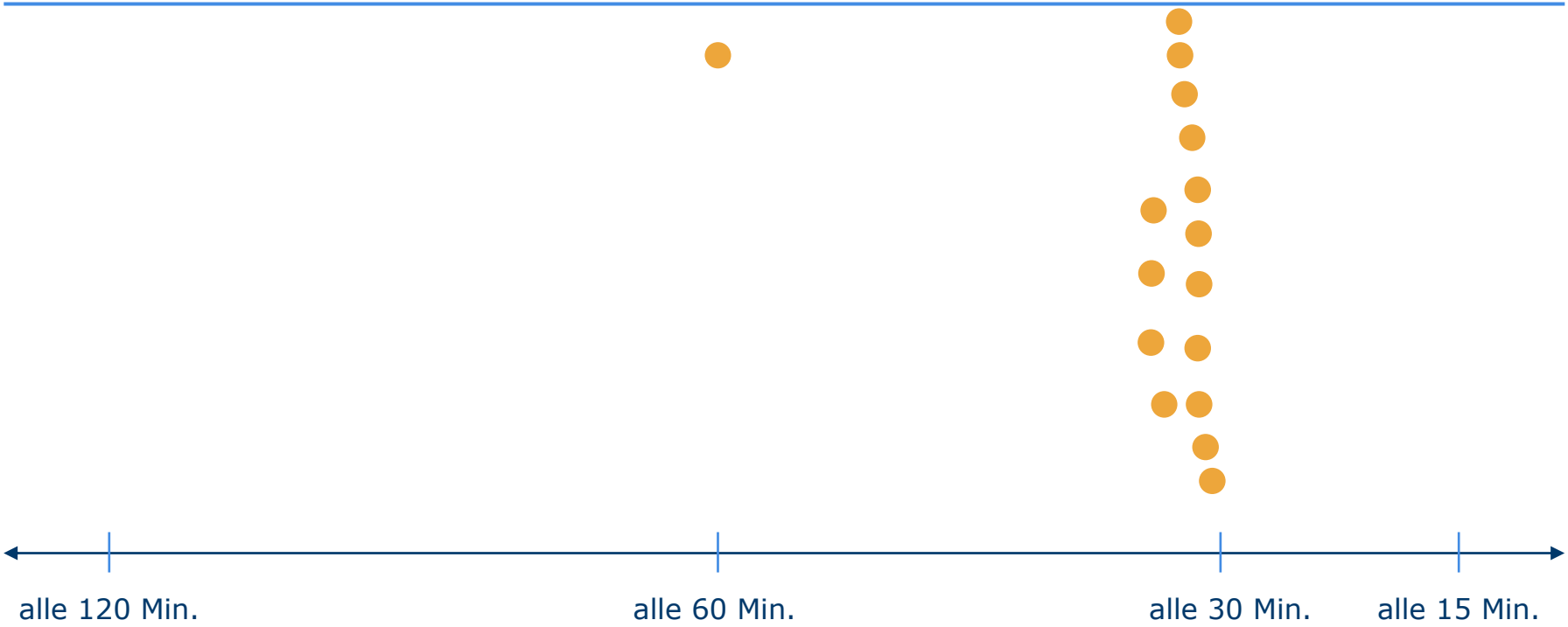
Zu welchen Tageszeiten sollte die Bedienung *am Wochenende und vor Feiertagen* beginnen/enden?



Wie oft sollte an Haltestellen in den Ortschaften mit S-Bahn-Anbindung ein Bus fahren?



Wie oft sollte an Haltestellen in den Ortschaften ohne S-Bahn-Anbindung ein Bus fahren?



