



Kreistagsfraktionen von CDU und Grünen | Am Rübezahlwald 7 | 51469 Bergisch Gladbach

Landrat des Rheinisch-Bergischen Kreises

Herrn Dr. Hermann-Josef Tebroke

Am Rübezahlwald 7

51469 Bergisch Gladbach

KREISTAGSFRAKTIONEN
CDU UND
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

25.11.2015

MOBILITÄTSKONZEPT, 2. TEILKONZEPT:

ANTRAG INTEGRIERTE VERKEHRSTRATEGIE FÜR DEN RHEINISCH-BERGISCHEN KREIS

Sehr geehrter Herr Landrat,

folgenden Antrag bitten wir dem Kreistag zur Abstimmung vorzulegen:

ANTRAG:

- 1. Der Kreistag beschließt, einen Prozess zur Erstellung einer Integrierten Verkehrsstrategie für den Rheinisch-Bergischen Kreis unter Einbeziehung der Fachausschüsse und aller prozessrelevanten Akteure einzuleiten. Grundlage für die Einleitung des Prozesses ist das beiliegende Maßnahmenkonzept zur Entwicklung einer Integrierten Verkehrsstrategie für den Rheinisch-Bergischen Kreis.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, auf Grundlage des beiliegenden Maßnahmenkonzepts eine Prozessmatrix für den Strategieprozess RBK 2020 plus auszuarbeiten und zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.**
- 3. Die Verwaltung wird beauftragt, aufgrund der im Maßnahmenkonzept vorgelegten „kurzfristig umzusetzenden integrierten Handlungsmaßnahmen“ unter Beteiligung mit allen prozessrelevanten Akteuren und der Fachausschüsse des Kreises Vorschläge für die kurzfristige Umsetzung/den Einstieg in den Umsetzungsprozess von Einzelmaßnahmen und Planungen zur Beschlussfassung vorzulegen.**

Kreistagsfraktionen von
CDU und
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Kreistag des
Rheinisch-Bergischen Kreises
Am Rübezahlwald 7
51469 Bergisch Gladbach

24.11.2015

Begründung:

Die Fraktionen von CDU und Grünen beabsichtigen einen umfassenden Prozess zur Entwicklung einer Integrierten Verkehrsstrategie für den Rheinisch-Bergischen Kreis einzuleiten. Grundlage für diesen Prozess stellt das beiliegende Maßnahmenkonzept zur Einleitung einer Integrierten Verkehrsstrategie dar. Ziel des Konzeptes ist der Einstieg in die Umsetzung von Einzelmaßnahmen, aber auch die Erstellung von Untersuchungsaufträgen in diversen zukunftsrelevanten Verkehrsfragen.

Als zentraler Bestandteil des Konzepts wird die Beteiligung aller relevanten Akteure angesehen, insbesondere der Kommunen des Kreises, aber auch die Verkehrsunternehmen und regionalen Verbände/Gremien sowie betroffenen Nachbarkreise. Auch die Beteiligung von Bürgern ist bei der Umsetzung von Planungsvorhaben einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez.

Holger Müller MdL
Fraktionsvorsitzender

Gez.

Ursula Ehren
Fraktionsvorsitzende

Gez.

Rainer Deppe MdL
Stellv. Fraktionsvorsitzender

Gez.

Roland Rickes
Fraktionsvorsitzender

Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis

2. Teilkonzept:

Maßnahmenkonzept zur Entwicklung einer integrierten Verkehrsstrategie für den Rheinisch-Bergischen Kreis

Einleitung

Mobilität ist die Basis für die Funktionsfähigkeit unserer Gesellschaft. Mobilität ist dabei ein umfassender Begriff, der viele Bereiche unseres Lebens erfasst. Wir unterscheiden hier in virtuelle Mobilität, soziale Mobilität und räumliche Mobilität. Mobilität muss für jeden in allen Lebenssituationen möglich sein. Nachfolgend werden insbesondere Aspekte der räumlichen Mobilität betrachtet.

Der Antrag zur Breitbandinitiative im Rheinisch-Bergischen Kreis und die Einrichtung eines Breitbandkoordinators sind bereits Bestandteile des 1. Teilkonzeptes zur virtuellen Mobilität.

