



Stadt Zülzich

Mobilitätskonzept zum

Bebauungsplan Nr. 11/71 Zülzich „Seeterrassen“



**AB Stadtverkehr - Büro für Stadtverkehrsplanung
A. Blase**

Stadt Zülpich

Mobilitätskonzept zum Bebauungsplan Nr. 11/71 Zülpich „Seeterrassen“

Auftraggeber:	Stadt Zülpich, Geschäftsbereich 4
Auftragnehmer:	AB Stadtverkehr. Büro für Stadtverkehrsplanung. Inhaber Arne Blase Uhlstraße 20a 53332 Bornheim Telefon 02227 – 932 11 90 E-Mail bonn@ab-stadtverkehr.de Homepage www.ab-stadtverkehr.de
Bearbeitung:	Dipl.-Geogr. Arne Blase
Stand:	04.04.2022

INHALT

1	Aufgabenstellung und Ziele	1
2	Vorgehensweise	3
3	Bestandsanalyse zum Mobilitätsangebot und zu Erreichbarkeiten	4
3.1	Verkehrsverhalten	4
3.2	Fußverkehr	8
3.3	Radverkehr	8
3.4	Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr	11
3.5	Verträglichkeit im Straßennetz	12
3.6	Intermodale und multimodale Verkehrsangebote	13
3.7	E-Mobilität	13
3.8	Zusammenfassung der Bestandssituation	14
4	Handlungsfelder und empfohlene Maßnahmen	15
4.1	Maßnahmen Fußverkehr / verträglicher Straßenraum	15
4.2	Radverkehr	20
4.3	Öffentlicher Verkehr	25
4.4	Kfz-/Pkw-Verkehr	26
4.5	Intermodale und multimodale Verkehre	29
4.6	Kommunikative Maßnahmen des Mobilitätsmanagements	30
4.7	Betriebliches Mobilitätsmanagement	30

1 Aufgabenstellung und Ziele

Die Ziele des Klimaschutzes bedingen auch Änderungen im Verkehrsbereich, politisches Ziel ist eine Verkehrswende mit der Klimaneutralität des Verkehrs. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn eine Mobilitätswende mit einer Energiewende im Verkehr einhergeht.

Mit Mobilitätswende wird nicht das Streben nach weniger Mobilität verstanden, sondern das Streben nach einer höheren bzw. anderen Qualität von Mobilität. Mithilfe von Digitalisierung und Informations- und Kommunikationstechnologien ergeben sich bei den Menschen Verhaltensstrukturen, die mit weniger Verkehr verbunden und multimodal ausgerichtet sind. Durch elektronische Kommunikation und durch die Vernetzung verschiedener Verkehrsträger können Wege verkürzt oder ersetzt werden. Stimmen die Rahmenbedingungen, dann wird die Änderung von Gewohnheiten zu einem gefühlten Gewinn. Die effiziente Gestaltung der eigenen Mobilität vermag Wege auf umweltverträgliche Verkehrsmittel zu verlagern, zu bündeln und so Verkehrsaufwände zu verringern. So entsteht eine neue, multimodale Mobilität, die wie nebenbei auch den Erfordernissen des Klimaschutzes gerecht wird.

Die Energiewende im Verkehr ist vor allem eine technische Herausforderung. Ziel der Energiewende ist der Einsatz klimaneutraler Antriebsenergien, die in motorisierten Fahrzeugen effizient und sparsam eingesetzt werden.

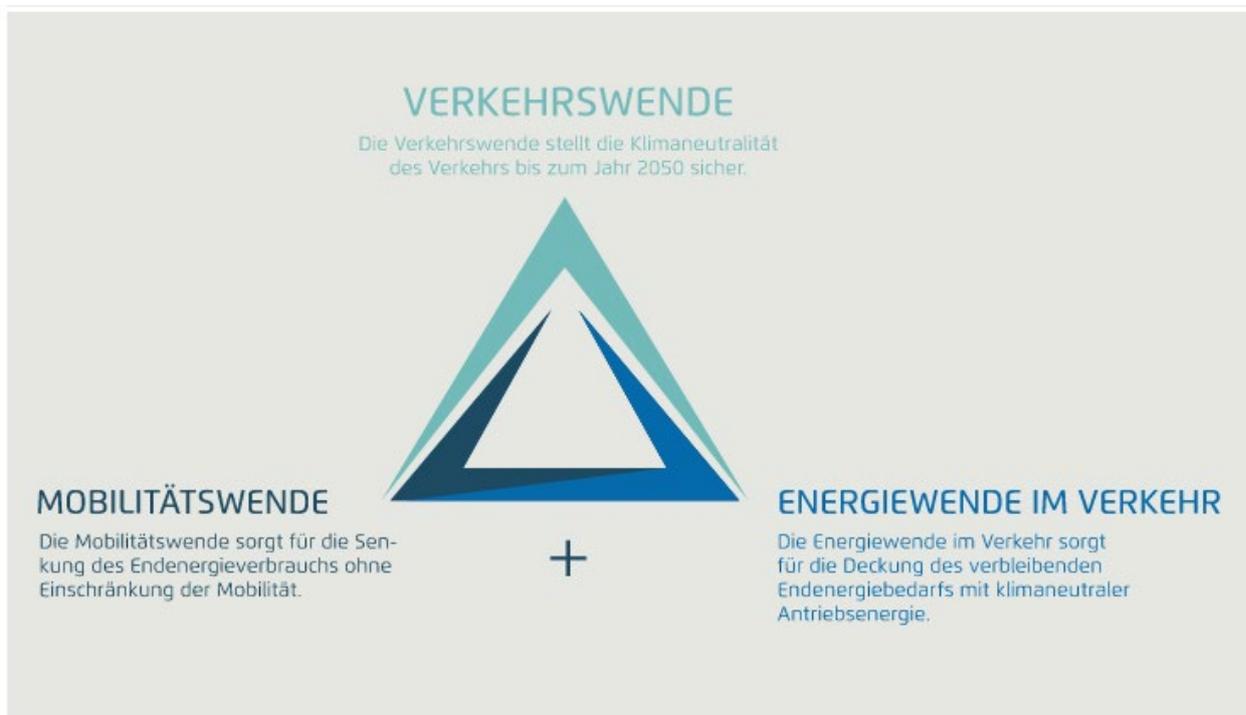


Bild 1-1: Geometrie der Verkehrswende

(Quelle: <https://www.agora-verkehrswende.de/12-thesen/die-verkehrswende-gelingt-mit-der-mobilitaetswende-und-der-energiewende-im-verkehr/>)

Neben dem Ziel einer Klimaneutralität hat eine Verkehrswende auch Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen in der eigenen Stadt und konkret im eigenen Wohnumfeld, indem die negativen Auswirkungen eines zu starken Kraftfahrzeugverkehrs reduziert werden sollen. Die Ziele bestehen auch darin, die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes aufrecht zu erhalten, um notwendige Wirtschafts- und Privatverkehre zeitverlustfrei zu ermöglichen und die Wohn- und Aufenthaltsqualität einer Stadt zu steigern, um attraktiv für neue Einwohner:innen und Gewerbetreibende bzw. Arbeitnemer:innen zu bleiben.

Ein Mobilitätskonzept soll diese Ziele verfolgen und dazu beitragen, dass durch eine zukünftige Bebauung möglichst wenig störender Kfz-Verkehr induziert wird und optimale Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Mobilität geschaffen werden.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts sollten sich an den Leitprinzipien einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung orientieren:

- **Verkehrsvermeidung** Reduktion von Wegedistanzen und von substituierbaren Wegen
- **Verkehrsverlagerung** verstärkte Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum Kraftfahrzeug wie Füße, Fahrräder oder öffentliche Verkehrsmittel
- **Verträgliche Abwicklung des notwendigen Kfz-Verkehrs** erhöhte Sicherheit, weniger lokal auftretende Immissionen

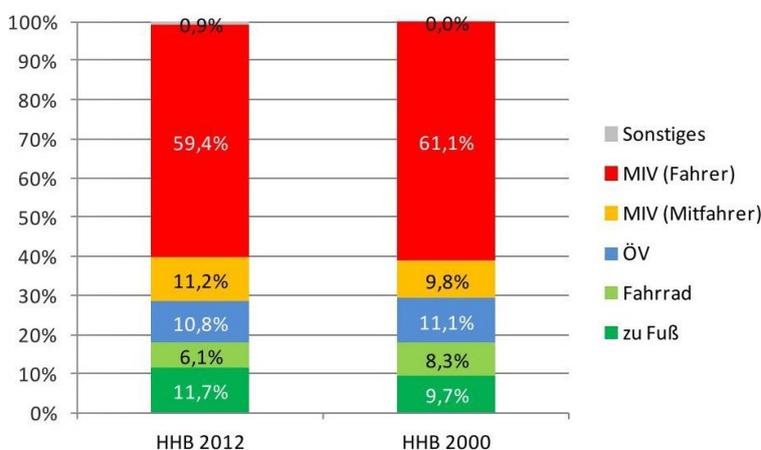
Wichtige zugehörige Handlungsfelder bestehen beispielhaft in der Förderung inter- und multimodaler Verkehre und der Nahmobilität, wobei neben infrastrukturellen Maßnahmen auch organisatorische Maßnahmen aus dem Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements notwendig sind.

Die Umsetzung von grundsätzlich vorstellbaren Maßnahmen ist immer auch in Abhängigkeit von der Größe des Entwicklungsgebiets und der Akteurszuständigkeit zu sehen. Das Leitprinzip „Verkehrsvermeidung“ lässt sich nur durch Nutzungsmischung mit kurzen Wegen zwischen Wohnen und Einkauf, Arbeit, Bildungseinrichtungen etc. oder durch betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. Homeoffice) erreichen. Beim betrieblichen Mobilitätsmanagement sind die Hauptakteure in diesem Fall einzelne Unternehmen, in denen die zukünftigen Bewohner:innen arbeiten.

3 Bestandsanalyse zum Mobilitätsangebot und zu Erreichbarkeiten

3.1 Verkehrsverhalten

Nach der letzten Haushaltsbefragung zur Mobilität des Kreises Euskirchen werden in Zülpich rund 72% aller Wege mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) als Fahrer:in (F) oder Mitfahrer:in (M) zurückgelegt. Gegenüber dem Jahr 2000 hat dieser Anteil leicht um -1,8% abgenommen. Zwar gab es in diesem Zeitraum eine noch größere Abnahme bei der Durchführung eigener Kfz-Fahrten, dies wurde jedoch durch verstärkte Hol- und Bringfahrten („Chauffeursdienste“) beinahe ausgeglichen.



Kommune	Jahr	zu Fuß	Fahrrad	ÖV	MIV-M	MIV-F	sonstiges
Zülpich	2012	11,4%	7,2%	7,6%	11,7%	60,5%	1,7%
	2000	8,3%	10,6%	9,5%	9,2%	64,8%	0,0%
	Veränder.	+3,1%	-3,4%	-1,9%	+2,4%	-4,2%	+1,7%

Bild 3-1: Modal Split (Anteil Wege) in den Jahren 2012 und 2000 im Kreis Euskirchen (oben) und in Zülpich (Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012)

Der Wegeanteil zu Fuß und mit dem Rad ist mit 11,4% bzw. 7,2% relativ gering. Auch hier wurde zwischen den Jahren 2000 und 2012 die Zunahme bei den Fußwegen durch die Abnahme bei den Wegen per Rad ausgeglichen.

Die mittlere Wegelänge betrug 11,9km im Jahr 2012 in Zülpich (Kreis Euskirchen: 13,8km). Aus dem Diagramm ist abzulesen, dass ca. 50% aller Wege der Zülpicher Bevölkerung in einer Entfernungsklasse von bis zu 5km liegen, also in einer klassischen Radverkehrsentsfernung. In den Entfernungsklassen heutiger „Pedelec-Entfernungen“ zwischen 10-20km liegen immerhin 70-85% aller durchgeführten Wege.