Welche Ausstattungsmerkmale sind Ihnen an Haltestellen am wichtigsten? (Bei Bedarf ergänzen)

Ausstattungsmerkmale Haltestellen	Punktebewertung
Aushangfahrplan	6
Wetterschutz/Unterstand	12
Beleuchtung	5
Sitzgelegenheit	4
Abfallbehälter	2
Liniennetzplan	1

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Merkmale der eingesetzten Busse? (Bei Bedarf ergänzen)

Fahrzeug-Merkmale	
Mitnahmegarantie	6
Fahrradmitnahme	5
Klimatisierung	0
Niederflur	6
Bildschirm mit Haltestellen-Information	5
Umweltfreundliche Antriebe	4
Liniennetzplan	3
Videoüberwachung (Sicherheit)	1

Welche Kriterien sind Ihnen für den ÖPNV am wichtigsten? (Bei Bedarf ergänzen)

ÖPNV-Kriterien	Punktebewertung
Zuverlässigkeit	15
Umweltfreundlichkeit	4
Direktheit (ohne Umstieg)	0
Bedienung am Wochenende	2
Verfügbarkeit	2
Daseinsvorsorge	0
Regelmäßiges aufeinander abgestimmtes Fahrtenangebot	5
Sicherheit	0
Schnelligkeit	3
Sauberkeit	2
Fahrerausbildung (z.B. Anfahren barrierefreier Haltestellen)	1
Kombinierbarkeit mit anderen Verkehrsmitteln	4
Einladend	0

Kommentare ÖPNV

- S-Bahn Alternative nach Gladbach/Düsseldorf
- Der Bus soll pünktlich fahren
- Es wäre schon schön wenn die S-Bahn tatsächlich fährt
- Pünktlichkeit S-Bahn (S8)

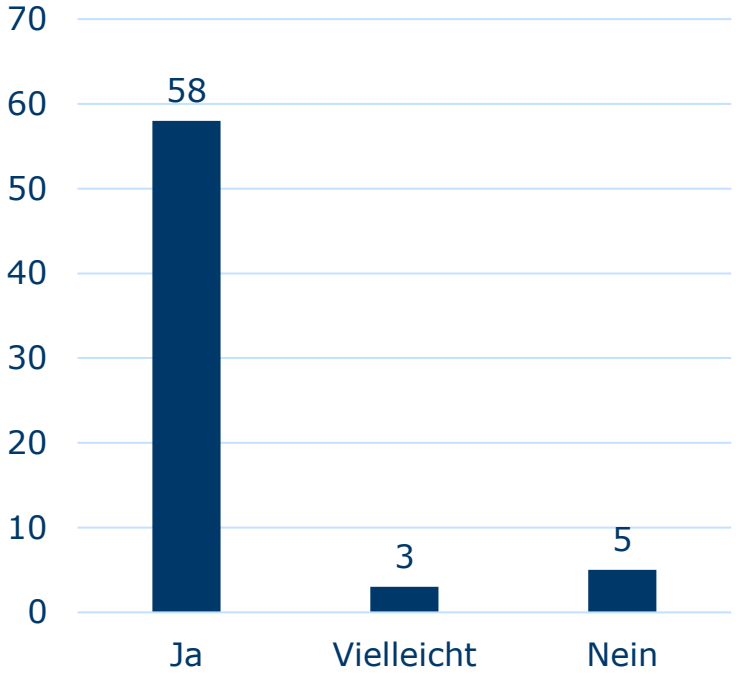
1.5 Bürgergespräch Zukunft Korschenbroich

Visionboard „Korschenbroich 2040“

Zentrale Punkte:

- **Autofreie** oder **verkehrsberuhigte Zonen** (z. B. Sebastianusstraße, zeitweise Sperrungen, Verkehrsversuche)
- Ausbau **sicherer** und **komfortabler Radwegeverbindungen**
- **Sichere** und **ausreichende Fahrradabstellmöglichkeiten** an zentralen Orten
- **Carsharing-** und **Lieferverkehrs-Hubs** zur Reduktion des Autoverkehrs
- **Stärkung des Fußverkehrs** und **barrierefreie** Querungen
- **Flexible, umweltfreundliche** und **familiengerechte** Mobilitätsangebote
- Mehr **Grün, Aufenthaltsqualität** und **Raum für Begegnung** im öffentlichen Raum

Sebastianussstraße autofrei?



„… auch gerne mal als Versuch!"