Räumliche Mobilität

Räumliche Mobilität unterscheidet sich im Wesentlichen in häusliche und öffentliche Mobilität. Der Bereich häusliche Mobilität, wie Barrierefreiheit, Hilfsmittel, Pflege und Nahversorgung soll in einem weiteren Teilkonzept in Anlehnung an das Startprojekt RBK 2020 plus der „integrativen und partizipativen Sozialplanung“ und insbesondere den Teilbereichen der Wohnraumberatung und Quartiersentwicklung thematisiert werden.

Der Schwerpunkt dieses Antrages liegt auf dem Themenkomplex der öffentlichen Mobilität mit den Handlungsfeldern öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), Individualverkehr (IV), Güterverkehr und betriebliche Mobilität.

Mobil im Rheinisch-Bergischen Kreis – heute und morgen

Mobilität ist ein zentraler Schlüssel für einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsstandort und damit für einen Flächenkreis eine große Herausforderung. Unser erklärtes Ziel ist es, mit allen Beteiligten und Betroffenen gemeinsam ein bedarfsgerechtes, bezahlbares und energieeffizientes Mobilitätsangebot im Rheinisch-Bergischen Kreis zu schaffen.

Die räumliche Nähe zu gut ausgebauten Verkehrsangeboten ist maßgeblich für die Attraktivität von Wohnangeboten und Wirtschaftsstandorten. Der Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote verfolgt entsprechend auch das Ziel, die Raum- und Bevölkerungsentwicklung zu beeinflussen. Eine gesteigerte Mobilitätsfähigkeit der vor Ort lebenden Menschen und auch der zu transportierenden Güter verändert die Attraktivität von

Wohn- und Gewerbestandorten maßgeblich. Eine Steigerung der Mobilitätsfähigkeit beeinflusst die Stabilisierung der Bevölkerungszahl im ländlichen Raum und trägt zum Wachstum in der Ballungsrandzone, zum Erhalt und zur Ansiedlung von Unternehmen sowie zur Entwicklung des Tourismus und der Naherholung bei.

Unsere weitgehend ländlich geprägte Region braucht dabei andere Konzepte und Ideen als Großstädte wie Köln oder Düsseldorf. Das Auto ist immer noch das wichtigste Verkehrsmittel für die Menschen in der Region, insbesondere auf den Strecken zwischen den Städten und Gemeinden. Der aktuelle öffentliche Nahverkehr kann diese Aufgabe nicht befriedigend lösen. Eine weitere Herausforderung ist die Gestaltung der Mobilität im demografischen Wandel. In einer Gesellschaft, in der immer mehr ältere und weniger jüngere Menschen leben, verändert sich das Bedürfnis nach Mobilität. Es muss uns gelingen, unter diesen Voraussetzungen ein nachhaltiges und effizientes Mobilitätskonzept zu verwirklichen.

Moderne zukunftsfähige Verkehrskonzepte setzen dabei auf eine Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), der die regionalen Potentiale deutlicher mit in den Blick nimmt. Durch eine Attraktivierung des ÖPNV bezweckt dieses Mobilitätskonzept den „modal split“ zugunsten des ÖPNV zu beeinflussen. Zudem setzt das Mobilitätskonzept auf die Durchsetzung neuer Technologien, wie beispielsweise die Nutzung erneuerbarer Energien für alternative Antriebe.

Auf der Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme z.B. durch Analyse von Mobilitätsverhalten und Verkehrsströmen sind vielfältige Themenfelder zu betrachten, zu diskutieren und daraus Maßnahmen abzuleiten. Im Vordergrund stehen hier Vernetzen, Steuern, Organisieren, Vermeiden. Konkret umzusetzende Einzelmaßnahmen werden in diesem Konzept parallel zur konzeptionellen und wissenschaftlichen Begleitung aufgenommen.

Folgende Leitlinien sind zudem in dem Mobilitätskonzept zu berücksichtigen:

Soziales: Die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner und der Gesellschaft steht im Vordergrund. Insbesondere zur Sicherung der gesellschaftlichen Teilhabe ist eine verkehrliche Grundversorgung zu gewährleisten, auch ohne Nutzung eines eigenen Pkw. Diese Ziele lassen sich u.a. aus dem Grundgesetz und der ÖPNV-Gesetzgebung ableiten.

