

leitbild kürten 2020

Fortschreibung 2030



Auszug MOBILITÄT
Stand 15.02.2017

Vorwort Bürgeragentur

Rückblick 2005

Die Initiative zur Erarbeitung eines **Leitbildes Kürten 2020** - für einen überschaubaren Zeitraum von circa 15 Jahren - zielte auf die Darstellung der Entwicklungspotentiale Kürtens als familienfreundliche Gemeinde, auf die Pflege des gesellschaftlichen Zusammenlebens von Jung und Alt und die Unterstützung bürgerschaftlichen Engagements bei der Bewältigung der gemeinsamen Aufgaben. Gleichzeitig galt es, diese Ziele mit den gleichzeitigen, auf die Zukunft orientierten lokalpolitischen und regionalen Aktivitäten zu verknüpfen. Hier sind die Neuaufstellung des Flächennutzungsplans für Kürten und die Einbindung in die Regionale 2010 mit ihrem Kernziel einer behutsamen Entwicklung der bergischen Kulturlandschaft und des Schutzes ihrer regional bedeutsamen Ressourcen besonders hervorzuheben. Prognosen einer negativen Bevölkerungsentwicklung und drohender Überalterung haben den Blick auf die Notwendigkeit zu aktivem Handeln zur Stabilisierung der Gesellschaft und einer bedarfsgerechten Infrastruktur gelenkt.

2009 hat der Gemeinderat beschlossen, das Leitbild bei zukünftigen kommunalpolitischen Entscheidungen als Orientierungsrahmen zu Grunde zu legen.

Es kann heute festgestellt werden, dass die Analysen und Ziele sich weitgehend bestätigt haben, dass das Leitbild Ideengeber für viele lokale Projekte wurde, dass der neue Flächennutzungsplan eine zukunftsfähige und ausgewogene Entwicklungsgrundlage darstellt und dass die Gemeinde in der Region eine ihren Potentialen entsprechende Rolle einnimmt. Hervorzuheben ist auch, dass das Verfahren zur Erarbeitung des Leitbildes unter breiter Bürgerbeteiligung zu einer lebendigen Zusammenarbeit der Kirchköcher und einer sachlich fairen Diskussionskultur geführt hat, die die Gemeinde als Ganzes stärkt.

Ausblick 2016

Das Leitbild Kürten 2020 sollte nicht als eine abgeschlossene Arbeit, sondern als Prozess verstanden werden, der eine kontinuierlich Überprüfung der Leitbildziele auf ihre Gültigkeit und Wirkungen verlangt. Folglich ist 2016 vom Rat beschlossen worden, die Fortschreibung zu einem **Leitbild Kürten 2030** in Angriff zu nehmen. Dies bedeutet, die Leitbildziele hinsichtlich der bisher erfolgreichen Wirkungen zu bestätigen oder notwendige Korrekturen und Ergänzungen zu beschreiben. Ebenso ist die Aufnahme neuer lokaler Anforderungen und regionaler Entwicklungen und Initiativen dringend geboten. Hier sind zu nennen:

Überarbeitung des Landesentwicklungsplans NRW

- Erarbeitung eines Agglomerationskonzepts (Region Köln/ Bonn) für das Rheinland
- Überarbeitung des Regionalplans (Regierungsbezirk Köln)
- Erarbeitung eines Mobilitätskonzepts des Rheinisch Bergischen Kreises
- Positive Veränderung der Wachstumsprognosen für die Einwohnerzahl und Wirtschaft im Rheinland
- Zunehmende Bedeutung der Mobilität in der Region mit entsprechenden Planungs-initiativen zum Ausbau vor allem des ÖPNV

Die im Leitbild entwickelten Ideen sollen als Impuls und Positionsbeschreibung der Gemeinde in die vorgenannten Planungen eingebracht werden.

Als lokal bedeutsame Themen sind verstärkte Bemühungen um eine für junge Menschen und Familien attraktive Infrastruktur, Inklusion als gesamtgesellschaftliche Aufgabe und die Herausforderungen der Integration von Flüchtlingen in der aktuellen Leitbilddiskussion aufgenommen worden.

Mit Grüßen aus Kürten

Prof. Dieter Prinz und Werner Lietz

V. THEMENSCHWERPUNKTE DES LEITBILDPROZESSES

Mobilität – Anforderungen & Ziele für Gemeinde & Region

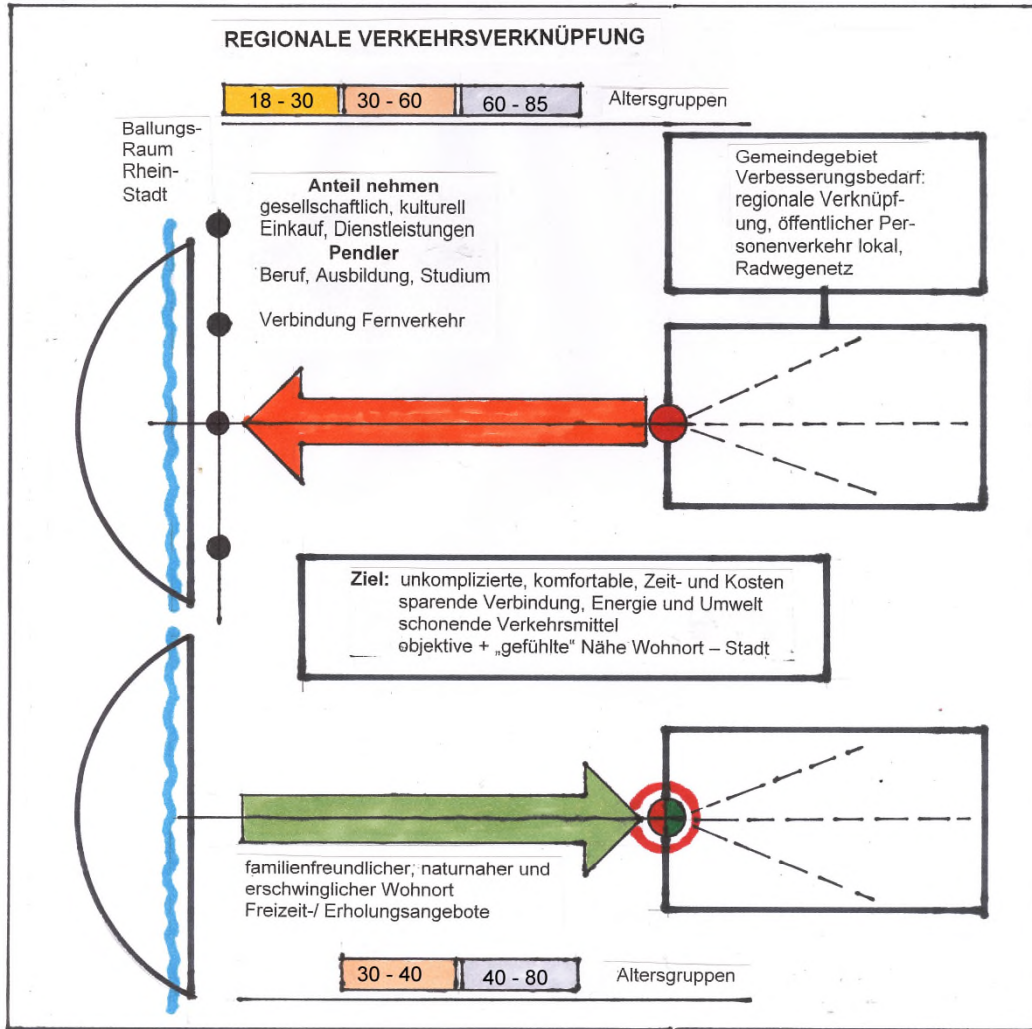


Abb. 1 – Mobilitätskonzept; Anforderungen und Ziele

Das Leitbildziel einer auch zukünftig stabilen Einwohnerzahl (20000 - 21000) in der Gemeinde und einer nach Alter, sozialem Status und Lebensentwürfen ausgewogenen Gesellschaft setzt voraus, dass den unterschiedlichen Bedürfnissen und Erwartungen an die lokalen Wohn- und Lebensqualitäten bestmöglich entsprochen wird. Gleichzeitig spielt der Wunsch nach leichter Teilhabe an den Angeboten in der Region, vor allem in den benachbarten Mittel- und Großstädten eine besondere Rolle. Ebenso ist es für Arbeitnehmer und Studenten täglich von großer Bedeutung, den Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplätzen oder Studienorten etc. schnell und komfortabel überwinden zu können. Fahrzeit ist Lebenszeit.

Funktionstüchtige Mobilitätsangebote sind deshalb eine entscheidende Voraussetzung, um Kürten als familienfreundlichen Wohnort zu wählen und gleichzeitig in Köln, Bonn oder Leverkusen zu arbeiten.

Entscheidende Anforderungen an die Mobilität sind:

- **Zeitsparende und zuverlässige Verbindungen**
- **Komfort und Sicherheit**
- **sozial verträgliche Kosten**
- **Reduzierung von Energiebedarf**
- **Reduzierung der Umweltbelastungen**

Diese Kriterien gelten für die Mobilität innerhalb der Gemeinde und deren Vernetzung mit den Mobilitätsangeboten in der Region.

Planungsziele – Gemeinde in der Region

Soll die Gemeinde in Zukunft nicht abgehängt werden als regional eingebundener Wohnort, als Gewerbestandort und Erholungsziel, ist es unerlässlich, dass die Erreichbarkeit durch öffentliche Verkehrsmittel deutlich verbessert wird. Hierbei haben die Verkehrsbeziehungen zum westlich angrenzenden Ballungsraum „Rheinstadt“ besonderen Ausbaubedarf. Dem individuellen Autoverkehr werden zunehmend Grenzen gesetzt sein, weshalb es notwendig wird, die Nutzung alternativer Verkehrsmittel – vor allem öffentlicher – von der Quelle an zu fördern. Gleichzeitig werden restriktive Eingriffe in den Autoverkehr unumgänglich werden.

- **Ausbau und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs**

Verbesserung von Vernetzung, Reisezeiten, Komfort, Tarifgestaltung und Information

In maximal einer halben Stunde sollten zukünftig Ziele innerhalb der Region erreicht werden können.

Vorrang haben Verkehrsbeziehungen zum westlich angrenzenden Ballungsraum „Rheinstadt“.

Hinsichtlich einer Verbesserung der Verkehrsanbindungen zu den nördlich und östlich benachbarten Städten und Gemeinden besteht ebenfalls Handlungsbedarf.

- **Ausbau und Optimierung der Vernetzung von ÖPNV, Mietfahrzeugen, Fahrrad- und Fußgängerverkehr, Fahrgemeinschaften**
unter Berücksichtigung der lokalen Gegebenheiten und Mobilitätsbedürfnisse
- **Angebot eines digitalen Informationssystems zu Reiseverlauf, (alternativen) Angeboten von Verkehrsmitteln und Fahrtstrecken, Ticketverkauf**

Die im Leitbild formulierten Zukunftsvorstellungen zur regionalen Verknüpfung sind konzeptionelle Angebote, die bei den aktuell anstehenden Planungsinitiativen zur regionalen Mobilität (Regionalplan, Agglomerationskonzept Rheinland, Mobilitätskonzept RBK) als Diskussions- und Lösungsangebote Berücksichtigung finden sollen.