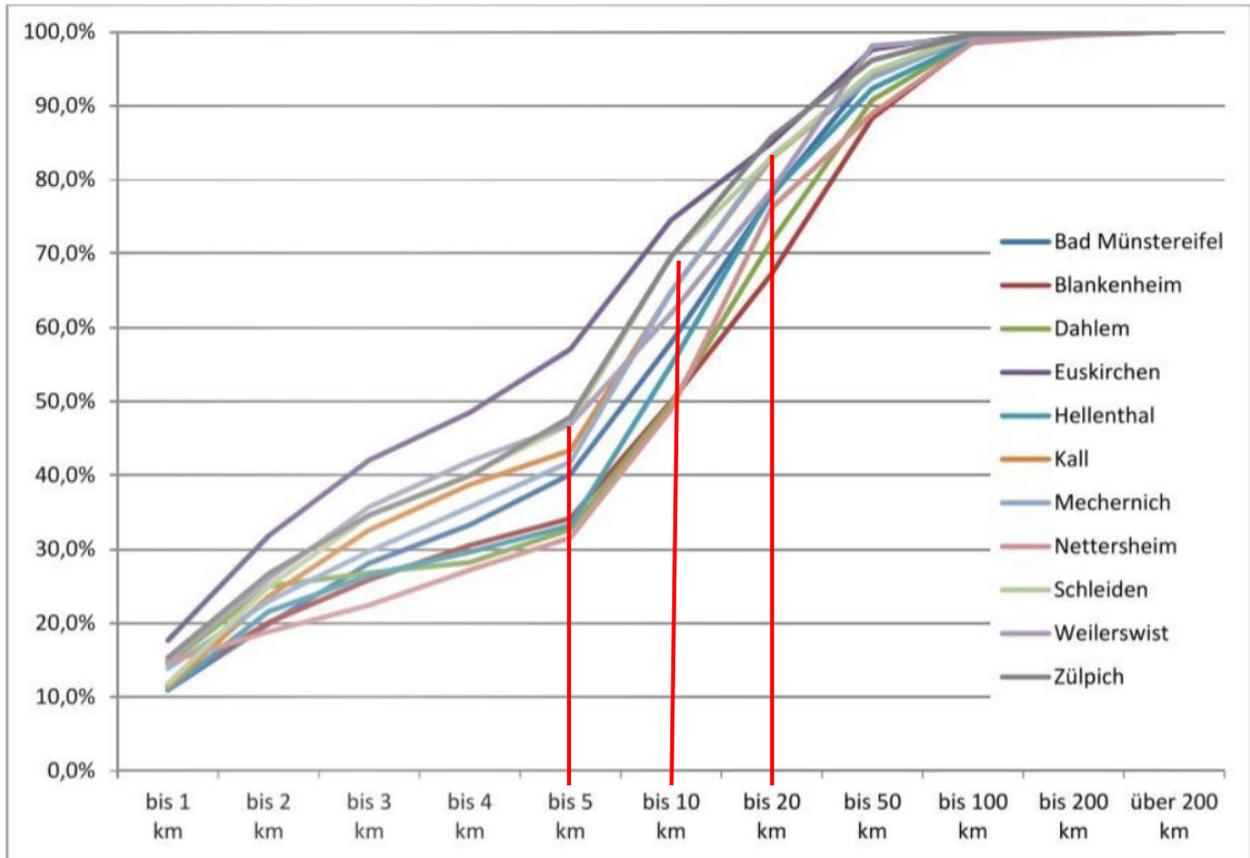


Bild 3-2: Wegelänge bei den Wegen im Jahr 2012 im Kreis Euskirchen
 (Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012)

Die damalige Befragung ergab auch, dass der Binnenverkehrsanteil von Zülpich 43% beträgt. 57% der Wege stehen also in Verflechtung zu Zielen außerhalb von Zülpich. Die deutliche Hauptverflechtung nach außerhalb besteht zur Stadt Euskirchen mit rund 11.165 Wegen. Danach folgt die Verflechtung nach Mechernich mit rund 5.282 Wegen. Erst danach folgen Verflechtungen nach Köln, Weilerswist und Erftstadt. Alle anderen Verflechtungen besitzen bezogen auf die Anzahl der Wege eine geringere Bedeutung.

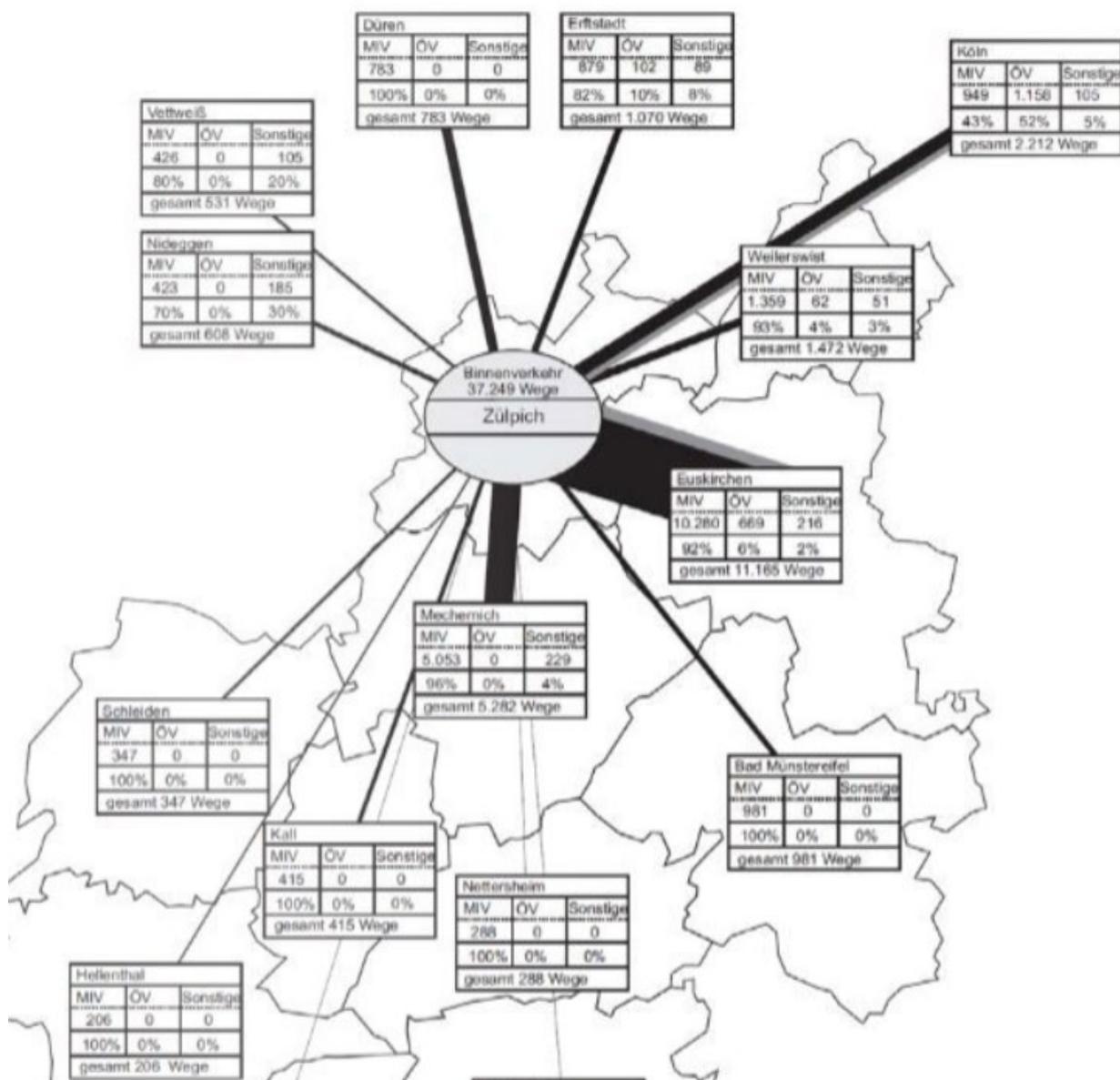


Bild 3-3: Verkehrsverflechtung der Wege im Jahr 2012 von Zülpich
(Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012)

Der Pkw-Besatz pro Haushalt ist in Zülpich relativ hoch. Lediglich 5% der Haushalte besitzen keinen Pkw, 58% der Haushalte besitzen sogar mehr als einen Pkw. Im Mittel stehen pro Haushalt 1,68 Pkw zur Verfügung.

Dagegen besaßen im Jahr 2012 immerhin 29% der Haushalte kein Fahrrad, dies ist im bundesweiten Vergleich ein sehr hoher Wert. Da manche Haushalte jedoch deutlich mehr als ein Fahrrad besitzen, gibt es im statistischen Mittel 2,0 Räder pro Haushalt in Zülpich.

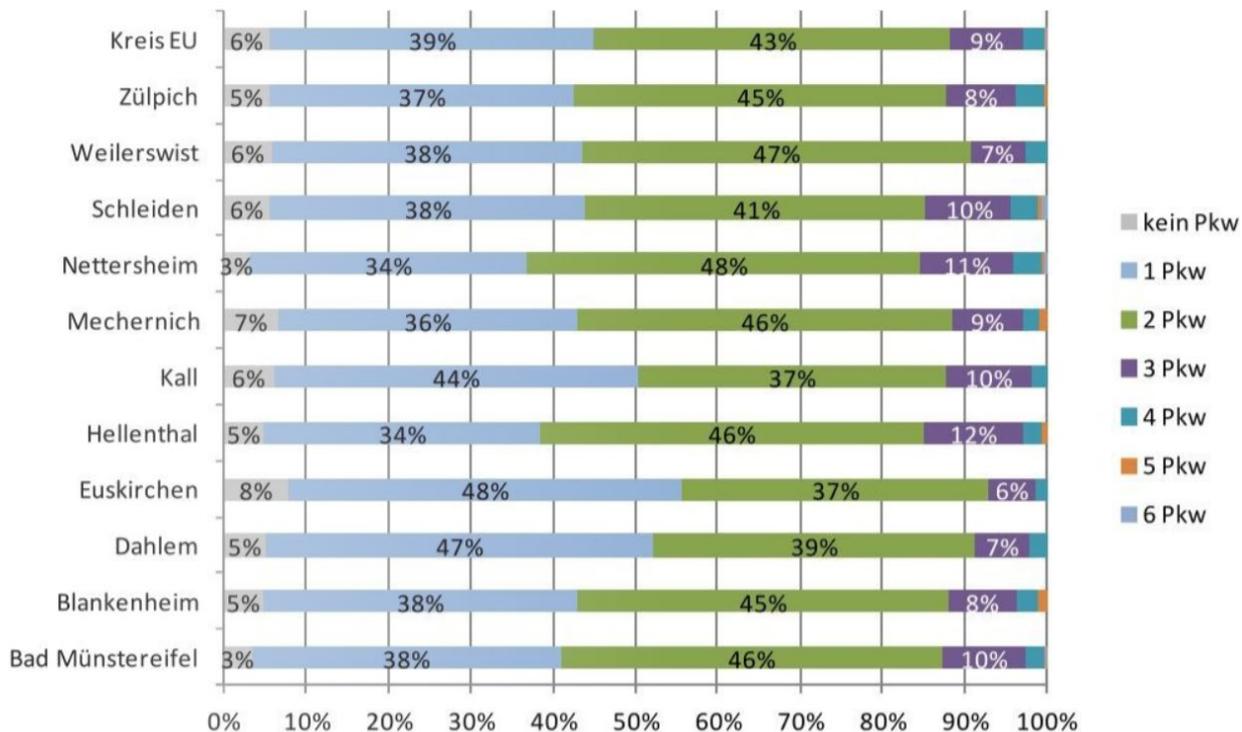


Bild 3-4: Anzahl Autos im Haushalt im Jahr 2012 im Kreis Euskirchen
 (Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012)

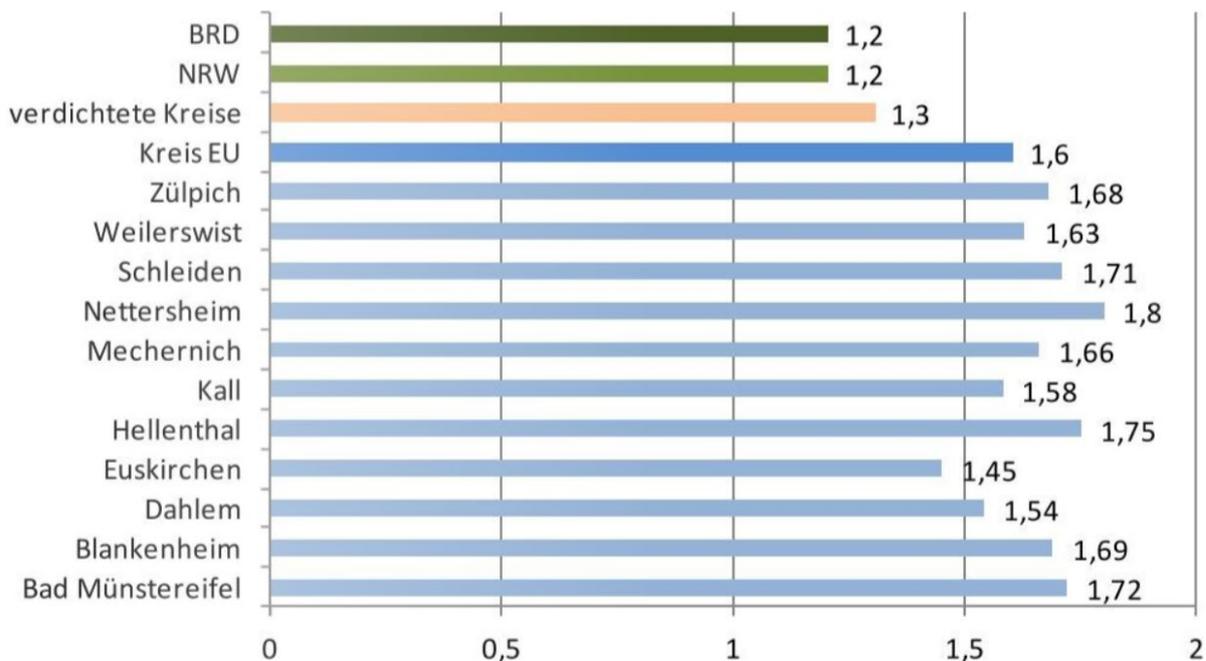
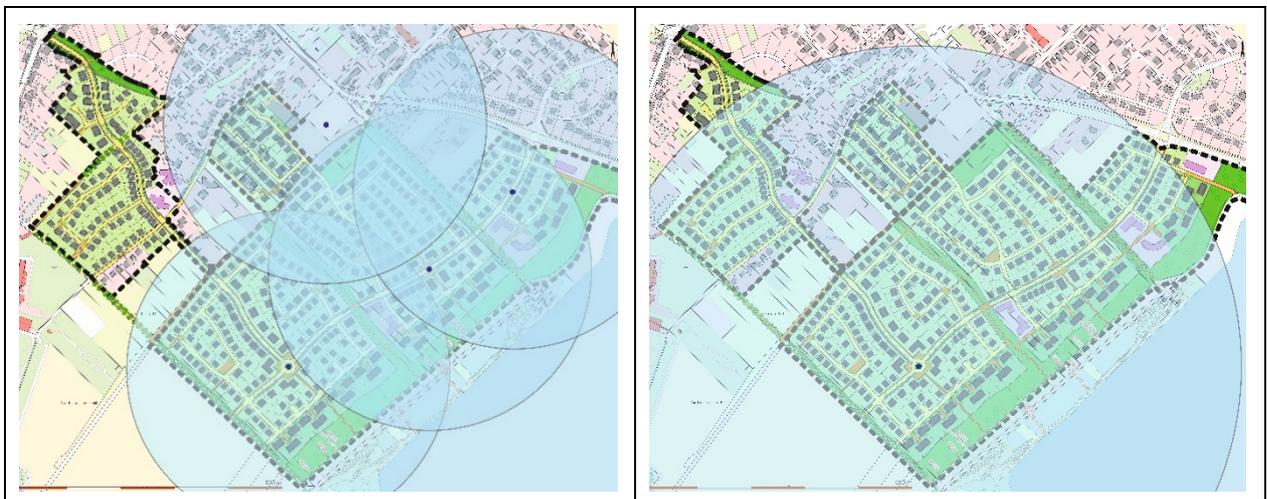


