

Mobilitätskonzept Oberbergischer Kreis

Stellungnahme des Moderatorentteams des AK Move von Bündnis 90/Die Grünen Oberberg ,Christine Brach und Ralph Krolewski, zum Mobilitätskonzept des Oberbergischen Kreises 2026 bis 2035, beschlossen vom Kreistag am 12.06.2025

1. Einleitung

Zu prüfen ist, ob die angegebene „zukunftsfähige“ Mobilitätsentwicklung im Oberbergischen Kreis als 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 durch das vorgelegte Konzept erreicht wird.

IST-Situation nach Haushaltsbefragung 2023 und Mobilitätskonzept:



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

(Abbildung aus Mobilitätskonzept S.58)

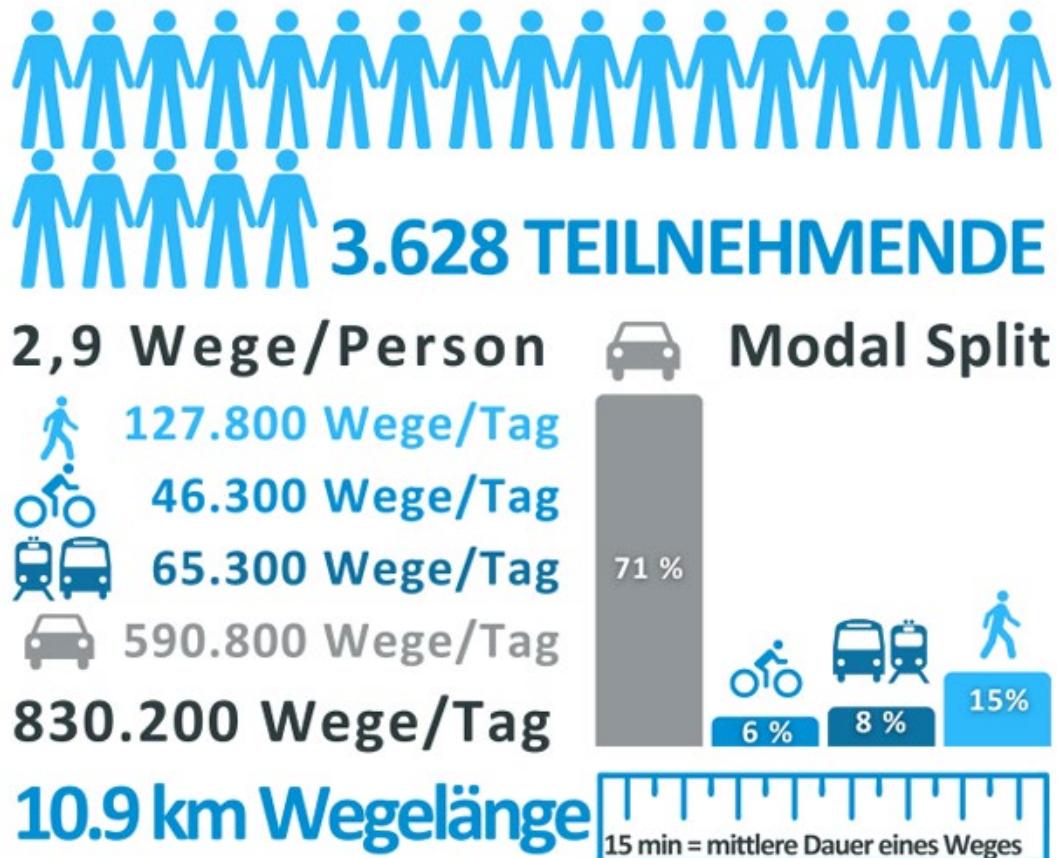


Abbildung 15: Ergebnisse der Haushaltsbefragung zur Mobilität im OBK

(Abbildung aus Mobilitätskonzept S.59)

Die im Ergebnisbericht der Haushaltsbefragung festgestellte IST-Mobilität im OBK zu Modal-Split, Verkehrsmitteln und Wegezwecken erlaubt eine Ausgangsbilanzierung der verkehrlichen Emissions- und Luftschadstoff-Auswirkungen durch den sehr hohen Anteil von MIV-Verkehr auch bei Kurzstrecken mit festgestelltem hohen Potenzial zum Umstieg auf den Umweltverbund und aktive Mobilität erlaubt bei durchschnittlich 10,9 km Wegestrecke mit folgender Verteilung auf verkehrsmittelbezogene Personen-km in 2023 bei unterdurchschnittlichen Anteilen an Fuß- und Radverkehr:

ÖPNV 1.205.000

MIV 7.510.000

Fahrrad 210.000

zu Fuß 146.000

Oberbergischer Kreis gesamt 9.071.000

Die durchschnittliche Wegelänge lag bei PKW-Nutzung bei 7,7km, bei Busbenutzung bei 7,5km und bei Pedelec-Nutzung bei 4,2 km.

