



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



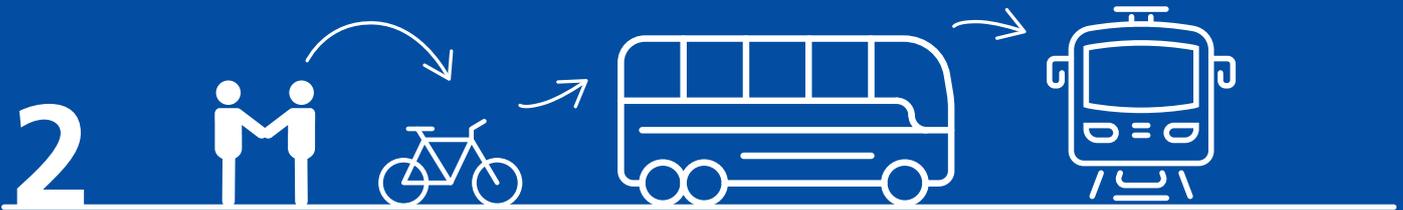
Maßnahmensteckbriefe

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





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 Güterverkehren

Inhalt

Vorwort	3
Mustersteckbrief Schlüsselmaßnahmen	6
A01: Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Bestanderfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen	8
A03: Ausbau regionales Radverkehrsnetz: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen .	10
A04: Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtangente Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen	12
A15: Ausbau des Bike and Ride (B+R)-Angebots	14
A19: „RBK bewegt sich“ – Kreisweite Kampagne Mobilität Bewegung	16
A23: Entwicklung regionaler Planungsstandards zur Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur	18
A25: Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Realisierung Agger-Sülz-Radweg (Teilstück Nord)	20
D01: Integrierte Mobilitätsapp „Mobilität auf einen Blick“	22
D02: Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV	24
D03: Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)	26
D04: Digitalisierung von P+R und weiterer Parkraumprojekte.....	28
D05: Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten.....	30
I02: Angebotsausweitung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	32
I03: Parkraumbewirtschaftung und Optimierung des Parkraummanagements	34
I04: Programm zur Verringerung der oberirdischen Stellplätze	36
I05: Anpassung von Stellplatzsatzungen in den Kommunen.....	38
I06: Konzept zur Einrichtung von ElternTaxiZonen an Schulen	40

K01: Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“	42
K02: Informationsseite „einfach.besser.ankommen. im Rheinisch-Bergischen Kreis“	44
K04: Mobilitätskampagnen	46
M01: Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem.....	48
M02: Aktives Mobilitätsmanagement in Betrieben und Unternehmen („BMM – RheinBergMobil“)	50
M03: Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung.....	52
M04: Einführung eines regionalen Carsharing- und Mietradsystems.....	54
M07: Aufbau eines kreisweiten Mobilitätsmanagements/Mobilitätszentrale	56
M11: Mobilitätsmanagement-Kampagne: Pedelec-Pendeln im Test	58
Ö01: Einrichtung von Schnellbuslinien	60
Ö02: Busbeschleunigung	62
Ö03: Qualität der Fahrzeuge: Busflotte attraktiv und umweltfreundlich gestalten	64
Ö04: Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen	66
Ö05: Moderne Bürgerbusangebote – Umstellung auf On-Demand	68
Ö07: Einrichtung ergänzender Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Gebieten mit schwacher Nachfrage (On-Demand).....	70
W01: LKW-Navigation „mobil im Rheinland“	72
W04: Einrichtung von Güterverkehrszentren, Ladezonen und Logistikhubs (Mikrohubs) für die kleinräumige Logistik.....	74
W05: Nutzung alternativer und spritsparender Antriebstechnologien für Kreis- und kommunale Fuhrparke (auch Entsorgungsbetriebe)	76
W07: Grundlagenuntersuchung zur Einführung von Zustellbezirken im KEP-Verkehr und Konzessionierung insb. für emissionsarme Fahrzeuge.....	78

Maßnahmentitel

Handlungsfeld: Zuordnung zu einem der sieben Handlungsfelder

Kernaspekte der Maßnahme

→ Kurzbeschreibung der zentralen Aspekte der Maßnahme

NR.



Kurzbeschreibung der zentralen Aspekte der Maßnahme

Maßnahme-Nr.:
laufende Nummer aus der
gesamten Maßnahmenliste

Umsetzungskosten:

gering (bis 50.000 Euro)
mittel (50.000 - 500.000 Euro)
hoch (500.000 bis 5 Mio Euro)
sehr hoch (> 5 Mio Euro)

Laufende Kosten:

gering (bis 50.000 Euro)
mittel (50.000 - 500.000 Euro)
hoch (500.000 bis 5 Mio Euro)
sehr hoch (> 5 Mio Euro)

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	Auflistung von Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmen im Mobilitätskonzept	Quelle(n):	Herkunft der Maßnahme (u.a. Politik, Regionale Planwerke, Befragungen Kommunen, etc.)
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px;">I</div> <div style="background-color: #4CAF50; color: white; padding: 5px;">II</div> <div style="background-color: #9E9E9E; color: white; padding: 5px;">III</div> <div style="background-color: #9E9E9E; color: white; padding: 5px;">IV</div> <div style="background-color: #9E9E9E; color: white; padding: 5px;">V</div> </div>		
Verkehrliche Wirkung	Beschreibung der verkehrlichen Wirkung der Maßnahme <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> Zuordnung zu den fünf Mobilitätszielen gemäß der Färbung: (grün = primäres Ziel; beige = tangiertes Ziel; grau = keine Wirkung) I. Bezahlbare und barrierefreie Mobilität für alle Altersgruppen II. Verkehrsmittelwahl hin zum Umweltverbund in einem regionalen Gesamtsystem III. Steuerung und Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs IV. Energie - und emissionsparsame Mobilität V. Verträglichere Abwicklung von Wirtschafts- und Güterverkehren </div>		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	Beschreibung weiterer Wirkungen der Maßnahme		Priorität der Maßnahme im Zusammenwirken der Kosten, Nutzen, Aufwand, Wirkung, etc. - geringe Priorität - mittlere Priorität - hohe Priorität
Kosten-Nutzen	Wert der Kosten-Nutzen-Bewertung für die Maßnahme 1 = niedrige Kosten-Nutzenbewertung 5 = hohe Kosten-Nutzenbewertung	Priorisierung	
Umsetzungskosten	Skala: Umsetzungskosten gering, mittel, hoch, sehr hoch	Erreichter Planungsstand	Planungsstand der Maßnahmen: Idee, Konzept in Bearbeitung, (tlw.) in Umsetzung
Laufende Kosten	Skala: geringe, mittlere, hohe laufende Kosten	Umsetzungszeitraum	Skala: kurz-, mittel- langfristige, kontinuierliche Umsetzung
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Durch Bund und Land NRW aufgelegte Förderprogramme		Umsetzungszeitraum: kurzfristig (bis 2020) mittelfristig (bis 2025) langfristig (bis 2030) kontinuierlich (laufender Prozess)
Best-Practice Beispiele	Aufzählung von Beispielprojekten in anderen Städten und Gemeinden		
Verantwortlichkeit	Hauptverantwortlichkeit für die Maßnahmenentwicklung und -umsetzung		
Erstakteure, Mitwirkende	Aufzählung der beteiligten Akteure differenziert nach Erstakteuren und Mitwirkenden		
Nächste Schritte	Nächste Schritte zur Konkretisierung/ Initiierung/ Umsetzung der Maßnahme		

Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Bestanderfassung und Ausbaupriorisierung für Radwege an Kreisstraßen

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Dokumentation (Kataster) des Bestands und Zustands von Radverkehrsanlagen an Kreisstraßen
- Verdichtung des Radverkehrsnetzes/Radverkehrsangebots
- Effizienter Mitteleinsatz

A01



Unter Federführung des Amtes 60 – Kreisstraßen, Verkehr – erfasst die Verwaltung den Bestand der Radwege an Kreisstraßen und erarbeitet eine Ausbaupriorisierung.

Im Zuge der REGIONALE 2025 werden alle Radverkehrsführungen – auch über Kreisstraßen hinaus – in einem Kataster/Geoportal erfasst. Dies dient der übersichtlichen und räumlichen Dokumentation und dem Filtern von Handlungserfordernissen. In diesem Zusammenhang werden auch Ziel-Netze über alle Straßenbaulastträger hinweg für Rad-Pendler und den Freizeitradverkehr aufgestellt. Diese Netze dienen als erste Grundlage für eine Ausbaupriorisierung. Grundsätzlich ist es Ziel, ein kreisweites Alltagsnetz aufzubauen, das alle Kommunen und ihre bedeutenden Ortsteile untereinander und mit den Nachbarkommunen verbindet. Für den Bereich der zwischengemeindlichen Verbindungen erfolgt hierbei eine Orientierung am System der Zentralen Orte, das die einzelnen Orte im Gefüge des Gesamtsystems in unterschiedlichen Hierarchiestufen mit Ausstattungsmerkmalen belegt.

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 erfolgt eine Gliederung gewünschter Verbindungen nach den Kategorien:

- I Radschnellverbindung/Vorrangverbindung
- II Radhauptverbindung
- III Radverbindung
- IV Radnebenverbindung



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A2 – A13	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis (Politik)		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Steigerung Modal Split des Radverkehrs → Steigerung der Verkehrssicherheit (u.a. auch Schülerverkehre) → Schließen von Netzlücken im Radverkehrsnetz 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Attraktivitätssteigerung im Freizeitradverkehr → Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Bereich Radfahren → Schaffung einer „Fahrradkultur“ → Maßnahmen für den Radverkehr fördern häufig auch den Fußverkehr und die Sicherheit im Straßenraum 				
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	mittel – hoch	Erreichter Planungsstand	Konzeption in Bearbeitung, tlw. Umsetzung von Baumaßnahmen		
Laufende Kosten	mittel – hoch	Umsetzungszeitraum	Kontinuierlich		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Kommunalrichtlinie Klimaschutz (50-90%) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität (bis 80%) Förderrichtlinien kommunaler Straßenbau (bis 80%)				
Best-Practice Beispiele	Masterplan Radverkehr Landkreis Göttingen; Radverkehrskonzept zur Fortentwicklung des Landkreises Grafschaft Bentheim, etc.				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Straßen.NRW, Kommunen				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Stetige Weiterentwicklung der Bestandserfassung und Ausbaupriorisierung von Radwegen an Kreisstraßen → Federführung im Amt 60 Kreisstraßen → regelmäßige Berichterstattung in der Politik 2019 Planung von Ausbaumaßnahmen: <ul style="list-style-type: none"> → K38 Einrichtung Rad-Gehweg Overath Mittelbeck bis Lokenbach → K38 Einrichtung Rad-Gehweg Overath Lokenbach bis Kreuzhäuschen → K2 Sanierung Rad-Gehweg Burscheid Dierath bis Berghamberg 				

Ausbau regionales Radverkehrsnetz: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Herstellung von radialen Radschnellverbindungen in Richtung Köln
- Schaffung „neuer und attraktiver“ Radverkehrsangebote für Pendler
- Erweiterung/Verdichtung des Radverkehrsnetzes

A03



In Kooperation mit der Stadt Köln, der Stadt Leverkusen, den Kommunen Troisdorf und Niederkassel aus dem Rhein-Sieg-Kreis sowie den kreisangehörigen Kommunen Bergisch Gladbach und Rösrath strebt der Rheinisch-Bergische Kreis ein Netz von RadPendlerRouten an, die bei den baulichen Standards an den Radschnellweg-Standard angelehnt sind.

Radschnellverbindungen versprechen im Zusammenwirken mit anderen lokalen und regionalen Maßnahmen ein Treiber für eine nachhaltige Entwicklung der Mobilitätskultur zu werden. Sie werden nicht zuletzt im Trend zum Pedelec durch Substituierung mittellanger Autopendelwege einen Beitrag zum kommunalen Klimaschutz und zur bewegungsförderlichen, gesundheitlichen Prävention geben.

Radschnellverbindungen sind ein relativ neues Element im Straßen- und Wegenetz. In Deutschland sind sie nach niederländischem Vorbild als innovatives Instrument der Radverkehrsförderung in Stadtregionen initiiert. Die Vorteile für die Pendlerinnen und Pendler sind zuerst eine geringere Reisezeit von Tür zu Tür – nicht unbedingt ein schnelleres Fahren, sondern eine ungestörte Fahrt bei hohem Komfort/Sicherheitsgefühl.

Häufig können in der Praxis die hohen bauliche Standards von Radschnellverbindungen nicht eingehalten werden, wodurch bei der FGSV derzeit das Arbeitspapier zu Radschnellverbindungen überarbeitet wird und mit der „Vorrangverbindung“ eine neue Netzkategorie als Standard zwischen Radschnellverbindung und Hauptverbindung nach den ERA 2010 eingeführt werden soll. Solche Vorrangverbindungen sollen die RadPendlerRouten darstellen. Neben der Schaffung der Verbindungen nach Köln, sollen die Routen auch eine direkte Anbindung großer Unternehmen und Schulen im Sinne von engeren Pendlerverflechtungen herstellen. Dazu gehören auch Anbindungen wichtiger ÖPNV-Stationen. Für die Akzeptanz und Annahme der RadPendlerRouten ist ebenfalls die Anbindung der umliegenden Kommunen im Sinne einer Zubringerfunktion mitzudenken. Um einen möglichst reibungslosen und schnellen Radverkehr zu ermöglichen soll dieser größtenteils selbständig und ohne Interaktion mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr stattfinden. Eine Führung möglichst entlang von Grünanlagen soll zudem den Erholungsfaktor positiv beeinflussen.



Foto: Göttingen

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A4 / A8 / A15	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis → 33-Punkte-Programm
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Verlagerung im Berufsverkehr vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad → Beschleunigung des Radverkehrs → Steigerung Modal Split des Radverkehrs → Steigerung der Verkehrssicherheit		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Bereich Radfahren		
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	mittel – hoch	Erreichter Planungsstand	Machbarkeitsstudie fertiggestellt; Entwurfs- und Detailplanungen noch ausstehend
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Kommunalrichtlinie Klimaschutz (50-90%) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität (bis 80%)		
Best-Practice Beispiele	„fiets filevrij“: Radschnellverbindungen werden in den Niederlanden v.a. im Kontext der Stauvermeidung umgesetzt		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Stadt Bergisch Gladbach, Stadt Rösrath, Stadt Leverkusen, Stadt Köln, Land NRW, Rhein-Sieg Kreis (Niederkassel, Troisdorf)		
Nächste Schritte	→ Fertigstellung der Machbarkeitsstudie Frühjahr 2019 → Politische Beschlüsse im Projektraum → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Bemühung um Fördermittel und im Anschluss Anstoß der Detailplanungen		

Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtangente Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Herstellung einer tangentialen Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr als Ergänzung zu den radialen RadPendlerRouten in Richtung Köln
- Schaffung eines „neuen“ bzw. alternativen Radverkehrsangebots parallel zur Hauptverkehrsstraße (L288)
- Erweiterung/Verdichtung des Radverkehrsnetzes

A04



Neben den radialen Verbindungen in Richtung Köln fehlt insbesondere eine Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis. Für eine mögliche Nord-Süd-Verbindung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine detaillierte Analyse einer möglichen Radtangente durchgeführt. Die detaillierte Ausarbeitung finden Sie im Anlagenband.

Der vorgeschlagene Trassenkorridor gehört zum dichtest besiedelten Gebiet innerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreises mit dem höchsten Potenzial. In der Summe der vom Trassenkorridor von rund 1 km Breite tangierten Wohnplätze des Rheinisch-Bergischen Kreises (Bergisch Gladbach und Rösrath) leben rund 90.000 Einwohner. Im Verlauf der Strecke überlagern sich die Potenziale unterschiedlichster Nutzungen, das Gesamtpotenzial entsteht somit durch Überlagerungen von genutzten Teilstrecken und nicht aus der Nutzung der Gesamtstrecke. Die Potenziale in den Siedlungsbereichen sind aufgrund der Überlagerung unterschiedlichster Verkehrs- und Nutzungsfunktionen höher als in deren Zwischenräumen. Auch die Zuführung zu Bahnhaltepunkten (Verknüpfungspunkten) ist eine wichtige Funktion, die von dieser Radvorrangverbindung übernommen werden kann.