Erläuternde Grafiken Abb. 2 – 12

Straßenbahn Linie 1 der KVB

Der Zukunftsausschuss Kürtens fasste zuletzt im November 2015 einen Beschluss zur Linie 1. Darin heißt es, dass die Verwaltung die Stadtbahn-Verlängerung in den ÖPNV-Bedarfsplan 2017 der Bezirksregierung als Kürtener Vorschlag einbringen und „bei Bedarf erforderliche Verhandlungen mit den beteiligten Behörden führen“ soll.

Die Gemeinde meldete die Trassenverlängerung als Kürtener Wunsch daraufhin an die Bezirksregierung.

Der Rheinisch-Bergische Kreis flankierte ebenfalls mit Aufnahme in den kreisweiten Verkehrs-Bedarfsplan. Auch im Regionalplan Köln ist die Trasse seit Jahrzehnten skizziert. Schnellbuslinien und eine Busverbindung sind ebenfalls in der Überlegung, da diese schneller umzusetzen sind.

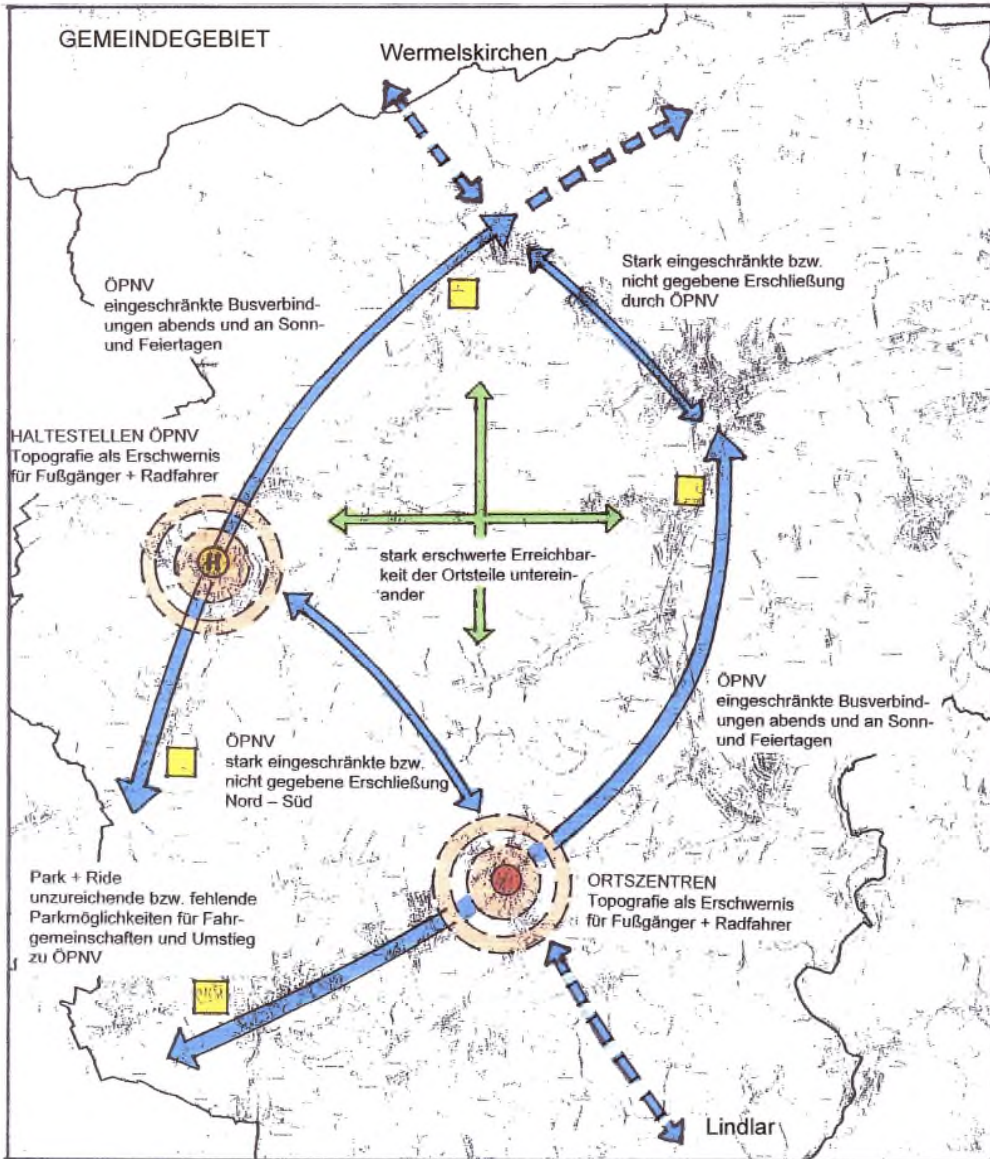


Abb. 2–Probleme und Defizite der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes

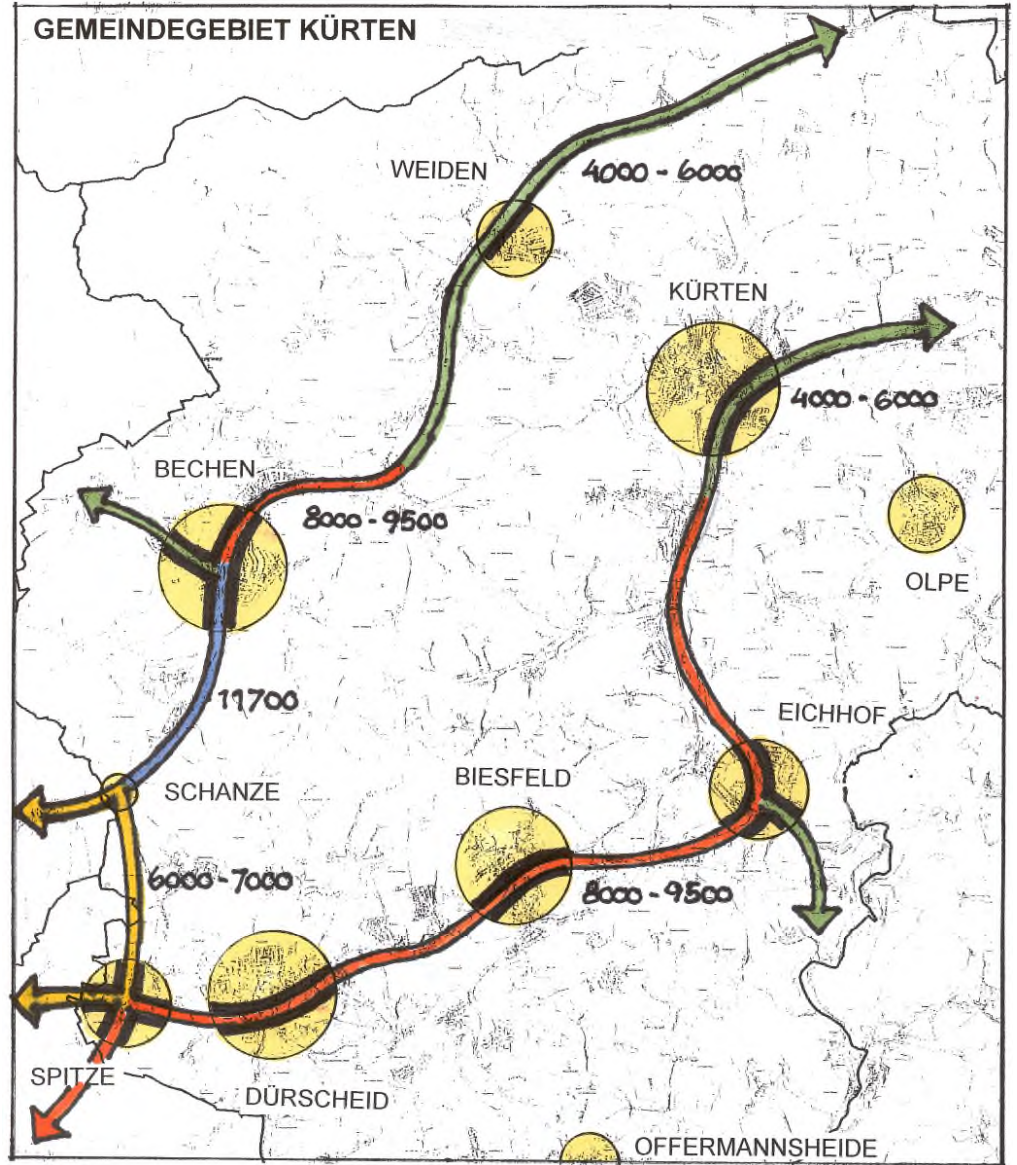


Abb. 3-Probleme der Sicherheit und Umweltbelastung in den Ortsdurchfahrten (Basis Verkehrszählung 2010)



Abb. 4 – Erreichbarkeit der Buslinien 426 + 427 durch Fußgänger – Laufentfernung 200 und 500m um Haltestellen

