Nahmobilität im ländlichen Raum

Sachstandsbericht zu den Ergebnissen

Interfraktioneller Arbeitskreis „ÖPNV“
Kreishaus Euskirchen

Andrea Fromberg,
Planungsbüro VIA eG, Köln

Potenziale für Nahmobilität nach den Ergebnissen der HHB

- Wegelängen sind insgesamt nicht mehr gestiegen
- 46% aller Wege sind kürzer als 5 km, 15% aller Wege sind kürzer als 1 km (Fußwegeentfernung!)
- Nordkreis-Kommunen haben den höchsten Anteil an Wegen bis zu 5 km: in Euskirchen 57% aller Wege!
- Aber: 38% aller MIV-Fahrten sind kürzer als 5 km, 25% sogar kürzer als 3 km
- 7.000 Wege P+R, 2.100 Wege B+R: vor allem von jungen Erwachsenen zwischen 15 und 30 Jahren genutzt. Verbesserungen im Fahrradparken und der Fahrradmitnahme sowie der Vermietung werden gefordert.
- 26% der Arbeits- und Ausbildungswege liegen in Fahrradentfernung zwischen 3 und 10 km. Würden mehr E-Bikes genutzt, könnte das Radverkehrspotenzial auf 45% der Arbeits- und Ausbildungswege gesteigert werden.
- Forderungen:
  - Radfahren an Kreuzungen muss sicherer werden
  - es fehlen Radrouten an Straßen
  - verbesserte Fahrradwegweisung, mehr Informationen.

Fazit

- Förderung der Nahmobilität
- ÖPNV-Förderung auf den nachfragestarken Achsen sowie Bereitstellung einer attraktiven Grundversorgung in der Fläche

➢ Erhaltung der vorhandenen Arbeitsplätze und der wohnortnahen Dienstleistungen: nur bei geringen Mobilitätskosten können Standortvorteile wie hohe Lebensqualität und geringe Lebenshaltungskosten zum Tragen kommen

➢ Nahmobilität muss vor allem für Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene sowie Senioren attraktiver gestaltet werden: Senkung des Mitfahreranteils

➢ Stabilisierung des ÖPNV-Anteils durch Job-Tickets für große Arbeitgeber, ÖV-Marketing für Senioren, Vereinfachung des flexiblen Bedienungsangebotes

➢ Optimierung der B+R-Infrastruktur

➢ Förderung von E-Bikes im Alltagsverkehr: Topografie spielt nur noch untergeordnete Rolle

Zieldefinition zur Entwicklung der Nahmobilität

Zieldefinition zur Entwicklung der Nahmobilität

- Mittel- bis langfristig (2025 bis 2030) soll im Kreis Euskirchen ein Radverkehrsanteil von 12 bis 15% erreicht werden
- Der Fußverkehrsanteil soll auf 15 bis 18% steigen

➢ **30% Fuß- und Radverkehrsanteil bis 2030** (heute 16%)

- Verlagerung von P+R zu B+R
- Verlagerung vom Hauptverkehrsmittel Kfz auf B+R

➢ **50% Umweltverbundanteil bis 2030** (heute 30%)

