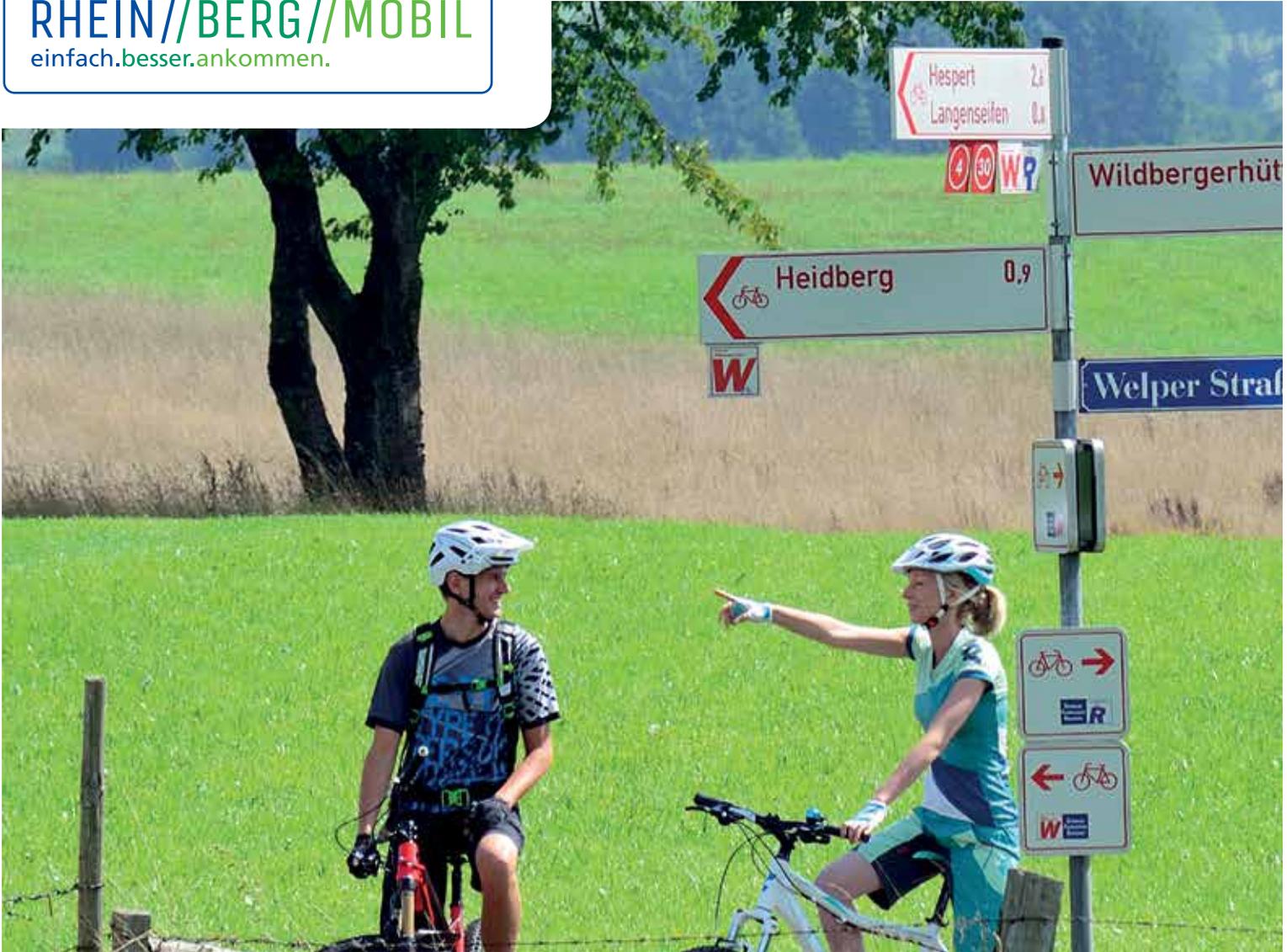




RHEIN//BERG//MOBIL
einfach.besser.ankommen.



Maßnahmenkonzept

**Integriertes Mobilitätskonzept
für den Rheinisch-Bergischen Kreis**

Inhalt

Vorwort	3
Mobilitätsziel I	5
Mobilitätsziel II	6
Mobilitätsziel III	7
Mobilitätsziel IV	8
Mobilitätsziel V	9
2 Zukunftsbilder 2030 – Entwicklungspfade der zukünftigen Mobilitätsentwicklung	10
3 Handlungsfelder und zugehörige Maßnahmen	12
Ausgestaltung aktiver Mobilität Fuß/Rad	14
Chancen der Digitalisierung	18
Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs	20
Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	22
Multimodalität und Mobilitätsmanagement	24
Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs	26
Effizienter Wirtschaftsverkehr	28
4 Synergien und Zielkonflikte	30
5 Ausblick – Steuerung und Koordinierung der Umsetzung	32
Maßnahmenpriorisierung	34

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger, liebe Mobilitätsakteure,

in den vergangenen eineinhalb Jahren haben Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Interessensverbänden, Kommunen sowie Akteurinnen und Akteure aus dem Bereich der Mobilität gemeinsam intensiv an der Erstellung des Mobilitätskonzeptes gearbeitet. Dieses hat das Ziel, einen Leitfaden für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung zu bieten. Nun geht es darum, im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten über die Möglichkeiten der Umsetzung zu entscheiden, um für die Menschen in der Region eine leicht zugängliche, bezahlbare und umweltfreundliche Mobilität – und damit die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben – zu ermöglichen.



Bereits während des Prozesses wurden dafür erste Maßnahmen umgesetzt. So gab es in den vergangenen beiden Jahren umfangreiche Verbesserungen im ÖPNV, um diesen für die Bürgerinnen und Bürger attraktiver zu gestalten. Kampagnen wie beispielsweise das Stadtradeln haben das Fahrrad als Kurzstrecken-Alternative zum Auto in den Vordergrund gerückt und die Entwicklung leistungsfähiger RadPendlerRouten Richtung Köln ist weiter vorangeschritten. Auch die konkreten Vorbereitungen für die Mobilstationen in allen Kommunen, die verschiedene Mobilitätsangebote sinnvoll miteinander verknüpfen, laufen auf Hochtouren. Das Mobilitätskonzept bietet eine Vielzahl weiterer Maßnahmen, die gemeinsam ein breites System an Lösungen ergeben. Diese innovativen und zukunftsorientierten Projekte stellen zusammen den Fahrplan für die kommenden Jahre.

Die vorliegenden drei Broschüren fassen die Entwicklung des Konzeptes zusammen und präsentieren das Ergebnis. Der technische Bericht stellt die Bestandsanalyse zur Ausgangslage im Kreisgebiet dar und bietet dazu aussagekräftige Analysekarten zur Bevölkerungsentwicklung, differenzierte Darstellungen zu den täglichen Pendlerströmen in unserem Kreis sowie übersichtliche Zusammenfassungen der bestehenden kommunalen und regionalen Planwerke im Bereich Mobilität. Die zweite Broschüre umfasst das Maßnahmenkonzept, in dem die Mobilitätsziele und die sieben Handlungsfelder erläutert werden. Mit der dritten Broschüre liegt ein Handlungsrahmen vor: Sie listet die 36 Schlüsselprojekte des Mobilitätskonzeptes detailliert in Maßnahmensteckbriefen auf und bildet so die Grundlage für weitere Entscheidungen auf den verschiedenen Ebenen.

Ich bedanke mich bei allen Beteiligten, die mit viel Engagement an der Erarbeitung des Konzeptes mitgewirkt haben: den Interessensverbänden und Verkehrsverbänden, allen Vertreterinnen und Vertretern aus Kommunen und Politik sowie den vielen weiteren Mobilitätsakteuren in der gesamten Region. Mein besonderer Dank gilt auch den beiden Planungsbüros, die den Prozess fachkundig moderiert und unterstützt haben.

Nach dem Motto des Konzeptes „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen!“ sind wir damit auf dem richtigen Weg und können auf einen guten Wegweiser für fundierte politische Entscheidungen zurückgreifen.

Herzliche Grüße

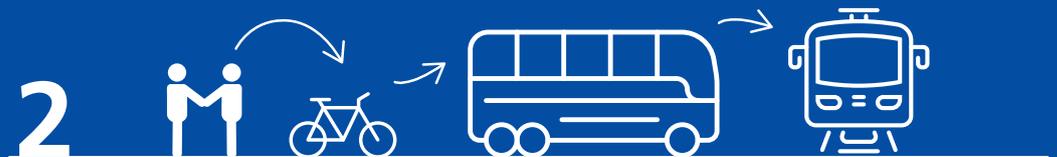
A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stephan Santelmann', written in a cursive style.

Stephan Santelmann
Landrat

RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen. fasst die Zielrichtung der künftigen Mobilitätsentwicklung für den Rheinisch-Bergischen Kreis bis zum Jahr 2030 zusammen. Die Konkretisierung erfolgt in fünf Mobilitätszielen, die sich entlang querschnittbezogener Handlungsrichtungen bewegen. Sie greifen verkehrspolitische Ziele, Ziele der nachhaltigen Kreisentwicklung wie auch das öffentliche Interesse (u.a. Beitrag zum kommunalen Klimaschutz, Sicherung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen) auf. Die Mobilitätsziele stellen eine wichtige Messgröße in der Zielerreichung durch die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes dar und ermöglichen eine spätere Evaluation und zielgerichtete Berichterstattung an Politik und Öffentlichkeit.



