

## Integriertes Mobilitätskonzept für Engelskirchen

### I. Hintergrund

Die Gemeinde Engelskirchen ist seit Mitte der 1990er Jahre aktiv dem Umweltschutz verpflichtet und hat seitdem viel erreicht hinsichtlich Flächennutzung, Natur- und Landschaftsschutz, aber auch hinsichtlich Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen.

Trotz extrem angespannter Haushaltslage wurde in 2011 im Rat einstimmig beschlossen, ein integriertes Klimaschutzkonzept unter Beteiligung der Öffentlichkeit (Bürger, Umweltgruppen, Gewerbe, Banken, Industrie, etc.) zu erarbeiten. Das Integrierte Klimaschutzkonzept umfasste schließlich ca. 70 Einzelmaßnahmen, die unter der Leitung eines in 2013 dafür eingestellten Klimaschutzmanagers größtenteils bearbeitet und umgesetzt werden konnten.

Am Ende der dreijährigen Befristungsdauer waren mehr als 60 Maßnahmen entweder umgesetzt oder in Umsetzungsplanung. Neben 30 neuen Maßnahmen wurden während dieser Zeit darüber hinaus die Teilschutzkonzepte „Integrierte Wärmenutzung“ und „Eigene Liegenschaften“ erstellt und befinden sich nun in Umsetzung. Der Gesamtenergieverbrauch der Gemeinde konnte so binnen der letzten Jahre um ca. 10% gesenkt werden (Privathaushalte, Unternehmen, eigene Liegenschaften).

Neben der Umsetzung der beiden Teilkonzepte „Eigene Liegenschaften“ und „Integrierte Wärmenutzung“ wurde in den vergangenen Monaten mit Hilfe von externen Beratungsbüros ein „Integriertes Handlungskonzept“ für die weitere Entwicklung der Gemeinde erarbeitet. Im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzepts“ wurde von Verkehrsbüros ein „Integriertes Mobilitätskonzept“ erstellt.

Die Erfahrung der letzten Jahre zeigt, dass sich das allgemeine Mobilitätsverhalten durch Einzelmaßnahmen nicht nachhaltig verändern lässt. Die Experten sind sich mittlerweile einig, dass es eines möglichst flächendeckenden Ansatzes bedarf, der die individuellen Bedürfnisse der Nutzer berücksichtigt und ihre Erwartungen weitestgehend erfüllen kann. (vgl. BMVI-Online-Publikation Nr. 04/2016)

Hierzu gibt es inzwischen eine Vielzahl von Lösungsansätzen für Ballungsgebiete, wie z.B. Car Sharing, Mobilitätsstationen, Verknüpfung von ÖPNV und Leihangeboten, AST, Ruf-Taxi, Optimierung von Taktzeiten im ÖPNV, transparente Informationsangebote, u.v.m., die das Mobilitätsverhalten dort bereits spürbar verändern. Diese Angebote können dort oftmals wirtschaftlich erfolgreich angeboten werden, da die Nutzerfrequenz ausreichend ist.

Im ländlichen Raum hingegen gestaltet sich das weitaus schwieriger. Einerseits ist hier die Zahl der potentiellen Nutzer deutlich kleiner, andererseits das Angebot des ÖPNV in den ländlichen Außenlagen weitaus geringer als im städtischen Raum. Es müssen also andere, auf die lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Ansätze gefunden werden. Da Engelskirchen und seine Nachbarkommunen im erweiterten „Speckgürtel“ um die Ballungsgebiete Köln und Bonn liegen, müssen diese kompatibel zu den Angeboten in den Ballungsräumen sein.

Die Gemeinde Engelskirchen hat sich deshalb bereits vor mehreren Jahren dem Netzwerk unter Leitung des VRS (Verkehrsverbund Rhein Sieg) angeschlossen, das sich mittlerweile zum „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ weiterentwickelt hat. (<http://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>)

Das Oberbergische Engelskirchen liegt unmittelbar an der Grenze zum Rheinisch-Bergischen Kreis und grenzt im Westen an die Stadt Overath, im Norden an die Gemeinde Lindlar, im Osten an die Stadt Gummersbach, im Südosten an die Stadt Wiehl und im Süden an den Rhein Sieg Kreis. Die Gemeinde mit ihren ca. 20.000 Einwohnern erstreckt sich im Aggertal längs der L 136, der früheren B 55. Die überregionale Verkehrsanbindung der Gemeinde ist ausgesprochen gut. Sie liegt unmittelbar an der A 4 (zwei Auffahrten) und verfügt darüber hinaus über zwei Bahnhöfe (Engelskirchen und Runderoth). Diese im Oberbergischen Kreis einzigartige Kombination aus Autobahnanschluss und eigenen Bahnhöfen führt zu einem erheblichen Pendleraufkommen aus den umliegenden

Kommunen, was die Verkehrslage im Ort besonders während der Hauptverkehrszeiten zusätzlich stark verschärft.

Die Gemeinde hat während der letzten Jahre intensiv Lösungsansätze erarbeitet, die in verschiedenen Handlungskonzepten zusammengefasst wurden. So wurden neben dem Integrierten Klimaschutzkonzept sowie den Teilschutzkonzepten „Eigene Liegenschaften“ und „Integrierte Wärmenutzung“ ein „Integriertes Handlungskonzept“ (Gemeindeentwicklungskonzept), ein „Integriertes Mobilitätskonzept“ sowie weitere Konzepte für Handel und Tourismus erarbeitet. Alle Maßnahmen wurden dabei stets nach Umwelt- und Klimaschutzaspekten bewertet und ausgewählt.

Darüber hinaus konnten mehrere Bürgergruppen ins Leben gerufen werden, die aktiv an der Erarbeitung von Maßnahmen beteiligt sind und zudem als Multiplikatoren in der Öffentlichkeit mitwirken. Zu den Schwerpunktthemen der Bürgergruppen gehören Tourismus, Verkehr und Mobilität, Quartiersentwicklung, Ernährung sowie Wald, Umwelt und Kultur.

Des Weiteren gibt es bereits Gespräche mit dem Kreis und den angrenzenden Kommunen hinsichtlich der Abstimmung der kommunalen Verkehrs- und Mobilitätsplanungen. Hier sind insbesondere der Oberbergische Kreis, die Gemeinde Lindlar sowie die Gemeinde Nümbrecht zu nennen. Vertreter von InnovationCity Bottrop waren ebenfalls bereits zu beratenden Gesprächen in Engelskirchen.

