



Mobilität

Strategiepapier Version 1.0

2025
REGIONALE

Bergisches
RheinLand



Bahntrasse im Siegtal



Inhaltsverzeichnis

REGIONALE 2025	
Bergisches RheinLand	4
Leitidee: „Das Beste aus beiden Welten“	4
WeiterDenken, WeiterNutzen, WeiterEntwickeln, Weiter ... Machen	6
Das zeichnet REGIONALE Projekte aus	6
Handlungsfelder und Strategiepapiere	7
Mobilität im	
Bergischen RheinLand	12
Kurzporträt	12
Handlungsfeld und Leitlinien	16
Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität gemeinsam denken	20
Multimodalen Verkehr ermöglichen und koordinieren	21
ÖPNV auf den Hauptachsen stärken und in der Fläche flexibel bereitstellen	22
Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren	24
Innovationen im Reallabor erproben	27
Projektqualifizierung	28
Impressum	31



REGIONALE 2025

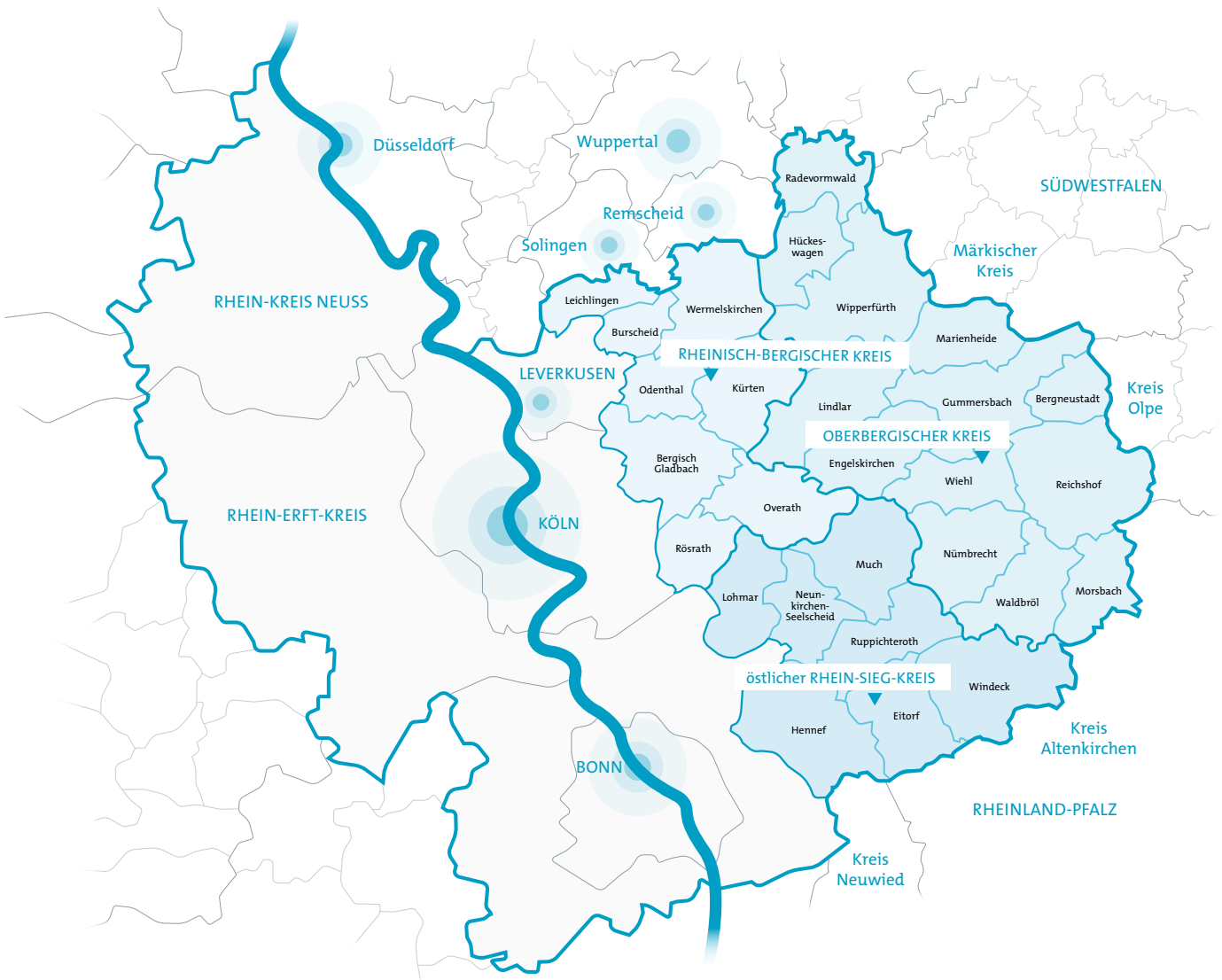
Bergisches RheinLand

Die REGIONALE 2025 ist ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, mit dem sich das Bergische RheinLand als Teilraum innerhalb der Region Köln/Bonn für die Zukunft positioniert. Ziel der REGIONALE 2025 ist es, bis zur Präsentation im Jahr 2025 und darüber hinaus im Bergischen RheinLand lokale sowie interkommunale Strategien und Projekte mit strukturpolitischer und regionaler Bedeutung zu entwickeln, zu begleiten und umzusetzen.

Leitidee: „Das Beste aus beiden Welten“

Das Bergische RheinLand umfasst den gesamten Oberbergischen und den Rheinisch-Bergischen Kreis sowie den östlichen Teil des Rhein-Sieg-Kreises innerhalb der Region Köln/Bonn. In insgesamt 28 Kommunen leben hier mehr

als 700.000 Menschen. Der Raum zeichnet sich durch seine **hohe Wohnqualität**, seine identitätsstiftende **wasserreiche Kulturlandschaft** mit großen **Grünland- und Waldbereichen** und in Teilen durch seine starke, eigen-



Das Bergische RheinLand innerhalb der Region Köln/Bonn: 28 Kommunen in den drei Kreisen Rhein-Berg, Oberberg und Rhein-Sieg. Kartengrundlagen: Open Geodata Nordrhein-Westfalen

ständige **Wirtschaftskraft** aus. Die Besonderheit des Bergischen RheinLandes ist seine Lagegunst mit unmittelbarem Anschluss an die Rheinschiene und das Bergische Städtedreieck. Die nahegelegenen Großstädte, besonders an der Rheinschiene, sind beliebte Wohn- und Arbeitsstandorte. Die Perspektiven im Bergischen RheinLand sind unterschiedlich: Während in einigen Orten Folgen durch

Im Bergischen RheinLand können die Vorteile des ländlichen und des urbanen Lebens unmittelbar miteinander verbunden werden.

Pendler-Zuzüge befürchtet werden (Stichworte: Verkehrszunahme, „Schlafstädte“), müssen andere mit Bevölkerungsrückgängen umgehen (Stichworte: Fachkräftemangel, schwindende Daseinsvorsorge). Welche Qualitäten und Projekte braucht das Bergische RheinLand, um von der Entwicklungsdynamik der Region besser profitieren zu können?

Die Leitidee „Das Beste aus beiden Welten“ gibt darauf eine erste Antwort: Im Bergischen RheinLand können die Vorteile des ländlichen und des urbanen Lebens miteinander verbunden werden. Mit den bestehenden Stärken (z. B. Wohnstandorte, Ressourcen der Kulturlandschaft,

Wasserreichtum) und neuen Impulsen (z. B. Nachfrage aus der Rheinschiene, Digitalisierung) gilt es, neue Lösungen im Sinne einer „ländlichen Urbanität“ für das Bergische RheinLand zu entwickeln. Dabei werden die Eigenschaften der Großstädte nicht kopiert, sondern Lösungsansätze auf die eher ländliche Identität und räumliche Struktur des Bergischen RheinLandes abgestimmt. Diese Lösungsansätze zeigen, wie Lebendigkeit in Städten und Dörfern in Zukunft aussieht und wie ein Wohnumfeld mit vielfältigen Nutzungen, gut erreichbaren Angeboten und Erlebnissen die bestehenden Strukturen neu interpretiert. Es geht um ein Lebensgefühl, das Nutzungsmischung, vielfältige Lebensstile und Wohnformen,

Öffentlichkeit, Toleranz, Zusammenhalt und gegenseitige Unterstützung, Innovationskraft, Arbeitsmöglichkeiten, Bildungsräume, Kultur und anderes umfasst. Die Fahrt in die größeren Städte bleibt dann oftmals eine Möglichkeit, ist aber keine Notwendigkeit.

In vorbildhaften Projekten soll gezeigt werden, wie „Das Beste aus beiden Welten“ für die Zukunft vor Ort aussehen kann. Der Umgang mit den dynamischen Entwicklungen an der Rheinschiene und den anstehenden Herausforderungen und Potenzialen des Bergischen RheinLandes machen diesen Raum für die Dauer der REGIONALE 2025 zu einem nordrhein-westfälischen Referenzraum. ■

Blick von Lohmar aus auf die Rheinschiene



WeiterDenken, WeiterNutzen, WeiterEntwickeln, Weiter ... Machen

Die REGIONALE 2025 hat sich zum Ziel gesetzt, den klugen Umgang mit dem Bestand in den Vordergrund zu rücken. Er soll innovativ weitergenutzt bzw. ertüchtigt und in Ausnahmefällen sinnvoll ergänzt werden. Das Prinzip lautet, vorhandene Strukturen weiter- und umzunutzen, zu qualifizieren und in Wert zu setzen. Es gilt, das Vorhandene für die Zukunft „fit zu machen“, intelligente Nutzungskonzepte umzusetzen und mit allen Ressourcen klug zu wirtschaften.

Dies bezieht sich einerseits auf die räumlichen und baulichen Themen, dort, wo Umbau und Transformation von

Quartieren, Brachflächen und bedeutsamen Einzelstandorten notwendig sind. Andererseits umfasst es auch die Nutzung und Wertschöpfung der landschaftlichen Ressourcen, den zukünftigen Umgang mit den Gewässern, die Anpassung der Mobilitäts- und Gesundheitsangebote sowie den gesellschaftlichen Zusammenhalt. In diesen Themenfeldern sollen notwendige Transformationsprozesse (u. a. Digitalisierung, Herausforderungen des Klimawandels) genutzt und in konkrete Projekte „übersetzt“ werden. Dazu kann im Bergischen Rheinland auf die bestehenden Strukturen und Stärken aufgebaut werden. ■

Das zeichnet REGIONALE Projekte aus

REGIONALE Projekte zeigen Lösungen für die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen auf. Sie liefern vor Ort einen Beitrag dazu, dass der Raum lebenswert und wettbewerbsfähig bleibt und dabei zukunftsfähig wird. Sie setzen die inhaltlichen Überlegungen der Strategiepapiere der REGIONALE 2025 um. Projekte der REGIONALE 2025 zeichnen sich durch die folgenden qualitativen Charakteristika aus. Sie müssen nicht alle, sollen aber möglichst viele davon erfüllen.