Mit dem empfohlenen Trassenverlauf wird versucht, eine Verbindung über das vorhandene Straßen- und Wegenetz herzustellen, die möglichst umwegfrei verläuft und viel Radverkehrspotenzial anspricht. Es werden somit jedoch keine Breiten- und Führungsstandards der RadPendlerRouten erreicht werden können.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A3 / A8 / A15	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Verlagerung im Berufsverkehr vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad → Beschleunigung des Radverkehrs → Steigerung Modal Split des Radverkehrs				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Bereich Radfahren				
Kosten-Nutzen	2	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Vorschlag Trassenverlauf und mögliche Maßnahmen		
Laufende Kosten	gering – mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Kommunalrichtlinie Klimaschutz (50–90%) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität (bis 80%)				
Best-Practice Beispiele	„fiets filevrij“: Radschnellverbindungen werden in den Niederlanden v.a. im Kontext der Stauvermeidung umgesetzt				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Bergisch Gladbach, Rösrath Leverkusen, Köln				
Nächste Schritte	→ Klärung der Projektorganisation → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Anstoß für die Detailplanungen in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften (enge Verknüpfung zur Maßnahme A03 RadPendlerRouten)				

Ausbau des Bike and Ride (B+R)-Angebots

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Verknüpfung Radverkehr und Öffentlicher Verkehr
- Erweiterung/Verdichtung des Radverkehrsnetzes durch Einbindung des Öffentlichen Verkehrs im Rahmen der Einrichtung von neuen Fahrradabstellanlagen

A15



Aus regionaler Sicht gehört der Ausbau des B+R-Angebots zu den wichtigsten Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Ein attraktives Angebot zum Fahrradparken an den Bahnhöfen und Haltestellen des ÖV soll dazu animieren, die Wege verstärkt im Umweltverbund Rad – ÖV zurückzulegen.

Für einen effektiven Ausbau des B+R-Angebots sollte eine kreisweite Potenzial- und Bedarfsanalyse durchgeführt werden. Der Ausbau des B+R-Angebots sollte ein Mix aus Angebots- und Bedarfsplanung sein. In einem ersten Schritt sind die Grundformen möglicher B+R-Angebotskategorien festzulegen:

- Kategorie I: Rad Station – bewachtes Fahrradparken, Personaleinsatz, zzgl. weiterer Serviceleistungen
- Kategorie II: Rad Parkanlage – geschütztes Parken in geschlossener Sammelgarage, Fahrradbox oder automatisiertem Parkhaus, Chip-Zugang
- Kategorie III: Rad Parkplatz – überdachte Fahrradabstellanlagen
- Kategorie IV: Rad Abstellplatz – Einzelständer ohne Überdachung (Grundangebot)

In einem weiteren Schritt ist festzulegen, an welchem Bahnhof bzw. welcher Haltestelle die B+R-Kategorie zum Einsatz kommen sollte. Einflussfaktoren sind:

- Siedlungsstruktur/Einzugsbereiche in Radentfernung 5–10 km
- SPNV/ÖPNV-Angebot
- Richtung des B+R-Verkehrs (Quell-/Zielhaltestelle)
- Radinfrastruktur im Umfeld/Erreichbarkeit der Haltestelle

Für die Bahnhaltdepunkte sollte grundsätzlich ein Mindestangebot der Kategorie III – Rad Parkplatz (überdachte Fahrradabstellanlage) vorhanden sein, ggf. ergänzt durch Fahrradboxen. Bei größerem Potenzial sind Fahrradsammelgaragen oder ggf. sogar eine Radstation vorzusehen. Die Einrichtung neuer Fahrradabstellanlagen ist integriert mit der Maßnahme A08 (Verbesserung der Radanbindung an den überörtlichen Schienenverkehr) zu sehen und eine parallele Erarbeitung beider Maßnahmen wird für zielführend erachtet. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes wurde eine erste Analyse des B+R-Angebotes im Kreisgebiet durchgeführt. Die detaillierte Ausarbeitung finden Sie im Anlagenband.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A3 / A4 / A8 / A17	Quelle(n):	→ 33-Punkte-Programm → Regionalkonferenz → Kommunale Planwerke → Interviews Kommunen
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Steigerung der Reichweite des Radverkehrs → Steigerung Modal Split des Öffentlichen Verkehrs (Umweltverbund)		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Radverkehr		
Kosten-Nutzen	5	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	niedrig - mittel	Erreichter Planungsstand	Analyse zur B+R-Situation an den Bahnhaltdepunkten
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kontinuierlich, tlw. in Umsetzung
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Kommunalrichtlinie Klimaschutz (50-90%) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität f. Radstation (bis 80%) Weiterleitungsrichtlinien des NVR f. B+R-Anlagen (bis 90% mit Förderobergrenze 1.000€ Stellplatz bzw. 1.400€ Stellplatz) Bike+Ride Offensive der Deutschen Bahn (40%)		
Best-Practice Beispiele	Radstation Bergisch Gladbach Verkehrsverbund VRR - DeinRadschloss		
Verantwortlichkeit	Kommunen		
Erstakteure, Mitwirkende	Rheinisch-Bergischer Kreis, Nahverkehr Rheinland, Verkehrsunternehmen, Deutsche Bahn		
Nächste Schritte	→ Beauftragung einer Potenzial- und Bedarfsanalyse mit Kostenrahmen zur Ausweitung des B+R Angebotes evtl. in direkter Ergänzung Detailplanungen zur Flächenermittlung → Koordination durch den Rheinisch-Bergischen Kreis möglich unter Mitfinanzierung durch die Kommunen → Ermittlung geeigneter Förderzugänge, um die Umsetzung mit Hilfe von Fördermitteln in Zuständigkeit der Kommunen durchzuführen		

„RBK bewegt sich“ Kreisweite Kampagne Mobilität Bewegung

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Fuß/Rad

Kernaspekte der Maßnahme

→ Bündelung der verschiedenen Aktivitäten und Sportangebote zu einem Programm, das Bewegung mit Spaß, Geselligkeit und ggf. auch Verkehrssicherheitsaufklärung verbindet.

A19



Die Einbettung der meisten Siedlungsbereiche in attraktives landschaftliches Umfeld lässt es im Rheinisch-Bergischen Kreis besonders gut möglich erscheinen, einen Teil der Mobilität mit körperlicher Bewegung zu verbinden. Neben der Bewegung bei alltäglichem Weg zur Arbeit (mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV), bieten die Wege morgens zum Bäcker oder bestehende Lauf- und Gymnastiktreffs im Freien die Gelegenheit, die alltägliche Bewegung zu fördern.

Der Rheinisch-Bergische Kreis kann durch gezielte Kampagnen zur Bewegung eine koordinierend-informierende Rolle übernehmen und gleichzeitig verkehrspolitische Anliegen der Verkehrseinsparung und der Nahmobilität damit verbinden (v.a. der autounabhängige Weg von Kindern und Jugendlichen zur Schule siehe I06). Denkbar wäre die Etablierung eines „Mobilitätstages – RBK bewegt sich“ mit kleinen Wettbewerben, Schrittzähleraktionen oder weiteren pressewirksamen Aktionen, um die Bevölkerung für das Thema Mobilität und Bewegung zu sensibilisieren.

Dokumentationen und Veranstaltungen des Zukunftsnetzes Mobilität NRW bieten dafür eine gute Grundlage für Tipps und Ideen. Im Mittelpunkt steht die Transparenz der vorhandenen Bewegungsangebote, die Aktivierung von lokal Interessierten, ggf. auch die Komplettierung von Bewegungsorten im Freien.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A20 / K4 / M11	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> I II III IV V </div>		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Impuls als Ermutigung zur Nahmobilität, damit Modal Shift zum Radverkehr und Fußverkehr sukzessive über die Freizeit hinaus auch im Alltag stattfindet → Chance der räumlichen Umorientierung zum Nahraum, d.h. zur Verkehrseinsparung 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung im Rheinisch-Bergischen Kreis → Gelegenheit zu Sozialkontakten (statt Alterseinsamkeit), zu besserer Ortsbindung → Stützen des lokalen Einzelhandels durch (wahlfreie) Mobilität zu Fuß und mit dem Rad zum Einkaufen → Förderung der touristischen Freizeitangebote im Rheinisch-Bergischen Kreis 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Neue Maßnahme
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	Kontinuierlich
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie Vernetze Mobilität (80%)		
Best-Practice Beispiele	Kreis Euskirchen (Sieger im Kommunalwettbewerb der BZgA „Gesund älter werden in der Kommune – bewegt und mobil“)		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Gesundheitsamt und Kommunen, zivilgesellschaftliche Organisationen aus Sport, Altenvereinen, Wandervereinen und Fahrradclubs		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Erfahrungstransfer der bisherigen Akteure sowie im Zukunftsnetz Mobilität NRW → Einrichtung einer gesonderten Rubrik auf der Internetseite (z.B. Jahresterminkalender kreisweit der Bewegungstreffe (Gymnastik-, Lauffreffe, Radtouren etc.)) 		

Entwicklung regionaler Planungsstandards zur Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Vermittlung Wissen / techn. Regelwerke
- Berücksichtigung der Belange des Rad- und Fußverkehrs
- Vereinheitlichung Ausbaustandards

A23



Mit den technischen Regelwerken der FGSV werden vielfältige Hinweise zum Straßenraum-entwurf gegeben. Diese Regelwerke sollten grundsätzlich als Planungsgrundlage gelten. Oftmals bedarf es aber einer Konkretisierung oder auch einer Betonung bestimmter Sach-verhalte aus den Regelwerken. Viele Städte und Gemeinden wenden auch die Regelwerke in unterschiedlicher Weise an.

Mit der Erarbeitung eines Planungshandbuches zum Fuß- und Radverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis wird den Kommunen ein Leitfaden an die Hand gegeben, der dabei behilflich ist, die Belange des Fuß- und Radverkehrs in zukünftigen Planungen stärker zu berücksichtigen. Dieser dient auch als Argumentationshilfe in Abstimmung mit anderen Fachbereichen und der Straßenverkehrsbehörde.

Über die FGSV-Regelwerke hinausgehend sollte in einem Planungshandbuch nur zusätzlich geregelt werden, was der Konkretisierung bedarf.

Es sollen Fragestellungen geklärt werden, für die es noch keine allgemein anerkannten Regelungen, aber erkennbaren Regelungsbedarf gibt.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A1 / A2 / A10 / A11 / A12 / A13	Quelle(n):	→ Auftaktbefragung → Interviews Kommunen
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Einhaltung / Berücksichtigung von Qualitätsstandards → Steigerung der Verkehrssicherheit → Änderung modal split durch Komfortsteigerung		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Schaffung einer Rad- und Fußverkehrskultur auch in den Köpfen der Verwaltungen		
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	niedrig	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Aufgrund der niedrigen Umsetzungskosten (lediglich Personalbedarf) ist eine Fördermittelakquise nicht sinnvoll		
Best-Practice Beispiele	Hamburger Regelwerke für Planung und Entwurf von Stadtstraßen (ReStra)		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis, Kommunen		
Erstakteure, Mitwirkende	Fachplaner		
Nächste Schritte	→ Kontakt zur Stadt Hamburg suchen → Nachfrage zum Anstoß des Projektes bei federführenden Mitarbeiter → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Zukünftig Implementierung und Thematisierung dieser Projektidee im „Runden Tisch Radverkehr“ Mitte/Ende 2019 (Erstmalige Sitzung März 2019)		

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

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

Kernaspekte der Maßnahme

- Nord-Süd-Verbindung im Bergischen Land: wichtiger Lückenschluss im überregionalen Radwegenetz zwischen Bergischem Panorama-Radweg und Radweg Sieg
- Förderung der Nahmobilität in den beteiligten Städten und Gemein-den sowie benachbarten Kommunen
- Qualitätsradweg, der zur regionalen Wertschöpfung und Lebensqua-lität in der Region beiträgt und sowohl touristisch als auch für den Alltagsradverkehr nutzbar ist

A25



Der Agger-Sülz-Radweg soll die drei beteiligten Kreise Rhein-Berg, Oberberg und Rhein-Sieg mit ihren Kommunen – die Gemeinden Engelskirchen (OBK) und Lindlar (OBK), die Städte Overath (RBK), Rösrath (RBK), Lohmar (RSK), Sankt Augustin (RSK), Siegburg (RSK) und Troisdorf (RSK) – zu einem Rundweg und Lückenschluss im überregionalen Radwegenetz zwischen dem Bergischen Panoramaradweg im Norden (über Wipperfürth) und dem Siegtalradweg im Süden (über Siegburg) verbinden. Der Agger-Sülz-Radweg wird dabei verstanden als Rundweg, der entlang der Flusskorridore von Agger und Sülz verläuft. Dabei nimmt der Agger-Sülz-Radweg im Verbund der Panorama-Radwege als Lückenschluss sowohl aus touristischer Sicht als auch aus Sicht der Nahmobilität, regional und überregional eine bedeutende Rolle ein.

Eine Anbindung an das überregionale Radverkehrsnetz mit dem Siegtalradweg im Süden über die Kommunen Troisdorf und Siegburg sowie eine nach Westen vernetzende Verbindung nach Bergisch Gladbach bestehen seit der Eröffnung des südlichen Abschnittes im August 2017. Die nördliche Anbindung an den Bergischen Panoramaradweg über die oberbergische Kommune Wipperfürth sowie eine Vernetzung mit dem Strunderadweg in Richtung Rhein über die Gemeinde Kürten sollen im Zuge der Umsetzung des nördlichen Abschnittes in den kommenden Jahren unbedingt sichergestellt werden.

Neben der durchgängigen Befahrbarkeit sowie Ausweisung wird auch eine einheitliche Gestaltung des Agger-Sülz-Radwegs angestrebt. Es geht dabei nicht in erster Linie darum, neue Infrastruktur zu schaffen, sondern vorhandene Wege in Wert zu setzen und notwendige Lückenschlüsse herzustellen. Die ganzjährige Befahrbarkeit des Wegs muss in der Planung sichergestellt werden. Dies kann durch eine komfortabel befahrbare Oberfläche in intensiv genutzten Bereichen genauso umgesetzt werden wie durch wassergebundene Wegedecken in naturschutzfachlich besonders sensiblen Gebieten.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	Anschluss Maßnahmen A03 und A04; Synergien M01	Quelle(n):	→ RBK (Politik)
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Steigerung Modal Split des Radverkehrs → Schließen von Netzlücken im Radverkehrsnetz für den Alltags- sowie Freizeitradverkehr		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Attraktivitätssteigerung im Freizeitradverkehr → Verkehrsverlagerungen vom MIV auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Bereich Radfahren → Schaffung einer „Fahrradkultur“		
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand	Teilstück Nord in Bearbeitung, tlw. Umsetzung
Laufende Kosten	gering – mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Förderaufruf Klimaschutz durch Radverkehr (bis 90%) Kommunalrichtlinie Klimaschutz (bis 50 %) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität (bis 80%)		
Best-Practice Beispiele	Kocher-Jagst-Radweg, Römer-Lippe-Route		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis mit den Kommunen Kürten, Overath, Rösrath und Oberbergischer Kreis mit den Kommunen Engelskirchen, Lindlar und Wipperfürth		
Erstakteure, Mitwirkende	Rhein-Sieg-Kreis mit den Kommunen Lohmar, Sankt Augustin, Siegburg, Troisdorf, Fachbehörden, Straßen.NRW, Aggerverband, Region Köln/Bonn e.V., bürgerschaftliches Engagement		
Nächste Schritte	→ Realisierung erster nördlicher Bauabschnitt Lindlar-Welzen bis Overath-Bilstein → Ausweisung einer touristisch attraktiven Verbindung zwischen dem Agger-Sülz-Radweg in Lindlar und dem Bergischen Panorama-Radweg in Wipperfürth → Projektumsetzung und Weiterentwicklung der Konzeption im Rahmen der REGIONALE 2025 im Bergischen RheinLand (Qualifizierung zum A-Status): Umsetzung des Gesamtprojekts in Bauabschnitten über mehrere Jahre in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und unter Einbezug des bürgerschaftlichen Engagements (Ausführungsplanung und Umsetzung in Abhängigkeit von Sicherstellung der Gesamtfinanzierung und Fortführung kooperatives Planungsverfahren)		

Integrierte Mobilitätsapp „Mobilität auf einen Blick“

Handlungsfeld: Chancen der Digitalisierung

Kernaspekte der Maßnahme

- Kombination der Mobilitätsangebote auf einer Plattform mit Möglichkeit zur Information, Buchung und Bezahlung in einer App
- Vereinfachung des Zugangs für NutzerInnen

D01



Die App-basierte Fahrgastinformation des VRS erlaubt die Abfrage von Fahrplaninformationen und eine Fahrplanauskunft. Der Reiseweg vom Start zum Ziel wird kartographisch aufbereitet und adressscharf dargestellt.

Im Rahmen des Fördervorhabens Mobilstationen (siehe M01) ist die Weiterentwicklung der VRS-App durch die Integration der neu konzipierten Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus vorgesehen. Sicherzustellen ist hierbei auch die künftige Integration und Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel bei der Routenberechnung zur Stärkung multimodaler Reiseketten. Hierzu zählen auch Informationen zur Verkehrssituation im Straßenverkehr, oder der Auslastung der Parkplätze zur Verkehrssteuerung.

Mit der Ausgestaltung des E-Tickets als allgemeine Mobilitätskarte, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder, Abstellanlagen etc.) gewährleistet, wird die durchgängige Nutzung der verschiedenen Mobilitätsangebote erleichtert.

