



Endbericht

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Bornheim



Stadt Bornheim
Rathausstr. 2
53332 Bornheim

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät

Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Lisa Klopff, M. Sc.

Dennis Jaquet, M. Sc.

Angelo Podeschwa, M. Sc.

Christof Tielker, M. Sc.

Laura Thüning, M. Sc.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	8
2	Aufbau des Mobilitätskonzepts	9
2.1	Beteiligungsprozess	10
3	Zusammenfassung Bestandsanalyse	14
4	Ziele des Mobilitätskonzeptes	20
5	Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes	22
5.1	Herleitung und Bewertung der Maßnahmen	22
5.2	Maßnahmenkonzept	27
	Handlungsfeld A Fußverkehr	30
A.1	Fokusverbindungen für den Fußverkehr	31
A.2	Optimierung von Querungsanlagen	37
A.3	Barrierefreiheit herstellen	42
	Handlungsfeld B Radverkehr	45
B.1	Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes	46
B.2	Ausbau Radabstellanlagen und B+R	50
B.3	Prüfung der Weiterentwicklung RadPendlerRoute	57
	Handlungsfeld C Kfz-Verkehr	60
C.1	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	62
C.2	Ordnung des ruhenden Verkehrs	68
C.3	Pilotprojekt Urbane Logistik	72
	Handlungsfeld D ÖPNV und vernetzte Mobilität	77
D.1	Stadtweites Mobilstationen-Netz	79
D.2	Sharing-Angebote	83
	Handlungsfeld E Straßenraumgestaltung und Sicherheit	94
E.1	Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen	95
E.2	Schulwegsicherheit	99
	Handlungsfeld F Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	104
F.1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	105
F.2	Kommunikationsstrategie	110

6	Integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept	113
6.1	Grundlegende Auswirkungen des Mobilitätskonzeptes auf die Verkehrssituation in Bornheim	118
6.2	Personalressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes	119
6.3	Finanzielle Rahmenbedingungen	121
7	Evaluations- und Monitoringkonzept	124
7.1	Aufbau eines mess- und überprüfbaren Indikatorensystems	124
7.2	Berichterstattung	128
8	Ausblick	131

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Aufstellungsprozess des Mobilitätskonzepts	9
Abbildung 2: Diskussion der Teilnehmenden auf dem Mobilitätsforum	10
Abbildung 3: Gesamtübersicht des Ideenmelders	11
Abbildung 4: Planungstour September 2023	12
Abbildung 5: Arbeitskreis	12
Abbildung 6: Grundlegende Ziele der Bornheimer Mobilität	21
Abbildung 7: Handlungsfelder und Maßnahmen	28
Abbildung 8: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe - Beispiel	29
Abbildung 9: Vorschlag zu möglichen Fokusverbindungen im Fußverkehr in Bornheim	34
Abbildung 10: Standards für taktile Leitsysteme an Querungen	39
Abbildung 11: Optimierung und Neuerrichtung von Querungsanlagen	40
Abbildung 12: Allgemeine Anforderungen für die Ausstattung von Radabstellanlagen in verschiedenen Zielgebieten	52
Abbildung 13: Verortung von möglichen B+R-Parkplätzen (Stand April 2025)	56
Abbildung 14: RadPendlerRoute (Stand Juni 2025)	59
Abbildung 15: zulässige Höchstgeschwindigkeiten Bestandsnetz (Stand Juli 2023)	66
Abbildung 16: zulässige Höchstgeschwindigkeiten Ziernetz (Stand Juni 2025)	67
Abbildung 17: Good-Practice-Beispiel Parken in gekennzeichneten Flächen (Karlsruhe)	69
Abbildung 18: Umsetzungsbeispiel Parken in gekennzeichneten Flächen (Bornheim)	69
Abbildung 19: mehrfach nutzbare Lade- & Lieferzone	74
Abbildung 20: anbieterübergreifende Paketstation	74
Abbildung 21: Beschilderung Lade- & Lieferzone	74
Abbildung 22: Markierung Lade- & Lieferzone	74
Abbildung 23: Beispielhafte Mobilstation in Köln	82
Abbildung 24: Verortung von möglichen Bikesharing-Stationen (Stand April 2025)	86
Abbildung 25: Kommunales Carsharing in Eitof	87
Abbildung 26: E-Carsharing-Station in Bocholt	88
Abbildung 27: Verortung von möglichen Carsharing-Stationen (Stand Juli 2025)	91
Abbildung 28: Beispielhafte Carsharing Station in Karlsruhe	91
Abbildung 29: Beispielhafte Carsharing Station in Bremen	92
Abbildung 30: Hol- und Bringzone (Best-Practice: Reken links) und zeitlich begrenzte Sperrung einer Straße zu Hol- und Bringzeiten (Best-Practice: Lindenbornstraße, Köln, rechts)	102
Abbildung 31: Schulwegpläne (Best-Practice: Neuenburg am Rhein)	103
Abbildung 32: Maßnahmenbaukasten Betriebliches Mobilitätsmanagement	106
Abbildung 33: Internetauftritt der Stadt Brühl zum Mobilitätsmanagement	108
Abbildung 34: Infografik für Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement	109
Abbildung 35: Kommunikationskampagne „Mobilität in Brühl – so flexibel wie du selbst“	111
Abbildung 36: Empfehlung der zeitlichen Umsetzung des Maßnahmenkonzepts	117

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestmaße Fußverkehr nach FGSV EFA 2002 / E Kima 2022	35
Tabelle 2: Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung von B+R-Anlagen.....	53
Tabelle 3: Aktuelle B+R-Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025).....	54
Tabelle 4: Vorschlag für mögliche Mobilstationen (Stand April 2025).....	81
Tabelle 5: Aktuelle RVK-e-Bike Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025).....	85
Tabelle 6: Mögliche Ausstattungselemente einer Carsharing-Station	89
Tabelle 7: Aktuelle Carsharing-Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025).....	90
Tabelle 8: Mögliche Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung	97
Tabelle 9: Maßnahmenübersicht.....	114
Tabelle 10: Übersicht möglicher Förderprogramme nach Maßnahmennummer	122

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
AST	Anruf-Sammel-Taxi
B+R	Bike-and-Ride
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMVI	Bundesministerium für Verkehr
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
FGÜ	Fußgängerüberweg
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
IT.NRW	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
KEP	Kurier-, Express und Paketdienst
KVB	Kölner Verkehrsbetriebe
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MOF	Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Zweckverband Nahverkehr Rheinland
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park-and-Ride
PBeG	Personenbeförderungsgesetz
RaST	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RIN	Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
RRX	Rhein-Ruhr-Express
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SWB	Stadtwerke Bonn
UBA	Umweltbundesamt
WFG	Wirtschaftsförderungs- und Entwicklungsgesellschaft mbH Bornheim

1 Einleitung

Eine zentrale Aufgabe und Herausforderung der Bornheimer Stadtplanung und -entwicklung ist die Erhaltung bzw. Erhöhung der Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualität. Um dies zu gewährleisten, ist die Sicherung der gesamtgesellschaftlichen Mobilität von zentraler Bedeutung. Die Grundvoraussetzung dafür war lange Zeit vor allem die Erreichbarkeit mit dem Kfz. Jedoch erfordern neue sowie bestehende Herausforderungen wie z. B. der demografische Wandel, der Klimawandel und die Luftreinhaltung, aber auch die ökonomischen und ökologischen Herausforderungen im Mobilitätsbereich eine Neuausrichtung. Die Stadt Bornheim verfügt über eine heterogene städtische Struktur, die durch 14 einzelne Ortschaften unterschiedlicher Topographie geprägt ist und entsprechende Herausforderungen in Sachen kommunaler, aber auch stadtübergreifender Mobilität mit sich bringt. Neben der Anbindung der Kernstadt steht genauso die Erreichbarkeit und Vernetzung der einzelnen Ortschaften im Fokus. Zugleich müssen in der Metropolregion Köln grundsätzlich aber auch für Bornheim spezifisch als Stadt zwischen den beiden Städten Köln und Bonn Pendlerverflechtungen berücksichtigt werden, die prägenden Charakter haben. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, dass die Mobilität in Bornheim auf gesamtstädtischer Ebene betrachtet wird. Dabei soll eine Mobilität gestaltet werden, die sich an inklusiven Leitmotiven orientiert, die verstärkt auf Alternativen zum individuellen Autoverkehr (z. B. Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Sharing-Mobility) setzt und die verschiedenen Formen der Mobilität effizient miteinander vernetzt. Dazu soll das Mobilitätskonzept für die Stadt Bornheim einen strategischen Handlungsrahmen bieten und Lösungen aufzeigen, um die Mobilität der Menschen in Bornheim sowie den Verkehr nachhaltig weiterzuentwickeln.

Auf Grundlage einer umfassenden Stärken-Schwächen-Analyse der derzeitigen verkehrlichen Situation wurden Ziele für die Mobilität abgeleitet. Darauf aufbauend umfasst das Mobilitätskonzept ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Bornheim. Zugleich bietet es einen Orientierungsrahmen für die lokale Verkehrspolitik sowie Anhaltspunkte für interkommunale bzw. regionale Planungen mit Mobilitätsbezug. Hierzu wurde ein Maßnahmenkatalog erarbeitet, der unter Abwägung der Priorität und der Finanzierbarkeit eine realistische Umsetzung ermöglicht und Empfehlungen zur fortlaufenden Evaluation enthält.

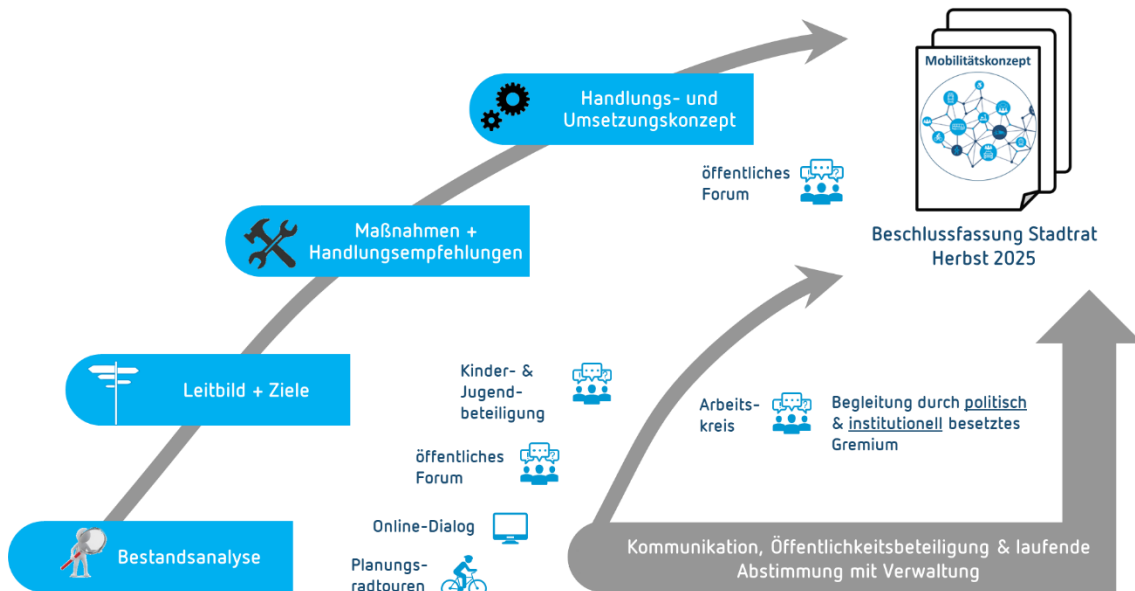
Das Mobilitätskonzept ist in einem breiten Dialogverfahren unter Beteiligung der Politik, von mobilitätsrelevanten Verbänden und Institutionen sowie der Bornheimer Bevölkerung erarbeitet worden (vgl. Kapitel 2.1). So konnten Vorschläge und Anregungen aus der Öffentlichkeit frühzeitig in die Entwicklung der Maßnahmenempfehlungen des Mobilitätskonzepts einbezogen werden.

Durch das Mobilitätskonzept bietet sich die Chance, aus einer Gesamtstrategie heraus die Mobilitätsoptionen für die Menschen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern, die Wahlfreiheit bei Mobilitätsentscheidungen zu erhöhen sowie im Zusammenspiel mit anderen städtischen Konzepten die Lebens-, Wohn- und Aufenthaltsqualitäten in Bornheim zu steigern. Fragen, die im Handlungskonzept des Mobilitätskonzepts behandelt werden, sind z. B.: „Wie werden sich die Menschen zukünftig in Bornheim bewegen? Welche Auswirkungen haben potenzielle Infrastrukturmaßnahmen und wie sind diese mit den Zielen einer Verkehrs- und Mobilitätswende in Einklang zu bringen? Welche Prioritäten sind im Verkehrsbereich bei zukünftigen Maßnahmen zu setzen?“

2 Aufbau des Mobilitätskonzepts

Der gesamte Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes erfolgte zwischen Februar 2023 und August 2025 unterteilt in vier wesentlichen Phasen und wurde durch einen Planungsdialog begleitet:

Abbildung 1: Aufstellungsprozess des Mobilitätskonzepts



In einem ersten Schritt wurden mit der **Bestandsanalyse** die verkehrliche Ausgangslage der Stadt Bornheim betrachtet und Stärken, Schwächen und Potenziale analysiert sowie daraus entstehende Handlungsbedarfe abgeleitet. Hierzu wurden bestehende Konzepte und Planungen ausgewertet, die Infrastruktur vor Ort begangen und befahren sowie umfangreiche Fotodokumentationen angelegt. Des Weiteren wurde die Öffentlichkeit beteiligt (vgl. Kapitel 2.1). Die Ergebnisse der Bestandsanalyse sind in einem Zwischenbericht im Herbst 2023 festgehalten worden.

Darauf aufbauend wurde im Winter 2023 zusammen mit dem für das Mobilitätskonzept einberufenen Arbeitskreis ein **Leitbild und Ziele** entwickelt, worin insbesondere qualitative Zielsetzungen für die Mobilitätsplanung festgelegt wurden. Dieses Zielbild diente als inhaltliche Orientierung für die Ausarbeitung von Maßnahmen innerhalb des Mobilitätskonzepts und gibt Impulse für die weitere Entwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsplanung in Bornheim.

Der vorliegende Endbericht des integrierten Mobilitätskonzepts für die Stadt Bornheim identifiziert **Handlungs- und Maßnahmenfelder** für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Bornheim. In den Maßnahmenfeldern wurden aufbauend auf der Stärken-Schwächen-Analyse und den identifizierten Zielen sowie unter Beteiligung von Öffentlichkeit und Politik einzelne Maßnahmen in Form von Steckbriefen konzeptioniert (siehe Kapitel 5). Diese sind aus gutachterlicher Sicht zielführend für die Entwicklung der Mobilität in Bornheim entlang der gesteckten Ziele. Die entwickelten Handlungsfelder und Maßnahmen wurden einer umfangreichen Bewertung und Priorisierung unterzogen, um in besonders wirksame und somit prioritäre sowie etwas weniger prioritäre Maßnahmen für die zukünftige Entwicklung der Bornheimer Mobilität zu differenzieren.

Ein wichtiger Bestandteil wird die Umsetzung des Mobilitätskonzepts und der darin empfohlenen Maßnahmen sein. Deshalb ist ein fortlaufendes Monitoring der Mobilität in Bornheim, bzw. eine **Evaluation** der Maßnahmen des integrierten Handlungskonzepts geplant. In Kapitel 7 wird dementsprechend ein auf Bornheim angepasstes Evaluationskonzept vorgeschlagen.

2.1 Beteiligungsprozess

Die Entwicklung der zukünftigen Mobilität betrifft alle Bürger:innen der Stadt Bornheim und im Zusammenhang mit Pendelverkehren auch Menschen aus umliegenden Städten. Daher stellte der breite Dialog mit der Öffentlichkeit einen essenziellen Baustein zur Erarbeitung des Bornheimer Mobilitätskonzepts dar. Mobilität stellt die gesellschaftliche Teilhabe und die individuelle Bewegungsfreiheit als Grundbedürfnis sicher. Außerdem ist eine gute Erreichbarkeit, vor allem auch überregional, ein wichtiger wirtschaftlicher Standortfaktor für Bornheim. Jedoch verursacht der dabei entstehende Verkehr Belastungen (z. B. in Form von Lärm- und Luftschadstoffemissionen) und auch gewisse Zwangspunkte in Form von Barrieren (z. B. breite Straßen, die aufgrund bestehender Verkehrsbelastungen für Fuß- und Radverkehr schwierig zu queren sind) entlang der Verkehrsachsen.

Eine Veränderung der Rahmenbedingungen in der städtischen Mobilität kann daher erhebliche Auswirkungen für die Öffentlichkeit sowie Betriebe und Unternehmen in Bornheim bedeuten und muss für eine erfolgreiche Umsetzung von den Bürger:innen mitgetragen werden. Ein partizipativer Prozess war daher für dieses Vorhaben erforderlich. Die Beteiligung im Rahmen der Entwicklung des Bornheimer Mobilitätskonzepts fand dabei auf verschiedenen Ebenen und in verschiedenen Formen statt.

Mobilitätsforum

Die Bornheimer Bürger:innen wurden im Rahmen eines Mobilitätsforums in den Prozess des Mobilitätskonzepts eingebunden. Das Mobilitätsforum im Oktober 2023 war zu Beginn des Prozesses angesetzt und sollte über Inhalte und den Prozess des Mobilitätskonzepts informieren. Thematisiert wurden die gutachterlich erkannten Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Bornheim, die um Anregungen und Hinweise der Teilnehmenden ergänzt bzw. durch diese vervollständigt wurden. Die Ergebnisse, die eine wichtige Basis für die weitere Arbeit und die Maßnahmenentwicklung waren, sind der gesonderten Dokumentation zu entnehmen.

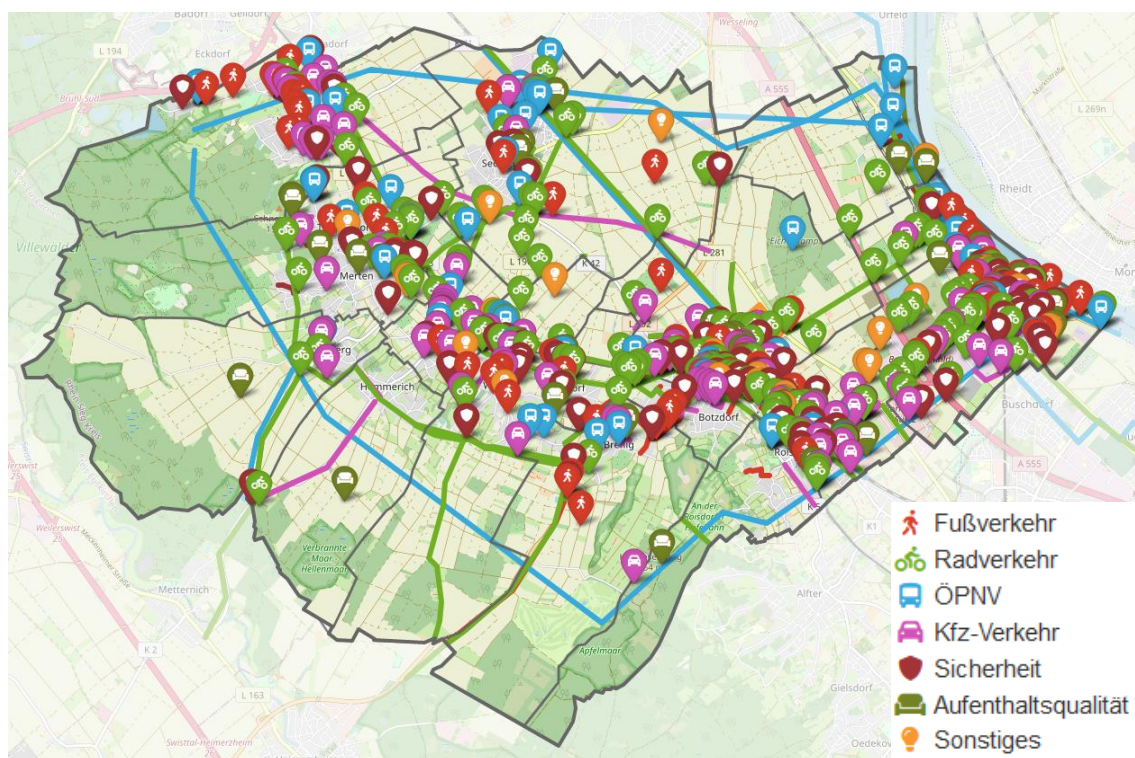
Abbildung 2: Diskussion der Teilnehmenden auf dem Mobilitätsforum



Online-Dialog

Vom 22. Mai 2023 bis zum 2. Juli 2023 konnte sich die Öffentlichkeit online zum Bornheimer Mobilitätskonzept beteiligen. Teilnehmende konnten ihre Ideen und Anregungen sowie Kritik zu verschiedenen Kategorien (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, Sicherheit, Aufenthaltsqualität und Sonstiges) abgeben, sowie Beiträge von anderen Teilnehmenden über „Likes“ bzw. „Dislikes“ bewerten. Der Online-Dialog konnte zahlreiche Interessierte in den Planungsprozess einbinden. Insgesamt sind 809 Ideen von 170 verschiedenen Personen und insgesamt 4.692 Reaktionen in Form von „Likes“ und „Dislikes“ eingegangen. Etwas über ein Viertel aller Einträge betraf den Radverkehr, fast ein Fünftel den Kfz-Verkehr, dicht gefolgt vom Thema Sicherheit (17 %). Etwa 15 % der Beiträge betrafen den Fußverkehr und 11 % den ÖPNV. Lediglich je 6 % der Beiträge wurden den Themen Aufenthaltsqualität und Sonstiges gewidmet. Mit 39 „Likes“ stammt der am besten bewerteter Beitrag aus dem Themenfeld Sicherheit und thematisiert eine gefährliche Querungssituation in der Ortschaft Bornheim. Die eingebrachten Anregungen und Ideen wurden fachlich geprüft und bei Eignung in den weiteren Prozess eingebracht sowie in der Bestandsanalyse übergreifend berücksichtigt. Ein Kurzbericht zum Online-Dialog ist bereits veröffentlicht worden.

Abbildung 3: Gesamtübersicht des Ideenmelders



Quelle: Duplox; Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende 2023; Symbole: Font Awesome Free by fontawesome.com (CC BY 4.0)

Planungstouren

Im September und Dezember 2023 fanden insgesamt drei Planungstouren im Bornheimer Stadtgebiet statt. Diese Formate sollten eine Diskussion von Handlungserfordernissen, Problemstellungen und ersten Lösungsideen mit den Teilnehmenden vor Ort im Stadtgebiet anregen. Dazu wurden während der Touren unterschiedliche Stadträume abgefahren und dort thematische Schwerpunkte sowie auch allgemeine Probleme oder Konflikte besprochen. Die Planungstouren wurden von den Gutachter:innen moderiert und mit Unterstützung der Stadtverwaltung durchgeführt. Die Diskussionsergebnisse wurden festgehalten und in den Erarbeitungsprozess einbezogen.

Abbildung 4: Planungstour September 2023



Kinder- & Jugendbeteiligung

Die Kinder- und Jugendbeteiligung sollte in einem mehrstufigen Ablauf durchgeführt werden. Zunächst wurden Verantwortliche der Schulen für das Thema sensibilisiert und Möglichkeiten zur Einbringung entsprechender Inhalte in Unterrichtsformate diskutiert. Daraus wurde ein Fragebogen entwickelt, der an die teilnehmenden Schulen versandt und in unterschiedlicher Form in unterrichtsbegleitende Formate eingebunden wurde. Die Ergebnisse wurden gesammelt und an die Gutachter:innen übermittelt.

Geplant war die Inhalte für die Durchführung einer Präsenzveranstaltung („Jugendmobilitätskonferenz“) aufzubereiten und in diesem Format insbesondere mit den älteren Jahrgangsstufen ins Gespräch zu kommen. Diese angedachte Präsenzveranstaltung konnte aufgrund der personellen Umstrukturierungen bei der Stadt Bornheim nicht durchgeführt werden. Stattdessen sind die gesammelten Ergebnisse intern gesichtet und aufbereitet worden, um einerseits im Rahmen der Zielformulierung und andererseits für die Maßnahmenkonzeption berücksichtigt zu werden. Zusammengefasst wurden die Ergebnisse in einer Dokumentation.