Aufgreifen der Begabungen

REGIONALE Projekte setzen an den Qualitäten des Raumes an. Sie greifen die spezifischen „Talente“ des Bergischen Rheinlandes auf. Sie sind von und für die hier lebenden Menschen gemacht. Sie ermöglichen regionale Wertschöpfung und zeigen innovative Lösungsansätze für das Bergische Rheinland als Wohn- und Arbeitsstandort mit hoher Lebensqualität auf. Dabei achten sie darauf, welche Aufgabe sie für den Raum und seine Menschen übernehmen. Nicht zuletzt braucht es in der Realisierung den Blick für eine passende Dimensionierung der Projekte.

Fokus auf Transformation und Konversion

Projekte der REGIONALE 2025 erfinden Zukunft für existierende Strukturen bzw. entwickeln diese weiter. Mit Innovationen wird gezeigt, wie das Bestehende „fit für die Zukunft“ gemacht werden kann.

Regionale Ressourcennutzung

REGIONALE Projekte sind Vorreiter im Einsatz regionaler Ressourcen, insbesondere in der Baubranche und in der Energieversorgung. Sie suchen nach ressourcenoptimierenden Lösungsansätzen der Ver- und Entsorgung. Nicht zuletzt unterstützen sie die regionale Wertschöpfung und den Aufbau von Know-how in Zukunftsfeldern für das Bergische Rheinland.

Zukunftsorientiert und vielschichtig

REGIONALE Projekte füllen die Vision „Das Beste aus beiden Welten“ mit Leben und lassen sie vor Ort Realität werden. Sie gehen dabei Experimente ein, indem sie Neues ausprobieren und vor Ort adaptieren. Sie zeigen Antworten auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen. Ein wesentliches Kriterium ist dabei, dass die Vorhaben regional und interkommunal bedeutsam sind und somit vor Ort eine positive, beispielgebende Entwicklung für den Projektraum darstellen. Sie haben Modellcharakter und sind übertragbar.

Tragfähige Strukturen

Projekte der REGIONALE 2025 entwickeln belastbare Trägerstrukturen und Organisationsformen, die nachhaltig (über den Förderzeitraum hinaus) wirken. Ihre „Machbarkeit“ beweisen sie über nachhaltige Träger- und Finanzierungskonzepte.

Modelle der Zusammenarbeit und des Zusammenhalts

REGIONALE Projekte bauen stabile Netzwerke auf bzw. stärken bereits bestehende, die sich langfristig, über das Jahr 2025 hinaus, tragen. Sie fördern interdisziplinäres und sektorübergreifendes Denken und Arbeiten, indem sie regionale und interkommunale Kooperationen und Partnerschaften zwischen Kommunen, Kreisen und Behörden, zivilgesellschaftlichen Organisationen, Schulen, Wissenschaft, Vereinen, Unternehmen, Bürgerschaft u. a. m. aufbauen.

Neue Vorgehensweisen im Prozess

Projekte der REGIONALE 2025 verfolgen eine hohe Qualität in der Prozess- und Planungskultur. Dies beinhaltet die Beteiligung und Einbindung unterschiedlicher Akteure sowie Formate, die Qualität z. B. über Wettbewerbe, Workshops oder auch den Austausch mit der Wissenschaft herstellen. Sie beteiligen die Bürgerschaft und kommunizieren den Prozess und die Veränderung aktiv an die Bevölkerung.

Gestaltung/räumliche Qualität

REGIONALE Projekte zeigen, wie gute Gestaltung den Raum bereichert. Sie legen Wert auf eine gestalterisch hochwertige Planung und realisieren ansprechende Gebäude und Freiräume. Die regionale Baukultur und die Angemessenheit im räumlichen Kontext werden berücksichtigt. Gleichzeitig entstehen Vorbilder, die zum Bergischen RheinLand passen.

Handlungsfelder und Strategiepapiere

Die REGIONALE 2025 soll dazu beitragen, ein eigenes Profil für das Bergische RheinLand zu entwickeln, mit dem sich der Raum selbstbewusst als attraktiver Lebensraum in der Nähe zu den Metropolen positioniert – in Balance mit sich selbst und den anderen Teilräumen der Region Köln/Bonn. Dafür sucht die REGIONALE 2025 Projekte, die entsprechende Lösungsansätze für den Raum erarbeiten und ambitioniert umsetzen. Sie füllen die Leitidee der REGIONALE 2025 in den nächsten Jahren mit Leben. Die Projekte aktivieren die Kompetenzen des Bergischen RheinLandes in verschiedenen Handlungsfeldern: ►



Den Zusammenhang der drei unterschiedlichen Ebenen Leitidee, Handlungsfelder sowie Themenlinien und Projekte zeigt das Schema der Programmatik der REGIONALE 2025. Im Sinne eines Gegenstromprinzips beeinflussen sich die Handlungsfelder und Projekte gegenseitig: Die Projekte entstehen aus den Handlungsfeldern und diese werden auf Basis bestehender Projektanliegen weiter konkretisiert und geschärft.

► Zu allen sechs Handlungsfeldern liegen aussagekräftige, kurze Strategiepaper vor. Sie spezifizieren die Themen und Herausforderungen des jeweiligen Handlungsfeldes, überführen sie in strategische Leitlinien und benennen die Projektanforderungen.

Die Strategiepaper sollen zum einen den politischen und fachlichen Austausch zur kooperativen, regionalen Entwicklung im Bergischen RheinLand anregen. Zum anderen dienen sie als Orientierung, Inspiration und Handreichung, um Projekte konkret vor Ort zu initiieren und zu qualifizieren. Hier finden Projektträger Anregungen, wie ihre Projekte zur regionalen Entwicklung besser beitragen können, indem sie in den Gesamtkontext eingebettet werden. Sie sind dabei keineswegs als „Schubladen“ zu verstehen, in die sich Projekte einpassen müssen, sondern beschreiben vielmehr die „Zutaten“ für die Projektqualifizierung. **Die Inhalte der Strategiepaper sind aufeinander abgestimmt und miteinander kombinierbar. Bei der Projektqualifizierung wird darauf hingewirkt, Leitlinien verschiedener Strategiepaper gleichzeitig aufzugreifen und miteinander zu verbinden, um so besonders innovative Projekte mit Vorbildcharakter zu entwickeln. So wird der Idee eines integrierten Projektansatzes in der REGIONALE 2025 aktiv Rechnung getragen.**

Im Sinne der kontinuierlichen Weiterentwicklung des programmatischen Rahmens der REGIONALE 2025 werden die Strategiepaper während der Laufzeit der REGIONALE 2025 voraussichtlich noch einmal überarbeitet. Das vorliegende Strategiepaper vertieft das Handlungsfeld Mobilität.

Alle Strategiepaper sind in der jeweils aktuellen Fassung auf www.regionale2025.de abrufbar.

Die Erarbeitung der Strategiepaper wurde eng von den drei Kreisen und dem Region Köln/Bonn e.V. begleitet, Fachgremien der REGIONALE 2025 sowie weitere Experten wurden themenspezifisch mit eingebunden. Sie sind abgestimmt mit den zuständigen Dezernaten der Bezirksregierung Köln und den Ressorts der Landesregierung Nordrhein-Westfalen. Gesamtregionale Strategien und Konzepte wie das Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn und die Regionale Klimawandelvorsorgestrategie des Region Köln/Bonn e.V. sind genauso wie die Programme, Strategien und Initiativen des Landes Nordrhein-Westfalen, des Bundes und der EU berücksichtigt. ■



Aufeinander abgestimmte Strategiepaper liefern „Projektzutaten“

Berücksichtigung rahmengebender Strategien, Programme, Dokumente

Übergeordnete und regionale Fragestellungen zur Veränderung im Mobilitätsbereich werden in bestehenden Strategien und Konzepten auf Ebene von Bund, Land und Region aufgegriffen. Sie finden in der vorliegenden Strategie und in den Projekten der REGIONALE 2025 Berücksichtigung.

- \ Territoriale Agenda der Europäischen Union 2030 (2020): Eine Zukunft für alle Orte, online abrufbar unter: https://www.territorialagenda.eu/files/agenda_theme/agenda_data/Territorial%20Agenda%20documents/DE_TerritorialeAgenda_201201.pdf; letzter Zugriff 03.02.2021.
- \ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2020): Nationale Plattform Zukunft Mobilität, online abrufbar unter: www.plattform-zukunft-mobilitaet.de; letzter Zugriff 04.02.2021.
- \ Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (Hg.) (2019): Unser Plan für Deutschland. Schlussfolgerungen aus der Arbeit der Kommission für gleichwertige Lebensverhältnisse. Berlin
- \ Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019): Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050. Berlin
- \ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018): Aktionsplan Digitalisierung und Künstliche Intelligenz in der Mobilität. Berlin
- \ Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hg.) (2018): Forschung und Innovation für die Menschen. Die Hightech-Strategie 2025. Berlin
- \ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2018) Energie auf neuen Wegen: Aktuelles zur Weiterentwicklung der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung. Berlin sowie Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2013): Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS). Berlin
- \ Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hg.) (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020: Den Radverkehr gemeinsam entwickeln. Berlin
- \ Land Nordrhein-Westfalen (2016): Nachhaltigkeitsstrategie Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf
- \ Land Nordrhein-Westfalen (2014): Regionale Innovationsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen der EU-Strukturfonds 2014–2020. Düsseldorf
- \ Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2020): Wasserstoff Roadmap Nordrhein-Westfalen, online abrufbar unter: https://www.in4climate.nrw/fileadmin/Nachrichten/2020/Wasserstoff_Roadmap_NRW/wasserstoff-roadmap-nrw-bf-cr-mwide.pdf; letzter Zugriff 12.02.2021.
- \ Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (2020): ÖPNV Digitalisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen, online abrufbar unter: <https://digitalemobilitaet.nrw>; letzter Zugriff 16.06.2020.
- \ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2012): Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Düsseldorf
- \ Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen. Köln
- \ Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2017): Klimaschutzteilkonzept Mobilität für das Rheinland. Köln
- \ Nahverkehr Rheinland GmbH (2016): SPNV – Nahverkehrsplan 2016. Köln
- \ Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2019): Mobilität vernetzen. Mobilstationen NRW. Gestaltungsleitfaden 2.0. Köln
- \ Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen (Hg.) (2017): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 2. Auflage. Köln
- \ Region Köln/Bonn e. V. (Hg.) (2020): Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn. Köln
- \ Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln
- \ Oberbergischer Kreis (Hg.) (2017): Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis. Gummersbach
- \ Rheinisch-Bergischer Kreis (Hg.) (2019): Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis. Band 2: Maßnahmenkonzept und Band 3: Maßnahmensteckbriefe. Bergisch Gladbach
- \ Rheinisch-Bergischer Kreis (Hg.) (1997): Nahverkehrsplan sowie Fortschreibungen 1999 bis 2012. Bergisch Gladbach
- \ Rhein-Sieg-Kreis (2020): Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis Version 2.3, April 2020. Siegburg
- \ Rhein-Sieg-Kreis (Hg.) (2014): Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis. Siegburg



