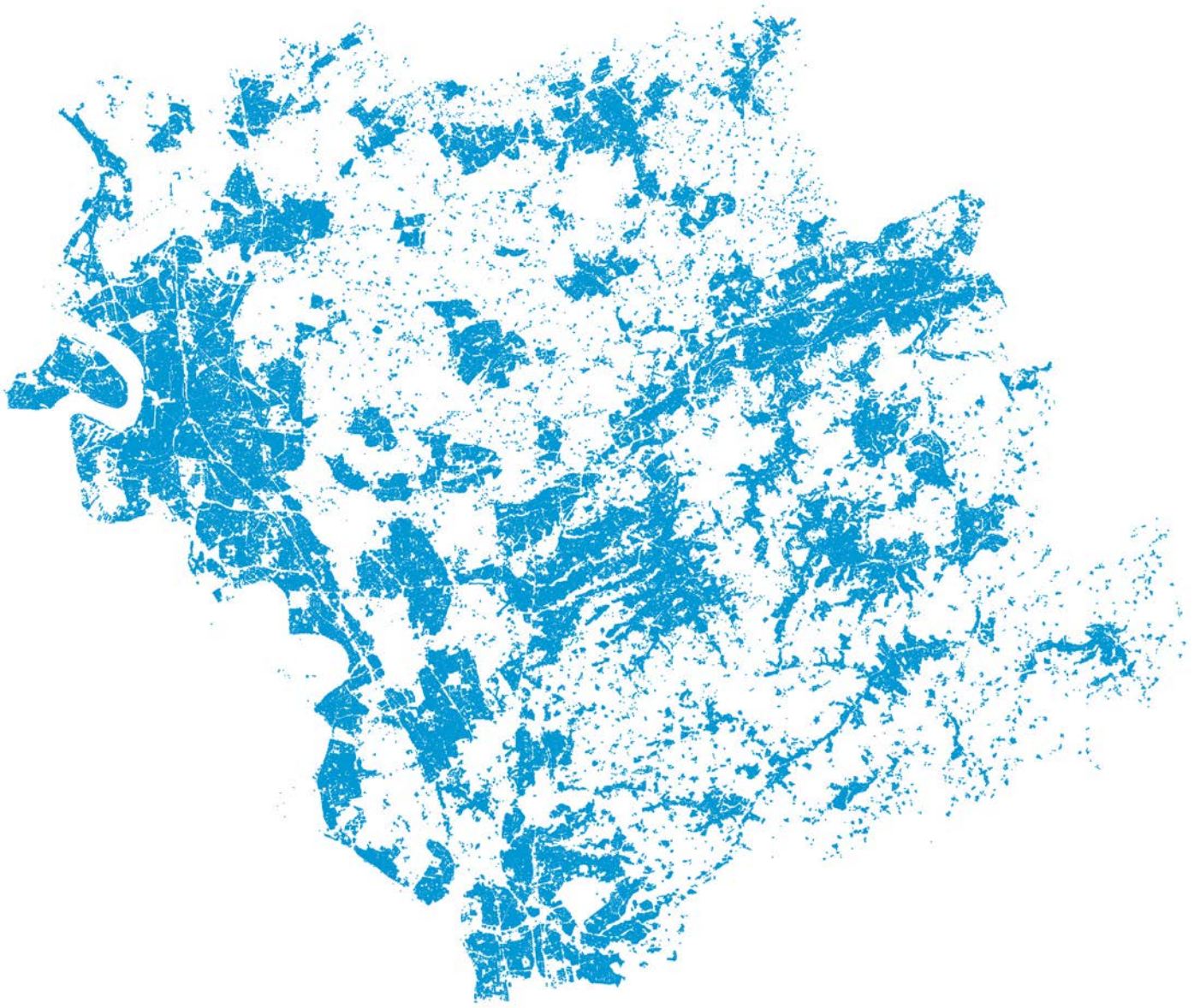
IRM INTEGRIERTES REGIONALES MOBILITÄTSKONZEPT

RHEIN-WUPPER.NRW

Kurzfassung



Burscheid • Düsseldorf • Erkrath • Haan • Hilden • Heiligenhaus
Hückeswagen • Kreis Mettmann • Langenfeld • Leichlingen
Leverkusen • Mettmann • Monheim am Rhein • Ratingen
Remscheid • Solingen • Velbert • Wermelskirchen • Wülfrath • Wuppertal

Vorwort

Ein Jahr lang haben Stadtentwickler und Mobilitätsexperten aus 19 Kommunen, dem Kreis Mettmann und den Verkehrsverbünden und – verbänden intensiv an einem Konzept zur Verbesserung der Alltagsmobilität im Kooperationsraum ‚Zwischen Rhein und Wupper' gearbeitet. Im Fokus standen dabei der Öffentliche Regionalverkehr auf Schiene und Straße und das regionale Radwegenetz, aber auch Überlegungen zu neuen Mobilitätsmodellen und -ketten, die bestehende und neue Siedlungsbereiche besser an diese regionalen Netze anbinden. Damit sollen insbesondere den vielen Pendlern in unserer Region eine neue Qualität auf ihren Wegen ‚erfahren' können. ‚Eine Stunde mehr Zeit' – so das Motto des Zukunftskonzeptes ‚Zwischen Rhein und Wupper', an das das IRM Integrierte Regionale Mobilitätskonzept Rhein Wupper anknüpft.

Mit dem IRM liegen jetzt fachlich abgestimmte Netze für das Schienen- und Schnellbussystem im Kooperationsraum und die regionalen Hauptradwegeverbindungen vor. Das IRM beschreibt die für die Ertüchtigung bzw. den Ausbau erforderlichen Maßnahmen und setzt damit den Handlungsrahmen für die nächsten Schritte zur Umsetzung. Diese liegen nur in seltenen Fällen in den Händen einer einzelnen Stadt, sondern erfordern auch weiterhin eine intensive interkommunale Zusammenarbeit bei Planung, Finanzierung und Realisierung. Dabei unterstützt das IRM die Argumentation gegenüber Fördermittelgebern und übergeordneten Verkehrsträgern und damit letztlich auch die kommunalen Entscheidungen.

Mit der vorliegenden Kurzfassung wollen wir Ihnen einen Überblick über die wesentlichen Arbeitsschritte und Ergebnisse des IRM geben, die regionalen Zielnetze für Schiene, Schnellbus und Radverkehr zeigen und den akuten und längerfristigen Handlungsbedarf benennen. Dabei wird deutlich: das Thema (Alltags-)Mobilität ist ein regionales Thema, das nur gemeinsam bewältigt werden kann. Eine Verstetigung der regionalen Zusammenarbeit muss daher ein weiterhin das Ziel bleiben. Das IRM ist dafür der Anfang.

Denn die Arbeit geht noch weiter: bis Ende 2022 ist das Regionale Mobilitätsmanagement für den Kooperationsraum bei der BSW gesichert und unterstützt Sie dabei, erste Maßnahmen bereits kurzfristig auf die Straße bzw. Schiene zu bringen.

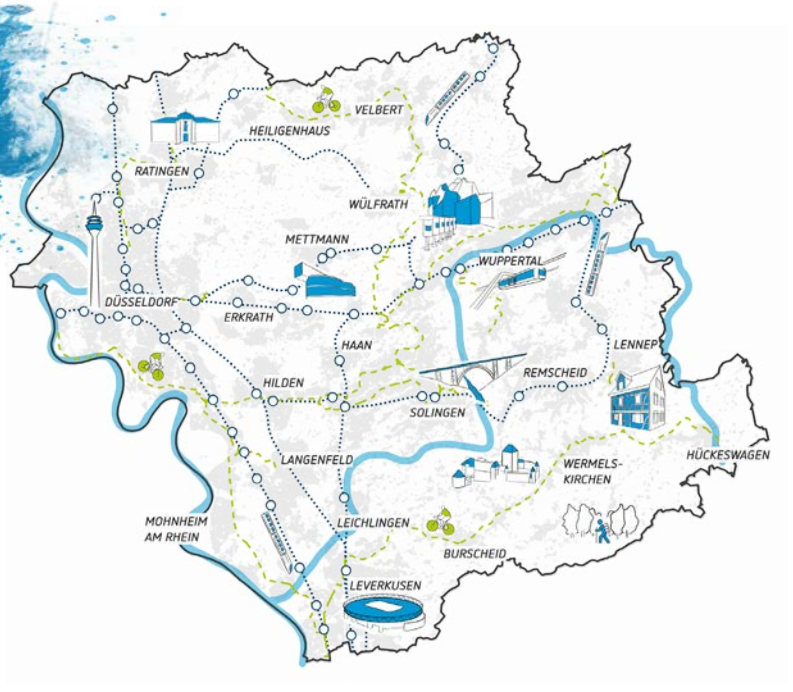
Allen, die bis hierher mitgewirkt haben, sei an dieser Stelle herzlich gedankt!

