

Integriertes Mobilitätskonzept für den Oberbergischen Kreis



OBERBERGISCHER KREIS
DER LANDRAT

Impressum

Herausgeber:

Oberbergischer Kreis
Der Landrat
Moltkestraße 42
51643 Gummersbach

Kontakt:

Oberbergischer Kreis
Der Landrat
Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität
Telefon 02261 88-6103
E-Mail mobilitaet@obk.de

Auftragnehmer:

BüroStadtverkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55
40721 Hilden
Deutschland
Telefon 02103 91159-0
E-Mail info@buero-stadtverkehr.de

IKU GmbH
Olpe 39
44135 Dortmund
Telefon 0231 931103-0
E-Mail info@dialoggestalter.de

büro stadtVerkehr



Download: www.obk.de/mobikon
Version 1.0
Stand: Juni 2025

Fotos Titelseite: OBK, OVAG, VRS

Danksagung:

Das vorliegende integrierte Mobilitätskonzept für den Oberbergischen Kreis wurde in Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von engagierten Akteuren u. a. aus Verwaltungen, Vereinen und Verbänden entwickelt. Wir danken herzlich für die gute Zusammenarbeit.

Mit finanzieller Unterstützung des Landes Nordrhein-Westfalen

Die Landesregierung
Nordrhein-Westfalen





Foto: OBK

Grußwort

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Mobilität zählt zu den zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Sie beeinflusst nicht nur, wie wir von A nach B kommen, sondern auch, wie lebenswert unsere Städte und Gemeinden sind. Eine moderne, nachhaltige und leistungsfähige Mobilitätsinfrastruktur ist ein entscheidender Faktor für die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit unserer Region. Im Oberbergischen Kreis stehen wir daher vor der Aufgabe, die Mobilität so zu gestalten, dass sie möglichst den Bedürfnissen aller Menschen gerecht wird – unabhängig von Alter, Wohnort oder individuellen Mobilitätsanforderungen.

Die Entwicklung des vorliegenden integrierten Mobilitätskonzepts war deshalb ein gemeinschaftlicher Prozess. Politik, Verwaltung und Fachplaner steuerten wertvolle Impulse bei. Viele Bürgerinnen und Bürger brachten sich mit Ihren Ideen ein – beispielsweise über die kreisweite Haushaltsbefragung. Für dieses vielfältige und engagierte Mitwirken bedanke ich mich sehr herzlich!

Gemeinschaftlich setzen wir mit dem „Mobikon“ einen entscheidenden Impuls für die Weiterentwicklung unserer Region. Das Konzept berücksichtigt die Herausforderungen unserer Zeit und fördert eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, die auch den Wirtschaftsstandort Oberberg stärkt. Die ermittelten Maßnahmen sollen einerseits den tatsächlichen Bedarfen der Menschen entsprechen. Wir wollen aber auch keine „Luftschlösser“ bauen, sondern einen realistischen Plan für die Mobilität im Oberbergischen Kreis entwickeln.

Unser Ziel ist eine vernetzte und umweltfreundliche Mobilität. Dies erfordert eine ausgewogene Kombination aus öffentlichen Verkehrsmitteln, individuellem Verkehr, Radverkehr sowie innovativen Mobilitätslösungen. Das Konzept setzt daher auf digitale Technologien, flexible Mobilitätsangebote und eine enge Zusammenarbeit mit den Nachbarregionen. Wir möchten Lösungen für bestehende Herausforderungen finden – von der Verbesserung des ÖPNV-Angebots über die Stärkung des Radverkehrs bis hin zur effizienteren Gestaltung des motorisierten Individualverkehrs.

Ich bin mir sicher, dass das vorliegende, ausgewogene Konzept einen erfolgreichen Beitrag zur Entwicklung der zukunftsfähigen Mobilität im Oberbergischen Kreis leisten wird.

Ihr Landrat

Jochen Hagt

Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis.....	7
Abkürzungsverzeichnis	7
1. Einleitung	8
1.1 Megatrends.....	8
1.2 Veranlassung und Aufgabenstellung	9
1.3 Umsetzbarkeit und Einordnung zwischen Kreis und Kommunen	11
2. Beteiligungsformate	13
2.1 Bürgerbeteiligung	14
2.1.1 Haushaltsbefragung.....	14
2.1.2 Online-Beteiligung	17
2.2 Fachbeteiligung und Abstimmungsverfahren	19
2.2.1 Steuerungsgruppe	19
2.2.2 Auftaktveranstaltung	20
2.2.3 Fachgruppe	21
2.2.4 Regionaler Arbeitskreis.....	21
2.2.5 Gespräche mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern	22
2.2.6 Fachgespräche	22
2.2.7 Maßnahmenwerkstatt.....	23
3. Grundlagenermittlung	24
3.1 Rahmengebende Konzepte und Grundlagen	24
3.2 Raum- und Siedlungsstruktur	28
3.2.1 Bevölkerungsentwicklung	30
3.2.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte.....	33
3.2.3 Pendler	35
3.2.4 Schulstandorte	40
3.2.5 Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Versorgungsbereiche	42
3.3 Kurzprofile der Kommunen des OBK.....	44
3.3.1 Bergneustadt.....	45
3.3.2 Engelskirchen	46
3.3.3 Gummersbach.....	47
3.3.4 Hückeswagen.....	48
3.3.5 Lindlar	49
3.3.6 Marienheide.....	50
3.3.7 Morsbach	51
3.3.8 Nümbrecht	52
3.3.9 Radevormwald	53
3.3.10 Reichshof.....	54

3.3.11 Waldbröl.....	55
3.3.12 Wiehl	56
3.3.13 Wipperfürth	57
3.4 Ergebnisse Haushaltsbefragung	58
3.5 Ergebnisse Online-Beteiligung	62
4. Bestandssituationen und Herausforderungen.....	64
4.1 Straßenverkehrsinfrastruktur	64
4.2 Motorisierter Individualverkehr	65
4.3 Mobilität und Wirtschaft.....	68
4.4 Öffentlicher Personennahverkehr/ Schienenpersonennahverkehr	70
4.5 Radverkehr	76
4.6 Potenzialanalyse	79
4.7 SWOT-Analyse	92
5. Ziele und Handlungsfelder.....	94
5.1 Ziele und Themen im Handlungsfeld MIV	96
5.2 Ziele und Themen im Handlungsfeld Mobilität und Wirtschaft	97
5.3 Ziele und Themen im Handlungsfeld ÖPNV	98
5.4 Ziele und Themen im Handlungsfeld Radverkehr.....	99
5.5 Ziele und Themen im Handlungsfeld Multimodalität.....	100
5.6 Ziele und Themen im Handlungsfeld Kommunikation und Netzwerke	101
6. Maßnahmenkonzept	104
6.1 Maßnahmen MIV.....	109
6.2 Maßnahmen Mobilität und Wirtschaft.....	115
6.3 Maßnahmen ÖPNV	122
6.4 Maßnahmen Radverkehr	142
6.5 Maßnahmen Multimodalität	149
6.6 Maßnahmen Kommunikation und Netzwerke	156
7. Umsetzungsstrategie.....	163
8. Quellenverzeichnis	167
Anhang.....	168

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablaufplan des integrierten Mobilitätskonzeptes für den Oberbergischen Kreis	14
Abbildung 2: Räumliche Verteilung der Einträge der Online-Beteiligung	18
Abbildung 3: Auftaktveranstaltung im Kulturzentrum Lindlar (Bild: OBK, 2023)	20
Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung im OBK gemäß Zensus 2022	29
Abbildung 5: Bevölkerungsanzahl der Städte und Gemeinden im OBK	30
Abbildung 6: Bevölkerung nach Altersklassen im OBK	31
Abbildung 7: Bevölkerungsprognose OBK bis 2030 und 2050	32
Abbildung 8: Standorte schwerverkehrsintensive Unternehmen im OBK und deren Wegebeziehungen	34
Abbildung 9: Pendlerströme - Binnenverkehr, Quelle: Untersuchung zur kurzfristigen Kapazitätssteigerung im VRS, Stand: 2019	36
Abbildung 10: Pendlerströme – Ein-/Auspendler	38
Abbildung 11: Pendlerströme nach Köln	39
Abbildung 12: Schulstandorte im OBK, Stand: 2025	41
Abbildung 13: Öffentliche Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen im OBK	43
Abbildung 14: Pkw- und Fahrrad-Ausstattung aller Haushalte im OBK	58
Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität im OBK	59
Abbildung 16: Modal Split OBK gemäß Haushaltsbefragung 2023	60
Abbildung 17: Wegeanteil und Verkehrsmittelwahl nach Entfernung im OBK	62
Abbildung 18: Aussagenverteilung der Online-Beteiligung nach Kategorien	63
Abbildung 19: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in beide Richtungen (DTV) im OBK	66
Abbildung 20: Modal Split OBK gemäß Haushaltsbefragung 2023	67
Abbildung 21: ÖPNV/SPNV-Netz im OBK	72
Abbildung 22: Mobilstationen und Pendlerparkplätze im OBK	75
Abbildung 23: Beschildertes Radwegenetz im OBK	77
Abbildung 24: Zielnetz gemäß Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“	78
Abbildung 25: Modal Split OBK nach Wegelänge	82
Abbildung 26: Modal Split OBK nach Wegezweck	82
Abbildung 27: CO ₂ -Bilanz 2023 und 2035	84
Abbildung 28: Potenzialräume und -relationen ÖPNV	86
Abbildung 29: Potenzialanalyse Radverkehr	89
Abbildung 30: SWOT-Analyse	93
Abbildung 31: Ziele und Handlungsfelder für den OBK	95

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erhebungsinhalte der Haushaltsbefragung	16
Tabelle 2: Tägliche Pendlerzahlen zwischen ausgewählten Kommunen im Oberbergischen Kreis	35
Tabelle 3: Übergeordnete Ziele und deren Erläuterungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts	96
Tabelle 4: Umsetzungsplan 2025-2027	164
Tabelle 5: Mögliche Indikatoren zur Erfolgskontrolle	165

Abkürzungsverzeichnis

Folgend werden die wichtigsten Abkürzungen erläutert, die im Bericht des Integrierten Mobilitätskonzeptes des Oberbergischen Kreises verwendet werden:

Abb.	Abbildung
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrrad- freundlicher Städte, Gemeinden und Kreise
B+R	Bike+Ride
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Inf- rastruktur
inkl.	inklusive
Kap.	Kapitel
LEP NRW	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
MID	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OBK	Oberbergischer Kreis
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVAG	Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH
P+R	Park+Ride
s.	siehe
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	Mobilität in Städten
Tab.	Tabelle

1. Einleitung

Eine nachhaltige und „zukunftsfähige“ Mobilitätsentwicklung im Oberbergischen Kreis ist ein wichtiger Baustein zur Verbesserung der Lebensqualität und zur Erhöhung der Attraktivität des Kreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie gleichzeitig zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Dabei steht nicht nur der Oberbergische Kreis, sondern auch die kreisangehörigen Gemeinden und Städte vor erheblichen Herausforderungen. Zahlreiche strukturelle Entwicklungen und Trends, wie der demografische Wandel, der Klimawandel, die zunehmende Digitalisierung oder erheblich belastete öffentliche Haushalte, sind im Kontext veränderter Anforderungen und Bedürfnissen hinsichtlich einer verlässlichen, bezahlbaren und barrierefreien Mobilität, zu berücksichtigen.

Das integrierte Mobilitätskonzept dient unter möglichst umfänglicher Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen als strategischer Rahmenplan für die Mobilitätsentwicklung des Oberbergischen Kreises bis 2035. Aufgrund der starken Dynamik diverser Rahmenbedingungen auf globaler bis regionaler Ebene sind die Maßnahmen auf eine flexible und bedarfsorientierte Umsetzung ausgelegt. Das Mobilitätskonzept bietet damit eine Scharnierfunktion zwischen Region und den kreisangehörigen Kommunen und zeigt dabei gemeinsame Herausforderungen, Synergieeffekte und Handlungsmöglichkeiten auf.

1.1 Megatrends

Megatrends beschreiben komplexe Veränderungsdynamiken und sind die Beobachtung langfristiger Entwicklungen mit großer, zukünftiger Relevanz für alle Bereiche von Wirtschaft und Gesellschaft. Diese Prozesse sind räumlich und strukturell unterschiedlich ausgeprägt. Sie beeinflussen den Oberbergischen Kreis bereits heute in seiner zukünftigen Entwicklung; insbesondere aufgrund der regionalen Verflechtungen in die Ballungszentren an Rhein und Wupper. Dortige Entwicklungen haben direkt oder indirekt auch Auswirkungen auf die Mobilitätsentwicklung des Kreises.

Das Nebeneinander einer verstärkten Urbanisierung der Ballungsräume und Siedlungswachstum im Umland, führt zu einer steigenden Nachfrage nach effizienten, flexiblen und nachhaltigen Mobilitätslösungen. Smarte Städte setzen verstärkt auf multimodale Verkehrssysteme, die verschiedene Transportmittel intelligent vernetzen. Gleichzeitig revolutioniert die Digitalisierung den Sektor durch datenbasierte Lösungen und intelligente Verkehrssysteme. Vernetzte Fahrzeuge, Echtzeit-Verkehrsdaten und Künstliche Intelligenz (KI) ermöglichen effizientere und sicherere Transportlösungen. Autonomes Fahren und autonomer Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eröffnen langfristige Potenziale, insbesondere im öffentlichen Nahverkehr und der Logistik.

Ein zentraler Aspekt der Verkehrswende ist die Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Elektromobilität für Pkw und Fahrrad setzt sich zunehmend durch, un-

terstützt durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur und Fortschritte in der Batterietechnologie. Neben Elektrofahrzeugen gewinnen auch alternative Antriebe wie Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe an Bedeutung, insbesondere für den Nutzwagenverkehr. Nachhaltigkeit spielt eine stärkere Rolle bei der Gestaltung der zukünftigen Mobilität. Städte setzen verstärkt auf unterschiedlichere Verkehrsmittel, fördern den Rad- und Fußverkehr und gestalten öffentliche Räume um. Umweltzonen, autofreie Innenstädte und nachhaltige Infrastrukturprojekte tragen zur Reduzierung der Emissionen bei. Gleichzeitig stellt der demografische Wandel neue Anforderungen an Mobilitätslösungen: Barrierefreie Transportmöglichkeiten für ältere Menschen müssen gesichert oder die Schülerbeförderung optimiert werden. Zusätzlich führen gesellschaftliche Individualisierung und Veränderungen in der Arbeitswelt zu einer Flexibilisierung der Fortbewegung. Dazu ergeben sich vielfältigere Herausforderungen, um eine sichere und nachhaltige Mobilität für alle Generationen zu gewährleisten.

Auch die Logistikbranche steht vor neuen Herausforderungen und Chancen. Die steigende Nachfrage nach schnellen und effizienten Lieferketten macht die Digitalisierung unverzichtbar. Automatisierte Lagerhäuser, Drohnenlieferungen und nachhaltige Transportlösungen werden zunehmend Teil der Logistikstrategie von Unternehmen. Diese bedingen innovative Ansätze zur Verkehrsvermeidung und intelligenten Routenplanung, um die Belastung urbaner Räume zu minimieren.

Daher gilt es, die Mobilität der Menschen und die Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele zu sichern. Das kreisweite Mobilitätskonzept setzt genau hier an, in dem es gegenüber verkehrsmittelspezifischen Konzepten die Anforderungen und Bedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen unabhängig vom prioritär genutzten Verkehrsmittel und dem Wohnort im Kreis berücksichtigt. Hierbei steht eine nachhaltige Entwicklung mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln und -angeboten im Fokus. Die Megatrends sind als Rahmenbedingungen zu verstehen und treffen nur in Teilen auf den Oberbergischen Kreis zu. Die darauf wachsenden Herausforderungen für den Kreis werden in Kapitel 4 genauer dargestellt.

1.2 Veranlassung und Aufgabenstellung

Die Schlüsselfunktion des Mobilitätskonzeptes für den Oberbergischen Kreis liegt darin, relevante Inhalte nationaler bis regionaler Konzepte sowie rechtliche Rahmenbedingungen aufzugreifen und auf die spezifischen Anforderungen des Oberbergischen Kreises anzuwenden. Mit der Festlegung übergeordneter Ziele für den Oberbergischen Kreis sowie der Definition von Handlungsfeldern werden übergeordnete und kommunale Mobilitätskonzepte verknüpft. Dies fördert die Zusammenarbeit der Akteure, die Nutzung von Synergien und die Vermeidung von Doppelinvestitionen. Dennoch ermöglicht das Konzept den Kommunen, ihre individuellen Besonderheiten, Herausforderungen und Bedürfnisse zu berücksichtigen, ohne die Kohärenz mit den übergeordneten Zielen zu verlieren. Eine einheitliche Mobilitätsstrategie mit klarer Ausrichtung schafft eine gemeinsame Zielrichtung für die nachhaltige Entwicklung der Mobilität im Oberbergischen Kreis.

Methodik

Das Mobilitätskonzept zielt auf die Zusammenführung bestehender Konzepte und Daten zur Mobilität sowie dem Aufzeigen und Schließen bestehender Lücken durch eigene Erhebungen und Analysen sowohl auf Kreis- als auch auf regionaler Ebene ab. Hierbei wird nicht nur die aktuelle Mobilitätslage betrachtet, sondern auch ein Ausblick auf das Jahr 2035 gewagt. Aufbauend auf einer klaren Zieldefinition und unter Berücksichtigung der genannten übergeordneten Entwicklungen und Herausforderungen werden Maßnahmen entwickelt, die notwendig sind, um ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätssystem zu implementieren. Dabei wird berücksichtigt, was dies für die unterschiedlichen Teilräume des Kreises bedeutet und wie die Transformation hin zu modernen und ressourcenschonenden Mobilitätsangeboten eingeleitet werden kann. Im gesamten Arbeitsprozess wurden die zuständigen Vertreterinnen und Vertreter der kreisangehörigen Gemeinden und Städte sowie benachbarter Kommunen, weitere Fachakteure und Träger öffentlicher Belange aus den Ressorts Verkehr und Mobilität intensiv eingebunden.

Die methodische Vorgehensweise besteht aus mehreren Schritten, die eine fundierte Analyse und zielgerichtete Maßnahmenplanung ermöglichen:

- Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse inkl. kreisweiter Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten
- Nullprognose, Potenzialanalyse und SWOT-Analyse
- darauf aufbauend: Zielvorstellungen zur Verkehrsentwicklung und Definition von Handlungsfeldern
- Maßnahmenkonzept
- Umsetzungsstrategie
- Ausblick

Die im ersten Schritt erfolgte Bestandsaufnahme inkl. der kreisweiten Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten bildete das Fundament für die grundlegende Bewertung des Ist-Zustandes und der Potenzialanalyse. Die kreisweiten Daten zum Mobilitätsverhalten stellen klar hervor, welche Wege täglich und vor allem mit welchem Verkehrsmittel sowohl innerhalb des Kreises als auch kreisübergreifend getätigt werden. Das ist ein wichtiger Aspekt, wenn es um die strategische Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen und -angebote geht.

Aus der Bewertung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen und -angebote sowie den räumlichen Gegebenheiten und Anforderungen innerhalb des Oberbergischen Kreises haben sich bestimmte Handlungserfordernisse ergeben, z. B. bei den Themen Zuständigkeiten, Koordination und Kommunikation künftiger Entwicklungsprojekte. Gleichzeitig wurden durch eine Potenzialanalyse künftige Entwicklungen abgeschätzt und bzgl. ihrer Bedeutsamkeit für den Oberbergischen Kreis eingeordnet.

Die ermittelten Potenziale zielen z. B. auf eine realistische und zielgenaue Verlagerung von MIV-Wegen auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Radverkehr und ÖPNV) ab. Dabei spielen zum einen die Distanz und zum anderen das derzeitige Angebot eine entscheidende Rolle. Beides sind Hebel zur Aktivierung der Potenziale. Vor diesem Hintergrund hat der Kreistag rahmengebende Ziele

beschlossen, die sowohl für die Gesamtentwicklung des Oberbergischen Kreises gültig sind, als auch innerhalb der Handlungsfelder eine Entwicklungsperspektive definieren.

Hieran setzen dann die Maßnahmenvorschläge an, die passgenau auf den Oberbergischen Kreis bzw. dessen Teilräume zugeschnitten sind. Schon während der Erarbeitungsphase wurde auf die Wahrung von „Anspruch und Wirklichkeit“ geachtet, denn dies ist entscheidend für die Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen sowie der Schaffung einer breiten Akzeptanz in der Bevölkerung.

1.3 Umsetzbarkeit und Einordnung zwischen Kreis und Kommunen

Entsprechend der Darstellung zur Veranlassung und Aufgabenstellung gilt das integrierte Mobilitätskonzept des Oberbergischen Kreis zukünftig als strategischer Rahmenplan für die Mobilitätsentwicklungen im Kreisgebiet. Dieser strategische Rahmen ergibt sich aus der Scharnierfunktion zwischen Region und Kommunen sowie der Integration vorhandener Fachkonzepte. Damit kann das Mobilitätskonzept zukünftig vom Kreis, den Kommunen oder Dritten auch als Grundlage zur Fördermittelbeantragung genutzt werden, da eine integrierte Gesamtbetrachtung des Raumes oftmals als Fördervoraussetzung gilt.

Bereits die Definition der Handlungsfelder ordnet das Kreiskonzept auf seiner Handlungsebene gegenüber der kommunalen Planungshoheit und den Entwicklungsmöglichkeiten vor Ort ein. Ebenso nimmt es Rücksicht auf die Zuständigkeiten der Baulastträger und übergeordneter Infrastrukturentwicklungen. So ist bewusst auf die Einbindung der lokal wichtigen Mobilitätsthemen des Fußverkehrs und der Nahmobilität verzichtet worden. Ebenso werden Ansätze des kleinräumigen Radverkehrs, der Straßenraumgestaltung oder des ruhenden Verkehrs nicht thematisiert. Diese liegen auf kommunaler Handlungsebene und sind auf der Betrachtungsebene eines Kreiskonzeptes allgemeingültig, nur unzureichend darstellbar.

In enger Abstimmung mit den Städten und Gemeinden wurden daher die Ziele und das gebildete Maßnahmenportfolio dahingehend qualifiziert, dass hierin Themen aufgenommen wurden, in denen der Kreis Handlungsmöglichkeiten oder eine Trägerschaft besitzt. Ergänzend wurden Maßnahmen aufgenommen, bei denen die Kreisebene für die Kommunen Synergieeffekte und Rahmenbedingungen schaffen sowie Kooperationen fördern kann. Das Konzept definiert die Maßnahmen so, dass sich kommunale Entwicklungen anknüpfen können, um so auch eine Kohärenz der unterschiedlichen Umsetzungsebenen zu erreichen. Gleichzeitig sind viele Maßnahmen vor allem als optionale Angebote an die Kommunen oder externe Akteure ausgelegt und müssen mit diesen in enger Abstimmung projektiert werden. Ebenso ist nicht jede Maßnahme für jede Kommune von gleicher Bedeutung.

Mit dem politischen Beschluss des Mobilitätskonzeptes werden das Maßnahmenportfolio und das Konzept als strategischer Rahmenplan attestiert und erste Startermaßnahmen auf den Weg gebracht. Grundsätzlich umfassen die Maßnahmen

eine Einschätzung der zu erwartenden Arbeits- und Finanzaufwände. Vor dem Hintergrund der zur Verfügung stehenden Ressourcen werden die Einzel- oder Untermaßnahmen entlang des Umsetzungszeitplans inhaltlich ausdifferenziert. Der Oberbergische Kreis qualifiziert die Maßnahmen oder Untermaßnahmen gemeinsam mit weiteren Maßnahmenverantwortlichen bzw. Dritten und kann entsprechend vorhandener Ressourcen Unterstützungsleistungen einbringen. Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen oder Untermaßnahmen obliegt weitestgehend auch zukünftig der Beschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien, solange diese nicht Geschäfte der laufenden Verwaltung sind. Diese Konkretisierung dient damit der politischen Willensbildung sowie auch dem Anspruch der Anpassbarkeit des Konzeptes an sich ändernde Rahmenbedingungen. Das Maßnahmenportfolio umfasst dabei bewusst Umsetzungen zur Konsolidierung, Optimierung oder zu Einsparpotenzialen, während andere Maßnahmen Mittelbereitstellungen bedürfen. Daher ist der Auftrag zu einer umfänglichen Umsetzung dieses Konzeptes, einschließlich der Finanzmittelbereitstellung, nicht Gegenstand der Beschlussfassung des Kreistages zum integrierten Mobilitätskonzept des Oberbergischen Kreises.

Einleitung

Kernaussagen im Überblick:

Die nachhaltige Mobilitätsentwicklung im Oberbergischen Kreis spielt eine wichtige Rolle für die Lebensqualität und zur Erhöhung der Attraktivität des Kreises als Wohn- und Wirtschaftsstandort sowie gleichzeitig zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen. Dabei stehen der Oberbergische Kreis und die kreisangehörigen Kommunen vor erheblichen Herausforderungen, wie dem demografischen Wandel und sich ändernden Bedürfnissen nach einer verlässlichen, bezahlbaren und barrierefreien Mobilität. Das integrierte Mobilitätskonzept dient unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen als strategischer Rahmenplan für die Mobilitätsentwicklung des Oberbergischen Kreises bis 2035 und nimmt dabei eine Scharnierfunktion zwischen Region und Kommunen ein.

Die Umsetzung der Maßnahmen obliegt der Beschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien, solange diese nicht Geschäfte der laufenden Verwaltung sind. Dabei sind die Zuständigkeiten sowie finanziellen und personellen Ressourcen aller Beteiligten zu beachten.

2. Beteiligungsformate

Planung wird als Prozess verstanden, bei dem sich die Betroffenen und Beteiligten mit ihrer Erfahrung und ihrem Wissen in die Planung einbringen können. Durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Beteiligter und Interessenvertreterinnen und -vertreter kann nicht nur die Akzeptanz eines über vielen Jahre wirksamen Konzeptes gesteigert, sondern auch ein öffentlichkeitswirksames Signal gesetzt werden. Im Rahmen von verschiedenen Arbeitsgremien wurden sowohl Vertreterinnen und Vertreter aus Verwaltung und Politik als auch Träger öffentlicher Belange sowie die Bevölkerung eingebunden. Letztere Zielgruppe konnte sich umfassend im Zuge einer kreisweiten Mobilitätsbefragung zum eigenen Mobilitätsverhalten äußern. Die bei diesem Abstimmungs- und Erarbeitungsprozess hervorgebrachten Erkenntnisgewinne der Beteiligten und die Kompromissfindung sind wichtige Teilergebnisse.

Das erreichte Ziel war die Einbindung fachlicher sowie fachfremder Akteure. Hierbei wurde speziell auf die Expertise zur integrierten Themenbetrachtung geachtet, wobei über 100 Adressaten, u. a. aus Wirtschaft, Sozialbereichen, Verkehr, Verwaltung und Region eingebunden und fortlaufend informiert wurden. Aufgrund der unterschiedlichen Betroffenheit und Verortung im Oberbergischen Kreis wurden abgestufte Formate zur Einbindung der Akteure gewählt (s. Kap. 2.2):

- Fachakteure über Fachgruppe, Fachworkshops und regionalen Arbeitskreis
- Politische Entscheidungsträger über Fachausschuss (Kreientwicklungsausschuss)
- Bürgerinnen und Bürger über Haushaltsbefragung und Online-Beteiligung

Darüber hinaus wurden unterschiedliche Informationskanäle, wie die Projekthomepage (www.mobigator.de/obk) zur Informationsbegleitung eingesetzt. Die Beteiligungs- und Austauschformate wurden entlang des Arbeitsablaufes zu unterschiedlichen Prozessinhalten beteiligt und die Ergebnisse fortlaufend in die abschließende Maßnahmenkonkretisierung integriert. Nachfolgend ist der grobe Arbeitsablauf zur Erstellung des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Oberbergischen Kreis dargestellt (s. Abb. 1).

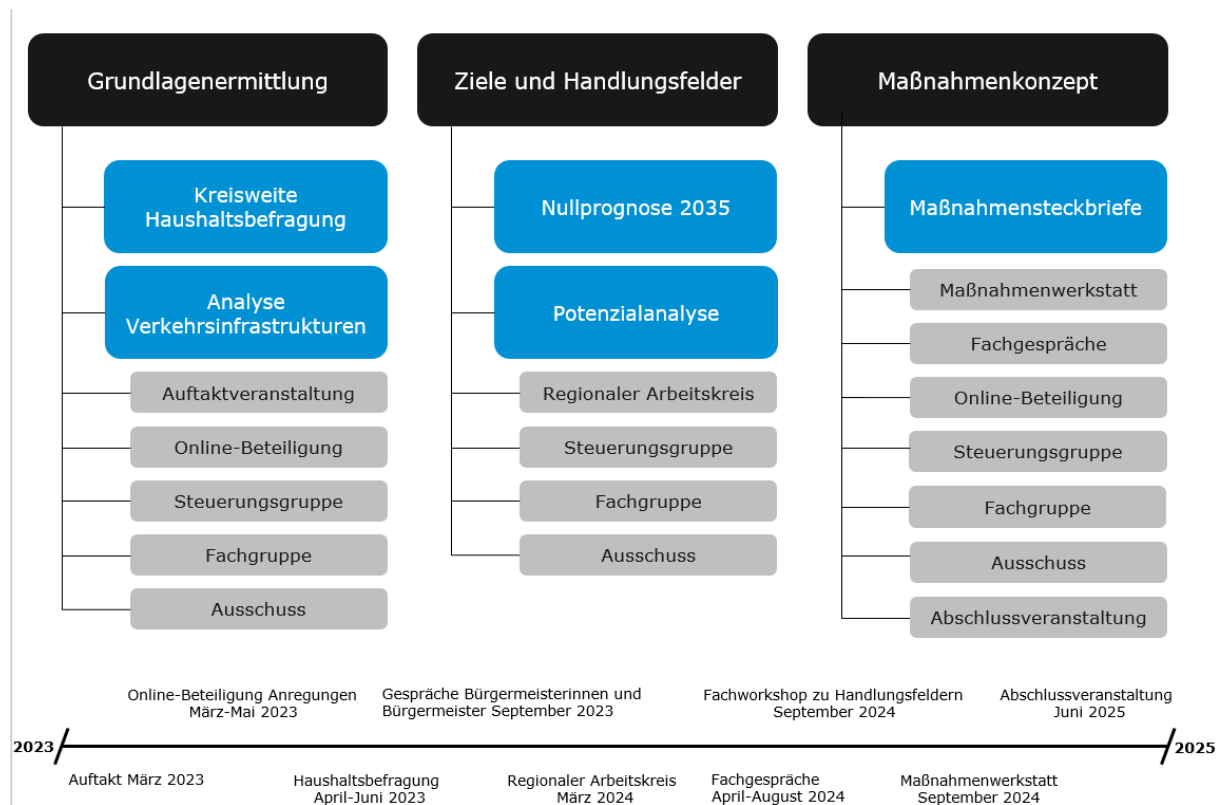


Abbildung 1: Ablaufplan des integrierten Mobilitätskonzeptes für den Oberbergischen Kreis

2.1 Bürgerbeteiligung

Die Bevölkerung wurde projektbegleitend in den Entstehungsprozess des Integrierten Mobilitätskonzeptes eingebunden. Hierzu wurden die Formate Haushaltsbefragung (s. Kap. 2.1.1) und Online-Beteiligung (s. Kap. 2.1.2) gewählt. Die unmittelbar nachfolgenden Kapitel zur Bürgerbeteiligung behandeln die methodische Vorgehensweise und Erläuterung zu diesen Formaten. Ergebnisse werden als Teil der Bestandsanalyse und Grundlagenermittlung (Kap. 3) gesondert behandelt.

2.1.1 Haushaltsbefragung

Im Rahmen des integrierten Mobilitätskonzeptes wurde zur Ermittlung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung eine repräsentative kreisweite Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Befragung hat das Ziel, sowohl Informationen über das Nutzungsverhalten, als auch konkrete Verbesserungsvorschläge und Anregungen aus der Bevölkerung zu den jeweiligen Verkehrsmitteln und den weiteren mobilitätsrelevanten Themen zu sammeln und auszuwerten.

Die Haushaltsbefragung zum Thema Mobilität und Verkehr stellt aufgrund des standardisierten Verfahrens eine beschränkte Form der Beteiligung der Öffentlichkeit dar. Nichtsdestotrotz liefert sie repräsentative Ergebnisse über die Bewegungsmuster der Bevölkerung im Alltagsverkehr. Dadurch ermöglicht sie sowohl

Rückschlüsse als auch Vergleiche in der Zeitreihe. Zudem erlaubt sie Quervergleiche mit anderen Kreisen, Städten und Gemeinden. Somit wird durch die Haushaltsbefragung eine bedeutsame Datenbasis zum aktuellen Verkehrsverhalten der Bewohnerinnen und Bewohner geschaffen, anhand derer sich Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ableiten lassen (s. Kap. 4.6).

Die schriftlich-postalische Haushaltsbefragung wurde in Anlehnung an die bereits mehrfach bundesweit in ausgewählten Städten durchgeführten Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD)¹ und „Mobilität in Städten – SrV“ konzipiert. Zudem richtet sie sich nach den Landesstandards der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS) zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.² Neben der schriftlichen Teilnahme hatten die Befragten auch die Möglichkeit, den Fragebogen online auszufüllen oder telefonisch an der Befragung teilzunehmen.

Als Stichtage für die Befragung wurden Wochentage gewählt, die sich am besten für die Erfassung der Kennwerte des normalwerktäglichen Verkehrsverhaltens eignen (Dienstag, der 18.04.2023 und 25.04.2023 sowie Donnerstag, der 20.04.2023 und 27.04.2023). Aufgrund einer erforderlichen Nacherhebung, wurden zusätzlich zwei Stichtage im Juni gewählt (Dienstag, der 13.06.2023 und Donnerstag, der 15.06.2023). Die Stichprobenziehung erfolgte nach Maßgabe der statistischen Sicherheit auf Gesamtstadtebene. Damit Aussagen zum Verkehrsverhalten auf Ebene der Städte und Gemeinden getroffen werden können, wurden die Fragebögen in allen Städten und Gemeinden sowie in Dörfern und Weilern verteilt.

Bei einer Rücklaufquote von 10 % konnten 3.628 Personen in 1.792 Haushalten erreicht und befragt werden. Der für die Erzielung statistisch gesicherter Ergebnisse benötigte Stichprobenumfang von ca. 3.000 Personen ist somit in der Befragung erreicht worden. Von den befragten Haushalten wählten 1.344 die schriftliche, 430 die internetgestützte und 18 die telefonische Teilnahmemöglichkeit.

Die Befragungsunterlagen bestanden aus insgesamt vier Fragebogenteilen (s. Tab. 1), deren Inhalte zuvor mit dem Auftraggeber abgestimmt wurden.

¹ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (MiD).

² Quelle: AGFS NRW (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen.

Fragebogenteil	Befragungsinhalte
Haushaltsfragebogen	• Anzahl aller im Haushalt permanent lebenden Personen • Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Kilometerleistungen pro Jahr • Entfernungen zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV
Personenfragebogen	• Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen über sechs Jahre • Führerschein-Besitz, ÖPNV-Zeitkarten-Besitz, Pedelec-/E-Bike-Besitz, 9-Euro-Ticket-Besitz • Verkehrsmittelverfügbarkeit
Wegeprotokoll	• Startort, Zielort und Dauer des Weges (Start- und Endzeit) • Genutzte Verkehrsmittel und Wegezweck
Zusatzfragebogen	• Bewertung des Angebotes im Bereich Fuß- und Radverkehr, ÖPNV/SPNV und MIV • Fragen nach Gründen der Nutzung und Verzicht des Autos • Verbesserungsbedarf zu eben jenen Verkehrsmittelangeboten • Sonstiger Optimierungsbedarf aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger

Tabelle 1: Erhebungsinhalte der Haushaltsbefragung

Abgleich mit Grundgesamtheit und Gewichtung

Für eine statistische Auswertung ist ein Abgleich der Stichprobe mit der Grundgesamtheit von hoher Relevanz. Die „Grundgesamtheit“ ist die in den Städten und Gemeinden lebende Bevölkerung zur Zeit der Erhebung. Die vorliegende Stichprobe weist Unterschiede gegenüber der Grundgesamtheit auf. Dies gilt vor allem für die Faktoren Haushaltsgröße, Geschlecht und Altersstruktur. Die Ursachen für diese Unterschiede, die bereits in zahlreichen anderen Befragungen beobachtet wurden, sind vielfältig. So nehmen erfahrungsgemäß 2-Personen-Haushalte häufiger an Befragungen teil als 1-Personen-Haushalte. Damit unterschiedliche Teilnahmebereitschaften nicht ein falsches Bild über die gesamtstädtische Verteilung von Altersgruppen, Haushaltsgrößen etc. liefern, muss die Stichprobe mittels Gewichtungsfaktoren an die Grundgesamtheit der Bevölkerung angepasst werden. Eine Gewichtung des Datensatzes nach den Kriterien Geschlecht, Alter- und Haushaltsgröße ist unerlässlich, um die festgestellte Verzerrung der Stichprobe auszugleichen. Darüber hinaus ist ein zusätzlicher Gewichtungsfaktor die Hochrechnung auf Grundlage der Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden.

Als Auswertungsebene wurden die Kreis- sowie die Stadt- und Gemeindeebene gewählt. Die Aggregation der Mobilität erfolgte auf Verkehrszellenebene.³ Die Auswertung umfasst Basisdaten der Stichproben (Zeitkartenbesitz, Führerscheinbesitz) sowie Verkehrsmittelverfügbarkeiten und Wegeauswertungen (Anzahl der Wege, Verkehrsmittelwahl, Wegezweck, Ziele). Die umfangreichen Ergebnisse und zentralen Aussagen zum Mobilitätsverhalten im Oberbergischen Kreis sind in einem eigenständigen Bericht zusammengetragen (s. Bericht zur Haushaltsbefragung im Oberbergischen Kreis). Eine Übersicht über die wichtigsten Ergebnisse erfolgt im Kapitel 3.4.

2.1.2 Online-Beteiligung

Zu Projektbeginn wurde vom 17.03.2023 bis zum 19.05.2023 eine Online-Plattform zur Einbindung aller interessierten Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis zum Thema Mobilität aufgebaut und freigeschaltet. In einer interaktiven Karte konnten Anregungen und Hinweise zur Infrastruktur und den Angeboten zum Motorisierten Individualverkehr (MIV), Bus- und Bahnverkehr (ÖPNV/SPNV) sowie Fuß- und Radverkehr, Lkw-Verkehr und Sonstiges vorgenommen und von anderen Nutzerinnen und Nutzern zugestimmt oder abgelehnt werden. Es war dabei möglich, die Anregungen konkret räumlich zu verorten, oder auch allgemeine Anmerkungen zu machen. Insgesamt kamen 1.264 Anmerkungen von über 400 Personen zusammen (s. Tab. 1 und Abb. 2 sowie Kap. 3.5). Dieser Wert ist, gemessen an der Bevölkerungszahl im Oberbergischen Kreis, nicht repräsentativ, bietet jedoch einen sehr guten Einblick in die Befindlichkeiten und die bedeutsamen verkehrlichen Themen im Untersuchungsraum. Die Gemeinde mit den meisten Nennungen ist Gummersbach mit 314 Eintragungen, gefolgt von Engelskirchen (142) und Wiehl (137). Der große Unterschied in der Quantität an Eintragungen liegt vor allem in der deutlich höheren Einwohnerzahl der Stadt Gummersbach im Vergleich zu den anderen oberbergischen Kommunen begründet. Auch Radevormwald (117) und Marienheide (111) weisen eine hohe Anzahl an Nennungen auf. Die geringste Anzahl ist in Hückeswagen (30) und Bergneustadt (20) sowie für den Oberbergischen Kreis ohne spezifische Kommunenzuordnung (14) zu verzeichnen.

Ziel dieser breiten Beteiligung war es, erste Einblicke in die bedeutsamen öffentlichen Themen in Bezug auf die Mobilität im Oberbergischen Kreis zu erhalten. Darüber hinaus fließen die Anregungen auf kreis- und regionalweiter Ebene in die Potenzialanalyse und die daraus resultierende Definition von Handlungsfeldern und späteren Maßnahmenvorschlägen mit ein. Von den über 1.200 Anmerkungen konnten rund 650 Einträge aufgrund der kreisweiten Relevanz in die weitere Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes einbezogen werden. Anmerkungen mit einem rein lokalen Bezug oder zu Themen in der Zuständigkeit der Kommunen wurden diesen für eine weitere Bearbeitung zur Verfügung gestellt.

³ Verkehrszelle: räumlich abgegrenzter Teil eines Untersuchungsgebietes, der als Bezugseinheit bei der Verkehrsanalyse und Verkehrsprognose dient. Jeder Verkehrszelle wird auf Basis der Haushaltsbefragung Quell- und Zielverkehr zugewiesen.

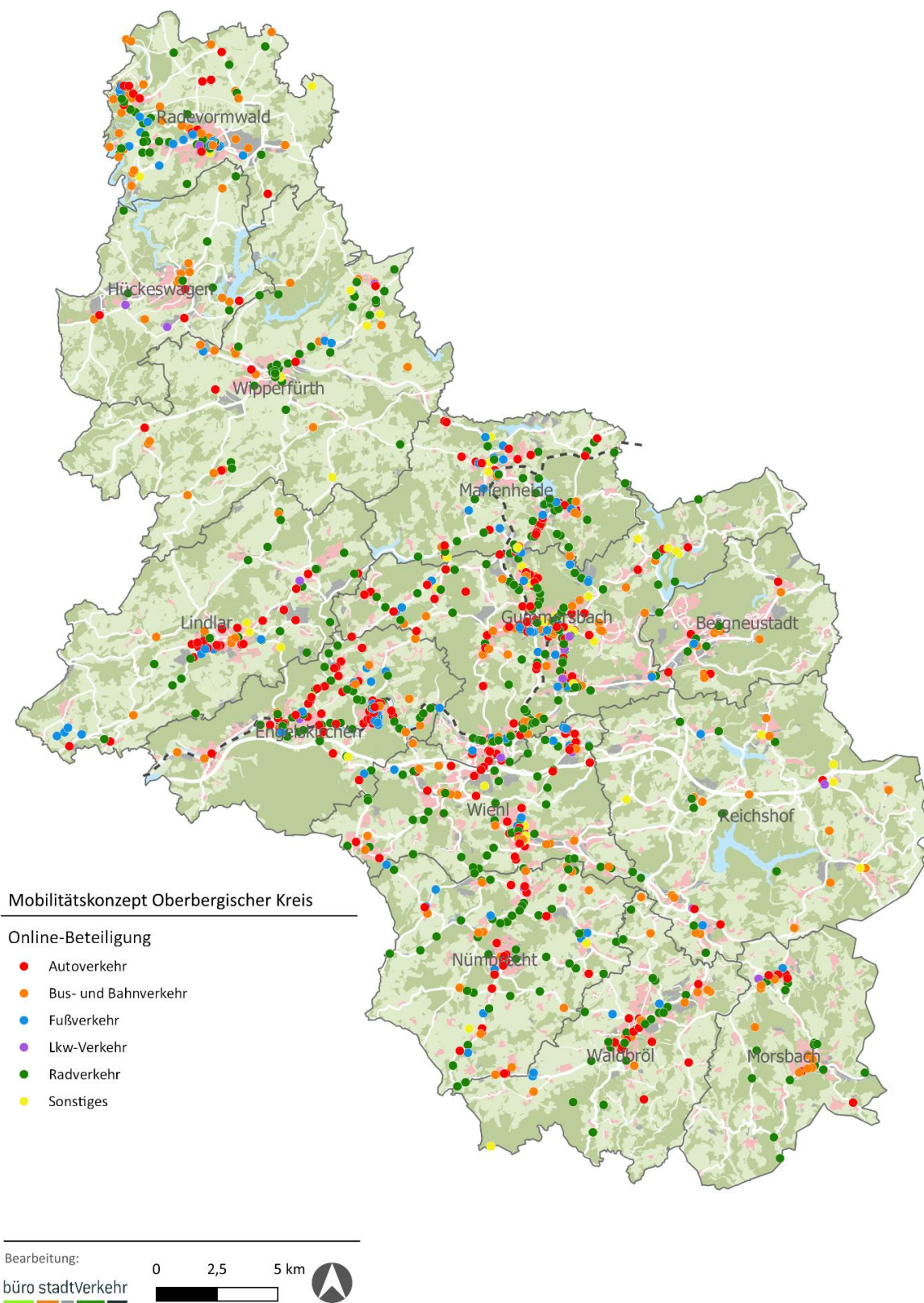


Abbildung 2: Räumliche Verteilung der Einträge der Online-Beteiligung

Die Mehrheit der Einträge bezog sich auf die Verkehrsmittelkategorien Radverkehr (n=426) gefolgt vom Autoverkehr (n=298) sowie dem Bus- und Bahnverkehr (n=291). Zu beachten bei einer solchen offenen Online-Beteiligung ist aber vor allem die Wirkung von Interessensgruppen und Gemeinschaften. Diese Gruppen und Gemeinschaften können leichter die eigenen Mitglieder mobilisieren und so ein bestimmtes Thema oder eine bestimmte Anmerkung gezielt pushen. Aus der Verteilung der Aussagen wird somit nicht deutlich, ob beispielsweise das Thema Radverkehr die oberbergische Bevölkerung wirklich in der Summe deutlich stärker beschäftigt als andere Themenbereiche oder ob nicht eine Interessensgruppe besonders ihre Mitglieder zu diesem Thema mobilisieren konnte. Die gesamten Ergebnisse finden sich im Kapitel 3.5.

2.2 Fachbeteiligung und Abstimmungsverfahren

Während des Bearbeitungsprozesses erfolgte eine breite Einbindung von Fachakteuren, Institutionen und weiteren relevanten Stakeholdern. Nachfolgend werden die verschiedenen Abstimmungsformate, deren Akteurszusammensetzung und Relevanz für den Entstehungsprozess vorgestellt. Zusätzlich wurde der Kreisentwicklungsausschuss (KEA) als zuständiger Ausschuss fortlaufend über die Zwischenergebnisse informiert.

2.2.1 Steuerungsgruppe

Die Steuerungsgruppe übernahm eine zentrale Funktion in der Projektsteuerung und strategischen Ausrichtung des Erarbeitungsprozesses. Sie stellte sicher, dass die einzelnen Arbeitsschritte koordiniert und zielführend umgesetzt wurden. Dabei ging es nicht nur um die Festlegung der Vorgehensweise, sondern auch um die Abstimmung mit politischen Gremien, Institutionen und Fachbeteiligten.

Die Steuerungsgruppe tagte im Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität und setzte sich aus folgenden Akteuren zusammen:

- Amtsleitung des Amts für Planung, Entwicklung und Mobilität des Oberbergischen Kreises
- Bürgermeister der Stadt Wiehl als Repräsentant der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- Geschäftsführung der Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG)
- Leiter des Dezernats Planung | Regionalentwicklung | Umwelt des Oberbergischen Kreises
- Mitarbeiter des büro stadtVerkehr aus Hilden
- Mitarbeiterin des Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Projektleitung aus dem Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität des Oberbergischen Kreises

Als übergeordnetes Gremium traf sich die Steuerungsgruppe regelmäßig, um den Fortschritt des Projekts zu begleiten, strategische Entscheidungen zu treffen und den weiteren Prozessablauf festzulegen. Dabei wurden zentrale Themen in insgesamt acht Sitzungen behandelt:

- 1. Sitzung am 03.02.2023 zu Arbeitsablauf, Bearbeitungsstruktur sowie den Beteiligungsformaten
- 2. Sitzung am 08.05.2023 zum aktuellen Arbeitsstand, dem Zeitplan und der Zusammensetzung der verschiedenen Fachbeteiligungs- und Abstimmungsrunden
- 3. Sitzung am 04.09.2023 zu den Ergebnissen der Online-Beteiligung und der Haushaltsbefragung
- 4. Sitzung am 15.02.2024 zum aktuellen Arbeitsstand und den Veranstaltungs- und Beteiligungsformaten
- 5. Sitzung am 10.04.2024 zu den Handlungsfeldern und Zielen
- 6. Sitzung am 04.07.2024 zu den Maßnahmenvorschlägen
- 7. Sitzung am 27.11.2024 zu den finalen Maßnahmensteckbriefen
- 8. Sitzung am 13.01.2025 Feinschliff Maßnahmensteckbriefe, weiteres Vorgehen (Vorstellung im Kreistag, Abschlussveranstaltung)

Durch ihre strategische Steuerung sorgte die Steuerungsgruppe dafür, dass das Projekt zielgerichtet voranschritt, Meilensteine erreicht wurden und die entwickelten Maßnahmen in die politischen Entscheidungsprozesse eingebunden wurden.

2.2.2 Auftaktveranstaltung

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung am 17.03.2023 im Kulturzentrum Lindlar wurden Vertreterinnen und Vertreter der kreisangehörigen Kommunen sowie Akteure aus Vereinen und Verbänden über die Inhalte und Vorgehensweise des kreisweiten Mobilitätskonzeptes informiert (s. Abb. 3) An drei Themeninseln konnten sich alle Interessierten über die verschiedenen Arbeitsschritte sowie kreisweite Haushaltsbefragung erkundigen und sich zu möglichen Handlungsschwerpunkten im Laufe des Arbeitsprozesses einbringen.



Abbildung 3: Auftaktveranstaltung im Kulturzentrum Lindlar (Bild: OBK, 2023)

2.2.3 Fachgruppe

Die Fachgruppe stellte das zentrale, fachliche Arbeitsgremium im Rahmen des Prozesses dar. Sie diente dazu, Expertinnen und Experten aus verschiedenen Bereichen zusammenzubringen, um fundierte und praxistaugliche Lösungen für die Mobilitätsplanung im Oberbergischen Kreis zu entwickeln. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, die zentralen Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen zu erarbeiten sowie die wichtigsten Ergebnisse aus dem gesamten Erarbeitungsprozess zu bündeln und zu präsentieren.

Die Fachgruppe setzte sich aus folgenden Akteuren zusammen, die mit ihrem Fachwissen und ihrer Erfahrung zur Qualität und Umsetzbarkeit der erarbeiteten Maßnahmen beitrugen:

- Projektverantwortliche aus dem Amt für Planung, Entwicklung und Mobilität des Oberbergischen Kreises
- Zuständige Personen aus den Fachabteilungen der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- Vertreter der Kreispolizei
- Vertreterinnen und Vertreter der OVAG
- Vertreterinnen und Vertreter des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Durch diese interdisziplinäre Zusammenarbeit wurde sichergestellt, dass die entwickelten Konzepte sowohl strategisch sinnvoll als auch praktisch umsetzbar sind.

Im Rahmen der Fachgruppe fanden zwei zentrale Workshops statt:

- 1. Fachworkshop am 31.10.2023: Erarbeitung von Zielen und Handlungsfeldern
- 2. Fachworkshop am 15.05.2024: Entwicklung von Maßnahmen- und Projektentwürfen

Diese strukturierte Arbeitsweise ermöglichte es, den Mobilitätsentwicklungsprozess effizient und zielgerichtet voranzutreiben.

2.2.4 Regionaler Arbeitskreis

Der Regionale Arbeitskreis wurde eingerichtet, um die fachliche Expertise aller Akteure einzubinden, die spezifische Bezüge zur Mobilität im Oberbergischen Kreis haben. Ihre integrierte oder externe Perspektive war eine wertvolle Ergänzung zur Fachgruppe, da sie zusätzliche Impulse, überregionale Erfahrungen und Querschnittswissen in den Planungsprozess einbrachten.

Während die Fachgruppe das zentrale Arbeitsgremium bildete, das konkrete Handlungsfelder, Ziele und Maßnahmen erarbeitete, diente der Regionale Arbeitskreis dazu, diese Arbeit durch eine breitere Perspektive zu ergänzen. Dies stellte sicher, dass überregionale Zusammenhänge, Schnittstellen und Wechselwirkungen mit anderen Bereichen wie Tourismus, Wirtschaft oder Sozialwesen berücksichtigt wurden.

Der Regionale Arbeitskreis wurde über eine Online-Veranstaltung am 18.03.2024 sowie durch schriftliche Sachstandsinformationen in den Prozess eingebunden.

Teilnehmer des Regionalen Arbeitskreises waren:

- Vertreterinnen und Vertreter benachbarter Gemeinden, Kreise und Städte
- Vertreterinnen und Vertreter der ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsverbünde
- Akteure aus regionalen Netzwerken und Kooperationen zum Thema Verkehr und Mobilität
- Akteure aus Querschnittsbereichen wie Tourismus, Wirtschaft sowie Soziales und Jugend, Vereine und Verbände

Durch diese breite Einbindung konnte gewährleistet werden, dass die erarbeiteten Maßnahmen nicht nur lokal tragfähig, sondern auch mit regionalen und übergeordneten Mobilitätsstrategien abgestimmt sind.

2.2.5 Gespräche mit den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern

Die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Städte und Gemeinden im Oberbergischen Kreis treffen sich zu einem regelmäßigen Austausch in einer eigenen Konferenz, um über aktuelle gemeinsame bzw. stadt- und gemeindespezifische Themen, Fragen und Problemlösungen zu beraten. Am 13.09.2023 wurde im Rahmen einer solchen Konferenz der Sachstandsbericht zum Mobilitätskonzept durch das Team von büro stadtVerkehr vorgestellt und nachgehende Fragen erörtert. Darüber hinaus wurden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister durch deren Vertreter in der Steuerungsgruppe fortlaufend über den Prozess informiert.

2.2.6 Fachgespräche

Im Zuge der Erarbeitung der Maßnahmensteckbriefe wurden zielgerichtete Gespräche mit zahlreichen Trägern öffentlicher Belange, Institutionen und Vereine zu bestimmten Handlungsfeldern geführt. Über einen Zeitraum von April bis Mitte August 2024 wurden folgende Fachgespräche vom Oberbergischen Kreis sowohl vor Ort als auch online organisiert und geführt:

- Fachgespräch Radverkehr am 23.04.2024: Rheinisch-Bergischer Kreis, Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Naturpark Bergisches Land, Radregion Rheinland e. V., Oberbergischer Kreis
- Fachgespräch Jugend und Bildung am 24.04.2024: Projektagentur Oberberg, Oberbergische Verkehrsgesellschaft mbH (OVAG), Oberbergischer Kreis
- Fachgespräch ÖPNV am 24.04.2024: Ennepe-Ruhr-Kreis, Märkischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Kreis Olpe, Stadtwerke Remscheid, Stadt Wuppertal, Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS), RSVG, OVAG, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Oberbergischer Kreis
- Fachgespräch Soziales am 25.04.2024: Stadt Hückeswagen, OVAG, Fachämter und Organisationen des Oberbergischen Kreises
- Fachgespräch Tourismus am 02.05.2024: Das Bergische, OVAG, Oberbergischer Kreis

- Fachgespräch Wirtschaft am 19.08.2024: Industrie- und Handelskammer zu Köln, OVAG, Oberbergischer Kreis

2.2.7 Maßnahmenwerkstatt

Am 25.09.2024 fand die Maßnahmenwerkstatt im Stadtteilhaus Drabenderhöhe der Stadt Wiehl statt. Nach einem kurzen Vortrag zum Arbeitsstand und der Potenzialanalyse (s. Kap. 4.6), konnten sich alle Teilnehmenden (Steuerungs- und Fachgruppe sowie regionaler Arbeitskreis und die Akteure der Fachgespräche) zu den Maßnahmensteckbriefen im Entwurf einbringen sowie eine erste Priorisierung vornehmen.

Im Anschluss an die Veranstaltung erhielt der Teilnehmerkreis im Rahmen einer zweistufigen Online-Beteiligung zunächst die Möglichkeit, die angepassten Maßnahmensteckbriefe zu kommentieren. Die Anmerkungen flossen wiederum in die finale Überarbeitung der Maßnahmensteckbriefe ein, welche abschließend erneut online vorgestellt wurden.

Nach Beschluss des Mobilitätskonzeptes wird in einer Abschlussveranstaltung im Sommer 2025 der inhaltliche Rahmen geschlossen und das Konzept in seine Umsetzung überführt.

