Öffentliche Sitzung

Nichtöffentliche Sitzung

Beratungsfolge:

Ausschuss für Planung, Umwelt und Verkehr

13.09.2017

Integrierte Gesamtverkehrsplanung des Kreises Euskirchen Sachstandsbericht zu den Ergebnissen des Berichtsteils "Nahmobilität im ländlichen Raum"
--

Auf Antrag A 89/2012 der CDU-Fraktion beauftragte der Kreistag die Verwaltung mit Beschluss vom 16.04.2012, die notwendigen Schritte zur Fortschreibung der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Kreises einzuleiten.

Die Kreisverwaltung beauftragte das Planungsbüro VIA, das erforderliche Leistungsprogramm abzuarbeiten. Der als Anlage beigefügte Bericht umfasst die Ergebnisse der Arbeitsposition „Nahmobilität im ländlichen Raum“.

Der Berichtsteil Nahmobilität im ländlichen Raum beinhaltet eine Aktualisierung und Überprüfung der Analyseergebnisse aus 2005. Es galt bei der Bearbeitung die aktuellen Struktur- und Verkehrsdaten, die Weiterentwicklung von Richtlinien, sowie die eingeschränkten Finanzierungsmöglichkeiten zu beachten. Unter Einbeziehung der veränderten Rahmenbedingungen konnten Handlungsbedarfe und Zielvorstellungen für die Fortschreibung der IGVP formuliert werden.

Die hier vorliegende Konzeption zur Weiterentwicklung der Nahmobilität besteht aus folgenden Teilen:

- Darstellung des Ist-Zustandes und der Potenziale hinsichtlich der Mobilität und der Verkehrssicherheit.
- Darstellung der Aktivitäten, die aus dem Leitantrag „Fahrradfreundlicher Kreis Euskirchen“ und dem „Leitfaden zur Stärkung der Nahmobilität im Ländlichen Raum entstanden“ sind.
- Weiterentwicklung der Handlungsansätze aus dem IGVP von 2005 und dem Leitantrag „Fahrradfreundlicher Kreis Euskirchen“ zu einer Strategie für Nahmobilität und die damit einhergehende Entwicklung von acht Handlungsschwerpunkten

Bestandsaufnahme zur Nahmobilität im Kreis Euskirchen:

Haushaltsbefragung:

Um ein aktuelles Bild des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung im Kreis Euskirchen zu erhalten, wurde 2012 erneut eine Haushaltsbefragung durchgeführt.

Was die Vergleichswerte zur Erhebung aus dem Jahr 2000 angeht, so ist bei Wegen, die mit dem Fahrrad zurückgelegt werden (6 %), ein leichter Rückgang zu verzeichnen. Dieser wird aber durch

eine Steigerung beim Fußverkehr kompensiert. Der Fußverkehr hat einen Anteil von rund 12 % an der Verkehrsmittelwahl.

Möglich Gründe für den Rückgang des Radverkehrs sind zum einen bei der abweichenden Wetterlage an den Untersuchungstagen zu suchen und zum anderen kann hier der Trend zu immer mehr „Mamataxi-Diensten“ eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Das aber rund ein Drittel der Haushalte kein Fahrrad besitzen, ist hier als eine der aussagekräftigsten Informationen zu werten. Im Bundesdurchschnitt sind nur knapp ein Fünftel der Haushalte ohne Fahrrad.

Wie zu erwarten, liegt der Pkw-Besitz deutlich über dem Bundesdurchschnitt (Kreis EU 95 % / Bund 82 %). Für das Mobilitätsverhalten bedeutend ist in erster Linie die Pkw-Verfügbarkeit. Im Vergleich zwischen 2012 und 2000 sind hier deutliche Veränderungen festzustellen: Gaben im Jahr 2000 nur knapp 70 % der Personen an, sie verfügten immer über einen Pkw, sind dies im Jahr 2013 bereits 82 % der befragten Personen.

Der Anteil der Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel ist im Vergleichszeitraum nahezu unverändert bei rund 11 % geblieben.

Fast die Hälfte aller im Kreis Euskirchen zurückgelegten Wege sind kürzer als fünf Kilometer. Im Bereich bis zu einem Kilometer sind es immerhin noch knapp 15 %. Somit sind die Potenziale für die Nahmobilität vorhanden und könnten prinzipiell auch unmotorisiert zurückgelegt werden. Auf Grund der räumlichen Verteilung zwischen Nord- und Südkreis bedarf es hier aber einer differenzierten Betrachtung.