1 Bezahlbare und barrierefreie Mobilität für alle Altersgruppen



2 Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund im regionalen Gesamtsystem



3 Steuerung und Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs



4 Energie- und emissionsparsame Mobilität

MOBILITÄTSKONZEPT



5 Verträglichere Abwicklung von Wirtschafts- und Güterverkehr

Mobilitätsziel I

Bezahlbare und barrierefreie Mobilität für alle Altersgruppen



- Ausbau nutzergruppenspezifischer Angebote zur Mobilitätssicherung
- Orientierung am Leitbild „Design für Alle“
- Teilhabe für alle durch ein ausreichendes Netz sicherer Nahmobilitätsangebote

Fortführung
vorhandener
Entwicklungen
(exemplarisch)

- Radwegebau
- Bürgerbusse, Quartiersbusse und Bedarfsverkehre
- Planungen und Ausbauten von barrierefreien Haltestellen und Nahmobilitätsinfrastrukturen (u. a. auch MoSim-Studien)
- Barrierefreie Fahrgastinformation, Fahrplanauskunft und Ticketingangebote (u. a. Sozialticket MobilPass, Aktiv60Ticket)

Gemeinsames Bekenntnis
aus dem Prozess des
integrierten Mobilitäts-
konzeptes RBK

- Barrierefreie Wegeketten zur Teilhabemöglichkeit am gesellschaftlichen Leben unabhängig von der finanziellen Ausstattung oder dem Alter
- Sicherstellung der Mobilität in städtischen und ländlichen Siedlungsbereichen des Rheinisch-Bergischen Kreises zur ausreichenden Nahversorgung
- Vereinfachung der Tarifstruktur hinsichtlich der regionalen Durchlässigkeit und Überwindung von Verbundgrenzen und anderen Zugangshemmnissen
- Barrierefreier Ausbau von Haltestellen in zentraler Lage bzw. an nutzerrelevanten Haltestellen; Umgang mit Haltestellenabständen als „Barriere“
- Mittelfristige Erprobung autonomer Kleinbusse

Mobilitätsziel II

Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund im regionalen Gesamtsystem



- Kreisweites intermodales Verkehrsangebot mit starkem ÖPNV als Rückgrat – gemeinsam mit den Nachbarstädten
- Schnittstellen der Mobilitätsdienstleistungen fördern (gesichertes Fahrradparken, Car- / Bikesharing)
- Ausbau der Radverkehrsförderung, v.a. pedelectaugliche Infrastruktur und als Zubringer zum ÖPNV (insb. sichere Anbindung an den Schienenverkehr)

Fortführung vorhandener Entwicklungen (exemplarisch)

- Fortführung bestehender Programme wie u. a. Strategieprozess RBK 2020plus, Qualitätsoffensive ÖPNV, Einrichtung von Mobilstationen
- Ausbau und Erneuerung des Radwegenetzes
- Erweiterung von Mobilitätskampagnen zur Sensibilisierung der Öffentlichkeit

Gemeinsames Bekenntnis aus dem Prozess des integrierten Mobilitätskonzeptes RBK

- Ausbau der Mobilitätsangebote insbesondere auf den Hauptachsen, bei Bedarf auf den Nebenachsen an allen Wochentagen (auch Nebenzeiten Wochenende/Abend)
- Umgang mit Kapazitätsengpässen in Spitzenzeiten
- Beschleunigungsmaßnahmen: Infrastruktur, ÖPNV-Bevorrechtigung / Lichtsignalanlagen-Beeinflussung an Stautrecken
- Abgestimmte Verknüpfung zwischen den Verkehrsarten für ein attraktives multimodales Gesamtsystem mit bedarfsgerechten Zubringerverkehren zu den ÖPNV-Achsen, zu Fuß zur Haltestelle und B+R und P+R-Plätzen an den (zentralen) Verknüpfungspunkten
- Weiterentwicklung des kreisweiten Radverkehrsnetzes mit sicheren, einladenden Führungen (v. a. Ortsdurchfahrten, Lückenschlüsse außerorts) und RadPendlerRouten innerhalb und angrenzend an das Kreisgebiet
- Bündelung der Informationsmöglichkeiten zur Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Verkehrsangeboten
- Kreisweites Mobilitätsmanagement und Mobilitätskampagnen für den Umstieg auf den Umweltverbund

Mobilitätsziel III

Steuerung und Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs



- Funktionierendes Gesamtverkehrssystem zur effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und zur Staubekämpfung
- Definition und Sicherung des notwendigen motorisierten Verkehrs
- Steuerung des Verkehrs auf lokaler und übergeordneter Ebene (u.a. durch intelligente Verkehrssteuerung, Parkraummanagement)

Fortführung
vorhandener
Entwicklungen
(exemplarisch)

- Kreisverkehrs-Knotenpunktgestaltung / Infrastrukturausbau
- Optimierung der Ampelschaltungen

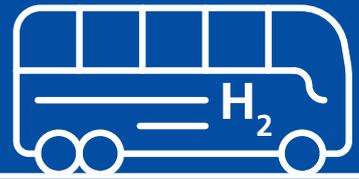
Gemeinsames Bekenntnis
aus dem Prozess des
integrierten Mobilitäts-
konzeptes RBK

- Reduzierung der innerstädtischen Verkehre ohne Verschlechterung der Erreichbarkeit und Sicherung des notwendigen motorisierten Verkehrs (u. a. durch Zuflussdosierung, Steuerung von Parksuchverkehren, Infrastrukturmaßnahmen etc.)
- Intelligente Verkehrssteuerung für einen kontinuierlichen Verkehrsfluss bei mäßigem Tempo
- Kreisweites Konzept einer abgestimmten Parkraumbewirtschaftung; Digitalisierung der Parkleitsysteme und Parkraumüberwachung in den Kernstädten
- Verringerung der oberirdischen Stellplätze als Umgestaltungspotenzial für einladende, identitätsstiftende Straßenräume, auch für die Bewegungsfreiheit der Kinder, Lebensqualität der Bevölkerung
- Maßnahmen zum Ersatz eines Zweit- oder Drittwagens

Mobilitätsziel IV

Energie- und emissionssparsame Mobilität

4



- Verfolgung des festgelegten Ziels des kreisweiten Klimaschutzkonzeptes (2013, Fortschreibung 2018): Senkung der Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich um 58 % bis zum Jahr 2030
- Zielstellung für den Verkehr: 20 % Effizienzsteigerung von Verbrennungsmotoren; 10 % Verbrauchsreduktion durch eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie nicht-motorisierte Alternativen, wie Fahrräder; 37 % des zukünftigen Fuhrparks wird gemäß den Annahmen mit einem erneuerbaren Energien-Mix betrieben werden¹
- Schaffung der Rahmenbedingungen für die Verbreitung alternativer Antriebstechnologien
- Konsequenter Rückgriff auf infrastrukturellen und technologischen Fortschritt

Fortführung
vorhandener
Entwicklungen
(exemplarisch)

- Ladeinfrastruktur in den Kommunen einrichten (Pkw und Rad)
- Maßnahmen zur Förderung eines energetisch günstigen Umweltverbundes
- Programm zur Einrichtung von Mobilstationen

Gemeinsames Bekenntnis
aus dem Prozess des
integrierten Mobilitäts-
konzeptes RBK

- Förderung der Angebotsqualität und der Verknüpfung des Umweltverbundes als qualitätsvolle Alternative zum motorisierten Individualverkehr
- Förderung der Nutzung von alternativen Antriebstechnologien (u.a. bei Beschaffung, Bevorrechtigung im Parkraummanagement etc.)
- Umstellung ausgewählter Buslinien auf Elektroantrieb (Batterie und/oder Brennstoffzelle), Umstellung kommunaler Flotten auf umweltfreundliche Antriebe
- Schaffung eines nachhaltigen, angebotsorientierten und flächendeckenden Infrastruktur-Basisnetzes im öffentlichen und halb-öffentlichen Raum (Lade-/Tankinfrastruktur Wasserstoff (Pkw und Bus), AC- und DC-Ladung)
- Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements u. a. für emissionsparsame Mobilität in Unternehmen und Verwaltungen

¹ Im Rheinisch-Bergischen Kreises entfallen laut Klimaschutzkonzept 40 % des Energieeinsatzes und 39 % der CO₂-Emissionen auf den Verkehr.