Beteiligungsformate

Kernaussagen im Überblick:

Das Mobilitätskonzept folgt einem partizipativen Ansatz, bei dem verschiedene Akteure frühzeitig in den Prozess eingebunden werden. Das Ziel ist es, die Akzeptanz und Wirksamkeit des Konzepts langfristig zu sichern. Neben den Verwaltungen und Politik gehören auch Vereine, Verbände sowie regionale Stakeholder zu den Beteiligten. Die Beteiligung erfolgt auf drei Ebenen: Fachakteure werden über Workshops und Arbeitskreise einbezogen, politische Entscheidungsträger im Fachausschuss und die Bürger durch eine Haushaltsbefragung sowie eine Online-Beteiligung.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde eine Online-Plattform eingerichtet, um alle interessierten Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis zum Thema Mobilität einzubinden. Zudem fand eine Haushaltsbefragung statt, die wertvolle Einblicke in das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung lieferte.

3. Grundlagenermittlung

Um eine fundierte Grundlage für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes zu haben, wird zunächst die Ausgangslage dargestellt. Dazu werden eingangs (über-)regionale und lokale Konzepte sowie rechtliche Grundlagen geschildert, die rahmengebend für die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes sind. Daran schließt die räumliche Eingliederung an. Weiterhin werden Kurzprofile der oberbergischen Kommunen vorgestellt, ehe das Kapitel mit den Ergebnissen zur Haushaltsbefragung und Online-Beteiligung die Grundlagenermittlung abschließt.

3.1 Rahmengebende Konzepte und Grundlagen

Das Mobilitätskonzept des Oberbergischen Kreises bildet einen Rahmen, in dem internationale, nationale und überregionale Zielsetzungen zur Mobilität auf das Kreisgebiet heruntergebrochen werden. Viele Rahmenbedingungen haben maßgeblichen Einfluss auf die Mobilitätsangebote im Kreis und treffen Aussagen zu Klimaschutz, Technologieeinsatz und anderen Aspekten. Nachfolgend werden hierzu ausgewählte und relevante Konzepte oder Grundlagen skizziert.

EU- und Bundesebene

Die Europäische Union hat eine umfassende Strategie für eine nachhaltige Mobilität in der EU⁴ auf den Weg gebracht. Hierzu zählen sowohl die Zielsetzung einer Klimaneutralität im Verkehr, ein vernetztes multimodales Verkehrssystem für den Personen- und Warenverkehr, mehr Digitalisierung und Automatisierung sowie Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln, als auch soziale Teilhabe und Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Hieraus resultiert u. a. die relevante EU-Richtlinie der Clean Vehicles Directive, die in Deutschland durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) umgesetzt wurde und direkten Einfluss auf den zukünftigen Fahrzeugeinsatz der OVAG, wie auch anderer Verkehrsunternehmen ausübt.

Eine wesentliche Zielvorgabe des Bundes aus dem Klimaschutzgesetzes ist die Treibhausgasneutralität/Klimaneutralität bis 2045.⁵ Für den Mobilitätssektor bedeutet dies u. a.:

- Bis 2030 Senkung der Treibhausgasemissionen im Mobilitätssektor um 48 % im Vergleich zu den Werten von 1990⁶

⁴ Quelle: Europäische Kommission (2020): Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen.

⁵ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2025): Klimaschutzgesetz und Klimaschutzprogramm. Ein Plan fürs Klima.

⁶ Quelle: Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Klimaschutzziele und Beschlüsse.

- Bis 2030 1 Mio. öffentliche Ladepunkte zur Versorgung von mind. 15 Mio. E-Fahrzeugen⁷

Der Bundesverkehrswegeplan sowie bundes- und landesweite Konzepte legen Rahmenbedingungen, Akteure und gesetzliche Grundlagen für Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen fest. Die Umsetzung erfolgt durch lokale Behörden. Wichtige Regelwerke mit Einfluss auf alle Verkehrsmittel sind:

- Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und das Straßenverkehrsgesetz (StVG), welche die grundlegenden Regelungen zur Gestaltung des Straßenraums beinhalten. Die StVO wurde 2024 novelliert, wodurch der Handlungsspielraum der Kommunen in der Verkehrsplanung (insb. für Fuß- und Radverkehr) erweitert wurde.
- Das Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sowie das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW), welche die Zuständigkeiten und Hoheit der Straßenbaulastträger definieren.
- Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist die Grundlage für den Öffentlichen Verkehr, in dem Anforderungen der Barrierefreiheit, Genehmigungspflichten oder Rahmenbedingungen für Angebotsformen im ÖPNV festgelegt sind (u. a. Linien- oder On-Demand-Verkehre, wie monti).

NRW und regionale Ebene:

Mit dem Landesentwicklungsplan (LEP NRW) definiert das Land grundlegende Strukturaussagen zum Verkehrssektor, beispielsweise eine bedarfsgerechte Anbindung der Mittel- und Oberzentren an den ÖPNV oder die angemessene Erreichbarkeit von Versorgungsbereichen (Ziel 8.1-11 und 8.1-12). Konkretisiert werden diese Ziele und Grundsätze in den jeweiligen Regionalplänen.

Das Landesverkehrsmodell NRW 2035 ist ein zentrales Instrument zur Verkehrsplanung in Nordrhein-Westfalen. Es bildet das Verkehrsgeschehen für Fuß-, Rad-, Pkw-, ÖPNV- und Lkw-Verkehr ab und simuliert zukünftige Entwicklungen auf Basis von Strukturdaten. Dabei wird die Verkehrserzeugung, die Verteilung und die Verkehrsmittelwahl betrachtet. Es werden die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen wie neuen Siedlungsgebieten, ÖPNV-Linien oder Radschnellverbindungen aufgezeigt, sodass die Planung besser anhand der vorhandenen Potenziale erfolgen kann.

Ein Beispiel für den Radverkehr ist die „Agenda für mehr Radverkehr“ des Landkreistags NRW, die auf die besonderen Anforderungen ländlicher Räume und die stärkere Verknüpfung der Verkehrsträger hinweist.

Im regionalen Kontext agieren u. a. der Zweckverband go.Rheinland, der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) oder informell der Region Köln/Bonn e. V. in Themenfeldern der Mobilität, Raumentwicklung und Zusammenarbeit. Diese haben in entsprechenden Konzepten und Planwerken Zielperspektiven und -marken zur Ausgestaltung der künftigen Verkehrs- und Mobilitätsinfrastrukturen sowie -angebote definiert, an welche das Mobilitätskonzept des Oberbergischen Kreises „andockt“. Oftmals werden hier die übergeordneten Ziele wiederum kleinteiliger

⁷ Quelle: Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2025): Klimaschutzgesetz und Klimaschutzprogramm. Ein Plan fürs Klima.

operationalisiert oder projiziert. Hierzu zählen die Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor (Gebietskulissee von go.Rheinland) auf 6,3 Millionen Tonnen bis 2030 zur Erreichung der (inter)nationalen Klimaschutzziele.⁸ Aber auch konkrete Großprojekte mit regionaler Relevanz, wie das Zielnetz 2040 des Zweckverbandes go.Rheinland mit der Weiterentwicklung der im Oberbergischen Kreis relevanten Regionalbahn fließen hierbei mit ein.⁹

Dieses bedeutsame Großprojekt für den Oberbergischen Kreis wird eingebettet in regionale, integrierte Raumperspektiven, wie sie das Agglomerationskonzept des Region Köln/Bonn e. V. vornimmt. Hierin wird die Schaffung einer nachhaltigen Entwicklung der Region unter Berücksichtigung der Herausforderungen des Bevölkerungswachstums, der Infrastruktur und des Klimawandels als Strukturbild 2040+ postuliert.¹⁰ Für die Region sind dabei einige Aspekte von besonderer Bedeutung, die sich in Teilen im Strategiepapier Mobilität der REGIONALE 2025 nochmal konkretisieren. Hierzu zählen u. a.:

- die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen und der Wirtschaft als zentrale Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, wirtschaftliche Funktionsfähigkeit und die Daseinsvorsorge.
- das fehlende Angebot und/oder die fehlende Nachfrage sowie eher schlechte Erreichbarkeit der Einrichtungen zur Daseinsvorsorge mit ÖPNV und der Nahmobilität.
- Maßnahmen der Angebotsausweitung und Angebotsqualifizierung in Kombination mit Strategien zur Verkehrsvermeidung/Verkehrsverlagerung.
- die Verknüpfung von Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement und Siedlungsentwicklung.
- die größere Bedeutung des Radverkehrs durch Elektrifizierung und die Radinfrastruktur als elementarer Bestandteil in allen Räumen.
- das autonome Fahren mit Chancen für Zukunftsfähigkeit im ÖPNV.

Der Oberbergische Kreis (OBK) ist überregional aber nicht nur in seiner Zuordnung zur Rheinschiene zu betrachten. Für das Bergische Städtedreieck und den Raum zwischen Rhein und Wupper gibt es beispielsweise ein regionales Mobilitätskonzept,¹¹ welches mit der Stadt Hückeswagen auch den Nordkreis des OBK verknüpft. Weiterhin sind auch Anknüpfungspunkte inhaltlicher wie räumlicher Art mit der Mobilitätsstrategie Südwestfalen¹² zu berücksichtigen.

Kreis- und Kommunalebene

Auf Ebene des Kreises gibt es mit dem Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises, dem „Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur im Oberbergischen Kreis“, dem Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“, dem „Feinkonzept Mobilstationen“ sowie dem Konzept „Klima,

⁸ Quelle: mobilité Unternehmensberatung GmbH (2016): Klimaschutzteilkonzept »Mobilität für das Rheinland«.

⁹ Quelle: go.Rheinland GmbH (2025): Das Kölner S-Bahn-Netz der Zukunft.

¹⁰ Quelle: Region Köln/Bonn e. V. (2021): Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn.

¹¹ Quelle: Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft (2021): Integriertes Regionales Mobilitätskonzept für den Kooperationsraum zwischen Rhein und Wupper.

¹² Südwestfalen Agentur GmbH (2023): Mobilitätsstrategie Südwestfalen – Leitbild & Handlungsempfehlungen im Kontext der REGIONALE 2025.

Umwelt, Natur Oberberg (KUNO)“ fünf aktuell relevante Planwerke und Konzepte, die ganz oder in Teilen Mobilitätsthemen beinhalten und relevante Maßgaben und Zielsetzungen vorgeben. Eingebettet werden diese auch in strategische Ziele für den Gesamtkreis und teilträumige Entwicklungsperspektiven. Ziele und Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes orientieren sich dabei bereits eng an den inhaltlichen Aussagen aller Kreiskonzepte.

Der Nahverkehrsplan des Oberbergischen Kreises ist dabei die relevanteste Maßgabe zur Entwicklung des ÖPNV im Oberbergischen Kreis. Hierin sind alle relevanten Inhalte zum ÖPNV im OBK definiert, wie Strukturierung des ÖPNV-Netzes, Barrierefreiheit, Angebotsausweitungen oder Kostenoptimierungen. Zukünftig stellt es das relevante ÖPNV-Fachkonzept innerhalb des Mobilitätskonzeptes dar.

Das Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ behandelt einerseits den Freizeit- und Tourismusradverkehr. Andererseits wurde über eine breite Akteursbeteiligung ein Zielnetz für den Alltagsradverkehr entwickelt. Darin wurden regional wichtige Routen zwischen den Kommunen und über die Kreisgrenze hinaus festgelegt, mit dem Ziel, sichere und komfortable Radwege schaffen zu können. Für den Freizeit- und Tourismusradverkehr wurden zudem Suchräume identifiziert, in denen eine Routenentwicklung möglich und auch gut zu vermarkten wäre.

Das Zielnetz für die Alltagsradwege fließt zudem in die Entwicklung des landesweiten Radvorrangnetzes ein, welches derzeit vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen erarbeitet wird, um die Kommunen überörtlich und landesweit miteinander zu verbinden.

Das „Feinkonzept Mobilstationen“ sowie das „Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur im Oberbergischen Kreis“ sind themenspezifische Konzepte, die sich mit den jeweiligen Aspekten auseinandersetzen und vorrangig den Kommunen als Unterstützung zum Aufbau der jeweiligen Angebote dienen.

In den Kommunen gibt es zudem eine Vielzahl von lokalen Konzepten. Deren Themenschwerpunkte reichen von Mobilitätskonzepten über Radverkehrskonzepte und integrierte Stadtentwicklungskonzepte bis hin zu Klimaschutzkonzepten. Nachfolgend werden einige Aspekte, die vermehrt in den Konzepten genannt werden und dadurch eine Mobilitätsrelevanz für eine kreisweite Betrachtung haben, aufgeführt:

- Entwicklung und Aufbau von Carsharing auch unter Einbeziehung des Fuhrparks der Verwaltungen oder in Form von Dorfautos
- Möglichkeiten, dem Radverkehr Vorrang einzuräumen und attraktivere Rad(wege)infrastruktur zu schaffen
- Marketing und Kommunikation rund um die Mobilitätsangebote
- Weiterentwicklung des Angebots der Bürgerbusvereine
- Aufbau/Etablierung von Mobilitätsmanagement in den Verwaltungen, betriebliches Mobilitätsmanagement und schulisches Mobilitätsmanagement
- Aufbau von Mobilstationen
- Barrierefreiheit im Straßenraum
- E-Ladeinfrastruktur

3.2 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Oberbergische Kreis liegt im südöstlichen Teil des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Er grenzt an folgende Kreise und kreisfreie Städte (beginnend im Norden im Uhrzeigersinn):

- Ennepe-Ruhr-Kreis
- Märkischer Kreis
- Kreis Olpe
- Landkreis Altenkirchen (Rheinland-Pfalz)
- Rhein-Sieg-Kreis
- Rheinisch-Bergischer-Kreis
- Stadt Remscheid
- Stadt Wuppertal

Mit einer Gesamtfläche von 918,85 km² erstreckt sich der Kreis von Norden nach Süden über rund 53 km und von Ost nach West über rund 38 km. Rund 75 % des Kreises sind landwirtschaftlich genutzte Flächen oder bewaldet. Die Siedlungs- und Verkehrsflächen nehmen rund 170 km² der Gesamtfläche ein. Die bergische Topografie prägt das Landschaftsbild des Kreises erheblich, wobei die höchste Erhebung bei 518 m ü. NN liegt und die niedrigste Stelle knapp 100 m ü. NN erreicht. Das Gebiet des Oberbergischen Kreises ist durch eine vielschichtige Siedlungsstruktur gekennzeichnet, die sowohl städtische als auch ländliche Elemente umfasst. Insgesamt besteht der Oberbergische Kreis aus 13 Städten und Gemeinden sowie über 1.400 Dörfern, Weilern, Hofstellen und andere Siedlungsstrukturen. Diese Struktur verdeutlicht die heterogene Siedlungslandschaft, in der städtische Kernbereiche und weitläufige ländliche Regionen koexistieren.

Im Oberbergischen Kreis leben insgesamt 283.877 Personen (Stand 2023).¹³ Die Einwohnerdichte bzw. -verteilung variiert stark innerhalb des Kreises (s. Abb. 4). Gemäß den Zensusdaten von 2022 befinden sich die höchsten Bevölkerungsdichten in den Stadtkernen, wie z. B. Radevormwald, Wipperfürth oder der zentral gelegenen Kreisstadt Gummersbach. Die Zentren der Kommunen bieten eine höhere Konzentration an Wohn- und Arbeitsplätzen und sind zentrale Anlaufstellen für die Bevölkerung. Die Stadt Gummersbach nimmt darüber hinaus für große Teile des Kreises eine übergeordnete Zentralfunktion im Siedlungsgefüge ein. Kommunen mit einer geringeren Einwohnerdichte, wie Reichshof oder Morsbach sind durch kleinere Siedlungseinheiten und größere Freiflächen geprägt, wodurch sich gewisse Herausforderungen in der Organisation und Entwicklung angebotsorientierter, umweltfreundlicher Mobilitätsangebote ergeben. Die räumliche Ausdehnung und die topografischen Gegebenheiten des Oberbergischen Kreises haben maßgeblichen Einfluss auf die Siedlungsstruktur und die damit verbundenen Infrastrukturmaßnahmen. Die unterschiedlichen Bevölkerungsdichten und die Verteilung der Siedlungen stellen besondere Herausforderungen und Chancen für die regionale Entwicklung und Planung dar. Während die Zentren und dichter besiedelten Bereiche eine höhere Nachfrage nach Infrastruktur und Dienstleistungen aufweisen, erfordern die ländlicheren Bereiche eine besondere Aufmerksamkeit in Bezug auf Zugänglichkeit und Versorgung.

¹³ Quelle: Oberbergischer Kreis.

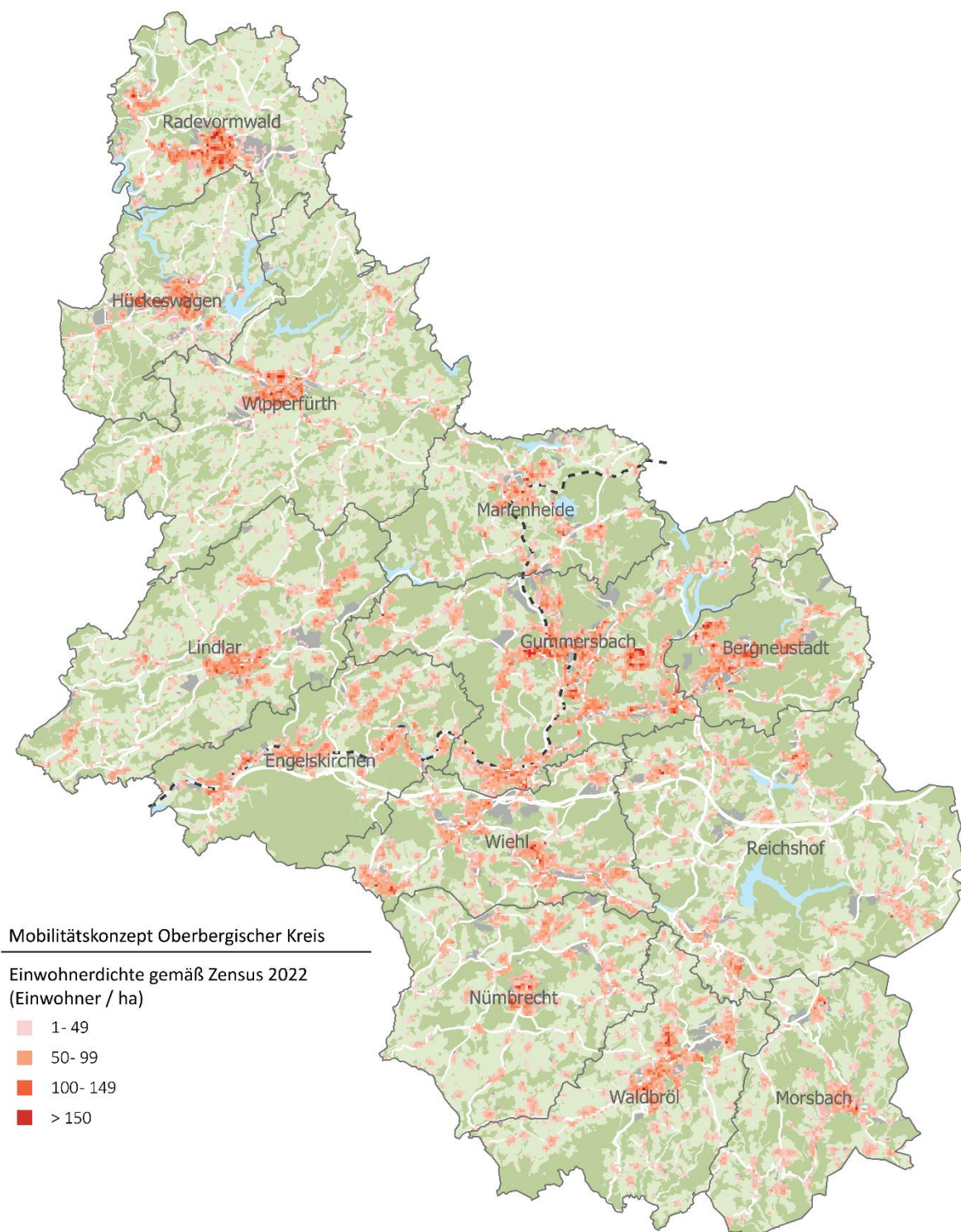


Abbildung 4: Bevölkerungsverteilung im OBK gemäß Zensus 2022

3.2.1 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung im Oberbergischen Kreis unterliegt einer hohen Anzahl von Entwicklungsfaktoren, die allgemeingültig nur unzureichend, prognostiziert werden können. Darüber hinaus ist eine teilträumig unterschiedliche Ausprägung der Bevölkerungsentwicklung festzustellen. Im Gesamtbericht wird, zur Vergleichbarkeit und im Zusammenhang landesplanerischer Vorgaben sowie verwendeter Instrumente, mit offiziellen Daten von IT-NRW gearbeitet. Diese hochgerechneten Werte entsprechen nicht zwangsläufig den Einwohnermeldedaten der Kommunen vor Ort. Mögliche Diskrepanzen sind daher für Detailbeurteilungen zu berücksichtigen und abzuwägen.

Gummersbach ist mit 53.094 Einwohnerinnen und Einwohnern die mit großem Abstand bevölkerungsreichste Kommune im Oberbergischen Kreis. Die übrigen Kommunen weisen Einwohnerzahlen von 10.975 (Morsbach) bis 26.226 (Wiehl) auf (s. Abb. 5).

Besondere Herausforderungen für den Oberbergischen Kreis ergeben sich insbesondere durch den demografischen Wandel und eine prognostizierte negative Bevölkerungsentwicklung. Die Bevölkerungsstruktur des Oberbergischen Kreis entspricht in etwa im Durchschnitt ähnlich geprägter Landkreise in NRW, wenngleich der Anteil der über 40-Jährigen leicht überdurchschnittlich ist (s. Abb. 6). Dies entspricht, mit knapp 160.000 Einwohnern einem Anteil von rund 58,8 % im Vergleich zu 56,1 % in NRW.¹⁴ Dieser leicht erhöhte Anteil an älteren Bürgerinnen und Bürgern begünstigt potenziell eine zunehmende Alterung der Gesellschaft, was zukünftig Auswirkungen auf verschiedene Lebensbereiche haben wird.

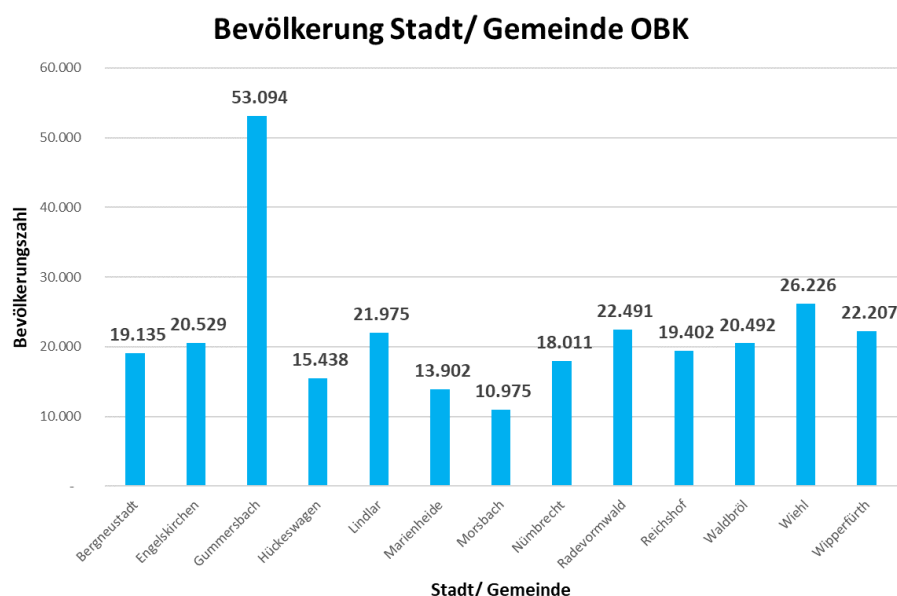


Abbildung 5: Bevölkerungsanzahl der Städte und Gemeinden im OBK

¹⁴ Quelle: Statistisches Bundesamt (2022): Altersstruktur der Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen.

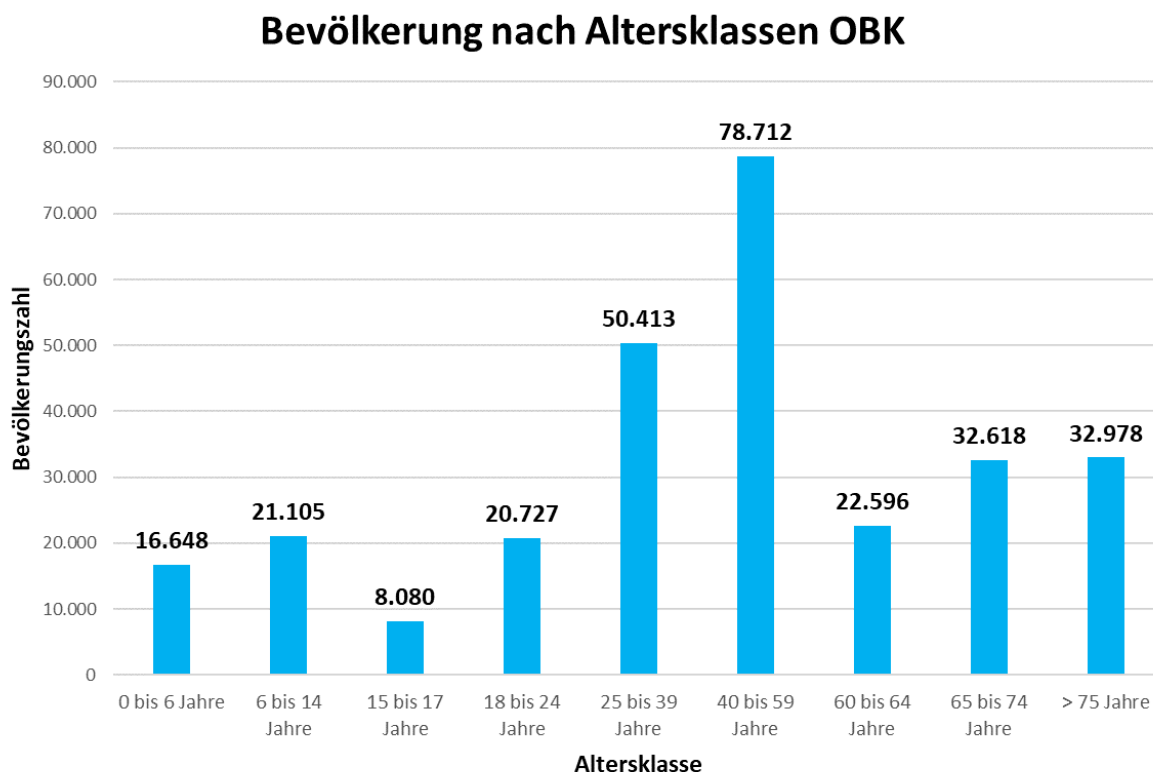


Abbildung 6: Bevölkerung nach Altersklassen im OBK

Die Bevölkerungsprognosen¹⁵ für die Jahre 2030 und 2050 (s. Abb. 7) zeigen eine negative Entwicklung. Laut den Prognosen von IT-NRW wird die Bevölkerung im Kreis in den kommenden Jahrzehnten zurückgehen. Bis zum Jahr 2030 wird die Bevölkerungszahl voraussichtlich um rund 6 % und bis zum Jahr 2050 um rund 10 % gegenüber dem Jahr 2023 abnehmen. Es wird erwartet, dass die Bevölkerung bis zum Jahr 2050 von 283.877 auf 254.578 Einwohnerinnen und Einwohner zurückgeht. Dieser Rückgang ist vorwiegend auf die Auswirkungen des demografischen Wandels zurückzuführen. Insbesondere ältere Bevölkerungsgruppen gelten als wenig wanderungsaffin, wodurch die Prognosen hinsichtlich der allgemeinen Alterung sehr valide sind; gleiches gilt für die Geburtenraten. Gleichzeitig zeigt sich eine Kombination von Faktoren, die zu einer gewissen Unschärfe der Prognosen, besonders für jüngere Bevölkerungsgruppen führen. Insbesondere kommunenscharf ist eine differenzierte Zu- und Abwanderung erkennbar, die auch durch Aktivitäten im lokalen Wohnungsbau beeinflusst wird. Darüber hinaus zeigen sich im Zeitverlauf der letzten Jahrzehnte unterschiedliche Ausprägungen der Re- und Suburbanisierung. Steigende Preise und hoher Nutzungsdruck in den Ballungsräumen können derzeit zur Begünstigung des ländlichen Raums beitragen. Drüber hinaus haben globale Ereignisse der letzten Jahre die internationale Zuwanderung erheblich beeinflusst und können nur unzureichend als temporäre Entwicklungen dargestellt werden. Der demografische Wandel wird sich aber voraussichtlich in einer Verringerung der Gesamtbevölkerung niederschlagen, was sowohl die wirtschaftliche als auch die soziale Struktur des Kreises beeinflussen wird.

¹⁵ Quelle: IT.NRW (2024): Kommunalprofil Oberbergischer Kreis.

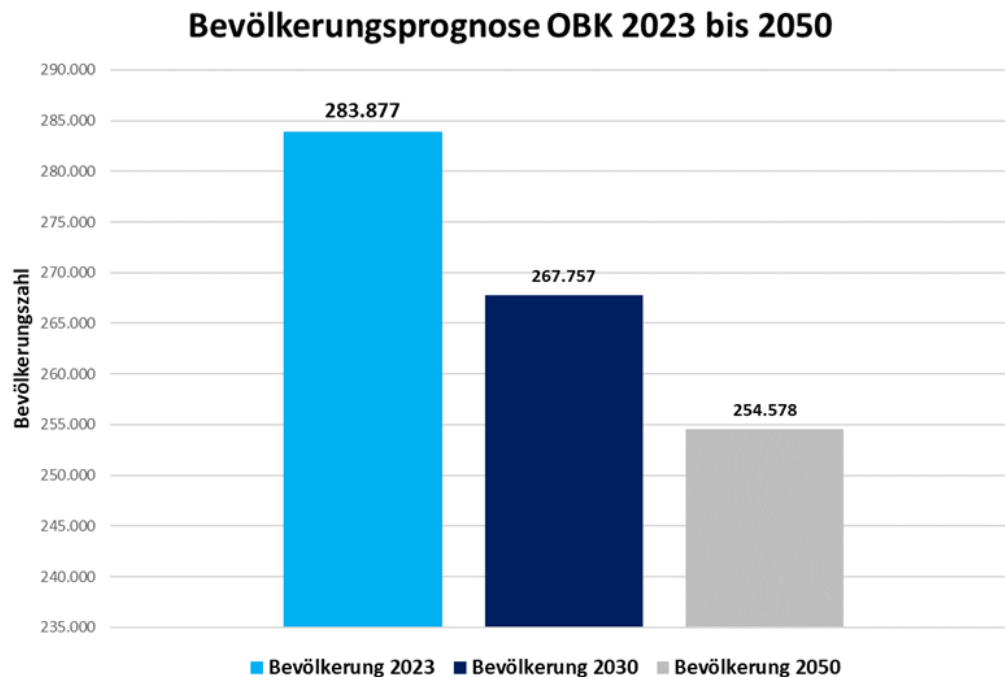


Abbildung 7: Bevölkerungsprognose OBK bis 2030 und 2050

Räumliche und demografische Entwicklungen

Kernaussagen im Überblick:

Der Oberbergische Kreis ist ein überwiegend ländlich geprägter Kreis mit einer heterogenen Siedlungsstruktur im Regierungsbezirk Köln in Nordrhein-Westfalen. Auf einer Fläche von rund 920 km² erstreckt sich der Kreis über 13 Städte und Gemeinden sowie über 1.400 Dörfer und Weiler. Die Gesamtbevölkerungszahl beläuft sich auf gut 284.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die sich auf kleine und mittelgroße Städte wie Hückeswagen im Norden und der zentral gelegenen Kreisstadt Gummersbach sowie kleinere Gemeinden wie Reichshof und Morsbach im südlichen Kreisgebiet verteilen.

Während landwirtschaftliche und Waldflächen einen Großteil der Region ausmachen, bieten die Siedlungs- und Verkehrsflächen die Basis für die Wohn- und Verkehrsinfrastruktur.

Der Kreis steht vor demografischen Herausforderungen wie der zunehmenden Alterung der Bevölkerung und einem prognostizierten Rückgang um rund 10 % bis 2050.

3.2.2 Bedeutsame Gewerbe- und Industriestandorte

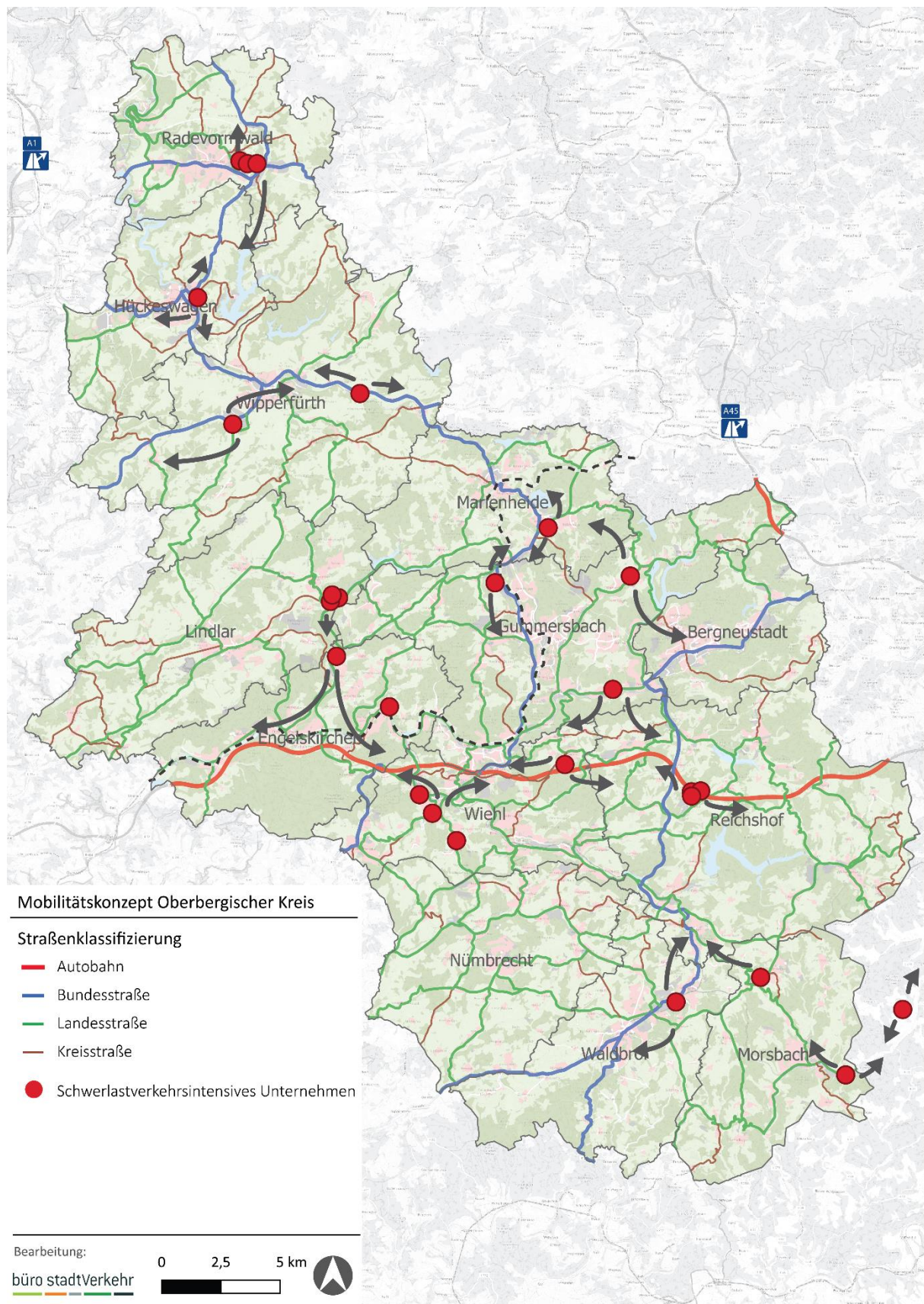
Der Wirtschaftsstandort Oberberg zeichnet sich insbesondere durch Unternehmen im produzierenden und verarbeitenden Gewerbe aus. Zu den starken Branchen gehören der Maschinenbau, die Metallverarbeitung sowie die Kunststoff- und Automobilzulieferindustrie. Die Unternehmensstandorte sind dabei über den gesamten Oberbergischen Kreis verteilt. Von Radevormwald bis Morsbach gibt es in jeder Kommune Gewerbegebiete oder Einzelstandorte namhafter Unternehmen. Insgesamt rund 16.000 Unternehmen, darunter weit mehr als 3.000 Handwerksbetriebe, sind in Oberberg zu finden. Vom „Ein-Mann/Eine-Frau-Betrieb“ bis hin zu Unternehmen mit mehreren tausend Mitarbeitenden mit internationalen Kunden, sind sehr unterschiedlich strukturierte Unternehmen hier beheimatet.

Viele Unternehmensstandorte haben sich an historischen Standorten in den damals begünstigten Tallagen weiterentwickelt und prägen heute das Siedlungs- und Landschaftsbild. Dabei liegen diese sowohl außerorts entlang der Bundes- und Landstraßen, wie im Leppetal oder entlang der Wisser. Gleichzeitig gehören auch innerörtliche Gewerbestandorte, wie in Hückeswagen, Runderoth oder Wiehl zum Stadtbild.

Gleichzeitig haben sich in der Vergangenheit in vielen Kommunen abseits oder randlich der dichteren Siedlungsschwerpunkte große Gewerbegebiete entwickelt. Bedeutende Standorte finden sich beispielsweise im östlichen Stadtgebiet von Radevormwald oder an den Siedlungsrändern von Hückeswagen, Wipperfurth oder Waldbröl-Hermesdorf. Dazu gibt es bedeutende Gewerbeflächen in Wiehl-Boinig oder Reichhof-Wenrath entlang der A 4 oder Industrie- und Logistikflächen zwischen größeren Siedlungsschwerpunkten, wie Lindlar Klause oder Morsbach-Lichtenberg (s. Abb. 8).

Die zentrumsnahen Unternehmensstandorte, aber auch außerörtliche Gewerbegebiete stehen vor unterschiedlichen Herausforderungen zwischen unternehmerischen Entwicklungsmöglichkeiten und einer effizienten Erreichbarkeit für den Warenverkehr oder Arbeitnehmer (s. Kapitel 4.3).

Die Unternehmensstruktur, insbesondere des produzierenden Gewerbes ist im hohen Maße von der Verkehrsinfrastruktur abhängig, die mit der Standortwahl und Standortentwicklung eng verzahnt ist. Als besondere Beispiel sind im Oberbergischen Kreis Unternehmen mit hohem Schwerlastverkehrsanteil hervorzuheben, welche verschiedene Branchen, wie Logistik, Bauwesen, Metallverarbeitung und Kranverleih abdecken. Da viele Unternehmen nicht direkt an Autobahnen oder Bundesstraßen liegen, müssen große Mengen an Schwerlastverkehr über untergeordnete Straßen abgewickelt werden. Für die Transportwege, die sich über das gesamte Kreisgebiet erstrecken sind besondere Erfordernisse an die Infrastruktur notwendig. Abbildung 9 zeigt die beispielhaft die Verkehrsströme schwerlastintensiver Unternehmen auf. Die vielfache Deckungsgleichheit mit bedeutenden Gewerbe- und Industriestandorten verdeutlicht eine Konzentration auf den Relationen für den allgemeinen Lkw-Verkehr, der auf das übergeordnete Straßennetz angewiesen ist (s. Kap. 4.1).



3.2.3 Pendler

Nachfolgend werden die Pendlerzahlen und Pendlerverflechtungen im Oberbergischen Kreis dargestellt. Dabei werden für die Pendlerzahlen (Gesamtzahl der Binnen-, Ein- und Auspendelnden) die Daten des Landes NRW¹⁶ verwendet. Diese basieren auf Auswertungen von Angaben des Wohn- und Arbeitsortes und stellen daher die potentielle Mobilität dar. Der Weg vom Wohn- zum Arbeitsort muss dabei nicht zwangsläufig täglich zurückgelegt werden. Für die Pendlerverflechtungen wird auf die Daten der Haushaltsbefragung 2023¹⁷ zurückgegriffen.

Der Kreis verzeichnet insgesamt 54.143 Binnenpendler, also Arbeitnehmer, die innerhalb des Oberbergischen Kreises ihren Wohnort und Arbeitsplatz haben (s. Abb. 9). Diese innerregionalen Pendelbewegungen sind ein bedeutender Bestandteil der lokalen Arbeitsmarktstruktur.

Dabei gibt es einige besonders stark ausgeprägte Pendlerströme, die auf die Bedeutung bestimmter Städte und Gemeinden als Arbeitsstandorte hinweisen.

Gummersbach, als einer der zentralen Wirtschaftsstandorte, steht dabei im Fokus. Dies zeigt sich nicht nur in den hohen Pendlerzahlen, sondern auch in der Vielzahl der Verbindungen (s. Tab. 2). Die stärksten Pendlerverflechtungen bestehen zwischen folgenden Orten:

- Bergneustadt – Gummersbach: Mit 2.203 Pendlern ist diese Verbindung die am stärksten frequentierte. Gummersbach fungiert dabei als wichtiger Arbeitsplatz für viele Bewohnerinnen und Bewohner Bergneustadts.
- Wiehl – Gummersbach: Ähnlich hoch ist der Pendlerstrom zwischen Wiehl und Gummersbach. Dies zeigt, dass Wiehl eine bedeutende Wohngemeinde für in Gummersbach beschäftigte Personen ist.
- Gummersbach – Wiehl: Die Rückpendler-Beziehung, also der Strom von Gummersbach nach Wiehl, ist mit 2.018 Pendlerinnen und Pendlern ebenfalls stärker ausgeprägt. Dies deutet darauf hin, dass beide Städte sowohl als Arbeits- als auch als Wohnorte stark miteinander verknüpft sind.

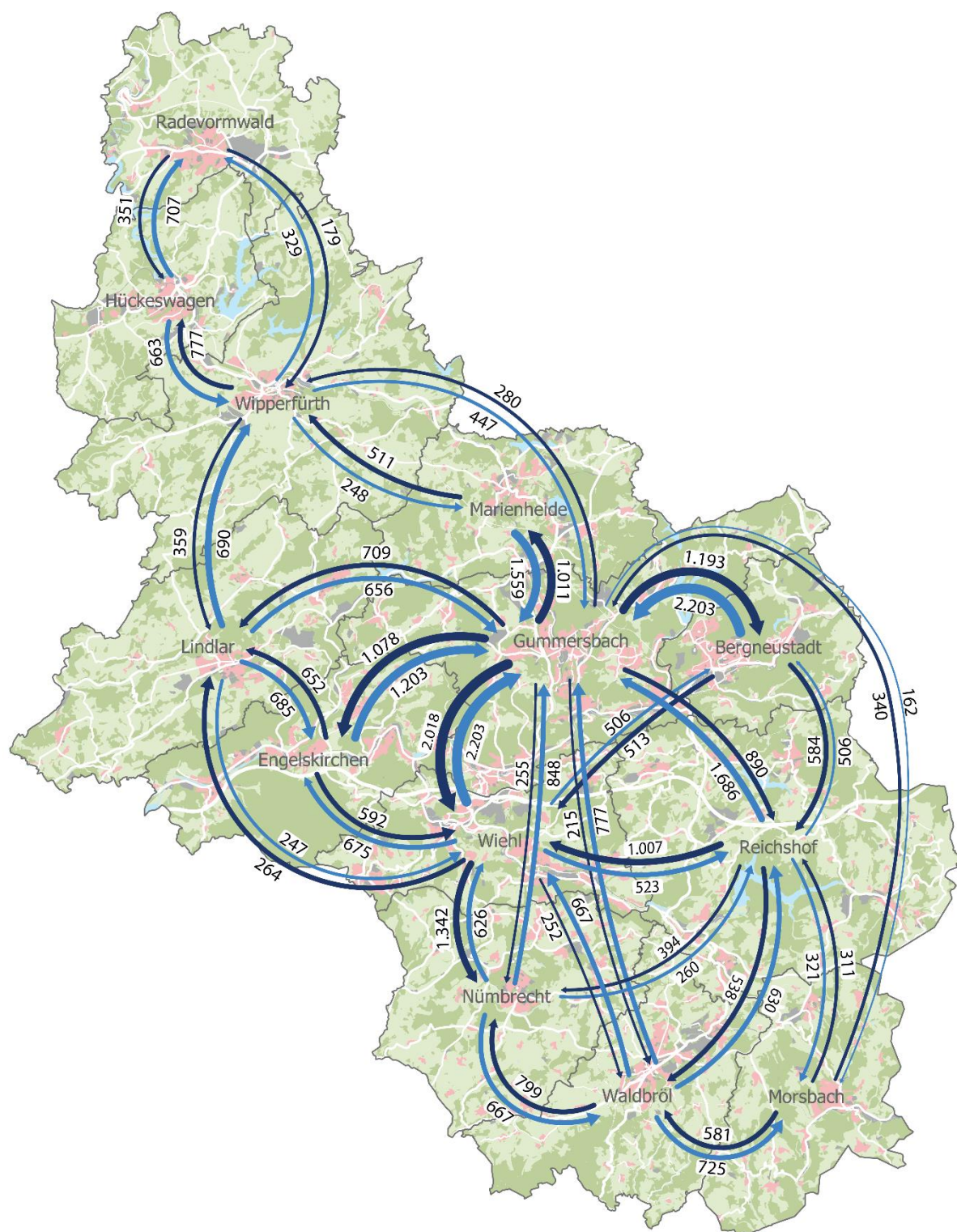
Neben diesen Verbindungen gibt es weitere nennenswerte Pendlerströme:

Verbindungen	tägliche Pendler (Anzahl Personen)
Reichshof - Gummersbach	1686
Marienheide - Gummersbach	1559
Nümbrecht - Wiehl	1342
Engelskirchen - Gummersbach	1203
Gummersbach - Engelskirchen	1078
Gummersbach - Bergneustadt	1193
Gummersbach - Marienheide	1011

Tabelle 2: Tägliche Pendlerzahlen zwischen ausgewählten Kommunen im Oberbergischen Kreis

¹⁶ Quelle: IT.NRW (2023): Ein- und Auspendelquoten der Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2023

¹⁷ Quelle: Oberbergischer Kreis (2024): Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis 2023.



Die Pendlerbeziehungen im Oberbergischen Kreis zeigen ein leichtes Ungleichgewicht zwischen Einpendelnden und Auspendelnden.¹⁸ Der Oberbergische Kreis verzeichnet insgesamt 85.266 Einpendelnde, die aus benachbarten Städten und Gemeinden in den Kreis kommen. Die größten Gruppen von Einpendelnden stammen aus Köln (2.549), Remscheid (2.188) und Bergisch Gladbach (1.276). Im Gegensatz dazu gibt es insgesamt 91.656 Auspendler, die den Kreis verlassen, um ihre Arbeit in anderen Regionen zu verrichten. Die höchsten Zahlen an Auspendlern in der Haushaltsbefragung 2023 entfallen auf Köln (7.150), Remscheid (3.529) und Bergisch Gladbach (2.462). Abb. 10 stellt bedeutsame Außenpendlerrelationen in ausgewählte Kommunen dar. Dabei können, damit die Karte möglichst übersichtlich bleibt, nicht alle Pendlerverflechtungen dargestellt werden.

Außerhalb des OBK spielt insbesondere die Pendlerbeziehung nach Köln eine zentrale Rolle (s. Abb. 11). Die drei größten Pendlerströme aus dem Oberbergischen Kreis nach Köln kommen aus Lindlar (1.411), Gummersbach (1.270) und Engelskirchen (1.220).

Das Pendeln nach Köln erfolgt zum überwiegenden Teil mit dem Pkw. Dieser wird von rund zwei Dritteln der Pendelnden genutzt. Das übrige Drittel der pendelnden Personen greift auf den öffentlichen Personennahverkehr zurück. Insgesamt erfolgen rund 28.000 Wege am Tag nach Köln.

Der Pendlersaldo des OBK ist negativ, mit einem Überschuss an Auspendlern von 5.345. Dies bedeutet, dass mehr Arbeitskräfte den Kreis verlassen, als von außerhalb einpendeln. Der Unterschied zwischen Ein- und Auspendelnden ist mit ca. vier Prozent jedoch nicht erheblich. Trotzdem bieten die Ballungsräume mit Arbeitsplätzen im Dienstleistungssektor andere Schwerpunkte als die Arbeitsplätze im häufig eher industriellen und verarbeitenden Bereich im Oberbergischen Kreis.

Insgesamt sind die Pendlerzahlen und Pendlerverflechtungen sowie die Relation von Ein- und Auspendelnden im Oberbergischen Kreis typisch für einen ländlich geprägten Raum, der nicht zu dem ausgeprägten Suburbanisierungsraum der Großstädte gehört. Ähnliche Relationen finden sich in Kreisen wie dem Kreis Euskirchen oder dem Kreis Olpe.¹⁹

¹⁸ Quelle: IT.NRW (2023): Ein- und Auspendelquoten der Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2023

¹⁹ Quelle: IT.NRW (2023): Ein- und Auspendelquoten der Städte und Gemeinden Nordrhein-Westfalens 2023

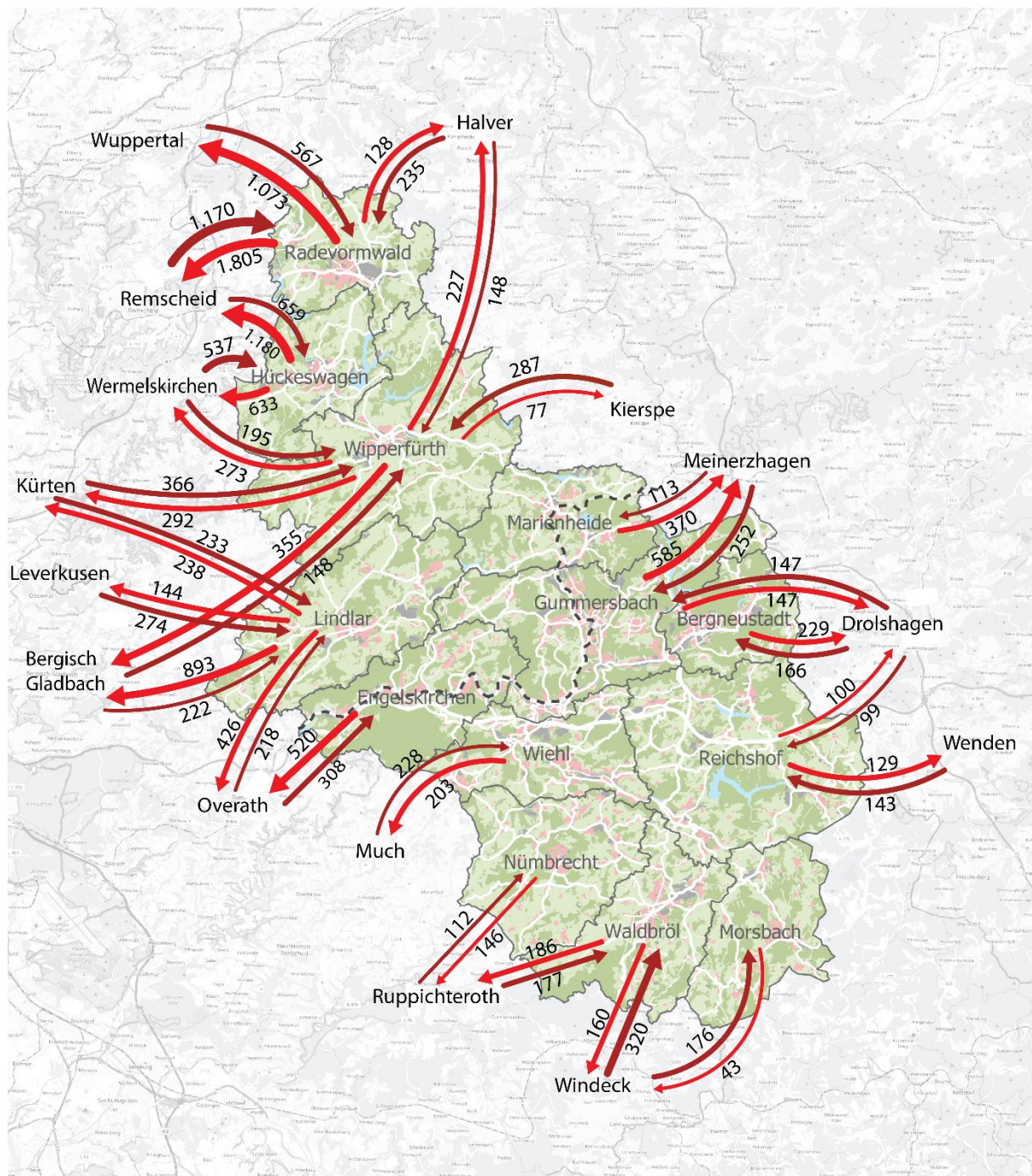


Abbildung 10: Pendlerströme – Ein-/Auspender

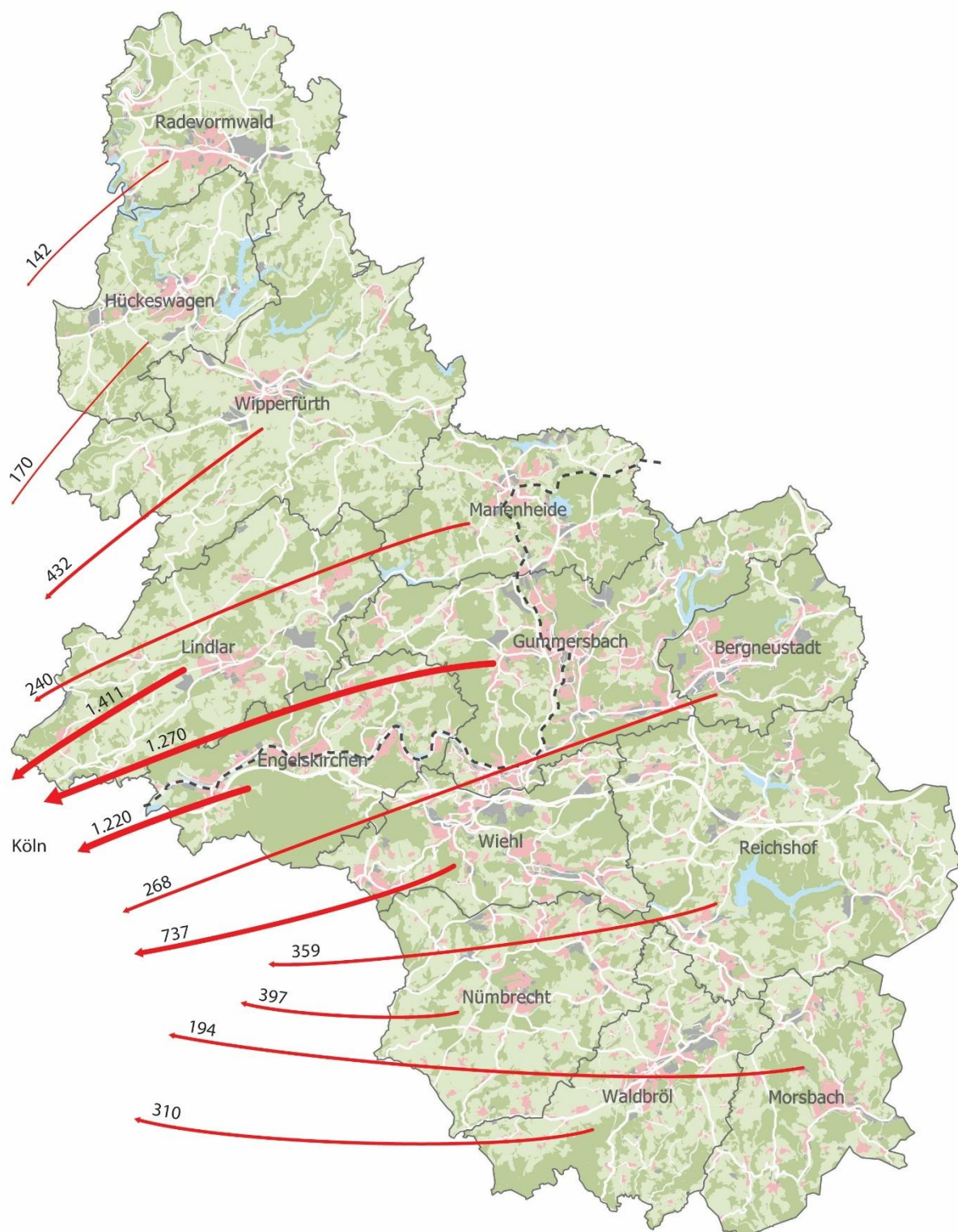


Abbildung 11: Pendlerströme nach Köln

3.2.4 Schulstandorte

Der Oberbergische Kreis zeichnet sich durch ein gut ausgebautes Angebot an Schulen aus, welches eine solide Grundbildung sowie vielfältige Möglichkeiten der weiterführenden Bildung und Weiterbildung bietet (s. Abb. 12). Die Schulstruktur in der Region sorgt grundsätzlich für eine wohnortnahe schulische Versorgung, allerdings ist das Thema differenzierter zu betrachten.