Die Buchungen werden in der App bereitgestellt und bleiben online und offline abrufbar. Zudem werden Echtzeitdaten wie Zugverspätungen oder Standortdaten von bestellten Taxis eingespeist, die den Bürgern Orientierung im Stadtverkehr bieten und zur einfacheren Gestaltung von Mobilität beitragen.

Perspektivisch ist auch der Ausbau hin zur Bezahlung des Reiseweges und nicht der einzelnen genutzten Verkehrsmittel anzustreben. Auch die Integration spezieller Angebote, bspw. Rabattaktionen im ÖPNV bei hohen Emissionsbelastungen oder täglich wechselnde Aufgaben, wie den Arbeitsweg mit dem Rad oder ÖPNV statt dem Auto zurückzulegen, sind vorzusehen.



Fotos: pixabay

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D4 / D5 / K1 / K2 / K4 / M1	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> I II III IV V </div>		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der NutzerInnen → Hebung von Fahrgast-/Nutzerpotenzialen → Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Förderung des Umweltverbundes → Reduktion von Emissionen → Reduzierung der Verkehrsmenge durch Bündelung der Verkehrsströme → Lärmreduktion 		
Kosten-Nutzen	5	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee/Förderantrag
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderung Kommunaler Klimaschutz.NRW (80%) → Förderantrag im Rahmen des Projektes „Mobilstationen“ März 2019 eingereicht		
Best-Practice Beispiele	Weiterentwicklung des Funktionsumfangs von Mobilitätsapps wie Moovel und DB Navigator oder auch mit Gamification-Ansätzen wie EM-POWER Enschede		
Verantwortlichkeit	VRS, Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator		
Erstakteure, Mitwirkende	Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Kommunen		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Konzeptionierung der schrittweisen Weiterentwicklung des Funktionsumfangs der VRS-App → Auslotung der bestehenden und notwendigen Datenschnittstellen → Beauftragung eines Dienstleisters zur Umsetzung 		

Autonome Kleinbusse als Zubringer zum ÖPNV

Handlungsfeld: Chancen der Digitalisierung

Kernaspekte der Maßnahme

- Pilot-Anwendung eines autonomen Shuttle-Verkehrs im ÖPNV zur Sammlung von Erfahrungen
- Verbesserung des Angebots für die NutzerInnen durch die Flexibilisierung und Automatisierung des ÖPNV-Angebots
- Erzeugung von öffentlichem Interesse für den ÖPNV

D02



Automatisiert fahrende Fahrzeuge gelten als bedeutender Bestandteil der Mobilität von morgen. Auch für den ÖPNV wird durch automatisierte Mobilität eine wichtige Rolle in der Verbesserung der Angebotsqualität durch die Flexibilisierung des Angebots erwartet. Erprobungsräume für den Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV im RBK können sein:

- Die Erschließung peripherer Räume mit nicht ausreichender Grundversorgung für den regulären Linienverkehr zur schnellen und guten Anbindung mit kurzen Fußwegen als Zubringer zu den Verknüpfungspunkten an den ÖPNV-Achsen.
- Kleine bis mittelgroße Städte mit dispersen Verkehrsverflechtungen, in denen das ÖPNV-Angebot seine Wirkung nicht entfalten oder nur sehr unwirtschaftlich betrieben werden kann.
- Als Ergänzung der Verbindung zwischen zwei oder mehreren nachfragestarken ÖPNV-Bedienungsschwerpunkten (Zu-/Abbringerverkehre, in den Randzeiten).

Zum Einsatz kommen moderne emissionsfreie, elektrisch angetriebene Kleinfahrzeuge. Synergien entstehen durch die Entwicklung einer kooperativen Verkehrsinfrastruktur zur Unterstützung der Vorbereitung für den verstetigten Einsatz autonomer Fahrzeuge auch außerhalb des ÖPNV. Zugleich bestehen Wechselwirkungen mit Maßnahmen im Handlungsfeld ‚Chancen der Digitalisierung‘ durch die Einführung von Verkehrsmanagement- und -techniksystemen für die erforderliche Bereitstellung von Informationen über Baustellen oder Parkverbote, freie Parkplätze und die car-2-car-Kommunikation. Durch einen innovativen Leuchtturm wird zudem öffentliches Interesse für das Thema Mobilität insgesamt sowie insbesondere für den ÖPNV und innovative Mobilität erzeugt.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D1 / D3 / D4 / D5 / Ö7 / Ö8	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Bedarfsverkehre sind zeitlich und örtlich flexibel entsprechend der Nachfrage einsetzbar. Dadurch besteht Potential, Fahrzeuge und Fahrleistung einzusparen. → Auf der anderen Seite erhöht sich die Attraktivität des ÖPNV, der Modal Split-Anteil kann erhöht werden. → Stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der NutzerInnen durch die Flexibilisierung des ÖPNV → Berücksichtigung und Förderung der Inter- bzw. der Multimodalität 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Sicherung der Mobilitätschancen aller Bevölkerungsgruppen unter besonderer Beachtung der Belange mobilitätseingeschränkter Menschen → Förderung des Umweltverbundes → Reduktion von Emissionen/Lärmreduktion → Reduzierung der Verkehrsmenge durch Bündelung der Verkehrsströme → Vorantreiben technischer Innovationen 				
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	sehr hoch	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	hoch	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Basisförderung grundsätzlich 50 %)				
Best-Practice Beispiele	Sitten, Schweiz (SmartShuttle), Berlin, Bad Birnbach				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis als Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Durchführung von ersten Sondierungsgesprächen mit den Verkehrsunternehmen, Kommunen und Anbietern → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Festlegung eines Pilot-Anwendungsbereiches → Konzeptionierung des Angebots mit den öffentlichen und privaten Projektpartnern → Erstellung einer Projektskizze 				

Verkehrsadaptive Netzsteuerung und Verkehrsverflüssigung (LSA)

Handlungsfeld: Chancen der Digitalisierung

Kernaspekte der Maßnahme

- Ausbau der bestehenden Netzsteuerung zur Verkehrsverflüssigung
- Reduzierung der Emissionen und verkehrlichen Belastungen im Rheinisch-Bergischen Kreis und seinen Kommunen

D03



Ziel ist es, die mittlere Fahrgeschwindigkeit durch intelligente Steuerung zu erhöhen und die Standzeiten zu verringern (Stau, Stop and Go-Verkehr). Die Verkehrssteuerung erfolgt in lastrichtungsbezogener Anpassung an die Verkehrsstärken im Tagesgang. Hierzu zählt auch die Harmonisierung von eingeleitetem Verkehr an vielfrequentierten Zuläufen (BAB, Landes- und Kreisstraßen, Kreuzungsbereiche).

Die Lichtsignalanlagen (LSA) werden situativ gesteuert und der aktuellen Verkehrslage angepasst, um so eine ‚Grüne Welle‘ zu ermöglichen. Möglich sind auch Funktionen, wie ein Ampelphasenassistent, der Verkehrsteilnehmer dabei unterstützt, ihr Bremsverhalten zu optimieren und den Ampelphasen anzupassen. Auch bilden digitale Lichtsignalanlagen die technische Grundlage für eine effektive Bevorrechtigung von Einsatzfahrzeugen (z. B. Rettungswagen) oder des ÖPNV (siehe Maßnahme Ö2 – Busbeschleunigung).

Die Maßnahme ist Grundlage für die Einführung einer dynamischen Steuerung der Verkehrsprogramme der Lichtsignalanlagen unter Einbeziehung von Echtzeit-Umweltdaten (Maßnahme D05) und weist Synergien mit den technischen Voraussetzungen für die Einführung autonomer Kleinbusse auf (Maßnahme D02).

Bei der Erneuerung von Lichtsignalanlagen ist darauf zu achten, dass diese eine aktive verkehrsabhängige Steuerung zulassen. Anzustreben ist die Zusammenführung oder Sicherstellung der Vernetzung der Hard- und Software zur Verkehrslenkung des Rheinisch-Bergischen Kreises (Straßenverkehrsbehörde zuständig für die Gemeinden Odenthal, Kürten und die Stadt Burscheid) sowie der Städte Bergisch Gladbach, Leichlingen, Overath, Rösrath und Wermelskirchen für eine integrierte kreisweite Verkehrslenkung. Erforderlich ist die Erweiterung der Verkehrsrechner (Hard- und Software), die Erweiterung der Steuergeräte, Detektoren und der notwendigen Infrastruktur.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D2 / D3 / D5 / Ö2	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verflüssigung des Verkehrs, Reduktion von Stop and Go-Verkehren und Stausituationen → Erhöhung der durchschnittlichen Geschwindigkeiten → Reduktion von Emissionen → Lärmreduktion durch Verringerung der Anfahrvorgänge 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Reduzierung der Verkehrsmenge durch Bündelung der Verkehrsströme → Förderung des Umweltverbundes → Reduktion von Emissionen/Lärmreduktion → Vorantreiben technischer Innovationen 				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand	Projektidee, tlw. In Umsetzung		
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Basisförderung grundsätzlich 50 %)				
Best-Practice Beispiele	Hamburg (ITS-Strategie (Intelligent Transport Systems)),				
Verantwortlichkeit	Straßenbaulastträger (Kürten, Burscheid und Odenthal nicht privilegierte Kommunen, Kreis ist hier Straßenbaulastträger), Rheinisch-Bergischer Kreis (Koordination)				
Erstakteure, Mitwirkende	Straßen.NRW				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Entwicklung einer kreisweiten Strategie zum schrittweisen Ausbau der notwendigen Hard- und Software-Infrastruktur → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Planung und Installation von Verkehrsdetektoren in den verkehrlich belasteten Bereichen in den Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises 				

Digitalisierung von P+R und weiterer Parkraumprojekte

Handlungsfeld: Chancen der Digitalisierung

Kernaspekte der Maßnahme

- Reduzierung und Lenkung der Parksuchverkehre durch Erhebung und Verarbeitung von Echtzeitdaten der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Parkflächen inkl. P+R-Plätzen in den Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises
- Digitalisierung und Vernetzung der Parkraumleitsysteme, Integration der Daten in einem Geoinformationssystem und in der App des VRS im Sinne der Weiterentwicklung zu einer Mobilitäts-App

D04



Parksuchverkehr ist in vielen Bereichen ein belastender Faktor, insbesondere im Hinblick auf Schadstoffgehalte der Luft. Hinzu kommt, dass im Rheinisch-Bergischen Kreis vielfach Verkehrsbelastungen ihren Ursprung außerhalb des Kreisgebietes haben oder durch die verkehrlichen Belastungen im Zulauf auf Köln verschärft werden.

Grundlage eines weiterentwickelten Parkraummanagements ist die Implementierung aktueller und dynamischer Daten zum Parkraum. Mit der digitalen Erhebung der Auslastung in Echtzeit kann die Lenkung der Verkehre deutlich an Effizienz gewinnen und den Parksuchverkehr erheblich reduzieren. Neben den Parkraumdaten der bewirtschafteten und unbewirtschafteten Flächen in den Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises sind auch Echtzeitdaten der P+R-Stellplätze zu integrieren.

Die Daten können zu einer kreisweiten Erweiterung der bestehenden Parkraumleitsysteme genutzt werden, in einem Geoinformationssystem verarbeitet und in die VRS-App eingespeist werden. Längerfristig ist eine Ausdehnung über die Kreisgrenzen durch die Zusammenarbeit und Integration digitaler Parkraumdaten aus den Nachbarkreisen für ein regionales Parkraummanagement anzustreben.



Fotos: pixabay

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D3 / D8 / I3 / I4	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Steuerung und Reduzierung der Parkraumsuchverkehre → In der Folge Verbesserung des Verkehrsflusses → Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des Umweltverbundes durch Einbindung der P+R-Plätze 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit geringere Belastungen für die Anwohner in den betroffenen Gebieten (Reduzierung der Lärm- und Abgasbelastungen, Erhöhung der Verkehrssicherheit) → Flächenverfügbarkeit und Aufwertung des Stadtraums 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (bis 70 %) Land: Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (bis 80 %)		
Best-Practice Beispiele			
Verantwortlichkeit	Kommunen als handelnde Akteure, Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator		
Erstakteure, Mitwirkende	IHK, Dienstleister		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Bestandserhebung Parkraum (ggf. durch Zusammenarbeit mit Universität) → Konzeptentwicklung in den einzelnen Kommunen unter Koordination des Rheinisch-Bergischen Kreises → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Schaffung der technischen Voraussetzungen 		

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

Handlungsfeld: Chancen der Digitalisierung

Kernaspekte der Maßnahme

- Integration von Umweltdaten (Lufttemperatur, Wind, Schadstoffbelastung wie CO₂, Feinstaub, etc.) in die automatisierte Verkehrssteuerung
- Entwicklung einer Schnittstelle zur Integration von Umweltdaten in Echtzeit (ca. 5-min-Raster) ins Signalisierungsprogramm des Netzrechners der automatisierten Verkehrssteuerung

D05



Durch Koordinierung von Lichtsignalanlagen lassen sich Verkehre auf Leistungsachsen bündeln und beschleunigen. Optimierte LSA-Schaltungen tragen durch verkürzte Wartezeiten und reduzierte Halte zur umweltschonenden Verkehrsabwicklung bei. Aktuell erfolgt die Steuerung der LSA vorrangig an festgelegten Signalplänen, die verkehrabhängig umgesetzt werden. Verkehrsdaten aus dem Straßenverkehr werden aus Detektionsschleifen (sog. „Strategieschleifen“ / Induktionsstreifen) und normalen Schleifen an Knotenpunkten erfasst. Diese zählen die Fahrzeuge und messen deren Geschwindigkeit. Daraus ergeben sich Informationen zur Anzahl der Fahrzeuge und es können Reisezeiten berechnet werden.

Kernaspekt der Maßnahme ist eine grundlegende Analyse zum Bestand der Lichtsignalanlagen, um ableiten zu können, welche Anlagen für eine intelligente Verkehrssteuerung bereits geeignet sind und welche nicht. Im Zuge eines etwaigen Austausches von LSA muss darauf geachtet werden, dass LSA die neuen Technologien beherrschen.

Um neben der effizienten auch eine luft- und klimafreundliche Steuerung der Verkehrsbeziehungen sicherzustellen, gilt es neben den Verkehrsdaten eine Schnittstelle zu schaffen, um auch Umweltdaten (Temperatur, Wind, Schadstoffbelastung, etc.) in die Verkehrslenkung einfließen zu lassen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D3 / D5 / I4	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Durch die zusätzliche Berücksichtigung von Umweltdaten in der automatischen Verkehrssteuerung ist es möglich, abhängig von der aktuellen Belastungssituation (Wetter- und Emissionslage) steuernd in den Verkehr einzugreifen → Über LSA kann der Zufluss von Fahrzeugen in Straßenabschnitte reduziert werden, die aktuell eine hohe Schadstoffbelastung aufweisen. → Verbesserung des Verkehrsflusses 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Mit der dynamischen Steuerung von Verkehren unter Einbeziehung aktueller Umweltdaten geht eine Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen einher. → Weniger Lärm- und Abgasbelastungen für die Anwohner in den belasteten Wohngebieten 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (bis 70 %) Land: Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (bis 80 %)		
Best-Practice Beispiele			
Verantwortlichkeit	Straßenbaulastträger (Kürten, Burscheid und Odenthal nicht privilegierte Kommunen, Kreis ist hier Straßenbaulastträger), Rheinisch-Bergischer Kreis (Koordination)		
Erstakteure, Mitwirkende	Dienstleister, Straßen.NRW		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Entwicklung einer Umsetzungsstrategie mit Konkretisierung des Kostenrahmens im Kreisgebiet mit allen beteiligten Akteuren → Bestandserfassung der LSA im Kreis (Identifizierung intelligenter LSA) → Abstimmung mit begleitenden Maßnahmen → Schaffung der technischen Voraussetzungen 		

Angebotsausweitung der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität

Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Ausbau eines bedarfsgerechten und flächendeckenden Ladeinfrastruktur-Basisnetzes im öffentlichen und halböffentlichen Raum (u.a. Mobilstation, Parkhäuser/-plätze, P+R-Plätze, Pendlerparkplätze und öffentliche Einrichtungen)
- Ausweitung des Netzes der DC-Ladestationen, prioritär an den BAB und Bundesstraßen
- Verringerung der Nutzungsbarrieren bei E-Fahrzeugen (insb. auch durch Vereinheitlichung des Buchungs-Bezahlungssystems; Integration in einer RFID-Card/App)

102



Ladestationen sind eine wesentliche Voraussetzung für die stärkere Nutzung der Elektromobilität. Stand 01/2019 gibt es 25 öffentlich zugängliche Ladestationen im Kreisgebiet. An der BAB 4 und bei A.T.U. in Overath, der BAB 3 Rösrath, der BAB 1 in Wermelskirchen und dem ALDI-Markt in Bergisch Gladbach Schildgen befinden sich zudem insgesamt acht Schnellladesäulen.