Bild 3-5: Anzahl Autos im Mittel pro Haushalt im Jahr 2012 im Kreis Euskirchen
 (Quelle: Haushaltsbefragung zur Mobilität im Kreis Euskirchen 2012)

3.2 Fußverkehr

Aufgrund der Gebietsgröße sind in einer Fußwegeentfernung von rund 300m – dies entspricht einer Gehzeit von ca. 5 Minuten - insbesondere Ziele innerhalb des Gebiets bzw. der Teilgebiete (vgl. Bild 2-1) erreichbar. Lediglich aus dem nördlichen Bereich des Teilgebiets Seeterrassen II kann das nächste Nahversorgungszentrum an der Ecke Bonner Straße / Säulenhainbuchenallee ebenfalls in einer Gehentfernung von nur fünf Minuten erreicht werden. Die zukünftigen Bewohner:innen aus den weiteren Teilgebieten benötigen hierzu jedoch auch nur maximal zehn Gehminuten ($\leq 600\text{m}$). Die Nahversorgung liegt somit für das Gesamtgebiet noch in einer fußläufigen Entfernung. Alle weiteren bedeutenden Ziele wie beispielsweise die Altstadt, das Schulzentrum oder die Gewerbegebiete liegen in größerer Entfernung, für die längere Fußwege einzuplanen wären.

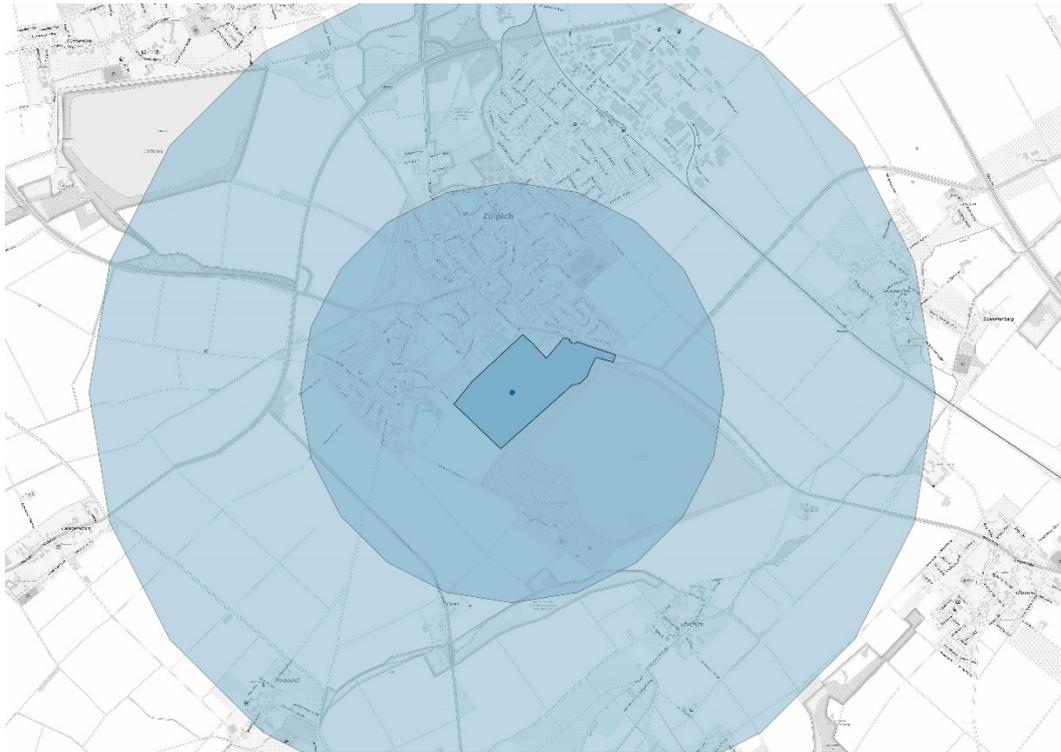


**Bild 3-6: 300-Meter-Isochronen (links) und 600-Meter-Isochrone der Erreichbarkeit zu Fuß
(Lageplan: Stadt Zülpich)**

Besonders wichtig zur Fußverkehrsförderung ist auch die kleinräumige Durchlässigkeit des Gebiets über ein dichtes Fußwegenetz. Mit dem aktuell vorliegenden Lageplan ist diese Voraussetzung erfüllt, da die Straßen- und Wegestruktur vorhandene Anbindungen an die Nachbarbereiche aufnimmt und damit kurze Wege über ein selbständig geführtes Wegenetz ermöglicht (vgl. Bild 3-8).

3.3 Radverkehr

Mit dem Fahrrad sind ausgehend vom Bebauungsplangebiet (mittig) weitere wichtige Ziele wie die Altstadt und das Schulzentrum innerhalb von fünf Minuten erreichbar (ca. 1.250m bei 15km/h). In einem zehn Minuten Radius liegen dann noch der Bahnhof und das Gewerbegebiet Nord in Zülpich. Mit der schnellen Erreichbarkeit des Bahnhofs besteht somit auch eine gute Verknüpfungsmöglichkeit zur Bahn zum Erreichen regionaler Ziele.



**Bild 3-7: 1.250-Meter und 2.500-Meter-Isochrone der Erreichbarkeit mit dem Fahrrad
(Karte: ©Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, TopPlus_Open)**

Das Gebiet weist eine Radverkehrserschließung nach niederländischem Vorbild auf. Alle Erschließungsstraßen können rückwärtig über ein selbständig geführtes Wegenetz für den Rad- und Fußverkehr erreicht werden.

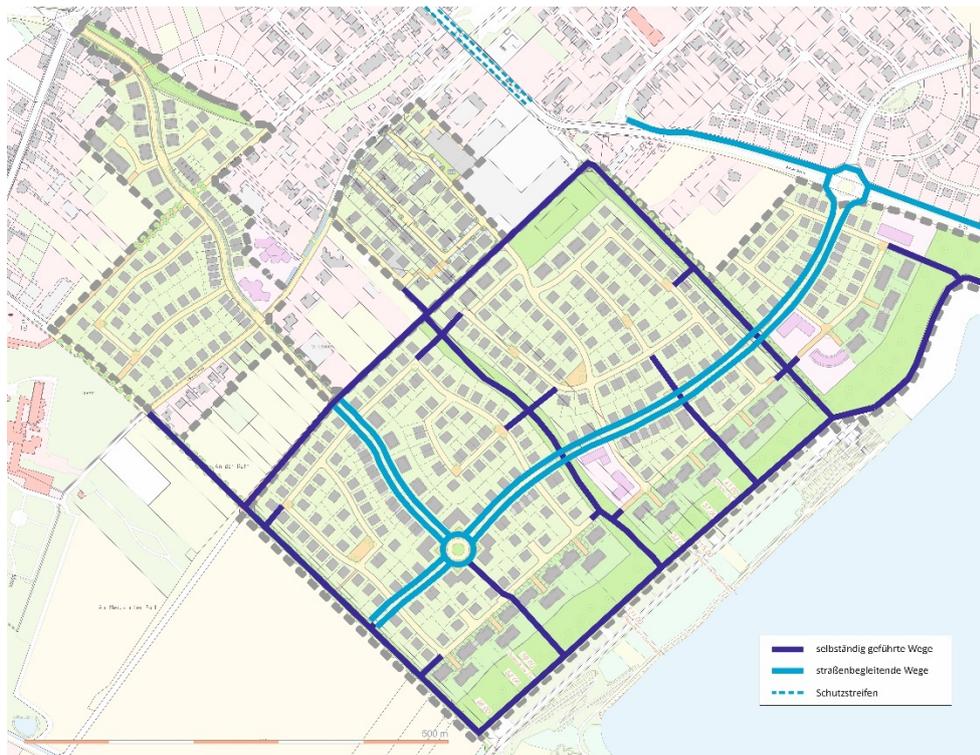
Die Haupteerschließungsstraße (Sammelstraße) wird – nach der Prognose im Verkehrsgutachten - zukünftig eine Verkehrsbelastung von rund 1.650 bis 4.150 Kfz/Tag aufweisen. Zur Vorauswahl einer Führungsform für den Radverkehr werden, nach den ERA¹, Straßen Belastungsbereichen zugeordnet. Die Sammelstraße ist demnach dem Belastungsbereich I zuzuordnen, falls eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet wird. In den etwas stärker belasteten Straßenabschnitten würde die Straße bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Grenzbereich zum Belastungsbereich II liegen. Bei solchen Rahmenbedingungen wird beispielsweise die Markierung von Schutzstreifen oder eine duale Führung (wahlfreie Nutzung von Seitenraum oder Fahrbahn) empfohlen.

Die Planungen sehen eine duale Führung vor, um weniger geübten Radfahrenden ebenfalls ein Führungsangebot zu unterbreiten. Beidseitig 3m breite gemeinsame Geh- und Radwege (ohne Benutzungspflicht) ermöglichen das Befahren des Seitenraums für diese Zielgruppe. Zudem kann für geübte Radfahrende, die zügig vorankommen wollen, die Fahrbahn benutzt werden. Zur vorsorglichen Reduzierung möglicher Konflikte sollte im Zuge der Sammelstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet

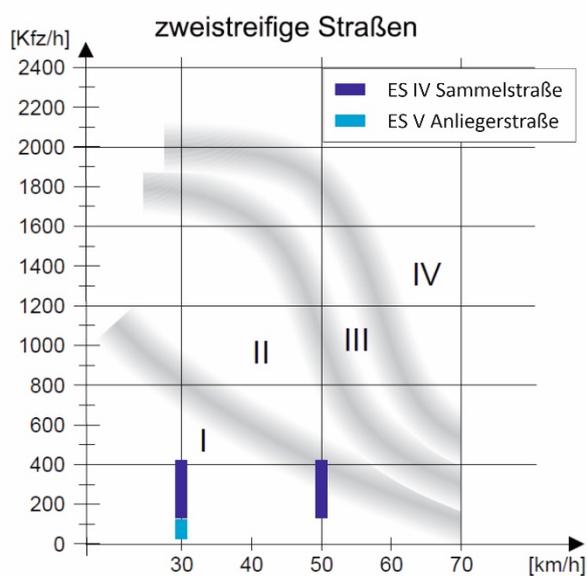
¹ ERA: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (Hrsg. FGSV 2010). In den ERA werden zur Vorauswahl von Führungsformen für den Radverkehr Straßen-Belastungsklassen nach Kfz-Verkehrsstärke und zulässiger Höchstgeschwindigkeit definiert.

werden. Bei Anordnung einer Tempo 30-Zone sollte, aufgrund des Buslinienverkehrs, der Straße zwingend Vorrang an Knotenpunkten über Verkehrszeichen Z 301 „Vorfahrt“ eingeräumt werden.

Das Nebenstraßennetz soll als Tempo 30-Zone angeordnet werden. Entlang dieser Abschnitte kann der Radverkehr auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr „mitschwimmen“. Dies ist nach technischem Regelwerk auch so vorgesehen.