Ihre

Uta Schneider

Uta Schneider
Geschäftsführerin

Rhein-Wupper, eine Region wächst zusammen



19 Rheinisch-Bergische Städte und der Kreis Mettmann arbeiten zusammen daran, die regionale Mobilität zu stärken. Aufbauend auf dem gemeinsamen Beitrag zum StadtUmland.NRW-Wettbewerb entstand das Integrierte Regionale Mobilitätskonzept „Zwischen Rhein und Wupper" (kurz: IRM). In einem diskursiven Prozess sind zukunftsfähige Maßnahmen und Lösungen entwickelt worden, um die Mobilität in der Region verträglicher und leistungsfähiger zu gestalten. Der Fokus lag auf der Alltagsmobilität im regionalen Radverkehr, dem regionalen öffentlichen Personenverkehr sowie der Verknüpfung und Vernetzung der Verkehrsträger im Zusammenspiel mit der Siedlungsentwicklung.

Zielsetzung: „Eine Stunde mehr Zeit"

Das Leitmotiv „Eine Stunde mehr Zeit" aus dem StadtUmland.NRW-Wettbewerb 2017 war erneut richtungsweisend bei der Erstellung des IRM. Folgende Aufgaben ergaben sich daraus für das regionale Mobilitätskonzept:

- eine konzeptionelle Weiterentwicklung des bestehenden Schienenpersonennahverkehr (SPNV)- und Schnellbusnetzes auf Ebene einer strategischen Netzkonzeption
- die Entwicklung einer Netzkonzeption für ein regionales Radwegenetz unter Einbindung der bestehenden Konzepte und Planungen in der Region
- die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander durch Mobilitätsknotenpunkte als intermodale Schnittstellen (Mobilstationen)
- die Integration der intermodalen Schnittstellen (Mobilstationen) in die Stadtstruktur bzw. die Umfeldentwicklung der Mobilitätsknotenpunkte
- das Aufzeigen von städtebaulichen Potenzialen (z. B. Nachverdichtung) entlang von zentralen, regionalen Mobilitätsachsen

Die Teilziele wurden im IRM konkretisiert, Maßnahmen erarbeitet und ein Handlungsprogramm entwickelt. Als naheliegende Handlungskorridore erwiesen sich die Netze von öffentlichem Verkehr und Radverkehr. Im Fokus standen dabei immer die regionale Perspektive und die Kooperation, die die Umsetzung von Folgeprojekten oder -studien durch lokale oder regionale Akteure mit engem Bezug auf ein regional abgestimmtes Gesamtkonzept in den nächsten Jahren ermöglicht. Gleichzeitig werden Zugänge zu Fördermöglichkeiten des Landes, des Bundes oder der EU erleichtert und die gemeinsame regionale Zusammenarbeit vertieft, um sich den aktuellen Herausforderungen der regionalen Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung stellen zu können.

Beschleunigung! :

Bessere räumliche Organisation!

Mehr Qualitätszeit!

08/2020 10/2020 12/2020 02/2021

Bestandsanalyse

Handlungsräume

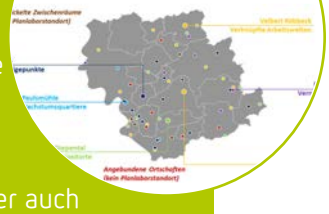
Werkstatt Update

04.11.2020

In der ersten Werkstatt „Update", die an den StadtUmland.NRW-Wettbewerb anknüpfte, wurden erste Analysen des Planungsteams sowie aktuelle Innovationsprojekte der Akteure vorgestellt und diskutiert, so dass ein gemeinsames Aufgaben- und Zielverständnis entstehen konnte.

Werkstatt Handlungsräume

13.01.2021



In der zweiten Werkstatt wurden Handlungsräume identifiziert. Diese wurden anschließend typologisiert. Insgesamt wurden 7 verschiedene Typologien untersucht. Anhand der Typologien wurden verkehrliche aber auch mobilitätsbezogene städtebauliche Anforderungen und Herausforderungen für die Region abgeleitet.

Arbeitsprozess

Die Entwicklung des Integrierten Regionalen Mobilitätskonzepts Rhein-Wupper wurde in einem diskursiven Prozess von Vertreter:innen der beteiligten Gebietskörperschaften, der Verkehrsverbünde Nahverkehr Rheinland (NVR) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), des Zukunftsnetzes Mobilität NRW sowie der Verbände Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Pro Bahn und Verkehrsclub Deutschland (VCD) fachlich begleitet. In den zwei Gremien, der Beigeordnetenrunde und der Planungsgruppe, sowie in vier Werkstätten wurden die Inhalte der einzelnen Arbeitsphasen entwickelt, diskutiert und überprüft. Die Koordinierung des Prozesses erfolgte dabei über die Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft.

03/2021 05/2021 07/2021 09/2021

Netzentwicklung

Plan-Labor

01.-05.03.2021

Aufbauend auf den typologisierten Handlungsräumen wurden 6 Räume als Planlabore ausgewählt. Exemplarisch wurden anhand dieser Räume die Herausforderungen, aber auch mögliche Lösungsansätze für die typologisierten Handlungsräume diskutiert und Ableitungen für die zukünftige regionale Mobilitätsentwicklung getroffen.

Werkstatt
Netz & Maßnahmen

26.04.2021 & 19.05.2021

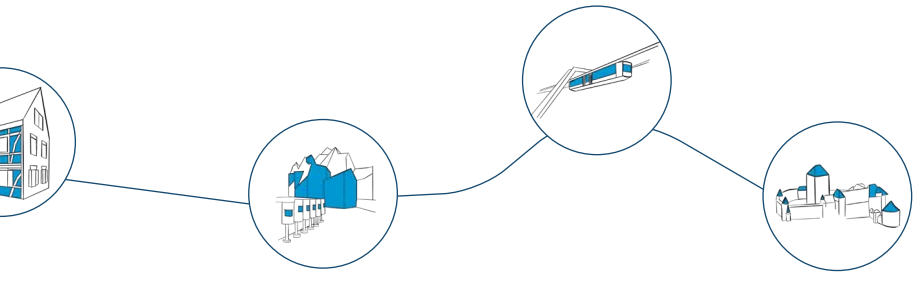
In zwei Werkstätten wurden die aus dem Prozess entwickelten Netze für den Radverkehr und ÖPNV sowie weitere Maßnahmen, z.B. intermodale Schnittstellen, vorgestellt, weiter ausgearbeitet und auf die kommunalen und regionalen Konzepte final abgestimmt.

Kooperationsformate

In den beiden **Beigeordnetenrunden** wurden das Vorhaben und seine Ergebnisse in Hinblick auf die kommunal- und regionalpolitische Bedeutung erörtert und geschärft.

In der **Planungsgruppe** mit rund zehn Vertreter:innen der Gebietskörperschaften und der Bergischen Gesellschaft wurden die Werkstätten und Beigeordnetenrunden sowie prozessrelevante Entscheidungen vorbereitet.