Ökologische Verträglichkeit: Die Umwelt als Lebensgrundlage ist zu sichern. „Kosten“ wie ökologische Verbräuche, Emissionen und Belastungen sind zu minimieren. Ansätze zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung, zur Schadstoff- und Lärmreduktion und etwa zur Verringerung des Flächenverbrauches sind explizit einzubeziehen.

Wirtschaftliche Effizienz und Finanzierbarkeit: Zur Umsetzung dieses Zieles ist ein kostenminimaler und effizienter Verkehr einzusetzen. Die gesamten Kosten im Verkehr sind zu minimieren; die Bezahlbarkeit der Mobilität sowohl bei den privaten Haushalten als auch bei den öffentlichen Haushalten ist sicherzustellen.

Ausgangslage

Die Verkehrsbeziehungen des Rheinisch-Bergischen Kreises sind eingebettet in die Verkehrsbeziehungen der Region des Rheinlandes im Süden sowie der Verkehrsbeziehungen zum Bergischen Städtedreieck (Wuppertal, Remscheid, Solingen) im Norden und lassen sich nicht getrennt voneinander betrachten. Daher ist es vornehmliches Ziel eines Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis, zwei Ebenen zu betrachten: den Binnenverkehr innerhalb des Kreises und den „grenzüberschreitenden“ Regionalverkehr, der insbesondere im Berufsverkehr durch Pendlerströme in die Ballungszentren dominiert wird. Der überregionale Verkehr beeinflusst auf den Hauptverkehrsachsen als dritte Ebene weitgehend tangierend den Binnenverkehr des Kreises. Diese Verkehre sind insbesondere in Bezug auf die bundes- und europaweite perspektivische Entwicklung der unterschiedlichen Verkehrsträger von hoher Relevanz für die Beeinflussung der regionalen Verkehre und Binnenverkehre im Kreis. Beeinflusst werden können diese Verkehrsfragen nur in übergeordneten Gremienstrukturen, die allerdings durch eine klar definierte Positionierung des Kreises mit Entwicklungszielen innerhalb der Region durchaus beeinflusst werden können.

Das größte Problem für den Verkehr ist die eingeschränkte Mobilitätsfähigkeit der Ballungszentren und der Ballungsrandzone sowie die mangelnde Entwicklungskapazität der Hauptverkehrsachsen der drei Verkehrsträger Straße, Schiene und Wasserstraße. Einerseits wird dadurch die Mobilitätsfähigkeit der Menschen und Warenströme im Kreisgebiet eingeschränkt. Andererseits ist eine Steigerung der Verkehrsbelastung aller Verkehrsträger prognostiziert, die bei gleichbleibendem Ausbaustand wiederum zukünftig die Mobilitätsfähigkeit noch weiter einschränkt. Anders als in der Ballungsrandzone wird die Mobilitätsfähigkeit in den ländlicheren Teilen des Kreises zudem durch einen Mangel an multimodalen Verkehrsangeboten ebenfalls eingeschränkt. Die dadurch zu erwartenden wirtschaftlichen wie sozialen Entwicklungsrisiken sind in der politischen Bewertung nicht zu unterschätzen.

Vorgehensweise

Aufgrund der unterschiedlichen Zuständigkeiten und Entscheidungskompetenzen der Handlungsebenen der Region, des Kreises und der Kommunen und deren Vernetzungsnotwendigkeit bedarf es bei der Entwicklung eines räumlichen Mobilitätskonzeptes unterschiedlicher Herangehensweisen mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten der Entwicklung von Strategien und Maßnahmen.

Im Bereich der Entwicklung einer zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Verkehrsträger Straße und Schiene sind der kommunalen Ebene Grenzen im Bereich der

eigenständigen Handlungs- und Beschlussfähigkeit gesetzt. Bundes- und Landesstraßen sowie die Schienenwege werden durch die entsprechenden bundes- und landespolitischen Beschlüsse beeinflusst, auf die die kommunale Ebene nur mittelbaren Einfluss hat. Bei der Entwicklung kommunaler Straßen- und Schienenwege sind den Kommunen und der Kreisebene aufgrund der angespannten Haushaltslagen enge Grenzen gesetzt. Die Fortentwicklung des ÖPNV und lokaler multimodaler Verkehrsangebote liegt hingegen in der Zuständigkeit der Kreise und Kommunen und kann durch eigene Beschlüsse direkt beeinflusst werden.