Mobilitätsziel V

Verträglichere Abwicklung von Wirtschafts- und Güterverkehren

5



- Konzept zu den Verkehrsfolgen des Wirtschaftsverkehrs, der rund 1/3 aller Fahrten am Gesamtaufkommen (innerstädtischer Anteil durch Zunahme der Kurier-, Express- und Paket-Dienste noch höher) ausmacht
- Offenheit für technologischen Fortschritt und die Einführung alternativer Antriebstechnologien

Fortführung
vorhandener
Entwicklungen
(exemplarisch)

- Entwicklung eines Lkw-Vorrangroutennetzes
- IHK-Zertifizierung des Mobilitätsmanagements gerade auch für den Personenwirtschaftsverkehr

Gemeinsames Bekenntnis
aus dem Prozess des
integrierten Mobilitäts-
konzeptes RBK

- Einsatz von Pull- und Push-Maßnahmen bzw. Verboten und Anreizen, die den Einsatz alternativer schadstoffarmer Technologien unternehmensseitig fördern
- Smarte Mobilitätslösungen und intelligente Vernetzung der Liefer- und Logistikverkehre zur Erhöhung der Effizienz (u. a. Pilotprojekte für die Konzessionierung von Kurier-, Express- und Paket-Dienste, Erprobung von Mikrohub-Konzepten und den Einsatz von Lastenrädern für die kleinräumige Verteilung von Gütern)
- Lenkung von überregionalen Güterverkehrsströmen durch Definition des uneingeschränkt befahrbaren Straßennetzes (Lkw-Vorrangroutennetz)
- Förderung von alternativen Antriebstechnologien bei privaten Anbietern, neben Carsharing und im Taxigewerbe auch bei Kurier-, Express- und Paket-Diensten

2 Zukunftsbilder 2030 – Entwicklungspfade der zukünftigen Mobilitätsentwicklung

Veranschaulichung leicht überzeichneter Zukünfte des Verkehrssystems, um diese „zu Ende zu denken“ und aus den absehbaren Konsequenzen eigene Schlussfolgerungen für die Mobilitätsentwicklung im Rheinisch-Bergischen Kreis bis ins Jahr 2030 zu ziehen. Anders als bei einer klassischen Aufteilung nach Verkehrsmitteln wird mit der Beschreibung von möglichen Zukunftsbildern versucht, Zukunftstrends aussagefähiger darzustellen.

Wichtig für den nicht mehr so fernen Zeithorizont 2030 ist, dass die Zukunftsbilder mit dem Verkehrssystem in der Region eine gemeinsame Ausgangssituation haben, die auch in Zukunft, mit den in der Analyse beschriebenen Einschränkungen, prinzipiell funktioniert. Der Blick in die Zukunft ändert das skizzierte Bild der Ausgangssituation nicht grundlegend. Die aufgezeigten Entwicklungspfade führen zu (lokalen) Verbesserungen, andernorts aber durch Verkehrszunahmen auch (lokal) zu einer Zunahme an Einschränkungen.

Weiterentwickelte Automobilität



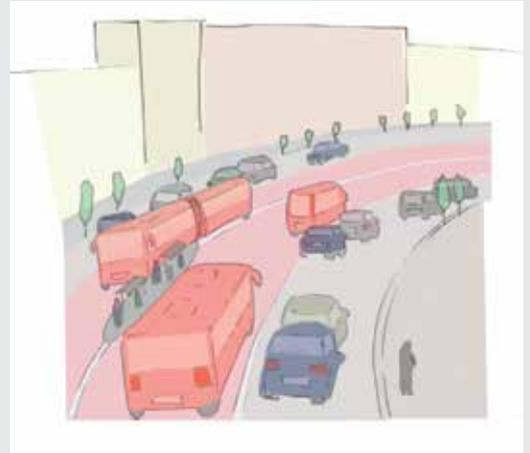
Trendverlängerung der autoorientierten Entwicklung der letzten Jahrzehnte mit Zunahme der Motorisierung und größeren Fahrzeuge. In den städtischen Bereichen bestehen je nach Haushaltslage vereinzelte ÖPNV-Angebote, während die Abhängigkeit vom Auto in den ländlichen Siedlungsbereichen durch das Zurückfahren von öffentlichen Angeboten zunimmt.

Die überwiegende Fortbewegung mit dem Pkw und zunehmende Automatisierung der Fahrzeuge ermöglicht auch älteren Menschen eine längere Teilhabe. Die Nutzung der Straßeninfrastruktur wird gemäß regulatorischer Vorgaben digital gesteuert. Verkehrsabläufe (u.a. Geschwindigkeit und Abstellvorgänge) erfolgen schrittweise digital. Mautsysteme sind entsprechend der Verkehrslage, Fahrzeugklassen und der räumlichen Zentralität in städtischen oder ländlichen Räumen gestaffelt.

Optimierte Pendlermaschine

Besser organisiertes Verkehrssystem mit zunehmender Verflechtung zur Rheinschiene. Auf die Störungen wie Staus wird mit dem ÖPNV-Vorrang und dem weiteren Angebotsausbau reagiert. Die Zahl der gleichzeitig fahrenden Fahrzeuge hat sich ebenso wie die Flächeninanspruchnahme durch die Verknappung von Parkplätzen verringert, die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und die Wohnqualität haben zugenommen.

Die Sharing Economy hat sich weiter verbreitet und sogar in ländlichen Kleinstädten eine hohe Marktdurchdringung erzielt. Förderlich ist hierbei die Digitalisierung und Automatisierung, so dass die Bestellung und Rückgabe der Fahrzeuge einfach und bequem per App erfolgen. Car- und Bikesharing-Anbieter kooperieren regional und überregional und logistisch wie tariflich mit ÖPNV-Anbietern und anderen Mobilitätsdienstleistern über Flatrate-Tarife und umfassende, integrierte Informationsangebote. Es entsteht eine oft arbeitsteilige, kombinierte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote, wobei das (geteilte) Auto das Rückgrat des Systems bleibt.



Dekarbonisiertes System kurzer Wege

Wenn auch nicht konfliktfrei, hat sich ein breiter gesellschaftlicher Konsens für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ergeben, der auch Push-Maßnahmen bei Parken/Motorisierung ermöglicht. So sind Strategien zur Verkehrswende nicht mehr tabuisiert, Mobilität wird in enger Verzahnung mit der Siedlungsentwicklung als ganzheitliche Gestaltungsaufgabe begriffen.

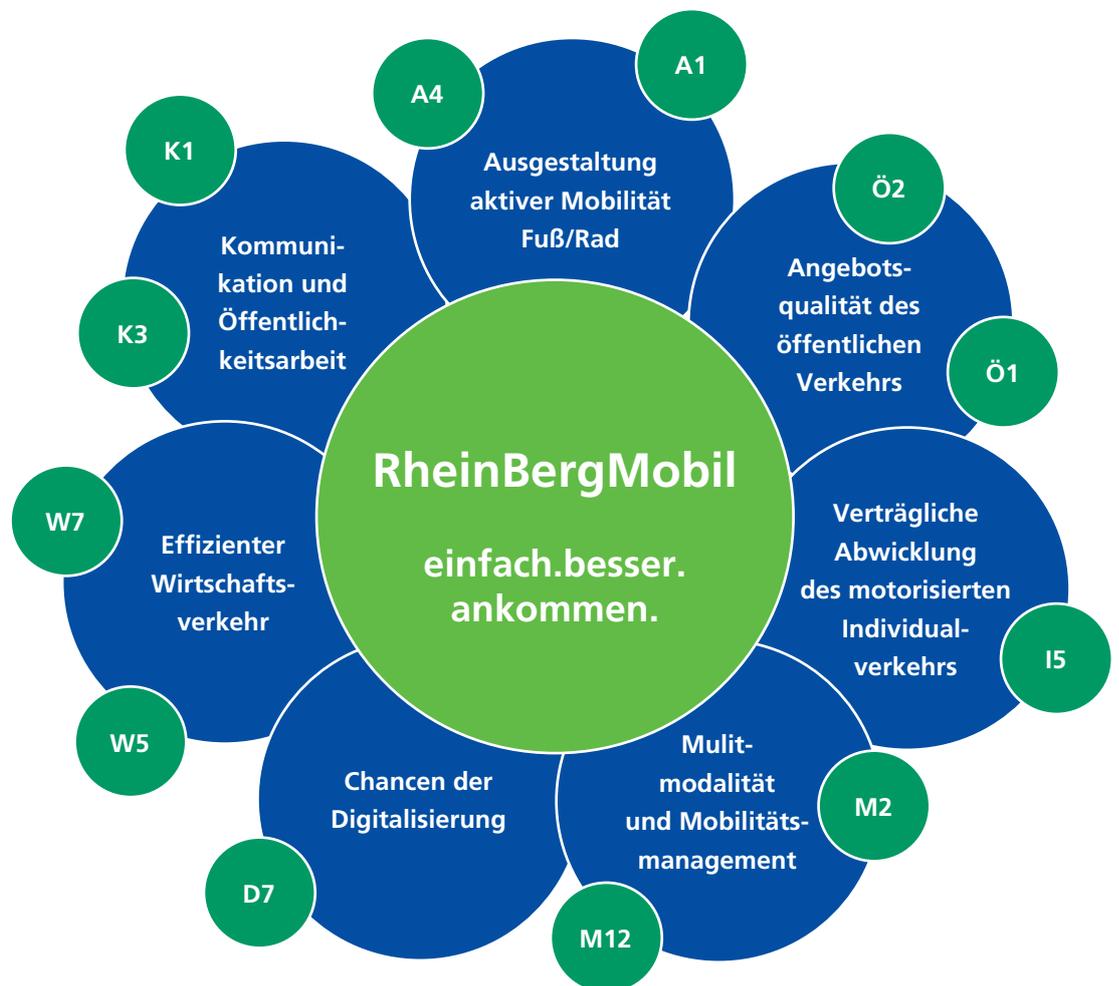
Ein flexibles öffentliches Verkehrssystem ist für alle Gesellschaftsgruppen bezahlbar und dient als Rückgrat der Mobilität: Neben leistungsfähigen SPNV-Trassen sorgen hochwertige Bussysteme (analog Bus Rapid Transport-Systemen in anderen Ländern) für ein attraktives Angebot auf den starken Achsen. Für die Feinverteilung fungiert ein umfangreiches Zubringersystem aus Pedelecs und (fahrer-gestützten oder autonom verkehrenden) Kleinbussen in Flächenbedien-ung in den Zwischenräumen bis in die Wohnquartiere. Auf Dorf-/ Quartiersebene ergänzen maßgeschneiderte Nahversorgungsange- bote und mobiler Service sowie hochwertige Infrastrukturangebote für Rad- und Fußverkehr das flexible Mobilitätsangebot.



