

Wie viel Radverkehr geht noch im ländlichen Raum? Das Beispiel Landkreis Grafschaft Bentheim

Zur Einhaltung der Klimaziele wird die Mobilitätswende hin zu einem umweltverträglichen Verkehrssystem nicht nur in dicht besiedelten Stadtregionen, sondern auch in ländlich geprägten autoorientierten Gebieten stattfinden müssen. Dieser Fachbeitrag fokussiert sich zu diesem Thema auf die Potenziale und Chancen des Fahrrads, als ein Verkehrsmittel des Umweltverbunds, im ländlichen Raum. Für ländlich dispers besiedelte Regionen soll am Beispiel des Landkreises Grafschaft Bentheim (LGB) aufgezeigt werden, welche Voraussetzungen zu einem hohen Radverkehrsanteil führen und welche Steigerungsmöglichkeiten weiter bestehen können. Hierzu werden in Auszügen zunächst der Umfang der bis zur letzten Mobilitätsstudie im LGB geleisteten Radverkehrsarbeit und die daraus resultierenden Erfolge aufgezeigt. Anschließend wird überprüft, wie sich die wesentlichen Erhebungsergebnisse und die sich dadurch eingestellten Mobilitätsentwicklungen im LGB im Bundesvergleich darstellen und welche Schlussfolgerungen sich hieraus ableiten lassen. Auf dieser Basis wird am Ende aufgezeigt, wie der LGB in identifizierten Handlungsfeldern vorgeht, um eine weitere Steigerung der Fahrradnutzung, als Alternative zum privaten Pkw, zu erzielen.

To meet the climate targets, the mobility shift towards an environmentally friendly transport system will not only have to take place in densely populated urban regions, but also in rural, car-oriented areas. This technical contribution focuses on the potential and opportunities of bicycles as a means of transport for the environmental association in rural areas. For regions with dispersed rural populations, the example of the Grafschaft Bentheim district (LGB) is used to show which conditions lead to a high proportion of cycling and which opportunities for further growth may exist. To this end, excerpts are first shown of the scope of the cycling work done up to the last mobility study in the LGB and the resulting successes. It is then checked how the key survey results and the resulting mobility developments in the LGB are presented in a national comparison and which conclusions can be drawn from this. On this basis, it is shown at the end how the LGB proceeds in identified fields of action in order to achieve a further increase in bicycle use as an alternative to private cars.

1 Einleitung

Der LGB liegt im Südwesten von Niedersachsen direkt an der deutsch-niederländischen Staatsgrenze und der Landesgrenze zu Nordrhein-Westfalen (Bild 1).

Mit ca. 136.000 Einwohnern ist der LGB überwiegend ländlich geprägt und wird vom BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) dem Regionstyp: ländlicher Raum höherer Dichte zugeordnet. Größte und gleichzeitig Kreisstadt ist Nordhorn mit ca. 55.000 Einwohnern.

Das Radfahren („Fietsen“) gehört im LGB zur Alltagskultur. Neben der langjährigen Fahr-

tradition gründet dies zudem auf einer flachen Topografie und einer nahezu lückenlos ausgebauten Radinfrastruktur. Der Radverkehrsanteil liegt kreisweit nach der letzten Mobilitätsstudie 2017 bei sensationellen 31,4 % und somit ca. dreimal höher als der Bundesdurchschnitt.

2 Radverkehrsförderung und Erfolge

Nachfolgend werden zunächst in Auszügen der Umfang der bis zur letzten Mobilitätsstudie (Haushaltsbefragung 2017 (HHB 2017)) im LGB geleisteten Radverkehrsarbeit und die daraus resultierenden Erfolge aufgezeigt.



Bild 1: Lage des LGB in Nachbarschaft zu den Niederlanden

Verfasser

Frank Adenstedt
frank.adenstedt@grafschafft.de

Landkreis Grafschaft Bentheim (Neubau)
van-Delden-Straße 1-7
48529 Nordhorn



Bild 2: Teststrecke „Schutzstreifen außerorts“ auf der K 40 in Halle/Getelo

Bereits 2007 und 2011 wurde dem LGB der Titel „Fahrradfreundlichster Landkreis Niedersachsens“ verliehen. Zudem konnten die Gemeinde Emlichheim und die Stadt Schüttert in den Jahren 2008 bzw. 2013 den Titel „Fahrradfreundlichste Kommune Niedersachsens“ gewinnen.

Schon 2009 wurde erstmals ein Leitbild zur Fortentwicklung des fahrradfreundlichen Landkreises verabschiedet. Das Leitbild wurde schließlich Anfang 2016 zu einem ganzheitlichen Radverkehrskonzept (Landkreis Grafschaft Bentheim 2016) fortgeschrieben.

Den Kern der seit vielen Jahren intensiven und kontinuierlichen Radverkehrsarbeit bildet das Kompetenzzentrum Radverkehr. Hier werden in Zusammenarbeit mit Vertretern der kreisangehörigen Kommunen und verschiedenen Fachleuten aus Verkehrswacht, Tourismus, Klimaschutz, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC) und der Polizei die Schwerpunkte/Prioritäten der Radverkehrsarbeit verankert.

Durch jahrelangen Infrastrukturausbau an klassifizierten Straßen verfügt der LGB mittlerweile über ein hervorragend ausgebauten zwischengemeindliches Radwegenetz von 84 % am ca. 270 Kilometer langen Kreisstraßennetz und sogar nahezu 100 % an Landes- und Bundesstraßen.

Zudem besteht ein sehr dichtes und attraktives sowie FGSV-konform beschildertes touristisches Radwegenetz, mit zahlreichen Schutzhütten und Servicestationen (einschl. E-Ladesäulen), das ca. 1.200 Kilometer lang

ist. Ein zentraler Bestandteil dieses touristischen Angebots ist der seit 2005 auf der Linie Bad Bentheim-Emlichheim im Stundentakt verkehrende Fietsenbus.

Dass der LGB eine hohe Bereitschaft zeigt, auch innovative Radverkehrsführungsformen zu erproben, hat sich durch die Teilnahme am bundesweiten Vorhaben mit dem Kurztitel „Schutzstreifen außerorts“ gezeigt. Die Kreisstraße 40 (K 40), mit einer ca. sieben Kilometer langen Teststrecke in den Gemeinden Halle/Getelo (Bild 2), hat nach An-

