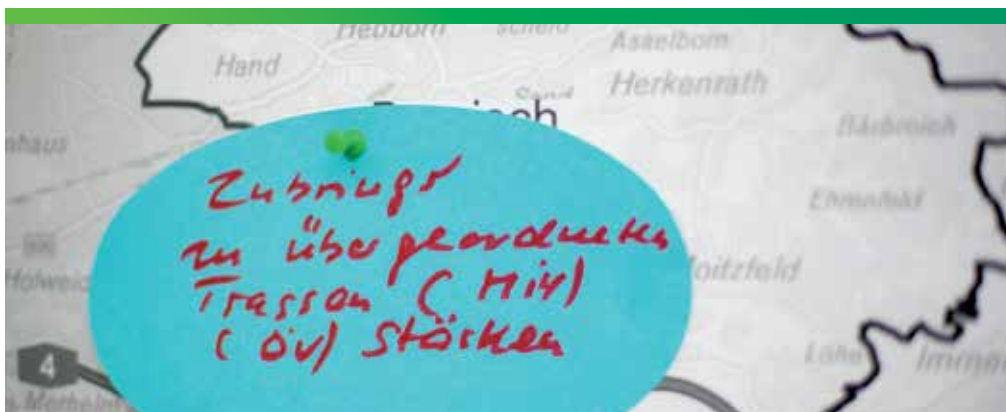




Analyse/Bestandsaufnahme Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis



Inhalt

1	Einleitung und Grundlagen	4
1.1	Einordnung des Mobiliätskonzepts in den Strategieprozess RBK 2020plus	4
1.2	Bestehende Programme und Strategieprozesse	5
1.3	Anregungen und Planungen zur Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis	8
2	Raumstrukturanalyse	14
2.1	Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur	14
2.2	Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung	15
2.3	Wirtschaftsstruktur	20
2.3.1	Arbeitsplatzstruktur	20
2.3.2	Pendlerverhalten	21
2.3.3	Verkehrsbeziehungen nach Befragung der Städte und Gemeinden	23
2.4	Schulstandorte	24
2.5	Öffentliche Einrichtungen und Versorgung	24
2.6	Freizeit- und Naherholungsziele	25
2.7	Mobiliätsverhalten	26
3	Analyse des Mobilitätsangebots	28
3.1	ÖPNV	29
3.1.1	SPNV	30
3.1.2	Straßengebundener ÖPNV	30
3.1.3	Erschließung	32
3.1.4	Taktangebot auf Relationen	34
3.1.5	Reisezeit	38
3.1.6	Zugang zum ÖPNV-Angebot für unterschiedliche Altersgruppen	39
3.1.7	ÖPNV-Angebot der Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 100 Arbeitsplätzen	45

3.1.8	Barrierefreiheit – Ausbauzustand ÖPNV-Haltestellen	46
3.1.9	Tarif	46
3.2	Radverkehr	48
3.3	MIV und Wirtschaftsverkehre	57
3.4	Intermodalität und Verknüpfung	64
3.4.1	Mobilstationen	66
3.4.2	Carsharing	68
3.4.3	Bikesharing	69
3.4.4	Ladeinfrastruktur	70
3.4.5	P+R	70
3.4.6	B+R	74
3.5	Zugangshemmnisse zum Umweltverbund	84
3.6	Zusammenfassung	89
4	Verkehrsprognose	93
4.1	Zukünftige Bevölkerungsentwicklung	93
4.2	Siedlungserweiterungen und Gewerbeflächenerweiterungen	95
4.3	Entwicklung des Arbeitsmarktes	96
4.4	Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur	97
4.5	Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen)	98
5	Mikroanalysen	99
5.1	Stadt im RBK – Oberzentrum	102
5.2	Ortsteile einer Kommune – Kreisstadt/Oberzentrum	104
5.3	Ortszentrum einer Kommune im RBK – Kreisstadt	106
5.4	Ortszentrum einer Kommune im RBK – Nachbarkommune	108
5.5	Innergemeindlich	110
	Grafiken Auswertung Reisezeiten	112

1 Einleitung und Grundlagen

1.1 Einordnung des Mobilitätskonzepts in den Strategieprozess RBK 2020plus

Der Strategieprozess ‚RBK 2020plus: Für die Zukunft der Region‘ ist eine Plattform und ein Gestaltungsprozess, um den Rheinisch-Bergischen Kreis als Wirtschafts-, Wohn- und Tourismusstandort weiter zu stärken und um den Kreis gut für die Zukunft aufzustellen. Damit wird der im Jahr 2007 initiierte Prozess ‚RBK 2020: Fit für die Zukunft‘ fortgeführt sowie um weitere Themenfelder und Entwicklungsstränge ergänzt.

Im Strategieprozess ‚RBK 2020plus‘ werden Projekte in folgenden zentralen Handlungsfeldern entwickelt:

→ Wohnen und Leben

- Familienfreundlicher Kreis
- Sozialplanung im Rheinisch-Bergischen Kreis
- Breitbandinitiative im Rheinisch-Bergischen Kreis
- Mobilitätsoffensive Rheinisch-Bergischer Kreis

→ Wirtschaft, Bildung und Arbeit

- Koordiniertes Übergangsmanagement Schule-Studium-Beruf
- zdi-Netzwerk MINT RheinBerg
- Förderung nachberuflicher Aktivitäten im Rheinisch-Bergischen Kreis

→ Umwelt und Erholung

- Rhein-Berg energieaktiv
- Freizeitwegenetz - Modul Fahrradfahren
- :aqualon-BergischeWasserkompetenzRegion

Die Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts ist in die Mobilitätsoffensive Rheinisch-Bergischer Kreis eingebettet. Die Ziele sind:

→ Entwicklung einer ganzheitlichen Strategie für das gesamte Kreisgebiet unter Einbezug aller Verkehrsmittel, um

- die individuelle und öffentliche Mobilität neu und zukunftsfähig zu organisieren,
- soziale Einrichtungen, die Versorgungsinfrastruktur, Wohn- und Arbeitsplätze durch öffentliche Verkehrsangebote zu vernetzen,
- regionale Mobilitätsachsen zu stärken und leistungsfähige Verbindungen zu den regionalen Mobilitätsachsen vor allem des SPNV zu schaffen,
- der Siedlungsentwicklung nach innen und auf zentrale Lagen ausgerichtet zu entsprechen und
- in ein regionales Gesamtsystem eingebunden ist.

Das Vorgehen zur Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis beruht auf folgenden zentralen Arbeitsschritten:

- Aufnahme bestehender Programme und Strategieprozesse, Analyse der raumstrukturellen Gegebenheiten und Bewertung der Mobilitätsangebote im Kreis.
- Prognose der zukünftigen maßgeblichen Entwicklungen im Kreisgebiet und der damit verbundenen Auswirkungen auf den Verkehr.
- Mikroanalyse zu ausgewählten Verkehrsrelationen im Kreisgebiet zur Ableitung kreisweiter Handlungsnotwendigkeiten und als Basis für die Entwicklung möglicher verkehrlicher Lösungsstrategien.
- Auseinandersetzung mit möglichen Zukünften der Mobilität und Ableitung von verkehrlichen Zukunftsbildern für den Rheinisch-Bergischen Kreis sowie Aufzeigen möglicher Handlungsebenen.
- Auf Basis der vorangestellten Arbeitsschritte Definition eines Zukunftsbildes der Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis für das Jahr 2030 sowie Entwicklung dezidierter Mobilitätsziele.
- Bezugnehmend auf die Mobilitätsziele Konkretisierung der verkehrlichen Lösungsstrategien in Handlungsfelder sowie in Schlüsselprojekte.
- Aufzeigen einer möglichen Umsetzungsstrategie und Umgang mit potenziellen Zielkonflikten.

In diesem Teilbericht werden die vorangestellten Arbeitsschritte bis einschließlich der Mikroanalysen behandelt. Die Zukunftsbilder, die Mobilitätsziele, Maßnahmen und Projekte sowie die Umsetzungsstrategie werden in den beiden separaten Broschüren „Maßnahmenkonzept“ und „Maßnahmensteckbriefe“ dargestellt.

1.2 Bestehende Programme und Strategieprozesse

Integrierte Mobilitätskonzepte, d.h. über Infrastrukturerweiterungskonzepte hinausgehende Planwerke, gibt es in der Region unter unterschiedlicher Bezeichnung seit Mitte der 1980er Jahre. Zur Generation der Verkehrsentwicklungspläne gehörte nicht nur das Gesamtverkehrskonzept Köln, sondern auch der Verkehrsentwicklungsplan für den RBK, damals der erste sog. „regionale VEP“ in NRW.

In der Zwischenzeit hat seit 1996 der Nahverkehrsplan wesentliche öffentliche Interessen der Verkehrsentwicklungsplanung aufgegriffen und in konkrete Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Betreiber umgesetzt. In der Region bestehen heute flächendeckend Nahverkehrspläne unterschiedlicher Aktualität sowie der „regionale“ Nahverkehrsplan für den SPNV im Bereich des Zweckverbands NVR (im aktuellen Stand von 2016). Heute sind somit die bestehenden Verkehrsentwicklungspläne und Nahverkehrspläne im Kreis und seinen benachbarten Gebietskörperschaften eine wesentliche Grundlage und Inspiration für die Arbeit am Integrierten Mobilitätskonzept des Kreises. An erster Stelle sind hier das „Mobilitätskonzept der Stadt Bergisch Gladbach 2030“ von 2016 sowie der aktuelle Stand der Nahverkehrsplanung des Kreises zu nennen. Andere kreisangehörige Kommunen bereiten ihre eigenen Verkehrsentwicklungspläne vor.

→ Tabelle 1: Überblick Verkehrskonzepte der kreisangehörigen Kommunen

Kommune	Konzept	Stand
Bergisch Gladbach	Integriertes Handlungskonzept	fertiggestellt (11/16)
	Mobilitätskonzept	fertiggestellt (06/16)
Burscheid	Burscheid 2025 – Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept	fertiggestellt (12/16)
	Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IKEHK) Burscheid Wermelskirchen 2030	fertiggestellt (01/19)
Kürten	Gemeindeentwicklungskonzept	laufend
	Leitbild Kürten 2030 (Fort-schreibung des Leitbildes 2020)	fertiggestellt (12/17)
Leichlingen	Integriertes Handlungskonzept für die Leichlinger Innenstadt	fertiggestellt (07/18)
Odenthal	Gemeindeentwicklungsstrategie Odenthal	fertiggestellt (10/18)
Overath	Integriertes Handlungskonzept	laufend
	Masterplan emissionsfreie Mobilität; fertiggestellt (09/18)	fertiggestellt (12/10)
	Klimaschutzteilkonzept	fertiggestellt (05/13)
Rösrath	Integriertes Handlungskonzept	fertiggestellt (11/16)
	Radverkehrskonzept	fertiggestellt (01/15)
Wermelskirchen	Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IEHK) Wermelskirchen Innenstadt 2030	fertiggestellt (12/18)
	Interkommunales integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (IKEHK) Burscheid Wermelskirchen 2030	fertiggestellt (01/19)

Die Stadt Köln plant seit längerem ein neues „Stadtentwicklungskonzept Mobilität und Verkehr“, das das alte Gesamtverkehrskonzept (GVK) ablösen soll. Als Vorläufer und Orientierungsrahmen bis dahin gilt für die Stadt Köln und ihre Betriebe das Politikpapier „Köln mobil 2015“. Auch der VEP der Stadt Leverkusen, verabschiedet im Jahr 2005, steht zur Aktualisierung an und kann gegenseitige Impulse mit dem Integrierten Mobilitätskonzept von Rhein-Berg aufnehmen. Der VEP des Rhein-Sieg-Kreises datiert als Bericht aus dem Jahr 2014.

Unter weiteren Planwerken mit Wirkung auf Verkehr und Mobilität sind die Lärmaktionspläne, die Luftreinhaltepläne und Klimaschutzkonzepte zu nennen, im Lauf des Jahres 2018 ergänzt um sog. Greencity-Masterpläne für Städte mit besonderer anhaltender NO_x-Luftbelastung im Verkehr. Unter den interkommunalen Vereinigungen im Verkehrsbereich ist das Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem sechs der acht Kommunen des Kreises Mitglied sind, besonders aktiv. Im städtebaulichen Bereich ist neben der amtlichen Regionalplanung die Projektfamilie StadtUmland.NRW für Konzeption und Förderung von Bedeutung, für den Kreis das Vorhaben „Raumperspektive 2035“ entlang des östlichen Rands der Stadt Köln von Leverkusen bis Niederkassel sowie das weiter nördlich anschließende Vorhaben „Zwischen Rhein und Wupper zusammen - wachsen“ mit dem Bergischen Städtedreieck.

Neue übergreifende Initiativen für die Region hatten in NRW oft mit der sog. Regionale zur regionalen Strukturentwicklung zu tun, die auch konkrete Verkehrsprojekte mit umzusetzen hilft, so die Regionale 2010 in der Region Köln/Bonn. Die „Regionale 2025 Bergisches Rheinland“ ist Anlass zu einer weiteren Standortbestimmung innerhalb der Köln-Bonner Region, mit konkreten Umsetzungen bis zum Präsentationsjahr 2025 im Rheinisch-Bergischen Kreis, im Oberbergischen Kreis und im östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises. Der thematische Mobilitäts- und Digitalisierungsschwerpunkt der Regionale 2025 ist zugleich Umsetzungshorizont von Maßnahmen nach dem Integrierten Mobilitätskonzept.

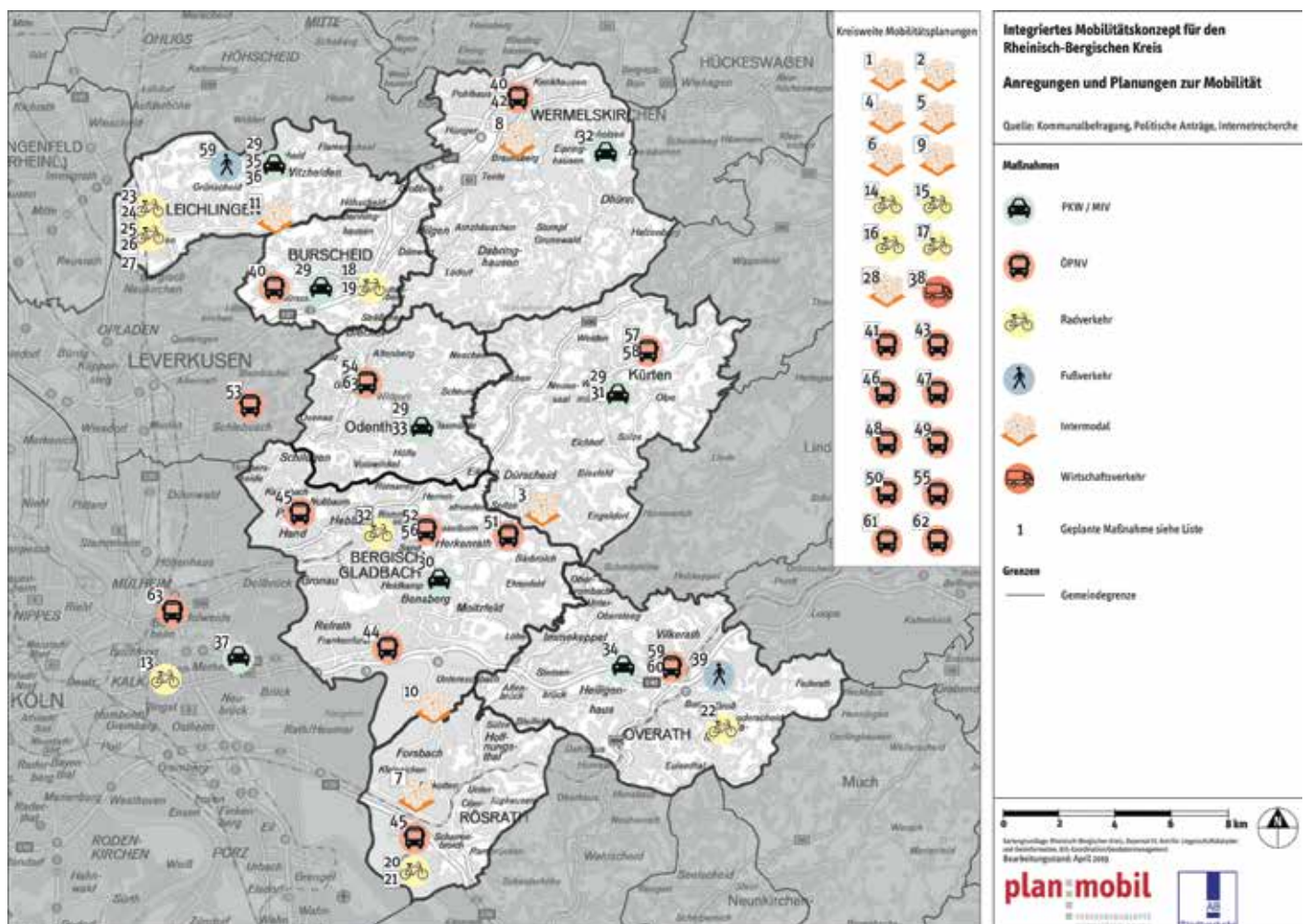
Im aktuellen Stand des Agglomerationskonzepts der „Region Köln/Bonn e. V.“ (innovative und strategische Projekt zur Sicherung der Entwicklungsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Region Köln/Bonn) wird der Rheinisch-Bergische Kreis in den größeren regionalen Zusammenhang gestellt; die Spezifik des Kreises wird hier jedoch nur recht „grobkörnig“ dargestellt. Im Gegensatz zur Rheinschiene ist der Kreis mit seiner Begabung für Landschaft und Freizeit sicher nicht ausreichend charakterisiert. Der Analysebericht des Agglomerationskonzeptes ist für das Integrierte Mobilitätskonzept als Datenquelle und als externe gutachterliche Sicht von Bedeutung und geht in die einzelnen Handlungsfelder für den RBK mit ein.

Schließlich werden wesentliche Investitionsentscheidungen auf staatlicher, d.h. auf Landes- oder sogar Bundesebene getroffen, mit Priorisierung von Infrastrukturentwicklung nach dem BVWP des BMVI und nach dem ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW. Das Land ist mit Straßen.NRW ein wichtiger Straßenbaulastträger im Kreis – im Hinblick auf Straßenausbau und Straßenraumgestaltung im Einzelnen. Somit ist es auch eine Funktion des Integrierten Mobilitätskonzeptes des Kreises, seine eigenen Interessen und die der Mitgliedskommunen gegenüber dem Land so gut wie möglich zu begründen.

1.3 Anregungen und Planungen zur Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis

Im Folgenden werden die Anregungen, Vorüberlegungen und Planungen im Verkehrsbereich dargestellt, die zu Beginn der Bearbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes durch die unterschiedlichen Akteure benannt wurden und somit maßgeblich die Grundausrichtung des Konzeptes von Anfang an geprägt haben.

→ Abbildung 1: Anregungen und Planungen zur Mobilität



→ Tabelle 2: Zusammenstellung der Anregungen und Planungen zur Mobilität

Nr.	Maßnahme	Ursprung der Idee/Maßnahme	Kategorie	Zuständigkeit	Umsetzungsstand
1	Mobilitätskonzept Rhein-Berg	RBK	intermodal	RBK + kreisangehörige Kommunen	Konzept derzeit in Erarbeitung
2	Förderprojekt Mobilstationen (Fahrradboxen, CarSharing, Elektroladesäulen, Fahrradverleih, etc.)	RBK, 33-Punkte-Programm	intermodal	RBK + kreisangehörige Kommunen, NVR, VRS, wupsi, RVK	Förderzusage erhalten, formaler Förderantrag wird aktuell geprüft
3	Umstiegspunkt Herkenrath/Spitze mit Parkhaus (P+R)	RBK (Politik)	intermodal	Stadt Bergisch Gladbach, Kürten	noch keine konkreten Planungen
4	Ausbau multimodaler Park and Ride Flächen	RBK (Politik)	intermodal	RBK + kreisangehörige Kommunen, NVR, VRS, wupsi, RVK	Planungen im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
5	Aufbau Mobilitätsmanagement/ Mobilitätszentrale	RBK (Politik)	intermodal	RBK + kreisangehörige Kommunen, NVR, VRS, wupsi, RVK	Planungen zum Teil im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
6	Einführung eines regionalen Carsharing- und Leihfahrradkonzept	RBK (Politik)	intermodal	RBK + kreisangehörige Kommunen, NVR, VRS, wupsi, RVK	Planungen im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
7	Mobilstation am Rösrather Bahnhof	Rösrath Kommunalbefragung	intermodal	Rösrath, NVR, RBK, Verkehrsunternehmen	Planungen im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
8	P+R mit Ladesäule hinter dem Busbahnhof + entlang L157 Nähe A1	Wermelskirchen Kommunalbefragung	intermodal	Wermelskirchen	derzeit nur Standortüberlegungen
9	Einrichtung Fahrradboxen an Haltestellen des Schienenverkehrs	Bergisch Gladbach Kommunalbefragung	intermodal	Bergisch Gladbach, NVR Förderung	derzeit in Planung
10	Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept Bergisch Gladbach (z. B. Fußgängerzone soll für Radverkehr freigegeben werden)	Bergisch Gladbach Kommunalbefragung	intermodal	Bergisch Gladbach	Konzept beschlossen, Maßnahmen in der Umsetzung
11	Prüfung, ob Kapazitätserweiterungen der P+R-Anlagen an der Haltestelle Thielenbruch, Bahnhof Dellbrück und Haltestelle Duckterath möglich und ggf. Alternativen prüfen	33-Punkte-Programm	intermodal	Bergisch Gladbach, Stadt Köln	noch keine konkreten Planungen

Nr.	Maßnahme	Ursprung der Idee/Maßnahme	Kategorie	Zuständigkeit	Umsetzungsstand
12	Modellprojekt „Bergisch Gladbacher Straße“ der StadtUmland-Kooperation, : Mobilitätsband aus Straße, Bahnlinien und weiteren Radwegeverbindungen, sowie Stadtraum	33-Punkte-Plan, Bahndamm Projekt	intermodal	Bergisch Gladbach, Stadt Köln	Teilweise konkrete, beschlossene Aktivitäten der Stadt Köln
13	Projekt RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen	RBK, 33-Punkte-Programm	Fahrrad	RBK, Köln, Bergisch Gladbach, Leverkusen, Rösrath, Niederkassel, Troisdorf, RSK	Machbarkeitsstudie abgeschlossen
14	Stadtradeln 2019	RBK	Fahrrad	RBK + kreisangehörige Kommune	derzeit in Planung
15	Agger-Sülz-Radweg (115 km langer Rundweg in den Flusstälern)	RBK	Fahrrad	RBK, OBK, RSK, Overath, Rösrath,	südliches Teilstück schon umgesetzt, nördliches Teilstück in der Planung
16	Bestandserfassung und Priorisierung der Radwege an Kreisstraßen	RBK (Politik)	Fahrrad	RBK	derzeit in Erarbeitung, teilweise schon in der Umsetzung
17	Verbesserung innerörtlicher Radwege + Fahrradabstellanlagen	RBK (Politik)	Fahrrad	Kreisangehörige Kommunen	tlw. kommunal in Planung
18	E-Bike Boxen	Burscheid Kommunalbefragung	Fahrrad	Burscheid	derzeit in Planung im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
19	Lückenschluss des Panorama-Radweges Balkantrasse in Burscheid-Hilgen	Burscheid Kommunalbefragung	Fahrrad	Burscheid, RBK	abgeschlossen
20	Umsetzung Radfahrstreifen aus dem Radverkehrskonzept Rösrath	Rösrath Kommunalbefragung	Fahrrad	Rösrath	derzeit in Planung, fast vollständig umgesetzt
21	Fahrradboxen an den zwei SPNV-Haltepunkten	Rösrath Kommunalbefragung	Fahrrad	Rösrath, NVR-Förderung	derzeit in Planung
22	bauliche Trennung Geh- und Radwege auf innerörtlichen Straßen	Overath Kommunalbefragung	Fahrrad	Overath	k.A.
23	B+R Ausbau Bf Leichlingen 2018	Leichlingen Kommunalbefragung	Fahrrad	Leichlingen	derzeit in Planung im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
24	Anbindung an Balkantrasse über Lev-Opladen	Leichlingen Kommunalbefragung	Fahrrad	Leichlingen, Leverkusen, RBK	k.A.

Nr.	Maßnahme	Ursprung der Idee/Maßnahme	Kategorie	Zuständigkeit	Umsetzungsstand
25	Anbindung an Radschnellweg R1 über Langenfeld	Leichlingen Kommunalbefragung	Fahrrad	Leichlingen, Langenfeld	k.A.
26	Realisierung Wupperradweg von Quelle bis Mündung	Leichlingen Kommunalbefragung	Fahrrad	Leichlingen, Wuppertal, Radevormwald, Hückeswagen, Wipperfürth, Marienheide, OBK	Bergische Gesellschaft in Vorplanungen
27	Neue Radfahrer- und Fußgängerbrücke Eicherhofspark / nach 2025	Leichlingen Kommunalbefragung	Fahrrad	Leichlingen	k.A.
28	Ausbau alternativer Antriebsformen beim motorisierten Individualverkehr (Elektroautos, Pedelecs, E-Bikes)	RBK (Politik)	MIV / Fahrrad	RBK + kreisangehörige Kommunen, NVR, VRS, wupsi, RVK	Planungen im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen und teilweise in den Kommunen
29	Mitfahrerbänke	Burscheid (Ösinghausen), Leichlingen, Kürten (in abgelegenen Weilern), Odenthal, RBK, LEADER	MIV	LEADER, RBK	weitere Standorte derzeit in Planung im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen
30	L 286 N Ausbau Bahndammtrasse	Bergisch Gladbach Kommunalbefragung, 33-Punkte-Programm	MIV	Bergisch Gladbach, Straßen.NRW (Land)	Überarbeitung der bisherigen Planungen
31	P+R	Kürten Kommunalbefragung	MIV	Kürten	derzeit nur Standortüberlegungen
32	Elektroladesäule am Schwanenplatz	Wermelskirchen Kommunalbefragung	MIV	Wermelskirchen	k.A.
33	Odenthal Zentrum	Odenthal Kommunalbefragung	MIV	Odenthal	derzeit in Planung im Rahmen Förderprojekt Mobilstationen, Bauleitverfahren in Bearbeitung
34	Overath als Pilotstadt für autonomes Fahren	Overath	MIV	Overath	derzeit erste Gespräche im Rahmen einer Arbeitsgruppe
35	Neubau Wupperbrücke Nesseltath	Leichlingen Kommunalbefragung	MIV		k.A.
36	Autobahnanschluss A3 (Kooperation mit Langenfeld) / Nach 2025	Leichlingen Kommunalbefragung	MIV		k.A.
37	6-spuriger Ausbau A4 von AK Köln-Ost bis AS Moitzfeld	33-Punkte-Programm	MIV	Bund	derzeit in Planung

Nr.	Maßnahme	Ursprung der Idee/Maßnahme	Kategorie	Zuständigkeit	Umsetzungsstand
38	LKW-Navigation 'mobil im Rheinland'	mobil-im-rheinland	Wirtschaftsverkehr	RBK + kreisangehörige Kommunen, mobil-im-rheinland	Vorrangrouten derzeit in Erarbeitung bei den Kommunen
39	Verkehrsberuhigung, Gehwegeausbau	Overath Kommunalbefragung	Fußverkehr	Overath	k.A.
40	Schnellbuslinie Erschließung Wermelskirchen und Burscheid unter Einbeziehung Schienenverkehr entlang der Rheinschiene	RBK (Politik), 33-Punkte-Programm	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	derzeit in Planung
41	Busbeschleunigung (Machbarkeitsstudie, Vorrangspuren)	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen
42	Prüfung Schnellbuslinie Wermelskirchen - Remscheid an die S7	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen
43	Zubringerverkehre ÖPNV zu den bestehenden Umstiegspunkten zum Schienenverkehr	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	Teilweise schon umgesetzt (Linie 426, 427, 434)
44	Dreifachtraktion auf der Linie 1 inkl. Ausbau der Haltestellen	RBK (Politik)	ÖPNV	KVB, RBK, Bergisch Gladbach, Stadt Köln	Derzeit in Planung durch KVB, Stadt Köln
45	Erhöhung der Taktfrequenzen auf den Schienenstrecken Linie 1, S11 und RB 25	RBK (Politik)	ÖPNV	KVB, Deutsche Bahn	Teilweise derzeit in Planung (S11 und Machbarkeitsstudie RB 25)
46	Ausbau von Taxibus Angeboten, ÖPNV in Randzeiten	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen, Kommunen	noch keine konkreten Planungen
47	Entwicklung von Quartiersbussen in Zusammenarbeit mit den Kreiskommunen	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen, Kommunen	noch keine konkreten Planungen
48	Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Umstiegspunkten	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen, Kommunen	noch keine konkreten Planungen
49	Ausbau alternativer Antriebsformen im ÖPNV (Wasserstoffantrieb Busse, Elektrobusse)	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen	derzeit in Umsetzung
50	Einsatz von WLAN in Bussen	RBK (Politik)	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen	derzeit in Planung
51	Verlängerung der Linie 1 bis Herkenrath/Kürten Spitze	RBK (Politik), 33-Punkte-Programm	ÖPNV	KVB, RBK, Bergisch Gladbach, Kürten	Machbarkeitsstudie abgeschlossen

Nr.	Maßnahme	Ursprung der Idee/Maßnahme	Kategorie	Zuständigkeit	Umsetzungsstand
52	Verlängerung Linie 3 und 18 über Thielenbruch nach Bergisch Gladbach	RBK (Politik)	ÖPNV	KVB, RBK, Bergisch Gladbach, Köln	noch keine konkreten Planungen
53	Verlängerung der Linie 4 bis Odenthal oder Leverkusen Schlebusch	RBK (Politik), 33-Punkte-Programm	ÖPNV	KVB, RBK, Köln, Leverkusen, Odenthal	Verbesserungen durch ÖPNV Offensive Linie 434, Machbarkeitsstudie in Arbeit
54	Schnellbuszubringer Altenberg – Odenthal – Schildgen – Köln-Mülheim (Wiener Platz) bzw. zur Linie 4	33-Punkte-Programm	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen, Verbesserungen durch ÖPNV Offensive Linie 426, 427, 434, 454
55	Schnellbuszubringer RBK-OBK-RSK zu Haltestellen RB 25	33-Punkte-Programm	ÖPNV	RBK + Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen
56	Zweigleisiger Ausbau S 11 K-Dellbrück – Bergisch Gladbach, um 10-Minuten-Takt fahren zu können	RBK (Politik), 33-Punkte-Programm, Bergisch Gladbach Kommunalbefragung	ÖPNV	Deutsche Bahn, NVR	derzeit in Planung
57	Neue Schnellbuslinien von Kürten bis Bensberg zur Linie 1 und Neue Schnellbuslinien von Kürten bis Bergisch Gladbach S11	Bergisch Gladbach, Kürten Kommunalbefragung, RBK (Politik), 33-Punkte-Programm	ÖPNV	RBK, Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen, Verbesserungen durch ÖPNV Offensive Linie 426, 427, 434, 454
58	Möglichkeiten einer Schnellbuslinie über Kürten mit Anbindung an den RRX	Kürten Kommunalbefragung	ÖPNV	RBK	Erste Überlegungen finden statt
59	neuer Haltepunkt Regionalbahn in Vilkerath mit P+R	Overath Kommunalbefragung	ÖPNV	Deutsche Bahn, Overath	derzeit in Planung
60	Unterstützung bei der Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten (Nr. 46/47)	Overath Kommunalbefragung	ÖPNV	Overath	Noch keine konkreten Planungen
61	Prüfung der Veränderung der Tarifgrenze zwischen Köln und Bergisch Gladbach durch den VRS	33-Punkte-Programm	ÖPNV	VRS	noch keine konkreten Planungen
62	RRX-Halt in Köln Mülheim für Pendler aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis relevant	33-Punkte-Programm	ÖPNV	Deutsche Bahn, NVR	derzeit in Planung
63	Sammeltaxi-Verkehr Odenthal („On-demand-Service“)	Politik Odenthal	ÖPNV	Odenthal, RBK, Verkehrsunternehmen	noch keine konkreten Planungen

2 Raumstrukturanalyse

2.1 Räumliche Verflechtungen, Raum- und Siedlungsstruktur

Der Rheinisch-Bergische Kreis liegt im südlichen Teil Nordrhein-Westfalens und grenzt an den Oberbergischen Kreis, an den Rhein-Sieg-Kreis sowie die kreisfreien Städte Solingen, Remscheid, Köln und Leverkusen. Der RBK gliedert sich in acht Kommunen: Bergisch Gladbach, Burscheid, Leichlingen, Wermelskirchen, Kürten, Odenthal, Overath und Rösrath.

Bergisch Gladbach ist mit ca. 113.000 Einwohnern die bevölkerungsreichste Stadt im Kreisgebiet. Es folgen Wermelskirchen und Rösrath mit ca. 36.000 bzw. 29.000 Einwohnern. Die kleinste Kommune ist Odenthal mit ca. 16.000 Einwohnern. Neben Bergisch Gladbach und Wermelskirchen ist Leichlingen als Mittelzentrum ausgewiesen.

→ Tabelle 3*: Grundlegende Strukturdaten des Rheinisch-Bergischen Kreises

Rheinisch-Bergischer Kreis	
Einwohner 31.12.2016	289.708**
Fläche in km ²	437,32 km ²
Einwohnerdichte in EW/ km ²	650 EW/ km ²
Zentralörtliche Gliederung	
Mittelzentren	Bergisch Gladbach, Leichlingen, Wermelskirchen
Grundzentren	Burscheid, Kürten, Odenthal, Overath, Rösrath

Quelle: Einwohnermeldedaten der Kommunen (Quelle: Rechenzentrum CITKOMM / Bergisch Gladbach);
Stand 31.12.2016; Landesentwicklungsplan NRW

Der Rheinisch-Bergische Kreis ist vor allem auf das angrenzende Oberzentrum Köln ausgerichtet, aufgrund der oberzentralen Funktion mit weitreichenden Angeboten wie Universität, Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Freizeit- und Kultureinrichtungen etc. Darüber hinaus gibt es im nördlichen und im westlichen Teil Verflechtungen mit den Mittelzentren Remscheid und Leverkusen.

36,4 % des Kreisgebiets werden landwirtschaftlich genutzt. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen umfassen 24,7 %. Der RBK ist auf der einen Seite städtisch verdichtet aber auch ländlich geprägt, mit zum Teil dispersen Siedlungsstrukturen. Kreisweit sind 68,7 % der Wohngebäude Einfamilienhäuser. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über Wohngebäude und Wohnbestand in den einzelnen Kommunen.

* Stichdatum der in der Analyse verwendeten statistischen Daten ist 10/2017. Eine Aktualisierung ist abgesehen von deutlichen Veränderungen in der Aussage nicht erfolgt.

** Aufgrund von Korrekturen in den Melderegistern erfolgte eine Anpassung der Einwohnerzahl zum 31.12.2016 auf 288.278.

→ Tabelle 4: Wohngebäude und Wohnungsbestand

Kommune	Anteil Einfamilienhäuser (in %)	Anteil Zweifamilienhäuser (in %)	Anteil Mehrfamilienhäuser (in %)
Bergisch Gladbach	67,1	14,9	17,9
Burscheid	68,1	16,4	15,5
Kürten	69,2	21,8	9,0
Leichlingen	72,4	13,9	13,7
Odenthal	74,7	17,1	8,2
Overath	70,7	19,1	10,1
Rösrath	73,9	14,7	11,3
Wermelskirchen	60,7	23,1	16,0
Rheinisch-Bergischer Kreis	68,7	17,0	14,2

Quelle: IT.NRW (2018): Fortschreibung des Wohngebäude- und Wohnungsbestandes, Stichtag 31.12.2016

Der Rheinisch-Bergische Kreis ist geprägt durch seine Topographie; dem Übergang vom Rheinland (westliches Kreisgebiet) in das Bergische Land (östliches Kreisgebiet). Der niedrigste Punkt mit 51 m über NN befindet sich in Leichlingen. Die höchsten Punkte sind der Kleine Heckberg (Stadt Overath) mit 348 m und der Rattenberg (Stadt Wermelskirchen) mit 345m.

Die Große Dhünntalsperre ist für die Raumstruktur und als natürliche Barriere prägend. Die Trinkwassertalsperre liegt zwischen Wermelskirchen, Kürten und Odenthal. Durch die in West-Ost-Richtung ausgerichteten topographischen Barrieren sowie der Lage der Metropole Köln sind auch die verkehrlichen Verbindungen stark in Richtung West-Ost ausgerichtet.

2.2 Einwohnerentwicklung und demographische Veränderung

Der Rheinisch-Bergische Kreis hatte 2016 eine Bevölkerung von 289.708 Einwohnern auf einer Fläche von 437,4 km², was einer Einwohnerdichte von 650 EW/km² entspricht. Im Laufe der letzten 4 Jahre ist die Bevölkerung im Kreis um ca. 4,3 % gestiegen. Die Bevölkerungsentwicklung findet räumlich differenziert statt.

→ Tabelle 5: Bevölkerungsentwicklung 2011 - 2016

Stadt/Gemeinde	Fläche (in km ²)	Bevölkerung 2011	Bevölkerung 2016	Entwicklung 2011 bis 2016 in Prozent
Bergisch Gladbach	83,1	109.026	112.696	+3,4
Burscheid	27,3	18.099	19.186	+6,0
Kürten	67,3	19.481	20.238	+3,9
Leichlingen	37,3	27.400	29.103	+6,2
Odenthal	39,9	14.795	16.049	+8,5
Overath	68,9	26.788	27.504	+2,7
Rösrath	38,8	27.446	29.347	+6,9
Wermelskirchen	74,8	34.781	35.585	+2,3
RBK	437,4	277.816	289.708*	+4,3

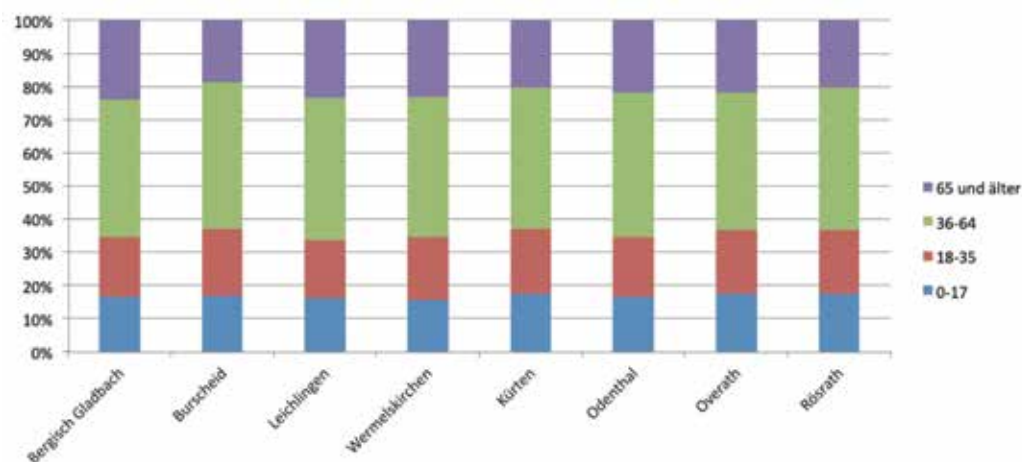
Quelle: Einwohnermeldedaten der Kommunen (Quelle: Rechenzentrum CITKOMM / Bergisch Gladbach);
 Stand 31.12.2016; IT.NRW (2017): Einwohnerentwicklung nach Kommunen, Stand: 31.12.2011

Die zentralen Merkmale des demografischen Wandels sind:

- Alterung der Bevölkerung
- Wanderung der Bevölkerung
- Internationalisierung der Bevölkerung und
- Pluralisierung und Individualisierung der Lebensstile

Auch wenn die zentrale Auswirkung des demographischen Wandels, der Bevölkerungsrückgang, durch die stetige Zuwanderung auf den RBK nicht zutrifft, ist eine Alterung der Bevölkerung festzustellen. Bereits heute ist rund ein Fünftel der Bevölkerung im RBK älter als 65 Jahre und übersteigt somit den Anteil der unter 18-Jährigen. In Bergisch Gladbach, Wermelskirchen und Leichlingen liegt der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung über dem Kreisdurchschnitt. Den höchsten Anteil an unter 18-Jährigen weisen Overath und Kürten auf.

→ Abbildung 2: Altersverteilung der Bevölkerung im Rheinisch-Bergischen Kreis (Stand 31.12.2016)

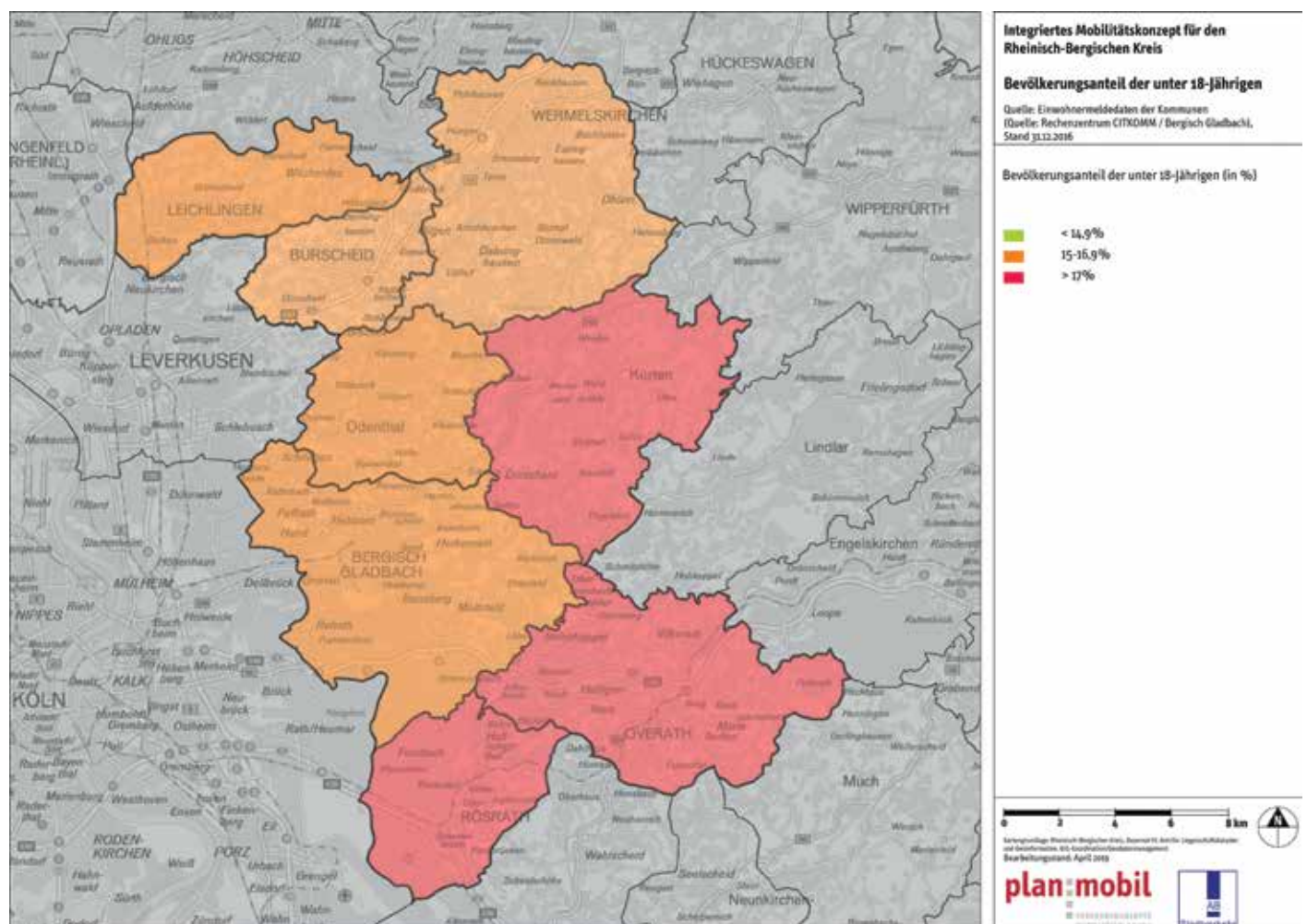


* Aufgrund von Korrekturen in den Melderegistern erfolgte eine Anpassung der Einwohnerzahl zum 31.12.2016 auf 288.278.