Unfallverhalten:

Was die Anzahl der verunfallten Radfahrer und Fußgänger im Kreisgebiet angeht, so sind die erfassten Zahlen im Vergleich mit anderen Kreisen als gering einzustufen. Dennoch sollte im Bereich Verkehrssicherheit investiert werden, um auf das angestrebte Wachstum im Bereich Nahmobilität vorbereitet zu sein und hier gleichzeitig positive Signale zu setzen. Die Maßnahmen sollten sich in erster Linie auf den Innerortsbereich beziehen, da hier die meisten Unfälle zu verzeichnen sind. Rund die Hälfte aller Unfälle mit Radfahrerbeteiligung ereignet sich an Knotenpunkten. Bei Fußgängern liegt der Schwerpunkt mit über 40 % bei Überschreiten-Unfällen.

Netzanalyse:

Der Kreis Euskirchen verfügt insgesamt über eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Fahrradverkehr. Rund 1200 km Strecken sind mit (unterschiedlichen) Wegweisern gewiesen. Diese Beschilderung ist jedoch schwerpunktmäßig auf den Freizeitverkehr ausgerichtet.

Das Alltagsnetz, d.h. Radverkehrsanlagen entlang der klassifizierten Straßen sowie im Zuge von Gemeinde- und Stadtstraßen konzentrieren sich stark auf die Hauptachsen und stärker belastete Strecken im Umfeld der größeren Kommunen. In ländlichen Bereich ergeben sich indes weitläufige Lücken. Eine Netzergänzung auf landwirtschaftlichen Wegen und Forstwegen dient hier oft als Alternative.

Die größeren Bahnhöfe entlang der drei Eisenbahnlinien mit ganzjährigem SPNV sind mit modernen Bike+Ride-Anlagen ausgestattet, aber an vielen kleineren Bahnhöfen sind noch keine Fahrradabstellanlagen vorhanden.

Projekte und Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität im Kreis Euskirchen

Darstellung der abgeschlossenen Aktivitäten:

Mit Mobilitätsberatungen begegnete man dem Informationsdefizit vor allem in Bezug auf das Angebot und die Nutzung des ÖPNV. Zielgruppe waren neben Senioren unter anderem die Mitarbeiter der Nordeifelwerkstätten.

Teilnehmer von Pedelecschulungen wurden mit der elektrischen Unterstützung und dem daraus resultierenden Geschwindigkeitsniveau vertraut gemacht.

In einem Pilotprojekt galt es die Vorzüge des TaxiBus und des AST zu vereinen, um den ländlichen Bereich besser zu erschließen und die Zugangshürden herabzusetzen.

Das Projekt Rad- und Wanderbahnhöfe diene der besseren Integration von Bahnhöfen in die vorhanden Rad- und Wanderbeschilderung. Zusätzliche Serviceeinrichtungen wie Infoterminals und Sitzbänke attraktivieren den Aufenthalt in der Region.

Die beschriebenen Projekte stellen nur eine kleine Auswahl dar.

Handlungsschwerpunkte zu Nahmobilität

Ziel und Strategie

Jahrzehntlang war der Anstieg des motorisierten Individualverkehrs bundesweit der alles beherrschende Trend der Verkehrsentwicklung. Dem hatte die Verkehrsplanung durch entsprechende Anpassungen im Verkehrsnetz zu folgen. Dieser Trend ist in den letzten Jahren so nicht mehr festzustellen. Vielmehr gibt es Anzeichen für eine Trendwende; diese ist in den Ballungszentren allerdings deutlich stärker als in den Landkreisen zu spüren.

Eine Strategie zur Nahmobilität soll der Radverkehrsnutzung im Alltag neue Impulse geben. Mit der gemeinsamen Förderung des Fuß- und Radverkehrs strebt der Kreis Euskirchen bis 2025 einen Wert zwischen 25 und 30 % am Modal-Split an. Der Wert soll deutlich über dem heutigen Niveau liegen.

Dieses ehrgeizige Ziel ist kein Selbstzweck, vielmehr sollen durch die Verlagerung auf Fuß- und Radverkehr auch weitere Ziele wie Klimaschutz, Entlastung des Straßennetzes und eine höhere Lebensqualität erreicht werden.