Bei 590.800 MIV-Wegen pro Tag mit einer durchschnittlichen Wegeentfernung von 7,7km ergeben sich 1,7 Mrd. PKW-km pro Jahr in Oberberg. Für diese können CO2-Emissionen und damit verbundene zukünftige Klimaschadenkosten , Unfallfolgekosten , Kosten für Schäden durch Luftschatdstoffe und finanzielle Belastungen für die PKW-Halter nach der Standardisierten Bewertung von verkehrlichen Nutzen im Personennahverkehr hinsichtlich vermiedener vermiedener PKW-km dargestellt werden (Standardisierte Bewertung 2016+, S. 242)

Damit ergeben sich für die jetzige Situation des PKW-Verkehrs in Oberberg und als Ausgangswerte:

149 Mio. € Klima-Schadenkosten bei Verfehlern der Klimaschutzziele (1,5 Grad maximale Erderwärmung) jährlich bei durchschnittlichem Verweilen des CO2 in der Atmosphäre und Verstärkung des Strahlantriebs zur Erhitzung der Erde

145 Mio. € Unfallfolgekosten jährlich

6,8 Mio. € Schäden durch verkehrsbedingte Luftschatdstoffe jährlich

374 Mio. € Kosten jährliche PKW-Betriebs- und Kapitalkosten.

Insgesamt ergeben sich jährlich 300,8 Mio. € Schäden und 374 Mio. € finanzielle Kosten durch den PKW-Verkehr in Oberberg. Es ist eine große Herausforderung, diese Zahlen durch eine nachhaltige und sozial gerechte Mobilitätswende bis 2045 in Übereinstimmung mit den Klimaschutzz Zielen zu senken.

2. Megatrends

Die Megatrends werden als maßgeblich für die benachbarten urbanen Siedlungsräume benannt, aber es bleibt völlig unklar, wie diese Trends auf den OBK wirken. Die Ergebnisse

der Haushaltsbefragung 2023 zeigen ganz klar, dass der vorwiegende Teil der Verkehrsbewegungen im Oberbergischen Kreis Binnenverkehre in den Kommunen sind mit Wegestrecken von durchschnittlich 5,9 km. Ein Megatrend, der sich für das Oberbergische feststellen lässt, ist eine weit überdurchschnittliche PKW-Motorisierung mit durchschnittlich 0,5 PKW mehr pro Haushalt als im Durchschnitt, was die Haushalte ebenfalls überdurchschnittlich finanziell belastet und somit die Mobilität ein entscheidender Kostenfaktor für den Geldbeutel der Menschen im Oberbergischen ist wie auch mit Emissionen und dadurch Klimaschäden sowie Luftschatdstoffen verbunden ist.

Es findet leider kein Vergleich der oberbergischen Verkehrs-situation mit den umfangreichen Daten der vom Bundesverkehrsministerium herausgegebenen „Mobilität in Deutschland“ statt, in der ebenfalls ländliche Räume nach Raumordnungstypen fortschreibend erfasst werden und sich als „Bench-Marking“ anbieten. Mit den Daten von 2023 will das Bundesverkehrsministerium in Zusammenarbeit mit der BASt Datensätze für regionale Verkehrsplanungen zur

Verfügung stellen (Abschlussveranstaltung des MiD im März 2025 in Berlin). Dabei sind geplant:

Thematische Vertiefungen - Sonderberichte

- Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr

geplant:

- Mobilität und Teilhabe von Bevölkerungsgruppen
- Mobilität in städtischen und ländlichen Räumen

Im vorgelegten Mobilitätskonzept des OBK finden sich keinerlei Hinweise auf solche Bench-Marking-Vergleiche und Datensätze nach Raumordnungstypen, ein massiver Nachteil.

Erst dadurch lassen sich Mega-Trends und ein strategisches Vorgehen entwickeln.

Der Rat der Stadt Köln hat im Februar 2025 den Generalverkehrsplan von 1992 abgelöst durch wegweisende Beschlüsse bis 2035: Der motorisierte Individualverkehr soll auf PKW-Vorrangrouten konzentriert werden (MIV-Grundversorgungsnetz), in allen anderen Straßen soll ein Vorrang für Rad- und Fußverkehr gelten mit 75-90 Prozent der Verlagerung der Verkehre in den Umweltverbund. Das wird Auswirkungen auf die Verkehrsbeziehungen von Oberberg mit Köln haben.

Wichtige Daten aus dem Ergebnisbericht der Haushaltsbefragung 2023:

Wegelängenklasse	Wege absolut	Anteil
< 1 km	112.100	13,5%
1 bis < 2,5 km	151.100	18,2%
2,5 bis < 5 km	130.900	15,8%
5 bis < 10 km	165.700	20,0%
10 bis < 25 km	165.100	19,9%
25 bis < 50 km	60.200	7,2%
50 bis < 100 km	36.800	4,4%
Über 100 km	8.400	1,0%
Gesamt	830.300	100%

Abb. 6-15 Anteil der Wegelängenklassen am Gesamtwegeaufkommen
(Auswertung auf Wegeebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