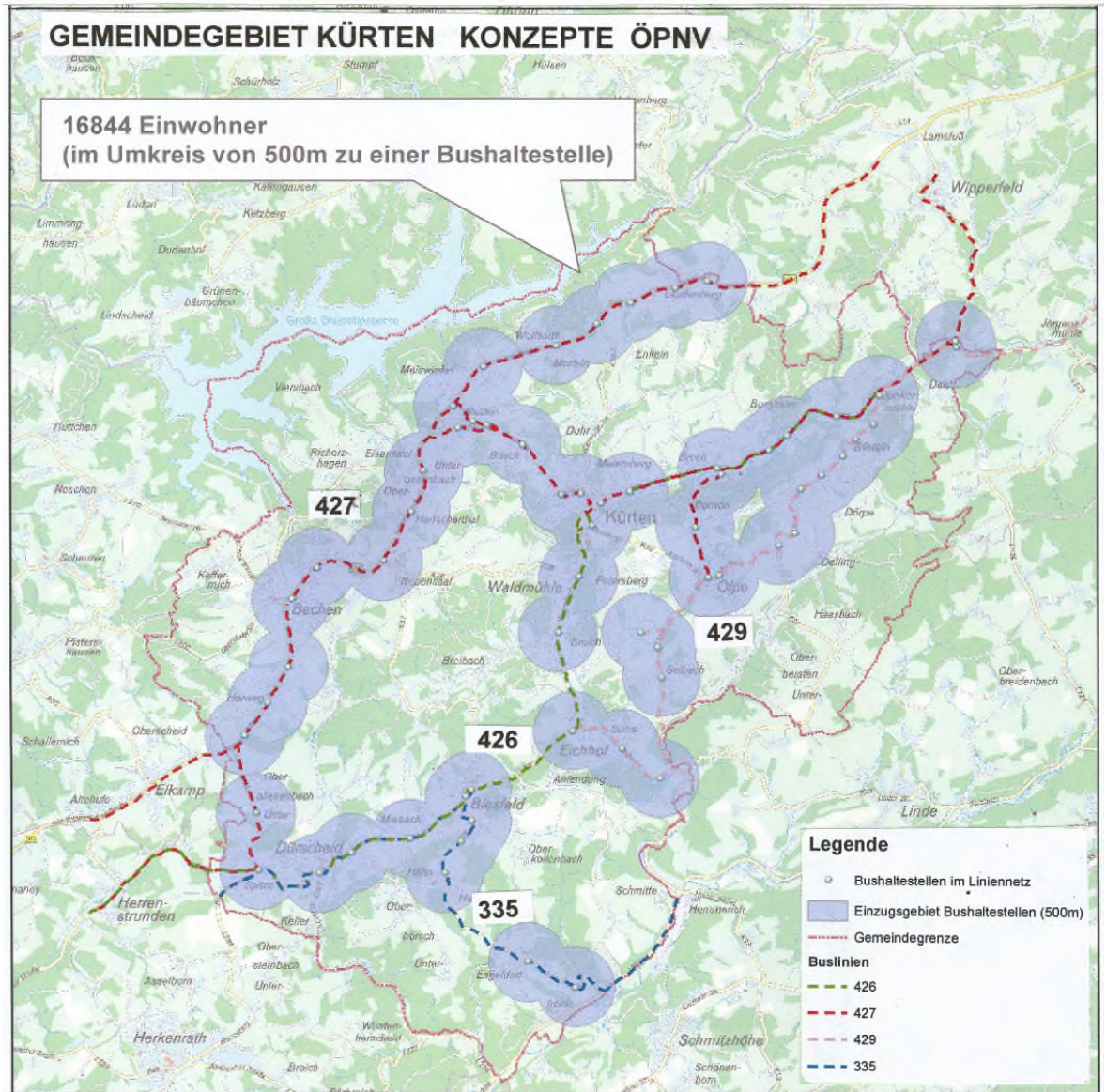


Abb. 5– Erreichbarkeit aller Bushaltestellen durch Fußgänger

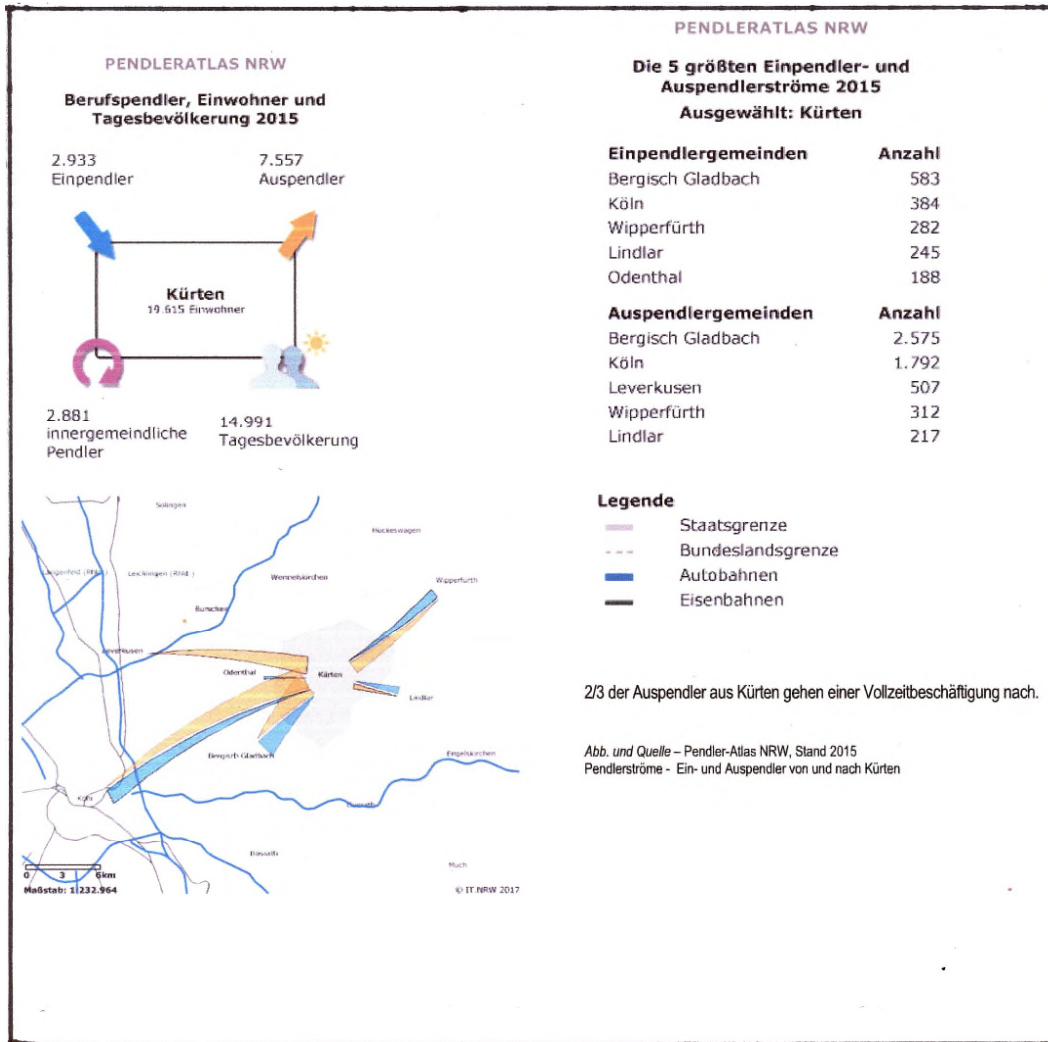


Abb. 6 – Mobilitätskonzept: Pendlerbewegungen aus / ein / innerhalb der Gemeinde Kürten an Werktagen (Datenquelle: Pendleratlas NRW 2017)

Pendlerströme

Die Richtung und Anzahl der Auspendler aus Kürten zeigt deutlich die starke verkehrliche Orientierung zum Ballungsraum „Rheinstadt“ und die entsprechend hohe Verkehrsbelastung an der westlichen Gemeindegrenze.

GEMEINDEGEBIET KÜRTEN KONZEPTE ÖPNV

Legende

- 426 —
- Wipperfürth – Kürten – Biesfeld
– Spitze – Bergisch Gladbach
- 427 —
- Wipperfürth – Weiden – Bechen
– Bergisch Gladbach
- 4?? —
- Bechen – Spitze – Bensberg

Durch die zusätzliche Linie (grün) wird im Westen der Gemeinde eine Verbindung der nördlich angebundenen Orte (427) mit den südlich angebundenen Orten (426) geschaffen.

Die grüne Linie würde über **Herkenrath** nach **Bensberg** mit Anschluss an die KVB Linie 1 führen.

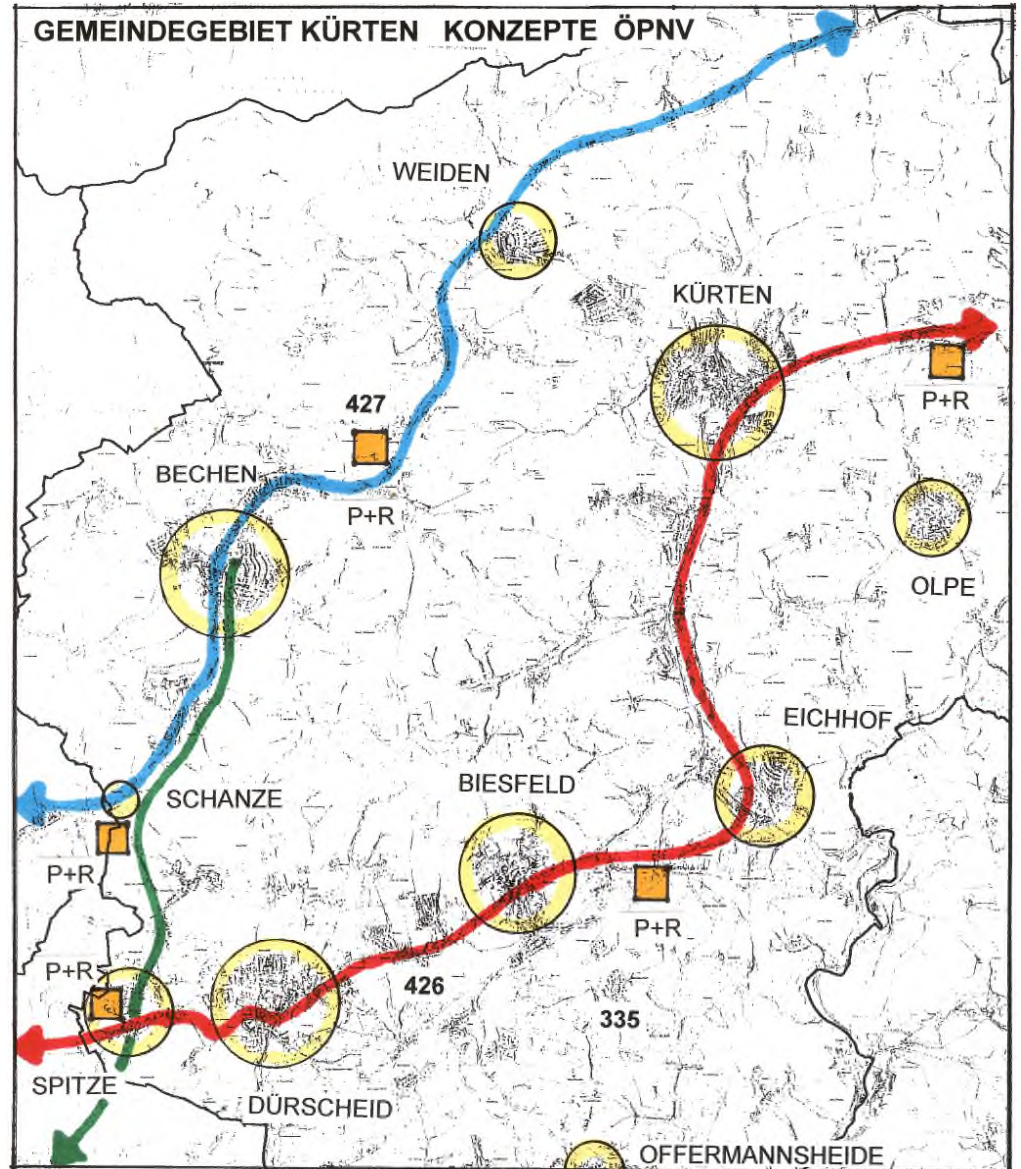
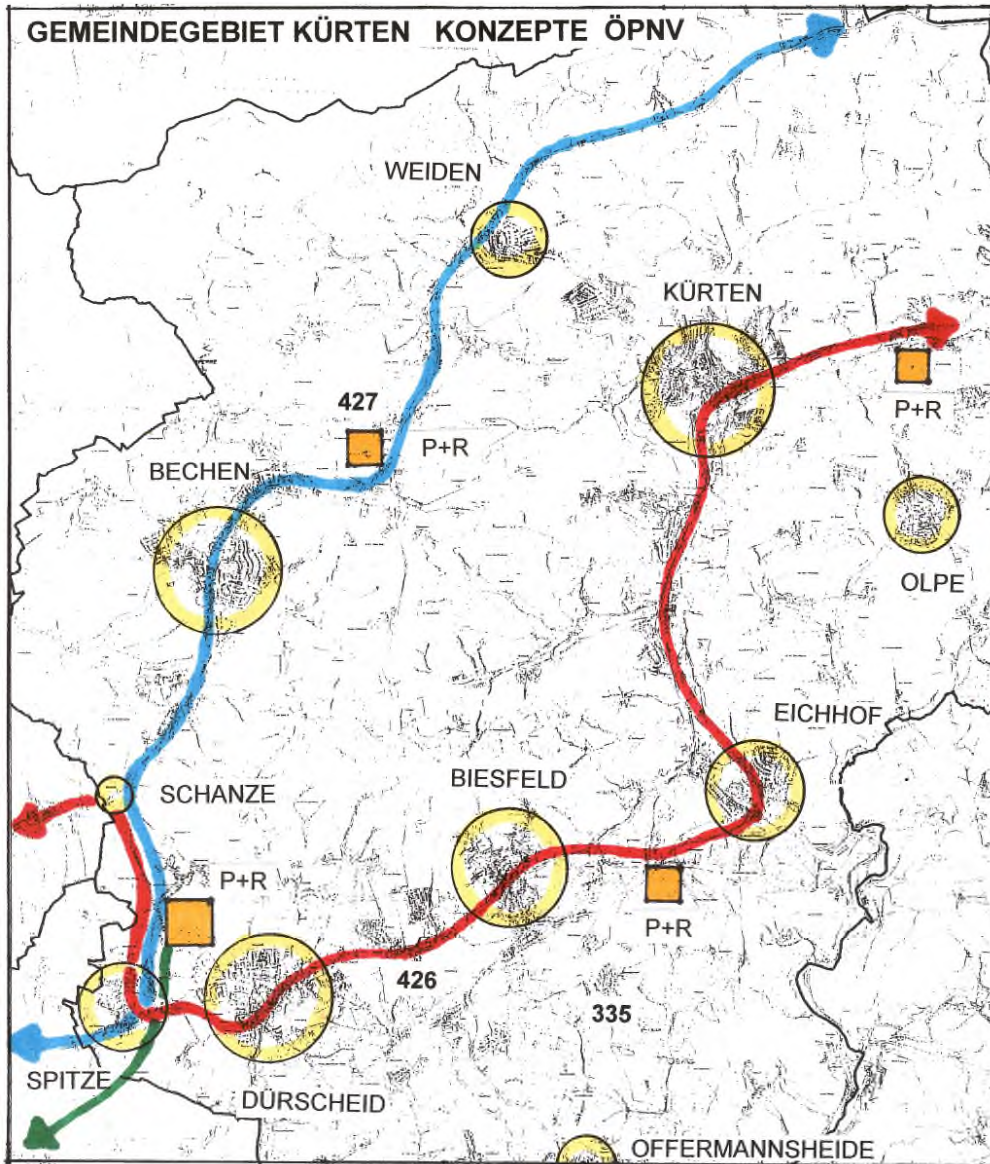