**Bild 3-8: Geplantes Wegenetz für den Rad- und Fußverkehr
(Lageplan: Stadt Zülpich)**



Belastungsbereich I

Mischverkehr mit Kfz

Belastungsbereich II

- Schutzstreifen
- Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht
- weitere duale Führungsformen

Bild 3-9: Belastungsbereiche nach den ERA 2010 mit Kennzeichnung der prognostizierten Belastung im Zuge der Sammel- und Anliegerstraßen in den „Seeterrassen“ (ERA 2010)

3.4 Erreichbarkeiten im Öffentlichen Verkehr

Der Bahnhof Zülpich an der Strecke der Eifel-Bördebahn zwischen Düren und Euskirchen stellt eine wichtige Schienenverbindung in Richtung Aachen, Köln und Bonn dar. Der Bahnhof ist per Rad in weniger als zehn Minuten vom Plangebiet zu erreichen (vgl. Bild 3-7).

Für die Erreichbarkeit mit dem Bus ist derzeit die Anlage von drei Haltestellen geplant. Das gesamte Gebiet der „Seeterrassen“ liegt somit innerhalb eines 300m-Erreichbarkeitsradius der Haltestellenstandorte. Zudem wird der südliche Bereich des Gebiets „Römertärten“ an den Busverkehr angebunden.

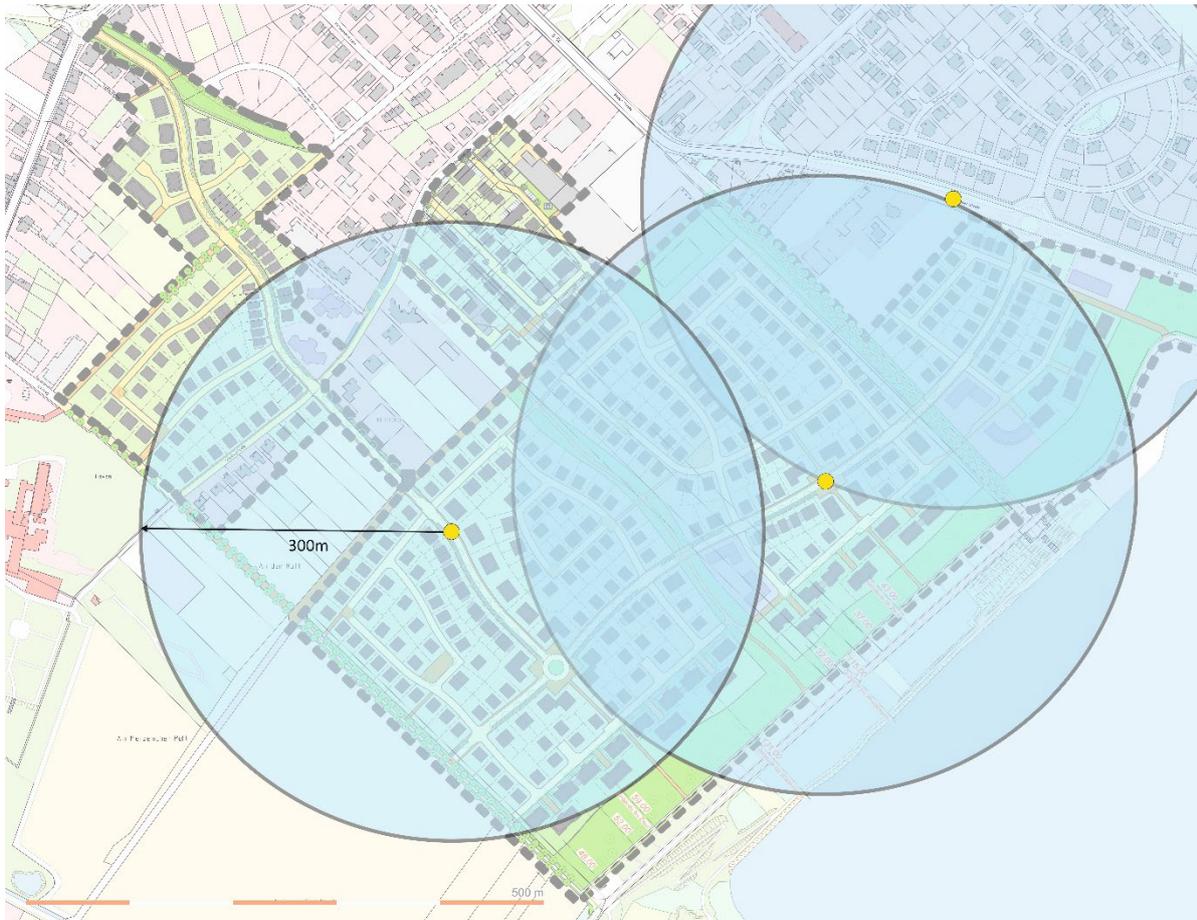


Bild 3-10: 300-Meter-Isokronen der Erreichbarkeit von den bislang geplanten Bushaltestellen-Standorten zu Fuß (Lageplan: Stadt Zülpich)

3.5 Verträglichkeit im Straßennetz

Ein gewünschtes Verkehrsverhalten hin zu einer stärkeren Nutzung der eigenen Füße oder des Fahrrads erfordert hohe Verträglichkeiten zwischen Kfz-Verkehr auf der einen Seite und Fuß- und Radverkehr auf der anderen Seite. Mit der baulichen Ausgestaltung und der betrieblichen Regelung können die objektive Sicherheit (Unfälle, Konflikte) und die wahrgenommene, subjektive Sicherheit gesteuert werden.

Im Lageplan sind einige Stellen gekennzeichnet, für die eine bauliche Ausgestaltung vorgesehen ist, die eine verkehrsberuhigende Wirkung entfalten soll. Dies betrifft insbesondere Übergänge von selbständig geführten Wegen in das Nebenstraßennetz, Querungen von Straßen und die Bereiche unmittelbar vor den Kindertagesstätten.



Bild 3-11: Baulich vorgesehene Verkehrsberuhigung im Plangebiet (Ausschnitt Lageplan: Stadt Zülpich)

Mit der vorgesehenen Anordnung von Tempo 30-Zonen im Nebenstraßennetz sind gute Voraussetzungen zur Verkehrsberuhigung gegeben.

Im Zuge der HAUPTerschließung soll die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gelten. Unterbrochen durch kurze Abschnitte im Bereich der Kitas, aufgrund der dort erhöhten Gefahrenlage, sollen hier reduzierte Streckengeschwindigkeiten von 30 km/h angeordnet werden.

Bislang ist nicht vorgesehen, die Ortstafel zu verlagern. Daher gilt der Straßenabschnitt der B 56 auf Höhe des neuen Wohngebiets weiterhin als Außerortsstraße, für die eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h gilt. Aufgrund der zu erwartenden Querungen von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen stellt dies eine Unverträglichkeit dar, die zu schweren Konflikten führen kann.

3.6 Intermodale und multimodale Verkehrsangebote

In Zülpich und der Region gibt es mit dem Eifel e-Bike ein flächendeckendes und 24/7-verfügbares E-Bike-Verleihsystem. In der Kernstadt von Zülpich gibt es bislang vier Stationen.

Ein Carsharing-Angebot besteht bislang nicht.

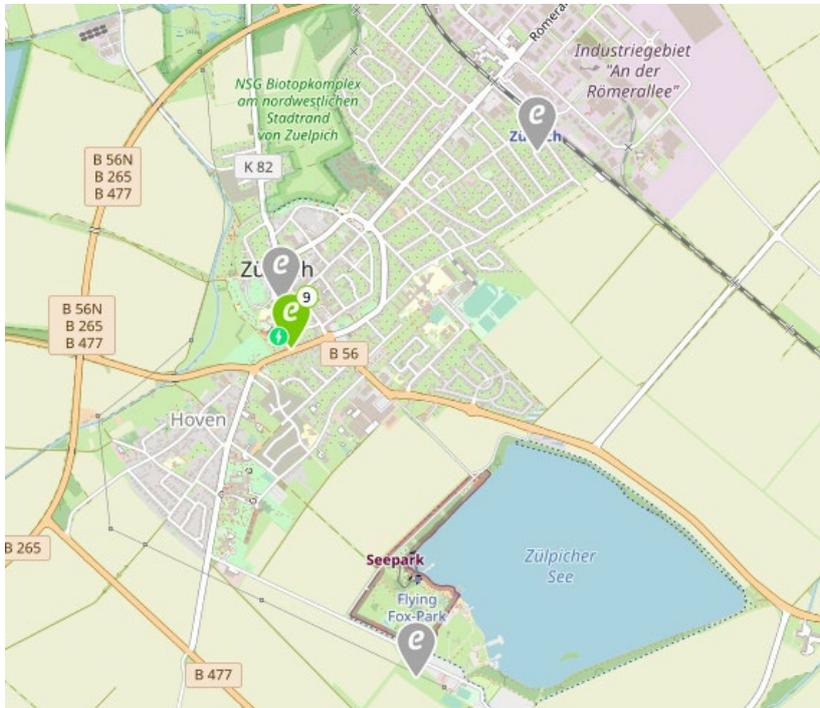


Bild 3-12: Eifel e-Bike-Stationen in Zülpich

(Karte: www.nextbike.de/de/eifel-ebike/)

3.7 E-Mobilität

Innerhalb des Gebiets ist bislang vorgesehen, dass eine Schnellladesäule mit zwei Ladepunkten (ca. 75-150kW Leistung) in einem Wohnquartier eingerichtet werden soll. Diese Ladesäule soll vor allem Besucher:innen der zukünftigen Bewohnerschaft diene, die ggf. darauf angewiesen sind, ihr Fahrzeug mithilfe von viel Leistung über eine kurze Zeit aufzuladen.

Für das Urbane Gebiet werden in den Tiefgaragen mehrere Ladeplätze für E-Pkw vorgesehen. Die oberirdischen Stellplätze können von späteren Investoren mit privaten Ladesäulen (11-22kW Leistung) ausgestattet werden, die dann den (Geschäfts-) Kunden oder Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt werden können.

Ergänzt wird dieses Angebot von den bereits vorhandenen e-Lademöglichkeiten in Zülpich. Derzeit gibt es im Bereich der Kernstadt von Zülpich fünf öffentlich nutzbare Ladesäulen für E-Fahrzeuge.

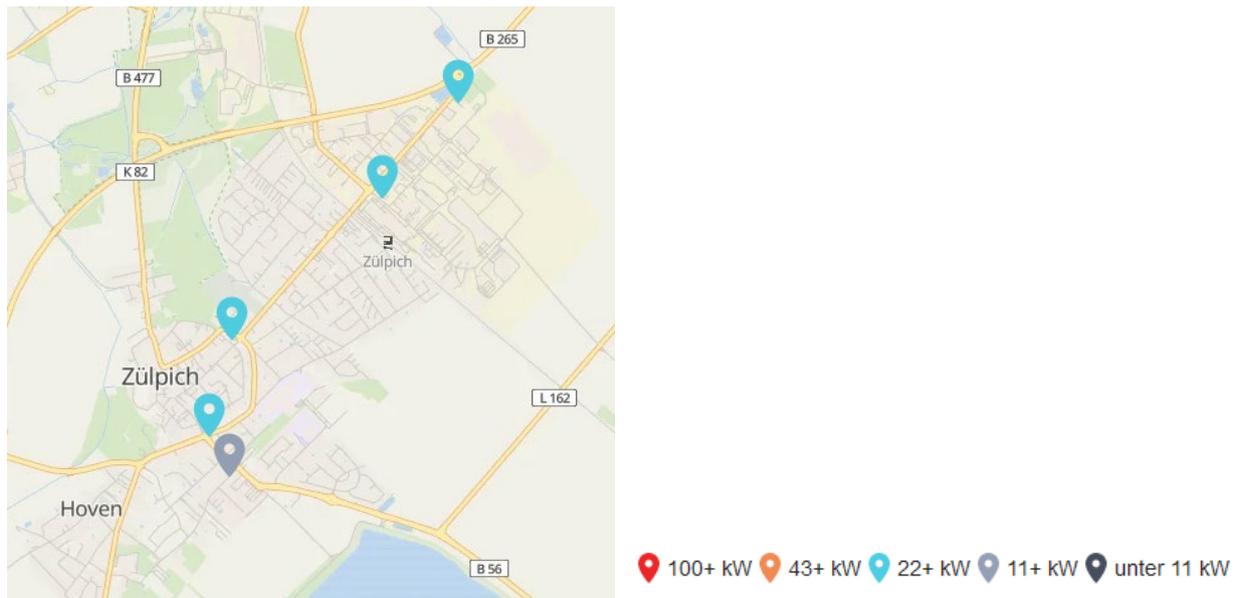


Bild 3-13: Öffentlich nutzbare e-Ladestationen in Zülpich

(Karte: www.goingelectric.de/stromtankstellen/Deutschland/Zuelpich/)

3.8 Zusammenfassung der Bestandssituation

Die räumliche Lage des zukünftigen Wohngebiets bietet gute Voraussetzungen, dass die zukünftigen Bewohner:innen verstärkt ihre Wege zu Fuß, mit dem Rad oder dem Öffentlichen Verkehr zurücklegen werden. Auch die relativ hohen Binnenverkehrsanteile von Zülpich, die starke regionale Verkehrsverflechtung ins räumlich nahe gelegene Euskirchen und die hohen Wegeanteile von Wegen bis 5km sprechen hierfür.