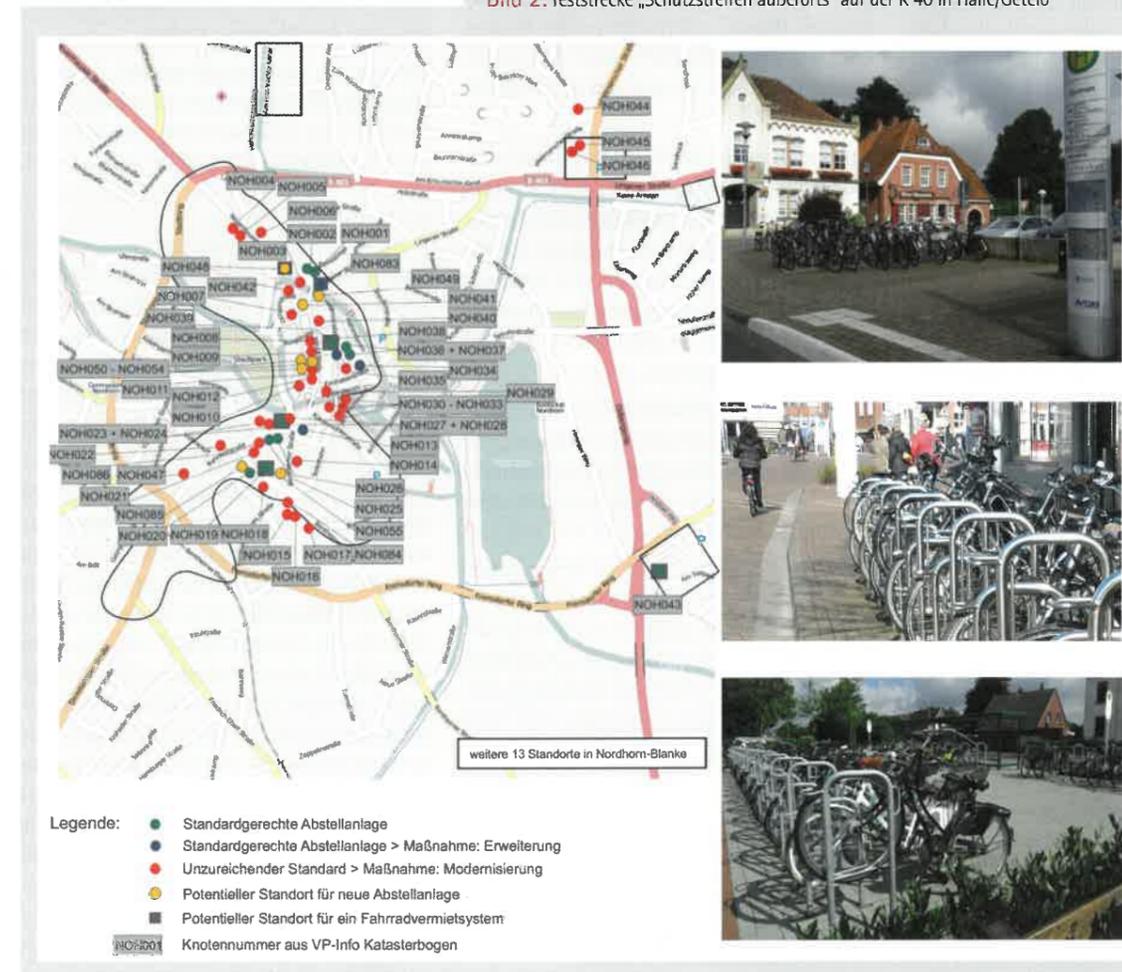


Bild 3: Maßnahmenkonzept für Abstellanlagen in Nordhorn (links) sowie Abstellanlagen der Kreisstadt und der weiteren Grafschaft (rechts)



Bild 4: Gruppenfoto der Preisträger (LGB, Region Hannover, Stadt Oldenburg) mit dem seinerzeitigen Verkehrsminister Olaf Lies (Fotos: Franz Fender)

sicht des LGB gute Ergebnisse geliefert und ist auf eine breite Zustimmung in der Bevölkerung getroffen.

Festzustellen ist aber abschließend, dass das Bundesministerium zu einer Wertung der Versuchsergebnisse kommt, die u. a. beinhaltet, „Der Abschlussbericht des Forschungsprojekts belegt nach Einschätzung des BMVI, dass sich die Anlage eines Schutzstreifens im Außerortsbereich nicht förderlich auf die Verkehrssicherheit auswirkt...“ (Bundestag 2018). Eine Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO), die eine Anwendung von Schutzstreifen auf Außerortsstraßen zulassen könnte, steht somit nicht in Aussicht.¹ Der LGB musste demzufolge die Schutzstreifen 2019 demarkieren. Wie der LGB damit umgeht, wird in Abschnitt 4.1.2 beschrieben.

Weitere infrastrukturelle Themenfelder wie die gemeindliche Förderung von Dunkelampeln und Fahrradabstellanlagen werden ebenso seit Langem konsequent verfolgt. Fahrradabstellanlagen werden nach der „Konzeption für Fahrradabstellanlagen in Grund- und Mittelzentren“ aus dem Jahre 2009 kreisweit realisiert und sind konzeptionell nahezu abgeschlossen (Bild 3).

Weitere Impulse zur Steigerung des beruflichen Radverkehrs werden durch die Gewährung einer Förderung bei der Anschaffung eines Lastenrads und der Bezuschussung der Zertifizierungskosten zur Erlangung der Auszeichnung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ gesetzt.

Daneben wird auch traditionell ein besonderes Augenmerk auf die Verkehrssicher-

heitsarbeit gelegt. Der LGB führt seit Jahren gemeinsam mit der Verkehrswacht und in Kooperation mit der Polizei Aktionen wie regelmäßige kostenlose Fahrradkontrollen durch die sogenannten „Fahrradengel“ und Radfahrtrainings an allen Grundschulen durch, informiert praxisbezogen über den „Toten Winkel“, bietet allgemeine Radfahrtrainings an und schult Verkehrshelfer.

Auch im Rahmen der Flüchtlingsproblematik wird in Kooperation mit der Polizei und der Verkehrswacht Aufklärungsarbeit betrieben. Zu nennen sind hier Angebote wie das Fahren auf Trainingsparcours und sogar das Drehen und die Verbreitung eines Films mit dem Titel „sicher angekommen“ in fünf Sprachen für Migranten. Abschließend zu nennen sind auch die jährlichen Gemeinschaftsaktionen wie das „Anfietsen“, das „Stadtradeln“ und die regelmäßige Teilnahme an der Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“.

Der LGB wurde Ende 2016 für die langjährige Radverkehrsarbeit belohnt und als im Vorstand der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK) vertretenes Gründungsmitglied mit dem seinerzeit erstmalig vom Land Niedersachsen vergebenen Zertifizierungslabel „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“, für die Jahre 2017–2021 ausgezeichnet (Bild 4).

Angesichts der o. g. Spitzenwerte im Modal Split und der bisher erzielten Erfolge, sowohl des LGB als auch der kreisangehörigen Gemeinden bis 2017, stellt sich die Frage, wa-

rum der Radverkehrsanteil kreisweit bei der letzten HHB 2017 (31 %) gegenüber der HHB 2011 (33 %) nicht gesteigert werden konnte (Bild 5) und ob der dennoch sehr hohe Radverkehrsanteil im LGB zukünftig noch weiter gesteigert werden kann.

3 Bundesweites Mobilitätsverhalten im Vergleich zum LGB

3.1 Erhebungsmethode LGB

Der LGB führt in regelmäßigen Abständen seit 20 Jahren methodisch identische Mobilitätsstudien in Form von Stichtagsbefragungen durch. Die Durchführung der Erhebung 2017 wurde schriftlich-postalisch und per Online-PDF vollzogen. Der Fragebogen umfasste im ersten Teil Fragen zu soziodemografischen Daten der Person und zum Haushalt sowie im zweiten Teil ein Wegeprotokoll für den Stichtag, das im standardisierten Design (KONTIV²-Design) einen Vergleich der Ergebnisse mit den vorherigen Verkehrserhebungen im LGB ermöglicht und auch Vergleiche zu Referenzdaten auf Landes- und Bundesebene zulässt.

Die hier im Weiteren genannten wesentlichen Ergebnisse/Aussagen zum Mobilitätsverhalten im LGB stammen aus der HHB 2017 (Landkreis Graftschaft Bentheim 2019).

3.2 Modal Split

Deutlich wird aus Bild 5, dass der Radverkehr im LGB 2017 nach dem MIV, wie bei den vorangegangenen Erhebungen, der wichtigste Verkehrsträger ist und einen hohen Stellenwert einnimmt. Dennoch ist der Fahrradanteil um nahezu zwei Prozentpunkte auf 31 % gegenüber 2011 gesunken.