Projektbegleitender Arbeitskreis

Der zum Mobilitätskonzept eingerichtete Arbeitskreis setzte sich aus politischen Vertreter:innen, Vertreter:innen von Verbänden, Bürgerinitiativen, gesellschaftlichen Gruppen, Mitarbeitenden der Verwaltung und den Gutachter:innen zusammen. In diesem Kreis wurde der Aufstellungsprozess des Mobilitätskonzeptes fachlich und inhaltlich begleitet. Ziel war es einerseits, die lokale Expertise der Vertreter:innen vor Ort einzubeziehen, andererseits aber auch, gegenseitiges Verständnis für Notwendigkeiten und Maßnahmen zu erzeugen und darauf aufbauend die Kommunikation in die verschiedenen Kanäle sowie das Engagement zur Beteiligung zu fördern. Ein weiteres Ziel des Arbeitskreises war es, relevante Akteure der Stadtgesellschaft einzubeziehen und eine breit abgestimmte Entwicklungsrichtung zu finden, die nicht nur die Erstellung des Mobilitätskonzeptes, sondern auch

Abbildung 5: Arbeitskreis



den gesamten Umsetzungsprozess im Nachgang betrifft. An dieser Entwicklungsrichtung sollen sich alle Beteiligten in den kommenden Umsetzungsjahren orientieren können. Der Arbeitskreis kam insgesamt dreimal zu verschiedenen Phasen des Mobilitätskonzeptes zusammen. In der ersten Sitzung wurden zum Prozess des Mobilitätskonzepts informiert, die Arbeitsgrundlagen des Arbeitskreises abgestimmt und erste gutachterliche Eindrücke zur Mobilität in Bornheim vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. In der zweiten Sitzung wurden die auf der Bestandsanalyse fußenden Ziele in ihrem Arbeitsstand vorgestellt und mit den Teilnehmenden diskutiert. In der dritten Sitzung wurde zur Priorisierung der aus dem Gesamtprozess abgeleiteten Maßnahmenvorschlägen sowie insbesondere zur Abstimmung der Schlüsselmaßnahmen des Mobilitätskonzepts diskutiert. Die Ergebnisse der jeweiligen Sitzungen wurden dokumentiert, im weiteren Prozess geprüft und bei Eignung eingearbeitet.

Mobilitäts- und Verkehrsentwicklungsausschuss

Die Bornheimer Politik wurde regelmäßig in den Sitzungen des Ausschusses für Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung über wesentliche Zwischenstände und Meilensteine informiert. Ziel war die stetige Information des Gremiums über den Projektstand und wichtige Entwicklungen innerhalb des Prozesses, um die Politik auf die notwendigen Beschlüsse vorzubereiten und das Mobilitätskonzept als umfassende Leitlinie für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung der Stadt Bornheim zu bestätigen. Zudem soll damit die Verwaltung so beauftragt werden, die Ziele des Mobilitätskonzepts zu verfolgen und die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts weiter auszuarbeiten und umzusetzen. Zur Umsetzung einzelner Maßnahmen sind dann im Umsetzungsprozess weitere Beschlüsse notwendig.

3 Zusammenfassung Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme und die darauf aufbauende Stärken-Schwächen-Analyse bilden die Grundlage für das Mobilitätskonzept der Stadt Bornheim. Die ausführlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in einem eigenständigen Zwischenbericht dargestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Bornheim zusammengefasst und die daraus resultierenden Handlungsbedarfe aufgeführt:

Kfz-Verkehr

Zentrale **Stärken** sowie **Potenziale** der Mobilität in Bornheim können für den Bereich des Kfz-Verkehrs wie folgt zusammengefasst werden:

- ↑ gute bis sehr gute überörtliche Erreichbarkeit durch zahlreiche Anschlussmöglichkeiten in der Metropolregion Köln
- ↑ Ortschaften untereinander mit dem Kfz grundsätzlich gut erreichbar
- ↑ aufgrund der umliegenden Autobahnen befahren reine Durchgangsverkehre die innerstädtischen Straßen größtenteils nicht
- ↑ keine größeren Stauungen erkennbar, dadurch ergibt sich steter Verkehrsfluss (vereinzelte Bereiche können zu Spitzenzeiten zwar Kapazitätsdefizite aufweisen, grundsätzlich bestehen allerdings nur geringe Einschränkungen des fließenden Kfz-Verkehrs)
- ↑ erste Umgestaltungen des Straßenraums sind erfolgt
- ↑ Regelung zum ruhenden Verkehr in den Vorgebirgsorten trägt zur Ordnung des Straßenraums bei

Die analysierten **Schwächen** zeigen aber auch, dass es noch einige **Handlungsbedarfe** für den Bereich des Kfz-Verkehrs gibt:

- ↓ determinierende Engstellen (Rheinquerungen) und damit zusammenhängende Verkehrsbelastungen in der Region
- ↓ wichtige Straßenstrukturen stellen Barrieren für die Nahmobilität dar
- ↓ Ortsdurchfahrten in der Regel mit Tempo 50 befahrbar und nur selten mit effektiver Verkehrsberuhigung versehen
- ↓ funktionale und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums resultiert teilweise in sehr schmalen Seitenräumen
- ↓ teilweise fehlt beidseitige Infrastruktur für weitere Verkehrsarten
- ↓ an den Hauptverkehrsstraßen häufen sich die Verkehrsunfälle

Wesentliche **Anknüpfungspunkte** für die Ziel- und Maßnahmenebene sind für den Bereich des Kfz-Verkehrs folgende:

- ✧ Abbau der Barrierewirkung von wichtigen Straßen
- ✧ Verkehrsberuhigung an Ortseingängen und entlang von Ortsdurchfahrten
- ✧ Prüfung der Flächeninanspruchnahme von Kfz-Verkehrsflächen
- ✧ stadtweite Weiterführung der Regelung zum ruhenden Verkehr der Vorgebirgsorte
- ✧ Nutzung der Umgehungsstraße L 183n zur weiteren Verkehrsberuhigung innerstädtischer Verbindungen (z. B. im Bereich der Bonner Straße)

ÖPNV und vernetzte Mobilität

Zentrale **Stärken** sowie **Potenziale** der Mobilität in Bornheim können für den Bereich ÖPNV und vernetzte Mobilität wie folgt zusammengefasst werden:

- ↑ umfangreiches ÖPNV-Angebot in Bezug auf die Infrastruktur durch Bus, Stadtbahn und SPNV
- ↑ zwei SPNV-Haltepunkte auf dem Stadtgebiet (Sechtem, Roisdorf) ermöglicht regionale Anbindung
- ↑ AST-Linie zur Anbindung von topographisch bewegten Vorgebirgsorten und Ausweitung in Schwachverkehrszeiten
- ↑ hohe Anzahl an Bushaltestellen und damit gute Erschließung der Siedlungsbereiche
- ↑ bestehender Nahverkehrsplan, dessen Anforderungskriterien (z. B. Erschließung) erfüllt werden
- ↑ Anschluss in die umliegenden Oberzentren Köln und Bonn durch Stadtbahn und SPNV
- ↑ RVK E-Bike-Sharing als Option für vernetzte Wegeketten, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr mit einzelnen Stationen (z. B. an den SPNV-Haltepunkten)
- ↑ P+R an Stadtbahnhaltestellen bieten vor allem für Pendlerverkehr intermodale Option nach Köln und Bonn
- ↑ Radabstellmöglichkeiten an Bahnhaltepunkten, Stadtbahnhaltestellen und vereinzelt Bushaltestellen

Die analysierten **Schwächen** zeigen aber auch, dass es noch einige **Handlungsbedarfe** für den Bereich ÖPNV und vernetzte Mobilität gibt:

- ↓ Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots: häufige Ausfälle und Verspätungen schmälern die Attraktivität

- ⬇ kein qualitativ ansprechendes ÖPNV-Linienangebot insbesondere nach 20 Uhr und an den Wochenenden
- ⬇ ÖPNV-Verbindungen von Stadtbahn und SPNV stark ausgeprägt in nord-südlicher Richtung, Querverbindung innerorts teilweise nicht gegeben
- ⬇ kein Busangebot in den Rheinorten Widdig und Uedorf erschwert Erreichbarkeit der SPNV-Haltestellen auf dem Stadtgebiet
- ⬇ einige Bus- und Stadtbahnhaltestellen noch nicht barrierefrei
- ⬇ Bahnhof Roisdorf als wichtiger Umstiegspunkt nicht barrierefrei und nicht ansprechend gestaltet
- ⬇ einige Bereiche nur durch AST bedient, welches im Gegensatz zum Linienverkehr Nutzungshemmnisse mit sich bringt (z. B. Anmeldung des Fahrtwunsches)

Wesentliche **Anknüpfungspunkte** für die Ziel- und Maßnahmenebene sind für den Bereich ÖPNV und vernetzte Mobilität folgende:

- ✦ zweigleisiger Ausbau der Linie 18 für noch leistungsfähigeren und zuverlässigeren ÖPNV
- ✦ Umgestaltung des Bahnhofs und des Umfelds Roisdorf
- ✦ Stärkung und Ausbau des AST-Angebots in Kombination mit Möglichkeiten der Digitalisierung (z. B. zu modernen On-Demand-Angebot)
- ✦ weitere Einführung von Sharing-Angeboten und Vernetzung an Mobilstationen
- ✦ Ausbau der Haltestellen mit P+R/B+R-Angeboten zu Mobilstationen
- ✦ barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Ergänzung von Ausstattungsmerkmalen sowie Schaffung von barrierefreien Zuwegungen zu diesen
- ✦ Aufbau eines Neubürger:innen-Angebots mit speziellen Angeboten im ÖV, ggf. weitere Marketingaktionen (z.B. zu den Themen Vernetzung und Digitalisierung)

Radverkehr

Zentrale **Stärken** sowie **Potenziale** der Mobilität in Bornheim können für den Radverkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- ⬆ in Umsetzung befindliche RadPendlerRoute als direkte Verbindung für Pendler zwischen Bornheim, Alfter und Bonn
- ⬆ Radinfrastruktur ist auf den meisten Hauptverkehrsstraßen vorhanden
- ⬆ Umsetzung einiger Furtmarkierungen bereits erfolgt
- ⬆ Einbindung an diverse Freizeitrouten

- ↑ gut ausgeschildertes Radnetz (inkl. Freizeitroutes)
- ↑ regionales E-Bike-Sharing

Die analysierten **Schwächen** zeigen aber auch, dass es noch einige **Handlungsbedarfe** im Bereich des Radverkehrs gibt:

- ↓ Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang viel frequentierter Straßenabschnitte (z.B. Königstraße)
- ↓ vorhandene Netzlücken (z.B. entlang der Bonner Straße)
- ↓ Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum (v.a. auf Hauptverkehrsachsen)
- ↓ häufig Wechsel der Radverkehrsführungform auf einer Strecke (z. B. zwischen Seitenraum und Fahrbahn)
- ↓ unzureichende Abstellanlagen am Roisdorfer Bahnhof und Nachrüstungsbedarf bei vielen anderen Radabstellanlagen
- ↓ Radverkehrsanlagen sind oft nicht ERA-konform (bezüglich der Breite) und schlechte Qualität des Oberflächenbelags
- ↓ Unfallgeschehen auf Hauptverkehrsstraßen

Wesentliche **Anknüpfungspunkte** für die Ziel- und Maßnahmenebene sind für den Bereich des Radverkehrs folgende:

- ✦ schnellstmögliche Umsetzung des Radverkehrskonzepts 2015
- ✦ Einrichtung von Fahrradstraßen
- ✦ Abbau von Konflikten mit den Fußverkehr
- ✦ Kommunikation und Aufklärung
- ✦ Berücksichtigung von allen Fahrradformen (z.B. Pedelec, Lastenräder) beim Ausbau der Infrastruktur

Fußverkehr

Zentrale **Stärken** sowie **Potenziale** der Mobilität in Bornheim können für den Fußverkehr wie folgt zusammengefasst werden:

- ↑ attraktiver Fußgängerbereich im zentralen Einkaufsbereich der Königstraße

- ↑ taktile Leitelemente und barrierefreie Elemente bei Neubaumaßnahmen
- ↑ verkehrsberuhigte Bereiche im zentralen Einkaufsbereich der Königstraße und in den Wohngebieten

Die analysierten **Schwächen** zeigen aber auch, dass es noch einige **Handlungsbedarfe** im Bereich des Fußverkehrs gibt:

- ↓ gemeinsame Führung mit dem Radverkehr
- ↓ stadtweit ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität
- ↓ mangelnde Barrierefreiheit im Bestand (vor allem an Querungssituationen)
- ↓ fehlende Querungshilfen entlang Ortsdurchfahrten
- ↓ lange Wege zwischen den Ortschaften durch Stadtstruktur
- ↓ Trampelpfade als Anzeichen fehlender Querungsmöglichkeiten und Wegeverbindungen

Wesentliche **Anknüpfungspunkte** für die Ziel- und Maßnahmenebene sind für den Bereich des Fußverkehrs folgende:

- ✧ Ausbau der Barrierefreiheit
- ✧ Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den zentralen Bereichen
- ✧ Definition eines Haupt-Fußwegenetzes mit Standards für Spiel-, Gestaltungs- und Barrierefreiheit
- ✧ Schaffung hochwertiger Fußwegeinfrastruktur (Gehwegbreiten oberhalb der Mindestmaße, Abbau von Barrieren, Oberflächenqualität etc.)

Querschnittsthemen

Zentrale **Stärken** sowie **Potenziale** der Mobilität in Bornheim können für Querschnittsthemen wie folgt zusammengefasst werden:

- ↑ konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw auf innerstädtischen Relationen insbesondere bei Fahrrad und Pedelec
- ↑ konkurrenzfähige Reisezeiten zum Pkw in Pendlerkommunen bei Pedelecnutzung
- ↑ ÖPNV schnellste Option in Pendlerkommunen

-  tödliche Unfälle in den letzten drei Jahren rückläufig
-  Teilnahme am Stadtradeln-Wettbewerb
-  umfassendes Informationsangebot zu Verkehr und Mobilität sowie zu klimafreundlicher Mobilität auf der städtischen Webseite
-  Mitglied im Zukunftsnetz NRW

Die analysierten **Schwächen** zeigen aber auch, dass es noch einige **Handlungsbedarfe** im Bereich der Querschnittsthemen gibt:

-  ÖPNV auf vielen Relationen durch erforderliche Umstiege und lange Reisezeiten auf innerstädtischen Relationen keine konkurrenzfähige Alternative
-  derzeit besteht ein ansteigender Trend bei den Unfallzahlen (gesamte Unfälle)
-  die Beteiligung nahmobiler Verkehrsarten an Unfällen zeigt derzeit einen ansteigenden Trend
-  die Schwere der Unfallfolgen nimmt außerorts zu
-  fehlende Öffentlichkeitsarbeit in Form von Aktionen, Veranstaltungen und dem Thema Mobilitätsmanagement

Wesentliche **Anknüpfungspunkte** für die Ziel- und Maßnahmenebene sind für den Bereich der Querschnittsthemen folgende:

-  Entwicklung von Mobilitätsmanagementansätzen in der Stadtverwaltung und weiterführend für in Bornheim ansässige Unternehmen
-  Kommunikation in der Bevölkerung
-  Durchführung von temporären Maßnahmen zur verbesserten Akzeptanz in der Bevölkerung im Hinblick auf Verstetigung

Die analysierten Potenziale und Schwächen sowie die damit einhergehenden Handlungsbedarfe sind als Grundlagen für das Leitbild und die Zielsetzung (vgl. Kapitel 4) herangezogen worden, an der die darauf basierenden Maßnahmenempfehlungen (vgl. Kapitel 5) orientiert sind.

4 Ziele des Mobilitätskonzeptes

Ein zentrales Anliegen der Mobilitätsplanung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene ist die sogenannte Mobilitätswende, also eine stärkere Ausrichtung auf nachhaltige, zukunftsfähige Mobilitätsformen. Ziel ist es, insbesondere den Umweltverbund (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) zu stärken und den verbleibenden Kfz-Verkehr stadtverträglicher zu gestalten.

Auch das Mobilitätskonzept für Bornheim greift diese Entwicklung auf und setzt strategische Impulse für die künftige Ausgestaltung der Mobilität vor Ort. Im Rahmen eines intensiven Arbeitsprozesses im Winter 2023 bis Frühjahr 2024 wurde hierfür in enger Abstimmung mit dem eigens eingerichteten Arbeitskreis sowie der Stadtverwaltung ein Zielentwurf erarbeitet, der als roter Faden für die künftige Mobilitäts- und Verkehrsplanung dienen soll.

Dieser Zielentwurf bildet eine wichtige fachliche Grundlage und Orientierung für die Ausrichtung der Maßnahmen im Mobilitätskonzept. Er unterstützt die strategische Ausrichtung der Maßnahmenentwicklung, das integrierte Handlungskonzept sowie die empfohlene Evaluation (vgl. Kapitel 7).

Zentrales Element des Zielentwurfs ist ein Leitbild mit dem Titel *„Mobilität neu denken für eine zukunftsfähige Stadt“*, das grundlegende Werte und Zielrichtungen der Mobilitätsentwicklung in Bornheim beschreibt. Aufbauend darauf wurde das Zielsystem in fünf gleichwertige Zielfelder differenziert, die die wichtigsten Handlungsbereiche der künftigen Mobilitätsplanung abbilden.

Als übergeordnete Zielfelder sind die folgenden definiert worden:

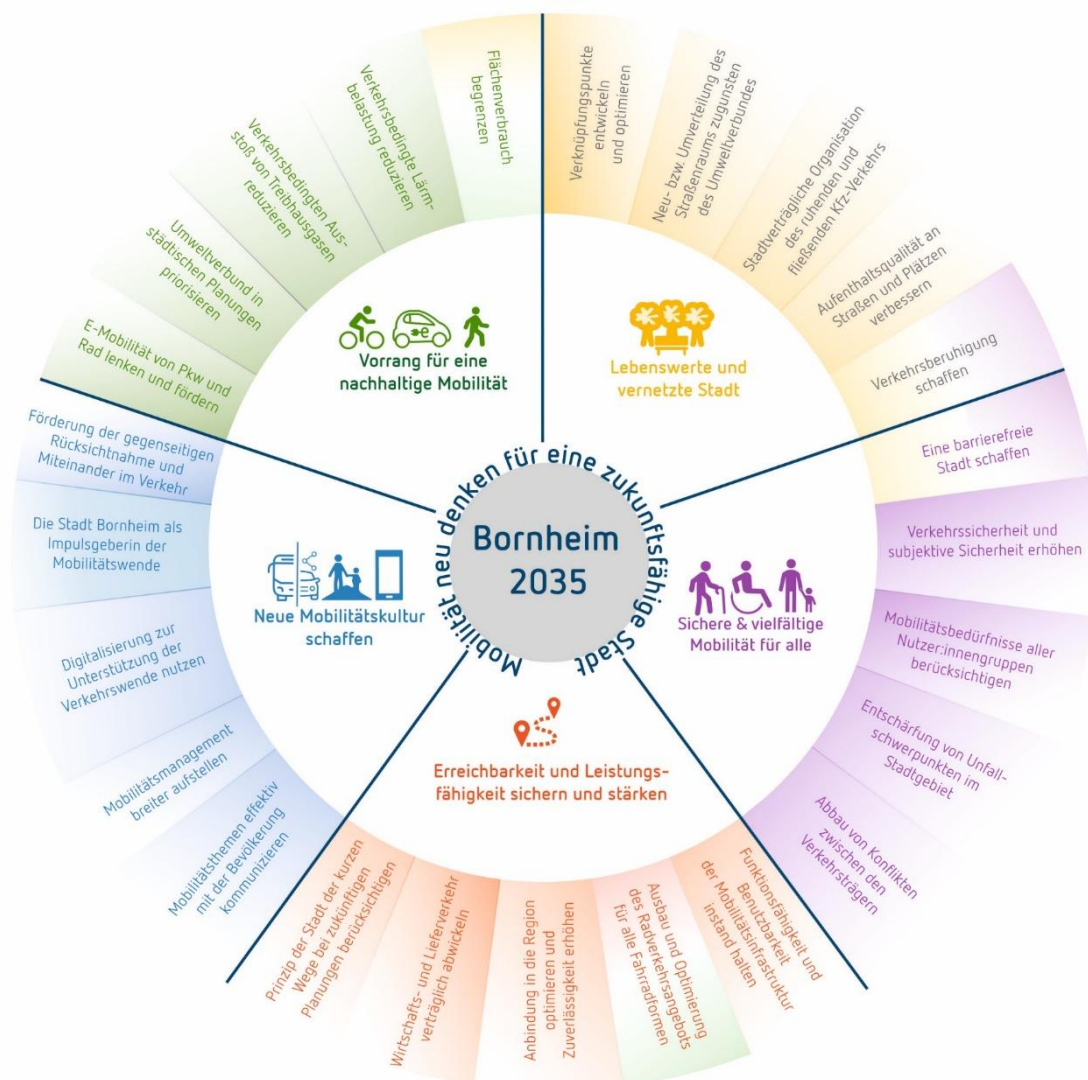
- 1. Vorrang für eine nachhaltige Mobilität: Gesundheit, Umwelt und Klima schützen**
- 2. Lebenswerte und vernetzte Stadt- und Straßenräume gestalten**
- 3. Sichere und vielfältige Mobilitätsoptionen bereitstellen, Teilhabe sichern**
- 4. Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern und stärken**
- 5. Neue Mobilitätskultur schaffen**

Diese werden durch insgesamt 25 Unterziele weiter konkretisiert. Alle Zielfelder stehen gleichwertig nebeneinander und sind inhaltlich miteinander verknüpft. Zielfeld 1 soll insbesondere die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Umweltverbund verbessern, um diesen zukünftig zum Rückgrat der Mobilität in Bornheim zu entwickeln und allen in Bornheim mobilen Menschen Mobilitätsoptionen zu bieten. Des Weiteren soll die Marktdurchdringung der E-Mobilität gefördert werden. Zielfeld 2 wirkt vordergründig darauf hin, die Stärken der unterschiedlichen Mobilitätsoptionen miteinander in Verbindung zu bringen und durch die Umgestaltung öffentlicher Räume dazu beizutragen, dass Bornheim über viele attraktive Aufenthalts- und Begegnungsbereiche verfügt. Zielfeld 3 definiert Mobilität – und damit verbunden gesellschaftliche Teilhabe – als Grundbedürfnis aller Menschen. Dementsprechend sind hier die Themen Barrierefreiheit, Sicherheit und Partizipation aller Bevölkerungs- und Altersgruppen vordergründig. Zielfeld 4 stellt die verkehrliche Anbindung Bornheims in die Region als relevanten Standortfaktor heraus, der gesichert werden soll. Darüber hinaus wird auch die Erreichbarkeit innerhalb der Stadt sowie zwischen den Ortschaften mit allen Verkehrsträgern hervorgehoben. Zielfeld 5 gibt strategisch vor, dass neben

baulichen Veränderungen an den Verkehrsinfrastrukturen, Veränderungen im Mobilitätsverhalten auch durch positivere Besetzung von Mobilitätsalternativen wie Fuß- und Radverkehr oder dem ÖPNV herbeigeführt und verfestigt werden können. Dazu gehört unter anderem auch mehr Rücksicht und Miteinander im Straßenverkehr.

Abbildung 6 stellt die Struktur des Zielentwurfs grafisch dar. Die Zielstruktur wurde zudem in das Maßnahmenkonzept integriert, um den Beitrag einzelner Maßnahmen zu den jeweiligen Zielfeldern sichtbar zu machen und eine Bewertung ihrer strategischen Wirkung zu ermöglichen. Auch für zukünftige Maßnahmen außerhalb des Mobilitätskonzepts kann das Zielsystem als Orientierungsrahmen dienen, um deren Kompatibilität mit den angestrebten Zielrichtungen zu prüfen und eine kohärente Mobilitätsentwicklung sicherzustellen. Detailliertere Informationen zum Zielentwurf bietet der separate Bericht zu diesem.

Abbildung 6: Grundlegende Ziele der Bornheimer Mobilität



5 Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes

Das Maßnahmenkonzept leitet sich aus der Bestandsanalyse und den formulierten Zielen ab. Insgesamt wurden sechs verschiedene Handlungs- bzw. Maßnahmenfelder definiert. Sie gliedern die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in übergeordnete Themen:

Handlungsfeld A: Fußverkehr

Handlungsfeld B: Radverkehr

Handlungsfeld C: Kfz-Verkehr

Handlungsfeld D: ÖPNV & vernetzte Mobilität

Handlungsfeld E: Straßenraumgestaltung & Sicherheit

Handlungsfeld F: Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Die Handlungs- bzw. Maßnahmenfelder orientieren sich dabei an der klassischen Aufteilung auf die vier Verkehrsträger. Außerdem wurden weitere Handlungs- bzw. Maßnahmenfelder aufgenommen, deren Fokus auf der Straßenraumgestaltung, der Sicherheit sowie der Kommunikation liegt. Die Handlungs- bzw. Maßnahmenfelder werden jedoch nicht isoliert betrachtet, sondern weisen untereinander vielfältige Überschneidungen, Synergieeffekte sowie Abhängigkeiten auf. Diese sind im Rahmen der einzelnen Maßnahmen herausgestellt.