Der Verkehrsverbund Rhein Sieg (VRS) bzw. das Zukunftsnetz Mobilität NRW, in dem auch Engelskirchen seit mehreren Jahren aktives Mitglied ist, unterstützt beim interkommunalen, regionalen und überregionalen Erfahrungsaustausch. Engelskirchen ist in allen Fachgruppen des Zukunftsnetzwerks aktiv vertreten.

Mit dem Nahverkehrsbund Rheinland (NVR) erfolgt eine enge Abstimmung, da dessen Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rheinland“ (Förderkennzeichen **03K02474**) die Bedarfe der Gemeinde Engelskirchen passgenau abdeckt. Das Klimaschutzteilkonzept des NVR beinhaltet acht Maßnahmenbündel, die hier kurz zusammengefasst sind:

(für die ausführliche Beschreibung der Bündel siehe Anlage „Maßnahmen Mobilitätskonzept für das Rheinland“.)

<b>Maßnahmenbündel</b>	<b>Worum geht es?</b>
M1 / Umweltfreundliches Pendeln im Rheinland voranbringen	Der alltägliche Pendelverkehr ist die bedeutendste Stellschraube im Kontext der regionalen Mobilität. Der Weegeanteil (auch Modal-Split-Anteil) des Umweltverbundes soll gesteigert werden. Der unvermeidbare Autoverkehr soll so effizient wie möglich gestaltet werden.
M2 / Mit standardisiert gekennzeichneten Mobilstationen die Vernetzung der Mobilität fördern	Mobilstationen stellen ein wesentliches Infrastrukturelement und sichtbares Element einer umweltfreundlichen Mobilität dar. Vor allem im städtischen Raum entstehen Entlastungseffekte im fließenden wie im ruhenden Kfz-Verkehr.
M3 / Mobilitätsmanagementkompetenz der Kommunen stärken	Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten zu Beeinflussung verkehrserzeugender Faktoren. Es verfolgt das Ziel einer kosteneffizienten, umwelt- und sozialverträglichen nachhaltigen Mobilitätsentwicklung.
M4 / Förderung von E-Mobilität bei verschiedenen Verkehrsträgern	Der Einsatz von Elektromobilität (E-Mobilität) in allen Verkehrsarten (ÖPNV, SPNV, Rad, motorisierter Individualverkehr) bietet in Verbindung mit dem Einsatz von „erneuerbaren Energien“, also Strom aus regenerativen Energiequellen wie Solar, Windkraft, Wasserkraft etc. die Chance, Treibhausgas-Emissionen im Verkehr in hohem Maße zu reduzieren.
M5 / Umweltfreundliche	Der Tourismus im Rheinland ist ein bedeutender

Mobilitätsangebote für Touristen im Rheinland	Wirtschaftszweig. Hier gilt es, umweltfreundliche Mobilitätsangebote zu schaffen bzw. auszuweiten, um die Klimabilanz des touristisch induzierten Verkehrs zu verbessern. Insbesondere die Förderung des touristischen Radverkehrs sollte im regionalen Kontext intensiviert werden.
M6 / Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum erhalten und erweitern	Der ländliche Raum zeichnet sich u.a. durch disperse Siedlungsstrukturen sowie ein im Vergleich zu Ballungsräumen eingeschränktes Mobilitätsangebot aus. Trotz dieser Herausforderungen soll die Möglichkeit der Mobilitätsteilhabe als Element der Daseinsvorsorge bestmöglich erhalten bleiben.
M7 / Digitale Vernetzung der Mobilität im Rheinland forcieren	Die sog. „digitale Vernetzung“ hält seit einigen Jahren Einzug in (fast) alle Lebensbereiche. Prozesse, die in der Vergangenheit ausschließlich auf analogem Wege abgewickelt wurden, können durch den Einsatz von (stationären) Online-Anwendungen und (mobilen) Smartphone-Apps heutzutage zu großen Teilen auf elektronischem Wege erledigt werden.
M8 / Umweltfreundliche Mobilität in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen	Bis dato werden die ÖPNV-Betreiber und -Aufgabenträger im Rheinland häufig nicht aktiv in die Bauleitplanung (BLP) der Kommunen integriert. Ziel sollte es sein, bei der zukünftigen Stadtentwicklung Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung von Beginn an mit zu berücksichtigen.

## II. Hauptursachen für das Verkehrsaufkommen in Engelskirchen

Die Hauptursachen für das Verkehrsaufkommen in der Kommune wurden erfasst und im Folgenden kurz beschrieben.

### 1. **Berufsbedingte Pendler**

Wesentlichen Einfluss haben die berufsbedingten Pendlerfahrten. Durch die beiden Anbindungen an die Autobahn sowie die beiden Bahnhöfe wird das Pendleraufkommen nicht nur von Bürgern der Gemeinde, sondern in erheblichem Maße auch von Berufstätigen aus den umliegenden Gemeinden geprägt.

### 2. **Versorgungs-Pendler**

Die Hauptorte Engelskirchen, Ränderoth und Loope, mit jeweils ca. 3.500 bis 4.000 Einwohnern, alle drei an der B 55 (L 136) gelegen, sind gut erschlossen und verfügen über alle Versorgungseinrichtungen für das tägliche Leben. Daneben hat die Gemeinde jedoch eine Vielzahl von Dörfern und Weilern, in denen mittlerweile nahezu keine Versorgungsstrukturen mehr bestehen (weder Banken noch Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Ärzte, etc.). Hier kommt es zwangsläufig zu erheblichem, innerörtlichem Verkehrsaufkommen durch Beschaffungs- und Versorgungsfahrten, insbesondere weil auch die Anbindung an den ÖPNV nur in geringem Umfang gegeben ist.

### 3. **Parkraumsuchverkehr**

In Engelskirchen gibt es weder ein Parkraumleitsystem noch eine konsequente Parkraumbewirtschaftung. Dadurch entsteht insbesondere zu Stoßzeiten erheblicher Parkraumsuchverkehr.

### 4. **Tourismus**

Engelskirchen ist „das Tor ins Bergische Land“ und liegt im Naherholungsbereich der Ballungszentren Köln, Bonn und Düsseldorf. Ähnlich wie die übrigen Kommunen im Oberbergischen Kreis erfreut sich auch Engelskirchen zunehmender Besucherzahlen, was den Tourismus in steigendem Maße zu einem Wirtschaftsfaktor der Kommune macht, sich aber spürbar auf die Verkehrsströme auswirkt.