Besonders hervorzuheben ist das Netz aus selbständig geführten Wegen, über das alle Straßen innerhalb des Gebiets erreicht werden können und somit gute Fuß- und insbesondere auch Radverkehrsvoraussetzungen bietet. Besonderer Wert sollte auf die weiterführende Anbindung dieses Netzes an das übrige Straßen- und Wegenetz gelegt werden. Insbesondere die leichte und sichere Überquerbarkeit der B 56 sowie die bessere Verträglichkeit der Fahrbahnführung des Radverkehrs, die in der Regel nur über eine Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten zu erreichen sein wird, sollten angestrebt werden.

Mit dem Bikesharing-System Eifel e-Bike besteht ein erster Ansatz zum Einstieg in ein Angebot von multi-modalen und intermodalen Verkehrssystemen, das möglichst zukünftig um ein Carsharing-System erweitert werden sollte.

4 Handlungsfelder und empfohlene Maßnahmen

Mögliche Handlungsfelder lassen sich für die einzelnen, unterschiedlichen Verkehrsmittel identifizieren, aber auch für die Förderung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln (Intermodalität) sowie die nach dem Wegezweck angepasste Nutzung eines Verkehrsmittels (Multimodalität). Flexibel nutzbare Angebote unterschiedlicher Verkehrsmittel und der weitere Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur sowie entlang wichtiger Verbindungen versprechen eine hohe Wirksamkeit für die Zielerreichung einer stärkeren Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds.

Wenn alternative Verkehrsmittel zum Kraftfahrzeug durch eine Angebotsverbesserung (pull-Maßnahmen) gefördert werden sollen, dann ist es in der Regel erforderlich, dass restriktive Kapazitätsbegrenzungen des Kfz-Verkehrs (push-Maßnahmen) ergriffen werden. Eine parallele Förderung des Kfz-Verkehrs hat meist nicht die gewünschte Wirkung und führt eher dazu,

- dass ein durch Umstieg auf alternative Verkehrsmittel frei gewordener Pkw von anderen Haushaltsmitgliedern benutzt wird,
- dass durch Verlagerungserfolge Kapazitäten im motorisierten Straßenverkehr (Parkplätze, etc.) frei werden. Durch den Abbau von Widerständen werden dann andere Personen animiert, ein Kraftfahrzeug zu benutzen.

4.1 Maßnahmen Fußverkehr / verträglicher Straßenraum

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollen zur Förderung des Fußverkehrs beitragen. Hauptziele sind eine hohe Aufenthaltsqualität, eine sichere und komfortable Infrastruktur sowie die verstärkte Berücksichtigung der Bedürfnisse von älteren und jüngeren Menschen.

Handlungsfeld A: Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes
Eine gute Fuß- und Radverkehrswegeinfrastruktur ist die Grundvoraussetzung für das Gehen und Radfahren.

A.1 Selbständig geführte Wege

Die selbständig geführten Wege werden vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Um Konflikte zwischen diesen beiden Verkehrsarten zu vermeiden bzw. zu reduzieren, sollten die selbständig geführten Wege eine Breite von mindestens 3,0 m aufweisen, bei Wegen mit höherer Verbindungsfunktion und somit höheren Fuß- und Radverkehrsdichten sollten möglichst breitere Wege eingeplant werden.

A.2 Straßenverkehrsrechtliche Regelung

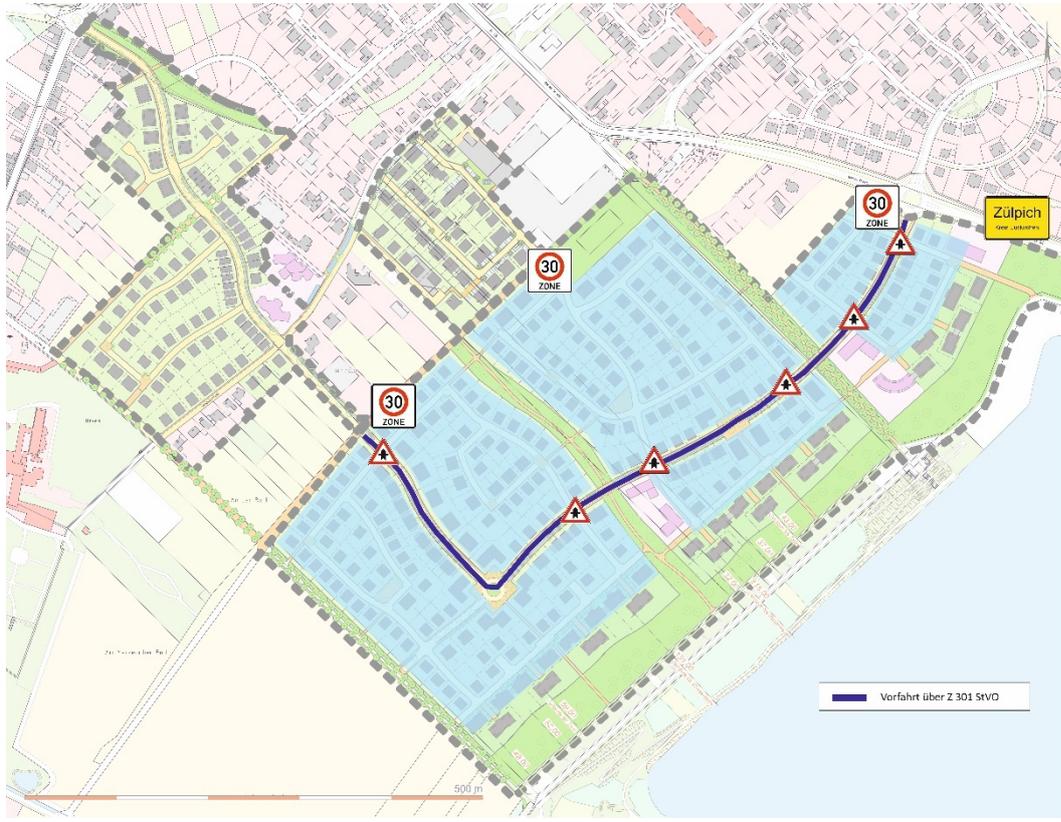
Zur Steigerung der Verträglichkeiten zwischen den Verkehren und für ein besseres Queren der Straße, sollte die das Gebiet durchquerende Haupteinmündungsstraße möglichst eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h aufweisen. Da die aktuelle Straßenverkehrsordnung reduzierte Streckengeschwindigkeiten <50 km/h nur in besonderen Fällen (z.B. im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern) vorsieht, bestünde aktuell nur die Möglichkeit, eine Tempo 30-Zone anzuordnen, da auch der Durchgangsverkehr eine untergeordnete Bedeutung besitzt. In diesem Fall sollte aufgrund des Linienbusverkehrs der Straße Vorfahrt eingeräumt werden (Zeichen 301 StVO).

Sollte die zuständige Straßenverkehrsbehörde zum Prüfergebnis kommen, dass nach StVO im Zuge der Haupteinmündungsstraße die innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 50 km/h zutreffend sei, so sollte in den Bereichen aller Kindertagesstätten eine reduzierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet werden, da entsprechend der VwV-StVO zu „Zeichen 274 Zulässige Höchstgeschwindigkeit“ (Abs. XI) „im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleitscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern)“ zu erwarten ist. Bei einer erwartbaren, zukünftigen StVO-Änderung sollte in diesem Fall zu einem späteren Zeitpunkt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgenommen werden.

Das Nebenstraßennetz der Wohnstraßen sollte grundsätzlich als Tempo 30-Zone angeordnet werden. Wohnstraßen ohne separaten Gehweg sollten straßenverkehrsrechtlich als Mischverkehrsfläche und somit als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) angeordnet werden.

Der außerörtliche Abschnitt der B 56 stellt mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h eine Gefährdungslage für querende zu Fuß Gehende und Radfahrende dar. Hier sollte entweder die Ortstafel verlagert werden, oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Höhe der Querungsanlagen auf 50 km/h reduziert werden. (vgl. hierzu auch Kapitel 4.2 Radverkehr C.1 Wegenetz)

Vorzugsvariante



Variante 2



Bild 4-1: Möglichst anzustrebende verkehrsrechtliche Regelungen (Lageplan: Stadt Zülpich)

A.3 Querungen

An allen Querungen müssen ausreichende Sichtbeziehungen nach dem technischen Regelwerk vorhanden sein, diese dürfen beispielsweise nicht durch parkende Fahrzeuge oder Bäume eingeschränkt werden.

Zufahrten und Einmündungen im Zuge der Haupteerschließungsstraße sollten möglichst als Gehwegüberfahrten ausgebildet werden, die den Vorrang des Fußverkehrs vor abbiegenden Fahrzeugen baulich verdeutlichen. Diese Gehwegüberfahrten dienen auch dazu, den Übergang von der Sammelstraße in eine Wohnstraße und Tempo 30-Zone zu verdeutlichen. Die Gehwegüberfahrten sollten baulich in der Form ausgebildet werden, dass der Gehwegbelag über die Einmündung durchgezogen wird, eine Ausführung in Asphaltbauweise suggeriert einen Vorrang des Fahrverkehrs.

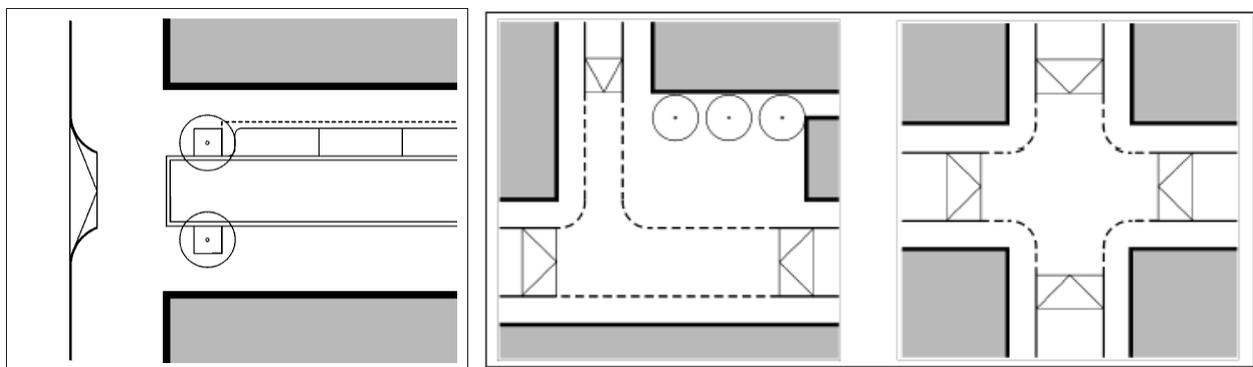


Bild 4-2: Prinzipskizze Gehwegüberfahrt (links) und Fahrbahnanhebung an Plätzen bzw. am Knotenpunkt (Quelle: Bilder 101 und 115 aus den Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen. RAS 06. FGSV 2006)

An den Knotenpunkten im Nebenstraßennetz bzw. den Übergängen von dem selbständig geführten Wegenetz ins Nebenstraßennetz sollten zur Absicherung von Querungsvorgängen Fahrbahnanhebungen als „Teilaufpflasterungen“ mit einer Restbordsteinhöhe von 3 cm vorgesehen werden. Die Anhebung sollte in Asphaltbauweise erfolgen. Alternativ zu einer Fahrbahnanhebung sollten diese Bereiche gestalterisch beispielsweise durch einen anderen Fahrbahnbelag gekennzeichnet werden. Im Bereich von kleinen Plätzen sollte eine Fahrbahnanhebung oder ein Belagswechsel über eine längere Strecke (Platzlänge) gezogen werden.

Handlungsfeld B: Ausstattung des öffentlichen Raumes

Als angenehm empfundene öffentliche Räume fördern das Zufußgehen, Ausstattungselemente wie z.B. Sitzgelegenheiten bauen - v.a. bei älteren Menschen - Mobilitätsbarrieren ab. Attraktive Verkehrsräume animieren Kinder und Jugendliche zur aktiven Mobilität, wodurch das spätere Verkehrsverhalten geprägt wird.

B.1 Resiliente Infrastruktur – Anpassung an Klimafolgen und demographische Entwicklung

Es ist zu erwarten, dass sich kleinklimatisch Stadträume in stärkerer Häufigkeit aufheizen werden. Insbesondere ältere Menschen werden dadurch verstärkt an heißen Tagen Probleme bekommen, ihre Wege selbständig bewältigen zu können.

Alte italienische Städte sind heutige Vorbilder einer resilienten Stadtraumgestaltung. Die Berücksichtigung von Schatten- und Sonnenbereichen für die Bedürfnisse in allen Jahreszeiten sowie die Ausstattung mit Trinkwasserbrunnen können auch kleinräumig in neue Wohngebiete integriert werden. Schattenspendende Straßenbäume sollten dabei so platziert werden, dass Fußgänger:innen hiervon profitieren.

Insbesondere im Bereich von kleinen Quartiersplätzen sollten Bäume und/oder Wasserflächen zur Abkühlung beitragen.