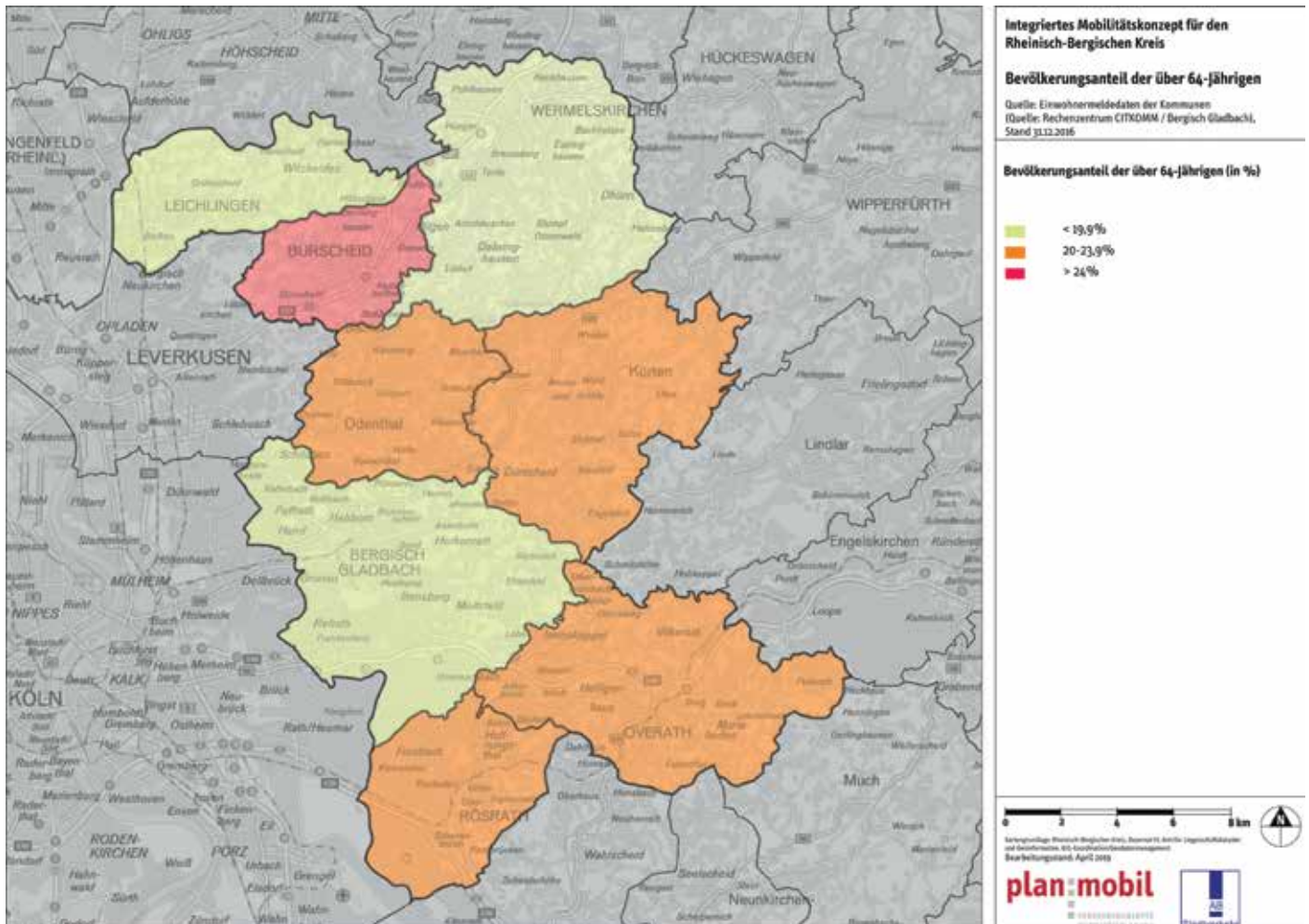
Quelle: Einwohnermeldedaten der Kommunen (Quelle: Rechenzentrum CITKOMM / Bergisch Gladbach); Stand 31.12.2016

Die kleinräumige Betrachtung der Bevölkerungsverteilung der unter 18-Jährigen nach Wohnplätzen ist in Abbildung 3 dargestellt. Die geringsten Anteile an unter 18-Jährigen an der Gesamtbevölkerung liegen überwiegend im westlichen Bereich des RBK, angrenzend an Leverkusen und Köln. Im östlichen Teil liegt der Anteil einzig in der Innenstadt von Wermelskirchen und in Overath-Brombach bei unter 15 %. Ortsteile mit einem Anteil von über 17 % an unter 18-Jährigen sind in allen Kommunen vorhanden. Insbesondere in Kürten und Odenthal haben viele Ortsteile einen hohen Anteil an jüngerer Bevölkerung.

→ Abbildung 3: Anteil der unter 18-Jährigen an der Bevölkerung

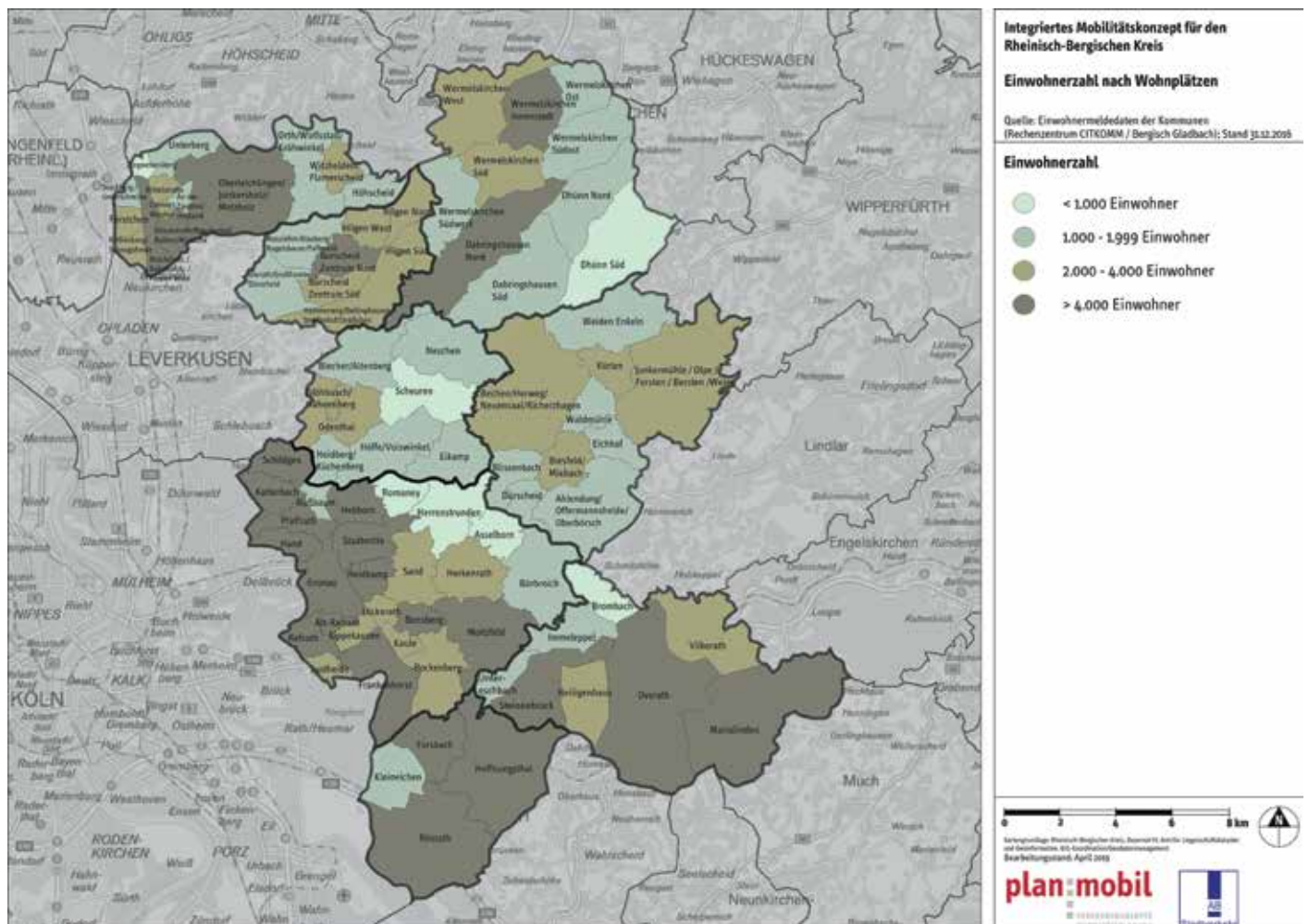


→ Abbildung 4: Anteil der über 64-Jährigen an der Bevölkerung



Der Demografische Wandel hat zur Folge, dass die Wohn-, Versorgungs- und Lebensbedingungen in den Städten und Gemeinden an die veränderten Bedürfnisse älterer Menschen angepasst werden müssen. Vor dem Hintergrund, dass die natürliche Bevölkerungsentwicklung nur gering zu beeinflussen ist, muss dem Aspekt der Wanderung ein größeres Gewicht beigemessen werden. Wanderungen lassen sich dadurch positiv beeinflussen, dass der Bevölkerung attraktive Lebensbedingungen angeboten werden und sie dadurch im Raum verbleiben oder sogar hinzuziehen. Mobilität ist als bedeutender Teil eines solchen Angebots zu verstehen.

→ Abbildung 5: Einwohner nach Wohnstandorten



Innerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreis variieren die Einwohnerzahlen je nach Wohngebiet und Lage. Es fällt auf, dass vor allem in den Randgebieten der Ober- und Mittelzentren, Köln, Bonn und Leverkusen, die Einwohnerzahlen deutlich über denen der übrigen Gebiete liegen. Ausgenommen sind hierbei Wermelskirchen und Burscheid, auch hier liegen die Einwohnerzahlen, je nach Gebiet, bei mehr als 4.000 Einwohnern. Dies ist auf die kurzen Pendeldistanzen sowie die im Vergleich geringeren Baulandpreise als in Köln, Leverkusen und Bonn zurückzuführen.

2.3 Wirtschaftsstruktur

2.3.1 Arbeitsplatzstruktur

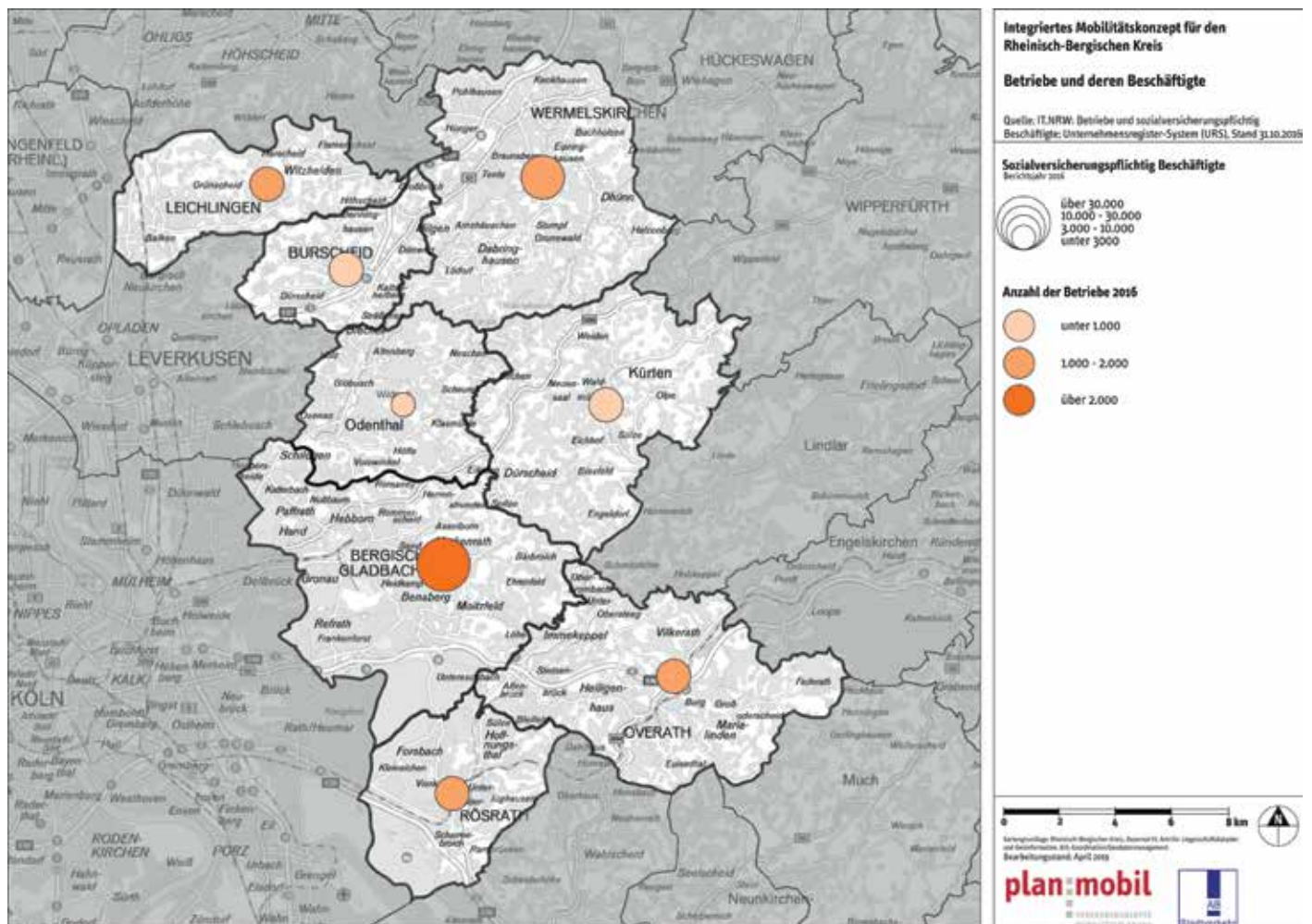
Die Wirtschaftsstruktur im Rheinisch-Bergischen Kreis ist geprägt durch kleine und mittelgroße Betriebe. Stand 31.10.2016 existierten 14.167 eingetragene Betriebe, davon 12.967 mit bis zu neun Beschäftigten. Mit 5.580 Betrieben und mehr als 70.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist Bergisch Gladbach mit Abstand der größte Arbeitsplatzschwerpunkt im Kreis. In den Gemeinden Leichlingen, Overath, Rösrath und Wermelskirchen als weitere bedeutende Arbeitsplatzschwerpunkte sind zwischen 1.000-2.000 Betriebe angesiedelt (vgl. Abbildung 6). Die Arbeitslosenquote im Kreis beträgt 6,1 % (30.06.2016).

→ Tabelle 6: Arbeitsmarktdaten Rheinisch-Bergischer Kreis (30.06.2016)

Stadt/ Gemeinde	Sozialversiche- rungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 2016	Veränderung der Zahl der sozialver- sicherungspflichtig Beschäftigten 2013–2016	Arbeitslose 2016	Veränderung der Zahl der Arbeitslosen 2013–2016
Bergisch Gladbach	33.264	33.264	4.028	-8,1 %
Burscheid	6.752	-2,6 %	620	+5,4 %
Kürten	3.646	+10 %	550	+3,8 %
Leichlingen	4.520	+9,2 %	769	-6,7 %
Odenthal	1.458	+12 %	290	+7,4 %
Overath	6.471	+10,2 %	695	-4,8 %
Rösrath	5.032	+9,8 %	822	+4,7 %
Wermels- kirchen	12.017	+10,2 %	1.076	-1,7 %
Rheinisch- Bergischer Kreis	73.160	+6,3 %	8.850	-3,8 %

Quelle: Bundesagentur für Arbeit (2017): Arbeitsmarkt kommunal, Stand 30.06.2016

→ Abbildung 6: Betriebe und Beschäftigte

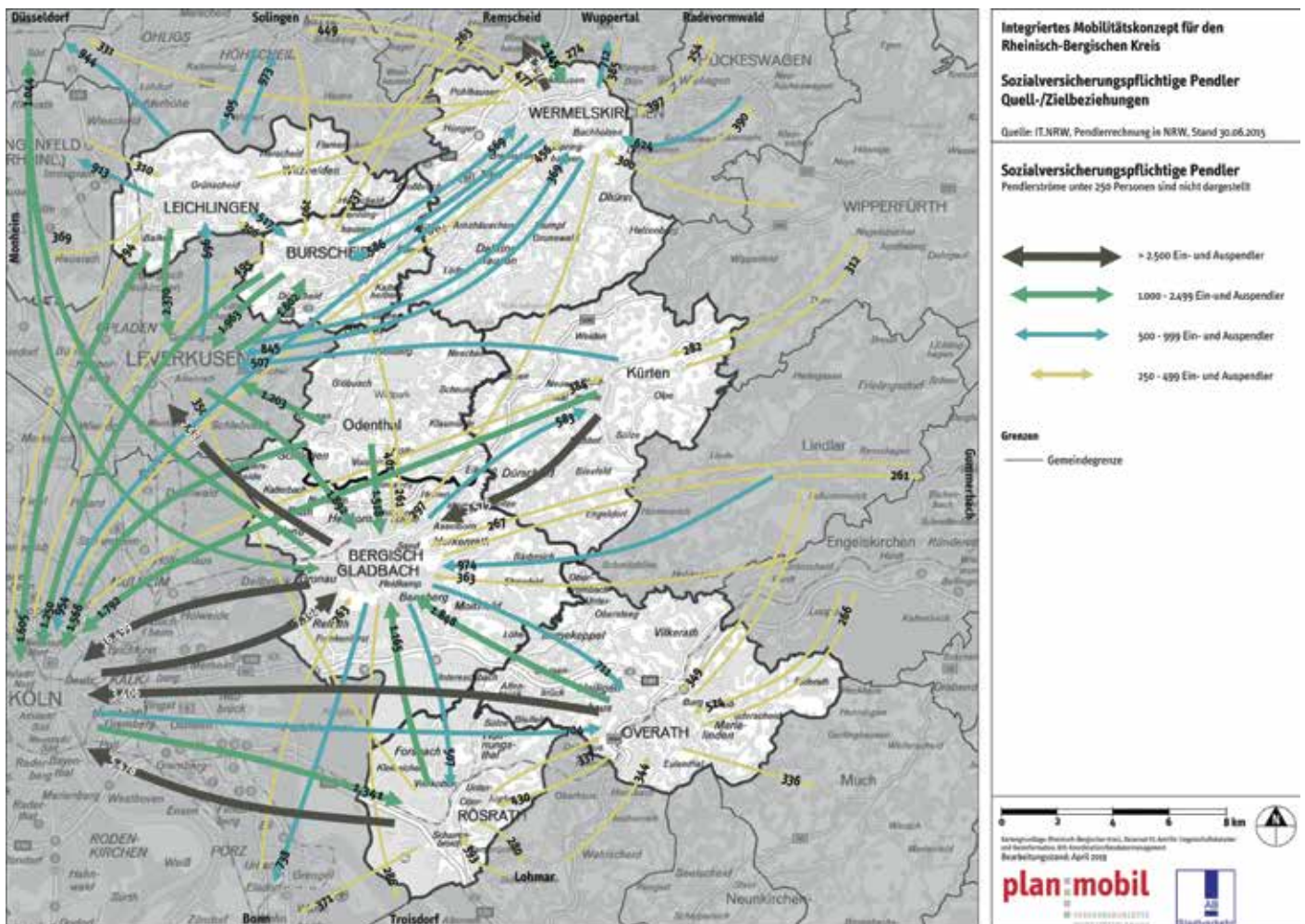


2.3.2 Pendlerverhalten

Die wichtigsten Pendlerbeziehungen für jede Gemeinde werden in der Pendlerrechnung des Landes NRW gelistet. Von den insgesamt 92.684 Auspendlern aus den einzelnen Städten und Gemeinden des RBK, suchen mehr als die Hälfte der Personen Ziele außerhalb des Kreises auf. Rund 32.500 Personen pendeln aus dem Kreis nach Köln. Weitere bedeutende Ziele außerhalb des Kreises sind Leverkusen (10.100), Düsseldorf (3.000) und Bonn (1.500).

Aus Köln, Leverkusen und Lindlar pendeln rund 16.100 Menschen in den RBK, darunter 10.100 Personen nach Bergisch Gladbach. Weitere größere Einpendlerströme führen nach Rösraht (1.400), Leichlingen (1.300) und Overath (1.100). Innerhalb des Kreisgebiets (Binnenpendler) konzentrieren sich die Pendlerströme im Südwesten auf Bergisch Gladbach mit 7.800 Einpendlern. Außerdem gehören Burscheid (1.500), Overath (1.300), Rösraht (1.100), Wermelskirchen (1.200) mit zu den bedeutendsten Zielen der Einpendler. Den niedrigsten Wert weist Leichlingen mit rund 600 Einpendlern auf. Alle Pendlerverflechtungen mit mindestens 500 Personen sind der Karte der Pendlerbeziehungen zu entnehmen (vgl. Abbildung 7).

→ Abbildung 7: Sozialversicherungspflichtige Pendler



Alle Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis weisen ein negatives Pendlersaldo auf, d.h. die Zahl der Auspendler liegt über der Summe der Einpendler. Einen am ehesten ausgeglichenen Saldo weist Burscheid auf. Über den größten negativen Saldo verfügen Leichlingen und Rösrath. Die nachfolgende Tabelle fasst die Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Ein- und Auspendler sowie den Saldo nach Kommune im RBK zusammen.

Am Beispiel von Bergisch Gladbach lässt sich die hohe wirtschaftliche Dynamik und der zunehmende Pendlerdruck aufzeigen.

Verkehrten zwischen Bergisch-Gladbach und Köln 2015 noch 55.939 Pendler (Einpendler: 25.200, Auspendler: 30.739) aus, waren dies zum 30.06.2017 bereits 60.133 (Einpendler: 26.733, Auspendler: 33.400).

→ Tabelle 7: Differenzierung nach Ein- und Auspendlern je Kommune

Gemeinde	Pendler gesamt	Einpendler	Auspendler	Saldo
Bergisch Gladbach	55.939	25.200	30.739	-5.539
Burscheid	12.979	6.143	6.836	-693
Kürten	10.490	2.933	7.557	-4.624
Leichlingen	14.227	3.694	10.533	-6.839
Odenthal	7.700	1.375	6.325	-4.950
Overath	15.010	5.469	9.541	-4.072
Rösrath	15.312	4.576	10.736	-6.160
Wermelskirchen	18.726	8.309	10.417	-2.108

Quelle: IT.NRW; Pendlerrechnung in NRW, Stand 30.06.2015

Durch die Verknüpfung der Pendlerzahlen mit den Erkenntnissen aus der aktuellsten Studie Mobilität in Deutschland (MID 2017) zum Verkehrsverhalten auf dem Weg zur Arbeit wird deutlich, wie viele Pkw zu den Spitzenzeiten auf den Straßen in der Region unterwegs sind. Für den Arbeitsweg nutzen (laut MID 2017) 81,4% in Deutschland den Pkw. Alleine für die Pendler aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis bedeutet das nach den aktuellen Pendlerzahlen, dass ca. 75.000 Menschen jeden Tag für den Weg zur Arbeit den Pkw wählen. Die Folge sind alltäglich Staus und überfüllte Straßen in der Region, wobei hier noch nicht die Pendler der umliegenden Kreise und Städte einbezogen sind, die den Rheinisch-Bergischen Kreis als Transitraum für den Weg zur Arbeit durchqueren.

2.3.3 Verkehrsbeziehungen nach Befragung der Städte und Gemeinden

Bei der Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden im 4. Quartal 2017 wurde auch nach der Orientierung der Verkehrsbeziehungen, differenziert nach Arbeits- und Schul-, Freizeit- und Einkaufsverkehren gefragt. Nach Einschätzungen der Städte und Gemeinden, konzentriert sich der Binnenverkehr innerhalb des RBK überwiegend auf Bergisch Gladbach. Vor allem die Einkaufs-, Freizeit- und Arbeits- und Ausbildungsverkehre der angrenzenden Gemeinden Odenthal, Kürten, Overath und Rösrath sind auf die Kreisstadt gerichtet. Leichlingen hingegen ist innerhalb des Kreisgebietes in Richtung der angrenzenden Gemeinden Burscheid und Wermelskirchen orientiert.

Wie bereits im Kapitel Pendlerverhalten deutlich wurde, besitzen auch die Wegebeziehungen in die angrenzenden Städte und Kreise einen hohen Stellenwert. Neben Arbeitsplatz-, Einkaufs- und Freizeitschwerpunkten wie Köln und Leverkusen, bestehen auch mit Remscheid, Düsseldorf, Solingen und Langenfeld verkehrliche Verflechtungen insbesondere aus den Nordkreis-Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises.

2.4 Schulstandorte

SchülerInnen sind insbesondere in den ländlichen Räumen die bedeutendste Kundengruppe des ÖPNV. Dabei stellen SchülerInnen nicht nur das Gros der heutigen Fahrgäste, da sie oftmals auf das Verkehrsmittel angewiesen sind, sondern stellen auch die potentiell künftigen ÖPNV-Kunden dar.

Von Relevanz sind in erster Linie die Schulpendinger zu den Schulen mit Mittel- und Oberstufe sowie den weiterführenden- und Berufsschulen. Die entsprechenden Schulformen bestehen nicht in jeder Stadt oder Gemeinde im Kreisgebiet, sodass die SchülerInnen auf den ÖPNV angewiesen sind, um zur Schule in den Nachbarkommunen zu kommen. Im Rheinisch-Bergischen Kreis gibt es sieben Förderschulen, vier Gesamtschulen, drei Sekundarschulen, zehn Realschulen, sechs Hauptschulen und zehn Gymnasien, wovon im Juli 2018 drei Realschulen in Bergisch Gladbach, Burscheid und Leichlingen ausgelaufen sind.

Insgesamt gibt es im Rheinisch-Bergischen Kreis ungefähr 28.000 SchülerInnen an den Grundschulen, weiterführenden Schulen und Berufsfachschulen sowie Förderschulen. Es besteht ein vielfältiges Bildungsangebot durch weiterführende Schulen im Kreis, welche sich auf alle Bereiche des Kreises verteilen.

2.5 Öffentliche Einrichtungen und Versorgung

Öffentliche Einrichtungen und Verwaltungsstandorte

Verwaltungsstandorte sind bedeutsame Ziele, da Verwaltungen neben den Beschäftigten auch einen kontinuierlichen Publikumsverkehr aufweisen. Die Kreisverwaltung des Rheinisch-Bergischen Kreises hat ihren Hauptsitz in der Kreisstadt Bergisch Gladbach. Stadt- bzw. Gemeindeverwaltungen, Jobcenter für den Kreis und weitere Einrichtungen sind in allen Städten und Gemeinden angesiedelt.

Einkaufsstandorte

Aus der Befragung der Städte und Gemeinden im Rheinisch-Bergischen Kreis geht hervor, dass sich der Einkaufsverkehr innerhalb des Kreises überwiegend auf Bergisch Gladbach konzentriert. Für angrenzende Gemeinden sind auch benachbarte Einkaufsstandorte wie Burscheid, Kürten, Wermelskirchen und Overath von Bedeutung. Zusätzlich besitzen die Ober- bzw. Mittelzentren Köln, Leverkusen und Düsseldorf, aufgrund einer erhöhten Einzelhandelsdichte, eine zusätzliche Magnetfunktion.

Krankenhäuser und Kliniken

Krankenhäuser und Kliniken sind im Landkreis wichtige Standorte von teilweise überregionaler Bedeutung für Besucher und Angestellte. V. a. hinsichtlich der Bevölkerungsentwicklung im Rahmen der Alterung der Gesellschaft (vgl. Kapitel 2.2) wird zukünftig die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen eine tendenziell wichtigere Aufgabe darstellen. Krankenhäuser sind in Bergisch Gladbach, Burscheid, Leichlingen, Odenthal, Rösrath und Wermelskirchen zu finden. Außerhalb des Kreises weisen vor allem Köln und Leverkusen diverse Klinikstandorte, u.a. Spezial- und Universitätskliniken auf.

2.6 Freizeit- und Naherholungsziele

Mit rund einem Drittel aller Wege ist der Freizeitverkehr ein bedeutender Wegezweck. Hierzu zählen bspw. private Besuche, Teilnahme an Sport- und Kulturveranstaltungen, Spaziergänge oder der Besuch von gastronomischen Einrichtungen. Freizeitziele sind bei der Mobilitätsplanung zu berücksichtigen und zukünftig von steigender Bedeutung.

Folgende relevante Ziele sind im Rheinisch-Bergischen Kreis im Freizeitbereich zu finden:

- Historische Stätten
- Schlösser und Gärten
- Fahrradwege (u.a. PanoramaRadweg Balkantrasse und Bergischer Panoramaradweg, siehe Kapitel 3.2)
- Wanderwege (u.a. die zertifizierten Fernwanderwege Bergischer Weg und Bergischer Panoramasteig)
- Schwimmbäder/Freibäder
- Verschiedene Museen
- Kino und Theater
- Weitere Freizeitangebote

Die nachfolgende Tabelle zeigt die durch die touristische Dachmarke des Bergischen Landes ‚Das Bergische‘ als Top-Freizeitziele ausgewiesenen Einrichtungen im RBK auf.

→ Tabelle 8: Freizeitangebote mit besonderer Bedeutung

Sehenswürdigkeiten und Ausflugsziele	Ort
Altenberger Dom	Odenthal
Mediterana	Bergisch Gladbach
Bergischer Weg (260 km)	Ruhrgebiet – Leichlingen – Burscheid – Bergisch Gladbach – Rösrath – Overath
Bergischer Panoramasteig (244 km Rundweg)	u.a. Wermelskirchen und Kürten
Märchenwald Altenberg	Odenthal
Bergische Panorama-Radwege	Balkantrasse und Bergischer Panoramaradweg

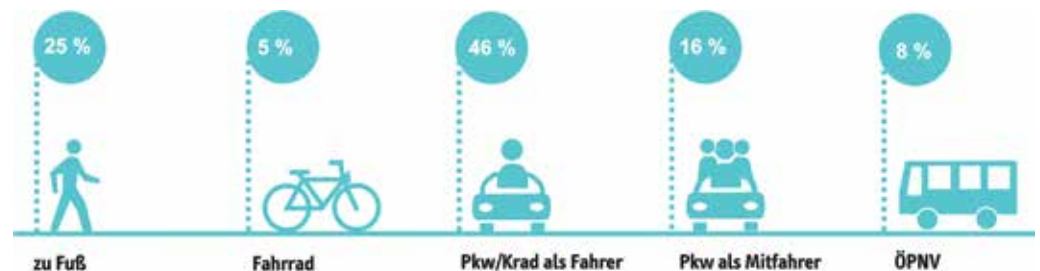
Quelle: Das Bergische (2017): Freizeitkarte. Sehenswürdigkeiten & Ausflugstipps

Im Rheinisch-Bergischen Kreis sind 77 Beherbergungsbetriebe mit mehr als 10 Betten einschließlich Campingplätze (ab 10 Stellplätze) zu finden, die insgesamt über 3.856 Betten verfügen (Stand 31.12.2016). Für das Jahr 2016 (Stichtag 31.12.) sind 218.789 Ankünfte und 521.032 Übernachtungen zu verzeichnen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Übernachtungsgäste im Kreis liegt bei 2,4 Nächten. Zwischen den einzelnen Kommunen variieren die Werte; in Leichlingen verbringen Gäste durchschnittlich 8,7 Tage, in Burscheid, Odenthal, Rösrath und Wermelskirchen hingegen nur 1,8 Tage. Touristen sind dabei als wichtige Mobilitätsgruppe zu betrachten, die mit geringen Ortskenntnissen ausgestattet vor Ort eine hohe Mobilität aufweisen.

2.7 Mobilitätsverhalten

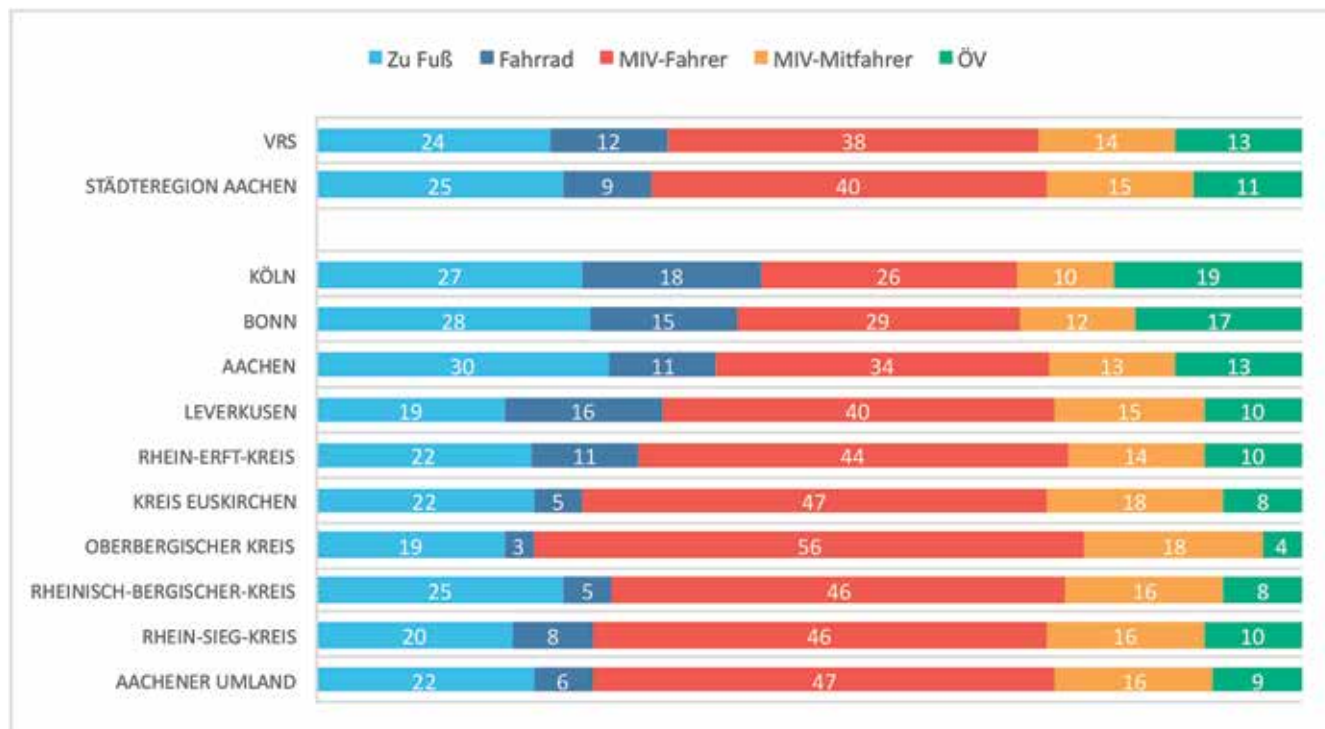
Der Modal Split für den Rheinisch-Bergischen Kreis sieht für das bundesweit einheitliche Erhebungsjahr 2017 der MiD (Mobilität in Deutschland) folgende Nutzungsverteilung der Verkehrsmittel auf:

→ Abbildung 8: Modal Split Rheinisch-Bergischer Kreis



Quelle: MiD 2017 (Zahlen gerundet)

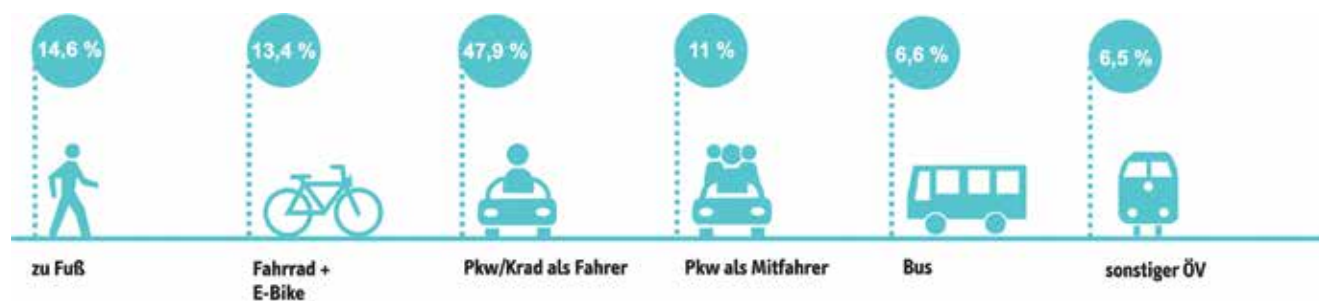
Mehr als die Hälfte aller Wege werden im MIV zurückgelegt. Auf den Umweltverbund entfallen entsprechend rund 40 % der Wege, der Großteil davon auf zu Fuß zurückgelegte Wege. Im Vergleich zu den benachbarten Kreisen mit 19% bis 22% liegt in Rhein-Berg der Anteil der Wege zu Fuß mit 25% doch etwas höher, beim Radverkehr mit 5% (abgesehen vom Oberbergischen Kreis und Kreis Euskirchen) auch deutlich niedriger (8% bis 11% bzw. 15% - 18% in den Großstädten Köln, Bonn, Leverkusen der Rheinschiene). Ähnlich sieht es bei den Wegen mit dem ÖPNV aus: 8% im RBK gegenüber 4% bis 10% in den Kreisen bzw. 10% bis 19% in den Städten der Rheinschiene. Die Rubriken Pkw-Fahrer und -Mitfahrer zusammen genommen unterscheidet sich Rhein-Berg mit 62% wenig von den anderen Kreisen in der Region (58% bis 65%), jedoch deutlich vom Oberbergischen Kreis mit 74%. Einer der ersten sogenannten „regionalen Verkehrsentwicklungspläne“ war bundesweit der des Rheinisch-Bergischen Kreises aus dem Jahr 1995. Auch hier wurde (mit etwas abweichender Erhebungsmethodik zur MiD) aus den Stichproben einzelner Kommunen im Jahr 1993 eine kreisweite Verkehrsmittelwahl in Prozent aller Wege der Einwohner errechnet: zu Fuß 19%, Fahrrad 8%, MiV (Fahrer und Mitfahrer) 65%, ÖV 9%. Damit wird in den Größenordnungen eine relative Konstanz der Alltagsgewohnheiten über lange Zeit deutlich – im Jahr 2017 vermutlich aber wie in anderen Kreisen verbunden mit längeren Fahrtweiten und stärkerer Pendlerverflechtung als im Jahr 1993. Ob der gestiegene Anteil der Wege zu Fuß mit den inzwischen attraktiveren Stadtzentren zu tun hat oder eher erhebungsmethodische Ursachen hat, bleibt unklar.



Quelle: MiD 2017

Für die Stadt Bergisch Gladbach wurde im Jahr 2014 eine eigene Mobilitätsbefragung durchgeführt, die eine kommunenscharfe Darstellung des Modal Splits ermöglicht.

→ Abbildung 9: Modal Split - Verkehrsmittelwahl Bergisch Gladbach



Quelle: Helmert (2014): Mobilitätsbefragung 2014. Zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Bergisch Gladbach.

3 Analyse des Mobilitätsangebots

Die Bestandsanalyse kombiniert das Zusammentragen von

- Merkmalen der jeweiligen Verkehrssysteme im Kreis (Stärken und Schwächen, aktuelle Projekte)
- Mobilitätskennziffern (nur teilweise verfügbar, bzw. letztmalig im ersten regionalen VEP erhoben)
- Problemeinschätzungen in den Mitgliedskommunen des Kreises, erhoben in einer Kommunalbefragung und anschließenden vertieften Interviews jeweils mit den Verwaltungsspitzen und ihren Verkehrsplanungs-Fachleuten.

Im November 2017 erfolgten als Teil der Bestandsaufnahme Interviews mit den Städten und Kommunen zu lokalen Problemlagen, aktuellen Maßnahmenideen und den Vorstellungen zur künftigen Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis. Die lokalisierbaren Ergebnisse sind in den folgenden Unterkapiteln in Karten und teilweise auch Tabellen zusammengefasst dargestellt. Die wichtigsten übergreifende Aspekte aus den Interviews lassen sich in einer nicht gewichteten Reihe von 10 Punkten wiedergeben:

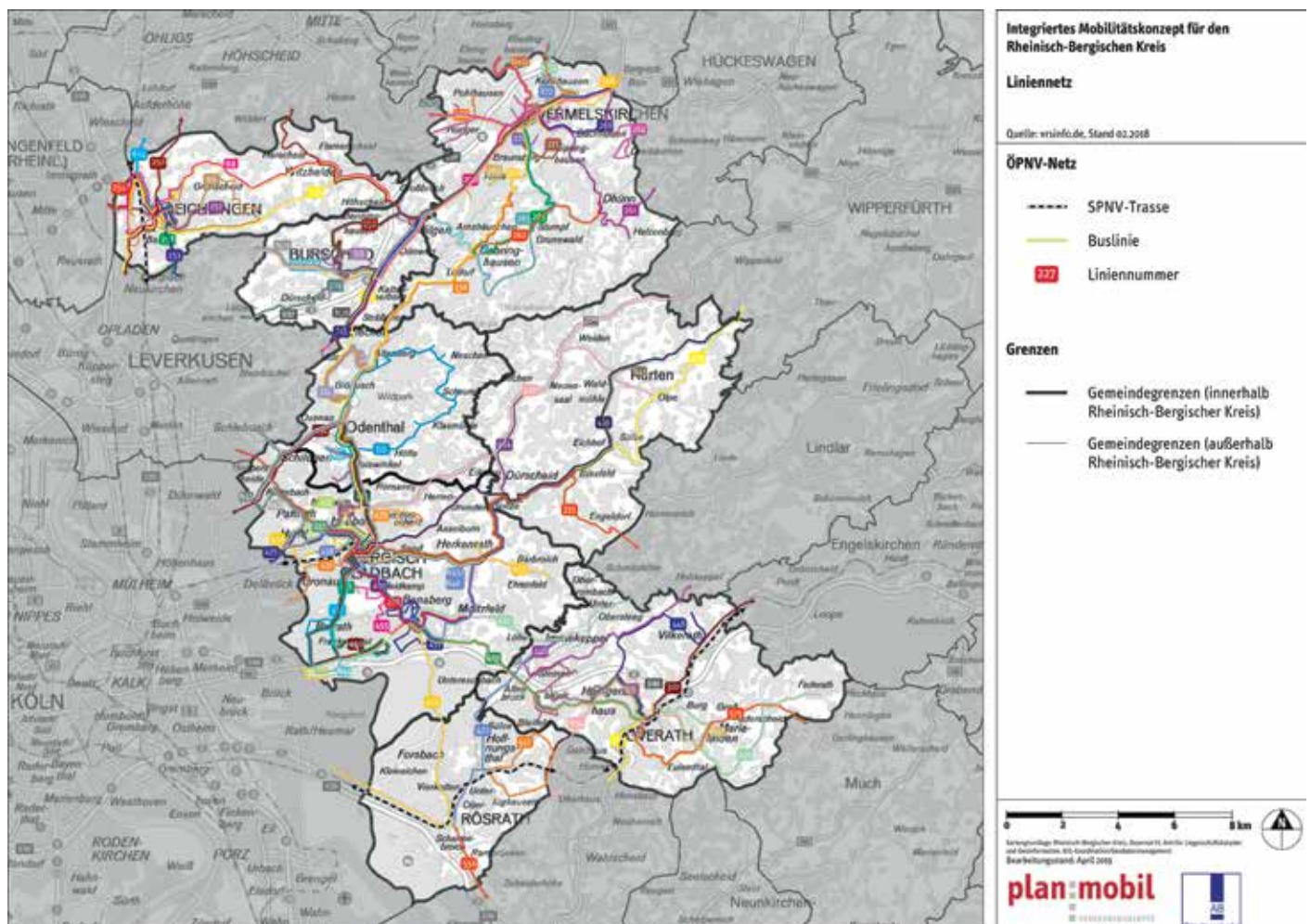
- Verkehrlicher Paradigmenwechsel wegen des Problemdrucks ja – aber Skepsis hinsichtlich der Veränderbarkeit, dies gilt vor allem für die öffentliche Akzeptanz bei Restriktionen („Push“).
- Mobilitätsdaten aus Haushaltsbefragungen fehlen in den meisten Kommunen, z.B. für künftiges Monitoring.
- Hohe Erwartungen werden in einen beschleunigten Busverkehr / Schnellbusse zu den SPNV-Knoten an der Rheinschiene (RRX) gesetzt; Voraussetzung: Führung am Stau vorbei in der Berufsverkehrsspitze.
- Intelligente Zubringerverkehre zu den Schnellbussen werden als wichtig erachtet.
- Vom Freizeitradverkehr zum Alltagsradverkehr: gute Erfahrungen (Balkantrasse) und hohe Erwartungen an den Radverkehr als Vehikel für einen Wertewandel bei guter Radverkehrsinfrastruktur und Marketing.
- Erfolgsfaktor optimierte Schnittstellen für den Modal Shift hin zum Umweltverbund (Qualität der Busbahnhöfe und SPNV-Zugangsstellen; Erprobung von Mobilstationen; Chancen für Bikesharing auch außerhalb der Großstadtzentren?)
- Aktuelle Angebotsausweitung beim Bus: Erfordert wegen der Kreisumlage auf Dauer den Nachweis der Wirksamkeit; fordert von den Kommunen Unterstützung bei Marketing und ergänzenden Angeboten (z.B. für Zubringer und die letzte Meile zum Arbeitsplatz). Bestehen genügend ÖPNV-Kapazitäten in den benachbarten Ballungskernen?
- Voraussetzungen für Veränderungen im Rheinisch-Bergischen Kreis: auch außerhalb des Kreises (z.B. Schnellbus am Stau vorbei nach Opladen-Zentrum; Flächen für P+R in LEV-Schlebusch, Busangebot von LEV über die Rheinbrücke zu den Arbeitsplätzen im Kölner Norden)
- Unterschiedlichkeit der kurzen Wege in den Kommunen - begrenzte Rolle des Rheinisch-Bergischen Kreises bei lokaler Fußverkehrsqualität, Netzlücken im Radnetz, Parkraummanagement, wertvollen Bürgerbusangeboten, Elterntaxiproblematik.
- Einige grenzüberschreitende Planungsaufgaben in den VRR (S-Bahn-Anbindung von Leichlingen nach Düsseldorf) bzw. Reg.-Bez. Düsseldorf (Straßennetz, Stadt-Umland-Projekte) im Nordkreis des Rheinisch-Bergischen Kreises

→ Der Rheinisch-Bergische Kreis ist eher in seinen Teilen mit jeweils unterschiedlicher räumlicher Orientierung zu sehen – anstatt als Einheit mit Bezug auf die Kreisstadt und ihre Erreichbarkeit aus dem Kreis (Unterteilung in Nord- und Südkreis).