Handlungsschwerpunkte:

Ohne eine durchgreifende Verbesserung der Angebote ist das ehrgeizige Ziel von 25 - 30 % Fuß- und Radverkehrsanteil nicht erreichbar. Daher wurden acht Handlungsschwerpunkte mit konkreten Zielen entwickelt:

Handlungsschwerpunkt 1: Flächenhaftes Radfahren im ländlichen Raum

Wie bereits beschrieben ist das vorhandene, gut ausgebaute Netz auf den touristischen Radverkehr ausgerichtet.

Im Alltagsverkehr stellen aber oft überörtliche Straßen die (einzige) direkte Verbindung dar. Vereinfacht dargestellt, wird zwischen stark belasteten Straßen, mit Erfordernis eines parallelen Radweges und weniger stark belasteten Straßen, mit Führung evtl. auf der Straße, unterschieden. Die weniger belasteten ländlichen Erschließungsstraßen sollen in Zukunft so gestaltet werden, dass in der Regel Radfahren auf der Straße, auch im Hinblick auf die Sicherheit, vertretbar ist.

Ziel ist hier der effizientere Mitteleinsatz mit Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer. (siehe auch IGVP Teil Fernerreichbarkeit)

Handlungsschwerpunkt 2: Schnelle Radverbindungen, um die Reiseweiten im Radverkehr zu erhöhen

Auch bei dieser Zielvorgabe steht der Alltagsverkehr im Vordergrund. Im Zeitalter der Elektromobilität sind mittlere Entfernungen zwischen 5 und 20 km nahezu mühelos zu bewältigen. Hier ist es erforderlich möglichst störungsarme Verkehrsflächen zur Verfügung zu stellen, um eine Reisegeschwindigkeit jenseits der 20 km/h zu realisieren. Sogenannte „Velorouten“ sollen hier das Bindeglied zwischen „normalen“ Radwegen und „Radschnellwegen“ darstellen. Diese gilt es zur Stärkung des Alltagsverkehrs zu entwickeln.

Handlungsschwerpunkt 3: Barrierefreie Infrastruktur

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus den Mobilitätschecks konnte ein Handlungsbedarf für die Infrastrukturentwicklung in den Ortslagen festgestellt werden. Hier allerdings ist der Kreis häufig auf die Mitarbeit der Kommunen angewiesen.

Die Senkung der Geschwindigkeit in Ortseinfahrten und -durchfahrten erhöht nicht nur die Sicherheit der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, indirekt vermindert sich die Lärmbelastigung und die Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität steigt. Barrierefreie Querungsstellen sichern die fußläufige Erreichbarkeit von Zielen die der Nahversorgung dienen.

Eine gelungene Organisation des ruhenden Verkehrs bringt, auch bei nicht ausreichend dimensionierten Gehwegenanlagen einen Sicherheitsgewinn für Fußgänger, eine bedarfsgerechte Kontrolle jedoch vorausgesetzt.

Die barrierefreie Gestaltung von ÖPNV-Haltestellen erleichtert nicht nur bedürftigen Menschen die Nutzung, sondern ermöglicht häufig auch Radfahrern die Benutzung.

Handlungsschwerpunkt 4: Sichere Querungsstellen an Wander- / und Radwanderrouten

In Ortseingangssituationen wird häufig der Radverkehr von einem Zweirichtungsradweg außerorts in die beidseitige Richtungsführung innerorts überführt. Hier besteht Sicherheitsbedarf für den querenden Radverkehr. Derzeit fehlen häufig noch Querungsanlagen, die den Radfahrer beim Wechsel der Führungsform entsprechend sichern. Fußgänger würden hier ebenfalls von einer gesicherten Führung profitieren.

Weiterhin werden Querungsstellen an klassifizierten Straßen außerorts betrachtet. Rund 200 Querungsstellen sind im Kreisgebiet systematisch zu betrachten, um entsprechende Lösungen zu erarbeiten. Netzbedeutung, Verkehrsstärke und die zulässige Geschwindigkeit sind Indikatoren zur Kategorisierung und Maßnahmengestaltung.

Handlungsschwerpunkt 5: Touristisches Mobilitätskonzept

Der Fuß- und Radverkehr als Schrittmacher der touristischen Entwicklung in der Region Eifel soll nachhaltig gestärkt werden.