Während der Maßnahmenkonzeption wurde stets darauf geachtet, alle Bornheimer Ortschaften einzubeziehen. So gibt es Maßnahmen, die sich auf konkrete Problemstellungen und Räume in den einzelnen Ortschaften beziehen. Andere Maßnahmen wiederum können ortsübergreifend oder stadtteilverbindend angewendet werden.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden einen Pool, aus dem regelmäßig Maßnahmenpakete ausgearbeitet und politisch beschlossen werden sollen. Der Pool hat dabei jedoch keinen abschließenden Charakter, sondern kann flexibel erweitert werden. Die Umsetzung der Maßnahmen ist zur Zielerreichung so weit wie möglich erforderlich, wobei die Evaluation (vgl. Kapitel 7) eine wichtige Rolle spielt. Diese bedeutende Rolle nimmt die Evaluation auch für potenzielle Erweiterungen des Maßnahmenpools ein.

5.1 Herleitung und Bewertung der Maßnahmen

Zur Weiterentwicklung der städtischen Mobilität wurden bestehende Maßnahmen aus der Verwaltung und aus bereits vorliegenden Konzepten sowie neue Empfehlungen der Gutachter auf Basis der Bestandsanalyse in einer sog. „Großen Maßnahmenliste“ zusammengetragen. Diese Maßnahmen bilden die Grundlage für die Bewertung und Priorisierung im Mobilitätskonzept.

Die Maßnahmen setzen sich aus den folgenden Quellen zusammen:

- **Bereits vorhandene Maßnahmen:** Maßnahmen, die in der Verwaltung erarbeitet oder politisch beschlossen wurden

- **Konzepte und Planwerke:** Maßnahmen aus bestehenden Mobilitäts- und Entwicklungsplänen
- **Gutachterliche Empfehlungen:** Neue Vorschläge basierend auf der Bestandsanalyse und identifizierten Defiziten

Die Maßnahmen wurden gutachterlich bewertet, um eine Priorisierung vorzunehmen und zu entscheiden, welche Maßnahmen im Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet werden. Die Bewertung berücksichtigt verschiedene Kriterien, die im Folgenden dargestellt werden.

Status

Ein Kriterium zur Priorisierung von Maßnahmen ist ihr aktueller Umsetzungsstand – der sogenannte Status der Maßnahme. Dieser gibt Aufschluss darüber, wie weit eine Maßnahme bereits entwickelt oder umgesetzt ist. Die Bewertung erfolgt anhand verschiedener Statusstufen, die in der nachfolgenden Tabelle näher beschrieben sind – von ersten Ideen bis hin zu bereits laufenden oder abgeschlossenen Maßnahmen.

Der Fortschritt einer Maßnahme wirkt sich dabei dämpfend auf die Priorisierung aus. Der Grund dafür liegt darin, dass bei fortgeschrittenen oder bereits umgesetzten Maßnahmen ein geringerer Bedarf an konzeptioneller Ausarbeitung und strategischer Steuerung besteht. Auch der unmittelbare Handlungsbedarf ist in diesen Fällen meist geringer, da wesentliche Schritte bereits erfolgt sind.

Umgesetzt	Maßnahme wurde bereits vollständig realisiert. Kein weiterer Handlungsbedarf.
In Umsetzung	Maßnahme befindet sich bereits in der Umsetzung, wird fortgeführt. Kein Bedarf für konzeptionelle Ausarbeitung, aber ggf. für begleitende Abstimmungen.
In Planung / Vorbereitung	Maßnahme ist bereits in der Planung oder Vorbereitung, aber noch nicht umgesetzt. Eine konzeptionelle Vertiefung kann sinnvoll sein, um die Umsetzung zu unterstützen.
Noch nicht bearbeitet	Maßnahme wurde bislang nicht weiterverfolgt. Eine Bewertung hilft zu entscheiden, ob sie weiterverfolgt und ausgearbeitet werden soll.
Idee / Vorschlag	Eine neue Maßnahme, die bisher nur als Vorschlag existiert. Muss hinsichtlich ihrer Relevanz und Umsetzbarkeit geprüft werden.

Zeithorizont

Der zeitliche Horizont, innerhalb dessen eine Maßnahme umgesetzt und abgeschlossen werden kann, fließt in die Bewertung ihrer Priorität mit ein. Ein geringerer zeitlicher Aufwand, also eine schnellere Umsetzbarkeit, wirkt sich leicht positiv auf die Priorisierung aus. Zur Orientierung werden folgende Zeithorizonte vorgegeben:

- **Bis 5 Jahre:** Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, deren Umsetzung idealerweise bis zum Jahr 2030 abgeschlossen werden kann.

- **5 bis 10 Jahre:** Maßnahmen mittelfristiger Natur, die entweder zu einem späteren Zeitpunkt eingeleitet werden oder einen höheren zeitlichen Aufwand erfordern. Sie sollen bis etwa 2035 umgesetzt sein.
- **Nach 2035:** Langfristige Maßnahmen, die entweder aufgrund ihrer Komplexität sehr zeitaufwändig sind oder deren Realisierungszeitraum auch von äußeren Rahmenbedingungen abhängt.
- **Daueraufgaben:** Wiederkehrende Maßnahmen oder Aufgaben, die kontinuierlich und dauerhaft umgesetzt werden müssen, ohne ein konkretes Enddatum.

Erwartbare Kosten

Die Kostenschätzung bewertet den finanziellen Aufwand, den die Stadt Bornheim für die Umsetzung einer Maßnahme – von der Planung bis zur Realisierung – aufbringen muss. Die Einstufung erfolgt auf einer Skala von „gering“ bis „sehr hoch“ und orientiert sich an einer festgelegten Tabelle, die die jeweiligen Kostenbereiche konkretisiert. Hier muss jedoch betont werden, dass die Kosten insbesondere bei baulichen Vorhaben schwer abschätzbar sind und von den hier angebenen Werten abweichen können. Handelt es sich um konkrete Einzelmaßnahmen, werden Kostenabschätzungen auf Basis der Erfahrungen der Gutachter getätigt. Baukosten oder Finanzierungsaufwendungen können jedoch je nach Standard, je nach Stadt und Komplexität deutlich differieren, daher sind die Werte eher als grobe Richtwerte zu verstehen. Maßnahmen, die mit hohen zu erwartenden Kosten verbunden sind, wirken sich negativ auf die Prioritätensetzung aus, da sie eine stärkere Belastung für den städtischen Haushalt darstellen.

gering	< 50.000 €
mittel	50.000 € - 250.000 €
hoch	250.000 € - 1 Mio. €
sehr hoch	> 1 Mio. €

Aufwand/Komplexität

Der Aufwand bzw. die Komplexität einer Maßnahme werden auf einer Skala von „gering“ bis „sehr hoch“ bewertet. Diese Einstufung richtet sich danach, wie viel personeller, finanzieller oder organisatorischer Einsatz notwendig ist, um die Maßnahme umzusetzen und wie komplex deren Durchführung ist. Eine Maßnahme mit hohem Aufwand oder hoher Komplexität wirkt sich dämpfend auf die Priorisierung aus, da sie mehr Ressourcen bindet und möglicherweise schwerer umzusetzen ist. Für die genaue Einstufung dient die nachstehende Tabelle, in der die Kriterien für die verschiedenen Stufen definiert sind. Die Einstufung erfolgt als erste gutachterliche Einschätzung basierend auf Erfahrungswerten. Bei jeder Maßnahme sind unterschiedlich viele Akteure involviert. So kann es sein, dass bspw. die Stadt Bornheim autark handeln und die Umsetzung einer Maßnahme eigenständig umsetzen kann. Ebenso kann es aber auch sein, dass eine Maßnahme eine Abstimmung zwischen verschiedenen Akteuren bedarf, weswegen der Aufwand komplexer wird.

gering	• Maßnahme sollte i. d. R. mit bestehendem Personal und Kompetenzen umzusetzen sein • vergleichsweise geringer Abstimmungsaufwand erforderlich, Zuständigkeiten i. d. R. bei der Stadt selbst • geringer (baulicher) Eingriff in bestehende Verkehrsstrukturen
durchschnittlich	• ggf. leicht erhöhter Personalbedarf und/oder Fachexpertise (z. B. durch externe Gutachter) notwendig • ggf. erhöhter Abstimmungsaufwand • kleinere bauliche Maßnahmen mit überschaubarem Umfang • ggf. Zuständigkeit bei Dritten, jedoch i. d. R. reibungsloser Austausch gegeben
hoch	• umfangreichere Maßnahmen mit (Ein-)Wirkung auf die (bauliche) Verkehrsstruktur • i. d. R. (tief-)bauliche Maßnahmen mit entsprechendem Personalbedarf • erhöhter Abstimmungsaufwand, ggf. Zuständigkeiten noch zu klären oder bei Dritten • ggf. erhöhter Kommunikationsbedarf mit der Stadtgesellschaft/Bevölkerung
sehr hoch	• große, komplexe Bauvorhaben • hoher Abstimmungsaufwand, i. d. R. mehrere betroffene Akteure, intensiver Austausch über längeren Zeitraum notwendig, Zuständigkeiten i. d. R. bei Dritten oder verteilt • i. d. R. vielschichtige, ggf. übergeordnete Planverfahren (z. B. Planfeststellungsverfahren, Machbarkeitsstudien, mehrere Fachgutachten, Wettbewerbe etc. erforderlich) • umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung

Beitrag zur Zielerreichung

Der Beitrag einer Maßnahme zur Zielerreichung wird anhand einer Skala von „gering“ bis „sehr hoch“ eingestuft. Diese Einstufung hängt davon ab, in welchem Maße die jeweilige Maßnahme zur Verfolgung und Umsetzung der im Zielentwurf definierten Ziele beiträgt. Je stärker der Beitrag zur Zielerreichung, desto positiver wirkt sich dies auf die Priorisierung der Maßnahme aus. Die Bewertung des Beitrags erfolgt dabei für jedes einzelne Zielfeld (Schritt 1), in dem der jeweilige Bezug bewertet wird. In Schritt 2 erfolgt eine Aufsummierung.

1: Zielbezug je Zielfeld		Pkt.
hoch	Die Maßnahme leistet einen deutlichen und unmittelbaren Beitrag zur Erreichung des jeweiligen Zielfelds. Sie adressiert zentrale Inhalte des Zielfelds.	3
durchschnittlich	Die Maßnahme trägt in relevanter, aber nicht ausschlaggebender Weise zur Zielerreichung im jeweiligen Zielfeld bei.	2
gering	Die Maßnahme hat nur einen schwachen oder indirekten Bezug zum jeweiligen Zielfeld.	1
kein Bezug	Es besteht kein erkennbarer Zusammenhang zwischen der Maßnahme und dem jeweiligen Zielfeld.	0

2: Beitrag zur Zielerreichung	
sehr hoch	> 13 P
hoch	11-13 P
durchschnittlich	8-10 P
gering	5-7 P
kein Beitrag	< 5

Priorisierung und Entscheidungsfindung

Auf Basis der gutachterlichen Bewertung wurde eine Priorisierung der Maßnahmen vorgenommen. Diese Priorisierung spiegelt wider, inwieweit eine Maßnahme zur Erreichung der strategischen Ziele beiträgt, wie hoch der Aufwand und die erwartbaren Kosten sind und in welchem Zeithorizont sie realisiert werden kann. Grundsätzlich wirken natürlich alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts positiv auf die Mobilitätsentwicklung und verfolgen die festgelegten Ziele. Dennoch wird es notwendig sein, sich in der Umsetzung zu fokussieren und einen Start in die Umsetzung zu finden, ohne sich mit einem Berg von Herausforderungen konfrontiert zu sehen.

Die Priorisierung dient somit als Grundlage für die Entscheidung, wie mit den einzelnen Maßnahmen weiter verfahren wird. Je nach Status, Umsetzbarkeit und strategischer Relevanz wird bestimmt, ob eine Maßnahme direkt umgesetzt werden kann, im Mobilitätskonzept weiter ausgearbeitet werden muss oder stadintern weiterverfolgt wird. Maßnahmen mit geringer Priorität werden nicht direkt berücksichtigt, aber in einem Themenspeicher dokumentiert, um sie bei späteren Entwicklungen gegebenenfalls erneut zu prüfen.

sehr hoch	Maßnahme hat einen starken Zielbezug, unterstützt mehrere zentrale Zielfelder und ist besonders relevant für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Bornheim. Aufwand und Kosten sind verhältnismäßig oder gut steuerbar. Ein möglichst kurzfristiger Umsetzungshorizont ist gegeben oder sinnvoll.
hoch	Maßnahme trägt substantiell zur Zielerreichung bei, ist gut umsetzbar oder bereits in Planung. Aufwand und Kosten sind vertretbar, Umsetzung tendenziell mittelfristig realistisch.
durchschnittlich	Maßnahme leistet einen erkennbaren Beitrag zur Zielerreichung, hat aber entweder einen höheren Aufwand oder einen längeren Umsetzungshorizont. Sie ist bedingt relevant für die angestrebte Mobilitätsentwicklung in Bornheim.
gering	Maßnahme hat nur einen geringen oder unspezifischen Zielbezug, ist mit hohem Aufwand verbunden oder hat eine niedrige Realisierbarkeit. Sie ist langfristig oder nur unter besonderen Bedingungen umsetzbar.
keine Berücksichtigung	Maßnahme wurde vollständig realisiert / ist ohne weitere Ausarbeitung umsetzbar und beeinflusst die künftige Priorisierung nicht mehr.

Basierend auf der Priorisierung erfolgte die Entscheidung zum weiteren Vorgehen:

Weiterverfolgen, Ausarbeitung im Konzept	Die Maßnahme wird als Steckbrief im Mobilitätskonzept vertieft ausgearbeitet. Dies ist erforderlich, wenn sie eine hohe Relevanz für die Mobilitätsentwicklung in Bornheim hat, konzeptionelle Klärung benötigt oder als übergeordneter Ansatz eingebettet werden muss.
Stadtintern weiterverfolgen	Die Maßnahme wird von der Verwaltung eigenständig (weiter-)bearbeitet. Sie ist bereits in Planung, befindet sich in der Umsetzung oder kann durch bestehende Strukturen angegangen werden, ohne dass eine konzeptionelle Vertiefung nötig ist.
Keine direkte Berücksichtigung / Themenspeicher	Die Maßnahme wird dokumentiert, aber aktuell nicht weiterverfolgt. Gründe können eine niedrige Priorität, hohe Umsetzungshürden oder fehlende Zuständigkeit sein. Sie bleibt jedoch im Blick für spätere Anpassungen oder Entwicklungen.

5.2 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept leitet sich aus der zu Beginn des Aufstellungsprozesses durchgeführten Bestandsanalyse, der Zieldefinition sowie der Bewertung und Priorisierung bestehender und möglicher Maßnahmen (vgl. Kapitel 5.1) ab. Im Rahmen der Herleitung wurde der Schwerpunkt auf ein praxisnahes und für die Verwaltung leistbares Maßnahmenpaket gelegt, das vorhandene Konzepte

berücksichtigt und realistisch umgesetzt werden kann. Das Maßnahmenkonzept bildet den zentralen Baustein zur Umsetzung und konkretisiert, wie die Mobilitätswende in Bornheim gestaltet werden kann.

Insgesamt enthält das Maßnahmenkonzept 15 Maßnahmen auf sechs Handlungsfelder verteilt:

Abbildung 7: Handlungsfelder und Maßnahmen

A | Fußverkehr

1. Fokusverbindungen für den Fußverkehr 
2. Optimierung von Querungsanlagen
3. Barrierefreiheit herstellen

B | Radverkehr

1. Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrskonzepts
2. Ausbau Radabstellanlagen und B+R 
3. Prüfung der Weiterentwicklung RadPendlerRoute

C | Kfz-Verkehr

1. Zulässige Höchstgeschwindigkeiten
2. Ordnung des ruhenden Verkehrs
3. Pilotprojekt Urbane Logistik

D | ÖPNV und vernetzte Mobilität

1. Stadtweites Mobilstationen-Netz
2. Sharing-Angebote

E | Straßenraumgestaltung und Sicherheit

1. Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen
2. Schulwegesicherheit 

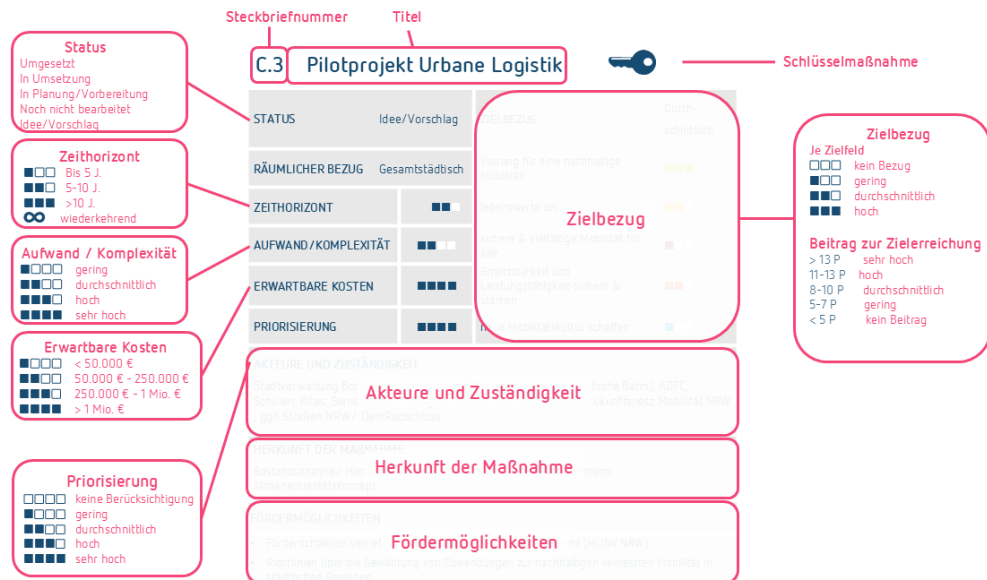
F | Mobilitätsmanagement und Information

1. Betriebliches Mobilitätsmanagement 
2. Kommunikationsstrategie

Aufbau der Steckbriefe

Die Maßnahmen werden im folgenden Konzept in einzelnen Steckbriefen im Detail erläutert (siehe Abbildung 8). Neben der textlichen Erläuterung von Ausgangslage, der Maßnahmenbeschreibung sowie Umsetzungshinweisen, sind dem Steckbrief die herangezogenen Kriterien des Bewertungsprozesses zu entnehmen.

Abbildung 8: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe – Beispiel



Handlungsfeld A | Fußverkehr

Zufußgehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert die eigene Gesundheit, gleichzeitig wird die Umwelt nicht belastet, weder durch Lärm noch durch Emissionen. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das Zufußgehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsgruppen und -schichten unabhängig vom Einkommen möglich. Gleichzeitig sichert es die selbstständige Mobilität vor allem für vulnerable Gruppen wie Kinder, Ältere und Menschen mit Beeinträchtigungen und nimmt vor dem Hintergrund einer alternden Gesellschaft eine immer wichtigere Rolle ein. Gute Nahmobilitätsinfrastruktur trägt zur Urbanität und Belebung des Stadtraums bei und eröffnet Standortvorteile für Handel, Gastronomie und Tourismus. Belebte und attraktive Straßenräume fördern das Wohlbefinden, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Während gesamtstädtische Netzkonzeptionen für den Rad-, Kfz- und öffentlichen Personennahverkehr weit verbreitet sind, wird der Fußverkehr bisher selten gesondert betrachtet. Im Gegensatz zum Kfz- oder Radverkehr stehen beim Fußverkehr weniger gesamtstädtische Verbindungen im Fokus. Vielmehr konzentriert sich der Fußverkehr auf Nahverbindungen innerhalb einzelner Ortsteile, wie etwa von Wohngebieten ins Zentrum oder wichtigen Zielen wie Schulen oder Einzelhandel.

Ziel ist es, den Fußverkehr in der Verkehrsplanung als vollwertige Mobilitätsform zu betrachten und in laufenden und zukünftigen Planungen zu verankern. Dies beinhaltet die Einbindung in Planungsprozesse und Stadtentwicklungsstrategien sowie die Bereitstellung passender Infrastrukturen

Bornheim weist eine polyzentrische Stadtstruktur auf. Dadurch spielt der Fußverkehr insbesondere im Hauptort Bornheims als auch in den einzelnen Ortschaften eine wichtige Rolle. Die Verbindung zwischen den Ortsteilen ist hingegen weniger relevant. In Abhängigkeit der nächstgelegenen Ziele und der jeweils betrachteten Zielgruppe hat der Fußverkehr eine mitunter sehr unterschiedliche Bedeutung am Verkehrsgeschehen. Er umfasst alle Wege, die Menschen zu Fuß zurücklegen – sei es auf dem Weg zur Arbeit, zur Schule, zum Einkaufen oder in der Freizeit. Fußwege sind oft Teil sogenannter „Wegeketten“, bei denen verschiedene Verkehrsmittel kombiniert werden – etwa der Fußweg zur Bushaltestelle oder vom Parkplatz zum Zielort. Damit ist der Fußverkehr eng mit anderen Mobilitätsformen wie dem öffentlichen Nahverkehr, dem Fahrrad oder dem Auto verknüpft.

Die Stärken-Schwächen-Analyse der Themen Fußverkehr, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität ergab, dass vor allem der Hauptort Bornheim viele Stärken mit Blick auf den Fußverkehr aufweist, bspw. eine gute Erreichbarkeit des Einzelhandels sowie eine gute Vernetzung zwischen dem Zentrum und den Wohngebieten. Eine barrierefreie Ausgestaltung (Querungen, Leitelemente) ist im Neubau umfassend berücksichtigt, im Bestand besteht allerdings noch vielfach Nachholbedarf. Im Längsverkehr existieren vielfach Mängel in Bezug auf Gehwegbreiten und Oberflächenbeschaffenheit. Im Seitenbereich kommt es außerdem immer wieder zu Konflikten mit dem Radverkehr. An den Ortsdurchfahrten fehlen außerdem immer wieder (wichtige) Querungen für den Fußverkehr.

A.1 Fokusverbindungen für den Fußverkehr



STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	hoch
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	■ ■ ■
ZEITHORIZONT	■ ■ ■	lebenswerte und vernetzte Stadt	■ ■ ■
AUFWAND/KOMPLEXITÄT	■ ■ ■ ■	sichere & vielfältige Mobilität für alle	■ ■ ■
ERWARTBARE KOSTEN	■ ■ ■ ■	Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	■ ■ ■
PRIORISIERUNG	■ ■ ■ ■	neue Mobilitätskultur schaffen	■ ■ ■
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), Straßen.NRW,			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt, Klimaneutralitätskonzept			

Beschreibung

Ein engmaschiges, sicheres und attraktives Fußwegenetz ist entscheidend, um den Fußverkehr als nachhaltige Mobilitätsform zu stärken. Besonders kurze, direkte und barrierefreie Wege erhöhen die Bereitschaft, Strecken zu Fuß zurückzulegen. In Bornheim ist das Netz in zentralen Bereichen grundlegend ausgebaut, während in Randlagen nicht überall hohe Standards, wie etwa eine Regelbreite der Gehwege von 2,50 m erforderlich oder umsetzbar sind. Durch die Stadt Bornheim sind Standards schrittweise dort umzusetzen, wo es möglich ist. Die Priorisierung erfolgt nach einer Bestandsanalyse der Abschnitte, den anstehenden Baumaßnahmen, der Bedeutung im Schulwegenetz und der Relevanz für vulnerable Gruppen. Vorrangig geprüft werden sollte die Umsetzung entlang der vorgeschlagenen Haupttrouten im Fußwegenetz (siehe Abbildung 9), da diese zentralen Ziele und Quellen des Fußverkehrs – wie Schulen, Kindergärten, Arbeitsstätten, Bahnhöfe und Einkaufsmöglichkeiten – miteinander verbinden. Eine leistungsfähige Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr sollte bereits in der Planungs- und Erschließungsphase neuer Baugebiete – wie beispielsweise am Hexenweg in Richtung Hellenkreuz – von Anfang an mitgedacht werden.