Der Vergleich verdeutlicht, dass sich bezogen auf die MiD-Werte 2008, die Verkehrsmittelanteile von ÖPNV-Nutzern und MIV-Fahrern im LGB nur geringfügig von denen der bundesweiten Werte für den Siedlungstyp „ländliche Räume höherer Dichte“ unterscheiden (Bild 5 links). Auch im direkten Vergleich der Werte der HHB 2017 im LGB und der MiD-Werte 2017 für den Kreistyp „dünn besiedelter ländlicher Kreis“ zeigt sich, dass die Verkehrsmittelanteile dieser beiden Gruppen nahezu identisch sind und der ÖPNV ebenfalls jeweils nur eine geringe Bedeutung hat (Bild

5 rechts). Deutlich wird hingegen bei beiden Vergleichen, dass der Fahrradanteil im LGB mehr als dreimal so hoch und der Fußwegeanteil deutlich weniger als halb so niedrig im Vergleich zum Bundesdurchschnitt ist. Außerdem kann im direkten Vergleich der Werte von 2017 festgestellt werden, dass im LGB in Summe deutlich mehr MIV (Mitfahrer) und Fußgänger bereits das Fahrrad nutzen als im Bundesdurchschnitt. Hieraus lässt sich insgesamt folgern, dass das Fahrrad, unter den Voraussetzungen von flachen topografischen und gut ausgebauten Infrastrukturbedingungen sowie einer gelebten Fahrradkultur, in ländlichen Regionen das Potenzial hat, neben dem Auto, ein gewichtiger Hauptverkehrsträger zu werden.

Weiterhin hat die Aufschlüsselung der Verkehrsmittelkombination im LGB ergeben, dass eine geringe Multimodalität bei den Befragten vorliegt. Festgestellt wurde, dass noch 98 % der Wege im LGB monomodal stattfinden.

3.3 Fahrradbesitz

Im Bundesdurchschnitt besaßen ca. 75 % der Haushalte mindestens ein Fahrrad (MiD Tabellenband 2017, S. 33 2018). Im LGB lag der Anteil 2017 hingegen sogar bei 82 %.

Auch bundesweit ist, wie im LGB (wo sich die Zahl der Pedelecs pro Haushalt 2017 im Vergleich zu 2011 deutlich erhöht hat), ein ähnlicher Trend hin zum Pedelec zu verzeichnen (mit Pedelecs waren 2017 bereits 8 % der Haushalte ausgestattet⁵). Die MiD-Umfrage 2017 konstatiert, dass es in Deutschland ca. 72 Millionen Fahrräder gibt, zu denen mittlerweile knapp vier Millionen Pedelecs hinzukommen. Dabei ist zu beobachten, dass zwar die reguläre Fahrradanzahl in den verschiedenen Raumtypen nahezu gleich ist, die Verteilung von Pedelecs jedoch deutlich voneinander abweicht. Größere Städte haben lediglich 20 Pedelecs pro 1.000 Einwohner, während in ländlichen Räumen die Anzahl dreimal so hoch ist. Anders als mancher Trend, der auf Kernbereiche großer Städte begrenzt ist, hat das Pedelec damit insbesondere in ländli-

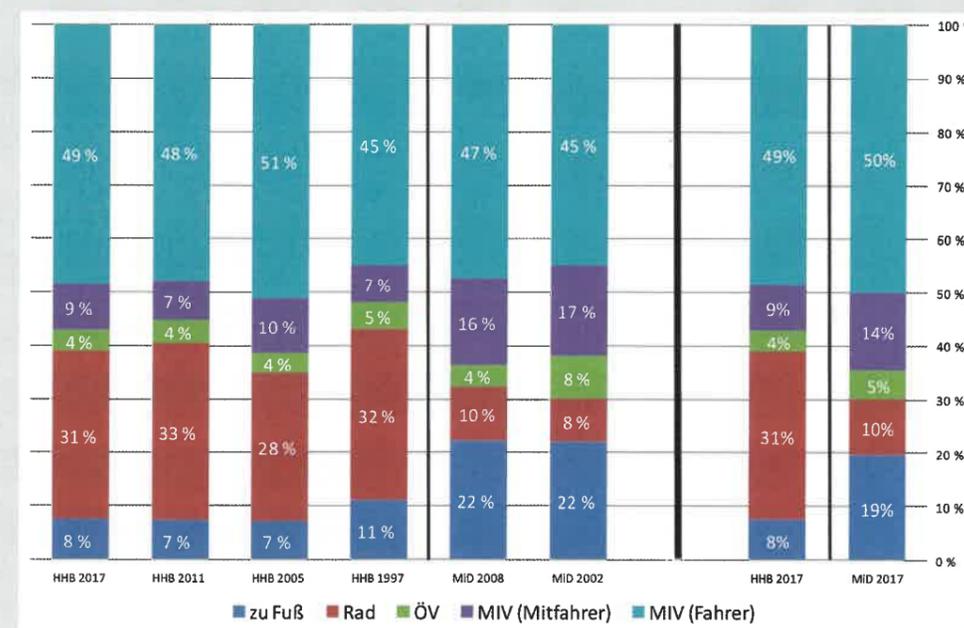


Bild 5: Verkehrsmittelwahl im LGB von 1997–2017 und MiD-Werte von 2002–2017^{3, 4}

chen Regionen wie dem LGB das Potenzial den Verkehr wesentlich nachhaltiger zu prägen (MiD Ergebnisbericht 2017, S. 91 f. 2019).

3.4 Wegelängen

Wie im LGB sind auch im Bundesdurchschnitt die mittleren Wegelängen in den letzten Jahren nachweislich kontinuierlich gestiegen (MiD Zeitreihenbericht 2017, S. 31 2019). Betrachtet man die Daten im LGB und die der MiD-Studie, zeigt sich aber auch, dass diese kaum voneinander abweichen (HHB 2017 LGB: 12,4 km; MiD 2017: 12,0 km).

Die durchschnittlich zurückgelegte Tagesstrecke pro Person fällt im direkten Vergleich mit dem LGB insgesamt etwas niedriger aus als im Bundesdurchschnitt (LGB: 43 km, Bund: 46 km)⁶. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass sowohl im LGB als auch im Bundesdurchschnitt der Anteil der Wege in den unteren Wegeklassen abgenommen hat und somit der Anteil an längeren Wegen

steigt. So hat z. B. der Anteil der Wege im LGB, die nicht länger als fünf Kilometer sind, von 64 % im Jahr 2005 über 62 % im Jahr 2011 auf 58 % im Jahr 2017 abgenommen.

Im direkten Vergleich liegt der MiD-Wert 2017 für den Kreistyp „dünn besiedelter ländlicher Kreis“ bei 56 % (MiD Tabellarische Grundausswertung 2017, S. 45 2019) und ist nahezu deckungsgleich mit dem im LGB (58 %).

³ Abweichungen von 100 % sind Rundungsdifferenzen etc.
⁴ Aufgrund veränderter Grundbedingungen in den Mobilitätsstudien sind die MiD-Werte von 2017 nicht ohne Weiteres mit den MiD-Werten von 2002 und 2008 vergleichbar (MiD Kurzbericht 2017, S. 8 f. 2019). In der MiD 2002 und 2008 ist der LGB demnach dem Siedlungstyp „ländliche Räume höherer Dichte“ und in der MiD 2017 am ehesten dem Kreistyp „dünn besiedelter ländlicher Kreis“ zuzuordnen (MiD Tabellarische Grundausswertung 2017, S. 242 2018).
⁵ Im Jahr 2017 wurde bei der MiD erstmals nach herkömmlichen Fahrrädern und Pedelecs differenziert.
⁶ In der HHB 2017 im LGB wurde ein sehr hoher Anteil an mobilen Personen erfasst (> 95 %), so dass ein Vergleich mit der Tagesstrecke von mobilen Personen im Bundesdurchschnitt durchgeführt wurde.