Für eine Senkung der Nutzungsbarrieren ist das bestehende Angebot zu einem flächendeckenden Netz an Ladeinfrastrukturen auszubauen. An Orten, an denen Fahrzeuge länger parken bzw. wo dienstlich genutzte Fahrzeuge (auch Carsharing) aufgeladen werden können, sind weitere AC-Ladeinfrastrukturen einzurichten. Für eine attraktives Angebot sind zudem an zentralen und frequentierten Standorten in den Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises Schnellladeinfrastrukturen einzurichten, um auch bei kurzen Standzeiten Elektromobilität im Alltag sicherzustellen.

Zum Ausbau der Lademöglichkeiten des überregionalen Verkehrs sind an geeigneten Standorten entlang der Bundesautobahnen und Bundesstraßen Ladeangebote einzurichten.

Bei der Einrichtung neuer Ladeinfrastruktur sollte darauf geachtet werden, dass die Nutzung der Ladesäulen durch die Integration in ein einheitliches System – eine RFID-Karte oder App zur Freischaltung und Abrechnung des Ladevorgangs – für die Kunden möglichst unkompliziert und komfortabel gestaltet wird.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	I6 / M1 / W5	Quelle(n):	→ Politik (Kreis und Kommunen) → Auftaktbefragung → Regionalkonferenz
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Sicherstellung der Elektromobilität durch Ausbau des Angebots an Ladeinfrastruktur an öffentlichen und halböffentlichen Standorten		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Mittelbar durch den stärkeren Einsatz von Elektrofahrzeugen: Reduktion der Abgas- und Lärmemissionen		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee/durch Externe tlw. in Umsetzung
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, maximal 60 % bis höchstens 3000 Euro pro Ladepunkt Land: progres.NRW „Emissionsarme Mobilität“, maximal 50% bis höchstens 5000 Euro je Ladepunkt Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (LifE) (bis 60 %, je AC-Ladepunkt max. 3.000 Euro, je DC-Ladepunkt max. 30.000 Euro)		
Best-Practice Beispiele			
Verantwortlichkeit	Kommunen, Straßenbaulastträger (Kürten, Burscheid und Odenthal nicht privilegierte Kommunen, Kreis ist hier Straßenbaulastträger)		
Erstakteure, Mitwirkende	Rheinisch-Bergischer Kreis, Unternehmen, Energieversorger		
Nächste Schritte	→ Entwicklung einer Ausbaustrategie der AC-/DC-Ladeinfrastruktur mit Kostenrahmen im Kreisgebiet mit allen beteiligten Akteuren → Abgestimmte Fortführungen des bisherigen Ausbaus → Bemühung um Fördermittel ergänzend zum Förderprojektes „Mobilstationen“ für den Baustein Ladesäulen Elektromobilität		

Parkraumbewirtschaftung und Optimierung des Parkraummanagements

Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze bzw. Ausweitung der vorhandenen Parkraumbewirtschaftung zur Harmonisierung der Auslastung
- Staffelung der Parkgebühren nach Zonen und Bewirtschaftungszeiten, ggf. perspektivisch auch nach Fahrzeuggröße
- Sinnvoller Rückbau von Stellplätzen, Veränderung der Aufstellungsart oder die Umwandlung von Pkw- in Fahrradstellplätze, Abbau von Gehwegparken

103



Durch Parkraummanagement soll der Pkw-Verkehr in den sensiblen Innenstadtbereichen der Städte und Gemeinden effizienter gelenkt werden. Gleichzeitig soll die Erreichbarkeit zentraler, innerstädtischer Bereiche gesichert bleiben. Zur Verbesserung der derzeitigen Situation im ruhenden Verkehr ist eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung notwendig, insbesondere auch zur attraktiveren Gestaltung von Straßenräumen für Nutzer anderer Verkehrsmittel.

Durch eine verstärkte Parkraumbewirtschaftung und eine Anpassung der Parkgebühren im öffentlichen Raum wird der Verkehrsfluss in die zentralen Innenstadtbereiche mit dem Individualverkehr verringert und gleichzeitig der Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert. Ferner tritt eine Verbesserung der derzeitigen Situation im ruhenden Verkehr ein. Durch Veränderung von Pkw-Stellplätzen können innerstädtische, attraktive Flächen offener und moderner gestaltet werden und zu mehr Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger führen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D3 / D5 / I3 / I4 / I5	Quelle(n):	→ Auftaktbefragung der Städte- und Gemeinden → Politik
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Verkehrslenkende Effekte → Verringerung des Parkdrucks → gleichmäßigere Verteilung der Nachfrage auf Straßenraum und Sammelanlagen bis hin zu erhöhten Parkchancen für Bewohner → Verringerung des Individualverkehrs durch Veränderung der Verkehrsmittelwahl		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Reduzierung des Parksuchverkehrs und damit der Belastung der Anwohner in den betroffenen Gebieten → Flächenverfügbarkeit und Aufwertung des Stadtraums → Reduktion von Lärm- und Abgasemissionen		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurz- bis mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (bis 70 %) Land: Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (bis 80 %)		
Best-Practice Beispiele	Beispiel Aachen – Entspannt in die City		
Verantwortlichkeit	Kommunen als handelnde Akteure, Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator		
Erstakteure, Mitwirkende	Dienstleister (Betreiber/Bewirtschafter der Parkflächen)		
Nächste Schritte	→ Entwicklung einer Umsetzungsstrategie mit Kostenrahmen im Kreisgebiet mit allen beteiligten Akteuren → Hierbei insbesondere Abstimmung mit begleitenden Maßnahmen wie I04 – Programm zur Verringerung oberirdischer Stellplätze; I05 – Anpassung von Stellplatzsatzungen in den Kommunen und D04 – Digitalisierung von Parkraum		

Programm zur Verringerung der oberirdischen Stellplätze

Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Reduzierung von oberirdischen Stellplätzen um 10 %, um Flächen für den Ausbau eines attraktiven alternativen Mobilitätsangebots unter Förderung des Umweltverbundes und der Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger zu schaffen
- Eingrenzung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung für Verkehrsinfrastruktur zum Erhalt einer hohen Lebensqualität im Rheinisch-Bergischen Kreis

104



Vor dem Hintergrund der mit den Mobilitätszielen formulierten Maßgaben für die Mobilitätsentwicklung, den im Klimaschutzkonzept enthaltenen und politisch bestätigten Zielwerten zur Emissionsreduzierung sowie u.a. den bundepolitischen Grenzwerten zum Flächenverbrauch (20-ha bzw. 30-ha-Ziel) ist die Reduzierung von oberirdischen Stellplätzen als Querschnittsmaßnahme zu verstehen, durch die Flächen für den Ausbau weiterer Mobilitätsangebote und auch für Freiräume geöffnet werden.

Rad- und Fußverkehr/Aufenthaltsqualität

Hieraus erwachsen große Potenziale für die städtebauliche Gestaltung und attraktive Freiraumgestaltungen. So lässt sich der Straßenraum platzsparend (z.B. durch Wegfall fahrbahnbegleitenden Parkens und den Häusern vorgelagerter Stellplätze) und nach den Belangen der Fußgänger (und Radfahrer) anlegen.

ÖPNV

Selbst bei weiterer Ausweitung des Angebots stehen die Fahrzeuge, mit denen des Individualverkehrs im selben Stau. Mit Flächenkapazitäten durch Reduzierung von Stellplätzen in störungsanfälligen Bereichen können die Flächen zielgerichtet für Beschleunigungsmaßnahmen des ÖPNV eingesetzt werden.

Multimodalität

Mit der Einrichtung von Mobilstationen schafft der Rheinisch-Bergische Kreis ein kreisweites Netz aus Knotenpunkten zur multimodalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. Darüber hinaus ist die weitere Einrichtung von Bike- und Carsharing-Angeboten und die Einrichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen vorgesehen, für die an geeigneten Standorten Pkw-Stellplätze umgenutzt werden können.

Alternative Antriebe

Nutzung der Flächen für die kreisweite Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur für alternative Antriebstechnologien.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A1 / A15 / D3 / D4 / D5 / I2 / I3 / I5 / K1 / M1 / Ö2 / W4	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid gray; background-color: #cccccc; padding: 5px; margin: 2px;">I</div> <div style="border: 1px solid gray; background-color: #cccccc; padding: 5px; margin: 2px;">II</div> <div style="border: 1px solid gray; background-color: #ffcc00; padding: 5px; margin: 2px;">III</div> <div style="border: 1px solid gray; background-color: #008000; padding: 5px; margin: 2px;">IV</div> <div style="border: 1px solid gray; background-color: #ffcc00; padding: 5px; margin: 2px;">V</div> </div>		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Generierung von Ausbauflächen für weitere Maßnahmen in allen Handlungsfeldern des Mobilitätskonzeptes → Mögliche Zunahme von Parkraumsuchverkehren und deren Auswirkung auf den Verkehrsfluss werden durch effizienzsteigernde Maßnahmen aus den Handlungsfeldern ‚Chancen der Digitalisierung‘ und ‚Verträgliche Abwicklung motorisierter Individualverkehr‘ reduziert 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Unterstützende Grundlage zur Verbesserung des Mobilitätsangebots und um die Zielstellungen des Rheinisch-Bergischen Kreises für seine künftige Mobilitätsentwicklung zu gestalten → Verringerung des Versiegelungsgrades bzw. Begrenzung der Neuversiegelung → Möglichkeiten zur Aufwertung, Umgestaltung und Öffnung von Flächen für neue Nutzungen für die Bevölkerung des Rheinisch-Bergischen Kreises → Längerfristig Reduzierung der verkehrlichen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr bei Umstieg auf den Umweltverbund 		
Kosten-Nutzen	5	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	niedrig	Umsetzungszeitraum	Kontinuierlich
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Keine Förderung für alleinigen Rückbau, allerdings in Kombination mit Nachnutzung Bund: Bundeswettbewerb „Klimaschutz durch Radverkehr“ (bis 70 %) Land: Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (bis 80 %)		
Best-Practice Beispiele	Zeughausstraße Bern		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis, Städte und Gemeinden		
Erstakteure, Mitwirkende	Sonstige Straßenbaulastträger, Grundstückseigentümer		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Identifizierung von oberirdischen Parkflächen zur Umsetzung von Maßnahmen aus den anderen Handlungsfeldern mit besonderer Wirkung hinsichtlich der Erreichung der Mobilitätsziele → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Überführung der Flächen in eine andere Nutzung unter Sicherstellung der Auswirkungen auf den motorisierten Individualverkehr 		

Anpassung von Stellplatzsatzungen in den Kommunen

Handlungsfeld: **Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs**

Kernaspekte der Maßnahme

→ Austausch der Kommunen im Rheinisch-Bergischen Kreis über die Steuerungsmöglichkeiten des Stellplatzangebots (und des Fahrrad-Abstellangebots) nach der neuen NRW-Bauordnung mit dem Ziel möglichst ähnlicher Satzungen

105



Das neue Baurecht (BauModG-NRW aus 2018) enthält weiterhin die Satzungsermächtigung für die Städte und Gemeinden, mit angepassten Satzungsinhalten den Stellplatzbedarf und damit längerfristig die Verkehrserzeugung zu steuern. Dabei hat der Gesetzgeber ausdrücklich das Abstellen von Fahrrädern als Aufgabe vorgegeben – ob in der Kommunen viel Rad gefahren wird oder nicht.

Es wäre nicht nur eine Erleichterung für Investoren und Architekturbüros, wenn nicht in jeder Gemeinde andere baurechtlich-ortsrechtliche Regelungen gelten. Die kommunalpolitische Diskussion sowie die Praxis der Bauüberwachung gestalten sich auch leichter, wenn im Rheinisch-Bergischen Kreis möglichst ähnliche Prinzipien für die Stellplatzpolitik verfolgt werden.

Deshalb wird vorgeschlagen auf Basis der 2019 vrsl. neu veröffentlichten Mustersatzung der kommunalen Spitzenverbände und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW auf Kreisebene einen Austausch entsprechend gemeinsamer Leitbilder der Verkehrsentwicklung anzustoßen und ein gemeinsames Vorgehen zu Stellplatzsatzungen zu entwickeln.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	I4 / M4	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Langfristige Entlastung des Straßenraums → Förderung zum Umstieg auf nicht motorisierte Verkehrsmittel bei barrierefrei zugänglichem Fahrradparken → Impuls für Carsharing als Minderungstatbestand in der Stellplatzpflicht 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Attraktiver Wohnungsbau durch Einbezug möglichst vieler Mobilitätsoptionen am Wohnstandort → Verringerung der versiegelten Fläche im Wohnumfeld und Nutzung der Freifläche für Freizeitnutzungen – Erhöhung der Lebensqualität der Bewohner 				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	keine				
Best-Practice Beispiele	v.a. Umsetzung in Hessen und regional auch bei Klein- und Mittelstädten in der Schweiz („Städtekonferenz Mobilität“)				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis, Kommunen				
Erstakteure, Mitwirkende	Stadt- und Verkehrsplanung sowie Bauüberwachung der Kommunen, Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM), IHK Köln				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Klärung der koordinierenden Rolle des Rheinisch-Bergischen Kreises und der langfristigen Ziele und Möglichkeiten → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Implementierung einer Arbeitsgruppe bzw. Aufnahme des Themenschwerpunktes im kommunalen Lenkungsreis oder dem „Runden Tisch Radverkehr“ nach Vorarbeiten im Zukunftsnetz Mobilität NRW (Überarbeitung der Broschüre Stellplatzsätzen) 				

Konzept zur Einrichtung von ElternTaxiZonen an Schulen

Handlungsfeld: Verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Zur Organisation der Hol- und Bringverkehre an Schulen für einen umfeldverträglichen Ablauf der Verkehrsvorgänge können Hol- und Bringzonen eingerichtet werden
- Umwandlung von Parkständen (bzw. zeitlich eingeschränktes Halteverbot) oder Umwandlung anderer verfügbaren Flächen in Hol- und Bringzonen im näheren Umfeld der Schule
- Gleichzeitig Förderung der Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Schule

106



Insbesondere für Kinder und Jugendliche ist die selbständige Bewältigung des Schulwegs, ob zu Fuß, mit dem Fahrrad oder Roller, für die Entwicklung ihrer Fähigkeiten und Kompetenzen wichtig. Neben der gesundheits- und motorikfördernden täglichen körperlichen Aktivität dient der Schulweg auch der Entfaltung kognitiver und sozialer Fähigkeiten. Durch die selbständige Teilnahme am Verkehr erlernen Kinder früh verkehrssicheres Verhalten und bilden ihrer Gesundheit und der Umwelt förderliche Mobilitätsgewohnheiten aus. Grundsätzlich sollen Schüler deshalb selbständig zur Schule kommen.

Für den dennoch vorkommenden Hol- und Bringverkehr können Hol- und Bringzonen angelegt werden, wodurch sich die z.T. chaotischen und unübersichtlichen Verkehrssituationen besser organisieren lassen und Störungen des Schulbusverkehrs vermeiden lassen. Zwei bis drei Hol- und Bringzonen werden in circa 500 Meter Entfernung der Schule an verkehrlich geeigneten Standorten eingerichtet, damit sich das Verkehrsaufkommen nicht direkt vor der Schule konzentriert und Schulkinder, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad kommen nicht durch die Pkw's gefährdet werden.

In einigen Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises wird das Konzept der ElternTaxiZonen schon erfolgreich durchgeführt. Eine gemeinsame Abstimmung unter den Kommunen evtl. in Koordination des Rheinisch-Bergischen Kreises könnte dazu führen, dass weitere Kommunen das Konzept an ihren Schulen einsetzen und zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Ein gemeinsamer Leitfaden könnte die Kommunen bei der Umsetzung unterstützen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A19 / K1 / M7	Quelle(n):	→ Kommunen (Politische Beschlüsse, Planwerke) → Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> I II III IV V </div>		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verflüssigung des Verkehrs an Schulen zu Verkehrsspitzenzeiten → Abbau von Konkurrenzen öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr → Verbesserung der Verkehrssicherheit 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Förderung der Selbständigkeit und der Verkehrssicherheit von Schulkindern → Verminderung von Lärm- und Abgasemissionen im direkten schulischen Umfeld 		
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	kommunal tlw. in Umsetzung
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	keine		
Best-Practice Beispiele	Beispiel Bergisch Gladbach Grundschule im Stadtteil Hand		
Verantwortlichkeit	Kommunen, Schulen		
Erstakteure, Mitwirkende	Rheinisch-Bergischer Kreis als Initiator, Polizei, Ordnungsämter, Schulen, Schülerinnen und Schüler, Verkehrsunternehmen		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Fortführung der bisherigen Initiative an weiteren Schulstandorten in Abstimmung mit allen Akteuren → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Evtl. Erstellung eines gemeinsamen Leitfadens zum abgestimmten Vorgehen im Kreisgebiet 		

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

Handlungsfeld: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kernaspekte der Maßnahme

- Erhöhung der Bekanntheit und Sichtbarkeit vorhandener und künftiger Mobilitätsangebote durch Bündelung unter dem Markendach „RheinBergMobil“
- Senkung aktueller Zugangshemmnisse und Erhöhung der Nutzerzahlen
- Verknüpfung mit der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit in Unterstützung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Mögliche Formate: Website, Plakate, Flyer, Radiowerbung/Videospot, etc.