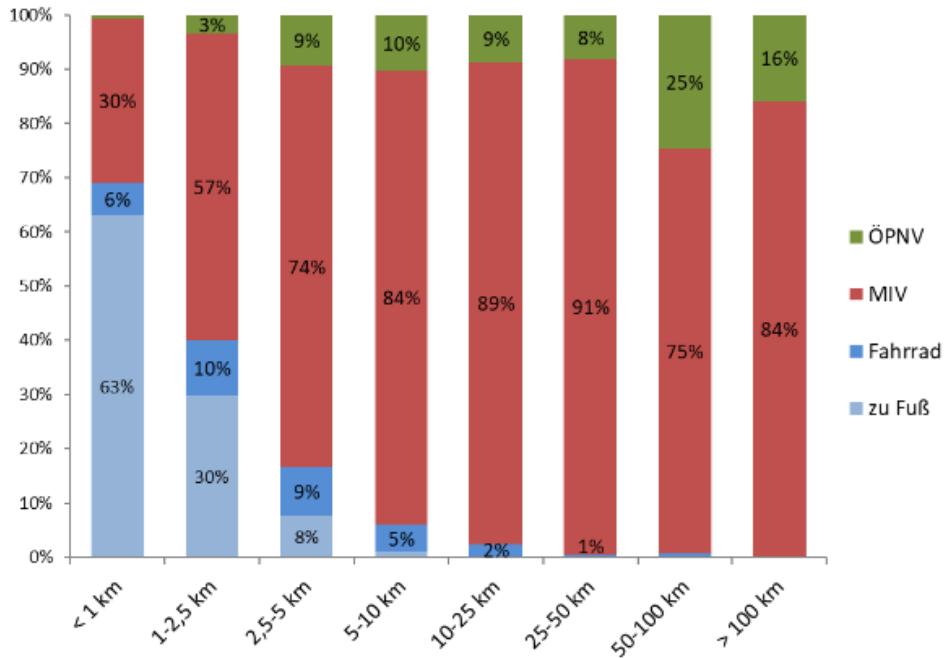


Abb. 6-16 Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit der Wegelänge (Auswertung auf Wegeebene), Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

*Wegelängen über 100 km nicht berücksichtigt		Gesamt		Binnenverkehr	
		Verkehrsmittel	Distanz in km	Dauer in Minuten	Distanz in km
zu Fuß			1,1	10	1,1
Fahrrad			4,5	20	2,9
Pedelec/E-Bike			4,6	21	4,2
Motorrad/Mofa			9,9	13	6,4
Auto als Fahrer(in)			13,3	16	7,7
Auto als Mitfahrer(in)			9,9	13	6,4
Bus			10,3	14	7,5
Zug (SPNV)			46,4	40	13,0
Mittelwert			10,9	15	6,1

Abb. 6-20 Mittlere Wegelängen und Wegedauer nach Verkehrsmittel (Auswertung auf Wegeebene)

Wegezweck	< 1 km	1 - 2,5 km	2,5 - 5 km	5 - 10 km	10 - 25 km	25 - 50 km	50 - 100 km	Distanz in km	Dauer in Minuten
Zur Arbeit	7%	11%	10%	17%	32%	14%	8%	16,6	20
Geschäftlich	10%	14%	13%	20%	17%	15%	10%	17,1	19
Einkauf	21%	26%	23%	17%	10%	3%	1%	5,4	11
Besuch	14%	16%	15%	24%	18%	9%	4%	11,3	16
Schule/Ausbildung	17%	19%	14%	23%	17%	4%	6%	10,8	14
Freizeit	14%	22%	18%	22%	18%	4%	2%	8,0	16
Bringen/Holen	14%	21%	19%	26%	15%	4%	1%	7,0	11
Sonstiges	15%	21%	16%	18%	21%	6%	4%	9,9	14
Gesamt	14%	18%	16%	20%	20%	7%	4%	10,9	15

Abb. 6-21 Weglängenverteilung nach Wegezweck
(Auswertung auf Wegeebene),
Abweichungen zu 100 % durch Rundungsdifferenz

„Vergleich der Verkehrsmittelwahl in der Zeitreihe (in der Haushaltsbefragung zitiert aus „Mobilität in Deutschland“):

Im Vergleich zu der letzten Befragung aus dem Jahr 2017 lassen sich einzelne Veränderungen im Mobilitätsverhalten feststellen. 2017 fand die Erhebung im Rahmen der MiD statt. Im Hinblick auf den MIV ist bei der Befragung 2023 ein niedrigerer Anteil als 2017 zu erkennen. Dieser sank von 74 % auf 71 %. Daneben lässt sich eine Steigerung des Radverkehrsanteils von 3 % auf 6 % feststellen. Der Fußverkehrsanteil hat einen leichten Rückgang um 4 Prozentpunkte von 19 % im Jahr 2017 auf 15 % 2023 zu verzeichnen. Der ÖPNV-Anteil hat sich zwischen 2017 und 2023 auf 8 % verdoppelt. Insgesamt nehmen die Anteile des Umweltverbunds gegenüber dem MIV-Anteil um 3 Prozentpunkte zu.“

„Im Vergleich zu anderen Kreisen zeigt der Oberbergische Kreis im Jahr 2023 einen niedrigeren Anteil des Fußverkehrs. Während im Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2017 der Fußverkehrsanteil bei 20 % lag und im Rheinisch-Bergischen-Kreis bei 25 %, liegt der Fußverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023 bei 15 %. Auch im Ennepe-Ruhr-Kreis lag im Jahr 2021 der Fußverkehrsanteil mit 21 % höher als im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023.

Der Fahrradverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis im Jahr 2023 liegt mit 6 % etwas unter den Werten anderer vergleichbarer Kreise. Im direkten Vergleich zu den umliegenden Kreisen wie dem Rhein-Sieg-Kreis (8 % im Jahr 2017) und dem Ennepe-Ruhr-Kreis (8 % im Jahr 2021) fällt auf, dass der Fahrradverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis leicht niedriger ist. Im Vergleich zum Rheinisch-Bergischen-Kreis liegt der Radverkehrsanteil im Oberbergischen Kreis um 3 Prozentpunkte höher.“

IST-Situation bei Personen-km und Verkehrsmitteln:

Verkehrsmittel (Hauptgruppe)	Personen-km 2023
ÖPNV	1.205.000
MIV	7.510.000
Fahrrad	210.000
zu Fuß	146.000
Oberbergischer Kreis	9.071.000

Abb. 6-10 Verkehrsleistung in Personen-km
(Auswertung auf Wegeebene)

Ca. 50% der Bevölkerung sind berufstätig und ca. 17% in Ausbildung, für die Arbeits- und Ausbildungswege anfallen. In 86% der Haushalte wohnen keine Kinder unter 6 Jahren. 39% sind Ein-Personen-Haushalte. Aufgrund der Haushaltsgröße, Beschäftigungs- und Ausbildungsverhältnissen ergeben sich unterschiedliche Wegebedürfnisse.