Im gesamten Kreisgebiet gibt es ein flächendeckendes Netzwerk an Grundschulen. Diese dezentrale Struktur trägt dazu bei, dass auch Kinder aus ländlicheren Gebieten einen einfachen Zugang zu grundlegender Bildung haben. Die Distanzen zwischen Wohnorten und Grundschulen sind in der Regel kurz. Jedoch gibt es auch in dieser Hinsicht Herausforderungen, insbesondere in Bezug auf die Wege zur Schule. Die Praxis zeigt, dass es aufgrund unterschiedlicher Faktoren, wie fehlende Gehwege, unzureichende Beleuchtung oder mangelnde sichere Quermöglichkeiten über viel befahrene Straßen, immer wieder Schwierigkeiten gibt, sicher und komfortabel zur Schule zu gelangen.

Im Bereich der weiterführenden Schulen zeigt sich eine Konzentration auf die größeren Städte des Kreises. Gummersbach mit elf weiterführenden Schulen sowie Wipperfürth und Waldbröl mit je fünf weiterführenden Schulen bieten ein breites Schulangebot, das von Hauptschulen über Realschulen bis hin zu Gymnasien reicht. Auch Gesamtschulen und Sekundarschulen sind in diesen Städten vertreten. Durch diese Konzentration sind viele Schülerinnen und Schüler aus kleinen Gemeinden, Dörfern und Weilern auf den ÖPNV angewiesen. Dies zeigt sich auch in den Ergebnissen der kreisweiten Haushaltsbefragung (s. Kap. 3.4). Hinzu kommt, dass auch Schülerinnen und Schüler aus den kreisangrenzenden Gemeinden und Städten im OBK zur Schule gehen können, wodurch der ÖPNV als Haupttransportmittel zur Schule noch einmal an Bedeutung gewinnt.

Die tatsächlichen Wege zur Schule sind oft weit komplizierter als es die reine schulische Infrastruktur vermuten lässt. Der Schulweg kann durch verschiedene infrastrukturelle Mängel erschwert werden, was die Schulweggestaltung als ein komplexes Thema darstellt, das über die bloße Existenz von Bildungseinrichtungen hinausgeht.

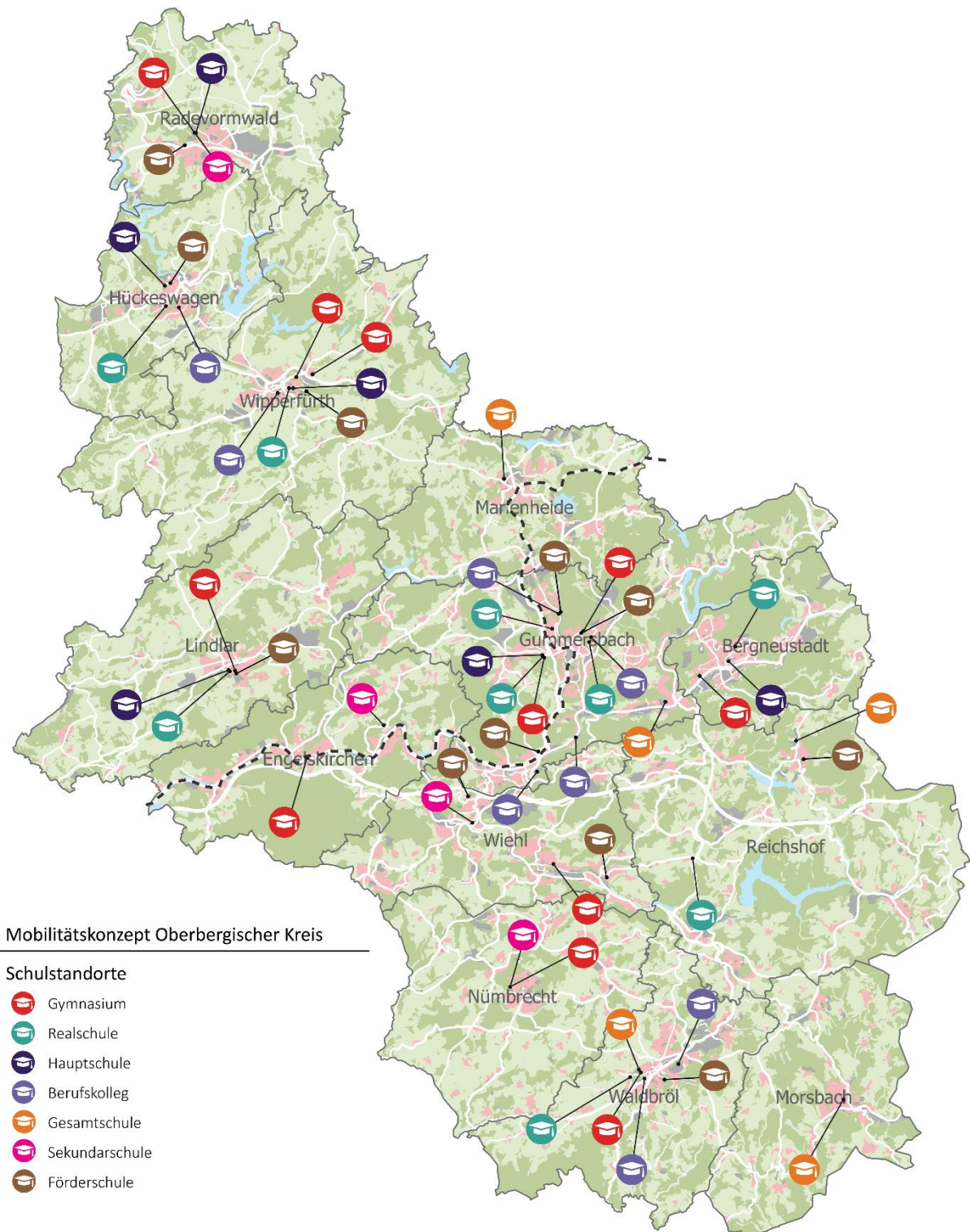


Abbildung 12: Schulstandorte im OBK, Stand: 2025

3.2.5 Kultur- und Freizeiteinrichtungen sowie Versorgungsbereiche

Die Kommunen des Oberbergischen Kreises verfügen über eine funktionierende Struktur von Nahversorgung, Handel sowie Freizeit- und Kulturangeboten. Entsprechend der Größe der jeweiligen Kommunen verteilen sich diese über das Kreisgebiet und werden durch zentralörtliche Angebote benachbarter Ober- und Mittelzentren ergänzt. Die Stadt Gummersbach nimmt als bedeutendes Mittelzentrum, insbesondere für die Kommunen im zentralen Kreisgebiet, eine hohe Bedeutung im Bereich Einzelhandel, Freizeiteinrichtungen und Gesundheitsversorgung ein. Abbildung 13 stellt die zentralen Orte sowie ausgewählte Standorte von öffentlich relevanten Einrichtungen im Kreisgebiet dar.

Die zentralen Versorgungsbereiche im Oberbergischen Kreis spielen eine wichtige Rolle in der Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs und dienen als bedeutende Anlaufstellen im Alltag. In allen Gemeinden und Städten des Oberbergischen Kreises gibt es eine gute Grundversorgung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs. Dazu zählen Lebensmittelmärkte, Bäckereien, Apotheken, Drogerien und weitere Geschäfte, die für die tägliche Lebensführung unerlässlich sind. Bewohner abgelegener Siedlungsbereiche müssen allerdings häufig längere Wege in Kauf nehmen, um umfassende Einkaufs- und Versorgungsmöglichkeiten zu erreichen. Ein wesentlicher Aspekt der Versorgungssituation im Oberbergischen Kreis ist das flächendeckende Angebot an Vollsortimentern und Discountern. Diese Märkte sind sowohl in den städtischen als auch in den ländlichen Regionen präsent. Selbst in den Randbereichen des Kreises, wie in Gewerbegebieten oder abgelegenen Ortsteilen, gibt es eine Abdeckung durch große Handelsketten.

Die Mehrheit der öffentlichen und freizeitbezogenen Einrichtungen befindet sich in den Kernorten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, was die zentrale Erreichbarkeit für die Einwohner gewährleistet. Dabei profitieren auch kleinere, ländlichere Gemeinden von einer Grundversorgung an Freizeiteinrichtungen wie Sporthallen oder Schwimmbädern. Dennoch besteht, besonders bei freizeitorientierten Angeboten, wie Freizeitbäder, Kultureinrichtungen, Angebote des Indoorsports oder von Freizeitzentren oftmals die Notwendigkeit auf benachbarte Städte ausweichen, um umfangreichere Dienstleistungen oder Freizeitangebote zu nutzen.

Besondere Funktionen nehmen (kur)touristisch geprägte Kommunen, wie Reichenhof oder Nümbrecht ein. Hier finden sich spezielle, überregional bedeutende, Einrichtungen für Gesundheit und Freizeitaktivitäten. Dies trifft auch für touristische Points of Interest, wie Panarbora in Waldbröl oder Schloss Homburg sowie die vielen Talsperren im Kreisgebiet für Naherholung und Tagestourismus zu.

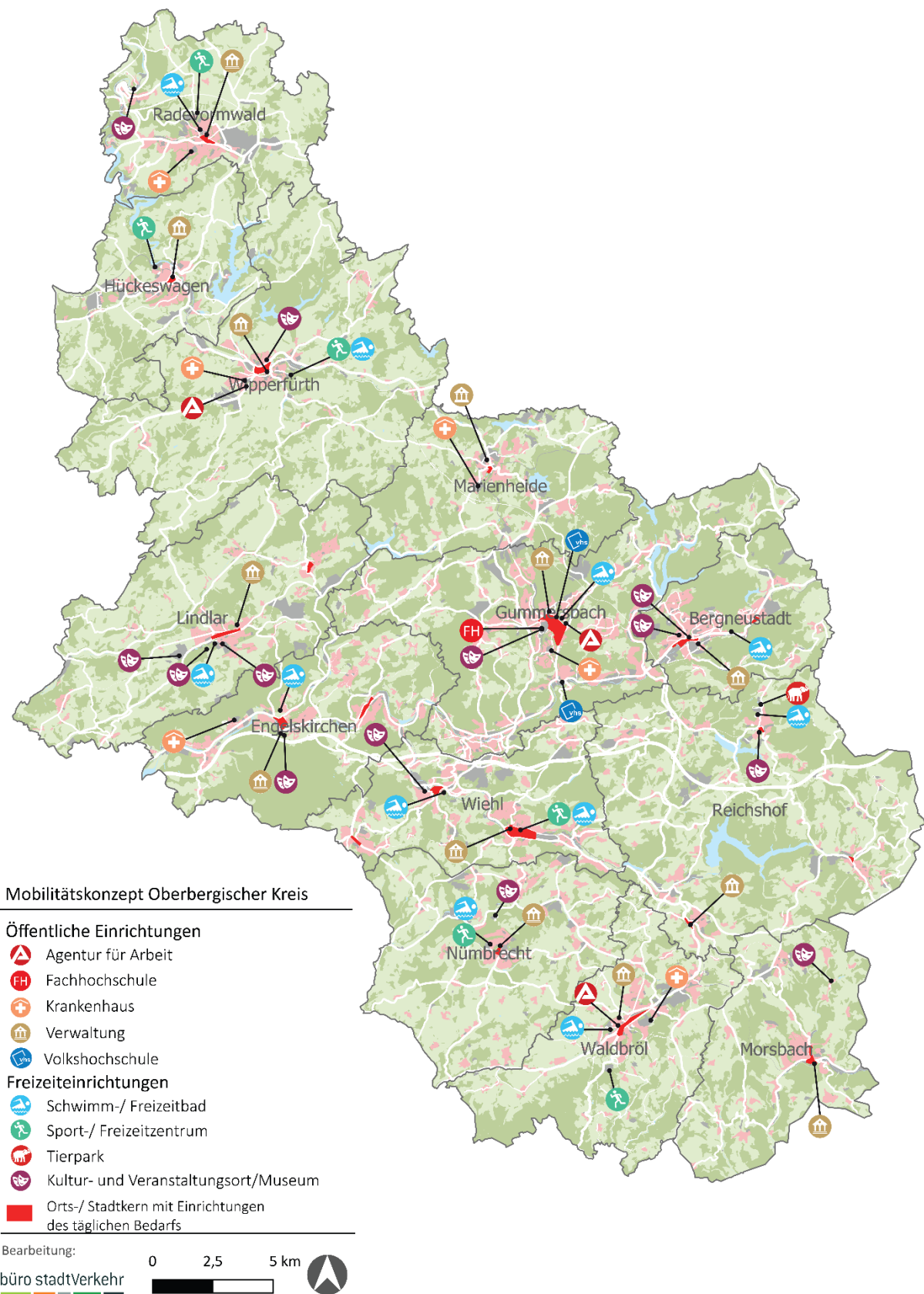


Abbildung 13: Öffentliche Einrichtungen und Freizeiteinrichtungen im OBK

3.3 Kurzprofile der Kommunen des OBK

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden Kurzprofile der einzelnen Kommunen im Oberbergischen Kreis erstellt, um eine fundierte Grundlage für die zukünftige Verkehrs- und Infrastrukturplanung zu schaffen. Dabei wurden verschiedene Aspekte betrachtet, die für eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrs und der Mobilität entscheidend sind. Ein zentrales Element der Analyse ist die Bevölkerungsprognose bis 2050, welche Aufschluss darüber gibt, wie sich die Einwohnerzahlen in den einzelnen Kommunen in den kommenden Jahrzehnten voraussichtlich entwickeln werden. Diese Prognosen sind essenziell, um den zukünftigen Bedarf an Verkehrs- und Infrastrukturdienstleistungen richtig einschätzen zu können (s. hierzu die Einordnung in Kapitel 3.2.1).

Zusätzlich wurden die Arbeitsplatzschwerpunkte räumlich untersucht. Dabei wurde analysiert, in welchen Bereichen der Kommunen sich die meisten Arbeitsplätze befinden und wie sich diese auf das Pendelverhalten der Bevölkerung auswirken. Ein weiterer wichtiger Bestandteil der Analyse ist die Ermittlung der Hauptverkehrsmittel, die in den jeweiligen Kommunen vorherrschend genutzt werden. Darüber hinaus wurden die Hauptziele des täglichen Verkehrs untersucht, um zu erkennen, welche Orte sowohl innerhalb der Kommunen als auch außerhalb häufig angesteuert werden.

Ein besonderes Augenmerk lag auf dem Binnenverkehrsanteil, also dem Anteil des Verkehrs, der innerhalb der jeweiligen Kommune verbleibt. Diese Information ist wichtig, um zu verstehen, wie viel Verkehr sich lokal abspielt und in welchem Umfang die Verkehrsströme die Gemeindegrenzen überschreiten. Zudem wurde eine Erreichbarkeitsanalyse durchgeführt, die aufzeigt, wie gut verschiedene Ziele innerhalb und außerhalb der Kommunen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln wie Auto, Bus und Bahn oder Fahrrad erreichbar sind. Diese Analyse verdeutlicht, wo es Defizite in der Erreichbarkeit gibt und wo Potenziale zur Verbesserung bestehen.

Abgerundet wird die Analyse durch die Betrachtung des Modal Split im Kreisvergleich und im Vergleich mit anderen Kommunen. Dadurch wird ersichtlich, wie stark bestimmte Verkehrsmittel in den einzelnen Kommunen genutzt werden und wo möglicherweise Potenzial für eine Verlagerung hin zu umweltfreundlicheren Alternativen besteht. Insgesamt bietet die Bestandsanalyse eine umfassende Grundlage, um die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in den einzelnen Kommunen zielgerichtet zu gestalten und an die zukünftigen Herausforderungen anzupassen.

Nachfolgend sind die Kurzprofile der Kommunen im OBK dargestellt.

3.3.1 Bergneustadt

Kurzprofil

Bergneustadt



- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**

-3.000 EW bis 2050

Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtkern und im Süden



- rund 5.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw



- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Bergneustadt: Gummersbach, Reichshof, Wiehl

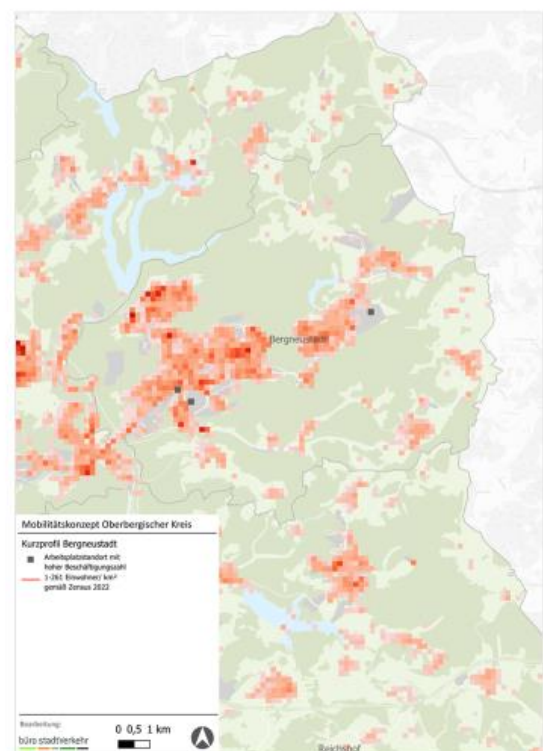
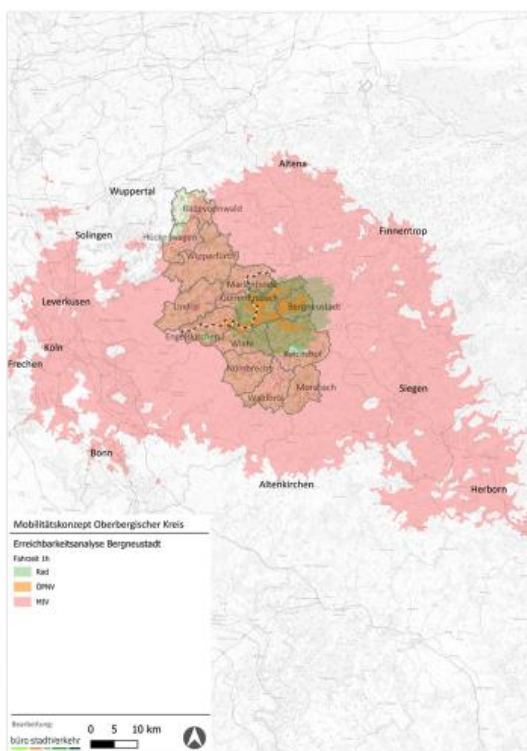
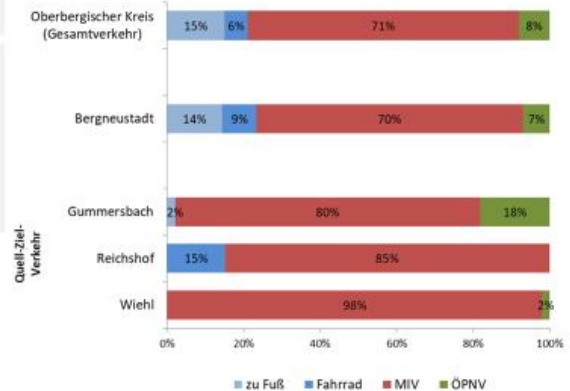
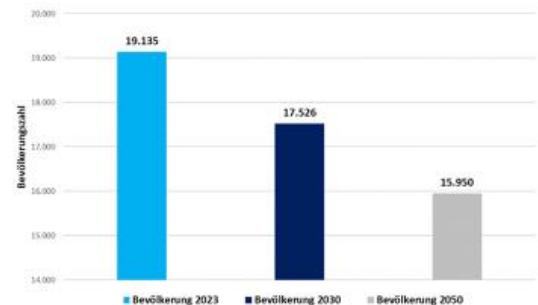


- Weniger als ½ der täglichen Wege werden in Bergneustadt selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)



- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Gummersbach und Reichshof**

Bevölkerungsprognose Bergneustadt 2023 bis 2050



*Quelle: IT.NRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.2 Engelskirchen

Kurzprofil

Engelskirchen

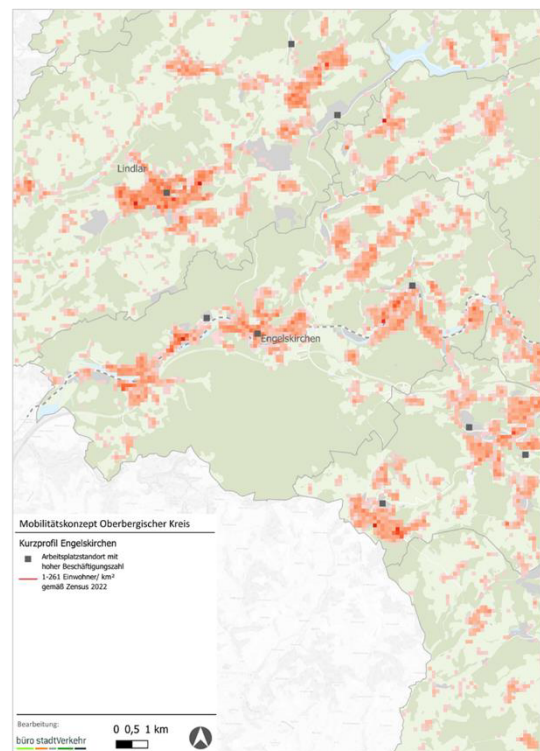
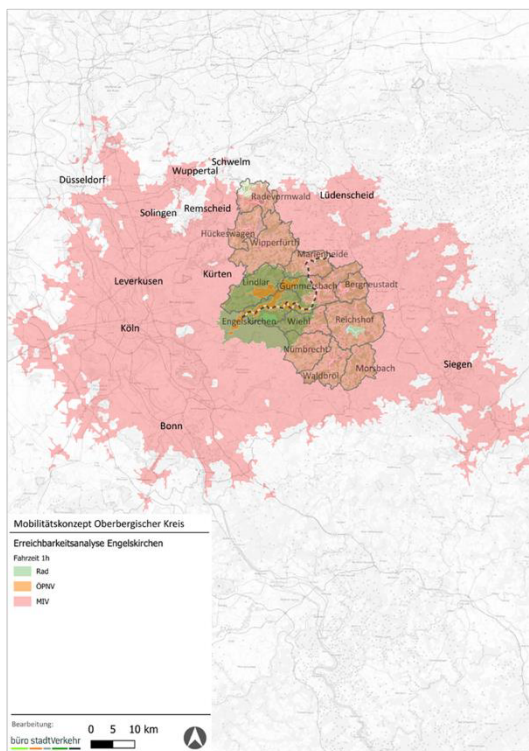
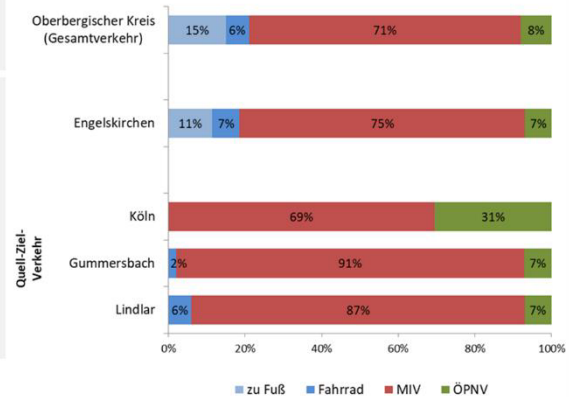
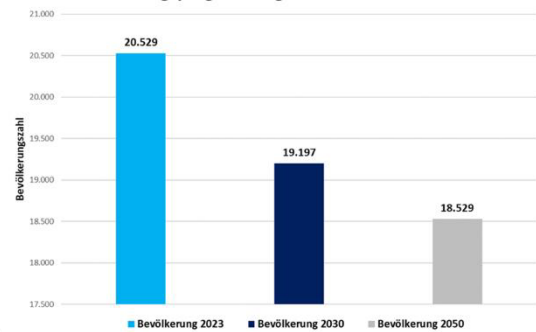


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-2.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Ortskern und in den Gewerbegebieten in Loope, Grünscheid und Runderoth
- rund 7.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Engelskirchen: Köln, Gummersbach, Lindlar, Wiehl
- Weniger als ½ der täglichen Wege werden in Engelskirchen selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Gummersbach, Lindlar und Wiehl**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Köln**

Bevölkerungsprognose Engelskirchen 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.3 Gummersbach

Kurzprofil

Gummersbach

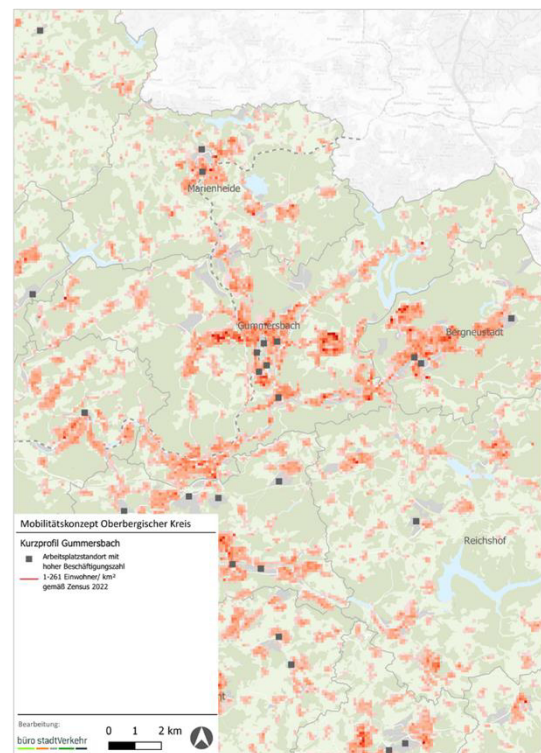
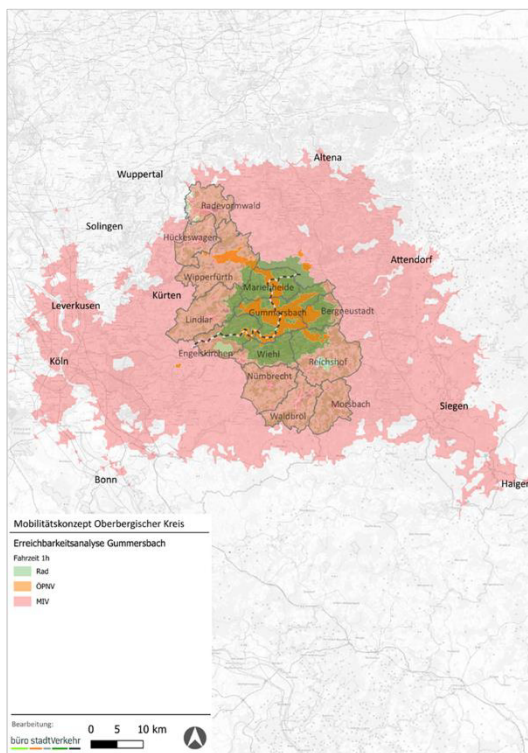
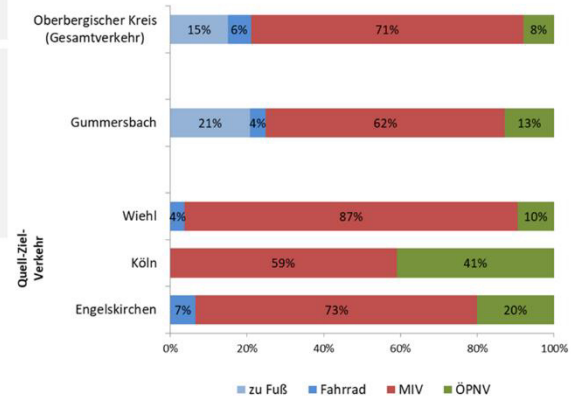
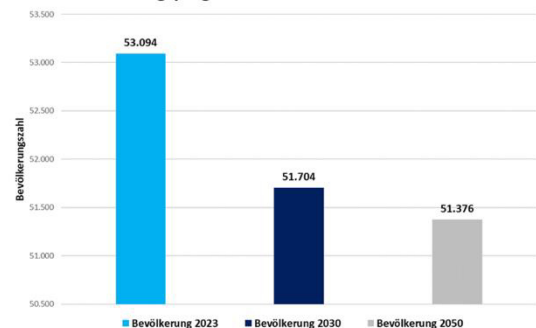


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-2.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtkern sowie im Süden und im nördlichen Gewerbegebiet
- rund 28.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Gummersbach: Wiehl, Köln, Engelskirchen, Bergneustadt
- Über ½ der täglichen Wege werden in Gummersbach selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Bergneustadt und Wiehl**

Bevölkerungsprognose Gummersbach 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.4 Hückeswagen

Kurzprofil

Hückeswagen

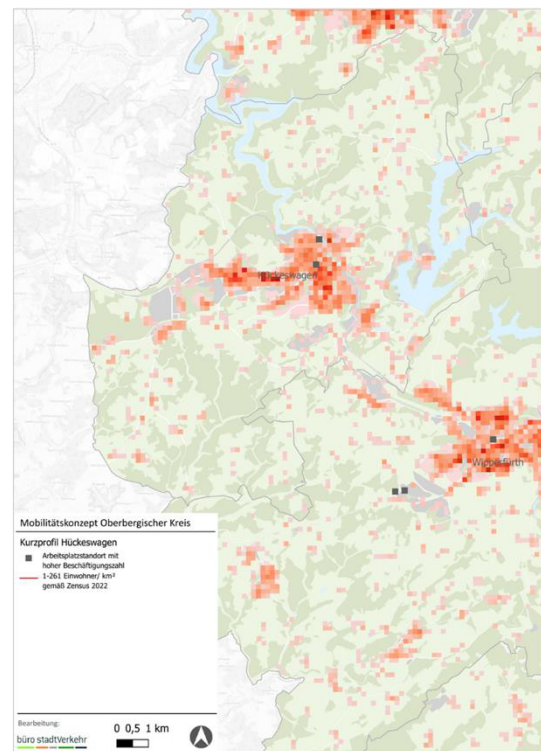
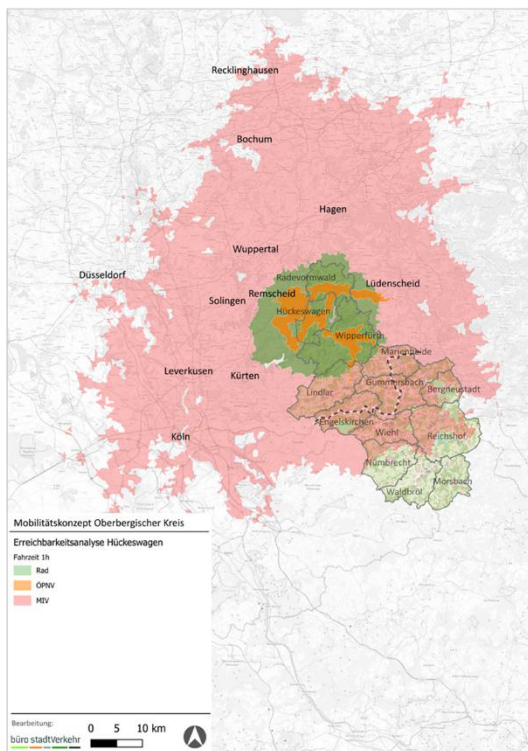
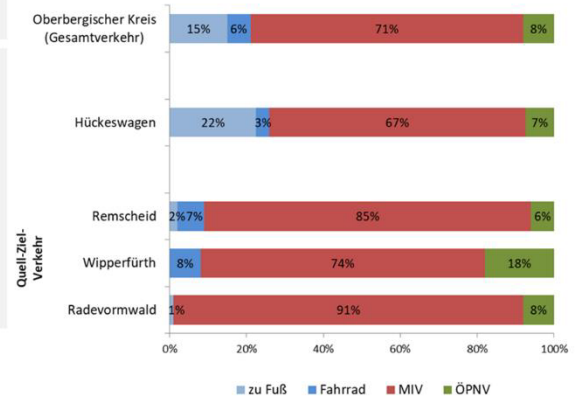
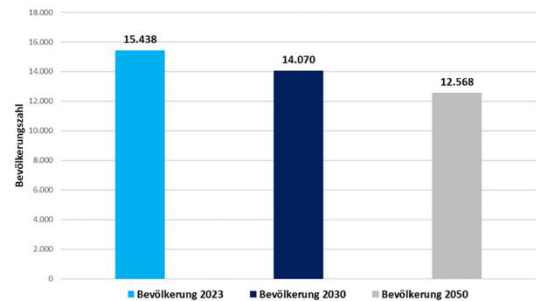


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-3.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtkern und in den Gewerbegebieten
- rund 5.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Hückeswagen: Remscheid, Wipperfürth, Radevormwald
- Über ¾ der täglichen Wege werden in Hückeswagen selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Wipperfürth und Radevormwald**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Remscheid**

Bevölkerungsprognose Hückeswagen 2023 bis 2050



3.3.5 Lindlar

Kurzprofil

Lindlar

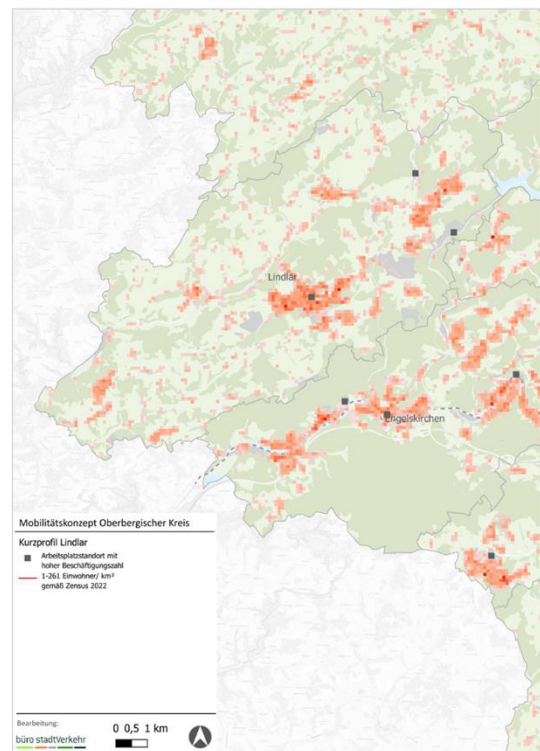
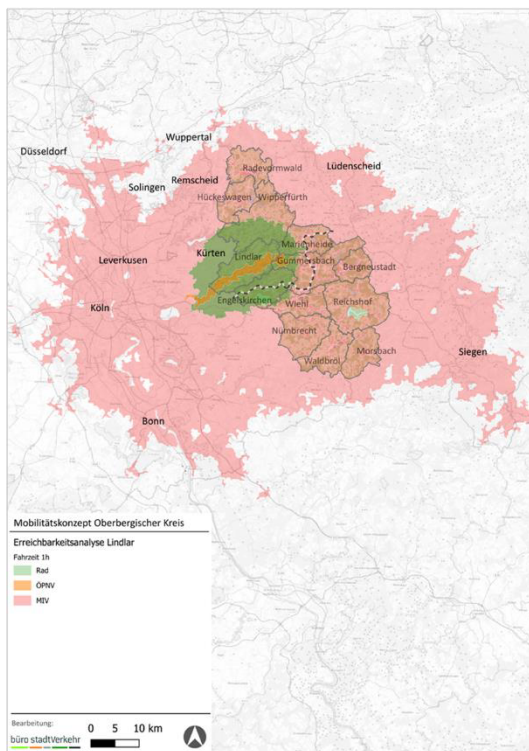
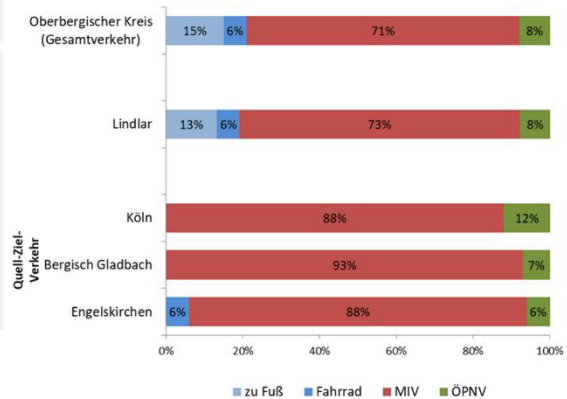
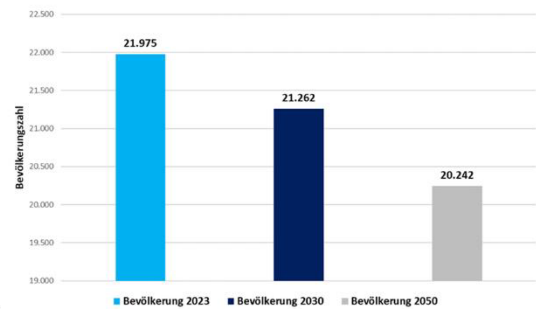


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-1.500 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Ortskern und im östlichen Gewerbegebiet
- rund 7.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Lindlar: Köln, Bergisch Gladbach, Engelskirchen
- Über ¾ der täglichen Wege werden in Lindlar selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Engelskirchen, Gummersbach und Wipperfurth**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Köln**

Bevölkerungsprognose Lindlar 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.6 Marienheide

Kurzprofil

Marienheide

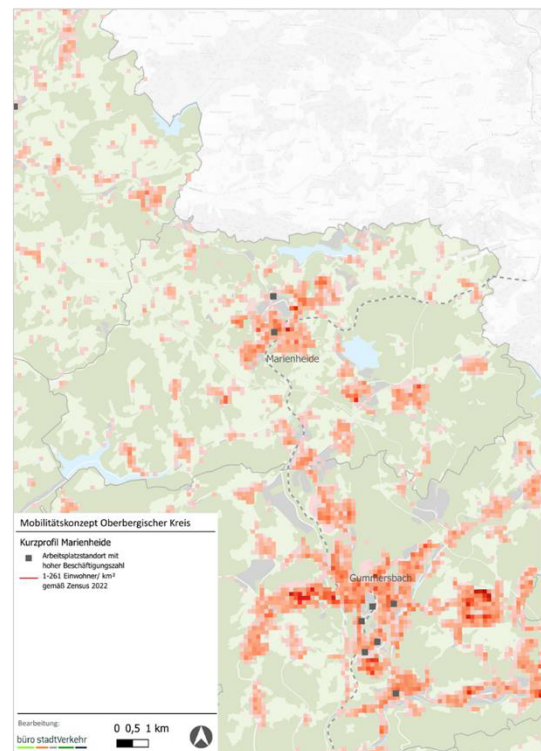
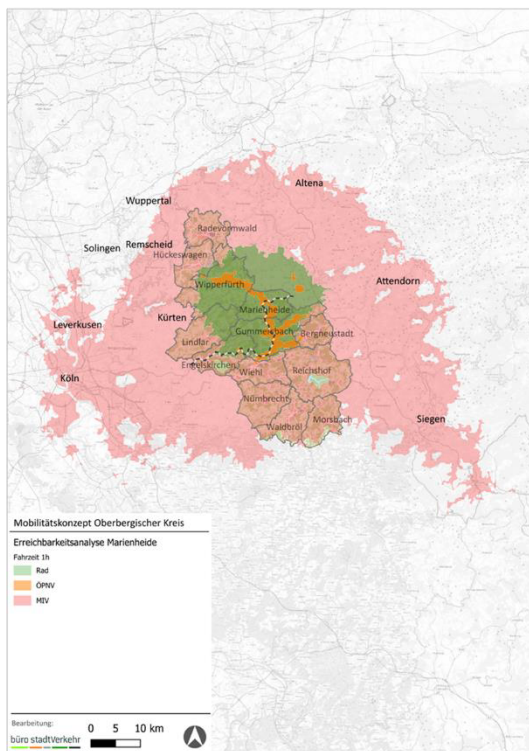
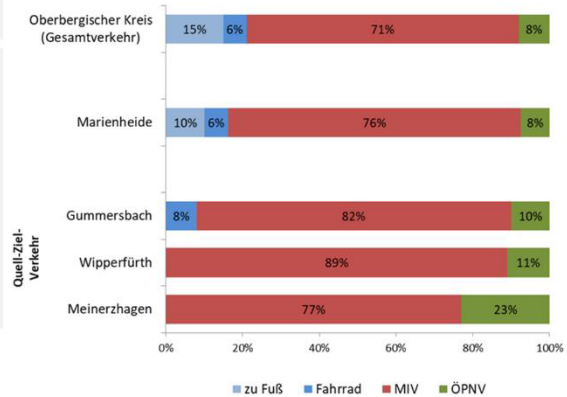
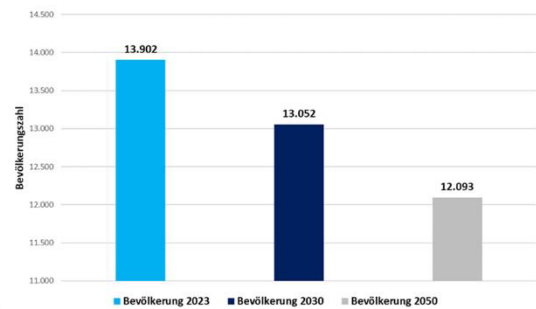


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-2.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Ortskern und im Gewerbegebiet in Rodt
- rund 4.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Marienheide: Gummersbach, Wipperfürth, Meinerzhagen
- Über ¾ der täglichen Wege werden in Marienheide selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Gummersbach und Wipperfürth**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Meinerzhagen**

Bevölkerungsprognose Marienheide 2023 bis 2050



3.3.7 Morsbach

Kurzprofil

Morsbach

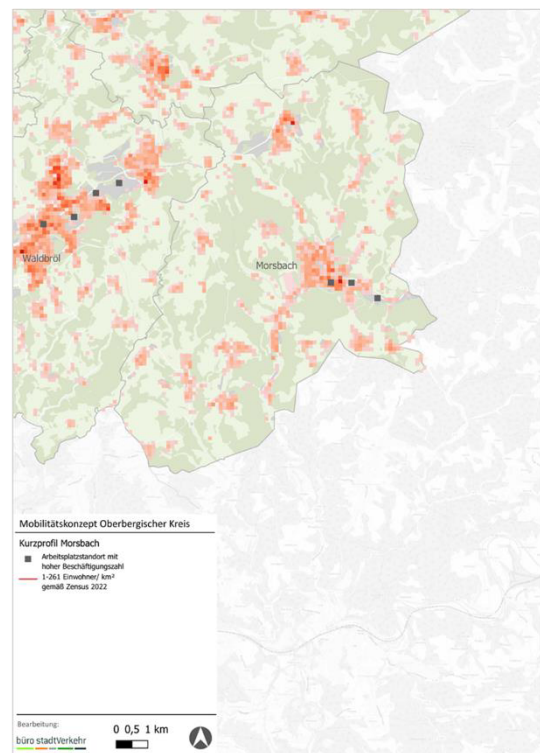
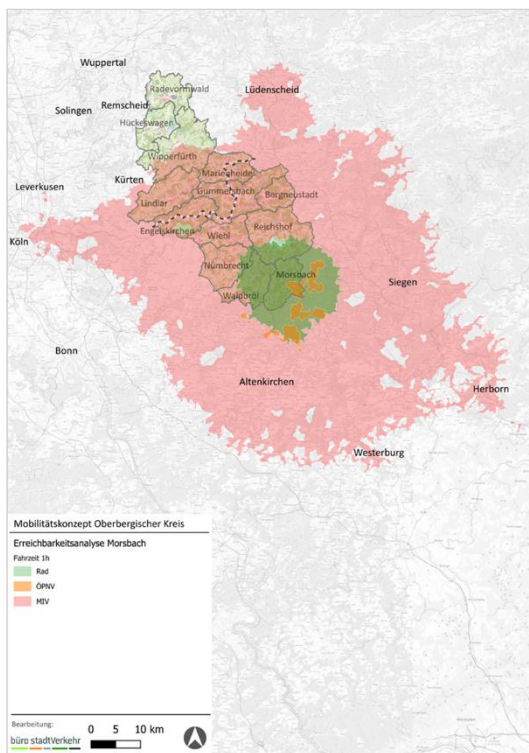
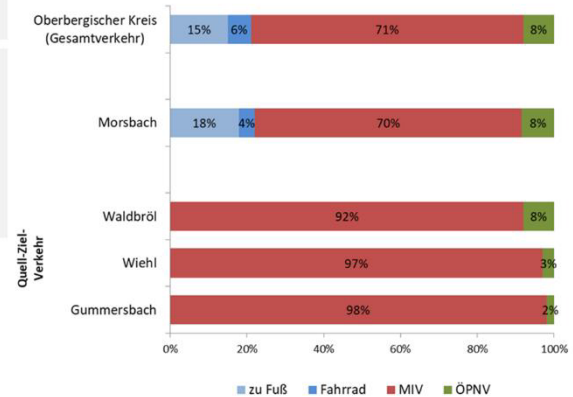
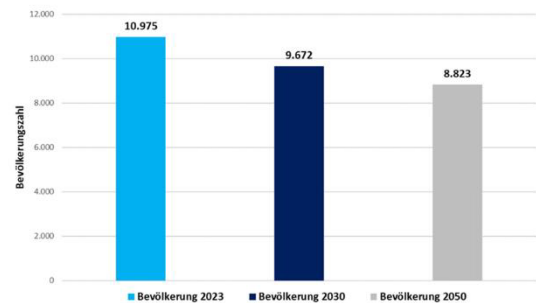


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-2.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Ortskern und im nördlichen Gewerbegebiet
- rund 5.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Morsbach: Waldbröl, Wiehl, Gummersbach
- Über ¾ der täglichen Wege werden in Morsbach selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Waldbröl und Reichshof**

Bevölkerungsprognose Morsbach 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.8 Nümbrecht

Kurzprofil

Nümbrecht

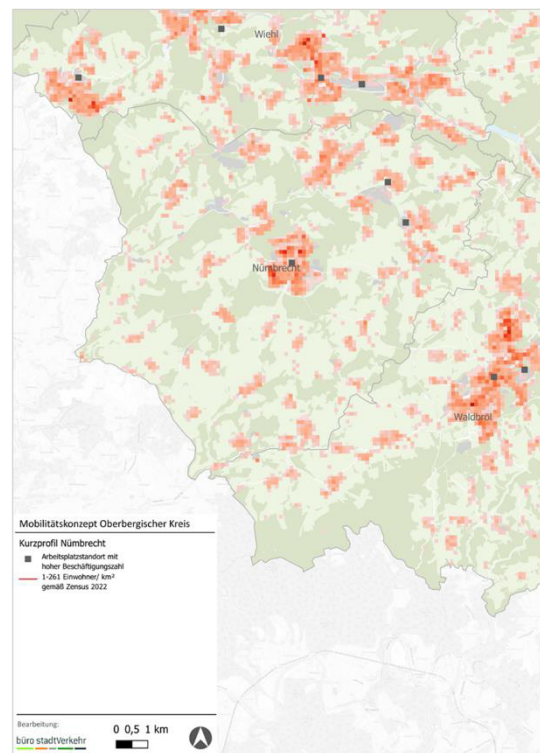
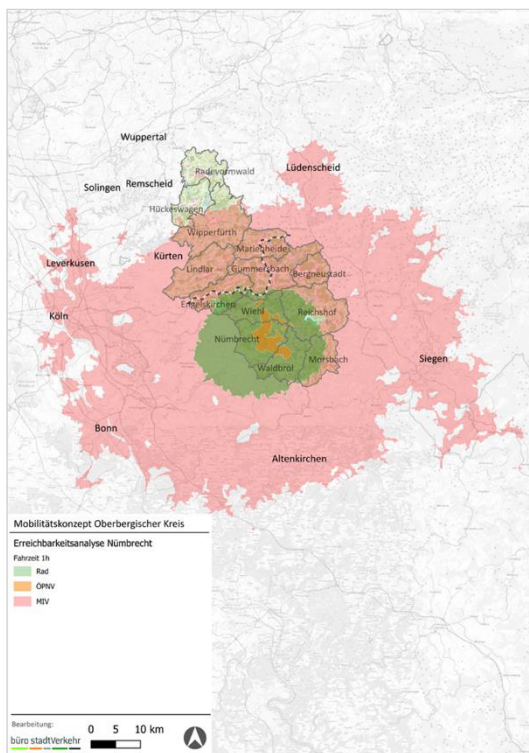
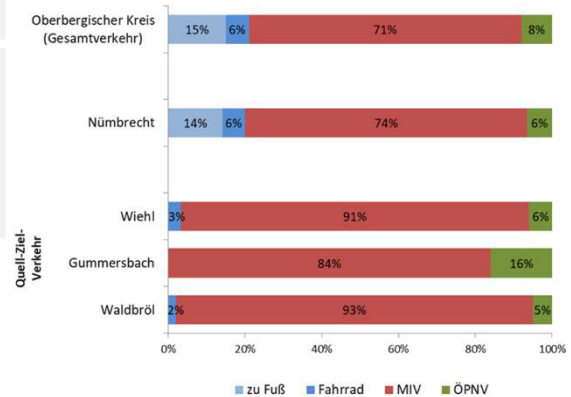
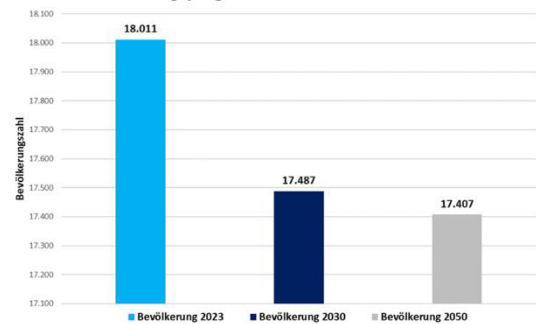


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-500 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Ortskern und im Gewerbegebiet Elsenroth
- rund 4.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Nümbrecht: Wiehl, Gummersbach, Waldbröl
- Über ½ der täglichen Wege werden in Nümbrecht selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Wiehl und Waldbröl**

Bevölkerungsprognose Nümbrecht 2023 bis 2050



*Quelle: IT.NRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.9 Radevormwald

Kurzprofil

Radevormwald



- Negative Bevölkerungsentwicklung:**

- 3.000 EW bis 2050



- Arbeitsplatzschwerpunkte** im Stadtkern und im östlichen Gewerbegebiet

- rund 8.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw



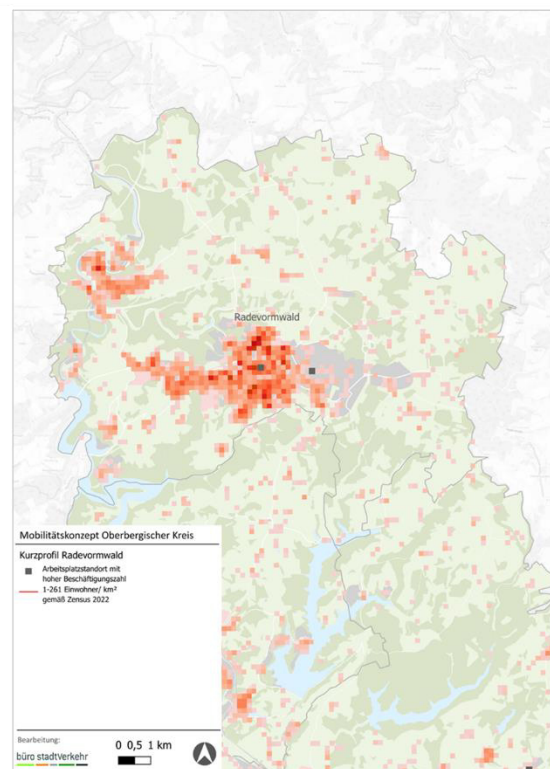
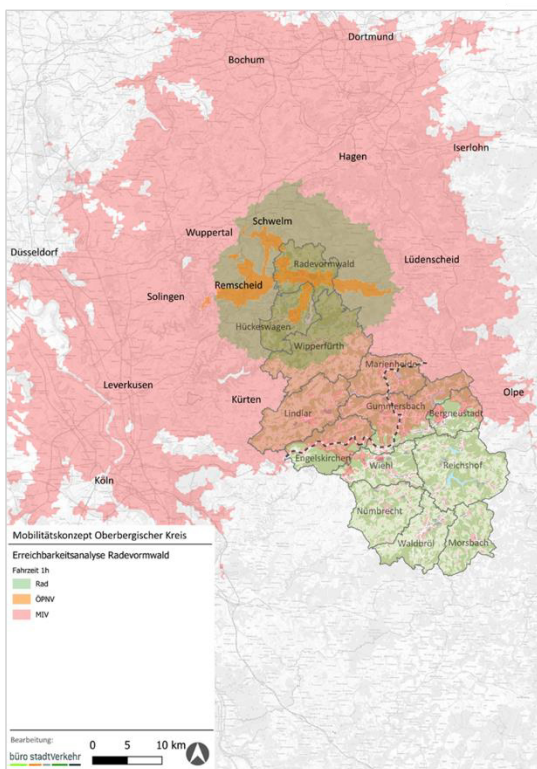
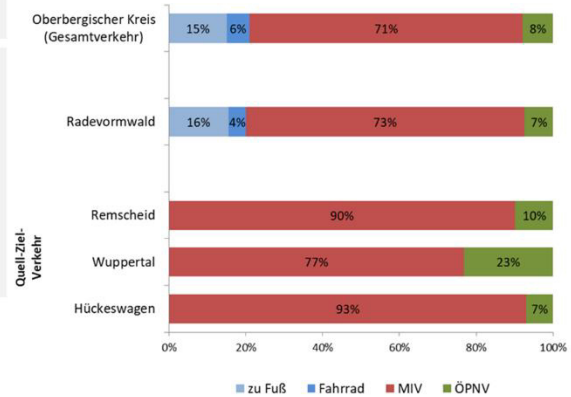
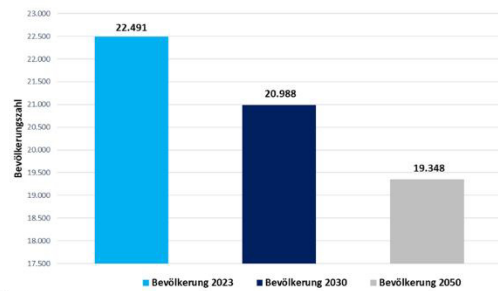
- Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Radevormwald: Remscheid, Wuppertal, Hückeswagen



- Über ¾ der täglichen Wege werden in Radevormwald zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Hückeswagen und Wipperfürth**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Remscheid und Wuppertal**



Bevölkerungsprognose Radevormwald 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.10 Reichshof