K01



Für die Kommunikation und Vermarktung des kreisweiten Mobilitätsangebots wird die Marke „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“ weiterentwickelt und zielgruppenorientierte Angebote sowie die entsprechende Kommunikation und Vermarktung nach innen und außen geschaffen. Ziel ist die Entwicklung eines medienübergreifenden Marketingkonzepts, um auf die Vielfalt der unterschiedlichen Verkehrsangeboten hinzuweisen, die es bereits heute im Rheinisch-Bergischen Kreis gibt und die zukünftig geschaffen werden.

Die Platzierung des bestehenden Mobilitätslogos des Rheinisch-Bergischen Kreises auf allen Produkten und Informationsmedien schafft ein wiederkehrendes Erkennungsmerkmal. Durch die Erhöhung der Präsenz wird die Zusammengehörigkeit bei folgenden Angeboten nach außen kommuniziert:

- Bussen
- (E-)Carsharing-Fahrzeuge
- Leihfahrrädern
- auf allen Medien und Produkten der Fahrgastinformation, des Marketings und give aways
- Haltestellen
- Mobilstationen
- Fahrradstationen und Fahrradboxen
- E-Carsharing-Stellplätzen
- B+R und P+R-Anlagen

Auch die Integration in das städtebauliche Umfeld ist ein Ansatzpunkt zur Steigerung der Präsenz der Mobilitätsangebote im Rheinisch-Bergischen Kreis, wobei das Spannungsfeld zwischen Auffälligkeit im und Integration in den Stadtraum zu beachten ist. Um potenzielle Kunden bereits im Informationsprozess auf die im Kreisgebiet vorhandenen Mobilitätsangebote aufmerksam zu machen und für bestehende Kunden die Zugänglichkeit und Möglichkeiten sich zu informieren zu verbessern, kann eine Onlinepräsenz zur übersichtlichen Bündelung erstellt werden (Unterwegs im Rheinisch-Bergischen Kreis – Internetseite, Maßnahme K2).



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	K2 / K3 / K7 / K8 / A3 / D1 / M1 / M2 / K4	Quelle(n):	→ Regionalkonferenz → Kreispolitik
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Stärkung des Mobilitätsangebots im Kreisgebiet zugunsten einer höheren Nutzung des Umweltverbundes und von Sharing-Angeboten → Ein höherer Modal Split des Umweltverbundes geht mit einer Reduzierung des Fahrtenaufkommens im motorisierten Individualverkehr einher. Dies trägt zu einer Verflüssigung sowie Reduzierung des Verkehrs bei.		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Durch vermehrte Bewerbung der Mobilitätsangebote kommt es zu einer Erhöhung der Fahrgast-/Nutzerzahlen und in Folge zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen		
Kosten-Nutzen	5	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement „FöRiMM“ (wird aktuell aufgelegt)		
Best-Practice Beispiele	Marketingkampagne G´scheid Mobil München		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg		
Nächste Schritte	→ Implementierung der Arbeitsgruppe Öffentlichkeitsarbeit gemeinsam mit den Kommunen/Fachämtern → Erarbeitung eines gemeinsamen Marketingkonzeptes evtl. unter Beteiligung eines externen Fachbüros (Bemühung um Fördermittel)		

Informationsseite „einfach.besser.ankommen.“ im Rheinisch-Bergischen Kreis“

Handlungsfeld: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kernaspekte der Maßnahme

→ Einrichtung einer zentralen Internetseite „einfach.besser.ankommen. im Rheinisch-Bergischen Kreis“ zur Übersicht über alle Mobilitätsangebote im Design der Mobilitätsmarke „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“

K02



Zur Verbesserung der Informationsmöglichkeiten und Vermarktung des kreisweiten Mobilitätsangebots unter der Marke „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“ wird eine zentrale Informationsseite initiiert. Diese firmiert unter dem Titel „einfach.besser.ankommen. im Rheinisch-Bergischen Kreis“ und bündelt im Corporate Design der Mobilitätsmarke die bestehenden und künftigen Mobilitätsangebote im Rheinisch-Bergischen Kreis. Langfristig ist die Integration aller Mobilitätsangebote im Rheinisch-Bergischen Kreis anzustreben, so dass eine zentrale Informationsquelle entsteht.

Zu integrierende Angebote sind:

- Straßen- und schienengebundener ÖPNV
- (E-)Carsharing-Fahrzeuge
- Ladeinfrastruktur (Pkw und Fahrrad)
- Leihfahrräder
- Fahrradboxen
- B+R und P+R-Anlagen
- Aktuelle Verkehrsbeschränkungen/Baustellen und Umleitungen

So werden auch potenzielle Kunden bereits im Informationsprozess auf die Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht und für bestehende Kunden werden die Möglichkeiten, sich zu informieren verbessert.

Für die Implementierung der Internetseite können die im Rahmen der REGIONALE 2025 erarbeiteten Bestanderfassungen zum öffentlichen Verkehr, zum öffentlichen Verkehr, Radwegenetz und zur Wirtschaft genutzt werden.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	K1 / A / Ö / I / M / D	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Stärkung des Mobilitätsangebots im im Kreisgebiet zugunsten einer höheren Nutzung des Umweltverbundes und von Sharing-Angeboten → Ein höherer Modal Split des Umweltverbundes geht mit einer Reduzierung des Fahrtenaufkommens im motorisierten Individualverkehr einher. Dies trägt zu einer Verflüssigung des Verkehrs bei. 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Durch die vereinfachte Informationsbereitstellung für potentielle Kunden, können sich die Nutzerzahlen von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erhöhen was in der Folge zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen beiträgt → Durch die vereinfachte multimodale Nutzung von Verkehrsmittel erhöht sich die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger 				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement „FöRiMM“ (wird aktuell aufgelegt)				
Best-Practice Beispiele	Internetplattform Bremen (https://www.bremen.de/leben-in-bremen/mobilitaet-und-verkehr)				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Vernetzung der verschiedenen Informationskanäle und Eruiierung der Schnittstellen zur Integration in eine (kartographische) Darstellung → Nutzung der kartographischen Grundlagen (Bestandserfassungen) im Zuge der REGIONALE 2025 → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Schrittweiser Aufbau der Internetseite mit den einzelnen Modulen 				

Mobilitätskampagnen

Handlungsfeld: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kernaspekte der Maßnahme

- Kreisweite Durchführung von Mobilitätskampagnen in Koordination des Rheinisch-Bergischen Kreises gemeinsam mit allen acht Kommunen (z.B. Stadtradeln, Informationskampagnen Elektromobilität, Kreisweiter Mobilitätstag, etc.)
- Nutzung der Synergien zu bestehenden andauernden Mobilitätskampagnen, z.B. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche jeweils im September

K04



Um die Bürgerinnen und Bürger im Rheinisch-Bergischen Kreis für Verkehrsthemen zu sensibilisieren und Aufmerksamkeit zu erhalten, sollen die in den letzten Jahren durchgeführten Mobilitätskampagnen stetig weitergeführt und ausgebaut werden.

Hierzu zählen Kampagnen zum Radverkehr:

- Aktion Stadtradeln (gemeinsames Sammeln von Fahrradkilometern an 21 festgelegten Tagen)
- Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ (Förderung des Fahrrads als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit)

Öffentlichkeitsarbeit zum ÖPNV:

- Marketingkonzept „Der neue Takt für deinen Bus“ im Zuge der Ausweitung des Taktangebotes im Rheinisch-Bergischen Kreis

Informationen zur Elektromobilität:

- Testtage für Elektromobilität (Bürgerinnen und Bürgern oder auch der Wirtschaft Elektromobilität näher bringen – zum Anfassen)

Integrierte Mobilitätskampagnen:

- Durchführung eines kreisweiten Mobilitätstages (Informationsstände für Bürgerinnen und Bürger, kostenlos Fahrten mit dem ÖPNV, Testfahrten mit Pedelecs, etc.)



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	K1 / K2 / M1 / M7	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Inwertsetzung von Mobilitätsmaßnahmen durch Sichtbarkeit und direkte Ansprache der Bevölkerung → Bekanntmachung der Mobilitätsangebote mit dem Ziel der Verlagerung vom Pkw auf Bus/Fahrrad				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Imagegewinn der jeweiligen Verwaltung in der lokalen und regionalen Öffentlichkeit → Reduktion von CO ₂ durch Verlagerung von Pkw Fahrten auf dem Umweltverbund				
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	Relativ gering	Erreichter Planungsstand	tlw. in Umsetzung/ In Planung/Projektidee		
Laufende Kosten	Gering, aber personeller Aufwand	Umsetzungszeitraum	kontinuierlich		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRiMM) (80%)				
Best-Practice Beispiele	Europäische Mobilitätswoche in zahlreichen Städten und Gemeinden Stadtradeln im Rheinisch-Bergischen Kreis 2018				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, lokale Wirtschaft, Verkehrsunternehmen, zivilgesellschaftliche Organisationen				
Nächste Schritte	→ Erfahrungstransfer aus der Europäischen Mobilitätswoche mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → jährlicher kreisweiter Eventkalender für die abgestimmte Terminplanung mehrerer Akteure/Kommunen				

Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem

Handlungsfeld: Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

Kernaspekte der Maßnahme

- Ausbau zentraler Haltestellen und Haltepunkte zu attraktiven Mobilstationen für alle Verkehrsteilnehmer als moderne „Mobilitätsdrehscheiben“
- Entwicklung eines kreisweit flächendeckenden Netzes von Mobilstationen mit 21 Standorten in allen acht Kommunen
- Vernetzung von ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr und E-Carsharing sowie weiterer Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen
- Modular aufgebaut und barrierefrei ausgestaltet

M01



Ziel der Maßnahme ist die Vermeidung und Verlagerung von Pkw-Fahrten durch die Einrichtung von Mobilstationen an zentralen Haltepunkten des öffentlichen Verkehrs. Mobilstationen erleichtern den Zugang zur multimodalen Mobilität. Durch die Bereitstellung neuer Mobilitätsangebote und der Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel kann der Pkw-Besitz gesenkt werden. Die neu geplanten Angebotsbausteine sind:

- (Digitale) Informationsstelen
- Mitfahrbörse
- Mitfahrbänke
- Fahrradboxen
- Herkömmliche Fahrradabstellanlagen
- Pedelec-Verleihsystem
- E-Carsharing
- Park & Ride – Anlagen

Die Mobilstationen werden einheitlich im Design des Landes NRW ausgestaltet und mit einer Marketingkampagne beworben. Eine wichtige Grundlage ist die Nutzung aller neuen Mobilitätsangebote mit dem eTicket des VRS als Zugangsmittel und die Integration der Angebote in die bestehende VRS-App zur Information und Buchung der Angebote.

Dem Ziel der „Mobilität aus einer Hand“ folgend, übernimmt der Rheinisch-Bergische Kreis als Aufgabenträger des ÖPNV mit den beiden lokalen Verkehrsunternehmen wupsi und RVK die Zuständigkeit über die übergreifenden Maßnahmenbausteine (z.B. Fahrradboxen, Pedelec-Verleih, E-Carsharing und Informationsstelen). Bausteine, die kein übergreifendes System benötigen (Park & Ride-Anlagen, herkömmliche Fahrradabstellanlagen und Mitfahrbänke), werden durch die Kommunen beantragt und unterhalten.



Foto: Offenbürg 2015

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A3 / A19 / D1 / I2 / K1 / K2 / M7 / Ö1 / Ö2 / Ö4 / Ö5	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Erhöhung der Attraktivität von (barrierefreien) ÖPNV-Haltestellen und Verknüpfungspunkten durch die Integration weiterer Serviceangebote mit komfortablen Wartesituationen → Sichtbarmachung der multimodalen Mobilitätsangebote an städtebaulich und/oder verkehrlich attraktiven Standorten sowohl in zentraler Ortslage oder am Ortsrand → Beschleunigung der ÖPNV-Achsen durch die Fokussierung auf ausgewählte zentrale Haltestellen mit hoher Verknüpfungsfunktion zum Ergänzungsnetz im lokalen Bereich → Erhöhung des Dienstleistungsangebotes in (kleinen) Kommunen 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Beitrag zur Reduzierung des Individualverkehrs, des Flächenverbrauchs und der Emissionen durch Förderung der Multimodalität und des Umweltverbundes → Erhöhung der Sichtbarkeit des ÖPNV und der angebotenen Mobilitätsangebote durch Gestaltung und Vermarktung der Mobilstationen → Schaffung neuer, attraktiver Mobilitätsangebote für die Bevölkerung im Kreisgebiet und vereinfachte Nutzung umweltfreundlicher Mobilität 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	Sehr hoch	Erreichter Planungsstand	Förderantrag gestellt (März 2019) / Umsetzung in Bearbeitung
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	36 Monate (ab Förderbescheid)
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Kommunaler Klimaschutz.NRW Förderquote 80% (90 % bei Haushaltsicherung) Förderbescheid für Mitte 2019 erwartet		
Best-Practice Beispiele	Mobilstationen Offenburg		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, wupsi, Regionalverkehr Köln, Mobilitätsdienstleister		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Abgabe der formalen Förderanträge März 2019 → Recherche erster Partner/Mobilitätsakteure → Erhalt der Förderbescheide (voraussichtlich Sommer 2019) → Ausschreibung der strategischen Partner/Dienstleister → Umsetzung der baulichen Maßnahmen 		

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

Handlungsfeld: Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Kernaspekte der Maßnahme

- Anstoß und Weiterentwicklung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) im Rahmen der Marke „RheinBergMobil – einfach.besser.ankommen.“ in Unternehmen im Kreisgebiet
- Verbesserung der betrieblichen Mobilität (Arbeits- und Dienstwege)
- Quartiers- bzw. Standortbezug im gemeinsamen Handeln für Erreichbarkeit ohne eigenes Auto und Service der Standortgemeinschaft
- Interkommunale Partnerschaften bei starker Pendlerverflechtung, um gleichzeitig sowohl an der Quelle wie am Ziel mit Anreizen und Service anzusetzen.

M02



Die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement – dh. Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität von Mitarbeitenden - beginnt damit, dass benachbarte Betriebe und Unternehmen sich bei einem abendlichen get-together gegenseitig vorstellen und gemeinsame Ansätze zur Verbesserung der Mobilität identifizieren. Zu Beginn wird dieser Austausch unterstützt durch den politischen Willen (hochrangige Repräsentanten) und Fachexperten.

Dieser Ansatz baut auf den laufenden Erfahrungen im Projekt der BUW „Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck - BMM HOCH DREI“ auf und ist möglicherweise in benachbarten Arbeitsplatzschwerpunkten von Wermelskirchen, Burscheid und Leichlingen zur Erprobung besonders geeignet. Das derzeit in Planung befindliche Schnellbussystem aus der Rheinschiene zu diesen (eben auch Einpendler-)Kommunen (Maßnahme Ö1) wird damit flankiert. Von besonderer Bedeutung ist hierbei auch die Verfügbarkeit eines JobTickets.