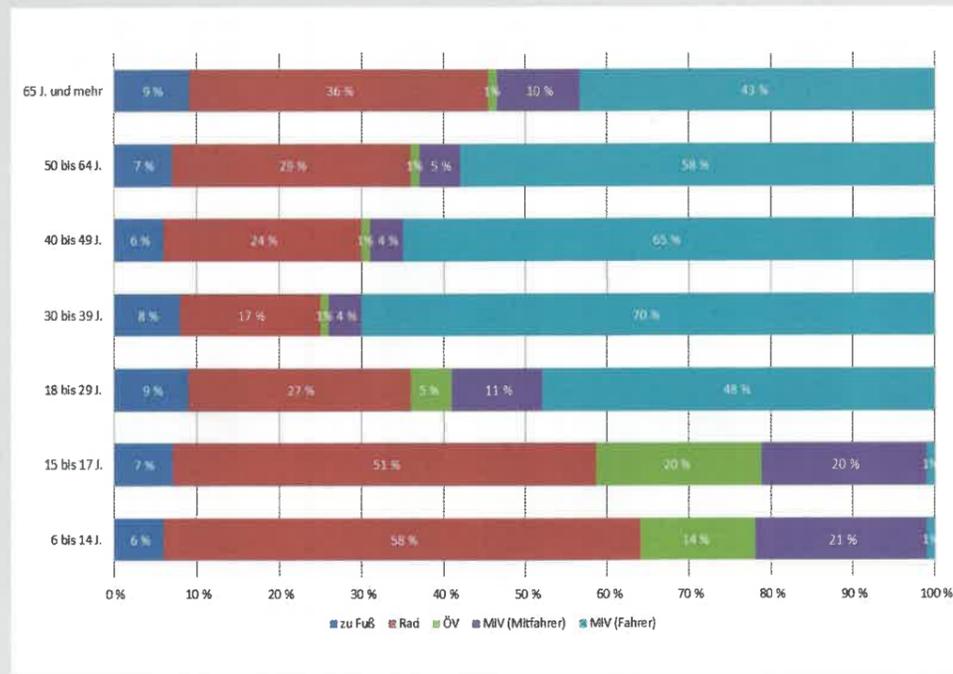


Bild 6: Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter 2017 im LGB

Insgesamt betrachtet, wird somit eine Tendenz zu längeren Wegen und ungenutzten Potenzialen (des nichtmotorisierten Verkehrs) im Bereich der Nahmobilität nicht nur bundesweit, sondern auch für den LGB bestätigt. Der Großteil der Wege im LGB gehört zur Nahmobilität, die prinzipiell auch nichtmotorisiert zurückgelegt werden könnten. Im innergemeindlichen Verkehr wird das Rad bereits in einem hohen Maße genutzt und ist dabei insbesondere für innergemeindliche Verbindungen in kompakten Siedlungsstrukturen, wie beispielsweise der Kreisstadt Nordhorn, attraktiv. Gleichzeitig wird aber auch deutlich, dass bei den kurzen Wegen des MIV noch ungenutztes Potenzial für eine Wegeverlagerung auf den Umweltverbund besteht, da beinahe die Hälfte der zurückgelegten Wege kürzer als fünf Kilometer ist. Beide Felder sind demnach im LGB durch entsprechende Infrastrukturplanungen und Öffentlichkeitsarbeit (sowohl für innergemeindliche als auch für zwischengemeindliche Relationen mit längeren Wegen) zu unterstützen.

3.5 Verkehrsmittelwahl nach Lebensalter

Deutlich wird hier (Bild 6), dass der öffentliche Verkehr (Bus und Bahn) im Wesentlichen von Kindern und Jugendlichen genutzt wird, die nicht über einen Pkw bzw. Führerschein verfügen. In diesen Altersklassen fin-

den sich auch die höchsten Radverkehrsanteile. Auffällig sind hier auch die hohen Anteile des MIV als Mitfahrer, die zu wesentlichen Teilen wohl auch darauf gründen, dass Kinder von den Eltern zur Schule gefahren werden.

Bis zur Volljährigkeit sind im Bundesdurchschnitt grundsätzlich gleiche Verhaltensweisen bei der Verkehrsmittelwahl zu beobachten wie im LGB. Z. B. wird in der Altersgruppe der 0- bis 9-jährigen mit einem Radfahreranteil von 11 % besonders auffällig, dass ein bemerkenswert hoher MIV-Mitfahreranteil (50 %) vorliegt. Weiter findet sich in der Altersklasse der 10- bis 19-jährigen der höchste Fahrradanteil aller Altersgruppen mit 18 % (bei einem gleichzeitig immer noch hohen MIV-Mitfahreranteil von 26 %). Das Fahrrad ermöglicht dieser Altersgruppe wie im LGB, mangels der Verfügbarkeit über einen Führerschein, die Zunahme an Autonomie bzw. sich zeitunabhängig und selbstständig zu bewegen. Mit dem Erreichen des Führerscheinalters wird auch im Bundesdurchschnitt ein großer Anteil der Wege, die zuvor mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zurückgelegt wurden, jetzt durch die Pkw-Nutzung ersetzt und der Fahrradanteil sinkt bei den jungen Erwachsenen wie im LGB (Bild 6) schlagartig (von 18 auf 11 %) ab (MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 2017, S. 29 2019).

Entgegen dem bundesweiten Trend eines nahezu gleichbleibenden Radverkehrsanteils (10 bis 11 %) beginnend in der Altersklasse der 20- bis 29-jährigen bis hin zur Altersklasse der 80-jährigen (MiD Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr 2017, S. 29 2019), steigt der Anteil im LGB ab der Altersklasse der 30- bis 39-jährigen wieder kontinuierlich an. Der Radfahreranteil in der Altersklasse der 65+-jährigen erreicht dabei sogar nahezu das Anteilsniveau der Jugendlichen. Hier könnten die sehr gut – weit über den Standard hinaus – ausgebaute Infrastruktur und technologische Innovationen (E-Bike/Pedelecs) verbunden mit einer flachen Topografie ein gutes Grundgerüst dafür sein, um auch im zunehmenden Alter weiterhin mobil zu bleiben.

Die Auswertung führt nach dem Bundesvergleich für den LGB hier zu dem Ergebnis, dass der bereits hohe Nutzungsgrad der „Älteren“ weiter gefördert werden sollte. Neben Maßnahmen zur Bereitstellung eines gut ausgebauten und sicheren Radwegenetzes, sind aber auch unterstützende Programme/Schulungen zur Verbesserung des Verkehrsverhaltens der Nutzer selbst anzubieten, da ein erhöhtes Unfallgeschehen im LGB bei Pedelec-Nutzern festgestellt worden ist.

Gleichzeitig sollte auch bei der Gruppe von Kindern und Jugendlichen, bei denen u. a. beim MIV-Mitfahreranteil, sowohl bundesweit als auch im LGB, ein bedeutender Nutzungsgrad besteht, auf eine Verhaltensänderung hingewirkt werden.

3.6 Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

Der Wegezweckanteil am Verkehrsaufkommen unterscheidet sich im Bundesdurchschnitt, bezogen auf die verschiedenen Raumtypen, nur marginal voneinander, da Personen, ganz gleich, ob sie in Städten oder ländlichen Räumen leben, mehr oder minder die gleichen Aktivitätsbedürfnisse (Arbeit, Freizeit, Erledigungen etc.) aufweisen (MiD Ergebnisbericht 2017, S. 62 f. 2019).