93% der Haushalte verfügen über mindestens 1 PKW, **im Vergleich zum Bundesdurchschnitt 0,5 PKW mehr pro Haushalt**. 7% der Haushalte verfügen über keinen PKW, 40 % über 2 oder 3 PKW.

Aus dem Ergebnisbericht der Haushaltsbefragung (S. 48):

„Der Pkw-Besitz je Haushalt unterscheidet sich unter anderem nach den räumlichen Gegebenheiten der Kommunen. Hierbei sind ÖPNV-Anschluss und Versorgungsstruktur von großer Bedeutung. Darüber hinaus spielen die Sozialstruktur und ökonomische Faktoren eine wichtige Rolle. So weisen die in Bergneustadt und Hückeswagen wohnhaften Haushalte die geringste Pkw-Besitzquote mit 1,27, bzw. 1,32 Pkw je Haushalt auf. Darauf folgt Gummersbach mit 1,33 Pkw je Haushalt. In Marienheide und Reichshof hingegen liegen die Besitzquote mit 1,62 bzw. 1,60 Pkw je Haushalt über dem kreisweiten Durchschnitt (s. Abb. 5-2). Gründe für die Abweichungen in den Pkw-Besitzquoten sind zum einen die kompakteren Siedlungsstrukturen mit guter Versorgungsinfrastruktur in Bergneustadt, Hückeswagen und Gummersbach, wodurch sich auch die höheren Modal Split-Anteile beim Fuß- und Radverkehr erklären lassen (s. Kap. 6.2), und zum anderen der höhere Quell- und Zielverkehr (s. Kap. 6.5). Die überwiegende Mehrheit der täglichen Wege findet kommunenübergreifend statt und sind daher länger.“

Zum **Fahrradbestand** führt der Haushaltsbericht aus:

„Der durchschnittliche Haushalt im Oberbergischen Kreis besitzt 1,67 Fahrräder. Dies entspricht 825 Fahrräder je 1.000 Einwohner. Hinsichtlich der einzelnen Städte und Gemeinden zeigen sich Unterschiede in der Fahrradbesitzquote. Während die Besitzquote in Gummersbach (1,39 Fahrräder je Haushalt) und Bergneustadt (1,50 Fahrräder je Haushalt) unter dem kreisweiten Durchschnitt

liegt, ist sie in Nümbrecht und Wipperfürth mit einer Besitzquote von 2,17 bzw. 2,12 Fahrräder je Haushalt erhöht (s. Abb. 5-6).“ (S.52)

Zu Pedelecs:

„Im Hinblick auf die Besitzquote von Pedelecs und E-Bikes weist jeder Haushalt durchschnittlich 0,61 Pedelecs bzw. E-Bikes auf Ebene des Kreises auf. Dies entspricht 301 Pedelecs bzw. E-Bikes je 1.000 Einwohner. Die niedrigste Besitzquote weisen Radevormwald und Hückeswagen mit 0,40 und 0,43 Pedelecs bzw. E-Bikes je Haushalt auf. Die höchsten Quoten liegen hingegen in Nümbrecht und Bergneustadt mit 1,06 und 1,01 Pedelecs bzw. E-Bikes pro Haushalt vor.“

Anzahl der Wege pro Tag:

„Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurden insgesamt 9.405 Wege erfasst.²⁴ Jede Bürgerin und jeder Bürger im Oberbergischen Kreis legt durchschnittlich 2,9 Wege je Werktag zurück. Hierbei sind auch die immobilen Personen berücksichtigt, also die Personen, die am Stichtag keinen Weg außer Haus zurückgelegt haben. Bei Betrachtung der durchschnittlichen Wegeanzahl je mobiler Person (also den Personen, die an einem der Stichtage mindestens einen Weg außer Haus zurückgelegt haben) ergibt sich eine mittlere Wegehäufigkeit von 3,5 Wegen je Tag (s. Abb. 6-2). Damit liegt die Mobilitätsrate im Oberbergischen Kreis unter dem bundesweiten Durchschnitt von 3,1 Wegen je Person und 3,7 Wegen je mobiler Person und Tag.²⁵ 84 % der Personen im Oberbergischen Kreis waren an den Stichtagen außerhäuslich unterwegs, also mobil. Demzufolge haben 16 % der Personen an den Stichtagen keine Wege zurückgelegt. Gründe für die Nicht-Mobilität (s. Abb. 6-1) waren unter anderem das Fehlen außerhäuslicher Termine (ca. 35 %), Krankheit (ca. 15 %), körperliche Einschränkung (ca. 14 %) oder Urlaub (ca. 8 %).“

Der hohe Anteil des MIV-Verkehrs auch auf kurzen Strecken führt zu einer verminderten Luftqualität in den oberbergischen Kommunen laut IQAir, die meistens im „moderaten“ Bereich liegen.