Die A 4 zwischen Reichshof und Köln ist eine der Hauptverkehrsachsen des Bergischen Rheinlandes (hier bei Engelskirchen) – für den Pendlerverkehr nach Köln, aber auch für den Güterverkehr. Die REGIONALE 2025 will mit den Kreisen, Kommunen und Verkehrsverbänden das Mobilitätsangebot im Bergischen RheinLand ausbauen und nachhaltiger gestalten und damit auch die Hauptverkehrsachsen entlasten.





Mobilität im Bergischen RheinLand

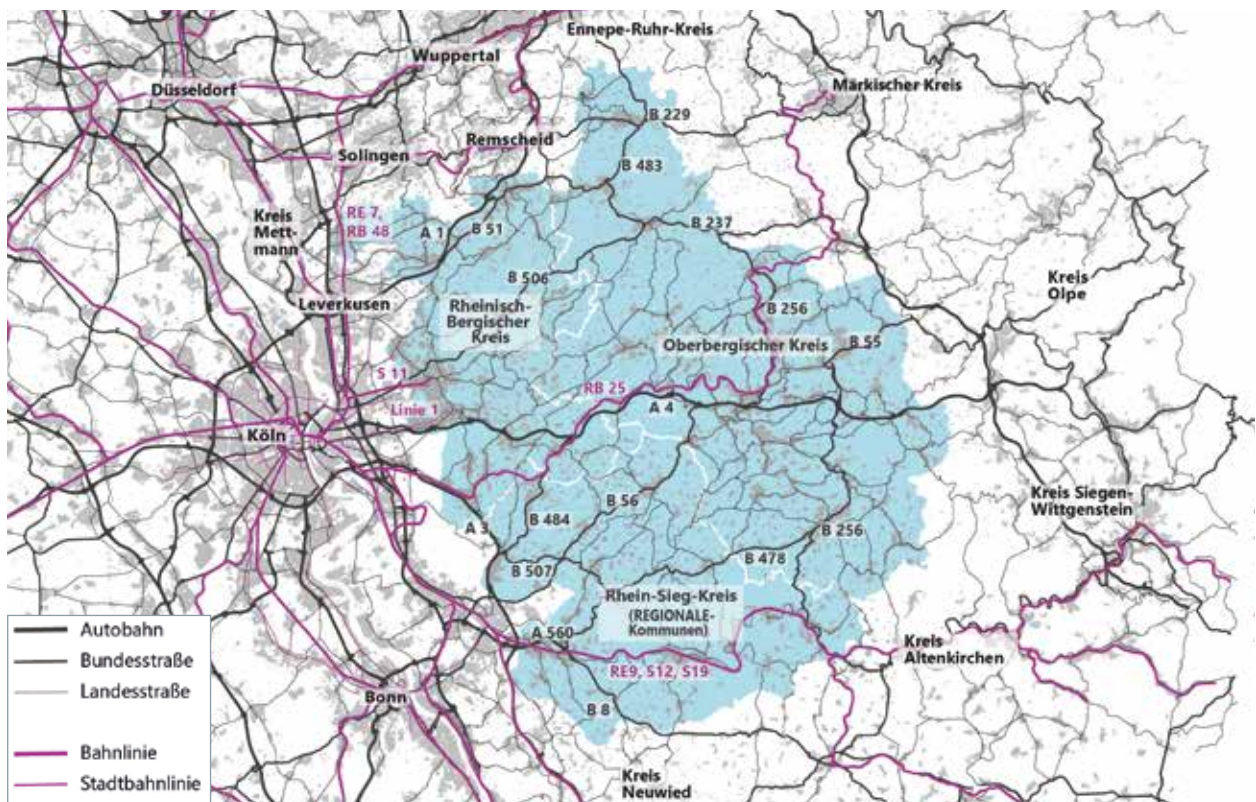
Kurzporträt

Die Verkehrsstruktur im Bergischen RheinLand ist vorrangig über drei Haupt-Korridore in Ost-West-Richtung organisiert. Alle drei Achsen sind im Westen auf die Rheinschiene ausgerichtet (s. Abb. unten). Die zentralen Achsen bilden die A 4 sowie die Bahnlinie RB25, die eine Verbindung von Köln bis in den Osten des Bergischen RheinLandes ermöglichen. Im nordwestlichen Grenzbereich des REGIONALE Gebietes verlaufen die A 1 sowie die Bahnlinie RB48. Sie verbinden den Raum mit dem angrenzenden nördlichen Teil des Bergischen Landes und weiter Richtung Ruhrgebiet. Die dritte Achse verläuft im Süden des Bergischen RheinLandes (Siegthal) mit der A 560 und der L 333 sowie die Bahn- und S-Bahn-Linien RE 9, S 12 und S 19. Diese Achse bildet die Anbindung ins Siegerland und nach Köln.

Um die Region über die genannten Korridore hinaus zu vernetzen, bestehen dazwischen Zubringersysteme über Bundes- und Landesstraßen, die häufig häufig von Südwest nach Nordost ausgerichtet sind. Darüber erfolgt die Anbindung der Zwischenräume per Pkw und über ein regionales Bussystem, das durch die Kreise als Aufgabenträger des ÖPNV organisiert wird.

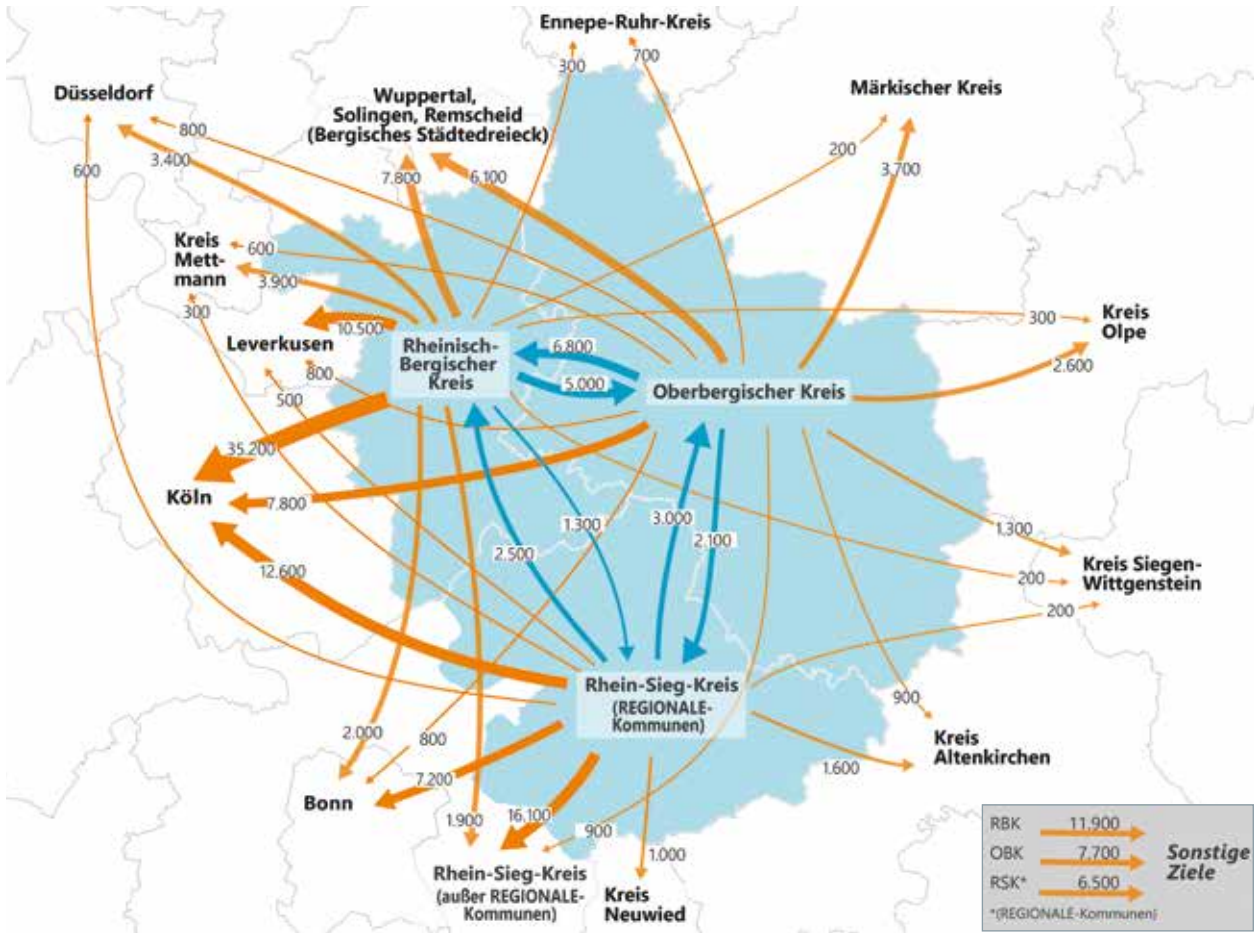
Über 55.000 Personen pendeln aus dem Bergischen RheinLand nach Köln.