Die Akquise von Fördermitteln ist aufgrund der angespannten kommunalen Haushaltslage wichtigster Handlungsschwerpunkt, um Infrastrukturmaßnahmen finanzieren zu können.

Aufgrund der räumlichen Vernetzung, der stärkeren Vernetzungsnotwendigkeit der unterschiedlichen Verkehrsträger (Multimodalität) und der unterschiedlichen Entscheidungskompetenzen innerhalb der kommunalen Familie und der Region muss eine „integrierte Verkehrsstrategie“ mit allen zu beteiligenden kommunalen und regionalen Akteuren entwickelt werden, um langfristig umzusetzende Verkehrsmaßnahmen zu entwickeln.

Im Bereich der direkten Zuständigkeiten der Kreisebene insbesondere im Bereich des ÖPNV und dessen Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern kann der Kreis in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und –verbänden sowie den kreisangehörigen Kommunen bereits kurz- bis mittelfristig Maßnahmen umsetzen, die dem integrierten strategischen Ansatz zum Ausbau multimodaler Angebote folgen.

Kurz- bis mittelfristig umzusetzende Ziele des Kreises

Die „Sandwich-Position“ des RBK zwischen den Städten der Rheinschiene im Westen und dem Bergischen Städtedreieck im Norden sowie den östlich gelegenen ländlich geprägten Regionen mit ihren Mittelzentren muss in dem Sinne berücksichtigt werden, dass die Durchlässigkeit des Raumes sichergestellt bleibt. Konkret bedeutet dies, in den überlasteten Verkehrsbereichen durch die attraktive Gestaltung von ÖPNV, SPNV und Rad motorisierte Individualverkehre zu ersetzen. Dazu braucht es multimodal zugängliche Umstiegspunkte insbesondere zu den Hauptverknüpfungspunkten zum SPNV und die Schaffung und Verlängerung leistungsfähiger Trassen. Die Zulieferung dazu muss einerseits in der Ballungsrandzone ein auf die SPNV-Umstiegspunkte ausgerichteter ÖPNV leisten sowie durchgängige Radwegeverbindungen und ausreichende Umstiegsmöglichkeiten für den motorisierten Individualverkehr, der weiterhin insbesondere im ländlichen Raum bestimmend bleibend wird. In den östlich gelegenen ländlicheren Kreisgebieten muss der ÖPNV beschleunigt und durch leistungsfähige Schnellbuslinien entwickelt werden mit direkten Anknüpfungspunkten zum SPNV. Der ÖPNV und der motorisierte Individualverkehr sind im ländlichen Raum zusätzlich an zentralen Umstiegspunkten mit den Schnellbuslinien multimodal zu verknüpfen.

Der RBK ist von der Transitfunktion der Region deutlich betroffen (primär durch die Bundesautobahnen A1, A3, A4; sekundär durch den Güterverkehr auf der Schiene). Die Auswirkungen der Baustellensituation auf dem Kölner Ring betreffen den Kreis großräumig und langfristig und sind im Betrachtungszeitraum des integrierten Verkehrskonzeptes (15-20 Jahre) notwendigerweise in die Planungen zu integrieren. Dies spiegeln auch die Ergebnisse der interkommunalen Werkstatt Köln und rechtsrheinischen Nachbarn vom Oktober 2014 wieder. Daher sollten kurzfristig Ansätze zur Abmilderung und Kanalisierung der Auswirkungen entwickelt werden.

Operationale Ziele der integrierten Verkehrsstrategie

Innerhalb der integrierten Verkehrsstrategie setzt sich der Kreis in eigener Zuständigkeit folgende operationale Ziele:

- integrierte Betrachtung von Mobilität und Siedlungsentwicklung
- Durchlässigkeit des Rheinisch-Bergischen Kreises für alle Verkehrsträger durch integrierte Verkehrsmaßnahmen fördern
- Angebotsorientierte Stärkung und Attraktivierung des ÖPNV/SPNV/Bahnverkehrs zwecks Entlastung des Verkehrsträgers Straße
- Bildung von zentralen Sammel-/Knoten-/Umstiegspunkten im Kreis für die Vernetzung von ÖPNV/SPNV/Bahnverkehr/Individualverkehr
- Stärkung von Hauptverkehrsachsen innerhalb des Kreises durch zusätzlichen Ausbau von schnellen, durchgängigen Verkehrsangeboten insbesondere im Bereich von Schnellbusverbindungen, dem Ausbau des SPNV und Prüfung alternativer Systeme. Die Hauptverkehrsachsen orientieren sich räumlich an den Hauptrichtungen der Pendlerbewegungen innerhalb des Kreises.
- Verbesserung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs durch Maßnahmen der Verkehrslenkung, des Verkehrsmanagements und der Infrastruktur

Betrachtung überörtlicher Verkehre:

- Orientierung an den Verkehrsknotenpunkten der Bahnhöfe Opladen, Köln-Mülheim, Köln-Deutz, Remscheid, Solingen. Stärkung der Vernetzungsfunktion zum überörtlichen Verkehrsnetz (innerstädtisch Köln)
- Verstärkte Anknüpfung eigener ÖPNV-Angebote an die KVB-Linien 1, 3, 4, 9, 18
- Ausbau der Verkehrsknotenpunkte an den Kölner Bahnhöfen Mülheim und Deutz zwecks Entlastung des Verkehrsknotenpunktes Kölner Hauptbahnhof zur schnelleren und durchgängigeren Verteilung von rechtsrheinischen Quellverkehren innerhalb des Kölner Stadtgebietes und zur Ermöglichung höherer Taktfrequenzen der rechtsrheinischen KVB-Linien sowie der RB25
- Stärkung der Schienenverkehrsachsen RB25, RB48, S11 durch Taktverdichtung

- Gegebenenfalls ist in Zusammenarbeit mit den Kammern die Notwendigkeit des Ausbaus von Anknüpfungen zum überörtlichen Güter(bahn)verkehr und zu den Rheinhäfen auszuarbeiten (Stärkung der Funktion der Knotenpunkte - Eintreten auf überörtlichen Ebenen)

Kleinräumige Betrachtungsnotwendigkeiten von Binnenverkehren im Rheinisch-Bergischen Kreis als Sekundärziele:

Ohne vorheriges oder zumindest zeitnahes Erreichen der oben genannten Primärziele bieten entsprechende Maßnahmen eher temporäre oder nur kleinräumige Verbesserungen. Zudem liegt die Zuständigkeit im Bereich der Kommunen und eine Zielerreichung ist nur in einem integrierten Abstimmungsprozess insbesondere im Hinblick auf die Finanzierung der Maßnahmen zu erreichen.

Unter anderem durch den demografischen Wandel, aber auch im Hinblick auf erforderliche Maßnahmen zur Energiewende wird der (Binnen-) Verkehr/ÖPNV in der näheren Zukunft mit den verschiedensten Herausforderungen konfrontiert. Den jeweiligen Herausforderungen sind entsprechende mögliche Maßnahmen zugeordnet, die auf der Basis vorhandener Untersuchungsergebnisse (z.B. RegioM 2030 der RVK, Mobilitätsmanagement VRS, Integriertes Klimaschutzkonzept, ÖPNV-Zukunftskommission NRW) zielorientiert identifiziert werden müssen:

- Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung, demographischer Wandel
 - o neue Fahrtwege und Ziele
 - o neue Zeitkorridore für die Benutzung ÖPNV-Angebote auch im Wochenendbereich
 - o zusätzliche Aufgaben integrativ gestalten (Nahversorgung, Postdienst)
 - o flächendeckende barrierefreie Zugänge zum ÖPNV
- Schülerverkehre bei zurückgehenden Schülerzahlen
 - o durch verlängerte Unterrichtszeiten Beförderungsbedürfnis über den ganzen Tag
 - o Nutzung von Schulstandorten auch über kommunale Grenzen hinweg (interkommunale Schülerverkehre)
- Verbesserung des Modal-Splitt (auch) im Berufs- und Freizeitverkehr
 - o Anbindung von Gewerbegebieten
 - o Beförderungsbedürfnis entsprechend der Arbeitszeiten
 - o Beförderungsbedürfnis im Freizeitverkehr (z.B. Nachtbusangebote)
 - o Angebote Naherholung und Tourismus (z.B. Wanderbusangebote)
 - o Mobilitätsmanagement
 - o Ausbaunotwendigkeit von Kundeninformation, Öffentlichkeitsarbeit und Werbung
- Adäquate Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV in städtischen und ländlichen Gebieten