„ Zeitweise, z.B. ein Wochenende"

„Außerhalb der Geschäftszeiten"

2.1 Stakeholderworkshop Fußverkehr

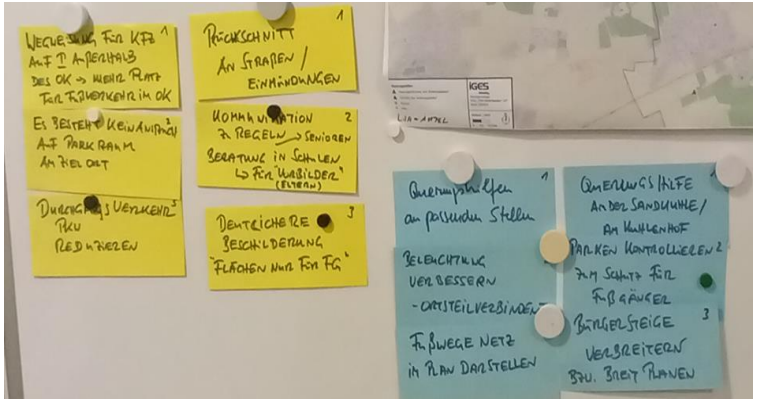
Thementisch Fußverkehr

Gut 😊	Schlecht	Barrieren	Gefahren
• Attraktivierung Straßenraum durch Fußverkehr • Gesund & Günstig • Nahe Parkplätze auf M-H-Platz zum Ortskern • Benötigt wenig Platz • Teil des Umweltverbundes	• Langsam: wenig Strecke-> viel Zeit • LSA auf motorisierten Verkehr ausgelegt • Transportmöglichkeit • Winterdienst • Beschattung von Gehwegen • Aufenthaltsqualität + Sitzgelegenheiten • Ortskern soll Fußgängerzone werden • Raumaufteilung Fußgänger vs. MV • Engstellen im Ortskern • Defekte Taster • Lange Rotphasen • Schlecht einsehbare Ecken wo Fußwege auf Radwege treffen • Beleuchtung	• Straßen / Schiene • Wetterabhängig • Geringe Gehwegbreite • Autoverkehrsanteil • Schlecht / gar nicht abgesenkte Bordsteine (z.B. vor Seniorenresidenz) • Fehlende Querungsmöglichkeiten (Verengung)	• Fußgängerüberwege (z.B. Sandkuhle) • Innenstadtbereich Korschenbroich (z.B. Engstelle bei Hoff Marie) • Parkende Pkw • Matthias-Hoeren-Platz überqueren ist gefährlich • Sogenannte Spielstraßen sind durch fehlende Bürgersteige gefährlich für Fußgänger • vor Hoff Marie / Ecke Mühlenstraße

Fußverkehr extra

Mit Priorität wird gewünscht:

- Rückschnitt an Straßen/Einmündungen
- Kommunikation zu Regeln -> Senioren / Beratung in Schulen -> Für „Vorbilder“ (Eltern)
- Deutlichere Beschilderung „Flächen nur für Fußgänger“
- Bordsteinabsenkungen
- Winterdienst verbessern
- Flächen für Fußverkehr schaffen
- Testphase Stadtmöbel
- Alternative zu VZ325 im Ortskern Korschenbroich suchen
- Mehr Platz für Fußverkehr durch Einbahnstraßenregelung
- Wegweisung für Kfz auch außerhalb des Ortskerns -> Mehr Platz für Fußverkehr im Ortskern
- Es besteht kein Anspruch auf Parkraum am Zielort
- Durchgangsverkehr Pkw reduzieren
- Beispiel Bachstraße/Heckenend für andere Stellen in der Stadt
- Flächen für Fußgänger + Radfahrer trennen
- Größere Flächen für Fußverkehr + Barrierefreiheit
- Verzicht auf Spielstraßen -> Fußgänger sind dort gefährdet
- Fußwegenetz im Plan darstellen
- Beleuchtung verbessern – ortsteilverbindend
- Querungshilfen an passenden Stellen
- Querungshilfe An der Sandkuhle /Am Kuhlenhof
- Parken kontrollieren zum Schutz für Fußgänger
- Bürgersteige verbreitern bzw. breit planen