### 5. Eltern-Taxis

Ein weiterer erheblicher Verkehrsfaktor sind die Eltern-Taxis zu den Schulen und Kindergärten. Mehrere hundert Autos fahren diese täglich an.

### 6. Logistik, Transport und Landwirtschaft

Der zunehmende Onlinehandel schlägt sich in zunehmenden Lieferfahrten nieder.

Es ist nicht zu erwarten, dass sich das Kaufverhalten künftig wieder umkehren, sondern viel eher, dass der Onlinehandel weiter wachsen wird. Entsprechend werden sich heutige Beschaffungsfahrten weiter reduzieren. Durch technische Änderungen der Lieferfahrzeuge (Beispiel Elektro-Scooter der Post) wird sich der THG-Ausstoß in den nächsten Jahren nur moderat ändern.

Daneben ist der zunehmende Wunsch nach regionalen, saisonalen und nachhaltigen Produkten beim Verbraucher festzustellen. Dies wirkt sich auf Lieferketten sowie auf das Kaufverhalten insbesondere bei Lebensmitteln aus und führt zu einer Reduktion der THG.

### 7. Pflegedienste

Inzwischen spielen die Pflegedienste mit einer Vielzahl von über den ganzen Tag verteilten Fahrten zu ihren Klienten und Patienten eine spürbare Rolle im Verkehrsaufkommen.

### 8. Umleitungsstrecke

Die B 55 (L136) ist als Umleitungsstrecke für die Autobahn A 4 vorgesehen. Kommt es auf der A 4 zu Staus (Richtung Köln kommt dies häufiger vor), nutzen viele PKW-Fahrer diese Umleitung, was in der Regel zum Verkehrskollaps in der Gemeinde führt, da es wegen der Lage der Kommune im Aggertal keine Ausweichmöglichkeiten zur L 136 gibt.

## III. Mengengerüst

### Zugelassene Kraftfahrzeuge in Engelskirchen (Kraftfahrbundesamt 2017)

[http://77www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2012/fz3\\_2017\\_pdf.pdf?\\_blob=publicationFile&v=6](http://77www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2012/fz3_2017_pdf.pdf?_blob=publicationFile&v=6)

<b>Insgesamt</b>	<b>14.758</b>
Davon	
- PKW	12.358
- Krafträder	1.197
- LKW & Sattelschlepper	820
- Zugmaschinen	333
- Sonstige	50

Straßen in Engelskirchen	
Autobahn	15,2 km
Landstraßen	41,9 km
Kreisstraßen	4,4 km
Gemeindestraßen	176,0 km

CO<sub>2</sub>-Emissionen (LCA) (Erhebung nach ECORegion aus 2011):

Diesel:	ca. 33.000 t/a
Benzin:	ca. 24.000 t/a
Kerosin:	ca. 6.000 t/a
<b>Gesamtemission Verkehr:</b>	<b>ca. 63.000 t/a</b>

Das entspricht ca. 33% der Gesamtemissionen der Gemeinde.

Davon sind folgende Hauptursachen vor Ort beeinflussbar:

- Pendler (ca. 25.800 t/a THG)
- Parkraumsuchverkehr (ca. 500 t/a THG)
- Logistik, Transport und Landwirtschaft (mittelbar) (ca. 20.000 t/a THG)
- Tourismus (ca. 2.600 t/a THG)

- Spezielle Gruppen wie z.B. Pflegedienste, Elterntaxi, etc. (ca. 300 t/a THG)

So kann durch geeignete Maßnahmen unmittelbar auf ca. 29.200 t/a THG-Emissionen durch PKW-Verkehr und mittelbar auf ca. 20.000 t/a THG durch LKW, Transport und Landwirtschaft Einfluss genommen werden.

### Pendlerzahlen (täglich)

#### **Beruflich**

Einpendler:	5.411
Auspendler:	6.500
Durchschn. Entfernung:	20 km (1 Richtung)
Anzahl Tage/Jahr	225
Innerorts:	3.000
Durchschn. Entfernung	6 km (1 Richtung)
THG-Emission:	$11.911 \times 20 \times 2 \times 225 \times 0,222 + 3.000 \times 6 \times 2 \times 225 \times 0,222 = 24.697 \text{ t/a}$

#### **Versorgungspendler**

Anzahl Versorgungsfahrten:	2.000
Durchschn. Entfernung:	4 km
Anzahl Tage/Jahr:	300
THG-Emissionen:	$2.000 \times 4 \times 2 \times 300 \times 0,222 = 1066 \text{ t/a}$

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 15% bzw. 4.000 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 42% bzw. 10.975 t/a**

### Parkraumsuchverkehr

Die Suche eines Teils der Einpendler sowie der Versorgungsfahrenden nach geeignetem Parkraum erzeugt ca. 500 t/a an THG-Emissionen. Durch die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung und –steuerung sollen diese spürbar gesenkt werden.

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 90% bzw. 450 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 95% bzw. 475 t/a**

### Logistik, Transport und Landwirtschaft

Mittelbar beeinflussbar: **20.000 t/a**

Insgesamt, als Summe der Einflussfaktoren „Onlinehandel, Fahrzeugtechnik, Regionale Lebensmittel“ wird für Logistik, Transport und Landwirtschaft ein Rückgang der THG um ca. 5% bis 2023 bzw. 15% bis 2030 angenommen.

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 2% bzw. 400 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 7% bzw. 1.400 t/a**

### Tourismus

Gästeankünfte / Jahr (zunehmend):	15.000
Übernachtungen (zunehmend):	111.000
Aufenthaltsdauer:	7,5 Tage
Besetzungsgrad PKW	1,5 Personen
Durchschn. Anreiseentfernung:	100 km
Durchschn. Ausflugsentfernung	35 km/Aufenthaltstag
THG-Emissionen:	$15.000/1,5 \times (100+100) + 111.000/1,5 \times 35 \times 0,222 = 2.575 \text{ t/a}$

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 12% bzw. 300 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 33% bzw. 772 t/a**

### Spezielle Gruppen wie z.B. Ambulante Pflegedienste

Anzahl Pflegedienste	12
Anzahl Fahrzeuge	100
Anzahl Fahrten pro Tag	300
Durchschn. Strecke pro Fahrt	15 km
Anzahl Tage / Jahr	350
THG-Emissionen	$300 \times 15 \times 350 \times 0,222 = 350 \text{ t/a}$