Kurzprofil

Reichshof

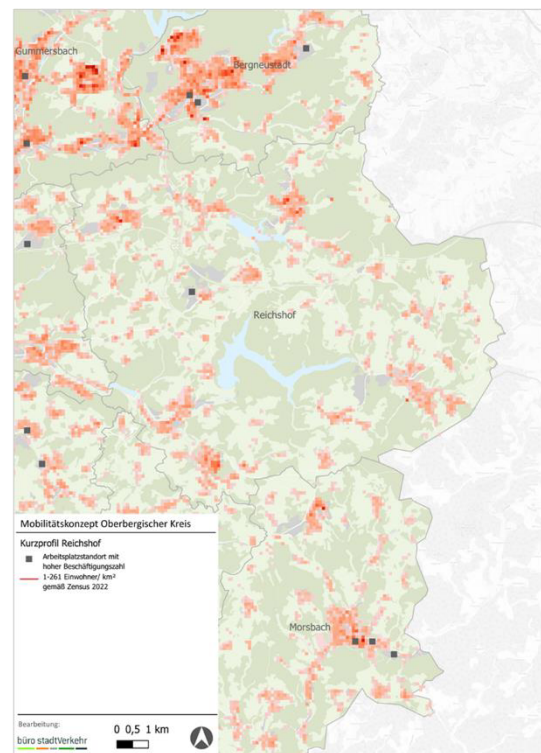
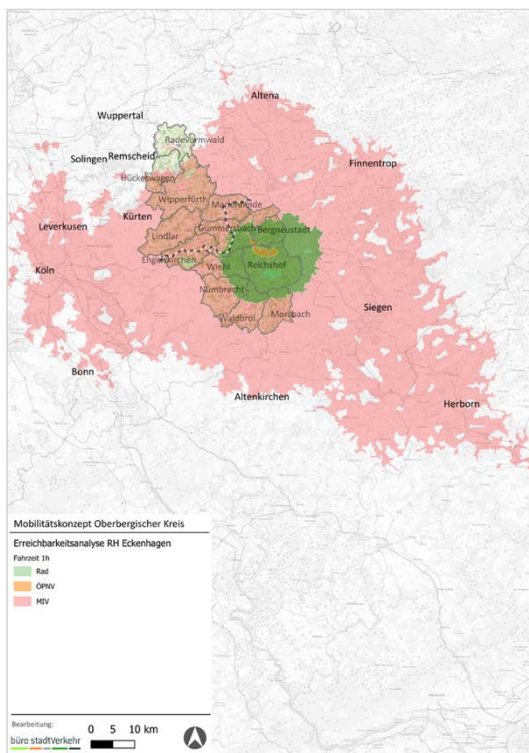
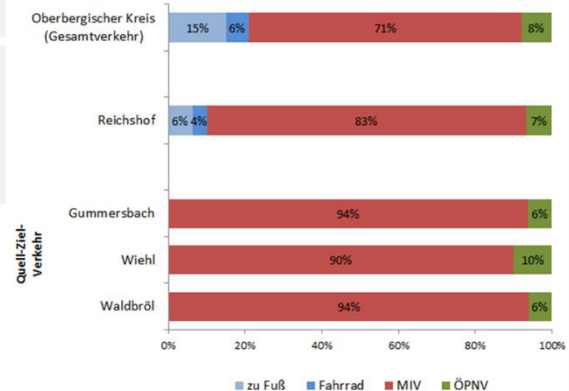
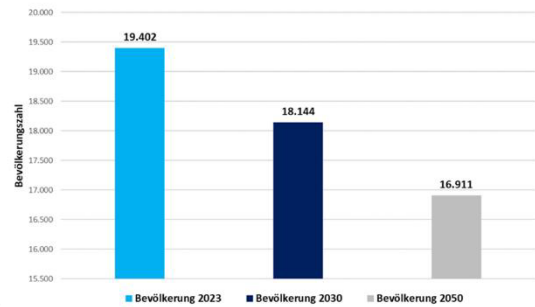


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-2.500 EW bis 2050
- **Arbeitsplatzschwerpunkte** in den Gewerbegebieten (insb. Wehnrath an der A4)
- rund 6.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Reichshof: Gummersbach, Wiehl, Waldbröl
- Über $\frac{3}{4}$ der täglichen Wege werden in Reichshof selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Gummersbach, Wiehl und Waldbröl**

Bevölkerungsprognose Reichshof 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.11 Waldbröl

Kurzprofil

Waldbröl

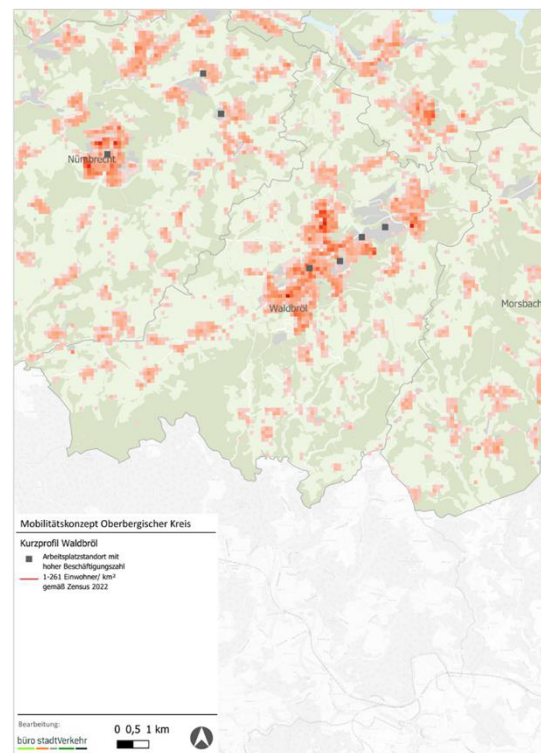
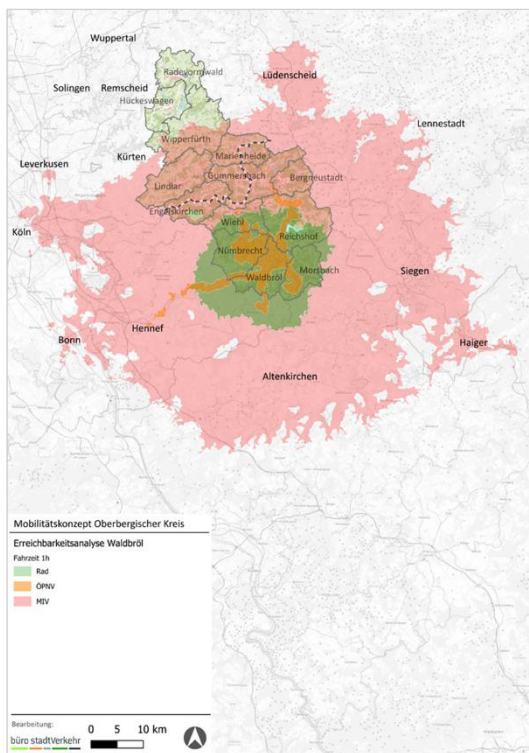
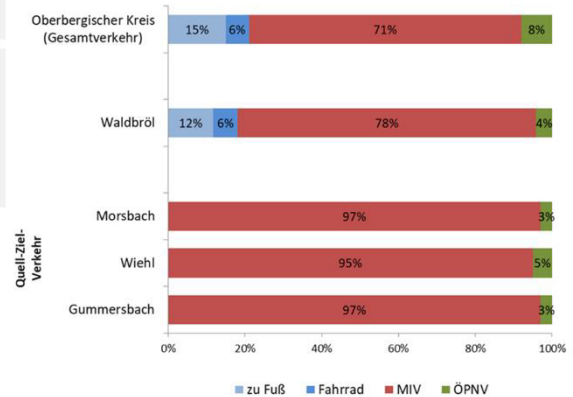
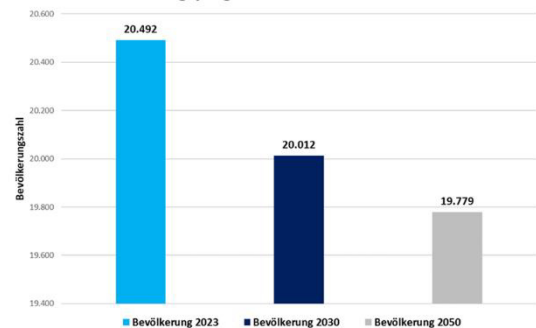


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-1.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtkern und im Gewerbepark Waldbröl
- rund 6.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Waldbröl: Morsbach, Wiehl, Gummersbach, Reichshof
- Knapp ½ der täglichen Wege werden in Waldbröl selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Nümbrecht, Morsbach und Reichshof**

Bevölkerungsprognose Waldbröl 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.12 Wiehl

Kurzprofil

Wiehl



- Negative Bevölkerungsentwicklung:**

- 2.000 EW bis 2050



- Arbeitsplatzschwerpunkte** im Stadtkern und in den Gewerbegebieten (insb. Bomig West an der A4)



- Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw



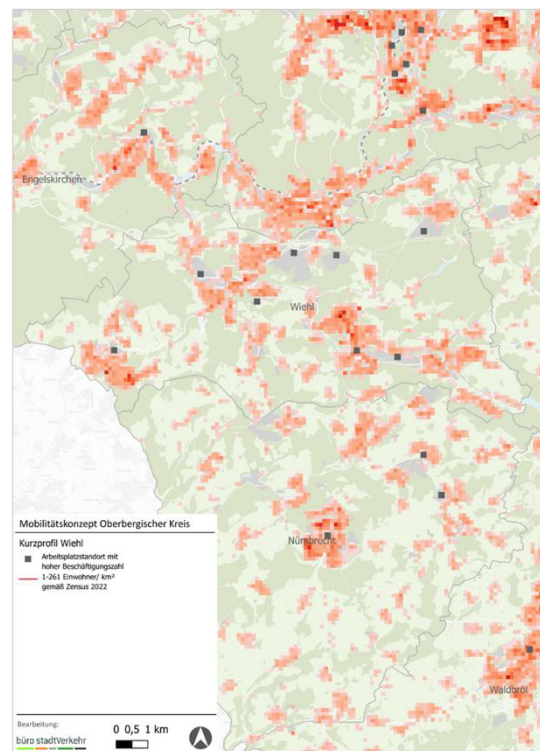
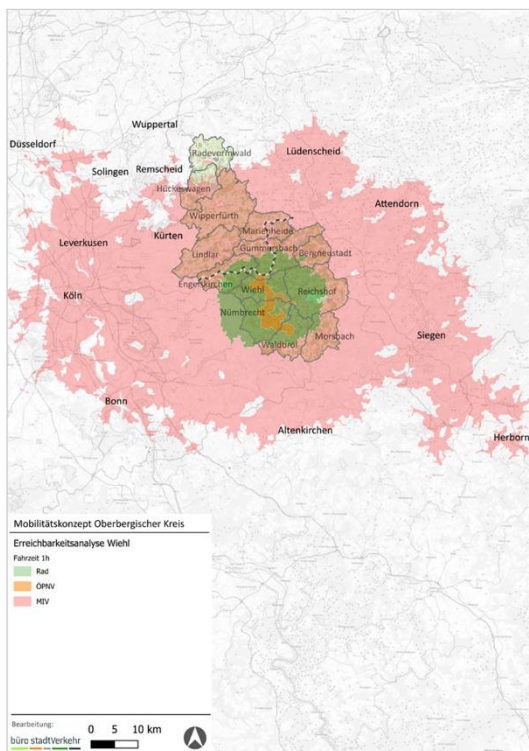
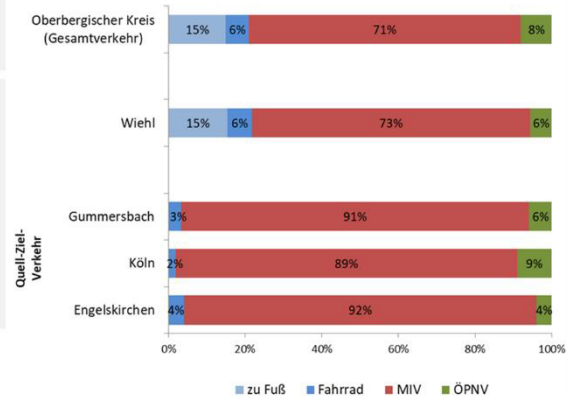
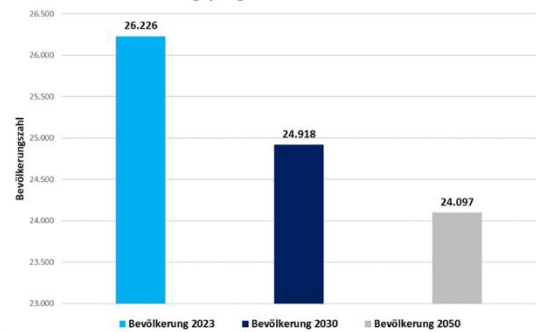
- Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Wiehl: Gummersbach, Köln, Engelskirchen, Nümbrecht



- Weniger als ½ der täglichen Wege werden in Wiehl selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Gummersbach und Nümbrecht**
- Wege in benachbarte Kommunen außerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Köln**



Bevölkerungsprognose Wiehl 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
 **Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.3.13 Wipperfürth

Kurzprofil

Wipperfürth

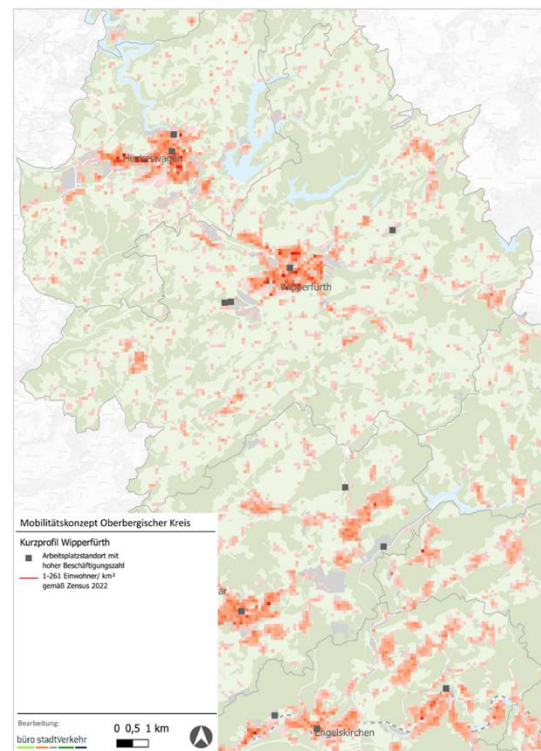
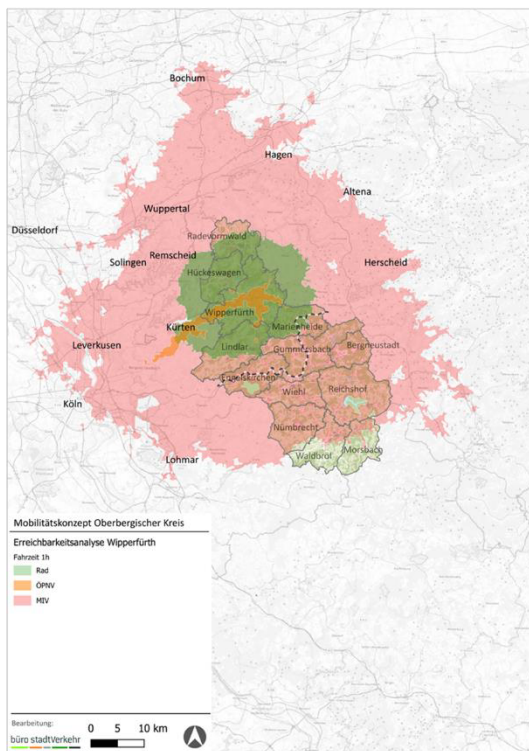
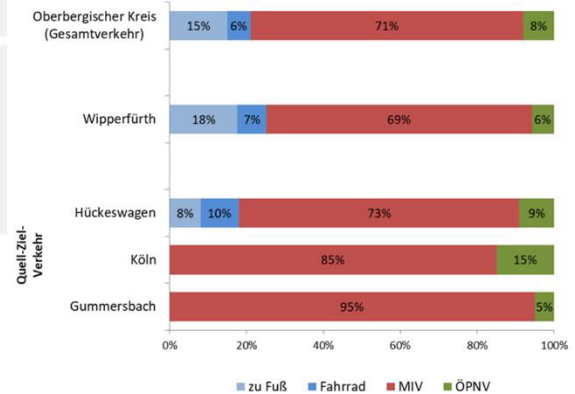
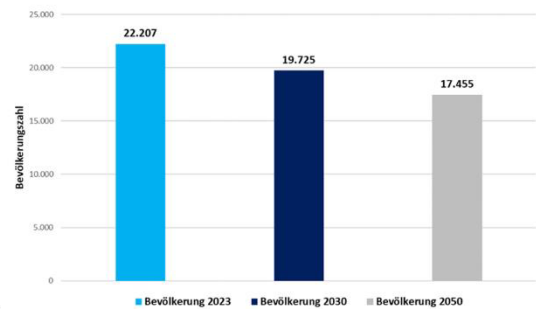


- **Negative Bevölkerungsentwicklung:**
-5.000 EW bis 2050
Arbeitsplatzschwerpunkte im Stadtkern und in den östlichen/westlichen Gewerbegebieten
- rund 8.500 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte, Stand 30.6.2022*



- **Hauptverkehrsmittel** bei kreisübergreifenden Wegen ist der Pkw
- **Hauptziele** für Pendlerinnen und Pendler aus Wipperfürth: Hückeswagen, Köln, Gummersbach
- Über ¾ der täglichen Wege werden in Wipperfürth selbst zurückgelegt (Binnenverkehr)
- Kommunenübergreifende Wege innerhalb des Oberbergischen Kreises vor allem nach Hückeswagen und Lindlar**

Bevölkerungsprognose Wipperfürth 2023 bis 2050



*Quelle: ITNRW, Stand: 17.11.2023
**Quelle: Haushaltsbefragung 2023

3.4 Ergebnisse Haushaltsbefragung

Der Oberbergischer Kreis hat im April und Juni 2023 im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Mobilitätskonzeptes eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohnerinnen und Einwohner beauftragt. Nachfolgend sind die wichtigsten Ergebnisse darstellt. Die vollständige Auswertung der Haushaltsbefragung sind dem separaten Endbericht zu entnehmen. An der Erhebung haben 1.792 Haushalte und 3.628 Personen teilgenommen. Die Befragten haben stichtagsbezogen ihre Wege aufgelistet und Fragen zur allgemeinen Verkehrsmittelwahl sowie der Verkehrsmittelverfügbarkeit beantwortet.

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die individuelle Verkehrsmittelwahl wird vor allem durch die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie den Besitz eines Führerscheins bzw. einer ÖPNV-Zeitkarte in einem erheblichen Maße beeinflusst (s. Abb.14). 93 % aller Haushalte verfügen über (mindestens) einen Pkw. Dagegen besitzen nur 72 % aller Haushalte (mindestens) ein Fahrrad (herkömmliche Fahrräder, E-Bikes/ Pedelecs, Lastenräder zusammengefasst). Etwa 39 % der Haushalte im Oberbergischen Kreis verfügen über mindestens ein E-Bike/Pedelec. 12 % aller befragten Personen sind im Besitz einer ÖPNV-Zeitkarte und 93 % der befragten über 18-Jährigen besitzen einen Führerschein. Der Anteil der Personen, die sowohl über einen Führerschein als auch über eine ÖPNV-Zeitkarte verfügen, beträgt kreisweit 6 %.

Pkw-Ausstattung aller Haushalte



Fahrrad-Ausstattung aller Haushalte

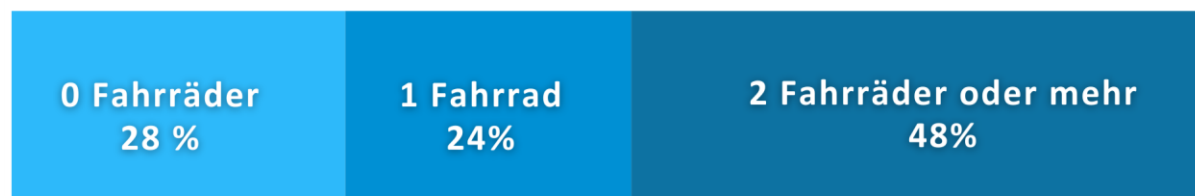


Abbildung 14: Pkw- und Fahrrad-Ausstattung aller Haushalte im OBK

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

Im Durchschnitt werden im Oberbergischen Kreis 2,9 Wege pro Person und Tag bzw. 3,5 Wege pro mobiler Person²⁰ und Tag durchgeführt. Auf einen Werktag und die Gesamtbevölkerung hochgerechnet werden so insgesamt über 830.000 Wege zurückgelegt. Zu rund 71 % wird dabei das private Auto (61 % als Pkw-Fahrer (inkl. 1 % Motorrad-Anteil) und 10 % als Pkw-Mitfahrer) als bevorzugtes Verkehrsmittel gewählt. 15 % der Wege werden zu Fuß und zu 6 % mit dem Fahrrad durchgeführt. Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) beträgt kreisweit 8 % (s. Abb. 15). Zwischen den kreisangehörigen Kommunen zeigen sich teilweise deutliche Unterschiede. Diese sind in erster Linie auf die unterschiedliche Siedlungs- und Bebauungsstruktur sowie auf das teils sehr unterschiedliche ÖPNV-Angebot, wie z. B. Anschluss an das Schienennetz, zurückzuführen.

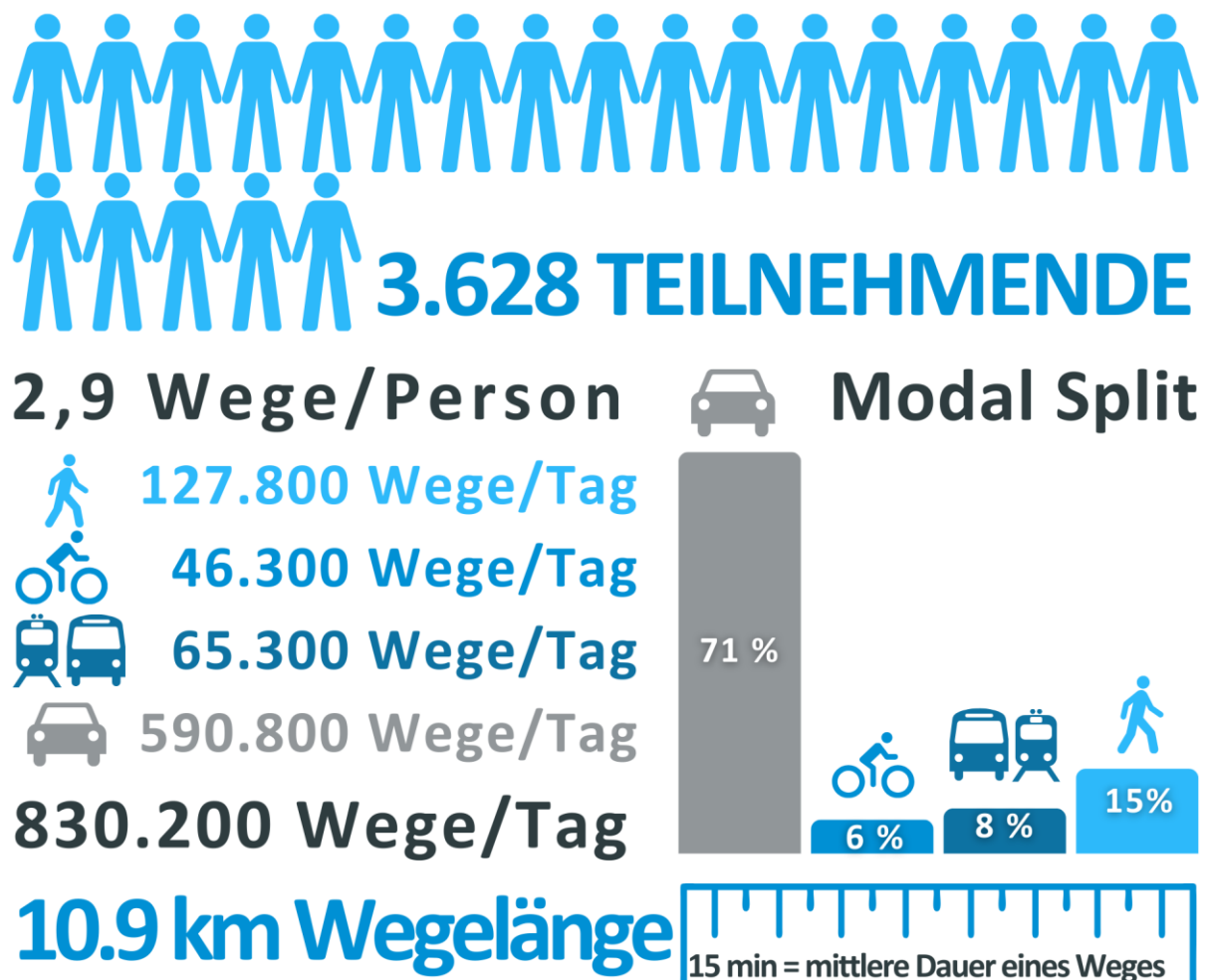


Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität im OBK

²⁰ Als mobile Personen gelten hierbei alle Befragten, die am gewählten Stichtag mindestens einen Weg im Wegeprotokoll angegeben haben.

Die Verkehrsmittelwahl variiert dabei nach soziodemographischen Faktoren, wie dem Geschlecht, dem Alter und der Berufstätigkeit: Männer nutzen tendenziell vermehrt das eigene Auto und das Fahrrad, Frauen gehen hingegen häufiger zu Fuß. Auch hinsichtlich des Alters sind Unterschiede erkennbar: Während jüngere Personen vermehrt Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad und Fuß) nutzen, sind Personen zwischen 25 bis 60 Jahre überwiegend mit dem Pkw unterwegs. Mit zunehmendem Alter (60 Jahre und älter) wird das private Auto öfters stehen gelassen, der Fuß- und Radverkehrsanteil nimmt wieder leicht zu. Ebenfalls variiert die Verkehrsmittelwahl nach der Art und dem Umfang der Berufstätigkeit der Personen: Berufstätige Personen nutzen beispielsweise vermehrt das Auto zur werktäglichen Mobilität. Demgegenüber nutzen die Gruppen der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden häufig Bus oder Bahn. Im Vergleich zu den Modal Split-Ergebnissen aus dem Jahr 2017 (aus der Studie Mobilität in Deutschland (MiD)) haben sich nur vereinzelte Veränderungen ergeben. Die größten Anteilsverschiebungen sind im Radverkehr und beim ÖPNV zu erkennen. Der Radverkehrsanteil ist zwischen 2017 und 2023 um drei Prozentpunkte gestiegen (Verdoppelung), ebenso im ÖPNV-Anteil (von 4 % auf 8 %). Gleichzeitig ist der MIV-Anteil um drei Prozentpunkte gesunken (von 74 % auf 71 %). Ebenfalls gesunken ist der Fußverkehrsanteil (von 19 % auf 15 %). Leichte Unterschiede bestehen auch zwischen den Kommunen im OBK (s. Abb. 16).

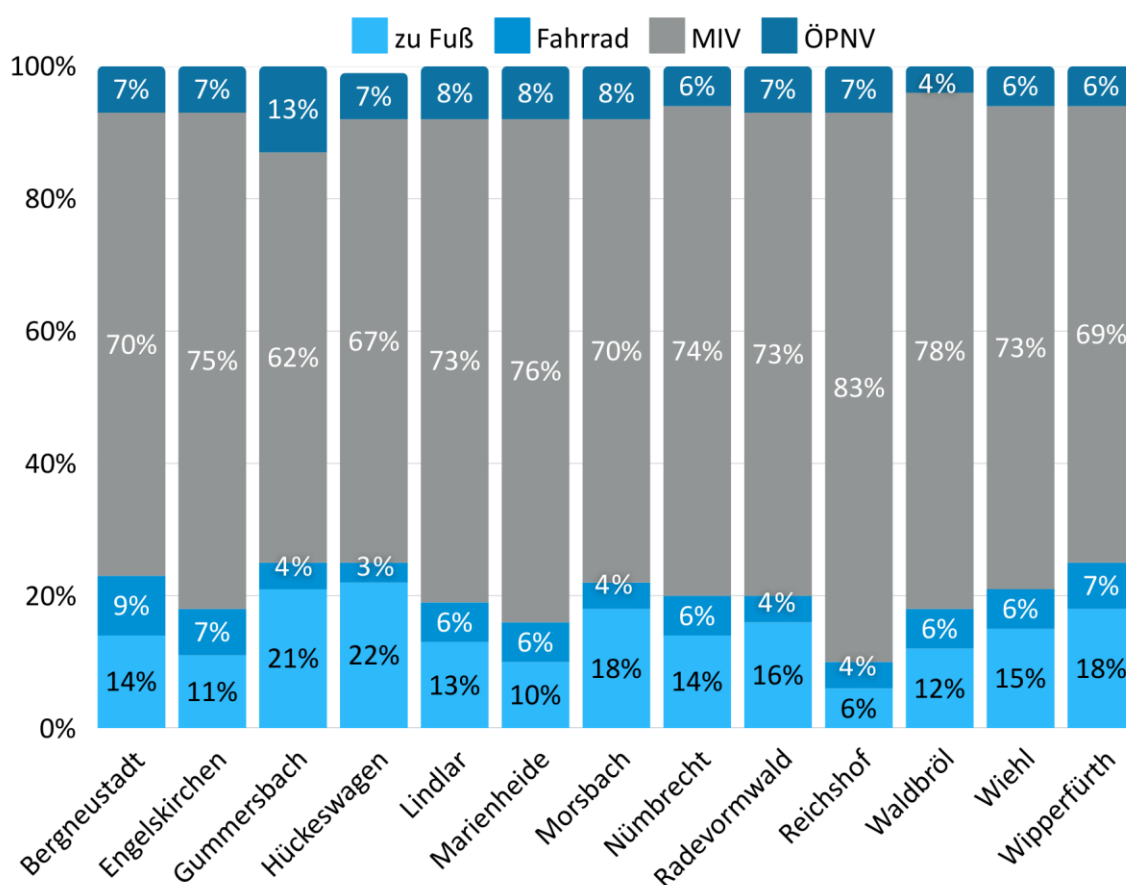


Abbildung 16: Modal Split OBK gemäß Haushaltsbefragung 2023

Wegeziecke

27 % der im Oberbergischen Kreis durchgeführten Wege sind Arbeitswege. Versorgungswege zum Einkaufen haben einen Anteil von 18 %, Freizeitwege liegen bei einem Anteil von 13 %. Mit 6 % weist der Wegezzweck „Besuch“ und mit 5 % der Wegezzweck „Geschäftlich“ die geringsten Anteile auf. (Dem Wegezzweck „nach Hause/zur Wohnung“ sind insgesamt 43 % aller Wege zuzuordnen, diese wurden im Hinblick auf eine übersichtlichere Darstellung bei der Auswertung ausgeklammert). Der Wegezzweck beeinflusst ebenfalls die Verkehrsmittelwahl. Während Arbeits- und geschäftliche Wege zu 81 % bzw. zu 82 % mit dem Pkw unternommen werden, weisen Einkaufs-, Besuchs-, Ausbildungs- und Freizeitwege einen erhöhten Nahmobilitätsanteil (hohe Fuß- und Radverkehrsanteile) auf.

Verkehrsverflechtungen

Insgesamt werden ca. 81 % der Wege innerhalb des Kreises durchgeführt, das heißt, dass Start und Ziel des Weges innerhalb des Oberbergischen Kreises liegen (Binnenverkehr). Ein Großteil der Wege (ca. 56 %) erfolgen innerhalb der jeweiligen kreisangehörigen Kommune, rund 25 % der Wege erfolgt zwischen den Gemeinden und Städten des Kreises. Etwa 19 % der Wege haben ein Ziel außerhalb des Oberbergischen Kreises. Der Großteil dieser Außenwege erfolgt in das entfernt gelegene Oberzentrum Köln (ca. 3,3 % der Wege) und in die Städte und Gemeinden des Rheinisch-Bergischen Kreises (ca. 2,8 % der Wege). Eine deutliche Steigerung des Fuß- und Radverkehrsanteils ist bei Wegen innerhalb der jeweiligen Stadt oder Gemeinde aufgrund der geringeren Distanzen erkennbar. Bei Wegen über die Kreisgrenzen hinweg nehmen der MIV- und ÖPNV-Anteil zu Lasten des Fuß- und Radverkehrs erheblich zu, nach Köln ist der ÖPNV-Anteil mit 33 % vergleichsweise hoch.

Wegelängen

48 % der durchgeführten Wege im Oberbergischen Kreis sind kürzer als 5 km. Wege unter 2,5 km Distanz werden dabei vor allem zu Fuß oder mit dem Fahrrad durchgeführt (10 % Rad- und 30 % Fußverkehrsanteil). Mit steigender Entfernung nimmt der Anteil dieser Verkehrsmittel allerdings zu Gunsten des motorisierten Individualverkehrs deutlich ab. Bei Wegelängen von mehr als 10 km werden nur noch 2 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Die durchschnittliche Entfernung aller Wege der Bürgerinnen und Bürger im Oberbergischen Kreis liegt bei 10,9 km. Dabei ist die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr mit ca. 1,1 km am geringsten und im Zugverkehr mit 46,4 km am höchsten. Die Länge der zurückgelegten Wege unterscheidet sich außerdem nach dem Wohnort der Personen, soziodemographischen Faktoren sowie dem Wegezzweck. Die genauen Ergebnisse sind in Abbildung 17 dargestellt.

Wegeanteil und Verkehrsmittelwahl nach Entfernung

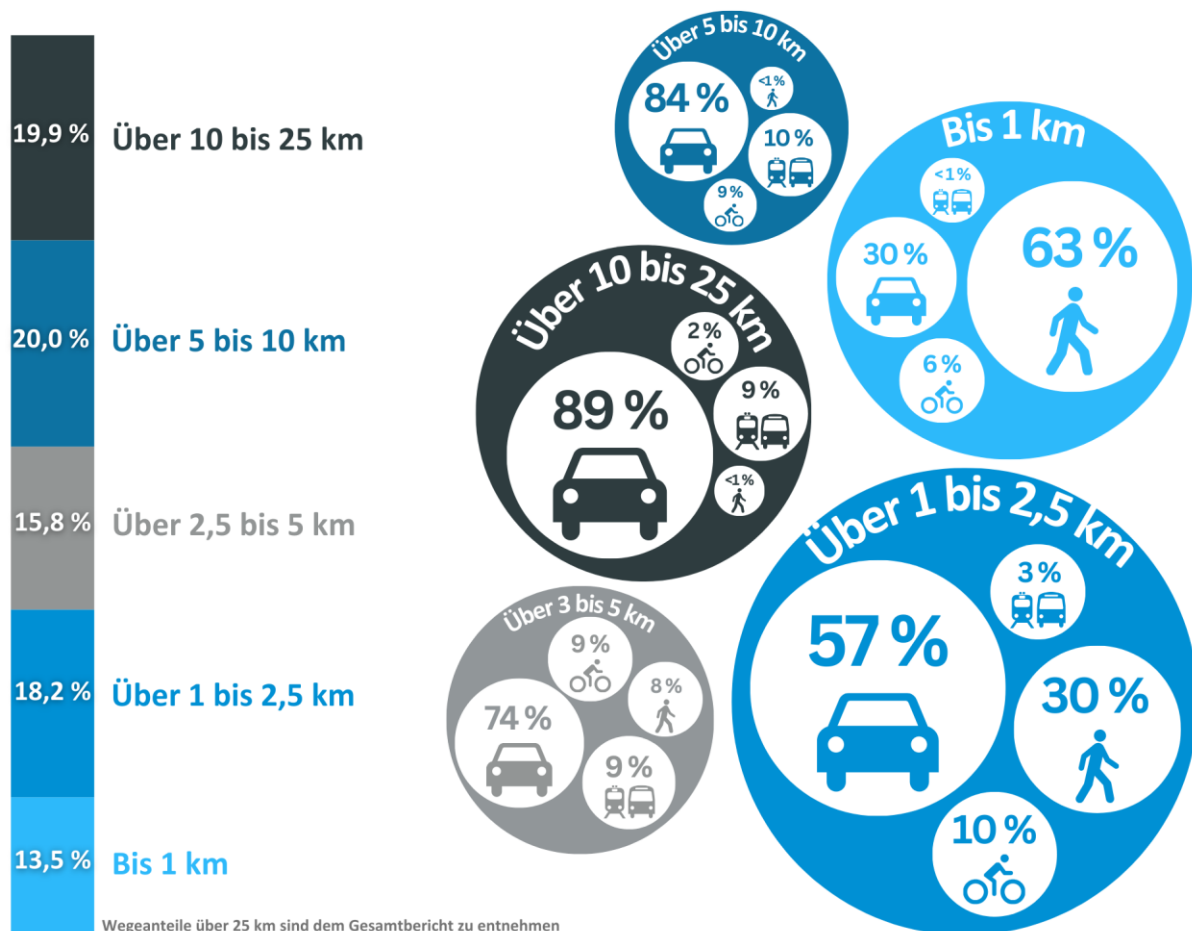


Abbildung 17: Wegeanteil und Verkehrsmittelwahl nach Entfernung im OBK

3.5 Ergebnisse Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung vom 17. März bis 19. Mai 2023 ermöglichte Bürgerinnen und Bürgern des Oberbergischen Kreises, Anregungen zur Mobilität einzubringen. Insgesamt gingen 1.264 Rückmeldungen ein. Die Ergebnisse liefern wertvolle Einblicke in regionale Verkehrsbedarfe und dienen als Grundlage für zukünftige Maßnahmen.

Die Mehrheit der Einträge bezog sich mit 426 Eingaben auf den Radverkehr, gefolgt vom Autoverkehr mit 298 und Bus- und Bahnverkehr mit 291 Anmerkungen. Der Fußverkehr wurde 165-mal erwähnt, während der Lkw-Verkehr mit nur 19 Nennungen eine untergeordnete Rolle spielte. 65 Beiträge entfielen auf sonstige Themen (s. Abb. 18). Zu beachten bei einer solchen offenen Online-Beteiligung ist die Wirkung von Interessensgruppen und Gemeinschaften. Diese Gruppen und Gemeinschaften können leichter die eigenen Mitglieder mobilisieren und so ein bestimmtes Thema oder eine bestimmte Anmerkung gezielt pushen. Aus der Verteilung der Aussagen wird somit nicht deutlich, ob beispielsweise das

Thema Radverkehr die oberbergische Bevölkerung wirklich in der Summe deutlich stärker beschäftigt als andere Themenbereiche oder ob nicht eine Interessensgruppe besonders ihre Mitglieder zu diesem Thema mobilisieren konnte.

OBK gesamt (n=1.264)

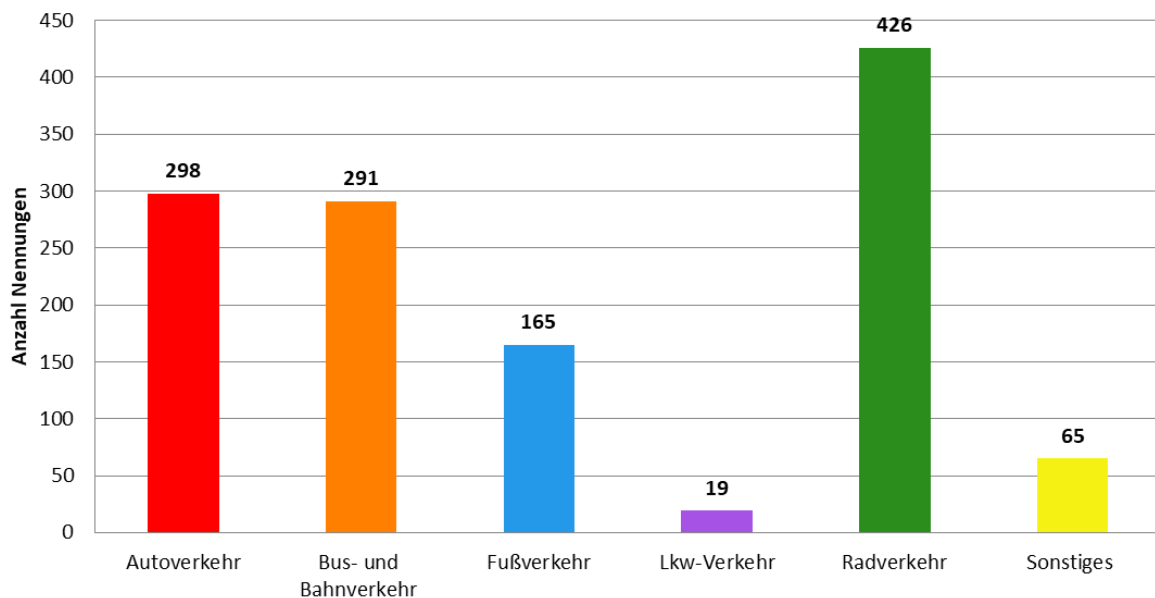


Abbildung 18: Aussagenverteilung der Online-Beteiligung nach Kategorien

Häufig genannte Themen (kategorienübergreifend) waren u. a. „Fußweg“, „Fahrradabstellmöglichkeit“ oder auch „Sicherheit/Sichtbehinderung“ sowie „Ausbau Radwegenetz/Netzlückenschluss“.

Nachfolgend werden die Kernthemen nach Verkehrsmittelkategorie aufgeführt:

- Autoverkehr: Errichtung Kreisverkehr, Tempo 30 in Wohngebieten, Geschwindigkeitskontrollen, Knotenpunkt/Lichtsignalanlage (Ampel)
- Bus- und Bahnverkehr: Ausweitung Busangebot, Neue Buslinie, Bündelung von Buslinien, Reaktivierung Wiehlalbahn, Errichtung/ bessere Ausstattung von Haltestellen
- Fußverkehr: Errichtung einer Querungshilfe, Errichtung Fußgängerüberweg (auch Zebrastreifen), Verbesserung Fußwegeinfrastruktur
- Lkw-Verkehr: Lkw-Durchfahrverbot, Lkw-Umleitung, Verkehrsbelastung, Halteverbot
- Radverkehr: Netzlückenschluss, Schaffung neue Radwegeverbindung, Rotfärbung Radweg, Freigabe Einbahnstraße, Errichtung sichere Radabstellmöglichkeit, Beleuchtung Radweg
- Sonstiges: Verschmutzung, Mülleimer, Motorradlärm, Tempolimit, Parkverbot

4. Bestandssituationen und Herausforderungen

4.1 Straßenverkehrsinfrastruktur

Der Oberbergische Kreis verfügt über ein umfangreiches, klassifiziertes Straßennetz, das in der Baulastträgerschaft von Bund, Land, Kreis und Kommunen steht. Diese leistungsfähigen Verkehrsverbindungen gewährleisten eine gute Erreichbarkeit und Anbindung an das regionale sowie überregionale Straßennetz; sie spielen eine zentrale Rolle für den Wirtschafts- und Pendlerverkehr in der Region.

Insbesondere die Bundesautobahnen A 1, A 4 und A 45 stellen wichtige Verbindungen für den überregionalen Verkehr dar. Von besonderer Bedeutung ist die A 4 als zentrale Ost-West-Achse in der Mitte des Kreisgebietes, die mit fünf Anschlussstellen eine schnelle Erreichbarkeit der Rheinschiene ermöglicht. Der Anschluss an die A 45 erfolgt über das Kreuz Olpe-Süd oder die Anschlussstelle Meinerzhagen, die eine wichtige Verbindung nach Süddeutschland und ins Ruhrgebiet darstellt, während insbesondere der Nordkreis an die A 1 über Remscheid an das Fernstraßennetz angebunden ist.

Aufgrund der ungeplanten Vollsperrung der A 45 bei Lüdenscheid - wegen der maroden Talbrücke Rahmede - ist die Fernverbindung erheblich gestört. Dadurch ist die A 45 in Richtung Ruhrgebiet für überörtliche Verkehre aus dem Oberbergischen Kreis kaum nutzbar. Die großräumige Umleitung führt auf den bestehenden Autobahnen zu einer erhöhten Belastung. Im Norden des Oberbergischen Kreises werden kleinräumigere Umfahrungen über Bundesstraßen genutzt, die zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen in den Kommunen Wipperfurth, Hückeswagen und Radevormwald führen. Die Autobahn wird voraussichtlich bis 2026 gesperrt bleiben, wodurch auch Fahrtzeitverlängerungen bei den Waren- und Berufspendlerverkehren und damit höhere Kosten für die Wirtschaft entstehen. Durch aktuelle Einschränkungen und Tonnagebeschränkungen auf der Wiehltalbrücke der A 4 wird dieser Effekt noch verstärkt und es besteht ein erhöhtes Risiko für längerfristige Verkehrsstörungen im Raum. Hierdurch wird der unternehmenswichtige Schwerlastverkehr auf untergeordnete Straßen im Kreisgebiet verlegt.

Neben den Autobahnen wird das Verkehrsnetz durch mehrere Bundes- und Landstraßen, wie die B 256, ergänzt, die als zentrale Achse durch den Kreis verläuft und eine wichtige Verbindung zwischen der Stadt Gummersbach und der Autobahnanschlussstelle der A 4 darstellt. Im Norden verbinden die B 256 und die B 237 die Kommunen Wipperfurth und Hückeswagen mit der A 1 der Anschlussstelle Remscheid. Diese wichtigen Verkehrsachsen im Kreisgebiet haben dabei eine unterschiedliche Ausbauqualität. Aufgrund der topografischen Gegebenheiten weisen viele Straßen kurvige, unübersichtliche und enge Zuschnitte auf. Zudem existieren auch hier eine Vielzahl von kleineren Brückenbauwerken, deren

Erhaltung hohe Bedeutung zukommt. Gut ausgebaute, mehrspurige Bundesstraßen sind eher die Ausnahme. Neben der Fahrzeit schlägt sich dieser Aspekt vor allem auf die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer nieder.

Der Oberbergische Kreis hat dabei keine Einflussmöglichkeit auf die Ausgestaltung der Baustellen und Sperrungen auf den Autobahnen sowie den Landes- und Bundesstraßen, da die Baulastträgerschaft nur für die Kreisstraßen bei der Kreisverwaltung liegt.

Innerorts ist die Infrastruktur zu Stoßzeiten nicht immer dem großen Pkw- und Lkw-Verkehr gewachsen, sodass es temporäre Stau- und Engpassprobleme insbesondere an Verkehrsknotenpunkten in Städten wie Gummersbach, Wipperfürth und Engelskirchen gibt. Beispielsweise ist hier die Kreuzung in Gummersbach-Derschlag zwischen der B 55 und der Kölner Str./Klosterstr. zu nennen. Dadurch wird nicht nur der Pkw- und Lkw-Verkehr, sondern auch die Betriebsstabilität des ÖPNV beeinträchtigt.

Ein weiteres Problem ist der Mangel an ausreichenden Umleitungsmöglichkeiten, besonders bei Straßensperrungen oder Baustellen. Dies betrifft nicht nur den Wirtschaftsverkehr, sondern stellt auch eine erhebliche Herausforderung für den Rettungsdienst dar, der bei Notfällen oft längere Wege in Kauf nehmen muss. Die fehlenden Umleitungen können somit die Einsatzzeiten verlängern, und im schlimmsten Fall zu gefährlichen Verzögerungen führen.

4.2 Motorisierter Individualverkehr

Die Verkehrsstärke im Oberbergischen Kreis variiert je nach Straßenabschnitt. Besonders die A 4 verzeichnet hohe Verkehrsbelastungen. Laut der Straßenverkehrszählung des Landesbetriebes Straßen.NRW von 2021 liegt die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in beide Fahrtrichtungen (DTV) werktags zwischen Montag und Samstag auf der A 4 bei über 45.000 Fahrzeugen pro Tag. Auch auf der B 256 zwischen Gummersbach und der Autobahnanschlussstelle 25 Gummersbach wird werktags eine abschnittsbezogene Verkehrsstärke von über 20.000 Fahrzeugen pro Tag registriert (s. Abb. 19). Die Verbindungen aus den umliegenden Gemeinden und Städten in Richtung Gummersbach zeigen ebenfalls eine erhöhte Verkehrsbelastung, was die Bedeutung Gummersbachs als regionales Zentrum unterstreicht.

Trotz einer allgemeinen Abnahme des täglichen Kfz-Verkehrs auf einigen Strecken seit der Straßenverkehrszählung 2019, ist im Bereich des Schwerlastverkehrs (SV) eine entgegengesetzte Entwicklung zu beobachten. Insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen hat der Schwerlastverkehr werktags zwischen Montag und Samstag zugenommen.

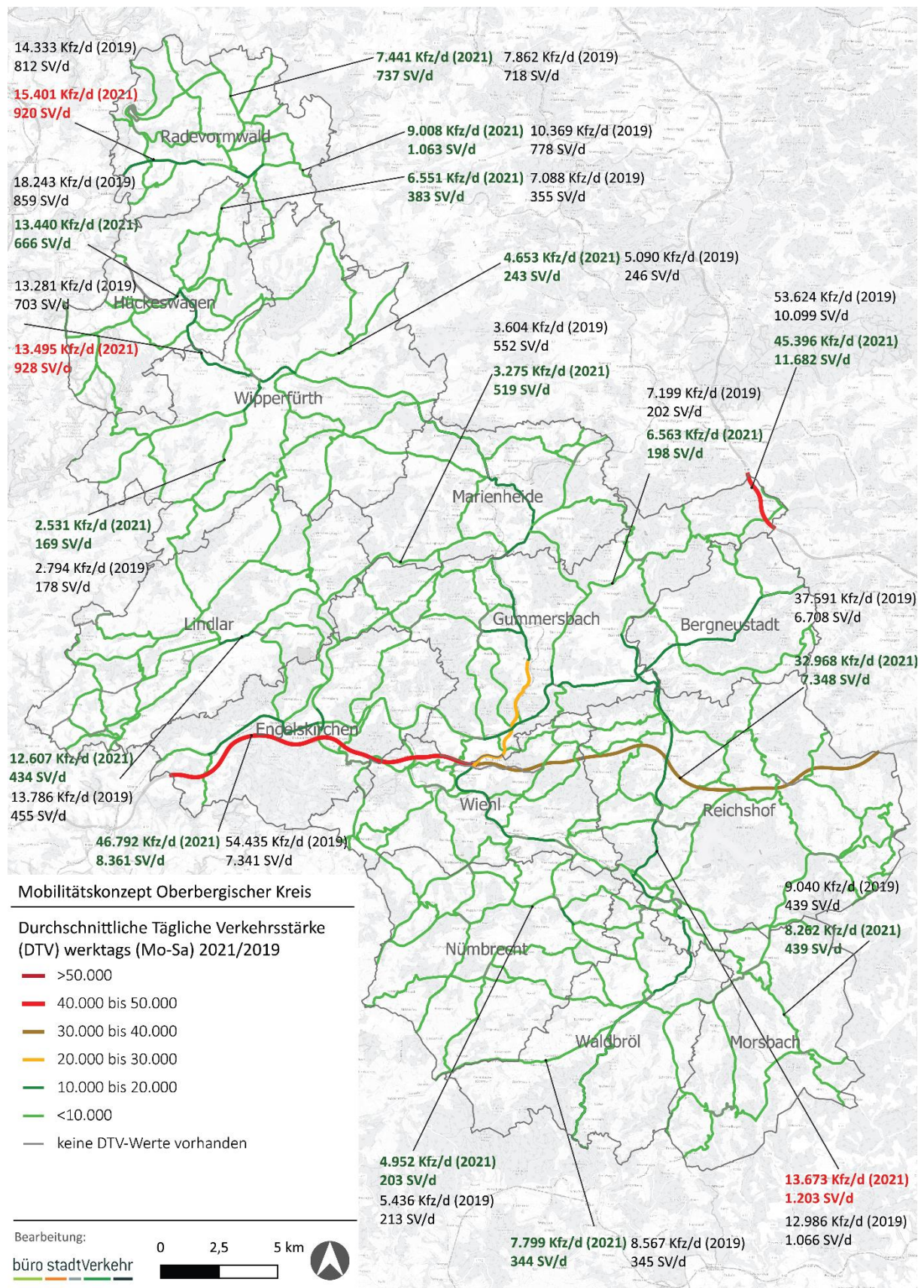


Abbildung 19: Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in beide Richtungen (DTV) im OBK

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) spielt im Oberbergischen Kreis eine zentrale Rolle für die Mobilität der Bevölkerung. Dabei variiert der MIV-Anteil zwischen den verschiedenen Städten und Gemeinden erheblich, was auf unterschiedliche geografische Gegebenheiten und die Verfügbarkeit alternativer Verkehrsmittel wie dem öffentlichen Personennahverkehr, dem Fahrradverkehr und dem Fußgängerverkehr zurückzuführen ist. In den meisten Kommunen des Oberbergischen Kreises dominiert der MIV mit Anteilen zwischen 67 % und 83 %.

Die Kreisstadt Gummersbach weist mit 62 % den niedrigsten MIV-Anteil im Vergleich zu den anderen Städten und Gemeinden des Kreises auf. Dies lässt sich durch eine vergleichsweise bessere Infrastruktur für den ÖPNV sowie durch die städtische Struktur erklären, die kürzere Wege ermöglicht. In Gummersbach nutzen 21 % der Einwohner den ÖPNV, dies ist der höchste Wert im Kreis. Zudem gibt es einen nennenswerten Anteil an Fußgängern und Radfahrern (s. Abb. 20). Dagegen besitzt die Gemeinde Reichshof einen MIV-Anteil von 83 %. Dieser hohe Wert deutet auf die starke Abhängigkeit vom Auto hin, die in ländlicheren und topografisch anspruchsvolleren Regionen wie Reichshof oft notwendig ist. Hier ist der Anteil an ÖPNV-Nutzern mit 6 % vergleichsweise gering, was auf eine geringere Verfügbarkeit oder Attraktivität von öffentlichen Verkehrsmitteln schließen lässt.

Auffällig ist auch, dass in den Städten und Gemeinden mit einem höheren MIV-Anteil der Anteil der Radfahrer und Fußgänger tendenziell geringer ist. So nutzen in Wiehl 21 % der Bewohner das Fahrrad oder gehen zu Fuß, während in Reichshof nur 10 % diese Alternativen bevorzugen.

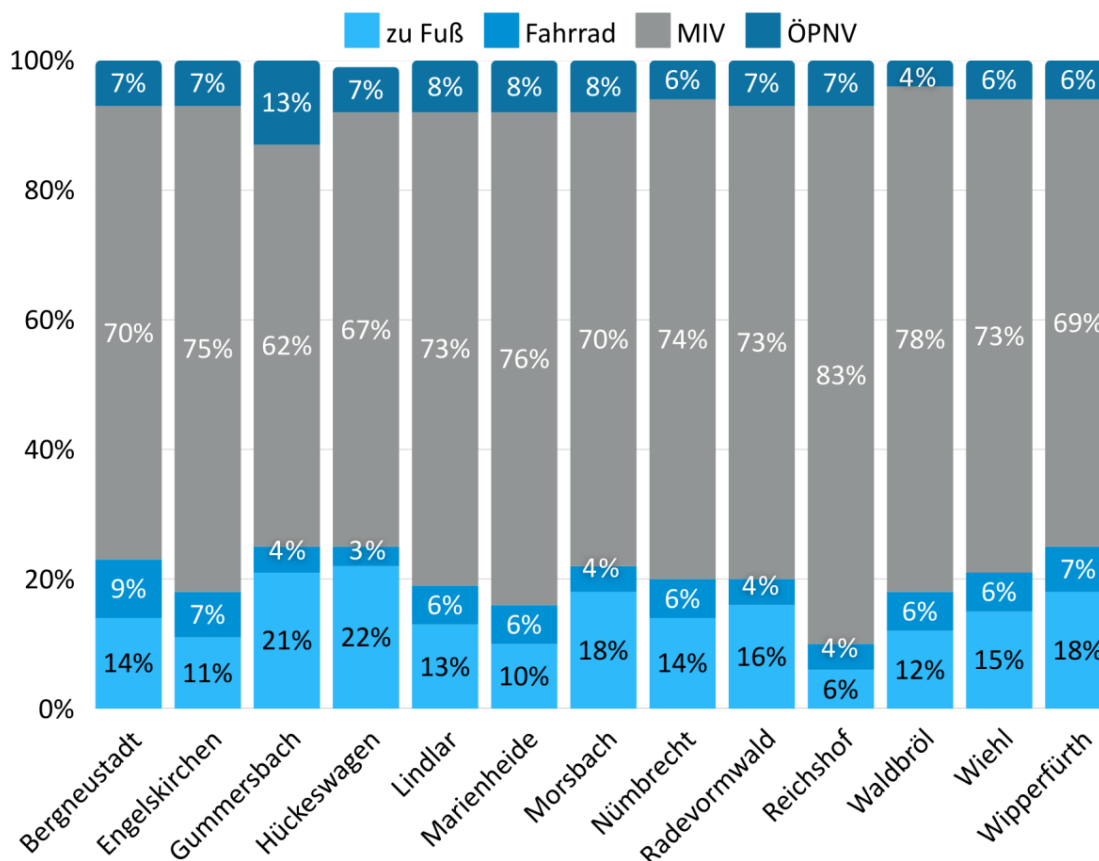


Abbildung 20: Modal Split OBK gemäß Haushaltsbefragung 2023

4.3 Mobilität und Wirtschaft

Der Oberbergische Kreis ist durch eine ausgeprägte produzierende Wirtschaftsstruktur geprägt. Rund 16.000 Unternehmen sind besonders stark in den Bereichen Kunststoff- und Metallverarbeitung, Edelstahlproduktion, Maschinenbau, Automotive und Medizintechnik tätig. Dabei sind diese Wirtschaftszweige vor allem als ein Teil größerer Wertschöpfungsketten (z. B. Automobilzulieferer) und/oder exportorientiert zu betrachten. Diese Branchenstrukturen haben oftmals besondere Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, da viele An- und Auslieferungen von Halbwaren und Fertigteilen, oft in enger zeitlicher Taktung, erfolgen. Hinzu kommen besonders lange (z. B. Kransysteme), voluminöse oder schwere Güter, wie Spezialmaschinen. Vorherrschend sind klein- und mittelständische, vielfach traditionsreiche (Familien-)Unternehmen aus dem produzierenden und verarbeitenden Gewerbe. Einige dieser Unternehmensstandorte sind dabei historisch gewachsen und liegen abseits großer Gewerbegebiete. Land- und Forstwirtschaft nutzen und prägen vor allem die Landschaft des Oberbergischen Kreises und prägen so z. B. die Infrastruktur durch Wirtschaftswege, die auch für Naherholung, Radmobilität und Tourismus genutzt werden.