2.2 Stakeholderworkshop ÖPNV

ÖPNV

Thema	IST-Zustand	SOLL-Zustand	Wie?
ÖPNV-Anbindung	• Glehn-Anbindung verbessern • Anbindung der Gewerbegebiete verbessern • Bürgerbus (positiv)	• Stadtbus (sofern bezahlbar) • Autonome Busse einsetzen	• Verknüpfung der S-Bahnhaltestellen • Netzoptimierung • Zubringer-System schaffen
ÖPNV-Taktung	• S-Bahn fällt regelmäßig aus (Zuverlässigkeit schaffen) • Taktung verbessern • Leere Busse / Überfüllter Bürgerbus	• Zweite Bürgerbuslinie	• Kofinanzierung • Fahrgastzählungen über NEW
Haltestellen	• Witterungsschutz S-Bahn-Haltestellen (nicht ausreichend)	• Haltestellen des Bürgerbus attraktivieren • Ausbau und Verbesserung von Fahrradabstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen und Wohnorten • Mobilstationen (Rad & ÖPNV)	• Barrierefreiheit • Trinkwasserstationen
Neue Zielgruppen erreichen	• Viele Pkw pro Haushalt • Keine bedarfsgerechte Mobilität	• Als Ergänzung On-Demand-Angebote (sofern finanzierbar und Nachfrage vorhanden) • Rufbus etablieren • Sammeltaxis	• ÖPNV muss sich neu erfinden • Sharing-Systeme etablieren • Bewusstsein schaffen • Tarifsystem-Reform -> Eezy-App Deutschland-Ticket

ÖPNV
Weitere Diskussion

Bürgerbus
- Wird als positiver Aspekt der Ist-Situation hervorgehoben und gilt als beste Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen.
- Das Engagement der Ehrenamtlichen wird hervorgehoben, als unverzichtbar anerkannt und ist für den Erfolg wesentlich.
- Durch den teils überfüllten Bürgerbus soll eine zweite Bürgerbuslinie geschaffen werden.

Busverkehr & S-Bahn
- Im Stadtgebiet werden häufig leere Busse beobachtet. Das bestehende Angebot sollte daher überprüft und ggfs. attraktiver gestaltet werden, um die Auslastung zu erhöhen.
- Die Zuverlässigkeit der S-Bahn wird kritisiert. Die Taktung - insbesondere in den Abend- und Nachtstunden – sollte angepasst werden. Vor allem die Weiterfahrt von der S-Bahn-Haltestelle in die Ortsteile ist in den Abendstunden unzureichend („Stranden in KO oder KL“)
- Das Sicherheitsempfinden an den Haltestellen wird als verbesserungswürdig eingeschätzt. Bessere Beleuchtung, Kameraüberwachung sowie eine generelle Aufwertung der Aufenthaltsqualität sollte angestrebt werden.

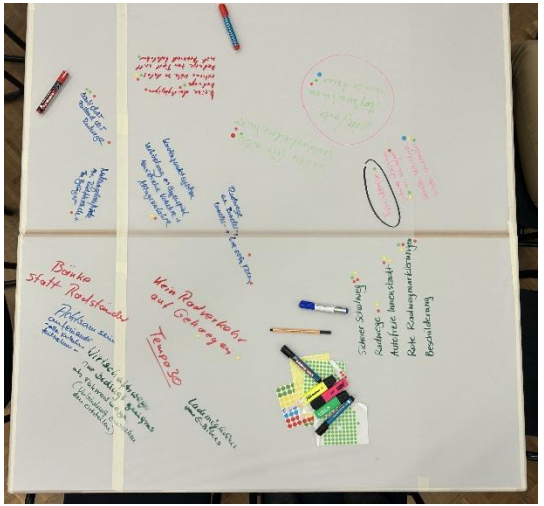
On-Demand-Verkehr
- Beispiele aus Nachbarkommunen wie NEmo Shuttle (Neuss) oder STADTBUSsi (Dormagen). Eine Prüfung für Korschenbroich ist sinnvoll, auch wenn die Wirtschaftlichkeit eine Hürde darstellt.

Tarif-System
- Das Nutzerverhalten hängt maßgeblich mit der Preisgestaltung zusammen. Das Deutschland Ticket wird zunehmend teurer. Eine Tarifsystem-Reform könnte das Nutzerverhalten beeinflussen.
- Beispiel eezy.nrw (Elektronischer Tarif) als sinnvolle Alternative für Gelegenheitsnutzer.