3.1 ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot im Rheinisch-Bergischen Kreis besteht aus zahlreichen Regionalbus-Linien sowie Ortserschließungslinien. Es besteht überwiegend eine Ausrichtung auf lokale Verkehrsbedürfnisse durch regelmäßig nutzbare Anbindungen der Ortsteile an die Versorgungsstandorte, die teilweise durch Bürgerbus- oder Anrufsammeltaxi-Angebote erfolgt. Durch die Lage angrenzend an Köln und Leverkusen bestehen regelmäßig verkehrende tangentielle Verbindungen zum Kölner Hauptbahnhof und Leverkusen Hauptbahnhof und zu weiteren Verknüpfungspunkten des SPNV außerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreises.

→ Abbildung 10: Liniennetz im Rheinisch-Bergischen Kreis



3.1.1 SPNV

Der Rheinisch-Bergische Kreis weist ein gering verzweigtes SPNV-Angebot auf. Angebote des schienengebundenen ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis bestehen in Leichlingen, Bergisch Gladbach, Rösrath und Overath im Zulauf auf das Oberzentrum Köln. Die weiteren Kommunen im Kreisgebiet haben keinen direkten Zugang zum Schienenverkehr.

Die Haltestellen im Schienenverkehr werden ausschließlich durch Produkte des SPNV (RE, RB und S) bedient. Über den Kölner Hauptbahnhof besteht Anschluss an den Fernverkehr. Desweiteren werden Nachbarregionen, wie das Rheinland, der Oberbergische Kreis, das Bergische Land und das südliche Ruhrgebiet durch die regionalen Schienenverbindungen an den Rheinisch-Bergischen Kreis angebunden. Das SPNV-Angebot im Rheinisch-Bergischen Kreis umfasst insgesamt einen Regionalexpress-, zwei Regionalbahnen und eine S-Bahn-Linie. Neben Köln bestehen Verbindungen nach Gummersbach, Marienheide, Solingen und Wuppertal.

Zwischen Bensberg Mitte und Köln-Weiden verkehrt zudem die Stadtbahnlinie 1.

3.1.2 Straßengebundener ÖPNV

Der straßengebundene ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreis besteht aus rund 80 regionalen und orterschließenden Buslinien. Ergänzt werden diese durch Taxibus- und Anrufsammeltaxi-Fahrten in Zeiten und Bereichen mit geringer Fahrgastnachfrage. Das Netz wird des Weiteren durch Bürgerbuslinien in einigen Gemeinden des Kreises erweitert. Folgende Produkte sind im straßengebundenen ÖPNV im Rheinisch-Bergischen Kreises vorzufinden:

→ Schnellbus:

Im Rheinisch-Bergischen Kreis verkehrt die Schnellbuslinie SB40, welche im Bergisch Gladbacher Stadtgebiet die gleichen Haltestellen anfährt wie die Orterschließungslinien, jedoch im direkten Weg über die Autobahn nach Köln fährt. Dadurch können wichtige Verknüpfungspunkte sowie eine exklusiv ausgewählte Anzahl von Haltestellen mit erhöhter Fahrgastnachfrage schneller erreicht werden.

→ Regionalbus:

Regionalbusse übernehmen die Aufgabe der Flächenerschließung innerhalb des Kreises, indem sie die Städte und Gemeinden außerhalb der Schienenkorridore miteinander verbinden. In Gebieten ohne Stadtbussysteme übernehmen sie zudem die Aufgabe der Orterschließung. Regionalbusse stellen das Grundangebot im straßengebundenen ÖPNV dar und stellen die Verbindung an nahegelegene Zentren und den SPNV sicher. Regionalbusse im Rheinisch-Bergischen Kreis verkehren überwiegend vertaktet.

→ Stadtbus:

Stadtbusse verkehren in Bergisch Gladbach und Wermelskirchen. Sie dienen der Erschließung innerhalb dieser Gebiete und stellen die Verbindung zum regionalen und überregionalen Verkehr her.

→ **Taxibus/Anrufsammeltaxi:**

Im Rheinisch-Bergischen Kreis verkehren die bedarfsgesteuerten Bedienungsformen Taxibus und Anrufsammeltaxi. Sie kommen vornehmlich in Räumen oder Zeiten mit geringer Nachfrage zum Einsatz und ersetzen bzw. ergänzen in diesen Bereichen Stadtbus- und Regionalbusverkehre. Die beim Regionalverkehr Köln unter der Produktbezeichnung Taxibus und bei der Wupsi als Anrufsammeltaxi geführten Linien verkehren wie reguläre Buslinien auf festen Linienwegen, aber, abgesehen von einzelnen Ausnahmefällen, nur bei vorhergehender telefonischer Bedarfsanmeldung. Der Ein- und Ausstieg der Fahrgäste erfolgt an den Haltestellen zu den im Fahrplan angegebenen Zeiten. Es gilt der normale Bustarif ohne Zuschläge. Eine Fahrtenanmeldung ist bis mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn erforderlich.

→ **Bürgerbus:**

Der ÖPNV wird im Rheinisch-Bergischen Kreis durch Bürgerbusverkehre in Burscheid, Kürten, Odenthal, Overath, Rösrath, Leichlingen und Wermelskirchen ergänzt. Sie sind an die Bedürfnisse der Bewohner angepasst. Durch die Bürgerbusse können Bereiche in den betroffenen Gemeinden erschlossen werden, für die ein Betrieb im herkömmlichen Linienverkehr eher unwirtschaftlich oder aufgrund der Straßenverhältnisse nur mit kleineren Fahrzeugen möglich ist.

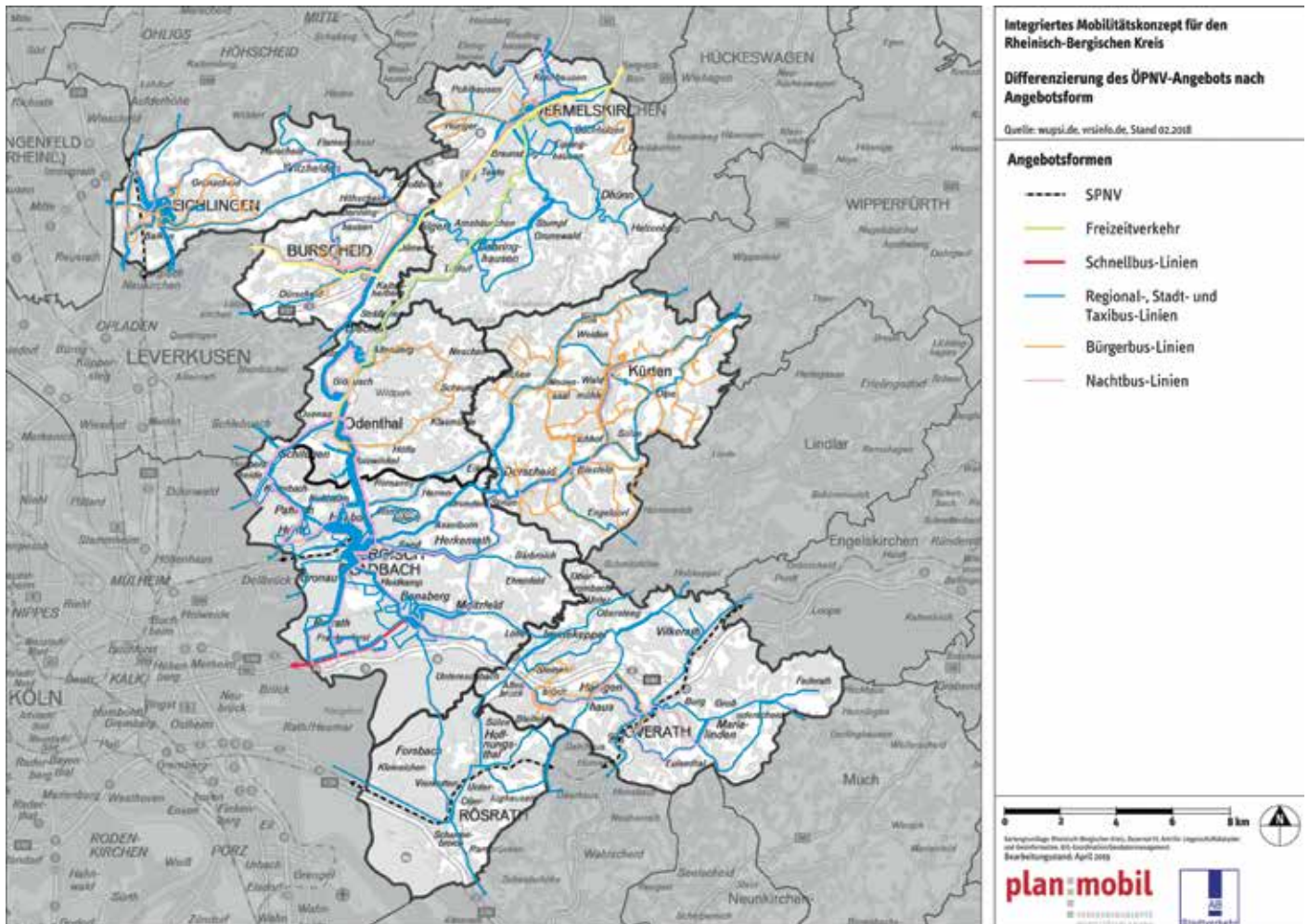
→ **Nachtverkehre:**

Weiter gibt es spezielle Angebote im Freizeitverkehr, wie die Nachtverkehre. Die Linien N8, NE12, N 25, N26, N41, N42, N43, N44, N45, N46 und N47 verkehren in den Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Zusätzlich übernimmt die AST-Linie 481 in Rösrath Aufgaben im Nachtverkehr.

→ **Freizeitverkehre:**

Im Rheinisch-Bergischen Kreis verkehren der WanderBus (Linien 267, Wermelskirchen und Odenthal) im Bereich der Dhünnhochfläche sowie der Bergische Fahrradbus mit Fahrradanhänger entlang der Balkantrasse seit 2019 auch mit einer Anbindung nach Bergisch Gladbach über Odenthal. Die saisonalen Angebote verkehren zwischen Ostern und Ende Oktober.

→ Abbildung 11: Differenzierung des ÖPNV-Angebots nach Angebotsformen



3.1.3 Erschließung

Unter Erschließung versteht man die räumliche Verfügbarkeit des ÖPNV über eine Zugangsstelle (z. B. eine Haltestelle im Busverkehr oder einen Bahnhof im Schienenverkehr). Maßgeblich für die Qualität ist die fußläufige Entfernung zur Haltestelle. Mit zunehmender Entfernung zur nächsten Haltestelle wird die Nutzung des dort verkehrenden ÖPNV-Angebotes immer unattraktiver. Neben dem rein körperlichen Aufwand für den Weg zur / von der Haltestelle spielt der Zeitaufwand eine wichtige Rolle: Mit wachsender Fußweglänge steigt die Gesamt-reisedauer für eine Fahrt mit dem ÖPNV an und ist oft nicht konkurrenzfähig zum Pkw. Arbeits-, Wohn- und Freizeitstandorte sollen deshalb möglichst gut mit Bushaltestellen erschlossen sein. Der Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises definiert folgende Haltestelleneinzugsbereiche.

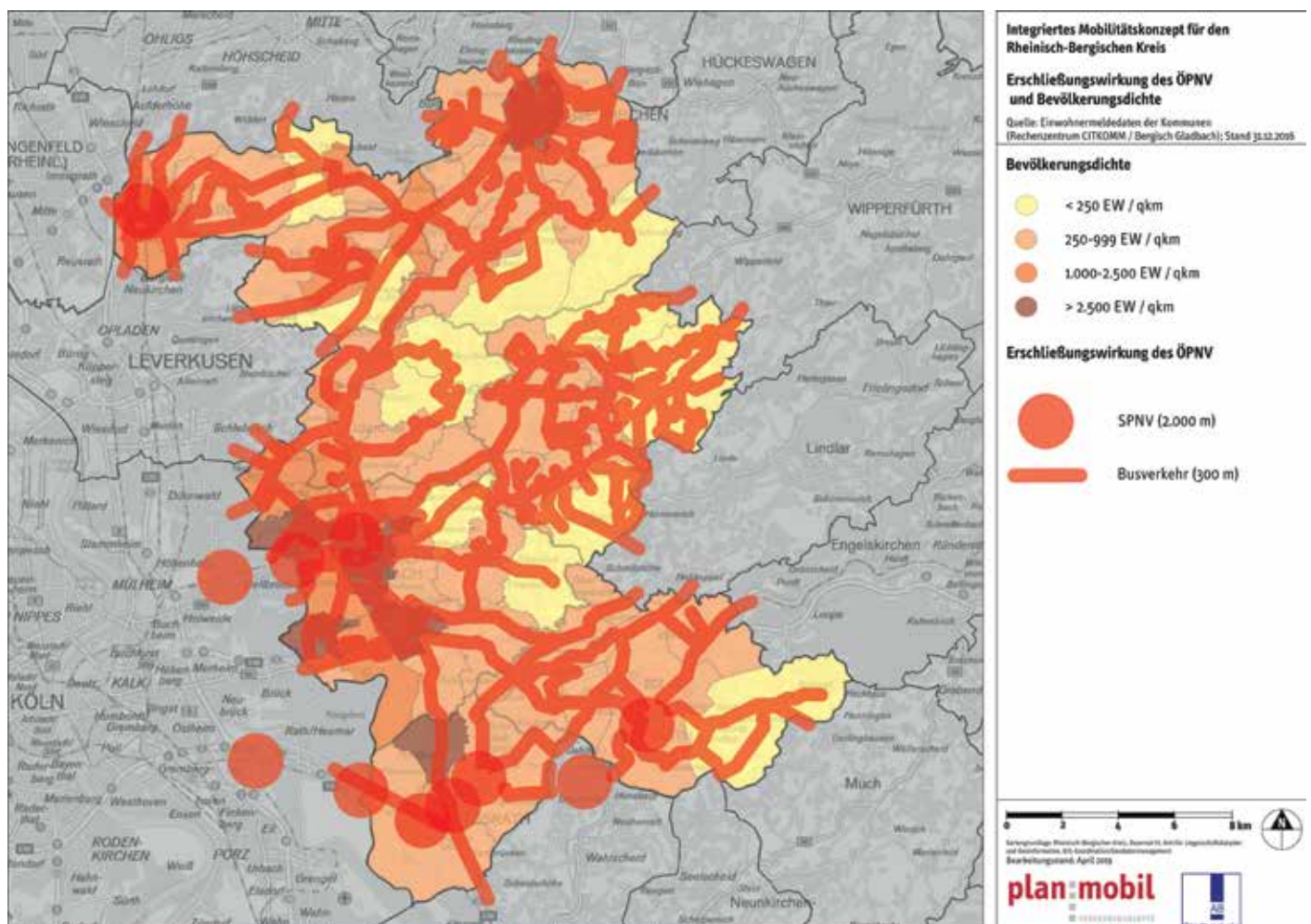
→ Tabelle 9: Haltestelleneinzugsbereiche

Kategorie	Anforderungen/Messgröße
Räumliche Erschließung mit dem ÖPNV	Erschließung der Siedlungsbereiche durch Haltestellen in einem Einzugsbereich von maximal: • 300 m bei Bushaltestellen • 2.000 m bei Stationen des SPNV

Quelle: Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stand 2018

Ausgehend von der ÖPNV-Netzstruktur ist nachfolgend eine Überlagerung der Erschließungswirkung mit der Einwohnerdichte nach Wohnplätzen abgebildet. In den Kernsiedlungsbereichen der Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises erzielt der ÖPNV mit Ausnahme einzelner Wohnplätze im Westen/Südwesten eine gute Erschließungswirkung durch Anzahl und Dichte der Haltestellen. Bereiche mit geringer Besiedlungs-/Bevölkerungsdichte sind nicht immer vom ÖPNV erschlossen, wobei ein reguläres ÖPNV-Angebot aufgrund geringer Nachfrage und Potentiale oftmals wirtschaftlich auch kaum darstellbar ist.

→ Abbildung 12: Erschließungswirkung des ÖPNV-Angebots



3.1.4 Taktangebot auf Relationen

Zur Festlegung der zeitlichen Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes werden Verkehrstage und Verkehrszeiten, in denen die Linien fahren definiert. Die Verkehrszeiten an den einzelnen Verkehrstagen beschreiben die verschiedenen Zeitfenster im Tagesverlauf, die durch die unterschiedliche Nachfrage im Mobilitätsverhalten, die Nutzerstruktur der Fahrgäste sowie weiterer begleitender Faktoren (z. B. Ladenöffnungszeiten, Schichtzeiten bei größeren Betrieben etc.) geprägt sind. Die Verkehrszeiten nach Verkehrstagen im Rheinisch-Bergischen Kreis laut Nahverkehrsplan sind:

→ Tabelle 10: Verkehrszeiten nach Nahverkehrsplan

Verkehrszeit	Mo-Fr	Sa	So
HVZ	06 – 21 Uhr	08 – 21 Uhr	09 – 21 Uhr
NVZ	04 – 06 Uhr 21 – 24 Uhr*	Betriebsbeginn – 08 Uhr 21 – 24 Uhr*	Betriebsbeginn – 09 Uhr 21 – 24 Uhr

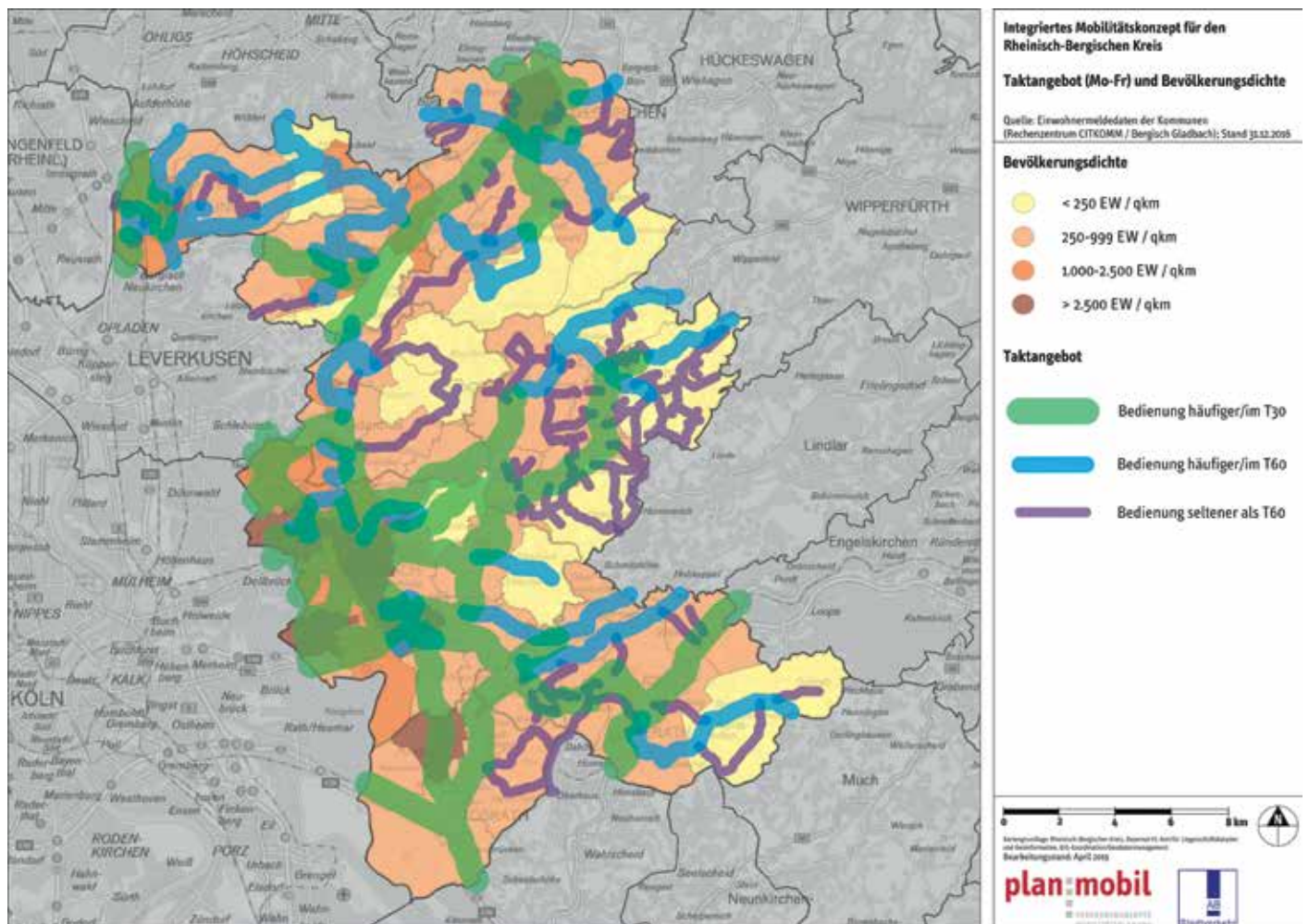
Quelle: Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises, Stand 2018 * (NVZ II freitags und samstags bis 03 Uhr)

Das Taktangebot bildet die Überlagerung der Fahrtenangebote nach Relationen, die sich aus einzelnen oder mehreren Buslinien sowie dem SPNV zusammensetzen, ab. Die Relationen mit mindestens einem 30-Minuten Takt Mo-Fr sind:

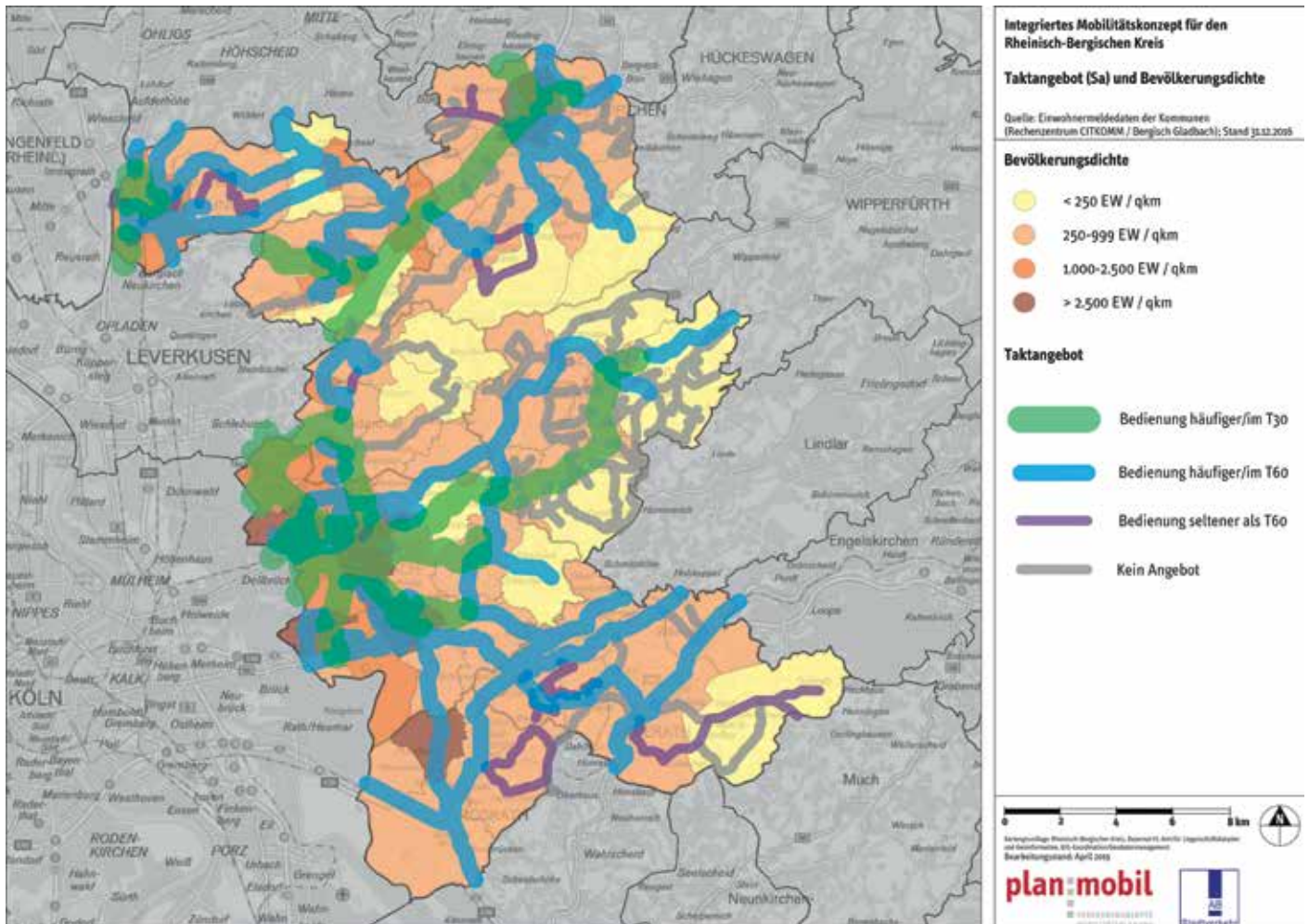
- Solingen – Leichlingen – Leverkusen
- Remscheid – Wermelskirchen – Burscheid – Köln
- Wipperfürth – Kürten – Bergisch Gladbach
- Einzelne Relationen in Bergisch Gladbach
- Bergisch Gladbach - Köln
- Lindlar – Overath – Bergisch Gladbach
- Gummersbach – Overath – Bergisch Gladbach
- Lohmar – Rösrath – Bergisch Gladbach
- Bergisch Gladbach – Leverkusen
- Burscheid – Leverkusen

Die nachfolgenden Abbildungen zeigen Überlagerungen der unterschiedlichen Taktdichten (Mo-Fr, Sa und So) mit der Bevölkerungsdichte. Deutlich wird, dass die angebotsstarken ÖPNV-Achsen überwiegend im Zulauf auf Leverkusen und vor allem Köln sind. Sie erzielen aber auch eine hohe Abdeckung dichtbesiedelter Wohnplätze im RBK. Grundsätzlich besteht in weiten Teilen des Kreises zumindest zwischen den Hauptorten ein stündliches Angebot. Zur Steigerung der Attraktivität und um den ÖPNV als Alternative zum MIV zu stärken, ist eine weitere Aufwertung des Angebots zu prüfen. Hierbei ist zwischen regionalen Angeboten für die Mobilität innerhalb des Kreisgebiets und in die angrenzenden Kreise und Städte auf der einen Seite und Ortsverkehren für lokale Mobilitätszwecke oder als Zubringer auf der anderen Seite zu unterscheiden. In den eher ländlichen Bereichen des Kreises bestehen hingegen teils eher geringe Fahrtenangebote, die die Nutzungsanreize des ÖPNV durch die geringe Flexibilität bei der Fahrtenplanung verringern.

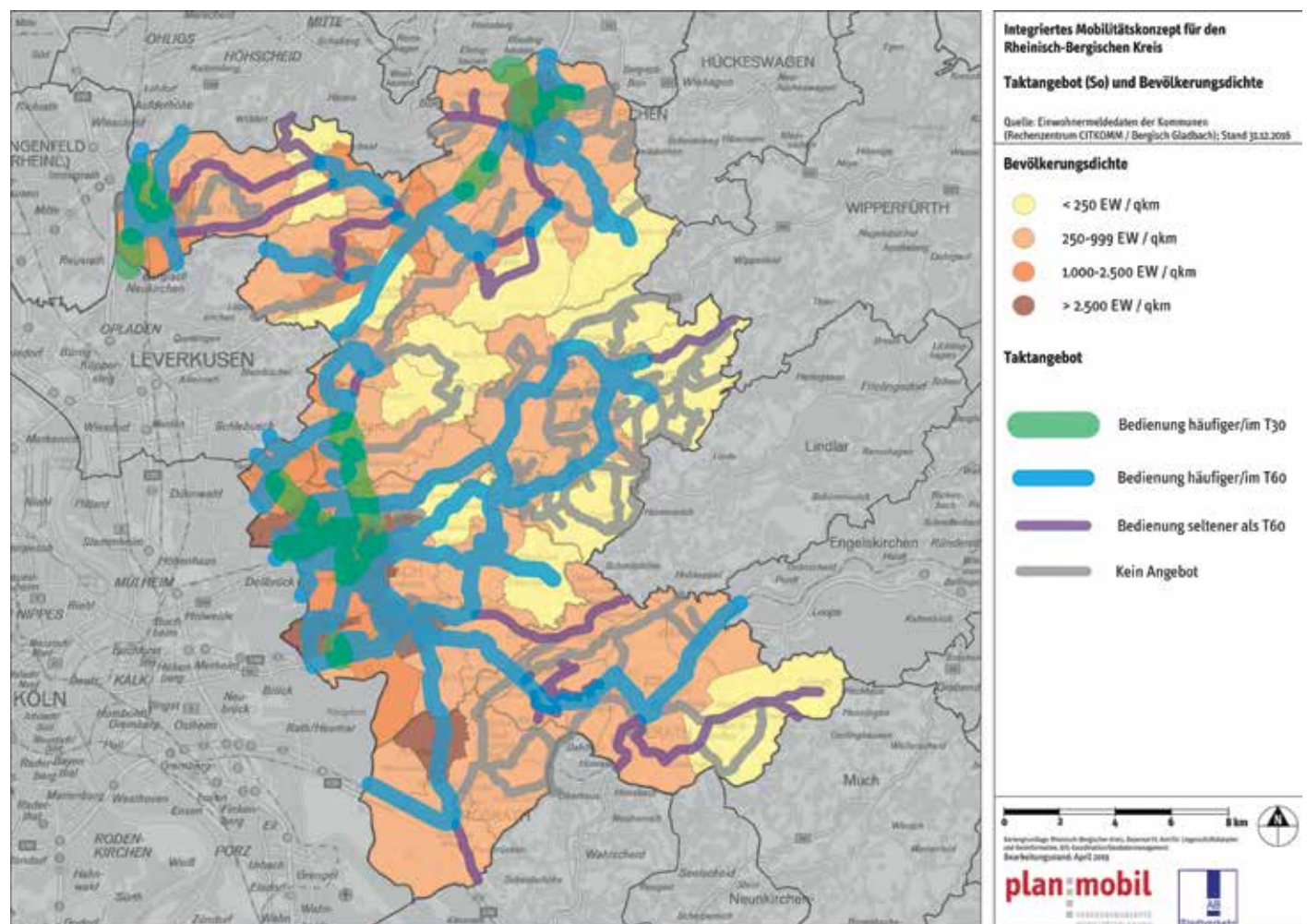
→ Abbildung 13: Taktangebot (Mo-Fr) und Bevölkerungsdichte



→ Abbildung 14: Taktangebot (Sa) und Bevölkerungsdichte



→ Abbildung 15: Taktangebot (So) und Bevölkerungsdichte



3.1.5 Reisezeit

Neben dem Taktangebot ist die Fahrtzeit von Relevanz für die Attraktivität des ÖPNV aus Sicht des Fahrgastes. Langsame Verbindungen mit niedriger Taktfrequenz sind per se unattraktiv. Je schneller ein Verkehrssystem ist, desto attraktiver erscheint es. Nun ist die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs nicht ausschließlich an der Reisezeit zu messen, insbesondere in Konkurrenz zum MIV oder auch um Menschen vom Umstieg aus dem Pkw in den ÖPNV zu bewegen, sind direkte Verbindungen mit einem engem Taktangebot grundlegend. So können bei einem gut ausgebauten Nahverkehrsangebot in einer gewissen Zeitspanne Ziele in einem gewissen Radius erreicht werden. Existiert nur ein rudimentäres und damit schlechteres ÖPNV-Angebot, ist der Aktionsradius ungleich kleiner. Ziel für das ÖPNV-Angebot im RBK ist es daher, auch die Reisezeit so gering wie möglich zu halten. Dennoch kann das ÖPNV-System nicht nur mittels direkter Verbindungen betrieben werden.

Analysiert wird die Reisezeit aus den einzelnen Kommunen im RBK zu den Zielen mit den höchsten Verkehrsverflechtungen sowie der höchsten Nachfrage. Hierzu werden auf Basis der Pendlerdaten und der Einschätzung der Kommunen zu den Zielen ihrer Bewohner im Arbeits- und Schul-, Freizeit- sowie Einkaufsverkehr die häufigsten Ziele hinsichtlich ihrer Erreichbarkeit mit dem ÖPNV analysiert. Als Referenzgröße dient die Fahrzeit mit dem Pkw*. Die Auswertungen der Reisezeit für alle Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis finden Sie auf den letzten Seiten dieser Broschüre.

Relationen, auf denen die Reisezeit mit dem ÖPNV doppelt so lange wie mit dem Pkw ist, befinden sich auf der Nord-Süd-Verbindung im Kreisgebiet von Wermelskirchen über Bergisch Gladbach nach Rösrath oder Overath sowie von Kürten über Odenthal nach Leverkusen und von Wermelskirchen über Burscheid nach Leverkusen. Weiterhin zeigt sich, dass die Reisezeit aus den Kommunen des nördlichen Kreises Leichlingen und Wermelskirchen in die angrenzenden Kreise und Städte geringer ist als innerhalb des RBK.

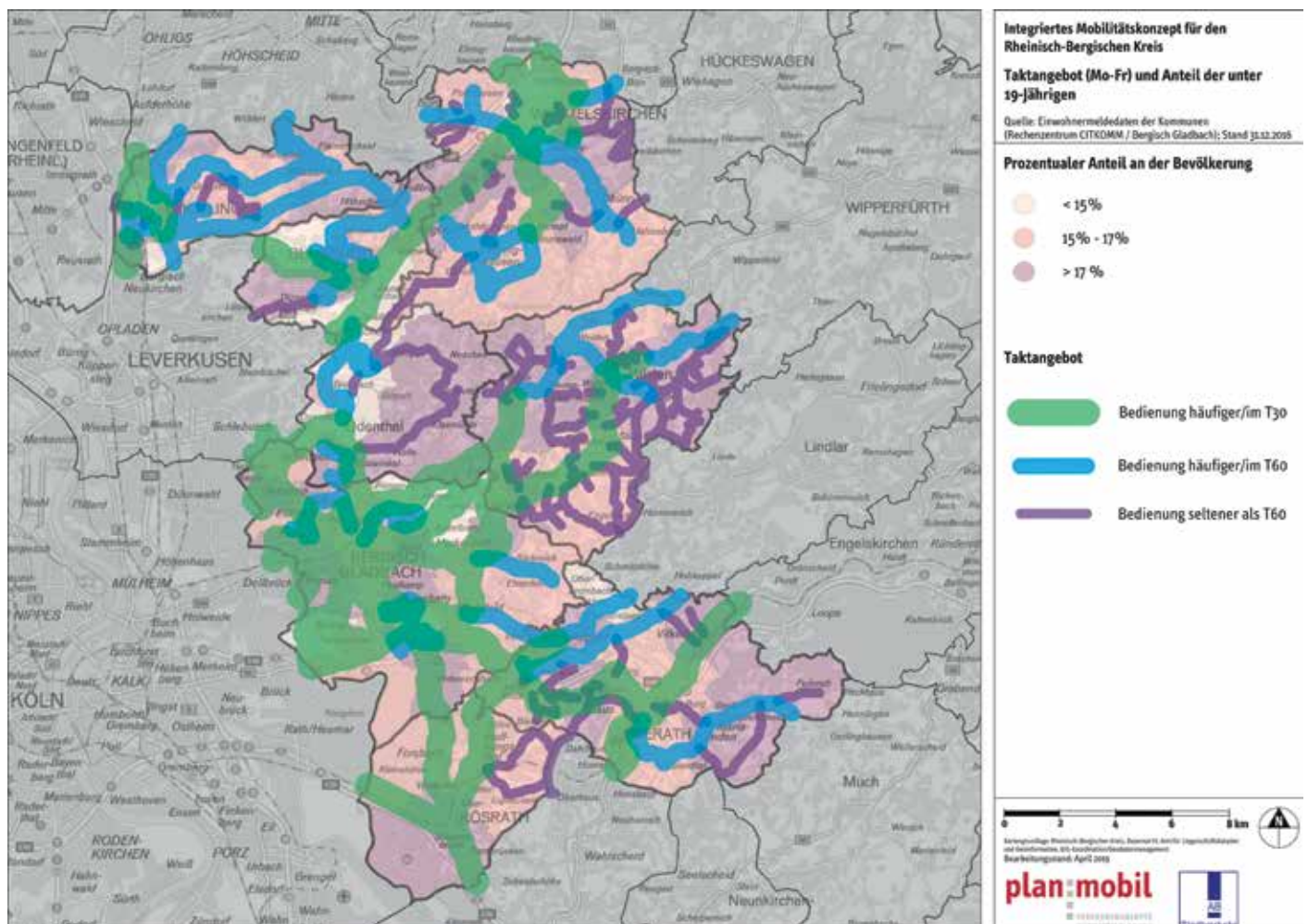
* Die Fahrzeit wurde mit Google Maps an einem Arbeitstag bei normaler Verkehrslage gegen 11 Uhr ermittelt.

3.1.6 Zugang zum ÖPNV-Angebot für unterschiedliche Altersgruppen

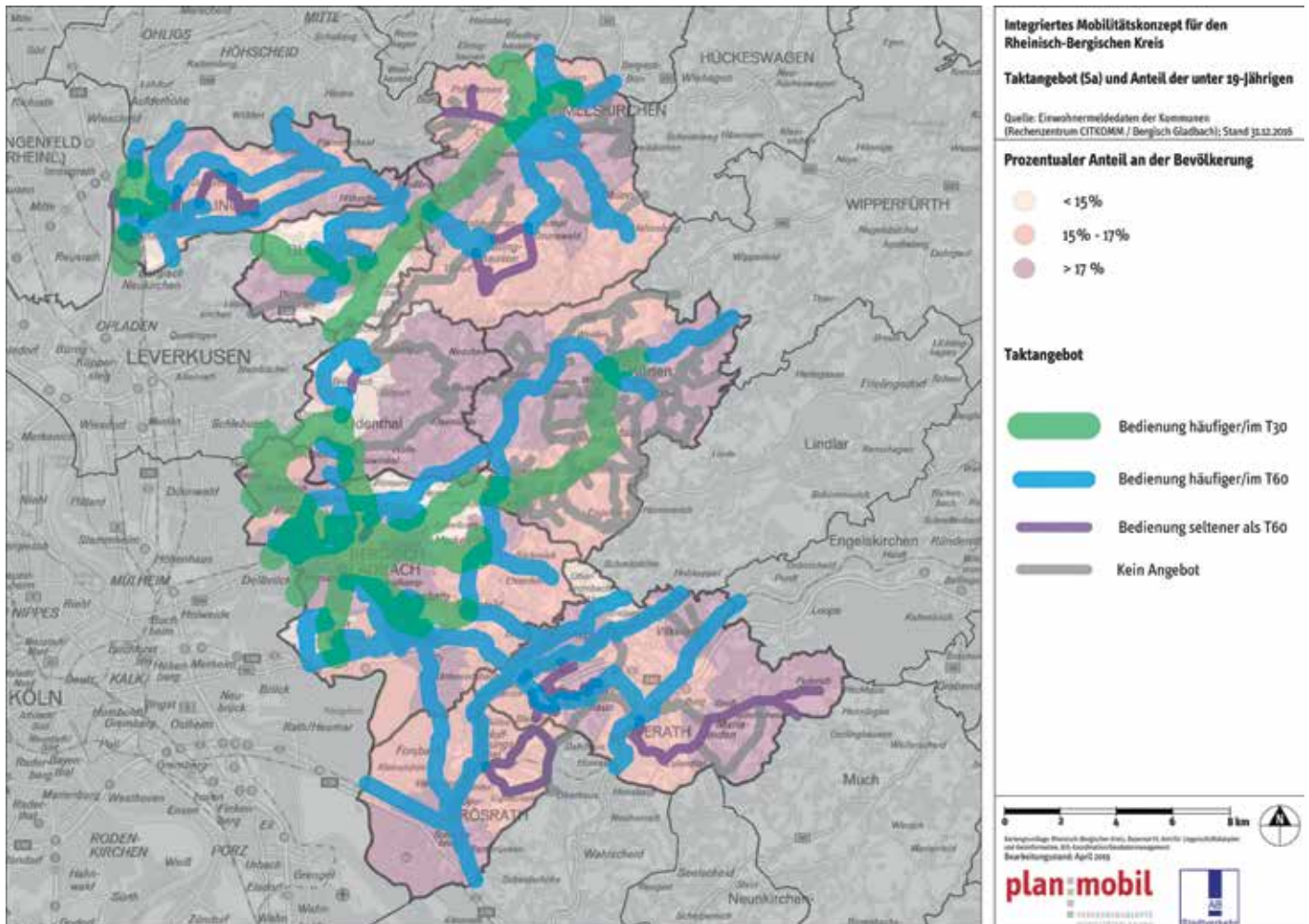
Für Jugendliche ist der Zugang zum ÖPNV nicht nur für die Wege zur und von der Schule wichtig, sondern auch für die Freizeitgestaltung sind sie in ihrer Mobilität über den Nahbereich hinaus auf ein gutes Angebot angewiesen. Zudem sind Schüler die Nutzergruppe der Zukunft. Wer also heute an die Nutzung gewöhnt ist, wird auch künftig nur geringere Zugangsbarrieren sehen als Generationen, die vorwiegend mit dem Pkw aufgewachsen sind (siehe zur Mobilitätsroutinen auch Kapitel 3.5).