Bei deutlichem Verkehrsrückgang während der Pandemie kam es laut Daten der AOK Rheinland (Bericht in Kommunaler Gesundheitskonferenz) zu einem Rückgang von Herzinfarkten und Schlaganfällen im Oberbergischen Kreis von **ca. 18 Prozent!**

Durch die europäische Umweltagentur (EEA) wurden 2024 die Krankheitslast in Europa durch Luftschaadstoffe dargestellt und gewichtet. Sie wurden durch Satellitendaten und Expositionswege ermittelt. Eine Arbeitsgruppe der Abteilung für Atmosphärenchemie der Universität in Mainz (Prof. Leliveld) hatte bereits mit 1km²-Auflösung und demographischen Daten eine durchschnittliche Lebenszeitverkürzung in Deutschland von 2,9 Jahren durch Luftschaadstoffe ermittelt. Eine auf die komplette Herausnahme von Verbrennerautos abzielende Politik und Stärkung des Umweltverbundes mit klimaneutralen Fahrzeugen stellt deshalb eine wesentliche Zielsetzung von Verkehrspolitik dar. Darüber hinaus ist auch eine 1:1-Umstellung von

Verbrennerautos auf E-Autos hinsichtlich des Rohstoff- und Energiebedarfes nicht zu leisten, weshalb auch diesbezüglich ein anvisierter Megatrend zu Verkehrsvermeidung und –umschichtung zum Umweltverbund und aktiver Mobilität in die Diskussion gehört mit Reduktion des MIV um 30 Prozent bis 2030.

3. Hebel zur Potentialerhöhung

Die im Kapitel 1.2 zur Methodik genannten „Hebel“ zur Potenzialerhöhung für den Umweltverbund und aktive Mobilität mit „zielgenauer „Verlagerung bleiben im Folgenden ohne Substanz.

Bei Fehlen solcher Aussagen kommt dann auch die Einschränkung mit Hinweis auf die personellen und finanziellen Ressourcen voll zum Tragen.

Mit diesen Hinweisen zeigt sich deutlich, dass die Mobilitätspolitik im Kreis von entschiedenen politischen Kräften zur Verkehrswende vorangetrieben werden muss, sonst bleibt sie ein Papiertiger zur Beruhigung bequemer Mehrheiten .

4. Bürgerbeteiligung und Fachbeteiligung

Die Prozesse sind deutlich dargestellt, ebenfalls die Steuerungs- und Fachgruppe und Arbeitskreise.

Die Haushaltsbefragung orientierte sich an der Erhebung „Mobilität in Deutschland“, die Ergebnisse wurden aber nicht –wie bereits aufgeführt- mit den MiD –Daten verglichen, z.B. zu den Ergebnissen nach Raumordnungstypen als Benchmarking.

Bei der Fachbeteiligung wurde Zukunftsnetz Mobilität NRW aufgeführt. Diese Initiative stellt sich wie folgt vor: „Gemeinsam stark für eine nachhaltige und klimaneutrale Zukunft der Mobilität: Das Zukunftsnetz Mobilität NRW ist ein kommunales Unterstützungsnetzwerk, das sich auf die Fahne geschrieben hat, die Mobilitätswende auf kommunaler Ebene anzugehen. Gefördert vom Verkehrsministerium des Landes NRW und getragen von unseren partnerschaftlichen Zweckverbänden und Verkehrsverbünden, richten wir uns mit unserem Angebot an alle Städte, Kreise und Gemeinden in NRW.“

Zur Bedeutung der Kommunalpolitik heißt es auf der Homepage des Zukunftsnetzes:

„Die Kommunalpolitik als Ermöglicher

Die Mobilitätswende vor Ort kann nur gelingen, wenn sie eindeutig politisch gewollt ist. Eine handlungsstarke Kommunalverwaltung braucht zuvor eine überzeugte Kommunalpolitik. Denn die Aufgabe der Politik ist es, eine eindeutige Zielvorgabe für die Mobilitätswende festzulegen und der Verwaltung die notwendigen Rahmenbedingungen zur Umsetzung dieser Zielvorgaben zur Verfügung zu stellen. Nur so kann eine partnerschaftliche und

vertrauensvolle Zusammenarbeit zwischen Kommunalverwaltung und Kommunalpolitik entstehen und die Mobilitätswende vor Ort gelingen.“

Es gibt vielfältige Foren und Beratungsangebote, auch die Möglichkeit zu Impulsen durch das Zukunftsnetz in kommunalen Gremien.

Wir kennen keine Vorgänge und keine Protokolle dazu.

Der Oberbergische Kreis hat mit den beiden anderen Kreisen der Regionale 2025 im vergangenen Jahr eine Premiumveranstaltung mit führenden Radwegeplanern in Europa in Kooperation der Regionale mit dem ADFC als zweitägiger Workshop mitfinanziert. Über 40 Mitarbeiter:innen aus den Kommunen des Bergischen Rheinlandes und der Kreise waren beteiligt und es wurden an Beispielen integrierte Verkehrskonzepte für aktive Mobilität in Abgleich mit den Verkehrsbedürfnissen und Verkehrszielen in Kommunen besprochen. Dazu hat es eine Pressemitteilung der Regionale 2025 gegeben, die von der Verwaltung in keiner Weise aufgegriffen wurde, sondern es erst später auf Drängen unserer Fraktion zu einer kurzen mündlichen Mitteilung im Kreisentwicklungsausschuss im März 2025 kam.

Wir müssen befürchten, dass wichtige Impulse von Landesinitiativen und Initiativen zivilgesellschaftlicher Organisationen nicht oder verzögert aufgegriffen werden und keinen Wiederhall im Verwaltungshandeln finden.

Das ist höchst bedauerlich und wird von unserer Fraktion so nicht akzeptiert.

Die Kernaussagen im Konzept zu den Beteiligungsformaten können deshalb nicht nachvollzogen werden.