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 15% bzw. 42 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 33% bzw. 105 t/a**

#### **Eltern-Taxi**

Schüler (weiterführende Schulen):	1.500
Tägliche Fahrten	300 (Bringen und Holen)
Durchschn. Entfernung:	6 km
Anzahl Tage/Jahr	190
THG-Emissionen:	$300 \times 6 \times 190 \times 0,222 = 76 \text{ t/a}$

**Reduzierung der THG bis 2023: ca. 10% bzw. 8 t/a**

**Reduzierung der THG bis 2030: ca. 33% bzw. 23 t/a**

Daraus ergeben sich ca. 49.200 t/a beeinflussbarer THG-Emissionen, von denen ca. 20.000 t/a Logistik, Transport und Landwirtschaft nur mittelbar durch Maßnahmen vor Ort beeinflussbar sind. Auf Basis der örtlichen Gegebenheiten schätzt Engelskirchen die wirtschaftlich und technisch realisierbaren THG-Einsparpotenziale bis 2023 auf ca. 5.190 t/a bzw. 10,5 % der beeinflussbaren Emissionen aus dem Verkehr (8,2% der gesamten verkehrsbedingten Emissionen) und bis 2030 auf ca. 13.750 t/a bzw. 27,9 % der beeinflussbaren Emissionen (entspr. 21,8% der Gesamtemissionen).

#### **IV. Maßnahmen in Engelskirchen (EM)**

Da Mobilitätsverhalten nur in sehr begrenztem Umfang durch lokale Maßnahmen beeinflusst werden kann, strebt Engelskirchen Maßnahmen in der Fläche an, die, wenn immer möglich, kompatibel zu Angeboten in den nahegelegenen Ballungsgebieten Köln, Bonn und darüber hinaus sein sollen. Deshalb wurde das Engelskirchener Mobilitätskonzept an das übergreifende Mobilitätskonzept des NVR, Förderkennzeichen 03K02474, angepasst. Die detaillierte Berechnung der THG-Einsparpotenziale ist in Anlage 1 a und b zu finden. Die Engelskirchener Maßnahmen (EM) sind im Folgenden dargestellt:

##### **EM1. Deutsche Bahn (zu Bündeln M1, M5 und M6)**

Die Deutsche Bahn konnte nach langen Verhandlungen für eine Halbierung der Taktzeiten der Regionalbahn gewonnen werden. Der Engelskirchener Bahnhof kommt bereits in den Genuss der halbierten Taktzeiten, was zu einem sprunghaften Anstieg der Bahnpendler geführt hat (Steigerung um ca. 60%). Hier gibt es noch deutliches Potenzial, das derzeit u.a. wegen fehlender Fahrradabstellmöglichkeiten, mangelnder Parkplatzausschilderung und nicht optimierter Busanbindungen ungenutzt bleibt. Die Korrektur dieser Punkte ist Bestandteil des Mobilitätskonzepts. Die Gemeinde führt konkrete Verhandlungen mit der Bahn, um auch den Ränderother Bahnhof nach Ausbau der Gleisanlagen und barrierefreiem Umbau voraussichtlich ab 2019 ebenfalls zu den Stoßzeiten von den halbierten Taktzeiten profitieren zu lassen.

##### **EM2. ÖPNV (zu Bündeln M1, M6, M7, M8)**

Der Oberbergische Kreis erarbeitet unter Beteiligung der Oberbergischen Kommunen aktuell einen neuen Nahverkehrsplan (NVP), in den erstmals die Bedürfnisse und Anforderungen der Kommunen auch in Form von Pilotprojekten Eingang finden. So wurden z.B. drei Projekte aus Engelskirchen in den NVP aufgenommen. Dies sind:

- Jobtickets für soziale Gemeinschaften wie z.B. Krankenhäuser, Schulen, Pflegeeinrichtungen, etc.
- Dorfautos
- Mobilitätspaten (ehrenamtliche Ansprechpartner für die Bürger in allen Belangen des Mobilitätsangebots)

Weitere Pilotprojekte aus anderen Kommunen sollen bei Erfolg nach Engelskirchen übertragen werden. Daneben werden die Taktzeiten der Buslinien überarbeitet und neue Erschließungsstrecken (z.B. Krankenhäuser) sowie Schnellbuslinien (Wipperfürth, Lindlar, Engelskirchen bzw. Waldbröl, Nümbrecht, Wiehl, Engelskirchen) geprüft

### **EM3. Bürgerbus (zu Bündeln M1, M6, M7, M8)**

Der Engelskirchener Bürgerbusverein ist in das integrierte Mobilitätskonzept eingebunden und wirkt aktiv daran mit. Geplant sind:

- Bessere Vernetzung mit den Bürgerbussen der Nachbarkommunen
- Pilotprojekte
  - o Bereits abgestimmt mit der Bezirksregierung „Flexibler Bürgerbus“
  - o Noch abzustimmen mit der Bezirksregierung
    - Bürgerbus als Liefer- und Versorgungsfahrzeug
    - Gemeindeübergreifender Einsatz in Kooperation mit benachbarten Bürgerbusvereinen

### **EM4. Mobilstationen (zu Bündel M2, M4, M6, M7, M8)**

- Es sollen an beiden Bahnhöfen Mobilstationen mit einem umfassenden Angebot eingerichtet werden. Diese sind entsprechend der Empfehlungen des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW standardisiert (Aussehen, Logo, etc.). Sie beinhalten Bahn, Bus, Taxi, Bürgerbus, Carsharing, Bikesharing, Fahrradabstellanlagen und Elektro-Ladeinfrastruktur.
- In den Außenlagen (Dörfer und Weiler) werden kleinere, ebenfalls standardisierte Mobilstationen als Gegenstationen zu den Stationen an den Bahnhöfen eingerichtet. Dort werden je nach Bedarf Dorfautos, Carsharing, Bikesharing sowie Fahrradabstellanlagen sowie Ladeinfrastruktur angeboten.
- Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden hinsichtlich Lage, Ausstattung und Vernetzung der Mobilstationen. Die Federführung dabei hat der NVR gemeinsam mit dem Oberbergischen Kreis.

### **EM5. Stärkung des Radverkehrs (zu Bündeln M1, M5, M6, M7)**

Das zunehmende Angebot an Pedelecs und E-Bikes hat, trotz der herausfordernden Topografie, bereits zu einem spürbaren Anstieg der Nutzerzahlen geführt. Deshalb erfolgt ein Ausbau der Radwege und der Infrastruktur.