Für alle Ortsteile Bornheims sind Fokusverbindungen (Haupt- und Nebenrouten) für den Fußverkehr zu identifizieren und zu prüfen, um festzulegen, wo Maßnahmen zur Verbesserung des Fußverkehrs erforderlich sind. Einen ersten Vorschlag für mögliche Fokusverbindungen zeigt Abbildung 9. Die alltäglichen Wege sollten möglichst kurz und direkt sein, aber auch sicher und komfortabel nutzbar. Vielfach werden diese Fokusverbindungen, die auch andere Verkehre bedienen, für den Fußverkehr qualifiziert. Da diese Straßen oft aber auch unattraktiv für den Fußverkehr sind, müssen immer wieder alternative Führungen aufgezeigt werden. Zusätzlich zu den Haupttrouten, die Wohngebiete mit Arbeitsplätzen, Einkaufs- und Dienstleistungsstandorten sowie wichtigen Haltestellen verbinden, sind im Nebennetz kleinmaschige Verbindungen zu identifizieren, die Ziele wie Schulen, Kindergärten oder auch Freizeitstätten innerhalb der Wohngebiete fußläufig anbinden. In den Hauptfußverkehrsbereichen weisen die Straßenräume ein hohes Fußverkehrspotenzial auf und sind auf

entsprechend hohe Fußverkehrsstärken hin zu dimensionieren (hoher Qualitätsstandard und vollständige Barrierefreiheit). Nebenfußverkehrsbereiche weisen ein moderates Fußverkehrspotenzial auf. Alle übrigen Straßenräume innerhalb der Siedlungsbereiche bilden das Basisnetz. Bei der Definition der Haupt- und Nebenrouten nach den Richtlinien und Regelwerken (u.a. Empfehlungen für die Anlagen des Fußverkehrs EFA, Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen HBVA, Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) ist insbesondere auch das Schulwegenetz in die Planung miteinzubeziehen. Die Hauptrouten des Fußverkehrs mit der Verbindung von wichtigen Quell- und Zielorten des Alltags, u.a.:

- das Hauptversorgungszentrum der Ortschaften Bornheim und Roisdorf, insbesondere der Königstraße und Bonner Straße, sowie die Nahversorgungszentren in den Ortschaften Hersel, Merten und zukünftig Sechtem,
- die Hauptachsen der zentralen Ortschaften Bornheim und Roisdorf (insbesondere gemeinsame Führung mit dem Radverkehr auf der Königstraße (ab Kreuzung Servatiusweg/Königstraße/Secundastraße bis Kreuzung Königstraße/Siefenfeldchen, Erschließungsstraßen der Wohngebiete,
- der geteilte Geh- und Radweg entlang der L 183, welcher eine zentrale Verbindungsfunktion für die Vorgebirgsorte übernimmt,
- der gemeinsame Geh- und Radweg entlang der Händelstraße, welcher Sechtem mit Merten und der Stadtbahnlinie 18 verbindet,
- der Leinpfad als Alltags- und Freizeitweg in den Rheinorten,
- Verwaltungsstandorte und Bürgerbüros (Stadtverwaltung Bornheim),
- Einkaufszentren und größere Supermärkte (SUTI Center Bornheim),
- der Haltepunkte der Bus- und Stadtbahn-Haltestellen (z.B. Bahnhof Roisdorf, Bahnhof Sechtem),

sind möglichst nach einem hohen, gemeinsamen Qualitätsstandard im Längs- und Querverkehr auszugestalten. Dieser umfasst:

- ausreichende Breiten der Gehwege von mindestens 2,5 m Breite
- Der Radverkehr sollte möglichst auf der Fahrbahn geführt werden. Ist eine gemeinsame Führung mit dem Fußverkehr unvermeidbar, muss eine klare und geordnete Trennung erfolgen, um Sicherheit und Komfort für beide Verkehrsarten zu gewährleisten. Regelmäßige Querungsanlagen entlang der Achsen (siehe Maßnahme A.2)
- Barrierefreie Nutzung entlang der Achse priorisiert sicherstellen (siehe A.3 Barrierefreiheit herstellen)
- Regelmäßig Sitzgelegenheiten entlang der wichtigsten Achsen anbieten, z.B. alle 200 bis 300 Meter (plus Festschreibung zur Umsetzung einer bestimmten Anzahl innerhalb eines Jahres)
- Straßenraumgestaltung verbessern (Begrünung, einheitliche Raumgestaltung).

Diese Qualitätsstandards sind entlang der Fokusverbindungen im Alltagsfußverkehr sukzessive umzusetzen. Die Priorisierung sollte sich nach bereits geplanten Straßenbaumaßnahmen richten, außerdem nach Frequentierung durch den Fußverkehr und im Besonderen auch nach der Bedeutung für vulnerable Gruppen (Senior:innen, Kinder). Sind bspw. eine Achse oder der Abschnitt einer Achse Teil eines Schulweges, ist dies zu priorisieren.

Abbildung 9: Vorschlag zu möglichen Fokusverbindungen im Fußverkehr in Bornheim

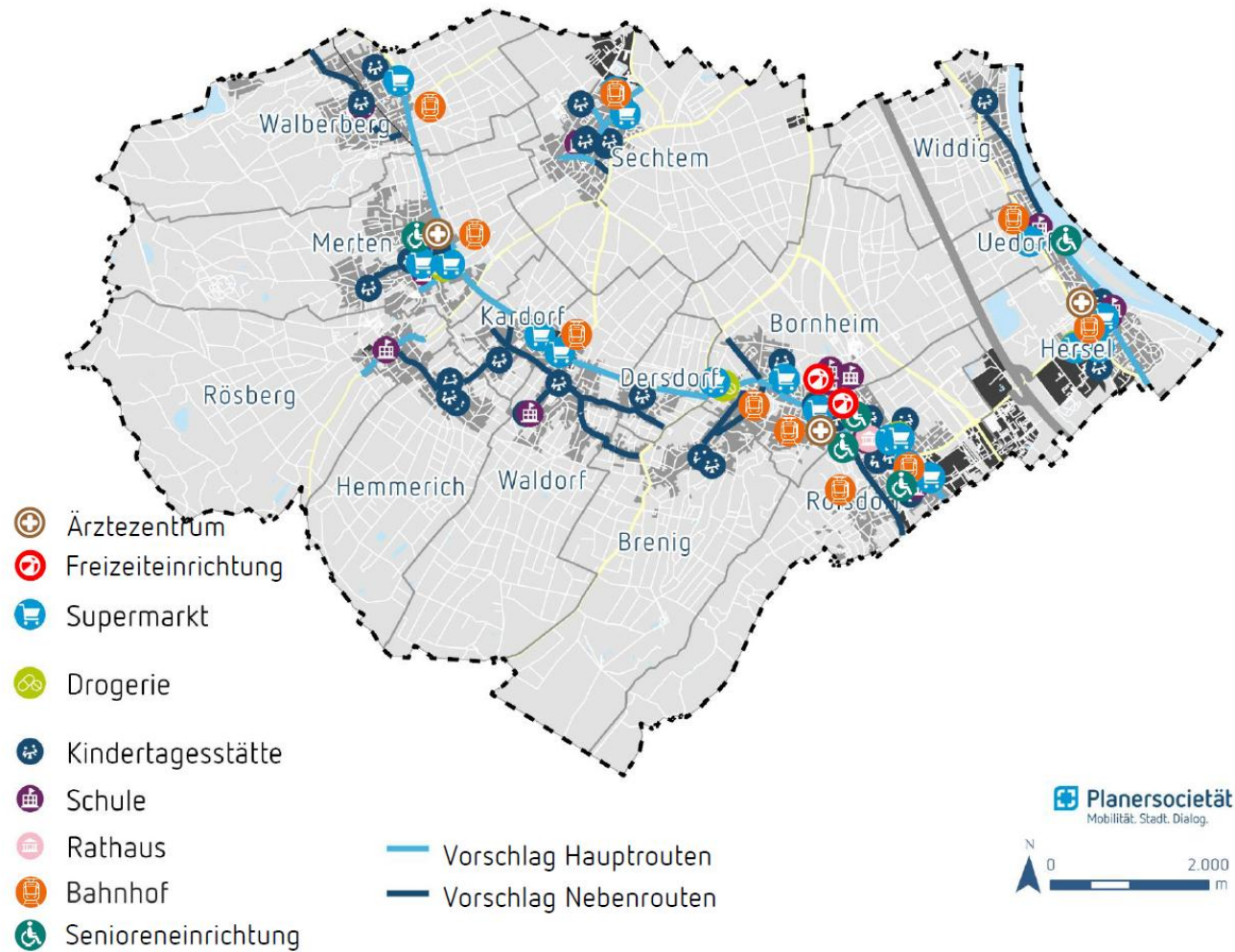


Tabelle 1: Mindestmaße Fußverkehr nach FGSV EFA 2002 / E Kima 2022

Hauptroute	Hauptbereiche	Nebenbereiche	Basisnetz
<i>z.B.: Achse Königstraße – Bonner Straße</i>	<i>Zentrale Versorgungsbereiche (z.B. Königstraße, Rathausumfeld/Schumacherstraße in Roisdorf, Fachmarktzentrum (Bonn-Brühler-Straße), Schulumfelder</i>	<i>Überwiegend reine Wohnquartiere z.B. Waldorf, Kardorf, Walberberg,</i>	<i>Quartiersverbindende Siedlungs- und Freiflächen im Wohn- und Arbeitsumfeld</i>
Durchgehend mindestens Regelmaß (2,5 m); in der Regel sind breitere Fußwege zu planen, da von einer erhöhten Frequenz ausgegangen wird	Regelmaß (2,5 m) - Regelmaß Unterschreiten in Ausnahmefällen (<10 %) - In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1 m)	Großteil Regelmaß (>70 %) - Regelmaß Unterschreiten in geringem Umfang (<30 %) - In keinem Fall unter Mindestmaß (derzeit 2,1 m) - Engstellen maximal 25 m lang	Regelmaß soweit möglich - Regelmaß ist grundsätzlich anzustreben. Wo nötig, kann dies unterschritten werden - Mindestmaß nicht unterschreiten - Engstelle maximal 50 m
Querungsanlagen: - Alle 100-150 m - Bevorzugt bevorrechtigt	Querungsanlagen: - Alle 100-150 m - Bevorzugt bevorrechtigt	Querungsanlagen wenn: - beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr - Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV	Querungsanlagen wenn: - beidseitig geschlossene Wohnbebauung, Geschäfte, Dienstleistungen, weitere wichtige Quellen und Ziele im Fußgängerverkehr - Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkten des ÖPNV
Bei Arbeitsstellen sollte immer ein Notweg eingerichtet werden; bei längeren Arbeitsstellen (> 50 m) sollte das Mindestmaß für den Begegnungsfall gewährleistet werden.		Bei Arbeitsstellen ist die Einrichtung eines Notweges anzustreben. Ist dies nicht möglich, ist eine barrierefreie Querungshilfe notwendig.	Sofern an Arbeitsstellen kein Notweg eingerichtet wird, sind barrierefreie Querungshilfen einzurichten.
Deutliche Trennung vom fließenden Verkehr (Kfz- und Rad); gute Beleuchtung und Einsehbarkeit		-	-

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- **Analyse und Grundlagen schaffen**
 - Begehung vor Ort z. B. Fußverkehrs-Checks als praktischen Start in das Thema Fußverkehrs-Förderung durchführen lassen (Förderung vom Land NRW).
 - *Partizipativer Prozess mit Anwohner:innen, Verwaltung und Politik möglich* (Identifikation von wichtigen Zielen, Unfallschwerpunkten, Mängeln in der Fußverkehrsinfrastruktur).
 - *Ableitung und Identifikation von Fokusverbindungen (Haupt- und Nebenrouten)*, Achsen und wichtige Verbindungen für alle Ortsteile definieren.
 - Durchführung einer detaillierten Bestandsanalyse der Fokusverbindungen: Zustand der Gehwege, Netzlücken, Barrierefreiheit, Hindernisse, Beleuchtung, Quermöglichkeiten, Aufenthaltsqualität, Begrünung.
 - Mängelmelder bewerben, um Mängel im Netz zu identifizieren und Wege regelmäßig instand zu setzen.

- 
- **Zieldefinition und Maßnahmenplanung**
 - Interne Zielvorgaben entwickeln und mit den Maßnahmen zu Querungen & Barrierefreiheit & Entwicklung eines durchgängigen Wegenetzes kombinieren.
 - **Umsetzung**
 - Sukzessive Umsetzung der Standards, wo möglich – Priorisierung der Abschnitte je nach: anstehenden Baumaßnahmen, Bedeutung im Schulwegenetz, Relevanz für vulnerable Gruppen.
 - **Evaluation und Weiterentwicklung**
 - Regelmäßige Evaluation der Achsen (etwa alle 5 Jahre):
 - Anpassung der Routenführung,
 - ggf. Frequenzzählung.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
- Förderrichtlinien Vernetze Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (FöRi-Nah) in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

A.2 Optimierung von Querungsanlagen

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), Straßenbaulastträger			
HERKUNFT DER MAßNAHME Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt			

Beschreibung

Im Fußverkehrsnetz sind Querungen entscheidend für ein sicheres und angenehmes Gehen. In der Praxis sind diese teilweise unzureichend ausgebaut (z.B. durch mangelhafte Barrierefreiheit) oder fehlen sogar ganz. Eine gut gestaltete Querungsanlage für Zufußgehende zeichnet sich dadurch aus, dass sie sich sicher und bequem nutzen lässt und die Wartezeiten kurz sind. Typische Hindernisse im Netz sind die für den Längsverkehr wichtigen Hauptverkehrsstraßen.

Für den Einsatz einer geeigneten Querungsanlage spielen Stärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs an der Querungsstelle, die Anzahl der querenden Zufußgehenden, die Fahrbahnbreite sowie die Anzahl der Fahrstreifen eine entscheidende Rolle. In Bornheim haben die Hauptverkehrsstraßen, darunter die Königstraße, Bonner Straße sowie die Landesstraßen L 183, L 300 und L 190, eine zentrale Bedeutung für den Querverkehr, insbesondere innerhalb der Ortsdurchfahrten.

Eine Verbesserung der Querungssituation und Verkehrssicherheit für Zufußgehende kann erreicht werden durch:

- eine zeitliche Trennung der Verkehrsteilnehmenden durch Lichtsignalanlagen,
- eine Vorrangberechtigung für den Fußverkehr,
- die Verkürzung der Querungsstrecke,
- die Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsteilnehmenden,
- die Erhöhung der Aufmerksamkeit der Fahrzeugführenden oder
- den Einfluss auf die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs.

Für ein sicheres Queren im Fußverkehr sind gut einsehbare Querungsstellen unerlässlich (Sichtdreieck). Sie ermöglichen es Fußgängerinnen und Fußgängern, herannahende Fahrzeuge frühzeitig zu

erkennen – und sorgen zugleich dafür, dass sie selbst von anderen Verkehrsteilnehmenden rechtzeitig wahrgenommen werden. Besonders an stark frequentierten Straßen, Einmündungen oder Haltestellen ist eine freie Sicht zwischen allen Beteiligten von zentraler Bedeutung.

Querungsanlagen unterscheiden sich im Wesentlichen in zwei Kategorien: diejenigen, die dem Fußverkehr einen Vorrang gegenüber dem Kfz-Verkehr einrichten (wie z.B. Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen) bzw. die ihm keinen Vorrang einrichten (z.B. Gehwegnasen, Vorgezogene Seitenräume, Mittelinseln). In den zentralen Ortschaften Bornheim und Roisdorf sind viele durch LSA gesteuerte Knotenpunkte vorrangig auf Kfz-orientierten Ausbau ausgelegt. (siehe Analysebericht Mobilitätskonzept Bornheim) Das führt zu langen Wartezeiten und fehlenden Querungsmöglichkeiten an jedem Straßenarm. In den Ortsdurchfahrten der Vorgebirgs- und Rheinorte mangelt es häufig an Fußgängerquerungen, insbesondere entlang der Bonn-Brühler-Straße in Merten und Walberberg (L 183) sowie der L 300 und Bonner Straße. Hervorzuheben ist die Ausweisung der Brüsseler Straße im Stadtteil Sechtem als Tempo-30-Zone, ergänzt durch eine barrierefrei gestaltete Querungshilfe. Zudem verfügt die Kreuzung Erfurter Straße/Bahnhofstraße/Willmuthstraße über eine barrierefreie Lichtsignalanlage. An der Willmuthstraße und Wendelinusstraße mangelt es allerdings im direkten Umfeld dieser Kreuzung an weiteren Querungshilfen. Der genaue Einsatz (FGSV 2002, S.19 - 22) und die Ausgestaltung einzelner Querungsanlagen sind den Richtlinien der FGSV zu entnehmen:

- Fußgängerüberwege: FGSV 2002, S.22; DIN 67523
- Lichtsignalanlagen: FGSV 2002, S. 22-24; RiLSA 2015
- Querungshilfen: FGSV 2002, S. 25-28

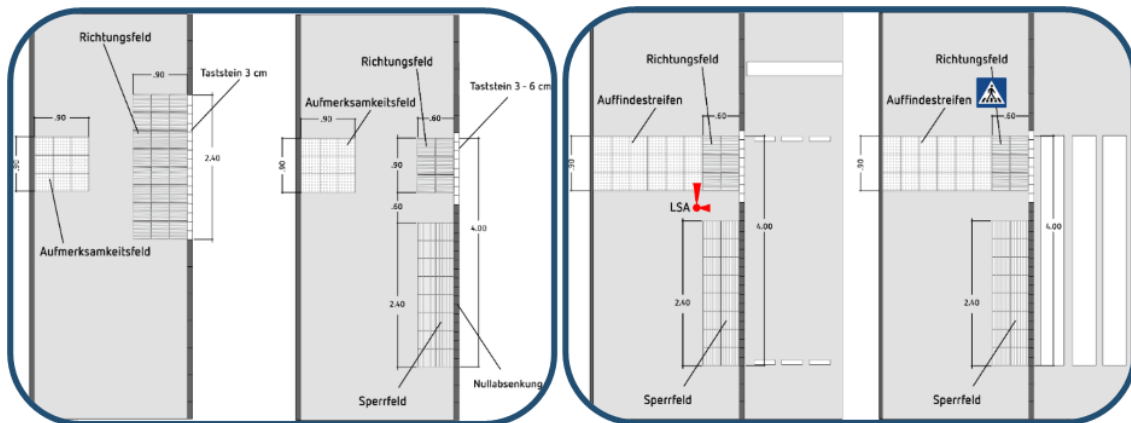
In Bornheim sollten vor allem entlang der Fokusverbindungen regelmäßig Querungen eingerichtet werden, um das Queren für den Fußverkehr zu erleichtern und Umwege zu verhindern. Entscheidend ist hier, dass aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulastträger Abstimmungen mit diesen zu führen sind.

Für die Hauptverkehrsstraßen gelten daher folgende Qualitätsstandards:

- Querungsmöglichkeiten sollten 100 bis 150 m voneinander entfernt sein (siehe RAST 06).
- Querungsmöglichkeiten an allen Knotenarmen von Knotenpunkten.
- Sofern eigenständig geführte Fuß- und Radwege auf die Hauptverkehrsstraße zulau-
fen, bedarf es in diesem Bereich einer Querungsmöglichkeit unabhängig davon, ob der Fuß- und Radweg auf der anderen Straßenseite fortgeführt wird.
- Haltestellen des ÖPNV und SPNV sollten immer gut über Querungen angebunden sein. Nur in Ausnahmefällen darf es an diesen Haltestellen keine Querungshilfe geben.
- Bestehende Querungsanlagen sollten auf ihre Fußgängerfreundlichkeit überprüft und ggf. ausgebaut werden, bei LSA sollten die Freigabezeiten überprüft werden (nach den Richtlinien für Signalanlagen (RiLSA) wird die Spanne für die Querungsgeschwindigkeit von zu Fuß Gehenden zwischen 1,0 bis 1,5 m/s angegeben, wobei der Regelwert von 1,2 m/s ausgeht).

- Im Umfeld von Seniorenwohneinrichtungen sollte zusätzlich geprüft werden, ob die Empfehlungen des Fuss e.V. umgesetzt werden können.
- vollständiger barrierefreier Ausbau bestehender Querungshilfen inkl. barrierefreier Zuwegungen.

Abbildung 10: Standards für taktile Leitsysteme an Querungen



Quelle: Planersocietät, angelehnt an die Empfehlungen der FGSV

Neben angemessenen Wartezeiten zeichnet sich ein guter Standard für den Fußverkehr durch taktile und akustische Elemente für seheingeschränkte Personen sowie abgesenkte Bordsteine für geheingeschränkte Personen aus – das sogenannte Doppelbord mit taktilem Schaltknopf inkl. Blindensignal. In der Ortschaft Bornheim ist dieser Standard bereits an einigen Querungen umgesetzt – vor allem an Fußgängerüberwegen (z.B. entlang der Königstraße). In den Ortschaften Roisdorf, den Vorgebirgsorten, in Sechtem und in den Rheinorten besteht an vielen Stellen – vor allem an LSA – allerdings Nachholbedarf (z.B. entlang der Bonner Straße). Einige LSA verfügen zwar über abgesenkte Borde, nicht aber über die notwendigen taktilen Leitelemente.

Als Alternativen zur LSA-gesteuerten Querung gelten Fußgängerüberwege, Querunginseln sowie vorgezogene Seitenräume. Der Einsatz von Querunginseln erleichtert vor allem das Queren bei größeren Straßenquerschnitten. Dieser Bedarf ist in Bornheim vermehrt vorhanden (z.B. Bonn-Brühler-Straße v. a. in Merten und Walberberg, L 300 entlang der Rheinorte). Die städtischen Planungen, insbesondere die vorgesehenen Querungsanlagen, wurden in die eigenen Überlegungen (siehe Karte Abbildung 12) einbezogen. Zur besseren Einsehbarkeit der Fahrbahn und damit einem erhöhten Sicherheitsempfinden eignen sich Seitenräume (umgangssprachlich Gehwegnasen). Im Bornheimer Stadtgebiet sind diese vereinzelt vorhanden (z.B. in Merten). Gerade auf Wegebeziehungen und im direkten Umfeld von Schulen und öffentlichen Einrichtungen kann das Sicherheitsempfinden im Fußverkehr so stark erhöht werden. Beispielhaft ist die Bonner Straße an welcher auf der westlichen Seite wichtige Infrastruktureinrichtungen wie das Alexander-von-Humboldt-Gymnasium, die Bornheimer Stadtverwaltung und die Volkshochschule Bornheim / Alfter liegen und auf der anderen Seite das Einkaufszentrum SUTI-Center, zu dem direkte Wegebeziehungen bestehen. Zwar gibt es in diesem Bereich bereits eine LSA und einen FGÜ, wodurch das Queren der Bonner Straße möglich ist, allerdings wären weitere Querungsmöglichkeiten für eine direktere Fußverbindung empfehlenswert.

Abbildung 11: Optimierung und Neuerrichtung von Querungsanlagen



Quelle: Planersocietät

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- Strategische Prüfung der Situation für den Fußverkehr an Knotenpunkten im Stadtgebiet
(Grundlage schaffen: Wo bestehen Probleme?)
- Erstellen eines Prüfplans, anhand dessen die einzelnen Aspekte der Knotenpunkte bewertet werden können
(Systematische Vorgehensweise zur Bewertung definieren)
- Ggf. befristeter Mängelmelder zur Beteiligung der Bevölkerung bewerben
(Bürgerbeteiligung zur Erfassung zusätzlicher Hinweise und Akzeptanzförderung)
- Ausarbeitung eines Umsetzungsplans zur Verbesserung der festgestellten Mängel
(Konkrete Maßnahmen planen und priorisieren)
- Umsetzung insb. entlang der Fokusverbindungen (vgl. A.1)
(Maßnahmen gezielt dort umsetzen, wo sie besonders wirksam sind)
- Umsetzung der Optimierung an Knoten in eigener Planungshoheit
(Maßnahmen realisieren – insbesondere dort, wo keine externen Abstimmungen nötig sind)

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)

- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)
- (FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

A.3 Barrierefreiheit herstellen

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Sehr hoch
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt			

Beschreibung

Als Grundlage für barrierefreie öffentliche Räume in Bornheim soll sichergestellt werden, dass die zentralen Fußwegeachsen (gemäß den vorher definierten Fokusverbindungen siehe A.1) und Plätze barrierefrei nutzbar sind. Prioritär umfasst das die Bereiche rund um die Innenstadt bzw. die Ortskerne, Hauptverkehrsachsen (Fokusverbindungen), die auch für den Fußverkehr eine bündelnde Funktion erfüllen, sowie wichtige Ziele wie Einzelhandel, wichtige ÖPNV-Haltestellen, öffentliche Einrichtungen (insbesondere Schulen), Seniorenwohneinrichtungen, Ärztehäuser, KiTas und Stätten für Freizeit und Erholung. Langfristig soll der gesamte Siedlungsbereich möglichst barrierefrei ausgestaltet sein. Ein unveränderliches Hindernis für dieses Ziel ist die Topografie.