Abb. 7 – Variante A – Verteilung P&R Parkplätze und Beibehaltung der bisherigen Linienführung der Buslinien 426 + 427 nach Bergisch Gladbach mit zusätzlicher Linie von Bechen nach Bensberg



Legende

- 426 —
- Wipperfürth – Kürten – Biesfeld –
Spitze – Bergisch Gladbach
- 427 —
- Wipperfürth – Weiden – Bechen –
Bergisch Gladbach
- 4?? —
- Bechen – Spitze – Bensberg

Durch die geänderte Linienführung der 426 und der 427 wird **Spitze von beiden Linien angefahren** und somit zum Knotenpunkt, der sich als **P&R Platz** anbietet.

Die Variante ermöglicht eine 10-Minuten-Taktung von Spitze nach Bergisch Gladbach.

Eine neue Linie (grün) führt von **Spitze** aus über Herkenrath nach **Bensberg** mit Anschluss an die KVB Linie 1.

Im Westen der Gemeinde wird eine Verbindung der nördlich angebundenen Orte (427) mit den südlich angebundenen Orten (426) geschaffen.

Abb. 8 - Variante B – Verteilung P&R Parkplätze und geänderte Linienführung der Buslinien 426 + 427 nach Bergisch Gladbach mit zusätzlicher Linie von Spitze nach Bensberg

GEMEINDEGEBIET KÜRTEN KONZEPTE ÖPNV

Legende

- 426 —
- Wipperfürth – Kürten – Biesfeld – Spitze – Bergisch Gladbach
- 427 —
- Wipperfürth – Weiden – Bechen – Bergisch Gladbach
- Straßenbahn Linie 1 (KVB) —
- Spitze – Bensberg – Köln

Durch die geänderte Linienführung der 426 und der 427 wird **Spitze von beiden Linien angefahren** und somit zum Knotenpunkt, der sich als **P&R Platz** anbietet.

Die **Verlängerung der Straßenbahn Linie 1** von Bensberg bis Spitze schafft von Spitze aus eine **umsteigefreie Verbindung bis nach Köln Innenstadt**.

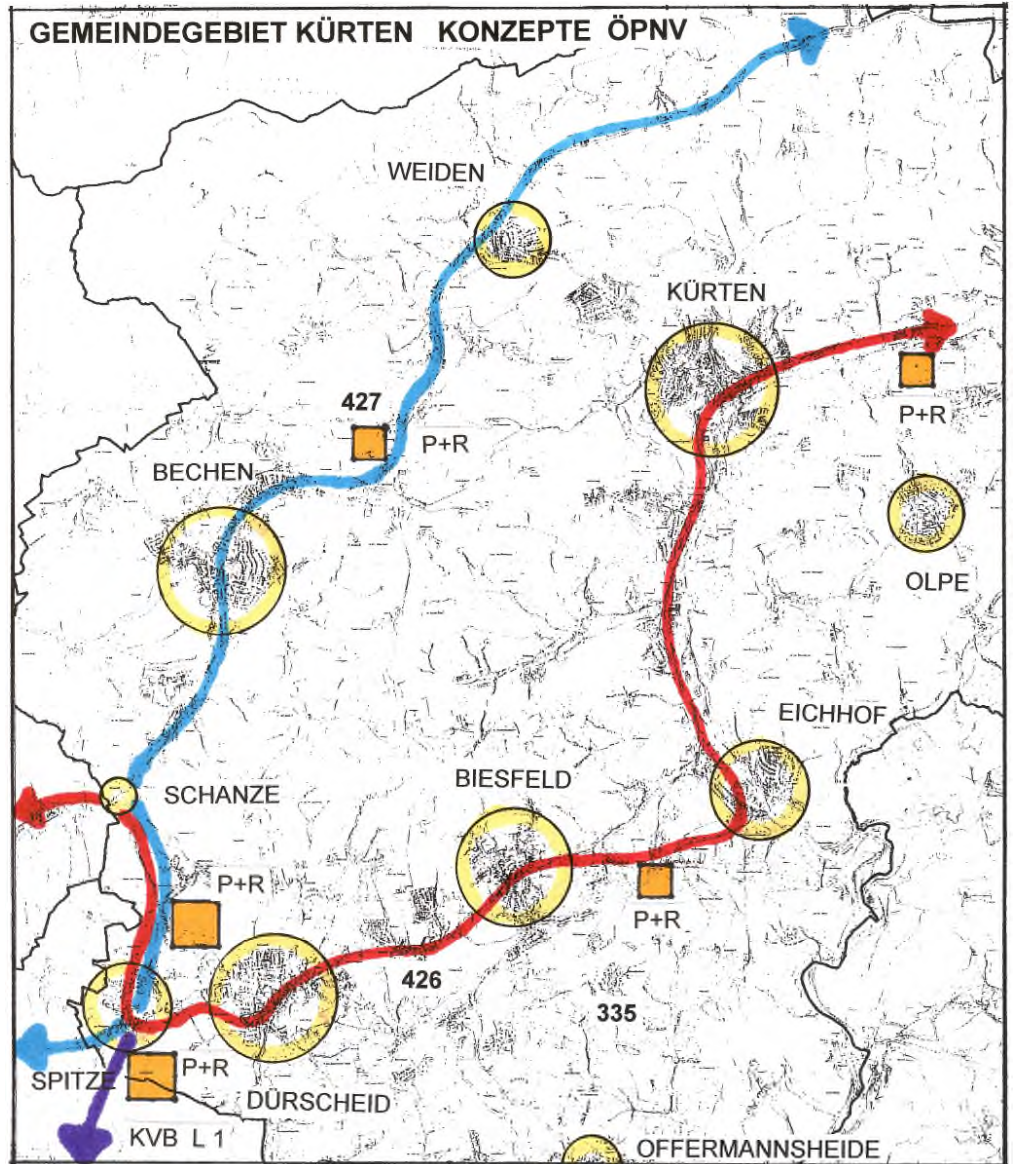


Abb. 9 – Variante C – Verteilung P&R Parkplätze und geänderte Linienführung der Buslinien 426 + 427 nach Bergisch Gladbach mit Straßenbahnanbindung der KVB Linie 1 ab Spitze

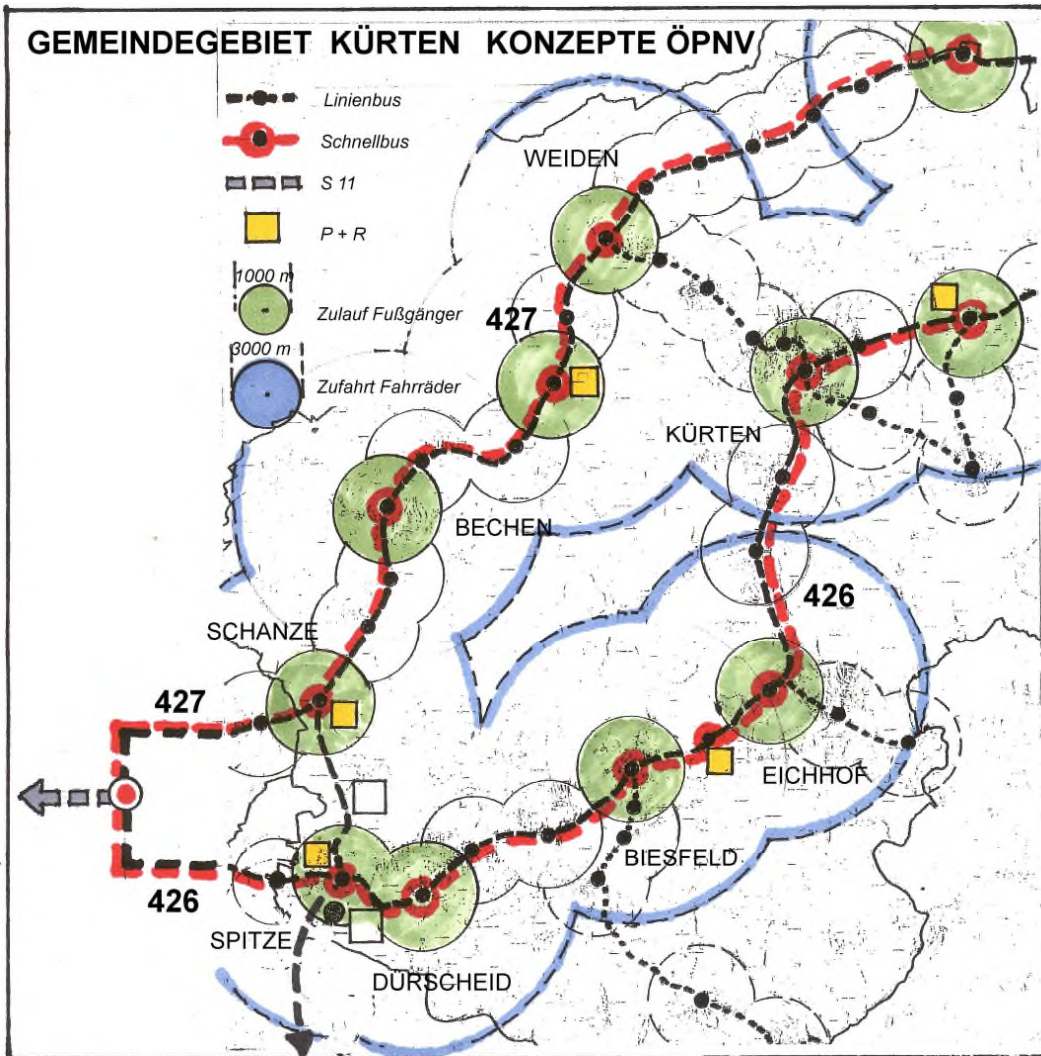


Abb. 10 – Variante A + Schnellbus als zusätzliches Angebot für den Pendlerverkehr

Schnellbusse 426S und 427S würden nur an Hauptorten und den mit P&R Parkplätzen ausgestatteten Haltestellen halten.