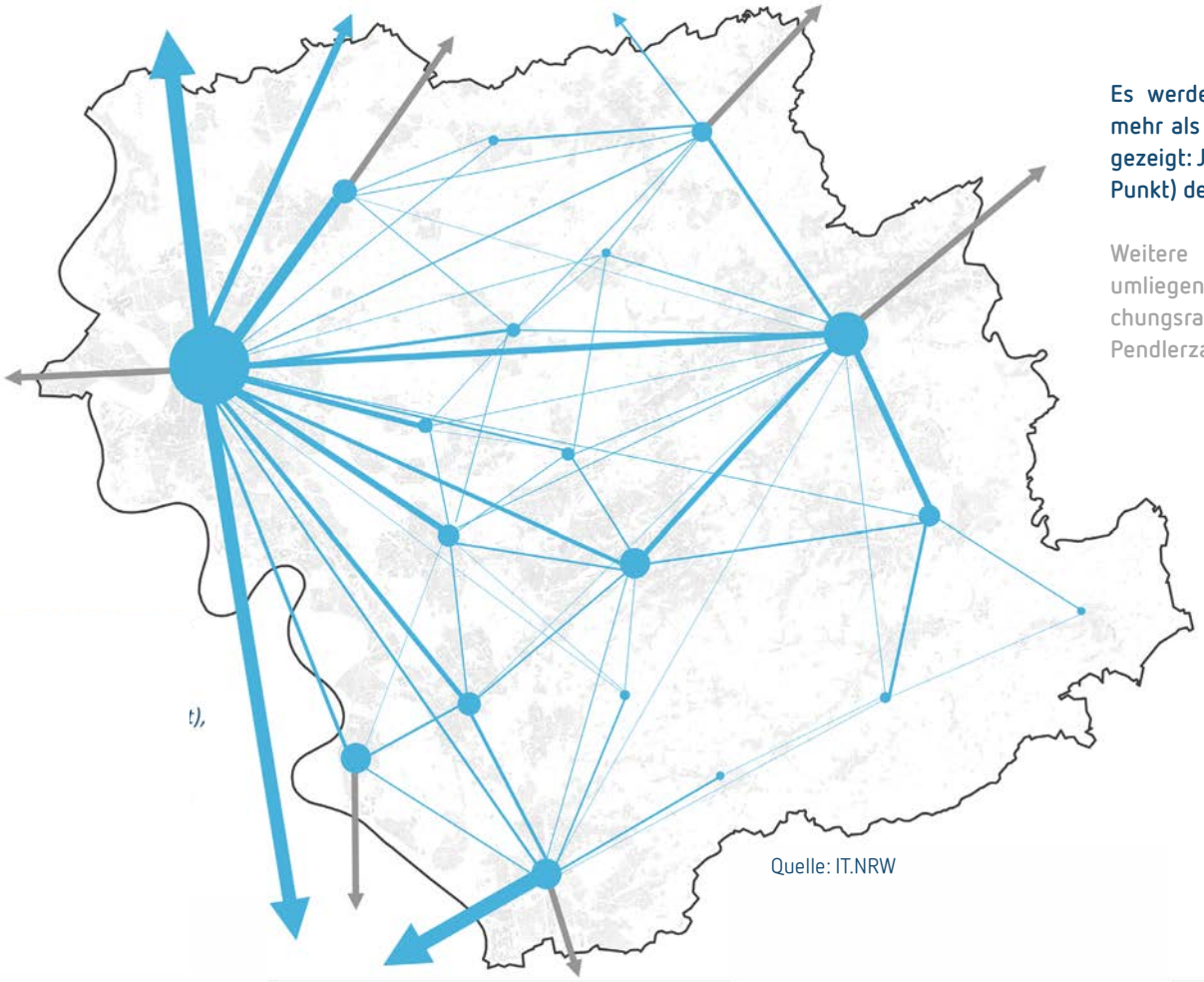
In den **Werkstätten der Kooperation** kamen alle fachlichen Vertreter:innen des Kooperationsraums zur inhaltlichen Arbeit zusammen.



Bestandsanalyse

Prägend für den Raum zwischen Rhein und Wupper ist seine Vielfalt. Von den metropolitanen dicht besiedelten Räumen entlang der Rheinschiene zwischen Leverkusen und Düsseldorf und dem dicht besiedelten Städtedreieck Remscheid, Solingen und Wuppertal bis hin zu den ländlich geprägten Ortschaften im Bergischen Land, von den flachen Rheinauen bis hin zu den Mittelgebirgslandschaften: Der Rhein-Wupper-Raum weist viele unterschiedliche bauliche Dichten, Landschaften und Siedlungsstrukturen auf. Entsprechend sind starke Unterschiede im Mobilitätsangebot und in der Mobilitätsnachfrage in der Region zu beobachten.

Diese Unterschiede wurden in einer gezielten Bestandsanalyse aufbereitet Im Kern zeigt diese Analyse, dass alle Kommunen zwar vor unterschiedlichen Herausforderungen stehen, die verträgliche aber zugleich leistungsstarke regionale Mobilität aber eine Herausforderung für den Gesamtraum ist. So sind alle Kommunen bestrebt, den Umweltverbund zu stärken. Ein Fokus ist dabei insbesondere auf die starken Pendlerverkehre zu setzen, die aufzeigen, wie stark die Region bereits heute nach innen, aber auch nach außen vernetzt ist.



Es werden nur Pendlerströme mit mehr als 1.000 Fahrten pro Tag angezeigt: Je größer der Pfeil (oder der Punkt) desto höher die Pendlerzahl

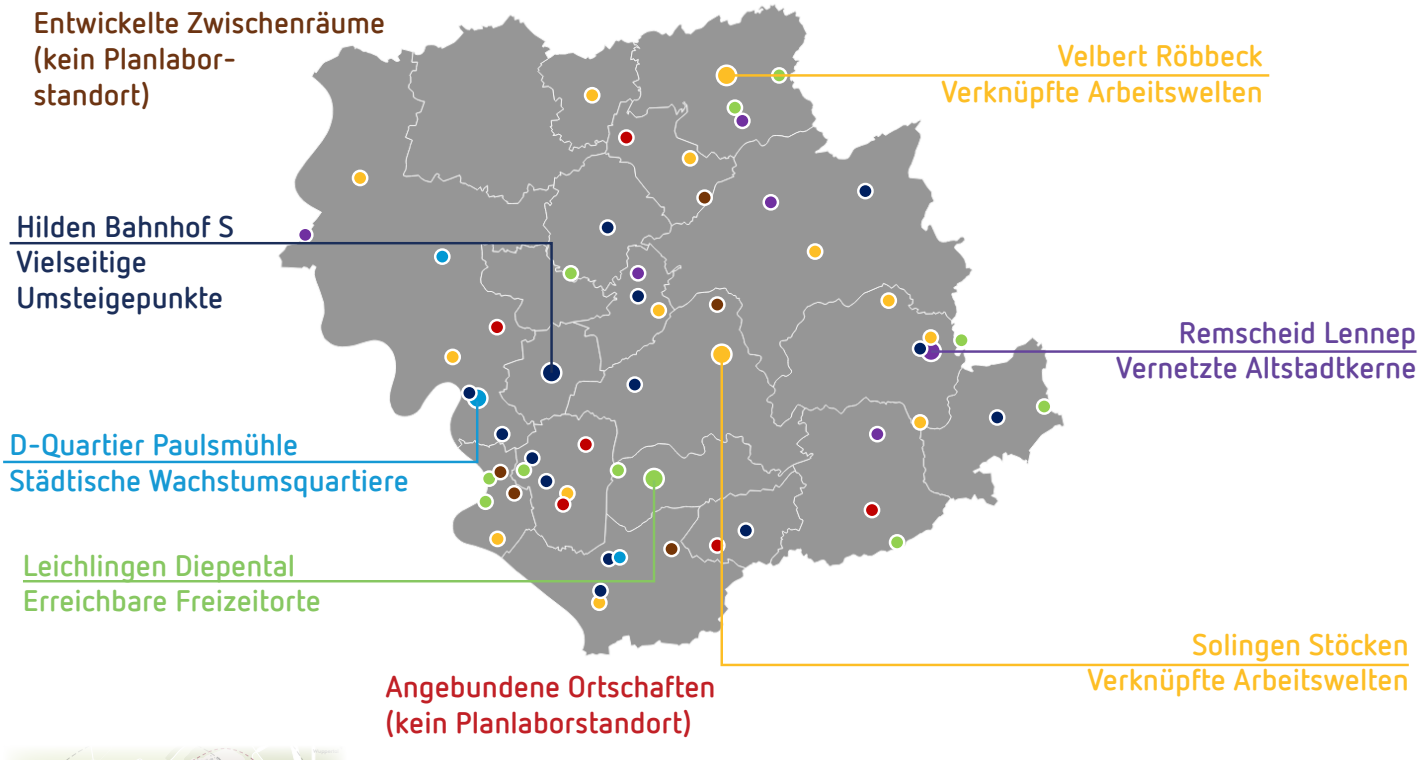
Weitere Pendlerverflechtungen in umliegende Gebiete des Untersuchungsraums (keine Angaben zu Pendlerzahl)

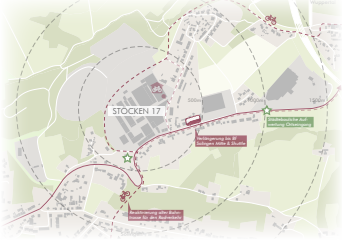
Die Herausforderung, regionale Verkehre verträglich abzuwickeln, wird aufgrund der Zunahme der Pendlerdistanzen und des Wachstums von Teilräumen in der Region (insb. Düsseldorf) noch deutlich zunehmen. Dies verdeutlicht den Bedarf nach interkommunaler Planung. Dabei hat die Bestandsanalyse auch die Planungsstrukturen der Region näher beleuchtet. Es zeigt sich, dass sich bereits viele kommunale Kooperationen gebildet haben (z.B. Bergische Struktur- und Wirtschaftsförderungsgesellschaft, Regionalmanagement Düsseldorf - Kreis Mettmann etc.), der Kooperationsraum aber keinesfalls ein klar definierter, festgelegter Raum in Bezug auf Mobilität ist. Vielmehr ist es ein vielschichtiger, eng verflochtener Raum, in dem es neben gesamträumlichen auch viele teilräumliche Herausforderungen gibt, die es zu koordinieren und miteinander in Einklang zu bringen gilt.