Die komplette Beförderungskette Tür zu Tür überschreitet typischerweise Kommunalgrenzen, z.B. nach Leverkusen, Köln, Bergisch Gladbach, Remscheid, Bonn. Statt nur am Ziel des Pendelns restriktiv anzusetzen (z.B. nach Luftreinhalteplan) werden Pull-Anreize an der Quelle des Verkehrs (erste Meile zum ÖPNV) mit Push-Maßnahmen am Ziel (Stellplatzbewirtschaftung) und Mobilitätsangeboten kombiniert. Die gemeinsame Betrachtung von Unternehmen bzw. der Mitarbeitermobilität in einem Quartier oder Gewerbegebiet erlaubt ggf. unternehmensübergreifende Mobilitätslösungen, u.a. durch Skaleneffekte.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	M7 / M11 / Ö1	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Entlastung des lokalen Straßennetzes und Einsparung von Stellplätzen am Arbeitsplatz → Verbesserung der Erreichbarkeit der Arbeitsstelle ohne Auto → Infrastrukturelle oder ÖPNV-betriebliche Maßnahmen für das Gebiet werden durch Mobilitätsmanagement flankiert und so besser in Wert gesetzt 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Betriebliches Mobilitätsmanagement füllt relativ kurzfristig die Lücke zwischen nötigen Verkehrsentlastungen (NOx, Feinstaub, CO₂, Flächeninanspruchnahme, ...) einerseits und begrenztem (infrastrukturellem) Maßnahmenrepertoire → Verbesserung der Erreichbarkeit der örtlichen Wirtschaft und Mobilitätssicherung der Mitarbeitenden, dadurch verbessertes Arbeitsklima (effizienteres Arbeiten) 				
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	kontinuierlich		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement (FöRiMM) (80%)				
Best-Practice Beispiele	Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck - BMM HOCH DREI 2019 anlaufendes Bündnis von Bonn & Rhein-Sieg-Kreis „BMM Bonn Rhein-Sieg“ mit Schwerpunkt großer Arbeitgeber im Bundesviertel (Bundesförderung „Leadcity“ Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW bzw. den VRS)				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen (Wirtschaftsförderung), Rheinisch-Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (RBW), IHK, Kreishandwerkerschaft, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Fahrradfachhandel, Hochschulen (Evaluation)				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Identifizierung von Teilraum und Akteuren mit Eigeninteresse, der personellen Möglichkeiten bzw. der absehbaren Förderkulisse → Organisation eines Informationsabends zum Thema „Betriebliches MM“ in Zusammenarbeit mit Rheinisch-Bergischem Kreis und Rheinisch-Bergischer Wirtschaftsförderung in geeignetem Teilraum 				

Mobilitätsmanagement in der Kreisverwaltung

Handlungsfeld: Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Kernaspekte der Maßnahme

- Die Kreisverwaltung als Betrieb: Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für Mitarbeitende und Besucher am Kreishausstandort als Beitrag zur besseren Erreichbarkeit, zum Umweltschutz und als Vorbild für andere Betriebe

M03



Seit 2017 werden innerhalb der Projektgruppe „Innerbetriebliche Mobilität“ Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität der Mitarbeitenden erarbeitet und geprüft. Zu Beginn wurde dazu eine Mitarbeiterbefragung zur Abfrage des derzeitigen Mobilitätsverhaltens sowie von Wünschen und Anregungen zur Mobilität durchgeführt. Die aus der Projektgruppe entstehenden Maßnahmen werden in ein Gesamtkonzept des Betrieblichen Mobilitätsmanagements überführt, das sich an anderen geplanten Mobilitätsmanagementprojekten wie z.B. der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes orientiert.

Bausteine sind u.a. die verbesserte Fahrgastinformation im Kreishaus durch digitale Echtzeitinformationen, Anschaffung von flexibel nutzbaren umweltfreundlichen Dienstfahrzeugen sowie die Einrichtung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten.

Mit der Umsetzung betrieblicher Mobilitätsmaßnahmen kann die Kreisverwaltung als gutes Vorbild für eine nachhaltige Mobilität vorantreten und weiteren Betrieben im Kreisgebiet sowie Bürgerinnen und Bürgern einen Anstoß zum nachhaltigen Mobilitätsverhalten geben.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A19 / K7 / M2 / M7 / M11	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis (Politik)
Erreichung Mobilitätsziele	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> I II III IV V </div>		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verbesserung der Mobilität der Mitarbeitenden (Reduzierung von Parkraum, Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, flexiblere Nutzung von Dienstfahrzeugen, etc.) → Reduzierung der Verkehrsbelastung im Stadt- und Kreisgebiet → Förderung des öffentlichen Verkehrs durch mehr Fahrgäste (Mitarbeiter des Rheinisch-Bergischen Kreises) 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Gesundheitsförderung der Mitarbeitenden → Besseres Arbeitsklima → Imagegewinn der Verwaltung → Mitarbeitergewinnung - Attraktivität als Arbeitgeber 		
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	In Bearbeitung
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	Kontinuierlich
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)			
Best-Practice Beispiele	Erfahrungen international (ECOMM) sowie in bundesweiten Programmen wie „Effizient mobil“, „Mobil gewinnt“, „Gute Wege“		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Amt für Zentrale Dienste – 17 – mit Unterstützung Mobilitätsmanagerin Amt 84 und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Erarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes für die Kreisverwaltung im Rahmen der Projektgruppe „Innerbetriebliches MM“ → Stetige Umsetzung von betrieblichen Mobilitätsmaßnahmen → Evaluierung der Maßnahmen zur Wirkungsanalyse 		

Einführung eines regionalen Carsharing- und Mietradsystems

Handlungsfeld: Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Kernaspekte der Maßnahme

- Im Rahmen des Förderprojektes „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem“ wird ein regionales Pedelec-Verleihsystem sowie ein Carsharing-System auch außerhalb der großstädtischen Zentren eingerichtet
- Ziel ist die Attraktivierung von bestehenden ÖPNV-Haltestellen, um erweiterte Mobilitätsoptionen zum eigenen Auto bereit zu stellen

M04



An insgesamt 13 Standorten in den acht Kommunen des Kreisgebietes werden an zentralen SPNV-Haltestellen und Bushaltestellen Mobilstationen mit E-Carsharing-Stellplätzen bzw. Pedelec-Verleihstationen eingerichtet. Die neuen Mobilitätsangebote sollen den Bürgerinnen und Bürgern den Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel bzw. die Fahrt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln auf der „letzten Meile“ ermöglichen. Eine Verknüpfung der Pedelec-Verleihstationen sowie der Carsharing Standorte ist vorgesehen und für eine interkommunale Verbindung relevant.

Die Sharing-Systeme werden im Rahmen des Förderantrages „Mobilstationen“ über den Förderaufruf Kommunalen Klimaschutz.NRW gefördert und durch die beiden lokalen Verkehrsunternehmen wupsi und RVK in ihrer Einrichtung vorbereitet sowie betrieblich koordiniert. Die infrastrukturelle Einrichtung sowie der Betrieb werden aufgrund der Förderrichtlinie durch externe Dienstleister durchgeführt. Die Nutzung sowie Buchung der Sharingsysteme wird über das bestehende e-Ticket sowie die bestehende VRS-App ermöglicht, weshalb der VRS als Projektpartner im Fördervorhaben fungiert.

Künftig ist eine Ausweitung der Systeme auf überregionale Gebietskörperschaften (Oberbergischer Kreis, Rhein-Sieg Kreis, etc.) möglich und wird im Rahmen des REGIONALE 2025-Prozesses gefördert.



Foto: MVG meinRad

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A15 / M1 / M2 / M11	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis (Politik)
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Umstiegs vom Pkw auf den Umweltverbund → Verringerung der Verkehrsstärken und Stauvermeidung zu Berufszeiten		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Erprobung einer autounabhängigeren Mobilitätskultur auch in ländlichen Regionen → Gesundheitsförderung durch Bewegung auf Arbeitswegen → Geringerer Parkdruck in Wohngebieten bei wohnungsnahem Carsharing und erfahrungsgemäß höhere ÖPNV-Nutzung bei den Carsharing-Nutzern		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	In Bearbeitung/ Förderanträge
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: KommuanlerKlimaschutz.NRW (80%)		
Best-Practice Beispiele	Projekt der Regionalverkehr Köln v.a. an Bahnstationen im Irlh. Rhein-Sieg-Kreis ab 2019 als Vorlage für den Rheinisch-Bergischen Kreis		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Nahverkehr Rheinland		
Nächste Schritte	→ Abgabe der formalen Förderanträge März 2019 → Recherche erster Partner/Mobilitätsakteure → Erhalt der Förderbescheide (voraussichtlich Sommer 2019) → Ausschreibung der strategischen Partner/Dienstleister → Umsetzung der baulichen Maßnahmen		

Aufbau eines kreisweiten Mobilitätsmanagements/Mobilitätszentrale

Handlungsfeld: Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Kernaspekte der Maßnahme

→ Einführung eines kreisweiten Mobilitätsmanagements durch organisatorische Strukturierung und Zusammenführung der relevanten Aufgabenbereiche sowie personelle Besetzung einer Arbeitskraft zur alleinigen Umsetzung von Mobilitätsmanagementaufgaben

M07



Mobilitätsmanagement zeichnet sich dadurch aus, dass es sich um eine Querschnittsaufgabe handelt, bei der mehrere Stränge und Aufgabenbereiche zusammenlaufen. Dies umfasst die Öffentlichkeitsarbeit und Vermarktung von Mobilitätsmaßnahmen, die Information und Bewerbung von Angeboten im Austausch mit Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren externen Akteuren sowie den internen Austausch mit den Fachämtern der Straßenverkehrsbehörde, dem Umweltschutz, der Planung, Kreisstraßen, ÖPNV sowie regionale Projekte.

Ziel der Einführung eines kreisweiten Mobilitätsmanagements ist die Zusammenführung all dieser Interessen in einer personell besetzten Stelle (auch als Mobilitätszentrale zu benennen). Hierfür muss zunächst eine neue Organisationsstruktur und ein Aufgabenspektrum festgelegt werden und in einem Konzeptpapier niedergeschrieben werden.

Zur Einführung der neuen Organisationsstruktur bedarf es der Abstimmung mit der Verwaltungsspitze, den Fachämtern sowie der Kreispolitik.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	K1 / M2 / Ö7	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Verbesserung des Informationsflusses und der Zusammenarbeit intern sowie extern in Mobilitätsthemen → Durch zentrale Anlaufstelle für Fragen können neue Mobilitätsangebote besser beworben werden und ein Umstieg vom Pkw auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert werden		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Reduzierung der Emissionen (Lärm und CO ₂) → Verbesserte Lebensqualität und verbessertes Mobilitätsangebot für die Bürgerinnen und Bürger		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)			
Best-Practice Beispiele	Stadt Mönchengladbach Personalstelle Mobilitätsmanagement		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen, Verkehrsunternehmen		
Nächste Schritte	→ Erarbeitung des Aufgabenspektrums sowie der Organisationsstruktur zur Einführung eines kreisweiten Mobilitätsmanagements → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Interne Abstimmung Verwaltungsspitze/Politik		

Mobilitätsmanagement-Kampagne: Pedelec-Pendeln im Test

Handlungsfeld: Multimodalität und Mobilitätsmanagement

Kernaspekte der Maßnahme

→ Kreisweite Kampagne der Pedelec-Erprobung in Kooperation mit dem Fachhandel sowie Erprobung von Pedelec-Sharing

M11



Erprobung des Pedelec-Pendeln zum Arbeitsplatz in Betrieben des Rheinisch-Bergischen Kreises über einige Monate, um den Fahrspaß zu erleben und den Pkw auf dem Weg zur Arbeit zu substituieren. Diese Kampagne wurde schon mehrfach projektmäßig mit Erfolg durchgeführt (z.B. EBikePendeln Berlin-Brandenburg).

Gemeinsam mit dem Fahrradfacheinzelhandel und mit personellem Aufwand für Mobilitätsmanagement - zur Koordinierung und Evaluation - werden den Mitarbeitenden über einen bestimmten Zeitraum Pedelecs zur Nutzung auf dem Arbeitsweg und Dienstwegen bereitgestellt.

In Verbindung mit dem bestehenden ÖPNV-Angebot kann für die letzte Meile in oft periphere Gewerbegebiete ein regionales BikeSharing System ergänzt werden, orientiert an Erfahrungen aus dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar oder dem niederländischen ÖV-Fahrrad (ov fiets), bzw. auch dem NationalenRadverkehrsplan-Projekt „Rad für alle Fälle“ im nordöstlichen Rhein-Sieg-Kreis. Gerade Arbeitsplätze mit für die Busanbindung schwierigen Lagen und Arbeitszeiten (z.B. in Krankenhäusern Schichtwechsel sonntags früh) sind für die Kampagne geeignet.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A3 / K4 / M2 / M3 / Ö1	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Tendenzielle Entlastung des Straßennetzes, teilweise auch des ÖPNV in der Berufsverkehrsspitze → Einsparung von Stellplätzen am Arbeitsplatz → Grundaustattung für ein dezentrales BikeSharing-System (bzw. mit Pedelecs) in mehreren Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Gesundheitsförderung auf Arbeitswegen → Betriebliches Mobilitätsmanagement füllt relativ kurzfristig die Lücke zwischen nötigen Verkehrsbelastungen (NOx, Feinstaub, CO₂, Flächeninanspruchnahme, ...) einerseits und begrenztem (infrastrukturellem) Maßnahmenrepertoire 				
Kosten-Nutzen	5	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)					
Best-Practice Beispiele	EBikePendeln Berlin-Brandenburg „Rad für alle Fälle“ Rhein-Sieg Kreis				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen (Wirtschaftsförderung), Rheinisch-Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (RBW), IHK, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister, Fahrradfachhandel, Hochschulen (Evaluation)				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Recherche einer Pilotregion/Pilotunternehmen im Kreis mit potenziellem Eigeninteresse → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Klärung von Beteiligten und Förderkulisse für einen teilräumlichen Pilotversuch in Verbindung mit betrieblichem Mobilitätsmanagement (Maßnahmen M2) 				

Einrichtung von Schnellbuslinien

Handlungsfeld: Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Buslinien mit zum SPNV vergleichbarem Angebot in Räumen, in denen eine Ausweitung des schienengebundenen Nahverkehrs in der Fläche technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar ist
- Fokussierung der Linienführung in Ausrichtung auf Mittel- und Oberzentren
- Direkte Linienführungen mit wenigen, dafür aber nachfragestarken Haltepunkten
- Regelmäßiges vertaktetes Angebot, mindestens im Stundentakt
- Ggf. Fahrzeuge mit Sonderausstattung (WLAN, Reisebusbestuhlung etc.)

Ö01



Auf Hauptachsen mit signifikanten Mobilitätsbedürfnissen, die nicht bereits mit einem guten schienengebundenen Angebot bedient werden, sind attraktive Buslinien vorzusehen, um Menschen schnell zu ihren Zielen zu bringen. Grundlegende Voraussetzung für ein attraktives Bedienungsangebot auf diesen Relationen ist ein regelmäßiges vertaktetes, auf Anschlüsse ausgerichtete Fahrtenangebot mindestens im Stundentakt sowie mit beschleunigtem Linienweg. Damit einher geht eine möglichst direkte, umwegfreie Linienführung mit wenigen, dafür aber zentralen und gut erreichbaren Haltestellen, die als Schnittstellen zu lokalen Zu- und Abbringersystemen sowie zum Radverkehr konzipiert sind.

Relationen, für die die Einrichtung eines Schnellbus-Angebotes zu prüfen ist, sind:

- Wipperfürth – Hückeswagen – Wermelskirchen – Burscheid – Leverkusen
- Weitere fünf Relationen befinden sich gerade in Abstimmung mit den Aufgabenträgern ÖPNV (RBK, OBK, RSK, Leverkusen, etc.) zur möglichen Einbettung in die Regionale 2025



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	M1 / Ö2 / Ö6 / Ö9 / Ö10 / Ö11	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis → 33-Punkte Programm → Kommunen → Regionalkonferenz → Auftaktbefragung		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Stärkung der wichtigen ÖPNV-Achsen und Bündelung der Nachfrage → Höhere ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten und damit Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw → Verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung zu ergänzenden Mobilitätsangeboten an definierten Schnittstellen → Reduzierung der Verkehrsdichte und des Parkraumbedarfs in den Zentren → Verbesserte Teilnahme von Personen ohne eigenen Pkw 				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	Mit der Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV gehen sämtliche Vorteile einer umweltverträglichen Abwicklung des bestehenden Mobilitätsbedarfs einher. Dies spiegelt sich in der Reduktion von Schadstoff- und Lärmemissionen, in einem verringerten Flächenbedarf etc. wider.				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung		hoch	
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand		Projektidee/Konzept in Bearbeitung	
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum		mittelfristig	
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)					
Best-Practice Beispiele	Expressbusnetz Rhein-Main-Verkehrsverbund				
Verantwortlichkeit	Kooperation der Aufgabenträger RBK; OBK, RSK, Leverkusen, etc.				
Erstakteure, Mitwirkende	Benachbarte Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister				
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Konkretisierung der bestehenden Planungen und Abstimmung der Einbringung in den Regionale 2025-Prozess → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Konkretisierung der Vorplanungen zu u.a. Linienführung, Bedienungsangebot mit den Verkehrsunternehmen, Kommunen und weiteren Akteuren 				

Busbeschleunigung

Handlungsfeld: Angebotsqualität des Öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Busverkehr beschleunigende Maßnahmen, wie z. B. koordinierte Vorrangschaltung an LSA (LSA erkennt alle ankommenden ÖPNV-Fahrzeuge und steuert Phasenfolge entsprechend); Ausweisung gesonderter Busspuren; Neugliederung des Straßenraums durch Abmarkierungen
- Der Busverkehr soll auf seinen Strecken möglichst weitreichend als „Pulkführer“ bevorzugt geführt werden
- Haltestellen sind unter den Gesichtspunkten eines störungsarmen Betriebes und auch der Barrierefreiheit wenn im Straßenraum möglich als Buskap auszubauen
- Im Fall von Zielkonflikten zwischen Busverkehr und anderen Verkehrsarten soll grundsätzlich eine Bevorzugung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, insbesondere Bus, verfolgt werden

Ö02



Mit der Durchführung von Beschleunigungsmaßnahmen im Busverkehr soll ein Repertoire an möglichen Maßnahmen zum Abbau von Verlustzeiten im ÖPNV aufgezeigt werden, bzw. die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gesteigert werden. Eine erfolgreiche Busbeschleunigung berücksichtigt in der Regel einen ganzheitlichen Ansatz. So ist es sinnvoll, möglichst gesamte Linien bzw. zusammenhängende Linienabschnitte zu betrachten und nicht nur einzelne Knotenpunkte. Für die Beschleunigung des ÖPNV steht ein breites, bewährtes Spektrum an Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündeln bereit. Externe Maßnahmen betreffen den Fahrweg und damit überwiegend auch Einflüsse anderer Verkehrsteilnehmer, während die internen Maßnahmen ausschließlich von den jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen umzusetzen sind.