Die beschriebene Ausrichtung spiegelt sich auch in den Pendlerbewegungen wider. Vor allem im westlichen Teil des Bergischen RheinLandes orientieren sich viele Pendelnde nach Köln, Leverkusen und Bonn bzw. ins Bergische Städtedreieck. Über 55.000 Personen pendeln aus dem Bergischen RheinLand nach Köln¹. Das entspricht ca. einem Drittel aller Auspendelnden, wobei ein Großteil aus dem Rheinisch-Bergischen Kreis kommt (vgl. ebd.). Jeweils über 10.000 Personen zieht es zusätzlich nach Bonn, Leverkusen oder ins Bergische Städtedreieck (vgl. ebd.). Im Oberbergischen Kreis ist im Vergleich zu den anderen Kreisen der Anteil der Binnenpendler besonders hoch (62 %) und die Auspendler orientieren sich nicht nur in Richtung Rheinschiene, sondern zunehmend auch nach Südwestfalen (vgl. ebd.). Insgesamt pendeln 158.000 Personen, die im Bergischen RheinLand wohnen, zu Arbeitsplätzen außerhalb des Bergischen RheinLandes (vgl. ebd.). Die Pendlerströme sind in der nebenstehenden Abbildung (S. 13) grob visualisiert.



Siedlungsflächen und wichtige Verkehrsachsen im Bergischen RheinLand und Umgebung, eigene Darstellung

Kartengrundlagen: Open Geodata Nordrhein-Westfalen, Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Digitales Landschaftsmodell Nordrhein-Westfalen, OSM-Mitwirkende (02/2017 und 06/2020)



Zahl der (Berufs-)Auspendler der Kreise im Bergischen RheinLand in andere Kreise und kreisfreie Städte, eigene Darstellung
 Datengrundlage: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Stichtag 30.06.2018), abgerufen bei www.pendleratlas.nrw.de;
 Kartengrundlage: Open Geodata Nordrhein-Westfalen, GeoBasis-DE / LVermGeoRP2020, dl-de/by-2-0, www.lvermgeo.rlp.de

Kapazitätsengpässe im Verkehrsnetz finden sich dementsprechend auf den Straßen im Zulauf auf die Rheinschiene. Ansonsten sind innerhalb des Bergischen RheinLandes an einzelnen Stellen zeitweise Kapazitätsengpässe im Straßennetz festzustellen. Die Schienenverbindungen weisen eine mittlere Auslastung auf.² Die Pendlerströme haben direkte Auswirkungen auf die Verkehrssituation in den Einpendler-Städten. Sie beeinflussen aber auch die Lebensqualität der Menschen im Bergischen RheinLand, die zu ihren Arbeitsplätzen pendeln.

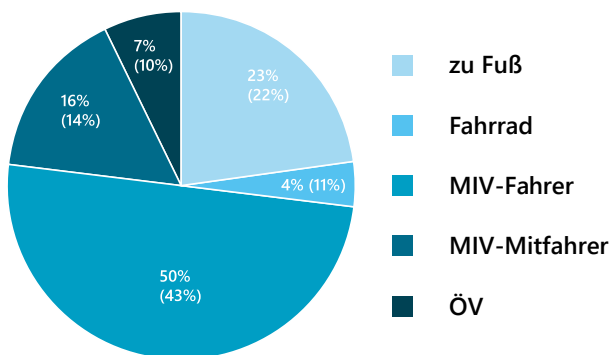
Pkw sind das meistgenutzte Verkehrsmittel im Bergischen RheinLand (s. Abb. Modal Split, S. 14). Gründe sind neben der Topografie und Siedlungsstruktur auch die fehlenden gleichwertigen Alternativen. Zudem wurde über Jahrzehnte eine Pkw-gerechte Infrastruktur aufgebaut. Mit 64 Pkw pro 100 Einwohner (Stand 2019) ist der Pkw-Besatz im Bergischen RheinLand vergleichsweise hoch. In Nordrhein-Westfalen ebenso wie in der gesamten Bundesrepublik liegt der durchschnittliche Pkw-Besatz bei 56 Pkw pro 100 Einwohner.^{3,4} Der ÖPNV kann auf vielen Strecken keine gleichwertige

Pkw sind das meistgenutzte Verkehrsmittel im Bergischen RheinLand

Alternative zum Pkw bieten. Für ca. 7 % der Wege nutzen die Menschen den ÖPNV (s. Abb. Modal Split, S. 14). Nachteile liegen in der Fahrzeit und in der Flexibilität, vor allem wenn der Start- oder Endpunkt außerhalb eines Hauptortes liegt. In den Hauptverkehrszeiten ergeben sich jedoch bei der ÖPNV-Nutzung in den westlichen Kommunen und im Siegtal Zeitvorteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.⁵ Dementsprechend unterscheidet sich der ÖPNV-Anteil am Modal Split in den Kreisen: Im Oberbergischen Kreis liegt er bei 4 %, im Rheinisch-Bergischen Kreis bei 8 % und in den REGIONALE Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises bei 10 %.⁶ Die Überwindung längerer Strecken mit dem Fahrrad ist für die meisten Menschen im Bergischen RheinLand eher eine Freizeitbeschäftigung. Gründe hierfür sind die derzeit noch lückenhafte Radwegeinfrastruktur und die bewegte Topografie, wobei diesbezüglich durch E-Mobilität neue Möglichkeiten entstehen. In den letzten Jahren sind mehrere attraktive touristische Radwege entstanden, ►

¹ eigene Berechnung nach Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2018), abgerufen von www.pendleratlas.nrw.de
² vgl. Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln
³ Stand 2019, vgl. Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2019), abgerufen von www.landesdatenbank.nrw.de
⁴ Stand 2016, vgl. destatis (2019), abgerufen von www.destatis.de
⁵ vgl. Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln
⁶ vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2019): Mobilität in Deutschland 2017, regionalspezifische Daten

► die auch im Alltagsverkehr Anklang finden. Die kleinteilige Siedlungsstruktur des Bergischen RheinLandes bedingt, dass Einrichtungen der Daseinsvorsorge (Nahversorgung, Gesundheit, Kultur, Bildung) nicht überall schnell erreichbar sind. Dazu haben auch die Zentralisierung und Funktionsteilung der Stadtentwicklung sowie die Nutzung des Pkw maßgeblich beigetragen. Eine Auswertung im Zuge der Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn zeigt bezüglich der **Nahmobilität** Defizite auf: Die Einrichtungen der Daseinsvorsorge sind in den Siedlungen außerhalb der Hauptorte selten unter 15 Min. mit dem (unmotorisierten) Fahrrad bzw. zu Fuß zu erreichen.⁷



Modal Split 2017 im Bergischen RheinLand (in Klammern Vergleichswert Nordrhein-Westfalen), eigene Darstellung

Datengrundlage für die Werte im Bergischen RheinLand:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2019): Mobilität in Deutschland 2017, regionalspezifische Daten

Datengrundlage für die Werte in Nordrhein-Westfalen:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hg.) (2019): Mobilität in Deutschland 2017. Kurzreport. Ausgabe September 2019. Bonn

Aktuelle Probleme (streckenweise Kapazitätsengpässe, Feinstaubbelastungen in den Städten) sowie übergeordnete Herausforderungen (Klimaschutz, demografischer Wandel) machen es notwendig, das heutige Verkehrsverhalten und die gebotenen infrastrukturellen Rahmenbedingungen zu überdenken. Die Möglichkeiten **klimafreundlicher Fortbewegung** müssen verbessert werden. Außerdem gewinnen bei einem höheren Anteil älterer Menschen, ggf. mit Mobilitätseinschränkungen, die Themen Barrierefreiheit und Erreichbarkeit der Daseinsvorsorge an Bedeutung. Nicht zuletzt verändern flexible Arbeitsmodelle (verstärkt durch die Ad-hoc-Umstellungen während der Corona-Pandemie) das Mobilitätsverhalten: Während Berufspendler-Bewegungen abnehmen könnten, steigt die Bedeutung der Nahmobilität, weil mehr Menschen Vor-Ort-Angebote benötigen und nachfragen. ■

Autobahn A 4 Richtung Köln (o.), Busbahnhof, Stadt Gummersbach (M.), Agger-Sülz-Radweg (u.)



⁷ vgl. Region Köln/Bonn e.V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln

Mit Blick in die Zukunft ergeben sich Fragen und Aufgaben in Bezug auf die Mobilität im Bergischen RheinLand, zu denen die REGIONALE 2025 den Diskurs anregen und Projekte umsetzen möchte:

- \ Wie können weite Wege wegfallen, um Zeit und Lebensqualität zu gewinnen?
- \ Wie können überlastete Infrastrukturen entlastet werden?
- \ Wie wird der ÖPNV komfortabler, schneller und eine bessere Alternative zum Pkw – insbesondere im Pendlerverkehr?
- \ Wie wird Radfahren angenehmer und sicherer?
- \ Wie gehen Verkehr und Klimaschutz zusammen?
- \ Wie wird Mobilität für alle Lebenslagen und Altersklassen gesichert?

Handlungsfeld und Leitlinien

In welche Richtung soll sich die Mobilität im Bergischen Rheinland im Zuge der REGIONALE 2025 entwickeln? Entlang welcher Leitlinien werden Projekte der REGIONALE 2025 inhaltlich qualifiziert? Zur Beantwortung dieser Fragen dient das folgende Kapitel. Nach einer allgemeinen Einführung werden ab Seite 17 Leitlinien für REGIONALE Projekte benannt und genauer beschrieben.

Beispielprojekte bis 2025 umsetzen, langfristige Veränderungen anstoßen

Die REGIONALE 2025 will Impulse setzen für die Mobilität der Zukunft im Bergischen Rheinland. Dies adressiert sowohl Veränderungen der Infrastruktur als auch des Nutzungsverhaltens. In ihren Projekten zeigt die REGIONALE 2025 beispielhaft, wie solche Veränderungen aussehen können. Darüber hinaus möchte die REGIONALE 2025 langfristige Veränderungsprozesse im Bereich Mobilität anstoßen, indem Konzepte, Strategien und Projekte entstehen, die über das Präsentationsjahr 2025 hinaus wirken. Grundlage für die Umsetzung zukunftsweisender REGIONALE Projekte ist eine langfristige Zukunftsvorstellung, die in diesem Strategiepapier beschrieben ist und wesentlich auf der Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn beruht¹. Die Projekte der REGIONALE 2025 sind somit als Beiträge zu einer Verkehrswende zu verstehen, zu der im Jahr 2025 eine Zwischenbilanz gezogen werden kann.