- Es werden die letzten Radwegelücken geschlossen
- Es wird eine zusätzliche Fahrrad- und Fußgängerbrücke über die Agger errichtet
- Es erfolgt ein Ausbau der Radinfrastruktur (sichere Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten, etc.)

Diese Maßnahme wird bereits unter Förderkennzeichen 03KBR0050 vom Bund gefördert.

Im Rahmen dieses Klimaschutzteilkonzepts sollen die Radwegenetze weiter verbessert und sicherer gemacht werden. Dazu soll die Kennzeichnung der Radwege durch Linien, farbliche Gestaltung und Piktogramme verbessert werden. Es sollen Schilder und Warntafeln ergänzt sowie die Beleuchtung an besonders gefährlichen Stellen optimiert werden. In verschiedenen Ortslagen soll eine weitere Absenkung der zulässigen Geschwindigkeit für den Autoverkehr vorgenommen werden. Einige Querungen sollen umgestaltet werden, um die Sicherheit der Radfahrer zu erhöhen.

**EM6. Förderung der Elektromobilität (zu Bündeln M1, M4, M5, M6, M7)**

- Errichtung von weiteren Lademöglichkeiten in den Ortslagen und an ausgewählten Standorten (z.B. Unternehmen, Krankenhäuser, Schulen, Supermärkte, usw.)
- Weitere Umstellung der kommunalen Dienstwagen auf Elektrofahrzeuge. Zwei der Fahrzeuge sind bereits Elektroautos, von denen eines außerhalb der Dienstzeiten als Car Sharing-Fahrzeug eingesetzt wird.
- Elektro-Dienstfahrräder für die Kommune
- Elektro-Autos für ansässige Pflegedienste bewerben
- Elektro-Autos für ansässige Handwerksbetriebe bewerben
- Elektro-Autos für ansässige Lieferdienste bewerben

**EM7. Parkraumbewirtschaftung (zu Bündeln M1, M5 und M6)**

Es soll ein gemeindeweites Parkraumbewirtschaftungskonzept erstellt werden. Zum einen sollen dadurch die Verkehrsflüsse besser gelenkt werden, zum anderen dient es als Push/Pull-Werkzeug. Der Suchverkehr soll deutlich reduziert und es sollen Anreize geschaffen werden, statt des Autos andere, umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu wählen.

**EM8. Mobilitätsmanagement in der Verwaltung (zu Bündel M3)**

Es wird eine Stelle Klimaschutzmanagement für das Teilkonzept Mobilität beantragt. Die Verwaltung richtet ein eigenes Mobilitätsmanagement ein. Darüber hinaus wird eine fachbereichsübergreifende Lenkungsgruppe Mobilität gegründet. Es wird ein Mobilitätsbeirat eingerichtet. Dieser setzt sich zusammen aus Mitgliedern der Politik, Verwaltung und des öffentlichen Lebens. Er hat die Aufgabe, Lösungsvorschläge zusammenzutragen, Empfehlungen an Lenkungsgruppe und Gremien auszusprechen und die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen zu kontrollieren.

**EM9. Stadt der kurzen Wege / Quartiersentwicklung (zu Bündeln M3, M4, M6, M7, M8)**

Je nach Bedarf der einzelnen Ortslagen wird mit den Bürgern gemeinsam ein Angebot für die Außenlagen erarbeitet und realisiert. Hier muss die wirtschaftliche Tragfähigkeit geprüft werden. Abhängig davon werden die folgenden Ansätze vom ansässigen Handel, Investoren oder ehrenamtlich realisiert:

- Dorfversorgung (Zentrale Gebäude, die gleichzeitig als Mobilstation, Tante Emma-Laden, Mitfahrzentrale, Ticketstation, Dorfcafé und/oder Repaircafé von den Bürgern selbst betrieben werden)
- Mobile Läden
- Car sharing und Dorfautos
- Soziale Fahrdienste (E-Autos)
- Leihfahrräder vor Ort
- Mobilitätspaten

**EM10. Baumaßnahmen / Umgestaltung der Verkehrswege (zu Bündeln M1, M5, M6, M8)**

- Barrierefreie Um- bzw. Neugestaltung der Bahnhöfe
- Barrierefreie ÖPNV-Stationen
- Straßenbaumaßnahmen
  - i. Einrichtung von Kreisverkehren
  - ii. Abbau von Ampelanlagen
  - iii. Anpassung der Ampelschaltungen
- Sicherheitsmaßnahmen
  - iv. Verbreiterung und/oder farbliche Kennzeichnung vorhandener Radwege (siehe auch EM 5)
  - v. Einrichtung von 30 km/h-Zonen in Wohnbereichen, an Schulen, Kindergärten und Seniorenheimen
  - vi. Geschwindigkeitsanzeigen (Emoticons)



**EM 11. Bildungsarbeit (zu Bündel M3, M6, M7)**

Geplant sind Informationsveranstaltungen, Projektstage und –wochen in

- Schulen
- Kindergärten
- Unternehmen
- Organisationen
- Verwaltung
- Vereinen

**ÜT 1. Öffentlichkeitsarbeit (zu allen Bündeln)**

Es ist eine mehrjährige Werbe- und Informationsaktion geplant, um die wesentlichen Verkehrsteilnehmer (Bürger, Unternehmen, Pflegedienste, Schulen, Pendler, Touristen etc.) über das sich zukünftig stetig weiterentwickelnde Mobilitätsangebot zu informieren und dafür zu gewinnen. Hierbei werden Zeitungen, Radio und Internet genutzt, darüber hinaus sind Informationsveranstaltungen und Aktionstage sowie die Präsenz auf lokalen Ausstellungen und Märkten geplant.

**V. Akteure und Vernetzung**

Das Gesamtkonzept wird, soweit jeweils erforderlich, mit den benachbarten Kommunen abgestimmt.