Maßnahmen zum Abbau interner Störquellen sind beispielsweise die Einrichtung von dynamischen Fahrgastinformationen an den Haltestellen oder die optimale Motorisierung hinsichtlich topografischer Gegebenheiten. Zu den Maßnahmen zum Abbau externer Störquellen zählen die Einrichtung von Bussonderfahrstreifen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen oder die Absicherung der Anfahrbarkeit an Busbuchten (Halteverbote und Markierungen).



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D5 / I6 / Ö1 / Ö4	Quelle(n):	→ Politik und Verwaltung → Regionalkonferenz → Anregungen VU		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Reduzierung der Umlaufzeiten im ÖPNV-Betrieb, so dass sich bei den Fahrzeug- und Personalressourcen ggf. neue Spielräume zur nachfragegerechten Verdichtung des ÖPNV-Angebotes an anderer Stelle ergeben ↔ Verbesserung der Stetigkeit im Fahrverlauf ↔ Erhöhung des Fahrkomforts (Abbau der Brems- und Anfahrvorgänge) ↔ Erhöhung der Kundenzufriedenheit, insbesondere durch Reduzierung der Reisezeit ↔ Reduzierung der Reisezeit, Verbesserung der Pünktlichkeit und Anschlussicherung				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Maßnahme mit „Ankerfunktion“ für weitere Maßnahmen im Sinne der Förderung des Umweltverbunds gesamt → Thematisch eng gekoppelt mit dem barrierefreien Umbau von Haltestellen (Ö4), hohe Zielkorrespondenz				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung		hoch	
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand		punktuelle Planungen, noch kein strategischer Gesamtansatz	
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum		mittelfristig	
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (bis 80 %) Entflechtungsgesetz (ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), Förderung investiver Maßnahmen				
Best-Practice Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Aachen: Busfreundliche Kreuzungen (zuverlässiger Busbetrieb durch LSA Vorrangschaltung an ca. 100 Kreuzungen) • Busbeschleunigungsprogramm Hamburg (Busspuren, LSA-Schaltungen) • Busbeschleunigung der MVV-Regionalbuslinie 210 (Landkreis München) – Beeinflussung der Lichtsignalanlagen und Bevorrechtigung auf dem vollständigen Linienweg 				
Verantwortlichkeit	Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Straßenbaulastträger (Kommunen, Straßen.NRW etc.), Verkehrsunternehmen				
Nächste Schritte	→ Gutachten/Studie zu ausgewählten Linien (potenzieller Fahrtzeitgewinn durch Beschleunigung) – hierdurch Bestätigung der Förderfähigkeit der Maßnahmen zur Busbeschleunigung → Einspeisung des Themas „Busbeschleunigung“ in den Prozess der REGIONALE 2025 → Erarbeitung von Vorschlägen für Maßnahmen an Haltestellen und Strecken → Initiierung Pilotprojekt Busbeschleunigung (projektbezogene Zweckvereinbarung zwischen den umsetzenden Akteuren)				

Qualität der Fahrzeuge: Busflotte attraktiv und umweltfreundlich gestalten

Handlungsfeld: Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Prüfung des Einsatzes alternativer Antriebstechnologien
- Sukzessiver Einsatz von Brennstoffzellen-Hybridbussen im Rheinisch-Bergischen Kreis vsl. ab April 2019 (politischer Beschluss KT-9/0381 vom 06.12.2018)
- Erhöhung der Fahrzeugqualität von im Rheinisch-Bergischen Kreis eingesetzten Linienbussen
- Neu zu beschaffende Busse weisen künftig eine Klimaanlage (mindestens eine elektrische Raumkühlung) auf (politischer Beschluss KT-9/0333 vom 06.12.2018)

Ö03



Der Rheinisch-Bergische Kreis intensiviert in Zeiten steigender Anforderungen an den Klimaschutz und die Luftreinhaltung die Weiterentwicklung des ÖPNV durch die Einführung alternativer Antriebstechnologien und die Erhöhung des Fahrgastkomforts.

Brennstoffzellen-Hybridbusse

Im Laufe des Jahres 2019 werden sukzessive Brennstoffzellen-Hybridbussen im Rheinisch-Bergischen Kreis eingesetzt. Zehn Brennstoffzellen-Hybridbusse sind in Wermelskirchen (Betankung an der Wasserstofftankstelle auf dem Gelände der Regionalverkehr Köln-Niederlassung) und fünf weitere Brennstoffzellen-Hybridbusse im südlichen Kreisgebiet vorgesehen (Betankungsoption am Köln/Bonner Flughafen).

- Phase I: In Wermelskirchen Prüfung des Einsatzes auf den eher als „Stadtlinien“ zu charakterisierenden Linien 261, 263, 265, 266, 270 und 271 und sonntags auf der Linie 260; im südlichen Rheinisch-Bergischen Kreis, wenn betrieblich möglich, auf den Linien 400, 420 und 423.
- Phase II: Unter Wahrung der betrieblichen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit erfolgt der Einsatz in Abstimmung zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen auch auf anderen Linien.

Batteriebusse

Die Einsatzmöglichkeiten von Batteriebussen sind schrittweise unter Sicherstellung der Betriebsstabilität und der Wirtschaftlichkeit zu prüfen. Eine langfristige Umstellung von Teilsystemen kann unter der Annahme weiterer technologische Entwicklungsschritte und gesteigerter systemischer Marktreife mit Priorisierung von Linien, die für eine Umstellung der Antriebstechnologie geeignet sind, erfolgen.

Fahrgastkomfort

Die Anforderungen an die Ausstattung für Fahrzeuge werden im Nahverkehrsplan beschrieben und in den jeweiligen Vergaben konkretisiert. Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen sind die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten sowie die aktuellen EURO-Normen und Emissionsgrenzwerten einzuhalten. Künftig neu zu beschaffende Busse müssen eine Klimaanlage (mindestens eine elektrische Raumkühlung) aufweisen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	Ö10	Quelle(n):	→ Rheinisch-Bergischer Kreis		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Vergleich zum Pkw → Förderung der Umstiegs vom Pkw auf den ÖPNV und in Folge ein geringeres Verkehrsaufkommen				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Reduzierung von Schadstoff- und Lärmemissionen durch den Einsatz von Brennstoffzellenfahrzeugen				
Kosten-Nutzen	3	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand	Konzept in Bearbeitung/ Umsetzung		
Laufende Kosten	mittel	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Nationales Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie Phase II (NIP) - Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation - Schwerpunkt Nachhaltige Mobilität (Förderquote bis 50 %)				
Best-Practice Beispiele	Regionalverkehr Köln (in Hürth und Brühl)				
Verantwortlichkeit	Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Kommunen				
Nächste Schritte	→ Konkretisierung der Umlaufplanung für den Fahrzeugeinsatz auf geeigneten Linien; Beachtung betrieblicher Durchbindungsmöglichkeiten → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Einführung der neuen Fahrzeuge bei Lieferung als Testphase → Aufnahme der Anforderungen an die Ausstattungsqualitäten für Neufahrzeuge in den Nahverkehrsplan				

Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Haltestellen

Handlungsfeld: Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Schaffung eines vollständig barrierefreien ÖPNV im Kreisgebiet für alle Fahrgäste (Auffindbarkeit, barrierefreier Zugang, barrierefreie Nutzbarkeit, Aus- und Umbau nach aktuellem Stand der Technik)
- Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten
- Wenn sinnvoll und im Straßenraum anwendbar Buskap für barrierefreie Haltestellen
- Sicherung einer anhaltenden Nutzbarkeit (Reinigung, Wartung, Schadensbeseitigung, Winterdienst)

Ö04



Die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs ist ein wichtiges gesellschaftspolitisches Ziel. Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes ist das Thema noch stärker in den Fokus von Öffentlichkeit und Politik gerückt.

Das Konzept zum barrierefreien Haltestellenausbau soll das Ziel verfolgen, einen kreisweiten Ansatz für den barrierefreien Haltestellenausbau zu implementieren. Basis bildet eine Bestandsaufnahme. Darauf aufbauend erfolgt eine Kategorisierung der Haltestellen hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung im Sinne der Barrierefreiheit. Anschließend werden Prioritäten für den Ausbau festgelegt.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	M1 / M7 / Ö2	Quelle(n):	→ Politik und Verwaltung → 33-Punkte-Programm → Kommunen, Auftaktbefragung → Regionalkonferenz		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Verbesserte Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen und in Folge dessen erhöhte Fahrgastzahlen evtl. Reduzierung motorisierter Individualverkehr → Optimierung der Umsteigesituation → Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV durch Personen, die in Ihrer Mobilität oder in ihrer Wahrnehmung beeinträchtigt sind → Erfüllen der Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes und des Personenbeförderungsgesetzes				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV dient dabei nicht nur den Nutzern mit Beeinträchtigungen, sondern allen Fahrgästen (Komfortgewinn) → Frühzeitige Berücksichtigung der Anforderungen einer älter werdenden Gesellschaft				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand	Konzept in Bearbeitung		
Laufende Kosten	niedrig	Umsetzungszeitraum	kontinuierlich		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Land: Entflechtungsgesetz (ehemals Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), Förderung investiver Maßnahmen Weitere: Investitionsförderprogramm des NVR (bis 90 %)				
Best-Practice Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> • Busbahnhof Wermelskirchen • Hilgen Mitte 				
Verantwortlichkeit	Städte und Gemeinden, Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator				
Erstakteure, Mitwirkende	Straßenbaulastträger (Kommunen, Straßen.NRW etc.), Verkehrsunternehmen, Zukunftsnetz Mobilität NRW				
Nächste Schritte	→ Festschreibung von kreisweiten verbindlichen Qualitätsstandards zur Ausstattung von barrierefreien Haltestellen → Erarbeitung von Priorisierungslisten zum barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen in den einzelnen Städten und Gemeinden (Prioritäten setzen, Stufenlösungen realisieren sowie ggf. (zeitweise) Ausnahmen begründen) → Ableitung und Abstimmung einer verbindlichen Zielsetzung zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis Ende 2022 → Beantragung Förderung zum barrierefreien Aus- und Umbau der Haltestellen in den Städten und Gemeinden (Investitionsförderprogramm des NVR)				

Moderne Bürgerbusangebote - Umstellung auf On-Demand

Handlungsfeld: Angebotsqualität des Öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Bedarfsgesteuertes Bürgerbusangebot; Buchungsmöglichkeit nach Bedarf (per App/Telefon)
- Transport von Tür zu Haltestelle oder von Haltestelle zu Tür, zur gewünschten Zeit, zu günstigen Preisen
- Zubringerfunktion zu hochwertigen Linienverkehren (Regionallinie, Schnellbus, SPNV)

Ö05



In ländlichen Regionen ist die Nachfrage nach ÖPNV-Angeboten nicht gleichmäßig verteilt. Nur auf ausgewählten Relationen vor allem in der Ausrichtung auf die umliegenden Zentren können mit festen ÖPNV- Linienverkehren wirtschaftlich tragfähige Bedienungsangebote dauerhaft betrieben werden. In Zwischenzeiten am Vor- oder Nachmittag sowie abends, in denen insbesondere Ziele der Versorgung, medizinische Einrichtungen oder auch Freizeitangebote aufgesucht werden, sind deutlich weniger Fahrgäste unterwegs, das ÖPNV-Angebot entsprechend deutlich eingeschränkt.

Um sowohl in den dünnbesiedelten ländlichen Räumen sowie in den nachfrageschwächeren Zeiten ein öffentliches Mobilitätsangebot gewährleisten zu können, sind bedarfsorientierte Angebote sowie Bürgerbusverkehre (z. B. zur Anbindung der relevanten Versorgungseinrichtungen) eine geeignete Angebotsform.

Der hier aufgezeigte Ansatz greift etablierte Bürgerbusangebote auf und kombiniert dies mit den Vorteilen von flexiblen, digital basierten On-Demand Verkehren. Moderne Netzwerkalgorithmen sollen für eine optimierte Bündelung von Fahrtwünschen in Echtzeit sorgen und so die Aufgabe der Disposition übernehmen. On-Demand-Angebote können dabei besser das tatsächliche Mobilitätsbedürfnis befriedigen als fahrplanbezogene Angebote und können den Einsatz von Fahrzeug- und Personalkapazitäten optimieren.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D1 / K1 / K2 / M1 / Ö7	Quelle(n):	→ Kommunen (politische Beschlüsse, Planwerke) → Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Sicherstellung der Mobilität im ländlichen Raum auf der ersten und letzten Meile → Angebot um Gemeindezentren, wichtige Ziele in Gemeinden sowie Mobilstationen, Schnellbusangebote oder Bahnhöfe ganztagig erreichen zu können → Stärkung des ÖPNV insgesamt und Erhöhung der Nutzerpotenziale		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Flexibles, wirtschaftliches und umweltgerechtes Mobilitätsangebot, das aufgrund der (anonymisierten) Nutzerdaten auch kurzfristig Informationen zur tatsächlichen Nutzung und zu Optimierungsmöglichkeiten generiert → Ersatz des privaten (Zweit/Dritt-) Pkw → Unterstützung und Entlastung der Bürgerbusvereine		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	mittelfristig zumindest Testbetrieb
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Basisförderung grundsätzlich 50 %) Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement „FöRiMM“ (wird aktuell aufgelegt)		
Best-Practice Beispiele	Bürgerbus Olfen (Münsterland), EcoBus (Süd-niedersachsen)		
Verantwortlichkeit	Bürgerbusvereine, Kommunen, Verkehrsunternehmen		
Erstakteure, Mitwirkende	Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis, Verkehrsunternehmen, Softwareanbieter		
Nächste Schritte	→ Aktivierung der Beteiligten evtl. über eine Informationsveranstaltung → Konkretisierung von Modellprojekten in Zusammenarbeit mit Softwareanbieter zur Erprobung → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Evaluierung der gesammelten Erfahrungen für Optimierung des Angebots		

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

Handlungsfeld: Angebotsqualität des Öffentlichen Verkehrs

Kernaspekte der Maßnahme

- Erhöhung der Erschließungs- und Verbindungsqualität als Teil des ÖPNV im Kreisgebiet
- „Digitalisiertes Rufbus-Angebot“ aber ohne festen Fahrplan und Linienweg; langfristig als autonom verkehrende Shuttlesysteme denkbar
- Durch individuelle Routen werden kurze Reisezeiten ermöglicht und ein attraktives Verkehrsangebot geboten

Ö07



Entwicklung einer neuer Angebotsform im ÖPNV für Kunden, die im klassischen ÖPNV keine Alternative zu einem eigenen Auto sehen, weil sie entweder zu weit entfernt von attraktiven ÖPNV-Angeboten wohnen oder arbeiten, bzw. für diese Kundengruppe keine Angebote zu entsprechenden Nachfragezeiten bereitgestellt werden. Die On-Demand Verkehre können dabei als Zubringerdienste zu ÖPNV-Verknüpfungspunkten sowie den Mobilstationen mit weiteren Serviceangeboten dienen.

Mit den On-Demand-Verkehren kehrt sich das gewohnte Bild vom ÖPNV um. Der Bus kommt zum Kunden und zwar zu dem Zeitpunkt, den sich der Kunde wünscht. Die Ausgestaltung des jeweiligen On-Demand-Verkehrs kann als Baukastensystem verstanden werden. Abhängig von der jeweiligen Situation lassen sich Parameter wie Bedienungsgebiet, Bedienungszeitraum etc. individuell anpassen.