Handlungsschwerpunkte zur Entwicklung der Nahmobilität

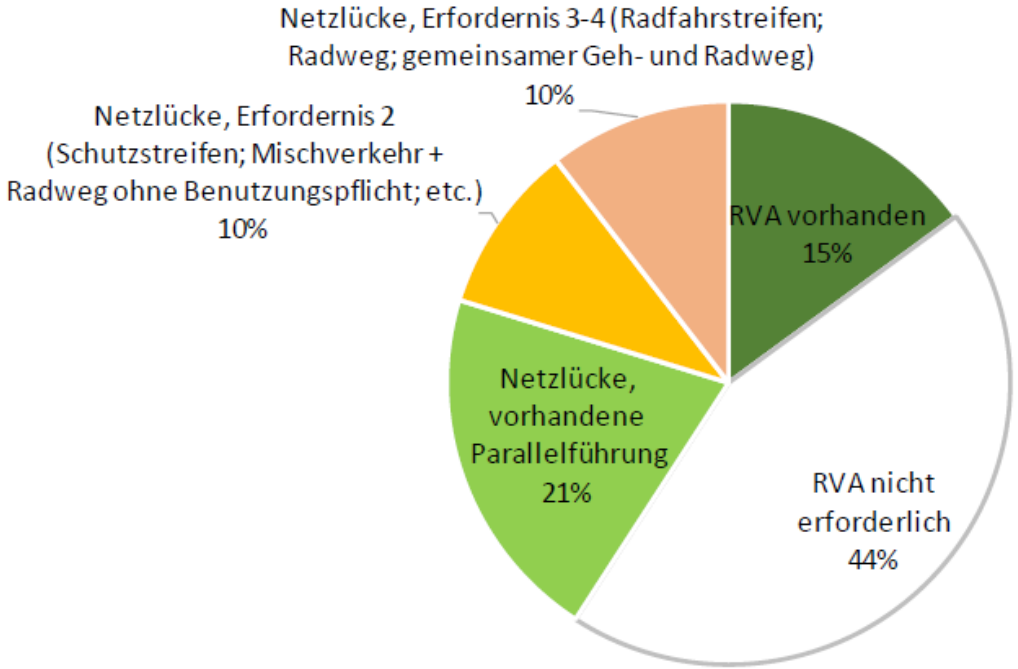
1. Flächenhaftes Radfahren im ländlichen Raum
2. Schnelle Radverbindungen, um die Reiseweiten zu erhöhen
3. Barrierefreie Infrastruktur schaffen
4. Sichere Querungsstellen an Wander- und Radrouten einrichten
5. Touristisches Mobilitätskonzept entwickeln
6. Mieträder an Bahnhöfen zur Verfügung stellen
7. Dorfpedelec, Diensträder, Leasingräder für Firmen
8. Öffentlichkeitsarbeit

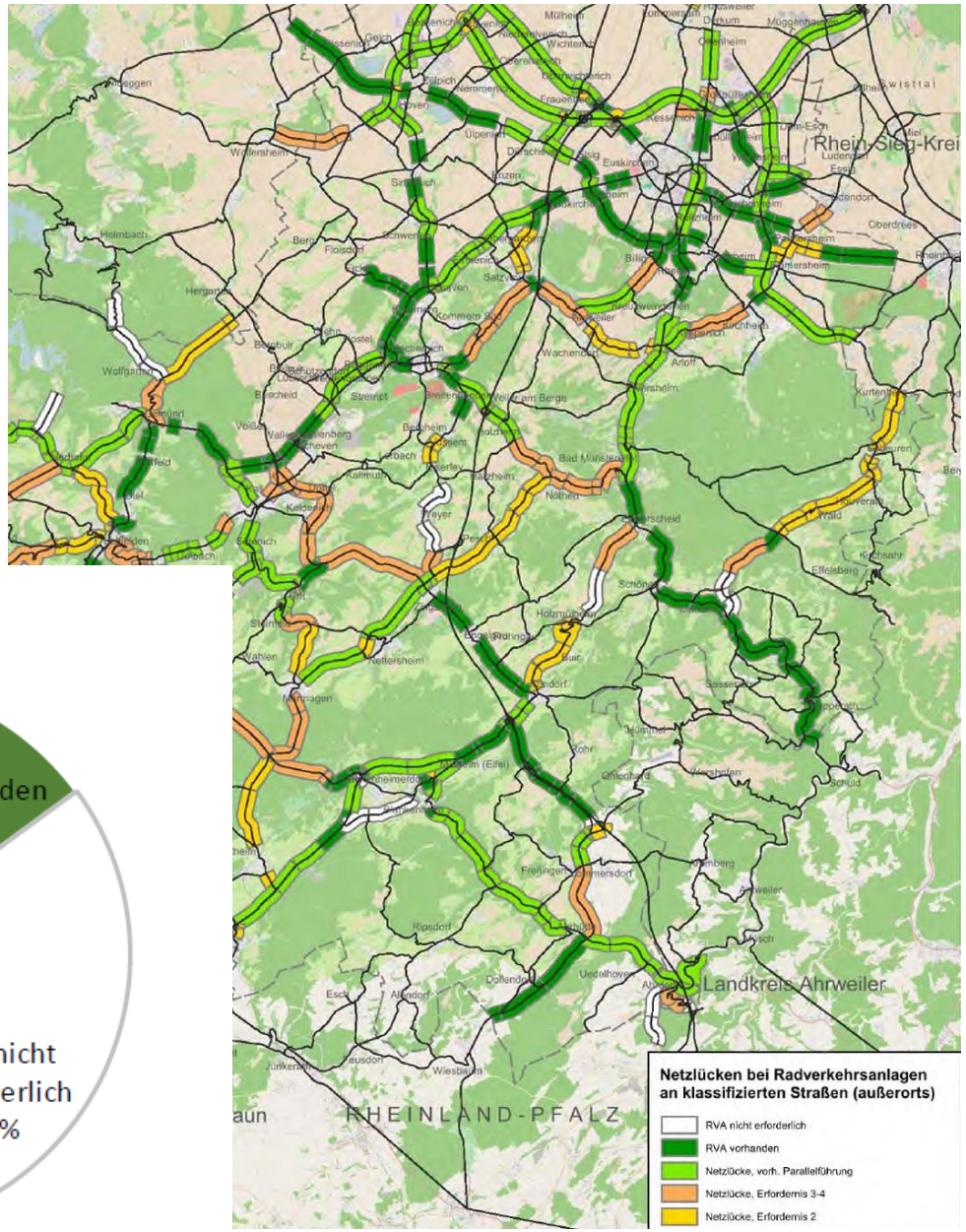
Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