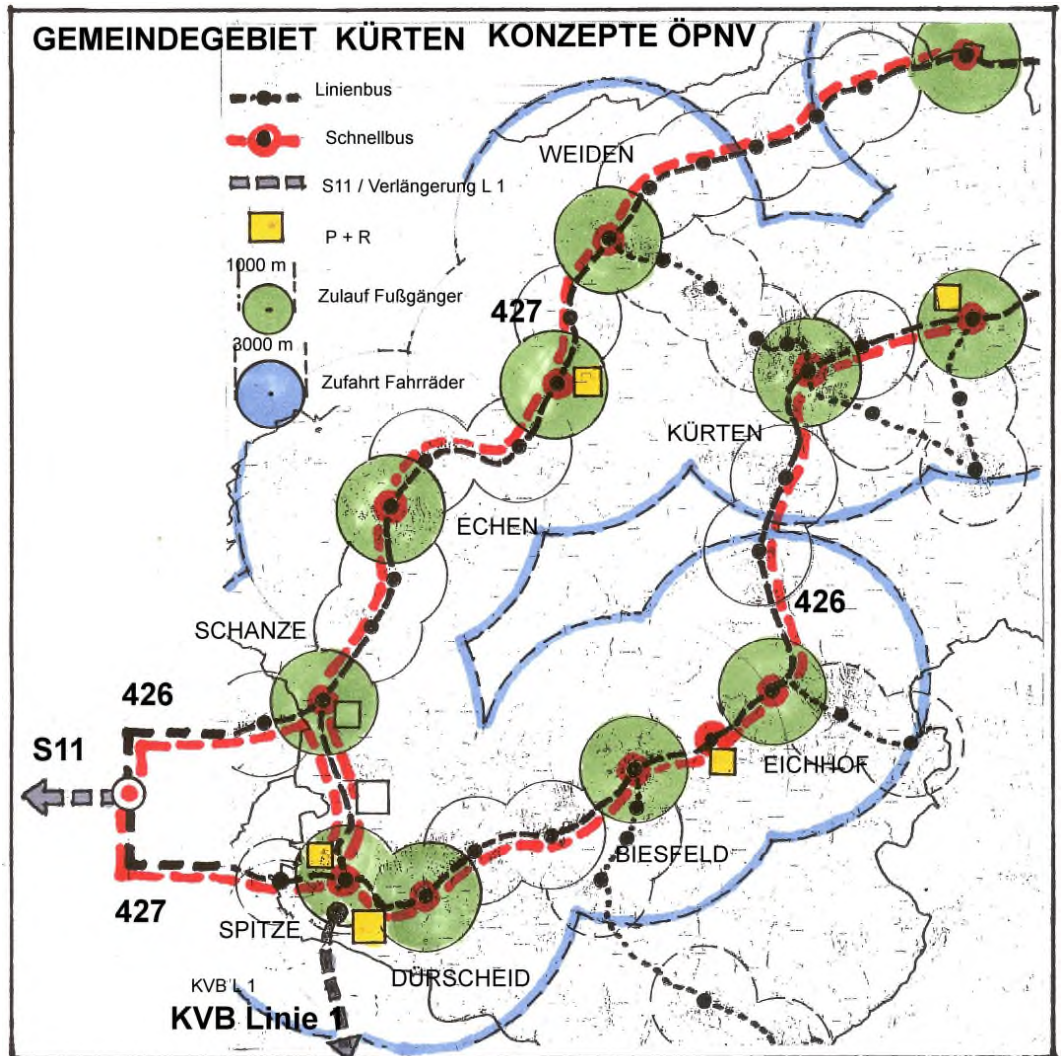


Abb. 11 – Variante B oder C + Schnellbus

Schnellbusse 426S und 427S würden nur an Hauptorten und den mit P&R Parkplätzen ausgestatteten Haltestellen halten.

Schnellbus-Linien

Die objektive Fahrzeit z.B. von der Wohnung in Kürten zum Arbeitsplatz in Köln setzt sich zusammen aus Entfernung, Verfügbarkeit und Geschwindigkeit der Verkehrsmittel und der Zahl der Umsteigepunkte einschließlich der Umsteigezeiten.

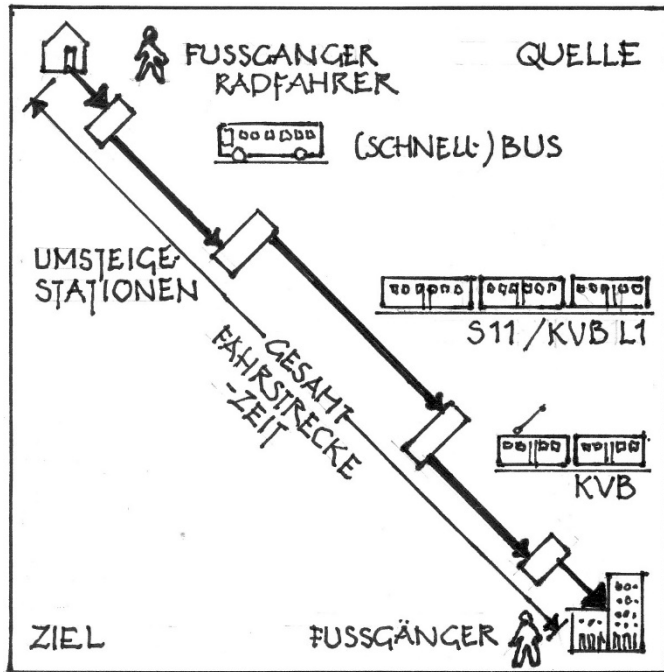


Abb. 13a – Transportkette mit Umsteigepunkten und verschiedenen Verkehrsmitteln

Transportkette von der Quelle zum Ziel

Das Projekt zur Verkürzung der Fahrzeit durch Schnellbusse bezieht sich hierbei auf einen „Baustein“ in der gesamten Transportkette.

Eine Beschleunigung der Busse kann -realistisch betrachtet – nur durch eine Reduzierung der angefahrenen Haltestellen und durch Vorrangschaltungen an Verkehrsknoten erreicht werden. Die zeitliche Wirkung hängt damit von der Länge der Fahrtstrecke ab. Nachteil der längeren Haltestellenabstände ist, dass die Wege zu den Haltestellen (= Zeit) teilweise deutlich länger werden.

Um den Zeitgewinn der Schnellbusse zu sichern ist ein möglichst geringer Zeitverlust beim Umstieg auf das anschließende Verkehrsmittel zwingend erforderlich.

Heute wird die Leistung des ÖPNV im Vergleich / in Konkurrenz zum Auto gemessen. Zukunftsziel muss sein, dass bei der Bewertung der Transportkette neben Fahrzeit und Komfort auch Energiekosten, Umweltschäden und Flächenverbrauch einbezogen werden.

Wenn mehr Menschen statt des Autos den ÖPNV, Fahrgemeinschaften etc. nutzen, werden wegen geringerer Verkehrsdichte für Busse kürzere Fahrzeiten möglich, werden die Energiekosten, Lärm- und Luftbelastung sich deutlich verringern, wird der Flächenverbrauch für Straßen und Parkplätze vor allem in hoch verdichteten Ballungszentren sinken.

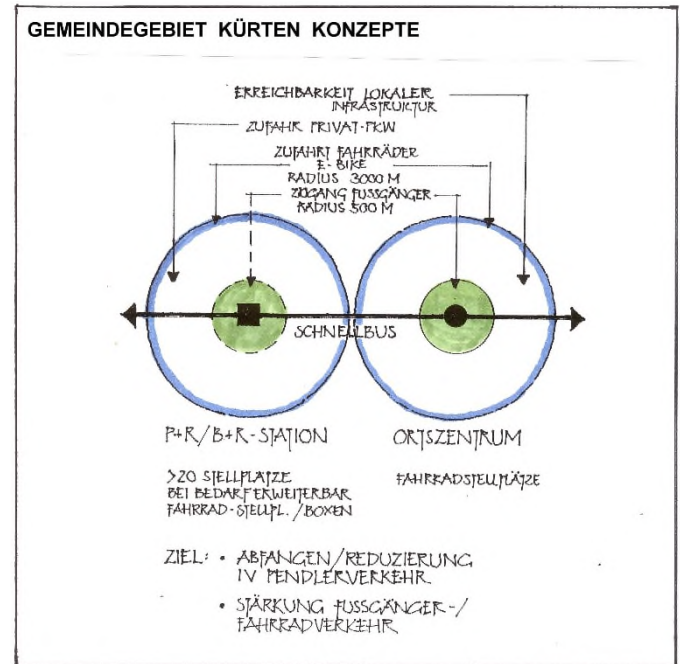


Abb. 13b – Schema: Dezentrale Anordnung von Park&Ride (P&R) und Bike&Ride (B&R) Stationen an Schnellbuslinien

Planungsziele – Gemeinde

Im Blick auf den Zeitraum 2030 wird das Auto noch eine unverzichtbare Rolle spielen, um die täglichen Ziele innerhalb der Gemeinde zu erreichen.

Um aber den Menschen, die über kein Auto verfügen oder dies nur eingeschränkt benutzen wollen, eine vergleichbare, uneingeschränkte Mobilität innerhalb der Gemeinde Kürten zu ermöglichen, muss es das kommunalpolitische Ziel sein, verbesserte Angebote des öffentlichen Nahverkehrs, den Betrieb lokaler Shuttlebus-Linien und die Förderung und Vernetzung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs konsequent zu verfolgen.