Wohnplätze mit einem hohen Anteil an unter 19-Jährigen, die nur mit einem geringen Taktangebot bedient werden, befinden sich im südlichen Kreisgebiet in Rösrath und Overath, in der Mitte des Kreises in Odenthal sowie im Norden in Leichlingen, Wermelskirchen und Burscheid. Am Wochenende verfügen insbesondere die Siedlungsbereiche in Odenthal und Kürten über kein Bedienungsangebot.

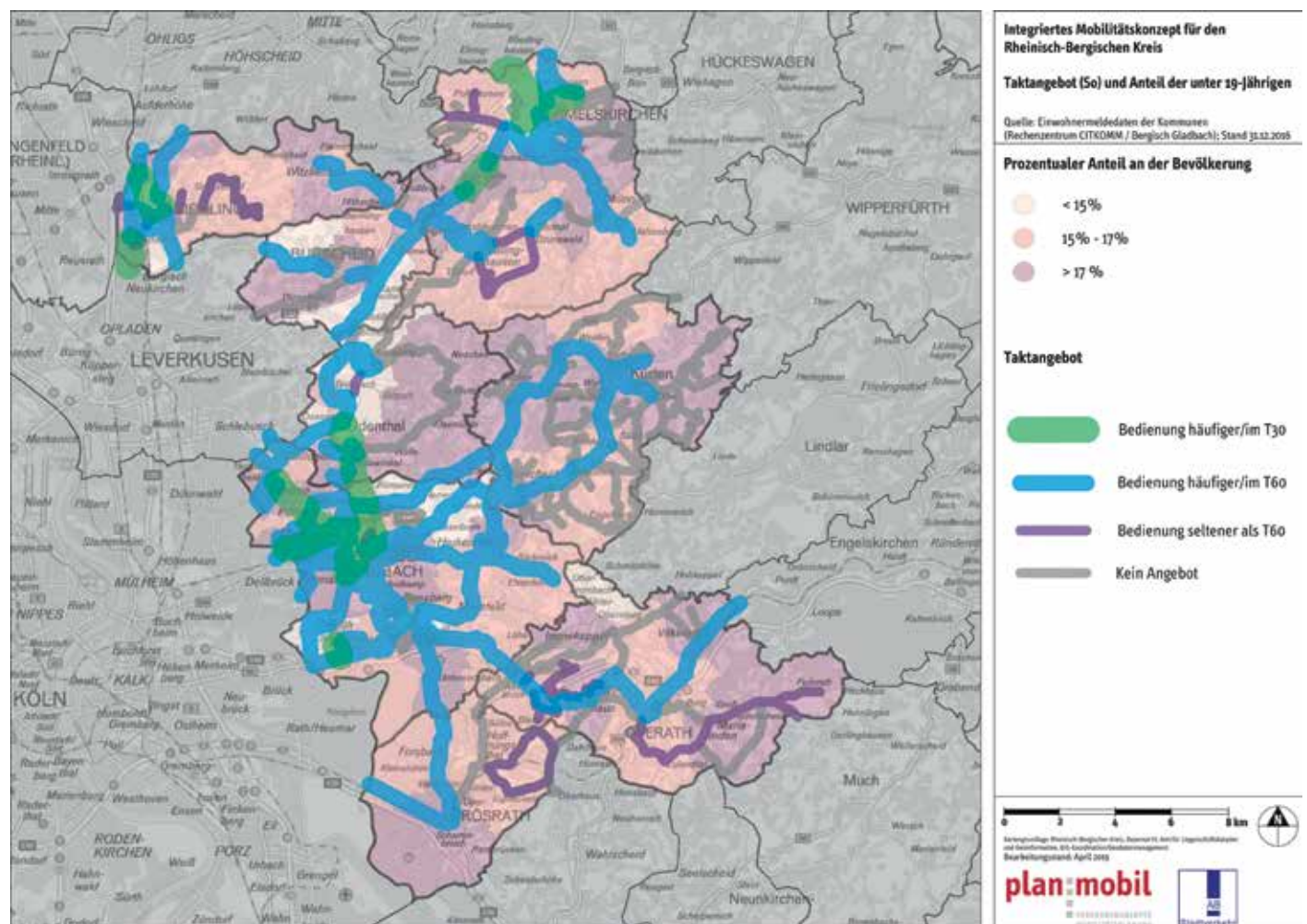
→ Abbildung 16: Taktdichte (Mo-Fr) und Anteil der unter 19-Jährigen



→ Abbildung 17: Taktichte (Sa) und Anteil der unter 19-Jährigen



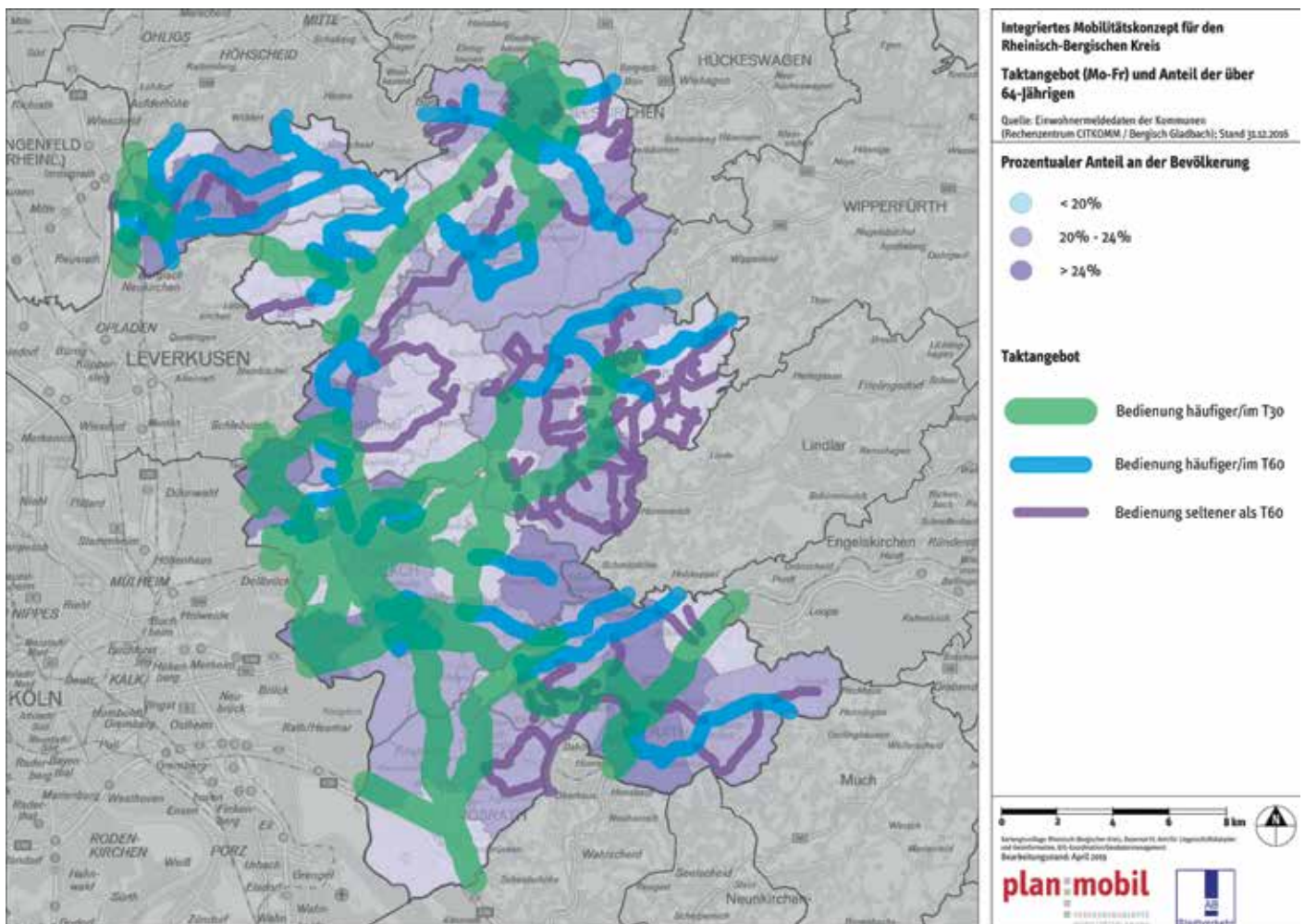
→ Abbildung 18: Taktdichte (So) und Anteil der unter 19-Jährigen



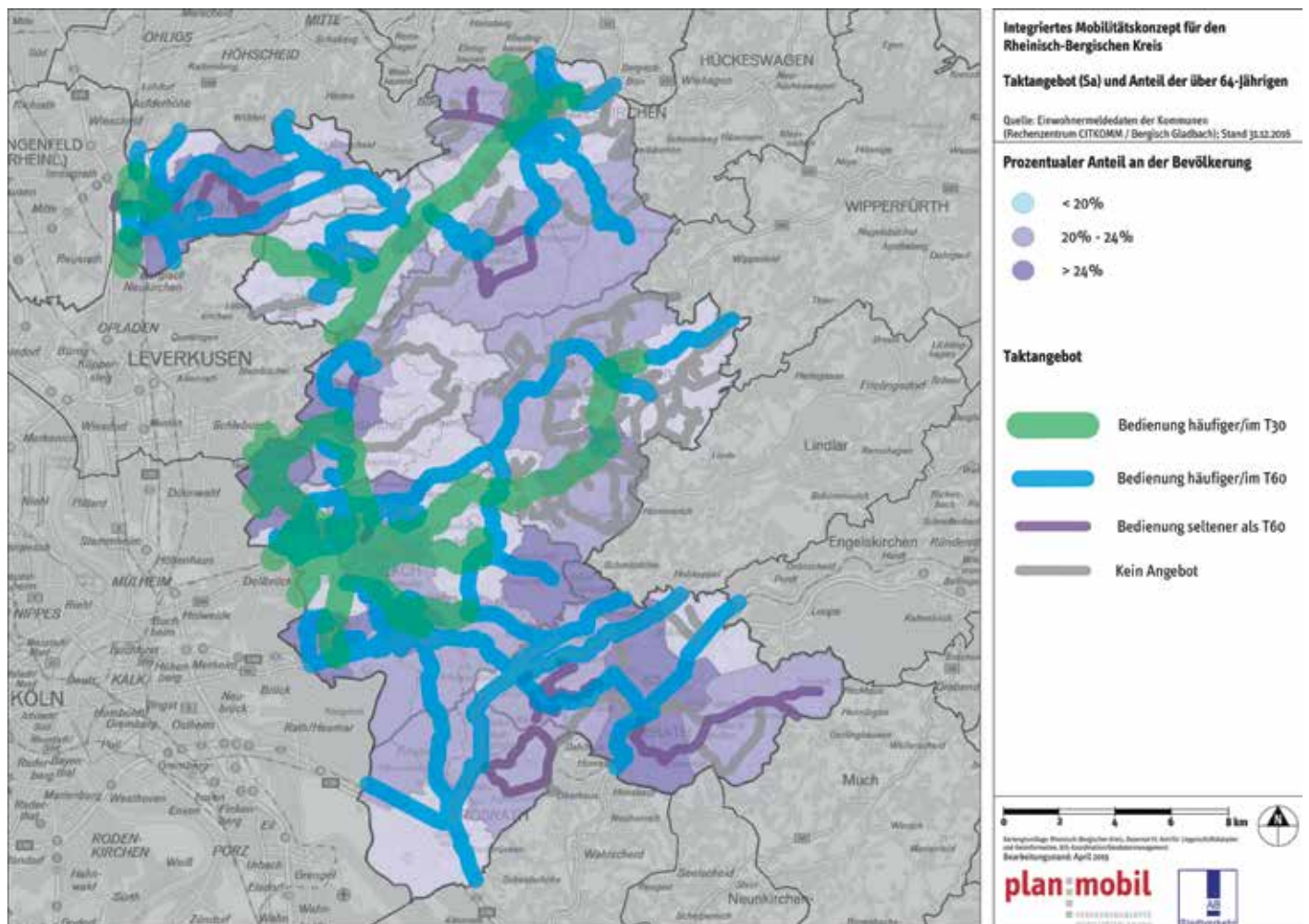
Um ihren Alltag zu gestalten, sind auch ältere Menschen auf den ÖPNV angewiesen. Angesichts einer weiterhin zunehmenden Lebenserwartung und den Auswirkungen des demographischen Wandels nimmt der Anteil der über 64-Jährigen auch in den kommenden Jahren stetig zu. Für eine eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben wie auch als Zielgruppe für den ÖPNV wächst die Bedeutung älterer Menschen weiter. Die nachfolgende Abbildung stellt den Anteil der über 64-Jährigen nach Wohnplätzen überlagert von der Taktichte Mo-Fr dar.

Siedlungsbereiche mit einem hohen Anteil an über 64-Jährigen weisen während der Woche eine überwiegend gute Bedienung durch den ÖPNV auf. Am Wochenende hingegen besteht vor allem in den östlichen Kommunen des RBK lediglich ein Taktangebot im T120 bis hin zu keinem Fahrtenangebot. Dies trifft am Sonntag auch für die südlichen Wohnstandorte in Rösrath und Overath zu.

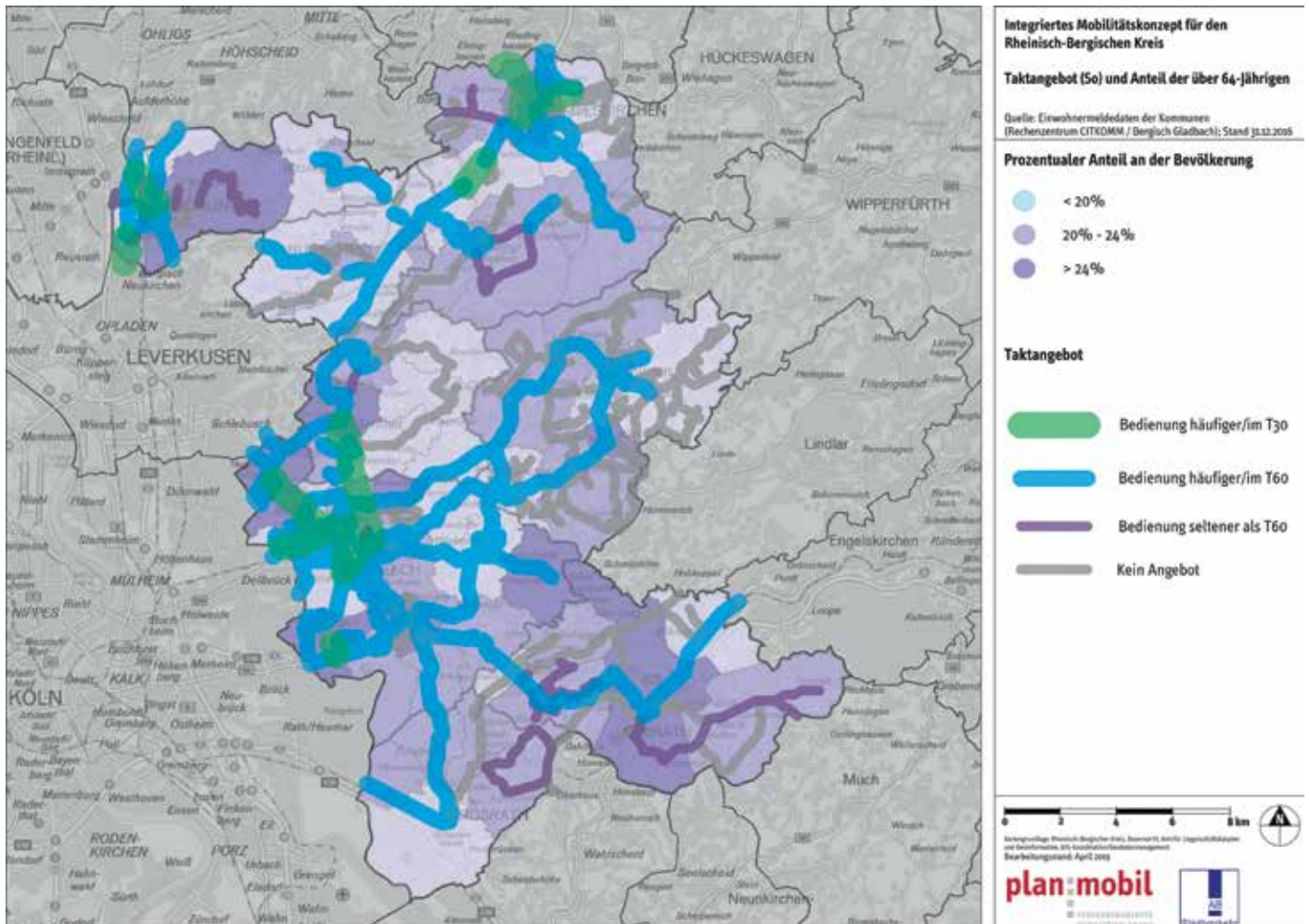
→ Abbildung 19: Taktangebot (Mo-Fr) und Anteil der über 64-Jährigen



→ Abbildung 20: Taktangebot (Sa) und Anteil der über 64-Jährigen



→ Abbildung 21: Taktangebot (So) und Anteil der über 64-Jährigen

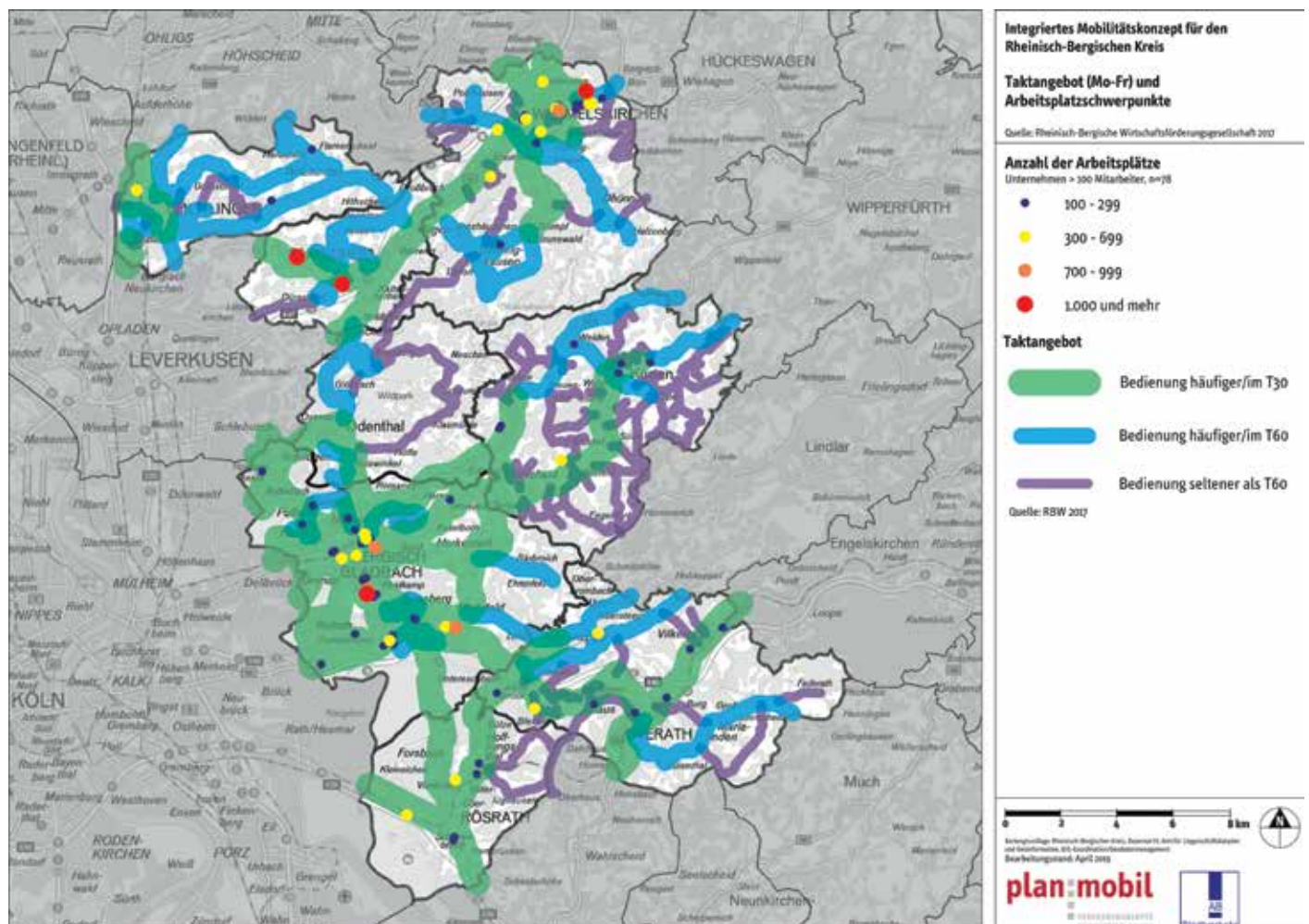


3.1.7 ÖPNV-Angebot der Arbeitsplatzstandorte mit mehr als 100 Arbeitsplätzen

Ein großer Teil des ÖPNV-Fahrgastaufkommens entfällt auf die Ausbildungs- und Arbeitsverkehre. Für Berufspendler ist eine gute Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes für die tägliche Hin- und Rückfahrt entscheidend. Die größte Fahrgastnachfrage ist Mo-Fr 06-08 Uhr und 15-19 Uhr zu erwarten. Außerhalb dieser Kernzeiten und am Wochenende ist mit Ausnahme von großen Betrieben mit Schichtarbeit nur von einer geringen ÖPNV-relevanten Nachfrage auszugehen. Neben der Distanz zwischen Haltestelle und Arbeitsplatz ist für Pendler das Taktangebot eine wichtige Voraussetzung, um statt des Pkws mit dem ÖPNV zur Arbeit zu fahren.

Die Standorte mit mehr als 100 Arbeitsplätzen im Rheinisch-Bergischen Kreis liegen allesamt in Erschließungsbereich von Relationen mit einem Taktangebot von mindestens T60, der Großteil von mindestens T30.

Abbildung 22: Taktangebot des ÖPNV und Lage von Arbeitsplatzschwerpunkten



3.1.8 Barrierefreiheit - Ausbauzustand ÖPNV-Haltestellen

Ein Haltestellenkataster zum aktuellen Ausbauzustand befindet sich im Aufbau. Regionalverkehr Köln und der Rheinisch-Bergische Kreis haben zudem das Projekt ‚Mobilitätssicherung und sichere Mobilität älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen‘ (MoSim) initiiert. In einigen Kommunen des RBK wurde und wird derzeit die Bestandsaufnahme mit der Möglichkeit zur Entwicklung zielgruppengerechter Maßnahmenpläne durchgeführt.

Bei der baulichen Gestaltung sind die Themenfelder Barrierefreiheit, Fahrgastinformation, Sicherheit, Komfort und Verknüpfung zu beachten. Für die Einrichtung und bauliche Gestaltung der Bushaltestellen sind grundsätzlich die Straßenbaulastträger oder von ihm beauftragte Dritte zuständig. Beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen.

Bezogen auf den Ausbauzustand der Haltestellen sind insbesondere bei vielen zentralen Verknüpfungspunkten die Belange einer barrierefreien Mobilität berücksichtigt worden. Ein kreisweiter flächendeckender Umbau der Haltestelleninfrastruktur steht noch aus. Ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge im ÖPNV weisen die technischen Ausstattungsmerkmale für eine barrierefreie Nutzung auf. Im Zuge der stattfindenden sukzessiven Modernisierung der Fahrzeugflotten der Verkehrsunternehmen ist dieses Themenfeld mit wenig Handlungsdruck unterlegt, wohingegen im Bereich der barrierefreien Fahrgastinformationen (bspw. durchgängig barrierefreies Internetangebot oder barrierefrei App) durchaus Optimierungspotenzial besteht. Entsprechende Festlegungen zu den einzelnen Themenfeldern sind in der kommenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans des RBK zu treffen und ggf. zu schärfen.

3.1.9 Tarif

Ein verständliches und nachvollziehbares Tarifsystem ist sicherzustellen. Im Untersuchungsgebiet gilt der VRS-Tarif. Tickets können in Bussen, an den Automaten an Bahnhöfen, an den bekannten Verkaufsstellen der Verkehrsbetriebe oder bei anderen Vertriebspartnern erworben werden. Das Fahrkartensortiment kann kundenfreundlich elektronisch erworben werden, zusätzlich besteht das Angebot Handytickets zu nutzen.

Als Zugangshemmnis zum Umweltverbund für Fahrten von/nach Köln wird in der Befragung der Städte und Gemeinden die Tarifgrenze zwischen der Stadt und dem Rheinisch-Bergischen Kreis genannt. Auch wenn die Fahrt ab Bergisch Gladbach mit der S-Bahn potentiell eine Zeitersparnis – in den Verkehrsspitzenzeiten – gegenüber der Fahrt mit dem Pkw bedeutet, entfällt ein finanzieller Anreiz.

Bisher bestehen im Rheinisch-Bergischen Kreis keine Angebote in Richtung einer Mobilitätskarte, das heißt der tariflichen Integration unterschiedlicher Mobilitätsdienstleistungen in einem Medium, welche eine Vereinfachung intermodaler Mobilitätsketten und eine verbesserte Zugänglichkeit zu den Mobilitätsangeboten schafft. Diese Angebote gelten derzeit lediglich für die umliegenden Städte Köln, Bonn, Leverkusen, etc.

Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg ist derzeit gemeinsam mit weiteren Verkehrsverbünden in Abstimmungsgesprächen zur Einführung eines tarifübergreifenden Mobilitätstickets. Im Rahmen des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis - Das Bausteinsystem“ engagiert sich auch der Kreis in Zusammenarbeit mit dem VRS darum eine verkehrsmittelübergreifende Mobilitätskarte einzuführen.

Erkenntnisgewinn für das Integrierte Mobilitätskonzept

- Geringes SPNV-Angebot insbesondere abseits der Bereiche im Zulauf auf das angrenzende Oberzentrum Köln
- Das ÖPNV-Netz ist auf Köln sowie Bergisch Gladbach ausgerichtet, eine Nord-Süd-Verbindung mit Ausnahme über Bergisch Gladbach besteht nicht
- Überwiegend gute Erschließungswirkung des ÖPNV in dichter besiedelten Bereichen
- Wohnplätze mit geringer Besiedlungsdichte verfügen sowohl die Erschließung als auch das Taktangebot betreffend über erschwerte Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV-Angebot (Nähe zur Haltestelle, Fahrtenangebot)
- Abseits der Mittelzentren Bergisch Gladbach, Leichlingen und Wermelskirchen nimmt das Fahrtenangebot am Wochenende deutlich ab
- Abseits der SPNV-Korridore bestehen oftmals Geschwindigkeitsnachteile des ÖPNV gegenüber dem MIV, insbesondere auf Verbindungen, die nicht im Zulauf auf Bergisch Gladbach und Köln liegen
- Wohnplätze mit hohem Anteil an über 64-Jährige sind überwiegend gut angebunden, für unter 19-Jährige stehen insbesondere am Wochenende teils wenige Fahrtenmöglichkeiten zur Verfügung
- Überführung verschiedener Fragestellungen in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, welcher auf den Grundaussagen des Integrierten Mobilitätskonzeptes aufbauen kann.

Mögliche Handlungsansätze

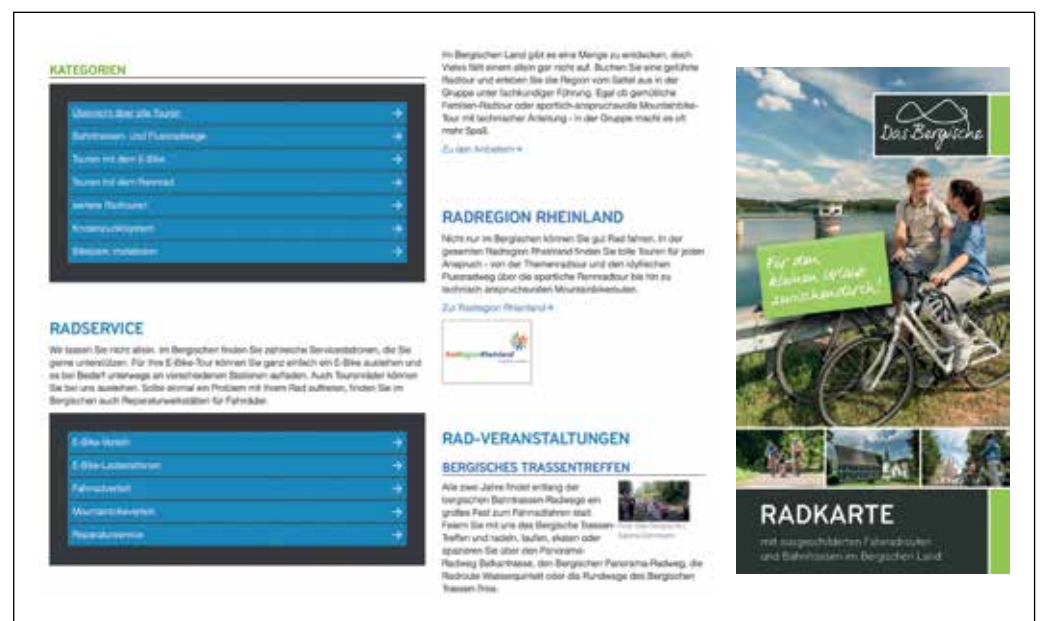
- Prüfung von Potenzialen für die Stärkung des ÖPNV in der Region, z. B. durch Einsatz von Expressfahrten zu Zentren, Bahnhöfen oder Verknüpfungspunkten
- Einrichtung neuer Nord-Süd-Verbindungen im Kreis
- Verlängerung von Schienenverbindungen (RE/RB, Stadtbahn) ins Kreisgebiet
- Beschleunigung von bestehenden Verbindungen durch Überplanung oder Einrichtung zusätzlicher Verkehre
- Gesonderte Angebote für Arbeitsplatzstandorte, Einkaufs-/ Versorgungsstandorte, Freizeitziele, Entwicklungsgebiete etc.
- Prüfung der Angebotsverbesserungen im Spät- und Wochenendverkehr und bedarfsorientierte Anpassungen
- Prüfung und Planung neuer Angebotsformen und deren Einsatzmöglichkeiten: bspw. On-demand-Verkehre, autonome Buslinien etc.
- Noch stärkere Verzahnung der Bürgerbusangebote mit dem klassischen Linienverkehr
- Stärkung der kreisüberschreitenden Zusammenarbeit für eine regionale ÖPNV-Entwicklung
- Qualitätsverbesserungen in der Fahrzeugflotte (Klimaanlagen, WLAN, etc.)

3.2 Radverkehr

Radverkehr wird in weiten Teilen des Rheinisch-Bergischen Kreises noch als überwiegend freizeitorientierte Bewegungsmöglichkeit angesehen. Dass starke Unterschiede innerhalb des Kreisgebietes bei der Fahrradnutzung bestehen und dass deutlich höhere Wegeanteile des Fahrrads möglich sind, zeigt das Beispiel der Stadt Bergisch Gladbach, in der immerhin 13,4 % der Wege mit dem Rad zurückgelegt werden.

Das Thema Freizeitradverkehr ist bereits sehr präsent und wird vom Kreis bzw. der gemeinsamen touristischen Dachorganisation „Das Bergische“ des Oberbergischen und des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie der Naturarena Bergisches Land e. V. sehr gut vermarktet. Auf der Homepage von „Das Bergische“ gibt es zahlreiche, gut dargestellte und erläuterte Informationen zum Freizeitradeln. Zudem gibt es auch hilfreiche Printmedien, wie beispielsweise die regionale Radkarte, die einen sehr guten Überblick über das Angebot geben.

→ Abbildung 23: Ausschnitt aus Homepage (screenshot) und Radkarte „Das Bergische“

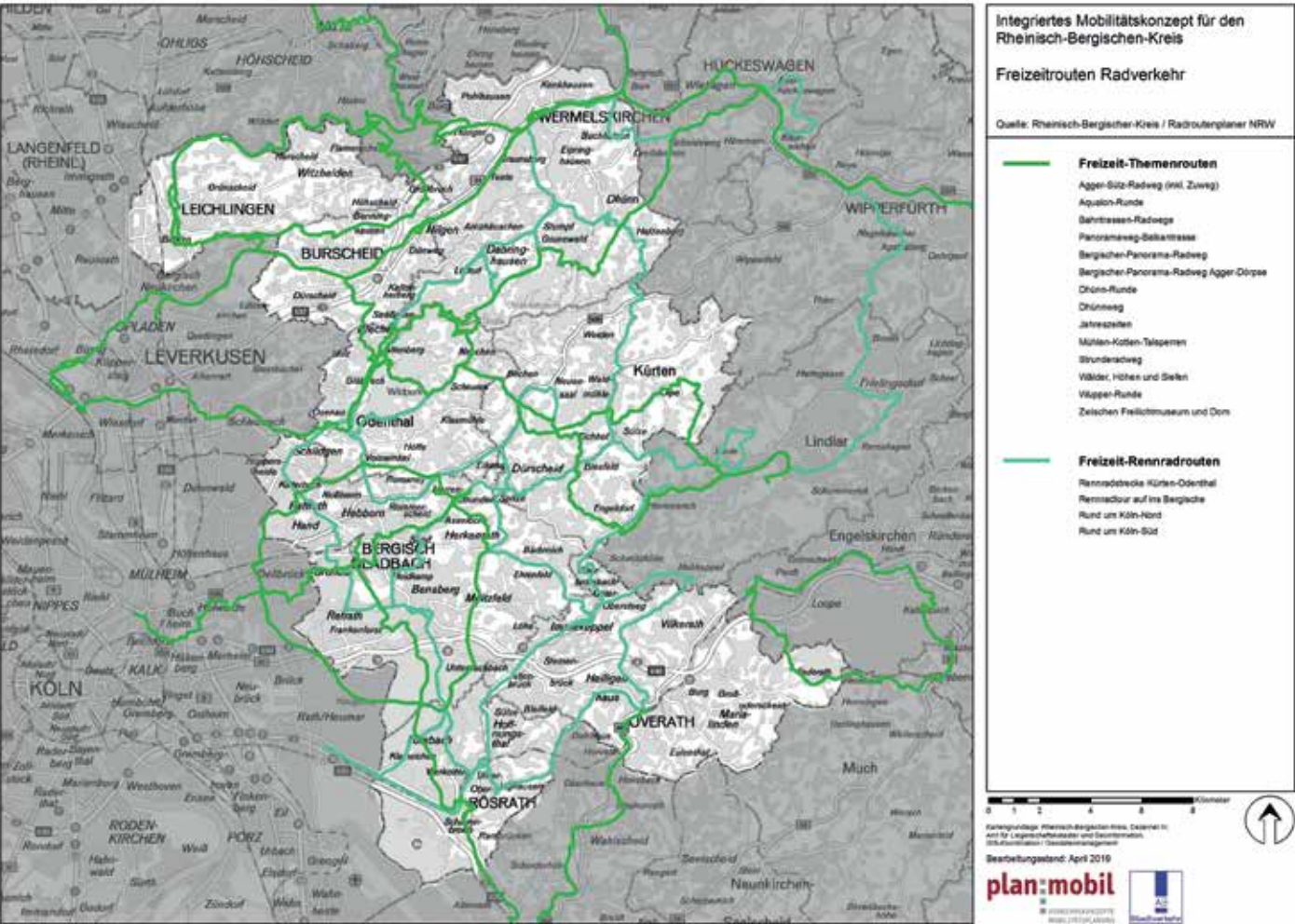


Es gibt ein großes Angebot von Freizeitrouten im Kreisgebiet, wobei der Großteil der Routen mit einer wegweisenden Beschilderung ausgestattet ist. Das Netz der RadRegionRheinland verfügt zusätzlich über ein Knotenpunktsystem.

→ Tabelle 11: Freizeitrouten für den Radverkehr

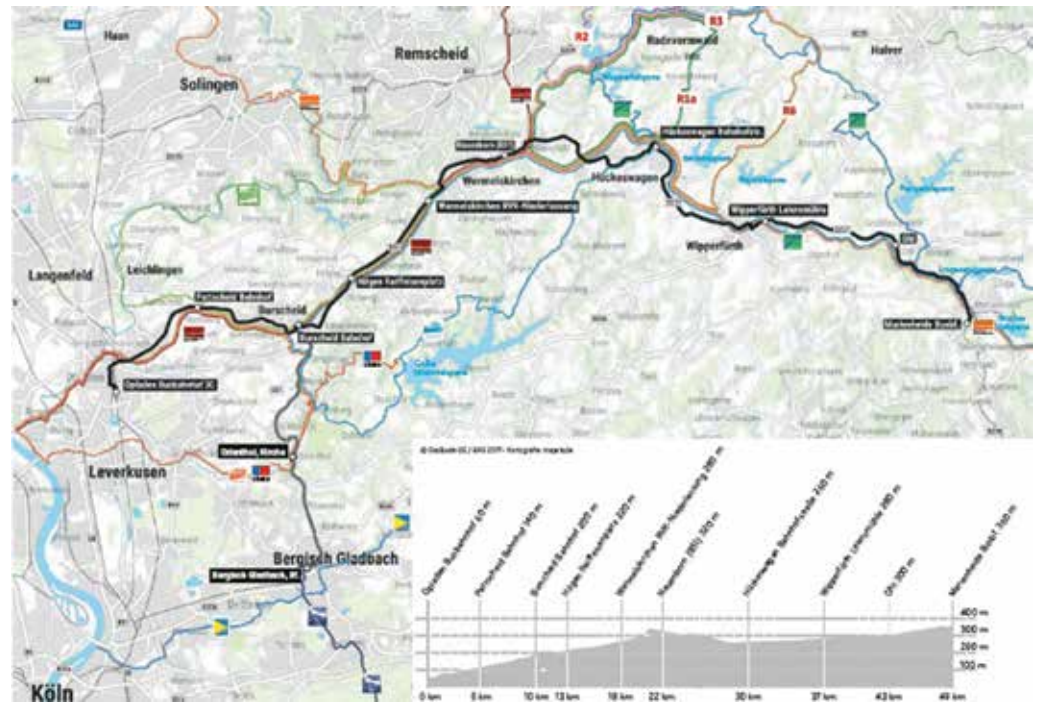
Themen- / Rundrouten	Rennradrouten
Agger-Sülz-Radweg Zuweg Agger-Sülz-Radweg Aqualon-Runde Panoramaweg-Balkantrasse Bergischer-Panorama-Radweg Dhünn-Runde Dhünnweg Unterwegs auf stillgelegten Bahntrassen Mühlen-Kotten-Talsperren Strunderadweg Wälder, Höhen und Siefen Wupper-Runde Zwischen Freilichtmuseum und Dom	Rennradstrecke Kürten-Odenthal Rennradtour auf ins Bergische Rund um Köln-Nord Rund um Köln-Süd Rennradstrecke Kürten-Wermelskirchen

→ Abbildung 24: Heutiges Freizeitnetz für den Radverkehr



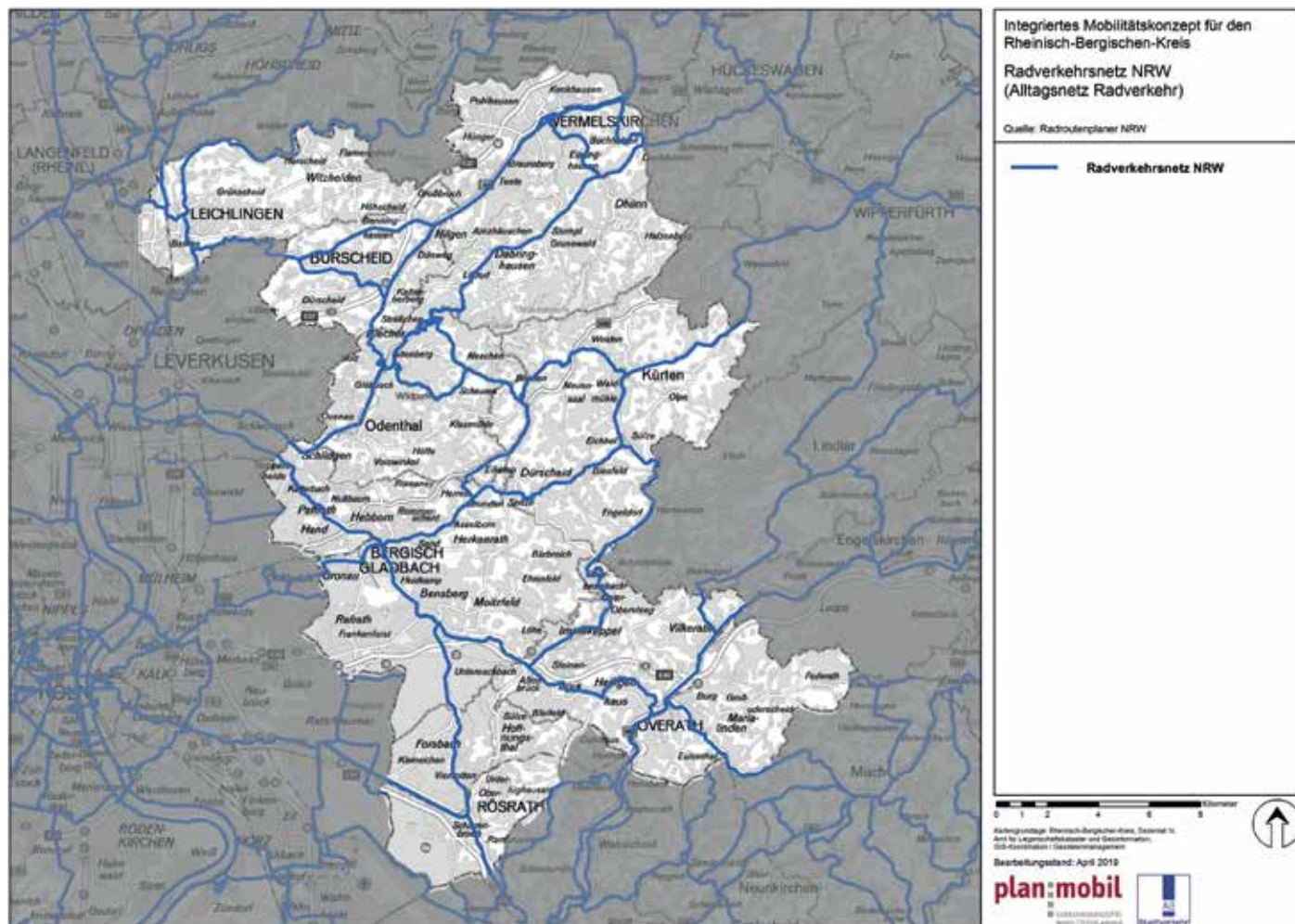
Mit der Balkantrasse existiert ein sehr beliebter Bahnradweg. Mittlerweile ist das Angebot durch Einführung des Bergischen Fahrradbusses noch attraktiver geworden, da die Freizeitradler nur noch eine Strecke mit dem Rad bewältigen müssen/können. Zusätzlich besteht seit 2019 das Angebot der Anbindung des Bergischen Fahrradbusses nach Bergisch Gladbach (siehe Fahrplan 2019).

→ Abbildung 25: Flyer zum Bergischen Fahrradbus



Das regionale, kreisweite Radverkehrsnetz ist geprägt durch das landesweite Radverkehrsnetz NRW. Dieses Netz soll überwiegend dem alltäglichen Radverkehr dienen. Es verfügt vollständig über eine wegweisende Beschilderung.