Entlang der Fokusverbindungen sind Lücken im Leitsystem (Leitlinien & ggf. Leitsysteme) zu identifizieren und sukzessive auszugleichen. Ein Leitsystem im Fußverkehr ist ein Orientierungssystem, das speziell für Fußgänger entwickelt wurde. Es umfasst verschiedene Elemente wie Bodenindikatoren, akustische Signale und visuelle Markierungen, die Menschen helfen, sich sicher und effizient im öffentlichen Raum zu bewegen. Diese Systeme sind besonders wichtig für Menschen mit sensorischen Einschränkungen, wie Blinde und Sehbehinderte, da sie durch taktile und akustische Hinweise unterstützt werden. Es ist eine geschlossene Informationskette zu konzipieren, so dass der Weg vom Herkunftsort bis zum Zielort eindeutig auffindbar ist. Oberflächenschäden, ungeeignete Oberflächen, Querneigung, Längsneigung und Engstellen sind zu identifizieren und möglichst zu beheben. Entlang der Achsen sind entsprechende Ruhemöglichkeiten zur Erholung in Form von Bänken oder vergleichbaren Sitzmöglichkeiten zu schaffen.

Im Leitsystem sollten zudem Treppen und Rampen sowie die Zugänglichkeit wichtiger ÖPNV-Haltestellen berücksichtigt werden. Sie sind entsprechend Instand zu halten und ggfs. mit beidseitigen Handläufen, Stufenvorderkantenmarkierung, taktilen Aufmerksamkeitsfeldern,

und Aufzüge oder Rampen auszustatten, um die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen zu gewährleisten. Dazu zählen auch sanierungsbedürftige Treppenanlagen. Wenngleich diese im gesamten Stadtgebiet und damit teilweise abseits der zentralen Fußwegeachsen liegen, tragen sie dennoch wesentlich zur Teilhabe mobilitäteingeschränkter Personen bei.

Barrierefreiheit ist auch in der vorhandenen Wegweisung in Bornheim zu ergänzen. So können barrierearme Wege gesondert markiert werden, um bspw. frühzeitig die besser ausgebaute Straßenseite wählen zu können, möglichst steigungsarme Wege aufgezeigt zu bekommen oder Querungen und Treppen zu vermeiden. Zur besseren Einschätzung des Weges sollten neben der Richtung auch die Entfernung von Zielen ausgewiesen werden. Zusätzlich können auch die voraussichtlichen Gehminuten ausgewiesen werden. Zudem können allgemeingültige Bilder bzw. Piktogramme bei der Orientierung helfen (bspw. für Fremdsprachler:innen).

Teil eines barrierefreien Raums ist im weiteren Sinne auch das Angebot von (öffentlichen) Toiletten. Für die Ausgestaltung von Toilettenanlagen gilt die DIN 18040-1 (Barrierefreies Bauen – Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude). Neben dem Bau einer öffentlichen Anlage bietet sich in einem ersten Schritt auch die Einführung der „netten Toiletten“ an. Unter Einbezug der lokalen Akteure aus Händlerschaft, Gastronomiebetrieben oder Dienstleistungseinrichtungen kann über ein entsprechendes Schild im Eingangsbereich die kostenfreie Nutzung der Toiletten ausgewiesen werden.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- 
- **Analyse und Planung**
 - Lücken im Leitsystem analysieren und ausgleichen
 - Bereinigung von Oberflächenschäden und Stolperkanten, Freihalten der Gehwege von Einbauten, mobilen Aufstellern, Schildern, Mülltonnen u.a.
(inkl. Liste des Seniorenbeirats 2023 – Gefahrenstellen in Bornheim)
 - **Barrierefreie Infrastrukturmaßnahmen**
 - Schaffung von Gehwegen mit Mindestbreiten und geringer Querneigung (siehe RAS 06, EFA)
 - Barrierefreier Ausbau von Querungsstellen (2-Sinne-Prinzip)
 - Taktile Trennung zwischen Fuß- und Radwegen im Seitenraum
 - **Taktile und visuelle Orientierung**
 - Taktile Leitelemente in zentralen Bereichen bzw. im Umfeld von Haltestellen und sozialen Einrichtungen (*Doppelnennungen zusammengefasst*)
 - Wegweisung zu Haltestellen barrierefrei ausbauen
 - **Barrierefreiheit als Bestandteil der Aufenthaltsqualität**
 - Sitz- und Verweilmöglichkeiten barrierefrei gestalten

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
- Förderrichtlinien Vernetze Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)
- (FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

Handlungsfeld B | Radverkehr

Der Radverkehr ist eine umwelt- und gesundheitsfreundliche Alternative zum motorisierten Verkehr und gewinnt angesichts wachsender Verkehrsbelastungen und Flächenkonkurrenzen zunehmend an Bedeutung. Eine attraktive und konkurrenzfähige Fahrradinfrastruktur spielt dabei eine entscheidende Rolle. Ein engmaschiges Radverkehrsnetz mit hochwertigen Anlagen sowie straßenunabhängigen Wegen und zusätzlichen Wegeverbindungen ermöglicht eine effiziente und direkte Erreichbarkeit von Zielen – oftmals sogar schneller als mit dem Auto.

Als zentrale Säule des Umweltverbundes bietet der Radverkehr eine ressourcenschonende Mobilitätslösung, die auch auf mittleren Distanzen überzeugt. Ein hoher Radverkehrsanteil trägt aktiv zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen und fördert sowohl die eigenständige Mobilität als auch die Gesundheit der Nutzenden. Zudem ist das Fahrrad eine kostengünstige Alternative zum motorisierten Verkehr und stärkt die gesellschaftliche Teilhabe.

Das Ziel ist es daher, ein sicheres und hochwertiges Radverkehrsangebot zu schaffen, das für alle Bevölkerungsgruppen attraktiv ist. Der ADFC-Fahrradklima-Test 2024 zeigt, dass Städte (wie z.B. Münster und Freiburg) mit einem hohen Anteil an Fahrradnutzenden sich häufig durch eine besonders hohe Lebensqualität auszeichnen. Um eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität langfristig zu gewährleisten, sollte der Radverkehr gezielt weiter gefördert werden.

B.1 Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	hoch
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), ADFC, Nachbarkommunen, Rhein-Sieg-Kreis, Straßen.NRW			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt, Radverkehrskonzept			

Beschreibung

Im Rhein-Sieg-Kreis beträgt der Anteil der mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege lediglich rund 9 %. Dieser Wert stammt aus der bundesweiten Haushaltsbefragung „Mobilität in Deutschland (MiD)“ aus dem Jahr 2023, die das alltägliche Mobilitätsverhalten der Bevölkerung analysiert. Im Jahr 2015 wurde das Radverkehrskonzept der Stadt Bornheim entwickelt, mit dem Ziel, die Attraktivität des Radfahrens durch gezielte Maßnahmen deutlich zu steigern und die bestehende Infrastruktur systematisch weiterzuentwickeln.

Ein zentrales Anliegen des Konzepts war es, die vorhandenen Radverkehrsanlagen gemäß den jeweils aktuellen Regelwerken zu optimieren, um insbesondere mehr Sicherheit, aber auch Komfort und Nutzer:innenfreundlichkeit zu gewährleisten. Neben der Anpassung bestehender Führungen wurden Maßnahmen entwickelt, die das Radwegenetz erweitern und sinnvoll ergänzen. Einen Schwerpunkt bildeten dabei Maßnahmen mit mehrfacher Anwendung in verschiedenen Ortschaften – beispielsweise die Verbesserung von Zweirichtungsradwegen, die Schaffung sicherer außerörtlicher Radverkehrsführungen oder die verkehrsberuhigende Gestaltung innerörtlicher Bereiche in Tempo-30-Zonen. Die Öffnung von Einbahnstraßen und Sackgassen für den Radverkehr sollte gezielt direkte und komfortable Wegeverbindungen ermöglichen. Auch innerörtlich wurden Führungen auf ihre Funktionalität und Sicherheit hin überprüft und optimiert.

In spezifischen Bereichen – z. B. entlang stark befahrener Achsen wie der L 183 – wurden nicht nur kurzfristige Verbesserungen angestrebt, sondern auch langfristige Maßnahmen zur grundsätzlichen Neuordnung der Verkehrsführung entwickelt, die eine spürbare Qualitätssteigerung mit sich bringen sollen. Durch diese strukturierte Weiterentwicklung des Radverkehrsangebots sollte der Radverkehr langfristig als attraktive und gleichberechtigte Verkehrsform im kommunalen Mobilitätsmix verankert werden.

Das Radverkehrskonzept beinhaltet 209 vorgeschlagene Maßnahmen, von denen 98 bereits umgesetzt wurden. So wurde an vielen Stellen die Benutzungspflicht von Radverkehrsanlagen aufgehoben (z.B. Alexander-Bell-Straße), um eine flexiblere Routenwahl zu ermöglichen. Einbahnstraßen wurden für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet (z.B. Kallenbergstraße), Beläge erneuert, gemeinsame Geh- und Radwege verbreitert und Schutzstreifen eingerichtet (z.B. Apostelpfad). Umlaufsperrn, die den Radverkehr unnötig behinderten (z.B. Schweppenburgstraße), wurden zurückgebaut.

Um den eingeschlagenen Weg konsequent fortzusetzen und das Ziel einer sicheren, attraktiven und klimafreundlichen Mobilität zu erreichen, ist die zügige Umsetzung der weiteren Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept dringend erforderlich. Dazu zählen unter anderem die Anlage des Bürger-radwegs entlang der L 300 zwischen Hersel und Widdig, der weitere Ausbau der RadPendlerRoute zur überörtlichen Radvorrangroute, die Einrichtung weiterer Fahrradstraßen wie etwa im Eichenweg sowie das gezielte Verbot des Parkens zugunsten des Radverkehrs, beispielsweise in der Willmuthstraße. Ebenso wichtig sind die durchgängige Markierung von Schutzstreifen, die Anlage beidseitiger Radverkehrsanlagen und der Ausbau neuer gemeinsamer Geh- und Radwege außerorts. Eine verbesserte Straßenraumgestaltung und -aufteilung zugunsten des nichtmotorisierten Verkehrs ist dabei zentral, um den Rad- und Fußverkehr nachhaltig zu stärken und den städtischen Verkehrsraum zukunftsfähig zu gestalten.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist vor dem Hintergrund wachsender Nutzungszahlen, veränderter rechtlicher Grundlagen und aktueller qualitativer Anforderungen dringend notwendig. Sie bietet die Gelegenheit, das Konzept systematisch weiterzuentwickeln und zukunftsfest aufzustellen. Das weiterentwickelte Radverkehrskonzept sollte die veränderten Nutzungsanforderungen durch moderne Fahrradtypen wie E-Bikes und Lastenräder berücksichtigen und darauf abzielen, eine zukunftsfähige Infrastruktur zu schaffen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Entwicklung eines sicheren und durchgängigen Netzes, das die Zuwegung zu der fertiggestellten Radpendleroute erleichtert. Dabei ist eine gute Anbindung an übergeordnete Verbindungen ebenso essenziell wie die Erschließung von Schulen und die sichere Führung der Schulwege mit dem Rad.

In diesem Zuge sollen die bestehenden Maßnahmenempfehlungen auf ihre Umsetzbarkeit überprüft werden – insbesondere im Hinblick auf aktualisierte Qualitätsstandards, die sich aus dem entwickelten Radverkehrsnetz ableiten lassen.

Dabei ist auch eine intensive Koordination mit den jeweils zuständigen Straßenbaulastträgern erforderlich. Auf klassifizierten Straßen wie der L 190 oder L 183 wird beispielsweise aktuell mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW kooperiert: Die Stadt Bornheim übernimmt dabei Planung und Bauleitung, während die Finanzierung durch den Landesbetrieb erfolgen soll.

Ebenso wichtig ist es, die Fortschritte der Radverkehrsförderung öffentlichkeitswirksam zu kommunizieren. Die Bekanntmachung erfolgreich umgesetzter Maßnahmen und geschlossener Netzlücken kann dazu beitragen, die Sichtbarkeit des Engagements der Stadt zu erhöhen und die Akzeptanz in der Bevölkerung weiter zu stärken.

Inhaltlich sollte die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts auch die absehbaren Entwicklungen im Bereich der technischen Empfehlungen berücksichtigen.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist vor dem Hintergrund wachsender Nutzungszahlen, veränderter rechtlicher Grundlagen und aktueller qualitativer Anforderungen dringend notwendig. Auch wenn sich die rechtlichen Grundlagen seit 2015 nicht grundlegend geändert haben, steht mit der erwarteten Fortschreibung zentraler Regelwerke – insbesondere der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) – eine wesentliche Weiterentwicklung der fachlichen Standards bevor. Die Veröffentlichung der neuen ERA wird voraussichtlich im Jahr 2026 erfolgen und soll unter anderem eine differenzierte Betrachtung nach Basisnetz, Radvorrangrouten und Radschnellverbindungen enthalten. Zudem müssen die grundlegenden Planungsprinzipien der ERA und der E-Klima (Empfehlungen für Radverkehr im Klimaschutz) verbindlich einbezogen werden. Dazu gehören bspw. die konsequente Trennung von Fuß- und Radverkehr, die Einhaltung von Regelmaßen sowie der Ausschluss von Mischverkehr bei Tempo 50 km/h. Die Fortschreibung des Radverkehrskonzepts ist spätestens mit der Erneuerung der ERA vorzunehmen und damit nicht nur eine fachliche Notwendigkeit, sondern ein strategischer Schritt zur qualitativen Weiterentwicklung der Radverkehrsförderung in Bornheim – mit dem Ziel, den Radverkehrsanteil nachhaltig zu steigern und den Anforderungen moderner, sicherer und komfortabler Mobilität gerecht zu werden.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- Schnellstmögliche Umsetzung der bestehenden Maßnahmen des Radverkehrskonzepts von 2015
- Prüfung und ggf. Aktualisierung bestehender Qualitätsstandards (z. B. Breiten, Führungsformen, Sicherheit) basierend auf neuen Erkenntnissen, Regelwerken oder politischen Zielsetzungen
- Koordination mit den jeweiligen Straßenbaulastträgern bei der Umsetzung von Maßnahmen auf klassifizierten Straßen (Kooperation mit dem Landesbetrieb dahingehend, dass die Stadt die Planungsphase und Bauleitung übernimmt, bei Kostenübernahme des Landesbetriebs)
- Dokumentation aller aktualisierten Ziele, Maßnahmen, Netzpläne und Qualitätsstandards im fortgeschriebenen Konzept
- Aufbau eines Systems zur kontinuierlichen Begleitung der Maßnahmenumsetzung, inklusive regelmäßiger Fortschrittsberichte, Erfolgskontrolle anhand definierter Indikatoren (z. B. Netzlänge, Verkehrssicherheit, Nutzung) sowie Möglichkeit zur Nachsteuerung
- Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung erfolgreich umgesetzter Maßnahmen und Lückenschlüsse im Radverkehrsnetz

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans
(FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

B.2 Ausbau Radabstellanlagen und B+R



STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Stadtplanungsamt, Tiefbauamt), ÖPNV-Betreiber (z.B. Deutsche Bahn), ADFC, Schulen, Kitas, Handel und Gastronomie, Zukunftsnetz Mobilität NRW, ggf. Straßen.NRW, rad-box.nrw (digitales Schließsystem zur Buchung von Radboxen im VRS-Raum)			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Stadt Bornheim, Klimaneutralitätskonzept			

Beschreibung

Ein wesentlicher Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur sind bedarfsgerechte und qualitativ hochwertige Fahrradabstellmöglichkeiten. Sie tragen entscheidend zur Attraktivität und Nutzung des Fahrrads im Alltag bei, da die Bedingungen zum Abstellen erheblichen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl haben. Fehlen sichere und komfortable Abstellanlagen, wird das Fahrrad seltener genutzt oder ungeordnet abgestellt, was andere Verkehrsarten beeinträchtigen kann.

Mit der zunehmenden Verbreitung moderner Fahrradtypen wie Pedelecs und Lastenrädern steigen auch die Anforderungen an Abstellanlagen. Diese müssen unterschiedlichen Fahrradgrößen und -formen gerecht werden, sicheres und schonendes Abstellen ermöglichen und auf die jeweiligen Standortbedingungen abgestimmt sein. Anlehnbügel sind dabei Standard, da sie vielseitig nutzbar und standsicher sind. Ergänzende Ausstattungsmerkmale wie Überdachungen, Reparaturstationen oder gesicherte Abstellanlagen sind vor allem an Orten mit längerer Standzeit sinnvoll, beispielsweise an Schulen, Verwaltungsgebäuden, Einkaufsbereichen und an Wohnstandorten, wo auch Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs genutzt werden können.

In Bornheim bestehen bereits an verschiedenen Standorten Fahrradabstellanlagen, deren Kapazitäten und Qualitäten jedoch vielerorts nicht ausreichen, um dem aktuellen und wachsenden Bedarf gerecht zu werden. Besonders an den B+R-Anlagen der ÖPNV-Haltestellen besteht Verbesserungsbedarf. Die Haltestellen der Linien 16 und 18 sind mit Ausnahme von „Bornheim-Uedorf“ bereits mit B+R-Angeboten in unterschiedlichen Qualitäten ausgestattet. Die Auslastung der B+R-Anlagen fällt dabei recht unterschiedlich aus, was mit der Lage, der Qualität der Anlagen sowie der Nutzungsintensität des ÖPNV zusammenhängen kann. Insbesondere die B+R-Anlagen in Hersel und Widdig werden als unzureichend sowie an der Haltestelle „Bornheim Rathaus“ als zu klein erachtet. Zudem

fehlen an allen B+R-Anlagen Beschilderung und Wegweisung. Dies geht aus einer Untersuchung zum P+R an den Haltepunkten der Stadtbahnlinien 16 und 18 hervor. Eine Steigerung der Attraktivität durch ausreichend moderne Abstellanlagen steigert zeitgleich die Nutzung der Radabstellanlagen¹.

Neue und bestehende Anlagen müssen sich dabei an den Bedürfnissen unterschiedlicher Nutzergruppen orientieren: Witterungsgeschützte und besonders sichere Anlagen an Haltestellen, kindgerechte Abstellplätze an Kitas, barrierefreie, gut erreichbare Angebote an Senioreneinrichtungen sowie qualitativ hochwertige und ausreichend dimensionierte Anlagen an Schulen und in Ortsteilzentren. Die Einbindung der späteren Nutzer:innen, etwa Schülerinnen und Schüler, in Analyse und Planung kann die Akzeptanz zusätzlich erhöhen.

¹ Infostelle Fahrradparken am Bahnhof (2023): Bahn.Rad.Parken – Potenziale vernetzter Mobilität.

Abbildung 12: Allgemeine Anforderungen für die Ausstattung von Radabstellanlagen in verschiedenen Zielgebieten

	Zielort	Parkdauer	Grundbedarf an Ausstattungselementen	Mögliche ergänzende Elemente	Legende
Wohnen	Dichte Wohngebiete ohne eigene Stellplätze/Garagen/ o. ä	Dauerhaftes Parken (über Nacht bzw. über mehrere Tage)	  		 Reine Anschließfunktion
		Besucherinnen und Besucher, Parken für mehrere Stunden			 Abgeschlossene Anlage (z. B. Fahrradbox)
Verknüpfung ÖPNV / Bike + Ride	Bahnhöfe (Service-Station)	Mehrere Stunden, Tagesparken	       		 Luftpumpe
	Bahnhofsvorplatz/-umfeld		 	  	 Lademöglichkeit
	Bushaltestelle				 Gepäckaufbewahrung
	wichtige Verknüpfungspunkte im ÖPNV-Netz		 		 Abstellanlagen für Lastenräder
Einkaufen	Innenstadt - Allgemein	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde			
	Innenstadt - Ausgewählte Standorte	Längere Erledigung, mehrere Stunden	    		
	zentrale Versorgungsbereiche/ Einzelhandelsschwerpunkte	Längere Erledigung, mehrere Stunden kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	  		
	Nahversorger/ zentrale Versorgungsbereiche	Kurze Erledigung, z. B. bis 1 Stunde	  		
Bildungseinrichtungen	Weiterführende Schulen, Berufsschulen, Grundschulen	Mehrere Stunden, Tagesparken	  	 	

Quelle: Planersocietät, angelehnt an die Empfehlungen der FGSV

Bei der Planung von Radabstellanlagen sollte auf deren Modularität geachtet werden, um flexibel auf unterschiedliche Platzverhältnisse und Nutzungsbedarfe reagieren zu können. Die Königstraße zeigt beispielhaft, wie durch mehrere kleine, modulare Anlagen eine bedarfsgerechte und gut integrierte Lösung im öffentlichen Raum geschaffen werden kann.

Für die Umsetzung sind mehrere Arbeitsschritte vorgesehen. Zunächst erfolgt die Festlegung einheitlicher Ausstattungsstandards, besonders für Orte mit längeren Standzeiten. Die Planung orientiert sich an den Empfehlungen der ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), um eine hochwertige und einheitliche Gestaltung sicherzustellen. Bestehende Abstellanlagen werden systematisch hinsichtlich Anzahl und Qualität geprüft, um Defizite und Ausbaupotenziale zu identifizieren. Darauf aufbauend wird eine Konzeption für ein bedarfsgerechtes Netz an Fahrradabstellanlagen

erarbeitet, das schwerpunktmäßig an Dorfplätzen, an ÖPNV-Haltestellen, Veranstaltungsorten und öffentlichen Einrichtungen umgesetzt werden soll. Zudem ist eine Flächenvorhaltung für neue Angebote der Mikromobilität, wie E-Scooter, einzuplanen, um ein geordnetes und sicheres Abstellen dieser Fahrzeuge zu ermöglichen. Um die Attraktivität und Nutzungsfreundlichkeit zudem zu erhöhen, ist die Integration von öffentlich zugänglichen Fahrrad-Reparaturstationen mitzudenken.