B.2 Sitzgelegenheiten

Der Fußverkehr, v.a. ältere Menschen, benötigt neben der Wegeinfrastruktur auch Ruheplätze. Auf platzartigen Aufweitungen sollten grundsätzlich Sitzbänke vorgesehen werden. Möglichst viele Sitzgelegenheiten sollten dabei ergonomisch ausgestaltet sein, diese sollten also z. B. Arm- und Rückenlehnen besitzen und die Sitzfläche sollte glatt und in ca. 48 cm Höhe angebracht sein. Weiterhin sollten sie möglichst neben den Gehbereichen installiert, mit dem Langstock ertastbar und visuell kontrastreich gestaltet sein. Für Rollstuhlfahrer:innen sollte neben der Sitzgelegenheit eine waagerechte Fläche von mindestens 1,50 x 1,50 m vorhanden sein.

Ergänzt werden sollten ergonomische Bänke durch weitere Sitzgelegenheiten. Dies können Mäuerchen, Sitzsteine oder auch Anlehnhilfen sein.

B.3 Beispielbares Quartier

Verkehrsverhalten wird in jungen Jahren geprägt. Eintönige Straßenräume die vom fahrenden und parkenden Kfz-Verkehr dominiert werden, setzen den öffentlichen Raum als reinen Transitraum herab. Wege zur Schule und zum Kindergarten werden langweilig. Hol- und Bringfahrten der Eltern tragen nicht dazu bei, dass diese wichtigen Wege für Kinder erlebnisreicher werden. Das Konzept der „beispielbaren Stadt“ (www.beispielbare-stadt.de) möchte diesem Trend entgegenwirken und Kinderwege attraktiver machen, so dass Kinder animiert werden, gerne zu Fuß laufen und sich verstärkt zu bewegen.



Bild 4-3: Beispielbare Straßenraumelemente

(Fotos: www.griesheim.de/bildung-kultur/bispielbare-stadt)

Kinder suchen sich ihre „Spielplätze“ dabei gerne selber aus, wobei Kinderspiel bereits durch kleine Hilfestellungen animiert wird. Einfache Maßnahmen wie beispielsweise das Abstellen von Findlingen, Baumstämmen oder kleine Geräte am Wegesrand, die Verwendung von quadratischen Gehwegplatten anstelle von Verbundpflaster für Hüpfspiele oder einfach bunte Markierungen auf der Wegeoberfläche sorgen dafür, dass Kinder sich damit beschäftigen.

Für das Gebiet sollten verschiedene, einfach einzurichtende Elemente im Zuge der Straßen und (selbständig geführten) Wege eingesetzt werden. Findlinge dienen z.B. nicht nur dem Kinderspiel, sondern dienen auch als Sitzgelegenheit. Aus Gründen der Barrierefreiheit und versicherungsrechtlicher Regelungen sollten feste Einbauten/Hindernisse nicht direkt auf Gehbereichen platziert werden.

4.2 Radverkehr

Handlungsfeld C: Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes

Das Radverkehrsnetz muss verschiedene Ansprüche erfüllen, damit es von der Bevölkerung angenommen wird. Hierzu zählen: Zusammenhang, Direktheit, Komfort, Sicherheit, Attraktivität

C.1 Wegenetz

Die selbständig geführten Wege werden vom Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Um Konflikte zwischen diesen beiden Verkehrsarten zu vermeiden bzw. zu reduzieren, sollten die selbständig geführten Wege eine Breite von mindestens 3,0 m aufweisen, bei Wegen mit höherer Verbindungsfunktion und somit höheren Fuß- und Radverkehrsdichten sollten möglichst breitere Wege eingeplant werden. (vgl. auch A.1)

Im Zuge des selbständig geführten Wegenetzes ist ein besonderes Augenmerk auf die Fahrbahnquerungen zu legen. Wenn möglich, sollte den selbständig geführten Wegen im Zuge bedeutender Verbindungen an Querungen des Wohnstraßennetzes der Vorrang eingeräumt werden. Hierzu ist besonders eine Querung der potenziellen Verbindungsstraße zwischen Seeterrassen II und dem Baugebiet „Alte Strumpf- und

Strickwarenfabrik“ geeignet. Die Fahrbahn der bevorrechtigten Querung ist dann anzuheben und besonders auszugestalten, um den Vorrang zu verdeutlichen.



Bild 4-4: Beispiele bevorrechtigter Querungen von Erschließungsstraßen in Detmold (links) und Kleve (rechts) und möglicher Standort im Plangebiet (unten)

Das Wegenetz des Plangebiets muss komfortabel und sicher an das übrige Straßen- und Wegenetz angebunden werden. Hierzu zählt insbesondere die Absicherung von Querungen stark und schnell befahrener Straßen, mindestens über eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten. Zukünftig werden vermehrt Querungen der B56 am Kreisverkehr B56/Seegartenstraße und an der Querunginsel im Vorfeld des Siedlungsbereichs stattfinden. Zur Steigerung der Verkehrssicherheit ist es notwendig, diese Querungsvorgänge stärker abzusichern, indem die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h reduziert wird. Hierfür sollte die Ortstafel von stadtauswärts kommend vor den Kreisverkehr verlagert werden, so dass sich dieser in Innerortslage befindet und die Streckengeschwindigkeit im Bereich zwischen Mittelinsel und Knotenpunkt B56/L162 reduziert werden.

Auch der Ausbau von Radverkehrsführungen im übrigen Netz trägt dazu bei, dass mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt werden. Hierbei gilt es vor allem dafür Sorge zu tragen, dass wichtige innerstädtische Ziele (Altstadt, Schulzentrum, Bahnhof Zülpich, Gewerbegebiete) gut erreichbar sind. Aber auch ein Ausbau einer Radverkehrsverbindung in Richtung Euskirchen kann dazu beitragen, mehr Pendlerfahrten auf das Rad zu verlagern. Eine neue Bahnquerung in Richtung Gewerbegebiet Nord wäre sicherlich wünschenswert, ist aber wohl nur langfristig realisierbar. Alternative Führungen zur schnellen Erreichbarkeit des Gewerbegebiets ohne große Umwege sind zu prüfen.

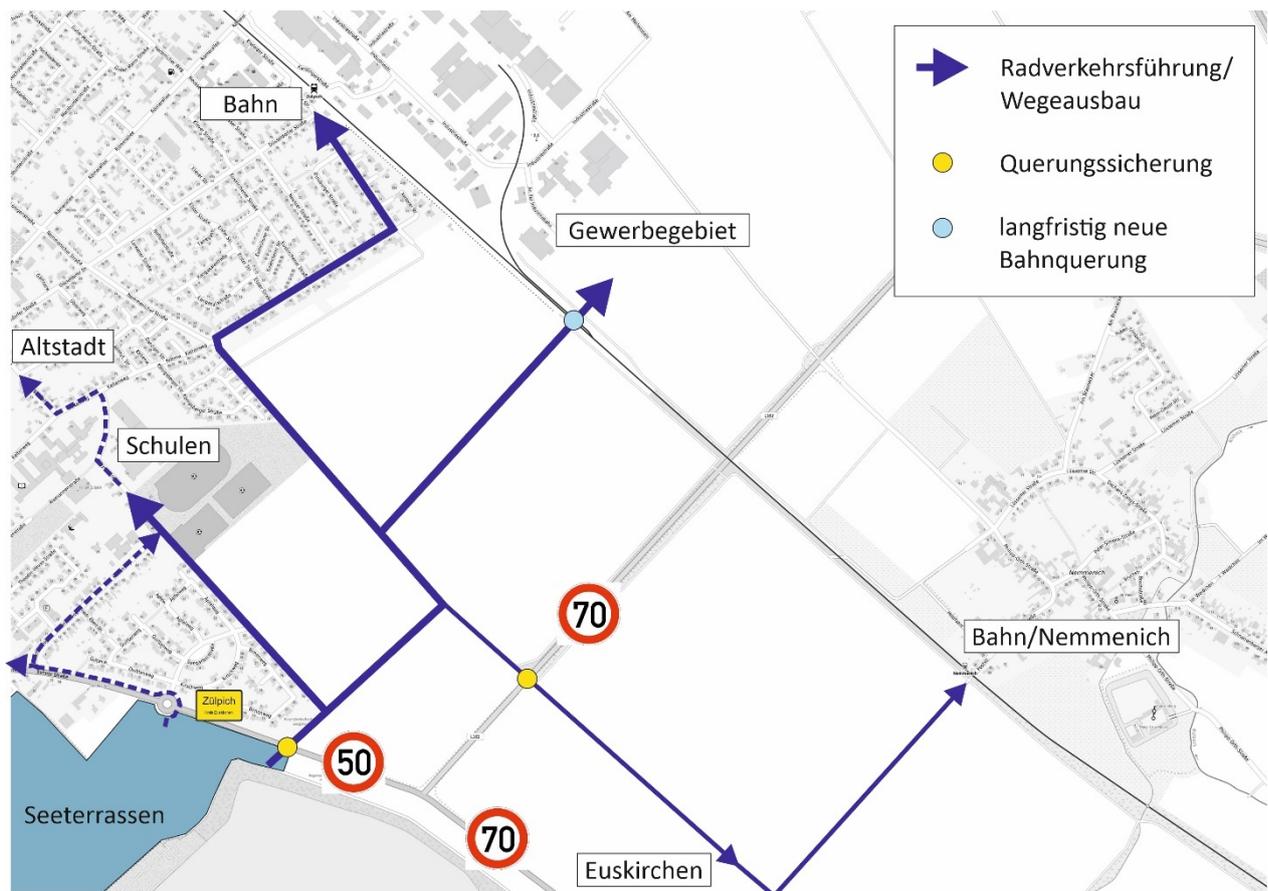


Bild 4-5: Ausbau von Wegeverbindungen zu wichtigen Zielen

(Karte: © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie, TopPlus_Open)

Für das Führungsangebot im Zuge der Hupterschließungsstraße ist eine duale Führung vorgesehen. Radfahrende können also den gemeinsamen Geh-/Radweg im Seitenraum oder die Fahrbahn nutzen. Hierzu darf keine Benutzungspflicht für den Radverkehr (Z 237 StVO) angeordnet werden. Auf der Verkehrsfläche des Seitenraums sollte das Piktogramm „Gemeinsamer Geh-/Radweg“ (ohne Kreis und nicht blau eingefärbt) markiert werden. Ebenfalls würde es sich anbieten, Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn zu markieren, um zu verdeutlichen, dass auch auf der Fahrbahn mit Radverkehr zu rechnen ist. Diese Regelung – in einigen deutschen Städten umgesetzt – ist derzeit aber durch einen ministeriellen Erlass in NRW nicht möglich. Da in einem Forschungsprojekt der Bergischen Universität Wuppertal jedoch mit dieser Regelung gute Erfahrungen nachgewiesen wurden, ist damit zu rechnen, dass der Erlass in NRW zukünftig zurückgenommen wird.

Im Zuge der nicht benutzungspflichtigen Geh-/Radwege im Seitenraum sind Furten über die einmündenden Straßen zu markieren.

Handlungsfeld D: Fahrradparken

Die komfortable Zugänglichkeit zum Fahrradstellplatz kann ein entscheidendes Kriterium sein bei der Wahl, welches Verkehrsmittel gewählt wird. Der Schutz des Stellplatzes vor Diebstahl und Wettereinflüssen beeinflusst die Wahl des Fahrrads, dies hat insbesondere Einfluss auf die Verkehrssicherheit, aber ggf. auch auf die Verkehrsmittelwahl, wenn teure Elektrofahrräder nicht sicher geparkt werden können.

Die Anzahl herzustellender Fahrradabstellplätze richtet sich nach Anlage 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Zülpich.

D.1 Fahrrad-Bewohnerparken

Bei Einfamilienhäusern sind keine weiteren Maßnahmen notwendig. Hier werden die Räder auf dem eigenen Grundstück untergebracht. Die Bereitstellung von Hinweisen für Bauherren (Informationsbroschüre) zu qualitativ hochwertigen Abstellanlagen wären jedoch wünschenswert.

Bei Mehrfamilienhäusern und Gewerbebauten müssen die Fahrradstellplätze zügig und komfortabel erreichbar sein. Wenn Tiefgaragen hierfür genutzt werden sollen, müssen die Anlagen nah am Treppeneingang liegen, so dass möglichst kurze Wege entstehen. Empfohlen wird jedoch die Einrichtung von Sammelgaragen, die in der Nähe der Hauseingänge platziert werden. Diese besitzen den Vorteil, dass eine größere soziale Kontrolle gegeben ist und auch das Parken für mehrfache Nutzungen an einem Tag bequemer zu bewerkstelligen ist.

Zur platzsparenden Unterbringung von Fahrrädern können Doppelstockparker eingesetzt werden. Die Stellplätze müssen komfortabel zugänglich sein, dies betrifft den Abstand zwischen den Rädern und die Zuwegung bzw. die Rangierflächen. Eingeplant werden sollten auch Abstellflächen für Sonderräder wie Lastenräder und Tandems.