5. Kernaussagen zur räumlichen und demographischen Entwicklung

Dazu wird nur angemerkt, dass mit diesen Zahlen der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung (-10%) neben Änderungen zum klimaneutralen Antrieb von Fahrzeugen die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich im Oberbergischen Kreis erreicht werden sollen. Diese Annahmen werden im Text wiederum relativiert.

6. Pendlerbewegungen

Die Pendlerbeziehungen in und zwischen den Kommunen sind dargestellt, aber nicht, wie in den Ergebnissen der Haushaltsbefragung, nach Wegezwecken. Es bleibt unklar, warum das unterbleibt. Die Pendlerbewegungen sind somit auf den Berufsverkehr verkürzt.

7. ÖPNV- und SPNV (Kap.4.4):

Es erfolgt kein Hinweis auf die Priorisierung von SPNV im ÖPNV-Gesetz NRW, was ebenfalls den Anschluss über Schnellbuslinien im Verkehrsverbund an den SPNV in der Fläche beinhaltet. Der Oberbergische Kreis sollte hier aus Sicht der Grünen das öffentliche Interesse am SPNV nicht nur hinsichtlich der Bergischen Bahn aktiv bekunden, sondern auch hinsichtlich der Wiehltalbahn und einer notwendigen Betreibergesellschaft. Im vorgelegten Mobilitätskonzept heißt es zur Wiehltalbahn und einer möglichen Reaktivierung: „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.“ (S.70). Inzwischen liegt das Angebot der Lappwaldbahn als mögliche neue Betreibergesellschaft vor mit einer Ertüchtigung und damit Modernisierung zum Güterverkehr mit einer 90%igen Förderfinanzierung durch den Bund. In einer Machbarkeitsstudie zu den bislang geheim gehaltenen Varianten zum Ziel- und Taktplan NRW 2040 sollen Prüfungen durch das Landesverkehrsmodell erfolgen mit Vergleichen von vermiedenen PKW-km durch eine Reaktivierung der Wiehltalbahn gegenüber dem Status quo. In den standardisierten Bewertungsverfahren sind Umwelt-, Klima- und Gesundheitsschäden monetarisiert und Verkehrsbeziehungen und Auswirkungen durch eine solche Maßnahme werden mit dem Zeithorizont 2035 dargestellt.

Der Oberbergische Kreis oder von ihm beauftragte Planungsbüros wollen nach zweimaliger Befragung im Kreisentwicklungsausschuss die notwendigen Kosten für eine Lizenz für das Landesverkehrsmodell, welches ansonsten kostenfrei durch das Land zur Verfügung gestellt wird, **nicht** tragen, ein jährlicher niedriger fünfstelliger Betrag.

Zum Busverkehr wird auf die Ausführungen im Mobilitätskonzept hingewiesen. Dabei werden die künftigen Finanzierungserfordernisse thematisiert (Zuschussbetrieb). Die Verkehrsleistungen werden mit inhaltlicher und qualitativer sowie strukturellen Anforderungen durch den Oberbergischen Kreistag im Rahmen eines öffentlichen Dienstauftrages mit Wirkung ab 01.01.2026 vergeben. Dazu liegt ein Vertragsentwurf vor. In diesem Vertrag werden auch die vom Takt der Linien abhängigen Bus-Km vereinbart. Eine Entlastung der Hauptpendlerstrecken mit täglichen Staus z.B. zwischen Wiehl und Gummersbach oder zwischen Bergneustadt und Gummersbach durch Busse würde eine erhöhte Taktfrequenz erfordern und natürlich auch Konsequenzen für sichere Radwege mit Anbindung an die vorhandenen Bahntrassen.

Durchschnittlich sind die Bushaltestellen ca. 500m von den Wohnadressen entfernt.

In der Haushaltsbefragung wurde angegeben, dass 47% der Befragten eine halbstündige Bedienhäufigkeit der Buslinien wünschten, 20% eine viertelstündige, was jenseits des derzeitigen Taktangebotes liegt.

In der Befragung wurde geäußert, dass die maximale entfernug fußläufig nicht mehr als 531 m betragen sollte und mit dem Fahrrad nicht weiter als 1,5 km.

Es gibt Bürgermeister:innen im Oberbergischen Kreis, die bei gleichzeitigem Klagen über die Kosten des ÖPNV T30-Zonen grundheraus ablehnen. Bei den kommenden Kommunalwahlen können die Bürger:innen im Oberbergischen Kreis entscheiden, ob sie ein Weiter-so wählen, sondern die gesundheitlichen Gefahren, Gefährdungen der Umwelt und fehlendes Bewußtsein zu den Kosten für die Einzelnen und die Allgemeinheit akzeptieren. Dadurch würde sich der Oberbergische Kreis in seiner Umwelt- und gesundheitlichen Qualität verschlechtern und sich ebenfalls in eine zunehmend teure Gegend für die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner:innen entwickeln, deren erhöhter PKW-Bestand pro Haushalt sich bereits zu Mehrkosten von ca. 5.000 Euro jährlich führt.

Die Erwartungshorizonte in der Haushaltsbefragung zeigen, dass hinsichtlich einer Nutzung Taktung und Wegeentfernungen eine Rolle spielen bei einer derzeitigen durchschnittlichen Bus-Wegeentfernung von 7,5 km.

8. Radverkehr:

Die Festlegung von Haupt- und Nebenrouten ist beschrieben und der lückenhafte Zustand im bestehenden Netz, sowie die Gefahren für Radfahrende im „Mischverkehr“, also fehlenden abgetrennten Radwegen.