2.3 Stakeholder-Workshop Innerörtlicher Radverkehr

Innerörtlicher Radverkehr
Brainstorming

- Sichere Schulwege
- Autofreie Innenstadt
- Rote Radwegmarkierungen
- Kein Radverkehr auf Gehwegen
- Regelmäßige aufeinander abgestimmte
- Fahrradstraßen
- Sichere Übergänge
- Schnelle Verbindungen zwischen den Stadtteilen
- Einfache Maßnahmen umsetzen
- Verbindung von touristischen Verkehren und Alltagsverkehren
- Tempo 30
- Wirtschaftswege nur bedingt geeignet als Fahrradwege (Verbindung zwischen den Ortsteilen)
- Bänke statt Radständer
- Achtsam sein aufeinander
- Nutzungskonflikte zw. Fahrradfahren und Fußgängern
- Beschilderung



Innerörtlicher Radverkehr weitere Diskussion

Fahrradstraßen
Beispiel Neuss (möglicherweise Negativbeispiel):
- PKW-Fahrer meiden inzwischen die Fahrradstraße. Der Einzelhandel (EH) beklagt, dass Kundschaft ausbleibt, da keine Park- oder Haltemöglichkeiten bestehen.

Beispiel Münster:
- PKW-Fahrer halten sich offenbar nicht an die Regelung „Vorfahrt für Fahrräder".

Linienbusverkehr:
- Der Linienbusverkehr ist auf Fahrradstraßen schwierig oder kaum möglich. → Erfahrungsberichte einholen.

ADFC-Vorschläge:
- Besonders im Hinblick auf Lückenschlüsse interessant.
- Hinweise / Empfehlungen:

Der Parkdruck bleibt hoch – unbedingt berücksichtigen!
- Planung stets im Dialog mit dem Einzelhandel durchführen.
- Auf Vor- und Nachteile eingehen.
- Parkraumsituation transparent darstellen.
- Wahrnehmung vieler PKW-Fahrer: Es gibt bereits zu viele Autos im Stadtgebiet (fahrend und stehend).

Schutzstreifen
- *Sehr kontrovers diskutiert.*
- „Besser als nichts", aber insgesamt keine gute Lösung.
- Weiterhin unsicher für Radfahrende.
- Vermitteln PKW-Fahrern fälschlicherweise ein Gefühl der Sicherheit.

Abstellmöglichkeiten
Mehr und qualitativ bessere Fahrradabstellanlagen erforderlich.
Bedarf auch für Lastenräder prüfen (Wie hoch ist der Bedarf in Korschenbroich?).
Kombination mit Mobilstationen sinnvoll → siehe Empfehlungen des VRR.
Gute Planung bereits vorhanden: Barrierefreie Bushaltestellen mit Radabstellanlagen und Sitzmöglichkeiten.

Thema: Fahrrad-Aufstellflächen (rote Markierungen)
Positives Feedback: Die drei neuen Markierungen sind gelungen, die älteren weniger. → Mehr davon!
In 30er-Zonen rechtlich möglich und sinnvoll.

Weitere Idee:
Radverbindung zwischen Glehn und Schlich:
Einsatz von Piktogrammen an der Stelle, wo der Radweg (linke Seite) endet und der Radverkehr ein Stück auf der Straße (Tempo 50) fahren muss.
→ Keine ideale, aber derzeit praktikable Lösung („besser als nichts").
→ Maßnahme auch aus anderen Gemeinden bekannt.

(Lademöglichkeit von E-Autos)

Innerörtlicher Radverkehr

Positiv	Negativ	Top Ideen
• Schon viele Einbahnstraßen geöffnet • Rote Markierungen (an Knotenpunkten, 3x) • Abstellanlagen an S-Bahnen (ausbaufähig) • Geplante Bushaltestellen als Mobilstationen • Schutzstreifen ← →	• Lückenhaftes Radnetz • Fehlende, sichere Abstellanlagen, auch für Lastenräder (auch an Kitas, Schulen, EH, etc.)* • Kein Durchgang (Barrieren an Unterführungen nicht gut umgesetzt**) • Konflikte, v.a. zwischen Rad und Kfz-Verkehr • Schutzstreifen ** Kamera-Überwachung: sinnvolle Abschreckung gegen Fahrraddiebstahl, laut Polizei Korschenbroich* *** Meinungen gehen auseinander: Sicherheit für Fußverkehr muss auch gewährleistet sein*	• Fahrradstraßen • Lückenschluss im Radverkehrsnetz • Mobilstationen • Sichere Fahrradabstellanlagen