3 Handlungsfelder und zugehörige Maßnahmen

Die sieben Handlungsfelder im Mobilitätskonzept dienen der Zuordnung der Mobilitätsziele und dem Leitbild RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen. in konkrete Maßnahmenpakete. Maßnahmen, die die gleiche Strategie verfolgen oder deren Kombination in besonders hohem Maße zur Zielerreichung beiträgt, werden gebündelt, um Synergieeffekte zu nutzen. Zusammenführung und stärkerer Austausch der Akteure, gemeinsam erarbeitete Förderanträge, gemeinsam gepflegte Datenbanken, koordinierte Analysen, aufeinander abgestimmte Öffentlichkeitsarbeit sowie gebündelte politische Abstimmungen führen zu einer Effizienzsteigerung und letztendlich zu einer beschleunigten und zeitlich parallelen Umsetzbarkeit der Maßnahmen im Mobilitätskonzept. Darüber hinaus werden durch die Bündelung in Paketen die personellen Kapazitäten innerhalb der operativen Einheiten geschont.

Insgesamt wurden im Prozess zum Mobilitätskonzept 92 Maßnahmen im Rahmen von Beteiligungsformaten, Interviews, Auftaktbefragungen der Kommunen sowie bestehenden politischen Beschlüssen und regionalen Planwerken gesammelt und durch die Fachbüros entwickelt*. Die Maßnahmen werden dabei nicht rein sektoral nach Verkehrsträgern behandelt, sondern in den sieben Handlungsfelder gebündelt.



* Das Maßnahmenkonzept hat keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Bewertung der Maßnahmen

Die Vielzahl der Maßnahmen erfordert eine Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen, weshalb bei allen Maßnahmen eine Kosten-Nutzen Analyse durchgeführt wurde. Ziel der Bewertung der Maßnahmen ist es, eine Priorisierung und Strukturierung vornehmen zu können und Maßnahmen mit besonderer Wirkung hervorzuheben.

Die Bewertung der Maßnahmen erfolgt anhand von Kosten und Nutzen mit einer Skala von 5 (sehr gut) bis 1 (gering). Die Bandbreite der Realisierungskosten reicht dabei von unter 50.000 Euro (gering) bis über 5 Millionen Euro (sehr hoch). Die Bewertung des Nutzens bezieht sich auf den Beitrag der Maßnahmen zum Erreichen der oben aufgeführten fünf Mobilitätsziele. Zusätzlich wird ein Zusatzpunkt für Maßnahmen vergeben, die wichtige Ziele aus anderen Prozessen, Konzepten und Beschlüssen des Rheinisch-Bergischen Kreises befördern. Ein Punkt Abzug hingegen erhalten Maßnahmen mit unmittelbar hemmender Wirkung (u. a. Zielkonflikte) mit anderen Mobilitätszielen oder weiteren wichtigen Zielen im Rheinisch-Bergischen Kreis.*

Kosten \ Nutzen	sehr hoch	hoch	mittel	gering
Gering (bis 50.000 Euro)	5	5	4	3
mittel (50.000 - 500.000 Euro)	5	4	3	2
hoch (500.000 bis 5 Mio Euro)	4	3	2	1
sehr hoch (> 5 Mio Euro)	3	2	1	1

Quelle: plan:mobil / AB Stadtverkehr

Durch die Bewertung der Maßnahmen wurden 36 Maßnahmen anhand ihres Wirkungsgrades hervorgehoben zu sogenannten Schlüsselprojekten, die in den kommenden Jahren prioritär für eine verbesserte Mobilitätsentwicklung im Rheinisch-Bergischen Kreis umgesetzt werden sollen. Die 36 Schlüsselprojekte werden gesondert in Steckbriefen detailliert beschrieben, mit Kostenschätzungen hinterlegt sowie mit Blick auf die nächsten Schritte zur Umsetzung erläutert. Die Steckbriefe zu den Schlüsselprojekten finden Sie in der Broschüre 3 „Maßnahmensteckbriefe“. Im Folgenden werden alle 92 Maßnahmen unterteilt in die sieben Handlungsfelder aufgeführt.

* Für Maßnahmenvorschläge, die rein planerische bzw. konzeptionelle Maßnahmen umfassen, erfolgte die Bewertung bezogen auf die eigentliche Maßnahmenumsetzung. Demnach beinhaltet beispielsweise die Bewertung der Machbarkeitsstudie zur Einführung von RadPendlerRouten auch die Umsetzungskosten. Andernfalls würden jegliche vorbereitenden Maßnahmen für wirkungsvolle Umsetzungsmaßnahmen in der Bewertung durchfallen.

Ausgestaltung aktiver Mobilität Fuß/Rad

Die sogenannte „aktive Mobilität“, körperlich aktiv zu Fuß und mit dem Fahrrad, spielt sich im Alltag überwiegend im Nahbereich bis ca. 5 km Entfernung ab. Mit wachsendem Aufkommen der Elektrounterstützung bei Fahrrädern werden zukünftig aber auch Verbindungen bis zu 15 oder gar 20 km Länge verstärkt mit dem Fahrrad möglich, auch bei bewegter Topografie. Hierfür soll künftig regional wie kommunal ein durchgängig sicher und komfortabel befahrbares Radverkehrsnetz vorhanden sein. Es soll mit jeweils der Verkehrssituation angepassten Führungen des Radverkehrs ausgestattet sein.

Zur Verknüpfung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr sollte ein flächendeckendes Bike+Ride-Konzept erarbeitet werden, das in Kombination mit den Mobilstationen eine angebotsorientierte Grundlage für eine neue, autounabhängigere Mobilitätsoption darstellt.

Dem Handlungsfeld ‚Ausgestaltung aktiver Mobilität Fuß/Rad‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

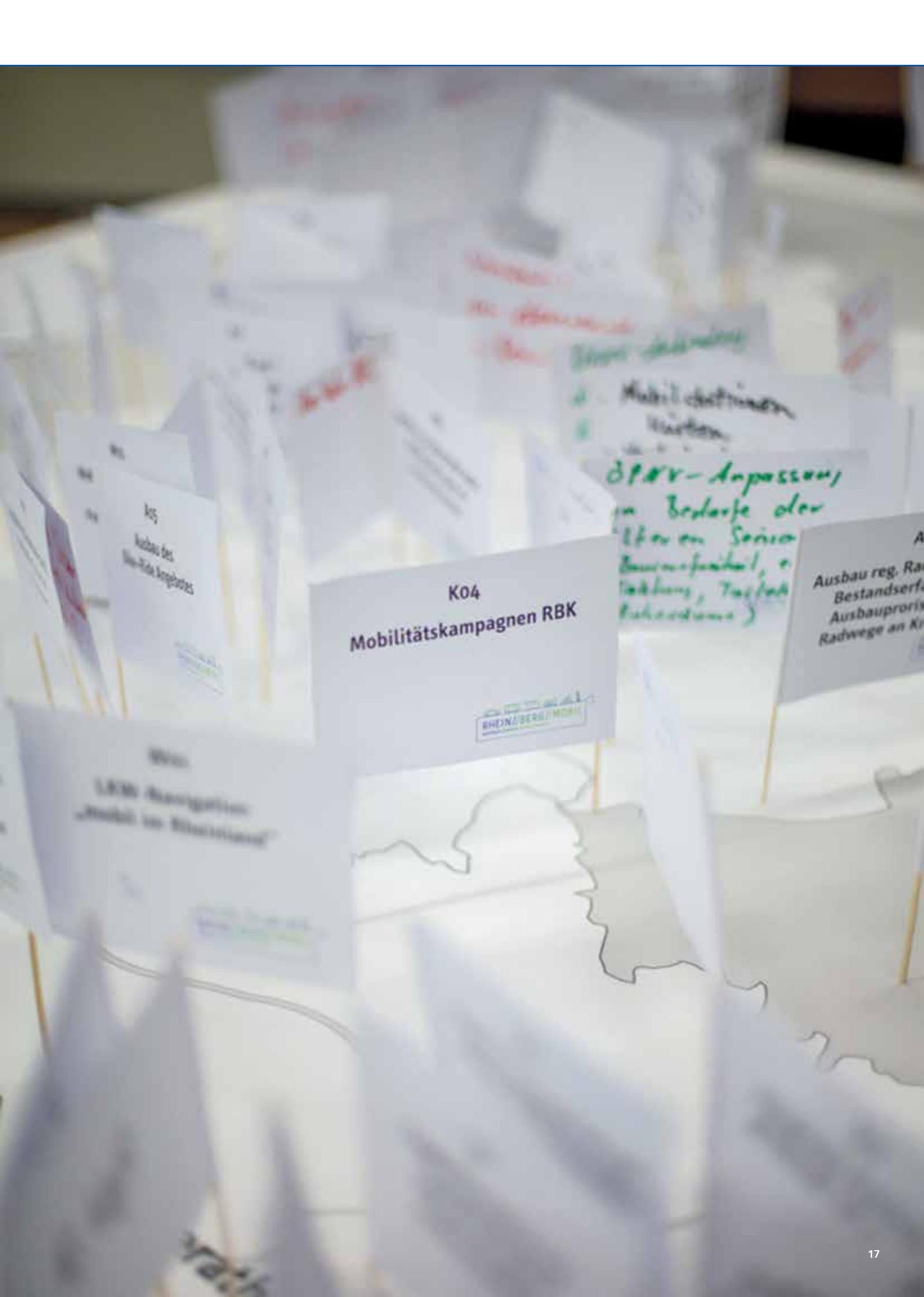
Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
A01	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen	■	■	■	■	■
A02	Ausbau Radverkehrsnetz / Verkehrssicherheit: Ausbauprogramm Überquerbarkeit von Außerortsstraßen/Kreisstraßen	■	■	■	■	■
A03	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen	■	■	■	■	■
A04	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtangente Rösrath BGL – Leverkusen	■	■	■	■	■
A05	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Realisierung Wupperradweg (Teilstück Leichlingen)	■	■	■	■	■
A06	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Lückenschlüsse Panoramaradweg Balkantrasse	■	■	■	■	■
A07	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Anbindung Balkantrasse an Leichlingen	■	■	■	■	■
A08	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Verbesserung der Radanbindung an den überörtlichen Schienenverkehr	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
A09	Ausbau Radverkehrsnetz: Bürgeradwegeprogramm					
A10	Lokales Radverkehrsnetz: Prüfung zur Umwandlung von Straßen in Fahrradstraßen					
A11	Lokales Radverkehrsnetz: Bauliche Trennung Geh- und Radwege					
A12	Lokales Radverkehrsnetz: Vorrang für den Radverkehr an Einmündungen und Knotenpunkten					
A13	Verkehrssicherheit/Aufenthaltsqualität: Konzeption Ortsdurchfahrten, shared space-Bereiche					
A14	Service / Freizeitradverkehr: Verdichtung des kommunalen Wegweisungnetzes					
A15	Ausbau des Bike+Ride Angebots					
A16	E-Lastenräder für das Bergische Wasserland					
A17	Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Elektromobilität Fahrrad					
A18	Freizeitradverkehr: Radverleih/Pedelec bei Hotels/Gaststätten/Ausflugslokalen					
A19	"RBK bewegt sich" Kreisweite Kampagne Mobilität Bewegung					
A20	Verkehrssicherheit: Konzept/Kampagne Kinder mit dem Rad zur Schule					
A21	Verkehrssicherheit: Aufstellung von Schulradwegplänen					
A22	Strategiekonzept zur Bewerbung für die AGFS-Mitgliedschaft					
A23	Entwicklung regionaler Planungs- standards zur Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur					
A24	Evaluierung: Konzept zu Radverkehrs- erhebungen (Dauerzählstellen)					
A25	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Realisie- rung Agger-Sülz Radweg (Teilstück Nord)					