Nach dem gültigen Ausbau-Standard (ERA) läuft das bislang auf Radschutzstreifen hinaus, auf denen Radfahrer:innen häufig knapp und gefährdend überholt werden z.B. bei Ausweichmanövern überholender PKW . Sowohl das neue Straßengesetz, die StVO und Verfahrensbestimmungen dazu zielen auf eine grundsätzliche Gleichstellung der Verkehrsarten hin und auf die Einrichtung von T30-Zonen zur Gefahrenminderung und zum Klimaschutz.

Der Kreis ist alleiniger Baulastträger bei den Kreisstraßen. An der K5 in Hückeswagen wurde abschließend 2021 ein Radweg gebaut mit 3,8 Mio. Euro Gesamtkosten nach Jahresabschluss 2021.

An der K46 wurde jetzt auf Gummersbacher Stadtgebiet im Bereich Talbecke eine Asphaltanierung durchgeführt und die behindertengerechte Ausgestaltung der Bushaltestelle „Talbecke“. Dieser Abschnitt ist Gegenstand im Radverkehrskonzept der Stadt Gummersbach mit erster Priorität. Angesichts der Verkehrssituation ist nach ERA-Standard ein gemeinsamer Fuß- und Radweg erforderlich. Es ist unbekannt, inwieweit hierzu , wie in Hückeswagen, Abstimmungen zwischen der Kreisverwaltung und der Stadt Gummersbach stattfanden.

Im Mobilitätskonzept heißt es dazu:

„Der Oberbergische Kreis hat dabei nur bei den Kreisstraßen als Straßenbaulastträger einen direkten Einfluss auf die Schaffung von Radwegen. Ein Großteil derklassifizierten 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.“

Zur Priorisierung von Radwegen beim Landesbetrieb hat die Kreisverwaltung bei der Sitzung des Kreisentwicklungsausschusses im März auf eine Bürgeranfrage geantwortet. Mit den Umsetzungen wird es ungefähr 100 Jahre dauern, bis eine Verbesserung auf den Hauptrouten erreicht wird. Der Nutzen von Radwegen bei Berufspendlern pro Jahr kann nach einer standardisierten Bewertung des MUNV dargestellt werden und beträgt pro 10km Arbeitsweg mit dem Rad bei 220 Tagen im Jahr 1.681 Euro Gesundheits- und Umweltnutzen für den Einzelnen und die Allgemeinheit.

Als Amortisationszeitraum zur Investition von Radwegen gibt das Ministerium 25 Jahre an.

Eine notwendige Entflechtung von Rad- und PKW-Verkehr wird im Mobi-Konzept nicht theamtisiert.

9. Potenzialanalyse

Hier finden sich widersprüchliche Einschätzungen: Für den Busverkehr „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.“

Dem Radverkehr wird auf den kurzen Strecken ein hohes Potenzial zugesprochen, es wird aber für unwahrscheinlich erachtet, dass der Radverkehr zunimmt.

Der PKW-Verkehr (MIV) soll das vorrangige Verkehrsmittel bleiben. Klimaschutzziele sollen nur über den Rückgang der Bevölkerung (-10 Prozent) und Änderung der Antriebsart (E-Mobilität) erreicht werden, was dadurch eine völlig unambitionierte Verkehrswendepolitik kennzeichnet, während ein hohes Potenzial zu Verlagerungen bei den Wegestrecken bis 10km gesehen werden, d.h. Reduzierung des MIV-Anteils.

Aus dem Mobilitätskonzept:

„In der Potenzialanalyse wird besonders die Betrachtung der Weglängenklassen bis 10 km im MIV fokussiert. Diese Weglängenklasse 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. 82 Mobilitätskonzept)

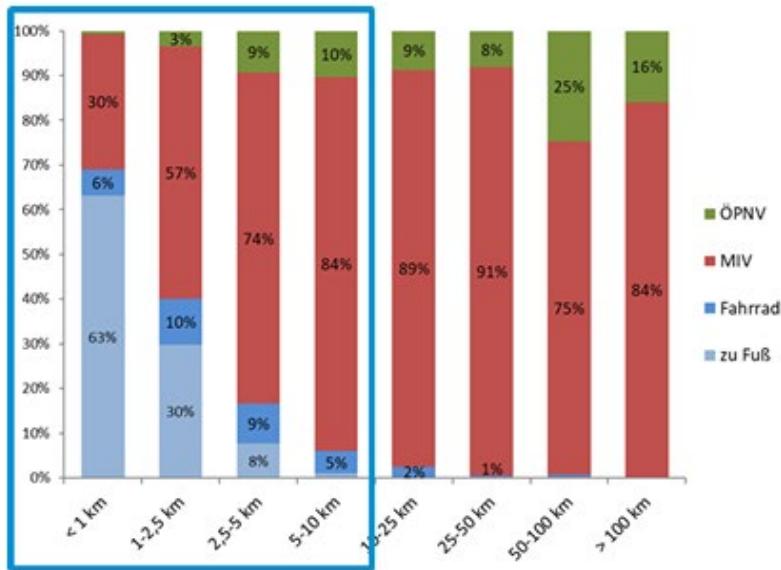


Abbildung 25: Modal Split OBK nach Wegelänge

Einer „Kannibalisierung“, d.h. Konkurrenz zwischen Bus- und Radverkehr soll entgegengewirkt werden !

Dazu kommen dann die Multimodalität ins Spiel und Netzwerksentwicklungen für eine künftige Mobilität.

Hierzu stellt sich verstärkt die Frage: Wird Zukunftsnetz Mobilität NRW herangezogen ?