Die allgemeinen angespannten Rahmenbedingungen und Kostensteigerungen der Wirtschaft betreffen auch die oberbergischen Unternehmen. Mobilitätsrelevant sind hierbei insbesondere gestiegene Transportkosten, gestiegene Anforderungen bei Genehmigungsverfahren von Verkehren oder die Bereitstellung von Ressourcen für betriebliches Mobilitätsmanagement. Die in Kapitel 1.1 dargestellten Megatrends, insbesondere der demographische Wandel, stellen die Unternehmen im Bereich Fachkräftebindung und Fachkräftegewinnung vor große Herausforderungen.

Betrachtet man die lokalen Rahmenbedingungen, so ist der Blick u. a. auf die vorhandene Infrastruktur zu richten. Eine intakte und leistungsfähige Straßeninfrastruktur bildet eine entscheidende Grundlage für die transportorientierten Unternehmen, aber auch für die Erreichbarkeit durch die Arbeitnehmenden und Geschäftskunden. Wie in Kapitel 4.1 dargestellt, ist das Straßennetz im Oberbergischen Kreis grundsätzlich gut ausgeprägt. Die meisten Gewerbestandorte liegen dabei in der Nähe zum überregionalen Straßennetz und zu den Autobahnen. Einschränkungen bestehen durch den teils räumlich unzureichenden Ausbau der Straßen, Stauanfälligkeit in Richtung der Ballungszentren oder lange Umleitungswege für den Lkw-Verkehr (s. Kap. 4.1). Der grundsätzlich gestiegene Lkw-Durchgangsverkehr führt zu einer zusätzlichen Inanspruchnahme der Infrastruktur und ist mit Konflikten zur Lärmbelastung in Siedlungsbereichen verbunden.

Ein Lösungsansatz für den Wirtschaftsverkehr (insbesondere für Lkw) ist das sogenannte Lkw-Routing. Schon seit gut zwei Jahrzehnten werden, mittels spezieller auf den Lkw-Verkehr zugeschnittener Routingsysteme, Angebote für den Wirtschaftsverkehr entwickelt. Diese Routingsysteme zielen darauf ab, den Wirtschaftsverkehr gezielt und über passend befahrbare Straßen zu lotsen.

Eine Herausforderung, die nicht nur die Unternehmen betrifft und aus den diversen zuvor genannten Aspekten resultiert, ist der Genehmigungsprozess für die Durchführung von Schwerlastverkehren. Hierbei ist nicht nur die Anzahl der entsprechenden Verfahren deutlich gestiegen, sondern auch der Aufwand für jedes

Verfahren durch die diversen infrastrukturellen Restriktionen. Diese Herausforderung betrifft auch die Straßenverkehrsbehörden als bearbeitende Behörde und wird aufgrund der Sperrung der Wiehltalbrücke (A 4) zwischen Gummersbach und Bielstein für den genehmigungspflichtigen Schwerlastverkehr auf unbestimmte Zeit weiterhin bestehen bleiben.

Durch die Gegebenheiten des Straßennetzes ergeben sich weitere Herausforderungen in der Zuwegung und im internen Straßennetz von Gewerbegebieten und Unternehmensstandorten. Insbesondere die Straßenräume älterer Gewerbegebiete genügen nur noch unzureichend den Ansprüchen des Zulieferer- und Warenverkehrs, sodass es an den Betriebsstandorten und in den Gewerbegebieten teilweise an notwendigen Abstell- und Warteflächen mangelt.

Betrachtet man die Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Linienbus, Bahn, Fahrrad, Fußverkehr), so ist hier eine meist unzureichende Anbindung festzustellen. Viele Gewerbestandorte im Oberbergischen Kreis sind unzureichend oder gar nicht an das ÖPNV- und Radwegenetz angeschlossen oder weisen sehr negative Reisezeitverhältnisse zum Pkw-Verkehr auf. Dagegen existieren auch eine Vielzahl von Unternehmensstandorten, die zentrumsnah oder an gut bedienten ÖPNV-Hauptachsen liegen. Hierbei passen die ÖPNV-Angebote nicht zwingend zu den Arbeitszeitmodellen der Unternehmen oder werden bislang unzureichend kommuniziert. Gleichzeitig haben sich innerhalb der Unternehmen Arbeitszeitmodelle verschiedener Aufgabenbereiche geändert und sind flexibler geworden im Vergleich zu früher mit festen Schichtzeiten für das Gesamtunternehmen.

Dies führt in mehreren Aspekten zu weiteren noch zu lösenden Fragestellungen. Zum einen gibt es bei den Unternehmen einen relevanten Anteil an Mitarbeitenden, die nicht über einen Pkw verfügen. Hierzu zählen vorwiegend Auszubildende, aber auch Mitarbeitende mit geringeren Einkommen oder ohne Pkw-Affinität. Gleichzeitig werden z. B. Handwerksbetriebe immer stärker aus innerstädtischen oder zentralen Ortsteilen verdrängt und siedeln sich in Gewerbegebieten an, wo die Anbindung mit dem ÖPNV oft schlechter ist. Entscheidend ist dieser Aspekt, und somit der daraus resultierende Handlungsbedarf, mit Blick auf die Gewinnung und Bindung von Fachkräften. Wenn potenzielle Auszubildende den Ausbildungsstandort nicht eigenständig erreichen können, suchen sie sich eine andere Ausbildungsstätte oder gänzlich andere Berufsfelder. Ebenso zeigen Studien und Untersuchungen, dass eine komfortable Anreise zur Arbeit mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu einer höheren Zufriedenheit und besseren Gesundheit führen.

Gleichzeitig stellen Unternehmen in erheblichem Maße Flächen für Parkplätze der Mitarbeitenden zur Verfügung, was vor dem Hintergrund mangelnder Gewerbeflächenverfügbarkeit problembehaftet sein kann. Investitionen in vorhandene Standorte und Erweiterungen am Standort oder naheliegende neue Standorte sind mangels verfügbarer Flächen kaum noch möglich. In einer topografisch bewegten Region wie dem Oberbergischen und in Hinblick auf die Konkurrenz zur Land- und Forstwirtschaft sowie zur Natur und Naherholung stellt die Flächenverfügbarkeit eine zentrale Herausforderung dar, wo Mobilität in Zukunft eine wichtige Stellschraube sein kann.

4.4 Öffentlicher Personennahverkehr/ Schienenpersonennahverkehr

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) und der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bilden eine wichtige Grundlage für die Mobilität im Oberbergischen Kreis. Die Oberbergische Bahn (RB 25) ist die zentrale SPNV-Verbindung im Kreisgebiet, die von Köln Hansaring über den Kölner Hauptbahnhof bis nach Lüdenscheid führt. Sie bindet die Stadt Gummersbach und die Gemeinden Engelskirchen und Marienheide an das Schienennetz an. Zwischen Gummersbach und Köln fährt die RB 25 im 30-Minuten-Takt an Wochentagen, während zwischen Engelskirchen und Köln auch an Wochenenden und Feiertagen ein 30-Minuten-Takt angeboten wird. Die Fahrzeit von Gummersbach bis zum Kölner Hauptbahnhof beträgt etwa 75 Minuten. Seit Juni 2023 verkehrt die RB 25 nur noch von Köln bis Marienheide. Die Verbindung nach Lüdenscheid ist aufgrund von Brückeninstandsetzungsarbeiten voraussichtlich erst wieder im Sommer 2025 intakt. Ein generelles Problem der Oberbergischen Bahn ist die teilweise veraltete und bisher nicht ausreichend modernisierte Schieneninfrastruktur. Dies führt zu häufigen Verspätungen und Ausfällen, wodurch die Zuverlässigkeit der Bahnverbindung beeinträchtigt ist. Darüber hinaus ist die RB 25 geprägt von einer zumeist eingleisigen Streckenführung mit wenigen Begegnungsmöglichkeiten sowie einer fehlenden Elektrifizierung.

Diese Punkte sollen jedoch im Rahmen des SPNV-Ausbaus innerhalb der zeitlichen Zielperspektive des Mobilitätskonzepts angegangen werden. Im Zielnetz 2040 des go.Rheinland für den SPNV ist die RB 25 als neue S-Bahnlinie samt Elektrifizierung bis Gummersbach oder Marienheide verankert. Dieser Ausbau zielt darauf ab, die Kapazitäten und die Taktfrequenz der Bahn zu erhöhen, um die Verbindung zwischen dem Oberbergischen Kreis und der Metropolregion Köln zu optimieren. Der Ausbau wird dabei sowohl die Pendlerverkehre als auch die überregionalen Verbindungen adressieren.

Mit derzeit laufenden Untersuchungen zur Reaktivierung der Wiehlalbahn gibt es ein weiteres SPNV-Projekt im Oberbergischen Kreis. Für die historische Bahnstrecke zwischen Engelskirchen-Osberghausen und Waldbröl wird geprüft, ob eine potenzielle Reaktivierung zur Verbesserung der regionalen Mobilität beitragen und die Verbindungen innerhalb der Region stärken könnte. Der Ressourcenaufwand einer möglichen Reaktivierung ist dabei nicht zu unterschätzen. Neben der Sanierung und Instandsetzung der Gleisanlagen und Haltepunkte müsste auch veraltete Technik modernisiert werden.

Das Busnetz im Oberbergischen Kreis ist breit gefächert und umfasst sowohl Linien auf den Hauptachsen mit einem regelmäßigen Taktverkehr als auch Linien auf den Nebenachsen mit unregelmäßigen Verbindungen (s. Abb. 21). Die im Nahverkehrsplan verankerte dreigliedrige Netzstruktur aus Primärnetzlinien, Sekundärnetzlinien und Tertiärnetzlinien wurde in den vergangenen Jahren gemäß der Vorgaben des Nahverkehrsplans konsequent entwickelt. Angebotsstarke ÖPNV-Linien des Primärnetzes auf den Hauptachsen sind u. a. die Linie 301 von Gummersbach nach Olpe, die Linie 302 von Gummersbach nach Waldbröl, die Linie 310 von Gummersbach nach Overath, die Linie 336 von Gummersbach nach

Remscheid-Lennep und mit den Linien 626 und 671 zwei Verbindungen von Radevormwald nach Wuppertal, bzw. Remscheid-Lennep. Im Sekundärnetz auf den Nebenachsen finden sich Buslinien, die zwar ein regelmäßiges Angebot sowie Fahrten am Wochenende anbieten, aber eher nicht vertaktet sind und keine Fahrtangebote in Randzeiten machen. Im Tertiärnetz finden sich vor allem Linien mit einem Taxibus- oder Linientaxi-Angebot sowie Buslinienverkehre, die vorwiegend auf den Schulverkehr ausgelegt sind und daher nur an Schultagen verkehren. Anders jedoch als die freigestellten Schulverkehre (oder Schulspezialverkehre), die von den jeweiligen Schulträgern organisiert werden, stehen jene Tertiärnetzlinien, nicht nur Schülerinnen und Schülern, sondern allen Nutzenden zur Verfügung.

Im Oberbergischen Kreis liegt eine hohe Priorität auf der Erbringung schulrelevanter ÖPNV-Angebote. Parallel dazu befördern freigestellte Schülerverkehre eine Vielzahl von Kindern und Jugendlichen zu den Schul- und Wohnstandorten. Dadurch ergeben sich in den Morgen- und Mittagsstunden erhebliche Spitzenlasten im Verkehrsbetrieb der OVAG. Hierfür werden erhöhte Personal- und Fahrzeugausstattungen benötigt. Zudem ist das Linienangebot im gesamten Kreisgebiet stark auf die Belange des Schulverkehrs ausgerichtet und von einer hohen Komplexität und Effizienz im Betriebsumlauf geprägt.

Ein weiterer Bestandteil des ÖPNV ist das Angebot der Bürgerbusvereine. Diese ehrenamtlich organisierten und teilweise bedarfsabhängigen (Anruf-Bürgerbus) Linienverkehre ergänzen das ÖPNV-Angebot vor allem dort, wo kein Standard-Linienverkehr angeboten wird. Insgesamt zehn Vereine in neun oberbergischen Kommunen sind im Kreis aktiv. Mit dem Bürgerbus Waldbröl wird im ersten Halbjahr 2025 ein erster „Bürgerbus On-Demand“ den Betrieb aufnehmen.

Darüber hinaus besteht das On-Demand-Angebot monti, das in den Gemeinden Wiehl (in Teilen seit 2021), Nümbrecht (seit 2023) und Marienheide (seit Ende 2023) eingeführt wurde. Im Rahmen des durch Bundesmittel finanzierten Förderprojekts „OFT! – Oberberg fährt im Takt!“ konnte eine Ausweitung auf ganz Wiehl sowie Nümbrecht und in einem zweiten Schritt auf ganz Marienheide umgesetzt werden. Dieser Service ergänzt das bestehende ÖPNV-Angebot und ermöglicht es den Nutzenden, flexibel auf Abruf befördert zu werden. On-Demand-Angebote sind allerdings durch andere Herausforderungen geprägt, als der klassische Linienverkehr. Durch die appbasierte Nutzung, sowohl bei Fahrgästen als auch dem Fahrpersonal, ist die Mobilfunkverfügbarkeit von großer Bedeutung. Durch den Einsatz von Fahrzeugen mit einer Fahrgastkapazität von sechs Fahrgästen ist die Einschränkung in der Nutzung der Straßeninfrastruktur weniger erheblich und die Gewinnung von Fahrpersonal einfacher. Andererseits sinkt auch die absolute Anzahl an beförderten Fahrgästen pro Fahrpersonal. Ebenso ist die Verfügbarkeit des Angebots stark von den vorhandenen Buchungen und eingesetzten Fahrzeugen abhängig. Insgesamt zeigen die Zahlen, aber auch die Ergebnisse aus der Haushaltsbefragung, dass sich monti im Oberbergischen Kreis sowohl als Marke als auch als Produkt sehr positiv etabliert hat.



Abbildung 21: ÖPNV/SPNV-Netz im OBK

Im Rahmen des Modellprojekts „OFT! – Oberberg fährt im Takt!“ setzen der Oberbergische Kreis und die OVAG Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV um. Seit dem Projektstart im Januar 2023 wurden erste Erfolge erzielt, wie die Erweiterung des On-Demand-Angebots monti in Wiehl und Nümbrecht, die Einführung der OVAG-App mit Echtzeitdaten sowie der digitale Erwerb des Deutschlandtickets oder OVAG-interne Betriebsmodernisierungen. Dies umfasst die Einführung neuer digitaler Systeme zur Optimierung des Betriebsablaufs und zur Verbesserung der Kundeninformation. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau der Linie 336 im Nordkreis. Dabei können im Projektzeitraum Verbesserungen, trotz vorhandenen Fördermitteln, aufgrund des Busfahrmangels nicht so umfangreich erfolgen, wie geplant. Um die Attraktivität des Busverkehrs zu steigern, läuft außerdem eine Marketing- und Kommunikationsoffensive, die darauf abzielt, die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu fördern. Weiterhin arbeitet die OVAG u. a. mit einem Quereinsteiger-Programm intensiv an der Akquise von neuem Fahrpersonal.

Auf Grundlage des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes nutzt die OVAG zudem erste wasserstoffbetriebene Busse. Die politische Entscheidung der Antriebsart ist vor allem aus dem Gesichtspunkt der Reichweiten und somit der Anwendbarkeit in einer topografisch bewegten Region wie dem Oberbergischen entstanden. Hierzu gehört auch der Aufbau der entsprechenden Tankinfrastruktur, die den Betrieb emissionsfreier Busse ermöglicht. Weitere emissionsfreie Fahrzeuge werden entsprechend der gültigen Rahmenbedingungen sukzessive angeschafft. Nach aktuellem Sachstand ist zu erwarten, dass es ab 2030 keine dieselbetriebenen Busse mehr zu kaufen geben wird. Der Aufbau der notwendigen Infrastrukturen für alternative, emissionsarme Antriebe und Kraftstoffe sowie die Beschaffung und der Einsatz dieser Fahrzeuge gehen mit weiteren finanziellen, aber auch betrieblichen Herausforderungen einher.

Barrierefreiheit im ÖPNV ist ein weiteres Themenfeld, welches im Oberbergischen Kreis von Bedeutung, aber auch mit großen Herausforderungen verbunden ist. Dabei beziehen sich die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) gesetzlich verankerten Regelungen nicht nur auf die Haltestellen, sondern auch auf Anforderungen in den Fahrzeugen sowie rund um die Fahrgastinformation. Im Bereich der Busflotte ist die OVAG durch eine dem Branchenstandard entsprechende moderne Flotte geprägt.

Herausforderungen ergeben sich beim (barrierefreien) Ausbau der Haltestellen. Obwohl nach dem PBefG alle Haltestellen zum Jahr 2022 barrierefrei ausgebaut sein sollten, ist die in absehbarer Zeit nicht realisierbar. Durch Definition im Nahverkehrsplan wurde mittels Priorisierung der Fokus auf wichtige Haltestellen gelegt. Insbesondere die Topografie, die teils engen Straßenräume, vorhandene Planungskapazitäten und verschiedenen Zuständigkeiten erschweren den Umbau.

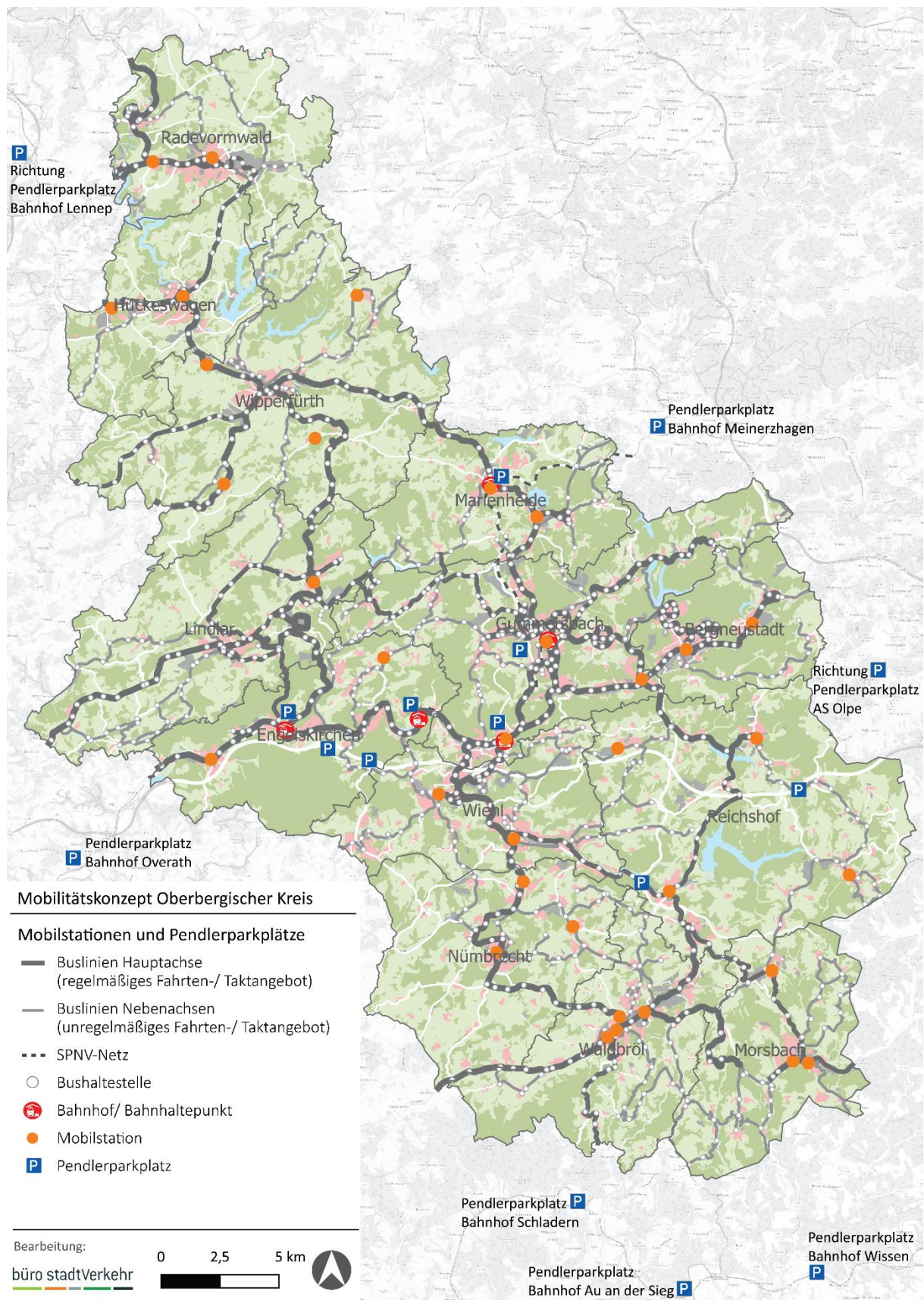
Darüber hinaus sollen im Oberbergischen Kreis insgesamt 34 Haltestellen zu Mobilstationen ausgebaut werden, basierend auf dem Feinkonzept Mobilstationen von 2022. Diese Mobilstationen dienen als Knotenpunkte, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft werden. Zu den möglichen Ausstattungselementen gehören unter anderem digitale Fahrgastinformationssysteme, Fahrgastunterstände sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, teils auch mit

Witterungsschutz oder als Fahrradboxen. Weitere Angebote können E-Bike-Ladestationen, Car- und Bikesharing, P+R- und B+R-Anlagen sowie Reparaturstationen und Schließfächer umfassen. Die Stationen werden vorwiegend an Bushaltestellen und Bahnhaltepunkten eingerichtet. Es gibt aber auch sogenannte Quartiersmobilstationen die abseits von ÖPNV-Haltestellen liegen können. Herausfordernd sind für die Kommunen neben dem Bau vor allem die Folgeverbindlichkeiten durch Wartung und Betrieb (personell wie finanziell).

Im Oberbergischen Kreis gibt es zudem mehrere Pendlerparkplätze, die in unmittelbarer Nähe zu den Bahnhöfen und Haltepunkten in Engelskirchen, Ründeroth sowie Gummersbach-Dieringhausen, Gummersbach und Marienheide liegen. Entlang der A 4 und an Autobahnzubringern gibt es zusätzlich „klassische“ Pkw-Pendlerparkplätze. Dies gilt auch an den Bahnhöfen und Anschlussstellen in angrenzenden Städten wie Remscheid-Lennep, Meinerzhagen und Overath (s. Abb. 22).

Abschließend erfolgt eine kurze Einordnung der großen Herausforderung der Organisation und der Finanzierung des ÖPNV für den Oberbergischen Kreis. Als Aufgabenträger obliegt dem Kreis die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV. Die OVAG als Verkehrsunternehmen ist auf Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDA) mit der Verkehrserbringung betraut. Ein neuer ÖDA tritt zum 01.01.2026 für die Dauer von zehn Jahren in Kraft. Die Finanzierung erfolgt - neben Fördermitteln des Landes oder Dritter - vorwiegend über die allgemeine Kreisumlage. Darüber wird der abschließende Differenzbetrag aus den gesamten Kosten und sämtlichen Einnahmequellen abgedeckt. Der ÖPNV hat durch die Anforderungen der Daseinsvorsorge immer einen Zuschussbedarf. Einnahmen aus Schülertickets und Ticketverkäufen kommen der OVAG direkt oder erst zeitlich versetzt durch die Einnahmeverteilung des VRS zu Gute. Große Risiken und Herausforderungen ergeben sich aktuell durch die Rahmenbedingungen der Einnahmevergütung und Aufteilung beim Deutschlandticket. Schließlich bilden diverse Förderprogramme - und hierbei sowohl dauerhafte Förderungen (z. B. zum barrierefreien Umbau der Haltestellen) als auch projektbezogene und begrenzte Förderwettbewerbe (wie das Förderprojekt OFT!) - relevante Bausteine zur Umsetzung wichtiger Projekte und von Verbesserungen im ÖPNV.

Aufgrund der vielfältigen zuvor dargestellten Anforderungen und Entwicklungen muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass der Finanzierungsbedarf allein zur Sicherung des Status quo der Leistung weiter zunimmt. Dabei ist ebenso wichtig, dass nicht jeder Euro mehr Zuschussbedarf auch gleichzeitig ein entsprechendes Wachstum an Leistung bedeutet. Insbesondere die Investitionsbedarfe in die Infrastruktur der OVAG, deren Betrieb, die Digitalisierung sowie die Kostensteigerungen bei den Personalkosten üben einen starken Kostendruck aus, ohne für die Bürgerinnen und Bürger bessere Leistungsangebote zu generieren.



4.5 Radverkehr

Die bestehende Radverkehrsinfrastruktur im Oberbergischen Kreis ist insbesondere an klassifizierten Straßen lückenhaft, da Radfahrende oft im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden. Die vorhandenen außerörtlichen gemeinsamen Rad- und Fußwege sind häufig singulär, innerorts sind verschiedene Führungsformen im Kreisgebiet vorhanden. Ein flächendeckendes Beschilderungsnetz ist vorhanden, darunter das Radverkehrsnetz NRW, das Knotenpunktnetz der Radregion Rheinland und verschiedene Themenrouten für den Freizeitradverkehr und Radtourismus (s. Abb. 23). Diese Netze sind zwar auch für den Alltagsradverkehr nutzbar, bieten jedoch nicht immer die schnellste oder eine ganzjährig optimale Route, da Wirtschaftswege bei schlechtem Wetter oder fehlender Beleuchtung eingeschränkt nutzbar sind. Alltagstaugliche Verbindungen existieren vor allem als Bahntrassen-Radwege zwischen Hückeswagen, Wipperfürth und Marienheide sowie zwischen Gummersbach-Vollmerhausen und Bergneustadt. Abgesehen von den Bahntrassen-Radwegen existieren kaum durchgehende, sichere Routen. Durch die Teilung des Straßenraums mit anderen Verkehrsträgern besteht ein deutlich reduziertes Sicherheitsempfinden und ein erhöhtes Unfallrisiko. Dies liegt auch daran, dass aufgrund der topografischen Gegebenheiten Radfahren außerhalb der Bahntrassen im Oberbergischen Kreis vor der Etablierung von E-Bikes und Pedelecs nicht verbreitet war. Dadurch rechnen die meisten Verkehrsteilnehmenden nicht mit Radfahrenden auf der Straße. Daher ist die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zusätzlich gefährlich. Bisher fahren unter diesen Bedingungen nur sehr sportive oder mutige Personen mit dem Fahrrad auf den kurvigen, häufig schlecht einsehbaren Landstraßen, die den Oberbergischen Kreis durchziehen.

Aktuell bleibt die Radverkehrsinfrastruktur aufgrund wechselnder Führungsformen und fehlender Querungsmöglichkeiten an Übergängen ein „Flickenteppich“, der Radfahrende vor Herausforderungen stellt.

Um die Grundlage für durchgängig sicher befahrbare Radwege im Oberbergischen Kreis zu schaffen, hat die Kreisverwaltung 2022 gemeinsam mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und dem Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen des Strukturprogrammes REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand ein Konzept erstellt, das u. a. ein Zielnetz enthält für die wichtigsten regionalen Radwegeverbindungen (s. Abb. 24). Dabei werden Haupt-, Neben- und Verbindungsrouten unterschieden. Hauptrouten haben dabei eine höhere Bedeutung als Nebenrouten. Als Verbindungsrouten werden die Verbindungen in die Städte und Kreise außerhalb des REGIONALE-Gebietes bezeichnet, damit die Radwegeverbindungen über die Kreisgrenzen hinaus in andere Regionen weitergeführt werden können. Details sind im Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ beschrieben.



Abbildung 23: Beschildertes Radwegenetz im OBK



Abbildung 24: Zielnetz gemäß Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“

In den letzten Jahren gab es mehrere Projektansätze zur Schließung von Lücken im Radwegenetz des Oberbergischen Kreises. Dazu zählen Verbindungen wie Wipperfürth in Richtung Halver (L 284/K 30), Wiehl – Gummersbach, Waldbröl – Nümbrecht (Anbindung an das Schulzentrum/K 28) sowie Morsbach Richtung Wissen (L 326/L 336). Weiterhin gibt es eine Machbarkeitsstudie für eine Alltagsradverbindung zwischen Gummersbach und Marienheide sowie für eine touristische Radverbindung zwischen den beiden kreisangehörigen Kommunen.

Allen Planungen gemein ist, dass die Planung von Radverkehrsverbindungen und die Schaffung von Radinfrastruktur, insbesondere von z. B. kombinierten Geh- und Radwegen an klassifizierten Straßen oder Radfahrstreifen, sehr langwierig ist. Ein Grund ist die kleinteilige Eigentümerschaft, was den Grunderwerb häufig erschwert. Zusätzlich sind an den Straßen kaum vorhandene Flächen im Eigentum des Kreises oder der kreisangehörigen Kommunen. Weitere Probleme entstehen durch hohe Kosten, die durch aufwändige Brückenbauwerke oder umfangreiche Erdbewegungsarbeiten entstehen, um in der topografisch bewegten Region einen Radweg zu bauen. Nicht zuletzt steht der Natur- und Landschaftsschutz häufig der Schaffung von Radinfrastruktur entgegen, da z. B. steigungsarme, attraktive Radwege entlang der Flussläufe nicht mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes in Einklang zu bringen sind.

Der Oberbergische Kreis hat dabei nur bei den Kreisstraßen als Straßenbaulastträger einen direkten Einfluss auf die Schaffung von Radwegen. Ein Großteil der klassifizierten Straßen, die die Kommunen verbinden oder auch in benachbarte Kreise oder Städte führen, liegen in Straßenbaulast des Landesbetriebes Straßen (Straßen.NRW). Auf die Priorisierung, wo an den Landes- und Bundesstraßen wann ein straßenbegleitender Radweg gebaut wird, hat der Oberbergische Kreis unmittelbar keinen Einfluss.

4.6 Potenzialanalyse

Mit der Potenzialanalyse wird die zukünftige Verkehrsentwicklung und -erzeugung basierend auf demografischen sowie siedlungsstrukturellen Veränderungen abgeschätzt. Hierbei werden unter anderem die Entwicklungen von Wohn- und Gewerbeflächen berücksichtigt, die eine wesentliche Rolle in der Entwicklung der Verkehrsströme spielen können sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Interkommunale Infrastrukturprojekte werden ebenfalls einbezogen, da neue und verbesserte Verbindungen zwischen Gemeinden oder überregional die Verkehrsnachfrage verändern können. Prognosen zur Pendlerentwicklung sowie zur Anzahl der Beschäftigten liefern wertvolle Hinweise auf mögliche Veränderungen im Pendelverkehr und der Nutzung von Verkehrsmitteln. Darüber hinaus werden auch Wirtschafts- und Güterverkehrsprognosen gemäß des Bundesverkehrswegeplans herangezogen, um die Auswirkungen der wirtschaftlichen Entwicklung auf den Verkehr zu verstehen.

Zusammenführend wird aus diesen Erkenntnissen die CO₂-Bilanz berechnet, die die zu erwartenden verkehrsbedingten Emissionen abbildet. Dabei wird untersucht, wie sich die geplanten Verkehrsstrukturen auf den CO₂-Ausstoß auswirken und welche Potenziale vorhanden sind, um die verkehrsbedingten Emissionen zu reduzieren. Dazu werden die Möglichkeiten zur Verlagerung vom MIV auf den

Umweltverbund realistisch abgeschätzt. Dies umfasst insbesondere die Stärkung des ÖPNV und des Radverkehrs, ohne dass es dabei zu einer „Kannibalisierung“ zwischen den Verkehrsträgern kommt.

Das Hauptziel der Potenzialanalyse ist es, die Ergebnisse aus der Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse sowie der Analyse der verschiedenen Verkehrsarten zu nutzen, um die künftigen Herausforderungen im Verkehrswesen zu bewerten und gleichzeitig eine fundierte Grundlage für die Entwicklung von Zielen, Handlungsfeldern, Themen und Maßnahmen auf Basis vorhandener Potenziale zu schaffen.

Zukünftige Veränderungen des Verkehrsaufkommens

Die verkehrliche Entwicklung im Oberbergischen Kreis wird in den kommenden Jahren voraussichtlich von verschiedenen Faktoren beeinflusst, die zu einer Veränderung des Verkehrsaufkommens führen könnten.

Ein zentraler Faktor für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist die Bevölkerungsstruktur, deren Veränderungen maßgeblichen Einfluss auf die Mobilitätsbedürfnisse hat. Aufgrund des demografischen Wandels ist mit einer teilträumig differenziert ausgeprägten Bevölkerungsentwicklung zu rechnen. Dies führt auf der einen Seite zu einem Rückgang des Verkehrsaufkommens aufgrund geringerer Einwohnerzahlen. Zunehmende Einpersonenhaushalte und die Diversifizierung der Arbeits- und Freizeitgestaltung gleichen diese Effekte aber wieder aus. Die sinkende Anzahl Erwerbstätiger sowie die steigende Anzahl von vitaleren Rentnerinnen und Rentnern schwächt die Verkehrsspitzen im lokalen Pkw-Verkehr ab. Gleichzeitig ist in den nächsten Jahren mit einer Zunahme der Schülerzahlen für Grund- und weiterführende Schulen zu rechnen, die sowohl den ÖPNV als auch die Nahmobilität an Schulen beeinflussen, sodass Lösungsmöglichkeiten für die Herausforderungen gefunden werden müssen. Es könnte auch dazu kommen, dass die zurückgelegten Wege steigen, da wohnortnahe Standorte der Daseinsvorsorge geschlossen werden und so weitere Wege in Kauf genommen werden müssen, wenn die Gesamtbevölkerung sinkt. Wichtige Faktoren zur zukünftigen Verkehrsvermeidung sind daher die Sicherstellung der Daseinsvorsorge vor Ort oder durch mobile Angebote. Auch zu berücksichtigen ist das Thema Migration. Hierdurch können sich kurzfristige Bevölkerungszuwächse ergeben, sodass nicht generell ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert werden kann.

Neben der Bevölkerungsentwicklung sind auch wirtschaftliche Dynamiken und die Flächenentwicklung entscheidende Faktoren, die das künftige Verkehrsaufkommen im Oberbergischen Kreis beeinflussen. Eine Veränderung des Verkehrsaufkommens könnte durch die Weiterentwicklung von Wohn- und Gewerbeflächen entstehen. Fehlende Flächen- und Bestandsentwicklung sind dabei ein Risiko für den Zuzug in die Region. Dies kann in Kombination mit der Überalterung den Fachkräftemangel für oberbergische Firmen verschärfen, wenn es nicht gelingt, Arbeitskräfte aus anderen Kreisen und Kommunen zu akquirieren. Entsprechend könnte es sogar mehr Pendelnde und damit mehr Verkehrsaufkommen geben als aktuell.

Zusätzlich wird der Liefer- und Güterverkehr weiter zunehmen, bedingt durch den anhaltenden Boom des Online-Handels und die damit verbundene, kleinräumige Logistik. Auch der Wirtschafts- und Güterverkehr des produzierenden Gewerbes wird zukünftig weiter leicht wachsen, solange die Verkehrsinfrastruktur

leistungsfähig bleibt. Hinzu kommen einige Betriebe im Oberbergischen Kreis, die Schwerlastverkehre durchführen (s. Abb. 8 in Kap. 3.2.2).

Derzeit ist eine zunehmende Diversifizierung der Lebensumstände der Bevölkerung zu verzeichnen. Flexible Arbeitszeitmodelle und zunehmende Freizeitverfügbarkeit sowie der Onlinehandel brechen lange gültige Mobilitätsstrukturen auf. Dies hat Auswirkungen auf die Pendlerbewegungen. Hier werden die Pendlerzeiten, besonders für Beschäftigte im Dienstleistungssektor weniger planbar. Durch den hohen Anteil des produzierenden Gewerbes im Kreis trifft dies eher auf die Verflechtungen in die Großstädte zu. Dagegen steigen mit mobilen Arbeitsinstrumenten die Anforderungen an die Nahmobilität, weil sich viele Wege in den Freizeitbereich und Erledigungen vor Ort verlagern. Für den Freizeitverkehr an den Wochenenden nehmen dagegen die Wegedistanzen und die Vielfältigkeit der Ziele zu.

Im Zusammenhang mit den derzeitigen Herausforderungen ist daher die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur von besonderer Bedeutung. Weiterhin ist, aufgrund mangelnder Flächenverfügbarkeit und aus Gründen der Nachhaltigkeit, mit einer Verdichtung der Nutzung im Bestand zu rechnen. Dies gilt sowohl im Gewerbe- als auch für Wohn- und Verkehrsflächen. Entsprechend ist z. B. die Anbindung von Gewerbebeständen auch für die zukünftige Leistungsfähigkeit der Wirtschaft von besonderer Bedeutung.

Zukünftige Veränderungen der Verkehrsmittelnutzung

Durch die Änderung des Verkehrsaufkommens wird ebenfalls eine Veränderung des Modal Split erwartet. Weiterhin wird im Folgenden aufgezeigt, welche Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund vorhanden sind. Hierbei wird auch die Länge der Wege berücksichtigt. Durch die Klassifizierung der Wege nach ihrer Länge können gezielte Maßnahmen für kurze, mittlere und lange Strecken abgeleitet werden.

In der Potenzialanalyse wird besonders die Betrachtung der Wegelängenklassen bis 10 km im MIV fokussiert. Diese Wegelängenkategorie ist von größter Bedeutung, da sie einen erheblichen Anteil an dem täglichen Verkehrsaufkommen ausmacht und somit das Potenzial zur Verlagerung auf den Umweltverbund erheblich beeinflusst. Gemäß der durchgeführten Haushaltbefragung erfolgen rund 68 % aller Wege auf einer Distanz bis 10 km (s. Abb. 25).

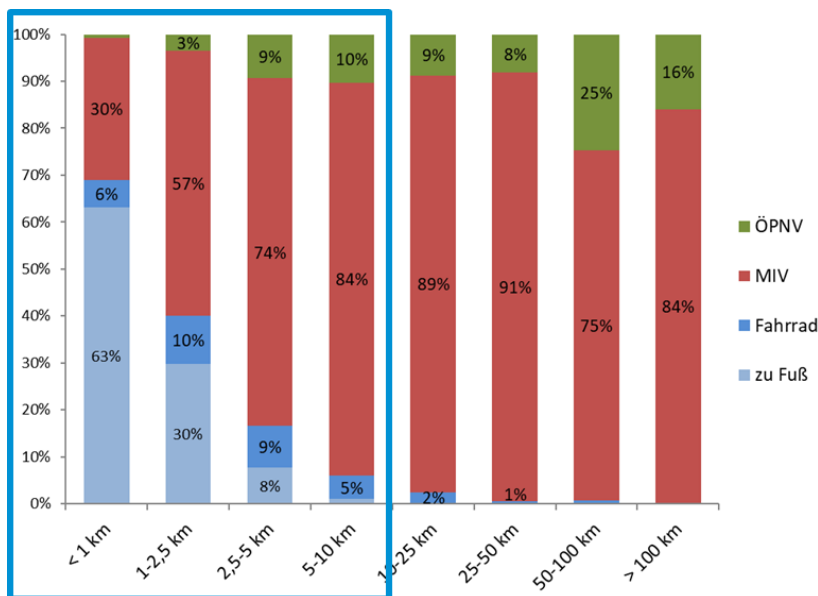


Abbildung 25: Modal Split OBK nach Wegelänge

Ein weiterer wichtiger Punkt ist die differenzierte Wegezweckbetrachtung, die eine Aussage zum Verlagerungspotenzial in Abhängigkeit vom Zweck der Wege ermöglicht. Die Ergebnisse zeigen, dass je nach Wegezweck das Potenzial zur Verlagerung unterschiedlich hoch oder niedrig ist. Diese differenzierte Betrachtung ermöglicht es, spezifische Strategien zu entwickeln, die auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten sind.

Der Wegezweck „Arbeit“ stellt mit einem Anteil von 27 % den häufigsten Wegezweck in der Region dar. Wird der Wegezweck „Geschäftlich“ mit 5 % noch dazu addiert, liegt der Wegezweck bei über 30 %. Der Anteil am MIV liegt hier bei 81 % (s. Abb. 26). Da viele Pendlerinnen und Pendler regelmäßig den Weg zur Arbeit zurücklegen, wird für diesen Wegezweck das Verlagerungspotenzial ermittelt.

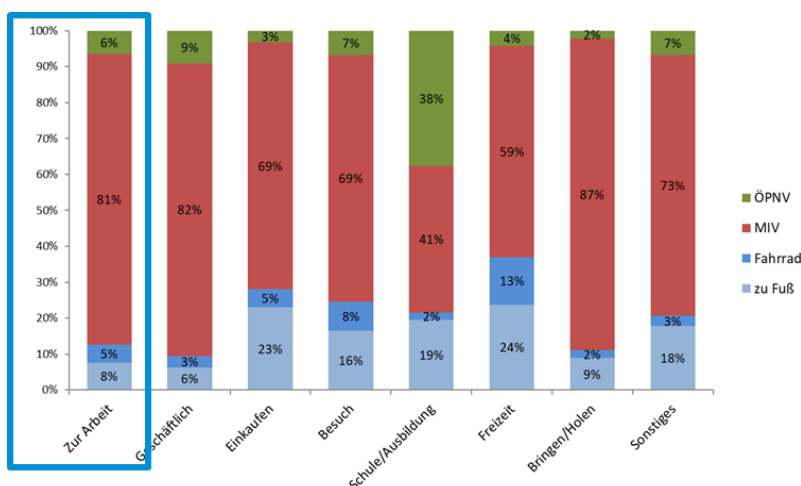


Abbildung 26: Modal Split OBK nach Wegezweck

Betrachtet wird die prozentuale Verlagerung, die ermittelt, wie viel Prozent der Wege bis 10 km mit dem Wegezweck „Arbeit“ potenziell auf den Umweltverbund umgeschichtet werden können.

Unabhängig von den Wegelängen und -zwecken hat die größte Altersgruppe im Oberbergischen Kreis den größten Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Altersstruktur zeigt, dass 2035 voraussichtlich die größte Altersgruppe zwischen 50 und 69 Jahre alt ist. Diese Alterskohorte besitzt eine hohe Pkw-Affinität, da der Führerscheinbesitz bei allen Geschlechtern zunehmend normal ist. Dies ist bei den heutigen Personen ab 60 Jahren noch nicht so.

CO₂-Emissionen und Klimaschutz: Prognose 2035

Ausgehend von der Kohärenz des Ziels einer Klimaneutralität (s. Kapitel 3.1) und den dargestellten mannigfaltigen Entwicklungen, die das Verkehrsaufkommen und den Modal Split beeinflussen können, liefert die Nullprognose für das Jahr 2035 eine Grundlage zur Bewertung der zukünftigen Emissionen im Oberbergischen Kreis. In der Nullprognose werden die CO₂-Emissionen im Jahr 2023 sowie die zukünftige Entwicklung der Emissionen bis zum Jahr 2035 beschrieben. Die Berechnung der CO₂-Emissionen erfolgt auf Grundlage der Haushaltsbefragung 2023 und dem in diesem Zuge ermittelten Modal Split. Die Nullprognose zeigt den Zustand 2035 auf, ohne dass zusätzliche Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ergriffen werden. Darauf aufbauend können dann weitere Potenziale ermittelt werden, die CO₂-Emissionen zu senken.

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 830.172 Wege pro Tag zurückgelegt,²¹ was zu einem erheblichen CO₂-Ausstoß führte. Der MIV trug dabei mit 474.424 Tonnen den größten Teil der Emissionen bei, während der ÖPNV deutlich weniger, nämlich 34.788 Tonnen - verursachte (s. Abb. 27).

Im Jahr 2035 wird erwartet, dass die CO₂-Emissionen im Oberbergischen Kreis aufgrund verschiedener Faktoren deutlich reduziert werden können. Zu den wesentlichen Einflussgrößen zählen technologische Fortschritte im Bereich der Motoren- und Antriebstechnologien, die zu erheblichen Einsparungen beim CO₂-Ausstoß führen. Diese Innovationen tragen dazu bei, dass sowohl der MIV als auch der ÖPNV effizienter und umweltfreundlicher werden. In Bezug auf die Emissionswerte werden für 2035 im motorisierten Individualverkehr 95 Gramm CO₂ pro Personenkilometer (Pkm) und im ÖPNV 45 Gramm CO₂ pro Personenkilometer (Pkm) erwartet. Im Vergleich zum Ist-Zustand von 2023, in dem der MIV 166 Gramm und der ÖPNV 75,5 Gramm CO₂ pro Pkm verursachte, bedeutet dies eine deutliche Reduzierung der Emission.

Ein weiterer wichtiger Faktor ist der von IT-NRW prognostizierte Bevölkerungsrückgang von etwa 6 %. Dieser führt wahrscheinlich zu einem geringeren Verkehrsaufkommen und weniger zurückgelegten Wegen. Insgesamt wird für 2035 eine Reduktion der CO₂-Emissionen um etwa 40 % erwartet. Dies ergibt sich aus einem Zusammenspiel von verbesserten Motorentechnologien und einer potenziellen Abnahme der Verkehrsdichte.

²¹ Quelle: Oberbergischer Kreis (2024): Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis 2023.

CO₂-Aufkommen pro Jahr in Tonnen

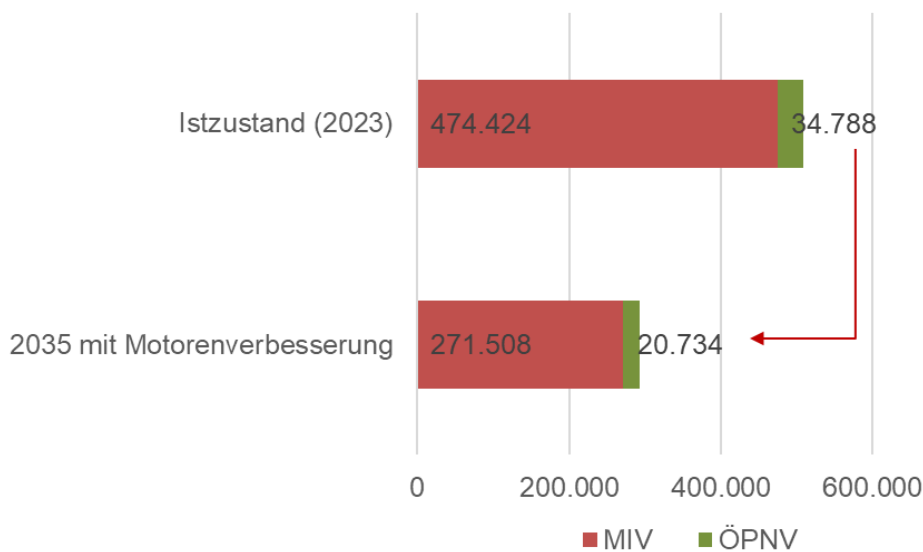


Abbildung 27: CO₂-Bilanz 2023 und 2035

Für den Oberbergischen Kreis besteht somit eine solide Perspektive zur Reduktion der CO₂-Emissionen. Viele dieser Faktoren werden aber durch externe Entwicklungen beeinflusst und unterliegen übergeordneten Entscheidungsebenen. Dennoch muss der Prozess auch auf der Handlungsebene des Kreises und der Kommunen begleitet werden, da viele Rahmenbedingungen eine Umsetzung vor Ort erfordern. Diese Ableitung aus Potenzialen und Handlungsnotwendigkeiten der aktuellen Herausforderungen ist nachfolgend für die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes dargestellt und Grundlage für die Beschlussfassung der Ziele des Konzeptes.

Straße/MIV

Neben den demografischen Veränderungen spielen auch technologische Entwicklungen (s. Kap. 1.1) eine wesentliche Rolle, die Einfluss auf die zukünftige Nutzung des motorisierten Individualverkehrs und die Straßeninfrastruktur haben. Bis 2035 erfordert dies unter Umständen auch Anpassungen bei der Straßeninfrastruktur aufgrund veränderter Anforderungen zum Beispiel für autonom fahrende Fahrzeuge. Weiterhin besteht das Potenzial, die Personenkilometer im privaten Pkw zu reduzieren. Dafür kann die Erhöhung des Besetzungsgrades der Pkw eine mögliche Lösung sein.

ÖPNV und SPNV

Während technologische Entwicklungen den motorisierten Individualverkehr beeinflussen, könnten gleichzeitig Verbesserungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dafür sorgen, dass der SPNV eine attraktive Alternative für längere Wegstrecken wird. Das zentrale Infrastrukturprojekt im Oberbergischen Kreis ist die geplante Elektrifizierung und der Ausbau der Oberbergischen Bahn zur S 15. Diese Bahnverbindung soll perspektivisch im 20-Minuten-Takt verkehren und die Strecke zwischen Marienheide – Köln Hbf – Köln Süd – Kall bedienen. Hierdurch

bestünde eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV), insbesondere in das Oberzentrum Köln. Gleichzeitig könnte es mittelfristig eine Perspektive zur Prüfung einer möglichen Reaktivierung der Wiehlalbahn geben, die Einfluss auf eine Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes nach 2035+ haben wird. Der ÖPNV hat sich gemäß der Umsetzung des Nahverkehrsplans auf den Hauptachsen und im westlichen Kreisgebiet verbessert. Weitere Potenziale zeigt die nun folgende Potenzialanalyse ÖPNV auf.

Bei der Betrachtung des Verlagerungspotenzials vom MIV auf den ÖPNV, beispielhaft für den Wegezweck Arbeit, wird festgestellt, dass auf ÖPNV-Achsen mit einem sehr guten Taktangebot von mindestens 60 Minuten und mindestens 32 Fahrten pro Tag, das Verlagerungspotenzial sehr gut ist.

Auf Achsen mit einem guten Taktangebot, das einen 60-Minuten-Takt und mindestens 16 Fahrten pro Tag umfasst, bietet sich ein gutes Verlagerungspotenzial. Hier kann durch gezielte Maßnahmen und Verbesserungen ebenfalls eine Steigerung der Nutzung des ÖPNV erreicht werden.

Auf Achsen mit einem mittleren Taktangebot von 60 bis 120 Minuten und weniger als 16 Fahrten pro Tag wird das Verlagerungspotenzial als mittel eingestuft. Diese Achsen stellen eine Herausforderung dar, da die geringere Frequenz und die längeren Wartezeiten weniger Anreiz bieten, den ÖPNV zu nutzen. Hieraus ergibt sich die Handlungsoption die etablierten Hauptachsen im ÖPNV weiter zu verbessern und diesen Vorrang vor Linien des Sekundär- und Tertiärnetzes mit weniger hohem Verlagerungspotenzial einzuräumen. Diese Chance zur Erhöhung der Verlagerungen von MIV-Wegen auf den ÖPNV liegt in der Verbesserung des Busangebots auf den Hauptachsen. Durch die Erhöhung der Taktfrequenzen und die Optimierung der Fahrpläne kann der ÖPNV für Pendlerinnen und Pendler attraktiver gestaltet werden.

Derzeit sind die Hauptachsen im Oberbergischen Kreis qualitativ unterschiedlich gut ausgeprägt. Gute ÖPNV-Angebote sind beispielsweise im Raum Gummersbach - Bergneustadt oder im Raum Lindlar zu finden. Andere Hauptachsen, weisen noch hohe Potenziale für ÖPNV-Nutzer auf, da die darauf stattfindenden Pendlerwege aktuell häufig im MIV zurückgelegt werden. Für diese Relationen ergeben sich aufgrund der bisher nicht gedeckten Nachfrage oder dem fehlenden Angebot hohe Verlagerungspotenziale, wenn ein qualitatives ÖPNV-Angebot geschaffen bzw. ein vorhandenes aufgewertet wird. Hierzu zählen z. B. neue Verbindungen im Aggertal, die Weiterentwicklung der Linie 336, verbesserte Erschließung oder Ortsverkehre in Radevormwald sowie die Anbindungen von Gewerbegebieten, wie beispielsweise Reichshof-Wenrath. Diese Potenzialräume und -relationen für den ÖPNV sind in orange in Abbildung 28 dargestellt:



Abbildung 28: Potenzialräume und -relationen ÖPNV

Der Ausbau des öffentlichen Verkehrsangebotes bietet eine vielversprechende Alternative zum MIV, während gleichzeitig die Anforderungen an den ÖPNV in ländlichen Gebieten bedacht werden müssen, um auch dort eine adäquate Versorgung sicherzustellen. Die Entwicklung des ÖPNV sollte sich bedarfsgerecht an der Bevölkerungsstruktur bis 2035 ausrichten. Hierbei sind mittelfristig sowohl steigende Schülerzahlen, aber auch ein prognostizierter Bevölkerungsrückgang zu berücksichtigen. Bei einer hohen Pkw-Verfügbarkeit der großen Alterskohorten in vielen oberbergischen Kommunen ist in Frage zu stellen, inwiefern die klassische Anbindung der Dörfer und Weiler mit dem ÖPNV-Linienbus verhältnismäßig und wirtschaftlich tragfähig ist. Wie Abb. 28 aufzeigt, müssen insbesondere für die derzeit gering erschlossenen Räume mit wenig Fahrgastpotenzial eventuell neue ÖPNV-Lösungen gefunden oder der ÖPNV in besonders schwach besiedelten und nachgefragten Räumen zurückgenommen werden.

Gleichzeitig sind die Lastspitzen des ÖPNV für den Schülerverkehr weiter vorhanden, wodurch hohe Vorhaltekosten für Personal und Fuhrpark fortbestehen. Obwohl eine Abbindung der Siedlungsbereiche durch den ÖPNV weitestgehend vermieden werden sollte, werden die Herausforderungen zwischen Flächenbedienung und Leistungsoptimierung noch zunehmen. Entsprechend ist für den Oberbergischen Kreis eine bedarfsgerechte Anbindung der Ortschaften weiterhin wichtig. Hierzu können Angebote wie monti weiterhin sehr gut beitragen, während aber auch Alternativen zu entwickeln und zu etablieren sind. Die vielfältigen Verkehrsbeziehungen, die sich aus der Haushaltsbefragung ergeben haben, sprechen dafür, das Angebot von monti weiterzuentwickeln. Hierzu können verbesserte Verkehrsverknüpfungen zu den starken Hauptachsen aufgebaut werden. Gleichzeitig sollten in monti-Bediengebieten weitere ÖPNV-Angebote im Sekundär- und Tertiärnetz zur Vermeidung von Doppelstrukturen geprüft werden.

Zudem sind Lösungen für den Schülerverkehr zu finden und die Zugänglichkeit zum leistungsfähigen ÖPNV-Netz zu den Hauptachsen zu verbessern. Die Identifikation und Umsetzung dieser Verbesserungsmaßnahmen sind entscheidend, um das Potenzial des ÖPNV im Quell- und Zielverkehr optimal auszuschöpfen und eine nachhaltige Mobilität in der Region zu fördern.

Radverkehr

Neben dem ÖPNV wird auch das Verlagerungspotenzial auf den Radverkehr untersucht. Infrastrukturell sind derzeit keine größeren Radverkehrsprojekte kurz vor der Umsetzung. Es gibt verschiedene Konzepte und Projekte mit guten Ansätzen, allerdings ist aktuell die Umsetzung von Radverkehrsinfrastrukturprojekten sehr langwierig und schwierig (siehe Kap. 4.5), sodass ohne zusätzliche Maßnahmen nicht von einer Steigerung des Radverkehrsanteils (aktuell 3 % Fahrrad, 3 % E-Bike und Pedelec)²² ausgegangen werden kann. Eine Verlagerung von MIV-Verkehr auf den Radverkehr würde nicht nur zur Senkung der CO₂-Emissionen beitragen, sondern auch eine individuelle Fortbewegung ermöglichen, die der dispersen Siedlungsstruktur des Oberbergischen Kreises entgegenkommt. Zu-

²² Quelle: Oberbergischer Kreis (2024): Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis 2023.

sätzlich ist zu berücksichtigen, dass E-Bikes und Pedelecs noch nicht für alle Bevölkerungsgruppen erschwinglich sind, die Nutzung von klassischen Fahrrädern im Oberbergischen Kreis aber häufig nur für sehr sportliche Bevölkerungsgruppen sinnvoll ist aufgrund der bergigen Topografie.