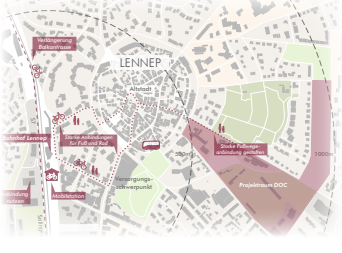
Um diese teilräumigen Herausforderungen besser betrachten zu können, wurden neben der Analyse und Bewertung der gesamträumlichen Strukturen besondere Handlungsräume identifiziert. Diese Räume nehmen für die Region eine spezifische Rolle in Bezug auf die Mobilität ein. Als Handlungsräume werden Räume verstanden,

- die einen hohen Beitrag zur Mobilitätsentwicklung der Region leisten oder zukünftig leisten können;
- die eine hohe Nachfrage, aber kaum Angebot an nachhaltiger, regionaler Mobilität aufweisen oder
- die Orte der Mobilität sind, in denen ein hohes städtebauliches Entwicklungspotenzial liegt (Umfelder von Mobilitätsknoten).

Aus diesen Handlungsräumen wurden anschließend Typologien identifiziert und kategorisiert. Insgesamt wurden beispielhaft sieben Handlungsraumtypologien für das Projekt abgeleitet. Die Verortung der Handlungsräume und der Typen sind im Folgenden dargestellt.





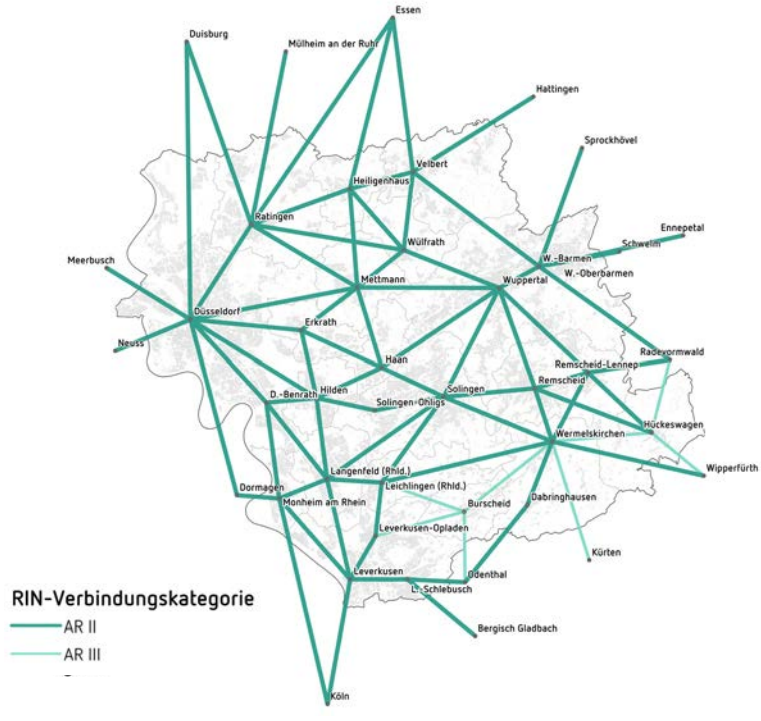


Anhand von Plan-Laboren wurden insgesamt sechs Handlungsräume detaillierter betrachtet. Bei diesen wurden einerseits teilräumige Herausforderungen und Maßnahmen in Bezug auf Mobilität und Raum betrachtet, die auch auf andere Räume in der Region übertragbar sind. Andererseits erfolgte auch ein Erfahrungsaustausch zwischen den Kommunen zu verschiedenen Themen (Mobilstationen, Sharing, betriebliches Mobilitätsmanagement oder Freizeitverkehre).

Radverkehr an Rhein und Wupper

Bereits heute stehen im Rhein-Wupper-Raum hochwertige regionale Routen für den Radverkehr zur Verfügung, wie die Panoramaradwege Balkantrasse oder Niederbergbahn, die hauptsächlich als Freizeitrouten vermarktet werden. In Planung oder Umsetzung befinden sich derzeit auch Trassen für den Alltagsverkehr, wie der Radschnellweg Neuss – Düsseldorf – Langenfeld / Monheim am Rhein oder die Veloroute Wuppertal – Solingen – Hilden – Düsseldorf.

Abgesehen von kommunalen Radwegekonzepten, welche selbstverständlich Verbindungen in Nachbargemeinden berücksichtigen, liegt für die Region bislang keine regionale Gesamtnetzplanung vor. Angesichts steigender Verkaufszahlen von Pedelecs sowie daraus resultierenden höheren Durchschnittsreiseweiten, auch in Regionen mit bewegter Topographie, erfolgt eine Radnetzkonzeption mit dem Fokus auf den Alltagsverkehr. Ziel ist, eine qualitativ hochwertige und durchgängige Radverkehrsinfrastruktur zu schaffen, damit Alltagsziele sicher, schnell, komfortabel und ohne Umwege mit dem Fahrrad erreicht werden können. Die Planung berücksichtigt die Anschlüsse an die kommunalen Radwegenetze und an die Radwegenetze der angrenzenden Regionen.

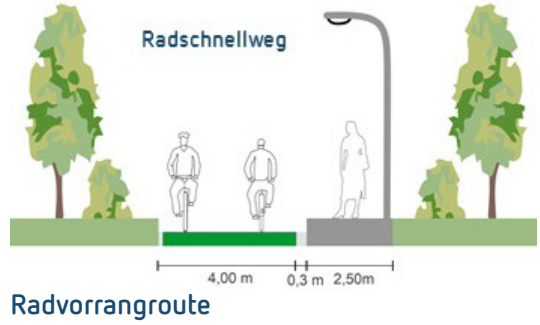


Zunächst wurde für den Kooperationsraum ein regionales Wunschliniennetz nach fachlichen Standards auf Basis der Richtlinie für integrierte Netze entwickelt. Im nächsten Schritt erfolgte auf Grundlage der vorhandenen Planungen und Konzepte eine Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz. Dabei sollte jede Kommune mit ihrer direkten Nachbarkommune unter Einbezug großer und regional bedeutsamer Stadtteile verbunden werden. Netzergänzungen bzw. -verdichtungen, die nicht dieser Systematik entsprachen (Planungen und Ideen der Gebietskörperschaften; Freizeitrouten), wurden in Abstimmungen mit den Kommunen ergänzt.

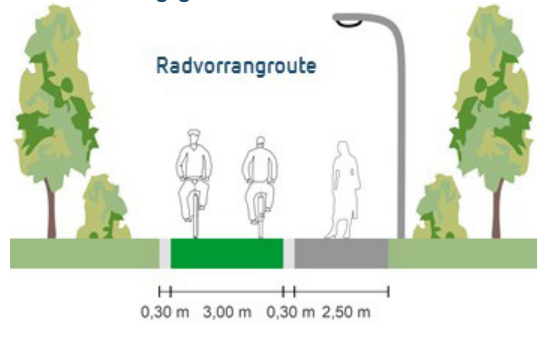
In einem weiteren Schritt erfolgte die Potenzialermittlung, in die Parameter wie die Anzahl der Pendelnden, der potenzielle Anstieg des Radverkehrsanteils sowie die Anteile des Einkaufs- und Freizeitverkehrs berücksichtigt wurden. Im Ergebnis wurden den Routen somit Qualitäts-standards zugeordnet. Anschließend sind nun Machbarkeitsstudien zu erarbeiten, um den endgültigen Trassenverlauf, die detaillierten Potenziale und den daraufhin umzusetzenden Standard zu ermitteln.