Auf Grundlage bereits bestehender Konzepte² wurden die B+R Anlagen an den SPNV-Haltestellen untersucht. Folgende Ansätze zur Optimierung bestehender B+R-Anlagen werden empfohlen:

Tabelle 2: Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung von B+R-Anlagen

Maßnahme	Beschreibung
Neuanlage B+R-Anlage	Schaffung eines B+R-Angebots bzw. Neubau von Abstellanlagen (z. B. bei hoher Auslastung oder unattraktivem Bestandsangebot)
Verlegung von B+R-Stellplätzen	Demontage ungenutzter Stellplätze und Verlegung an günstigeren Standort
Verbesserung bzw. Ausbau des B+R-Angebots	- Ersatz bestehender Vorderradhalter durch moderne und komfortable Anlagen - Neugruppierung von Einzelstellplätzen - Neuanlage von Fahrradboxen - Einrichtung von Sammelgaragen bzw. automatisierten Fahrradgaragen
Verbesserung Überdachung	- Errichtung von Überdachungen an bisher nicht überdachten Anlagen - Erneuerung defekter oder ungeeigneter Überdachung - Reinigung funktionstüchtiger Überdachungen
Verbesserung Beleuchtung	- Einrichtung einer Beleuchtung der B+R-Anlage (ggf. auch indirekt), falls nicht vorhanden - Erneuerung der Beleuchtung an den B+R-Anlagen im Rahmen der fortlaufenden LED-Umrüstung im Stadtgebiet - Fortlaufendes Freischneiden bestehender Leuchten
Beschilderung	Einführung einer einheitlichen Beschilderung der B+R-Anlagen

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- 
Bestandsaufnahme und Zieldefinition
 - Analyse der vorhandenen Fahrradabstellanlagen und deren Auslastung (an ÖPNV-Haltestellen, in Ortszentren, an Bildungseinrichtungen etc.)
 - Festlegung von Zielwerten für Ausstattung und Versorgung (z. B. Stellplätze pro 1.000 Einwohner oder pro Haltestelle)
 - Definition anzustrebender Qualitätsstandards gemäß ERA (z. B. Anlehnbügel, Überdachung, Beleuchtung) durch Verwaltung

² Regionales P+R Konzept für den NVR, Untersuchung zum P+R an den Haltestellen der Stadtbahnlinien 16 und 18

- **Konzeption und Planung**
 - Entwicklung eines Ausbaukonzepts für ein flächendeckendes, qualitätsvolles Abstellnetz mit Fokus auf Ortszentren, ÖPNV-Haltepunkte, Nahversorger, Schulen, Kitas, Gewerbegebiete, Freizeitorte
 - Integration von Lastenrädern, Kinderanhängern und Mikromobilitätsangeboten (z. B. E-Scooter-Flächen)
 - Festlegung von Flächenbedarfen für Neu- und Umbaumaßnahmen
 - Erstellung eines Umsetzungsplans inkl. Prioritäten, Zeitplan, Kostenschätzung und Zuständigkeiten
- **Infrastrukturmaßnahmen / Umsetzung**
 - Ersatz veralteter Anlagen durch moderne Systeme (z. B. Anlehnbügel)
 - Ausstattung nach Bedarf: Überdachung, Beleuchtung, Servicestationen
 - Diebstahlschutz an sensiblen Standorten (Videoüberwachung, Zugangssysteme)
- **Gestaltung und Kommunikation**
 - Ausschreibung eines einheitlichen, städtischen Gestaltungsrahmens für Abstellanlagen
 - Einheitliche Beschilderung und Wegweisung zu größeren Abstellplätzen
 - Integration in ÖPNV-Fahrplan- und Leitsysteme (analog und digital, z. B. Apps, On-line-Karten)
- **Verankerung und Qualitätssicherung**
 - Anpassung der kommunalen Stellplatzsatzung zur Sicherung der Qualitätsstandards
 - Kontinuierliche Erfolgskontrolle durch Nutzungsauswertungen, Befragungen und Nachjustierungen

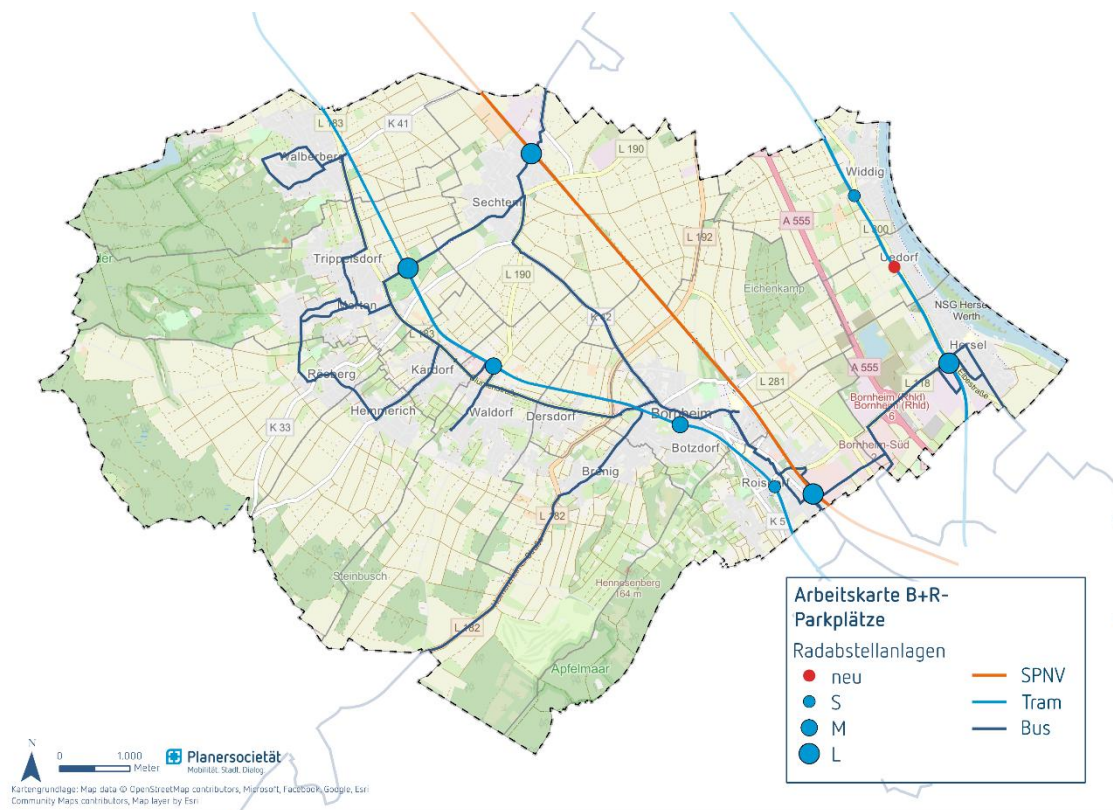
Konkret wird für die vorhandenen Anlagen Folgendes empfohlen:

Tabelle 3: Aktuelle B+R-Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025)

Standort/Halt	Vorschlag Ausbau B+R-Anlage
Bornheim	• Reinigung der Überdachung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Bornheim Rathaus	• Neue Überdachung • Erweiterung um ca. 30 Stellplätze, teilweise in Boxen • Einrichtung einer Beleuchtung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung

Standort/Halt	Vorschlag Ausbau B+R-Anlage
Bornheim West (Haltestelle in Planung)	• Neue Überdachung • Neuanlage mit ca. 20-30 Stellplätzen, teilweise in Boxen • Einrichtung einer Beleuchtung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Dersdorf	• Reinigung der Überdachung • Erweiterung um ca. 30 Stellplätze, teilweise in Boxen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Hersel	• Neue Überdachung • Neuanlage mit ca. 60-80 Stellplätzen, teilweise in Boxen • Demontage Bestand • Einrichtung einer Beleuchtung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Merten	• Reinigung der Überdachung /tlw. Neue Überdachung • Erweiterung um ca. 30 Stellplätze, teilweise in Boxen • Abstellanlage verlegen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Roisdorf	• Neue Überdachung • Neuanlage mit ca. 250 Stellplätzen • Einrichtung einer Beleuchtung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Roisdorf West	• Reinigung der Überdachung • Erweiterung um ca. 20 Stellplätze, teilweise in Boxen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Sechtem	• Ersatz bestehender Vorderradhalter durch moderne und komfortable Anlagen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Uedorf	• Neue Überdachung • Bau von ca. 10 Stellplätzen • Einrichtung einer Beleuchtung • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Walberberg	• Reinigung der Überdachung • Erweiterung um ca. 20 Stellplätze, teilweise in Boxen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Waldorf	• Reinigung der Überdachung • Erweiterung um ca. 20 Stellplätze, teilweise in Boxen • Einführung einer einheitlichen Beschilderung
Widdig	• Neue Überdachung • Erweiterung um ca. 30 Stellplätze, teilweise in Boxen • Demontage Bestand • Einführung einer einheitlichen Beschilderung

Abbildung 13: Verortung von möglichen B+R-Parkplätzen (Stand April 2025)



Quelle: Planersocietät

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (MUNV NRW)
- Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland (ZV go.Rheinland)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (MUNV NRW)
- (FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

B.3 Prüfung der Weiterentwicklung RadPendlerRoute

STATUS	Idee / Vorschlag	ZIELBEZUG	hoch
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), Straßen.NRW, RSK			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse / Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt, Radverkehrskonzept			

Beschreibung

Die RadPendlerRoute ist für Bornheim von besonderer strategischer Bedeutung, da sie eine direkte, sichere und leistungsfähige Verbindung in Richtung Bonn und Alfter schafft und damit das Potenzial hat, den Alltagsradverkehr deutlich zu stärken. Insbesondere für Pendlerinnen und Pendler bietet die Route eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr und leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrswende sowie zur Reduzierung von Emissionen und Verkehrsbelastungen auf den Hauptstraßen. Durch ihre Führung entlang der Stadtbahnlinie 18 soll sie schnelle und komfortable Wegebeziehungen für Berufspendler:innen, Schüler:innen und Freizeitradler:innen ermöglichen. Darüber hinaus verbessert die RadPendlerRoute die regionale Erreichbarkeit und stärkt die Anbindung Bornheims an das übergeordnete Radwegenetz der Region Köln/Bonn.

Im Jahr 2023 hat der Rhein-Sieg-Kreis gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen sowie der kreisfreien Stadt Bonn ein System aus umsetzbaren RadPendlerRouten, Radvorrangrouten und Hauptrouten erarbeitet. Dazu gehört die Verlängerung einer in Planung befindlichen Route nach Brühl sowie eine weitere Route entlang der Bahnlinie 16 in Richtung Wesseling.

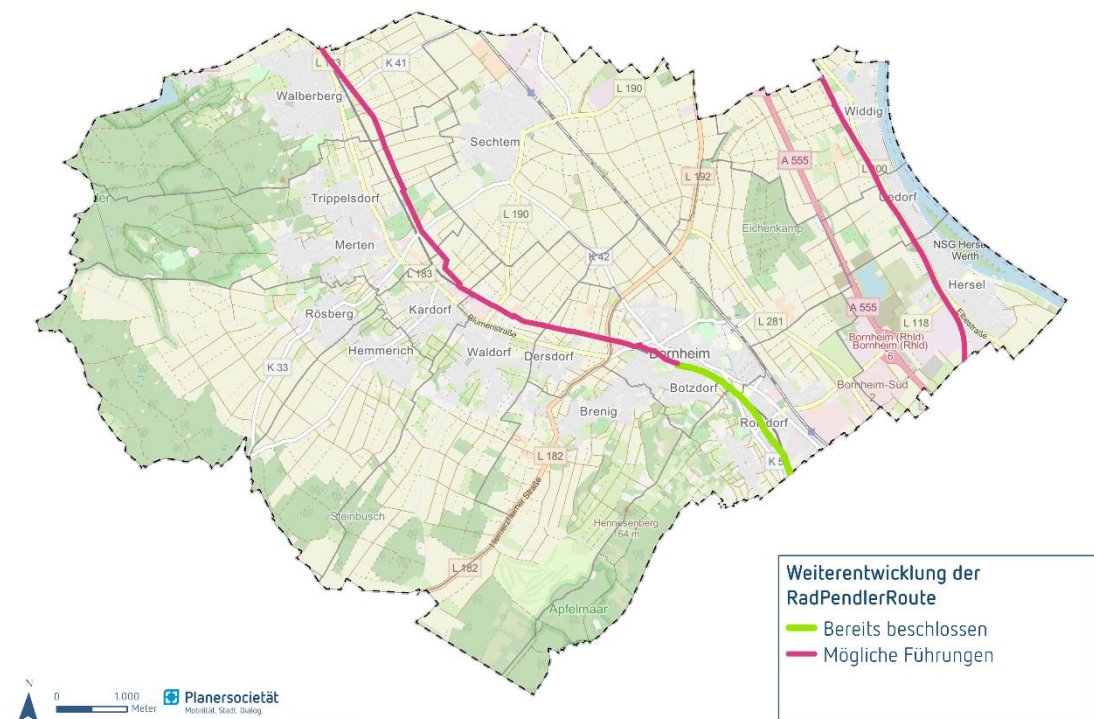
Um das volle Potenzial der RadPendlerRoute für Bornheim zu erschließen, sollen im Rahmen der Maßnahme der Ausbau und die Weiterentwicklung der bestehenden und konzipierten Routen gezielt vorangetrieben werden. Dazu gehört die Prüfung der Maßnahmenempfehlungen hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit für die weiteren, bislang noch nicht fertiggestellten Abschnitte innerhalb des Bornheimer Stadtgebiets. Zudem soll untersucht werden, inwieweit eine Verlängerung der RadPendlerRoute und die Entwicklung weiterer Teilstrecken möglich sind. Diese Überlegungen und Umsetzungen sollen schrittweise realisiert werden und zielen darauf ab, perspektivisch ein durchgängiges, qualitativ hochwertiges und regional bedeutsames Radvorrangnetz zu schaffen, das nicht nur die Erreichbarkeit wichtiger Arbeits- und Ausbildungsstandorte verbessert, sondern auch die innerörtliche Erschließung und die Verbindung zwischen den Ortsteilen und Naherholungsbereichen stärkt.

Die RadPendlerRoute besitzt somit ein hohes Potenzial, sowohl für den alltäglichen als auch für den freizeitbezogenen Radverkehr in Bornheim eine zentrale Rolle einzunehmen und die nachhaltige Mobilitätskultur in der Stadt weiter auszubauen. Der gezielte Ausbau dieser Verbindung ist daher ein wesentlicher Bestandteil einer zukunftsfähigen Radverkehrsstrategie für Bornheim.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- Prüfung der Maßnahmenempfehlung auf ihre Umsetzbarkeit der weiteren, noch nicht abgeschlossenen Abschnitte der RadPendlerRoute
- Prüfung der Verlängerung der RadPendlerRoute und der Entwicklung weiterer (Teil-)Strecken (z.B. nach Brühl, Köln, Wesseling)
- Entwicklung eines Ausbaukonzepts mit Priorisierung und Machbarkeitsbewertung
- Einbindung ins regionale Radvorrangnetz mit Nachbarkommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis
- Planung und Umsetzung der fehlenden Abschnitte in Abstimmung mit Beteiligten (z.B. Grundstückseigentümer, HGK und Straßen.NRW)
 - Erarbeitung der Ausführungsplanung und schrittweise Umsetzung der noch nicht realisierten Streckenabschnitte
- Umsetzung eines konsistenten Beschilderungs- und Markierungskonzepts durch den Rhein-Sieg-Kreis, entlang der gesamten Route gemäß HBR NRW und StVO, um die Wiedererkennbarkeit und Orientierung für Radfahrende zu verbessern
- Öffentlichkeitsarbeit und Bewerbung der Route als Alltags- und Pendlerangebot

Abbildung 14: RadPendlerRoute (Stand Juni 2025)



Quelle: Planersocietät

Die Variante 1 (Bornheim-Brühl) wird als Fortsetzung der bestehenden RadPendlerRoute, mithilfe einer Machbarkeitsstudie, geprüft.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (MUNV NRW)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (MUNV NRW)
- (FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

Handlungsfeld C | Kfz-Verkehr

Die Bestandsanalyse hat zum Kfz-Verkehr in Bornheim zunächst einmal eine gute bis sehr gute überörtliche Erreichbarkeit aufgrund zahlreicher Anschlussmöglichkeiten an regionale und überregionale Straßen ergeben. Auch die Ortschaften sind untereinander mit dem Kfz gut erreichbar. Die umliegenden Autobahnen bewirken, dass es auf Bornheimer Stadtgebiet kaum reine Durchgangsverkehre auf den innerstädtischen Straßen gibt, was ebenfalls positiv zu sehen ist. Es sind auch – außerhalb von Sonderereignissen (wie z. B. Umleitungsverkehr aufgrund eines Unfallereignisses auf der Autobahn) oder zu Verkehrsspitzen – keine größeren Stauungen erkennbar, wodurch sich steter innerstädtischer Verkehrsfluss ergibt. Ebenfalls zu nennen ist, dass erste Umgestaltungen im Straßenraum erfolgt sind, die sich positiv auf die Aufenthaltsqualität des Umfelds auswirken konnten. Exemplarisches Beispiel ist hier der Bereich der Königstraße im Bornheimer Zentrum. Ebenfalls positiv hervorzuheben sind ordnende Regelungen zum ruhenden Verkehr, die insbesondere in den Vorgebirgsorten umgesetzt wurden und dort den Straßenraum ordnen. Grundlage ist hierbei die Ausweisung einer Halteverbotszone, in der das Parken in markierten Flächen erlaubt ist.

Die Bestandsanalyse hat im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr auch einige Punkte hervorgebracht, die eher negativ aufgefallen sind. So ist festzuhalten, dass die im erweiterten Umfeld des Stadtgebiets liegenden Rheinquerungen (A 565 bei Bonn zwischen A 555 und A 59 sowie Teilstück A 4 bei Köln zwischen A 555 und A 3) – insbesondere vor dem Hintergrund der zugrundeliegenden Verkehrsbelastungen relevante Engstellen auf regionalen und überregionalen Verbindungen darstellen. Aus dieser Gemengelage heraus sind auch die Planungen zur Rheinspange entstanden, die eine ergänzende Option zur Rheinquerung bieten soll. Dabei soll die rechtsrheinische A 59 mit der linksrheinischen A 555 verbunden werden. Die dazu erforderliche Linienbestimmung hat bereits stattgefunden.

Auf Bornheimer Stadtgebiet stellen die übergeordneten Straßenstrukturen teilweise Barrieren für die Nahmobilität dar. Dies kommt einerseits bei Querungen dieser Straßen zum Tragen, da Querschulden fehlen und breite Straßen überwunden werden müssen. Andererseits gilt dies in Teilen auch für nahmobile Verbindungen entlang dieser Straßen. An einigen Stellen fehlen für den Fuß- oder Radverkehr durchgängige Infrastrukturen. Dies ist auch im Zusammenhang mit den zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zu sehen, da Ortsdurchfahrten in der Regel mit Tempo 50 km/h befahren werden können und diese auch nur selten mit effektiver Verkehrsberuhigung versehen sind. Die überwiegend funktionale und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums resultiert vielerorts in sehr schmalen Seitenräumen bzw. fehlenden Seitenräumen, was sich wiederum negativ auf andere Mobilitätsformen auswirkt. Zusätzlich dazu lässt sich aus den ausgewerteten Unfalldaten ableiten, dass sich insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen Verkehrsunfälle häufen.

Aus der Bestandsanalyse heraus sind die folgenden Potenziale oder zielführenden Ansätze zur Weiterentwicklung des Kfz-Verkehrs in Bornheim abgeleitet worden:

- Abbau der Barrierewirkung von wichtigen Straßen
- Verkehrsberuhigung an Ortseingängen und entlang von Ortsdurchfahrten
- Prüfung der Flächeninanspruchnahme von Kfz-Verkehrsflächen

- stadtweite Weiterführung der Regelung zum ruhenden Verkehr der Vorgebirgsorte
- Nutzung der Umgehungsstraße L 183n zur weiteren Verkehrsberuhigung innerstädtischer Verbindungen

Die im Rahmen des Mobilitätskonzepts formulierten Ziele verfügen über vielfältige Anknüpfungspunkte zum Kfz-Verkehr. Die fünf definierten Oberziele beziehen zahlreiche Aspekte der Mobilität ein, und lassen zahlreiche Verbindungen zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr zu. Unter dem Oberziel „Vorrang für eine nachhaltige Mobilität“ lassen sich neben Zielsetzungen zur Elektrifizierung von Pkw auch die Themen verkehrsbedingte Lärm- und THG-Emissionen und geringerer Verbrauch von Flächen durch den Kfz-Verkehr als Ziele verfolgen. Im Oberziel „Lebenswerte und vernetzte Stadt“ stehen Themen wie die Flächenumverteilung in Straßenräumen, eine neue Organisation des fließenden und ruhenden Kfz-Verkehrs sowie das Thema Verkehrsberuhigung im Fokus. Das Oberziel „Sichere & vielfältige Mobilität für Alle“ vereint im Hinblick auf den Kfz-Verkehr Zielsetzungen wie die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Entschärfung von Unfallschwerpunkten, das Themenfeld Barrierefreiheit und den Abbau von Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsmitteln. Das Oberziel „Erreichbarkeit & Leistungsfähigkeit sichern und stärken“ hat erkennbar direkte Verflechtungen mit dem Kfz-Verkehr. Hervorzuheben ist hier, dass es insbesondere darum geht, die Anbindung an die Region sicherzustellen und den Wirtschafts- und Lieferverkehr verträglich abzuwickeln. Im Oberziel „Neue Mobilitätskultur schaffen“ steht vor allem die Förderung der gegenseitigen Rücksichtnahme und das Miteinander im Verkehr sowie die Digitalisierung zur Unterstützung der Verkehrswende im Zusammenhang mit dem Kfz-Verkehr.

Strategisch wird zum Umgang mit dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr empfohlen, diesen durch attraktive Mobilitätsalternativen zu vermeiden oder zu reduzieren. Wichtig ist dabei, darauf einzugehen, dass Kfz-Verkehr in einem gewissen Maße erforderlich bleiben wird. Daher gilt es über Vermeidung bzw. Reduzierung hinaus den verbleibenden, notwendigen Kfz-Verkehr so verträglich wie möglich abzuwickeln. Im Konzeptions- und Abwägungsprozess zur Auswahl von im Mobilitätskonzept auszuarbeitenden Steckbriefen haben sich drei Maßnahmenempfehlungen für den Kfz-Verkehr herauskristallisiert, die im Nachgang dargelegt werden. Darüber hinaus gibt es zahlreiche weitere Maßnahmen mit Anknüpfungspunkten im Handlungsfeld Kfz-Verkehr. Diese werden durch das Mobilitätskonzept nicht übergangen, sondern sind über die große Maßnahmenliste (s. Anhang) in den Gesamtprozess zur Erarbeitung und Umsetzung des Bornheimer Mobilitätskonzepts miteinbezogen worden.

C.1 Zulässige Höchstgeschwindigkeiten

STATUS	Idee /Vorschlag	ZIELBEZUG	gering
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt) Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kreis			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse / Handlungsempfehlung Planersocietät, Klimafolgenanpassungskonzept			

Beschreibung

Grundlage der Maßnahme ist es vor dem Hintergrund aktueller Entwicklungen – wie beispielsweise der am 14.06.2024 beschlossene Novelle des Straßenverkehrsgesetzes – die Kommunen in verschiedenen verkehrsplanerischen Bereichen mehr Handlungs- und Gestaltungsspielraum einräumt – mittelfristig zusätzliche kommunale Handlungsoptionen zu generieren. Dazu kann es entweder sinnvoll sein, bestimmte Straßenbereiche im Stadtgebiet in kommunale Baulast zu überführen oder aber enge Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern zu bestimmten Straßenbereichen voranzutreiben. Das derzeitige Straßennetz soll so unter den gegebenen Voraussetzungen infrastruktureller und rechtlicher Art an zukunftsorientierte Planungsprozesse und potenzielle weitere progressive Entwicklungen angepasst werden. So soll der Stadt Bornheim die Möglichkeit gegeben werden auf zukünftige Entwicklungen zeitnah reagieren zu können und kommunale Handlungsoptionen in relevanten Bereichen der Stadt zu sichern und diese nutzen zu können. Dies soll unter der Prämisse geschehen, dass die Kfz-Geschwindigkeit auf ein stadtverträgliches Niveau angepasst wird, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung zu reduzieren und die Situation der Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu verbessern, unter Berücksichtigung der jeweils geltenden straßenverkehrsrechtlichen Bedingungen. Dazu ist eine Prüfung der derzeitigen und zukünftigen Ansprüche an den jeweiligen Straßenraum erforderlich. Aus gutachterlicher Sicht ist die Generierung strategischer Handlungsoptionen zur Verkehrsberuhigung sensibler Bereiche, zur attraktiveren Gestaltung von Straßenräumen und zur besseren Integration alternativer Mobilitätsformen bei gleichzeitigem Erhalt der Erschließungsfunktion insbesondere für die nachfolgend genannten Straßenachsen zuträglich.

- L 183 | Walberberger Str. – Bonn-Brühler-Str. – Pappelstr. – Blumenstr. – Grünewaldstr. im Bereich vom Knotenpunkt Walberberger Str./Dominikanerstr./Bonnstr. bis zum Knotenpunkt Grünewaldstr./Rankenberg/Königstr./L 192
- L 183 | Bonner Str. – Bonn-Brühler-Str. im Bereich vom Knotenpunkt Bonner Str./Siegesstr./Herseler Str. bis zum Knotenpunkt

Bonn-Brühler-Str./Grenzstr.

- L 190 | Dahlienstr. – Kaiserstr.
im Bereich vom Knotenpunkt Dahlienstr./Blumenstr./Sandstr. bis zum Knotenpunkt Kaiserstr./Breslauer Str./Bahnhofstr.
- L 300 | Kölner Landstr. – Elbestr.
im Bereich vom Knotenpunkt Kölner Landstr./Zerrespfad bis zum Knotenpunkt Elbestr./Roisdorfer Str./Moselstr.
- K 33 | Metternicher Str. – Weberstr. – Proffgasse – Schubertstr.
im Bereich vom Knotenpunkt Metternicher Str./Rüttersweg bis zum Knotenpunkt Schubertstr./Pappelstr./Bonn-Brühler-Str.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist ein zentraler Ansatzpunkt zur Beruhigung des Verkehrs, zur Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßenräumen. In Anlehnung an die Zielrichtung des Bornheimer Mobilitätskonzepts ist es ein wesentlicher Ansatzpunkt, hohe Geschwindigkeiten zu reduzieren und vorherrschende Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen zu verringern. So soll ein besserer Verkehrsfluss erreicht, die objektive und subjektive Verkehrssicherheit erhöht sowie das Miteinander im Verkehr gefördert werden. Als effektive Steuerungsmaßnahmen hat eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zahlreiche Anknüpfungspunkte in anderen Handlungsfeldern. Für diesen Zusammenhang spielt auch eine effektive Kontrolle zur Einhaltung der vorgegebenen Höchstgeschwindigkeiten eine bedeutende Rolle. Dies kann über stationäre oder mobile Geschwindigkeitsüberwachung, aber auch über digitale Aufmerksamkeitstafeln an entsprechenden Standorten (z. B. in Schulumfeldern, vor bzw. nach Ortsein- und -ausfahrten oder an bekannten Problemstellen) angegangen werden.