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte aktive Mobilität

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
A01	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen		●				hoch
A03	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen				●		hoch
A04	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtangente Rösraht – BGL - Leverkusen				●		mittel
A15	Ausbau des Bike+Ride Angebotes	●					hoch
A19	"RBK bewegt sich" Kreisweite Kampagne Mobilität Bewegung		●				mittel
A23	Entwicklung regionaler Planungsstandards zur Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur			●			hoch
A25	Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Realisierung Agger-Sülz-Radweg (Teilstück Nord)			●			hoch



K04
Mobilitätskampagnen RBK



K05
Ausbau des
öffentlichen Angebotes

Mehrfachnutzen
Karten
ÖPNV-Anpassung
in Bedarfs- oder
Uferen Service
(Bauwerkzeuge, o.
Tabelle, Tafel
Karte)

Ausbau reg. Rad
Bestandserf.
Ausbaupriorität
Radwege an K...

K06
L&M Navigation
„Mobil im Rheinland“

Chancen der Digitalisierung

Die Erfassung von Daten und deren intelligente Verknüpfung ist eine wesentliche Voraussetzung zur erfolgreichen Etablierung intelligenter Verkehrssysteme sowie multimodaler Lösungen. Für eine intelligente Mobilität der Zukunft wird der Verfügbarkeit und dem Ausbau von Echtzeitinformationen eine Schlüsselrolle zugewiesen. Ob für den Straßenverkehr per Kfz, per Fahrrad oder Fuß, den ÖPNV und die Logistik, Echtzeitdaten ermöglichen die Vernetzung von Informationen, die Differenzierung von Angeboten, die Steuerung des Verkehrs auf lokaler und übergeordneter Ebene und die Personalisierung von Informationen und Mobilitätsangeboten.

Für ein attraktives wie auch funktionierendes Gesamtverkehrssystem bedarf es einer entsprechenden luft- und klimafreundlichen sowie effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und eines Ausbaus der digitalen Infrastruktur innerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreises. Dies betrifft sowohl den fließenden als auch den ruhenden Verkehr.

Dem Handlungsfeld ‚Chancen der Digitalisierung‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
D01	Integrierte Mobilitätsapp "Mobilität auf einen Blick"	■	■	■	■	■
D02	Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV	■	■	■	■	■
D03	Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)	■	■	■	■	■
D04	Digitalisierung von P+R und weiterer Parkraumprojekte	■	■	■	■	■
D05	Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten	■	■	■	■	■
D06	Heimarbeit durch Digitalisierung und technischen Fortschritt fördern	■	■	■	■	■
D07	Webanwendung "Wo haben wir denn Radwege?", inkl. Fahrradstadtpläne/ Fahrradkarte	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte Digitalisierung

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
D01	Integrierte Mobilitätsapp "Mobilität auf einen Blick"						
D02	Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV						
D03	Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)						
D04	Digitalisierung von P+R und weiterer Parkraumprojekte						
D05	Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten						

Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Ziel ist die Entwicklung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems zur effizienten Steuerung der Verkehrsbeziehungen und zur Staubekämpfung. Unter effektiver Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote und -infrastrukturen ist der Kfz-Verkehr auf ein Netz an städtebaulich integrierter Straßen zu konzentrieren. Hierbei ist die Erreichbarkeit aller Regionen im Rheinisch-Bergischen Kreis für den notwendigen Individualverkehr durch die Steuerung auf lokaler und übergeordneter Ebene (u.a. durch intelligente Verkehrssteuerung, Parkraummanagement) zu sichern und zu verbessern. Dabei unterliegen Straßen verschiedenen Nutzungsansprüchen an die nur begrenzt verfügbare Fläche. Hier ist in den kernstädtischen und verkehrssensiblen Bereichen eine Bevorrechtigung der platzsparenden, stadt- und umweltverträglichen Verkehrsarten des Umweltverbundes und des effizienten Güter- und Wirtschaftsverkehrs unabdingbar.

Elektromobilität hat das Potenzial, einen wesentlichen Beitrag zum Erreichen eines möglichst emissionsfreien sowie flüssigen Verkehrs zu leisten. Das Ziel einer Ausweitung des Anteils an E-Pkw an der Gesamtflotte erfordert eine synchrone Entwicklung nicht nur der Ladeinfrastruktur, sondern auch der Stromnetze sowie eine gemeinsame Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren (Stromanbieter, Autohändler, Kommunen, etc.).

Dem Handlungsfeld ‚Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
I01	Geschwindigkeitsreduktion des motorisierten Individualverkehr im städtischen Bereich	■	■	■	■	■
I02	Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Elektromobilität	■	■	■	■	■
I03	Parkraumbewirtschaftung und Optimierung des Parkraummanagements	■	■	■	■	■
I04	Programm zur Verringerung der oberirdischen Stellplätze um 10%	■	■	■	■	■
I05	Anpassung von Stellplatzsatzungen in den Kommunen	■	■	■	■	■
I06	Konzept zur Einrichtung von ElternTaxi-Zonen an Schulen	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
I07	Notwendige übergeordnete Straßenbauprojekte (Maßnahmen und Projekte, die nicht in direkter Zuständigkeit des RBK als Baulastträger liegen, jedoch von regionaler oder überregionaler Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrssystems sind.)*					

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte Individualverkehr

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
I02	Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Elektromobilität						
I03	Parkraumbewirtschaftung und Optimierung des Parkraummanagements						
I04	Programm zur Verringerung der oberirdischen Stellplätze um 10%						
I05	Anpassung von Stellplatzsat- zungen in den Kommunen						
I06	Konzept zur Einrichtung von ElternTaxiZonen an Schulen						

* Neubau Wupperbrücke Nesselrath
Leichlingen: Bau Autobahnanschluss A3
6-spüriger Ausbau A4 von AK Köln-Ost bis AS
Moitzfeld
Machbarkeitsstudie Ausbau L286n

Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Ziel des Handlungsfeldes ist die Attraktivierung eines umweltfreundlichen Verkehrs sowie intermodaler Wegekettens durch eine verbesserte Information und Kommunikation zu allen Mobilitätsangeboten in der Region. Somit wird der Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel und eine bessere Auslastung der Mobilitätsangebote gefördert.

Öffentlichkeitsarbeit für nachhaltige Mobilität kann dabei Hinweise zu neuen Linienangeboten, Tarifen und Taktverdichtungen im ÖPNV umfassen oder Pkw-Besitzern die Vorteile von energiesparenden Nachrüstungen vermitteln. Die umfangreichen Vorteile des Radfahrens und die Verbesserung der Rahmenbedingungen, wie z. B. neue Routen oder ein verbessertes Serviceangebot, müssen kontinuierlich zielgruppenspezifisch vermittelt werden. Bei den Formaten für die Öffentlichkeitsarbeit sind keine Grenzen gesetzt, von Veranstaltungen über Imagekampagnen in Print und Onlinemedien bis hin zu Flashmobs und Aktionstagen.