2.4 Stakeholder-Workshop Kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement

1. Welche Ziele sollte die Stadt Korschenbroich in den kommenden 10-15 Jahren in der Mobilität erreichen?

Gesamtstrategie
- Anteil Rad- & Fußverkehr am Modal Split erhöhen / Umweltverbund stärken
- Koordination, Abgestimmtheit, Ganzheitlichkeit
- Mobilität ganzheitlich und nicht als „Insellösung"
- Planbarkeit
- Multiplikatoren stärken

Erreichbarkeit / Teilhabe
- Verbindung aller Ortsteile untereinander und mit anderen Kommunen
- Gute Erreichbarkeit der einzelnen Ortsteile
- Mobilität für Senioren stärken
- 15-Minuten Stadt
- Sichere Erreichbarkeit
- Sitz- + Spiel-Stadt

Radverkehr
- Gut nutzbare Radwege
- Radwegenetz

ÖPNV
- Akzeptable Anbindung von Glehn an die S-Bahn
- Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger
- Bedarfsorientierte Lösungen
- Autonomes fahren mitdenken

MIV (Motorisierter Individualverkehr)
- Weniger/keine Elterntaxis
- Parkplatzsituation für Kunden & Angestellte
- Aufforderungen der Bürger erfüllen -> Flexible Lösungen

Schulwege
- Sichere Schulwege
- Schulbehörde -> Schulwegepläne
- Kinderwegesystem

Aktuelle Situationen und Herausforderungen

1. **Welche Strukturen behindern das Vorankommen/Umsetzen?**
2. **Welche Gruppen werden zu wenig berücksichtigt?**
3. **Welche Probleme bestehen in der Kommunikation?**

Gesamtstrategie / Planung & Kommunikation

- Senioren- & behindertengerechte Mobilität
- Zusammenbringen der zuständigen Stellen schwierig
- Kommunikation der Behörden untereinander verbessern
- Transparentere Informationskultur (z.B. bei Bauvorhaben)
- „Mobilitätswende" als Alibi-Begriff
- Limitierte finanzielle Möglichkeiten (auch personell)
- Nahmobilität soll gefördert werden

ÖPNV

- Schülerbeförderung (ÖPNV) in den Ortschaften
- Zuverlässigkeit der S-Bahn S8 als Erfolgsfaktor
- Gewerbegebiet -> Anschluss ÖPNV etc.
- Bürgerbus als positives Beispiel

Schulwege / Schulisches Mobilitätsmanagement

- Schulisches Mobilitätsmanagement
- Elternlotsen

Lösungsansätze

1. **Was sind die wichtigsten Ansätze?**
2. **Welche Maßnahmen/Verantwortlichkeiten lassen sich daraus ableiten?**
3. **Welche bestehenden Lösungen/Projekte können als Türöffner dienen?**

Gesamtstrategie / Planung & Kommunikation

- Minimalinvasive Maßnahmen umsetzen
- „Bänke-Konzept"
- Mitgliedschaft AGFS (den Fußverkehr dennoch berücksichtigen)
- Zielgruppengerechte Ansprache als „Standard" bei Maßnahmen
- Bessere frühzeitige Bekanntmachung von Beteiligungsformaten
- Lokale Vereine, Dorfgemeinschaften, Heimatvereine und Gewerbevertreter als Multiplikatoren nutzen
- Mehr Präsenz zeigen (z.B. aufsuchende Beteiligung)
- Veränderung in Schritten (Change-Management)
- Den RKN als koordinierende Stelle nutzen <- kommunales Netzwerk

MIV

- Flexible Barrieren (z.B. versenkbare Poller)
- §45 StVO „Verkehrsversuch" als Instrument nutzen

IGES Mobility

mobility.iges.com