Nachfolgend sind Straßenabschnitte im Bornheimer Straßennetz benannt, für die sich nach gutachterlicher Einschätzung eine Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eignen könnte. Dies muss vor dem Hintergrund der geltenden Rechtslage und in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger sowie weiteren Akteuren (z.B. dem ÖPNV-Leistungserbringer) geschehen. Vor dem Hintergrund strategischer Entscheidungen zur Straßenbaulast sowie unter Berücksichtigung von Synergien zu weiteren Handlungsfeldern werden die nachfolgend ersichtlichen Straßenabschnitte in drei Prioritätsstufen zur Prüfung empfohlen:

Prioritätsstufe 1:

- **Walberberger Str.** (zwischen Knotenpunkt Walberberger Str./Dominikanerstr./Bonnstr. und dem Ortseingang Walberberg)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund der Charakteristik der umliegenden Bebauung als Wohngebiet, zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Königstr.** (zwischen Knotenpunkt Königstr./Sechtemer Weg und Kreisverkehr Königstr./Burgstr./Peter-Hausmann-Platz)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h aufgrund der Charakteristik der umliegenden Bebauung als Wohn- und Geschäftsbereich sowie

als Eingangstor zur Bornheimer Innenstadt, zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Bonner Str.** (zwischen Knotenpunkt Bonner Str./Siegesstr./Herseler Str. und Knotenpunkt Bonner Str./Brunnenallee)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h aufgrund der Charakteristik der umliegenden Bebauung als Wohn- und Geschäftsbereich, zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Proffgasse** (zwischen Knotenpunkt Proffgasse/Boliggasse und den bereits angeordneten 70 km/h vor dem Ortseingang Merten)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h auf 70 km/h zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Proffgasse** (zwischen Knotenpunkt Proffgasse/Hemmergasse und dem Knotenpunkt Proffgasse/Boliggasse)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h aufgrund der Charakteristik der umliegenden Bebauung als Wohngebiet, zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Dahlienstr.** (zwischen Bahnübergang und den bereits angeordneten 50 km/h im Vorfeld der Kurve)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h auf 70 km/h zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Dahlienstr.** (ab der Kurve bis zum Knotenpunkt bis zu den bereits angeordneten 70 km/h im Vorfeld des Knotenpunkts Kaiserstr./Grüner Weg)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h auf 70 km/h zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.
- **Rüttersweg** (zwischen Knotenpunkt Rüttersweg/Friedensweg und dem Ortseingang Rösberg)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h bzw. in Teilen 50 km/h auf 50 km/h bzw. 30 km/h aus Verkehrssicherheitsaspekten aufgrund des schlechten Zustands der Fahrbahnoberfläche sowie zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen.

Prioritätsstufe 2 ist zeitlich und hinsichtlich der Priorität der Prioritätsstufe 1 nachgelagert. Die hier aufgeführten Abschnitte beinhalten z. T. Straßen, auf denen Anpassungen der Geschwindigkeit umfassende Abstimmung und politische Diskussion erfordern. In **Prioritätsstufe 2** wird die Prüfung der folgenden Straßenabschnitte bzw. -achsen empfohlen:

- **Bonn-Brühler-Str.** (zwischen Knotenpunkt Bonn-Brühler-Str./Franz-von-Kempis-Weg und dem Ortseingang Merten)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs zwischen Walberberg und Merten und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Pappelstr.** (zwischen Knotenpunkt Pappelstr./Schubertstr./Bonn-Brühler-Str. und dem Ortseingang Kardorf)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs zwischen Merten und Kardorf und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Blumenstr.** (zwischen Knotenpunkt Blumenstr./Kampsweg und dem Ortseingang Dersdorf)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs zwischen Waldorf und Dersdorf und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Grünwaldstr.** (zwischen Knotenpunkt Grünwaldstr./Neugrabenweg und den bereits angeordneten 50 km/h im Vorfeld der Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Grünwaldstr./Rankenberg/Königstr./L 192)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Kölner Landstr.** (zwischen Knotenpunkt Kölner Landstr./Zerrespfad und dem Ortseingang Uedorf)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs, der anliegenden Wohnbebauung und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Elbestr.** (zwischen Knotenpunkt Elbestr./Bornheimer Str. bis zum Knotenpunkt Elbestr./Werthstr.)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs, der anliegenden Wohnbebauung und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

- **Elbestr.** (zwischen Knotenpunkt Elbestr./Erftstr./Richard-Piel-Str. bis zum Knotenpunkt Elbestr./Roisdorfer Str./Moselstr.)

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 70 km/h auf 50 km/h aufgrund des nur kurzen Außerortsbereichs, der anliegenden Wohnbebauung und zur Verringerung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie aus Verkehrssicherheitsaspekten.

In **Prioritätsstufe 3** wird die Befassung mit allen Ortsdurchfahrten auf Bornheimer Stadtgebiet empfohlen. Diese 3. Prioritätsstufe ist als langfristige Entwicklungsoption anzusehen und muss nach rechtlichen und verkehrspolitischen Begebenheiten abgewogen werden. Als Teil einer strategischen Entwicklungsperspektive der Mobilität für die kommenden 10 – 15 Jahre sind diese als Maßnahmenspeicher für das Mobilitätskonzept gedacht.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- stetige Überprüfung der jeweils aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, um ggf. zuvor ausgeschlossene Straßenabschnitte neu zu prüfen.
- Prüfung der vorgeschlagenen Straßenabschnitte für eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach den Prioritätsstufen.
- sukzessive Umsetzung der Anpassungen zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an positiv geprüften Straßenabschnitten.
- öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung durchgeführter Anpassungen mit Darstellung der jeweiligen Gründe.
- Einrichtung wirksamer Kontrollmechanismen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z. B. stationäre / mobile Geschwindigkeitsüberwachung, digitale Aufmerksamkeitstafeln)

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- bei der reinen Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht gegeben; im Rahmen von baulichen Umgestaltungsmaßnahmen in Straßenräumen, die mit der Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einhergehen sind hingegen Fördermöglichkeiten gegeben (z.B. Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen – MUNV NRW; Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW))

Abbildung 15: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Bestandsnetz (Stand Juli 2023)

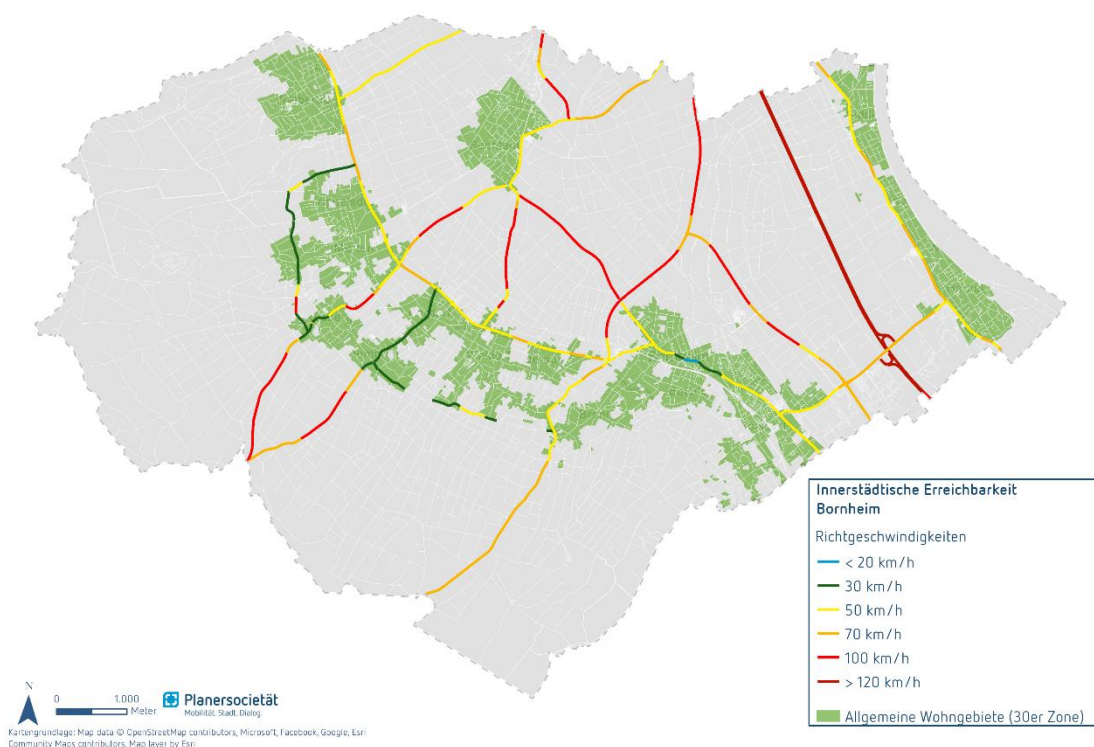
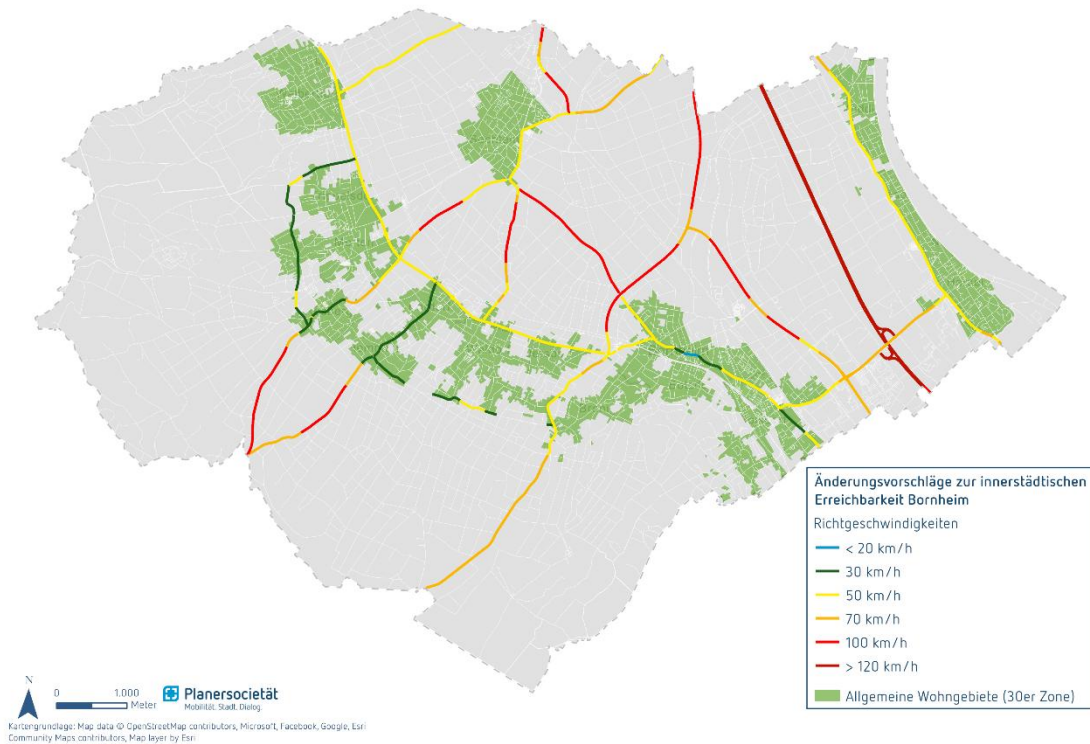


Abbildung 16: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten Zielnetz (Stand Juni 2025)



Quelle: Planersocietät

C.2 Ordnung des ruhenden Verkehrs

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Straßenverkehrsamt, Ordnungsamt), ggf. Straßen.NRW, ggf. Rhein-Sieg-Kreis			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Klimaneutralitätskonzept			

Beschreibung

Ruhender Verkehr kann Konflikte zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen auslösen oder diese verstärken. Ursächlich können hier neben dem generellen Anstieg des Pkw-Besitzes auch besonders homogene Umfeldnutzungen oder starke Nutzungsmischungen und in diesen Zusammenhängen fehlende kommunale Steuerung und Kommunikation sein.

Parken im öffentlichen Raum gehört zum Gemeingebrauch. Nach den gesetzlichen Grundlagen (StVG, StVO, VwV-StVO) darf grundsätzlich auf der Fahrbahn geparkt werden, wo es nicht durch selbige Rechtsgrundlagen ausdrücklich verboten ist. Es bestehen jedoch gewisse Einschränkungen und Regeln. So ist beispielsweise das Parken in verkehrsberuhigten Bereichen grundsätzlich nur in dafür markierten Bereichen erlaubt, das Parken ist auf dem Gehweg – dort wo es nicht ausdrücklich angeordnet ist – grundsätzlich verboten und auch die Freihaltung fünf Meter vor und nach Kreuzungsbereichen und Einmündungen ist Teil des Regelwerks. Diese und weitere Regelungsgrenzen werden in der Parkpraxis zunehmend weniger beachtet. Das liegt neben der gestiegenen Anzahl (in Bornheim hat sich der Kfz-Bestand von 2013 bis 2023 von 35.400 auf ca. 42.500 und damit um ca. 20 % erhöht) und der bislang noch stetig zunehmenden Größe von Pkw auch an jahrzehntelanger Duldung regelwidriger Praxis, an einer zu geringen Kontrollichte und auch an fehlender Information. So wird vermehrt regelwidrig und teilweise auch gefährdend (z.B. auf Rad- und Gehwegen, im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen und einschränkend für Feuerwehr, Rettungsdienst und Ver- und Entsorgungsfahrzeugen) geparkt. Die Konfliktthematik ruhender Verkehr hat mit dem so genannten Urteil zum Gehwegparken³ mittlerweile sogar die höchste deutsche Verwaltungsebene beschäftigt, welche klargestellt hat, dass Kommunen gezielt Maßnahmen ergreifen

³ Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. Juni 2024 (BVerwG 3 C 5.23)

müssen, um die Sicherheit und Nutzbarkeit von Gehwegen zu gewährleisten und die Rechte der Anwohnenden auf ungehinderte Nutzung der Gehwege zu schützen.

Die gutachterliche Bestandsanalyse und die öffentliche Beteiligung haben gezeigt, dass der ruhende Kfz-Verkehr auf viele mobilitätsrelevante Bereiche in Bornheim Einfluss nimmt. Sei es die Verkehrssicherheit (Sichtachsen, verstellte Straßen und Gehwege), die Qualität anderer Verkehrsarten (eingeschränkte Gehwegbreiten, Überholmanöver) oder geringe Aufenthaltsqualität (versperrte öffentliche Flächen). Vor dem Hintergrund der Zielsetzung des Bornheimer Mobilitätskonzepts ist es erforderlich, die mit dem ruhenden Verkehr einhergehenden Konflikte nicht nur in zentralen Bereichen der Stadt, sondern vielmehr gesamtstädtisch anzugehen. Dabei ist nach der Prämisse zu handeln, dass alternativen Mobilitätsformen, stadtgestalterischen, gastronomischen, einzelhandels- oder naherholungsrelevanten Nutzungen mehr Raum zur Verfügung gestellt wird als bisher. Dazu gilt es die Bereiche zu identifizieren, in denen Konflikte bestehen, an denen der ruhende Verkehr beteiligt ist, die jeweilige Problemlage herauszuarbeiten und darauf aufbauend individuelle Lösungen zu finden. Folgende Optionen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs sollten dabei aus gutachterlicher Sicht vordergründig betrachtet werden:

- Aufgreifen und sukzessive Umsetzung der bereits umfassend genutzten Vorgehensweise zum ruhenden Verkehr aus den Vorgebirgsorten mit Ausweisung von Halteverbotszonen / -bereichen, in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist.
- Einführung von legalem Gehwegparken unter Berücksichtigung ausreichender Restgehwegbreiten (auch mit Hilfe der Ausweisung von Halteverbotszonen in Verbindung mit der Erlaubnis in gekennzeichneten Flächen zum Parken).
- Option: Durchführung von Parkraumerhebungen in Bereichen, in denen nach der öffentlichen Wahrnehmung erhöhter Parkdruck vorliegt; auch um die Notwendigkeit und Umsetzbarkeit von Bewohnerparkregelungen zu überprüfen.

Abbildung 17: Good-Practice-Beispiel Parken in gekennzeichneten Flächen (Karlsruhe)



Abbildung 18: Umsetzungsbeispiel Parken in gekennzeichneten Flächen (Bornheim)



Wesentlich ist bei allen genannten Ansätzen, dass bei Umsetzung neuer Regelungen für den ruhenden Verkehr einerseits eine entsprechende Information der betroffenen Nutzergruppen (z.B. Bewohnende, Beschäftigte, Kunden, etc.) sowie im Nachgang auch regelmäßige Kontrollen in den ge-

ordneten Bereichen durchgeführt werden. Dazu bedarf es eines umfassenden Kommunikationsansatzes, der neben Aufklärungsarbeit zum ruhenden Verkehr allgemein und in Bezug zur Bornheimer Ausrichtung der Mobilität auch Raum für Partizipation bietet.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- möglichst stadtweite Umsetzung der Ordnung des Parkens, über die Einrichtung von Halteverbotszonen in denen das Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist, unter Berücksichtigung verschiedener Ansätze zur Generierung ausreichender Restfahrbahn- und -gehwegbreiten (Fahrbahnrandparken, halbseitiges Gehwegparken, Gehwegparken).
- Umsetzung nach dem Prinzip „von innen nach außen“ – im Fokus stehen zunächst „innere“ Bereiche der Ortschaften, während „äußere“ Bereiche – in denen ein Großteil der Ortsdurchfahrten⁴ (gemeint sind hier Ortsdurchfahrten aller möglichen Kategorien; Bundes-, Landes und Kreisstraße sowie städtische und dörfliche Ortsdurchfahrten) und stärker befahrenen Straßen liegen – nachgelagert und im Zusammenhang mit den Prioritätsstufen zur Umsetzung von Maßnahme C.1 angegangen werden sollten.
- im Bereich von Ortsdurchfahrten mit bestehenden Ansätzen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs (insb. auf der Achse Walberberger Straße – Bonn-Brühler-Str. – Pappelstraße – Blumenstraße – Grünewaldstraße) wird empfohlen auf den betroffenen Streckenabschnitten eine Temporeduzierung auf 30 km/h zu prüfen, da trotz parkender Autos Begegnungsverkehr möglich bleibt, der allerdings unter deutlich verringerten Straßenbreiten stattfindet, wodurch sich mitunter gefährliche Situationen einstellen.
- Herausarbeitung von Prioritätsbereichen zur weiteren Umsetzung von Halteverbotszonen in denen das Parken in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist.
 - regelmäßige weitere Identifikation von Bereichen, in denen der ruhende Verkehr Teil der Konfliktlage im öffentlichen Straßenraum ist – hierzu besteht beispielsweise die Möglichkeit, eine öffentliche Online-Beteiligung auf Grundlage einer Karte durchzuführen.
- ggf. Abstimmung mit dem entsprechenden Straßenbaulastträger.
- Umsetzung ordnender Maßnahmen in den herausgearbeiteten Prioritätsbereichen (nach dem dargelegten Prinzip „von innen nach außen“).
- Ausweitung von Kontrollen des ruhenden Verkehrs in die Bereiche, in denen eine Ordnung des ruhenden Verkehrs vorgenommen wurde.
 - Grundsatzprinzip: zunächst kommunikativ arbeiten, dann sanktionieren.
- Aufbau einer umsetzungsbegleitenden Kommunikationsstrategie zum ruhenden Verkehr

⁴ eine Ortsdurchfahrt ist der Teil einer übergeordneten Straße (Bundes-, Landes- oder Kreisstraße), der innerhalb geschlossener Ortslage liegt und auch der Erschließung angrenzender Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient



- öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zur Ordnung des ruhenden Verkehrs in Bornheim
- Aufklärungsarbeit über den aktuellen Status Quo des ruhenden Verkehrs in Bornheim zur Generierung einer sachlichen Diskussionsgrundlage; Fokus auf die Sicht der schwächeren Verkehrsteilnehmenden
- Vermittlung entstehender Vorteile (z. B. Gewinnung von Flächen, Erhöhung der Verkehrssicherheit) und Verdeutlichung, dass der öffentliche Raum nicht vordergründig dazu da ist, dort parkende Autos abzustellen
- Partizipation bei vorgesehenen Maßnahmen ermöglichen

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- im Zusammenhang mit der Ordnung des ruhenden Verkehrs nicht gegeben; im Rahmen von baulichen Umgestaltungsmaßnahmen in Straßenräumen, die mit einer veränderten Anordnung des ruhenden Verkehrs einhergehen sind Fördermöglichkeiten gegeben (z.B. Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen – MUNV NRW; Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (MUNV NRW))
- im Zusammenhang mit einer umsetzungsbegleitenden Kommunikationsstrategie können ebenfalls die Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen – MUNV NRW bemüht werden

C.3 Pilotprojekt Urbane Logistik

STATUS	In Planung / Vorbereitung	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung), KEP ⁵ -Dienstleister, IHK, weitere Projektpartner:innen			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Stadt Bornheim, MoVA, Klimaneutralitätskonzept			

Beschreibung

Urbane Logistik betrachtet die Planung, Steuerung und Abwicklung von Transport- und Logistikprozessen in städtischen Gebieten mit dem Ziel die Effizienz von Lieferketten zu erhöhen und dabei die negativen Auswirkungen der anfallenden Verkehre auf die Umwelt und die Lebensqualität der Bewohnenden zu verringern. Der Fokus liegt in der Regel auf der verträglichen Ver- und Entsorgung von zentralen Stadtbereichen. Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeiten in Kombination mit einer hohen Dichte von Einzelhandels- und Wohnnutzung ist hier einerseits die Nachfrage nach Flächen groß, andererseits wird Lieferverkehr als besonders störend wahrgenommen.

Neben dem Warentransport im business-to-business-Bereich (B2B) steht außerdem im Vordergrund, Lösungen für das steigende Paketaufkommen insbesondere durch den wachsenden Onlinehandel zu entwickeln. Konflikte entstehen hier vor allem in verdichteten Bereichen mit engen Straßenräumen, in denen Fahrzeuge der diversen KEP-Dienstleister keine legale Möglichkeit zum Halten finden und daher oft in zweiter Reihe stehen bleiben. Die Folge sind Störungen im Verkehrsfluss, Behinderungen von Fuß- und Radverkehr sowie verkehrssicherheitsrelevante Einschränkungen. Darüber hinaus sind notwendige Mehrfachzustellungen bei Abwesenheit von Empfänger:innen verkehrlich und wirtschaftlich ineffizient.

Für die Stadt Bornheim werden mehrere Aspekte in einem Pilotprojekt im Themenfeld Urbane Logistik für sinnvoll erachtet:

Ein möglicher Ansatz wäre, in Bereichen mit hohem Aufkommen kleinteiligen Lieferverkehrs – wie im Umfeld der Königstraße – in geeigneten Abständen Liefer- und Ladezonen einzurichten. Nach Möglichkeit sollten Ladezonen so gestaltet sein, dass sie mehrfach nutzbar sind. Außerhalb der

⁵ KEP-Dienstleister = Kurier-, Express- und Paketdienstleister

Liefer- und Ladezeiten könnten sie auch als Parkmöglichkeiten für Bewohnende sowie Kundinnen und Kunden dienen. Voraussetzung dafür ist eine entsprechende Beschilderung. Aus gutachterlicher Sicht ist eine zeitliche Regelung empfehlenswert, bei der die Ladezonen werktags zwischen 8 und 18 Uhr für den Lieferverkehr reserviert sind und außerhalb dieses Zeitraums allgemein genutzt werden können.

Diese Maßnahme kann im Rahmen eines Pilotprojekts zunächst modellhaft umgesetzt werden, um Praxiserfahrungen zu sammeln und die Akzeptanz bei den beteiligten Akteursgruppen zu evaluieren. Hierfür bietet sich die Auswahl eines geeigneten Straßenzugs mit hohem Lieferaufkommen an. Im Rahmen des Pilotvorhabens könnten temporäre Beschilderungen eingesetzt und die Nutzung der Ladezonen durch Lieferdienste, Anwohnende sowie Kundinnen und Kunden beobachtet und ausgewertet werden. Die Ergebnisse des Pilotprojekts sollen als Grundlage für eine mögliche Ausweitung auf weitere Standorte dienen und in die Weiterentwicklung der Maßnahmenkonzeption einfließen.