Dem Handlungsfeld ‚Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

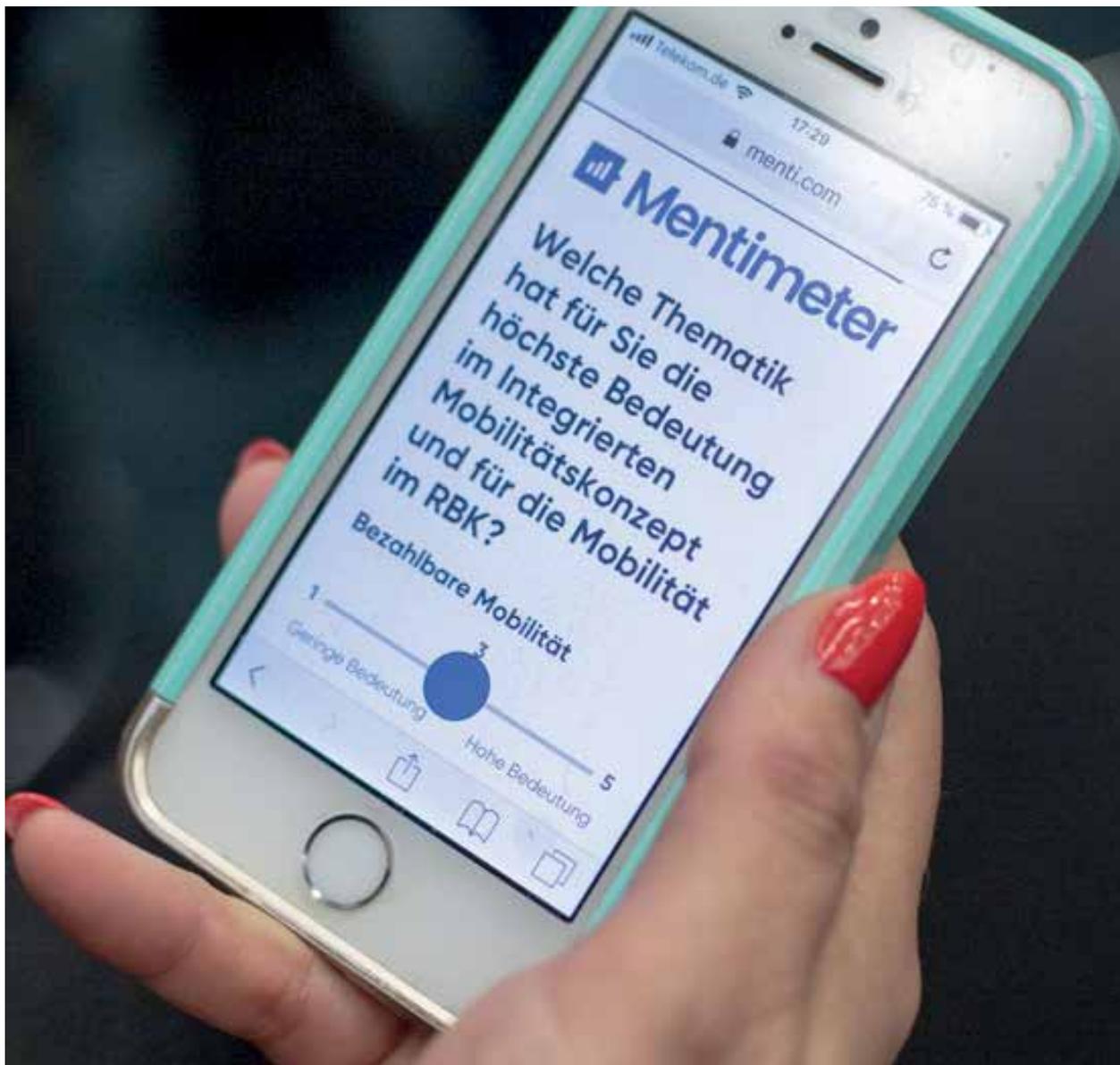
Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
K01	Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“	■	■	■	■	■
K02	Informationsseite „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“	■	■	■	■	■
K03	Durchführung eines Mobilitätsforums zur Vernetzung der Akteure (Verstetigung Regionalkonferenz)	■	■	■	■	■
K04	Mobilitätskampagnen RBK	■	■	■	■	■
K05	Durchführung von Mobilitätsschulungen (z. B. Schulklassen, Senioren)	■	■	■	■	■
K06	Kommunikation: Erstellung einer Mobilitäts-Broschüre des Rheinisch-Bergischen Kreises für Bauträger zum Fahrradparken	■	■	■	■	■

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte Öffentlichkeitsarbeit

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
K01	Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „RheinBerg-Mobil – einfach.besser.ankommen.“			●			hoch
K02	Informationsseite „RheinBerg-Mobil – einfach.besser.ankommen.“			●			hoch
K04	Mobilitätskampagnen RBK		●				mittel



Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Die Akzeptanz von (neuen) Mobilitätsangeboten steigt deutlich, wenn sich die Nutzerinnen und Nutzer gut informiert fühlen. Hierfür bieten Maßnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements einen großen Baukasten verschiedener Einsatzfelder. Ein nachhaltiger Einstellungs- und Verhaltenswandel kann die existierende Infrastruktur und nachhaltige Mobilitätsangebote besser in Wert setzen - über eine positive und motivierende Kommunikation mit den Bürgerinnen und Bürgern.

Ein großes Potenzial liegt in der intelligenten Vernetzung der verschiedenen Angebote im ÖPNV und der intermodalen Kombination z.B. mit dem Pedelec. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erleichtert ein multimodales Alltagsverhalten und mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr.

Um den Alltag der Pendlerinnen und Pendler zu erleichtern, könnten Betriebe wie Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis mit betrieblichem sowie kommunalem Mobilitätsmanagement vielfältige organisatorische Lösungen erproben. Erfahrene regionale Partner in der Region wie die IHK, das Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Bergische Universität Wuppertal und viele weitere Akteure stehen dazu bereit.

Dem Handlungsfeld ‚Multimodalität und Mobilitätsmanagement‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
M01	Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem	■	■	■	■	■
M02	Aktives Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen („BMM - RheinBergMobil“)	■	■	■	■	■
M03	Vorbildwirkung Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung	■	■	■	■	■
M04	Einführung eines regionalen Carsharing- und Mietradsystems	■	■	■	■	■
M05	Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse (vormals Pendlernetz)	■	■	■	■	■
M06	Aufstellen von Mitfahrerbanken	■	■	■	■	■
M07	Aufbau kreisweites Mobilitätsmanagement/Mobilitätszentrale	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
M08	Berücksichtigung von Mobilitätsangeboten in der Bauleitplanung					
M09	Wettbewerb „Mein Unternehmen kann’s auch E-mobil“					
M10	Jobticketkampagne zur Verlagerung von Pkw-Anteilen auf den ÖPNV					
M11	Mobilitätsmanagement-Kampagne: Pedelec-Pendeln im Test					

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte Multimodalität/ Mobilitätsmanagement

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
M01	Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem	●					hoch
M02	Aktives Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen ("BMM - RheinBergMobil")		●				hoch
M03	Vorbildwirkung Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung		●				mittel
M04	Einführung eines regionalen Carsharing- und Mietradsystems	●					hoch
M07	Aufbau kreisweites Mobilitätsmanagement/ Mobilitätszentrale			●			mittel
M11	Mobilitätsmanagement-Kampagne: Pedelec-Pendeln im Test			●			hoch

Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Um den Modal Split-Anteil des ÖPNV zu erhöhen, muss dieser für die Fahrgäste attraktiv gestaltet werden. Dazu tragen Maßnahmen zur Verbesserung der Angebotsqualität, der Zugänglichkeit sowie der Vernetzung der einzelnen Angebote untereinander bei. Gerade ein breites Mobilitätsangebot in seinen unterschiedlichen Facetten und die flexible Erreichbarkeit von Zielen spielen eine wesentliche Rolle für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit des Kreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort, mit einem kundenorientierten und einfach nutzbaren Grundmobilitätsangebot auch für den ländlichen Raum.

Das Rückgrat eines multimodalen Mobilitätssystems ist ein leistungsstarker ÖPNV auf den wichtigen Achsen im Bahn- und Busverkehr. Als Zubringersystem zu diesen Achsen fungieren verschiedene öffentliche Mobilitätsangebote, die bereits heute im Einsatz sind und weiterentwickelt werden. Der Einsatz von Batterie- und Wasserstoffbussen ist ein wichtiger Schritt zur Sicherstellung der Emissionsminderung des ÖPNV und ein maßgeblicher Schritt, um einen emissionsfreien ÖPNV zu realisieren.