Vor diesem Hintergrund ist offensichtlich, dass REGIONALE Projekte in jeweils ausgewählten Modellräumen stattfinden. Von dort können sie als Referenzen für weitere Veränderungen im Verkehrsnetz dienen. **Modellräume** werden nicht vordefiniert, sondern ergeben sich aus dem Projektinhalt. Räume mit akutem Handlungsbedarf sind von

„Die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen in ihren jeweiligen Lebenswelten muss zukünftig auf sozialökologisch gerechten Alternativen zum Pkw fußen, indem bedarfsgerechte und ressourceneffiziente Mobilitätsangebote und -dienste entwickelt werden.“

Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln

besonderem Interesse, z. B. pendlerstarke Stadt-Umland-Verbindungen. Es zeichnet sich ab, dass infolge der Corona-Pandemie flexibles Arbeiten weiter zunimmt. Eventuell

kann es zu einer Entspannung des Berufsverkehrs kommen, die langfristigen Wirkungen auf den Berufsverkehr sind jedoch noch nicht absehbar. In jedem Fall bleiben die engen funktionalen Bezüge bestehen und machen gute Verkehrsverbindungen notwendig. An den Hotspots der Naherholungsnutzung, deren Beliebtheit in Folge der Corona-Pandemie sprunghaft gestiegen ist, besteht Handlungsbedarf bzgl. der Besucherlenkung (vgl. Strategiepapier Fluss- und Talsperrenlandschaft). Darüber hinaus bilden Entwicklungskorridore entlang der drei Ost-West-Achsen des Raums (s. S. 11 f.) mit ihren Zubringern und (Flächen-)Potenzialen einen weiteren Schwerpunkt. Nicht zuletzt ergeben sich Mobilitätsprojekte im Zusammenhang mit REGIONALE Projekten aus anderen Handlungsfeldern (z. B. Projekte an Talsperren oder in Ortsmitten).

Gemeinsames Verständnis von Mobilität als Querschnittsthema etablieren

Der Begriff Mobilität beschreibt die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen, wie Menschen sich fortbewegen können, um ihre Ziele zu erreichen. Eine Verbesserung der Mobilität erhöht die Optionen der Fortbewegung. Dabei werden alle Bevölkerungsgruppen und Verkehrsmittel gleichberechtigt berücksichtigt. Die Entscheidung für ein Verkehrsmittel hängt von Faktoren ab wie Distanz, Zeit,

Komfort, Sicherheit, Kosten, Alter etc. Diese Faktoren werden bei Projekten zur Verbesserung der Mobilität mitbedacht. Somit geht der Begriff **Mobilität** über den Begriff **Verkehr** hinaus (Verkehr entsteht erst, wenn Menschen mobil sind). Das Verkehrssystem soll den Mobilitätsbedürfnissen unterschiedlicher Zielgruppen (z. B. Berufspendeln, Erreichen von Geschäften oder Freizeiteinrichtungen) möglichst gerecht werden. Die Wechselwirkungen von Wohnen, Arbeiten,

Freizeit und Fortbewegen spielen in diesem Zusammenhang eine wichtige Rolle. Mobilität soll daher nicht nur in mobilitätsspezifischen, sondern auch in anderen Projekten

¹ Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) 2018

„Die Transformation des heutigen Mobilitätssystems in den nächsten 20 Jahren in ein multimodales, post-fossiles, digitales und entfernungs-armes Gesamtsystem erfordert ebenso bauliche Maßnahmen wie auch Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, der Leitbilder und Strategien, der regionalen und lokalen Governance sowie der Finanzierungsregelungen.“

Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018):
Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln



Altenberger-Dom-Straße, Gemeinde Odenthal

der REGIONALE 2025 Berücksichtigung finden. Die REGIONALE 2025 trägt dazu bei, den Begriff „Mobilität“ in diesem Sinne in Bürgerschaft, Politik und Verwaltung zu etablieren.

Verkehrsmittel bedarfsgerecht und nachhaltig kombinieren

Im Bergischen RheinLand ist der Anteil der Pkw-Nutzung hoch (s. S. 13). Dieses Verkehrsmittel dient der individuellen Mobilität und ist in einem Raum mit kleinteiliger Siedlungsstruktur (also vielen individuellen Wegen) eine tragende Säule im Verkehrssystem. Geprägt durch die Entwicklung der vergangenen Jahrzehnte sind Pkw-orientierte Infrastruktur und Nutzer-Gewohnheiten vorhanden.

Ein Verkehrssystem, das dieses eine Verkehrsmittel in den Vordergrund stellt, bringt jedoch auch Nachteile mit sich: Staus auf den vielgenutzten Strecken, Feinstaubbelastungen in den Städten, erschwerte Teilhabe von Menschen, die kein Auto nutzen können, flächenintensive Parkplätze im öffentlichen Raum mit entsprechenden Einbußen in der Aufenthaltsqualität etc. Hinzu kommen gegenüber anderen Verkehrsmitteln höhere Treibhausgasemissionen, solange fossile Kraftstoffe zum Einsatz kommen. Warum nutzen z. B. die meisten der 55.000 Pendler, die es vom Bergischen RheinLand nach Köln zieht, ein individuelles Verkehrsmittel (Pkw), obwohl sie wissen, dass sich tausende

andere auf den gleichen Weg machen? Um ein solches massenhaftes Mobilitätsbedürfnis effizienter und verträglicher zu bewältigen, braucht es geeignete Massenverkehrsmittel und -infrastruktur. Der ÖPNV soll – jeweils in geeigneten Einsatzbereichen, wo er Vorteile bringt – gleichwertige oder bessere Alternativen zum Pkw bieten, um Verkehre entsprechend den Mobilitätsbedürfnissen leistungsfähig und nachhaltig abzuwickeln.

Warum nutzen so viele Menschen den Pkw auch auf kurzen Distanzen (z. B. zum Sport, zur Schule)? Zur Realisierung individueller Mobilitätsbedürfnisse bedarf es in vielen Fällen keiner Motorisierung, aber einer attraktiven Fahrradinfrastruktur und einer guten Erreichbarkeit (durch kleinteilige Nutzungsmischung). Im Sinne der Nachhaltigkeit kommt es insofern zukünftig auf den Mix der Verkehrsmittel an.

In diesen Zusammenhang gehört die fortlaufende Implementation von Mobilitätsmanagement, die durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt wird. **Mobilitätsmanagement** nimmt den Menschen und seine Mobilitätsgewohnheiten in den Fokus. Es adressiert die (organisatorischen, finanziellen, ...) Rahmenbedingungen, die bei der Wahl des passenden Verkehrsmittels eine Rolle spielen. Darüber hinaus sorgt das Mobilitätsmanagement für den Austausch und die Abstimmung unterschiedlicher zuständiger Akteure, deren Arbeit mit Mobilität in Verbindung steht. Mobilitätsmanagement als strategischer Ansatz ►

► ist das verbindende Element, das die Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen bündelt und erfolgreich macht. Mobilitätsmanagement ergänzt die integrierte Verkehrsplanung um die Komponente des Nutzerverhaltens (neben dem Bau von Infrastrukturen und der Lenkung des Verkehrs).

Zusammenfassung

Die REGIONALE 2025 kann in kurzfristiger Perspektive Beispiele zeigen und Impulse setzen. Langfristig geht es um die Schaffung eines Gesamtsystems, in dem die (wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen) Stärken aller Verkehrsmittel besser genutzt werden. Darin sollen Synergien, Vernetzung und Kombinierbarkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel zum Tragen kommen, statt eines Neben- oder sogar Gegeneinanders. Eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel setzt, ausgehend von der bestehenden Situation, eine Stärkung des Umweltverbundes voraus. Dafür sind Innovationsoffenheit sowie Veränderungs- und Investitionsbereitschaft notwendig. ■

Leitlinien des Handlungsfeldes Mobilität

┌ Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität gemeinsam denken

┌ ÖPNV auf den Hauptachsen stärken und in der Fläche flexibel bereitstellen

┌ Innovationen im Reallabor erproben

┌ Multimodalen Verkehr ermöglichen und koordinieren

┌ Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren





Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität gemeinsam denken

Die REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand trägt zur Mobilitätsverbesserung bei, indem in den Projekten sowohl das Mobilitätsangebot erweitert als auch eine Raumstruktur mit kurzen Distanzen angestrebt wird.

Die Mobilitätsbedürfnisse bzw. das Mobilitätsverhalten stehen in engem Zusammenhang mit der Raumstruktur – sie beeinflussen sich wechselseitig. Wie kann integrierte Raumentwicklung zu besserer Mobilität beitragen, ohne immer mehr Verkehr zu generieren?

Die Erreichbarkeit der Zentren der Rheinschiene ist ein wichtiger Standortfaktor im Bergischen RheinLand. Zum einen mit Blick auf die Wohnstandortattraktivität sowohl für junge als auch für ältere Menschen. Zum anderen mit Blick auf die wirtschaftlichen Perspektiven, denn lokale Unternehmen finden in den großen Städten besseren Zugang zu Wissen und Fachkräften. Die REGIONALE 2025 setzt sich mit dem Umweltverbund für eine schnellere und komfortablere Verbindung zwischen Bergischem RheinLand und der Rheinschiene bzw. dem Bergischen Städtedreieck ein.

Aber reicht es für die zukünftige Entwicklung, „möglichst schnell in Köln, Bonn oder Leverkusen zu sein“? Natürlich nicht, denn komfortableres Pendeln führt letztlich wiederum zu mehr Verkehr, mehr Stau und mehr Ausbaubedarf. Stattdessen sollte vor dem Hintergrund von Klimawandel und demografischer Veränderung angestrebt werden, **alltägliche Ziele in kurzer Distanz erreichbar zu machen.**

Dazu braucht es eine vielfältige funktionale Ausstattung und Nutzungsgemischte Quartiere mit modernen Unternehmen, attraktiven Wohnangeboten, nahegelegener Versorgung, Kultur, Erholung etc. Eine verbesserte Nahmobilität hat positive Auswirkungen auf Gesundheit und Klima, vereinfacht die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen (z. B. Jugendliche) und belebt die Orte. Hierbei ist zu bedenken, dass aufgrund flexibler Arbeitsmodelle (Homeoffice etc.) mehr Menschen mehr Zeit am Wohnort statt am ursprünglichen Arbeitsort verbringen.