- Zwecks Stärkung der Wohnstandorte im Kreis und der Siedlungsentwicklung Orientierung an Angeboten zur Quartiersbedienung
- Je nach Nachfragesituation:
 - Regionale, schnelle Verbindungen zwischen Hauptorten
 - Innere, kleinräumige Erschließung mit flexiblen und individuellen Angeboten (Taxibus)

Übergreifendes Handlungsprojekt:

Steuern, Lenken - Mobilitätsmanagement

Ziel des Mobilitätsmanagements ist die nachhaltige Gestaltung des Personenverkehrs, vor allem durch freiwillige Änderungen des Mobilitätsverhaltens der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer. Im Vordergrund stehen hierbei „weiche“ Maßnahmen wie Informationen, Anreize, Kampagnen oder auch Schnuppertickets sowie neue attraktive und komfortabel zu nutzende, verkehrsmittel-übergreifende multimodale Angebote für die unkomplizierte Zurücklegung von Wegen von Haus zu Haus. Im Gegensatz zu „harten“ Maßnahmen, wie z.B. dem Ausbau der Infrastruktur oder Verkehrsregelungen, haben Maßnahmen des Mobilitätsmanagements eine hohe Wirkung bei sehr günstiger Nutzen-Kosten-Relation, was gerade angesichts knapper Kassen bedeutsam erscheint.

Kommunen und Verkehrsunternehmen sind ideale Partner, um das Mobilitätsmanagement voranzutreiben und davon auch selbst zu profitieren. Denn mit der Bereitstellung eines attraktiven vernetzten Angebots positioniert sich der ÖPNV als wettbewerbsfähiger Mobilitätsanbieter gegenüber dem allein genutzten eigenen Pkw. Der ÖPNV kann aus dieser Kooperation insbesondere durch steigende Akzeptanz, wachsende Fahrgastzahlen (bei durchaus möglicher Entlastung zu Spitzenzeiten) sowie durch steigende Fahrgastbindung und Umsätze profitieren. - - Mobilitätsportale erweitern die Fahrplanauskunft auf ein multimodales Informations- und Routingsystem, in dem der ÖPNV nur ein Angebot unter mehreren ist.

Kurzfristig umzusetzende integrierte Handlungsmaßnahmen

- Einrichtung einer Schnellbuslinie zur Erschließung von Wermelskirchen und Burscheid an einen Umsteigepunkt in den Schienenverkehr entlang der Rheinschiene,
 - Untersuchung der optimalen Bahn-Zustiegshaltestelle. In Frage kommen alternativ Leverkusen-Schlebusch (KVB-Linie 4), Leverkusen-Mitte (S 6, RE 1, RE 5), Leverkusen Chempark (S 6), Köln-Stammheim (S 6) Leverkusen-Opladen (RB 48, RE 7), Leichlingen (RB 48),
 - Nächste Schritte: Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung des Busverkehrs und Untersuchung der Umsetzung von Vorrangspuren im Bereich von Engpässen