Dem Handlungsfeld ‚Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
Ö01	Einrichtung von Schnellbuslinien	■	■	■	■	■
Ö02	Busbeschleunigung	■	■	■	■	■
Ö03	Qualität der Fahrzeuge: Busflotte attraktiv und umweltfreundlich gestalten	■	■	■	■	■
Ö04	Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen	■	■	■	■	■
Ö05	Moderne Bürgerbusangebote – Umstellung auf On-Demand	■	■	■	■	■
Ö06	Entwicklung von Quartiersbussen in Zusammenarbeit mit den Kreiskommunen	■	■	■	■	■
Ö07	Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage (On-Demand)	■	■	■	■	■
Ö08	Ausbau des Taktangebots im ÖPNV (Sammelposition i.V. m. Nahverkehrsplan-Fortschreibung)	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
Ö09	Regionales Busliniennetz über Kreisgrenzen hinaus (Kooperation mit Nachbarkommunen /-kreisen)	■	■	■	■	■
Ö10	Ausbau dynamische Fahrgastinformation (in Echtzeit)	■	■	■	■	■
Ö11	Anpassung Ticketsystem, Tarifpreise und Tarifgrenzen	■	■	■	■	■
Ö12	Einrichtung weiterer Fahrradbus-Angebote (i.V.m. Bahntrassenradwegeverbund)	■	■	■	■	■
Ö13	Fahrradmitnahme in Bus & Bahn	■	■	■	■	■
Ö14	Sammelposition Netzausbau im SPNV/ ÖSPV-Schiene <i>(Maßnahmen, die nicht in direkter Zuständigkeit des RBK als Baulastträger liegen, jedoch von regionaler oder überregionaler Bedeutung für die Entwicklung des Verkehrssystems sind.)*</i>	■	■	■	■	■

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte Angebotsqualität öffentlichen Verkehrs

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
Ö01	Einrichtung von Schnellbuslinien				●		hoch
Ö02	Busbeschleunigung				●		hoch
Ö03	Qualität der Fahrzeuge: Busflotte attraktiv und umweltfreundlich gestalten	●					hoch
Ö04	Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen		●				mittel
Ö05	Moderne Bürgerbusangebote – Umstellung auf On-Demand				●		mittel
Ö07	Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage (On-Demand)				●		mittel

*Linie 1: Verlängerung von Bensberg bis Kürten Spitze, Linie 3: Verlängerung von Thielenbruch in den RBK, Linie 4: Verlängerung von Schlebusch in den RBK, RB 25: Kapazitätsausweitung, RB 25: Einrichtung Haltepunkte Vilkerath mit P+R, RB 25: Dreifachtraktion inkl. Ausbau der Haltestellen, S11: Zweigleisiger Ausbau Schienennetz zur Takterhöhung, RRX: Halt in Köln Mühlheim und Leverkusen für RBK-Pendler, S1: Machbarkeitsstudie Ausbau Solingen – Leichlingen – Lev.

Effizienter Wirtschaftsverkehr

Beim innerstädtischen Ver- und Entsorgungsverkehr findet im Gegensatz zum öffentlichen Verkehr für Personen keine (unternehmensübergreifende) Bündelung der Warenströme statt. Die Einführung von Logistikkonzepten zur Förderung emissionsarmer Lieferverkehre kann im ersten Schritt vorwiegend auf die erste bzw. letzte Meile zielen. Mit Hilfe smarterer Mobilitätslösungen und intelligenter Vernetzung können der Liefer- und Logistikverkehr effizienter und ressourcenschonender durchgeführt werden. Der Einsatz von elektrisch angetriebenen Lieferfahrzeugen leistet einen Beitrag zur Luftreinhaltung vor allem in Innenstädten mit vielen Einzelzielen, aber z. B. auch in Gewerbe- und Technologieparks und Güterverkehrszentren. An Umlade- und Depotstationen an zentralen Verknüpfungspunkten werden Transporte gesammelt und durch intelligente Routenplanung gebündelt. Die Feinverteilung erfolgt dann per Lastenrad oder Elektro-Kleintransporter. Ergänzend können neue Park-, Lade- und Lieferkonzepte den Parkdruck und Behinderungen in engen Straßenzügen minimieren. Perspektivisch können auch Modellprojekte für den Einsatz autonomer Fahrzeuge entwickelt werden.

Dem Handlungsfeld ‚Effizienter Wirtschaftsverkehr‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

■ primäres Ziel ■ tangiertes Ziel ■ keine Wirkung

Nummer	Maßnahme	Mobilitätsziele				
		I	II	III	IV	V
W01	Lkw-Navigation "mobil im Rheinland"	■	■	■	■	■
W02	Lokale Streckensperrung für den Lkw-Verkehr	■	■	■	■	■
W03	Bündelung der Logistik durch betriebliche Kooperation	■	■	■	■	■
W04	Einrichtung von Güterverkehrszentren, Ladezonen und Logistikhubs (Mikrohubs) für die kleinräumige Logistik	■	■	■	■	■
W05	Nutzung alternativer und spritsparender Technologien für Kreis- und kommunale Fuhrparke (auch Entsorgungsbetriebe)	■	■	■	■	■
W06	Bezüge von regionalen Gütern/Waren stärken	■	■	■	■	■
W07	Grundlagenuntersuchung zur Einführung von Zustellbezirken im Kurier-, Express- und Paket-Verkehr und Konzessionierung insb. für emissionsarme Fahrzeuge	■	■	■	■	■
W08	Qualifikation des Personals für Logistik hinsichtlich Umweltverträglichkeit	■	■	■	■	■

Schlüsselprojekte hervorgehoben; Reihenfolge der Maßnahmen stellt keine Wertung oder Priorisierung dar

Priorisierung und Umsetzungshorizonte der Schlüsselprojekte effizienter Wirtschaftsverkehr

		In Umsetzung	kontinuierlich	Bis 2020	Bis 2025	Bis 2030	Priorisierung
W01	LKW-Navigation "mobil im Rheinland"						
W04	Einrichtung von Güterverkehrszentren, Ladezonen und Logistikhubs (Mikrohubs) für die kleinräumige Logistik						
W05	Nutzung alternativer und spritsparender Technologien für Kreis- und kommunale Fuhrparke (auch Entsorgungsbetriebe)						
W07	Grundlagenuntersuchung zur Einführung von Zustellbezirken im Kurier-, Express- und Paket-Verkehr und Konzessionierung insb. für emissionsarme Fahrzeuge						

4 Synergien und Zielkonflikte

Mit der Entwicklung von sieben Maßnahmenclustern sind selbstverständlich nicht nur Synergien und eine gesamtstrategische Erhöhung der Wirksamkeit für die Zielerreichung von **RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.** verbunden. Zugleich bestehen zwischen einzelnen Handlungsfeldern und auch Maßnahmen Zielkonflikte.

Ein Konzept kann es sicher nicht allen Zielen gleichmäßig Recht machen. In der abgebildeten Matrix ist ansatzweise überprüft, wo es zwischen einzelnen Handlungsfeldern oder auch Maßnahmen besondere Zielkonkurrenzen oder auch auffällige gegenseitige Unterstützung gibt.

Deutlich bleibt die Konkurrenz um öffentliche Mittel und den begrenzten Platz im Straßenraum - zwischen dem bisher dominanten Autoverkehr und weiterem Straßenbau und den anderen Verkehrsmitteln, die in besserer Qualität letztlich auch den Autoverkehr entlasten sollen. So machen Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV durch Busspuren oder Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen das Angebot attraktiver, können jedoch zu geringeren Kapazitäten und höheren Wartezeiten für den motorisierten Individualverkehr führen.

Für den Umgang mit solchen Zielkonkurrenzen ist eine Fachressort übergreifende Planung notwendig, die Lösungswege entwickelt, die den öffentlichen Interessen insgesamt am besten entsprechen. Transparente Entscheidungsprozesse und öffentliche Beteiligung sorgen hierbei für bestmögliche Akzeptanz.

Bei den zahlreich möglichen Synergien in der Matrix kann man erkennen, dass an vielen Stellen mit Mut für neue Wege Innovationen erprobt werden können. Wichtig ist dabei die Bereitschaft, aus guten Beispielen zu lernen und Zuständigkeitsgrenzen durch gemeinsames kommunales Handeln zu überwinden.

Legende



Positive Synergien



Zielkonflikte



kaum Wechselwirkungen

Abbildung 3: Matrix der Synergien und Zielkonkurrenzen

	A	Ö	I	M	D	W	K
A							
Ö							
I							
M							
D							
W							
K							

Legende

A - Ausgestaltung aktiver Mobilität Rad/Fuß

Ö - Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

I - Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

M - Multimodalität und Mobilitätsmanagement

D - Chancen der Digitalisierung

W - Effizienter Wirtschaftsverkehr

K - Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

5 Ausblick – Steuerung- und Koordinierung der Umsetzung

Der Rheinisch-Bergische Kreis legt mit dem Integrierten Mobilitätskonzept den Grundstein für eine integrierte Weiterentwicklung zukunftsfähiger Mobilitätsangebote im Kreisgebiet. Dabei bietet das Mobilitätskonzept nicht die eine Lösung für alle Verkehrsprobleme, sondern das Zusammenwirken mehrerer mit Priorität bewerteten Maßnahmen (Schlüsselprojekte) führt zu einer neuen, flexiblen und zukunftsfähigen Mobilität im Kreisgebiet. Der Kreis fungiert für die weitere Umsetzung als Schnittstelle und Moderator zu den Bürgerinnen und Bürgern, zwischen den Ämtern der Kreisverwaltung, den Kommunen, weiteren Akteuren in der Region wie den benachbarten Gebietskörperschaften und dem Land Nordrhein-Westfalen, dem Bund, der Wirtschaft und Verbänden sowie den Verkehrsunternehmen und Mobilitätsanbietern/-dienstleistern. Ziel ist die Initiierung von Maßnahmen aus dem Maßnahmenprogramm des Mobilitätskonzeptes und deren Begleitung bis hin zu einer erfolgreichen Umsetzung.