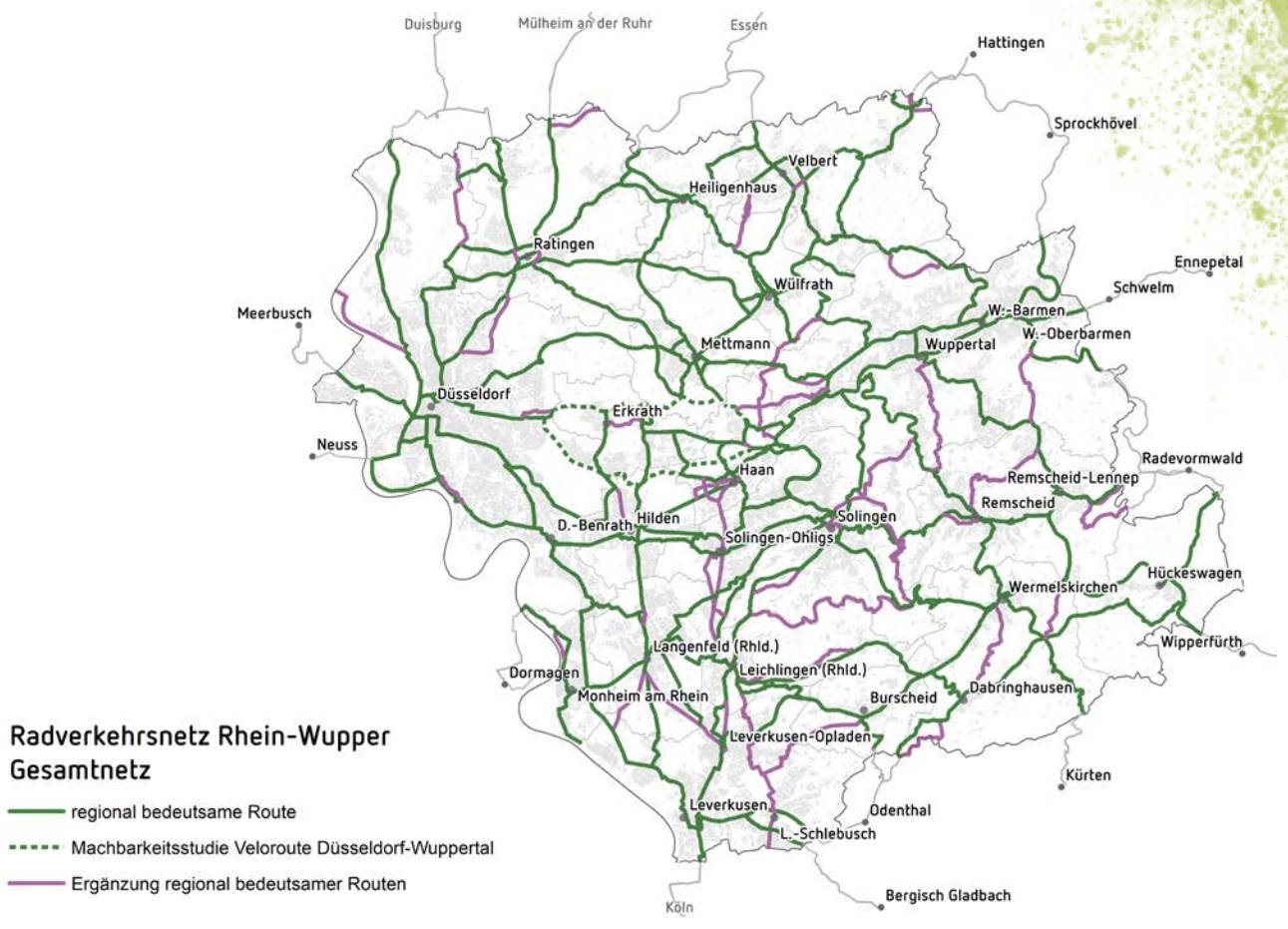
Beispiele für Führungsformen im regionalen Radverkehr