- Prüfung der Einrichtung einer Schnellbuslinie Wermelskirchen – Remscheid-Güldenwerth als einem Umstiegepunkt in den Schienenverkehr der S7
- Einrichtung einer Schnellbuslinie aus dem Bereich Herkenrath/Spitze zum Endhaltepunkt Linie 1 Bensberg mit dem Ziel der Fahrtzeitverringerung im Stadtgebiet von Bergisch Gladbach und der besseren Erschließung der Gemeinde Kürten
 - o Einrichtung eines Umstiegspunkts mit einem ausreichend groß dimensionierten Parkhaus im Bereich Herkenrath/Spitze, so dass die Pendler sicher sein können, an dieser Stelle jederzeit einen freien Parkplatz zu finden, einen zügigen Anschluss an den Schnellbus zu haben und schnell zur Linie 1 zu gelangen.
 - o Nächste Schritte: Machbarkeitsstudie zur Beschleunigung des Busverkehrs durch Herkenrath, Moitzfeld und Bensberg, Suche nach geeigneten Flächen zur Schaffung von Vorrangspuren für den Schnellbusverkehr
- Untersuchung, ob und mit welchen Maßnahmen das Schnellbuskonzept auch in Richtung des Umstiegs auf die S 11 in Bergisch Gladbach erreichbar wäre.
- gezielte Lenkung der bestehenden Buslinien zu Umstiegspunkten zum Schienenverkehr und Orientierung der bestehenden Buslinien an den Umstiegspunkten zum Schnellbusverkehr zur durchgängigen Gestaltung der Verkehrsverbindungen und Reduzierung von Wartezeiten (Zubringerverkehre)
- Untersuchung/Ausbau multimodaler Park-and-Ride-Flächen/-Häuser an Umstiegspunkten zum SPNV und zu Schnellbuslinien („Parkplatzgarantie“ als Voraussetzung zum Umstieg, zur Vermeidung von Parksuchverkehr, zum Schutz der angrenzenden Wohn- und Geschäftsviertel vor Langzeitparkern)
- Ausbau innerörtlicher Radwegenetze mit Anknüpfungspunkten zu Umstiegspunkten zum SPNV und Schnellbuslinien (sichere Radabstellmöglichkeiten)
- Erhöhung der Taktfrequenz und der Kapazitäten auf den Schienenstrecken, zum Beispiel KVB-Linie 1, S 11 und RB 25
 - o Dazu gemeinsam mit dem NVR weitere Werbung für die beantragten Maßnahmen zum Ausbau der S 11 (2. Bahnsteig in Bergisch Gladbach-Mitte, Bergisch Gladbach-Duckterath, durchgehend 2-gleisiger Ausbau der Strecke)
 - o Wiederaufnahme der Verhandlungen mit der KVB zur häufigeren Weiterführung der Züge, die in Köln-Brück wenden
 - o Gespräche mit der KVB über die Erhöhung der Passagierkapazitäten in den Zügen (3-fach-Traktion). Untersuchung aller Haltestellen entlang der KVB-Linie 1 zur Größe
 - o Gegebenenfalls Ausbau der Haltestellen zur Nutzung der 3-fach-Traktion und Sicherstellung der Förderung der Maßnahme
- Umwandlung und Ausbau von Taxibus-Angeboten zur Erschließung kleinräumiger Siedlungsgebiete und zur Ausweitung der ÖPNV-Angebote in Randzeiten
- Entwicklung von Quartierbussen durch Stadtteile zum nachfrageorientierten Ausbau kleinteiliger Versorgungsstrukturen in verdichteten Siedlungsbereichen in Zusammenarbeit mit den Kreiskommunen
- Sicherung und Ausbau der Barrierefreiheit an Umstiegspunkten
- Ausbau alternativer Antriebsformen beim ÖPNV, soweit die Wirtschaftlichkeit sichergestellt werden kann (Wasserstoffantrieb Busse)

- Förderung alternativer Antriebsformen beim motorisierten Individualverkehr durch nachfrageorientierten Ausbau von Ladesäulen für Elektroautos und E-Bikes an zentralen Umstiegspunkten
- Untersuchung des Einsatzes von WLAN-Lösungen in Bussen und Bahnen im Probetrieb zwecks Steigerung der Attraktivität von Bus- und Bahnlinien durch Erhöhung des Fahrkomforts
- Aufbau Mobilitätsmanagement/Mobilitätszentrale (Auskunft, Beratung, Busradar, Carsharing, Mitfahrzentrale, Tourismus). Unterstützt durch Verkehrsverbände, Kreis, Kommunen
- Untersuchung der Einführung eines regionalen Carsharing- und Leihfahrradkonzepts

Langfristige Projekte

- Einstieg in ein konkretes Umsetzungsverfahren zur schrittweisen Verlängerung KVB-Linie 1 bis nach Herkenrath/Kürten-Spitze
- Verlängerung der KVB-Linien 3 und 18 über Thielenbruch hinaus nach Bergisch Gladbach
- Verlängerung Linie 4 nach Odenthal
- Erweiterung der Mobilitätsgarantie NRW auf die Belange des Rheinisch-Bergischen Kreises
- Machbarkeitsstudie zur Einrichtung alternativer Mobilitätsformen mit der Zielsetzung die Trassenführungen der Schnellbuslinien zur Anbindung an den Schienenverkehr zu optimieren und/oder zu ersetzen