Für eine erfolgreiche Umsetzung ist ein umfangreiches Abstimmungs- und Beteiligungsverfahren vorzusehen, um Anregungen und Hinweise in einem transparenten Planungsprozess aufzunehmen und eine bestmögliche Abwägung von Alternativen, die häufig mit Vor- und Nachteilen für einzelne Akteursgruppen verbunden sind, durchzuführen. Zur Steuerung und – sofern in der Zuständigkeit liegend – Umsetzung auf Kreisebene ist ein zielgerichtetes, gut strukturiertes und koordiniertes Planungsverfahren erforderlich, das die Interessen möglichst vieler Akteure berücksichtigt.

Im Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes ist eine zentrale Bündelung der Aufgaben und Zuständigkeiten durch die eingebundenen Akteure gelungen. Mit Verstetigung der entwickelten Strukturen wird eine integrierte, multimodale Behandlung des Themas Mobilität sichergestellt, um auch in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Akteuren in Bund, Land und Region nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln, zu vernetzen und zu bewerben.

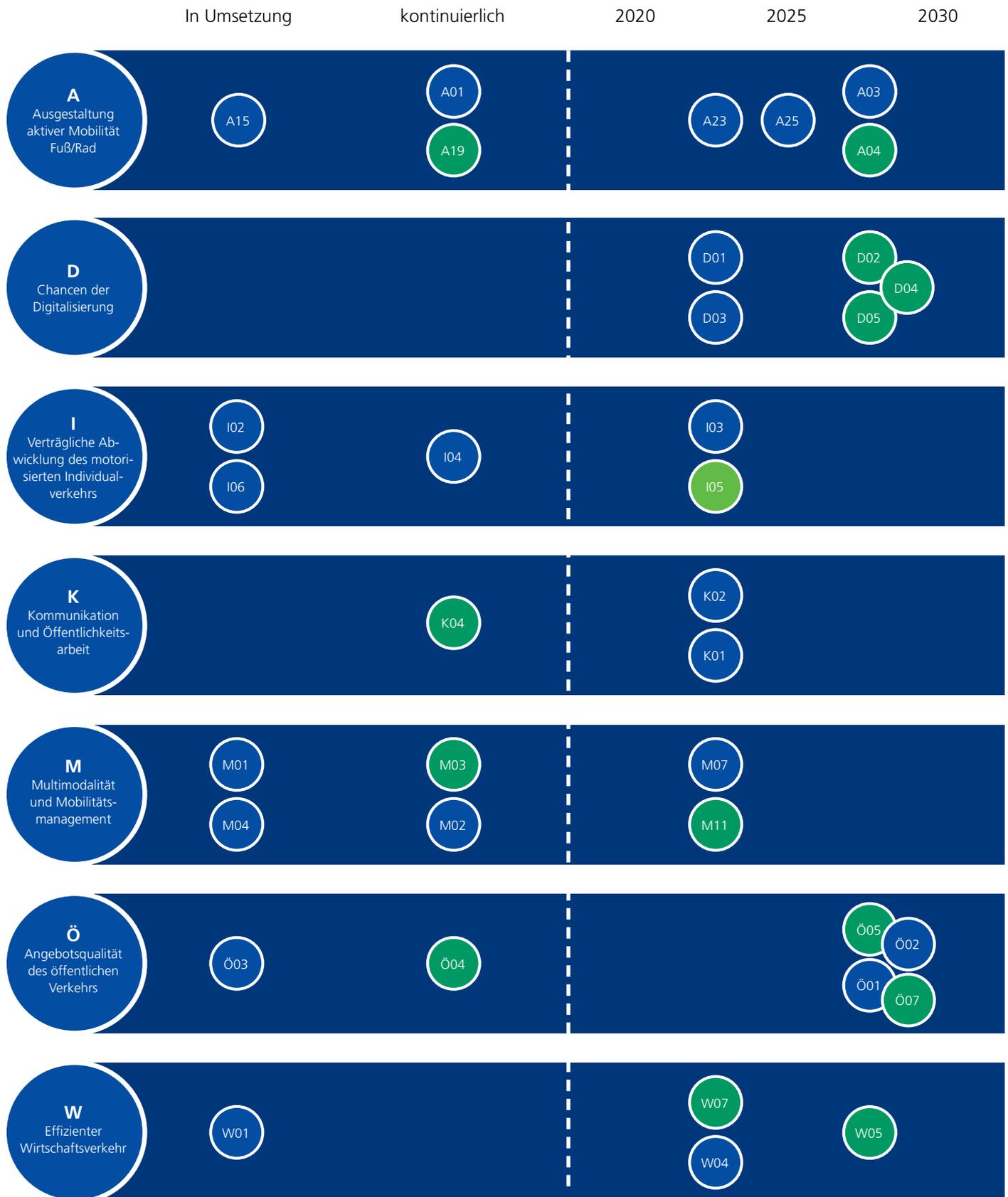
Für die künftige Steuerung und Koordinierung der Umsetzung sind folgende Aufgaben akteurs- und zuständigkeitsübergreifend mitzudenken:

- Begleitung der Umsetzung von praxisorientierten Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes zur Verbesserung des Mobilitätsangebotes in enger Abstimmung mit weiteren Akteuren
- Koordination der gemeinsamen planerischen Arbeitsgrundlagen und -prozesse mit dem Ziel des Vermeidens von Parallelstrukturen
- Initiierung von strategischen Projekten und Konzepten für die integrierte Weiterentwicklung von öffentlichen Mobilitätsangeboten
- Entwicklung von Partizipationsformen und akzeptanz erhöhende Kommunikationsmaßnahmen
- Stärkung und Ausbau der Netzwerkarbeit mit weiteren Akteuren in der Region und Koordinierung von Mobilitätsprojekten im Rheinisch-Bergischen Kreis
- Akquise von Fördermitteln für die konkrete Umsetzung von Maßnahmen

Für diese Aufgaben bei der Umsetzung der Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis, bietet das Mobilitätskonzept für die kreisangehörigen Kommunen, die Politik und die Kreisverwaltung eine fachliche Grundlage mit konkreten Handlungsansätzen (siehe Steckbriefe der 36 Schlüsselprojekte in Maßnahmenbroschüre 3). Die Kreisverwaltung, die kreisangehörigen Kommunen und auch die Politik können sich diese Steckbriefe nun einzeln vornehmen und durch teilweise finanzielle oder personelle Ressourcen und einen abgestimmten Planungsprozess in die Umsetzung bringen und somit eine neue Mobilität im Rheinisch-Bergischen Kreis anstoßen.



Maßnahmenpriorisierung



Maßnahmen

A01 – Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen

A03 – Ausbau regionales Radverkehrsnetz: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

A04 – Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtagente Rösrath – BGL – Leverkusen

A15 – Ausbau des Bike+Ride Angebotes

A19 – „RBK bewegt sich“ Kreiswette Kampagne Mobilität Bewegung

A23 – Entwicklung regionaler Planungsstandards zur Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

A25 – Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Realisierung Agger-Sülz-Radweg (Teilstück Nord)

D01 – Integrierte Mobilitätsapp „Mobilität auf einen Blick“

D02 – Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV

D03 – Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)

D04 – Digitalisierung von P&R und weiterer Parkraumprojekte

D05 – Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten

I02 – Angebotserweiterung Ladeinfrastruktur Elektromobilität

I03 – Parkraumbewirtschaftung und Optimierung des Parkraummanagements

I04 – Programm zur Verringerung der oberirdischen Stellplätze um 10%

I05 – Anpassung von Stellplatzsatzungen in den Kommunen

I06 – Konzept zur Einrichtung von ElternTaxiZonen an Schulen

K01 – Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“

K02 – Informationsseite „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“

K04 – Mobilitätskampagne RBK

M01 – Mobilitätsstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem

M02 – Aktives Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen („BMM – RheinBergMobil“)

M03 – Vorbildwirkung Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung

M04 – Einführung eines regionalen Carsharing- und Mietradsystems

M07 – Aufbau kreisweites Mobilitätsmanagement/Mobilitätszentrale

M11 – Mobilitätsmanagement-Kampagne: Pedelec-Pendeln im Test

Ö01 – Einrichtung von Schnellbuslinien

Ö02 – Busbeschleunigung

Ö03 – Qualität der Fahrzeuge: Busflotte attraktiv und umweltfreundlich gestalten

Ö04 – Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen

Ö05 – Moderne Bürgerbusangebote – Umstellung auf On-Demand

Ö07 – Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage (On-Demand)

W01 – LKW-Navigation „mobil im Rheinland“

W04 – Einrichtung von Güterverkehrszentren, Ladezonen und Logistikhubs (Mikrohubs) für die kleinräumige Logistik

W05 – Nutzung alternativer und spritsparender Technologien für kreis- und kommunale Fuhrparke (auch Entsorgungsbetriebe)

W07 – Grundlagenuntersuchung zur Einführung von Zustellbezirken im Kurier-, Express- und Paket-Verkehr und Konzessionierung insbesondere für emissionsarme Fahrzeuge

Priorisierung



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: Titelbild Naturpark Bergisches Land

Layout: Werbeagentur LAWRENZ | www.qualitaeter.de

Stand: Juli 2019