Aus Bild 7 wird ersichtlich, dass in Übereinstimmung mit der Verkehrsmittelwahl

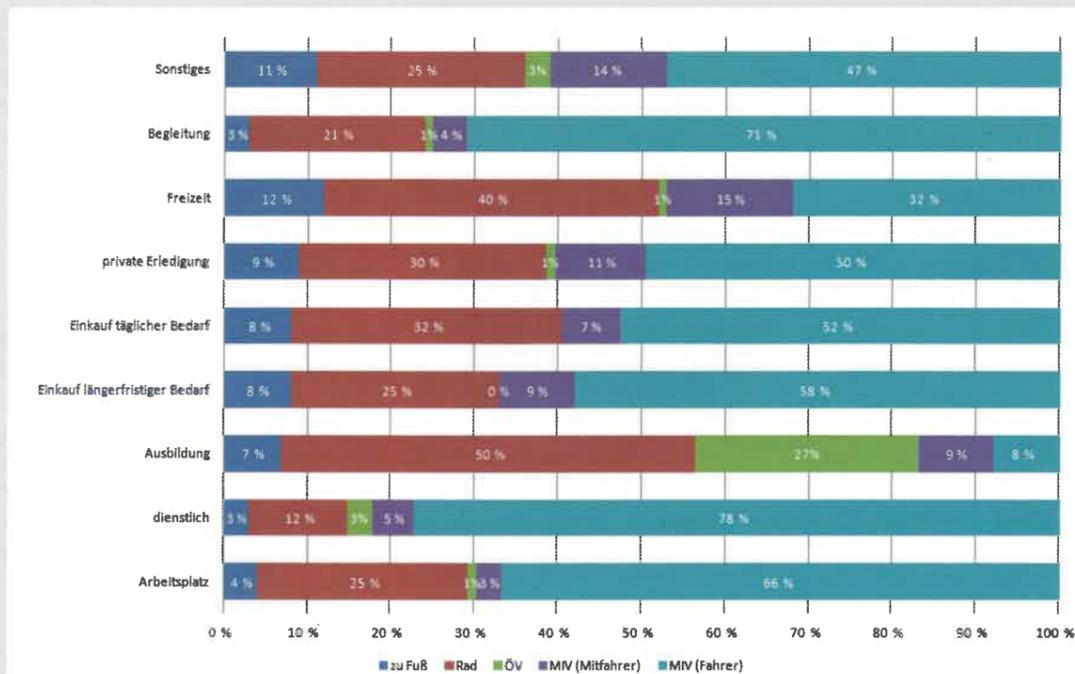


Bild 7: Verkehrsmittelwahl nach Wegezwecken 2017 im LGB

im Bundesdurchschnitt auch im LGB der ÖPNV (mit 27 %) in erster Linie für den Wegezweck Ausbildung genutzt wird. Der Schülerverkehr bildet hier im ländlichen Raum das Rückgrat des ÖPNV. Im LGB ist auch beim Wegezweck Ausbildung der höchste Anteil des Radverkehrs (50 %) festzustellen. Bei den beruflichen Wegen spielt das Fahrrad im LGB mit 25 % bei den Wegen zum Arbeitsplatz und 12 % bei dienstlichen Wegen, wie auch im Bundesdurchschnitt, eine deutlich geringere Rolle als der MIV. Dies dürfte auf höheren Wegelängen basieren, die mit dem Fahrrad eher schlechter zurückzulegen sind. Auffällig wird aber, dass das Fahrrad im LGB für den Wegezweck „Freizeit“ mit einem Wegeanteil von 40 % sehr häufig genutzt wird, wohingegen der Anteil im Bundesdurchschnitt lediglich bei 33 % liegt (vgl. MiD Tabellarische Grundausswertung 2017, S.153 2019). Dies könnte auf der nicht nur im LGB, sondern auch in anderen ländlichen Regionen festgestellten Bedeutungssteigerung des Pedelec gründen.

Insgesamt betrachtet lässt sich nach dem Bundesvergleich folgern, dass im LGB die bereits gut genutzten Potenziale des Fahrrads im Freizeitverkehr weiter unterstützt und vorhandene ungenutzte Potenziale im Bereich der beruflichen Wege gefördert werden sollten.

4 Steigerung des Radverkehrsanteils – Maßnahmen und Chancen

Aufgrund der Ergebnisse der HHB im LGB und der aus dem Bundesvergleich gewonnenen Erkenntnisse sieht der LGB weitere ungenutzte Potenziale, die zu einer zusätzlichen Steigerung des bereits hohen Radverkehrsanteiles führen können. Hierfür sind primär die nachfolgend übergeordneten Themenfelder und Maßnahmen im Anschluss an die HHB 2017 identifiziert und bearbeitet worden.

4.1 Infrastruktur – Angebotserweiterung

Die Grundvoraussetzung für eine hohe Fahrradnutzung ist nicht nur in ländlichen Regionen die Bereitstellung einer möglichst lückenlosen und auf die verschiedenen Nutzerbedürfnisse ausgerichteten Infrastruktur. Dies wird auch durch eine Studie aus Cambridge belegt (Heinen, Panter et al. 2015). Demnach bewirkt eine Veränderung der Infrastruktur eine Änderung des Reiseverhaltens bzw. sinkt die Wahrscheinlichkeit, dass bei einer Verbesserung der Infrastruktur für den Rad-, Bus- und Bahnverkehr das Auto für den Weg zur Arbeit genutzt wird.

4.1.1 Erhöhung der Multimodalität – Integration der Bahn

Auf dem Weg zur Mobilitätswende ist die umfassende Vernetzung der einzelnen Ver-

kehrsträger ein elementarer Bestandteil, mit dem ein multimodales Verkehrsverhalten ermöglicht wird.

Insbesondere in den letzten drei Jahren hat der LGB die Sicherung und Weiterentwicklung der ÖPNV-Busnetzstruktur und ihrer Haltestellen vorangetrieben, um möglichst viele Fahrten vom Pkw-Verkehrssystem zu verlagern. Die Priorität des im LGB kategorisierten Haltestellenausbau lag insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen. Somit stehen mittlerweile gegenwärtig zahlreiche Bike+Ride-Anlagen flächendeckend an den Bahnhöfen und Haltestellen sowie im unmittelbaren Haltestellenbereich der Hauptverkehrslinien als Verknüpfungspunkte bereit. Zudem wurde, neben der allgemein bestehenden Möglichkeit der Fahrradmitnahme im Bus im regulären Fahrbetrieb, zur Steigerung der Attraktivität im Freizeit- und Tourismusverkehr auf die zunehmende Verbreitung von Pedelecs reagiert und die für 15 Fahrräder geeigneten Anhänger des in Abschnitt 2 erwähnten Fietsenbusses zur problemlosen Verladung niederflurig ausgestattet.

Durch die im Juli 2019 von Bad Bentheim über Nordhorn bis Neuenhaus reaktivierte Bahnstrecke der Bentheimer Eisenbahn AG (BE AG) für den Personenverkehr bestand die Notwendigkeit der umfassenden Integration dieses neuen Verkehrsträgers (Regionalbahn (RB 56)), der in zentraler Erschlie-

Bild 8: Reaktivierte Bahnstrecke der BE AG von Bad Bentheim nach Neuenhaus (in grün), geplante Verlängerung der Reaktivierung von Neuenhaus nach Emmen (in lila)



Bungsfunktion mitten durch den LGB verläuft und an die Oberzentren Münster und Osnabrück anbindet (Bild 8), in das Gesamtverkehrsnetz des LGB (Näheres sh. Uekermann 2020) und die Chance zur weiteren Erhöhung der bisher geringen Multimodalität im LGB.⁷

Mit der Wiederaufnahme des SPNV wurden zu einem größeren Umfang weitere Maßnahmen zur Förderung der Multimodalität umgesetzt. Z. B. wurden hochwertige B+R- (Sammelschließanlagen mit digitalem Buchungssystem (Bild 9 Foto rechts)) und P+R-Anlagen an den Haltepunkten/Bahnhöfen eingerichtet, die Züge mit einem separaten Abteil für die Mitnahme von zwölf Fahrrädern ausgestattet sowie das ÖPNV-Busnetz auf das neue SPNV-Angebot ausgerichtet.