→ Abbildung 26: Radverkehrsnetz NRW – das regionale Alltagsnetz



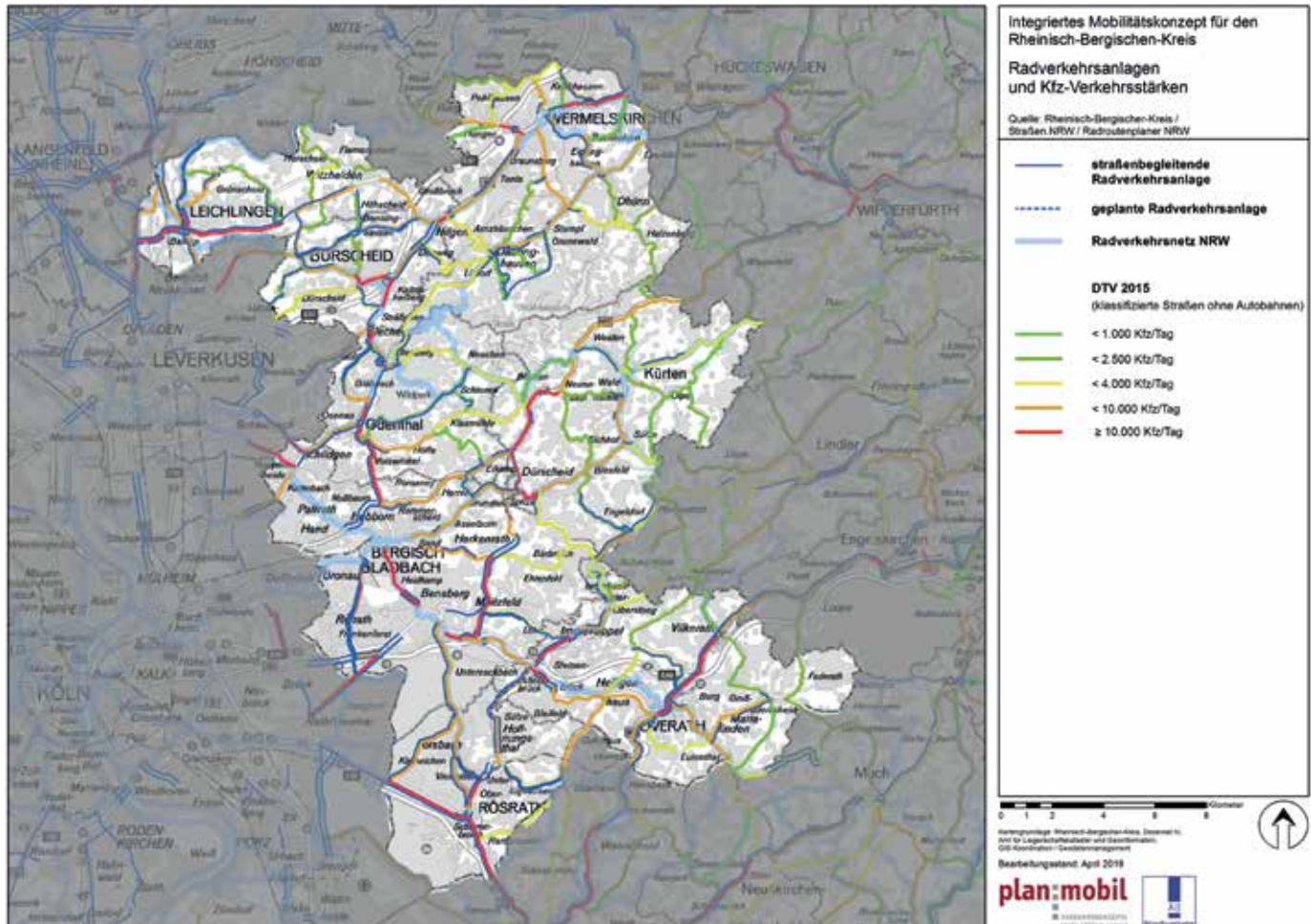
Das Landesnetz wurde in den Jahren 2006/2007 durch ein kreisweites Wegweisungsnetz kommunal verdichtet. Kommunale Radverkehrsnetze für den Alltagsverkehr mit einem hierarchischen Netzaufbau, gibt es bislang sehr wenige bei den kreisangehörigen Kommunen. Lediglich in der Stadt Bergisch Gladbach wurde bei der Bearbeitung des Mobilitätskonzepts ein Radverkehrsnetz in Anlehnung an das technische Regelwerk (ERA) erstellt, wobei in der Netzentwicklung ein nachfrageorientierter Ansatz gewählt worden ist anstatt eines angebotsorientierten Ansatzes, bei dem das Netz auf Basis von Verbindungsfunktionsstufen aufgestellt wird. In Rösrath besteht ein Radverkehrskonzept; ein detailliertes Radverkehrsnetz auf Grundlage von Radverkehrsverbindungen wurde jedoch nicht entwickelt, auch wenn das Konzept möglichst durchgehende und verknüpfte Radverkehrsführungen entlang wichtiger Straßen anstrebt.

Konzepte und Maßnahmenentwicklungen zur Verbesserung der Radverkehrssituation, die auf einem Netzgedanken aufbauen, gibt es dementsprechend nur in Bergisch Gladbach und Rösrath. In den anderen Kommunen erfolgt die Radverkehrsförderung entlang von Straßen in der Weise, dass vor Ort bekannte Problemlagen über die Umsetzung von Einzelmaßnahmen gelöst werden sollen.

Bei regionalen Netzen befinden sich große Anteile der Verbindungsstrecken in der zwischen-gemeindlichen Außerortslage. Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA, FGSV 2010) sind im Zuge von Landstraßen in der Regel straßenunabhängig oder straßenbegleitend geführte Radwege notwendig. Eine Fahrbahnführung kommt nur bei geringerer Verkehrsbedeutung für den Radverkehr in Betracht oder bei Straßen mit einer täglichen Verkehrsstärke von weniger als 2.500 Kfz/Tag (DTV) in Kombination mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h bzw. bei Straßen mit einer täglichen Verkehrsstärke von weniger als 4.000 Kfz/Tag (DTV) in Kombination mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.

Die untenstehende Karte zeigt auf, dass es innerhalb des Kreisgebiets große Netzlücken entlang des klassifizierten und stärker belasteten Straßennetzes gibt. Beispiele fehlender Radverkehrsanlagen und lückenhafter Führungsangebote finden sich in allen Kommunen.

→ Abbildung 27: Führungsangebot für den Radverkehr im Zuge des klassifizierten Straßennetzes



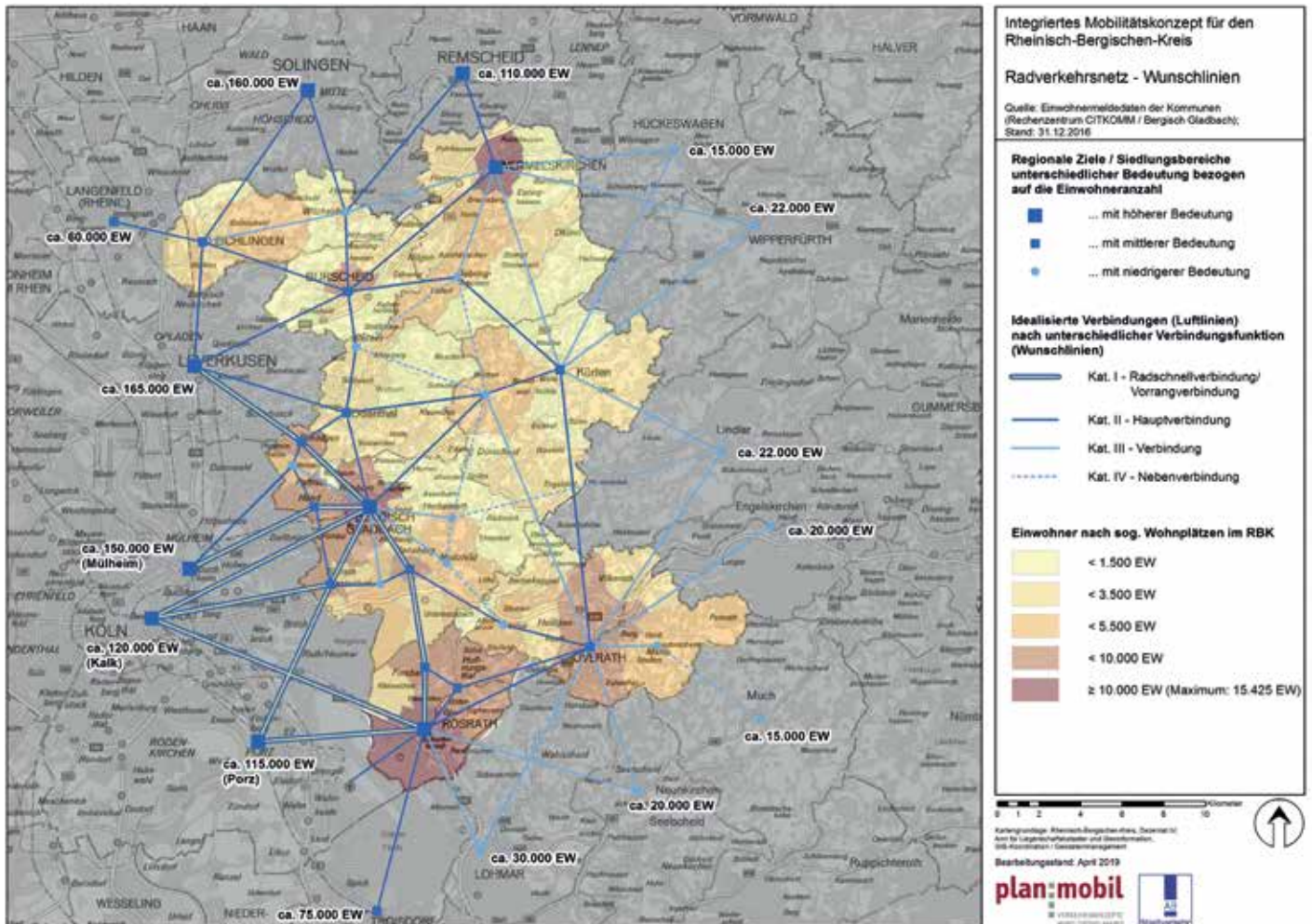
Bei der später erfolgenden Netzentwicklung für ein kreisweites Alltagsnetz wird es darum gehen, alle Kommunen und ihre bedeutenden Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen zu verbinden. Für den Bereich der zwischengemeindlichen Verbindungen erfolgt eine Orientierung am System der Zentralen Orte, das die einzelnen Orte im Gefüge des Gesamtsystems in unterschiedlichen Hierarchiestufen mit Ausstattungsmerkmalen belegt. In der Abbildung zu den Wunschlinien (siehe unten) sind die Orte unterschiedlicher Hierarchie auf Basis von Einwohnerzahlen eingeteilt.

In Orientierung an den raumordnerischen Zielsetzungen ist durch eine entsprechende Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur sicherzustellen, dass die Zentralen Orte in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung innerhalb bestimmter Zeitgrenzen erreicht werden können. Hierfür ist es erforderlich, dass über eine funktionale Gliederung des Verkehrsnetzes jedem Netzelement im Rahmen einer Kategorienbildung eine bestimmte Netzbedeutung zugewiesen wird, in der sich die Bedeutungen der Verbindungen widerspiegeln, die über dieses Netzelement verlaufen. Hier erfolgte eine Gliederung gewünschter Verbindungen nach den Kategorien:

- I Radschnellverbindung / Vorrangverbindung
- II Hauptverbindung
- III Verbindung
- IV Nebenverbindung

Vor der eigentlichen Netzentwicklung wird ausgehend von den zu berücksichtigten Zentralen Orten und deren Verflechtungen ein so genanntes Wunschliniennetz abgeleitet (s.u.). Die Wunschlinien zeigen alle wesentlichen Quell-Ziel-Beziehungen als Ideallinie (Luftlinie) ohne Beachtung des tatsächlichen Wege- und Straßennetzes. Bereits bei dieser Darstellung ist die Verbindungsbedeutung abzulesen.

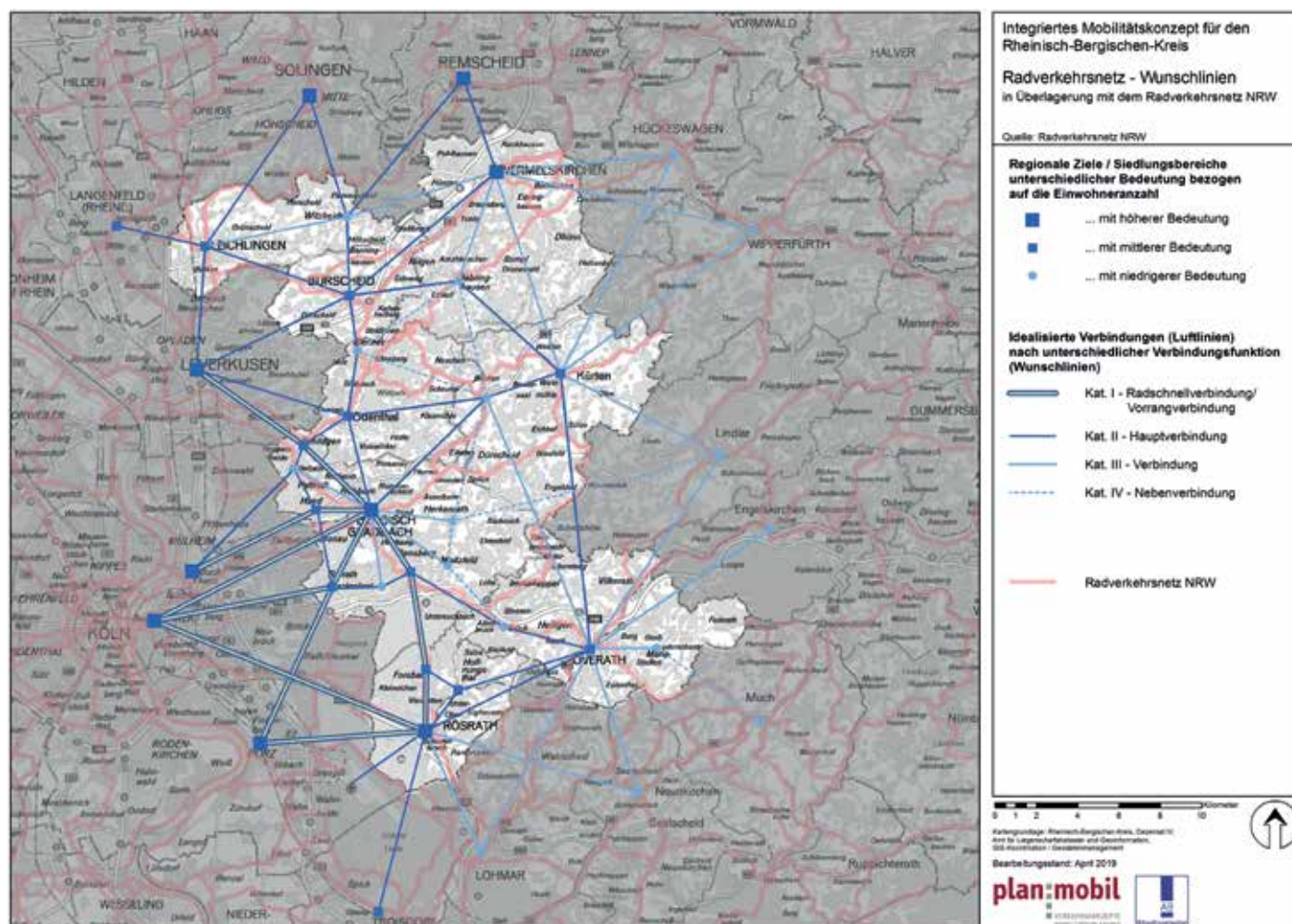
→ Abbildung 28: Notwendige Verbindungen eines regionalen Radverkehrsnetzes – Wunschliniennetz



Bei Überlagerung des Wunschliniennetzes mit dem Radverkehrsnetz NRW lässt sich erkennen, dass bereits viele Verbindungen über das Landesnetz abgedeckt werden. Hiermit ist jedoch noch keine Aussage getroffen, ob die Qualität der vorhandenen Radverkehrsführung der Netzbedeutung gerecht wird.

Einzelne Verbindungen werden über das Radverkehrsnetz NRW noch nicht abgedeckt, diese verlaufen insbesondere in Nord-Südlicher-Ausrichtung.

→ Abbildung 29: Fehlende Verbindungen beim Alltagsnetz (Radverkehrsnetz NRW)



Erkenntnisgewinn für das Integrierte Mobilitätskonzept

- Zahlreiche Netzlücken entlang des klassifizierten Straßennetzes: Infrastrukturdefizit für den Radverkehr
- Kaum kommunale Radverkehrskonzepte / Radverkehrsnetze
- Fehlende Verbindungen insbesondere in Nord-Südlicher-Ausrichtung, v.a. im östlichen Bereich des Kreises
- Fehlende Radrouten für Pendlerverkehre als Anreiz für Umstieg auf das Fahrrad (Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen liegt vor)
- Gutes Angebot an ausgewiesenen Themenrouten für den Freizeitradverkehr mit unterschiedlichen Qualitäten und Merkmalen (mit dem Bergischen PanoramaRadweg und dem PanormaRadweg Balkantrasse im Norden bestehen nur wenige Qualitätsradwege, die optimale funktionale Qualitäten für ein angenehmes, konfliktfreies Fahrradfahren anbieten)
- Gute Netzerschließung über das Radverkehrsnetz NRW jedoch mit großer Diskrepanz zwischen inhaltlichem Anspruch und faktischer Qualität der Infrastruktur/ Führungsform für den Radverkehr

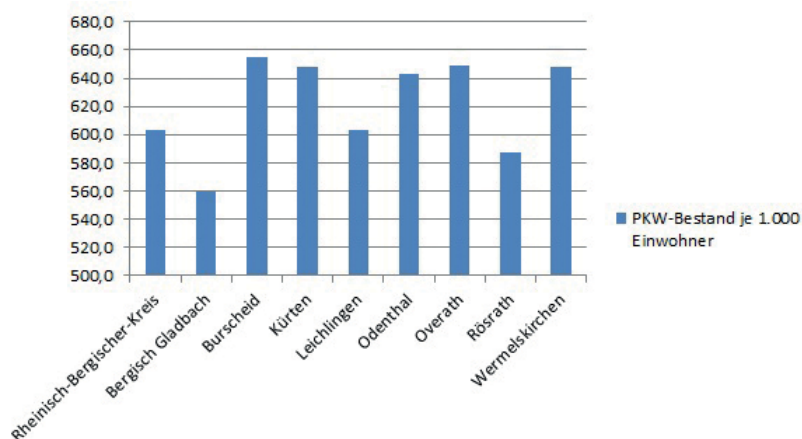
Mögliche Handlungsansätze

- Schließung von Netzlücken – zunächst entlang von Hauptverbindungen für Nahmobilität und Tourismus sowie entlang von stärker befahrenen Straßen mit baulastträgerübergreifender Priorisierung und Umsetzung
- Schließung von Netzlücken zu den Haltestellen des SPNV und wichtigen Haltestellen des ÖPNV/Mobilstationen zur Stärkung der Verknüpfung ÖV - Rad
- Ausbau eines „Premiumnetzes/Premiumverbindungen“ entlang von Verbindungen mit den höchsten Potenzialen westl. RBK-Gebiet
- Ggf. zukünftig angebotsorientierte Markierungslösungen entlang geringer belasteter Straßen:
„Die Umsetzung von verkehrssicherheitserhöhenden Projekten, wie z.B. „Schutzstreifen für Radfahrer außerorts“ wollen wir unterstützen.“
(Koalitionsvertrag GroKo 2018)
- konsequente und strategische Radverkehrsförderung hin zu einem fahrradfreundlichen Kreis in interkommunaler und baulastträgerübergreifender Zusammenarbeit

3.3 MIV und Wirtschaftsverkehre

Der motorisierte Individualverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis hat eine hohe Bedeutung für die Mobilität der Menschen. Er ist in allen Städten und Gemeinden die am häufigsten genutzte Verkehrsart*. Auf 1.000 Einwohner entfallen kreisweit 603 Pkw**. Die höchste Zahl an Pkw je 1.000 Einwohner entfallen auf die Städte Burscheid, Overath, Wermelskirchen und Kürten.

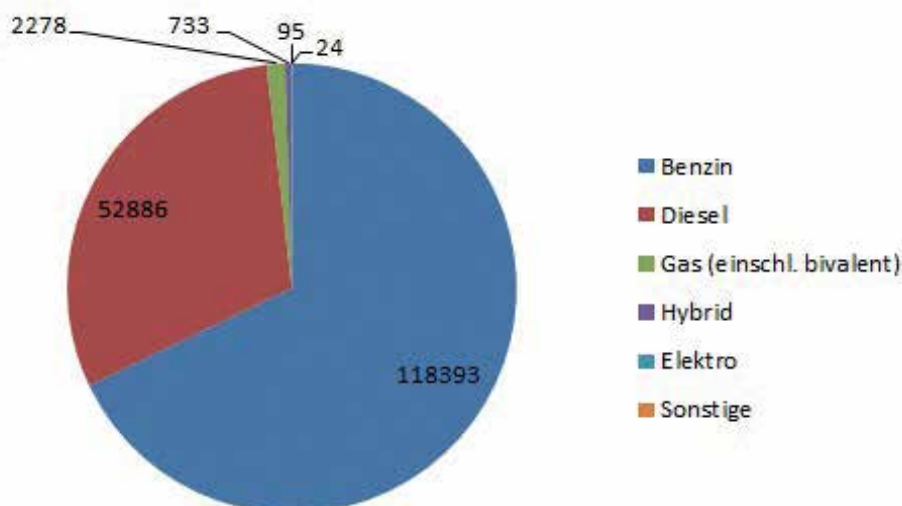
→ Abbildung 30: Pkw-Bestand je 1.000 Einwohner



Quelle: Eigene Berechnung nach Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kraftfahrzeugarten (IT.NRW; Kraftfahr-Bundesamt); Stand 01.01.2017

Die nachfolgende Abbildung zeigt den Pkw-Bestand nach Kraftstoffart auf. Zwei Drittel der im RBK gemeldeten Pkw werden mit Benzin betrieben, rund ein Drittel mit Diesel. Der Anteil an Gas, Hybrid, Elektro und sonstigen Antrieben liegt bei rund zwei Prozent.

→ Abbildung 31: Pkw-Bestand nach Kraftstoffarten



Quelle: Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes FZ 1, Stand 01.01.2017

* 46% als Fahrer, 16% als Mitfahrer (MID 2017)

** Vergleichswerte: Deutschland – 573, NRW – 550, Köln – 425

Die Nutzung des Automobils sorgt für eine hohe Erreichbarkeit des Gesamttraumes, stellt ein zeitlich flexibles Verkehrsmittel dar, dient als Zubringer zum Schienenverkehr und bietet weitere individuelle Vorteile. Der Kreis ist durch ein dichtes Straßennetz und eine hohe regionale und überregionale Erreichbarkeit geprägt. Insbesondere die Autobahnen sind von hoher Bedeutung für die Erreichbarkeit der unterschiedlichen Ziele in der Region und darüber hinaus.

Die Autobahn A1 durchläuft den Kreis im Norden von Westen nach Osten, und ebenfalls von Westen nach Osten verläuft im Süden die A4. Als Nord-Süd-Verbindung gilt die A3, die den Kreis an der westlichen Seite tangiert und in der Stadt Rösrath durchschneidet. Die A59 führt zu den Städten Bonn und Koblenz. Insgesamt gibt es zehn Autobahnanschlussstellen auf dem Kreisgebiet.

Neben den Autobahnen haben vor allem die Bundesstraßen für den Kreis eine hohe Bedeutung, sowohl für die kreisbezogenen Binnenverbindungen als auch für die Beziehungen in die benachbarten Kreise und Städte. Im Einzelnen sind dies die Bundesstraße 51 (Abschnitt im RBK: Wermelskirchen - Anschlussstelle A1 Burscheid), Bundesstraße 506 (Abschnitt im RBK: Kürten - Bergisch-Gladbach), Bundesstraßen 55 und 484 (Abschnitt im RBK: Overath).

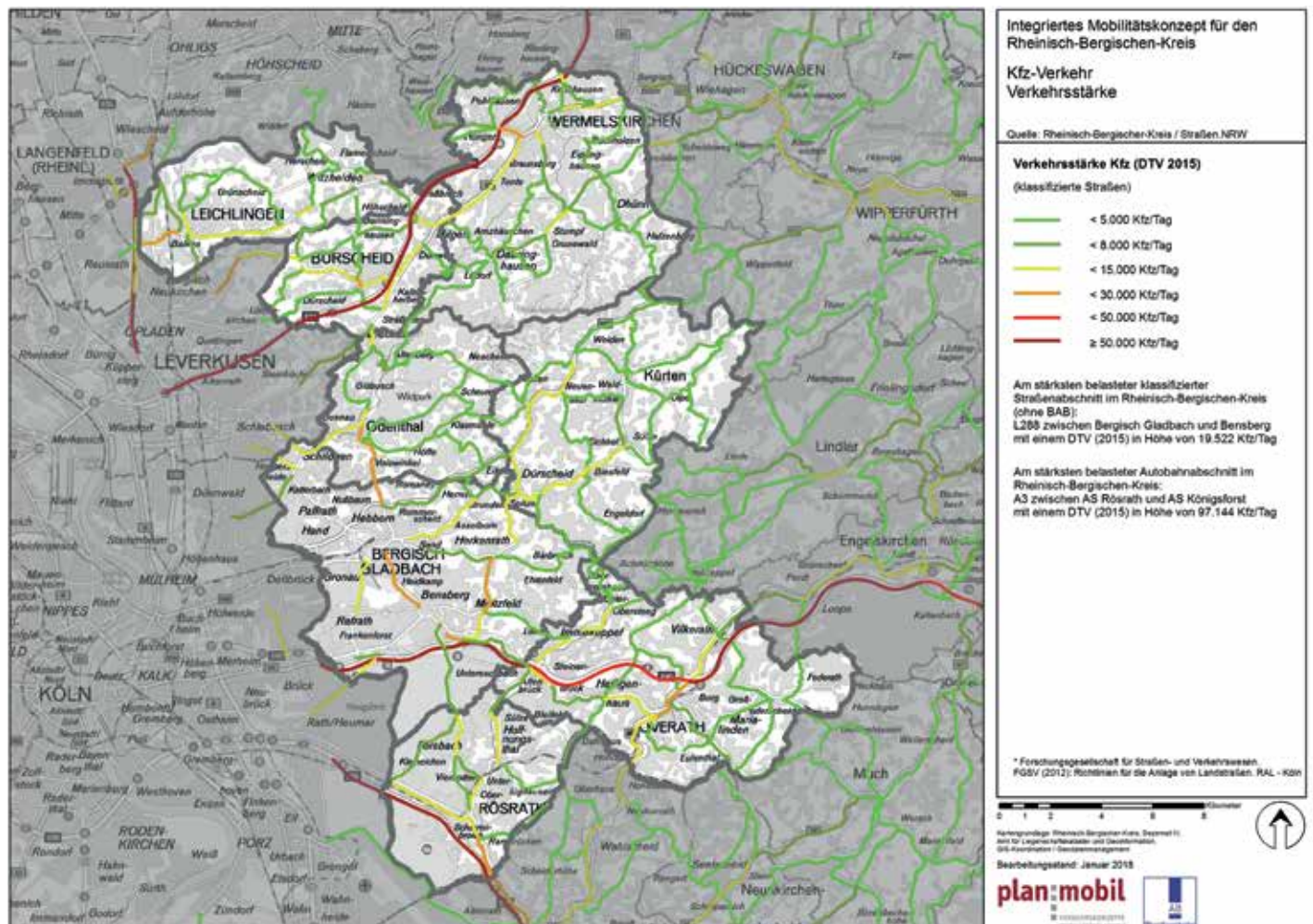
Entgegen der oben dargestellten Vorteile in der Pkw-Nutzung ist der Kfz-Verkehr einer der Hauptverursacher von Luft- und Lärmemissionen. Insbesondere die Bevölkerungszunahme in den Metropolregionen, der kontinuierliche Anstieg der Berufspendlerzahlen und der Pendeldistanzen sowie der Motorisierungsgrad, der sich über die Jahre stets erhöht hat, tragen dazu bei, dass der Auslastungsgrad der Straßen (insbesondere für die Spitzenstunden) mancherorts kritische Werte erreicht hat und somit kontinuierlich Verkehrsstörungen zu erwarten sind. Insbesondere die Strecken im Zulauf auf die großen Städte Köln und Leverkusen sind hiervon betroffen. Somit ist auch der Rheinisch-Bergische Kreis in ausgewählten Bereichen von hohen Verkehrsbelastungen durch Pkw- und Lkw-Verkehre geprägt.

Dieser Umstand wirkt sich auch negativ auf die weiteren Verkehrsträger aus. Verspätungen im ÖPNV, mangelnde Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen für den Radverkehr, Gefährdungen für den Fußgängerverkehr und verschiedene Sicherheitsaspekte sind entsprechende Beispiele für die negativen Folgewirkungen des Kfz-Verkehrs.

Wie oben schon dargestellt sind insbesondere die Verbindungsstraßen in Richtung Leverkusen und Köln durch starke Durchgangsverkehre gekennzeichnet. Ausweichverkehre bei Stausituationen auf den Autobahnen verschärfen die Problematik an entsprechenden Tagen auf diesen Strecken. Ein besonders gravierendes Problem entsteht durch den kontinuierlich ansteigenden Lkw-Verkehr, der sehr hohe Belastungen in Form von Lärm, Schadstoffen und Gefährdungspotenzial mit sich bringt und darüber hinaus im erheblichen Maße für den Infrastrukturverschleiß verantwortlich ist. Die betroffenen „Durchfahrts-Städte“ können die Verkehrsmengen nur in geringem Maße selbst beeinflussen, da sie weder Einfluss auf die Quelle-/Zielbeziehung haben, nicht immer Baulastträger der entsprechenden Straßen sind und es oftmals kaum alternative Strecken für die auftretenden Verkehre gibt.

Welche Straßeninfrastrukturen und Räume insgesamt besonders stark frequentiert sind, wird im Folgenden dargestellt.

→ Abbildung 32: Durchschnittliche Stärke des Kfz-Verkehrs in 24 Stunden



Gemäß der vorangestellten Abbildung zeigen folgende Streckenabschnitte neben den BAB besonders hohe Belastungen auf:

- Bergisch Gladbach Bensberger Str. (ca. 19.500 Kfz/Tag)
- Odenthal Bergisch Gladbacher Str. (ca. 17.500 Kfz/Tag)
- Rösrath Sülztastraße L288 (ca. 18.000 Kfz/Tag)
- Bergisch Gladbach Herkenrath L289 (ca. 17.000 Kfz/Tag)
- Bergisch Gladbach Refrather Weg (ca. 13.500 Kfz/Tag)
- B51 im Bereich Burscheid Kaltenherberg (ca. 13.000 Kfz/Tag)
- B506 im Bereich Kürten-Bechen (ca. 11.500 Kfz/Tag)

Durch das hohe Verkehrsaufkommen kommt es an einzelnen Knoten und auf vielen Hauptstraßen zu Engpässen und damit einhergehenden Verträglichkeitsproblemen, wie oben dargestellt. Da sich das Verkehrsaufkommen nicht gleichmäßig über den Tag verteilt, sind insbesondere die Überlastungen zu den Verkehrsspitzenzeiten besonders gravierend. Zwischen ca. 06.00 und 08.00 Uhr sowie zwischen 15.00 und 19.00 Uhr treten erfahrungsgemäß die stärksten Verkehrsbelastungen auf und somit ist zu diesen Zeiten mit den stärksten negativen Folgewirkungen des MIV auszugehen.

Wirtschaftsverkehr

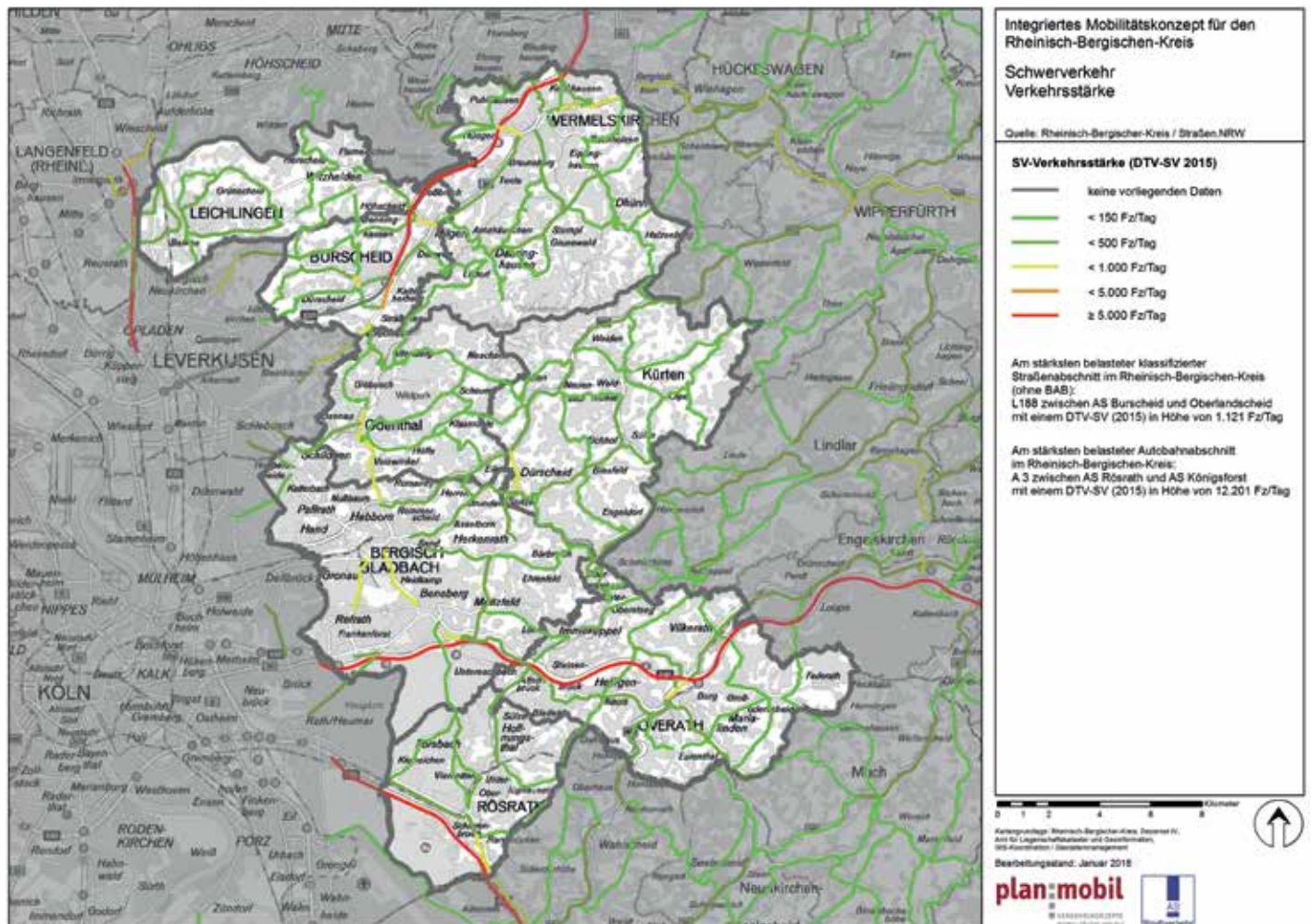
Wirtschaftsverkehr umfasst neben dem Transport von Gütern im Rahmen ihrer Produktion auch die Ortsveränderung von Personen in Verbindung mit Waren und Dienstleistungen, nicht zuletzt auch die Ver- und Entsorgung von Industrie, Gewerbe, Handel und Siedlungen. Es geht also um mehr als nur den typischen Schwerlastverkehr.

Neben den Gesprächen in den kreisangehörigen Kommunen und auf Kreisebene sowie bei den Regionalkonferenzen wurden im Arbeitsprozess die Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs auch in Experteninterviews mit der IHK und der Kreishandwerkerschaft vertieft.. Anforderungen des Wirtschaftsverkehrs sind demnach zuerst eine zeit- und ressourcen-effiziente Abwicklung und eine gute Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte zur Standort-sicherung im RBK – für Schwerlastverkehr wie für Geschäftsreisende.

Anforderungen der Gesellschaft an den Wirtschaftsverkehr sind eine möglichst hohe Verträglichkeit in Bezug auf Belastungen fürs Wohnen und sicheren Aufenthalt im Straßenraum. Ein Grundproblem mit dem Straßengüterfernverkehr ist sicher, dass das Volumen immer mehr zugenommen hat, weil schon kleine regionale Preisunterschiede durch die insgesamt billigen Transportkosten große Verkehrsmengen entstehen lassen, trotz Lkw-Maut. Sie führen nicht nur zu einer weiter sinkenden Transporteffizienz der Warenproduktion, sondern zu einer starken Beanspruchung der Straßeninfrastruktur und hohen Erhaltungskosten.

Lokal in Rhein-Berg gibt es neben dem Ziel- und Quellverkehr von Schwerlastverkehr auch einzelne Fälle von Ausweichrouten als zusätzlicher Durchgangsverkehr von Bundesfernstraßen – bei Stau und vermutlich als „Mautflucht“ auf wenig verträglichen Straßen. Hierbei spielt auch die Navigationssoftware eine wichtige Rolle. Ein regionales, auch kreisweites Projekt „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation im Rheinland“ soll Vorrangrouten für Lkw festlegen, um örtliche Missstände zu vermeiden. Eine Übersicht über die Verkehrsstärken der Schwerverkehre auf Landes- und Kreisstraßen gibt die folgende Abbildung.

→ Abbildung 33: Verkehrsstärke Schwerverkehre



Es wird oft beklagt, dass Güterverkehre bzw. Wirtschaftsverkehre insgesamt in kommunalen Mobilitätsstrategien wenig berücksichtigt werden, sei es aus Datenverfügbarkeitsproblemen oder begründet durch das andere Akteursspektrum als beim alltäglichen Personenverkehr. Die Verkehrserzeugung von Wirtschaftsverkehren im Kreis selbst soll Gegenstand des Integrierten Mobilitätskonzepts insofern sein, dass nach abschließender Analyse (Interviews mit IHK und Kreishandwerkerschaft sowie als ein Themenschwerpunkt bei der 1. Regionalkonferenz) die Handlungsmöglichkeiten im Kreis selbst nach den Zielen „vermeiden – verlagern – verträglich abwickeln“ gesammelt, bewertet und priorisiert werden. Dabei ist der Trend zum Onlinehandel mit der Zunahme der KEP-Verkehre (Kurier - Express - Paket) in allen Siedlungstypen ein Anlass, über verträglichere, effizientere Logistik auf Kurzstrecken nachzudenken. Personenwirtschaftsverkehr wird zunehmend Gegenstand von Betrieblichem Mobilitätsmanagement, das sich nicht nur auf eine bessere Organisation des Pendelns der Beschäftigten beschränkt.

Erkenntnisgewinn für das Integrierte Mobilitätskonzept

- Dichtes Straßennetz mit einer hohen regionalen und überregionalen Erreichbarkeit
- Kfz- und Lkw-Verkehre einer der Hauptverursacher von Luft- und Lärmemissionen
- Auslastungsgrad der Straßen hat mancherorts kritische Werte erreicht, vor allem im Zulauf auf Köln und Leverkusen, was nicht zuletzt die Standortsicherung der lokalen Wirtschaft betrifft
- Problematik der Ausweichverkehre bei Stausituationen auf den Autobahnen, „Durchfahrts-Städte“ können die Verkehrsmengen nur in geringem Maße selbst beeinflussen, da sie weder Einfluss auf die Quelle-/Zielbeziehung haben
- Auswirkungen der Kfz-Verkehre auf die weiteren Verkehrsträger: Verspätungen im ÖPNV, mangelnde Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen für den Radverkehr, Gefährdungen für den Fußgängerverkehr und verschiedene Sicherheitsaspekte
- Für die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr gibt es eine Reihe von beispielhaften Ansätzen in anderen Kommunen, die für Pilotvorhaben mit den Akteuren in Rhein-Berg zu diskutieren sind

Mögliche Handlungsansätze (MIV)

- Privilegierung von Elektrofahrzeugen durch kommunales Handeln: Stellplätze für Elektro-Pkw an zentralen Orten und in Kombination mit Ladeinfrastruktur ausweisen. Elektro-Fahrzeuge von Parkgebühren auf geeigneten Parkplätzen freistellen.
- Förderung von Carsharing und kreisweiter Mitfahrmöglichkeiten zur Minimierung des absoluten MIV-Aufkommens: Erhöhung des Bekanntheitsgrades und Förderung der Akzeptanz. Notwendig hierfür sind verbesserte und mehr Umsteigepunkte für die individuelle Mobilität, Förderung kreisweiter Mitfahrplattformen etc.
- Verkehrsfluss-Optimierung: Verstetigung des Kfz-Verkehrs und Reduzierung der verkehrlichen Emissionen durch geeignete Schaltung von Lichtsignalanlagen
- Optimierte Straßenraumorganisation: Errichtung von weiteren Kreisverkehren oder stellenweise Beschränkungen zum Linksabbiegen
- Bauliche Optimierungen / Lückenschlüsse an ausgewählten Orten
- Beschilderungen, Hinweistafeln, Ausweichrouten bei aktuellen Überlastungsproblematiken; Parkleitsystem via App ergänzen, um Parksuchverkehre zu minimieren

Mögliche Handlungsansätze (Wirtschaftsverkehr)

- Diskussion der Bündelung von Kurier-, Express- und Paketdiensten für dörfliche Gebiete zur Minderung der Verkehrsvolumina, ggf. mit aktiver Rolle der Kommunen und Kombination mit Mitnahmeangeboten für Personen.
- Elektrifizierung der kleinräumigen Logistik (auch Entsorgungsfahrzeuge sowie kommunaler Fuhrpark) als Beitrag zur Emissionsminderung und Dekarbonisierung des Verkehrssektors, bis hin zu Stadtlogistik mit Microhubs und E-Lastenrädern – dazu entsprechend unterstützende Gestaltung von Geschäftsstraßen.
- Emissionsminderung des Schwerlastverkehrs durch Programme zur Fahrzeugtechnik, zu Fahrbahnoberflächen und Knotenpunktformen sowie Verkehrssteuerung (Tempolimit, Lkw-Führung).
- Sondierung der Möglichkeiten zur Intensivierung des Schienengüterverkehrs mit entsprechenden Zubringern sowie der weitergehenden längerfristigen Elektrifizierung von Güterverkehren.