Derzeit sind bereits aktiv folgende Partner eingebunden:

- Politik Engelskirchen
- Gemeindeverwaltung Engelskirchen
- Heimat- und Dorfvereine aus Engelskirchen
- Bürgergruppen
- Bürgerbusverein
- Agger Energie gemeinsam mit E-Wald (Energieversorger und Carsharing-Anbieter)
- Oberbergischer Kreis
- OVAG (Oberbergische Verkehrsbetriebe AG) = ÖPNV
- Zukunftsnetz Mobilität NRW / Verkehrsverbund Rhein-Sieg
- Nahverkehr Rheinland NVR
- Kirchen
- Pflegedienste
- Gemeinde Lindlar
- Gemeinde Nümbrecht
- Stadt Wiehl
- Pädagogen, Erzieher, Künstler
- Presse und Radio
- St. Josef-Krankenhaus (einer der größten Arbeitgeber im Ort, Engelskirchen)
- Aggertalklinik (ebenfalls einer der größten Arbeitgeber im Ort, Engelskirchen)

Folgende Engelskirchener Partner sollen im Laufe des Vorhabens ebenfalls eingebunden werden:

- Dörrenberg Edelstahl (großer Arbeitgeber vor Ort, Runderoth)
- Lukas Erzett (großer Arbeitgeber vor Ort, Engelskirchen)
- Aggertalgymnasium (große Schule in Engelskirchen)
- Walbach-Schulzentrum (große Schule in Runderoth)
- Kindergärten und KiTas
- Grundschulen
- Weitere Pflegeeinrichtungen (AWO, Caritas)
- Weitere Orts- und Heimatvereine der Gemeinde

Zur Erarbeitung der teilweise noch zu entwickelnden Details einzelner Bausteine wurde eine Arbeitsgruppe aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung gegründet. In der Verwaltung wird eine fachbereichsübergreifende Lenkungsgruppe für die Umsetzungsbegleitung des

Mobilitätskonzepts geschaffen. Die oben genannten Lösungsansätze basieren auf Erfahrungen verschiedener Netzwerke wie z.B. Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW unter Leitung des VRS, in dem Engelskirchen ebenso wie mehr als 120 weitere NRW-Kommunen Mitglied ist. Weitere Rahmenbedingungen resultieren aus dem vom Bund geförderten Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rheinland“ des NVR. Mit diesem Projekt soll u.a. flächendeckende Standards (Design, Digitalisierung, etc.) geschaffen und ein abgestimmtes Vorgehen im NVR-Gebiet und darüber hinaus sichergestellt werden.

Da Veränderungen im Mobilitätsverhalten nur durch nutzerfreundliche, bedarfsgerechte Angebote in der Fläche erreicht werden können, orientiert sich das Engelskirchener Mobilitätskonzept stark am NVR-Projekt „Mobilitätskonzept für das Rheinland“ und wird in enger Abstimmung mit dem NVR sowie den anderen beteiligten Kommunen umgesetzt.

## **VI. Ziel des Vorhabens**

Zur Analyse von Emissionseinsparpotenzialen wurden vom NVR zwei Szenarien angenommen. (siehe Abschlussbericht zu Förderkennzeichen **03K02474**).

Übertragen auf Engelskirchen bedeutet das:

Beim **Trend-Szenario** wäre bis 2030 eine Abnahme der Emissionen um ca. 7% zu erwarten. Dies ist hauptsächlich dem statistischen Demographiewandel geschuldet, der für den Oberbergischen Kreis bis zum Jahr 2030 einen Bevölkerungsrückgang von 7,08% gegenüber 2015 ausweist. Die heutigen verkehrsbedingten Emissionen in Engelskirchen betragen 63.000 t/a bzw. ca. 3,1 t/a je Einwohner. Dies bedeutet für Engelskirchen im Falle des **Trend-Szenarios** eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um nur ca. 4.400 t/a CO<sub>2</sub>-Equivalent.

Für das **Klimaschutz-Szenario** ergibt sich bei Ausschöpfung aller derzeit technisch-wirtschaftlichen Verkehrspotenziale bis 2030 eine Emissionsreduzierung von ca. 26%. Diese setzen sich aus ca. 21 % durch verändertes Fahrverhalten, Förderung von ÖPNV, Fuß- und Radverkehr und ca. 5% aus Siedlungs- und Verkehrsplanung.

Im Falle des optimalen **Klimaschutz-Szenarios** könnten die verkehrsbedingten Emissionen somit um ca. 16.400 t/a gesenkt werden.

Der Gemeinderat hat deshalb einstimmig beschlossen, durch Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzepts einen wesentlichen Beitrag zu einer zukunftsfähigen, nachhaltigen Mobilität zu leisten. Engelskirchen strebt mit den beschriebenen Maßnahmen eine Senkung der verkehrsbedingten Emissionen um ca. 13.750 t/a bis 2030 an. Dies entspricht einer Senkung der der Gesamtemissionen um 21,8%. Als mittelfristiges Ziel soll der verkehrsbedingte THG-Ausstoß bis 2023 um 5.190 t/a bzw. 8,2% reduziert werden. Die Einsparpotenziale verteilen sich wie folgt auf die Maßnahmenbündel (M1 bis M7):

Maßnahmenbündel	CO <sub>2</sub> -Einsparungen in 2023 in [t/a]	CO <sub>2</sub> -Einsparungen in 2030 in [t/a]
<b>M1 / Umweltfreundliches Pendeln</b> (Maßnahmen EM1, EM2, EM5, EM6, EM7, EM10, ÜT 1)	900	3.000
<b>M2 / Mobilstationen</b> (Maßnahmen EM4, ÜT 1)	1.400	2.750
<b>M3 / Mobilitätsmanagement</b> (Maßnahmen EM8, EM9, EM11, ÜT 1)	450	800
<b>M4 / Förderung von E-Mobilität</b> (Maßnahmen EM4, EM6, EM9, ÜT 1)	290	2.000
<b>M5 / Mobilitätsangebote für Touristen</b> (Maßnahmen EM1, EM5, EM6, EM7, EM10, ÜT 1)	300	750
<b>M6 / Mobilitätsopt. im ländlichen Raum</b>	650	1.650

(Maßnahmen EM1, EM2, EM3, EM4, EM5, EM6, EM7, EM9, EM10, EM11, ÜT 1)		
<b>M7 / Digitale Vernetzung</b> (Maßnahmen EM2, EM3, EM4, EM5, EM6, EM9, EM11, ÜT 1)	400	600
<b>M8 / Siedlungsentwicklung</b> (Maßnahmen EM2, EM3, EM4, EM9, EM10, ÜT 1)	400	800
<b>Logistik, Transport und Landwirtschaft</b>	400	1.400
<b>Gesamteinsparung THG [t/a]</b>	<b>5.190</b>	<b>13.750</b>