Bei dieser Leitlinie besteht ein enger Bezug zu anderen Strategiepapieren, vor allem zu „Wohnen und Leben“ und „Fluss- und Talsperrenlandschaft“. Die Verbesserung der Mobilität wird als **Querschnittsthema** in den Projekten der

REGIONALE 2025 mitberücksichtigt. Es gilt, bereits gut erreichbare Projektstandorte zu wählen oder im Zuge des Projektes das (multimodale) Verkehrsangebot zu verbessern. Das beginnt im Kleinen, wenn z. B. nicht nur an Parkplätze für Pkw, sondern auch für Fahrräder gedacht wird. Es entstehen aber auch größere Projekte, z. B. der Bau eines hochwertigen Radweges oder eine neue Busanbindung. Hierbei sind übergeordnete Mobilitätskonzepte, die Verkehrssicherheit und die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. In den Projekten muss darüber hinaus auf eine bauliche Dichte geachtet werden, die kurze Wege ermöglicht und im Sinne einer „dreifachen Innenentwicklung“ verdichtetes Bauen mit Begrünung und Verkehrsangeboten verknüpft.¹

„Die planerische Schwierigkeit liegt darin, den eher ländlich geprägten Raum weiterzuentwickeln, die zukünftige Siedlungsentwicklung an den Erreichbarkeitssituationen zu orientieren und für attraktive Verkehrsverbindungen in den Zentren zu sorgen.“

Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) (2018): Grundlagenuntersuchung Mobilität zum Agglomerationskonzept. Köln

Letztlich soll im Bergischen RheinLand **der Weg in die Metropolen eine Möglichkeit, aber keine Notwendigkeit** sein. Das Bergische RheinLand soll gut angebunden und gleichzeitig durch vielfältige, attraktive Funktionen vor Ort eigenständig sein. Das gilt z. B., wenn Arbeiten von zu Hause aus mit dem Pendeln an die Rheinschiene verbunden werden kann. Oder wenn ein attraktives, breites Kulturprogramm vor Ort durch besondere Angebote in den großen Städten ergänzt wird (z. B. Philharmonie, Oper, Musicals). Mit Blick auf die Siedlungsentwicklung nehmen Entwicklungskorridore mit guter Erschließung eine besondere Rolle ein. Die Vermeidung von (zusätzlichem) Verkehr bei der Siedlungsentwicklung ist eine Art „unsichtbares“ Projekt mit großer Wirkung. Dazu leistet die REGIONALE 2025 mit ihren Projekten einen Beitrag. ■

¹ Zur dreifachen Innenentwicklung s. Region Köln/Bonn e. V. (Hg.) (2020): Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn. Köln



E-Bike-Verleihsystem am Bahnhof Overath

Multimodalen Verkehr ermöglichen und koordinieren

Die REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand treibt die Kombinierbarkeit verschiedener Verkehrsmittel mit hoher Nutzerfreundlichkeit voran.

Im Sinne einer ganzheitlichen Mobilität sollen verschiedene Verkehrsmittel stärker als bisher miteinander kombiniert werden. Jeder kann in einem solchen System jedes Verkehrsmittel nutzen – immer entsprechend der aktuellen Bedarfslage. Durch die Kombination von Pkw, Fahrrad, Bus und Bahn können die unterschiedlichen Stärken der Verkehrsmittel optimal genutzt werden. Verkehrsmittel müssen dafür gleichberechtigt miteinander geplant und eingesetzt werden. Das kann nur gelingen, wenn ein Umdenken stattfindet, da Privilegien für den Pkw-Verkehr (z. B. beim Parken im öffentlichen Raum) bestehen. Im Vergleich zur heutigen Situation gewinnt der Umweltverbund an Bedeutung.

Das Ermöglichen von Multimodalität wird in den Projekten der REGIONALE beispielhaft verdeutlicht. Gleichwohl ist ein multimodales System an tiefgreifende Veränderungen bei finanziellen, organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen gekoppelt. Sie betreffen viele Akteure (öffentliche und private), bedürfen langer Prozesse und können im Rahmen einer REGIONALE nur teilweise beeinflusst werden.

Welche Rahmenbedingungen müssen auf regionaler Ebene geschaffen werden, um Multimodalität im Alltag praktikabel zu machen? Es braucht gut gestaltete **Mobilstationen**, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern. Ihre Angebotsvielfalt kann je nach Standort variieren. An Umstiegsorten zwischen den ÖPNV-Hauptachsen (Bahn, Schnellbus) und dem Zubringer-Verkehr (Bus, Pkw, Fahrrad) sind größere Mobilstationen prioritär zu realisieren. Mobilstationen sind keine monofunktionalen Verkehrsorte, son-

dern sollen durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post u. a. m.) ergänzt werden. So wird nicht nur der Nutzen der Mobilstation erhöht, sondern zusätzlicher Verkehr vermieden. Das kann durch eine entsprechende Standortwahl oder -planung gelingen. Mobilstationen müssen außerdem eine hohe Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit bieten. Hier sei hingewiesen auf das Handbuch und den Gestaltungsleitfaden des Zukunftsnetzes Mobilität NRW (s. S. 10).

Jeder kann in einem solchen System jedes Verkehrsmittel nutzen – immer entsprechend der aktuellen Bedarfslage.

Die Kombinierbarkeit von Verkehrsmitteln braucht aber nicht nur physische Orte, sondern auch eine bessere organisatorische **Verzahnung der Verkehrsmittel**. Welche Chance kann die Digitalisierung dabei bieten? Die Digitalisierung ermöglicht neue, einfachere Möglichkeiten, Mobilität zu planen und dabei unterschiedliche Verkehrsangebote zu nutzen, z. B. Informationen und Zahlungsabwicklung.

Darüber hinaus müssen sich alte (monomodale) Gewohnheiten ändern. Insofern ist auch begleitende Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Die angesprochenen Infrastruktureinrichtungen und digitalen Services müssen offensiv kommuniziert werden, um eine möglichst hohe Wirkung zu erzielen. Das steht im Zusammenhang mit dem kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagement (s. S. 16). ■

ÖPNV auf den Hauptachsen stärken und in der Fläche flexibel bereitstellen

Die REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand strebt eine Stärkung des ÖPNV-Angebotes (Bahn, Schnellbusse) auf ausgewählten Hauptachsen an. Für den ÖPNV in der Fläche sollen im Rahmen der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand neue nutzerfreundliche, bedarfsgerechte und wirtschaftlich vertretbare Lösungen (zur Daseinsvorsorge und als Zubringer) ausprobiert werden.

Als Teil eines multimodalen Verkehrsangebotes soll das ÖPNV-Angebot so verbessert werden, dass es vermehrt genutzt wird, ohne zusätzlichen Verkehr zu erzeugen. Durch den Umstieg von Pkw-Nutzern auf den ÖPNV wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet und die Straßeninfrastruktur entlastet. Um den ÖPNV im Bergischen RheinLand in diesem Sinne weiterzuentwickeln, sollen im Rahmen der REGIONALE 2025 wegweisende Projekte in geeigneten Modellräumen umgesetzt werden. Allerdings hat die Coronapandemie ad hoc deutliche Auswirkungen auf den ÖPNV (sinkende Fahrgastzahlen und geringere Einnahmen) und es muss beobachtet werden, wie sich der ÖPNV unter neuen, sich verändernden Prämissen weiterentwickelt.

Der ÖPNV im Bergischen RheinLand braucht ein Netz mit leistungsstarken Hauptachsen, die sich auf die nachgefragten bzw. verkehrintensiven Ziele konzentrieren.

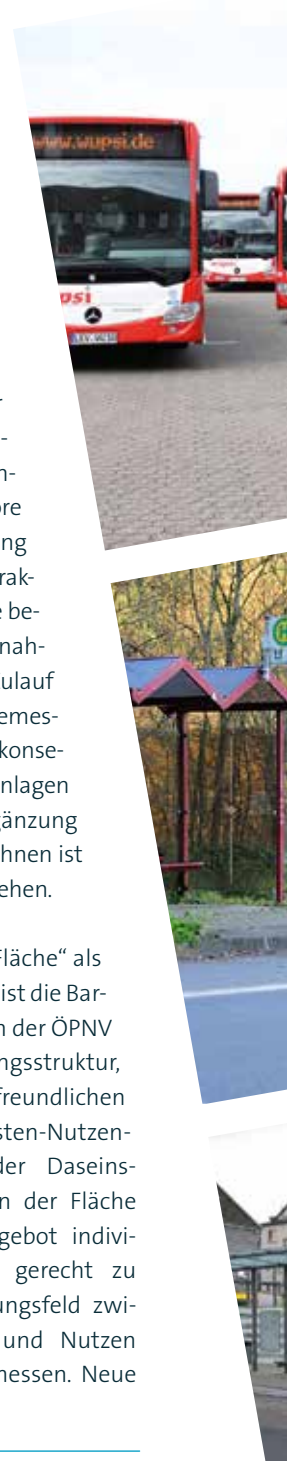
Dem ÖPNV kommen im Wesentlichen **zwei Funktionen** zu: Zum einen dient er dazu, eine Vielzahl von Menschen mit Massenverkehrsmitteln wie Bus und Bahn **effizient zu befördern**. Zum anderen ist er **Bestandteil der Daseinsvorsorge**, da Mobilität Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe ist. Der ÖPNV wird mit öffentlichen Finanzmitteln in großem Maß unterstützt. Deshalb sind Verbesserungen immer mit der Frage nach Kosten und Nutzen verbunden. (Was kann und will sich die öffentliche Hand leisten?) Der ÖPNV im Bergischen RheinLand braucht ein Netz mit leistungsstarken Hauptachsen, die sich auf die nachgefragten bzw. verkehrintensiven Ziele konzentrieren. Hier sind nicht nur Verbindungen in Richtung Rheinschiene oder ins Bergische Städtedreieck, sondern auch innerhalb des Bergischen RheinLandes zu berücksichtigen, z. B. zu Naherholungsorten oder großen Arbeitgebern.

Wie kann auf diesen Hauptachsen eine erhöhte Nutzung des ÖPNV gelingen? Ein ÖPNV-Hauptnetz basiert auf den bestehenden Bahnlinien im Bergischen RheinLand und

soll durch weitere schnelle, regionale Verbindungen ergänzt werden. Zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) werden durch den Nahverkehr Rheinland (NVR) Taktverdichtungen auf den bestehenden Linien angestrebt. Einige solcher Maßnahmen sind bereits in der Vorbereitung. Die Grundlagenuntersuchung Mobilität¹ geht jedoch davon aus, dass diese Anstrengungen nicht ausreichen, um den Verkehr zukünftig abzuwickeln. Neue **Schnellbusse** sollen das Angebot des SPNV ergänzen. Die drei Kreisverwaltungen haben für Schnellbusse eine gemeinsame Basiserfassung durchgeführt und erste Korridore identifiziert. Die Einführung von Schnellbussen mit attraktiven Reisezeiten wird ohne begleitende Infrastrukturmaßnahmen, insbesondere im Zulauf

auf die Zentren, nicht realisierbar sein. Angemessene Fahrzeiten können hier nur durch eine konsequente Bevorrechtigung (z. B. an Lichtsignalanlagen oder durch Busspuren) erzielt werden. Die Ergänzung des ÖPNV-Hauptnetzes mit Seil- oder Hochbahnen ist im Rahmen der REGIONALE 2025 nicht vorgesehen.