Radschnellweg
selbstständig geführt

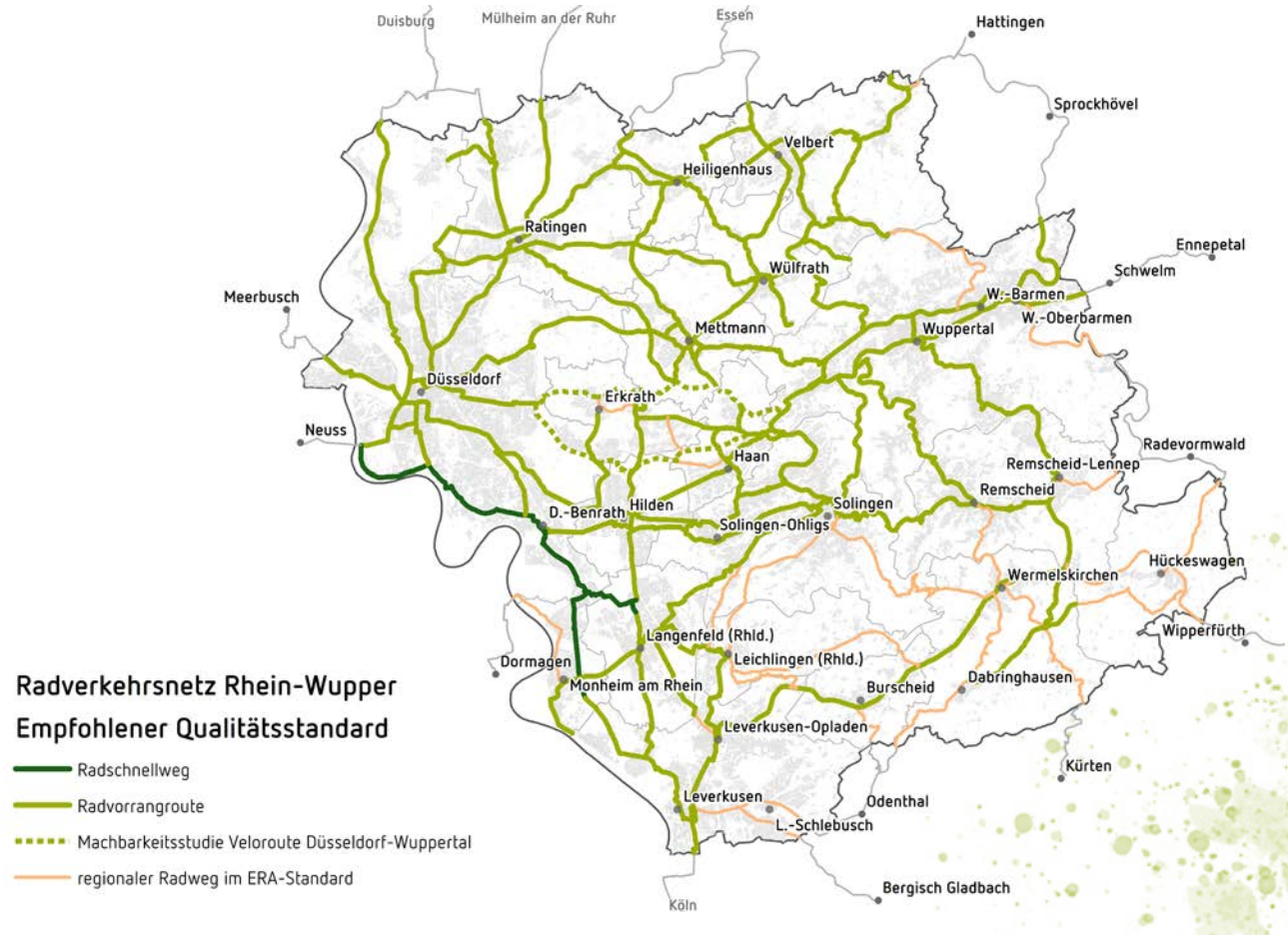


Radvorrangroute
selbstständig geführt



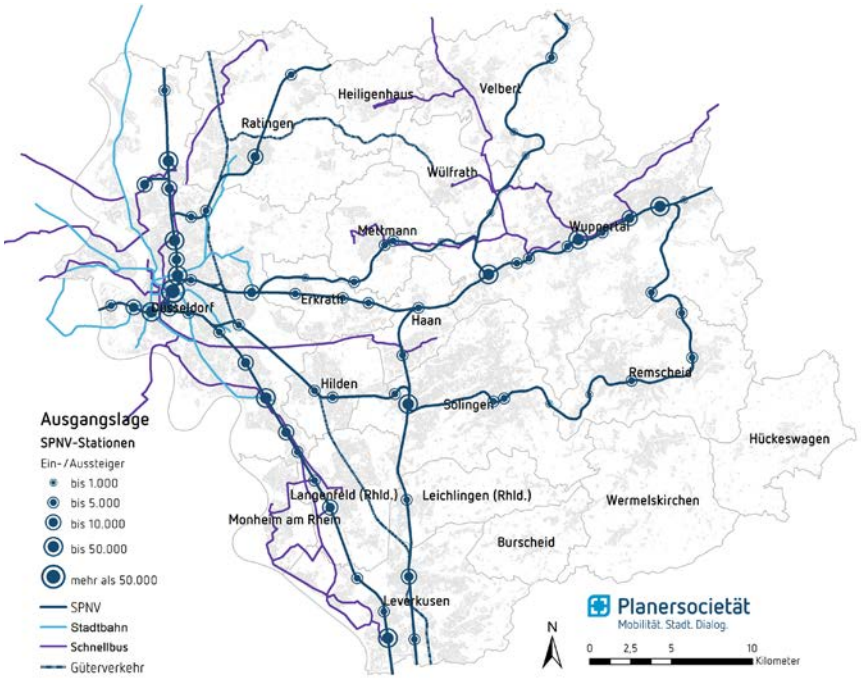


Nicht nur die Radwege, sondern auch die begleitende Infrastruktur und der Betrieb sind bedeutsam für die Qualität des Radverkehrsnetzes. Im Fokus stehen dabei Wegweisung, regelmäßige Pflegearbeiten, wie Grünschnitt oder Winterdienst sowie Markierungen und Beleuchtung. Letzte ist innerorts vorzusehen und außerorts anzustreben. Hierbei sollten auch innovative Beleuchtungsansätze, beispielsweise dynamische, bedarfsgesteuerte Leuchtsysteme verwendet werden können. Alternativ und/oder ergänzend bieten sich reflektierende Längsmarkierungen an.

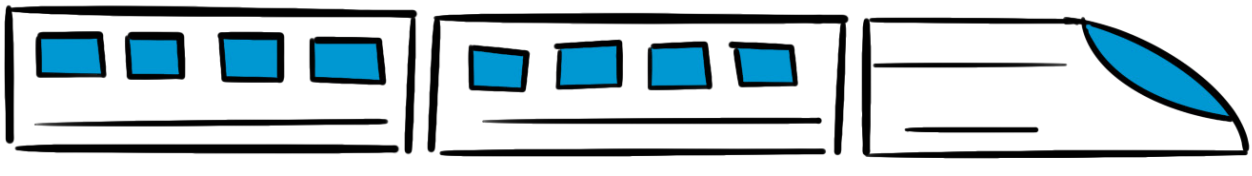


ÖPNV an Rhein und Wupper

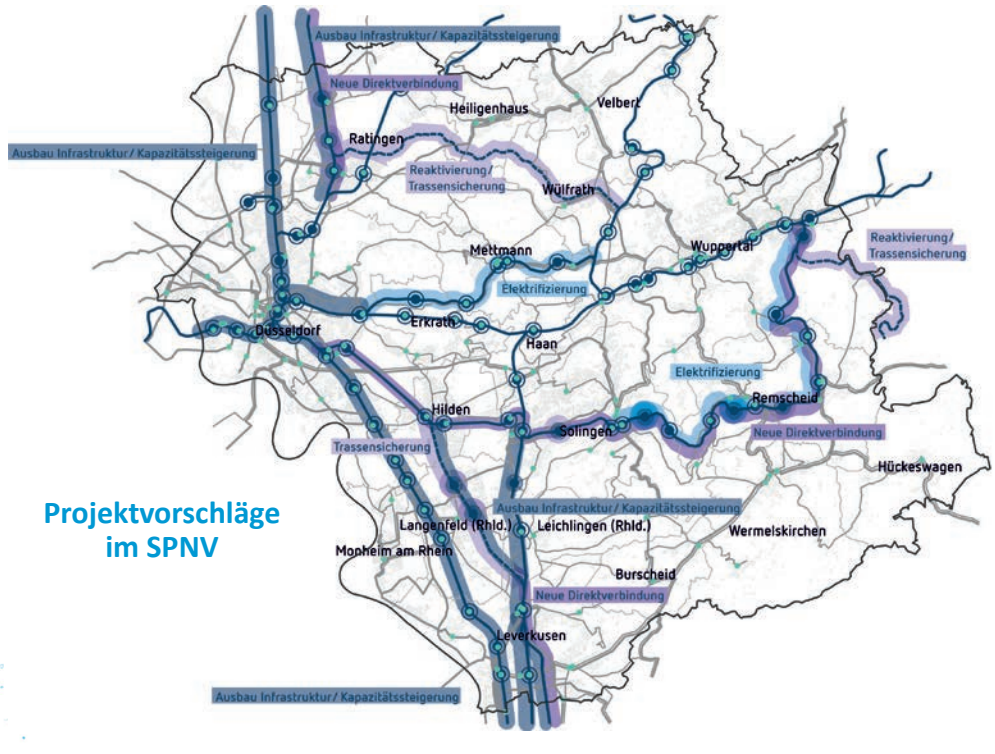
Der regionale ÖPNV im Rhein-Wupper-Raum weist bereits heute eine hohe Angebotsqualität auf. Ein leistungsstarkes Schienennetz aus Regionalverkehren, S-Bahnen und Stadtbahnen verbinden die Städte und Kreise untereinander. Die zahlenmäßig stärksten Pendlerverflechtungen sind so über die Schiene abgedeckt. Schnellbusse ergänzen das Angebot im Zulauf auf Düsseldorf, Leverkusen und Wuppertal.



Jedoch bestehen auch Angebotslücken im hochwertigen ÖPNV auf einigen Relationen. Relativ hohe Pendlerverflechtungen ohne ÖPNV-Angebot auf der Schiene finden sich zwischen Remscheid und Wermelskirchen oder zwischen Ratingen und Duisburg. Auch Monheim am Rhein ist nicht direkt an die Schiene angeschlossen, verfügt aber über sehr gute Umsteigeverbindungen zwischen Bus und Bahn auf den relevanten Achsen nach Düsseldorf und Langenfeld. Auf einer der Verbindungen mit den höchsten Pendlerströmen und bisher fehlender Direktverbindung, Remscheid über Solingen nach Düsseldorf, soll ein Angebot zukünftig realisiert werden.