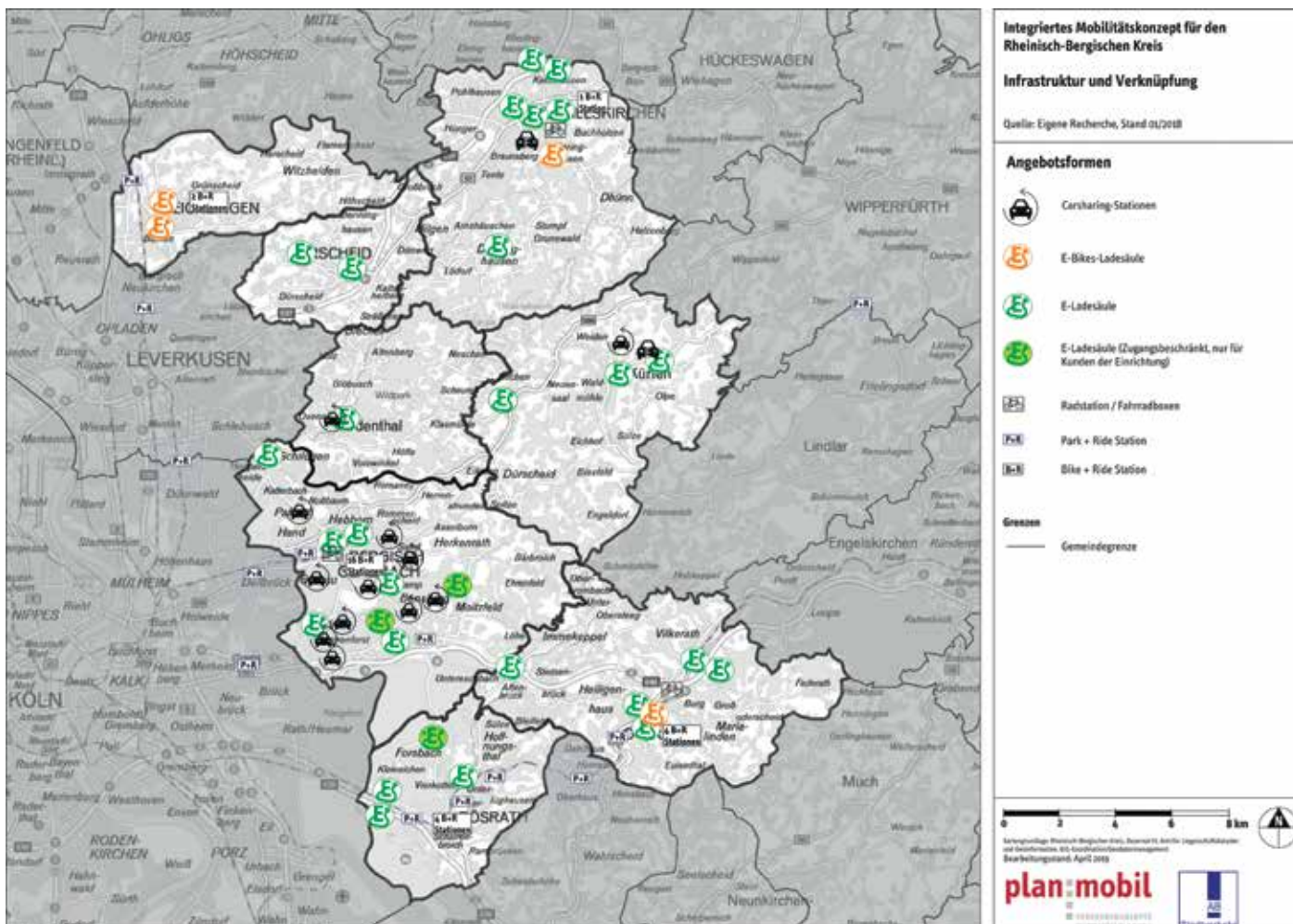
3.4 Intermodalität und Verknüpfung

Verkehr und Mobilität hat einen besonderen Stellenwert und ist grundlegende Basis für die Funktionsfähigkeit vieler Lebensbereiche. Eine nachhaltige Mobilität erstreckt sich über sämtliche Verkehrsträger. Sowohl der öffentliche Verkehr als auch der motorisierte oder nichtmotorisierte Individualverkehr haben ihre spezifischen Vorteile in bestimmten Einsatzbereichen - ein intelligenter Mix aus allem bietet jedoch die größten Vorzüge. Aufgrund sich wandelnder Mobilitätsbedürfnisse und veränderter Rahmenbedingungen gilt für die Zukunft, dass vor allem die abgestimmte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander, mit dem Fokus auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, den höchstmöglichen Nutzen verspricht.

Die räumliche Ausgangssituation für die Umsetzung einer entsprechenden Strategie ist jedoch sehr heterogen. Auf der einen Seite grenzt der Rheinisch-Bergische Kreis an die stark besiedelten Städte Köln und Leverkusen, in denen die Einwohner schon heute auf ein breites Angebot an und die intermodale Verknüpfung von unterschiedlichen Mobilitätsangeboten zurückgreifen können. Auch das angrenzende Bergisch Gladbach weist eine Bandbreite an ergänzenden Mobilitätsangeboten auf, wenn gleich Angebote wie die Fahrradverleihsysteme (u. a. KVB-Rad, nextbike, FordPass Bike) in der Stadt Köln an der Stadtgrenze enden (s. u. Bikesharing).

Auf der anderen Seite existieren ländliche Bereiche, in denen das eigene Auto das dominierende Verkehrsmittel ist und alternative öffentliche Mobilitätsangebote eher rar gesät sind. Dabei spielt gerade ein breites Mobilitätsangebot in seinen unterschiedlichen Facetten und die flexible Erreichbarkeit von Zielen eine wesentliche Rolle für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit einer Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

→ Abbildung 34: Bestehende Angebote Infrastruktur und Verknüpfung (ohne geplante Mobilstationen)



3.4.1 Mobilstationen

Mobilstationen dienen der räumlich gebündelten Verknüpfung von Verkehrsangeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität. Sie erhöhen die Flächenwirksamkeit/ Erschließungswirkung hochwertiger ÖPNV-Angebote durch die Schaffung zentraler Orte für intelligente Zu- und Abbringerangebote. Mobilstationen sind ein modular gestaltbares Angebot in Hinblick auf Ausstattungsmerkmale und die zu kombinierenden Verkehrsmittel – in Abhängigkeit von Aufgabe, Bedeutung im Netz und räumlicher Lage sowie bei Zuordnung zu aufkommensstarken Einrichtungen. Hierzu zählen durchaus auch die Funktion als Treffpunkt, als Aufenthaltsbereich mit Serviceangeboten zur Förderung der Nahmobilität und Übernahme von Versorgungsfunktion.

Zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, aber auch um die Angebotsqualität zu steigern und um den Umstieg für die Verkehrsmittelnutzer vom Auto auf andere Verkehrsträger zu vereinfachen, ist die Einrichtung von Mobilstation im Rheinisch-Bergischen Kreis geplant. So verknüpfen die Mobilstationen beispielsweise den motorisierten Individualverkehr primär mit dem schienengebundenen Personennahverkehr, sekundär mit dem Busverkehr, damit Verkehrsmittelnutzer ihr Auto nicht für die gesamte Strecke von A nach B nutzen müssen und sensible Innenstadtbereiche mit erhöhten Verkehrsmengen mit dem eigenen Auto gemieden werden können.

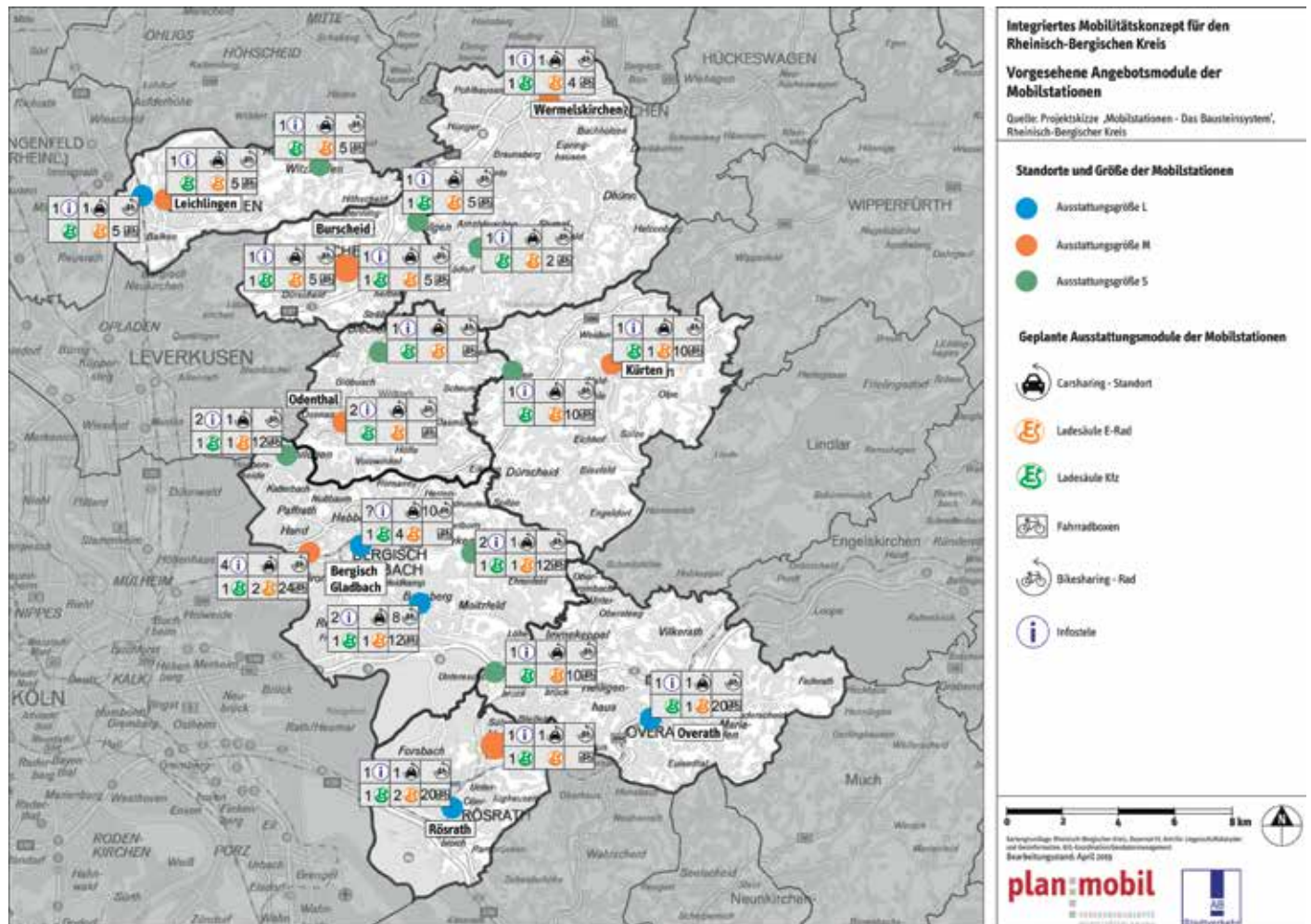
Mitte Dezember 2017 ist der Rheinisch-Bergische Kreis im Rahmen des Wettbewerbs Kommunal-Klimaschutz.NRW für die Einrichtung eines Netzes an Mobilstationen ausgewählt worden. Ein Förderantrag über insgesamt rund 5,8 Millionen Euro wurde Ende März 2019 eingereicht.

Ziel ist es, ein Netz aus Mobilstationen unterschiedlicher Größe, Bedeutsamkeit und Ausstattung im Rheinisch-Bergischen Kreis zu etablieren. Grundlage ist ein modulares Bausteinsystem, bei dem die Mobilstationen flächendeckend in jeder Kommune bedarfsgerecht ausgestattet werden. Bestehende Busbahnhöfe oder Park and Ride-Anlagen an den schienenengebundenen Verknüpfungspunkten werden nach Absprache mit den Kommunen z.B. mit Fahrradabstellanlagen, E-Carsharing-Angeboten oder Elektroladesäulen ausgestattet. In den kommenden Jahren sind flankierende Mobilitätsmanagementaktivitäten mit Landesförderung denkbar, die solche Infrastruktureinrichtungen besser in Wert setzen.

Die Mobilstationen sind in drei unterschiedlichen Ausstattungsvarianten vorgesehen. E-Carsharing und Pedelec-Verleih sind als Ausstattungsmerkmale für die Mobilstationen der Größe L vorgesehen. Insbesondere an zentralen Verknüpfungspunkten könnte die Einrichtung von Dienstleistungsangeboten ein weiteres Modul darstellen. Über die erzeugte Kundenfrequenz wird eine zusätzliche Belebung geschaffen, die die Mobilstationen in ihrer Bedeutung hervorheben.

Die Planungen zu den Standorten sehen vor, Mobilstationen mit vielen Ausstattungsmerkmalen an zentralen Verknüpfungspunkten mit breitem Verkehrsangebot, hoher Bevölkerungsdichte und Publikumsverkehr einzurichten. In ländlichen Bereichen sehen Mobilstationen die Verknüpfung von zwei Verkehrsmitteln, vorwiegend ÖPNV und Fahrrad, vor. Eine Abstimmung mit den Planungen des Nahverkehrs Rheinlands zur Einrichtung und den Ausstattungsmerkmalen von Mobilstationen wird von Beginn an mitgedacht.

→ Abbildung 35: Geplante Standorte und Ausstattung der Mobilstationen



3.4.2 Carsharing

Carsharing-Angebote als Teil von Verleihsystemen sind in Bergisch Gladbach, Kürten, Odenthal angesiedelt. Die Angebote sind stationsbasiert organisiert. Die Standorte sind in zentraler Lage wie beispielsweise an ÖPNV-Haltepunkten, sowie Einkaufs- oder Verwaltungsstandorten, die stark frequentiert sind. In Bergisch Gladbach, Kürten und Odenthal besteht ein Angebot in der Kooperation von Wupsi mit Ford Carsharing. In vier Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises bestehen keinerlei derartige Pilotprojekte an Carsharing-Angeboten. Mit Ausnahme der Stadt Bergisch Gladbach, in der an 11 Standorten Fahrzeuge bereitstehen, sind in Kürten, Odenthal jeweils einzelne Fahrzeuge platziert. Im Kontext mit Mobilstationen (s.u.) und neuen Modellen auch ländlicher Betreibermodelle sind kombinierte Angebotsformen von „urbanem“ (kommerzielle Betreiber) und „ländlichem“ Carsharing (auf Selbstkostenbasis) möglich. Im Raum Stuttgart und im Umland von München sowie in ländlichen Regionen Belgiens sind solche Modelle bereits etabliert. In der Stadt Overath (im Stadtteil Marialinden) wird derzeit auch eine ländliches Carsharing-Angebot aufgebaut für die AnwohnerInnen in Marialinden.

Die nachfolgende Auflistung gibt eine Übersicht über die aktuellen Angebote und die Anzahl der Standorte.

→ Abbildung 35: Geplante Standorte und Ausstattung der Mobilstationen

Stadt	Standorte	Anbieter
Bergisch Gladbach	7 Standorte	Wupsi mit Ford Carsharing
	4 Standorte	FlexiCar
Burscheid	-	-
Kürten	1	Wupsi mit Ford Carsharing
Leichlingen	-	-
Odenthal	1	Wupsi mit Ford Carsharing
Overath	-	-
Rösrath	-	-
Wermelskirchen	-	-

Quelle: Eigene Recherche, Stand 01/2018

Die Carsharingstandorte in Bergisch Gladbach bieten Zugangsmöglichkeiten zu weiteren Verkehrsangeboten als Teil multimodaler Wegeketten. Haltestelle Duckterath (Bus und S-Bahn), Bergisch Gladbach Bahnhof (Bus und RadStation), Refrath Stadtbahn (Bus und Stadtbahn) und Bensberg Busbahnhof (Bus und Stadtbahn) zeichnen sich in ihrer Funktion als Verknüpfungspunkt aus. In Kürten und in Odenthal ist der Stellplatz jeweils in zentraler Lage am Rathaus.

Im Rahmen der Einrichtung von Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis sind weitere Carsharing-Standorte vorgesehen. Damit geht Rhein-Berg wie andere Regionen (z.B. um München und Stuttgart) mit einem interkommunalen Ansatz neue Wege eines Carsharings außerhalb der dichten großstädtischen Bereiche.

3.4.3 Bikesharing

Im Rheinisch-Bergischen Kreis existieren aktuell, abgesehen von touristischen Fahrradvermietungsangeboten und der Radstation am Bahnhof Bergisch Gladbach, noch keine Bikesharing-Angebote als System. Die Radstation am Bergisch Gladbach Bf. bietet ebenso wie private Händler Fahrräder zur Vermietung an. Während die Rückgabe bei privaten Anbietern am Ort der Ausleihe erfolgen muss, kooperieren die Radstationen in Bergisch Gladbach und Köln. Die in angrenzenden Städten bestehenden Bikesharing-Angebote enden nicht erst an der Kreisgrenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis, sondern bereits am Rand der jeweiligen Innenstädte. Das ist aktuell v.a. bedingt durch die bisherigen Geschäftsmodelle der Bikesharing-Anbieter und deren Priorität auf Expansion in anderen europäischen Ballungszentren.

Das im Rheinisch-Bergischen Kreis bestehende Bikesharing-Angebot ist sehr rudimentär und vorwiegend auf die Kreisstadt Bergisch Gladbach ausgerichtet. Angebote in allen Kommunen oder auch ein kreisweites Bikesharing-Angebot über kommunale Grenzen hinaus sind im Rahmen der Einrichtung von Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis sind weitere BikeSharing-Standorte vorgesehen, aufbauend auch auf den Versuchen der RVK im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis ab 2019. Das wäre dann neben den Stadt-Umland-Systemen im Verkehrsverbund Rhein-Neckar, in München und Umland, der Region Stuttgart und z.T. in Südhessen ein weiteres ambitioniertes Projekt, Bikesharing auch außerhalb der urbanen Zentren als koordiniertes interkommunales Projekt zu etablieren. Hierzu zählt auch die Implementierung eines regionalen Verleihsystems in Kooperation mit den Städten Köln und Leverkusen, um die Abhängigkeiten der verkehrlichen Verflechtungen vom MIV zu verringern und die Qualitätsdichte der Mobilitätsangebote zu erhöhen.

Hier sind im Rahmen der Radverkehrsangebote die absehbaren Möglichkeiten darzustellen, wie im dynamischen Bikesharing-Bereich (mit oder ohne Elektrounterstützung) Fahrradvermietungs-systeme auch außerhalb der großstädtischen Innenstädte und außerhalb der Freizeitangebote ihren Beitrag für Pendler leisten können - und wie dies mit den ÖPNV-Finanzierungsmechanismen und sicherem Fahrradparken verbunden werden kann (Mobilkarten etc.).

3.4.4 Ladeinfrastruktur

Das Angebot an Ladesäulen für E-Fahrzeuge im Rheinisch-Bergischen Kreis wächst anhaltend. Stand 01/2018 gibt es 24 öffentlich zugängliche Standorte*. Mit Ausnahme von Leichlingen besteht in allen Kommunen Zugang zu einer E-Ladesäule. Die größte Abdeckung weisen Bergisch Gladbach und Wermelskirchen mit je 6 Standorten auf. An der BAB 4 in Overath befinden sich 3 Schnellladesäulen. Darüber hinaus besteht in Bergisch Gladbach und Rösrath Ladeinfrastruktur, die nur für Kunden der jeweiligen Einrichtungen zugänglich ist.

Ausgewiesene Ladesäulen für E-Fahrräder sind in Leichlingen und Wermelskirchen (je 2 Standorte), Kürten und Overath (je 1 Standort). Da der Ladevorgang bei Elektrofahrrädern über eine normale Steckdose möglich ist, stellen darüber hinaus insbesondere Betriebe, Freizeiteinrichtungen und Dienstleister, die auf Radtouristen eingestellt sind, einen entsprechenden Zugang für ihre Kunden/Gäste bereit.

Mit der Einrichtung eines Netzes an Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis (siehe Kapitel 3.4.1) ist auch eine Ausweitung der Ladesäuleninfrastruktur verbunden durch die Einrichtung von E-Carsharing Standorten und einem zusätzlichen öffentlich zugänglichen Ladepunkt.

3.4.5 P+R

Park + Ride-Stationen werden vor allem im Süden des Rheinisch-Bergischen Kreis angeboten. Insbesondere im Zulauf auf Köln in Bergisch Gladbach und Rösrath finden sich an verschiedenen Verknüpfungspunkten P+R-Plätze. Die Gemeinden Kürten, Odenthal, Wermelskirchen und Burscheid verfügen über keine P+R-Plätze.

* www.bundesnetzagentur.de,
www.goingelectric.de (Stand 09.01.2018)

Kommune	Bewirt- schaftung	Öffnungs- zeiten	Anzahl der Parkplätze	ÖPNV - Anbindungen
Bergisch Gladbach (Bensberg)	kostenlos	Montag– Sonntag, Höchst- parkdauer 24h	126	Stadtbahnlinie 1, Buslinie 455 (Bergisch Gladbach u – Lückerrath – Bensberg – Technologiepark, Buslinie 454 (Bensberg – Moitzfeld – Herken- rath), Schnellbuslinie SB40 (Köln Hbf – Refrath – Frankenforst – Bensberg) Buslinie 227 (Moitzfeld – Bensberg - Bergisch Gladbach – Schildgen – Waldsiedlung – Leverkusen Mitte Bf) Buslinie 457, Buslinie 400 (Berg. Gladbach – Bensberg), Buslinie 423 (Bensberg – Rösrath – Königsforst)
Bergisch Gladbach (Duckte- rath)	Kostenlos	Montag– Sonntag	107	S-Bahn-Linie 11, Buslinie 436 (Bergisch Gladbach - Gierath - Dellbrück), Buslinie 456 (Bergisch Gladbach Bf - Hand - Bergisch Gladbach Bf)
Bergisch Gladbach (Lustheide)	Kostenlos	Montag– Sonntag	55	Stadtbahn-Linie 1, Buslinie 451 (Refrath - Bergisch Gladbach Bf), Schnellbuslinie SB40 (Köln Hbf - Bensberg)
Bergisch Gladbach (Kölner Straße)	Kostenlos	Montag– Sonntag	ca. 34	Linie 1; Buslinie 455 (Hand - Berg. Gladb. (S) - Bensberg -Technologie- park), Buslinie SB40 (Schnellbus Köln Bensberg)
Bergisch Gladbach (Refrath)	Kostenlos	Montag– Sonntag	33	Linie 1; Buslinie 450 (Bergisch Gladbach (S) - Bergisch Gladbach (S)), Buslinie 451 (Refrath - Bergisch Gladbach Bf), Buslinie 452 (Bergisch Gladbach (S) - Refrath - Kippekausen - Frankenforst), Buslinie N44 (Bergisch Gladbach Markt - Gronau - Refrath - Bergisch Gladbach (S))
Leichlingen	Kostenlos	Montag– Sonntag	70	RB 48 (Rhein-Wupper-Bahn; Wupper- tal - Oberbarmen – Solingen – Köln – Bonn-Mehlem), Buslinie 255 (CHEM- PARK – Leverkusen Mitte Bf – Küpper- steg – Opladen – Leichlingen – Witzhelden)

Kommune	Bewirt- schaftung	Öffnungs- zeiten	Anzahl der Parkplätze	ÖPNV - Anbindungen
Overath	Kostenlos	Montag– Sonntag	346 + 3 Behinderten- parkplätze	Buslinie Bus 420 (Bergisch Gladbach Bf - Bensberg - Overath Bf), Buslinie 557 (Overath Bf - Lohmar - Siegburg Bf), Bus 575 (Much - Marialinden - Overath Bf), Bus 310 (Overath - Engelskirchen - Gummersbach), RB 25 (Köln - Overath - Gummersbach - Meinerzhagen)
Rösrath WEST, P+R 1	Kostenlos	Montag– Sonntag	125 + 3 Behinderten- parkplätze	Buslinie 423 (Königsforst - Rösrath Bf - Bensberg - (Bergisch Gladbach)), Bus 556 (Siegburg Bf - Lohmar - Donrath Kreuzung - Rösrath Bf), RB 25 (Köln - Overath - Gummersbach - Meinerzhagen-Lüdenscheid)
Rösrath OST, P+R 2	Kostenlos	Montag– Sonntag	43	Buslinie 423 (Königsforst - Rösrath Bf - Bensberg - (Bergisch Gladbach)), Bus 556 (Siegburg Bf - Lohmar - Donrath Kreuzung - Rösrath Bf), RB 25 (Köln - Overath - Gummersbach - Meinerzhagen-Lüdenscheid)
Rösrath (Hoffnungs- thal)	Kostenlos	Montag– Sonntag	100 + 2 Behinderten- parkplätze	Buslinie 422 (Immekeppel - Hoff- nungsthal - Rösrath Bf), Buslinie 423 (Königsforst - Rösrath Bf - Bensberg - (Bergisch Gladbach), Buslinie 441 (Hoffnungsthal - Durbusch - Hoff- nungsthal), RB 25 (Köln - Overath - Gummersbach - Meinerzhagen-Lüdenscheid)
Rösrath (Stümpen)	Kostenlos	Montag– Sonntag	25 + 2 Behinderten- parkplätze	Buslinie 423 (Königsforst - Rösrath Bf - Bensberg - (Bergisch Gladbach), RB 25 Köln - Overath - Gummersbach - Meinerzhagen-Lüdenscheid)

Außerhalb des RBK				
Kommune	Bewirt- schaftung	Öffnungs- zeiten	Anzahl der Parkplätze	ÖPNV - Anbindungen
Dellbrück	Kauf eines Nahver- kehrsti- ckets	Montag– Sonntag, Höchst- parkdauer 24h	483	S-Bahn-Linie 11, Stadtbahnlinie 3, Stadtbahnlinie 18, Buslinie 154 Porz - Königsforst - Brück - Dellbrück - Dünnwald), Buslinie 436 (Bergisch Gladbach - Dellbrück)
Brück	2,50 /Tag; entfällt beim Kauf eines Nah- verkehrs- tickets	Montag bis Freitag: 6 bis 22 Uhr, Samstag: 7-17 Uhr, Sonntag geschlos- sen	357	Stadtbahn-Linie 1
Königsforst	kostenlos		180	Stadtbahn-Linie 9, Buslinie 154 Porz - Königsforst - Brück - Dellbrück - Dünnwald), Buslinie 423 (Königsforst - Rösrath Bf - Bensberg - (Bergisch Gladbach))
Lohmar - Honrath	kostenlos	Montag– Sonntag	89 + 5 Behinderten- parkplätze	
Engelskir- chen	kostenlos	Montag– Sonntag	82 + 6 Behinderten- parkplätze	
Leverkusen Opladen	-	Montag– Sonntag	250	
Leverkusen Schlebusch	kostenlos	Montag– Sonntag	46	
Köln - Thielen- bruch	kostenlos	Montag– Sonntag	171	

Quelle: Eigene Erhebung

3.4.6 B+R

B+R-Anlagen – meist reduziert auf das Parken des privaten Fahrrads – sollen intermodale Wegeketten fördern. Die Nutzung des Fahrrads im Vor- oder Nachtransport zum Öffentlichen Verkehr erweitert den Einzugsbereich des Radverkehrs deutlich.

Für einen ersten Überblick zur Situation im Rheinisch-Bergischen Kreis wurde an den Schienenhaltepunkten sowie an zwei Busbahnhöfen eine Bestandserfassung zum Fahrradparken durchgeführt. Hierbei wurde ermittelt an welchen Bahnhöfen / Haltepunkten B+R-Anlagen vorhanden sind (Stellplatzangebot), in welchem Zustand sich diese befinden und welche Nachfrage (geparkte Räder) besteht. Diese Ergebnisse können den Kommunen dazu dienen, zukünftig in ihren Zuständigkeitsbereichen detaillierte Maßnahmen zu entwickeln.

Die Bestandsaufnahme wurde am 10.07.2018 in der Zeit zwischen 10.30 und 16.00 Uhr durchgeführt. An dem Tag war das Wetter heiter bis wolkig und warm.

Neben dem Abstellangebot zum Fahrradparken können an B+R-Anlagen auch weitere Serviceleistungen angeboten werden, bekanntes Beispiel sind Radstationen, bei denen in der Regel als zusätzliche Leistungen mindestens die Reparatur und der Radverleih angeboten werden. Auch das Angebot von öffentlichen Fahrrädern (Fahrradverleihsystem) kann an B+R-Anlagen bereitgestellt werden. Diese Fragestellungen waren kein Bestandteil der folgenden Ausführungen, so ist auch die Radstation in Bergisch Gladbach in den Ausführungen nicht berücksichtigt.

→ Tabelle 14: In die Analyse der B+R-Anlagen einbezogene Bahnhöfe und Haltepunkte

Anlagenname	Kommune	Anlagenname	Kommune
Bergisch Gladbach S-Bahnhof	Bergisch Gladbach	Leichlingen Bahnhof	Leichlingen
Bensberg		Leichlingen Busbahnhof	
Duckterath		Overath Bahnhof	Overath
Frankenforst		Rösrath Bahnhof	Rösrath
Im Hoppenkamp		Rösrath-Hoffnungsthal	
Kippekausen		Rösrath-Stümpen	
Kölner Straße		Wermelskirchen Busbahnhof	Wermelskirchen
Lustheide			
Neuenweg			
Refrath			

An den untersuchten Standorten existierte während der Erhebung ein Gesamtangebot von 707 Stellplätzen an Abstellanlagen zum Parken von Fahrrädern. Wobei die Spanne von keinem Angebot bis zu über 100 Stellplätzen reicht.

→ Tabelle 15: Stellplatzangebot an den B+R-Standorten

ID	Standorte	Anzahl Anlagen-standorte	Stellplatz-angebot	Fahrrad-boxen
BG-1	Duckterath	3	40	-
BG-2	Bergisch Gladbach S-Bahnhof	2	56	-
BG-3	Bensberg	1	28	-
BG-4	Im Hoppenkamp	1	6	-
BG-5	Kölner Straße	1	10	-
BG-6	Neuenweg	1	20	-
BG-7	Frankenforst	0	0	-
BG-8	Kippekausen	1	18	-
BG-9	Refrath	3	95	10
BG-10	Lustheide	3	106	-
OV-1	Overath Bahnhof	4	89	14
RÖ-1	Rösrath-Hoffnungsthal	1	26	-
RÖ-2	Rösrath Bahnhof	1	44	-
RÖ-3	Rösrath-Stümpen	3	30	-
LI-1	Leichlingen Bahnhof	3	113	6
LI-2	Leichlingen Busbahnhof	1	6	-
WK-1	Wermelskirchen Busbahnhof	1	20	4
	Summe	30	707	34

Die Ausstattung und das Serviceangebot können an den B+R-Anlagen sehr unterschiedlich ausfallen. Da bei der Nutzung von B+R in der Regel das Fahrrad über einen längeren Zeitraum geparkt wird, sollten die Parkeinrichtungen möglichst das diebstahlsichere, komfortable und witterungsgeschützte Abstellen des Fahrrads ermöglichen. Die Ausstattung der B+R-Anlagen kann zum einen Einfluss darauf haben, ob das Rad grundsätzlich im Vor- oder Nachtransport gewählt wird, zum anderen aber auch darauf, welches Rad – qualitativ hochwertig, verkehrssicher, Pedelec, etc. – gewählt wird.

Mit Personal besetzte, bewachte Radstationen bieten die höchste Qualitätsstufe bei B+R-Anlagen. Im Rheinisch-Bergischen Kreis existiert bislang nur am S-Bahnhof Bergisch Gladbach eine Radstation. In der Radstation können 256 Fahrräder sicher und witterungsgeschützt abgestellt werden und durch das Chipkarten-System ist die Fahrradgarage der Radstation für Nutzer 24 Stunden zugänglich. Außerdem bietet die Radstation den Verleih von Fahrrädern und Pedelecs an sowie eine Reparaturmöglichkeit.

In der Qualitätshierarchie danach folgen Sammelgaragen und Fahrradboxen, die nur für registrierte Nutzergruppen oder einzelne Personen (temporär) zugänglich sind. Diese Anlagen bieten Diebstahl – und Witterungsschutz. Sammelgaragen gibt es im RBK-Gebiet bzw. an den untersuchten Standorten keine, an vier (23,5%) der 17 untersuchten Standorte werden Fahrradboxen angeboten.

Eine Qualitätsebene unterhalb von Fahrradboxen sind überdachte Anlagen angesiedelt, bei denen noch ein Witterungsschutz vorhanden ist. 17 (56,7%) der 30 Abstellanlagen besitzen eine Überdachung. In der Summe der Einzelstellplätze sind damit 196 Stellplätze (27,7%) der insgesamt 707 Stellplätze überdacht.

Einzelanlagen/-stellplätze ohne Überdachung bieten die Möglichkeit, die Räder an einen festen Gegenstand anzuschließen. Mit 511 Stellplätzen gehört darunter die Mehrzahl der angebotenen Stellplätze im Rheinisch-Bergischen Kreis.

Beleuchtung kann in den dunklen Tageszeiten ein Sicherheitsgefühl zur Nutzung von Abstellanlagen vermitteln, ist aber auch zusätzlicher Schutz vor Diebstahl. 68 Stellplätze (9,6%) verfügen über eine direkte Beleuchtung, 71 Stellplätze (10,0%) sind indirekt durch Leuchten im Umfeld beleuchtet.

Die Qualität der einzelnen Abstellvorrichtungen hat Einfluss darauf, ob diese gerne von Nutzern angenommen werden, und ob ggf. sogar das Einstellen des Fahrrads zur Fahrzeugbeschädigung führen kann. Reine Vorderradhalter, wie sie früher meist eingesetzt worden sind, bieten nicht nur aufgrund der nicht vorhandenen Anschließbarkeit des Fahrradrahmens einen unzureichenden Diebstahlschutz, sie bieten auch keinen ausreichend Halt, so dass beim Kippen des Fahrrads das Vorderrad leicht beschädigt werden kann.

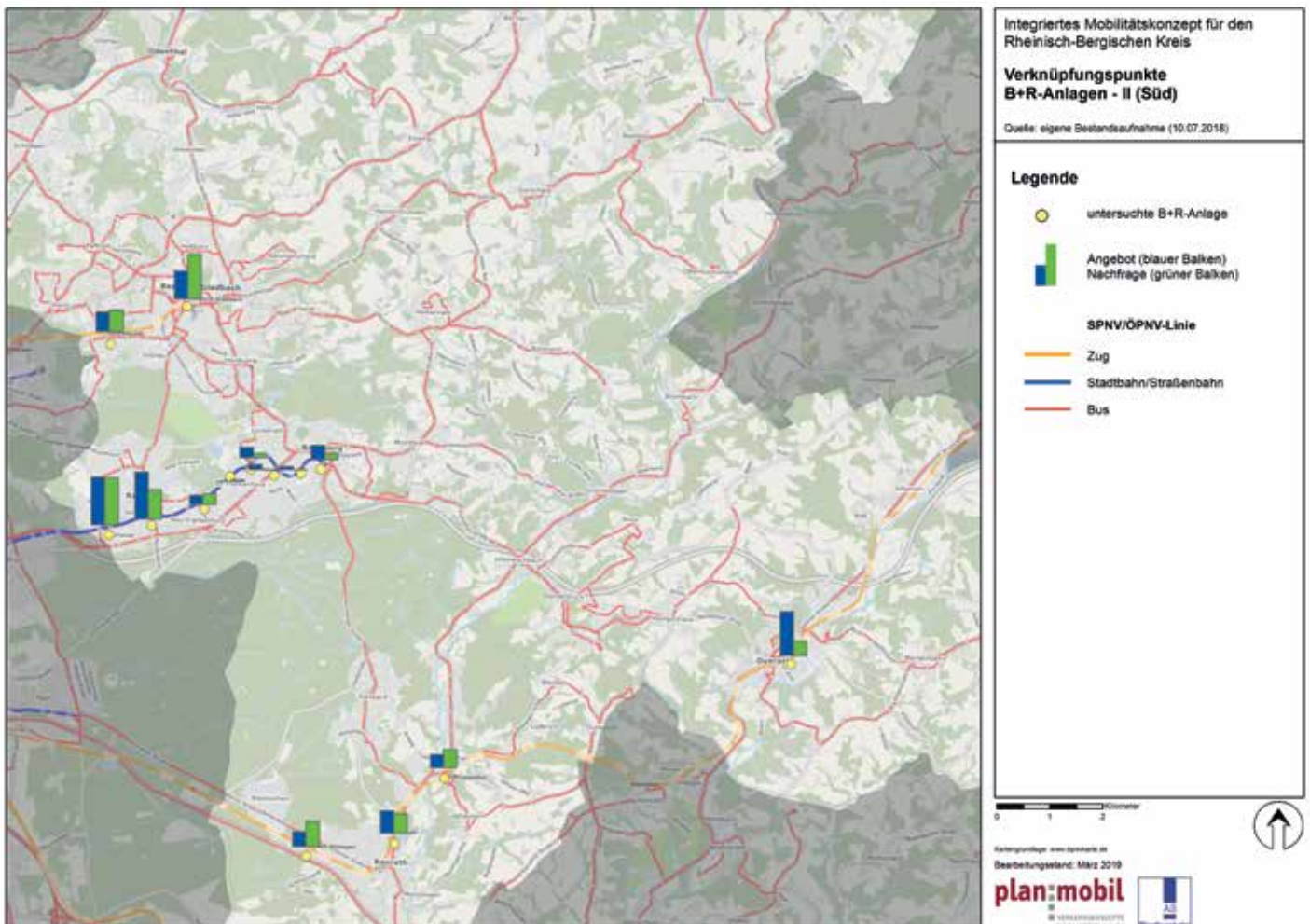
An den untersuchten Standorten ist die Qualität sehr gut. Mit 91,8% besteht ein hoher Ausstattungsgrad bei den Einzelstellplätzen mit guten bis sehr guten Anlehnbügeln, die sogar meist über eine zusätzliche Rahmen- oder Vorderradfixierung verfügen, so dass das Wegkippen verhindert wird.

→ Tabelle 16: Modelltypen der Abstellanlagen

Anlagentyp		Anlagen	Anteil	Stellplätze	Anteil
Vorderradhalter		2	6,7%	30	4,2%
Pollerständer		1	3,3%	28	4,0%
Anlehnbügel		27	90,0%	649	91,8%
Summe		30	100,0%	707	100,0%

Während der Erhebung wurden in der Summe aller untersuchten Standorte 590 Fahrräder abgestellt. Davon waren 499 Räder in den vorhandenen Abstellanlagen geparkt und 89 Räder wurden abseits der Anlagen abgestellt, an der Haltestelle Frankenforst (ohne Stellplatzangebot) wurden zwei Räder geparkt. Abseits von Anlagen, „frei“ abgestellte Räder können darauf hindeuten, dass die Kapazität der Anlagen überschritten ist (ggf. auch weil der Stellplatzabstand zu gering ist) oder die Anlagen ungünstig liegen und deswegen nicht angenommen werden.

→ Abbildung 36: Übersicht zur Auslastung der Abstellanlagen



In der Summe aller Anlagen waren diese zu 70,6% ausgelastet. Auffällig dabei ist, dass an zwei Haltestellen der Linie 1 keine Räder abgestellt worden sind, diese Haltestellen besitzen aufgrund ihrer Siedlungslage wohl ein höheres Fußverkehrs-, als B+R-Potenzial. Einzelne Anlagen waren jedoch auch überlastet, hier wurden sogar Räder zwischen andere Räder geschoben, so dass in den Anlagen mehr Räder abgestellt wurden, als Stellplätze vorhanden sind.

→ Tabelle 17: Angebot und Nachfrage an den Untersuchungsstandorten

ID	Standorte	Stellplatzanzahl	Nachfrage	Auslastung	frei abgestellte Räder	Nachfrage Gesamt	Nutzungsindex
BG-1	Duckterath	40	43	108%	0	43	1,1
BG-2	Bergisch Gladbach S-Bahnhof	56	56	100%	34	90	1,6
BG-3	Bensberg	28	13	46%	0	13	0,5
BG-4	Im Hoppenkamp	6	0	0%	0	0	0,0
BG-5	Kölner Straße	10	0	0%	0	0	0,0
BG-6	Neuenweg	20	8	40%	0	8	0,4
BG-7	Frankenforst	0	-	0%	2	2	-
BG-8	Kippekausen	18	21	117%	0	21	1,2
BG-9	Refrath	95	60	63%	0	60	0,6
BG-10	Lustheide	106	94	89%	0	94	0,9
OV-1	Overath Bahnhof	89	23	26%	6	29	0,3
RÖ-1	Rösrath-Hoffnungsthal	26	27	104%	9	36	1,4
RÖ-2	Rösrath Bahnhof	44	38	86%	1	39	0,9
RÖ-3	Rösrath-Stümpen	30	40	133%	11	51	1,7
LI-1	Leichlingen Bahnhof	113	65	58%	26	91	0,8
LI-2	Leichlingen Busbahnhof	6	7	117%	2	9	1,5
WK-1	Wermelskirchen Busbahnhof	20	4	20%	0	4	0,2
	Summe	707	499	71%	91	590	

Mit dem Nutzungsindex wird nicht nur eine Aussage zur Auslastung der Abstellanlagen getroffen, sondern es wird das Stellplatzangebot in Relation zu allen abgestellten Rädern gebracht. Bei einem Nutzungsindex von eins werden so viele Räder abgestellt, wie es Stellplätze gibt. Bei einem Nutzungsindex über eins existiert ein unzureichendes Stellplatzangebot. Berücksichtigt werden hiermit auch die abseits der Anlagen abgestellten Räder. Einen hohen Nutzungsindex weisen vor allem der S-Bahnhof Bergisch Gladbach, Rösrath-Stümpen und der Busbahnhof Leichlingen auf. Besonders viele Räder abseits der Anlagen werden an den Bahnhöfen Bergisch Gladbach und Leichlingen abgestellt.

→ Abbildung 37: Geparkte Räder im Verhältnis zum Stellplatzangebot (Nutzungsindex) – Linie S 11



Bei den B+R-Anlagen entlang der S 11 wurden die Kapazitätsgrenzen überschritten. Ein Ausbau des Stellplatzangebots sollte angestrebt werden.

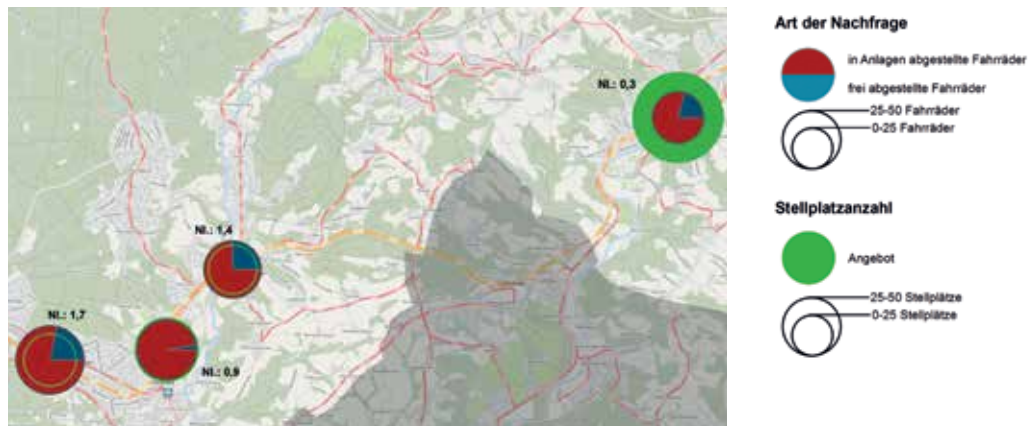
→ Abbildung 38: Geparkte Räder im Verhältnis zum Stellplatzangebot (Nutzungsindex) – Linie 1



Entlang der Linie 1 ist die Auslastung der B+R-Anlagen sehr unterschiedlich. Einzelne Anlagen (Kippkausen, Lustheide) sind an der Kapazitätsgrenze angelangt, hier sollte ein Ausbau erfolgen. Ebenso sollte an der Haltestelle Frankenforst zumindest ein kleines Stellplatzangebot geschaffen werden.

Die B+R-Anlagen an den Bahnhöfen der Schienenstrecke der RB 25 sind ebenfalls sehr unterschiedlich ausgelastet. Während an den Stationen in Rösrath ein Ausbau des Stellplatzangebots erforderlich ist, verfügt der Bahnhof Overath zunächst über eine ausreichende Stellplatzanzahl.