Ergänzend braucht es Verbindungen „in der Fläche“ als Zubringer und für die Daseinsvorsorge. Dabei ist die Barrierefreiheit ein wesentlicher Faktor. Wie kann der ÖPNV „in der Fläche“, trotz der kleinteiligen Siedlungsstruktur, den individuellen Bedarfen einer nutzerfreundlichen Bedienung und einem angemessenen Kosten-Nutzen-Verhältnis gerecht werden? Bezüglich der Daseinsvorsorgefunktion ergibt sich beim ÖPNV in der Fläche das Dilemma, mit einem öffentlichen Angebot individuellen Mobilitätsbedürfnissen möglichst gerecht zu werden. Dabei steht der ÖPNV im Spannungsfeld zwischen Kosten (öffentliche Subventionen) und Nutzen und muss sich im Komfort mit dem Pkw messen. Neue



¹ Region Köln/Bonn e. V. und Nahverkehr Rheinland GmbH (Hg.) 2018



technische Möglichkeiten bieten Chancen, diese Aufgabe besser zu lösen als bisher. Zum Beispiel neue **On-demand-Angebote des ÖPNV**, die Fahrtrouten entsprechend der Bedarfe in Echtzeit zusammenstellen, statt feste Linien abzufahren. Sie können das Interesse zusätzlicher Nutzer wecken und den Service für bestehende Nutzer verbessern.



Neben dem Fahrten-Angebot spielen für die Attraktivität des ÖPNV auch der Service und die Fahrzeuge eine entscheidende Rolle. Mobilstationen sorgen für multifunktionale und multimodale Ein- und Umstiegspunkte (s. S. 19). Digitale Service-Anwendungen (z. B. Information, elektronische Buchungssysteme) stellen insbesondere für die Verzahnung unterschiedlicher Verkehrsmittel einen nutzerfreundlichen Mehrwert dar. Digitalisierung und Komfort sollten sich daher auch in der Ausstattung der Fahrzeuge wiederfinden.



Um den ÖPNV zum Klimaschutz (und zur Verringerung der Feinstaubemissionen) einzusetzen, müssen neue **Antriebsformen** in den Blick genommen werden. So sind Akteure aus dem Bergischen RheinLand beispielsweise in der „Wasserstoffregion Rheinland“ aktiv. In einer langfristigen Perspektive wird im ÖPNV das automatisierte Fahren an Relevanz gewinnen, das sich noch in der Entwicklung befindet. Qualitätsverbesserungen des ÖPNV müssen mit einer intensiven und zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit einhergehen, um neue Nutzer zu generieren, aber auch um Akzeptanz für Veränderungen zu schaffen.



Einige innovative Lösungen für den ÖPNV bedürfen veränderter

rechtlicher, organisatorischer und finanzieller

Regelungen, die zum Großteil auf Landes- und Bundesebene getroffen werden. Trotz der beschränkten Einflussnahme der regionalen Ebene müssen sich Projekte der REGIONALE 2025 im Rahmen der möglichen Gestaltungsspielräume diesen Hürden stellen. Neue Ideen können zunächst in Form von Pilotprojekten geprüft werden, um dann über den weiteren Einsatz zu entscheiden. ■



Busse der wupsi (o. l.), Taxi-Bus Oberbergischer Kreis (2. v. o. l.), Busbahnhof, Stadt Wermelskirchen (u. l.), Bahnhof, Gemeinde Engelskirchen (o. r.), Bahnhof Schladern, Gemeinde Windeck (2. v. o. r.), Busbahnhof, Stadt Rösrath (u. r.)

Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren

Die REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand unterstützt die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, um die Mobilität mit dem Fahrrad zu erleichtern.

Im Bergischen RheinLand sollen Fahrradfahrende zukünftig mobiler sein. Mehr Fahrradfahrende im Bergischen RheinLand schützen nicht nur das Klima, sondern profitieren auch selbst gesundheitlich. Was kann getan werden, um den Anteil des Radverkehrs zu erhöhen? Um den Radverkehr zu fördern, muss ergänzend zum klassischen Wege(aus)bau auch an Faktoren wie Verkehrssicherheit, Umstiegs-punkte, Parkmöglichkeiten und Öffentlichkeitsarbeit gedacht werden.

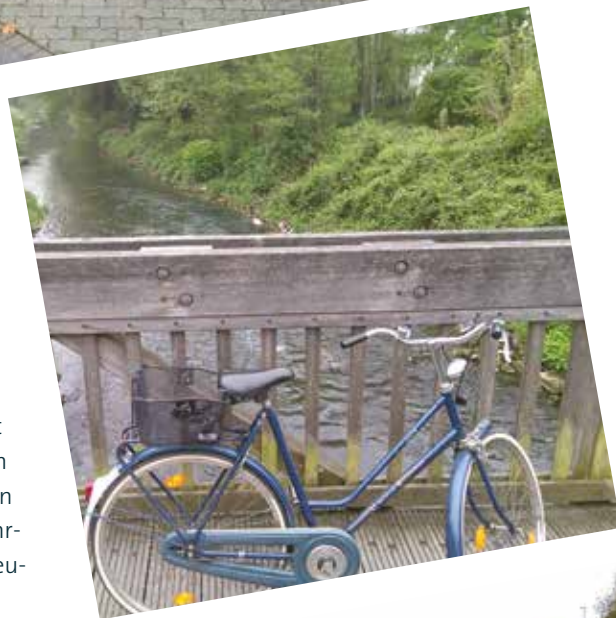
Zur Förderung des Radverkehrs im Bergischen RheinLand besteht Nachholbedarf bezüglich Durchgängigkeit, Sicherheit und Ausstattung. Die Fahrradinfrastruktur ist heute eher für Ausflüge (schönes Wetter, Wochenende) als für den Alltagsverkehr geeignet und wird entsprechend genutzt. Die hohen Nutzerzahlen der in den letzten Jahren entstandenen hochqualitativen (eigentlich touristischen) Radwege haben das Radfahr-Potenzial im Bergischen RheinLand verdeutlicht, da diese Wege auch im Alltagsverkehr genutzt werden.

Gerade für alltägliche kurze Wege ist das Fahrrad gut geeignet. Kurze Wege werden jedoch häufig in „Sowieso“-Autofahrten integriert – z. B. wird auf dem Weg zur Arbeit noch kurz beim Bäcker und an der Schule angehalten. Neue Arbeitsmodelle mit Homeoffice und flexiblen Arbeitsplätzen (die durch die Corona-Pandemie schnell zunehmen) könnten diese Wegeketten aufbrechen, da längere Autofahrten wegfallen. So gewinnt die Nahmobilität an Bedeutung und der Radverkehr nimmt zu.

Eine Herausforderung für den Radverkehr im Bergischen RheinLand stellt die Topografie dar. Sie erschwert zum einen den Bau der Infrastruktur und zum anderen das Radfahren selbst. Allerdings ergeben sich durch die zunehmende Beliebtheit und Verbreitung von Fahrrädern mit Elektroantrieb neue Mobilitätsmöglichkeiten.



Fahrradständer am Bahnhof in Rösrath (o.), Agger-Sülz-Radweg (M.), Bergischer Panorama-Radweg in Wipperfürth (u.)





Aggerbogen, Stadt Lohmar

Dementsprechend würde ein durchgängiges, sicheres Radwegenetz mehr zum Radfahren motivieren. Hierbei ist zum einen ein **Netz aus regionalen Verbindungen** (Erreichbarkeit von Ortszentren, Arbeitsplätzen, Schulen, Erholungsorten und Umstiegspunkten) zu sehen. Zum anderen braucht es auch auf kleinerem Maßstab in den Kommunen mehr **Fahrradfreundlichkeit**, um gerade die vielen kurzen Wege komfortabler mit diesem Verkehrsmittel zu bewältigen. Das gelingt nur, wenn Fahrrädern angemessen Platz (im Straßenraum und zum Parken) eingeräumt wird. Außerdem sind multimodale Umstiegspunkte insbesondere zum ÖPNV notwendig. Es ist an der Zeit, gute Beispiele, wie sie sich z.B. in europäischen Nachbarstaaten, aber auch in anderen Regionen Nordrhein-Westfalens finden, im Bergischen Rheinland zu adaptieren. Um das Potenzial zu nutzen, braucht es neben der infrastrukturellen Verbesserung eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit, die den Wandel der Mobilitätsgewohnheiten befördert.

Die drei Kreise haben gemeinsam eine Basiserfassung der Radwege und ihrer Qualitäten durchgeführt. Dabei werden bestehende Systeme wie die RadregionRheinland

(Knotenpunktsystem) eingebunden. Detailliertere Konzeptionen zum regionalen Radwegenetz werden folgen. Das regionale Radwegenetz soll eine Anknüpfung der geplanten RadPendlerRouten in das Bergische Rheinland ermöglichen. Das Projekt RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen ist aus der Stadt-Umland-Kooperation „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ entstanden. Geplant sind möglichst störungsfreie und komfortable Radwegeverbindungen zwischen Köln und dem Bergischen Rheinland sowie weiteren Nachbarkommunen.

Im Rahmen der REGIONALE 2025 kann nicht jeder einzelne Radweg berücksichtigt werden. Stattdessen stehen relevante Modellräume im Fokus, die sich durch den Handlungsdruck, die Lage in integrierten Entwicklungskorridoren sowie den Bezug zu REGIONALE Projekten ergeben (s. S. 15). Radwege-Projekte der REGIONALE 2025 orientieren sich an Haupttrouten des regionalen Radwegenetzes und zeigen einen erkennbaren Nutzen im Sinne der Nahmobilität. Dazu gehört auch die Einbindung in ein multimodales System mit entsprechend ausgestatteten Umstiegspunkten (s. S. 19). ■



„Nicht nur die Oberzentren sollen als Inkubatoren für neue Mobilitätsformen dienen. Vielmehr sollen diese in allen Räumen der Region in großflächigen Experimentierfeldern zum Einsatz kommen.“



Projektqualifizierung

Projekte der REGIONALE 2025 übersetzen die Inhalte der Strategiepapiere in die Realität. Sie werden unter Beteiligung verschiedenster Akteure und Gremien entwickelt und umgesetzt. Damit eine Idee zu einem REGIONALE Projekt wird, durchläuft sie einen Qualifizierungsprozess. Dieser dient dazu, Projekte inhaltlich und organisatorisch zu schärfen, zu verbessern und sie mit anderen Projekten zu verknüpfen. Zentrales Werkzeug für die inhaltliche Qualifizierung in diesem Prozess sind die Leitlinien der Strategiepapiere.