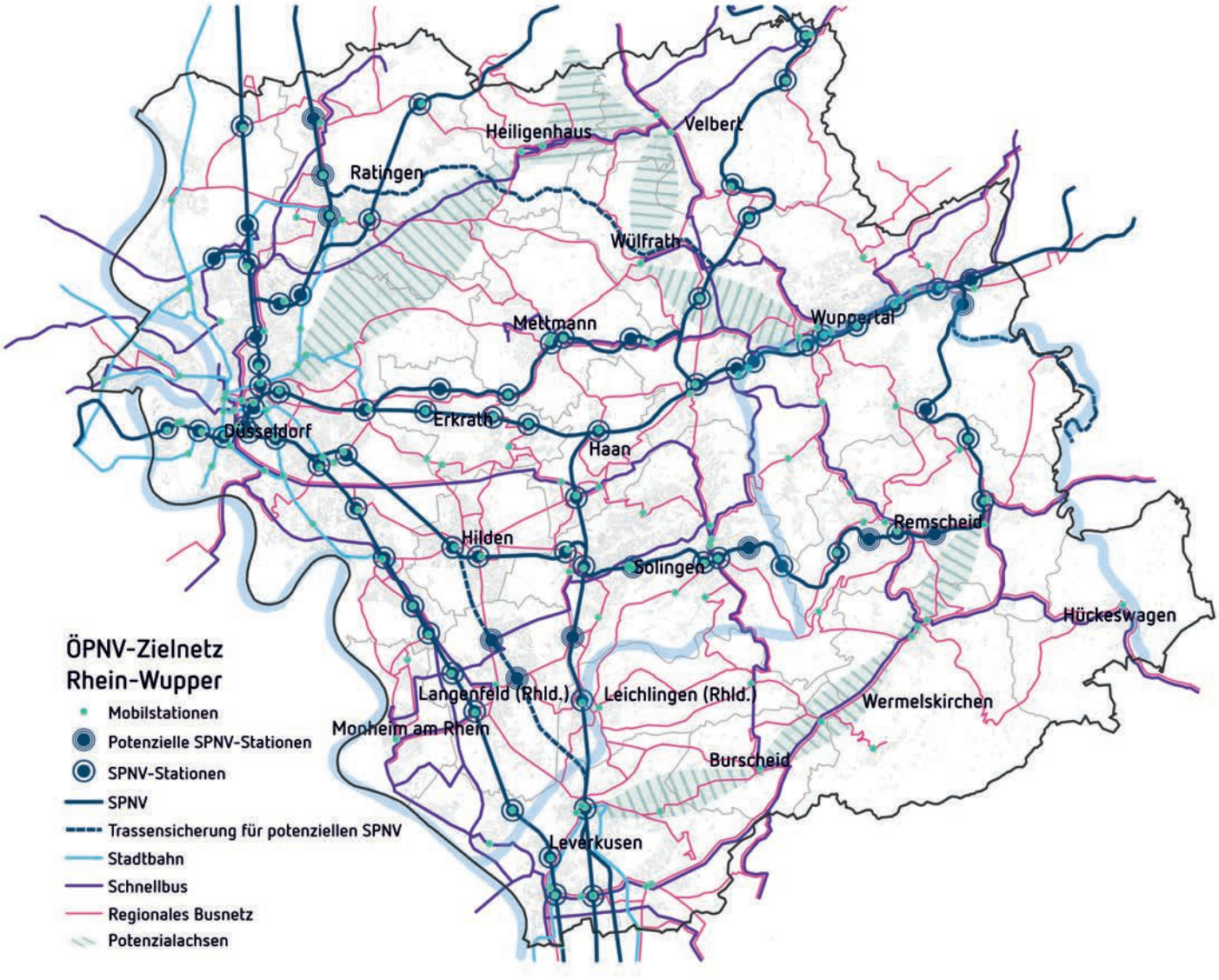
Potenziale für die Weiterentwicklung des regionalen ÖPNV sind vielfältig. Eine hohen Wirkungsgrad haben Maßnahmen im Schienenverkehr. Manche werden bereits realisiert, wie der Ausbau der Nord-Südstrecke für den Rhein-Ruhr-Express. Andere befinden sich in Planung, wie die Aktivierung der Ratinger Weststrecke für den Personenverkehr oder die Elektrifizierung der S-Bahnlinie 7 durch batterieelektrische Fahrzeuge mit Durchbindung nach Düsseldorf.



Projektvorschläge im SPNV

Neue Schnellbusstrecken als Querverbindungen zwischen Strecken des Schienenpersonennahverkehrs, beispielsweise Düsseldorf – Heiligenhaus – Velbert – Hattingen oder Leverkusen – Burscheid – Wermelskirchen – Hückeswagen – Wipperfürth schaffen schnelle und attraktive Verbindungen. Die Stadtbahnplanungen und -konzeptionen in Düsseldorf und Leverkusen verdichten das Angebot weiter und heben die Attraktivität der kommunalen Systeme mit regionaler Bedeutung.

Viele Projekte haben noch den Status einer Idee und sollten in den nächsten Jahren vertieft untersucht werden. Hierzu gehören Potenzial- und Grundlagenstudien für die Optimierung der Anbindung schienenferner Räume (Potenzialachsen) oder Schließung von Netzlücken durch Verlängerung bestehender Linien. Für einige Projekte gilt es auch, die Realisierung durch Trassensicherung perspektivisch zu ermöglichen. Großes Potenzial bietet hier beispielsweise die Langenfelder Ostbahn von Hilden über Langenfeld nach Leverkusen-Opladen, die für eine Aktivierung im Personenverkehr ausgebaut werden könnte – hierfür stehen aktuell noch keine Flächen zur Verfügung.

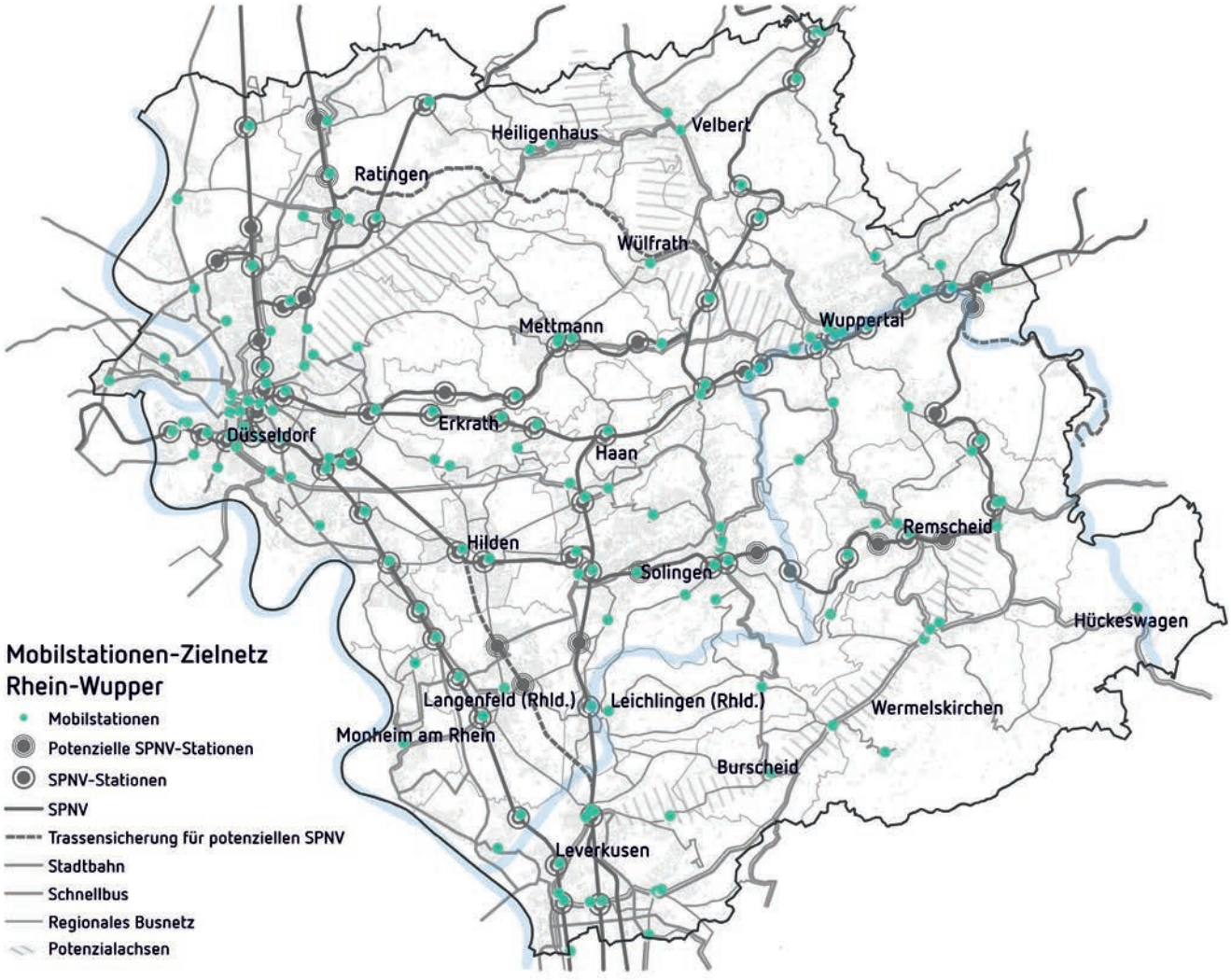


Zusammen mit Maßnahmen der Digitalisierung, bei Tarifen, stärkerem Fokus auf regionale Verbindungen und dem Ausbau von bedarfsgesteuerten Verkehren wird ein ÖPNV-Zielnetz für den Rhein-Wupper-Raum entstehen, das mit Fahrzeiten von Pkws konkurrenzfähigen Verbindungen, eine hohe Erreichbarkeit und einen dichten Takt geprägt ist.

Von hoher Bedeutung für die Realisierung sind nun ein frühzeitiges und konsequentes Angehen von Projekten, vertiefende Untersuchungen und Trassensicherungen sowie das Einwerben von Fördermitteln zur Finanzierung.