Trotz alledem fehlt es noch an einem kreisweiten Gesamtkonzept zur Stärkung der Multimodalität, das die bisherigen Aktivitäten/Maßnahmen der verschiedenen Akteure (LGB, Gemeinden, Verkehrsunternehmen etc.) zusammenführt.

Deshalb hat sich der LGB, vertreten durch die landkreiseigene Planungsgesellschaft Grafenschaft Bentheim GmbH, um die Teilnahme an der vom Bundesministerium für Bildung und

Forschung (BMBF) angebotenen Fördermaßnahme „MobilitätsWerkStadt 2025“⁸ mit dem Grafschafter Mobilitätsprojekt *AMZUG – Anschlussmobilität zukunftsfähig gestalten* beworben und den Zuschlag Ende 2019 erhalten. Das Projekt, das Anfang 2020 gestartet ist, verfolgt das Ziel, Möglichkeiten der Mobilitätswende in Pkw-orientierten, ländlichen Räumen aufzuzeigen und am Beispiel des LGB die zuvor genannten Potenziale und Notwendigkeiten zu nutzen. Dabei soll, unter Einbindung eines wissenschaftlichen Partners (Bergische Universität Wuppertal – Lehrstuhl für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik), aufgezeigt werden, dass auch in dispers besiedelten ländlichen Räumen Alternativen jenseits des Pkw erfolgreich sein und längere (Alltags-)Wege klimafreundlich mit Verkehrsmitteln des Umweltverbands zurückgelegt werden können. Weiterhin sollen die Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerung insgesamt verbessert werden. Als erste Arbeitsergebnisse im Rahmen des Projekts sind, zur Vernetzung des Radwegenetzes mit dem SPNV, Vorrangrouten für den Radverkehr, auf Basis von Erreichbarkeitsanalysen (Radius fünf km) zu den Haltepunkten/Bahnhöfen des SPNV, identifiziert worden (Bild 9). Diese Vorrangrouten ermöglichen es Radfahrern auf

schnelle (weniger als 20 Minuten) und attraktive Art und Weise, zu den von ihnen nächstgelegenen Haltepunkten/Bahnhöfen zu kommen und finden eine besondere Berücksichtigung in der zukünftigen Maßnahmenplanung.

4.1.2 Netzausbau (zwischenkommunal) und Bestandsnetzpflege (Qualitätsverbesserung)

Hin zur Bereitstellung eines 100-prozentigen Radwegenetzes an klassifizierten Straßen, hat der LGB sich zum Ziel gesetzt, die noch wenigen Netzlücken an Kreisstraßen mittelfristig zu schließen. Zur Stärkung und Förderung des zwischenkommunalen Radverkehrs werden deshalb kurzfristig zwei wesentliche Netzlücken an der K 40 und K 19 durch Neubauten gemäß den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) geschlossen (Bild 10).

Um die Verkehrssicherheit für Radfahrer, nach der Demarkierung der Schutzstreifen (siehe Abschnitt 2) zu verbessern, wird nun ein neuer Radweg an der K 40 (Halle/Getelo) mit einer Länge von ca. sieben Kilometern errichtet. Die Maßnahme soll für das Jahresbauprogramm 2021 als Fördermaßnahme beim Land Niedersachsen angemeldet und in den Jahren 2021–2023 umgesetzt werden.

Daneben wird ein ca. 15 km langer Radwegneubau an der K 19 (Georgsdorf/Emlichheim) umgesetzt. Diese bereits genehmigte und begonnene Fördermaßnahme soll 2024 fertiggestellt sein.

Die beschriebenen Infrastruktureneubauten steigern den Anteil von Radwegen am Kreisstraßennetz von 84 % auf bemerkenswerte 92 %.

Ein nahezu flächendeckendes Bestandsnetz muss, neben einer regelmäßigen Unterhaltung, auch dauerhaft in einem guten und den Ansprüchen entsprechenden qualitativ hohen Standard erhalten werden. Zu sanierende Asphaltwege und auch die noch in wenigen Bereichen vorhandenen Pflaster-radwege wurden in den letzten Jahren grundsätzlich bei Sanierungsbedarf ebenfalls gemäß dem ERA-Standard in Asphaltbauweise ausgebaut.

Letztendlich wurden zahlreiche neue Maß-

⁷ Hier gewonnenes Best-Practice-Wissen kann weiter nach der geplanten Verlängerung der Bahnstrecke von Neuenhaus nach Emmen in 2024 (Bild 8) übertragen werden.

⁸ Informationen zum Projekt unter: <https://www.fona.de/de/massnahmen/foerdermassnahmen/mobilitaet-in-der-stadt.php>

nahmen zur Qualitätssteigerung des Freizeitverkehrs am touristischen Radwegenetz eingeleitet oder bereits umgesetzt. Zu nennen sind hier z. B. die derzeitige Umsetzung eines flächendeckenden Knotenpunktsystems nach niederländischem Vorbild und die abgeschlossene Erstellung eines neuen Zustandskatasters der touristischen Radwege, auf dessen Basis eine Sonderförderung des Kreises für die Sanierung von Radwegen in Gemeindelast gewährt wird.

4.2 Öffentlichkeitsarbeit – Information und Teilhabe

Neben der Infrastruktur, die in der Radverkehrsförderung oft im Fokus steht, ist die Kommunikation in einer Informationsgesellschaft ein wichtiger Antrieb des Handelns. Seit der letzten Mobilitätsstudie ist neben der Beibehaltung und Weiterentwicklung bewährter Aktionen eine Reihe neuer nachfolgend beispielhaft aufgeführter Ideen und Maßnahmen verfolgt worden.

Als neue Gemeinschaftsaktion ist erstmalig 2017 ein vom LGB groß organisiertes Fietsfestival veranstaltet worden, das alle zwei Jahre stattfindet. Weiter erfolgte Mitte 2019 der Start einer regelmäßig erscheinenden Serie/Berichterstattung über Radverkehrsthemen in den Grafschafter Nachrichten in interkommunaler Zusammenarbeit mit der Stadt Nordhorn. Besonders erwähnenswert sei an dieser Stelle, dass die Stadt Nordhorn seit Jahren eine breit aufgestellte und erfolgreiche Förderung des Radverkehrs betreibt. Hierfür wurde der Stadt Nordhorn (Radverkehrsanteil: 40 %) 2019 ebenfalls vom Land das Label als „Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsen“ verliehen.

Zur verstärkten Förderung der beruflichen Wege (siehe Abschnitt 3.6) werden die in Abschnitt 2 beschriebenen Förderprogramme optimiert weitergeführt und durch erneute Veröffentlichungen in den Medien und Lockerungen bei den Förderkriterien verstärkt beworben. Zudem wird der LGB sich selbst im Jahr 2020 für die Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber bewerben, um mit gutem Beispiel bei erfolgreicher Zertifizierung voranzugehen. Hierfür sind in den letzten drei Jahren einige Projekte umgesetzt und u. a. die Planung für die Einführung eines Jobrades angegangen worden. Außerdem schafft der LGB derzeit die Voraussetzungen für die 2021 anstehende Rezertifizierung als Fahrradfreundliche Kommune Niedersachsens.