Foto: ioki GmbH

Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	D1 / D2 / Ö5 / Ö12	Quelle(n):	→ Auftaktbefragung der Städte und Gemeinden		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Kleinräumige Bedienung heute nicht optimal versorgter Bereiche → Schaffung eines Angebots, das sich der Nachfrage anpasst → Modernes zeitgemäßes Angebot für alle → Potenzielle Substitution des privaten Zweitwagens				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Shared-Mobility-Ansätze die private Pkw substituieren erzielen vergleichbare Vorteile in Hinblick auf Staus, Luftqualität, Flächenverfügbarkeit wie der ÖPNV. Sie ergänzen dazu den regulären/klassischen ÖPNV und stärken somit das Gesamtsystem durch bspw. gezielte Zuführung von Fahrgästen zu bestehenden ÖPNV Verknüpfungspunkten durch intelligente Verknüpfung.				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	hoch	Erreichter Planungsstand	Projektidee		
Laufende Kosten	hoch	Umsetzungszeitraum	mittelfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (Basisförderung grundsätzlich 50 %) Land: Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement „FöRiMM“ (wird aktuell aufgelegt)				
Best-Practice Beispiele	<ul style="list-style-type: none"> EcoBus Südniedersachsen Wittlich Shuttle freYfahrt Freyung ioki Hamburg (Lurup und Osdorf) LÜMO Lübeck 				
Verantwortlichkeit	Aufgabenträger Rheinisch-Bergischer Kreis, Verkehrsunternehmen				
Erstakteure, Mitwirkende	Abhängig vom Einsatzgebiet: Nahverkehr Rheinland, Städte und Gemeinden, Verkehrsunternehmen, Softwareanbieter, Taxigewerbe, ggf. private Akteure				
Nächste Schritte	→ Festlegung möglicher Einsatzgebiete und Benennung möglicher Akteure → Grundlagenkonzeption und Abstimmung eines umsetzungsfähigen Konzeptes immer in Abstimmung auf den regulären ÖPNV → Umsetzungskonzept mit Kostenrahmen in zeitlichen Stufen. Stufe 1 = Testbetrieb mit Nachjustierung; Stufe 2 = Pilotbetrieb ergänzend zum bestehenden Linienverkehr, ggf. Ausweitung des Bediengebietes; Stufe 3 = Vom Pilotprojekt in den Regelbetrieb				

Lkw-Navigation „mobil im Rheinland“

Handlungsfeld: Effizienter Wirtschaftsverkehr

Kernaspekte der Maßnahme

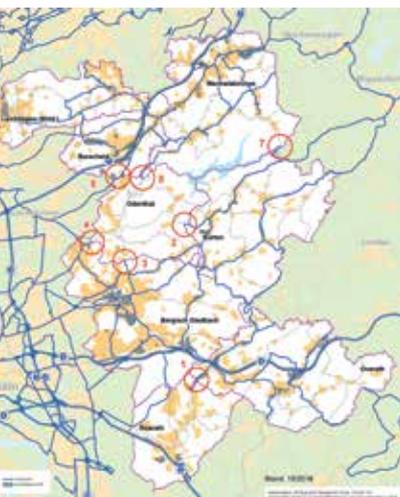
- Gezielte Lenkung des Lkw-Verkehrs und Entlastung sensibler städtischer Bereiche
- Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbestandorten
- Definition des uneingeschränkt befahrbaren Straßennetzes für den Lkw-Verkehr
- Definition von Durchfahrtsverboten und Restriktionen auf ausgewählten Strecken

W01



Vor dem Hintergrund unzureichender und fehlender Spezifikationen in herkömmlichen Navigationsgeräten, bezogen auf kommunale Einschränkungen und Rahmenbedingungen, werden Daten für ein effizientes und stadtverträgliches Lkw-Vorrangnetz erstellt. Ziel des Projektes ist es, im gesamten Rheinland ein Vorrangroutennetz für Lastkraftwagen festzulegen, ein Festfahren von Lastkraftwagen zum Beispiel unter zu niedrigen Brücken oder in Wohngebieten sowie die Nutzung von ungeeigneten Straßen durch Lastkraftwagen zu verhindern. Das Lkw-Vorrangrouten Netz orientiert sich am klassifizierten Straßennetz. Für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre erfasst jede Kommune neben dem Vorrangroutennetz in ihrem Zuständigkeitsbereich als Mindestanforderungen die Restriktionen: Höhen-, Gewichts-, und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote. Weitere Restriktionen können integriert werden.

Es wird somit aus verkehrs-, städtebaulicher und umweltpolitischer Sicht steuernd in die Routenwahl der Logistikverkehre eingegriffen, um diese umfassend zu unterstützen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	I8 / D3 / D5 / W3 / W6	Quelle(n):	→ Zusammenschluss Institutionen (mobil-im-rheinland)		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Die zu erwartende Verbesserung der innerstädtischen Luftqualitäten sowie einer verbesserten Verkehrsabwicklung ergibt sich durch die Verlagerung großer Anteile des Lkw-Verkehrs auf die Umfahrrouten bzw. das klassifizierte Vorrangnetz.				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Abbau Flächen- bzw. Nutzungskonkurrenz im Straßenraum → Umweltverträgliche Verlagerung von Lieferverkehren dadurch Reduktion von CO ₂ -Ausstoß und Lärm von Liefer- & Durchfahrtsverkehr in sensiblen Bereichen → Vermeidung von Lärm- und Abgasbelastigungen insbesondere für Anwohner → Steigerung der Aufenthaltsqualität				
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch		
Umsetzungskosten	gering	Erreichter Planungsstand	in Umsetzung		
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)					
Best-Practice Beispiele	Stadtverträgliche Lkw-Navigation Ruhr				
Verantwortlichkeit	Ministeriums für Bauen, Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, Verkehrsverbund Rhein-Sieg/mobil-im-rheinland				
Erstakteure, Mitwirkende	Rheinisch-Bergischer Kreis, Städte und Gemeinden, Rheinisch-Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (RBW), IHK, Kreishandwerkerschaft, weitere Partner				
Nächste Schritte	→ Auflösung von bis dato identifizierten Konfliktpunkten im im Kreisgebiet → Empfehlungen zur Anpassung der Lkw-Vorrangrouten → Eintragung des kreisweiten Lkw-Vorrangroutennetz in das webbasierte Portal SEVAS → Weitergabe der Daten an die renommierten Navigationsgerätehersteller bzw. über Datenmarktplatz an Unternehmen/Logistikfirmen, etc.				

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

Handlungsfeld: Effizienter Wirtschaftsverkehr

Kernaspekte der Maßnahme

- Einrichtung von Logistik-Zentren, in denen Güter zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern umgeladen und für Transportfahrten vorbereitet werden
- Ausweisung von gesonderten Flächen, die nur für Be- und Entladevorgänge genutzt werden dürfen (Ladezonen)
- Einrichtung von Umlade-/Depotstationen und/ oder Mikrodepots, um die Zustellungswege in der Feinverteilung zu verkürzen

W04



Das Mikrodepot-Konzept beinhaltet, dass Waren für ein bestimmtes Gebiet kundennah und anbieterübergreifend zwischengelagert und bspw. mit Lastenfahrrädern oder elektrischen Lieferfahrzeugen auf der letzten Meile zugestellt werden. Neben Containern oder stationierten Fahrzeugen kommen auch leerstehende Gebäude als Mikro-Depots in den Zustellbezirken in Frage.

Zusätzlich sind flächendeckend Ladezonen für Kurier- Express und Paketdienste einzurichten, die es ihnen erlauben, dort 15 Minuten zu stehen und die Sendungen zuzustellen. Das Blockieren durch Falschparker ist konsequent zu ahnden. Zur Vermeidung von Überlastungen, die dann wiederum Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben, ist neben einer ausreichenden Dimensionierung eine zeitliche Staffelung der Nutzung zu prüfen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	W1 / W2 / W5 / W7 / I4	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	→ Mit der Umsetzung der Maßnahme werden Doppel- und Leerfahrten durch eine bessere Verteilung der Güter in der Stadt und durch eine überbetriebliche Zusammenarbeit lagernder und verladender Unternehmen vermieden. → Verringerung des Güterverkehrs in sensiblen Innenstadtbereichen		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Abbau Flächen- bzw. Nutzungskonkurrenz im Straßenraum → Umweltverträgliche Verlagerung von Lieferverkehren → Vermeidung von Lärm- und Abgasbelästigungen insbesondere für Anwohner → Steigerung der Aufenthaltsqualität		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	hoch
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig zumindest Testbetrieb
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Förderaufruf für investive kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (bis 80 %) Schwerlastenfahrräder im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (bis 30 %, max. 2.500 Euro je Fahrrad) Land: Förderwettbewerb MobilitätLogistik.NRW (bis 80 %)		
Best-Practice Beispiele	UPS in Hamburg KoMoDo-Pilotprojekt für gemeinschaftliches Mikro-Hub in Berlin https://www.cargobike.jetzt/komodo-start/		
Verantwortlichkeit	Kommunen als handelnde Akteure, Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator		
Erstakteure, Mitwirkende	Rheinisch-Bergische Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH (RBW), IHK, Kreishandwerkerschaft, Wirtschaft		
Nächste Schritte	→ Koordinierung der relevanten Akteure mit dem Ziel der Initiierung von Pilotprojekten, evtl. Auftakt durch Runden Tisch mit Logistikunternehmen → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Evaluierung der gesammelten Erfahrungen zur Optimierung bestehender Projekte und Ausweitung des Ansatzes		

Nutzung alternativer und spritsparender Antriebstechnologien für Kreis- und kommunale Fuhrparke (auch Entsorgungsbetriebe)

Handlungsfeld: Effizienter Wirtschaftsverkehr

Kernaspekte der Maßnahme

- Flottenverbesserung des städtischen Fuhrparks durch Erhöhung der Anzahl der Elektrofahrzeuge oder anderer emissionsarmer und sparsamer Antriebe (z. B. kommunale Verwaltungen, kommunale Ver- und Entsorgungsbetriebe)
- Förderung bei Neubeschaffungen von Elektrofahrzeugen, z. B. bei Taxen, Pflegediensten und Kurier- Express- Paketdiensten

W05



Durch die Umstellung der Kreis- und kommunalen Fahrzeugflotten auf emissionsarme und elektrobetriebene Fahrzeuge kann neben der Reduktion der NO₂-Belastung und Vermeidung lokaler CO₂-Emissionen auch ein Imagegewinn generiert werden. Außerdem kommt der öffentlichen Hand eine gewisse Vorbildfunktion zu, die durch die Umstellung erreicht wird. Die Maßnahme bietet zudem die Möglichkeit Erfahrungsgewinne mit alternativen Antrieben zu sammeln, um im Weiteren die Grundlage für Know-How-Transfers für gewerbliche Nutzer zu schaffen, um hier die weitere rasche Verbreitung von E-Fahrzeugen zusätzlich zu stimulieren. Die Verlagerung auf E-Autos ist auf Grund der hohen Kosten kurzfristig vor allem für Nutzer mit hohen Laufleistungen interessant. Initial lohnend scheint die Ansprache und intensive Informationsverbreitung unter gewerblichen Nutzern mit kalkulierbaren Wegeprofilen (z.B. Taxen, Pflegedienste etc.).

Für einen ersten Informationsaustausch sowie eine Bekanntmachung zu dieser Thematik bietet es sich an, einen Informationsabend für interessierte Verwaltungen und lokale Unternehmen anzubieten.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	W4 / W7 / I2 / M2 / M3	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Die Anzahl der Elektrofahrzeuge bzw. emissionsarmer Fahrzeuge im Fuhrpark soll erhöht, die bereits getätigten Bemühungen weitergeführt werden → Stärkung des Einsatzes emissionsarmer Fahrzeuge → Steigerung der Energieeffizienz und damit Übernahme einer Vorbildfunktion durch die Kreis- und kommunalen Verwaltungen und Betriebe → Voraussetzung positive Umweltwirkung: Strom aus regenerativen Quellen 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → Reduktion von Emissionen (CO₂, Feinstaub) → Verringerung von Lärmbelastungen beim Einsatz alternativer Antriebstechnologien (insb. bei Entsorgungsbetrieben mit Arbeitsumfeld in Wohngebieten) 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee/tlw. in Umsetzung
Laufende Kosten	niedrig	Umsetzungszeitraum	mittelfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	<p>Bund: Förderprogramm Erneuerbar Mobil (40 - 60 %), Förderrichtlinie Elektromobilität (bis 75 %), Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen gewerblichen schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen der Klassen N1 und N2 mit einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 Tonnen bis zu 7,5 Tonnen der Schadstoffklassen Euro I, II, III, IV, V und EEV mit Stickoxidminderungssystemen (bis 60 %)</p> <p>Land: Elektromobilität in Kommunen (bis 80 %)</p>		
Best-Practice Beispiele	U.a. Mainz und Herne testen aktuell elektrisch betriebene Fahrzeuge, der weitere Flottenausbau erfolgt vorbehaltlich der technischen Weiterentwicklung, Heizungs- und Sanitär-firma Woydowski, Bergisch Gladbach Schildgen		
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis, Städte und Gemeinden		
Erstakteure, Mitwirkende	Kreiseigene und kommunale Ver- und Entsorgungsbetriebe, gewerbliche Nutzer		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Auftakt im Rahmen eines Informationsabends mit Verwaltungen/lokalen Betrieben (Vorstellung Best-Practice Beispiele) → Fuhrparkanalyse → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Umstellung der Fahrzeugbeschaffung auf emissionsarme oder alternative Antriebstechnologien (Rheinisch-Bergischer Kreis und Kommunen) → Lkw mit hoher Betriebsleistung (Maßstab: Kraftstoffverbrauch) und Dieselantrieb sollen durch Nachrüstsätze ergänzt werden, so dass der Euro VI-Standard erreicht werden kann → Schaffung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen (vorrangig Ladeinfrastruktur) → Unterstützung und Information von gewerblichen Nutzern über die Möglichkeiten zur Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb 		

Grundlagenuntersuchung zur Einführung von Zustellbezirken im KEP-Verkehr und Konzessionierung insb. für emissionsarme Fahrzeuge

Handlungsfeld: Effizienter Wirtschaftsverkehr

Kernaspekte der Maßnahme

- Durchführung einer Grundlagenuntersuchung zu den Chancen und Risiken sowie den rechtlichen Möglichkeiten der Einführung von Zustellbezirken für den Lieferverkehr und Vergabe von Zufahrtskonzessionen
- Alternativ bzw. optional Prüfung einer Erteilung von vergünstigten Genehmigungen zum Befahren ausgewählter städtischer Bereiche für emissionsarme Lieferfahrzeuge

W07



Kurier-, Express- und Paketdienste befördern Stück-/Sammelgüter von räumlich verstreuten Versendern zu wiederum räumlich verstreuten Empfängern. Dabei bedienen die verschiedenen Dienstleister tlw. gleiche Kunden am selben Tag, jedoch zeitlich voneinander versetzt. Zur Bündelung der Fracht haben sich Hub&Spoke- Netze etabliert. Hierbei wird die Fracht aus einer Region zur Weiterverteilung gebündelt in die Zielregion transportiert und erst dort für die Feinverteilung aufgeteilt.

Mit Zunahme der Fracht-/Paketzustellung in den letzten Jahren haben sich die Belastungen durch Zustellverkehre in sensiblen Bereichen wie Wohngebieten oder hochfrequentierten Zonen wie Innenstädten erhöht. Zu prüfen sind Ansätze, die zu einer Verringerung der Verkehrsströme in der Feinverteilung wie auch den Emissionen durch die Zustellverkehre beitragen.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	W1 / W4 / W8 / I6 / Ö2	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme
Erreichung Mobilitätsziele	I II III IV V		
Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Durch Bündelung der Verkehrsströme im Lieferverkehr wird auf eine Optimierung der Routenplanung der Wirtschaftsverkehre insbesondere im Innenstadtbereich zur Reduzierung von Belastungen abgezielt → Es wird eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens im Lieferverkehr erreicht und eine Verflüssigung des Verkehrs durch den Abbau von tlw. parallelen Lieferverkehren unterschiedlicher Anbieter in hochbelasteten Bereichen → Durch den Einsatz emissionsarmer Fahrzeuge kann eine Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen erreicht werden 		
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO ₂ , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	<ul style="list-style-type: none"> → € Verringerung von Verkehrsbehinderungen, -belastungen und des Flächenverbrauchs durch Lieferfahrzeuge € Verminderung von Abgas- und Lärmbelastungen € Verflüssigung des Verkehrs 		
Kosten-Nutzen	4	Priorisierung	mittel
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Projektidee
Laufende Kosten	gering	Umsetzungszeitraum	kurzfristig
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)			
Best-Practice Beispiele	Pilotprojekt: Incharge Düsseldorf https://www.paketda.de/news-duesseldorf-incharge.html		
Verantwortlichkeit	Kommunen als handelnde Akteure, Rheinisch-Bergischer Kreis als Koordinator		
Erstakteure, Mitwirkende	IHK, Kurier-, Express- und Paketdienste		
Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> → Beauftragung der Grundlagenstudie mit Kostenrahmen in Zusammenarbeit mit den zu beteiligenden Akteuren ↻ In Anlehnung an die Grundlagenuntersuchung Anstoß eines Testbetriebs 		

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 Rheinisch-Bergischer Kreis

Layout: Werbeagentur LAWRENZ | www.qualitaeter.de

Stand: Juli 2019