1. Flächenhaftes Radfahren im ländlichen Raum

Bestandsanalyse

- 44% der klassifizierten Straßen im Kreis sind schwach belastet und haben Erschließungsfunktion. Hier sind keine Radwege erforderlich.
- Radwegebau kann auf die Straßen mit überörtlicher Funktion konzentriert werden.





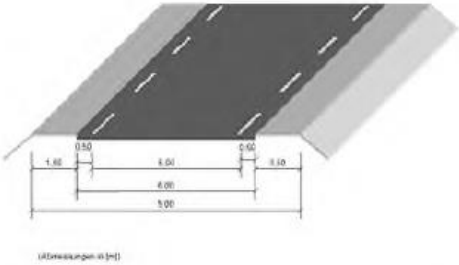
Handlungsempfehlung

- Tempo 70-Zonen außerorts einrichten (analog zu T 60-Zonen in den Niederlanden)
- Für Zonenregelung außerorts muss Verkehrsversuch in zwei oder drei Testzonen beantragt werden

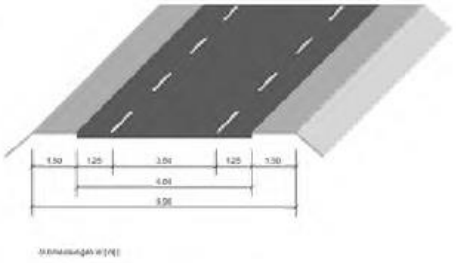


Ausprägung der ländlichen Erschließungsstraßen

- Typ EKL 4 mit geringer Netzbedeutung für den Radverkehr
- Entspricht RQ 9



- Typ EKL 4 mit großer Netzbedeutung für den Radverkehr
- „Flachlandlösung“, da in der Mitte fahren nur bei Sichtbeziehung entgegenkommender Kfz funktioniert