## VII. Zeitplanung

### Kurzfristig (1 bis 5 Jahre ab Projektbeginn)

- EM 1. Deutsche Bahn (Halbierung der Taktzeiten in Runderoth)
- EM 2. ÖPNV (Nahverkehrsplan, Pilotprojekte)
- EM 3. Bürgerbus (Flexibler Bürgerbus, Abstimmung mit Bezirksregierung)
- EM 4. Mobilstationen im Gemeindegebiet / Vernetzung mit Nachbarkommunen
- EM 5. Stärkung des Radverkehrs
- EM 6. Elektromobilität (Ladeinfrastruktur, Kommunaler Fuhrpark, Werbung für E-Autos)
- EM 7. Parkraumbewirtschaftung
- EM 8. Mobilitätsmanagement in der Verwaltung (Klimaschutzmanager/in Mobilität)
- EM 9. Stadt der kurzen Wege (Beginn mit Pilotprojekten in ausgewählten Ortslagen)
- EM 10. Baumaßnahmen (Geschwindigkeitsanzeigen, Verbreiterung und/oder farbliche Kennzeichnung von Radwegen, 30 km/h-Zonen in Wohnbereichen, Planung Straßenbaumaßnahmen)
- EM 11. Bildungsarbeit (kontinuierlich)
- ÜT 1. Öffentlichkeitsarbeit (kontinuierlich)

### Mittelfristig (6 bis 10 Jahre ab Projektbeginn)

- EM 4. Mobilstationen (Anpassung / Erweiterung des Angebots an Bedarfe, Ausbau der Vernetzung, Digitalisierung)
- EM 5. Radverkehr: Weiterer Ausbau des Radwegenetzes und der -infrastruktur
- EM 6. Elektromobilität: Erweiterung der Ladeinfrastruktur
- EM 9. Stadt der kurzen Wege: Ausrollen der Pilotphase auf weitere Ortslagen
- EM 10. Baumaßnahmen: Realisierung von Kreisverkehren, Rückbau von Ampeln, Anpassung von Ampelschaltungen
- EM 11. Bildungsarbeit (kontinuierlich)
- ÜT 1. Öffentlichkeitsarbeit (kontinuierlich)

## VIII. Investitionsbedarf der Gemeinde Engelskirchen

Die Investitionsbedarfe können zu diesem Zeitpunkt nur grob geschätzt werden und je nach Realisierungsumfang der Maßnahmen deutlich davon abweichen. Die genauen Kosten- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, die Beantragung von Fördermitteln, das Einwerben von Sponsorenmitteln etc. sollen von einem/r Klimaschutzmanager/in durchgeführt werden. Hierzu soll laut Gemeinderatsbeschluss ein Förderantrag für diese Stelle gestellt werden.

Kostenschätzung zu den Maßnahmen:

- EM1. Deutsche Bahn (keine unmittelbaren Kosten für die Gemeinde)  
Die Deutsche Bahn baut die Verbindung zwischen Köln und Gummersbach zweigleisig aus. Nach dem Ausbau kann die Taktzeit halbiert werden. Die Kosten für die Umgestaltung des Bahnhofumfelds in Runderoth sind in EM 10 berücksichtigt.
- EM2. 0 bis 50.000 €

- Hier fallen voraussichtlich keine direkten Investitionskosten für die Gemeinde an. Eventuell müssen Dorfautos von der Gemeinde beschafft werden, um ein oder zwei Pilotprojekte anzustoßen.
- EM3. 0 bis 25.000 €  
Voraussichtlich fallen keine Kosten für die Gemeinde an. Eventuell muss ein Zuschuss für einen zweiten Bürgerbus in Betracht gezogen werden.
- EM4 150.000 bis 200.000 €  
für die Errichtung von 2 großen und sechs bis 8 kleinen Mobilstationen sowie die elektronische Vernetzung untereinander und mit den Stationen der umliegenden Kommunen.
- EM5. 1,5 bis 2,5 Mio €  
1,6 Mio € sind bereits für die Schließung von Radwegelücken, Errichtung von 30 Fahrradabstellanlagen an den Bahnhöfen sowie Bau einer neuen Fahrrad- und Fußgängerbrücke in Planung. Fördermittel hierzu wurden bereits bewilligt. 0,9 Mio € fallen eventuell für die weitere Optimierung des Radwegenetzes an. Dazu gehört die Radwegeverbindung in die Nachbargemeinde Lindlar, die bislang nicht gegeben ist sowie weitere Abstellanlagen und Wegeoptimierungen.
- EM6. 15.000 bis 30.000 €  
Für die Errichtung von nicht öffentlichen Ladesäulen, da die Gemeinde weitere Dienstfahrzeuge durch Elektrofahrzeuge ersetzen wird.
- EM7. 300.000 bis 400.000 €  
Die Kosten fallen an für Leistungen von Fachberatern für Parkraumbewirtschaftung, Umgestaltung von Parkplätzen und Straßen, Einrichtung von PKW-Zählanlagen sowie ein elektronisches Parkplatzeitsystem (Schautafeln, Apps, online), etc.
- EM 8. 0 bis 10.000 €  
Ausstattung einer/s Klimaschutzmanagers/in, Sachmittel, Büro, etc.
- EM9. 150.000 bis 200.000 €  
Zuschüsse der Gemeinde zu „Stadt der kurzen Wege“-Maßnahmen der Bürgerschaft
- EM10. 10 bis 12 Mio €  
- **Straßenbau:**  
Der Verkehrsfluss in Engelskirchen ist, besonders während der Stoßzeiten, von Stopp and Go geprägt, hervorgerufen durch Rückstaus an den Einfallstraßen in die Gemeinde. Diese können nur durch Kreisverkehre reduziert werden, auf die der Großteil der voraussichtlichen Kosten entfällt. Einer dieser Kreisverkehre muss über dem Einmündungsbereich der Leppe (Nebenfluss der Agger) in die Agger errichtet werden. Dazu muss das Tragwerk über die Leppe ersetzt werden, sodass alleine für diesen Kreisverkehr Kosten in Höhe von ca. 4 Mio € geschätzt werden.  
- **Umgestaltung der Bahnhöfe:**  
Bhf. Ränderoth  
Für einen barrierefreien Zugang des Bahnhofs muss der Zugang auf die heutige Rückseite des Bahnhofs verlegt werden. Dort müssen verschiedene Einzelmaßnahmen realisiert werden. Dazu zählen u.a. die Umgestaltung des Bahnhofszugangsbereichs (Straßenaus- und umbau, Buswendehammer, Parkplätze, Mobilstation, Fahrradabstellanlagen, Fußweg, etc.).  
Bhf. Engelskirchen:  
Das alte Bahnhofsgebäude wird an einen Investor verkauft und durch ein neues Gebäude ersetzt (Supermarkt, Wohnungen, Gastronomie). Im Zuge dessen muss das Umfeld um das neue Gebäude anders gestaltet werden. Hier fallen Kosten für Straßenbau, Verlegung von Bushaltestellen, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Verlegung einer Ladesäule für E-Fahrzeuge, etc. an.  
- **Übrige Maßnahmen:**  
Die Kosten für die übrigen Maßnahmen liegen bei ca. 100.000 bis 150.000 €.
- EM11. 0 bis 10.000 €  
Ausstattung für Schulprojekte, Beratungen und Schulungen
- ÜT 1. 0 bis 20.000 €  
Ausstattung für Messen, Veranstaltungen und Events, Schalten von Anzeigen, Radio-

Werbung, etc.