Insgesamt zeigen sich signifikante Potenziale für eine Verlagerung vom MIV auf das Fahrrad für den Wegezweck Arbeit, insbesondere auf sehr kurzen Wegen bis 2,5 km, wo das Verlagerungspotenzial als sehr hoch eingeschätzt wird. Auch auf kurzen Wegen bis 5 km ist das Potenzial zur Verlagerung hoch, während auf mittellangen Wegen bis 10 km das Verlagerungspotenzial als mittel eingestuft wird. Diese Differenzierung ist wichtig, um gezielt Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs planen zu können und ressourcenschonend Radinfrastruktur zu entwickeln.

Innerhalb des Oberbergischen Kreises gibt es einige Relationen, die ein sehr hohes bis hohes Verlagerungspotenzial aufweisen. Dabei haben sowohl Wege zwischen Ortsteilen einer Gemeinde oder Stadt im Kreis ein hohes Verlagerungspotenzial als auch Wege zwischen verschiedenen Kommunen des Kreises.

Auf Wegen aus dem Kreisgebiet in umliegende Kommunen zeigt sich in erster Linie ein mittleres Verlagerungspotenzial für den Radverkehr. Dies liegt vor allem in den längeren Distanzen von bis zu 10 km und darüber hinaus. Daher wird der Radverkehr im (Außen-)Pendelverkehr zwar eine Rolle spielen, jedoch nicht zu einer signifikanten Größe avancieren. Aufgrund dessen ginge die Entwicklung von Radschnellverbindungen mit eigenständigen und sehr breiten Radwegen an dem Bedarf im Oberbergischen Kreis vorbei. Zudem muss für eine solche Entwicklung ein Potenzial von mind. 2.000 Radfahrenden täglich vorliegen. Solche Dimensionen sind im Oberbergischen Kreis derzeit nicht vorhanden, weshalb die Umsetzung von Radschnellwegen (gem. Vorgaben des Landes NRW) im Kreisgebiet nicht empfehlenswert ist.

Eine Begründung für das Verlagerungspotenzial bis ca. 10 km Wegelänge liegt in dem bereits vorhandenen hohen Radverkehrsanteil, der jedoch überwiegend im Freizeitverkehr zu finden ist. Laut vorliegender Daten entfallen 8 % der Wege auf Besuche und 13 % auf Freizeitaktivitäten. Diese Zahlen zeigen, dass das Radfahren bereits in der Freizeit etabliert ist, jedoch weniger im Alltagsverkehr.

Für den Oberbergischen Kreis ist dabei das Zusammenspiel von Alltags- und Freizeitverkehr von hoher Bedeutung. Aufgrund der hohen Aufwände zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist die konzeptionelle Trennung von Alltags- und Freizeitradfahrten aufzulösen und in der Umsetzung einheitlich zu denken; insbesondere bei der Bildung von Lückenschlüssen und innerörtlichen Verkehren. Die Schwierigkeiten in der Umsetzung werden mit sich verschärfenden Fachkräftemangel und Finanzierungsmöglichkeiten weiter zunehmen, weshalb die Umsetzung von Planungs- und Bauleistungen durch externe, verwaltungsnahe Institutionen empfehlenswert ist. Ein zentraler Faktor ist die kleinräumige Verbesserung des Radverkehrs und die Anwendung verkehrsrechtlicher Potenziale. Diese sind vorwiegend Aufgaben der Kommunen. Der Oberbergische Kreis kann hierbei eine unterstützende Rolle übernehmen und insbesondere bei interkommunalen Radwegeverbindungen tätig werden.

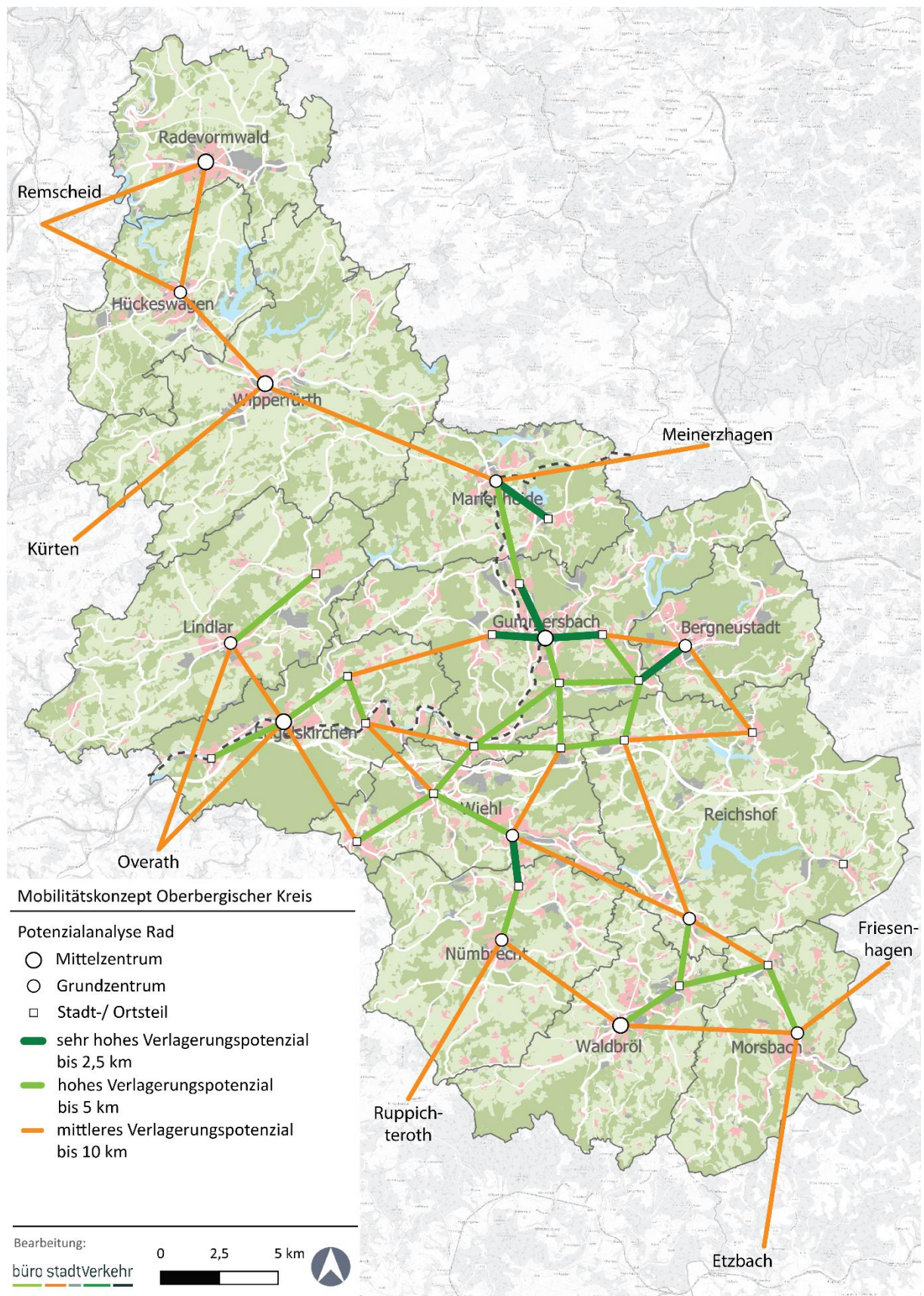


Abbildung 29: Potenzialanalyse Radverkehr

Durch die gezielte Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, wie etwa den Ausbau sicherer Radwege und Abstellmöglichkeiten an den dargestellten Relationen, kann der Radverkehrsanteil am Gesamtverkehr erheblich gesteigert werden. Zudem erhöht sich durch diese Maßnahmen das Potenzial zur Nutzung der Bahntrassenradwege im Kreisgebiet, die bereits etabliert sind. Weiterhin ist hierbei der Anschluss an regional bedeutsame Radwege empfehlenswert, womit sowohl der Alltags- als auch der Freizeitradverkehr profitiert. Beispiele sind der Siegtalradweg in Wissen über Morsbach oder das Radwegenetz der Stadt Wuppertal (langfristige Durchgängigkeit zur Nordbahntrasse) über Radevormwald.

Multimodalität

Der Oberbergische Kreis als ländlicher Raum erfordert die Zurücklegung weiterer Wege als in städtisch verdichteten Bereichen. Um den Ausbau der RB 25 zur S-Bahn für größere Teile des Kreises als echte Alternative zum Pkw zu gestalten, braucht es attraktive und einfach nutzbare Umsteigepunkte zwischen den Mobilitätsformen Pkw, ÖPNV und Radverkehr. Hier gibt es gute Konzepte, aber die Umsetzung ist auch hier erschwert (s. Kap. 4.4), sodass aktuell nur für wenige Personengruppen die Nutzung mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg eine attraktive Option ist.²³ Gleichzeitig ist zukünftig die verbesserte Echtzeitinformation zur Vernetzung solcher Verkehrsarten anzustreben, die möglichst alle in einer oder wenigen Anwendungen zu finden sein sollten.

Kommunikation und Netzwerke

Bei der Betrachtung der Netzwerkstrukturen der oberbergischen Verwaltung und der kreisangehörigen Kommunen sowie weiterer Institutionen ist zu prognostizieren, dass bis 2035 der Bedarf mobilitätsbezogener Austauschformate steigen wird. Aufgrund derzeitig differenzierter, oft kleinteiliger Zuständigkeiten und bürokratischer Hindernisse gestalten sich gemeinsame Projekte in der Infrastrukturentwicklung weiterhin schwierig. Dies bindet personelle, wie finanzielle Ressourcen, die nicht zielführend für die Entwicklung des Kreises oder der Kommunen eingesetzt werden können und so zu einer Verschärfung der aktuell schon bestehenden Problemlagen (s. Kap. 4) führen könnten. Die negativen Folgen für die oberbergische Wirtschaft und damit mittelfristig für die gesamte Bevölkerung werden bereits beschrieben (s. Kap. 4.3).

Dagegen ist das Potenzial für Verbesserungen der Abläufe durch fachgerechte und optimierte Austauschformate hoch. Neben der Kenntnis von Entwicklungen zur Vermeidung von Doppelarbeiten oder der Schaffung von Synergieeffekten, bedingen die aufgezeigten Entwicklungen bis 2035 eine intensive Zusammenarbeit aufgrund geringer werdender Ressourcen. Daneben ist es zunehmend wichtiger, die Maßnahmen und Entwicklungen auch zielgerichtet zu kommunizieren. Hierzu sind wiederum erhöhte Ressourceneinsätze notwendig, die zur Sensibilisierung der Umsetzung dienen sollten und gleichzeitig notwendig sind, um gesamtgesellschaftlichen Entwicklungen einer schwindenden Akzeptanz gegenüber Politik und öffentlicher Hand entgegenzuwirken.

²³ Quelle: Oberbergischer Kreis (2024): Haushaltsbefragung zur Mobilität im Oberbergischen Kreis 2023.

Potenzialanalyse

Kernaussagen im Überblick:

Die Potenzialanalyse schätzt die zukünftige Verkehrsentwicklung und mögliche Verlagerungspotenziale zwischen den Verkehrsmitteln ab. Der MIV wird auch zukünftig das wichtigste Verkehrsmittel bleiben, während Potenziale für mehr ÖPNV- und Radverkehr bestehen. Auch aufgrund der teilträumig differenzierten Bevölkerungsentwicklung werden sich tägliche Wege verändern und zurückgehen, wenngleich die Konzentration von Standorten der Daseinsvorsorge und eine Diversifizierung der Lebens- und Arbeitswelt neue Mobilitätsbedürfnisse erzeugen. Die Attraktivierung der Innenstädte und Nachverdichtungen sorgen für mehr kleinräumige Nahmobilität. Gleichzeitig wird eine Steigerung der Schülerzahlen prognostiziert und auch der Güterverkehr wird weiter ansteigen und benötigt dafür eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur.

Ein maßgebliches Infrastrukturprojekt ist der Ausbau der RB 25 zur S-Bahn bis 2040+, das bedeutende Auswirkungen auf die derzeitige Struktur im ÖPNV haben wird, in der Umsetzungsphase aber erstmal zu Herausforderungen führen wird. Potenziale zur Verlagerung von MIV-Fahrten auf den Umweltverbund ergeben sich besonders bei kurzen Distanzen (bis 10 km). Im Radverkehr gibt es signifikante Chancen, vor allem auf sehr kurzen Strecken (bis 2,5 km) und zeigt die Bedeutung kommunaler Radverkehrsentwicklung. Hierbei ist die Weiterentwicklung der Radinfrastruktur von besonderer Bedeutung.

Für den ÖPNV ergeben sich Potenziale durch die Verbesserung der ÖPNV-Angebote auf den Hauptachsen und die bessere Verknüpfung der Verkehre. Gleichzeitig sind gering genutzte Angebote in nachfrageschwachen Räumen kaum potenzialhebend weiterzuentwickeln. Für die Fläche sind daher Alternativen, wie monti bedeutsam. Durch die Attraktivierung von Angeboten im Umweltverbund oder eine Vermeidung von Verkehren lassen sich die CO₂-Emissionen deutlich reduzieren. Flankierend müssen Ansätze der Kommunikation und Zusammenarbeit verbessert werden, um Doppelarbeiten zu vermeiden und die geringer werdenden Ressourcen effizient einzusetzen.

4.7 SWOT-Analyse

Die SWOT-Analyse untersucht die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Mobilitätsinfrastruktur in der Region. Sie bietet einen umfassenden Überblick über die aktuellen Gegebenheiten und identifiziert Bereiche, in denen Verbesserungen möglich sind. Damit dient sie der Zusammenfassung der Bestands- und Grundlagenanalyse und ist Grundlage für die Zielformulierung des Mobilitätskonzeptes.

Stärken

Die Region profitiert von einer guten Anbindung an das überregionale Straßennetz, was sowohl für Pkw als auch für Lkw von Vorteil ist. Eine hohe Pkw-Besitzquote sichert eine Grundmobilität für die Bevölkerung. Die Nahmobilität ist in den kompakten Stadt- und Gemeindezentren ausgeprägt. Der tägliche Zugang zu wichtigen Zielen ist durch die hohe Pkw-Erreichbarkeit gewährleistet. Ergänzt wird dies durch regelmäßige Busfahrten zwischen den Gemeinden und Städten. Im ÖPNV herrscht eine hohe Verlässlichkeit und ein starker Fokus auf den Schülerverkehr vor. Weiterhin tragen Angebote wie monti oder Bürgerbusse als ergänzendes Angebot zur einer kleinräumigen ÖPNV-Erreichbarkeit bei.

Schwächen

Dennoch gibt es Schwachstellen im Mobilitätsangebot. Der zunehmende „Konkurrenzkampf“ um die knappe Ressource Fläche erschwert eine nachhaltige Entwicklung. Über 50 % der Wege bis zu einer Entfernung von 2,5 km werden weiterhin mit dem Pkw zurückgelegt, was den Umstieg auf den Umweltverbund erschwert. Die dispers verteilte Siedlungsstruktur macht ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot schwierig und die langen Fahrzeiten sowie Umstiege verschärfen dieses Problem. Zusätzlich verprellt die hohe Verspätungs- und Ausfallquote der RB 25 viele Pendler zum Umstieg. Auch die topografischen Gegebenheiten der Region erschweren den Ausbau von (Rad-)Verkehrsinfrastrukturen sowohl innerhalb als auch außerhalb der Kommunen.

Chancen

Im Bereich der Chancen zeigt sich das Potenzial der Region, durch den Einsatz von E-Bikes und Pedelecs auch in topografisch anspruchsvollen Gegenden die Fahrradmobilität zu fördern. Geplante Projekte wie die Errichtung von 34 Mobilstationen zur besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bieten weitere Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrs. Die Förderung von E-Mobilität und alternativen Antrieben stellt einen wichtigen Schritt zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes dar. Der Ausbau der RB 25 zur S-Bahn (bis 2040+) und die Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wiehlalbahn verdeutlichen den Willen zur nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Ein besonderes Augenmerk liegt auf der dauerhaften Etablierung des monti in weniger frequentierten Zeiten und Räumen als Ergänzung zum Linienbusbetrieb. Zudem wird die Schaffung eines attraktiven Wohn- und Arbeitsumfeldes durch den Ausbau der umweltfreundlichen Mobilitätsangebote als Schlüssel zur nachhaltigen Regionalentwicklung betrachtet.

Risiken

Den Risiken in der Mobilitätsentwicklung steht die demografische Entwicklung der Region voran. Der Rückgang der Fachkräfte sowie die Versorgungsinfrastruktur werden langfristig auch Auswirkungen auf die Mobilitätsangebote haben. Die geringe Verfügbarkeit des Pkw (1,43 Fahrzeuge gibt es durchschnittlich in oberbergischen Haushalten) erschwert die individuelle Entscheidung zum Umstieg auf den Umweltverbund genauso wie den Umbau der Straßeninfrastruktur für den Radverkehr oder ÖPNV. Die Region hat keine Planungshoheit über klassifizierte Straßen (mit Ausnahme der Kreisstraßen), was die Flexibilität und schnelle Umsetzung einschränkt. Finanzielle Engpässe und Personalmangel verschärfen die Situation weiter, während eine hohe Abhängigkeit von Fördermitteln langfristige Planungen erschwert.

STÄRKEN • Gute Anbindung für Pkw und Lkw an das überregionale Straßennetz • Gute Erreichbarkeit aller täglichen Ziele mit dem Pkw • Regelmäßige Busfahrten zwischen den Gemeinden und Städten • Ergänzung und Verbesserung des ÖPNV-Angebotes durch Bürgerbusse und den <u>monti</u> (bereits in drei Gemeinden/Städten) • SPNV-Anbindung (RB25) nach Köln	SCHWÄCHEN • „Konkurrenzkampf“ um das knappe Gut Fläche • Über 50 % der Wege bis 2,5 km werden mit dem Pkw zurückgelegt • Disperse Siedlungsstruktur erschwert ein attraktives, flächendeckendes ÖPNV-Angebot (Umstiege, lange Fahrzeiten) • Hauptnutzergruppe im ÖPNV sind Schülerinnen und Schüler • Hohe Verspätungs- und Ausfallquote der RB25 verprellt Pendlerinnen und Pendler • Topografische Gegebenheiten erschweren die Errichtung von Rad- und auch Fußverkehrsinfrastrukturen sowohl innerorts als auch außerorts
CHANCEN • Nutzung von E-Bikes und Pedelecs in topografisch anspruchsvollen Regionen • Errichtung von 34 Mobilstationen zur verbesserten Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes in Planung • Nutzung von E-Mobilität und anderer alternativer Antriebe • Ausbau der RB25 zur S-Bahn (2030+) und laufende Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der <u>Wiehltalbahn</u> • Dauerhafte Etablierung des <u>monti</u> in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage für den Linienbusbetrieb • Schaffung eines attraktiven Wohn-/ Arbeitsumfeldes durch Infrastrukturausbau/ -angebote im Umweltverbund und Verbesserung der Mobilitätsangebote (Abfederung der Folgen des demografischen Wandels)	RISIKEN • Demografischer Wandel verstärkt den Rückgang von Fachkräften, Versorgungsinfrastrukturen und damit von Mobilitätsangeboten • Hohe Pkw-Besitzquote (1,43) erschwert den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Kreis liegt über dem Bundesdurchschnitt) • Keine Planungshoheit an klassifizierten Straßen (Ausnahme Kreisstraßen) • Angespante Haushalts- und Personallage • Abhängigkeit von Fördermitteln

Abbildung 30: SWOT-Analyse

5. Ziele und Handlungsfelder

Das Mobilitätskonzept dient der strategischen Entwicklung und Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote und Infrastrukturen. Die Weiterentwicklung des Verkehrssektors ist integraler Bestandteil eines lebenswerten und wirtschaftlich starken Oberbergischen Kreises. Das gewünschte Ergebnis des Konzeptes ist es, realistische Zielvorstellungen mit abgestimmten Handlungsfeldern aufzuzeigen und somit den strategischen Rahmen für die daraus folgenden Potenziale zur Stärkung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel und -angebote zu setzen. Aus diesen Zielen wurden im nächsten Schritt konkrete Maßnahmen entwickelt.

Die Ziele und Handlungsfelder wurden auf Basis mehrerer Beteiligungsformate und Analyseprozesse abgeleitet. Die Veranstaltung und Beteiligungen zur Prozessbeginn dienten dazu, die Prioritäten festzulegen, ein breites Meinungsbild zu erfassen und mit dem Meinungsbild aus der Bürgerschaft (Haushaltsbefragung und Onlinebeteiligung) zu verschneiden und zu konkretisieren. Diese Befragung lieferte tiefere Einblicke in die Erwartungen und Bedürfnisse der Bürger und Bürgerinnen. Ergänzt wurde der Prozess durch einen Fachworkshop, in dem sich die Steuerungs- und Fachgruppe mit den bisher gewonnenen Erkenntnissen auseinandersetzte und die Handlungsfelder weiter spezifizierte. Auch die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse des bestehenden Zustands flossen in die Ableitung der Ziele und Handlungsfelder ein. Folgende Handlungsfelder wurden definiert:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Mobilität & Wirtschaft
- ÖPNV
- Radverkehr
- Multimodalität
- Kommunikation und Netzwerke

Zieleentwicklung des Mobilitätskonzeptes

Für jedes der abgeleiteten Handlungsfelder mussten für die Entwicklung der Maßnahmen konkrete Zielvorstellungen formuliert werden. Diese Zielvorstellungen bieten eine klare Orientierung für die Ausrichtung der Maßnahmen und tragen dazu bei, die erarbeiteten Schwerpunkte in der Praxis umzusetzen. Gleichzeitig sind die Ziele als Vorgabe für spätere Abwägungs- und Ermessensentscheidungen zur Priorisierung der Maßnahmen von Bedeutung, müssen aber auch zeitliche Variabilität und Anpassbarkeit gewährleisten.

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes gliedern sich in „rahmengebende und übergeordnete Ziele“ und „spezifische Ziele je Handlungsfeld“. Aufgrund der integrierten und raumübergreifenden Bedeutsamkeit der Mobilität sowie den aktuellen Rahmenbedingungen, haben sich viele allgemeingültige Ziele ergeben, die keinem Handlungsfeld konkret zugeordnet werden können. Diese resultieren u. a. auch aus bereits vorhandenen Konzepten und Studien (s. Kapitel 3.1). Abbildung 31 stellt dies in einem kompakten Schaubild dar.

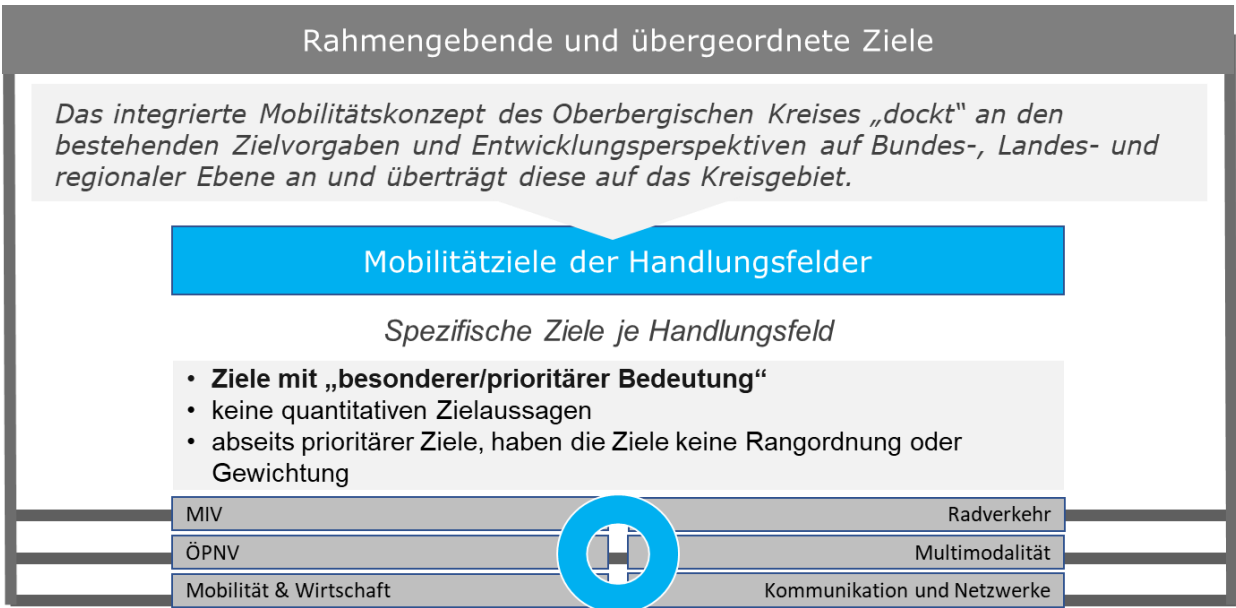


Abbildung 31: Ziele und Handlungsfelder für den OBK

Nachgeordnet wurden spezifische Ziele für jedes einzelne Handlungsfelder definiert. Diese haben sich aus den Herausforderungen, den Analyseergebnissen der Potenzialanalyse sowie den Ergebnissen der Beteiligungsverfahren ergeben. Die Maßnahmen dienen der Erreichung der übergeordneten und spezifischen Ziele.

Die „rahmengebende und übergeordnete Ziele“ und „spezifische Ziele je Handlungsfeld“ wurden im Sommer 2024 vom Kreistag beschlossen. Um die derzeitigen und zukünftigen Anforderungen, die an den Kreis gestellt werden, zu berücksichtigen, wurden darüber hinaus Ziele „mit besonderer/prioritärer Bedeutung“ konkretisiert. Gleichzeitig sind alle Ziele gleichberechtigt zu betrachten und sind durch keine quantitativen Zielgrößen belegt. Weiterführend werden die „rahmengebende und übergeordnete Ziele“ sowie „spezifische Ziele je Handlungsfeld“ dargestellt (s. Tab. 3).

Rahmengebendes und übergeordnetes Ziel	Erläuterung
Standort- und Lebensbedingungen im Oberbergischen Kreis stärken und zur Fachkräftesicherung beitragen	u. a. eine gute Anbindung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen für eine zukunftsfähige und wettbewerbsfähige Wirtschaft
Erreichbarkeit der Zentren verbessern und Versorgung vor Ort stärken	Orte der zentralen Daseinsvorsorge und der sozialen Teilhabe müssen für alle Bevölkerungsgruppen erreichbar sein. Erreichbare oder dezentrale Versorgungsmöglichkeiten reduzieren alltäglicher Wege für die Bevölkerung.
Siedlungsentwicklung und Mobilität gemeinsam denken	stärkere Fokussierung auf Flächenentwicklung (insbes. Wohnflächen) an leistungsfähiger Verkehrsinfrastruktur und Hauptachsen sowie stärkere Beachtung von Belangen klimaschonender Mobilität in der Bauleitplanung

Rahmengebendes und übergeordnetes Ziel	Erläuterung
MIV-Verkehre reduzieren, vermeiden, verlagern	u. a. allgemeine Verringerung der Wege sowie Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund
CO₂ im Mobilitätssektor reduzieren	Reduzierung von Treibhausgasemissionen bei allen Verkehrsträgern durch Stärkung des Umweltverbundes und Nutzung emissionsarmer/freier Antriebstechnologien
Verkehrsinfrastrukturen erhalten und sichern	Sicherung der Straßen- und Schieneninfrastruktur sowie weiterer Mobilitätsinfrastruktur – u. a. durch Unterstützung bei überörtlichen Verkehrswegen und Brückensanierungen
Mobilitätsangebote finanzierbar und leistungsfähig gestalten	
gemeinsame Nutzung vorhandener Infrastrukturen stärken	vorhandene Infrastruktur besser für alle Verkehrsteilnehmer nutzbar machen und Bestandsentwicklung vorhandener Relationen und Verkehrswege fokussieren („Ausbau vor Neubau“)
Gleichberechtigte Betrachtung der Verkehrsmittel fördern	Förderung der Betrachtung und Belange des Umweltverbundes – neben der Bedeutungshoheit des MIV, insbesondere bei Planverfahren der Stadtentwicklung oder Änderungen der Verkehrswege
Mobilitätsangebote erhalten und konzentrieren	vorhandene Angebote im Zusammenhang mit Kostensteigerungen, Ressourcen- und Personalmangel sichern und erhalten sowie Konzentrationsmöglichkeiten nutzen
Erhöhung der Nutzung des Umweltverbundes	

Tabelle 3: Übergeordnete Ziele und deren Erläuterungen im Rahmen des Mobilitätskonzepts

5.1 Ziele und Themen im Handlungsfeld MIV

Im Handlungsfeld MIV wurden zentrale Zielvorstellungen entwickelt, um eine nachhaltigere und effizientere Mobilität zu fördern. Ein wesentliches Ziel, wie es beispielsweise auch im Strategiepapier Mobilität der REGIONALE 2025 formuliert wurde, ist es, Alternativen zum Zweitwagen zu ermöglichen. Dadurch soll die Notwendigkeit eines zweiten Pkw verringert und gleichzeitig die Abhängigkeit vom privaten Auto reduziert werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Ausbau der E-Ladeinfrastruktur, um den Umstieg auf Elektrofahrzeuge zu erleichtern und den Anteil klimafreundlicher Mobilität zu erhöhen. Ein weiteres Ziel ist es, den regionalen Verkehrsfluss zu verbessern, um Staus und Verkehrsengpässe zu verringern und eine reibungslosere Mobilität zu gewährleisten. Dieses Ziel stammt aus dem Agglomerationskonzept

des Region Köln/Bonn e. V. Schließlich wird auch der Besetzungsgrad der Pkw in den Fokus genommen, um eine effizientere Nutzung der Fahrzeuge zu fördern und so den Verkehrsdruck zu mindern.



MIV

- **Alternativen zum Zweitwagen ermöglichen**
- **Reduzierung der MIV-Wege auf kurzen Distanzen und in die Hauptziele im Pendlerverkehr**
- regionalen Verkehrsfluss verbessern
- Ausbau der Elektromobilität
- Besetzungsgrad der Pkw erhöhen

Themen im Handlungsfeld

- Carsharing
- Elektromobilität/Alternative Antriebe
- Kreisstraßen

5.2 Ziele und Themen im Handlungsfeld Mobilität und Wirtschaft

Im Handlungsfeld Mobilität und Wirtschaft wurden zentrale Zielvorstellungen formuliert, um die Anbindung von Wirtschaftsstandorten zu optimieren und den Austausch von Waren zu fördern. Ein wichtiges Ziel, das aus dem Agglomerationskonzept der Region Köln/Bonn e. V. hervorgeht, ist die Sicherstellung und Verbesserung des Waren- und Lieferverkehrs, um die logistischen Abläufe effizient zu gestalten und die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen zu erhöhen. Ein weiterer Fokus, wie in der Potenzialanalyse beschrieben, liegt auf der Verbesserung der Erreichbarkeit der Gewerbestandorte durch den Umweltverbund, sowohl für Unternehmen als auch für ihre Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen. Dies soll dazu beitragen, dass die Standorte attraktiver werden und die Anreise mit dem Umweltverbund erleichtert wird. Das betriebliche Mobilitätsmanagement soll ebenfalls gestärkt werden, um Unternehmen dabei zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätslösungen für ihre Mitarbeitenden zu entwickeln. Hierbei sind gezielte Maßnahmen und Angebote gefragt, die die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel fördern.

Darüber hinaus ist es von Bedeutung, geeignete Rahmenbedingungen für autonome Mobilitätslösungen zu schaffen, um innovative Verkehrsangebote zu integrieren und die Möglichkeiten für Unternehmen zu erweitern. Diese Aspekte tragen dazu bei, die Mobilität im wirtschaftlichen Bereich nachhaltig zu optimieren

und zukunftsweisende Ansätze zu fördern, wie im Kapitel Megatrends skizziert wurde.



Mobilität & Wirtschaft

- **Verbesserung der Rahmenbedingungen für Waren- und Lieferverkehre**
- **Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur**
- **bessere Erreichbarkeit der Gewerbestandorte durch den Umweltverbund**
- betriebliches Mobilitätsmanagement stärken
- Rahmenbedingungen für autonome Mobilitätslösungen schaffen

Themen im Handlungsfeld

- Waren- und Güterverkehr
- Beschäftigten- und Kundenverkehre
- Ausbau Güterumschlag Schiene-Straße
- Autonome Wirtschaftsverkehre und -abläufe

5.3 Ziele und Themen im Handlungsfeld ÖPNV

Für das Handlungsfeld ÖPNV wurden klare Zielvorstellungen formuliert, um den öffentlichen Verkehr zukunftsfähig zu gestalten und die Mobilitätswende voranzutreiben. Ein zentrales Ziel ist die Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten, wie beispielsweise im Projekt Zukunft monti, das flexible Mobilitätslösungen in den Fokus nimmt, um die Bedürfnisse der Bevölkerung noch besser zu erfüllen. Ein weiterer wichtiger Schwerpunkt liegt auf der Sicherstellung und Stärkung der bestehenden ÖPNV-Leistungen, um das aktuelle Angebot zu erhalten und auszubauen. Zudem wird die Priorisierung der Hauptverkehrsachsen mit dem Standard-Linienverkehr vor der weiteren Flächenerschließung angestrebt, um den öffentlichen Verkehr in stark frequentierten Bereichen zu optimieren und die Effizienz zu steigern. Beide Ziele basieren auf den Erkenntnissen der Potentialanalyse, des Agglomerationskonzepts der Region Köln/Bonn e. V. sowie des Landesentwicklungsplans. Die Verbesserung der Zuverlässigkeit und des Taktangebotes ist ebenfalls ein zentrales Anliegen, um die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und den Fahrgästen einen verlässlichen und verdichteten Fahrplan zu bieten. Zudem soll die Zugänglichkeit zum ÖPNV für alle Menschen verbessert werden, um Barrieren abzubauen und neue Nutzergruppen zu erschließen.

Ein weiteres Ziel ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur, insbesondere im Hinblick auf die Strecke der RB 25, um die Anbindung und Kapazitäten im SPNV zu erweitern. Auch der Einsatz emissionsfreier Busse wird gefördert, um den ÖPNV

umweltfreundlicher zu gestalten und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Schließlich soll durch das Schaffen von Rahmenbedingungen für autonome Mobilitätslösungen der Weg für innovative Verkehrskonzepte geebnet werden, die zukünftig eine wichtige Rolle im Mobilitätsmix spielen könnten. Dieses Ziel basiert auf der EU-Richtlinie „Clean Vehicle Directive“.



ÖPNV

- **Sicherstellung des derzeitigen ÖPNV-Linienangebotes**
- **Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten (Zukunft monti)**
- **Hauptachsen stärken und qualifizieren**
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- Ausbau der Schieneninfrastruktur
- Einsatz emissionsfreier Busse fördern
- „Schulverkehrslinien“ grundsätzlich strukturieren
- bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung
- Rahmenbedingungen für autonome Mobilität schaffen

Themen im Handlungsfeld

- Weiterentwicklung des ÖPNV
- monti
- Ausbau Oberbergische Bahn
- Reaktivierung Bahntrassen für den SPNV
- Emissionsfreie Busse
- Schülerverkehr im ÖPNV
- Taxigewerbe
- Zukunft Bürgerbusse
- Freizeitverkehr im ÖPNV
- Autonomes Fahren im ÖPNV

5.4 Ziele und Themen im Handlungsfeld Radverkehr

Im Handlungsfeld Radverkehr wurden wesentliche Zielvorstellungen formuliert, um die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zu fördern und die Rahmenbedingungen zu verbessern. Ein zentrales Ziel besteht darin, die Sicherheit im Radverkehr zu verbessern, um das Sicherheitsgefühl der Radfahrenden zu stärken und Unfälle zu reduzieren.

Darüber hinaus soll die Radwegeinfrastruktur ausgebaut werden, um ein zusammenhängendes und qualitativ hochwertiges Netz an Radwegen zu schaffen. Dadurch wird die Attraktivität des Radfahrens erhöht und die Nutzung gefördert. Darüber hinaus soll Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombiniert werden. Durch die Integration sollen sowohl Pendelnde als auch Freizeitnutzende von einer verbesserten Radinfrastruktur profitieren, was zu einer höheren Akzeptanz und Nutzung des Fahrrads führen kann, wie es in der Potentialanalyse dargestellt wurde.



Radverkehr

- **Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern**
- **Umsetzung in Planung befindlicher Maßnahmen unterstützen**
- Sicherheit im Radverkehr verbessern
- Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombinieren
- Umsetzung des „Regionales Radwegeinfrastrukturkonzept“

Themen im Handlungsfeld

- Touristische Radmobilität
- Kreisweites E-Bike-Verleihsystem
- Umsetzung des Konzeptes „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“
- Monitoring Radverkehr

5.5 Ziele und Themen im Handlungsfeld Multimodalität

Im Handlungsfeld Multimodalität wurden zentrale Zielvorstellungen entwickelt, um eine bedarfsgerechte und nachhaltige Kombination verschiedener Verkehrsmittel zu fördern. Ein wesentliches Ziel besteht darin, die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsträger zu erleichtern, um die Mobilität der Bürger und Bürgerinnen zu verbessern und umweltfreundliche Optionen zu stärken. Dieses Ziel basiert auf den Grundlagen der Agenda für mehr Radverkehr des Landkreistags NRW. Ein wichtiger Aspekt ist der Ausbau und die Etablierung von Mobilstationen, die als zentrale Knotenpunkte fungieren sollen. An diesen Stationen wird die Möglichkeit geschaffen, verschiedene Verkehrsmittel wie Busse, Bahnen, Fahrräder und Carsharing-Angebote miteinander zu verknüpfen. Dies ermöglicht einen nahtlosen Übergang zwischen den unterschiedlichen Verkehrsträgern und fördert eine flexible, nutzerorientierte Mobilität. Diese Zielstellung resultiert aus dem Feinkonzept Mobilstation und wird durch das Land gefördert, da die Förderung

solcher integrierten Mobilitätslösungen als förderlich für die nachhaltige Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung angesehen wird. Zudem ist es entscheidend, die Rahmenbedingungen für die Nahmobilität und die letzte Meile zu stärken. Hierbei sollen Lösungen gefunden werden, die die Erreichbarkeit von Zielen in der näheren Umgebung erleichtern und gleichzeitig umweltfreundliche Alternativen fördern.

Ein weiteres Ziel ist die Stärkung multimodaler Informationsmöglichkeiten. Durch die Bereitstellung umfassender Informationen über verschiedene Verkehrsmittel und deren Verknüpfungen soll es den Nutzer und Nutzerinnen erleichtert werden, die für sie passendsten und nachhaltigsten Optionen zu wählen. Dieses Ziel resultiert aus der Potentialanalyse, die die Notwendigkeit betont, multimodale Informationssysteme auszubauen, um den Nutzerinnen und Nutzern eine fundierte Entscheidung über die besten Mobilitätsoptionen zu ermöglichen.

Schließlich wird die Verbesserung der Verbindungen zwischen Bus und Bahn angestrebt. Eine enge Taktung und kurze Umstiegszeiten sollen die Attraktivität und Effizienz des öffentlichen Verkehrs erhöhen und einen flüssigen Übergang zwischen den Verkehrsträgern ermöglichen.



Multimodalität

- **Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern**
- **Mobilstationen ausbauen**
- Rahmenbedingungen für Nahmobilität/letzte Meile stärken
- multimodale Informationsmöglichkeiten stärken
- Sharing-Angebote unterstützen

Themen im Handlungsfeld

- Haltestellen und Mobilstationen
- Digitale Auskunft- und Buchungssysteme
- Anbindung des OBK an das Fernbusnetz

5.6 Ziele und Themen im Handlungsfeld Kommunikation und Netzwerke

Im Handlungsfeld Kommunikation und Netzwerke wurden wesentliche Zielvorstellungen formuliert, um die Akzeptanz und Nutzung nachhaltiger Mobilität zu fördern. Ein zentrales Ziel ist die Stärkung der Kommunikation nachhaltiger Mobilität, um das Bewusstsein der Bürger und Bürgerinnen für umweltfreundliche Verkehrsalternativen zu erhöhen und die Vorteile nachhaltiger Mobilitätsformen

hervorzuheben. Dieses Ziel wurde insbesondere im Rahmen der Beteiligungsformate entwickelt, in denen eine verstärkte Kommunikation nachhaltiger Mobilitätslösungen als essenziellen Bestandteil für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung angesehen wird.

Ein wichtiger Aspekt ist die Förderung des regionalen und kreisweiten Austauschs. Durch den Dialog zwischen verschiedenen Akteuren, wie Kommunen, Nachbarkreisen und kreisfreien Städten sowie weiteren Institutionen, sollen Synergien genutzt und gemeinsame Initiativen zur Förderung nachhaltiger Mobilität entwickelt werden. Dieses Ziel resultiert aus der Potenzialanalyse, die die Bedeutung einer engen Zusammenarbeit und des interregionalen Austauschs für die erfolgreiche Umsetzung nachhaltiger Mobilitätskonzepte hervorhebt.

Die Kommunikation soll zudem bürgernäher und zielgruppenspezifisch gestaltet werden. Indem Informationen an die Bedürfnisse und Interessen unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen angepasst werden, kann die Ansprache effektiver gestaltet und eine breitere Zielgruppe erreicht werden.

Schließlich wird die überregionale Nutzbarkeit von Mobilitätssystemen verbessert. Durch die Schaffung einheitlicher Standards und Interoperabilität zwischen verschiedenen Systemen soll die Nutzung überregionaler Verkehrsanbindungen erleichtert und die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden.



Kommunikation & Netzwerke

- **Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken**
- **Interessen für Infrastrukturentwicklungen stärken**
- regionalen und kreisweiten Austausch fördern
- Überregionale Nutzbarkeit von Systemen verbessern
- Kommunikation bürgernäher und zielgruppenspezifisch gestalten
- Verwaltungsabläufe vereinfachen und beschleunigen

Themen im Handlungsfeld

- Mobilitätsnetzwerke und Austauschformate
- Planungsleistungen bündeln und Handlungsfähigkeit verbessern
- Kommunikation, Bildung und Schulung zur nachhaltigen Mobilität
- Drittmittelfinanzierung nachhaltiger Mobilität

Handlungsfelder und Zielvorstellungen

Kernaussagen im Überblick:

Die Darstellung der Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes basieren auf Beteiligungsformaten und Analysen. Diese helfen dabei, die Bedürfnisse und Prioritäten der Bevölkerung zu verstehen und die Ziele entsprechend des Bedarfs zu fassen. Dabei wurden Ziele als rahmengebend und übergeordnete definiert, wenn diese integriert und gesamtheitlich gültig sind. Weiterhin gibt es u. a. folgende spezifische Ziele der Handlungsfelder:

MIV: Reduzierung MIV-Wege, Ausbau E-Mobilität und besserer Verkehrsfluss.

Mobilität und Wirtschaft: Effizienter Warenverkehr, Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur, bessere Erreichbarkeit, betriebliches Mobilitätsmanagement.

ÖPNV: Sicherung der ÖPNV-Leistungen, Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten und emissionsfreier Verkehr.

Radverkehr: Umsetzung vorhandener Konzepte und Planungen, Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende.

Multimodalität: Förderung von Mobilstationen, Sharing-Angeboten, multimodalen Informationen.

Kommunikation und Netzwerke: Intensivierung zielgruppenspezifischer Kommunikation zur nachhaltigen Mobilität und Förderung des Austausches zwischen Verwaltungen und weiteren Akteuren.

6. Maßnahmenkonzept

Die entwickelten Maßnahmen resultieren aus einem umfangreichen Arbeits- und Beteiligungsprozess. Wesentlich für die Herleitung der Maßnahmen sind folgende Arbeitsschritte und Beteiligungsformate:

- Bestandsaufnahme und Analyse inkl. der kreisweiten Haushaltsbefragung und Online-Beteiligung (s. Kap. 3.4 und 3.5)
- Handlungsbedarfe, die sich aus der gemeinsamen Arbeit und Diskussion mit den Akteuren aus der Fachgruppe, den Veranstaltungsformaten und dem Regionalen Arbeitskreis sowie den Fachgesprächen ergeben haben (s. Kap. 2.2)
- Potenzialanalyse (s. Kap. 4.6)

Die Handlungsfelder und Maßnahmen beziehen sich weitestgehend auf interkommunale Vorschläge zur Optimierung der regionalen Vernetzung und Erreichbarkeit bedeutsamer Ziele im Alltagsverkehr. Diese können als Grundlage für die jeweiligen kommunalen Konzepte und Planungen dienen. Ebenso können kreisangehörige Städte und Gemeinden mit ihren Ideen und strategischen Ansätzen an den interkommunalen Vorschlägen „andocken“.

Die Maßnahmensteckbriefe sind das zentrale Werkzeug zur systematischen Bewertung und Planung von Maßnahmen im Oberbergischen Kreis. Ein Maßnahmensteckbrief besteht aus mehreren Elementen, die klar strukturiert sind, um eine schnelle Übersicht über die Maßnahme sowie eine detaillierte Bewertung nach festgelegten Kriterien zu ermöglichen. Die wesentlichen Elemente des Maßnahmensteckbriefs umfassen:

1. Beschreibung

In diesem Abschnitt wird eine kurze, prägnante Beschreibung des Status quo und der Maßnahme gegeben. Sie erläutert den Hintergrund und die Notwendigkeit der Maßnahme, indem auf aktuelle Herausforderungen eingegangen wird, die die Maßnahme adressieren soll. Es wird dargelegt, welche Probleme durch die Umsetzung gelöst oder welche Verbesserungen erzielt werden sollen. Darüber hinaus werden konkrete Überlegungen zur Ausgestaltung der Maßnahme thematisiert.

2. Wichtigste Handlungsfeldziele

Hier wird benannt, welche Handlungsfeldziele mit dieser Maßnahme (evtl. in Kombination mit weiteren Maßnahmen) erreicht werden sollen.

3. Umsetzungsschritte

In diesem Abschnitt werden ausgewählte, konkrete Schritte beschrieben, die unternommen werden müssen, um die Maßnahme umzusetzen. Dies könnte die Planung, Ausschreibung, Fördermittelakquise oder Koordinierung der Beteiligten

umfassen. Der Maßnahmensteckbrief legt somit fest, welche Schritte als Nächstes angegangen werden müssen und beschreibt den potenziellen Ablauf der Maßnahmendurchführung.

4. Bewertung anhand der Punkteskala

Ein zentraler Bestandteil des Maßnahmensteckbriefs ist die Bewertung der Maßnahme anhand einer Punkteskala. Diese Bewertung erfolgt auf der Grundlage verschiedener Kriterien, um die Maßnahme systematisch einzuschätzen:

- **Wirkung:** Der Abschnitt „Wirkung“ zielt darauf ab, den erwarteten Nutzen und die Auswirkungen der Maßnahme im Hinblick auf die Erreichung der „rahmengebenden und übergeordneten Ziele“ des Mobilitätskonzeptes darzustellen. Im Fall von Maßnahmen im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs könnte dies beispielsweise die Verlagerung von Fahrten aus dem motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu umweltfreundlicheren Verkehrsmitteln wie Bussen und Bahnen umfassen. Zudem werden mögliche positive Effekte für den Klimaschutz oder die Verbesserung der Lebensqualität im Oberbergischen Kreis beleuchtet.
- **Priorisierung:** Hier wird bewertet, wie dringend die Umsetzung der Maßnahme ist. Maßnahmen mit Priorität „hoch“ sollten möglichst zeitnah realisiert werden, während weniger zeitkritische Projekte „gering“ in späteren Phasen umgesetzt werden können. Die Priorisierung ergibt sich oftmals aus den Anforderungen aktueller Rahmenbedingungen, die an den Kreis gestellt werden. Neutral sind ggf. Maßnahmen, die der Kreis lediglich in Unterstützung Dritter angeht.



5. Umsetzungsbeginn und Realisierung

Die Skala (gelber Balken) gibt an, wann die Maßnahme starten soll und wie lange diese in der Bearbeitung (Start bis Fertigstellung) in etwa braucht. Zusätzlich ist mit einer Jahreszahl im gelben Balken das Startjahr benannt oder mit „fortlaufend“ erklärt, dass die Maßnahme keine Fertigstellung hat, sondern dauerhaft weitergeführt werden soll.



6. Arbeitsaufwand

Die Skala (gelber Balken) gibt an, wie hoch der Arbeitsaufwand zur Umsetzung der Maßnahme allgemein ist. Eine Differenzierung nach der zeitlichen Einordnung der Arbeitsaufwände im Realisierungsverlauf wird hierdurch nicht ausgedrückt.



7. Kostenschätzung

Geringe, mittlere oder hohe Kosten: Grobe Einordnung der zu erwartenden Kosten, die derzeit noch nicht genau zu beziffern sind. Die Kosteneinordnung ist dabei nicht zwischen allen Maßnahmen ausgewogen gewichtet und ins Verhältnis gesetzt. Aufgrund der Diskrepanzen zwischen Kosten für „Netzwerk- und Kommunikationsmaßnahmen oder „Straßenbaukosten“ würde dies zur deutliche Komplexitätssteigerung der Kostenschätzung beitragen. Wenn keine Eurosymbole ausgefüllt sind, beinhaltet die Maßnahme Inhalte, die zu Kosteneinsparungen oder einer Kostenneutralität führen können. Möglich ist auch, dass die Höhe der Kosten aktuell nicht abschätzbar ist.



8. Maßnahmenverantwortlicher

Hier werden die Institutionen benannt, die sich hauptsächlich für die Umsetzung der Maßnahme verantwortlich sehen. Weitere Akteure werden bei Bedarf im Umsetzungsprozess von den Maßnahmenverantwortlichen kontaktiert.

9. Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen (Piktogramme)

Hier wird dargestellt, ob die Maßnahme mit anderen geplanten Maßnahmen verknüpft werden kann, um Synergieeffekte zu erzeugen. Eine gut durchdachte Verknüpfung verschiedener Maßnahmen kann zu einer effektiveren und effizienteren Umsetzung führen.

10. Anknüpfungsmöglichkeit kommunaler Konzepte/Projekte



Mit diesem Symbol wird verdeutlicht, dass die Maßnahme auf bestehende kommunale Konzepte und Projekte aufbaut oder die Umsetzung der Maßnahme primär auf kommunaler Ebene erfolgt.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes im Oberbergischen Kreis wurden folgende Maßnahmensteckbriefe eingearbeitet.

MIV

- MIV 1** Carsharing
- MIV 2** Elektromobilität/Alternative Antriebe
- MIV 3** Kreisstraßen

Mobilität und Wirtschaft

- MoWi 1** Waren- und Güterverkehr
- MoWi 2** Beschäftigten- und Kundenverkehre
- MoWi 3** Ausbau Güterumschlag Schiene-Straße
- MoWi 4** Autonome Wirtschaftsverkehre und -abläufe (kein Maßnahmensteckbrief)

ÖPNV

- ÖPNV 1** Weiterentwicklung des ÖPNV
- ÖPNV 2** monti
- ÖPNV 3** Ausbau Oberbergische Bahn (kein Maßnahmensteckbrief)
- ÖPNV 4** Reaktivierungen Bahntrassen für den SPNV (kein Maßnahmensteckbrief)
- ÖPNV 5** Emissionsfreie Busse
- ÖPNV 6** Schülerverkehr im ÖPNV
- ÖPNV 7** Taxigewerbe

ÖPNV 8	Zukunft Bürgerbusse
ÖPNV 9	Freizeitverkehr im ÖPNV
ÖPNV 10	Autonomes Fahren im ÖPNV
Radverkehr	
RAD 1	Touristische Radmobilität
RAD 2	Kreisweites E-Bike-Verleihsystem
RAD 3	Umsetzung des Konzeptes „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“
RAD 4	Monitoring Radverkehr
Multimodalität	
MULTI 1	Haltestellen und Mobilstationen
MULTI 2	Digitale Auskunft- und Buchungssysteme
MULTI 3	Anbindung des OBK an das Fernbusnetz (kein Maßnahmensteckbrief)
Kommunikation und Netzwerke	
Komm-Netz 1	Mobilitätsnetzwerke und Austauschformate
Komm-Netz 2	Planungsleistungen bündeln und Handlungsfähigkeit verbessern
Komm-Netz 3	Kommunikation, Bildung und Schulung zur nachhaltigen Mobilität
Komm-Netz 4	Drittmittelfinanzierung nachhaltiger Mobilität

Abb. 4.3-1 Übersicht Maßnahmensteckbriefe OBK

6.1 Maßnahmen MIV

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) bleibt auch in Zukunft ein wichtiger Bestandteil der Mobilität im Oberbergischen Kreis. Um eine nachhaltige und effiziente Verkehrsgestaltung zu fördern, wird auf gezielte Maßnahmen gesetzt, die sowohl die klassische Pkw-Nutzung als auch alternative Mobilitätsangebote berücksichtigen. Dabei stehen die Stärkung von Carsharing-Angeboten, die Förderung von Elektromobilität, der Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die Erhaltung und Optimierung des Kreisstraßennetzes im Fokus.

MIV
1a

Carsharing Oberberg

MIV
1b

Dorfautos und ehrenamtliche Fahrdienste

MIV
2a

Beratungsstelle Elektromobilität

MIV
2b

Ladeinfrastruktur an kreiseigenen Liegenschaften

MIV
3

Ausbau und Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz im OBK

MIV 1a

Carsharing Oberberg

**Status quo**

Seit 2023 gibt es an ausgewählten Standorten stationsgebundene Carsharing-Angebote, welche von der Car&Ridesharing Community eG aus Overath betrieben werden. Neben den Bürgerinnen und Bürgern können auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Kommunen und teilweise der Sparkasse auf die Fahrzeuge zugreifen. Es handelt sich um ein standortgebundenes Leihangebot, d. h. die Fahrzeuge müssen zum Beenden des Leihvorgangs wieder an den Ausgangsort zurückgebracht werden. Dieses Angebot ist u. a. durch die kommunale Initiative „Oberberg Mobil“ entstanden und wurde durch die beteiligten Kommunen eingeführt. Der Oberbergische Kreis verfolgte bislang keine Aktivitäten zum Thema Carsharing. Aktuell gibt es in fünf oberbergischen Kommunen ein solches Angebot: Stadt Gummersbach, Gemeinde Marienheide (bis 2025), Gemeinde Nümbrecht, Stadt Radevormwald und Hansestadt Wipperfürth (ab 2025).

Beschreibung Maßnahme

Es soll geprüft werden, inwiefern sich das Carsharing-Modell ausweiten und etablieren lässt. Die Evaluierung der Nutzung der Carsharing-Fahrzeuge im Kreisgebiet gibt Aufschluss über die Auslastung des Angebotes im Oberbergischen Kreis und über Faktoren, die eine erfolgreiche Implementierung ermöglichen. Es soll untersucht werden, unter welchen Voraussetzungen ein Carsharing-Angebot sinnvoll eingeführt werden kann. Die Umsetzung einer möglichen Ausweitung und die weitere Betreuung und Finanzierung des bestehenden Angebotes obliegt den einzelnen Akteuren vor Ort. Eine Einbindung des Angebotes in die OVAG-App ist zielführend, um die Nutzung des Angebotes zu vereinfachen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Alternativen zum Zweitwagen ermöglichen

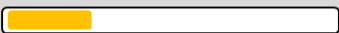
Umsetzungsschritte

- Evaluierung der Nutzerzahlen
- Ggf. Standortanalyse zur Ausweitung des Einsatzgebietes
- Einbindung des Carsharing-Angebotes in die OVAG-App

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 1b

Dorfautos und ehrenamtliche Fahrdienste**Status quo**

Im Rahmen der Pilotprojekte des Nahverkehrsplans des Oberbergischen Kreises wurden in den letzten Jahren Pkw-Fahrzeuge für Vereine und Ehrenamtliche durch den Oberbergischen Kreis gefördert:

- NVP-Pilotprojekt "E-Mobilität Steinaggertal" seit 2020, bewilligt bis Ende 2025
- ehem. NVP-Pilotprojekt "Mobiles Aggertal" 2021 bis 31.05.2024

Beschreibung Maßnahme

Der Oberbergische Kreis evaluiert die Pilotprojekte, ergänzt um Beispielprojekte anderer Regionen und wertet den Nutzen und die Übertragbarkeit aus. Dies erfolgt durch den Dorfservice Oberberg und das Fachamt des Oberbergischen Kreises. Hieraus wird ein inhaltliches Beratungsangebot entwickelt, das der Dorfservice, das Fachamt oder die Kommunen zur Beratung nutzen können. Inhalte können rechtliche Einsatzmöglichkeiten, Nutzungskonzepte, Finanzierungsmöglichkeiten und technische Umsetzungen sein.