Vorschlag für einen bundesweiten Modellversuch, noch nicht veröffentlicht

Begründung

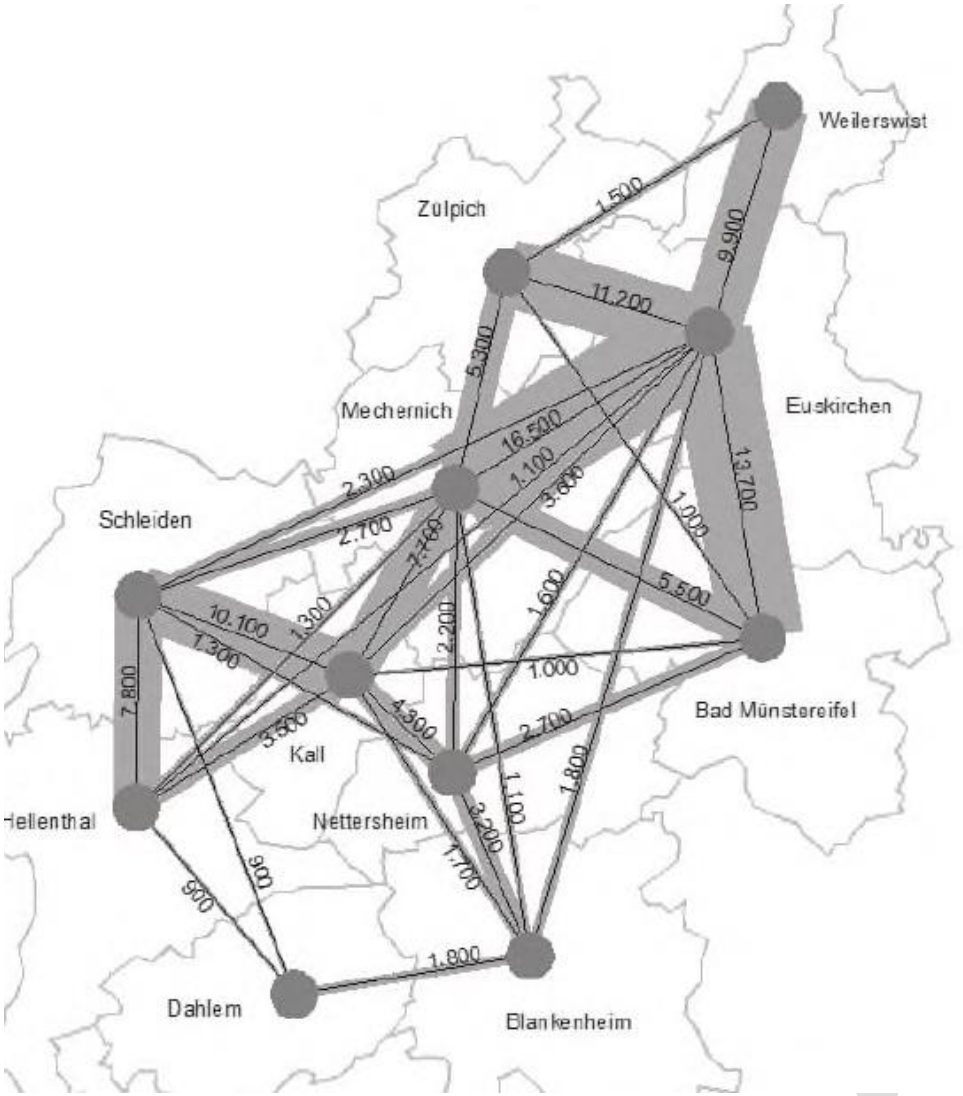
- Effizienter Mitteleinsatz
- Sicherheitsgewinne für Fuß- und Radverkehr
- Erhöhung der Verkehrssicherheit auch für Kfz-Fahrer
- Nach Einführungsphase einfach zu vermittelnde Regelung
- Geringer Beschilderungsaufwand
- Wenig Eingriffe in Natur und Landschaft, da gemeinsam genutzt statt neu gebaut wird.

Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

2. Radschnellweg, Radhauptnetz, ländliche Veloroute

Handlungsempfehlung

- Hierarchisierung des Radwegenetzes in (potenzielle) Radschnellwegeverbindungen, Radhautverbindungen und Grundnetz (ERA-Standard)
- Standards festlegen
- Potenziale ermitteln
- für ausgewählte Relationen Machbarkeitsstudien erstellen
- Im Hinblick auf Ausbau-standards, entstehende Kosten und Finanzierung auswerten
- Beschlussfassung



Begründung

- Radschnellverbindungen sind neues Element der Radverkehrsförderung, wird durch Bund und Land gefördert
- Bei Radschnellwegen übernimmt das Land die Baulast
- Machen Radfahren auf mittleren und längeren Strecken im Entfernungsbereich zwischen 5 und 20 km attraktiv
- Reisegeschwindigkeiten zwischen 20 und 25 km/h sollen erreicht werden
- Ist ein Beitrag zur Förderung der Elektromobilität (E-Bikes)
- Verlagerung von Kfz-Verkehr zwischen den Kommunen des Kreises: klimarelevant!

Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

3. Barrierefreie Infrastruktur

Handlungsempfehlung

Aufbauend auf den Erkenntnissen der Mobilitiätschecks konnte Handlungsbedarf für die Infrastrukturentwicklung in den Ortslagen festgestellt werden:

- **Geschwindigkeitssenkung** in den Ortseinfahrten und -durchfahrten
- Umgestaltung von **Ortsdurchfahrten**
- Umgestaltung von **dörflichen Erschließungsstraßen**
- Ordnung des **Kfz-Parkens**
- Einrichtung von **Querungshilfen**
- Schaffung **barrierefreier Zugänge zu den Bahnhöfen**
- Optimierte **Ausstattung von Bushaltestellen**
- **Busfahrerschulungen**