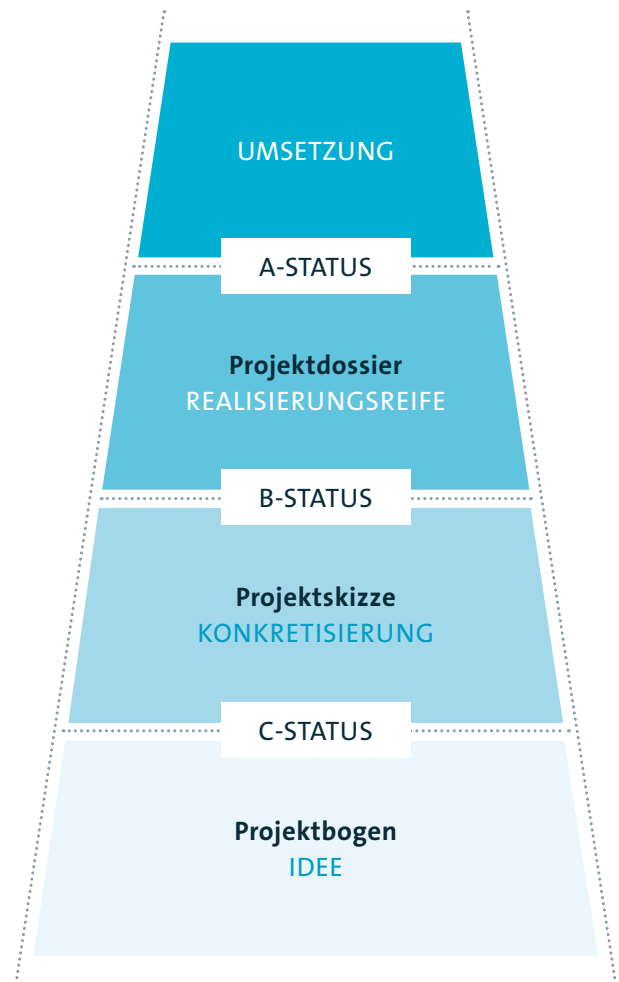
Qualifizierung mit Unterstützung der REGIONALE 2025 Agentur

Zusammen mit den Kreisen und dem Region Köln/Bonn e.V. unterstützt die REGIONALE 2025 Agentur die Projektträger bei der Weiterentwicklung von Projektideen zu strukturpolitisch und damit regional bedeutsamen sowie förderwürdigen und umsetzungsreifen Projekten. Die Zusammenarbeit erfolgt mit dem gemeinsamen Ziel, aus einer Idee ein wirksames und tragfähiges Projekt zu entwickeln und bis zur Umsetzung zu bringen.

Die REGIONALE 2025 Agentur verfügt grundsätzlich nicht über eigene Fördermittel zur Weitergabe an Projektträger, sondern unterstützt und berät diese u. a. bei der Akquise von Fördermitteln und verknüpft das Projekt mit ihren regionalen Netzwerken und Kontakten. Im Qualifizierungsprozess besteht ein enger Austausch mit der Bezirksregierung Köln und dem Land Nordrhein-Westfalen. Da REGIONALEN Strukturförderprogramme des Landes Nordrhein-Westfalen sind, hat das Land ein entsprechendes Interesse an der prioritären Umsetzung von REGIONALE Projekten.

Schritte zur Qualifizierung

Die Qualifizierungsschritte der Projekte erfolgen in einem dreistufigen Verfahren, das schon bei der REGIONALE 2010 angewendet wurde. Dabei werden Projekte je nach Konkretisierungsstand mit einem C-, B- oder A-Status versehen. Auf dieser „Qualifizierungsleiter“ (vgl. Grafik) rücken die Projekte Sprosse für Sprosse nach oben. Tragfähige Ideen mit einer soliden Ausgangsbasis und Potenzial für die REGIONALE erhalten den C-Status. Bereits gut ausformulierte Vorhaben, die jedoch noch weiteren Qualifizierungsbedarf haben, werden mit dem B-Status versehen. Projekte mit A-Status sind offizielle Projekte der REGIONALE 2025 mit Empfehlung zur



„Qualifizierungsleiter“ der REGIONALE 2025

Umsetzung. Ihnen wurde—sofern ein Förderbedarf besteht—die Förderwürdigkeit bestätigt.

Die notwendigen Informationen werden vom Projektträger mit Unterstützung der REGIONALE 2025 Agentur und den Kreisverwaltungen nach inhaltlichen Vorgaben als Projektbogen (für den C-Status), Projektskizze (B-Status) und Projektdossier (A-Status) aufbereitet. Den gesamten Qualifizierungsprozess begleitet die Operative Steuerungsgruppe (OSG), bestehend aus Vertretern der drei Kreise (Oberbergischer Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis)

und des Region Köln/Bonn e.V. Sie beraten sich auf ihren regelmäßigen Treffen zu den Projekten und der Programmatik der REGIONALE 2025.

Das wichtigste Entscheidungsgremium der REGIONALE 2025 ist der Lenkungsausschuss, der in seinen Sitzungen über den Qualifizierungsstatus von Projekten entscheidet. Dem Lenkungsausschuss gehören als stimmberechtigte Mitglieder die Hauptverwaltungsbeamten der drei Mitgliedskörperschaften (Landräte) und das geschäftsführende Vorstandsmitglied des Region Köln/Bonn e.V. an. Als beratende Mitglieder gehören ihm darüber hinaus an: Vertreter des Landes Nordrhein-Westfalen (Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Gleichstellung) und der Bezirksregierung Köln sowie je ein/-e BürgermeisterIn aus den drei vertretenen Kreisen und der/die OberbürgermeisterIn aus Köln, Bonn oder Leverkusen.

Informationen über die Gremien sowie die Einbindung der politischen MandatsträgerInnen der Bundes-, Landes- und Kreisebene in den Gesamtprozess finden sich auf der Website www.regionale2025.de.

Projekteinreichung und weitere Informationen

Der erste Schritt auf dem Weg von einer Idee zum REGIONALE Projekt ist ein Gespräch mit der REGIONALE 2025 Agentur. Daraufhin schickt die REGIONALE 2025 Agentur dem Antragsteller den Projektbogen zu. Dieser muss als Bewerbung zur Aufnahme des Projekts in den Qualifizierungsprozess ausgefüllt und digital zurückgeschickt werden. Der Projektbogen enthält neben einer Projektbeschreibung beispielsweise Informationen über potenzielle Projektpartner, den geplanten Ablauf der Projektentwicklung und den Beitrag zur REGIONALE 2025.

Die Fristen zur Abgabe des Projektbogens richten sich nach den Sitzungen der Gremien der REGIONALE, des Landes Nordrhein-Westfalen und der Bezirksregierung Köln, die über die Aufnahme und im weiteren Verlauf des Qualifizierungsprozesses über den jeweiligen Projektstatus (C, B oder A) beraten und entscheiden. Jedes Jahr gibt es zwei Einreichungsfristen (abrufbar unter www.regionale2025.de), und dies voraussichtlich bis zum Jahr 2023.

Die MitarbeiterInnen der REGIONALE 2025 Agentur stehen gerne zur Verfügung, um Fragen zu beantworten und über Projektideen zu sprechen. ■

Fahrradboxen an der E-Bike-Verleihstation am Bahnhof Overath (o.),
E-Tankstelle an der Mobilstation Bergisch Gladbach (2. v. u.),
Bushaltestelle bei Wipperfürth (u.)



Ansprechpartnerin für das
Handlungsfeld Mobilität:

**REGIONALE 2025
AGENTUR GmbH**

Anne Jentgens

Stadtplanerin AKNW
Projektmanagement
Raumentwicklung & Mobilität

jentgens@regionale2025.de
T +49 (0) 2202 23 56 58-3

An der Gohrsmühle 25
51465 Bergisch Gladbach

www.regionale2025.de





Blick nach Köln über die Große Dhünnalsperre

Impressum

Herausgeber:

REGIONALE 2025 Agentur GmbH
An der Gohrmühle 25
51465 Bergisch Gladbach
www.regionale2025.de

V. i. S. d. P.:

Dr. Reimar Molitor
Thomas Kemme

In Kooperation mit:



OBERBERGISCHER KREIS
DER LANDRAT

Oberbergischer Kreis
Der Landrat
Moltkestraße 42
51643 Gummersbach
www.obk.de

Rheinisch-Bergischer  Kreis

Rheinisch-Bergischer Kreis
Der Landrat
Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach
www.rbk-direkt.de



RHEIN SIEG
KREIS

Rhein-Sieg-Kreis
Der Landrat
Kaiser-Wilhelm-Platz 1
53721 Siegburg
www.rhein-sieg-kreis.de

REGION KÖLN BONN

Region Köln/Bonn e.V.
Rheingasse 11
50676 Köln
www.region-koeln-bonn.de

Stand: Februar 2021

Texte, Bilder, Schaubilder und Organigramm,
sofern nicht anders angegeben:
REGIONALE 2025 Agentur GmbH

Weitere Bilder:

REGIONALE 2010: S. 2;
Region Köln/Bonn e.V., Ralf Schuhmann: S. 5;
Thorsten Wolter: S. 14 (o.);
Julia Holland: S. 21, S. 25, S. 29 (o.);
Volker Barthel: S. 22 (2. v. o. l.), S. 22 (u. l.);
RVK: S. 26;
wupsi: S. 22 (o. l.)



 **REGIONALE 2025 Agentur GmbH**

An der Gohrmühle 25
51465 Bergisch Gladbach
+49 (0) 2202 23 56 58-0

www.regionale2025.de

Gesellschafter

Oberbergischer Kreis
Rheinisch-Bergischer Kreis
Rhein-Sieg-Kreis
Region Köln/Bonn e. V.