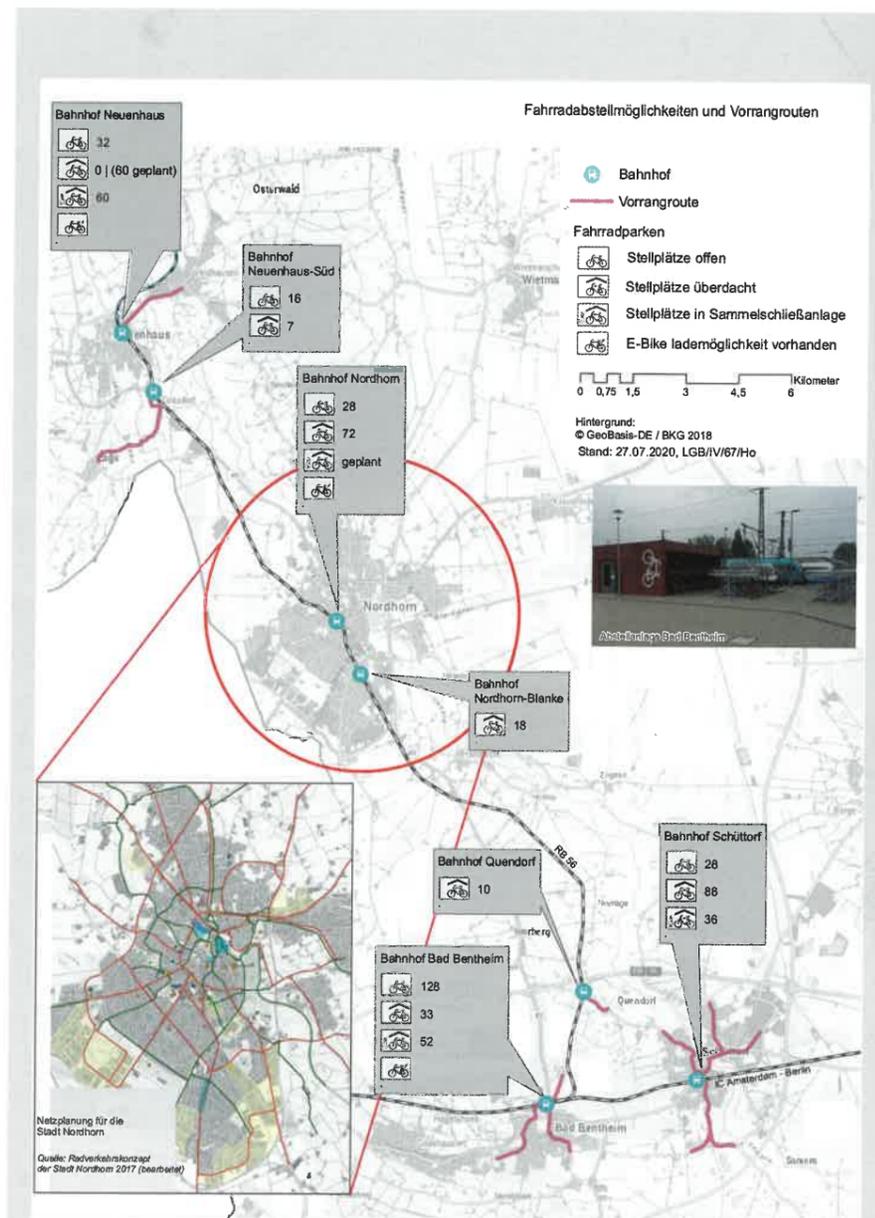


Bild 9: Fahrradabstellmöglichkeiten und Vorrangrouten an SPNV-Bahnhöfen/Haltepunkten (in lila) sowie im Ausschnitt Vorrang-/Komfortrouthenetz der Stadt Nordhorn (in grün)

Um die in Abschnitt 3.5 beschriebenen ungenutzten Verlagerungspotenziale, die auf Erfahrungen im Kindes- und Jugendalter durch die starke Gewöhnung an das Auto beruhen, zu nutzen, setzt der LGB auf innovative Teilhabeformen. Im Rahmen der Teilnahme am internationalen Interreg-Forschungsvorhaben „Public Engagement for Sustainable Public Transport (PE4Trans)“⁹, das 2018 begonnen hat, soll insbesondere die Bevölkerung in den Prozess der Konzipierung und Umsetzung nachhaltiger Verkehrsstrategien und -pläne einbezogen werden, mit dem Ziel, die Mobilitätsgewohnheiten und Routinen der Menschen zu verändern. Im laufenden Interreg-Vorhaben PE4Trans wurde z. B. als Beitrag des

LGB erfolgreich im Juni 2019 ein zweitägiges Bar Camp mit ca. 60 Schülern/Schülerinnen aus Grafschafter Schulen unterschiedlicher Jahrgänge zum Thema Nachhaltige Mobilität durchgeführt (Bild 11), bei dem auch das Fahrrad im Fokus der Betrachtung stand.¹⁰

⁹ Informationen zum Projekt unter: www.interreeurope.eu/pe4trans/

¹⁰ In den Niederlanden hat bereits eine erfolgreiche Verlagerung des Pkw zu bemerkenswerten Anteilen auf den Radverkehr stattgefunden. Z. B. ist bei kurzen und auch sehr kurzen MIV-Wegen festgestellt worden, dass 43 % Kinder unter 10 Jahren in Deutschland mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, hingegen in den Niederlanden nur 28 %. Die Niederländer zeigen somit eindrucksvoll, wie eine Verkehrssozialisation in jungen Jahren auch zu höheren Radverkehrsanteilen in späteren Lebensphasen führen kann (MiD Analyse zum Rad- und Fußverkehr 2017, S. 74f/78 2019).

Bild 10: Radverkehrsnetz an klassifizierten Straßen – Lückenschlüsse K 40 und K 19

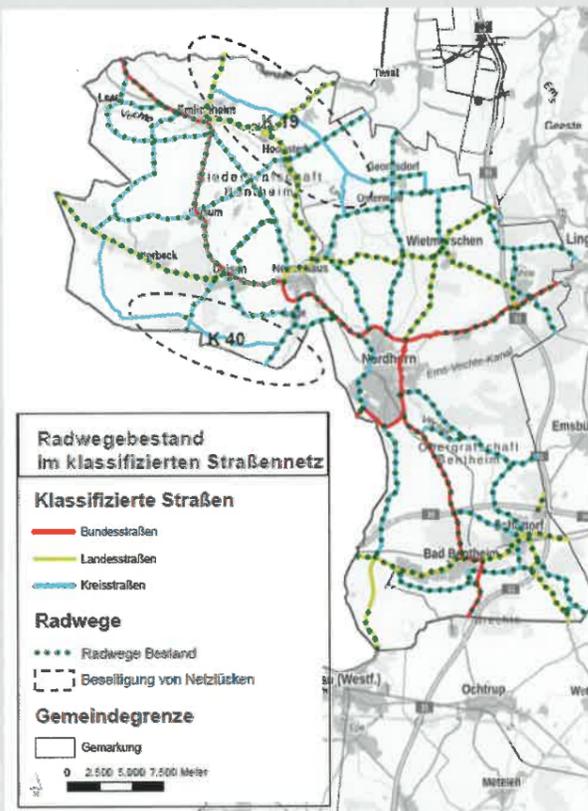


Bild 11: Impressionen Bar Camp mit Schülern/Schülerinnen im LGB

4.3 Verkehrssicherheitsarbeit erweitern

Um die Attraktivität des Radverkehrs nicht durch eine steigende Anzahl Verunglückter negativ zu beeinflussen, ist eine umfassende und ständig auszubauende Verkehrssicherheitsarbeit unverzichtbar. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist in den letzten drei Jahren durch nachfolgende Maßnahmen erweitert worden.