Der Gesamtinvestitionsbedarf beträgt somit für die genannten Maßnahmen bis 2030 ca. 12,5 bis 15,5 Mio €. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation der Gemeinde ist das nur mit Fördermitteln oder Sponsoren und/oder durch Investoren realisierbar.

### IX. Controlling

Maßnahmenbündel	Erfolgsindikatoren	Erfolgsüberprüfung	Häufigkeit
M1 / Pendlerverkehr	<p>Länge / Ausbau des kommunalen Radwegenetzes und Anzahl / Ausweitung der Fahrradabstellanlagen</p> <p>Anzahl bzw. Anteil der bewirtschafteten Parkplätze</p> <p>Angebotskennzahlen (Anzahl Fahrzeuge / Räder) und Nutzerzahlen (Kundenanzahl, Ausleihen/Fahrten) für Car-, Bikesharing und Umweltverbund</p>	<p>Erhebung zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur</p> <p>Nutzerstatistiken und Befragungen der Mobilitätsanbieter im Umweltverbund und der Verkehrsverbünde</p> <p>Haushaltsbefragung zur Erhebung des Modal Splits und der Verkehrsleistung</p>	<p>alle 2 Jahre</p> <p>alle 2 Jahre</p> <p>anfangs jährlich, später alle 2 Jahre</p>
M2 / Mobilstationen	<p>Anzahl Mobilstationen und Angebotskennzahlen (Anzahl Fahrzeuge und Räder)</p> <p>Anzahl Verleihvorgänge Car-/Bike-sharing pro Tag und verlagerte Fahrten vom MIV</p> <p>Anzahl Ladevorgänge bei vorhandener E-Ladeinfrastruktur</p> <p>Veränderung der Haltestellenbelastung bei Mobilstationen an ÖPNV-Haltestellen</p>	<p>Abfrage der Nutzerstatistiken bei Mobilitätsdienstleistern, ÖPNV-Anbietern und Energieversorgern</p> <p>Kundenbefragungen / Erhebungen zum Verkehrsverhalten und Wahrnehmung der Angebote der Mobilstationen</p>	<p>jährlich</p> <p>jährlich</p>
M3 / Mobilitätsmanagement	<p>Anzahl/Umfang absolvierter Beratungsmaßnahmen in den spezifischen Zielgruppen (Schulen, Unternehmen, etc.)</p> <p>Veränderungen der Verkehrsmittelwahl in den Zielgruppen (Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund)</p>	<p>Umfragen bei den spezifischen Zielgruppen zur Verkehrsmittelwahl und zur Verkehrsleistung</p>	<p>jährlich</p>

M4 /E-Mobilität	Anzahl / Veränderung geplanter und installierter Ladepunkte  Nutzungsstatistiken E-Ladeinfrastruktur (z.B. Anzahl Ladevorgänge pro Tag, Auslastung)	Anfrage der Nutzerstatistiken bei Energieversorgern und Betreibern	jährlich
M5 / Nachhaltiger Tourismus	Länge / Ausbau des kommunalen Radwegenetzes und Anzahl / Ausweitung der Fahrradabstellanlagen an touristischen Zielen  Angebotskennzahlen (Anzahl Räder) und Nutzerzahlen (Kundenanzahl, Ausleihen) im Fahrradverleih	Nutzerstatistiken und Befragungen der Mobilitätsanbieter im Umweltverbund und der Verkehrsverbünde  Umfrage an touristischen „Hot Spots“ zur Verkehrsmittelwahl bei der An- und Abreise	jährlich  jährlich
M6 / Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum	Angebotsumfang und Nutzerzahlen alternativer und flexibler Bedienformen  Anzahl Mobilstationen und Angebotskennzahlen (Anzahl Fahrzeuge und Räder)  Anzahl Verleihvorgänge Car-/ Bikesharing pro Tag und verlagerte Fahrten vom MIV  Entwicklung des Modal Split-Anteils des ÖPNV	Anfrage der Nutzerstatistiken und Angebotskennzahlen der Mobilitätsdienstleister und ÖPNV-Anbieter  Angebotsumfang (Verfügbarkeit, Fahrten, etc.) alternative und flexible Bedienformen  Haushaltsbefragung zur Erhebung des Modal Splits und der Verkehrsleistung	Jährlich  Jährlich  Jährlich
M7 / Digitale Vernetzung	Neukundenanteil im ÖPNV in den digitalen Vertriebskanälen (Kunden, die nicht von einem anderen Kanal gewechselt sind)  Nutzung/Zuwachs digitaler Informationskanäle	Auswertung Vertriebs-/ Nutzerstatistiken und Kundenbefragungen der ÖPNV-Anbieter	Jährlich
M8 / Siedlungsentwicklung	Anzahl Mobilstationen und Angebotskennzahlen (Anzahl Fahrzeuge und Räder)  Angebotsumfang und Nutzerzahlen alternativer und flexibler	Anfrage der Nutzungsstatistiken und Angebotskennzahlen der Mobilitätsdienstleister und ÖPNV-Anbieter  Angebotsumfang (Verfügbarkeit, Fahrten,	Jährlich  Jährlich

	Bedien-formen	etc.) alternative und flexible Bedienformen	
	Angebotsumfang und Nutzerzahlen alternativer Liefer- und Versorgungs-formen	Anfrage der Nutzer- und Angebotskennzahlen der Lieferanten und Versorger	Jährlich
		Haushaltsbefragungen zur Nutzung der alternativen Liefer- und Versorgungsformen	Jährlich