Vernetzung der Mobilität

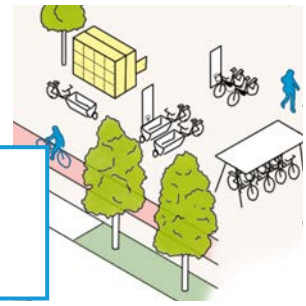
Vernetzte Mobilität ist ein wesentlicher Baustein zur Förderung des Umweltverbundes. Die Aufgabenträger NVR und VRR haben in den letzten Jahren Gutachten erarbeiten lassen, welche die Untersuchung von potenziellen Standorten von Mobilstationen zum Inhalt hatten. Mobilstationen sind Orte, an denen Mobilität an einem Ort gebündelt angeboten wird. So entstehen multimodale Angebote, die dazu anregen sollen, Verkehrsmittel bedarfs- und wegebezogen zu wählen. Der hochwertige ÖPNV auf langen Distanzen und dessen Haltestellen bilden das Rückgrat. Neben dem ÖPNV stehen an Mobilstationen beispielsweise Park oder Bike and Ride-Flächen, Fahrradverleih-Angebote oder Carsharing zur Verfügung, um auch „die letzte Meile" überbrücken zu können. Weiterer Service wie Gastronomie und Einzelhandel, (Gepäck-) Schließfächer, Packstationen oder E-Ladesäulen attraktiveren das Angebot deutlich.



Die Idee der Mobilstation kann in einem zweiten Schritt auch auf wichtige Radverkehrsachsen (Haltestellen des Radverkehrs) und Quartiere übertragen werden. Mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und den beiden Aufgabenträgern stehen Akteure zur Seite, die für den Aufbau eines landesweiten Netzes an Mobilstationen im einheitlichen Design mobil.nrw koordinierend und beratend zur Verfügung stehen. Für die einzelnen Ausstattungselemente werden vielfältige Fördermöglichkeiten geboten.

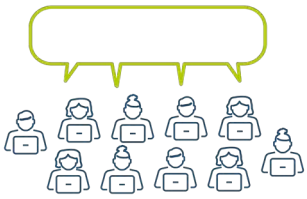
Das vorgeschlagene Netz aus Mobilstationen schafft in seiner Gesamtheit ein großes Angebot, das zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen anregt und als wichtiger Baustein vorangetrieben werden sollte.

Weitere Projektideen



Quartiershub - eine kommunale Idee regional denken

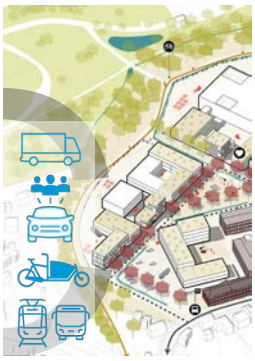
- Entwicklung eines Mobilitäts- und Quartiershubs-Ansatzes für die Region (Bausteine für vernetzte Mobilität, städtebauliche Ausstattungsmerkmale, Treffpunkte und Soziales etc.), Gestaltungsrichtlinien
- Entwicklung einer Konzeption und eines Umsetzungskonzeptes für Quartiers- und Mobilitätshubs in verschiedenen, städtebaulichen Situation (Altstadt, dezentrales Gewerbe, Neubaugebiet)
- Übertragbarkeit des Ansatzes auf weitere Teilräume



Verstetigung Kommunikation

- Einrichtung von „institutionalisierten" Arbeitskreisen und -gruppen
- Runder Tisch Mobilität
- Einrichtung projektbezogener Arbeitsgruppen z.B.:
  AG Stellplatzsatzung und Quartierskonzepte
  AG Betriebliches Mobilitätsmanagement
  AG Mobilität und Städtebau (Altstadtproblematik)

Piloten: Moderne Gewerbegebiete



Quelle: Broschüre Stöcken 17

- Analyse Ist-Zustand, Gewerbegebiete und Integration in das Netz des Umweltverbundes
- Auswahl von Piloträumen, Entwicklung von Maßnahmen in den Piloträumen (Mobilitätsangebot, Infrastruktur, Betriebliches Mobilitätsmanagement)
- Regionaler Austausch für Unternehmen (Plattform für Erfahrungsaustausch, Hilfe bei der Umsetzung, Bildung eines Netzwerkes – Bsp. Mobilitätspartnerschaft Düsseldorf)
- Ggf. Erweiterung um Digitalisierung, Klimaschutz, Städtebau (Gewerbegebiet 4.0)

Zertifizierung als Radreiseregion Rhein-Wupper

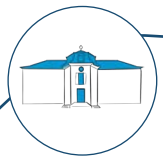
- Prüfen der Zertifizierungskriterien. Welche Kriterien erfüllt die Region? Wo sind Handlungsbedarfe?
- Festlegen eines Fahrplanes sowie Erstellung eines Maßnahmenkatalogs inkl. Umsetzungskonzept (z.B. Knotenpunktsystem, Netzlücken etc.)
- Bausteine: Qualität und Dichte des Radnetzes, Touristische Dienstleistungen, Vermarktung, Anbindung ÖPNV, Informationsangebot

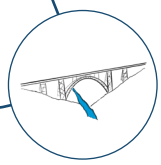
Freizeitmobilitätskonzept Rheinisch-Bergische Wasserlandschaft

- Analyse der Freizeitmobilität und des Angebotes in der Region, Prüfen des Mobilitätsangebotes an POIs und Hot-Spots
- Entwicklung von regionalen verkehrsmittelspezifischen und -übergreifenden Maßnahmen für die Freizeitmobilität (Netzebene)
- Entwicklung von Maßnahmen für ausgewählte Hot-Spots der Freizeitmobilität
- ggf. gemeinsam mit Tourismuskonzept zu entwickeln

Aufbau eines regionalen Fahrradmietsystems

- Zusammenarbeit und regionale Abstimmung beim Aufbau eines Fahrradmietsystems bzw. der Weiterentwicklung bestehender Systeme
- Gemeinsame Vermarktung des Produktes mit eingängigem, städteübergreifenden Produktdesign, Schnittstelle für die Integration in die ÖPNV-App der Region
- Festlegung von Pilotstandorten in allen teilnehmenden Städten und Kommunen (mit Mobilstationen zusammen denken)





Die nächsten Schritte...

...Maßnahmen kommunal und interkommunal weiterdenken

...Sicherung der Finanzierung

...Trassen vorhalten und sichern

...Machbarkeitsstudien für Mobilitätsachsen anstoßen

...sich mit weiteren Akteuren abstimmen (z.B. Baulastträgern)

...Feinplanung und Realisierung Mobilstationen

...gemeinsam Projekte bis Ende 2022 anstoßen (z.B. Freizeitmobilitätskonzept, Quartiershubs als regionaler Ansatz)

...Verstetigung der Kommunikation

...Weiterentwicklung von Strukturen für regionale Zusammenarbeit

Impressum

Auftraggeberin

BERGISCHE
STRUKTUR- UND
WIRTSCHAFTS-
FÖRDERUNGS-
GESELLSCHAFT

Bergische Struktur- und
Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
Kölner Str. 8, 42651 Solingen
Tel 0212 / 88 16 06 60

IRM INTEGRIERTES REGIONALES MOBILITÄTSKONZEPT
RHEIN-WUPPER.NRW

Das Projekt „Erarbeitung eines Integrierten Regionalen Mobilitätskonzepts für den Kooperationsraum zwischen Rhein und Wupper" wird aus Mitteln des Landes Nordrhein-Westfalen gefördert.

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

Quellen: Alle Abbildungen und Grafiken, sofern nicht anders angegeben, Planersocietät und plan-lokal

Auftragnehmende

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg
& Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund
Tel. 0231 / 58 96 96 0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Stein
Stadt- und Regionalplanung

Prof. Dr.-Ing. Ursula Stein
Stein Stadt- und Regionalplanung
Fichardstraße 38
60322 Frankfurt am Main
Tel. 069 / 955241 62
stein@stein-stadt-region.de
www.stein-stadt-region.de

plan lokal
planen. gestalten. vermitteln.

plan-lokal
Körbel + Scholle Stadtplaner
PartmbB
Bovermannstraße 8
44141 Dortmund
Tel. 0231 / 95 20 83 0
mail@plan-lokal.de
www.plan-lokal.de

INTEGRIERTES REGIONALES MOBILITÄTSKONZEPT
RHEIN-WUPPER.NRW

Auftraggeberin

BERGISCHE
STRUKTUR- UND
WIRTSCHAFTS-
FÖRDERUNGS-
GESELLSCHAFT

Bergische Struktur- und
Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH
Kölner Str. 8, 42651 Solingen
Tel 0212/88 16 06 60

Solingen, Oktober 2021