- **Ausbau und Optimierung des öffentlichen Personennahverkehrs**

kürzere Taktung der Buslinien

Ringverkehr in Kürten, um Nord und Süd zu verbinden

Einbindung der bestehenden Bürger- und Shuttlebussen

- **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs**

Reduzierung des Durchgangsverkehr

Verbesserung der Sicherheit und

Minderung der Lärm- und Abgasbelastungen in den Ortslagen

Ausbau Ladestationen für Elektroautos

- **Stärkung des Fußgängerverkehrs**

Ausbau sicherer Fußwege zu den Versorgungseinrichtungen, Kitas und Schulen in den Ortslagen

- **Ausbau des Radwegenetzes**

Ausbau sicherer Radwege zu den Ortszentren, Schulen, Sportanlagen und ÖPNV-Haltestellen

Vernetzung der Radwege über die Gemeindegrenzen hinaus als sportliche und touristische Angebote

- **Bürgerbus/ Shuttlebus**

Sicherung bzw. Erweiterung des Angebots

- **Mitfahrerbänke**

für abgelegene Weiler/ Ortslagen

- Angebot (stationärer) **Mietwagen** (Car Sharing Modelle)

- Unterstützung von **Fahrgemeinschaften**

- **Information** bzgl. alternativer Mobilitätsangebote / Mobilitätsverhalten

Erläuternde Grafiken siehe Abbildungen 13-16

GEMEINDEGEBIET KÜRTEN

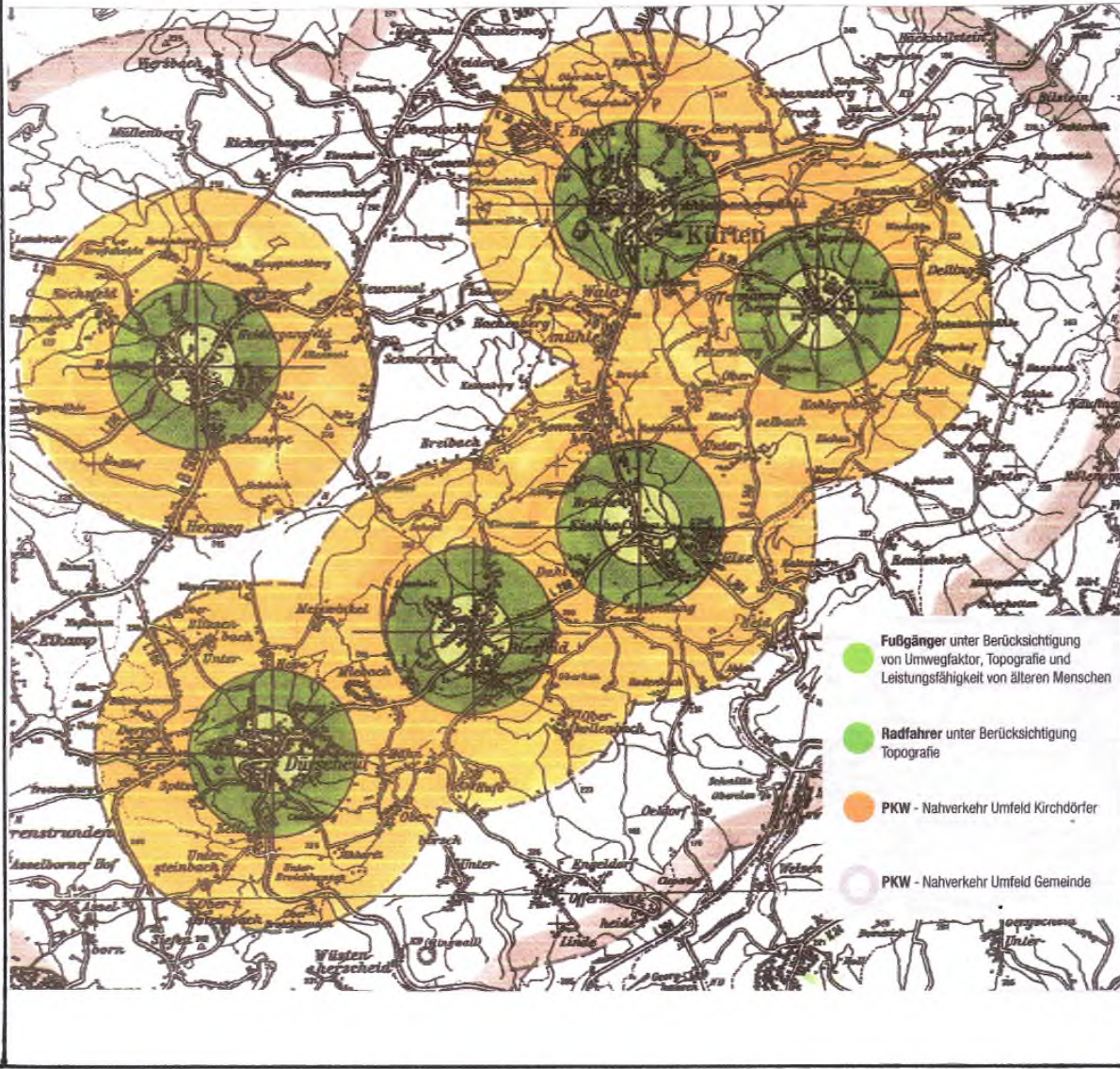
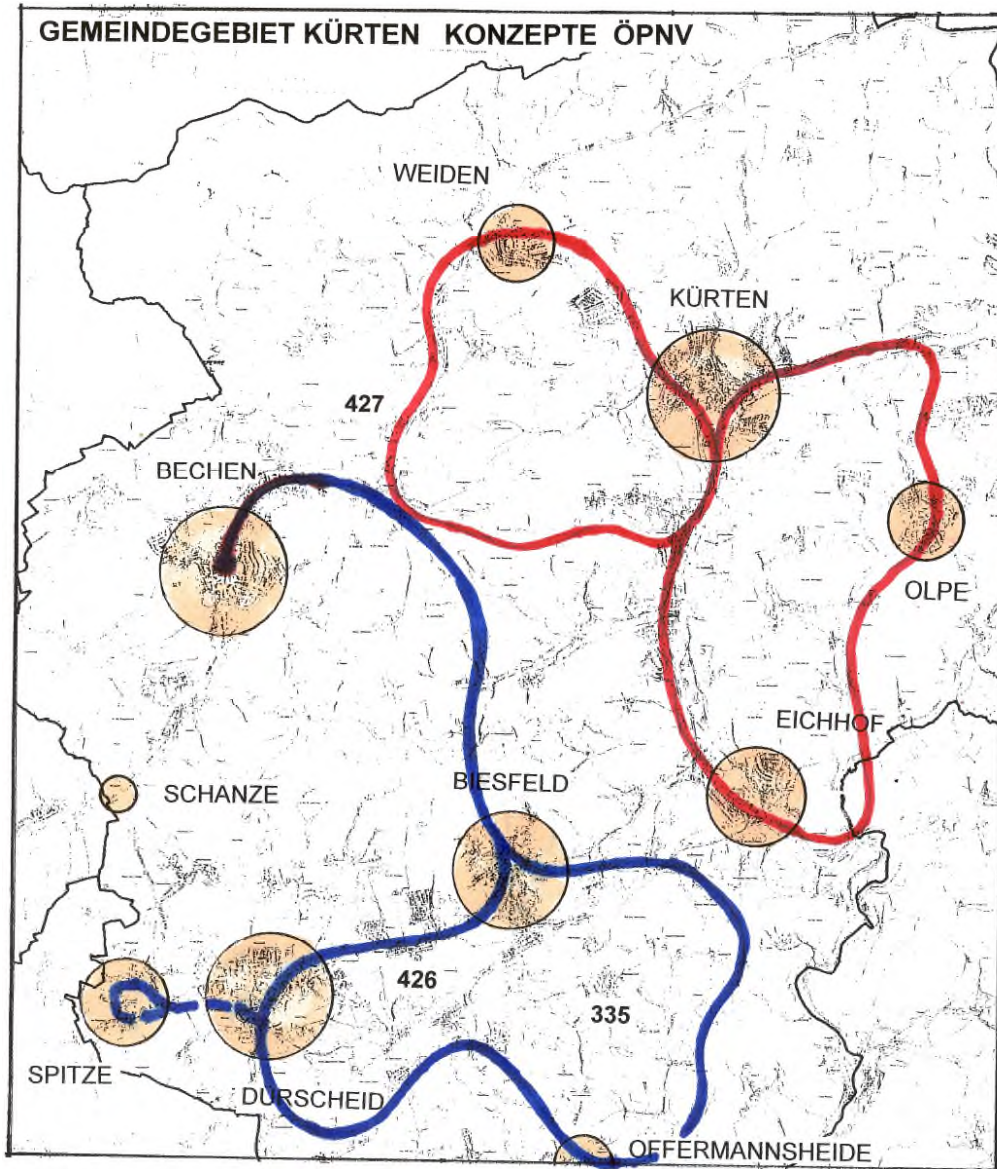


Abb. 13 – Erreichbarkeit der Ortszentren. Schulen, Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen für Fußgänger und Radfahrer



Bürgerbuslinien Kürten

Ringlinie Ost:

Ringlinie West:

Bürgerbus Kürten; Projekt: Bedarfs-gesteuertes Fahren

- Fahrwünsche können unter 02268/939-400 bis spätestens 18:00 Uhr des Vortages angemeldet werden. Es können auch regelmäßige Fahrten bestellt werden, z. B. jeden Dienstag ab 09:00 Uhr.
- Die Fahrtroute orientiert sich am Basis-Fahrplan
- Fahrpreis: Einzelfahrt: 1,60 €, 4-Fahrtenkarte: 5,50 € (Stand 12/2016).

Abb. 13– Mobilitätskonzept; lokale Verbindungen der Ortskerne durch Bürger- und Shuttlebus ergänzend zu den Buslinien des VRS

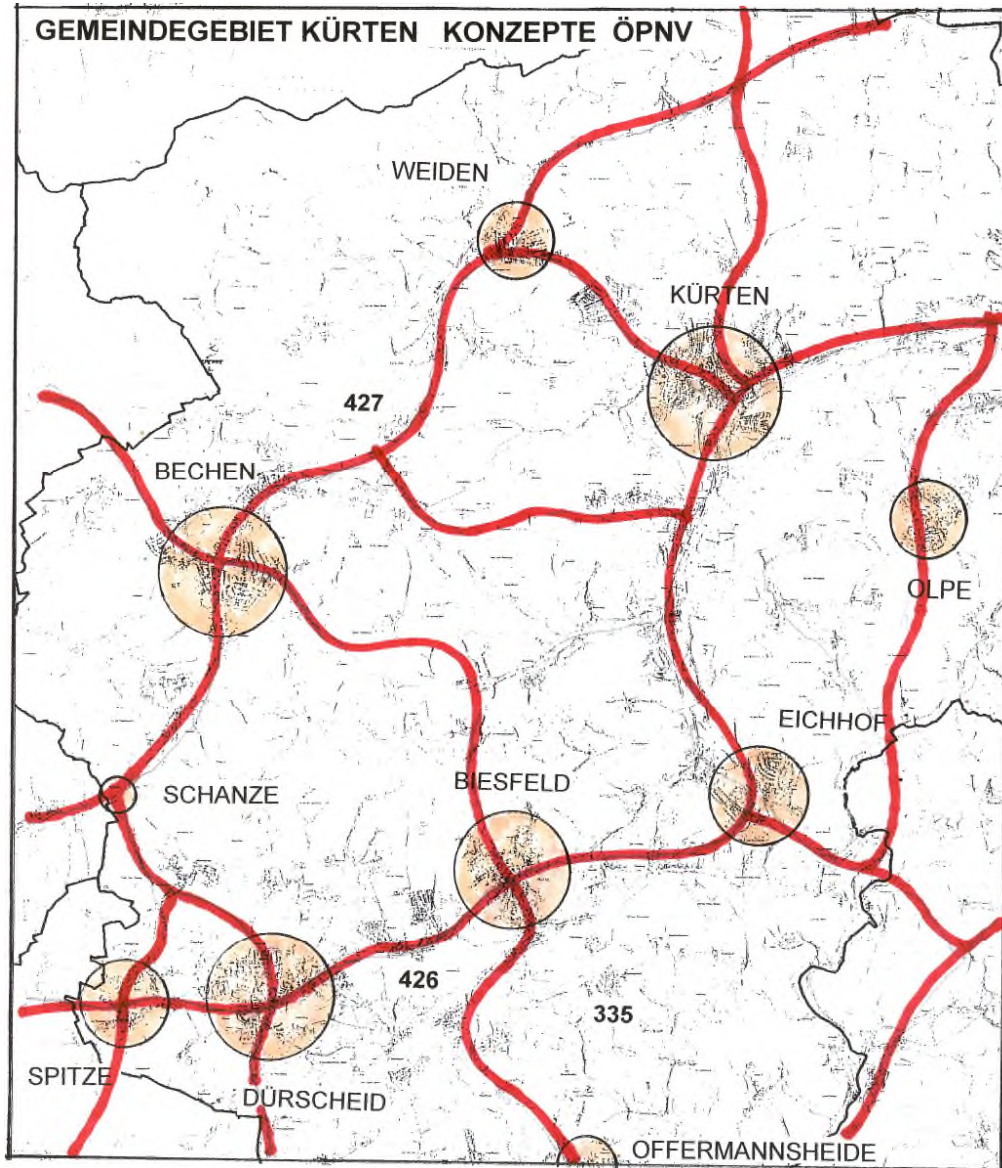


Abb. 14– Ausbau eines sicheren Radwegenetzes zur Erreichbarkeit der Ortszentren, Schulen, Kirchen, Sport- und Freizeitanlagen
Gleichzeitig = touristisches Angebot mit regionaler Verknüpfung