Der Kreis Euskirchen und die Nordeifel Tourismus GmbH (NET) führen aktuell eine Gästebefragung durch. Die Ergebnisse dieser Befragung werden im Hinblick auf die danach beabsichtigte Konzeption eines touristischen Mobilitätskonzepts ausgewertet und aufbereitet. Eine wichtige Grundlage hierzu sind Kenntnisse über Bedürfnisse und Anforderungen der Gäste an die umweltfreundliche und barrierefreie Erreichbarkeit ihres Urlaubsortes sowie ihre Ansprüche an die touristische Vor-Ort-Mobilität. Neben den konkreten Ergebnissen der einzelnen Befragungen sollen Handlungsfelder für die Entwicklung der Mobilitätsangebote mit touristischer Relevanz dargestellt werden.

Der Eifelsteig-Wanderbus ist ein touristisches Pilotprojekt, das die Etappen- und Zwischenziele des Premiumwanderwegs [Eifelsteig](#) und seiner Partnerwege besser an den ÖPNV anbinden soll. Er führt von Kall über Kloster Steinfeld, Nettersheim, Marmagen und Blankenheim nach Mirbach. Vom 14. April 2017 bis zum 05. November 2017 ist der Eifelsteig-Wanderbus an allen Wochenenden (Samstag und Sonntag) sowie an Feier- und Brückentagen unterwegs. Partner des zunächst auf ein Jahr angelegten Projektes ist neben der Nordeifel Tourismus und dem Kreis Euskirchen die Regionalverkehr Köln GmbH.

Handlungsschwerpunkt 6: Mieträder an Bahnhöfen

Fahrradvermietsysteme sind in vielen Städten etabliert, stecken im ländlichen Raum aber noch in den Anfängen. Das Angebot von Mietfahrrädern und Pedelecs an Bahnhaltdepunkten hat im Kreis Euskirchen ein hohes Potenzial sowohl im Pendlerverkehr als auch im touristischen Verkehr, so dass die Nutzung des Angebotes an Werktagen und an Wochentagen zu erwarten ist.

Handlungsschwerpunkt 7: Dorf-Pedelec, Diensträder, Leasingräder für Firmen

Bei der bewegten Topografie und den längeren Wegen im Kreis Euskirchen und hier im speziellen im Südkreis, könnte das Pedelec einen Durchbruch für mehr Radverkehr im Alltag bringen. Die Schwierigkeit bei der Umsetzung fängt in den Köpfen der Menschen an, denn den direkten Umstieg vom Auto auf das Pedelec schafft kaum jemand, zumal die Anschaffung eines Pedelecs eine größere Investition mit sich bringt. Zur Überwindung dieser finanziellen Hürde, sollen Pedelecs zur Miete bzw. Leasing angeboten werden. Das Angebot soll für Privatleute und Unternehmen gleichermaßen gelten.

In Zusammenarbeit mit der IHK Aachen sollen sogenannte „Mobilitätswochen für Betriebe“ ab 2018 auch im Kreis Euskirchen angeboten werden. In einem ersten Modul sollen dann Betrieben Pedelecs zur Verfügung stehen, um Mitarbeiter den Testlauf (als Ersatz für den Pkw) auf dem Weg zur Arbeit zu ermöglichen.

Handlungsschwerpunkt 8: Öffentlichkeitsarbeit

Wichtig ist, dass der Dialog mit den Bürgern über das Ziel des Kreises Euskirchen und seiner Kommunen, fahrradfreundlicher zu werden, intensiviert wird. Umgesetzte Maßnahmen und Konzepte können nur mit der Akzeptanz der entsprechenden Zielgruppe ihre gewünschte Wirkung voll entfalten.

Die einzelnen Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit gilt es geschickt zu kombinieren, um ein möglichst breite Streuung und eine große Reichweite zu erzielen.

Digitale Medien sind hier den klassischen Printprodukten gleich zu setzen. „Crossmarketing“, das heißt Berichterstattung mit begleitenden Aktionen, um ein Maximum an Aufmerksamkeit zu erreichen. Professionelle Hilfe ist hier unabdingbar, denn falsche Ansätze bzw. falsches Timing können negative Effekte mit sich bringen.

Die Ergebnisse und Handlungsvorschläge des eingangs genannten Berichtes bilden die Arbeitsgrundlage der Fachabteilung für Aufgaben der Nahmobilitätsentwicklung im ländlichen Raum.

Der Bericht steht zum Download bereit: http://www.kreiseu.de/downloads/oeff/60/Nahmob_jun17.pdf

gez. Rosenke

Landrat

Geschäftsbereichsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Abteilungsleiter/in: _____ (Unterschrift)	Sachbearbeiter/in: _____ (Unterschrift)	Kreistagsbüro: _____ (Unterschrift)
--	---	---	---