Zur Reduzierung von Unfällen ist auf das richtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer selbst einzuwirken (siehe Abschnitt 3.5). Deshalb werden, neben der Beibehaltung und dem Ausbau der mit guten Erfahrungen jahrelang praktizierten Verkehrserziehung der Kinder, viele neue Angebote für die wei-

tere wichtige Zielgruppe der Senioren/Senioreninnen bereitgestellt. Zu nennen sind hier z. B. Pedelec/E-Bike-Sicherheitstrainings wie auch das ebenfalls primär für ältere Verkehrsteilnehmer versehene Format mit dem Titel „Modul StVO“, das Informationen zu aktuellen Neuerungen im Straßenverkehrsrecht vermittelt.

Weiter werden neue bisher noch nicht durchgeführte Maßnahmen der Beseitigung von bekannten Problemlagen oder nachgewiesenen Unfallhäufungsstellen umgesetzt. Hierzu gehört z. B. die Beseitigung von bekannten Problemlagen bei Pollern/Pfosten/Umlaufsperrern. 2017 wurde ein Beseitigungsprogramm für alle bestehenden Pol-

ler/Pfosten/Umlaufsperrern gestartet, in dem diese auf richtige Anordnung und Erfordernis überprüft und bei Handlungsbedarf entsprechend den ADFC-Empfehlungen flächendeckend geändert wurden (Bild 12). Als weiteres neues Beispiel für den Bereich der Beseitigung von Unfallhäufungsstellen ist die Errichtung von Warnsignalanlagen für Radfahrer 2020 zu nennen.

Um nicht nur reaktive (nach sich ergebenden Unfallhäufungsstellen), sondern auch präventive Verkehrssicherheitsarbeit (Untersuchung auch von Abschnitten des Straßennetzes, deren Unfallgeschehen noch unterhalb der Schwelle zu Unfallhäufungsstellen liegt) zu leisten, hat die Bergische Universität Wuppertal – Lehrstuhl für Güterverkehrsplanung und Transportlogistik für den LGB ein bisher einzigartiges Verkehrssicherheitskonzept erstellt, um mögliche gegenwärtige und zukünftige Schwachpunkte im Rad- und Fahrbahnnetz zu identifizieren. Gleichzeitig wurde ein GIS-gestütztes Planungswerkzeug (Präventives Verkehrssicherheitsanalyse-Instrument auf Grundlage einer funktionalen Netzgliederung) entwickelt und an den LGB übergeben. Die Anwendung des GIS-Tools ermöglicht eine frühzeitige Identifikation von „kritischen Unfallhäufungen“. Somit existiert eine Art „Frühwarnsystem“. Durch eine Verknüpfung der Analyse des Verkehrsunfallgeschehens mit dem Straßenerhaltungsmanagement können so Hinweise für die Koordinierung verkehrssicherheitsfördernder Maßnahmen mit anstehenden Erhaltungsvorhaben abgeleitet und beim Bau berücksichtigt werden.

Detaillierte Informationen hierzu werden in einem weiteren Beitrag in einer der folgenden Ausgabe der Straßenverkehrstechnik enthalten sein.

5 Fazit und Ausblick

Am Beispiel des LGB zeigt sich, wie in ländlichen Regionen durch die enge Zusammenarbeit zahlreicher Beteiligter und langjähriger Radverkehrsarbeit große überdurchschnittliche Potenziale für den Radverkehr erschlossen werden können. Grundvoraussetzungen für einen hohen Radverkehrsanteil sind hierfür, neben gut ausgebauten inner- und zwi- schengemeindlichen Infrastrukturbedingungen bestenfalls eine flache Topografie sowie eine gelebte Fahrradkultur. Dennoch offenbart die Betrachtung der Bundesdaten im Abgleich mit den Ergebnissen der Grafschafter



Bild 12: Neue Anordnung von Pollern/Pfosten (links = vorher; rechts = nachher)

Mobilitätsstudien ungenutzte Potenziale des Radverkehrs im LGB. Auf die festgestellten Entwicklungen und Trends, wie die Bedeutungssteigerung des Pedelecs (insbesondere im ländlichen Raum), steigende Wegelängen, den hohen Nutzungsgrad des Fahrrads bei den „Älteren“ wie auch bei den Kindern/Jugendlichen als MITV-Mitfahrer, eine ausgeprägte Freizeitnutzung und eine geringe Nutzung des Fahrrads bei den beruflichen Wegen sowie eine geringe Multimodalität, hat der LGB zur weiteren Steigerung des Radverkehrs reagiert. Hierzu werden Maßnahmen in übergeordneten Themenfeldern, in den Bereichen des Infrastrukturausbaus sowie der verstärkten Öffentlichkeits- und einer Erweiterung der Verkehrssicherheitsarbeit durchgeführt. Diese liegen über den im bestehenden Radverkehrskonzept 2016 definierten Handlungsschwerpunkten, berücksichtigen die Einbindung eines neuen Verkehrsträgers – der Bahn – in das Gesamtverkehrsnetz und werden in jedem Bereich auch durch Forschungsvorhaben, unter Einbindung wissenschaftlicher Partner, unterstützt.

Der LGB hofft durch die neu definierten Maßnahmen und beschriebenen Triebfedern,

wie beispielweise der Möglichkeit mit dem Pedelec längere Wege zu nutzen, in Verbindung mit netzweiten Mobilitätsstationen an Bus und Bahn, auf eine weitere Steigerung des Radverkehrs.

Die Voraussetzungen hierfür liegen, durch eine umfassende politische Bereitstellung der erforderlichen Kreismittel und eine breite Förderung der kreisangehörigen Gemeinden sowie deren Mitwirken durch intensive Radverkehrsarbeit, vor. Letztendlich wird sich dies aber, unter optimistischen Erwartungen, erst bei den nächsten Mobilitätsstudien im LGB, in deren Rahmen erneut der aktuelle Radverkehrsanteil ermittelt werden wird, zeigen.

Literaturverzeichnis

Alrutz, D. (2018): Schutzstreifen außerorts – Ergebnisse eines Modellvorhabens. Straßenverkehrstechnik, 63. Jahrgang, Heft 5, Kirschbaum Verlag GmbH, Bonn, S. 347–356

BBSR – Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2018): Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren. Abgerufen am 18.7.2019 von [https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/Grafiken/oev-erreichbarkeit-zentren.jpg;jsessionid=](https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/Grafiken/oev-erreichbarkeit-zentren.jpg;jsessionid=8131DABAC28F02BB4C575283BC074F37.live21303?__blob=poster&v=3)

8131DABAC28F02BB4C575283BC074F37.live21303?__blob=poster&v=3

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017: – Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr (2019), Bonn

– Ergebnisbericht (2019), Bonn

– Kurzreport Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends (2019), Bonn

– Tabellarische Grundausswertung (2018), Bonn

– Zeitreihenbericht 2002–2008–2017 (2019), Bonn

Abgerufen am 24.6.2020 von <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>

Bundestag (2018): Drucksache 19/3762 vom 10.8.2018, S. 90/91

Heinen, E.; Panter, J.; Mackett, R. et al. (2015): Changes in mode of travel to work: a natural experimental study of new transport infrastructure. Int J Behav Nutr Phys Act 12, 81

Landkreis Grafschaft Bentheim (2019): Haushaltsbefragung für den Landkreis Grafschaft Bentheim 2017. (bearbeitet durch das Planungsbüro VIA eG Köln)

Landkreis Grafschaft Bentheim (2016): Radverkehrskonzept zur Fortentwicklung des fahrrad-freundlichen Landkreises Grafschaft Bentheim. (bearbeitet durch das Planungsbüro VIA eG Köln)

Uekermann, R. (2020): Bahnrenaissance in der Fläche, Der Nahverkehr, 38. Jahrgang, Heft 4, DVV Media Group GmbH, Hamburg, S. 26–34

Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010, FGSV Verlag, Köln

Besuchen Sie uns auf www.strassenverkehrstechnik-online.de

**Straßen-
verkehrstechnik**