→ Abbildung 39: Geparkte Räder im Verhältnis zum Stellplatzangebot (Nutzungsindex) – RB 25



Im Rahmen der Einrichtung von Mobilstationen (siehe Kapitel 3.4.1) ist die Schaffung folgender Radinfrastruktur zum B+R vorgesehen:

→ Tabelle 18: Einrichtung Mobilstationen - Geplante Fahrradinfrastruktur

Standort	Lagebeschreibung/ Adresse	Ausstattung
Bergisch Gladbach, Schildgen	Altenberger-Dom-Straße, Höhe Kath. Kirche	12 Fahrradboxen
Bergisch Gladbach, Bensberg (Bensberg U)	Kaulerstraße/Ecke Steinstraße, 51429 Bergisch Gladbach	12 Fahrradboxen
Bergisch Gladbach, Duckterath	Duckterather Busch/Ecke Damaschkestraße, 51469	24 Fahrradboxen
Bergisch Gladbach, Herkenrath (Ball)	Höhe Schulzentrum, Stich Johanniterstraße aus Richtung Ball	12 Fahrradboxen
Burscheid, Bürgermeister-Schmidt- Straße	Rückwärtig Bürgermeister- Schmidt-Straße 7-9 (hinter der dorthin verlegten Haltestelle Montanusstraße“)	5 Fahrradboxen
Burscheid, Raiffeisenplatz	Fr.-Wilhelm-Raiffeisenplatz, 51399 Burscheid	5 Fahrradboxen
Burscheid, Mittelstraße	Friedrich-Goetze-Straße/ Mittelstraße	5 Fahrradboxen
Kürten-Bechen	Odenthaler Straße/Kölner Straße B 506, 51515 Kürten (Dorfplatz Bechen)	10 Fahrradboxen

Standort	Lagebeschreibung/ Adresse	Ausstattung
Kürten, Karlheinz-Stockhausen-Platz	Karlheinz-Stockhausen-Platz, 51515 Kürten (neben bestehender Ladestation für E-Autos auf öffentlichem Stellplatz)	10 Fahrradboxen
Leichlingen, Busbf. Witzhelden	Solinger Str. Höhe Hnr. 12, 42799 Leichlingen	5 Fahrradboxen
Leichlingen, Bf.	Am Bahnhof 1, 42799 Leichlingen	5 Fahrradboxen, 2x über- dachte Fahrradsammelanlage
Leichlingen, Busbf.	Am Stadtpark/ Montanusstr., 42799 Leichlingen	5 Fahrradboxen
Odenthal Zentrum - Alten- berg (Zwillingsstation)	Hauptstraße, L 310, 51519 Odenthal (Fläche Parkplatz)	1 Fahrradsammelanlage mit Strom für Beleuchtung und Schließsystem
Odenthal, Zentrum	An Bergisch Gladbacher Straße auf Parkplatz südlich von Pkw-Ladesäule und Carsharing-Station	1 Fahrradsammelanlage mit Strom für Beleuchtung und Schließsystem
Overath, Bf.	Südlich der Gleisanlagen, neben den bereits bestehen- den 10 Fahrradboxen „Dr.-Ringens-Straße“	20 Fahrradboxen
Overath, Untereschbach/BAB	Bahnhofstraße, unter BAB oder am „VHS“-Parkplatz Schulstraße 15 / Bahnhofstraße	10 Fahrradboxen
Rösrath, Bf.	An Bensberger Straße	20 Fahrradboxen, 50 überdachte Fahrradabstellplätze
Wermelskirchen, Busbahnhof	Am Busbhf. (Thomas-Mann-Straße)	4 Fahrradboxen
Wermelskirchen, Dabring- hausen Mitte	Hilgener Str. 3 /K18	2 Fahrradboxen, 10 Fahrradständer

Quelle: Rheinisch-Bergischer Kreis, Stand 05/2018

Erkenntnisgewinn für das Integrierte Mobilitätskonzept

- Abgestimmte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander, mit dem Fokus auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, verspricht den höchstmöglichen Nutzen
- Bergisch Gladbach weist eine Bandbreite an ergänzenden Mobilitätsangeboten auf; in ländlichen Bereichen ist das eigene Auto das dominierende Verkehrsmittel, alternative öffentliche Mobilitätsangebote sind eher rar gesät
- Stationsbasiertes Carsharing in Bergisch Gladbach, Kürten, Odenthal
- Im Rheinisch-Bergischen Kreis existieren keine Bikesharing-Angebote, bestehende Bikesharing-Angebote enden an der Kreisgrenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis; Ausnahme Kooperation Radstation Köln und Bergisch Gladbach
- Mobilstationen sind ein modular gestaltbares Angebot zur räumlich gebündelten Verknüpfung von Verkehrsangeboten. Auf Basis eines modularen Bausteinsystems, bei dem die Mobilstationen flächendeckend in jeder Kommune bedarfsgerecht ausgestattet sind, werden in den kommenden Jahren Angebote geschaffen.
- Zur Steigerung der Nutzungsqualität und -sicherheit wurden 24 Ladesäulen für E-Fahrzeuge eingerichtet. Mit Ausnahme von Leichlingen besteht in allen Kommunen Zugang zu einer E-Ladesäule
- Für E-Fahrräder stellen insbesondere Betriebe, Freizeiteinrichtungen und Dienstleister, die auf Radtouristen eingestellt sind, einen entsprechenden Zugang für ihre Kunden/Gäste bereit.
- Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen der SPNV-/ÖPNV-Haltepunkte ist qualitativ überwiegend gut. Während manche Angebote kaum genutzt werden, wird bei einzelnen Anlagen die Kapazitätsgrenze deutlich überschritten.

Mögliche Handlungsansätze

- Ein konsistentes Mobilitätsangebot von beschleunigtem Busverkehr, Pedelecs als Zubringer (mit entsprechend gesichertem Abstellen an den Verknüpfungspunkten), Bikesharing als Abbringer für die letzte Meile bis zum Arbeitsplatz sowie an den Wohnort
- Mobilitätsmanagement und Marketing als ein Schwerpunkt des Integrierten Mobilitätskonzepts zur Substituierung des übermäßig angestiegenen MIV-Volumens (zugleich Aufforderung an die kreisangehörigen Städte und Gemeinden, dies als kommunale Aufgabe in die eigenen Mobilitätsstrategien zu übernehmen).

3.5 Zugangshemmnisse zum Umweltverbund

Umweltverbund bezeichnet die umweltverträglichen Verkehrsarten wie Fuß- und Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Angebot und Mitfahrangebote. Ziel ist die systematische Förderung der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere aber die strategische Weiterentwicklung der Verkehrsangebote im Verbund. Hierzu gehören attraktive und direkte Fußwege, eine konsequente Radverkehrsförderung sowie der ÖPNV als systemisches Rückgrat. Über den Aufbau von Schnittstellen zwischen den Mobilitätsangeboten steigt das Angebot, Wegeketten multimodal zurückzulegen.

Die Kommunikation über die Qualitäten des Umweltverbundes ist ein weiterer wichtiger Baustein, der die Möglichkeit zur Mitgestaltung ebenso wie die Aufklärung über das Angebot und die Vermarktung umfasst. Im Zuge der gesellschaftlichen und technischen Entwicklung schaffen Innovationen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit und der Effizienz weitere Qualitätssprünge, die durch die Implementierung von Experimentierräumen und Testvorhaben erprobt werden können. Der Ausbau des Anteils des Umweltverbundes an der Gesamtmobilität zielt immer auch darauf, die Bedeutung des MIV für die Mobilität zu senken. Als grundlegender Beitrag zählt hierzu auch die Verkehrsvermeidung durch Schaffung und Erhalt kompakter Siedlungsstrukturen, so dass wohnortnahe Angebote zur Verfügung stehen und den Verkehrsaufwand reduzieren. Ergänzend können MIV-restriktive Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbundes beitragen.

Die Gründe in der Entscheidungsfindung ein bestimmtes Verkehrsmittel zu nutzen, sind vielfältig. Einflussfaktoren sind neben der Infrastruktur und Sicherheitsaspekten auch weichere Faktoren wie persönliche Erfahrungen und Routinen im Alltag, das Wetter, Mobilitätseinschränkungen, lokale Spezifika wie aber auch subjektive Zugänge und Hemmnisse.

Unsere Alltagsmobilität ist in großem Maße durch Routinen geprägt, die auf positiven wie negativen Erfahrungen beruht. Je älter ein Verkehrsteilnehmer und je länger die regelmäßige Nutzung eines Verkehrsmittels erfolgt, desto schwieriger ist es, eine Änderung von Verhalten und Gewohnheiten herbeizuführen. Einstellungen zu einem Verkehrsmittel, ob subjektiv oder objektiv belegbar, haben sich verfestigt. Ein Umdenken, wider das bessere Wissen hinsichtlich u.a. möglichen Umweltfolgen, Geldersparnissen, des Komforts, erweist sich wie die Erfahrungen – auch ganz individuelle – zeigen, als schwer.

Die Verkehrsgewohnheiten hinsichtlich des Pkws im Rheinisch-Bergischen Kreis bilden sich im Modal Split ab (siehe auch Kapitel 2.7): 62 % der Wege werden mit dem Pkw zurückgelegt (als Fahrer und Mitfahrer), entsprechend liegt der Anteil des Umweltverbundes bei 38 % (25 % Fußverkehr, 5 % Radverkehr, 8 % ÖPNV). Die hohe verkehrliche Belastung des Straßennetzes, vor allem während der Hauptpendlerzeiten, die zu Staubildungen und Verlagerungseffekten, einer Verlängerung der Reisezeit und einer Senkung des Reisekomforts führen, trägt nicht wesentlich zu einer Stärkung des Umweltverbundes bei. Weitere Nutzungshemmnisse aller Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind zudem:

→ Tabelle: Generelle Zugangsbarrieren zum Umweltverbund

Nutzungshemmnis	Anwendung (auf den RBK)
Mobilitätsroutinen sind durch die Pkw-Nutzung geprägt	→ Modal Split im Rheinisch-Bergischen Kreis (siehe Kapitel 2.7)
Pkw als Statussymbol	→ Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner (siehe Kapitel 3.3)
Fehlende Verknüpfung des Umweltverbundes hinsichtlich Funktion und Marketing	→ Geringer flächendeckender Ausbaugrad an Sharing-Angeboten → Kein Bestand an kreisüberschreitenden Sharing-Angebote → Fehlende einheitliche Vermarktung
Barrierefreiheit	→ Ausbaugrad Barrierefreiheit (siehe Kapitel 3.1.8) → Barrierefreiheit der Fahrzeuge → Barrierefreie Nutzung/Zugang zu Mobilitätsangeboten (z.B. Mobilitätskarte)
Komfort	→ u.a. erschwerter Transport von Waren und Gütern mit dem Umweltverbund

Darüber hinaus weisen die einzelnen Verkehrsarten weitere Nutzungshemmnisse auf. Für den ÖPNV sind dies:

→ Tabelle 19: Zugangsbarrieren zum ÖPNV

Nutzungshemmnis	Anwendung (auf den RBK)
Reisezeit	→ Vor allem in ländlichen Bereichen und in der Nord-Süd-Erstreckung liegt die Reisezeit mit dem ÖPNV deutlich über der des MIV, auch bestimmt durch Umwegigkeit des Reiseangebots (siehe Kapitel 3.1.5)
Erschließungswirkung des ÖPNV	→ Überwiegend gute Erschließungswirkung des ÖPNV (siehe Kapitel 3.1.3)
Taktangebot	→ Vordringlich in den Schwachverkehrszeiten, am Wochenende und in Gebieten geringer Besiedlung besteht ein geringeres Taktangebot ab (siehe Kapitel 3.1.4)
Fehlende Flexibilität	→ Infolge geringer Fahrtenangebote in ländlichen Bereichen des Rheinisch-Bergischen Kreises sinkt die Flexibilität in der Nutzung des ÖPNV (siehe Kapitel 3.1.4)

Nutzungshemmnis	Anwendung (auf den RBK)
Komplexer Zugang	→ Insbesondere auf Neu- und Gelegenheitsnutzer wirkt die Tarifstruktur im ÖPNV schnell komplex → Auch die Lesbarkeit von Fahrplänen kann abschrecken → Hinzu kommen verschiedene analoge und digitale Möglichkeiten der Fahrtenplanung mit unterschiedlicher Bedienungsqualität
Kosten	→ Insbesondere die Tarifgrenze zwischen dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Köln verringert die Nutzung des ÖPNV (siehe Kapitel 3.1.9)
Image	→ Der ÖPNV leidet oftmals unter einem eher schlechten Image (Zu viele Schüler, unpünktlich, im Winter kalt, im Sommer zu warm...) → Die Angebote (Verbindungen, Fahrtenangebot) sind nicht immer bekannt, fehlendes Marketing → Die Qualität des Marketings bezüglich Reichweite wie auch Qualität ist ausbaufähig. (Grafische Wirkung Fahrplanbücher gegenüber Broschüren bspw. der Pkw-Hersteller)

→ Tabelle 20: Zugangsbarrieren des Fuß- und Radverkehrs

Nutzungshemmnis	Anwendung (auf den RBK)
Lückenhafte Netze (insbesondere Alltagsnetz)	→ (siehe Kapitel 3.2)
Geschwindigkeitsunterschiede	→ Hohe Geschwindigkeit des MIV, vor allem in Kombination mit fehlenden Radwegen im Straßenraum, tlw. hohe verkehrliche Belastung (siehe Kapitel 3.2 und 3.3)
Entfernungen und Topographie	→ Anstrengung und Zeitaufwand gemessen an zurückgelegter Distanz
Gestaltung des Straßenraums	→ Baulicher Zustand der Wege nicht immer attraktiv → Geringe Gestaltungs- und daraus resultierende geringe Aufenthaltsqualität als Hindernis → Vermeidung von Angsträumen für Fußgänger und Radfahrer (Unterführungen, gering ausgeleuchtete Bereiche)

→ Tabelle 21: Zugangsbarrieren Radverkehr

Nutzungshemmnis	Anwendung (auf den RBK)
Fehlende Priorisierung des Radverkehrs gegenüber dem Pkw	→ Grundlegende Bevorzugung des Fahrrads bei LSA-Umläufen → Aufstellflächen für das Fahrrad an LSA vor den Pkws
Abstellanlagen (an Quell- und Zielort)	→ Einrichtung von qualitativ hochwertigen Abstellanlagen an zentralen Punkten, am Arbeitsplatz wie auch dem Wohnort (siehe Kapitel 3.2 und 3.4.6)
Komfort	→ Fehlender Winterdienst in Nebenstraßen
subjektive Aspekte	→ Nicht jeder kann/ will Fahrrad fahren → Witterungsfeste Kleidung für ganzjährige Nutzung erforderlich

Eine Reduzierung der verkehrlichen Belastungen für die Umwelt sowie die Bewohner im Rheinisch-Bergischen Kreis (Lärm, Emissionen) durch den MIV sind nicht ohne Änderungen im Mobilitätsverhalten möglich. Allein durch technologische Innovationen, Verringerung der notwendigen Zahl an Fahrtwegen, Verbesserung der Infrastruktur und Angebotsqualität des Umweltverbundes sind die insbesondere MIV-induzierten Belastungen nicht zu verringern. Hinzukommt, dass auch die Verkehre im Zulauf auf Köln durch Verlagerungen bei Stau auf den BAB oder auch bei Durchquerung des Kreises keiner allein lokalen Lösung bedürfen.

Für ein Umdenken zur Abkehr bestehender Routinen ist neben der Schaffung von qualitätsvollen Angeboten viel Geduld nötig. Die integrierte Betrachtung und Weiterentwicklung multimodaler Mobilitätsangebote auch über die Kreisgrenze hinaus mit Partnern in der Region ist erforderlich. Ergänzend ist auf die bestehenden Angebote wie die Ausweitung des ÖPNV-Angebots, Carsharing-Angebote oder Verknüpfungsmöglichkeiten hinzuweisen, um die Bekanntheit zu steigern und die Qualitäten zu bewerben. Zugleich ist auf dem Weg zu Bewusstseins- und Verhaltensänderungen Geduld und Robustheit gegenüber Rückschlägen gefragt.

Erkenntnisgewinn für das Integrierte Mobilitätskonzept

- Änderungen in den Alltagsroutinen erfordern einen langen Atem
- Aufbau eines integrierten Systems an Verkehrsangeboten des Umweltverbundes
- Verknüpfungspunkte als Systemknoten zur Förderung der Systemstärken für intermodale Wegeketten

Mögliche Handlungsansätze

- Ausbau eines integrierten Systems mit Verknüpfungspunkten als Systemknoten zur Förderung intermodaler Wegeketten
- Ausbau der Kundenbindung, der Information und des Marketings
- Jobticketkampagne zur Verlagerung von MIV-Anteilen auf den ÖPNV
- Mobilitätsmanagement (schulisch, betrieblich, kommunal) - Sensibilisierung im Hinblick auf die tägliche Mobilität und die Verkehrsmittelwahl
- Anreize für Unternehmen zur Anschaffung von E-Bikes / Pedelecs als Firmenfahrzeuge
- Etablierung einer Mobilitätsberatung/ -zentrale (kreisweite Koordination des Mobilitätsmanagements)
- Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit für das Thema neue Mobilität mit dem ÖPNV als Basisangebot
- Horizontale und vertikale Integration der Planungs- und politischen Ebenen sowie der Handelnden und Betroffenen
- Verringerung und Vermeidung von MIV-Verkehren, Verlagerung auf verträglichere Verkehrsmittel

3.6 Zusammenfassung

Mit der vorherigen Analyse der Zugangshemmnisse zum Umweltverbund wurden weite Befunde der Analyseergebnisse des Mobilitätsangebots im Rheinisch-Bergischen Kreis integriert betrachtet und miteinander ins Verhältnis gesetzt.

Der Rheinisch-Bergische Kreis ist geprägt durch seine zunehmende Bevölkerung und eine verbesserte Arbeitsmarktsituation im Vergleich zu den Vorjahren. Insbesondere durch die westlich angrenzenden Zentren an der Rheinschiene, ging eine Zunahme der Bevölkerung, der Infrastruktur- und der Verkehrsangebote aber auch der Verkehrsbelastungen insbesondere im westlichen Kreisgebiet einher. Besonders deutlich ist dies auf den Achsen im Zulauf auf Köln und Leverkusen messbar. Auch der Binnenverkehr ist durch eine Ost-West-Orientierung gekennzeichnet. Demgegenüber ist die verkehrliche Nord-Süd-Relation nicht so stark ausgeprägt. Sowohl die topographischen Einschränkungen, wie auch die bestehenden Mobilitäts- und Verkehrsstrukturen führen zu einer nicht durchgängigen Mobilitätsnachfrage auf dieser Relation. So sind bspw. die Verflechtungen von bzw. nach Wermelskirchen in den Südkreis deutlich schwächer ausgeprägt als in den Westen des Rheinisch-Bergischen Kreises.

Zugleich ist das Kreisgebiet in der regionalen Betrachtung Durchgangsraum für Verkehre der östlichen Nachbarkreise. Durch die wirtschaftliche Bedeutung der Region Köln-Bonn ist der Rheinisch-Bergische Kreis zugleich durch die Auswirkungen überregionaler Verkehrsbewegungen gekennzeichnet. Dabei bestehen im Kreisgebiet durchaus räumliche Unterschiede, die sich nicht allein durch die topographischen Begebenheiten herleiten lassen.

Der westliche Teil des Kreisgebiets, das Rheinische, ist in seiner Mobilitätsstruktur auf die westlich angrenzenden Zentren Köln und Leverkusen ausgerichtet. Allerdings werden die Verflechtungen nicht durch alle Mobilitätsangebote aufgegriffen, insbesondere sind fehlende Angebote bzw. Defizite im Bereich des Radverkehrs und der Sharing-Angebote zu konstatieren. Diese Angebote, so vorhanden, sind eher lokal beschränkt, wohingegen der ÖPNV, der MIV und Wirtschaftsverkehre stärker regional orientiert und die Angebote entsprechend ausgebaut sind.

Das östliche Kreisgebiet, das Bergische, ist durch die Mittelgebirgsausläufer und eine eher ländliche Siedlungsstruktur geprägt. Dies spiegelt sich bspw. in einer geringeren Angebotsdichte und -qualität im ÖPNV wider. Ansätze eines integrierten Mobilitätssystems mit Zubringerfunktion zu den bedeutsamen Verknüpfungspunkten sind nur gering und zeitlich begrenzt ausgeprägt bzw. stützen sich auf ehrenamtliches Engagement.

Die nördlichen Kommunen orientieren sich ebenfalls in Richtung der angrenzenden Kreise und Städte wie Solingen, Remscheid und Wuppertal. Dies drückt sich auch durch die vorhandenen Mobilitätsangebote aus: während hier in nördlicher Richtung aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis ein gutes Angebot besteht, sind die Angebote in Richtung der Kreisstadt Bergisch Gladbach nicht entsprechend ausgeprägt.

Die Kommunen im östlichen Kreis weisen eine ausgeprägte Verknüpfung in Richtung Lindlar, Wipperfürth und Gummersbach auf.

Eine Übersicht über die zentralen Erkenntnisse der einzelnen Analysekategorien weisen die nachfolgenden Tabellen auf.

→ Tabelle 22: Erkenntnisgewinn ÖPNV

Erkenntnisgewinn ÖPNV
→ Geringes SPNV-Angebot insbesondere abseits der Bereiche im direkten Zulauf auf das angrenzende Oberzentrum Köln
→ Das ÖPNV-Netz ist schwerpunktmäßig auf Köln sowie Bergisch Gladbach ausgerichtet, eine Nord-Süd-Verbindung mit Ausnahme über Bergisch Gladbach besteht nicht
→ Überwiegend gute Erschließungswirkung des ÖPNV in dichter besiedelten Bereichen
→ Wohnplätze mit geringer Besiedlungsdichte verfügen sowohl die Erschließung als auch das Taktangebot betreffend über erschwerte Zugangsmöglichkeiten zum ÖPNV-Angebot (Nähe zur Haltestelle, Fahrtenangebot)
→ Abseits der Mittelzentren Bergisch Gladbach, Leichlingen und Wermelskirchen nimmt das Fahrtenangebot am Wochenende deutlich ab
→ Abseits der SPNV-Korridore bestehen oftmals deutliche Geschwindigkeitsnachteile des ÖPNV gegenüber dem MIV, insbesondere auf den Verbindungen, die nicht im Zulauf auf Bergisch Gladbach und Köln liegen
→ Wohnplätze mit hohem Anteil an über 64-Jährige sind überwiegend gut angebunden, für unter 19-Jährige bestehen insbesondere am Wochenende teils wenige Fahrtenmöglichkeiten zur Verfügung
→ Überführung verschiedener Fragestellungen in die Fortschreibung des Nahverkehrsplans, welcher auf den Grundaussagen des Integrierten Mobilitätskonzeptes aufbauen kann.

→ Tabelle 23: Erkenntnisgewinn Radverkehr

Erkenntnisgewinn Radverkehr
→ Zahlreiche Netzlücken entlang des klassifizierten Straßennetzes: Infrastrukturdefizit für den Radverkehr
→ Kaum kommunale Radverkehrskonzepte / Radverkehrsnetze
→ Fehlende Verbindungen insbesondere in Nord-Südlicher-Ausrichtung, v.a. im östlichen Bereich des Kreises
→ Fehlende Radrouten für Pendlerverkehre als Anreiz für Umstieg auf das Fahrrad (Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen liegt vor)
→ Gutes Angebot an ausgewiesenen Themenrouten für den Freizeitradverkehr mit unterschiedlichen Qualitäten und Merkmalen (mit dem Bergischen PanoramaRadweg und dem PanoramaRadweg Balkantrasse im Norden bestehen nur wenige Qualitätsradwege, die optimale funktionale Qualitäten für ein angenehmes, konfliktfreies Fahrradfahren anbieten)
→ Gute Netzerschließung über das Radverkehrsnetz NRW jedoch mit großer Diskrepanz zwischen inhaltlichem Anspruch und faktischer Qualität der Infrastruktur/Führungsform für den Radverkehr

→ Tabelle 24: Erkenntnisgewinn MIV und Wirtschaftsverkehr

Erkenntnisgewinn MIV und Wirtschaftsverkehr
→ Dichtes Straßennetz mit einer hohen regionalen und überregionalen Erreichbarkeit
→ Kfz- und Lkw-Verkehre einer der Hauptverursacher von Luft- und Lärmemissionen
→ Auslastungsgrad der Straßen hat mancherorts kritische Werte erreicht, vor allem im Zulauf auf Köln und Leverkusen, was nicht zuletzt die Standortsicherung der lokalen Wirtschaft betrifft
→ Problematik der Ausweichverkehre bei Stausituationen auf den Autobahnen, „Durchfahrts-Städte“ können die Verkehrsmengen nur in geringem Maße selbst beeinflussen, da sie weder Einfluss auf die Quelle-/Zielbeziehungen haben
→ Auswirkungen der Kfz-Verkehre auf die weiteren Verkehrsträger: Verspätungen im ÖPNV, mangelnde Platzverhältnisse im Straßenraum mit Behinderungen für den Radverkehr, Gefährdungen für den Fußgängerverkehr und verschiedene Sicherheitsaspekte
→ Für die verträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs im Ziel-/Quell- und Binnenverkehr gibt es eine Reihe von beispielhaften Ansätzen in anderen Kommunen, die für Pilotvorhaben mit den Akteuren in Rhein-Berg zu diskutieren sind

→ Tabelle 25: Erkenntnisgewinn Intermodalität und Verknüpfung

Erkenntnisgewinn Intermodalität und Verknüpfung
→ Abgestimmte Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger untereinander, mit dem Fokus auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, verspricht den höchstmöglichen Nutzen
→ Bergisch Gladbach weist eine Bandbreite an ergänzenden Mobilitätsangeboten auf; in ländlichen Bereichen ist das eigene Auto das dominierende Verkehrsmittel, alternative öffentliche Mobilitätsangebote sind eher rar gesät
→ Stationsbasiertes Carsharing in Bergisch Gladbach, Kürten und Odenthal
→ Im Rheinisch-Bergischen Kreis existieren keine Bikesharing-Angebote, bestehende Bikesharing-Angebote enden an der Kreisgrenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis; Ausnahme Kooperation Radstation Köln und Bergisch Gladbach
→ Mobilstationen sind ein modular gestaltbares Angebot zur räumlich gebündelten Verknüpfung von Verkehrsangeboten. Auf Basis eines modularen Bausteinsystems, bei dem die Mobilstationen flächendeckend in jeder Kommune bedarfsgerecht ausgestattet sind, werden in den kommenden Jahren Angebote geschaffen
→ Zur Steigerung der Nutzungsqualität und -sicherheit wurden 24 Ladesäulen für E-Fahrzeuge eingerichtet. Mit Ausnahme von Leichlingen besteht in allen Kommunen Zugang zu einer E-Ladesäule
→ Für E-Fahrräder stellen insbesondere Betriebe, Freizeiteinrichtungen und Dienstleister, die auf Radtouristen eingestellt sind, einen entsprechenden Zugang für ihre Kunden/Gäste bereit.
→ Das vorhandene Angebot an Fahrradabstellanlagen der SPNV-/ÖPNV-Haltepunkte ist qualitativ überwiegend gut. Während manche Angebote kaum genutzt werden, wird bei einzelnen Anlagen die Kapazitätsgrenze deutlich überschritten

→ Tabelle 26: Erkenntnisgewinn Zugangshemmnisse Umweltverbund

Erkenntnisgewinn Zugangshemmnisse zum Umweltverbund
→ Änderungen in den Alltagsroutinen erfordern einen langen Atem
→ Aufbau eines integrierten Systems an Verkehrsangeboten des Umweltverbundes
→ Verknüpfungspunkte als Systemknoten zur Förderung der Systemstärken für intermodale Wegeketten

4 Verkehrsprognose

Im Nachfolgenden werden Entwicklungen im Rheinisch-Bergischen Kreis für das Jahr 2030 beschrieben, die die Mobilität ihrer Einwohner beeinflussen werden. Dabei werden wesentliche verkehrsrelevante Entwicklungen im Kreis betrachtet, die Auswirkungen auf die zukünftige Mobilität und Verkehrsnachfrage haben werden. Wie in der Raumstrukturanalyse dargestellt, wird der RBK durch folgende Entwicklungen geprägt:

- Bevölkerungs- und demografische Entwicklung
- Allgemeine zukünftige Entwicklungen bei der Motorisierung und dem Mobilitätsverhalten
- Entwicklungen und Vorhaben der Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur und ÖPNV-Infrastruktur
- Regionale Wirkungen der angrenzenden Städte und Kreise

Diese Ausführungen bilden die Grundlage für den Entwurf von Zukunftsbildern unter Berücksichtigung der räumlichen Verflechtungen und den Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

4.1 Zukünftige Bevölkerungsentwicklung

Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (bspw. der starken Zuwanderung in 2015-2016), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So wird bspw. in älteren Studien in der Regel noch von stärkerer Schrumpfung in den eher ländlichen Bereichen ausgegangen als dies in den aktuellsten Prognosen der Fall ist; auch die stetige Zunahme der Geburtenrate in den vergangenen Jahren ist oftmals unberücksichtigt. Daher kann im Folgenden nur eine Tendenz der Bevölkerungsentwicklung beschrieben werden.

Auf Grundlage der Einwohnermeldedaten der Kommunen im RBK, der Bevölkerungsprognose des Landes NRW und Rückmeldungen der Kommunen aus der Auftaktbefragung lässt sich ein geringer Bevölkerungsrückgang bis ins Jahr 2030 um rund 0,4 % ablesen. Dabei setzen sich die in der Raumstrukturanalyse aufgezeigten, teils gegenläufigen Entwicklungsperspektiven der Städte und Gemeinden im RBK fort. Für die Kommunen im westlichen, an die Rhein-schiene angrenzenden Kreisgebiet wird eine Zunahme der Bevölkerung prognostiziert. Im östlichen Bereich hingegen wird in den eher ländlich geprägten Gebieten ein Rückgang der Bevölkerung prognostiziert.

→ Tabelle 27: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung 2016 - 2030

Stadt/ Gemeinde	Bevölkerung 2016	Bevölkerung 2030	Entwicklung 2016 bis 2030 in Prozent
Bergisch Gladbach	112.696	115.168	+ 2,2
Burscheid	19.186	18.456	- 3,8
Kürten	20.238	18.614	- 8,0
Leichlingen	29.103	28.755	- 1,2
Odenthal	16.049	18.500	+ 15,3
Overath	27.504	28.000	+ 1,8
Rösrath	29.347	29.933	+ 2,0
Wermelskirchen	35.585	31.201	- 12,3
RBK	289.708	288.627	- 0,4

Quelle: Einwohnermeldedaten der Kommunen (Quelle: Rechenzentrum CITKOMM / Bergisch Gladbach); Stand 31.12.2016; IT.NRW (2017): Gemeindemodellrechnung 2014 bis 2040, Stand: 31.12.2016; Befragung der Städte und Gemeinden (Stand 4. Quartal 2017)
Abhängig von den verschiedenen datenbereitstellenden Institutionen, dem Prognosezeitpunkt und der etwaigen Berücksichtigung aktueller Entwicklungen (bspw. der starken Zuwanderung in 2015-2016), existieren mittlerweile diverse Bevölkerungsprognosen, mit teilweise sehr unterschiedlichen Ergebnissen. So wird bspw. in älteren Studien in der Regel noch von einer stärkeren Schrumpfung ausgegangen als dies in den aktuellsten Prognosen der Fall ist. Daher kann nur eine Tendenz der Bevölkerungsentwicklung beschrieben werden. Nach der aktuellen Gemeindemodellrechnung entwickelt sich die Bevölkerungszahl im Rheinisch-Bergischen Kreis von der neuen aktualisierten Ausgangsbasis 2018 (283.346 Einwohner) bis ins Jahr 2030 (285.686 Einwohner) weiterhin positiv.

Neben der absoluten Bevölkerungsvorausberechnung für die Städte und Gemeinden, spielt insbesondere die Altersklassenentwicklung eine wichtige Rolle. Für alle Kommunen gilt dabei, dass als eine Folge des demografischen Wandels der Anteil an Menschen über 64-Jahre zunehmen wird, also auch das Durchschnittsalter der Bevölkerung ansteigen wird.

Zusammenfassend lässt sich über alle Städte und Gemeinden hinweg eine Tendenz ablesen:

- Die jüngeren Altersgruppen werden in allen Städten und Gemeinden im Kreisgebiet trotz Zuwanderung und aktuell höheren Geburtenraten zukünftig gleichbleibend bis eher rückläufig sein.
- Ebenfalls wird die Gruppe der „Hochmobilen“ (ca. 18-30-Jährige) in allen Städten und Gemeinden des Kreises kleiner werden.
- Die Bevölkerung zwischen 40 und 65 Jahren nimmt an der Gesamtbevölkerung den größten Teil ein.
- Bei der Gruppe der über 64-Jährigen wird kreisweit zukünftig ein deutlicher Anstieg zu erwarten sein.

4.2 Siedlungserweiterungen und Gewerbe-flächenerweiterungen

Bei der Befragung der Städte und Gemeinden (Stand 4. Quartal 2017) im Rheinisch-Bergischen Kreis wurden folgende Planungsvorhaben von Flächenentwicklungen bis 2025 gemeldet:

Siedlungsflächenentwicklung

→ Neuplanung von ca. 1.700 Wohneinheiten kreisweit

Die größten Projekte sind dabei:

- Odenthal Mitte/Osenau ca. 85 Wohneinheiten
- Odenthal Scheuren/Neschen ca. 68 Wohneinheiten
- Odenthal Eikamp ca. 19 Wohneinheiten
- Rösrath, Venauen: ca. 95 Wohneinheiten
- Rösrath, Forsbach, Kirchweg: ca. 75 Wohneinheiten
- Overath, Rittberg: ca. 80 Wohneinheiten
- Burscheid, Rötzinghofener Straße/Im Hagen: ca. 90 Wohneinheiten
- Burscheid, Hilgen, ehem. Thiel-Gelände: ca. 90 Wohneinheiten
- Burscheid, Untere Hauptstraße: ca. 75 Wohneinheiten
- Bergisch Gladbach, Nußbaum: ca. 13,9 ha
- Bergisch Gladbach, Asselborn: ca. 14 ha
- Bergisch Gladbach, Hebborn: ca. 13,6 ha

Gewerbeflächenentwicklung

→ Insgesamt ca. 144,5 ha kreisweit

Die größten Projekte dabei sind:

- Burscheid, Straßerhof: ca. 90 ha
- Bergisch Gladbach, Asselborn: ca. 11,2 ha
- Bergisch Gladbach, Frankenforst: ca. 18,1 ha
- Bergisch Gladbach, Moitzfeld: ca. 6,9 ha
- Rösrath, Rambrücken: ca. 7 ha

Zugleich haben alle Kommunen in der Auftaktbefragung darauf verwiesen, dass keine oder kaum weitere Entwicklungsflächen vorhanden sind, um die ungebrochene Nachfrage insbesondere aus der Rheinschiene bedienen zu können.

4.3 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Die Arbeitslosenquote im Rheinisch-Bergischen Kreis hat sich zwischen 2013 und 2016 um 3,8 % auf 6,1 % reduziert. Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nahm zwischen 2013 und 2016 um 6,3 % auf 73.160 zu. Es zeigt sich somit eine sehr positive Beschäftigungsentwicklung in den letzten Jahren.

Langfristig muss folgenden Aspekten im Hinblick auf das zukünftige Mobilitätsverhalten im RBK Beachtung geschenkt werden:

- Aufgrund der Attraktivität des Kreises als Wohnstandort werden die vorhandenen Siedlungsflächen ungebrochen nachgefragt werden, wenngleich vereinzelt die vorgehaltenen Erweiterungsflächenkapazitäten aufgebraucht sind.
- Durch eine verstärkte Zusammenarbeit kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU) mit Hochschulen und Forschungseinrichtungen werden mehr Menschen (auch von außerhalb des Kreises) mit differenzierten Anforderungen und Wünschen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung treten.
- Das Potenzial an Schülerinnen und Schülern für Ausbildung und Studium geht langfristig leicht zurück, da diese Gruppen zukünftig einen geringeren Anteil an der Gesamtbevölkerung einnehmen werden.
- Es gibt teilweise deutliche Unterschiede bei den Jahreseinkommen innerhalb des Kreisgebietes und zwischen den einzelnen Städten und Gemeinden. Dies hat Einfluss auf die Kaufkraft und somit auch auf das verfügbare Budget für Zwecke der Mobilität.
- Der Rheinisch-Bergische Kreis hat 2016 ein negatives Pendlersaldo (ca. 35.000 mehr Aus- als Einpendler)
- Die Gewerbeflächenentwicklungen im Kreisgebiet finden an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer kann bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den Umweltverbund berücksichtigt werden. Die damit einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen spielt somit auch eine Rolle für das Verkehrsgeschehen und für das zukünftige Mobilitätsangebot.

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität heute schon von besonderer Bedeutung im Rheinisch-Bergischen Kreis ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen, anhaltende Prosperität der Rhein-schiene etc.) sind sowohl Arbeitnehmer als Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird.

4.4 Entwicklung der Versorgungs- und Einkaufsstruktur

Im Rheinisch-Bergischen Kreis sind in den kommenden Jahren Erweiterungen im Bereich der Einzelhandelsstandorte vorgesehen, die jedoch vorwiegend von lokaler Bedeutung sind. Von Relevanz ist die Ausrichtung von Einkaufsverkehren vor allem auch auf das Oberzentrum Köln sowie angrenzende Zentren.

Wesentliche Erweiterungen im Bereich von Freizeit-, Sport und Erholungsanlagen sowie im Bereich des Tourismus sind nicht geplant. Bestehende bzw. in den letzten Jahren fertiggestellte Projekte wurden im Rahmen der Raumstrukturanalyse aufgenommen und sind entsprechend in den weiteren Arbeitsschritten berücksichtigt.

4.5 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung (ohne Maßnahmen)

- Die Lage des RBK in unmittelbarer Nähe zum Ballungsraum Köln führt zu vielfältigen und intensiven lokalen, regionalen und überregionalen Verkehrsverflechtungen. Die Bedeutung der raumübergreifenden Verkehre wird zukünftig vermehrt an Bedeutung gewinnen und in Summe zunehmen.
- Die Bedeutung Kölns als nahegelegene Metropole strahlt in den RBK hinein: Köln verkörpert neben seiner Funktion als Arbeits-, Ausbildungs- und Dienstleistungszentrum eine der größten Verkehrsdrehscheiben Deutschlands. Neben dem Arbeitsplatzangebot im Kreis und in der Stadt Bergisch Gladbach bildet Köln den wichtigsten Arbeitsplatzstandort für die Einwohner im RBK.
- Die Stadt Bergisch Gladbach fungiert für die Städte und Gemeinden des Kreises als Mittelzentrum. Die Anziehungskraft insbesondere der Innenstadt inklusive des S-Bahnhofs und der angrenzenden Einrichtungen wird zu in ihrer Bedeutung gesteigerten Verkehrsbeziehungen und zu einer entsprechenden Verkehrsnachfrage führen.
- Auch zwischen den Städten und Gemeinden des Kreises bestehen nachbarschaftliche Beziehungen, die im Ausbildungs- bzw. Berufsverkehr sowie im Versorgungs- und Freizeitverkehr tendenziell steigen werden.
- Art und Ort der Entwicklung neuer Siedlungsflächen bestimmen maßgebend das Mobilitätsverhalten der künftigen Bewohner und Nutzer dieser Flächen. Aufgrund der dargestellten Flächenentwicklungen wird zukünftig eine optimierte verkehrliche Anbindung erforderlich sein.
- Das Auto nimmt im Status quo eine zentrale Rolle in der täglichen Mobilität ein und wird auch in den kommenden Jahren weiterhin eine zentrale Rolle spielen. Jedoch zeichnet sich der allgemeine bundesweite Trend in der Mobilitätsnachfrage aktuell durch einen zunehmend pragmatischeren Umgang mit dem Auto – insbesondere bei jüngeren Menschen sowie in Städten und Ballungsräumen – ab. Der Führerschein ist in Regionen mit guten ÖPNV-Verbindungen längst kein Muss mehr, und der eigene Pkw als Statussymbol hat in vielen Bevölkerungskreisen nicht mehr den gleichen Stellenwert wie noch vor wenigen Jahren. Indiz für diese Entwicklungen sind unter anderem die abnehmende Führerscheinquote bei jungen Menschen sowie das steigende Durchschnittsalter von Pkw-Haltern bzw. -Erstkäufern. „Nutzen statt Besitzen“ ist zudem ein weiterer Trend, der die gesellschaftliche Rolle des Besitzes eines eigenen Autos schwächt und die Bedeutsamkeit des ÖPNV stärkt.
- Es ist von einem steigenden Radverkehrsanteil in der Zukunft auszugehen, welches mit der allgemeinen Bedeutungssteigerung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel einhergeht.
- Ebenso ist von einem Wachstum der intermodal oder mit Sharing-Angeboten (Auto und Fahrrad) zurückgelegten Wege auszugehen

5 Mikroanalysen

Zur Konkretisierung der bisherigen Analyseschritte werden Mikroanalysen durchgeführt. Diese zielen auf die konkrete Untersuchung des Mobilitätsangebots und der -bedingungen für die BewohnerInnen anhand weitgehend allgemeiner Beispiele. Hierfür werden allgemeine Mobilitätsanlässe innerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreises und in die angrenzenden Kreise und Städte bestimmt und in einzelnen Musterbeispielen konkretisiert. Diese umfassen unterschiedliche Mobilitätsanlässe wie Arbeiten, Einkaufen, Bildung und Freizeit. Die Analyse erfolgt für die verschiedenen Verkehrsträger und neben dem generellen Fahrtenangebot im ÖPNV und dem infrastrukturellen Angebot für den MIV sowie das Fahrrad, auch für die spezifischen Ansprüche und Wünsche unterschiedlicher Nutzer- und Altersgruppen an ihre Mobilität.

Als Übergang zum Maßnahmenkonzept dienen die Mikroanalysen zudem der Ableitung von Handlungsansätzen und möglichen Maßnahmenideen. Die konkreten raumbezogenen Falluntersuchungen zeigen Ansätze auf, die durch die Konzeption der Mikroanalysen als Beispiele für unterschiedliche Mobilitätsanlässe und Wegebeziehungen für weitere Räume im Rheinisch-Bergischen Kreis weitergedacht werden können.

→ Tabelle 28: Übersicht über die Mikroanalysen

	Anlass	Fall	Analysiertes Beispiel
I(A)	Pendeln	Stadt im RBK – Oberzentrum	Odenthal - Köln
I(B)	Pendeln, Einkauf	Ortsteile einer Kommune – Kreisstadt/Oberzentrum	Kürten - Köln
II	Pendeln, Versorgung	Ortszentrum einer Kommune im RBK – Kreisstadt	Overath - Bergisch Gladbach
III	Pendeln, Einkaufen	Ortszentrum einer Kommune im RBK – Nachbarkommune	Wermelskirchen - Remscheid
IV	Versorgung, Bildung	Innergemeindlich	Leichlingen

Mit den relationsbezogenen Untersuchungen der Analysefälle I(A), II und III zwischen den zentralen Haltepunkten in den Kommunen werden jeweils die direkte Route mit dem Pkw sowie zwei Routen mit dem Umweltverbund (ÖPNV, Rad, Fuss) abgebildet. Für die Fallbeispiele I(B) und IV erfolgt eine flächenbezogene Analyse aus dem gesamten Gebiet der Kommune für die Verbindungsvarianten mit dem Pkw sowie mit dem Umweltverbund.

Bewertung

Die Darstellung der Mikroanalysen erfolgt in Kurzzusammenfassungen, die eine kompakte Bewertung der analysierten Verbindungen anhand der folgenden Kriterien enthalten. Die detaillierten Analyseergebnisse sind dem Anhang zu entnehmen.

- Reisezeit inkl. Wartezeiten beim ÖPNV ohne verkehrliche Belastungen im Vergleich zu den anderen Verbindungsvarianten je Analysefall
- Flexibilität Mo-Fr beschreibt die Möglichkeiten die jeweilige Verbindungsvariante Mo-Fr zu nutzen, insbesondere für den ÖPNV ist hierbei die Bedienungshäufigkeit entscheidend
- Flexibilität Sa + So beschreibt die Möglichkeiten die jeweilige Verbindungsvariante Sa + So zu nutzen, insbesondere für den ÖPNV ist hierbei die Bedienungshäufigkeit entscheidend
- Komfort umfasst für den MIV bspw. die Verkehrsbelastung, für den ÖPNV die Anzahl der Umstiege sowie für den Rad- und Fußverkehr die Infrastrukturqualität und Sicherheit
- Kosten/Strecke für den Pkw werden gemittelt mit 50 ct/km angesetzt (vgl. Gössling 2015; ADAC 2018), für den ÖPNV der reguläre Preis einer Einzelfahrkarte und für das Fahrrad 8 ct/km (vgl. Gössling 2015)
- Umfeldwirkungen/Belastungen umfasst qualitative Zusammenfassung mit der jeweiligen Verbindungsvariante induzierten Lärmbelastungen, Emissionen, Flächenverbrauch, Stadtbildauswirkungen

Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen

Für die Mikroanalysen werden die einzelnen Analysebeispiele zusätzlich hinsichtlich ihrer Nutzungsqualität für unterschiedliche Zielgruppen und deren Anforderungen und Bedürfnisse bewertet. Auf Grundlage einer umfassenden Literaturstudie und der Auswertung statistischer Quellen werden sieben relevante Zielgruppen nach verschiedenen Kriterien beschrieben, wie z. B. ihre soziodemografischen und Mobilitäts-Kenngrößen, typische Räume und Zeiten ihrer Mobilität sowie Anforderungen und Erwartungen an den ÖPNV.