Handlungsempfehlung

- Standards für die **barrierefreie Gestaltung von Natursteinpflaster**
- Standards für **die barrierefreie Gestaltung von Gebäuden**
- **Barrierefreies Fußwegenetz** abseits des Kfz-Verkehrs
- Überprüfung des **Beleuchtungskonzeptes**





Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

4. Querungsstellen für den Fuß- und Radverkehr

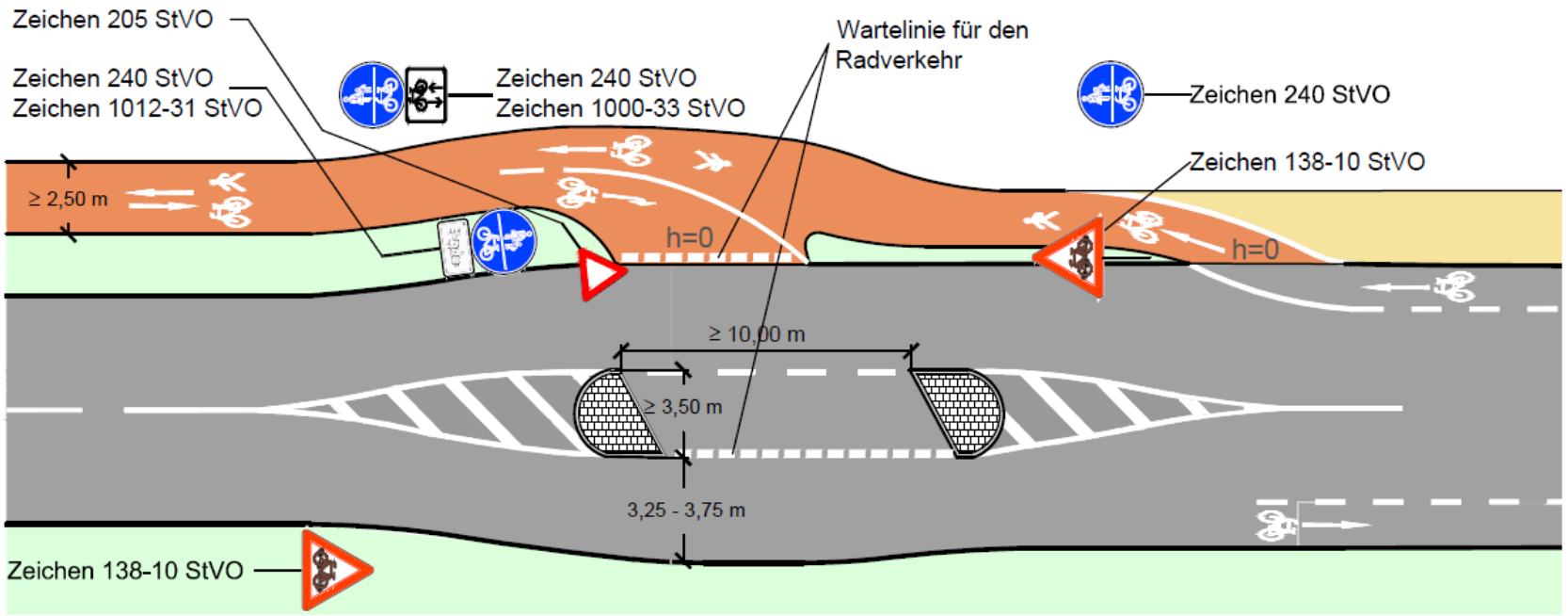
Begründung

- Unfälle mit getöteten und schwerverletzten Fußgängern und Radfahrern sind außerorts überproportional häufig
- Ausbau des touristischen Rad- und Wanderwegenetzes führt zu einem erheblichen Handlungsbedarf
- Auch an den Ortseingängen sind Querungshilfen für den sicheren Übergang von der Richtungs- in die Zweirichtungsführung notwendig



Handlungsempfehlung

- Quantifizierung und Typisierung der Außerorts-Querungsstellen
- Musterlösungen mit den Kommunen des Kreises abstimmen
- Handlungsprogramm auflegen



Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

5. Touristisches Mobilitätskonzept

Ziele

- **Gäste- und Besucherbefragung** bringt Erkenntnisse über:
  - das Mobilitätsverhalten
  - den Einzugsbereich
  - die Häufigkeit des Besuchs
  - Aktivitäten während des Besuchs
  - Anforderung an die Vor-Ort-Mobilität
  - Nutzung der GästeCard

- Aufbereitung der Ergebnisse im Hinblick auf ein **touristisches Mobilitätskonzept**

Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

6. Mieträder an Bahnhöfen

Ziele

Die Bahnkapazitäten lassen auf der Eifelstrecke an Wochenenden keine gesicherte **Fahrradmitnahme** zu.