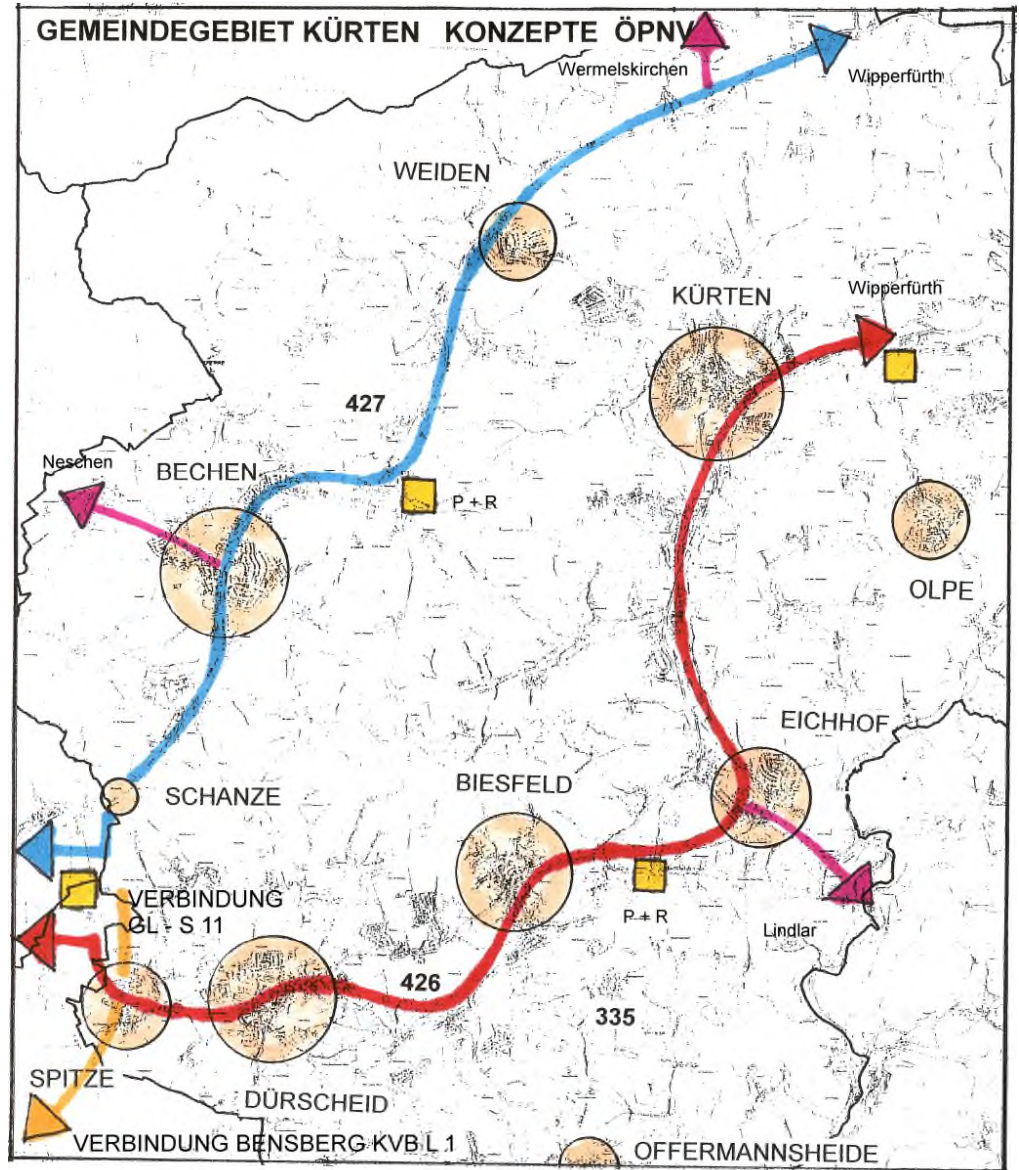


Abb. 15 – Ausbau und Optimierung der regionalen ÖPNV-Vernetzung und P&R Anlagen
Verlauf der Buslinien entsprechend Abstimmung mit regionalen Verkehrsträgern

Fachbeiträge und Protokolle der Sitzungen der Leitbildgruppen zum Thema Mobilität

Sitzung Leitbildgruppe 07.06.2016

Arbeitsfelder bis 2030: Mobilitätskonzept mit Visionen für die Zukunft

- **Verkehrliche Anpassung: Standort Kürten als familienfreundlicher, naturnaher und erschwinglicher Wohnort mit Freizeit- und Erholungscharakter**
 - Reduzierung des Individualverkehrs
 - Stärkung des Fußgängerverkehrs bis 500 m zur nächsten Anbindung (Haltestelle für Bus, Fahrradpool/ E-Bike-Station, Carsharing-Point etc.)
 - Kopenhagener Klimamodell tut alles, um Autos aus der Stadt zu halten
- **Mobilitätskonzept: Teilhabe und Anamnese**
 - Allgemein gesellschaftlich, kulturell, Einkauf, Dienstleistungen;
 - Pendler: Beruf, Ausbildung, Studium
 - Verbindung Fernverkehr
- **Verkehrsbelastungen**
 - zunehmend hohes LKW-Verkehrs-Aufkommen < gesperrte Rheinbrücken (Lev.);
 - Pendlerstrom aus dem Bergischen gen Westen belasten gemeindeeigene Straßen: - Höhenstr, Sülztastraße L 286, Wipperfurther Str. B 506
- **Versorgungsgefüge / Mobilitätsbedarf nach außen und nach innen: Räumliche Zuordnungen, Versorgungsgefüge**

- ÖPNV, Bus: Räumliche Zuordnung des ÖPNV-Angebots optimal: 16844 EW von knapp 20000 EW wohnen im Umkreis von 500 m zu einer Bushaltestelle; heißt: 4/5 der EW von Kürten sind in Bezug auf Bushaltestellen gut positioniert.

- Bus-Bedarf zeitlich: Verträgliche Taktung im ÖPNV: Teilhabe Älterer, Behinderter, Familien mit Kindern (ohne Auto?); Bevölkerungsanteile, die man nicht bedient?

- Individualverkehr, Fahrrad: „Kürten für Radfahrer katastrophal!“

- „Innerhalb der Gemeinde funktioniert nur Individualverkehr; Beispiel: kein Kinderarzt in Kürten, keine verkehrliche Anbindung an (viel zu wenige) Ärzte“

- **Verkehrsmittel mit Emotion / Ansprüche an Mobilität:**

- unkompliziert, komfortable Verbindung, gepflegtes Fahrzeug;

- Verkehr als Umweltfaktor: Energie und Umwelt schonende Verkehrsmittel > Verantwortung?

- Zeit auf Rädern: Angstbesetzt? Oder entspannend?

- Ökonomisches Verhältnis zwischen Warte-, Fahr- und Arbeitszeit = Zeit und Kosten sparende Verbindung; objektive vs. „gefühlte“ Nähe zum Wohnort bzw. Zielort

- **Standort Kürten: Vorschläge zur Optimierung**

- Kürten ist ein erschwinglicher Wohnort: Daher sind komfortable ÖPNV-Verbindungen wichtig.

- Pendlerstrom nach Westen: Bergisch Gladbach, Köln, Leverkusen

- Schnellbus mit Internet-Anschluss; Netzausbau und Bandbreite ersetzen manche Wegstrecke

- Bus bedeutet 1/3 der Autokosten

- Chance: Bus als Verlängerung der KVB

- Verlässliche Taktung, z.B. alle 10-20 Min. (auf den Hauptachsen ist das Bussystem ok.)

- Ökonomisches P&R-System

- Zahl der Umsteigepunkte so gering wie möglich halten

- **Blick nach Westen (Köln): Nur gemeinsam läuft es. Regionale Verkehrsverknüpfung; Verkehrskonzept des Rhein.Berg. Kreises**

- Mobilität beschränkt sich nicht auf Kürten > Einbeziehung der umliegenden Orte

- Viele Akteure, Einbeziehung LEADER-Projekt

- Verkehrskonzept des Rhein.-Bergischen Kreises bindend. (Anm.: Die Konzepte des Leitbildes Kürten, des Kreises und der WUPSI weichen nicht nennenswert voneinander ab. Die Diskussion rund um den zentralen Bahnhof läuft; ein neues RBK-Verkehrskonzept ist zum Beschluss vorbereitet.)

Einwand: Wo bleibt Kürtener Verkehrspolitik, die „mündigen Kürtner“?

Antwort: sich rechtzeitig einbringen mit schlüssigen Konzepten. Kreis möchte Kommunalen in ihrer Meinungsbildung einbinden

- **Verbesserungs-Vorschläge für Bergisch Gladbach:**

- Kreisel (Schnabelsmühle)

- Ampelbeeinflussung durch die Busse, Präferenz der Busspuren

- Vernetzung miteinander verschränkter Verkehrssysteme

- Stadtbahnlinie Spitze-Gladbach

- Extraliniien für Busse

- Umgehung des überlasteten Busbahnhofs, Linie 426 nördlicher führen. Mögliche Strecke : Kürten-Spitze-Schanze-Eikamp-Paf-frath-Dukterath>Thielenbruch (Hr. Schmidt)

- Verlängerung der Kölner Linie 1 als Trasse (teurer!, Hr. Kemper)

- **Park & Ride/ Anbindung an die Großstadtregion: Bitte ohne Stau und Wartezeit!**

- Künftig E-Bikes. Fahrrad-Parkplatz mit Wetterschutz

- ÖPNV-Konzept A: Regelbusse für die Ortskerne

- ÖPNV-Konzept B: Wanderbus=Schnellbus zu dezentralem P&R-Platz (wird vom RBK favorisiert); mit Unterstützung des Fahrrad-Verkehrs.