→ Tabelle 29: Nutzergruppenspezifische Mobilitätsanforderungen

Nutzergruppe	Charakteristik/ Anforderungen
Berufstätige und Pendler	Personen mit stark habitualisierten arbeitstäglichen Wegen zwischen Wohn- und Arbeitsort Mo-Fr bzw. Sa; bedeutend sind eine hohe Reisegeschwindigkeit und Flexibilität in der Nutzung
Freizeit- und Gelegenheitsnutzer	Einfache Zugänglichkeit und geringe Nutzungshürden, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Standorte wichtig; Reisezeit von eher geringer Bedeutung, Anforderungen an die Barrierefreiheit, sind auch abends und am Wochenende mobil
Besucher (aus dem In- und Ausland)	Nur einen oder wenige Tage vor Ort; einfache Zugänglichkeit und geringe Nutzungshürden, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Standorte wichtig; Reisezeit von eher geringer Bedeutung, Anforderungen an die Barrierefreiheit, sind auch abends und am Wochenende mobil
Kinder- und Jugendliche	Sichere und kurze Wege, Direkte Verbindungen zu Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, sind in ihrer Mobilität oftmals auf Dritte angewiesen
Ältere Menschen	Sind in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt und auf barrierefreie Angebote angewiesen; wichtig ist die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (medizinischer Einrichtungen, Versorgungsstandorte, Freizeiteinrichtungen), Mobilität erstreckt sich über die gesamte Woche
Mobilitätseingeschränkte	aufgrund ihrer körperlichen Fähigkeiten oder aufgrund anderer Umstände (Mitführen von Gepäck, Kinderwagen etc.) in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt
ÖPNV-Unkundige	nutzen ÖPNV aus unterschiedlichen Gründen nie oder nur selten. Kurze Wege zur Haltest., regelmäßiges Fahrtenangebot, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen, geringe Zugangshemmnisse (Tarif, Umstiege, Ticketkauf)

Die summarische Betrachtung erfordert Vereinfachungen und Verallgemeinerungen. Es ist nicht Sinn der Zielgruppenbetrachtung, einzelnen Personen, die sich einer der Gruppen zuordnen lassen, immer sämtliche Eigenschaften dieser Gruppe zuzuschreiben. Das Zielgruppensystem ist nicht geschlossen, d. h. es ist nicht jede natürliche Person eindeutig genau nur einer Gruppe zuordenbar; vielmehr werden die Zielgruppen nach typischen (Lebens-) Situationen beschrieben, von denen mehrere zugleich auf ein und dieselbe Person zutreffen können.

Es steht außer Frage, dass die vorgenannten Beurteilungen keinen Anspruch auf objektive Richtigkeit oder auf Vollständigkeit erheben können. Das Vorgehen dient vielmehr zur Differenzierung und Verdeutlichung der unterschiedlichen Ansprüche von Zielgruppen.

5.1 Stadt im RBK – Oberzentrum





Fahrradboxen Köln, Dellbrück

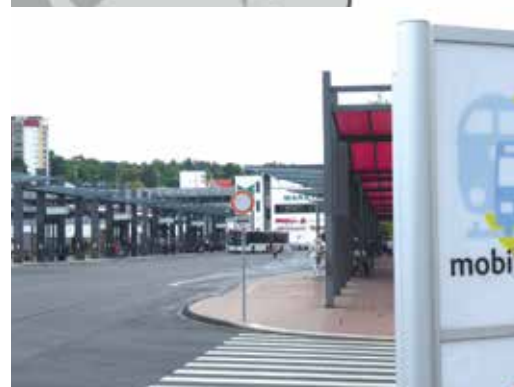


Köln, Mülheimer Brücke

Bewertung							
Bewertung (+/-)		Reisezeit	Flexibilität Mo-Fr	Flexibilität Sa+So	Komfort	Kosten/Strecke	Umfeldwirkungen/ Belastungen (qualitativ)
Variante 1		+	+	+	o	-	-
Variante 2	 	o	+	-	o	o	+
Variante 3	 	o	+	o	o	+	+
Exkurs: Ergänzende Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen							
Variante 1		Variante 2		 	Variante 3		 
Hohe lastrichtungsbezogene Belastung und Kosten für Berufstätige und Pendler		Beschleunigungspotentiale zur Attraktivierung der Angebote für alle Nutzergruppen			Ausbau der Radinfrastruktur und des Radwegenetzes (inkl. RadPendlerRouten) als Alternativangebot für Berufstätige und Pendler		
Ableitung möglicher Maßnahmen und Zuordnung zu den Handlungsfeldern							
→ Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Elektromobilität → Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten		→ Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV → Einrichtung von Schnellbuslinien → Anpassung Ticketsystem, Tarifpreise und Tarifgrenzen			→ Ausbau Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen → Ausbau RadPendlerRouten → Ausbau des Bike+Ride Angebotes → Prüfung zur Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen		

5.2 Ortsteile einer Kommune – Kreisstadt/Oberzentrum

Relationskategorie I (B)	Fallbeispiel: Wegebeziehung Kürten -Köln
→ Relationsbezogene Untersuchung der Wegebeziehung zwischen einem Ortsteil einer Kommune im RBK und einer Kreisstadt/Oberzentrum → Anlass ist überwiegend das tägliche Arbeitsplatz- und Bildungspendeln sowie Einkaufen	
Karte	



S-Bahn Hof Bergisch-Gladbach



Bushaltestelle in Kürten

Bewertung							
Bewertung (+ / o / -)		Reisezeit	Flexibilität Mo–Fr	Flexibilität Sa+So	Komfort	Kosten/Strecke	Umfeldwirkungen/ Belastungen (qualitativ)
Variante 1		+	+	+	o	-	-
Variante 2	 	o	-	-	o	+	+
Exkurs: Ergänzende Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen							
Variante 1		Variante 2		 			
Vorteile betreffen Reisezeit und Flexibilität insbesondere für Berufstätige und Pendler Gerade im Pendlerverkehr stauanfällig		Eingeschränkte Attraktivität für Freizeit- und Gelegenheitsnutzer wegen Reisezeit und fehlender Flexibilität Sa + So. Gute Netzabdeckung. Einschränkungen in der Barrierefreiheit					
Ableitung möglicher Maßnahmen							
→ Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung → Heimarbeit durch Digitalisierung und technischen Fortschritt fördern → Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse		→ Busbeschleunigung / Einrichtung von Schnellbuslinien → Anpassung Ticketsystem, Tarifpreise und Tarifgrenzen → Lokales Radverkehrsnetz: Prüfung von Straßen in Fahrradstraßen → Ausbau reg. Radverkehrsnetz: Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung für Radweg an Kreisstraße		→ Ausbau der Barrierefreiheit → Ausbau Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen → Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage → Ausbau Bike+Ride System			

5.3 Ortszentrum einer Kommune im RBK – Kreisstadt



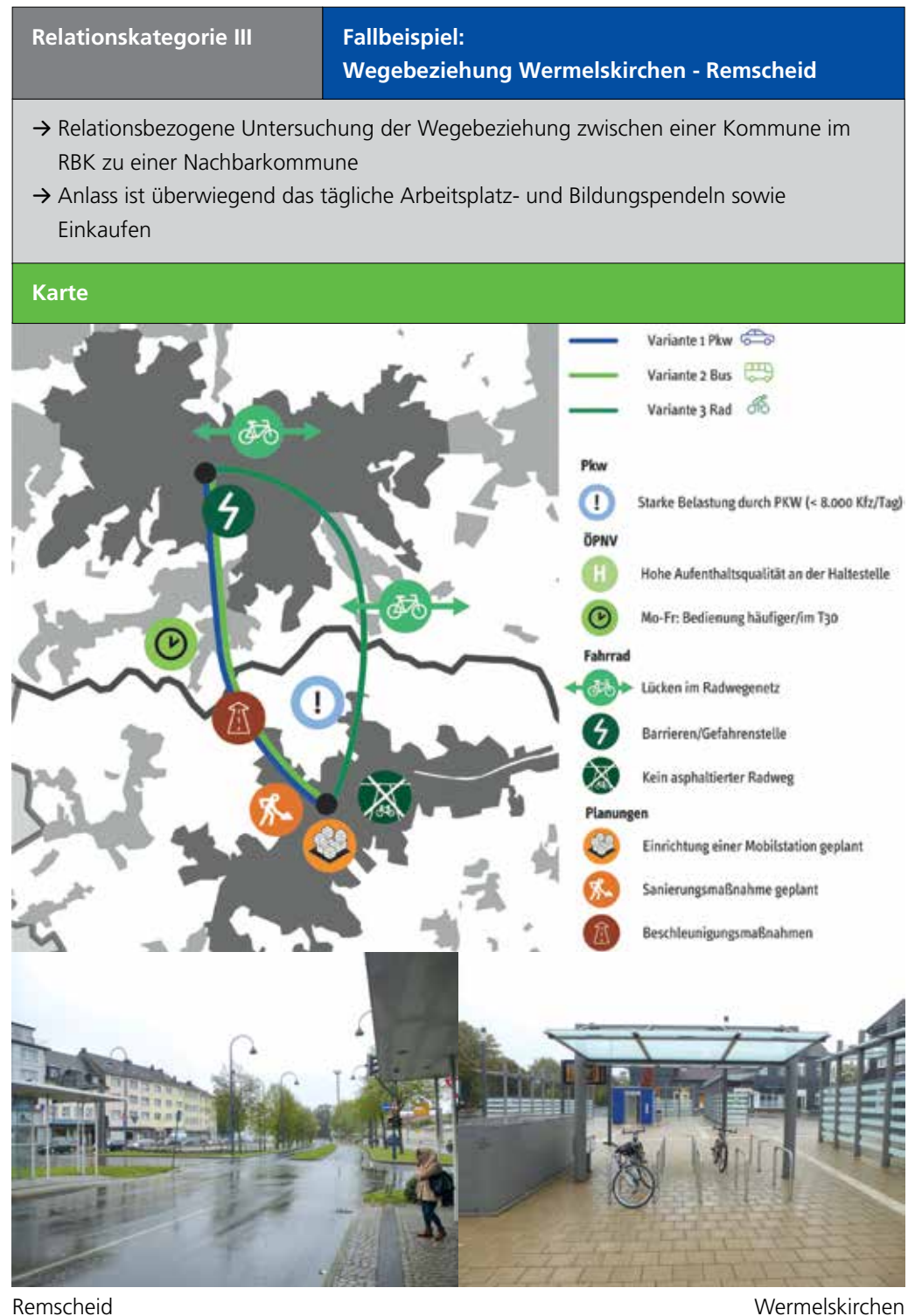


Bergisch Gladbach

Overath

Bewertung							
Bewertung (+/-)		Reisezeit	Flexibilität Mo–Fr	Flexibilität Sa+So	Komfort	Kosten/Strecke	Umfeldwirkungen/ Belastungen (qualitativ)
Variante 1 		+	+	+	o	-	-
Variante 2 		-	+	-	o	+	+
Variante 3 		o	o	-	o	+	+
Exkurs: Ergänzende Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen							
Variante 1 	Vorteile betreffen Reisezeit und Flexibilität insbesondere für Berufstätige und Pendler	Variante 2 		Variante 3 			
		Eingeschränkte Attraktivität für Freizeit- und Gelegenheitsnutzer wegen aktueller Reisezeit und fehlender Flexibilität Sa + So		Fehlende Flexibilität Sa + So für Hochaltrige und Einschränkungen in der Barrierefreiheit			
Ableitung möglicher Maßnahmen und Zuordnung zu den Handlungsfeldern							
→ Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung → Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten → Schaffung von Radtangenten		→ Busbeschleunigung (Busspuren und LSA-Beeinflussung) → Anpassung Ticketsystem, Tarifpreise und Tarifgrenzen → Ausbau des Radverkehrsnetz → Ausbau des Bike+Ride Angebotes		→ Ausbau der Barrierefreiheit → Ausbau Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen → Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage			

5.4 Ortszentrum einer Kommune im RBK – Nachbarkommune





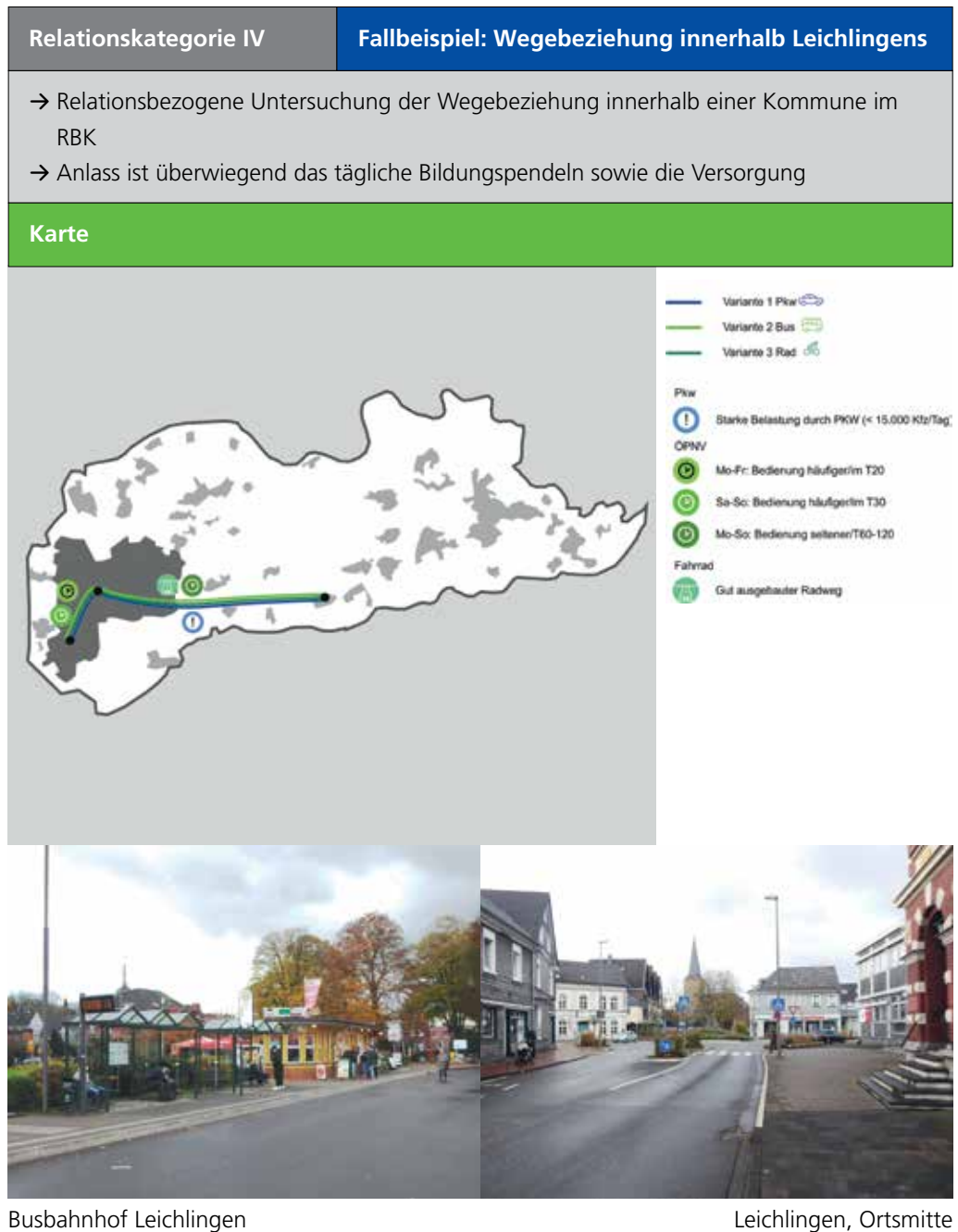
Wermelskirchen



Wermelskirchen

Bewertung							
Bewertung (+/-)		Reisezeit	Flexibilität Mo-Fr	Flexibilität Sa+So	Komfort	Kosten/Strecke	Umfeldwirkungen/ Belastungen (qualitativ)
Variante 1 		+	+	+	o	o	-
Variante 2 		o	+	-	+	o	o
Variante 3 		-	+	+	o	+	+
Exkurs: Ergänzende Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen							
Variante 1 	Vorteile betreffen Reisezeit und Flexibilität insbesondere für Berufstätige und Pendler	Variante 2 		Variante 3 			
		Hohe Flexibilität Mo-Fr und umstiegsfreie Verbindung für Kinder und Jugendliche sowie ÖPNV-Unkundige		Freizeit- und Gelegenheitsnutzer: Geringere Flexibilität Sa + So, fehlende Infrastruktur und Angebote für E-Fahrräder			
Ableitung möglicher Maßnahmen und Zuordnung zu den Handlungsfeldern							
→ Aktives Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen zur Förderung des Umweltverbundes → Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)		→ Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage (On-Demand) → Jobticketkampagne zur Verlagerung von MIV-Anteilen auf den ÖPNV		→ Ausbau Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen → E-Ladeinfrastruktur für Pedelecs → Bauliche Trennung Geh- und Radwege auf innerörtlichen Straßen			

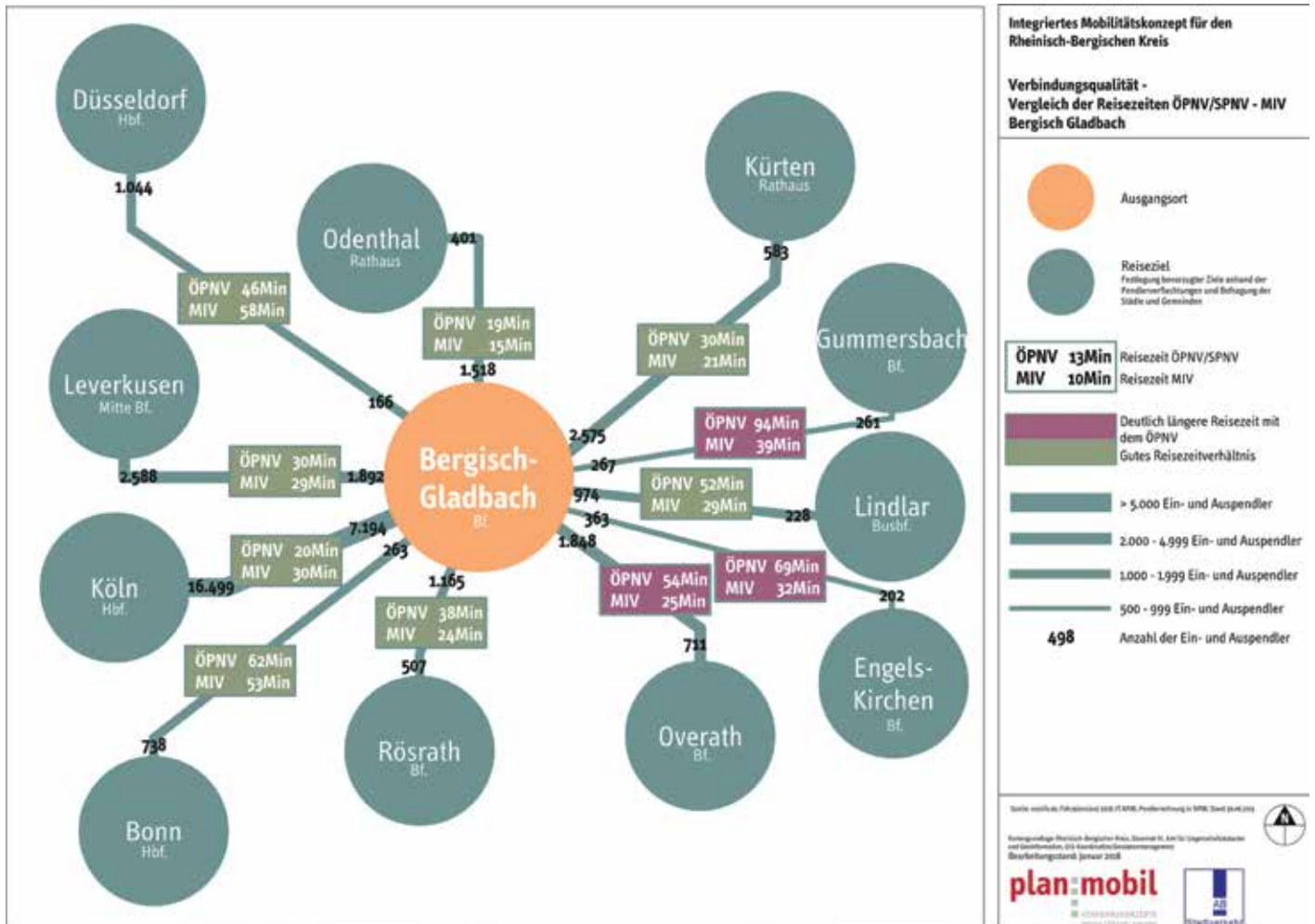
5.5 Innergemeindlich



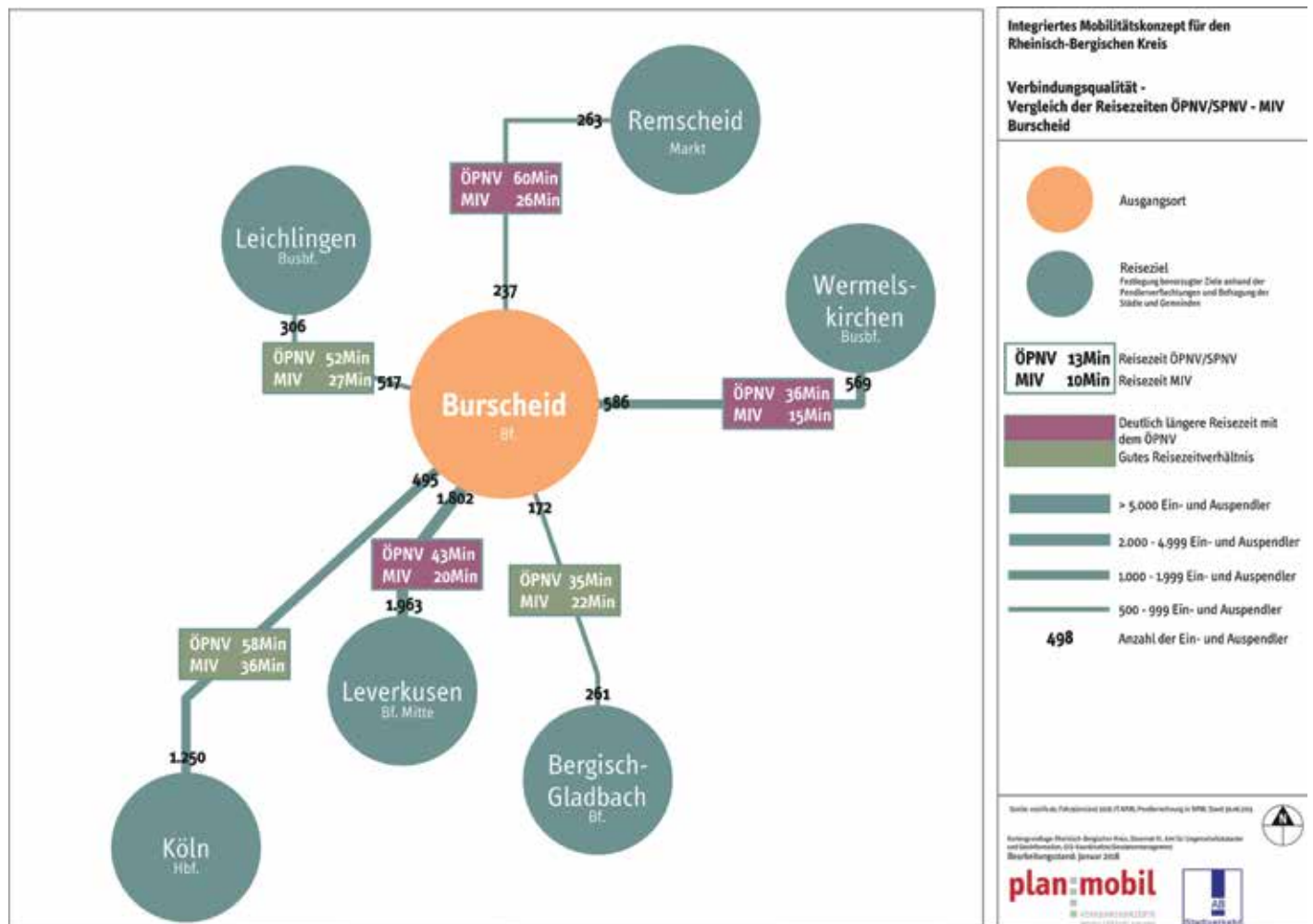
Bewertung							
Bewertung (+/-)		Reisezeit	Flexibilität Mo–Fr	Flexibilität Sa+So	Komfort	Kosten/Strecke	Umfeldwirkungen/ Belastungen (qualitativ)
Variante 1		+	+	+	o	o	-
Variante 2		-	-	-	o	o	o
Variante 3		+	+	+	o	+	+
Exkurs: Ergänzende Bewertung aus Perspektive einzelner Nutzergruppen							
Variante 1		Variante 2			Variante 3		
Vorteile betreffen Reisezeit, Flexibilität und Transportmöglichkeiten beim Einkaufen.		Eingeschränkte Attraktivität durch geringe Taktung.		Vorteile betreffen Reisezeit, Flexibilität. Eingeschränkte Transportmöglichkeiten beim Einkaufen sowie Nutzen für Hochaltrige und Menschen mit Behinderung			
Ableitung möglicher Maßnahmen							
→ Anpassung Ticketsystem und Tarifpreise → Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage → Ausbau der Barrierefreiheit		→ Regionale Planungsstandards zur Fußverkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur → Konzept zur Einrichtung von Elterntaxizonen an Schulen		→ Ausbau reg. Radverkehrsnetz: Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen → Ausbau lokales Radverkehrsnetz: Prüfung zur Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen bauliche Trennung Geh- und Radwege auf innerörtlichen Straßen			

Auswertungen der Reisezeit für alle Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis (siehe Kapitel 3.1.5)

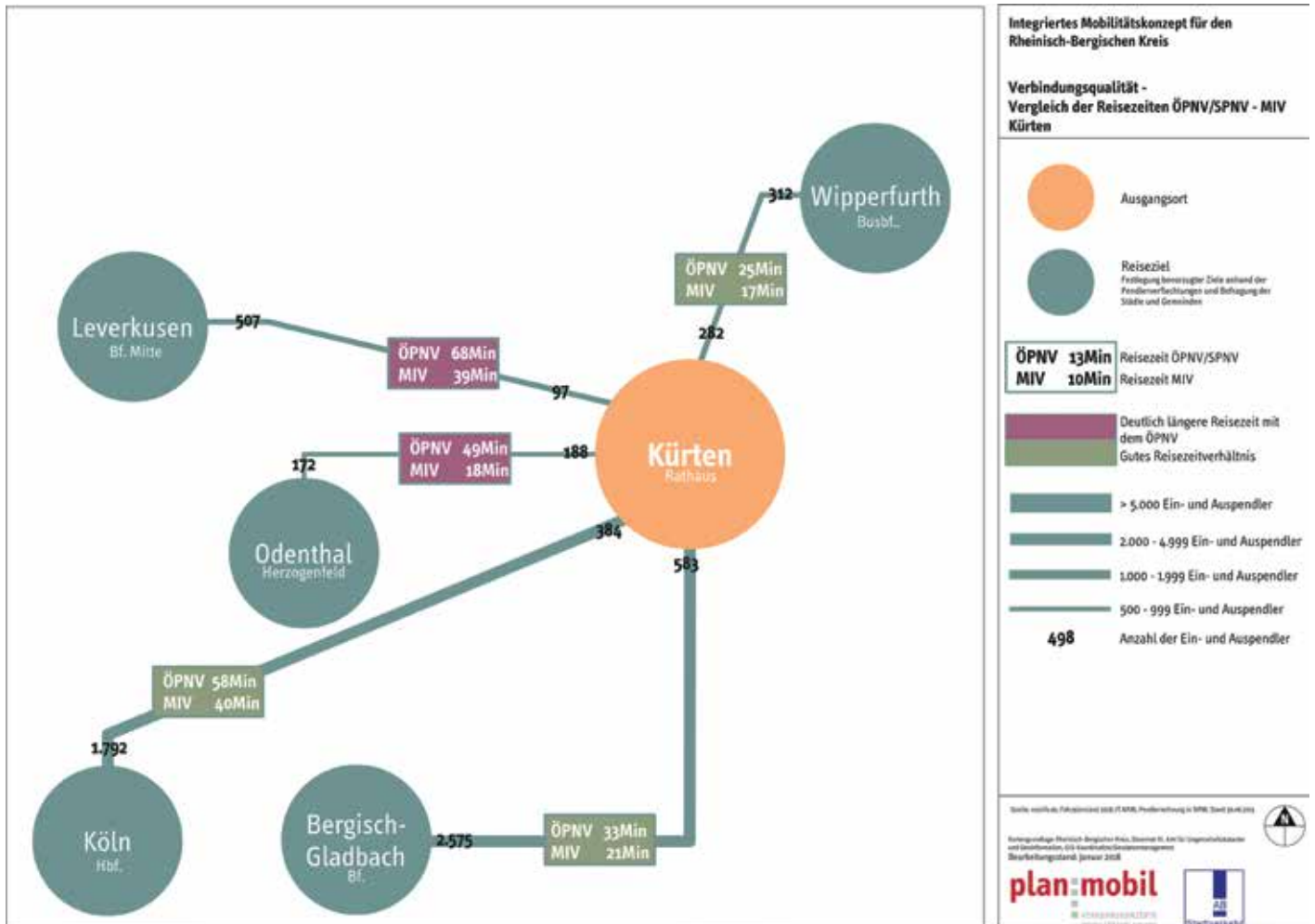
→ Abbildung 40: Reisezeiten Bergisch Gladbach



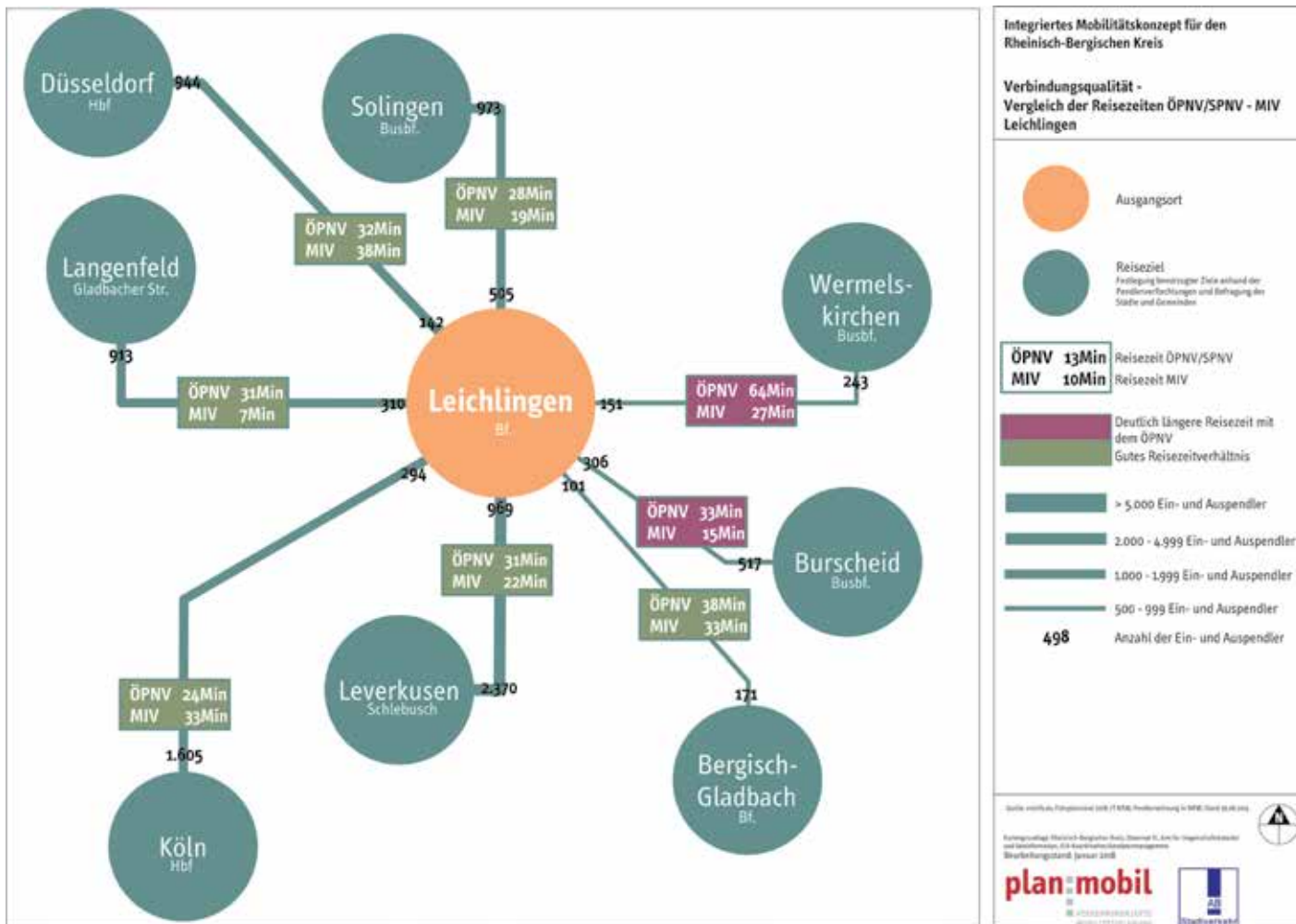
→ Abbildung 41: Reisezeiten Burscheid



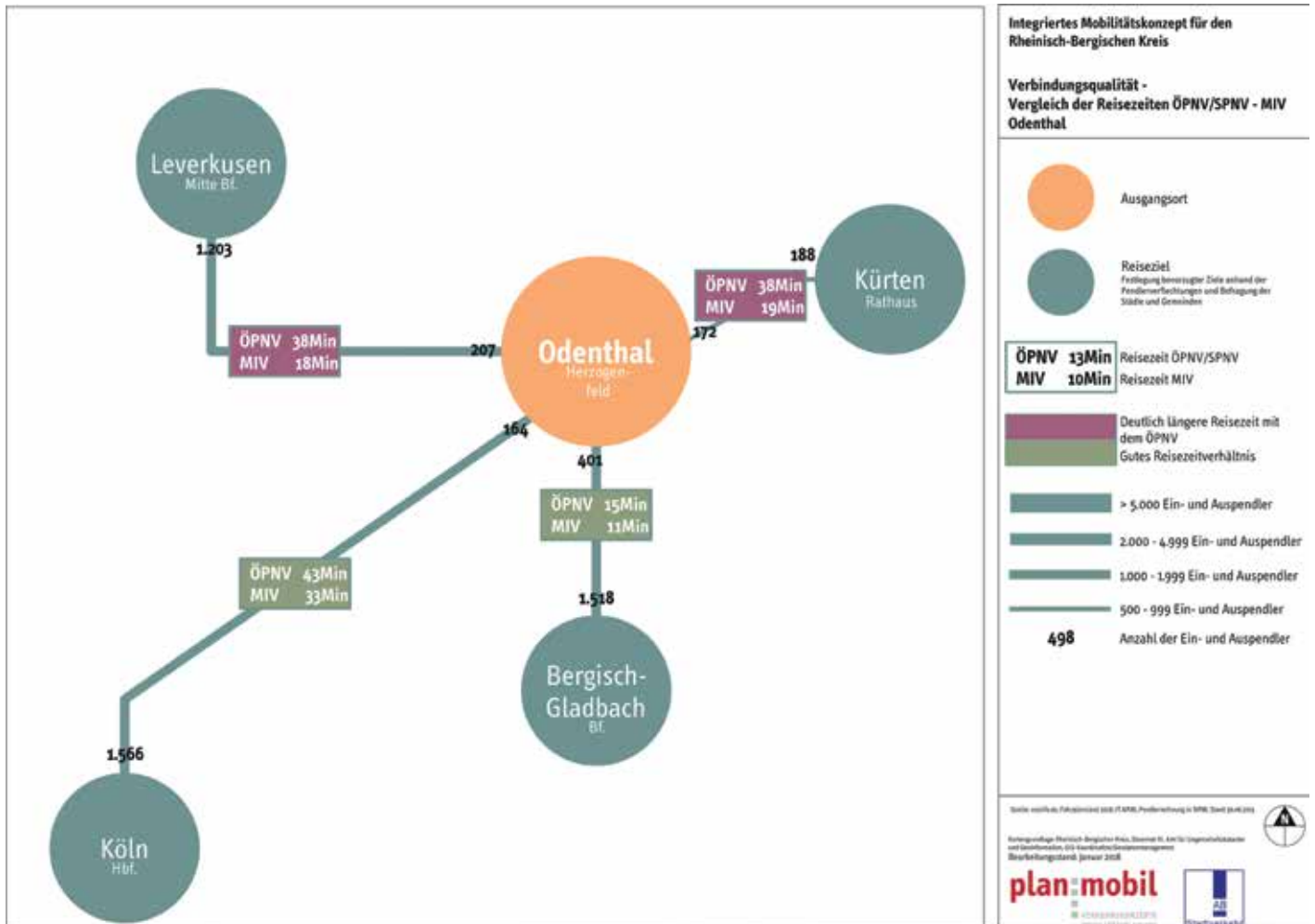
→ Abbildung 42: Reisezeiten Kürten



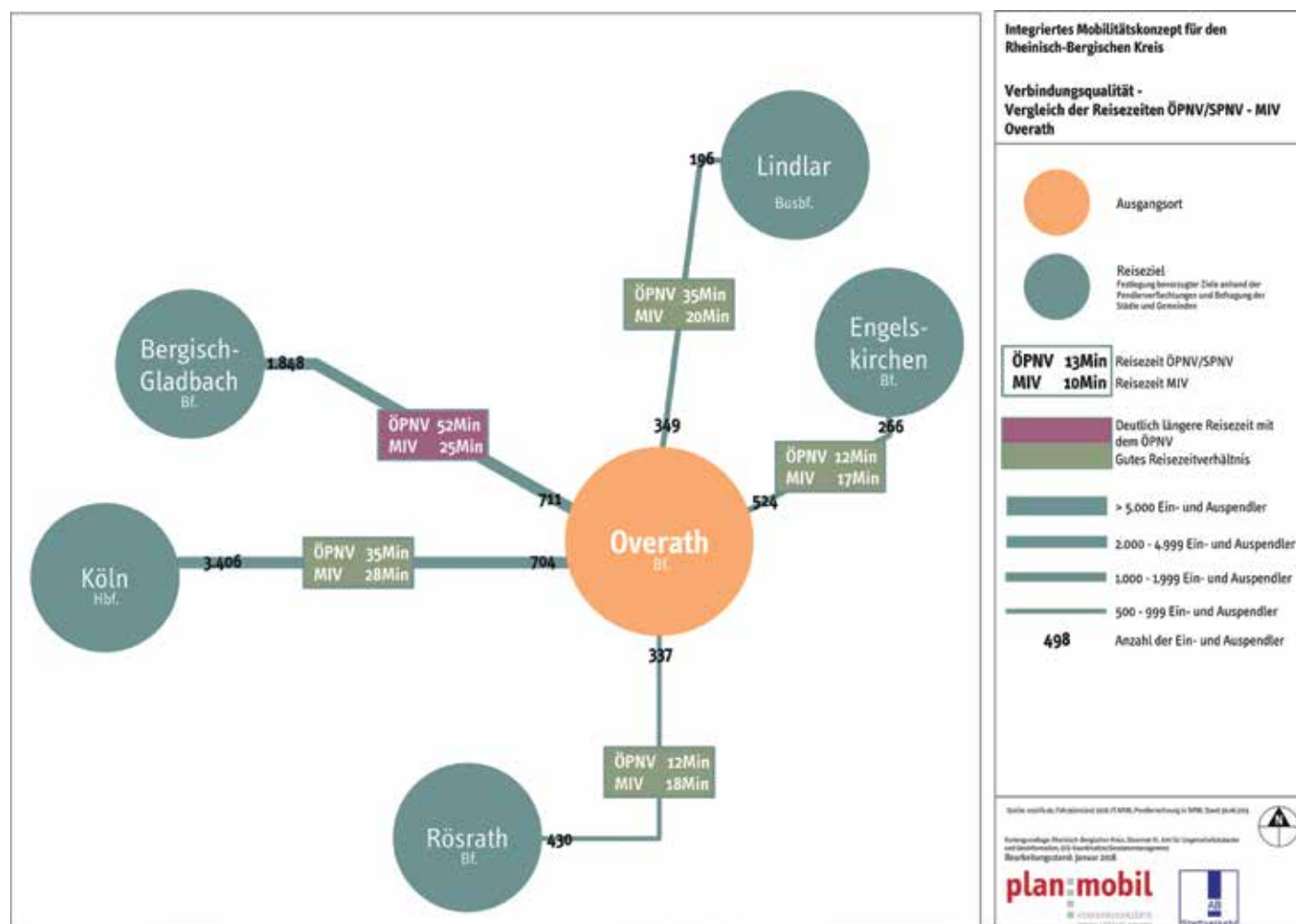
→ Abbildung 43: Reisezeiten Leichlingen



→ Abbildung 44: Reisezeiten Odenthal



→ Abbildung 45: Reisezeiten Overath



Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis

Verbindungsqualität - Vergleich der Reisezeiten ÖPNV/SPNV - MIV Wermelskirchen

Legende:

- Ausgangsort
- Reiseziel
- Reisezeit**
Festlegung bereinigter Zeiten anhand der Pendlerverflechtungen und Befragung der Städte und Gemeinden

ÖPNV	MIV	Reisezeit ÖPNV/SPNV	Reisezeit MIV
13Min	10Min		

Reisezeitverhältnisse:

- Deutlich längere Reisezeit mit dem ÖPNV
- Gutes Reisezeitverhältnis

Pendlerzahlen:

- > 5.000 Ein- und Auspendler
- 2.000 - 4.999 Ein- und Auspendler
- 1.000 - 1.999 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler

Anzahl der Ein- und Auspendler: 498

Verbindungen:

- Wuppertal HbL:** 712 (ÖPNV 52Min, MIV 38Min)
- Remscheid HbL:** 3.297 (ÖPNV 16Min, MIV 13Min)
- Radevormwald Rathaus:** 254 (ÖPNV 47Min, MIV 22Min)
- Hückeswagen Bahnhofstraße:** 394 (ÖPNV 41Min, MIV 16Min)
- Wermelskirchen BusHf:** 2.145 (Zentraler Knotenpunkt)
- Burscheid Bf:** 586 (ÖPNV 35Min, MIV 15Min)
- Bergisch-Gladbach Bf:** 297 (ÖPNV 73Min, MIV 33Min)
- Leverkusen Bf. Mitte:** 845 (ÖPNV 67Min, MIV 27Min)
- Köln HbL:** 954 (ÖPNV 73Min, MIV 38Min)

Impressum:

Rheinisch-Bergischer Kreis, Der Landrat, Referat für Presse und Kommunikation
Am Rübezahlwald 7, 51469 Bergisch Gladbach, Tel.: 02202 13-0, Fax: 02202 13-102497
www.rbk-direkt.de, E-Mail: info@rbk-online.de

Verantwortliche Redakteure: Anne Hölzer und Franziska Wilbert (Rheinisch-Bergischer Kreis)
Bearbeiter: Frank Büsch, Dr. Timo Barwisch und Felix Kühnel (plan:mobil Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung) und Arne Blase und Jörg Thiemann-Linden (AB Stadtverkehr, Büro für Stadtverkehrsplanung und Barrierefreiheit)

Fotos: Titelbilder (Montage) Rheinisch-Bergischer Kreis, Arne Blase, Jörg Thiemann-Linden

Layout: Werbeagentur LAWRENZ | www.qualitaeter.de

Stand: Juli 2019