Bild 4-6: Fahrradsammelgarage (links) und Doppelstockparker (rechts)

D.2 Fahrrad-Besucherparken

Gegenüber den Bewohnerparkplätzen müssen Besucherparkplätze geringere Anforderungen erfüllen. Die Räder müssen v.a. sicher abgestellt werden können. Empfohlen wird der Einsatz von Anlehnbügeln aus Rundrohr mit zusätzlichem Unterholm, die in einem Abstand von 1,50 m montiert werden. Reine Vorder- radhalter entsprechen nicht dem Stand der Technik, diese dürfen nicht eingesetzt werden.

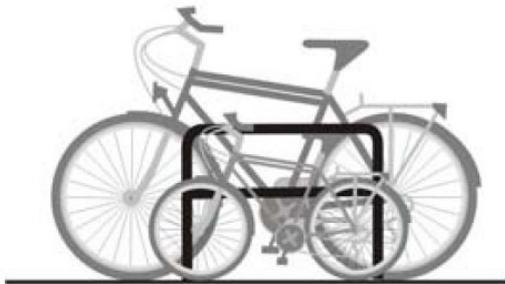


Bild 4-7: Anlehnbügel mit zusätzlichem Unterholm zum Anschließen kleiner Räder
(Quelle: Bild 2 aus den Hinweisen zum Fahrradparken. FGSV 2012)

D.3 Fahrradparken an den KiTa

An den KiTa sollten ebenfalls Anlehnbügel (s.o.) für das Parken von Fahrrädern für Mitarbeiter:innen angeboten werden. Zudem sollten Abstellanlagen vorhanden sein, die für Kinderräder / Laufräder nutzbar sind.

Außerdem sollte möglichst eine Abstellfläche vorhanden sein, auf der 1-2 Kinderanhänger geparkt werden können.

D.4 Fahrradparken an gewerblich genutzten Gebäuden

Für gewerblich genutzte Gebäude gelten dieselben Aussagen wie bei Mehrfamilienhäusern. Radabstellplätze für Mitarbeitende sollten möglichst in Sammelgaragen bzw. überdachten, witterungsgeschützten Anlagen vorgesehen werden. Für Besucher:innen vgl. D.2 „Fahrrad-Besucherparken“.

Handlungsfeld E: E-Mobilität Fahrrad

Der Anteil an Elektrofahrrädern (v.a. Pedelecs) nimmt stetig zu. Mit dieser Fahrradgattung wird sich zukünftig die Wegelängenverteilung hin zu längeren Wegen verschieben, die mit dem Rad zurückgelegt werden.

E.1 Lademöglichkeiten

Ein Großteil der Elektroräder besitzt die Möglichkeit, dass die Akkus entnommen werden können. Diese werden in der Regel in der eigenen Wohnung oder ggf. in Einzelfällen im Büro aufgeladen. Aufgrund des Designs kommen aber auch verstärkt Pedelecs auf den Markt, die einen schwer zugänglichen Akku eingebaut im Rahmen besitzen. Diese Räder müssen in der Regel direkt an die Stromquelle gehängt werden. Daher sollte ein gewisser Anteil der Radparkplätze für Bewohner:innen oder Beschäftigte mit witterungsgeschützten Schuko-Steckdosen ausgestattet sein. Jeweils zwei Stellplätze sollten möglichst über einen Stromanschluss verfügen.

4.3 Öffentlicher Verkehr**Handlungsfeld F: Erreichbarkeit Bus-Haltestellen**

Busverkehr ist das Hilfsmittel zur fahrzeugbetriebenen Verlängerung der Fußwege. Eine Verbindung mit dem Öffentlichen Verkehr setzt sich somit aus mehreren Etappen zusammen: Fußweg zur Haltestelle – Wartezeit an der Haltestelle – Fahrt mit dem Fahrzeug / ggf. Umstieg – Fußweg zum Ziel. Die Erreichbarkeit der Starthaltestelle bzw. die Fußweglänge dorthin ist ein entscheidender Faktor zur Bestimmung der gesamten Reisezeit von A nach B. Teilweise dauert dieser Weg länger als die eigentliche Busfahrt. Die (geringere) Dichte von Haltestellen ist zwar auch eine betriebliche Komponente zur Verkürzung von Fahrzeiten, wenn jedoch hierdurch die Zeitdauer des Fußweges zur Haltestelle ansteigt, verlängert sich die Reisezeit der Fahrgäste, der ÖV wird unattraktiv.

Im Umfeld des Gebiets sind drei neue Bushaltestellen vorgesehen. Das Gebiet „Seeterrassen“ wird bei der bislang vorgesehenen Lage der Haltestellen in ausreichender Weise an den Busverkehr angebunden.

Alle Haltestellen sind barrierefrei nach DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum“ bzw. den „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen. H BVA“ (FGSV 2011) herzustellen. Zudem sollten alle Haltestellen mit einem Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung ausgestattet werden.

4.4 Kfz-/Pkw-Verkehr

Der Kfz-Verkehr sollte möglichst verträglich innerhalb des Gebiets abgewickelt werden. Hinweise hierzu sind im Handlungsfeld A „Ausgestaltung des Straßen- und Wegenetzes“ / A.2 „Straßenverkehrsrechtliche Regelungen“ (vgl. Kapitel 4.1) aufgeführt.

Handlungsfeld G: Pkw-Parken

Eine angemessene und nicht zu hohe Stellplatzanzahl hat Einfluss auf den Pkw-Besitz der Neubürger:innen bzw. auf die Zusammensetzung der Neubürger:innen (Mobilitätseinstellung) und damit auch auf das persönliche Verkehrsverhalten.

Die Anzahl herzustellender Pkw-Stellplätze richtet sich nach Anlage 1 der Stellplatzsatzung der Stadt Zülpich.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, so wenige ebenerdige Stellplätze wie möglich, im Straßenraum anzulegen. Eine hohe Anzahl von Stellplätzen (v.a. auch in Schräg- oder Senkrechtaufstellung) hat negative Auswirkungen auf die Aufenthaltsqualität, das Stadtbild, die Nutzbarkeit und Verkehrssicherheit des Straßenraums.

Führt ein zu geringes Stellplatzangebot ggf. zu unerwünschtem Parkdruck, führt eine zu großzügige Stellplatzbevorratung zu negativen Effekten bei Entwicklungs- und Unterhaltskosten, Flächenverbrauch, Stadtgestaltung und Mobilitätsverhalten.

Der Stellplatzbedarf ist keine Konstante, die Herstellung von Stellplätzen ist aber baulich für Jahrzehnte manifestiert. Ein Wohngebiet hat im Laufe der Zeit einen unterschiedlich hohen Stellplatzbedarf, der mit der Entwicklung einer Familie korreliert. Als Paar besitzt man ggf. ein Fahrzeug. Mit der Familiengründung wird ggf. ein zweites Fahrzeug angeschafft. Das erwachsene Kind hat ggf. ein zusätzliches Fahrzeug. Nachdem das Kind ausgezogen ist, gibt es zunächst wieder zwei Fahrzeuge in der Familie. Das alternde Paar besitzt oft wieder nur ein Fahrzeug, nach dem Ableben eines Partners oder einer Partnerin und in der Phase der Hochaltrigkeit wird der Pkw abgeschafft.

Die zukünftige Entwicklung im Mobilitätsbereich in den nächsten 10-30 Jahren wird dazu führen, dass der private Pkw-Besitz deutlich abnehmen wird. On-demand-Verkehre und autonome Fahrzeuge sind in der Testphase und werden das private Mobilitätsverhalten grundlegend verändern, auch außerhalb der dichten urbanen Gebiete.

Ein Mittel zur Beeinflussung des Pkw-Bestands besteht in der Bereitstellung von Sharing-Angeboten. Insbesondere Carsharing kann dazu beitragen, dass zumindest ein Zweit- oder Drittwagen nicht angeschafft werden.

Handlungsfeld H: E-Mobilität Pkw

Die Nutzung anderer Antriebsformen hat keinen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Die Nutzung von E-Fahrzeugen führt jedoch dazu, dass lokal auftretende Immissionen wie Lärm und Luftschadstoffe abnehmen.

Die E-Mobilität bei den Pkw ist im Gegensatz zu den Elektrofahrrädern in Deutschland immer noch in den Anfängen. Auch wenn derzeit viel darauf hindeutet, dass batteriebetriebene Fahrzeuge eher den Durchbruch schaffen werden als wasserstoffbetriebene Fahrzeuge, so ist die endgültige Entwicklung noch nicht abzusehen.

Alle Stellplätze von Mehrfamilienhäusern / Geschäftsgebäuden für Bewohner:innen / Mitarbeitende sollten soweit vorbereitet werden (Anbringung von Leerrohren, etc.), dass eine nachträgliche Nachrüstung mit einer Lademöglichkeit (Wallbox) unproblematisch möglich ist. Ein gewisser Anteil (rund 10%) der Bewohnerparkplätze in den Tiefgaragen sollten direkt mit einer Lademöglichkeit (Wallbox) ausgestattet werden.

Im öffentlichen Straßenraum sollte mindestens eine Schnellladesäule für zwei Pkw-Stellplätze eingerichtet werden. Als Standort bietet sich einer der vorgesehenen Quartiersplätze an. Dieser Ladepunkt könnte ggf. zukünftig in Verknüpfung mit einer Mobilstation stehen, an der weitere Mobilitätsangebote (Sharing Pkw / Rad) zur Verfügung gestellt werden.

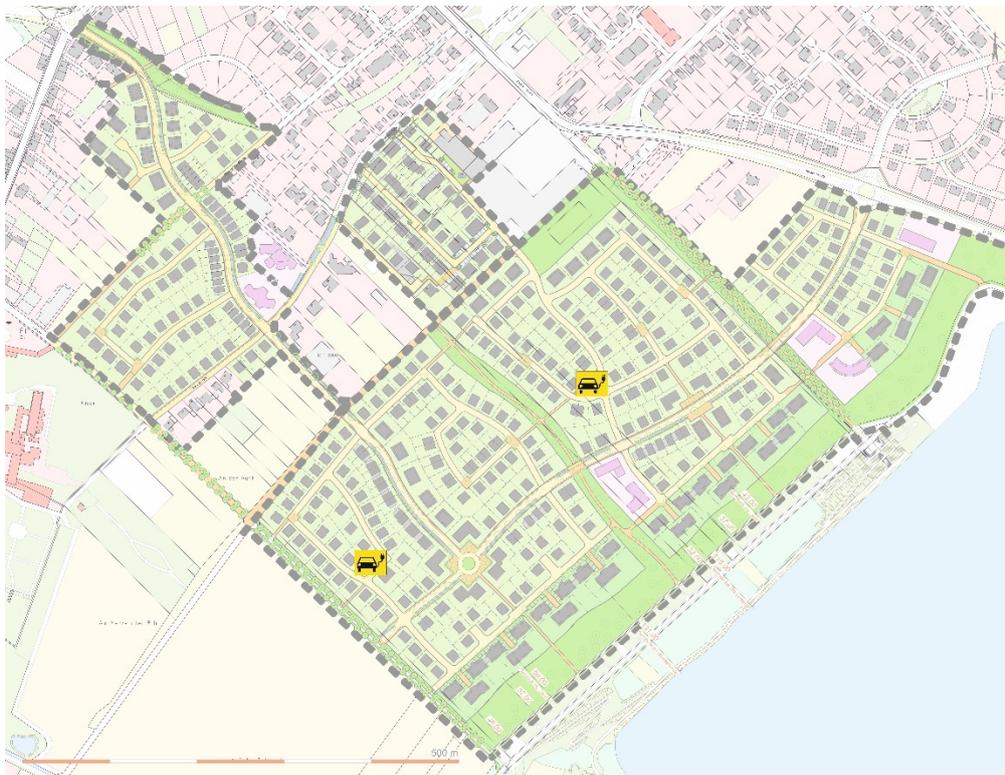


Bild 4-8: Potenzielle Standorte von e-Ladesäulen auf den Quartiersplätzen (Lageplan: Stadt Zülpich)

Handlungsfeld I: Hol- und Bringverkehre KiTa

Hol- und Bringverkehre von Eltern zu Schulen und Kitas gefährden andere Kinder und Verkehrsteilnehmer:innen im Umfeld der Einrichtungen.

Grundsätzlich sollte angestrebt werden, dass möglichst wenig Eltern ihre Kinder zur KiTa mit dem Auto fahren. Die Pkw-Fahrten, die trotzdem stattfinden, sollten jedoch nicht zu einer Gefährdung der anderen Kinder oder anderer Verkehrsteilnehmer:innen führen.

Es sollte geprüft werden, ob spezielle Elternhaltestellen in der Nähe der Kitas eingerichtet werden können. Für die Zeiträume der Hol- und Bringverkehre sollte das Parken für Eltern reserviert und zeitlich auf maximal 20 Minuten befristet werden. Die Stellplätze müssen dann mit einer Sonderbeschilderung gekennzeichnet werden.