Eine aktive Unterstützung oder Finanzierung solcher Angebote ist im Rahmen des Mobilitätskonzeptes nicht vorgesehen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Alternativen zum Zweitwagen ermöglichen
- Besetzungsgrad der Pkw erhöhen

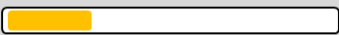
Umsetzungsschritte

- Evaluierung der Nutzung der Dorf- und Vereinsautos
- Einrichtung der Beratungsfunktion

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2026  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV
1a

MIV 2a

Beratungsstelle Elektromobilität

**Status quo**

Über Angebote des Bundes- und des Landes NRW bestehen umfangreiche Möglichkeiten der Beratung zur Elektromobilität (www.elektromobilitaet.nrw). Darüber hinaus bestehen unterschiedliche Expertisen durch die lokalen und regionalen Energieversorger. Zur Elektroladeinfrastruktur, insbesondere für den öffentlichen und halböffentlichen Raum, liegt ein umfangreiches georeferenziertes Ladeinfrastrukturkonzept (der Fa. EcoLibro) für den gesamten Kreis als Planungsgrundlage vor.

Beschreibung Maßnahme

Die bestehenden Beratungsangebote sollen aktiver beworben werden.

Es ist zu prüfen, ein Beratungsangebot für die Förderung von E-Ladeinfrastruktur auf öffentlichen/halböffentlichen Flächen beim Oberbergischen Kreis oder Dritten zu schaffen und die kreisangehörigen Kommunen bei Bedarf zu unterstützen. Dieses muss in bestehende Strukturen eingebunden werden, sodass sich daraus kein neuer Stellenbedarf ableitet. Die Zusammenarbeit ist in enger Kooperation mit den Energieversorgern zu führen. Perspektivisch könnten auch die OVAG und Wirtschaftsunternehmen (E-Nutzfahrzeuge) unterstützt werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Ausbau der Elektromobilität

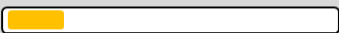
Umsetzungsschritte

- Einbindung Servicestelle Erneuerbare Energien
- Einrichtung der Beratungsfunktion
- Bewerbung der Beratungsfunktion

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV 2b

Ladeinfrastruktur an kreiseigenen Liegenschaften**Status quo**

Der Oberbergische Kreis besitzt beim Parkraum der kreiseigenen Liegenschaften ein Angebot an E-Ladepunkten für Besucher und Besucherinnen sowie Mitarbeitende und Dienstfahrzeuge. Hierzu besteht eine Zusammenarbeit mit lokalen Energieversorgern.

Beschreibung Maßnahme

Der Oberbergische Kreis entwickelt das Angebot an Lademöglichkeiten für Pkw und kleinere Nutzfahrzeuge an den kreiseigenen Liegenschaften weiter. Fokussiert werden hierbei Aktivitäten, die im Zusammenhang mit ohnehin laufenden Baumaßnahmen stehen. Hierbei differenziert sich das Angebot aus, welches Mitarbeitenden mit längeren Standzeiten, Dienstfahrzeugen und Besuchern zur Verfügung steht. Bei besucheraffinen Liegenschaften stehen leistungsstärkere Lademöglichkeiten im öffentlichen/halböffentlichen Raum für Kurzzeitnutzer zur Verfügung.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Ausbau der Elektromobilität

Umsetzungsschritte:**Wichtigste Handlungsfeldziele**

- Prüfung Potenziale und Abgleich mit Liegenschaftsentwicklung
- Einrichtung von E-Ladeinfrastrukturen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2027 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV
2a

MIV 3

Ausbau und Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz im OBK**Status quo**

Der Oberbergische Kreis setzt auf ein umfassendes Ausbau- und Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz. Im Rahmen dieses Programms werden Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur geplant und umgesetzt. Ein zentraler Bezugspunkt hierfür ist das Kreisstraßenbauprogramm, das die Grundlage für alle zukünftigen Bau- und Sanierungsprojekte bildet und den langfristigen Erhalt sowie die Verkehrssicherheit und die Modernisierung des Straßennetzes sicherstellt. Bei umfassenden Bautätigkeiten der Kreisstraßen wird der Bau eines straßenbegleitenden Radweges sowie ein nötiger barrierefreier Ausbau von ÖPNV-Haltestellen und die Auswirkungen auf den Schwerlastverkehr stets geprüft und berücksichtigt.

Der Oberbergische Kreis beschließt für den jeweiligen Doppelhaushalt ein Kreisstraßenbauprogramm, das die geplanten Straßenbaumaßnahmen für die jeweiligen Planungsjahre umfasst. Der Priorisierung von Maßnahmen liegt dabei ein integrativer Bewertungsansatz zugrunde, der die Belange der Verkehrsinfrastruktur (z. B. Substanzerhalt, Verkehrssicherheit, Schadensbild), des vorherigen Bauprogramms, der Landesförderprogramme, der Verwaltung, der Mittelbereitstellung und die Belange der Nutzenden berücksichtigt.

Beschreibung Maßnahme

Für den Ausbau und das Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz im Oberbergischen Kreis wird auf das fortlaufende Kreisstraßenbauprogramm verwiesen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- regionalen Verkehrsfluss verbessern

Umsetzungsschritte

- Beibehaltung und Umsetzung des Erhaltungsprogramms für das Kreisstraßennetz

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

6.2 Maßnahmen Mobilität und Wirtschaft

Eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur ist essenziell für die wirtschaftliche Entwicklung im Oberbergischen Kreis. Um den Wirtschaftsverkehr effizient und nachhaltig zu gestalten, werden gezielte Maßnahmen zur Optimierung der Logistik- und Schwerlastverkehre sowie zur Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten sowohl für den motorisierten Verkehr als auch für den Umweltverbund vorangetrieben.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem betrieblichen Mobilitätsmanagement, das Unternehmen dabei unterstützt, nachhaltige und wirtschaftlich sinnvolle Mobilitätslösungen zu etablieren. Zudem soll mit dem Ausbau des Güterumschlags Schiene-Straße zur besseren Verknüpfung von Straßen- und Schienenverkehr beitragen werden. Diese Maßnahmen fördern einerseits die Effizienz und andererseits die Dekarbonisierung des Wirtschaftsverkehrs.

MoWi
1a

Anbindung von Gewerbestandorten für den Wirtschaftsverkehr

MoWi
1b

Optimierung Logistik und Schwerlastverkehr

MoWi
2a

Anbindung von Gewerbestandorte mit dem Umweltverbund

MoWi
2b

Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Gewerbestandorte

MoWi
3

Qualifizierung Güterumschlag Osberghausen

MoWi
4

Autonome Wirtschaftsverkehre und -abläufe
(kein Maßnahmensteckbrief)

MoWi
1a**Anbindung von Gewerbestandorten für den Wirtschaftsverkehr****Status quo**

Der Waren- und Wirtschaftsverkehr für die oberbergischen Unternehmen steht zunehmend vor vielfältigen Herausforderungen wie infrastrukturelle Engpässe oder steigende Kosten. Entlang der Verkehrswege, die für den Lkw-Verkehr von Bedeutung sind, konkurriert eine wachsende Anzahl unterschiedlicher Verkehrsteilnehmer um den begrenzten Straßenraum, vor allem bei historisch gewachsenen Gewerbestandorten nahe der Ortslagen oder engen Erschließungswegen. An Gewerbestandorten fehlen, trotz Navigationsmöglichkeiten, adäquate Ausschilderungen für den Lkw-Verkehr, firmennahe Park- und Rastmöglichkeiten oder Wendemöglichkeiten.

Beschreibung Maßnahme

Analog der Maßnahme 2a ist eine umfassende, regionale, großräumigere Standortanalyse zum Aufzeigen der Lösungsmöglichkeiten notwendig. Diese erfolgt in enger Verzahnung zu den Bedürfnissen der Betriebe vor Ort und den Kommunen. Gleichzeitig ist eine lokale Betrachtung der räumlichen Gegebenheiten vor Ort notwendig. Als Pilotprojekt erfolgt dies bereits im REGIONALE 2025 Projekt „Gewerbegebiete neu denken“. Zu berücksichtigen sind hierbei die wirtschaftlichen Entwicklungsbedarfe und Möglichkeiten der Standorte oder Gebiete vor Ort. Nach der Identifikation einzelner Bausteine können diese für eine Umsetzung qualifiziert werden (ggf. Beschilderung, Lkw-Routing insb. für Schwerlastverkehr; Warte- und Wendemöglichkeiten (Lkw) im öffentlichen Raum). Viele Bausteine sind infrastrukturelle, bauliche Entwicklungen und benötigen Zeit in der Umsetzung. Daher sind schnell umsetzbare Bausteine bereits zeitnah im Prozess anzugehen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Waren- und Lieferverkehr

Umsetzungsschritte

- Identifikation und Analyse von Problemräumen und Herausforderung
- Umsetzung von Einzelbausteinen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV
3

alle
MoWi

MoWi
1b**Optimierung Logistik und Schwerlastverkehr****Status quo**

Durch marode Infrastrukturen (insbesondere Brücken) werden immer mehr Lkw- und Schwerlasttransporte durch den Oberbergischen Kreis geführt. Dadurch entstehen erhebliche Zusatzbelastungen der Infrastrukturen und Siedlungsräume. Gleichzeitig müssen oberbergische Unternehmen höhere Aufwände in Kauf nehmen, um den Warenverkehr sicherzustellen. Für die Unternehmen sind die Restriktionen und Anforderungen bei zu genehmigenden Spezialverkehren deutlich gestiegen. Verwaltungsseitig entsteht eine erhebliche qualitative und quantitative Mehrbelastung von Genehmigungsanfragen, wodurch diese nicht zeitnah bearbeitet werden können. Diese Risikofaktoren wirken sich negativ auf die Wettbewerbsfähigkeit der heimischen Unternehmen aus.

Beschreibung Maßnahme

Für die Maßnahme ist die Kommunikation mit den zuständigen Straßenbaulastträgern zur Sensibilisierung bezüglich der Belange des Schwerlast- und Spezialverkehren erforderlich. Ziel ist eine verbesserte Transparenz bzw. ein Verständnis der Vorgänge. Im Fokus steht die Verringerung von weiteren Restriktionen der Wirtschaftsverkehre sowie letztendlich eine Entlastung für die Unternehmen. Darüber hinaus müssen verwaltungsinterne Personalressourcen bereitgestellt werden, um Anfragen/ Genehmigungen optimiert bearbeiten zu können. Eine zeitnahe Bearbeitung ist für ein wirtschaftsförderliches Handeln der Verwaltung von hoher Bedeutung.

Hierbei sind mögliche strukturelle Veränderungen der Genehmigungsabläufe zu berücksichtigen und optimierte Verwaltungsabläufe in Zusammenarbeit mit den involvierten Behörden anzustreben. Dies könnte in regelmäßigem Austausch mit z. B. Straßen.NRW und dem Oberbergischen Kreis fortlaufend verbessert werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Waren- und Lieferverkehr
- Verwaltungsabläufe vereinfachen und beschleunigen

Umsetzungsschritte

- Kommunikation mit den zuständigen Baulastträgern bezüglich der Bedürfnisse des Schwerlastverkehrs
- Ressourcenoptimierung bei Verwaltungsabläufen anstoßen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen MaßnahmenMoWi
1aKomm-
Netz 1b

MoWi
2a**Anbindung von Gewerbestandorten mit dem Umweltverbund****Status quo**

Viele Gewerbegebiete im Oberbergischen Kreis können adäquat nur mit dem MIV erreicht werden. Historisch gewachsene Unternehmensstandorte liegen dagegen oft verkehrsgünstiger in den zentrumsnahe Tallagen und sind besser per ÖPNV erreichbar, während der Anschluss an das qualitative Radwegenetz zumeist unzureichender ist. Seit Dezember 2022 sind das Gewerbegebiet Klause in Lindlar und weitere Betriebsstandorte in Lindlar und Engelskirchen erheblich besser an den ÖPNV angebunden.

Beschreibung Maßnahme

Die Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandorten an den ÖPNV und Radverkehr ist ein komplexes und vielschichtiges Vorhaben und unterliegt einem kleinteiligen Vorgehen. Die Maßnahme hat das Ziel, vorwiegend größere Gewerbestandorte erstmalig oder besser an den Umweltverbund anzuschließen und somit die Mobilität für Mitarbeitende und Kunden zu verbessern. Fortlaufend werden hierzu in Abstimmung mit den Kommunen schnell umsetzbare Maßnahmen geprüft. Daneben sollen im ersten Schritt ausgewählte Gewerbestandorte anhand ihre Standortbedingungen und Potenziale analysiert werden. Dies betrifft u.a. auch die Evaluation durchgeführter Verbesserungen im Gewerbegebiet Klause im Hinblick auf den Nutzen für Unternehmen und Arbeitnehmer. Die Potenzialanalyse soll Aussagen zur Umsetzbarkeit von Einzelbausteinen treffen, u.a. zur Stärkung der Radwegeführung in/zu Gewerbestandorten, zur ÖPNV-Anbindung oder zum Nutzen betrieblicher Hol- und Bringdienste (mit Kleinbussen) zu Mobilstationen und Pendlerparkplätzen. Die ermittelten Anwendungsräume und Bausteine sollen dann in die Umsetzung überführt werden. Bei der Potenzialanalyse, in Verschneidung zum Mobilitätsmanagement, bei der Implementierung von Verkehrsleistungen oder der Umsetzung von Bausteinen könnten die OVAG oder kreiseigene Gesellschaften mit Durchführungen betraut werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Bessere Erreichbarkeit der Gewerbestandorte durch den Umweltverbund
- betriebliches Mobilitätsmanagement stärken

Umsetzungsschritte

- Evaluation ÖPNV-Anbindung „Klause“
- Anbindungs- und Potenzialanalyse von Gewerbestandorten (u.a. in Radevormwald, Gummersbach, Reichshof-Wehnrath, Wiehl, Waldbröl/Morsbach)
- Umsetzung von Bausteinen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen MaßnahmenMoWi
2bÖPNV
1bÖPNV
2RAD
3aMULTI
1b

MoWi
2b**Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Gewerbestandorte****Status quo**

Eine Vielzahl von Wirtschaftsakteuren, wie die IHK, die Handwerkskammern mit dem MobilityHub Handwerk NRW, die Kommunen oder die Wirtschaftsförderung bieten für Unternehmen unterschiedliche Angebote im Rahmen von betrieblichem Mobilitätsmanagement. Im Förderprojekt „OFT!“ entstand bei der OVAG eine Stelle für betriebliches Mobilitätsmanagement, die primär auf der Implementierung eines Beratungs- und Vertriebsangebotes des Jobtickets ausgerichtet ist.

Beschreibung Maßnahme

Die unterschiedlichen, zielgruppenspezifischen Angebote der Institutionen sollen besser miteinander vernetzt, bekannt gemacht und Synergien geschaffen werden. Ziel ist eine inhaltliche Gesamtausrichtung, Vernetzung und Verbreiterung des Betätigungsfeldes. Hierzu ist die Verstetigung eines „Kümmers“ bei einer Institution notwendig. Die Stelle soll die Schnittstelle zwischen Verkehrsunternehmen, Wirtschaftsförderung, IHK, HWK und Betrieben bilden und kann durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt werden. Hierdurch könnte die Möglichkeit des betrieblichen Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten oder bei Unternehmen breiter und effizienter strukturiert und angeboten werden. Die Maßnahmen ergänzt die Maßnahme MoWi 2a auf kommunikativer und koordinierender Ebene und zählt auf die selben Zielebenen ein.

Ein umfassenderes Mobilitätsmanagement ist nach den Bedarfen der Unternehmen zu entwickeln. Hinzuzunehmen sind auch öffentliche Verwaltungen und Arbeitgeber. Dabei ist eine Mehrbelastung der Betriebe durch das Themenfeld weitestgehend zu vermeiden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- betriebliches Mobilitätsmanagement stärken
- Bessere Erreichbarkeit der Gewerbestandorte durch den Umweltverbund

Umsetzungsschritte

- Evaluation und Weiterentwicklung der Stelle „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ bei der OVAG
- Bündelung der diversen Angebote zum bMM in einem Konzept
- Unterstützung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten/an Gewerbestandorten

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

OVAG
Wirtschaftsförderung
MobilityHub Handwerk NRW
IHK

Mögliche Verknüpfung mit anderen MaßnahmenMoWi
2aKomm-
Netz 3Komm-
Netz 4

MoWi
3**Qualifizierung Güterumschlag Osberghausen****Status quo**

In Engelskirchen-Osberghausen besteht an einem Abschnitt der Wiehltalbahn ein temporär genutzter Verladeplatz auf die Schiene, der in der Vergangenheit vorwiegend für Holztransporte genutzt wurde. Dieser Umschlagplatz weist derzeit nur eine rudimentäre Infrastruktur auf, u. a. keine Wartemöglichkeiten für weitere Lkw oder die Möglichkeit, Güter adäquat zwischenzulagern. Gleiches gilt für die schienenseitige Infrastruktur. Daher ist der Ort für einen dauerhaften Verladevorgang unterschiedlicher Wirtschaftsgüter derzeit nicht geeignet. Aufgrund der räumlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen des Schienenverkehrs auf der Oberbergischen Bahn, die auch nach dem Ausbau bestehen bleiben (vgl. Maßnahmen ÖPNV 3), ist der Güterverkehr auf die Nachtstunden beschränkt.

Beschreibung Maßnahme

Der Verladeplatz in Engelskirchen-Osberghausen könnte zu einem qualifizierten Güterumschlag zwischen Straße und Schiene ausgebaut werden. Perspektivisch könnte der Umschlag standardisierter Güter oder Wasserstoff über den Güterumschlag Osberghausen erfolgen. Hierzu sind straßen- und schienenseitig entsprechende Infrastrukturmaßnahmen vorzunehmen. Hierbei sind ebenfalls die Maßnahmen und die Flächenbedarfe in Osberghausen bzgl. der Maßnahmen ÖPNV 3 und 4 zu beachten. Der Ausbau der Oberbergischen Bahn darf dabei nicht gefährdet werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verbesserung der Rahmenbedingungen für Waren- und Lieferverkehre

Umsetzungsschritte

- Definition der Maßnahmenverantwortlichen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

zu definieren

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Autonome Wirtschaftsverkehre und -abläufe

Für dieses Themenfeld soll ein Reallabor zur Erprobung autonomer Transportfahrzeuge/-abläufe entwickelt werden. Ziel ist es, die erforderlichen Rahmenbedingungen für autonome Mobilitätslösungen zu schaffen. Der Oberbergische Kreis könnte als Pilotregion fungieren, insbesondere für (teil-)autonome Intralogistik zwischen verschiedenen Werken von Unternehmen. Partner in der Umsetzung können insbesondere die Wirtschaftsförderung des Oberbergischen Kreises, die IHK und Unternehmen sein.

Dieses Themenfeld ist mit hohen Kosten verbunden und perspektivisch vorgesehen. Synergien können sich mit der Maßnahme ÖPNV 10 (Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV) ergeben.

6.3 Maßnahmen ÖPNV

Ein leistungsfähiger und attraktiver öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein zentraler Baustein für eine nachhaltige Mobilität im Oberbergischen Kreis. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots umfasst sowohl den Erhalt des Bestandsnetzes als auch die Stärkung zentraler Hauptachsen als auch eine nachfrageorientierte Anpassung des Angebotes im Sinne der Angebotssicherung bei gleichzeitiger Finanzierbarkeit, um den ÖPNV effizienter und flexibler zu gestalten. Der Einsatz des On-Demand-Angebotes monti hat gezeigt, dass bedarfsorientierte Lösungen im ÖPNV insbesondere in ländlich geprägten Regionen wie dem Oberbergischen Kreis eine wichtige Rolle einnehmen können.

Weiterhin sollen Orte der Daseinsvorsorge besser angebunden werden. Zukunftsorientierte Entwicklungen wie der Ausbau der Oberbergischen Bahn zur S-Bahn oder auch die Prüfung der Reaktivierung von Bahntrassen können langfristig das Angebot auch auf überregionaler Ebene verbessern. Zudem wird die Umstellung der Busflotte auf nachhaltige Antriebstechnologien vorangetrieben, um die Umweltbelastung sukzessive zu minimieren. Ergänzend sollen innovative Konzepte wie On-Demand-Verkehre im Schülerverkehr oder alternative Taximodelle neue Mobilitätslösungen im ländlichen Raum ermöglichen. Auch die Erprobung autonomer Fahrzeuge und die Prüfung neuer Nachtbusangebote stehen im Fokus, um die Erreichbarkeit und Flexibilität des ÖPNV weiter zu verbessern.

ÖPNV
1a

Fortschreibung Nahverkehrsplan

ÖPNV
1b

Weiterentwicklung Primärlinien und Hauptachsen im ÖPNV

ÖPNV
1c

Schnellbusangebote im ÖPNV

ÖPNV
1d

Nachfrageorientierte Angebotsentwicklung und Anpassung, Erweiterung und Reduzierung von Leistungen

ÖPNV
1e

Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen und Orten der Daseinsvorsorge

ÖPNV
1f

Entwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

ÖPNV
2

Zukunftskonzept monti

ÖPNV
3

Ausbau Oberbergische Bahn zur S-Bahn (kein Maßnahmensteckbrief)

ÖPNV
4

Reaktivierungen Bahntrassen für den SPNV (kein Maßnahmensteckbrief)

- ÖPNV
5** Umstellung der Busflotte der OVAG auf nachhaltig betriebene Busse
- ÖPNV
6a** Potenziale der Effizienz des ÖPNV im Schülerverkehr
- ÖPNV
6b** Pilotprojekt Schülerverkehr On-Demand
- ÖPNV
7a** Anpassung, Erweiterung oder Reduzierung der Bedienformen Linien-taxi und Taxibus
- ÖPNV
7b** Alternative Angebote des Taxigewerbes im ÖPNV
- ÖPNV
8** Weiterentwicklung und Qualifizierung des Bürgerbusangebotes in Oberberg
- ÖPNV
9** Prüfung Entwicklung Nachtbusangebote
- ÖPNV
10** Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV

ÖPNV
1a

Fortschreibung Nahverkehrsplan



Status quo

Der aktuelle Nahverkehrsplan (NVP) für den Oberbergischen Kreis wurde im Dezember 2017 vom Kreistag mit einer strategischen Neuausrichtung beschlossen. Gründe hierfür waren vorwiegend die strukturellen Gegebenheiten, etwa durch den demografischen Wandel. Neben den Vorgaben eines ÖPNV-Konzeptes in Primär- (60-Minuten-Takt), Sekundär- und Tertiärlinien wurden umfassende Anforderungen an Qualität und Betrieb festgelegt. Zudem wurden im NVP Prüfaufträge und Einzelprojekte des ÖPNV festgelegt und umgesetzt; ergänzt um die Öffnung von innovativen Pilotprojekten zur Mobilität. In der Vergangenheit wurden zahlreiche Projekte des NVP umgesetzt und Inhalte geprüft (u.a. Liniennetz Süd, West und Start Liniennetz Nord). Pilotprojekte wurden initiiert und erprobt.

Beschreibung Maßnahme

Auf Basis der strukturellen Rahmenbedingungen und der Ziele des ÖPNV soll der aktuelle Nahverkehrsplan für den Oberbergischen Kreis nach 10 Jahren Gültigkeit fortgeschrieben werden. Hierbei sollen die neuen Planungsgrundlagen, die Herausforderungen und neuen rechtlichen Anforderungen zum ÖPNV Berücksichtigung finden. Ziel ist eine Konzentration auf Inhalte des ÖPNV. Das Mobilitätskonzept gilt hierzu als Rahmenkonzept bzgl. einzelner Maßnahmen und Inhalte.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Hauptachsen stärken und qualifizieren
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- Sicherstellung des derzeitigen ÖPNV-Linienangebotes

Umsetzungsschritte

- Konzeption der Leistungsanforderung
- Fortschreibung Nahverkehrsplan inkl. Beteiligungsprozess
- Beschluss durch den Kreistag (2028/29)

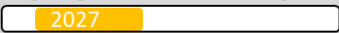
Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



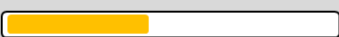
Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
1b

Weiterentwicklung Primärlinien und Hauptachsen im ÖPNV



Status quo

Mit Beschluss des Nahverkehrsplans wurden durch den Oberbergischen Kreis und die OVAG, in Zusammenarbeit mit den benachbarten Aufgabenträgern und Kommunen, eine Vielzahl von ÖPNV-Verbindungen verbessert. Hierbei lag der Fokus auf einer Vertaktung der leistungsstarken Buslinien auf den Hauptachsen – den Primärlinien. Mit dem Förderprojekt „OFT! – Oberberg fährt im Takt!“ wurde der Ansatz deutlich fokussiert.

Es existieren Verkehrsbeziehungen, die derzeit nicht durch den ÖPNV bedient werden. Zudem haben viele Primärlinien weiterhin Optimierungspotenzial.

Beschreibung Maßnahme

Im Rahmen der Umsetzung des Nahverkehrsplans sollen weiterhin qualifizierte Hauptachsen für den ÖPNV optimiert und weiterentwickelt werden. Die angedachten Maßnahmen im Linienverkehr des Förderprojektes „OFT!“ sollen über den Förderzeitraum fort- und sukzessive eingeführt werden. Zudem sollen neue Relationen entwickelt und eine Prüfung von Potenzialrelationen für Primärlinien durchgeführt werden (s. folgende Seite). Eine eventuelle Umsetzung soll dabei nach Priorität, Nutzen und Ressourcenverfügbarkeit erfolgen. Dabei sollen die Taktangebote verbessert und stärker aufeinander abgestimmt werden. Im Zulauf auf den ÖPNV-Knoten Gummersbach können durch gezielte Anpassungen der Fahrpläne Qualitätsverbesserungen erzielt werden („GM-Takt“).

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Hauptachsen stärken und qualifizieren
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- Taktverdichtung und Fahrzeitanpassung auf Hauptachsen
- Einzelfallprüfung zur Entwicklung neuer Relationen und Bündelung in Liniennetzen mit Sekundär- und Tertiärlinien
- Potenzialrelationen Primärlinien: Prüfung von Potenzialrelationen und evtl. Umsetzung nach Nutzen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
OVAG
benachbarte Aufgabenträger und
Verkehrsunternehmen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Weiterentwicklung Primärlinien und Hauptachsen im ÖPNV

Übernahme OFT 336 - Linienkonzept Liniennetz Nord:

- Citybuskonzept Radevormwald
- Angebotsausweitung der Linie 336
- Stadtbusnetz Gummersbach- Marienheide
- ÖPNV-Knoten Hückeswagen (Linie 339 und Wermelskirchen - Hückeswagen - Wipperfürth sowie 240 in Bergisch Born)
- Schnellbus Lüdenscheid - Radevormwald - Remscheid (Mitte)

Stärkung der Linie 310

Saubere Vertaktung Primärlinien + Parallelverkehre sinnvoll aufeinander abstimmen ("GM-Takt" - Korridor: GM-Wiehl)

Liniennetz Windeck/Waldbröl - (Schladern - Waldbröl 342+)

Neue Primärlinien prüfen und Einzelprüfaufträge:

- Olpe – Bergneustadt – (Engelskirchen/Weiterführung Aggertal)
- Much – Drabenderhöhe – Bielstein - Dieringhausen (Verlängerung der SB 53 aus dem RSK) (Prüfung Nutzen/Potenzial)
- Waldbröl – Morsbach – (Montaplast-Friesenhagen)
- Prüfauftrag: Verbesserung Anschlussbeziehungen 301 in Olpe auf SB 1 (Olpe - Siegen)
- Anschlussbeziehung Sekundärlinien auf die RB25 (z. B. 312)
- Prüfung Verbindung Bergneustadt-Meinerzhagen

ÖPNV
1c

Schnellbusangebote im ÖPNV



Status quo

Mit Beschluss des Nahverkehrsplans wurden durch den Oberbergischen Kreis und die OVAG, in Zusammenarbeit mit den Kommunen, eine Vielzahl von ÖPNV-Verbindungen geprüft und verbessert. Dazu wurde auf unterschiedlichen Relationen auch der Einsatz von Schnellbussen (u. a. gem. der Förderkriterien für Schnellbusse des Landes NRW) geprüft. Beispiele sind ein Schnellbusangebot von Waldbröl nach Runderoth, von Wipperfurth nach Leverkusen oder von Gummersbach nach RS-Lennep. Die unterschiedlichen Gutachten oder Facheinschätzungen bei Planungsverfahren haben immer eine geringe Nutzen-Kosten-Aussage zum Einsatz von Schnellbussen im OBK verdeutlicht. Im Kreisgebiet existiert derzeit die Beteiligung des OBK am Schnellbus SB 53 „Waldbröl – Hennef“.

Beschreibung Maßnahme

Im Rahmen des Nahverkehrsplans sollen qualifizierte Hauptachsen für den ÖPNV optimiert und weiterentwickelt werden. Schnellbusse haben innerhalb des Kreisgebietes aber nur einen sehr geringen Nutzen, bei zu erwartenden hohen Umsetzungsaufwänden. Daher werden Schnellbusangebote (gem. der Förderkriterien des Landes NRW) innerhalb des Kreisgebietes, mit Ausnahme der unten aufgeführten Relationen, nicht weiterverfolgt. In Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern bestehen lediglich im kreisgrenzenüberschreitenden ÖPNV-Verkehr Potenziale für Schnellbusverbindungen. Hierzu zählen:

- weitere Beteiligung des OBK am SB 53
- Prüfung der Verlängerung des Schnellbus Siegburg – Much (RSK) nach Wiehl/Gummersbach
- Prüfung der Einrichtung des Schnellbus Lüdenscheid – Radevormwald – Remscheid (OFT!-Maßnahme)

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Hauptachsen stärken und qualifizieren
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- projektbezogene Prüfung der genannten Schnellbusrelationen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
OVAG
benachbarte Aufgabenträger und
Verkehrsunternehmen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
1b

MULTI
1a

ÖPNV
1d**Nachfrageorientierte Angebotsentwicklung und Anpassung, Erweiterung und Reduzierung von Leistungen****Status quo**

Grundlage ist die Darstellung des Status quo in Maßnahme 1b, zu der enge Verzahnungen bestehen. Das historisch gewachsene ÖPNV-Netz im Oberbergischen Kreis weist eine Vielzahl von qualitativ und quantitativ unterschiedlichen Angeboten auf, die oft betriebsumlaufbedingten Anforderungen unterliegen. Zur Analyse der Optimierung werden mit dem Förderprojekt „OFT! – Oberberg fährt im Takt!“ die notwendigen Grundlagen geschaffen (u.a. Einführung automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)).

Beschreibung Maßnahme

Diese Maßnahme umfasst die Prüfung der Erbringung von ÖPNV-Leistungen mit dem Ziel einer nachfrage-orientierten Anpassung des ÖPNV-Angebotes. Besonders in den Tagesrandzeiten und im Sekundär- und Tertiärnetz erfüllen die Angebote nicht immer das Nachfrageverhalten. Dies umfasst auch eine Reduzierung von Busleistungen auf nachfrageschwächeren Relationen zugunsten einer Angebotsverbesserung auf nachfragestärkeren und einer Aufnahme neuer ÖPNV-Relationen. Fahrgastpotenziale können z. B. durch Linienweganpassungen der Buslinien oder Anschlusssicherungen gesteigert werden. Alternativ sind auch andere Angebotsstrukturen (Linientaxi, Kleinfahrzeuge oder On-Demand-Verkehre) zu prüfen. Hierzu sind Daten des Mobilitätskonzeptes mit Fahrgastdaten (AFZS-Daten) auszuwerten und nachfolgend, unter Berücksichtigung der Betriebsumläufe der Verkehrsunternehmen, eine Potenzialabschätzung zu treffen, ob Änderungen mit Kostenoptimierungen oder Akquise von Nutzern verbunden ist.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Hauptachsen stärken und qualifizieren
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- Sicherstellung des derzeitigen ÖPNV-Linienangebotes

Umsetzungsschritte

- Evaluierung der Nachfrage des bestehenden Busangebotes (u.a. über AFZS-Daten)
- Erstellung Optimierungsanalyse
- räumliche/betriebliche Anpassung, Erweiterung und Reduzierung von ÖPNV-Leistungen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

OVAG
Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MoWi
2a

ÖPNV
1b

ÖPNV
1e

MULTI
1b

ÖPNV
1e**Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen und Orten der Daseinsvorsorge****Status quo**

Im Zuge der kontinuierlichen Umsetzung des Nahverkehrsplans werden bei Leistungsanpassungen gezielt Orte der Daseinsvorsorge oder des öffentlichen Interesses sowie „Points of Interest (POI)“ angebunden. Hierbei ist sowohl das Angebot, als auch die fußläufige Erreichbarkeit der Haltestelle von Bedeutung. Im Freizeitverkehr sind viele Standorte im Oberbergischen Kreis bislang mit dem ÖPNV nur schwer oder gar nicht erreichbar (z. B. Talsperren), wodurch der MIV im Freizeitverkehr einen hohen Anteil am Modal Split aufweist. Diese Standorte liegen oft abseits der ÖPNV-Hauptachsen und sind durch Standard-Linienverkehr oftmals kaum oder gar nicht erschließbar.

Beschreibung Maßnahme

Diese Maßnahme umfasst einerseits die Verbesserung der Anbindung von Orten der Daseinsvorsorge: u. a. Verbesserung der ÖPNV-Angebote und Haltestellen an Krankenhäusern, Freizeiteinrichtungen, Bildungsstätten oder am Einzelhandel. Andererseits sieht sie die Anbindung frequentierter Ziele im Freizeitverkehr u.a. durch bedarfsgerechte ÖPNV-Angebote vor. Als Beispiel können Talsperren, welche abseits bestehender ÖPNV-Routen liegen, durch ein Auftragsunternehmen in Form eines Linientaxis oder über einen Bürgerbusverein angebunden werden. Weiterhin sind die fußläufigen Erreichbarkeiten zur Erschließung von besonderer Bedeutung und wirken sich positiv auf das Nutzerpotenzial aus. Die Einrichtung oder Verlegung von Haltestellen oder Fußwegeverbindungen, fußgängerfreundliche Ampelschaltungen oder Querungen zu leistungsfähigen Hauptachsen ist dem Einsatz von Stichfahrten des ÖPNV vorzuziehen.

Hierzu ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Maßnahmenverantwortlichen herbeizuführen. Als weiterer Maßnahmenbestandteil ist die Kommunikation mit den Einrichtungen zu stärken, um die Anreise mit dem Umweltverbund prägender zu gestalten.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung

Umsetzungsschritte

- Identifizierung von Bedienungs- und Anbindungslücken der ÖPNV-Erschließung
- Prüfung von kleinräumigen Umsetzungsmöglichkeiten

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
OVAG
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Entwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen

**Status quo**

Derzeit gibt es nur lokal vereinzelte Einrichtungen, die der Bevorrechtigung des Linienverkehrs dienen.

Beschreibung Maßnahme

Diese Maßnahme umfasst u. a. die Einrichtung von Ampel-Vorrangschaltung oder Busspuren in stauanfälligen oder betriebswichtigen Bereichen. Die Maßnahme umfasst einerseits eine Konzeptstudie zur Busbeschleunigung, die die Möglichkeiten zur Beschleunigung des Busverkehrs aufzeigt, und zum anderen die Umsetzung von identifizierten Maßnahmen, welche nach Priorität und Nutzen sortiert werden sollen. Die Umsetzung obliegt den entsprechenden Straßenbaulastträgern und ist in enger Zusammenarbeit herbeizuführen. Das Ziel ist die Beschleunigung des Busverkehrs und dadurch eine Verkürzung der Fahrzeit und eine Reduzierung der Verspätungsanfälligkeit.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Hauptachsen stärken und qualifizieren
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- Konzeptstudie Busbeschleunigung
- Umsetzung von identifizierten Maßnahmen nach Priorität und Nutzen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

OVAG
Oberbergischer Kreis
Straßenbaulastträger

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Zukunftskonzept monti



Status quo

Im Jahr 2021 ist monti im Westen der Stadt Wiehl im Rahmen des NVP-Pilotprojektes gestartet. Im Jahr 2022 erfolgte eine Ausweitung auf weitere Ortsteile sowie Mitte 2023 auf das gesamte Stadtgebiet Wiehl und das gesamte Gemeindegebiet Nümbrecht. Seit Ende 2023 verkehrt monti auch in Marienheide. Die Förderung erfolgt im Rahmen des „OFT!“-Förderprojektes und läuft Ende 2025 aus. Für das Jahr 2026 sind die kalkulierten Kosten im Kreishaushalt eingestellt. Dabei hat sich „monti“ als attraktives ÖPNV-Angebot etabliert und trägt deutlich zur Mobilitätsverbesserung und einem positiven Image des ÖPNV bei.

Beschreibung Maßnahme

Für monti wird zum Jahresende 2025 ein Zukunftskonzept vorgestellt, das auf Grundlage unterschiedlicher Evaluationen (u. a. Evaluation „OFT!“ durch das Fraunhofer IS) erarbeitet wird. Es zielt auf die Weiterentwicklung von monti hinsichtlich Betrieb, Angebot und Finanzierung ab. Im Angebotskonzept werden Potenzialräume zur möglichen Ausweitung des Verkehrsraumes definiert. Hierfür werden Bedienräume zur Anschlussfähigkeit an Haltestellen der Hauptachsen/ Primärlinien definiert, z. B. im Aggertal. Außerdem umfasst das Angebotskonzept die Prüfung der Synergien mit On-Demand Systemen in den Nachbarkreisen und -städten.

Das Betriebskonzept zielt dabei auf Effizienz und Nutzensteigerung des Systems ab; mit dem Ziel der Beibehaltung des aktuellen Ressourceneinsatzes. Dies kann durch Anpassungen der Betriebszeiten und des Ressourceneinsatzes (u. a. Fahrzeugauslastung/Disposition) erreicht werden. Außerdem wird hierbei die Rücknahme von ÖPNV-Linien-verkehren in bestehenden und evtl. zusätzlich entwickelten monti-Gebieten überprüft. Ziel ist darüber hinaus die Ableitung von Perspektivräumen im OBK, in denen monti zum Einsatz kommen könnte.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten ("Zukunft monti")
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung

Umsetzungsschritte

- Weiterführung von monti in OFT-Gebieten im Jahr 2026
- Evaluation bestehender "monti-Gebiete"
- ressourcenorientierte Weiterentwicklung von monti im Rahmen des bestehenden Fahrzeuge- und Personalangebotes

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

OVAG
Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MoWi
2a

ÖPNV
1a

ÖPNV
1d

ÖPNV
1e

MULTI
2a

ÖPNV 3

Ausbau Oberbergische Bahn zur S-Bahn

Dieses Themenfeld umfasst die Elektrifizierung und einen teilweise zweigleisigen Ausbau der Strecke der derzeitigen RB 25. Dabei sollen eine Taktverdichtung auf einen 20-Minuten-Takt und eine Umwandlung in einen S-Bahn-Betrieb im Rahmen des Zielnetzes 2040 des Zweckverbandes go.Rheinland erfolgen. Das Bündnis Oberbergische Bahn ist hierbei unterstützend tätig und soll zum Ausbaus der Schieneninfrastruktur beitragen.

Es handelt sich um eine laufende Maßnahme mit hoher Priorität und besonderer Bedeutung für die Mobilitätsentwicklung im Oberbergischen Kreis. Maßnahmenverantwortlicher ist der Zweckverband go.Rheinland.

ÖPNV 4

Reaktivierungen Bahntrassen für den SPNV

Wiehltalbahn und Wissertalbahn

Der Oberbergische Kreis arbeitet gemeinsam mit den Städten und Gemeinden Engelskirchen, Wiehl, Reichshof, Waldbröl und Morsbach sowie dem go.Rheinland und dem Förderkreis zur Rettung der Wiehltalbahn an einer Zukunftsperspektive für die alten Bahnstrecken. Dazu wurde eine Kooperation geschlossen, um die Reaktivierung der Wiehl- und Wissertalbahn für den SPNV zu prüfen. Hierzu wurden erste gutachterliche Voruntersuchungen durchgeführt und Varianten für das Regelverfahren der Standardisierten Bewertung erörtert. Die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Reaktivierung der Wiehltalbahn für den Schienenpersonennahverkehr pausieren seit Ende 2024, da Rhein-Sieg-Eisenbahn GmbH (RSE) angekündigt hat, sich als Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) der Wiehltal- und Wissertalbahn zurückzuziehen. Damit ergibt sich die Option, dass, unter gewissen Voraussetzungen, die Betreiberverantwortung auf ein anderes Unternehmen übergehen könnte. Ein potenzielles neues Unternehmen hat Interesse an der Übernahme der Betriebsführung nur für die Wiehltalbahn signalisiert. Dies wäre notwendig, damit u. a. der Museumszugbetrieb der Eisenbahnfreunde in Dieringhausen erfolgen darf.

Es ist das Ziel aller Beteiligten eine tragfähige Perspektive zur Zukunft der Trassen zu finden. Hierzu wurden in ersten Gesprächen die komplexen, rechtlichen Fragestellungen und zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten erörtert. Die komplexen Inhalte werden derzeit von den Akteuren intensiv geprüft. Zudem wird eine politische Meinungsbildung in den Kommunen bis Ende 2025 angestrebt. Der Oberbergische Kreis übernimmt auf Wunsch der Kommunen hierbei die Koordination des laufenden Verfahrens.

Wuppertalbahn

Es erfolgte eine Machbarkeitsuntersuchung zur Reaktivierung der Wuppertalbahn von Wuppertal-Oberbarmen über Radevormwald-Krebsöge. Die durchgeführte Machbarkeitsuntersuchung, welche eine Untersuchung bis zur Wuppertalsperre durchführte, kam zu dem Ergebnis, dass eine Reaktivierung der Strecke lediglich für den Freizeitverkehr relevant wäre. Somit steht derzeit keine Reaktivierung für den SPNV in Aussicht. Derzeit laufen Arbeiten zur vollständigen Inbetriebnahme der Strecke für den Gelegenheits- und Tourismusverkehr. Seit Ende 2024 ist ein Betrieb von Oberbarmen bis Wuppertal-Beyenburg möglich. Am 08. Februar 2025 verkehrte erstmals seit vielen Jahren wieder ein Fahrtangebot zu touristischen Zwecken von Wuppertal nach Wuppertal-Beyenburg.

Umstellung der Busflotte der OVAG auf nachhaltig betriebene Busse**Status quo**

Durch EU-Vorgaben und die Umsetzung des „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ ist die OVAG verpflichtet, zukünftig alternative Antriebslösungen einzusetzen. Beschlossen ist dabei die Einführung wasserstoffbetriebener Busse. Erste Fahrzeuge werden im 1. Halbjahr 2025 eingesetzt. Zur Technologieoffenheit werden auch Alternativen fortlaufend geprüft (z. B. batteriebetriebene Busse).

Beschreibung Maßnahme

Die OVAG plant die Umstellung auf Wasserstoffbusse oder zukünftige Alternativen batteriebetriebener Busse, um den öffentlichen Nahverkehr emissionsfreier zu gestalten. Die Nutzung der ersten 15 wasserstoffbetriebenen Busse soll evaluiert werden. Basierend auf den Ergebnissen dieser Evaluierung sollen weitere emissionsfreie Busse im Oberbergischen Kreis angeschafft werden. Im Kontext der Gesetzesvorgaben und Beschaffungsmöglichkeiten für Neufahrzeuge (ab 2030) sind fortlaufend Prüfungen der Wirtschaftlichkeit und Betriebsfähigkeit vorgesehen. Neben dem Wasserstoff ist eine Technologieoffenheit vorgesehen. Ab 2029 ist eine Weiterentwicklung des Wasserstoffbusbetriebs bei der OVAG geplant, um die Nachhaltigkeit im regionalen Nahverkehr weiter zu fördern. Ziel ist die Förderung weiterer emissionsfreier Busse und somit die Reduktion von CO₂-Emissionen. Zusätzlich sind ab 2026 auch die Qualitätsanforderungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages der OVAG mit den OBK zu berücksichtigen und Auftragsunternehmen im Kontext der gesetzlichen Anforderungen zu begleiten, um deren Verkehrsleistungen sicherzustellen. Weiterhin soll die Vernetzung mit regionalen Verkehrsunternehmen gestärkt werden, um Synergien zu schaffen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Einsatz emissionsfreier Busse fördern

Umsetzungsschritte

- Evaluierung der Nutzung der ersten 15 wasserstoffbetriebenen Busse
- Erprobung batterieelektrischer Busse
- Weiterentwicklung des Wasserstoffbusbetriebs und weiterer Technologien bei der OVAG ab 2029

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

OVAG

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
6a

Potenziale der Effizienz des ÖPNV im Schülerverkehr



Status quo

Trotz negativer Prognosen des Landes steigen die Schülerzahlen im Oberbergischen Kreis, womit auch der Bedarf an Kapazitäten im Schülerverkehr zunehmen wird. Schülerverkehre werden im Oberbergischen Kreis bislang durch freigestellten Schülerverkehr oder im regulären Linienbetrieb abgewickelt. Hierbei existieren eine Vielzahl von Buslinien, die in der Angebotsdarstellung fast ausschließlich dem Schülerverkehr dienen und für andere Nutzergruppen kein attraktives Angebot bieten. Diese sind im Kreisgebiet allerdings ungleich verteilt. Die Organisation und Durchführung des aktuellen Schülerverkehrs bedingt personal- und kostenintensive Lastspitzen.

Beschreibung Maßnahme

Um die ÖPNV-Leistung im Oberbergischen Kreis zu optimieren, soll das Angebot von ÖPNV-Linien, die vorwiegend dem Schülerverkehr dienen geprüft werden. Dies betrifft z. B. die Linien 321, 323, 343, 346, 349. Die Möglichkeit, „Schülerlinien“ als ÖPNV-Angebot zurückzufahren und zum freigestellten Schülerverkehr zurückzukehren, ermöglicht mittel- bis langfristig Kosteneffekte. Neben der Flexibilisierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes besteht unter den derzeitigen Regelungen die Möglichkeit eines angepassten Fahrzeug-einsatzes (geringere Vorgaben im Rahmen emissionsfreier, kostenintensiver Fahrzeuge). Gleichzeitig können angebotsseitig Bündelfunktionen von Verkehren geprüft und Fahrzeitangebote verbessert werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- „Schülerverkehrslinien“ grundsätzlich strukturieren

Umsetzungsschritte

- Detaillierte Prüfung des Einsatzes reiner Schülerlinien im Gesamtnetz des ÖPNV
- Diskussion über Rückkehr zum freigestellten Schülerverkehr und mögliche Schulzeitenstaffelung.

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
OVAG

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
1d

ÖPNV
6b

ÖPNV
6b

Pilotprojekt Schülerverkehr On-Demand

**Status quo**

Zum Status quo wird auf Maßnahme 6a verwiesen.
Alternative Angebote im Schülerverkehr existieren derzeit nicht.

Beschreibung Maßnahme

Der Oberbergische Kreis und die OVAG bieten interessierten Kommunen auf Wunsch die Begleitung eines Pilotprojektes zur Erprobung alternativer Angebote im Schülerverkehr an. Da der freigestellte Schülerverkehr im Aufgabenbereich der Kommune liegt, ist die Maßnahme als Angebot definiert und obliegt keiner Umsetzungspriorisierung. Pilothaft kann das Projekt in einer oder mehreren ausgewählten Kommunen erfolgen.

Um den Schülerverkehr im Oberbergischen Kreis zu optimieren, könnte als Beispiel der Einsatz einer On-Demand-Schülerbeförderung geprüft werden, wie sie in Olfen existiert („Olfener Modell“). Hierbei sind deutliche Einsparungen der Jahreskilometerleistungen der Schulbusse nachweisbar.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- „Schülerverkehrslinien“ grundsätzlich strukturieren

Umsetzungsschritte

- Analyse bestehender Modelle
- Auswahl einer oder mehrerer Pilotkommune
- Erarbeitung einer gemeinsamen Projektumsetzung.

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung (ausgenommen)****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
OVAG/Verkehrsunternehmen
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
6a

ÖPNV
7a**Anpassung, Erweiterung oder Reduzierung der Bedienformen Linientaxi und Taxibus****Status quo**

Im Oberbergischen Kreis werden auf ÖPNV-Relationen mit geringerem Fahrgastaufkommen in Teilen Taxibusse als bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot eingesetzt oder mit dem Linientaxi kleinere Fahrzeugeinheiten eingesetzt - insbesondere in den Tagesrandzeiten und am Wochenende. Die Angebote werden im Auftrag der OVAG durch Auftragsunternehmen bereitgestellt und erbracht. Das Angebot dieser bedarfsorientierten Verkehre ist eine gewachsene Struktur und orientierte sich in Teilen nur unzureichend am tatsächlichen Bedarf. Im Zusammenhang mit der Vorhaltung der Verkehrsangebote durch die Auftragsunternehmen stehen manche Angebote in einem verzerrten Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme umfasst die gesamte Überprüfung des Taxibus- und Linientaxiangebotes. Hierbei geht es um eine Optimierung der Verkehrsangebote, eine Überprüfung, wo Taxibus- oder Linientaxiangebote verbessert eingesetzt werden können sowie ggf. die Einstellung oder Umwandlung von Verkehrsleistungen in diesem Angebotssegment. Der Einsatz von Linientaxis ermöglicht dabei ein verlässliches und wahrnehmbares Verkehrsangebot. Zentral ist ein effizienterer Einsatz der Auftragsunternehmen, um den Nutzen für den Fahrgast zu fördern.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung fördern
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- Prüfung des Bedarfes und Nutzen der Taxibus- und Linientaxiangebote
- Anpassung, Erweiterung und Reduzierung der Bedienform (einzeln oder im Rahmen von Liniennetzentwicklungen)

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
OVAG

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
1d

ÖPNV
7b

MULTI
2a

ÖPNV
7b

Alternative Angebote des Taxigewerbes im ÖPNV



Status quo

Ein solches Angebot existiert bisher im Oberbergischen Kreis nicht.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme umfasst pilothaft die Erprobung einer alternativen und bedarfsorientierten Bedienform des ÖPNV, die in enger Zusammenarbeit mit dem Taxigewerbe vor Ort entstehen kann. Als Möglichkeit bietet sich die Angebotsform des „ÖPNV-Taxi“ als On-Demand-Verkehr. Im Rahmen eines Pilotprojektes zur Systemvergleichbarkeit mit anderen On-Demand-Angeboten ist z. B. das Gemeindegebiet von Morsbach als Testraum vorstellbar. Hierbei sind Erfahrungen aus bundesweiten Projekten einzuholen und das Projekt passgenau auf das Testgebiet zu erarbeiten. Begleitend dazu sind Informations- und Kommunikationsmittel notwendig. Hierbei ist auch die Anwendbarkeit bestehender Regularien (z. B. Anwendung gebündelte Bedarfsverkehre) zu prüfen.

Weiterhin sind Angebote zur Mobilitätsverbesserung im Zusammenhang mit dem Taxigewerbe denkbar. Hierzu zählen z. B. die Bereitstellung verbesserte Informationsmöglichkeiten in Verknüpfung zum ÖPNV, Gutscheinangebote für spezifische Zielgruppen o. ä.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung fördern
- Weiterentwicklung von On-Demand-Angeboten
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- Erstellung einer Systemvergleichbarkeit
- Definition vom Testraum Morsbach
- Erprobung ÖPNV-Taxis als On-Demand-Verkehr, gebündelte Bedarfsverkehre

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
2

ÖPNV
7a

MULTI
2a

Weiterentwicklung und Qualifizierung des Bürgerbusangebotes in Oberberg

**Status quo**

Im Oberbergischen Kreis gibt es in neun Kommunen Bürgerbusvereine. Die jeweiligen Vereine sichern durch ihre ehrenamtliche ÖPNV-Leistung die Mobilität, besonders älterer Menschen, in der Fläche und vor Ort. Dabei fahren Sie vorwiegend im Linienverkehr, den sie planerisch eigenständig gestalten und im rechtskonformen Rahmen umsetzen. Die OVAG ist dabei das betreuende Verkehrsunternehmen für die Bürgerbusvereine. Die Fahrzeuge können relativ frei von den Vereinen gewählt werden. Auch das Marketing erfolgt individuell über die jeweiligen Vereine. Eine gemeinsame Kommunikation und Außendarstellung der Bürgerbusvereine im OBK gibt es nicht.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht eine Vielzahl von Untermaßnahmen zur Weiterentwicklung und Qualifizierung des Bürgerbusangebotes im Oberbergischen Kreis vor. Diese sind zum Teil individuell auf die Bedürfnisse der Vereine ausgerichtet. Gleichzeitig ist es das Ziel, gemeinsam nutzbare Grundlagen für einheitliche Standards und Außendarstellung zu erarbeiten. Vorgesehen ist die Anschaffung individualisierbarer, aber einheitlicher Fahrzeuge über die OVAG sowie die Einrichtung eines gemeinsamen Ersatzfahrzeug-Pools. Weiterhin sollen die BBV-Angebote weiterentwickelt und im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten flexibler gestaltet werden. Ein gemeinsames Marketing sowie Kommunikationsangebote, etwa über eine zentrale Homepage oder einheitliches Druckmaterial, kann zur Unterstützung der Vereine dienen. Für den BBV Waldbröl ist die Einführung eines On-Demand-Verkehr zum Frühjahr 2025 vorgesehen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Bedarfsgerechte und kleinräumige Angebote zur Flächenerschließung fördern
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern

Umsetzungsschritte

- Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs für den BBV Waldbröl
- Weiterentwicklung BBV-Linienangebote / Flexibilisierung Bediengebiete / -formen
- Einheitliche Fahrzeuge und Ersatzfahrzeugpool
- Begleitung der Entwicklungsmöglichkeiten der Bürgerbusvereine
- Gemeinsames Marketing/Kommunikation: z. B. gemeinsame Homepage und Kommunikationsmaterial

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 fortlaufend 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Bürgerbusvereine
Oberbergischer Kreis
OVAG

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
9

Prüfung Entwicklung Nachtbusangebote



Status quo

Bislang besteht im Oberbergischen Kreis, abseits der Linie NE 19 (Remscheid – Radevormwald) kein Nachtbus-angebot im Freizeitverkehr. Aber auch für Beschäftigte im Spät-, Nacht- oder Schichtdienst ist das Angebot begrenzt.

Beschreibung Maßnahme

Um ein Nachtbusangebot (freizeitorientierte Fahrten in den Nachtstunden an den Wochenenden) im Oberbergischen Kreis einzuführen, erfolgt zunächst ein Prüfauftrag zu den Potenzialen eines Nachtbusangebotes. Als Strategie ist hierbei die Nutzung vorhandener Nachtbusangebote in den Nachbarkreisen (z. B. Rheinisch-Bergischer Kreis) vorgesehen, welche auch mit den wichtigsten Bahnhaltepunkten (z. B. Bergisch Gladbach) verknüpft sind und einen Anschluss zwischen SPNV und potenziellen Nachtbussen sicherstellen. Grundlegend ist ein Einsatz von Nachtbussen nur auf Primärlinien vorgesehen, die nur zentrale Haltestellen bedienen. Möglich ist die Einführung einzelner Linien oder die Fokussierung auf ein Liniennetz (z. B. Sternfahrten). Für die Maßnahme ist eine Abstimmung mit den betroffenen Nachbarkreisen erforderlich.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- Hauptachsen stärken und qualifizieren

Umsetzungsschritte

- Prüfauftrag zu den Potenzialen eines Nachtbusangebotes
- Nutzung vorhandener Nachtbusangebote zur Weiterführung in den OBK
- Einführung und Erprobung von Nachtbusangeboten im OBK

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



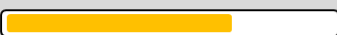
Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

ÖPNV
1b

ÖPNV
10**Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV****Status quo**

Derzeit existieren weder autonome Fahrzeuge im Test- noch im Regelbetrieb.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV vor. Die Maßnahme kann als Blaupause für weitere Gebiete, insbesondere im Hinblick auf neue Fördermöglichkeiten und der künftigen "Marktreife" autonomer Fahrzeuge, betrachtet werden. Das Anwendungsgebiet kann dabei eine Freizeitlinie, ein Zubringer auf eine Primärachse zur Vermeidung von Stichfahrten (z. B. Dorf – Hauptachse) oder in einem Gewerbegebiet sein. Ebenfalls ist eine Verknüpfung mit einem Zukunftsangebot von monti möglich.