- ÖPNV-Konzept C: Schnellbus nach Berg. Gl. U. Bensberg mit zentralem P&R-Platz (eher nicht)

- Entweder P&R-Zentral-Konzept Spitze (ehem. Mülldeponie) mit 200-300 Stellplätzen

- Oder zwei kleinere P&R-Umsteigeplätze nach Gladbach bzw. nach Leverkusen?

- Anlaufpunkt Köln-Brück (Prinz)

- **Lösung = Mix aus verschiedenen Produkten**

Nachhaltige Mobilität, eine Utopie? Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum, Beispiel Kürten – Theo Jansen (VRS)

Theo Jansen ist Leiter der beim Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) angesiedelten Koordinierungsstelle Mobilitätsmanagement für das Rheinland und der Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes „Zukunftsnetz Mobilität NRW“. Ziel beider Institutionen ist die Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.

Trends im Individualverkehr:

in den Städten:

- Radverkehr nimmt zu
- Zunehmend multimodales Verkehrsverhalten junge Menschen bevorzugen CarSharing; heißt: weniger Autos;

Im ländlichen Raum:

- Auto: selbstverständlich; aber: 50 Prozent der KFZ-Fahrten bleiben unter 5 Kilometern Wegstrecke
- ÖPNV: oft unattraktiv
- Rad: „geht so“
- Fußverkehr: unbequem

CarSharing-Lösung für Stadt wie Land:

- kein übliches Carsharing, sondern stationäres Carsharing, auch Dienstfahrten

Schäden, Umweltzerstörung

Verkehr- verursacht Luftverschmutzung und Treibhausgase, raubt Flächen, produziert Unfälle und verursacht Lärm

„Wir haben unsere Eltern dafür angeklagt, dass sie die Nazis nicht verhindert haben. Unsere Enkel werden uns im Hinblick auf die Umweltzerstörung fragen: Habt Ihr das nicht gewusst?“ (Jansen)

Zukunftsplanung, Planungs(un)sicherheit vs. Vision

Prof. Prinz weist erneut auf die Relativität von Prognosen hin. Noch vor zehn Jahren sollte Kürten um 6 Prozent wachsen auf 22000 EW, dann wurde eine Schrumpfung von 2-8 Prozent prognostiziert. Heute rechnet man mit einer gewissen Stabilisierung um 20 0000 EW.

- Veränderungen treten oft unerwartet ein;
- Prognosen unterliegen dem Problem der Komplexität (Big Data)

Der englischsprachige Begriff Big Data [ˈbɪɡ ˈdeɪtə] bezeichnet Datenmengen, welche zu groß oder zu komplex sind oder sich zu schnell ändern oder zu schwach strukturiert sind, um sie mit manuellen und klassischen Methoden der Datenverarbeitung auszuwerten.

Mobilität heißt: Anzahl der Wege täglich

- Ausgangslage: durchschnittlich 3 Wege täglich pro Person

Mobilitätskonzept

vorausschauend statt regional /interdisziplinär statt sektoral

- Wem gehört der öffentliche Raum? Sektorales Denken reduziert „Orte für Menschen“
- Planung muss die Bürger/innen mitnehmen: Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit; Einbindung von Interessengemeinschaften und Anwohner/innen
- Vernetzung, Erfahrungsaustausch mit anderen Regionen und Kommunen
- Nachhaltigkeit > Nachhaltige Mobilitäts-Entwicklung muss Bedürfnisse Aller abdecken

Beispiele für Denkanstöße - Klimawandel / Big Data / Energiewende

- Peak-Oil.com - Wie wollen wir leben, wenn das Erdöl knapp wird?

Das globale Ölfördermaximum (engl. peak oil) ist das zeitliche Maximum der weltweiten Förderrate von Rohöl. Dem Konzept eines Ölfördermaximums liegt die Annahme zugrunde, dass die Ölförderung und -produktion bereits lange vor der endgültigen Erschöpfung der Ölreserven aufgrund von mehreren Faktoren ein historisches Maximum erreichen wird und die Produktion danach irreversibel abfällt

- Papst: Umweltzyklika „Laudato si“

Laudato si' (volgare umbro fur „Gelobt seist du“) ist die zweite Enzyklika von Papst Franziskus. Die auf den 24. Mai 2015 datierte und am 18. Juni 2015 in acht Sprachen veröffentlichte Verlautbarung „Über die Sorge für das gemeinsame Haus“ befasst sich schwerpunktmäßig mit

dem Themenbereich Umwelt- und Klimaschutz und setzt zudem Zeichen im Hinblick auf bestehende soziale Ungerechtigkeiten und auf die Erschöpfung der natürlichen Ressourcen. In den internationalen Medien wurde die Enzyklika vielfach als Aufruf zu einem weltweiten Umdenken und als Wendemarke in der Kirchengeschichte bezeichnet.

- ADAC fördert Quartiersgaragen (Sammelgaragen in den Stadtteilen)
- Vattenfall: ist auf dem Weg, die Technik der CO₂-Abscheidung und -Speicherung zur Marktreife zu bringen.
- Rockefeller: Das Ölgeschäft hat John D. Rockefeller einst zum ersten Milliardär Amerikas gemacht. Seine Nachfahren kämpfen heute gegen die Öl-Riesen und ziehen sich zurück

Zukunftsvisionen: multimodal, postfossil, smart = intelligent, vernetzt, mehr Mobilität = weniger Belastung

- Google produziert selbstfahrende Autos (und verschenkt sie)
- 3-D-Drucker produzieren Waren; Produktionsstätten und Transporte verlagern sich
- (selbstfahrende) Wohnmobile als Schlafkoje für Reisende
- Dekarbonisierung um 2 Grad > Co₂-Einsparung

Prognose

- ÖPNV bleibt
- Fahrrad: überwiegend E-Bikes
- Fußverkehr stärken < Rollatorentauglichkeit
- CarSharing, Verfügbarkeit von Autos veröffentlichen, Mitfahrssysteme fördern

Jede Kommune hat andere Bedarfe; vgl Schulwege, Kinderräume; berufliche Wege

Ideen für Kürten?

- z.B. veränderte Mobilität bei der Verteilung von Versandgut aus Internetkäufen; Transporte?
- Alltagsmobilität wiederherstellen, z.B. Schule: „Gehpaß“ statt Elterntaxi ?; Bewegungsmangel von Kindern entgegenwirken
- Berufstätige: Homeoffice verändert Mobilität der Mitarbeiter: Viele Firmen bieten bereits Homeoffice & CarSharing an.

- Jobtickets
- Straßenkarten überprüfen für neue Verbindungen
- Bürgerbus
- Park& Ride in Spitze? / Schnellbus nach Bensberg?
- Linie Bensberg-Kürten als Projekt? Idee Seilbahn (vgl. Wuppertal von Bensberg – Spitze?) vs. Kostenaufwand; vgl 10 Mio Euro für 1 km autobahn

VRS berät

- Planungshilfen (z.B. für Kommunen)
- Mobilstationen: Verknüpfung zwischen Verkehrsmitteln, Umstiege
- Lehrgänge für Verwaltungen

Ziel

- Qualitätsnetzwerk
- Zukunftsfähige Mobilität

Facti

Kommunen müssen sich auf den Weg machen, um den Anschluss nicht zu verlieren; kein ängstliches Beharren; parteiübergreifendes Handeln; Bürger/innen sind zu beteiligen

Multimodale Mobilität - 3 Fragen an Theo Jansen

Quelle: <http://busse-und-bahnen.nrw.de/service-organisation/projekte/multimodale-mobilitaet/3-fragen-an/theo-jansen-zukunftszukunftsnetz-mobilitaet-nrw-vrs/>
<https://www.google.de/#q=theo+Jansen+vrs>

Die zukünftige Mobilität ist intermodal, postfossil und smart. Mit dem „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ will das Land Nordrhein-Westfalen die Kommunen auf dem Weg zu einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung unterstützen. Zu diesem Zweck wurden vier regionale Koordinierungsstellen eingerichtet, die den Kommunen Beratung, Vernetzung und Qualifizierung bei der Umsetzung eines kommunalen Mobilitätsmanagements bieten. Träger der Koordinierungsstellen sind für das Rheinland der Verkehrsverbund Rhein-Sieg, für die Region Rhein-Ruhr der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, für die

Region Westfalen die Westfälische Verkehrsgesellschaft in Kooperation mit der Westfälischen Provinzial und für Ostwestfalen-Lippe der Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter.

1. Die Angebotspalette im Mobilitätssektor ist vielfältig. Wie gelingt es, die einzelnen Mobilitätsleistungen in ein Gesamtsystem zu integrieren, das den Kundenbedürfnissen entspricht?

Die gesellschaftliche Wertschätzung für den Mobilitätsverbund wächst, die multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung nimmt zu. Um diese Entwicklung weiter zu fördern, bedarf es eines kommunalen Planens und Handelns, dass verkehrsmittelübergreifende Angebote entwickelt und zur Verfügung stellt. Bus und Bahn, attraktive Fahrrad- und Fußwege, Carsharing und Fahrradverleihsysteme sowie Fahrgemeinschaften müssen als vernetztes System betrachtet und koordiniert werden. Natürlich sind bei

dieser Entwicklung die Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen zentrale Akteure. So entstehen für den Kunden bezahlbare und attraktive Mobilitätsangebote.

2. Welche Hürden sind auf dem Weg zu einem angebotsübergreifenden Mobilitätsverbund zu überwinden? Sehen Sie explizite Hemmnisse, die diese Entwicklung momentan noch blockieren?

Wesentlich ist die Überwindung des sektoralen Denkens und Handelns. Dies trifft sowohl für die verschiedenen Verkehrsträger, als auch für die Planungsprozesse der Kommunen zu. Außerdem überwiegt noch sehr oft das autozentrierte Denken in der Verkehrs- und Stadtplanung. Ein wichtiger Schritt ist es, eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung als Querschnittsaufgabe in der Kommunalverwaltung zu begreifen. Ein kommunales Mobilitätsmanagement verbindet die konkreten Lösungsansätze aus dem Bereich der Infrastruktur, des Bau- und Planungsrechts sowie der Beratung, Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu einer Gesamtstrategie.

3. In Ihren Augen: Wie sieht die multimodale Mobilität der Zukunft aus? Und welche Rolle nehmen Ihre Institutionen bei der Realisierung dieser Vision ein?

An Mobilstationen, die flächendeckend in der Region vorhanden sind, stehen für die Kunden die verschiedenen Angebote zur Verfügung. Über ein Smartphone erfolgt die Reservierung. Die Nutzung und Abrechnung ist über ein „MultiTicket“ möglich. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen dabei, nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätsangebote für alle Bevölkerungsgruppen zu schaffen. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg fördert

dieses Vorhaben stark und macht somit einen großen Schritt in Richtung Mobilitätsverbund.

Vortrag Theo Jansen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS)

IMPRESSUM

Herausgeber:

Leitbild 2010

Gemeinde Kürten

Regionale 2010 – eine Zukunftsinitiative

Der Raiffeisenbank Kürten-Odenthal eG danken wir
für die Übernahme der Druckkosten dieser Broschüre.



des Rhein-Erft-Kreises,
des Rhein-Sieg-Kreises,
des Rheinisch-Bergischen Kreises,
des Oberbergischen Kreises,
der Städte Köln, Bonn und Leverkusen
und des Landes Nordrhein-Westfalen



Leitbild Fortschreibung 2030 – Zwischenstand des Themas Mobilität (15. Februar 2017)

Bürgeragentur Kürten