Bild 4-9: Beispiel für eine Sonderbeschilderung einer „Elternhaltestelle“

(Quelle: mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.414414.de)

Diese Maßnahme sollte begleitet werden durch:

- Anfertigung eines Flyers bzw. von Infomaterial für Eltern
- Thematisierung des Themas Kindermobilität und Hol-/Bringfahrten zur Kindertagesstätte mit den Kindern und den Eltern (ggf. unter Mithilfe des Zukunftsnetzes Mobilität NRW, www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de)
- Polizeiliche Aufklärungsarbeit / Elternabende zum Thema Verkehrssicherheit
- Teilnahme an Aktionen wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ (www.zu-fuss-zur-schule.de)
- Anordnung eines absoluten Haltverbots (Z. 283 StVO) im Bereich der Kindertagesstätten

4.5 Intermodale und multimodale Verkehre

Mobilstationen (vgl. auch: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/aktuelles/news/neuaufgabe-vom-handbuch-mobilstationen-nrw-ist-erschienen>) sind eine Möglichkeit, inter- und multimodale Verkehrsangebote an einem Verknüpfungspunkt zur Verfügung zu stellen. Diese bieten sich insbesondere an Bahnhalt punkten an. Aber auch im Bereich von Wohnquartieren können insbesondere Sharing-Systeme dazu beitragen, die Flexibilität im Verkehrsverhalten durch die Verknüpfung und angepasste Nutzung zu fördern.

Neuere Untersuchungen zeigen, dass in Großstädten durch 1 stationsbasiertes Carsharing-Fahrzeug 8 bis 20 Privat-Pkw ersetzt werden. Aber auch in kleineren Gemeinden (z.B. Vaterstetten am Rande von München mit 22.000 EW) können ähnliche Effekte erzielt werden, indem v.a. auf den Kauf von Zweit- oder Drittwagen verzichtet wird.

In der derzeitigen Lage wird sich kein privater Betreiber finden, der das wirtschaftliche Risiko eines Carsharing-Angebots in Zülpich tragen wird. Anders als in großen Städten ist Carsharing im ländlichen Raum kein aus sich heraus tragfähiges Geschäftsmodell. Solche Angebote werden in diesen Räumen oft von ehrenamtlichen Vereinen getragen oder von Kommunen bzw. kommunalen Energieversorgern als Angebot eines „öffentlichen Verkehrs“ mitfinanziert.

Eine weitere Möglichkeit besteht darin, Unternehmen zu finden (in den Seeterrassen oder Gewerbegebiet Nord), die als große Ankermieter das Carsharing wirtschaftlich rentabel machen. Die Unternehmen verzichten auf einen Teil ihres Fuhrparks, nutzen im Gegenzug Carsharing und stellen diese Fahrzeuge außerhalb der Betriebszeiten der Öffentlichkeit zur Verfügung. Ein besonderes Betriebsmodell ist dabei das sogenannte „pulsierende Carsharing“, das versucht, weitere Synergien zwischen dienstlicher und privater Mobilität zu erzeugen. Mitarbeitende können hierbei Fahrzeuge für das Pendeln zwischen Wohn- und Arbeitsort – ggf. auch in Fahrgemeinschaften - nutzen. Abends und am Wochenende, können die an den jeweiligen Wohnorten abgestellten Fahrzeuge von jedermann genutzt werden. Auch am Arbeitsort können sie tagsüber für Dienstfahrten oder sonstige private Fahrten gebucht werden, bevor der Mitarbeitende dann mit dem Fahrzeug wieder nach Hause pendelt.

Im Gegensatz zum Carsharing ist Bikesharing mit dem Eifel e-Bike bereits in Zülpich angekommen. Diese Räder können insbesondere im Nachtransport vom Bahnhof zum Ziel (v.a. Gewerbegebiet Nord, aber auch Gewerbe in den Seeterrassen) eine wichtige Rolle in der Reisekette zur Arbeit übernehmen.

Ein Lastenradverleih wäre ebenfalls wünschenswert. Aber auch für diese Systeme benötigt es einen Betreiber. Oftmals finden sich hierfür lokale Vereine, die sich ehrenamtlich engagieren und Leih-Lastenräder der Allgemeinheit zur Verfügung stellen.

Für die Einrichtung einer Mobilstation fehlen derzeit also vor allem noch die Sharing-Angebote, insbesondere Carsharing. Es wird jedoch dringend dazu angeraten, sich bereits heute Gedanken darüber zu machen, welche Standorte (Stellplätze) geeignet wären, um diese einem Sharing-Angebot zur Verfügung zu stellen und ggf. eine Mobilstation einzurichten. Ein geeigneter Standort wäre sicherlich in Bereichen zwischen Wohngebäuden und gewerblich genutzten Gebäuden.

4.6 Kommunikative Maßnahmen des Mobilitätsmanagements

Neben den Maßnahmen zur Infrastruktur wird es sehr wichtig sein, auch Kommunikationsmittel einzusetzen, um die gewünschten Ziele der Reduktion störender Kfz-Verkehre zu erreichen.

Handlungsfeld J: Neubürger

Verkehrsverhalten wird in der Kindheit geprägt und als „eingespieltes“ Verhalten ist es daher schwer zu verändern. Die Bereitschaft sein Verhalten zu verändern, besteht insbesondere dann, wenn sich die Lebenslage beispielsweise durch einen Umzug ändert und „neue Wege“ beschritten werden müssen.

J.1 Gebietsbewerbung

Mittlerweile gibt es zahlreiche junge Familien und ältere Menschen, denen die Wohn- und Lebensqualität in ihrem Umfeld wichtiger ist als der private Pkw-Besitz. Bei der Bewerbung der zukünftigen Wohnungen / Häuser sollte ein Kommunikationskonzept erstellt werden, mit dem verstärkt um Menschen geworben wird, die ein multimodales Mobilitätsverständnis besitzen. Die zu schaffenden Angebote zum Fahrradparken und eine hohe Aufenthalts- und Nahraumqualität für Fußgänger:innen sollten offensiv beworben werden.

J.2 Neubürgerinformation /-paket

Den Neubürger:innen sollte ein Informationspaket mit Einzug übergeben werden. Darin sollten Informationen zu Mobilitätsdienstleistungen in Zülpich, ein Haltstellenfahrplan / Liniennetzplan, Versorgungsmöglichkeiten im nahen Umfeld, etc. enthalten sein.

Noch wirksamer wäre, wenn das Paket auch bereits ein ÖV-Zeitfahrticket (Gültigkeit 1-3 Jahre) und/oder Gutscheine von lokalen Fahrradhändler:innen enthalten würde, um direkt die Motivation zur Nutzung von ÖV und Fahrrad zu steigern.

4.7 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Maßnahmen aus dem weiten Feld des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollten auch ergriffen werden, damit durch die gewerbliche Nutzung des Urbanen Gebiets weniger störender Kfz-Verkehr induziert wird. Akteure sind hier natürlich vor allem die privaten Unternehmen.

Anders als im europäischen Ausland steckt das betriebliche Mobilitätsmanagement in Deutschland noch „in den Kinderschuhen“. Insbesondere das bisherige Fehlen fiskalischer Rahmensetzungen und die fehlende Unterstützung durch Beratungsleistungen führten bislang nur bei wenigen Unternehmen zur Einführung von Mobilitätsplänen.

Eine Mobilitätsberatung von Unternehmen, die sich neu ansiedeln, kann nur empfohlen werden. Ähnlich wie bei Neubewohner:innen erhöht sich auch bei Beschäftigten die Bereitschaft, über neue Formen der Abwicklung ihres Arbeitsweges nachzudenken, wenn dieser sich ändert. Ein kommunaler oder regionaler Mobilitätsmanager oder Mobilitätsmanagerin – ggf. eine Personalstelle als interkommunaler Mobilitätsmanager:in in Kooperation mit dem Kreis Euskirchen und/oder mehrerer Kommunen - könnte solch eine Beratungsaufgabe übernehmen, aber auch online-Plattformen wie beispielsweise „mobil gewinnt“ liefert zahlreiche Hinweise für den Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements (<https://mobil-gewinnt.de/>).

Handlungsfeld k: Mitarbeitermobilität

Für dieses Handlungsfeld könnten den Unternehmen Informationen von der Stadt Zülpich bereitgestellt werden. Wichtig wäre ein „Kümmerer“ und Ansprechpartner:in bei der Stadt Zülpich (Mobilitätsmanager:in) und im jeweiligen Unternehmen. Für die Umsetzung sind die Unternehmen zuständig.

k.1 Jobticket

Der ÖPNV wird stärker genutzt, wenn ein Fahrausweis sozusagen permanent zur Verfügung steht. Der Arbeitgeber sollte die Möglichkeit des Erwerbs eines Jobtickets vorsehen, möglichst auch unter finanzieller Unterstützung durch einen Arbeitgeberzuschuss.

k.2 Dienstradleasing

Der Arbeitgeber sollte für seine Beschäftigten das Leasen eines Dienstrades anbieten und dies auch bewerben, so können sich die Beschäftigten ein neues Wunschfahrrad (v.a. Pedelec) leisten und mit Freude zur Arbeit radeln.

Wenn dies in Form einer Gehaltsumwandlung erfolgt, profitieren die Mitarbeiter:innen von einer steuerlichen Förderung (0,5 %-Regel) und sparen gegenüber dem herkömmlichen Kauf bis zu 40 Prozent. Ein arbeitgeberfinanziertes Dienstrad ist für Mitarbeiter:innen kosten- und steuerfrei.

Infos: z.B. <https://www.jobrad.org>, <https://www.bikeleasing.de> und <https://www.businessbike.de/de>

k.3 Duschen / Umkleiden

Je nach Fahrgeschwindigkeit (Anstrengung), Witterung und Jahreszeit möchten sich radelnde Beschäftigte gerne frisch machen. Ein Umkleide-/Trockenraum mit Duschen fördert das Radfahren bei den Mitarbeiter:innen. Es sollte geprüft werden, ob die Einrichtung solch eines Raumes bereits bei der Hochbauplanung der gewerblich genutzten Gebäude möglich ist.

k.4 Mobilitätswochen im Betrieb

Durch einen kleinen internen Wettbewerb zwischen den Beschäftigten mit einem Anreiz durch den Arbeitgeber oder durch Testwochen kann die Nutzung von Rad und ÖV auch im Rest des Jahres gesteigert werden.

Beispielsweise könnte in einer Woche des Jahres die/der Beschäftigte gesucht werden, die/der in dieser Zeit am häufigsten Fahrrad fährt. Die Gewinnerin / der Gewinner erhält abschließend ein Fahrrad oder einen Händler-Gutschein als Prämie.

Testwochen führen dazu, dass Beschäftigte neue Mobilitätsformen kennenlernen, die sie noch nicht gewohnt sind. Dies könnte ein Pedelec-Testen sein, indem der Arbeitgeber durch eine Kooperation mit einem Zülpicher Radhändler/ Radhändlerin für ein oder zwei Wochen Pedelecs zum Testen zur Verfügung stellt. Meist finden sich danach immer Mitarbeiter:innen, die danach Lust haben, sich ein Pedelec selber zuzulegen (→ Dienstradleasing). Für entfernter wohnende Mitarbeiter:innen könnten auch ÖPNV-Testwochen durchgeführt werden, indem diese für den Aktionszeitraum ÖV-Tickets vom Arbeitgeber gestellt bekommen.

k.5 Teambuilding fördern

Vorhandene Aktionen nutzen, um das interne Teambuilding zu fördern. Gemeinsam radeln macht Spaß, als Team gemeinsam Kilometer sammeln ebenso. Dahinter steckt auch wieder der entspannte „Wettbewerbsgedanke“, der den Anreiz bietet, innerhalb eines Zeitraums öfters das Rad zu benutzen. Bestehende, bundesweit durchgeführte Aktionen sind beispielsweise „Mit dem Rad zur Arbeit“ und „Stadtradeln“.

Der Arbeitgeber sollte die Aktionen bewerben, idealerweise macht dabei auch die Führungsebene mit einer Vorbildfunktion mit. Solche Aktionen mit Teambuilding könnten mit betrieblichen Mobilitätswochen kombiniert werden.

Infos: <https://www.stadtradeln.de/> und <https://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/rheinland/>

k.6 Förderung von Fahrgemeinschaften

Die Förderung von Fahrgemeinschaften trägt dazu bei, dass die genutzten Pkw besser ausgelastet werden und letztendlich dadurch weniger Pkw die Straßen belasten bzw. am Arbeitsplatz einen Stellplatz benötigen.

Gefördert werden könnten Fahrgemeinschaften, indem diesen z.B. Stellplätze in der Tiefgarage bzw. auf den Parkflächen des Unternehmens zugeteilt wird. Aber auch die Unterstützung der Kommunikation zwischen den Mitarbeitenden kann dazu beitragen, dass mehr Fahrgemeinschaften gebildet werden. Dies kann beispielsweise als einfacher Aushang (Liste, ggf. noch Karte zum Eintragen der Fahrtroute / Wohnstandorte) am schwarzen Brett oder digital erfolgen.

k.7 Pulsierendes Carsharing

Vgl. Kapitel 4.5

Handlungsfeld I: Betriebliche Mobilität
--

Bei der betrieblichen Mobilität liegt der Ansatzpunkt v.a. beim Fuhrpark bzw. den Dienstfahrten.
--

Neben der Umstellung des Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge kann der Stellplatzbedarf vor allem dann reduziert werden, wenn Dienstfahrzeuge ersetzt werden, indem notwendige Dienstfahrten mit dem Pkw durch Carsharing-Fahrzeuge durchgeführt werden. Vgl. hierzu Kapitel 4.5.