Der Oberbergische Kreis wartet erstmal eine weitere Entwicklung der Technologie und rechtlichen Rahmenbedingungen ab und wird entsprechend des Fortschritts potenzielle Anwendungsgebiete identifizieren. Eine Erprobung ist nur im Rahmen möglicher Förderprojekte vorgesehen und muss im Zusammenhang mit weiteren Stakeholdern erfolgen. Hierbei sind frühzeitig Expertisen einzubinden und Kooperationen anzustreben.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Rahmenbedingungen für autonome Mobilität schaffen

Umsetzungsschritte

- Beobachtung des weiteren Technologiefortschrittes
- Festlegung eines Anwendungsgebiet
- Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MoWi
4

alle
ÖPNV

6.4 Maßnahmen Radverkehr

Der Radverkehr nimmt im Segment Naherholung und Tourismus bereits eine bedeutende Rolle ein, jedoch besteht gerade im Alltagsradverkehr erheblicher Verbesserungsbedarf. Daher sollen die in der Potenzialanalyse ermittelten Radverkehrsachsen künftig als alltagstaugliche Verbindungen hergerichtet werden, so dass der Radverkehr auf kürzeren Relationen eine Alternative zum Pkw darstellen kann.

Zur erfolgreichen Umsetzung dieses Vorhabens ist die Schaffung geeigneter Organisations- und Umsetzungsstrukturen erforderlich. Ergänzend wird ein kontinuierliches Monitoring des Radverkehrs etabliert, um Entwicklungen zu erfassen und gezielte Verbesserungen vorzunehmen.

- RAD 1** Touristische Radmobilität und Freizeitradfahren
- RAD 2** Einrichtung eines kreisweiten E-Bike-Verleihsystem
- RAD 3a** Radwege entwickeln und qualifizieren
- RAD 3b** Umsetzungsstrukturen schaffen
- RAD 4** Monitoring Radverkehr

RAD 1 Touristische Radmobilität und Freizeitradfahren**Status quo**

Wie das Konzept "Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand" aufzeigt, wird die Radinfrastruktur im Oberbergischen Kreis vorwiegend für den Freizeitverkehr genutzt. Durch die Topographie im Oberbergischen ergeben sich Potentiale vorwiegend für das Radfahren mit E-Bikes und Pedelecs sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr. Attraktive und häufig genutzte Radwege stellen die Bahntrassenradwege dar wie z. B. der Bergische Panoramaradweg von Marienheide Richtung Hückeswagen oder der Alleenradweg zwischen Gummersbach-Dieringhausen und Bergneustadt. Weiterhin gibt es Rundwege in vielen verschiedenen Längen und Schwierigkeitsgraden: von einer kurzen, steigungsarmen Familienroute bis zur 60 km Tour für Sportliche mit entsprechenden Anstiegen.

Beschreibung Maßnahme

Für die Maßnahme wird auf das Konzept "Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand" verwiesen. In diesem Konzept gibt es viele Vorschläge, weitere Touren im Freizeit- und Tourismusbereich zu entwickeln. Hinzu kommen zahlreiche begleitende Maßnahmen wie z. B. die Entwicklung eines Besuchermanagements. Hier ist auch das Tourismuskonzept „berg.konzept 3.0“ zu berücksichtigen. Ein weiterer Baustein wäre, bei Radrouten Gastronomiehinweise digital und als QR-Code auf Knotenpunkttafeln anzubringen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Sicherheit im Radverkehr verbessern
- Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombinieren

Umsetzungsschritte

- Umsetzung der Maßnahmen im touristischen und Freizeitteil des Konzeptes „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“
- z. B. Anbringen von Informationen (z. B. Gastronomiehinweise) digital und als QR-Code auf Knotenpunkttafeln

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

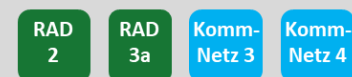
2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
Kommunen
Das Bergische GmbH
Zweckverband Naturpark Bergisches Land

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 2 Einrichtung eines kreisweiten E-Bike-Verleihsystem**Status quo**

Im Oberbergischen Kreis besteht die Möglichkeit, sich ein Pedelec zu mieten, bislang nur durch einzelne Fahrradverleihe und an einzelnen Standorten. In einigen Nachbarkreisen (z. B. Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis) bestehen bereits in Kooperation mit großen Bikesharing-Anbietern (z. B. Nextbike) kreisweite Verleihsysteme mit verschiedenen Stationen. Der Oberbergische Kreis hat gemeinsam mit den meisten kreisangehörigen Kommunen ein Konzept für ein E-Bike-Verleihsystem erarbeitet und einen entsprechenden Förderantrag zur Umsetzung am 28.06.2024 beim Land NRW eingereicht. Der Förderantrag wurde aufgrund der Aufhebung des Fördertatbestandes „Zweirad-Sharing-Systeme“ nicht bewilligt. Eine Umsetzung ohne Fördermittel wird unter den derzeitigen Rahmenbedingungen nicht verfolgt.

Beschreibung Maßnahme

Die angestrebte Gesamtmaßnahme wird ohne Umsetzungsförderung erstmal auf ruhend gestellt. Der Oberbergische Kreis prüft auf Grundlage des Konzeptes fortlaufend alternative Förderzugänge; auch mit einer optionalen Anpassung des Gesamtkonzeptes.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern
- Alltagsverkehr und Freizeitverkehr stärker kombinieren
- Sharing-Angebote unterstützen

Umsetzungsschritte

- Etablierung eines kreisweiten E-Bike-Verleihsystems im Oberbergischen Kreis
- ggf. Kommunikation mit den Nachbarkreisen und -städten

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

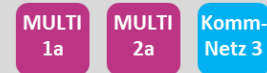
2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD 3a

Radwege entwickeln und qualifizieren



Status quo

Die Radwegeinfrastruktur für Radfahrende weist teilsräumig deutliche Defizite auf. Es gibt zwar teilsräumig gut ausgebauten Radwege, aber vorhandene Infrastrukturen, wie straßenbegleitende Radwege, Fahrradstraßen und Radfahrstreifen ergeben derzeit kein zusammenhängendes Netz. Die Verkehrssicherheit für Radfahrende ist dabei häufig nicht ausreichend gegeben. Der Oberbergische Kreis hat deutliche Entwicklungsbedarfe, die durch vielfältige Herausforderungen gehemmt werden. Diese umfassen neben finanziellen Mitteln vor allem vorhandene Ressourcen für Planung und Umsetzung bei den Straßenbaulastträgern, kreisangehörigen Kommunen und Fachunternehmen. Viele Hemmnisse liegen dabei in komplexen Zuständigkeiten, der Verfügbarkeit von Grundstücken, dem Natur- und Landschaftsschutz, oder der Abwägung zur Anwendbarkeit verkehrsrechtlicher Möglichkeiten.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Unterstützung der Kommunen bei der Planung und dem Bau interkommunaler Radwegeverbindungen mit hohem Nutzungspotenzial vor. Orientierungsgrundlage hierbei ist beigefügte Liste der interkommunalen Radwegeverbindungen mit besonderer Bedeutung. Die Maßnahme zielt auf eine effiziente und umsetzungsorientierte Entwicklung ab. Weiterhin werden die Fachakteure durch unterschiedliche Beteiligungsformate für die Anwendbarkeit bestehender Instrumente zur Umsetzung von Radwegerelationen unterstützt und sensibilisiert.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Sicherheit im Radverkehr verbessern
- Umsetzung in Planung befindlicher Maßnahmen unterstützen
- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern
- Umsetzung des „Regionalen Radwegeinfrastrukturkonzeptes“

Umsetzungsschritte

- Unterstützung der Kommunen und Baulastträger in der Planungs- und Bauphase
- Umsetzung der im Konzept „Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand“ enthaltenen Maßnahmenvorschläge

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

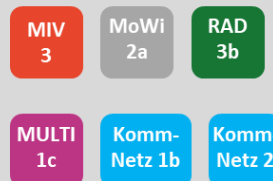
Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



Rad 3a

Radwege entwickeln und qualifizieren

Aufgeführte Relationen haben eine kreisweite Relevanz und sind aus dem "Regionalen Radwegeinfrastrukturkonzept" mit besonderer Bedeutung hervorzuheben oder sie beinhalten einen hohen Unterstützungsbedarf durch den OBK aufgrund grenzüberschreitender Führung

- Gummersbach – Marienheide
- Marienheide – Meinerzhagen
- Wipperfürth – Halver
- Morsbach – Wissen
- Gummersbach - Wiehl
- Radevormwald – Wuppertal sowie Radevormwald – Remscheid
- Agger-Sülz-Route
- Wiehl – Nümbrecht
- Waldbröl – Nümbrecht
- Denkingen – Waldbröl
- Umnutzung Wissertalbahn zum Radweg (Morsbach - Waldbröl)
- Bergneustadt – Gummersbach-Dieringhausen – Engelskirchen (Potenzialraum Aggertal)

RAD 3b

Umsetzungsstrukturen schaffen



Status quo

Zum Status quo vergleiche Maßnahme RAD 3a.

Beschreibung Maßnahme

Dienstleister oder Gesellschaften in öffentlicher Trägerschaft können insbesondere bei Projekten unterstützend und koordinierend wirken, z. B. durch die Übernahmen von Planungs- oder Umsetzungsleistungen von Straßenbaulastträgern. Es wird geprüft, inwiefern die kreiseigene oder kommunale Gesellschaften Planungs- und Bauleistungen von Radwegeinfrastruktur als Dienstleister übernehmen können. Hierbei können sowohl interkommunale als auch kommunale Projektumsetzungen möglich sein.

Weiterhin ist eine Möglichkeit zur schnelleren Umsetzung von Radwegeinfrastruktur die Errichtung von Bürgerradwegen. Bei Bürgerradwegen handelt es sich um ein Modellprojekt des Landes Nordrhein-Westfalen, bei dem durch die Mithilfe der Bevölkerung in der Finanzierung und der Umsetzung (z. B. durch Spenden oder Bereitstellung von Grundstücken) Radwege realisiert werden.

Zusätzlich soll geprüft werden, bei welchen Radwegeverbindungen eine kurzfristigere Lösung den Bau neuer Radinfrastruktur ergänzen oder ersetzen kann, um Ressourcen einzusparen. Dies kann eine Markierung oder eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung sein (vgl. AGFS-Leitfaden Sofortmaßnahmen).

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern
- Umsetzung in Planung befindlicher Maßnahmen unterstützen
- Umsetzung des „Regionalen Radwegeinfrastrukturkonzeptes“

Umsetzungsschritte

- Prüfung der Übernahme von Planungs- und Bauleistungen
- Planung und Umsetzung von Bürgerradwegen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2026 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD
3a

Komm-
Netz 2

RAD 4 Monitoring Radverkehr**Status quo**

Bisher gibt es drei fest installierte Fahrradzählstellen im Kreisgebiet:

- Bahntrassenradweg Gummersbach-Bergneustadt
- Bahntrassenradweg Wipperfürth
- Zubringer zum Bahntrassenradweg in Lindlar

Eine mobile Zählstelle kann zudem den Kommunen für die Verkehrsplanung kostenfrei und temporär zur Verfügung gestellt werden.

Beschreibung Maßnahme

Um die Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen und den Anteil des Radverkehrs am Modal Split zu evaluieren, sollen mobile und ggf. weitere stationäre Fahrradzählstellen für das Kreisgebiet angeschafft werden. Diese können wahlweise durch Kommunen und/oder Dritte verwendet werden, um Maßnahmen des Radverkehrs zu evaluieren. Weiterhin werden Instrumente zur Evaluation von Radverkehrsmaßnahmen erstellt und Auswirkungen von Maßnahmen im OBK nachgehalten. Zudem wird geprüft, welche ohnehin laufenden Aktivitäten und Erhebungen zum Monitoring des Radverkehrs beitragen können.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Rahmenbedingungen für Radverkehrsentwicklung verbessern

Umsetzungsschritte

- Anschaffung und Einrichtung von Fahrradzählstellen (u.a. Überprüfung Wirksamkeit von Maßnahmen)
- Konzept zum Monitoring
- Durchführung von Monitoringmaßnahmen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

alle
RAD

6.5 Maßnahmen Multimodalität

Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel spielt gerade auf längeren Distanzen eine entscheidende Rolle zur Förderung umweltfreundlicher Mobilität im Oberbergischen Kreis. Durch den Ausbau multimodaler Angebote sollen die Übergänge zwischen MIV, ÖPNV und Radverkehr erleichtert und attraktiver gestaltet werden.

Ein zentrales Element ist die Umsetzung des Feinkonzepts für Mobilstationen, die eine komfortable Schnittstelle zwischen verschiedenen Verkehrsträgern bilden. Ergänzend dazu wird die Haltestelleninfrastruktur weiterentwickelt und das Angebot an Park + Bike & Ride-Standorten verbessert, um den Wechsel zwischen Verkehrsmitteln aber auch die Bildung von Fahrgemeinschaften in Richtung Oberzentren, wie nach Köln, zu erleichtern.

Digitale Lösungen wie die Weiterentwicklung der OVAG-App zu einem multimodalen Auskunftssystem tragen dazu bei, die Vernetzung und Nutzerfreundlichkeit des Mobilitätsangebots zu erhöhen.

MULTI
1a

Umsetzung Feinkonzept Mobilstationen

MULTI
1b

Haltestellenentwicklung

MULTI
1c

Park + Bike & Ride Angebote

MULTI
2a

Weiterentwicklung OVAG-App zu multimodalem Auskunftssystem

MULTI
2b

Digitales Verkehrszeichenkataster

MULTI
3

Anbindung des OBK an das Fernbusnetz (kein Maßnahmensteckbrief)

MULTI
1a

Umsetzung Feinkonzept Mobilstationen



Status quo

Das Feinkonzept Mobilstationen wurde 2022 zur Planung eines flächendeckenden Netzes an Mobilstationen im Kreisgebiet erstellt. Die Fördermittel zur Umsetzung sind beim go.Rheinland eingeplant. Die bauliche Umsetzung obliegt den einzelnen Kommunen. Hierbei bestehen unterschiedliche Umsetzungshürden, darunter z. B. Förder Voraussetzungen, wie die Ausstattung mit einer Dynamische Fahrgastinformation (DFI), oder Flächenverfügbarkeiten.

Erste Mobilstationen sind in Engelskirchen, Marienheide und Gummersbach errichtet worden. Weitere Standorte befinden sich derzeit in Planung und Umsetzung, z. B. in Waldbröl an der Friedensstraße oder der Bahnhofstraße in Morsbach. Das flächendeckende Gesamtnetz ist noch nicht entstanden.

Beschreibung Maßnahme

Mit dieser Maßnahme soll ein flächendeckendes Netz an Mobilstationen im Oberbergischen Kreis aufgebaut werden. Der Oberbergische Kreis übernimmt keine baulichen Aktivitäten, kann aber fachliche Fragestellungen zur Umsetzung koordinieren. Es wird geprüft, inwiefern die kreiseigene oder kommunale Gesellschaften Konzept-, Planungs- und Bauleistungen als Dienstleister übernehmen können oder hier anderweitige fachliche Unterstützung möglich ist.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Mobilstationen ausbauen

Umsetzungsschritte

- Bereitstellung erforderlicher Planungs- und Leistungsunterlagen
- angepasste Überprüfung der Standorte/Ausstattung der geplanten Mobilstationen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



MULTI
1b

Haltestellenentwicklung



Status quo

ÖPNV-Haltestellen werden durch die jeweiligen Straßenbaulastträger, Kommunen und die Verkehrsunternehmen eingerichtet, barrierefrei ausgebaut und unterhalten. Dabei ist die Zuständigkeit sehr differenziert und erzeugt eine hohe Komplexität. Der Nahverkehrsplan des OBK bietet eine Orientierung zur Haltestellenentwicklung. Ergänzt wird dies durch ein Unterstützungs- und Beratungsangebot des Fachamtes des Kreises.

Beschreibung Maßnahme

Dem Oberbergischen Kreis kommt bei dieser Maßnahme eine Koordinations- und Bündelungsfunktion zu. Der Kreis unterstützt die Akteure beim Haltestellenausbau sowie fachlichen Fragestellungen. Im Zusammenhang mit Anpassungen von ÖPNV-Leistungen koordiniert der OBK eine angepasste Haltestellenentwicklung.

Im Rahmen der Maßnahme sollen die Aufenthaltsqualität und die Zugänglichkeit der Haltestellen durch eine erhöhte Sichtbarkeit, besseren Wetterschutz und optimierte Beleuchtung gesteigert werden. Dies sollte im Zuge des barrierefreien Ausbaus geprüft werden. Die Einrichtung von Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) an wichtigen Haltestellen (z. B. an Knotenpunkten oder in der Nähe von Nahversorgungszentren) ist dabei ebenso Bestandteil der Maßnahme, wie die Hinführung zu Busbahnhöfen (z. B. in Gummersbach), um die Zugänglichkeit und die Orientierung zum richtigen Bussteig zu erleichtern.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern
- multimodale Informationsmöglichkeiten stärken

Umsetzungsschritte

- Unterstützung des OBK für Kommunen bei Halstellenausbau stärken und verstetigen
- Aufenthalt- und Zugänglichkeit Haltestellen verbessern
- Errichtung dynamischer Fahrgastinformationen (DFI)
- Prüfung Haltestellennetz (Verdichtung und Wegfall)

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 fortlaufend 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MoWi
2a

ÖPNV
1b

ÖPNV
1d

ÖPNV
1e

MULTI
1c

MULTI
1c

Park + Bike & Ride Angebote



Status quo

Derzeit bestehen im Kreisgebiet unterschiedliche Standorte für die Verknüpfung von Verkehrsarten. Hierbei gibt es neben P&R-Angeboten an Bahnhöfen (teilweise mit Radabstellanlagen) auch Pendlerparkplätze an Autobahnen und Bundesstraßen. 2024 ist u.a. am P&R-Parkplatz (bzw. an der dortigen Mobilstation) in Engelskirchen am Bahnhof ein Fahrradkäfing mit einer mittleren 2-stelligen Anzahl an Radabstellmöglichkeiten in Betrieb gegangen.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht eine Qualifizierung der Umsteigepunkte zwischen Verkehren vor. Hierbei sollen insbesondere klassische Umsteigepunkte, wie Pendlerparkplätze des MIV fokussiert werden, wo traditionell das Thema „Parken und Mitfahren“ etabliert ist. Bestandteil der Maßnahme sind u.a. die Errichtung von Radabstellanlagen und diebstahl- und witterungsgeschützten Fahrradboxen an Pendlerparkplätzen und (P+R)-Haltestellen zur besseren Verknüpfung der Verkehrsmittel. Gleichzeitig stehen ÖPNV-Verbindungen (z. B. monti) zu Pendlerparkplätzen bzw. die Ausweisung von Pendlerparkplätzen an ÖPNV-Hauptachsen im Fokus.

Die Maßnahme umfasst weiterhin die verbesserte Verknüpfung von Rad und ÖPNV an Haltestellen. Hierzu sind die Ergebnisse einer derzeit laufenden Potenzialstudie der Universität Wuppertal "Verknüpfung Rad und ÖPNV" zu berücksichtigen. Das Ziel ist die Übertragbarkeit des „OFT!“-Radabstellanlagen-Projektes im gesamten Oberbergischen Kreis. Hierzu ist die Verfügbarkeit von Fördermitteln verstärkt zu prüfen. Der Fahrradkäfing in Engelskirchen kann zur Evaluation und Potenzialanalyse herangezogen werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verknüpfung der Verkehrsmittel verbessern
- Mobilstationen ausbauen

Umsetzungsschritte

- Potenzialanalyse „Rad und ÖPNV“ der Uni Wuppertal
- Analyse möglicher Förderzugänge
- ggf. Koordination von Flächenanfragen (Straßen.NRW) zur Erarbeitung und Bereitstellung der Flächennutzungsverträge

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen



MULTI
2a**Weiterentwicklung OVAG-App zu multimodalem Auskunftssystem****Status quo**

Die OVAG-App (seit 2023) ermöglicht die Bündelung von ÖPNV-Themen wie Fahrplaninformationen und Ticketverkauf.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Weiterentwicklung der OVAG-App hin zu einem multimodalen Auskunfts- und Buchungssystem vor, welche z. B. neben den ÖPNV-Verbindungen auch die Auslastung von Parkplätzen und Radabstellanlagen sowie die Buchungsmöglichkeiten entsprechender Dienste oder einen Taxiruf vorsieht. Für die Maßnahme müssen die Schnittstellen zu übergeordneten Maßnahmen verbessert werden, um diese in die App zu integrieren. Der Zweckverband go.Rheinland und der VRS fungieren hierbei als Datendrehscheibe.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Multimodale Informationsmöglichkeiten stärken

Umsetzungsschritte

- Verbesserung der Schnittstellen zu übergeordneten Systemen (Datendrehscheibe über Zweckverband go.Rheinland)
- Weiterentwicklung OVAG-App durch Implementierung von Taxiruf, Bike- und Carsharing-Diensten
- Auskunft Taxibuchungsmöglichkeiten + Taxistände über OVAG-App

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2027  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

OVAG

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MULTI
2b**Digitales Verkehrszeichenkataster****Status quo**

Bisher gibt es ein solches Kataster nicht.

Beschreibung Maßnahme

Perspektivisch ist eine landesweite Lösung für ein digitales Verkehrszeichenkataster vorgesehen. Aus diesem Grund besteht derzeit keine eigene Umsetzungserfordernis seitens des Oberbergischen Kreises. Die Aktivitäten des Landes NRW werden fortlaufend begleitet und auf Anwendbarkeit geprüft. Zu prüfen ist eine notwendige Einpassung auf die Gegebenheiten beim Oberbergischen Kreis und eine Bereitstellung entsprechender Schnittstellen.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Multimodale Informationsmöglichkeiten stärken

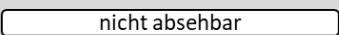
Umsetzungsschritte

- Aufbau eines digitalen Verkehrszeichenkatasters für den Oberbergischen Kreis

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2030+  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MIV
3

MoWi
1b

RAD
3a

MULTI 3

Anbindung des OBK an das Fernbusnetz

Im Zuge dieses Themenfeldes soll das Potenzial zur Einrichtung einer Fernbushaltestelle im Oberbergischen Kreis überprüft werden. Zunächst ist eine Standortermittlung erforderlich. Maßgebende Kriterien sind hierbei die Erreichbarkeit eines Bahnhofs und die erforderlichen Platzverhältnisse für Fernbusse. Im Hinblick auf die Infrastruktur sind dabei die Anforderungen an die Haltestelle ein Bussteig mit Wartehäuschen, Informationen (z. B. zu Abfahrtszeiten und Tarifen) sowie Sicherheit. Behördliche Genehmigungen, verkehrsrechtliche Vorschriften sowie ggf. Umweltschutzauflagen sind hierbei einzuhalten.

Dieses Thema weist eine geringe Priorität auf. Verantwortlich für dieses Thema ist der Oberbergische Kreis sowie potenzielle Fernbusunternehmen.

6.6 Maßnahmen Kommunikation und Netzwerke

Eine erfolgreiche Verkehrswende erfordert nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen, sondern auch eine gezielte Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie die Vernetzung relevanter Akteure. Durch den Aufbau und die Stärkung von Netzwerken soll der Austausch zwischen Verwaltung, Kommunen, Unternehmen und Mobilitätsanbietern gefördert werden.

Daher sollen neben der Weiterentwicklung des Mobilitätsnetzwerk Oberberg verwaltungsinterne Austauschformate qualifiziert und die Mitgliedschaften in mobilitätsfördernden Institutionen weiterentwickelt werden.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der gezielten Kommunikation mit der Bevölkerung durch zielgruppenspezifische Aktionen und Beratungsangebote. Zudem sollen Kombitickets und Marketingmaßnahmen für den Freizeitverkehr dazu beitragen, nachhaltige Mobilitätsangebote attraktiver und bekannter zu machen.

Komm-
Netz 1a

Mobilitätsnetzwerk Oberberg

Komm-
Netz 1b

Qualifizierung verwaltungsinterner Austauschformate

Komm-
Netz 1c

Weiterentwicklung von Mitgliedschaften in mobilitätsfördernden Institutionen

Komm-
Netz 2

Weiterentwicklung kreiseigener und kommunaler Gesellschaften

Komm-
Netz 3

Kommunikation und zielgruppenspezifische Aktionen und Beratung

Komm-
Netz 4

Kombitickets und Marketing bei Freizeitverkehren

Komm-
Netz 1a**Mobilitätsnetzwerk Oberberg****Status quo**

Das „Mobilitätsnetzwerk Oberberg“ ist ein Austauschformat des OBK mit den kommunalen Mobilitätsbeauftragten und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ziel ist der gegenseitige Informations- und Erfahrungsaustausch der Akteure. Zumeist werden externe Referenten zu einem Schwerpunktthema eingeladen. Das Mobilitätsnetzwerk trifft sich unregelmäßig, ca. 2x im Jahr und dient darüber hinaus als Adressat für allgemeine oder anlassbezogene Kommunikation zu Mobilitätsthemen im Kreis.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Einrichtung turnusmäßiger Treffen (3x jährlich) des Mobilitätsnetzwerk Oberberg vor. Im Fokus steht weiterhin der inhaltliche Austausch zwischen Kommunen, OBK und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW. Inhaltlich ergänzt wird der Austausch weiterhin mit externen Teilnehmern zu anlassbezogenen Themen und Fragestellungen. Darüber hinaus sollen Kommunikationsmaßnahmen und Aktivitäten (z. B. Veranstaltungen) verbessert koordiniert und Synergien geschaffen werden.

Der OBK koordiniert das Mobilitätsnetzwerk Oberberg. Ein jährliches Treffen wird den Sachstand der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes thematisieren, das durch weitere Akteure der Verwaltung ergänzt werden kann.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken
- regionalen und kreisweiten Austausch fördern

Umsetzungsschritte

- Turnusmäßige Treffen „Mobilitätsnetzwerk Oberberg“
- Fachgespräche mit dem Zukunftsnetz Mobilität und Einbindung in das Mobilitätsnetzwerk als fester Bestandteil

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Komm-
Netz 1b

Komm-
Netz 1c

Qualifizierung verwaltungsinterner Austauschformate**Status quo**

Derzeit existieren anlassbezogene Austauschformate mit unterschiedlichen Institutionen und Verwaltungen zum Thema Mobilität. Gleichzeitig ist das Thema Mobilität auch Bestandteil in „fachfremden“ Facharbeitskreisen (z. B. Klimaschutz oder Tourismus). Etablierte Austauschformate zu anderen Akteuren besteht in weiten Teilen nicht. Aus der Beteiligung des Mobilitätskonzeptes ist der Bedarf der Fortführung fachlicher Austauschformate formuliert worden.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Optimierung und Qualifizierung von Austauschformaten für die Fachebenen vor. Hierzu erarbeitet der OBK ein Konzept. Ziel ist eine bestmögliche und effizientere Vernetzung und Information. Da die personellen Ressourcen begrenzt sind, ist der Nutzen und eine Qualität der Austauschformate kontinuierlich zu prüfen und sicherzustellen. Vorgesehen ist die Einrichtung oder Nutzung fachlicher Austauschformate der Kreisverwaltung mit Fachakteuren:

- jährlicher Austausch des OBK mit seinen Nachbarkreisen und -städten (Fokus ÖPNV und Radverkehr)
- Einrichtung eines Arbeitskreis Radverkehr mit Fachinstitutionen und Straßenbaulastträgern
- Nutzung bestehender Austauschformate, um Themen zur Mobilität zu integrieren
- jährlicher ämterübergreifender Austausch mit Straßen.NRW, wo der OBK eine Bündelungsfunktion kommunaler Interessen übernehmen und Projekte gezielt erörtern kann
- Prüfung zur Weiterführung ausgewählter Fachgespräche des Mobilitätskonzeptes

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken
- regionalen und kreisweiten Austausch fördern
- Verwaltungsabläufe vereinfachen und beschleunigen
- Interessen für Infrastrukturentwicklungen stärken

Umsetzungsschritte

- Prüfung zum Nutzen vorhandener Austauschformate und Konzepterstellung
- Einrichtung und Etablierung weiterer Austauschformate

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

MoWi
1b

ÖPNV
1f

RAD
3b

Komm-
Netz 1a

Komm-
Netz 1c

Weiterentwicklung von Mitgliedschaften in mobilitätsfördernden Institutionen



Status quo

Der Oberbergische Kreis und die kreisangehörigen Kommunen sind oftmals freiwillige Mitglieder bei unterschiedlichen Institutionen, Vereinen, Zusammenschlüssen und Kooperationen, die im Themenbereich Mobilität aktiv sind. Dabei sind die Institutionen zumeist fachspezifisch organisiert, bieten entsprechende Unterstützungs- und Vernetzungsleistungen oder übernehmen regionale oder lokale Funktionen. Wichtige Beispiele hierfür sind das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ oder der Radregion Rheinland e. V..

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Weiterentwicklung und Anpassung der Beteiligung des Oberbergischen Kreises an entsprechenden Institutionen vor. Zum einen ist eine fortlaufende Prüfung vorgesehen, welche Mitgliedschaften/Beteiligungen Mehrwerte für den Oberbergischen Kreis und seine Kommunen haben – auch vor dem Hintergrund der zu erwartenden Arbeitsaufwände und Kosten. Zum anderen wird geprüft, ob neue Mitgliedschaften/Beteiligungen des Oberbergischen Kreises und seiner Kommunen positiven Einfluss auf zukünftige Entwicklungen nehmen könnten. Hierzu wird u.a. die Mitgliedschaft des OBK, auch als Multiplikator für seine kreisangehörigen Kommunen, bei der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e. V.) geprüft.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken
- regionalen und kreisweiten Austausch fördern

Umsetzungsschritte

- Auflistung der Beteiligungen des OBK und der Kommunen
- Prüfung einer Mitgliedschaft bei der AGFS
- fortlaufende Prüfung der Beteiligungen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD
3b

Komm-
Netz 1a

Komm-
Netz 1b

Komm-
Netz 2

Weiterentwicklung kreiseigener und kommunaler Gesellschaften



Status quo

Im Oberbergischen Kreis existieren kreiseigene und kommunale Gesellschaften, die im Bereich Projekt- oder Stadtentwicklung, Bauen oder Planung aktiv sind.

Beschreibung Maßnahme

Die Maßnahme sieht die Weiterentwicklung kreiseigener und kommunaler Gesellschaften zur Übernahme von Planungs-/Bauleistungen für Mobilitätsinfrastrukturen, wie Radwege oder Mobilstation/Haltestellenentwicklung vor. Ziel ist die Nutzung vorhandener Kompetenzen und Strukturen zur gebündelten und verbesserten Errichtung von Mobilitätsinfrastrukturen sowie der Übernahme von notwendigen Leistungen von entsprechenden Baulastträgern. Eine mögliche Qualifizierung der Institutionen obliegt dabei ausdrücklich den Wünschen und Zielen der jeweiligen Entscheidungsträger.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Verwaltungsabläufe vereinfachen und beschleunigen
- Interessen für Infrastrukturentwicklungen stärken

Umsetzungsschritte

- Prüfung von Anwendungsgebieten
- Sensibilisierung von Fachakteuren
- Qualifizierung entsprechender Institutionen

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)



Priorisierung



Umsetzungsbeginn und Realisierung

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung



Maßnahmenverantwortlicher

Oberbergischer Kreis
Kommunen

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

RAD
3a

RAD
3b

MULTI
1a

MULTI
1b

Komm-
Netz 3**Kommunikation und zielgruppenspezifische Aktionen und Beratung****Status quo**

Bisher erfolgte eine projektbezogene Öffentlichkeitsarbeit per Pressemitteilungen, Social Media Aktivität sowie Flyer und Plakate durch unterschiedliche Akteure. Allgemeine Informationen sind auf den Websites der Akteure verortet. Die Homepage und App der OVAG bietet dabei ein umfassendes Informationsangebot zum ÖPNV im OBK. Zielgruppenspezifische Kommunikation findet zudem durch eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure vor Ort statt. Eine zentrale Informationsstelle oder Plattform existiert nicht.

Beschreibung Maßnahme

Mit der Maßnahme sollen allgemeine Werbung und Marketing, als auch eine zielgruppenspezifische und bedarfsgerechte Ansprache und Beratung bei der Öffentlichkeitsarbeit verbessert werden. Über das Mobilitätsnetzwerk Oberberg als Multiplikator möchte der OBK zukünftig die Distribution von Aktionen und Angebote verbessern und Synergien für Akteure vor Ort erreichen. Kommunikationsmaßnahmen sind dabei möglichst barrierefrei zu halten oder spezifisch auf Zielgruppen, z. B. Senioren oder Arbeitnehmer anzupassen. Die unterschiedlichen Akteure vor Ort sollen ihre zielgruppenspezifischen Aktionen weiterhin eigenständig und adressatenorientiert durchführen. Hierbei soll die Unterstützung der Kommunikation verbessert werden. Synergien sollen gefördert und bestehende Angebote und Verantwortliche bekannter gemacht werden. Hierzu zählen z. B. Rollatoren-Training oder der vom ADFC organisierte Bici-Bus für Schülerinnen und Schüler. Weiterhin ist die Sensibilisierung und Ansprache von (Neu-)Bürgern oder Entscheidungsträger über die Angebote wichtig.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken
- Kommunikation bürgernäher und zielgruppenspezifisch gestalten

Umsetzungsschritte

- Verteiler „Kommunikation“ etablieren und Übersicht zu Aktionen erstellen
- barrierefrei Kommunikation gezielter fördern und Akteure vor Ort unterstützen
- Distribution bestehender Formate über das Mobilitätsnetzwerk
- Einführung "Mobilität" für Entscheidungsträger

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025 2035

Arbeitsaufwand

Gering Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Oberbergischer Kreis
OVAG
Kommunen
Akteure vor Ort

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Komm-
Netz 4**Kombitickets und Marketing bei Freizeitverkehren****Status quo**

Im Freizeitverkehr im ländlichen Raum weist der MIV nach wie vor einen hohen Anteil am Modal Split auf, sowohl bei der An- und Abreise, als auch bei der Mobilität vor Ort. Besucher und Gäste erhalten oft wenige Informationen über Anreisen per ÖPNV oder Fahrrad. Gleichzeitig gibt es bei Veranstaltungen oder im Tourismus selten Angebote, die eine ÖPNV-Anreise inkludieren.

Beschreibung Maßnahme

Eine Maßnahme ist die Einführung einer Gästekarte als ÖPNV-Ticket, wie sie etwa in der Naturregion Sieg bereits eingeführt wurde. Zudem können für Events oder Veranstaltungen (z. B. Konzerte) die Tickets auch durch eine entsprechende Kommunikation als ÖPNV-Ticket genutzt werden, wodurch die An- und Abreise mit dem ÖPNV gefördert werden kann. Gleichzeitig ist bei vielen Freizeit- und Veranstaltungszielen die Kommunikation (z. B. auf den Websites) zwecks Anreise mit dem Umweltverbund zu verbessern.

Gemäß des „berg.konzept 3.0“ nimmt die Integration von ÖPNV-Leistungen in Gästekarten als mögliche Strategie an Bedeutung zu. Hierdurch besteht das Potential zu einer verstärkten Nutzung des ÖPNV im Ausflugsverkehr vor Ort. Mit dieser Maßnahme soll ein positives Image, eine Nutzungssteigerung und eine Einnahmeakquise für den ÖPNV im Gästeverkehr erreicht werden.

Wichtigste Handlungsfeldziele

- Kommunikation nachhaltiger Mobilität stärken

Umsetzungsschritte

- Prüfung möglicher Anwendungsfelder und Vernetzung der Akteure
- Ansprache zur verbesserten Kommunikation
- Prüfung möglicher Testräume/Testbetriebe

Wirkung (Abschätzung auf übergeordnete Ziele)**Priorisierung****Umsetzungsbeginn und Realisierung**

2025  2035

Arbeitsaufwand

Gering  Hoch

Kostenschätzung**Maßnahmenverantwortlicher**

Das Bergische
OVAG
VRS
Das Bergische GmbH

Mögliche Verknüpfung mit anderen Maßnahmen

Komm-
Netz 3

7. Umsetzungsstrategie

Im Folgenden wird dargestellt, wie die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes umgesetzt werden sollen. Entsprechend der Einordnung zur Umsetzbarkeit gilt: „Die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen oder Untermaßnahmen, obliegt weitestgehend auch zukünftig der Beschlussfassung durch die zuständigen politischen Gremien, solange diese nicht Geschäfte der laufenden Verwaltung sind“ (s. Kap. 1.3).

Die Umsetzungsstrategie gliedert sich in zwei Teilbereiche:

- Umsetzungsplan
- Verstätigungs- und Evaluationskonzept

Umsetzungsplan

Der Umsetzungsplan ergibt sich aus der Priorisierung und Ressourcenverfügbarkeit hinsichtlich der Maßnahmen und Untermaßnahmen. Hierbei gilt, dass Maßnahmen mit der Priorisierung „3 Punkte“ eine zeitnahe Bearbeitung erfordern und sich Maßnahmen der Priorisierung „2 Punkte“ entsprechen der Personal- und Finanzressourcen dahinter gliedern. Maßnahmen mit der Priorisierung 3 gelten als Startermaßnahmen. Parallel mit Maßnahmen der Priorität 2 sind diese oftmals bereits Teil des Arbeitsprozesses der Verwaltung.

Grundsätzlich gilt entsprechend der Darstellung der Erarbeitungszeit in den jeweiligen Maßnahmen, dass viele Handlungsschritte bereits frühzeitig erfolgen müssen, bevor konkrete Maßnahmenumsetzungen erfolgen können. Hierbei laufen inhaltlich viele Maßnahmen parallel und es wird darauf abgezielt, bestmöglich Synergien und Entwicklungserkenntnisse zu nutzen.

Daher ist eine hohe Dichte der Maßnahmenstarts in den ersten Jahren zu verzeichnen. Der Umsetzungsplan wird dynamisch betrachtet, fortlaufend geprüft, um entsprechende Anpassungen vornehmen zu können.

Der Umsetzungsplan für die Maßnahmen mit hoher (3) und mittlerer (2) Priorität ist für die ersten drei Jahre bis 2028 im Folgenden dargestellt.

Beginn der Umsetzung	Maßnahme	Priorität	Wirkung
2025	ÖPNV 2: Zukunftskonzept monti	3	Mittel
	MIV 3: Ausbau und Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz im OBK	3	Mittel
	Komm-Netz 1a: Mobilitätsnetzwerk Oberberg	3	Mittel
	MoWi 1b: Optimierung Logistik und Schwerlastverkehr	3	Niedrig
	MoWi 2a: Anbindung von Gewerbestandorten mit dem Umweltverbund	2	Mittel
	ÖPNV 1b: Weiterentwicklung Primärlinien und Hauptachsen im ÖPNV	2	Mittel
	RAD 3a: Radwege entwickeln und qualifizieren	2	Mittel
	MULTI 1a: Umsetzung Feinkonzept Mobilstationen	2	Mittel

	MULTI 1b: Haltestellenentwicklung	2	Mittel
	MULTI 1c: Park + Bike & Ride Angebote	2	Mittel
	Komm-Netz 1b: Qualifizierung verwaltungsinterner Austauschformate	2	Mittel
	MoWi 1a: Anbindung von Gewerbestandorten für den Wirtschaftsverkehr	2	Mittel
	Komm-Netz 3: Kommunikation und zielgruppen-spezifische Aktionen und Beratung	2	Mittel
	ÖPNV 1c: Schnellbusangebote im ÖPNV	2	Mittel
	ÖPNV 1e: Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen und Orten der Daseinsvorsorge	2	Niedrig
	ÖPNV 1f: Entwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	2	Niedrig
	ÖPNV 5: Umstellung der Busflotte der OVAG auf nachhaltig betriebene Busse	2	Niedrig
2026	ÖPNV 1d: Nachfrageorientierte Angebotsentwicklung und Anpassung, Erweiterung und Reduzierung von Leistungen	3	Niedrig
	MoWi 2b: Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen und Gewerbestandorte	2	Mittel
	RAD 3b: Umsetzungsstrukturen schaffen	2	Mittel
	ÖPNV 7a: Anpassung, Erweiterung oder Reduzierung der Bedienformen Linientaxi und Taxibus	2	Niedrig
	ÖPNV 6a: Potenziale der Effizienz des ÖPNV im Schülerverkehr	2	Niedrig
2027	MULTI 2a: Weiterentwicklung OVAG-App zu multimodalem Auskunftssystem	2	Mittel
	Komm-Netz 2: Weiterentwicklung kreiseigener und kommunaler Gesellschaften	2	Mittel

Tabelle 4: Umsetzungsplan 2025-2027

Evaluationskonzept

Um die Wirkung des Mobilitätskonzeptes im Umsetzungsprozess hinsichtlich der Zielerreichung überprüfen zu können, ist ein bedarfsgerechtes Evaluierungs- und Controlling-Konzept zu erarbeiten. Aufgrund der Laufzeit des Mobilitätskonzeptes und Maßnahmen, die einer Verbesserung der Evaluation dienen, wurde kein vollumfängliches Evaluationskonzept für das Mobilitätskonzept implementiert. Vielmehr ist die Evaluation maßnahmenspezifisch vorzunehmen und dies anhand der zu dieser Zeit verfügbaren Datengrundlage und den Erfordernissen. Hierdurch wird sichergestellt, dass die Messbarkeit auch mittelfristig bedarfsorientiert und aktuell erfolgt und nicht einer einmalig festgelegten Messbarkeit unterliegt, die ggf. in wenigen Jahren obsolet sein könnte. Aufgrund der großen Heterogenität der Maßnahmen und Untermaßnahmen sollen daher bewusst keine standardisierten Methoden zur Wirkungs- und Erfolgskontrolle festgelegt werden. Die Operationalisierung der Erfolgskontrolle erfolgt anlassbezogen gemäß den festgelegten Zielen der jeweiligen Maßnahmen (s. Steckbriefe).

Dennoch bedarf es des Einsatzes von messbaren Indikatoren. Grundsätzlich dient ein Indikatorensystem als Kontrollinstrumentarium in der Maßnahmenumsetzung

und ermöglicht die Beurteilung der Wirksamkeit im Hinblick auf definierte Ziele. Zur Überprüfung der Maßnahmen sind im Folgenden ausgewählte Indikatoren dargestellt, um die Messbarkeit zu ermöglichen. Diese sind als gutachterlicher Vorschlag zu sehen, welche Indikatoren gut geeignet sind, um Maßnahmen unterschiedlicher Ausprägung evaluieren zu können. Ggf. sind in Abhängigkeit von vorhandenen Datengrundlagen und Erhebungsintervallen andere oder modifizierte Indikatoren oder Messinstrumente festzulegen.

Zielsetzung	Ausgewählter Mess-Indikator	Messinstrument/ Datengrundlage	Potenzielles Erhebungsintervall
CO₂ im Mobilitätssektor reduzieren	• THG-Emissionen des Verkehrssektors im OBK	THG-Bilanzierung für Verkehrssektor	Alle 5 Jahre
	• Anteil von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben am Gesamtbestand der im OBK zugelassenen Fahrzeuge	Kfz-Zulassungsstatistik	Jährlich, alle 5 Jahre abrufen
	• Anzahl von öffentlichen/halböffentlichen E-Ladestationen im Kreisgebiet	Statistik zu E-Ladestationen, Abfrage bei den Kommunen	alle 5 Jahre
Verbesserung der Lebensqualität und Erhöhung der Attraktivität des Kreises	• Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner, die von einem Lärmpegel im Tagesmittel von 55 dB(A) oder mehr betroffen sind.	Lärmaktionsplanung	alle 5 Jahre
	• Durchschnittlich an den in im Kreis vorhandenen Messstellen gemessenen Immissionswerte von Stickoxiden (NO _x) und Feinstaub (PM ₁₀)	Luftqualitätsüberwachung	jährlich, alle 5 Jahre abrufen
Sicherheit im Radverkehr verbessern	• Anzahl der Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten	Amtliche Unfallstatistik	Jährlich, alle 5 Jahre abrufen
	• Anzahl der Verkehrsunfälle differenziert nach Verkehrsart	Amtliche Unfallstatistik	Jährlich, alle 5 Jahre abrufen
MIV-Verkehre reduzieren, vermeiden, verlagern;	• Modal Split Kennwerte	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	alle 5 Jahre
Alternativen zum Zweitwagen ermöglichen	• Angaben zur PKW-Verfügbarkeit	Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten	alle 5 Jahre
Erhöhung der Nutzung des Umweltverbundes	• Radverkehrsaufkommen	Zählstellen für den Radverkehr	Jährlich, alle 2 Jahre auswerten
Zugänglichkeit zum ÖPNV verbessern	• Fahrgastzahlen	Fahrgasterhebungen bzw. Auswertung AGFS (Automatischer Fahrgastzählsysteme)	Jährlich, alle 2 Jahre auswerten
Einsatz emissionsfreier Busse fördern	• Anzahl der emissionsfreien Busse im OBK	Abfrage beim Verkehrsunternehmen	gemäß ÖDA
Regionalen und kreisweiten Austausch fördern	• Einbindung von Stakeholdern, Akteuren, Öffentlichkeit	Regelmäßige Sitzungen, Veranstaltungen	nach Bedarf
Regionalen Verkehrsfluss verbessern	• Verfügbarkeit und Nutzung von Mobilitätsdaten zur Optimierung des Verkehrsflusses und Angebots	Analyse von Mobilitätsdaten (z. B. GPS-Daten, Floating Car Data, Mobilfunkdaten)	kontinuierlich

Tabelle 5: Mögliche Indikatoren zur Erfolgskontrolle

Für die Umsetzung und Erfolgskontrolle des vorliegenden Konzeptes sind jedoch durchaus eine Vielzahl an lokalen und regionalen Akteuren einzubinden. Dabei soll eine Steuerung der Maßnahmen, eine Kontrolle der Umsetzung der Maßnahmen und eine Steuerung der Evaluierung erfolgen.

Für die Gesamtbeurteilung des Mobilitätskonzeptes wird grundsätzlich ein qualitativer Evaluationsansatz gewählt. Hierzu dienen besonders die Information und Einbeziehung der politischen Gremien, u. a. durch die Vorgaben zur Beschlussfassung einzelner Maßnahmen (s. Kap. 1.3). Als Option zur umfassenderen Evaluation dient die Möglichkeit einer zukünftigen Mobilitätsbefragung.

Grundlegend sind die Evaluationsoptionen vom Umfang der zur Verfügung stehenden personellen und finanziellen Ressourcen abhängig.

Mobilitätsbefragungen

Eine Mobilitätsbefragung in Form einer Haushaltsbefragung spielt als Säule im Evaluationskonzept eine zentrale Rolle. Haushaltsbefragungen zum Thema Mobilität und Verkehr schaffen eine wichtige Grundlage, mit der aussagekräftige Mobilitätsdaten für die Indikatoren Modal Split, Verkehrsleistung sowie Verkehrsverhalten ermittelt werden und die im Rahmen der Evaluation als Vergleichsbasis herangezogen werden können. Dabei soll sich das Befragungsdesign und die Methodik an den in Deutschland standardmäßig durchgeführten Haushaltsbefragungen nach Landesstandards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung der AGFS, MiD (Mobilität in Deutschland) des BMVI und „Mobilität in Städten – SrV“ orientieren. Dadurch werden Vergleichbarkeiten – sowohl in Zeitreihen als auch mit anderen Räumen – ermöglicht. Als Befragungsturnus empfehlen sich Intervalle von fünf Jahren, ab Start der Maßnahmen. Zur Untersuchung spezieller Fragestellungen kann die Stichprobe gezielt um Nutzerinnen und Nutzer intermodaler Angebote (P+R, B+R, Carsharing etc.) aufgestockt oder um entsprechende gesonderte Befragungen ergänzt werden. Zusätzlich ist die Nutzung von Mobilfunkdaten als ergänzende Datenquelle für die Evaluierung zu prüfen.

Im Jahr 2023 fand im Oberbergischen Kreis die letzte kreisweite Haushaltsbefragung statt. Dadurch besteht für den Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen eine solide, relativ aktuelle Datenbasis zur Mobilität. Durch den Start des Mobilitätskonzeptes 2025 ist zu empfehlen, für die Zielsetzung und Kontrolle des Mobilitätskonzeptes in den Jahren 2030, 2035 sowie 2040 weitere Haushaltsbefragungen durchzuführen. Diese Evaluierungen können zu diesen Zeiten Hinweise auf die Wirksamkeit kurzfristiger (bis 2028), mittelfristiger (bis 2033) und langfristiger (>2033) Maßnahmen aufzeigen sowie den Gesamterfolg des Mobilitätskonzeptes für den Zielhorizont 2035 und darüber hinaus ermitteln.

8. Quellenverzeichnis

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2025): Klimaschutzziele und Beschlüsse. <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Klimaschutzziele-und-Beschluesse/klimaschutzziele-und-beschluesse.html#:~:text=Im%20Bundes%2DKlimaschutzgesetz%20sind%20sektor-spezifische,die%20Ziele%20bis%202030%20angerechnet> (abgerufen am 09.01.2025).

büro stadtVerkehr (2022): Erstellung des Feinkonzeptes „Mobilstationen im Oberbergischen Kreis“ zur Errichtung von Mobilstationen in den kreisangehörigen Kommunen.

go.Rheinland GmbH (2025): Das Kölner S-Bahn-Netz der Zukunft. <https://www.gorheinland.com/sbahn2030> (abgerufen am 09.01.2025).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) (2023): Berufseinpender/Berufsauspender (Tagespender) nach Quelle/Ziel und Geschlecht - Gemeinden - Stichtag (bis 2019).

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) Statistisches Landesamt (2024): Kommunalprofil Oberbergischer Kreis.

Landkreistag NRW (2022): Agenda für mehr Radverkehr. Zur Verkehrswende im kreisangehörigen Raum. <https://www.ikt-nrw.de/media/13993/ikt-nrw-positionspapier-radverkehr.pdf> (abgerufen am 06.03.2025).

mobilité Unternehmensberatung GmbH (2016): Klimaschutzteilkonzept »Mobilität für das Rheinland«, Köln.

Pendleratlas (2023): Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis.

Presse- und Informationsamt der Bundesregierung (2025): Klimaschutzgesetz und Klimaschutzprogramm. Ein Plan fürs Klima. <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/klimaschutzgesetz-2197410> (abgerufen am 09.01.2025).

Region Köln/Bonn e. V. (2021): Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn.

Statistisches Bundesamt (2023): Bevölkerung nach Altersgruppen.

Statistisches Bundesamt (2022): Altersstruktur der Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen

Anhang

Anhang 1: Herleitung der Maßnahmen

	Maßnahmen- und Themensteckbriefe	hervorgegangen aus						
		vorhandene Konzepte*	Haus-halts-befragung	Online-Beteiligungskarte	Potenzialanalyse	Fachworkshops	Fachgespräche	Maßnahmenwerkstatt
MIV 1a	Carsharing Oberberg	9		x		x	x	x
MIV 1b	Dorfautos und ehrenamtliche Fahrdienste	6					x	
MIV 2a	Beratungsstelle Elektromobilität					x		x
MIV 2b	Ladeinfrastruktur an kreiseigenen Liegenschaften	1,3,5					x	x
MIV 3	Ausbau und Erhaltungsprogramm für das Kreisstraßennetz im OBK	2			x			
MoWi 1a	Anbindung von Gewerbestandorten für den Wirtschaftsverkehr				x		x	x
MoWi 1b	Optimierung Logistik und Schwerlastverkehr				x		x	x
MoWi 2a	Anbindung von Gewerbestandorten mit dem Umweltverbund	8				x	x	x
MoWi 1b	Betriebliches Mobilitätsmanagement für Gewerbestandorte + Unternehmen	3					x	
MoWi 3	Qualifizierung Güterumschlag Osberghausen						x	x
MoWi 4	Autonome Wirtschaftsverkehre und -abläufe	1			x		x	
ÖPNV 1a	Fortschreibung Nahverkehrsplan	2						
ÖPNV 1b	Weiterentwicklung Primärlinien und Hauptachsen im ÖPNV	1,3,4,6,8	x	x	x	x	x	x
ÖPNV 1c	Schnellbusangebote im ÖPNV	3	x	x			x	
ÖPNV 1d	Nachfrageorientierte Angebotsentwicklung und Anpassung, Erweiterung und Reduzierung von Leistungen	1,3,6	x	x		x	x	
ÖPNV 1e	Verbesserung der Anbindung von Freizeitzielen und Orten der Daseinsvorsorge	1,3,4	x	x	x		x	
ÖPNV 1f	Entwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen	1,3,4					x	
ÖPNV 2	Zukunftskonzept "monti"	1,4	x	x	x	x	x	x
ÖPNV 3	Ausbau Oberbergische Bahn zur S-Bahn	3,4			x	x		x
ÖPNV 4	Reaktivierung Bahntrassen für den SPNV	1,3,4		x	x			x
ÖPNV 5	Umstellung der Busflotte der OVAG auf nachhaltig betriebene Busse	1,3				x		
ÖPNV 6a	Potenziale der Effizienz des ÖPNV im Schülerverkehr				x	x	x	
ÖPNV 6b	Pilotprojekt Schülerverkehr On-Demand				x	x		
ÖPNV 7a	Anpassung, Erweiterung oder Reduzierung der Bedienformen Linientaxi und Taxibus	6				x	x	
ÖPNV 7b	Alternative Angebote des Taxigewerbes im ÖPNV					x	x	
ÖPNV 8	Weiterentwicklung und Qualifizierung des Bürgerbusangebotes in Oberberg				x		x	x
ÖPNV 9	Prüfung Entwicklung Nachtbusangebote	1,3		x	x		x	
ÖPNV 10	Erprobung des Einsatzes von autonomen Fahrzeugen im ÖPNV	1			x			

	Maßnahmen- und Themensteckbriefe	hervorgegangen aus						
		vorhandene Konzepte*	Haus-halts-befragung	Online-Beteiligungskarte	Potenzialanalyse	Fachworkshops	Fachgespräche	Maßnahmenwerkstatt
RAD 1	Touristische Radmobilität und Freizeitradfahren	7	x		x		x	
RAD 2	Einrichtung eines kreisweiten E-Bike-Verleihsystems	9	x	x	x	x	x	
RAD 3a	Radwege entwickeln und qualifizieren	1,3,7	x	x	x		x	x
RAD 3b	Umsetzungsstrukturen schaffen				x	x		
RAD 4	Monitoring Radverkehr					x		x
MULTI 1a	Umsetzung Feinkonzept Mobilstationen	1,6	x	x	x	x	x	
MULTI 1b	Haltestellenentwicklung	1,2,6	x	x	x	x	x	x
MULTI 1c	Park + Bike & Ride Angebote	1	x	x	x			
MULTI 2a	Weiterentwicklung OVAG-App zu multimodalem Auskunftssystem	1,3			x	x		x
MULTI 2b	Digitales Verkehrszeichenkataster	1,3					x	
MULTI 3	Anbindung des OBK an das Fernbusnetz			x		x		x
Komm-Netz 1	Mobilitätsnetzwerk Oberberg				x	x	x	
Komm-Netz 1	Qualifizierung verwaltungsinterner Austauschformate				x		x	
Komm-Netz 1c	Weiterentwicklung von Mitgliedschaften in mobilitätsfördernden Institutionen						x	x
Komm-Netz	Weiterentwicklung kreiseigener und kommunaler Gesellschaften				x	x		
Komm-Netz 3	Kommunikation und zielgruppenspezifische Aktionen und Beratung				x	x	x	x
Komm-Netz 4	Kombitickets und Marketing bei Freizeitverkehren						x	x
* Erläuterung der Zahlen in den Zeilen:								
1= EU: Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen.								
2= Gesetzgebungen und Regelungen von Bundes- oder Landesebene								
3= Agglomerationskonzept, -programm und Grundlagenuntersuchung Mobilität								
4= Landes- und Regionalplanung NRW								
5= Konzept zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur im Oberbergischen Kreis								
6= Nahverkehrsplan Oberbergischer Kreis								
7= Konzept: Regionale Fahrradinfrastruktur im Bergischen RheinLand								
8= Nahverkehrspläne, Mobilitätskonzepte der Nachbarkreise und -städte sowie regionale Konzepte								
9= Konzepte der kreisangehörigen Kommunen								