- Ein Angebot an hochwertigen Mietfahrrädern und Pedelecs könnte die Engpässe beseitigen.
- Auch für **Übernachtungsgäste** wären Mieträder ein weiteres Angebot zu einer umweltfreundlichen Mobilität vor Ort.
- Im Alltags- und Pendlerverkehr könnte der **Nachtransport** über Mietfahrräder ermöglicht werden.

Handlungsempfehlungen

Ähnlich gelagerte Projekte werden zur Zeit als Pilotprojekt durchgeführt.
Der Kreis Euskirchen sollte prüfen, ob der kreiseigene Projektansatz als **Klimaschutzteilkonzept** gefördert werden kann.
Eine Machbarkeitsstudie sollte durchgeführt und evaluiert werden.

Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

7. Dorf-Pedelec, Dienst- und Leasingräder

Ziele

Das Pedelec kann auch bei bewegter Topografie und längeren Wegen den Durchbruch für mehr Radverkehr im Alltag bringen.

- Niederschwelligen Einstieg durch **kostengünstiges Mieten** oder Leasen ermöglichen.
- Gelegenheit zum **Ausprobieren** muss gegeben werden.

➢ Kreis und private Wirtschaft sollen als Schrittmacher fungieren.

Handlungsempfehlungen

- Prüfauftrag, ob ein Dorf-Pedelec-Angebot in Kooperation mit der Marketinginitiative Fahrradferienland erfolgen kann.
- Ausarbeitung eines Muster-Leasingvertrages in Zusammenarbeit mit interessierten Händlern
- Information der Firmen über das Projekt „Firmenrad“



Alternative zum Dienstwagen: Fast ein Viertel der Belegschaft der Miltenberger Firma Oswald Elektromotoren hat das Angebot ihres Chefs Johannes Oswald (vordere Reihe, Fünfter von links) angenommen und ein Jobrad geleast. Die 45 Umsteiger profitieren von einer Änderung des Steuergesetzes, sparen Geld und bleiben fit. Foto: privat

Hintergrund: So funktioniert Jobrad

Arbeitgeber und **Leasingfirma** schließen einen **Rahmenvertrag**, der Bestellablauf und Lieferbedingungen regelt.
Der Arbeitnehmer sucht sich sein Wunschmodell bei einem **registrierten Händler** seiner Wahl. Auf Initiative der Firma Oswald sind inzwischen drei Händler in Freudenberg, Miltenberg und Amorbach Vertragspartner der Leasingfirma geworden.
Es wird ein **Überlassungsvertrag zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer** geschlossen. Das Unternehmen kann sich an der Leasingrate beteiligen, muss aber nicht.

Dann kann das Fahrrad kann vom Arbeitnehmer gegen Identifizierung und Unterschrift abgeholt und nicht nur für den Weg zu Arbeit sondern auch für alle privaten Fahrten genutzt werden.
Die Mitarbeiter zahlen durch Einbehaltung der **Leasingrate vom Bruttolohn**. Der Arbeitgeber zahlt die Leasingrate an die Leasingfirma.
Nach **drei Jahren Vertragslaufzeit** können die Räder übernommen werden. In Durchschnitt liegt der Restkaufwert bei etwa zehn Prozent des ursprünglichen Preises. (kü)

Handlungsschwerpunkte zur Nahmobilität

8. Öffentlichkeitsarbeit zur Nahmobilität im Alltagsverkehr

Ziele

Öffentlichkeitsarbeit muss im **Zusammenspiel zwischen Kreis, Kommunen und weiteren Akteuren** erfolgen.

➢ Maßnahmen sind zu bündeln und nachhaltig zu planen.

Handlungsempfehlungen

- Platzierung der Nahmobilität im Alltagsverkehr auf den Websites der Kommunen
- Zielgruppenarbeit
- Medienarbeit
- Give-aways

➢ Konzept und Projekte mit Unterstützung einer **professionellen Werbeagentur** erarbeiten
➢ mit Wirtschaftsförderung, Klimaschutz- und Demografiebeauftragten erstellen

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!