10. SWOT –Analyse

Die Chancen sind gut dargestellt, aber es bleibt völlig unklar, wie den Schwächen und Risiken begegnet werden soll. Und hier wird erstmalig Ross und Reiter beim Namen genannt: „**Die hohe PKW-Besitzquote erschwert den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.**“ Der Besitz definiert demnach das Verkehrerverhalten und die Potenziale !

Dem gegenüber wird als Schwäche nicht aufgeführt, dass die hohe PKW-Dichte sowohl zu individuellen starken finanziellen Belastungen und zur Verschlechterung der Umweltsituation sowie Krankheitslast beiträgt.

(S.93 Mobilitätskonzept)

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • „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	RISIKEN
<ul style="list-style-type: none"> • 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) 	<ul style="list-style-type: none"> • 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) • Angespannte Haushalts- und Personallage • Abhängigkeit von Fördermitteln

Abbildung 30: SWOT-Analyse

11. Ziele und Handlungsfelder

Diese wurden vom Kreistag beschlossen und werden ohne Priorisierung hintereinander aufgeführt. Sie sind nicht vernetzt und mit Potenzialanalysen versehen, sondern mit Umsetzungs- und Kostenaufwand.

Dabei ist das vorgesehene kreisweite E-Bike-Verleihsystem wegen weggefallener Fördergelder bereits entfallen.

Den Maßnahmen werden allenfalls geringe oder mittlere Wirkungen zugesprochen bei Priorisierung 2 oder 3. Dem Kreisstraßenausbau wird dabei eine hohe Priorisierung eingeräumt mit der Zielsetzung einer verbesserten Infrastruktur, die auch den Radverkehr einbezieht. Dazu s. die Anmerkungen zur K46 bei Punkt 8.

Spannend ist, wie die das Maßnahmenpaket zum Radverkehr in Zusammenarbeit zwischen Kreis und Kommunen umgesetzt werden soll: „Radwege entwickeln und qualifizieren“ (RAD 3a) und „Umsetzungsstrukturen schaffen (RAD3b).

Bislang haben Mobilitäts- und Radverkehrsmanagement in der Verwaltung auf der Fachebene geringe Gestaltungskraft. Von der Leitungsebene gab es offensichtlich häufig Hinhalte-Taktiken und Unklarheit zu den Prozessen. Das Beispiel des mitfinanzierten Workshops der Regionale 2025 ist dafür charakteristisch. Das sollte und müsste sich bessern, bedarf aber, wie viele andere Maßnahmen einer **aktiven politischen Begleitung**.

12. Zusammenfassung

Das vorgelegte Mobilitätskonzept hat Schwächen und weicht wichtigen Zielsetzungen aus. Haushaltsbefragungen alle 5 Jahre sollen den jeweiligen Status quo erfassen.

Die Belastungen der einzelnen Menschen, der Bevölkerung und der Umwelt durch die Verkehrssituation sind nicht dargestellt, obwohl es wichtige Quellen dazu gibt. Ein Bench-Marking zu Mobilität in Deutschland erfolgt nicht, obwohl die Erfassungsinstrumente zur Haushaltsbefragung daran angelehnt sind. Die in der Haushaltsbefragung dokumentierten Erwartungen werden nicht thematisiert, die Potenzialanalyse nicht konsequent in priorisierte Maßnahmen übernommen.

Es werden beim ÖPNV , SPNV und Radverkehr eher Hinderungsargumente aufgeführt, was die Zentralaussage einer PKW-dominierten Verkehrssituation weiterhin flankiert.

Verkehrspolitisch wird somit der Oberbergische Kreis, überspitzt formuliert, aus dem Sichtschlitz eines Autos betrachtet, während Grundschulkinder in Marienheide–Müllenbach geäußert haben, lieber mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren als von den Eltern mit dem Auto.

Für eine zukunftsähnliche Verkehrspolitik im Oberbergischen bedarf es anderer politischer Mehrheiten und Leitungsprozessen und Problemverständnis in der Kreisverwaltung, die aktiv im Zukunftsnetz Mobilität NRW mitarbeitet und der Öffentlichkeit Best Practice-Beispiele präsentiert. Entscheidend werden die Kommunen sein und Bürger:innen, die in der Verkehrswende „umsatteln“, dafür aber auch Strukturangebote brauchen.

Aufgrund der Ergebnisse dieser Analysen und Bewertungen wurde von der grünen Kreistagsfraktion ein Änderungsantrag zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in die Kreistagssitzung am 12.06.2025 eingebracht mit der Zielsetzung einer Berichtspflicht der Verwaltung zu Umsetzungsschritten und zu den Ergebnissen des Austausches mit Zukunftsnetz Mobilität NRW, welcher künftig dreimal jährlich stattfinden soll und damit eine Scharnierfunktion mit der Landesebene und den Verkehrsverbünden erhält. Ebenfalls war die Zielsetzung benannt, bei der Fortentwicklung des öffentlichen Dienstauftrages mit der OVAG in den kommenden

10 Jahren im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Daseinvorsorge durch ÖPNV-Verkehrsleistungen einer drohenden „Mobilitätsarmut“ durch fehlende private finanzielle Möglichkeiten zu begegnen.

Die Kreistagsmehrheit von CDU, FDP/FWO und UWG hat dagegen gestimmt. Das einzige vorgetragene Argument lautete: „Wir vertrauen der Verwaltung bei der Umsetzung und den Informationen dazu.“

Aus grüner Sicht wird dadurch der Kreistag hinsichtlich seiner politischen Funktion zur Verkehrspolitik geschwächt.

Gummersbach, Reichshof, den 18.06.2025