Des Weiteren könnten die Lade- und Lieferzonen über das Pilotprojekt durch digitale Sensorik ergänzt werden. Die Sensorik wird auf den Stellflächen der Liefer- und Ladezone installiert und ermöglicht eine präzise Erfassung der aktuellen Belegung. Über digitale Schnittstellen kann so die Verfügbarkeit in Echtzeit angezeigt, die Auslastung im Zeitverlauf ausgewertet und potenzielles Fehlverhalten – etwa unerlaubtes Parken außerhalb der definierten Zeiträume – identifiziert werden. Dies trägt nicht nur zur effizienteren Nutzung der Ladezonen bei, sondern erleichtert zugleich die Kontrolle durch Ordnungsbehörden. Im Zuge der Einführung ist darauf zu achten, dass KEP-Dienstleister sowie weitere logistikrelevante Akteure auf die Möglichkeit sowie die Nutzungsregelungen der Lade- und Lieferzonen aufmerksam gemacht werden und bereits in der Planung einbezogen werden. Eine gezielte Kommunikationsstrategie sowie gegebenenfalls eine Schulung der Fahrenden kann hier zur Akzeptanz und erfolgreichen Umsetzung beitragen.

Eine weitere Möglichkeit, die im Kontext des weiter steigenden Paketaufkommens sinnvoll erscheint, ist die Einrichtung einer anbieterübergreifenden Paketstation. In Kooperation mit in Bornheim tätigen oder ansässigen Unternehmen könnte ein zentraler Ort geschaffen werden, an dem die Zustellung sowie der Versand von Paketen unabhängig vom jeweiligen Dienstleister möglich ist. So kann auf mehrere Arten Verkehr reduziert werden: Zum einen werden Lieferfahrten gebündelt, da Zusteller nur noch einen zentralen Ort anfahren müssen, anstatt im gesamten Stadtgebiet viele einzelne Haushalte. Gleichzeitig können Zustellfahrten vermieden werden, die aufgrund erfolgloser Zustellversuche (z. B. bei Abwesenheit) sonst erneut erfolgen müssten. Auch Rücksendungen können so unkompliziert abgewickelt werden. Die Standorte sollten dabei gezielt so gewählt werden, dass sie gut erreichbar und idealerweise in bestehende Mobilstationen integriert sind (vgl. D.1 Stadtweites Mobilstationen-Netz). Als besonders geeignet gelten zentrale Lagen, wie beispielsweise an der Königstraße oder am SUTI-Center. Sinnvolle Suchbereiche für potenzielle Standorte können außerdem stark frequentierte Bereiche wie Supermärkte, Einkaufszentren oder auch Tankstellen sein. Die Abwicklung der andienenden Verkehre sollte ebenfalls berücksichtigt werden.

Als weitere Entwicklungsmöglichkeit wird im Zusammenhang mit dem Paketaufkommen außerdem vorgeschlagen, dass neu entstandene Möglichkeiten im Bereich der Lastenradlogistik einbezogen werden. In den beiden anliegenden Städten Köln und Bonn sind dazu bereits Projekte ins Leben

gerufen worden, die möglicherweise Anknüpfungspunkt für eine Ausweitung auf Bornheimer Stadtgebiet sein könnten. Maßgeblich beteiligt ist ein Bonner Unternehmen⁶, dass mit ansässigen Logistikunternehmen zusammenarbeitet und daran mitwirkt Belieferungs- und Logistikprozesse umweltfreundlicher zu gestalten und zu flexibilisieren⁷.

Im Rahmen des Pilotprojekts sollen die genannten Komponenten – die optimierte Nutzung von Lade- und Lieferzonen, der Einsatz digitaler Sensorik, die Erprobung einer anbieterübergreifenden Paketstation sowie die Prüfung der Option Lastenradlogistik in Bornheim zu etablieren – erprobt werden., die gewonnen Daten sowie Erfahrungen zur kontinuierlichen Evaluation genutzt werden, um die Thematik in einem gesamtstädtischen Kontext weiterzuentwickeln. Ausgehend von den im Pilotprojekt gewonnenen Erkenntnissen zu den empfohlenen Maßnahmen sind möglicherweise Verstärkungen sowie Ausweitungen der jeweiligen Vorgehensweisen anzustreben.

Abbildung 19: Mehrfach nutzbare Lade- & Lieferzone



Abbildung 20: Anbieterübergreifende Paketstation



Abbildung 21: Beschilderung Lade- & Lieferzone



Abbildung 22: Markierung Lade- & Lieferzone



⁶ <https://www.vemo-logistik.de/> (zuletzt zugegriffen am 23.06.2025)

⁷ <https://www.bonn.de/pressemitteilungen/april/vemo-logistik-bekommt-bonner-klima-preis-2025.php> (zuletzt zugegriffen am 23.06.2025)

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- **Initiierung und Partnerakquise**
 - Offizielle Initiierung des Pilotprojekts zur Urbanen Logistik durch Festlegung von Zielen, Benennung von Verantwortlichen, Sicherstellung der Ressourcen sowie gezielte Akquise und Einbindung relevanter Projektpartner:innen aus Logistik, Handel, Verwaltung und weiteren Akteuren zur Schaffung der organisatorischen Grundlage für Planung und Umsetzung.
 - Ausgestaltung des Pilotprojekts gemeinsam mit akquirierten Projektpartner:innen nach den skizzierten Themenschwerpunkten
 - Einbezug der in Bornheim tätigen KEP-Dienstleister, um auf Basis der vorhandenen Expertise das Pilotprojekt weiter auszudifferenzieren und um Hintergründe und Potenziale zu vermitteln und für diese zu sensibilisieren.
- **Einrichtung von Liefer- und Ladezonen**
 - Auswahl geeigneter Bereiche in Bornheim mit hohem Lieferverkehr für die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen
 - Suche und Sicherung von geeigneten Flächen für die Einrichtung von Lade- und Lieferzonen (hier in Verbindung mit Standorten der Maßnahme D.1 Stadtweites Mobilstationen-Netz).
 - Planung der zeitlichen Nutzung (z. B. Park- und Halteverbot werktags 08:00–18:00 Uhr, Lieferverkehr ausgenommen)
 - Ausweisung von mehrfach nutzbaren Ladezonen mit entsprechender Beschilderung und Kommunikation der Regelungen an Anwohnende, Kund:innen und Dienstleister:innen im Stadtgebiet
 - Einbindung der Verkehrs- und Ordnungsbehörden zur Kontrolle und Durchsetzung der Regelungen
 - Start, Durchführung, kommunikative Umsetzungsbegleitung und nachfolgende Evaluation des Pilotprojekts; ggf. langfristige Umsetzung und Ausweitung auf weitere Stadtbereiche
- **Digitale Unterstützung durch Sensorik**
 - Auswahl und Installation digitaler Sensoriksysteme an den Lade- und Lieferzonen zur Erfassung der Belegung
 - Entwicklung bzw. Nutzung einer digitalen Plattform/App zur Anzeige der Echtzeit-Verfügbarkeit der Ladeflächen
 - Auswertung der Daten zur Optimierung der Flächennutzung und zur Identifikation von Fehlverhalten (z. B. unberechtigtes Parken)
 - Integration der Sensorik-Daten in die Kontroll- und Steuerungsprozesse der zuständigen Behörden

- 
- Information und Schulung der KEP-Dienstleister und sonstigen Nutzer:innen bezüglich der digitalen Möglichkeiten und Nutzungsregeln
 - **Anbieterübergreifende Paketstation**
 - Identifikation geeigneter Standorte für zentrale, anbieterübergreifende Paketstation, idealerweise in Verbindung mit dem Mobilstationen-Netz (Maßnahme D.1)
 - Kooperation mit in Bornheim ansässigen Unternehmen und Logistikdienstleistern zur Konzeption und Realisierung der Paketstation
 - Prüfung von Leerständen als mögliche Standorte für Logistik-Hubs und Paketstationen
 - Entwicklung von Konzepten zur Bündelung von Paketlieferungen und Vermeidung von Doppelzustellungen durch zentralisierte Abholung und Versand
 - Kommunikation und Sensibilisierung der Nutzer:innen über die Vorteile und Nutzungsmöglichkeiten der Paketstation
 - Integration der Paketstation in die weiteren Maßnahmen der urbanen Logistik und Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsangeboten
 - **Etablierung von Lastenradlogistik**
 - Kontaktaufnahme zu den Nachbarstädten Köln und Bonn zur Einholung von Informationen über die bisherigen Erfahrungen in den jeweiligen Projekten
 - Kontaktaufnahme zum ansässigen Unternehmen zur Auslotung des Potenzials einer Ausweitung auf Bornheimer Stadtgebiet
 - Identifizierung von gemeinsamen Projektideen zwischen Verwaltung und dem ansässigen Unternehmen
 - Planung, Umsetzung und Evaluierung eines gemeinsamen Projekts, das die weiteren Maßnahmen der urbanen Logistik berücksichtigt und einbezieht

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen

Handlungsfeld D | ÖPNV und vernetzte Mobilität

Ein attraktiver und leistungsfähiger öffentlicher Personennahverkehr ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität und trägt unmittelbar zur Lebensqualität und Urbanität bei. Neben der Gewährleistung der Mobilitätsteilhabe für möglichst alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

In Deutschland nehmen Aspekte der Mobilitätswende und somit der alternativen Mobilitätsmöglichkeiten einen wachsenden Stellenwert ein, auch wenn der private Pkw-Besitz weiter zunimmt. Dennoch verhalten sich immer mehr Menschen multi- oder intermodal, indem sie beispielsweise mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit Sharingfahrzeugen (Pkw, Fahrrad, E-Tretroller) unterwegs sind. In diesem Kontext sind Maßnahmen mit Bezug zum öffentlichen Verkehr gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser erfordert die Vereinigung der umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Neben der Weiterentwicklung der Multimodalität ist es allerdings wichtig, ein gutes Grundangebot im klassischen ÖPNV zu schaffen. Aus der Bestandsanalyse ging hervor, dass Bornheim zwar ein umfangreiches ÖPNV-Angebot in Bezug auf die Infrastruktur durch Bus, Stadtbahn und SPNV hat, allerdings schmälern die häufigen Ausfälle und Verspätungen sowie das unzureichende Angebot nach 20 Uhr und an Wochenenden die Attraktivität des ÖPNV. Mit einer hohen Anzahl an Bushaltestellen werden zudem die Siedlungsbereiche gut erschlossen, die SPNV-Haltepunkte in Sechtem und Roisdorf ermöglichen zudem eine regionale Anbindung nach Köln und Bonn. Ergänzt wird das Angebot durch das Anruf-Sammel-Taxi, welches die topographisch bewegten Vorgebirgsorte anbindet und das Angebot in Schwachverkehrszeiten ausweitet, ergänzt.

Allerdings zeigt die Bestandsanalyse auch, dass einige Bus- und Stadtbahnhaltestellen nicht barrierefrei ausgebaut sind. Das AST-System bringt zudem Nutzungshemmnisse mit sich, da Fahrten vorab angemeldet werden müssen. Auch das fehlende Busangebot in den Rheinorten Widdig und Uedorf, welches die Erreichbarkeit der SPNV-Haltepunkte auf dem Stadtgebiet erschwert, ist ausbaufähig.

Auch bei den Beteiligungsformaten zum Mobilitätskonzept wurde deutlich, dass die Bornheimer Bürgerinnen und Bürger insbesondere den Ausbau und Attraktivierung als zentrale Voraussetzung für eine nachhaltige und gleichwertige Mobilität in allen Ortschaften sehen.

Konkret wurden der Wunsch nach einer besseren Anbindung der Rheinorte an das ÖPNV-Netz, eine engere Taktung der Buslinien sowie mehr Querverbindungen zwischen den Rheinorten und dem Vorgebirge formuliert. Auch der Bedarf an stadtgrenzenübergreifenden Verbindungen wurde betont, um insbesondere Pendlerinnen und Pendlern sowie Schülerverkehren bessere Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu bieten. Darüber hinaus wurde deutlich, dass das Angebot in Schwachverkehrszeiten, wie abends oder am Wochenende, verbessert werden sollte, um mehr Flexibilität und Verlässlichkeit im Alltag zu schaffen.

Die große Fläche und die in Summe nachfrageschwachen Räume erschweren allerdings die Finanzierbarkeit von Angebotserweiterungen im klassischen Linienverkehr. Potenzial bietet hier die Optimierung durch flexible Bedienformen wie On-Demand-Angebote, die mit alternativen Mobilitätsangeboten wie Bike-, Car- und Ridesharing kombiniert werden. Insgesamt gilt es, Nutzungshemmnisse abzubauen und die komfortable Nutzung sowie Vermarktung der Angebote zu verbessern.

Da die detaillierte Planung des ÖPNV vor allem durch den Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger erfolgt, befinden sich einige der nachfolgenden Maßnahmen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Bornheim. Mit dem Mobilitätskonzept sollen daher die Interessen der Stadt Bornheim gegenüber den weiteren Aufgabenträgern – insbesondere dem Rhein-Sieg-Kreis und Verkehrsunternehmen wie der Regionalverkehr Köln (RVK) – vertreten und Impulse zur weiteren Verbesserung gegeben werden.

Ein zentrales Handlungserfordernis für die Stadt Bornheim ist es, eine klare Kommunikation und Zuweisung von Zuständigkeiten zwischen Kommune, Kreis und Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. Zwar sind die formalen Zuständigkeiten im ÖPNV durch gesetzliche Regelungen grundsätzlich definiert, in der praktischen Zusammenarbeit entstehen jedoch häufig Schnittstellenprobleme – etwa bei Planung, Finanzierung oder Öffentlichkeitsarbeit. Um reibungslose Abläufe und eine einheitliche Außendarstellung gegenüber Bürger:innen sicherzustellen, ist eine transparente Abstimmung und Rollenklärung zwischen den beteiligten Akteuren unerlässlich.

D.1 Stadtweites Mobilstationen-Netz

STATUS	In Planung/Vorbereitung	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung), Rhein-Sieg-Kreis, go.Rheinland, Straßen.NRW, Hafen- und Güterverkehr Köln (HGK)			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlungen, Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis, Regionales P+R Konzept für den NVR			

Beschreibung

Um multi- und intermodales Mobilitätsverhalten zu fördern und weitere Potenziale für den öffentlichen Verkehr zu erschließen, besteht die Möglichkeit im Stadtgebiet Verknüpfungspunkte alternativer Mobilitätsangebote aufzubauen. Solche sogenannten Mobilstationen verknüpfen i. d. R. Angebote des öffentlichen Verkehrs mit weiteren Mobilitätsangeboten. So besteht die Möglichkeit die Teilstrecken von Wegeketten, auf denen der öffentliche Verkehr ein starkes Angebot vorweisen kann, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen und für den Zu- und Ablauf (oftmals „erste“ bzw. „letzte Meile“) auf anderen Mobilitätsoptionen (Fuß- und Radverkehr, Sharing-Angebote, etc.) oder den privaten Pkw zurückzugreifen. Entscheidend ist hierbei den Umstieg möglichst einfach, intuitiv und ohne die Überwindung von größeren Entfernungen zu ermöglichen. Attraktive Verknüpfungspunkte mit kurzen Wegen und klar verständlichen Systemen senken die Barrieren für einen Umstieg erheblich.

Gleichzeitig stellen Mobilstationen ein sichtbares und wiedererkennbares Symbol für verknüpfte und umweltfreundliche Mobilität dar. Durch ein einheitliches Erscheinungsbild – im Design der Mobilstationen-NRW – sind sie für Nutzerinnen und Nutzer gut erkennbar und bieten eine wiederkehrende Struktur im öffentlichen Raum. Im Sinne von „Mobility as a Service“ (MaaS) ermöglichen sie zudem einen unkomplizierten Zugang zu den jeweils integrierten Mobilitätsangeboten.

Für Bornheim liegen bereits konkrete Planungen zur Errichtung von Mobilstationen vor. Hierzu existieren zwei Gutachten: Zum einen hat der Rhein-Sieg-Kreis im Jahr 2021 ein Feinkonzept erarbeiten lassen, welches konkrete Hinweise zu Ausstattung und Verortung der Ausstattungselemente gibt. Zum anderen gibt es aus dem Jahr 2018 ein Gutachten des NVR, welches als Grundlage Empfehlungen zu Ausstattungsmerkmalen enthält.

Im Rahmen dieser Konzepte wurden für einzelne Haltestellen Steckbriefe erstellt, die Empfehlungen zur Ausstattung potenzieller Mobilstationen enthalten. Auf dieser Grundlage ist nun durch die Stadt Bornheim zu prüfen, ob weitere Haltestellen – insbesondere in Wohnquartieren oder in Bereichen mit geringer ÖPNV-Erschließung – für eine Erweiterung zu Mobilstationen in Betracht gezogen werden können.

Im ersten Schritt ist nun der Ausbau der in den Gutachten empfohlenen Haltestellen im Detail zu prüfen und in Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis, dem NVR sowie gegebenenfalls den zuständigen Straßenbaulastträgern umzusetzen. Ein konkretes Beispiel hierfür ist der Bahnhof Roisdorf: Für dessen Umgestaltung liegen bereits weitergehende Planungen vor. Die politischen Gremien haben im Oktober 2024 eine Vorzugsvariante beschlossen und die Verwaltung beauftragt, das Projekt entsprechend fortzusetzen. Förderanträge für die vorgesehenen Rampen- und Treppenanlagen wurden ebenfalls bereits eingereicht. Dieses Vorhaben stellt einen wichtigen Baustein zur Verbesserung der multimodalen Anbindung und zur Aufwertung des Standorts als zukünftige Mobilstation dar.

Um langfristig eine flächendeckende und effiziente Vernetzung im Stadtgebiet zu erreichen, stellt die Integration entsprechender Angebote in Wohnquartieren einen elementaren Schritt dar. Die Angebote sind daher eine zentrale Voraussetzung für eine multimodale Verkehrswende. Es schafft die notwendige Infrastruktur, um verschiedene Verkehrsmittel – insbesondere Sharing-Angebote – effektiv miteinander zu verknüpfen und so den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr zu erleichtern. Sogenannte Quartiersmobilstationen, die diese Funktion übernehmen, sind derzeit in Bornheim noch nicht vorhanden. In diesem Zusammenhang sind dann in einem zweiten Schritt konkrete Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale für Quartiersmobilstationen unterschiedlicher Art und Größe zu definieren und mögliche Standorte in Wohngebieten durch eine Potenzialanalyse zu prüfen.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- 
- Einordnung der bereits identifizierten Standorte nach Umsetzungsprioritäten sowie nach Art und Größe
 - Mögliche Kriterien für die Umsetzungspriorisierung:
 - Verkehrliche Bedeutung des Standorts
 - Fahrgastaufkommen
 - Einzugsbereich und Bevölkerungsdichte
 - Erreichbarkeit mit Rad und Fuß
 - Verfügbarkeit öffentlicher oder geeigneter Flächen
 - Kosten und Aufwand für die bauliche Umsetzung
 - Versorgung bisher unterversorgter Gebiete
 - Festlegung konkreter Ausstattungsmerkmale für neue Mobilstationen (z. B. Carsharing-, Lastenrad- und E-Bikesharing-Angebot, Ladeinfrastruktur für E-Bikes, ggf. ergänzende Mobilitäts- und Serviceangebote wie Paketstationen, Taxistände oder Microhubs)

- Beteiligung politischer Gremien und relevanter Träger öffentlicher Belange im Rahmen der Umsetzungsplanung
- Ausarbeitung und Einreichung von Förderanträgen für priorisierte Standorte
- Umsetzung erster Mobilstationen auf Grundlage der vorliegenden Empfehlungen aus den Konzepten des RSK und NVR, in denen konkrete Standorte und Ausstattungsvarianten bereits definiert wurden
- Prüfung weiterer potenzieller Standorte für (Quartiers-)Mobilstationen im Stadtgebiet durch externe Unterstützung, orientiert an Nutzungspotenzialen, Erschließungslücken und städtebaulicher Integration, insbesondere um eine systematische Standortbewertung mit belastbaren Kriterien zu ermöglichen. Diese können z. B. sein:
 - Dichte von Wohn- oder Arbeitsplätzen im Einzugsbereich (Potenzialanalyse)
 - Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad (5–10 Minuten Radius)
 - Verfügbarkeit geeigneter Flächen (öffentlich oder mit Kooperationspotenzial)
 - Bestehende Nachfrage nach Sharing-Angeboten oder nachgewiesene Nutzungslücken
 - Synergiepotenziale mit anderen Nutzungen (z.B. Einkaufszentren, Bildungseinrichtungen, sozialen Einrichtungen)
 - Gleichmäßige Verteilung im Stadtgebiet, auch mit Blick auf Quartiere mit bislang unterversorgter Mobilitätsinfrastruktur
- Ausbau identifizierter Haltestellen zu Mobilstationen unter Berücksichtigung der landesweiten Gestaltungsvorgaben (z. B. zur Wiedererkennbarkeit und Nutzerfreundlichkeit)
- Regelmäßige Überprüfung zusätzlicher Standortpotenziale zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Netzes an Mobilstationen
- Langfristige Verknüpfung aller Mobilitätsangebote (Sharing, ÖPNV, ergänzende Dienste) in einer einheitlichen MaaS-App (Mobility as a Service), um ein integriertes, nutzerfreundliches Mobilitätssystem zu schaffen – Aufgabe des Rhein-Sieg-Kreises

Mögliche Standorte für Mobilstationen sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Diese orientieren sich an den vorgeschlagenen Mobilstationen aus dem Feinkonzept des RSK sowie weiteren SPNV-Haltestellen.

Tabelle 4: Vorschlag für mögliche Mobilstationen (Stand April 2025)

Standort	Kategorie	Anmerkung
Mobilstationen (6 Stationen aus dem Feinkonzept des RSK)		
• Haltestelle Bornheim Hersel • Haltestelle Bornheim Merten • Haltestelle Bornheim Rathaus • Haltestelle Bahnhof Roisdorf • Haltestelle Bahnhof Sechtem • Haltestelle Bornheim Waldorf	• M • M • M • L • L • M	Aufgeführt sind die zur Mobilstation dazugehörigen Haltestellen des Bus- und Schienenverkehrs (exakter Stations-Standort weicht ggf. leicht ab)

Standort	Kategorie	Anmerkung
Vorschlag für weitere Mobilstationen		
- Haltestelle Bornheim Widdig - Haltestelle Bornheim Uedorf - Haltestelle Bornheim Walberberg - Haltestelle Bornheim Dersdorf - Haltestelle Bornheim West	- L - M - M - M - M	Aufgeführt sind die zur Mobilstation dazugehörigen Haltestellen des Bus- und Schienenverkehrs (exakter Stations-Standort weicht ggf. leicht ab)

Abbildung 23: Beispielhafte Mobilstation in Köln



FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen
- Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld

D.2 Sharing-Angebote

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung), Rhein-Sieg-Kreis, go.Rheinland, Straßen.NRW, RVK, weitere Anbieter			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Klimaneutralitätskonzept			

Beschreibung

Durch die polyzentrale und topographische Struktur Bornheims besteht ein besonders hohes Potenzial für die gezielte Integration von Sharing-Angeboten, um nachhaltige Mobilität zu fördern. Sharing-Angebote und sogenannte Shared Mobility-Modelle gewinnen im Mobilitätsverhalten der Städte zunehmend an Bedeutung und sind längst kein reines Großstadtphänomen mehr. In den vergangenen Jahren haben sich Carsharing-, Bikesharing- und E-Scooter-Angebote auch in vielen Mittelstädten erfolgreich etabliert. In Bornheim existieren mit dem RVK--Bike, einer E-Carsharing-Station im Rahmen des kreisweiten Projekts der Energiegenossenschaft Bürger-Energie Rhein-Sieg sowie einem nachbarschaftlich organisierten Carsharing-Fahrzeug bereits erste Mobilitätslösungen dieser Art. Ziel ist es nun, diese Angebote nicht nur dauerhaft zu etablieren und weiter auszubauen, sondern auch durch gezielte Marketingmaßnahmen bekannter und für eine breitere Zielgruppe attraktiver zu machen.

Für den Ausbau der Sharing-Angebote in Bornheim sollen künftig strategisch platzierte Mobilstationen (vgl. Maßnahme D.1) und Quartiersmobilstationen gezielt als Standorte genutzt werden. Parallel dazu sind Abstimmungen mit Umlandkommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis anzustoßen, um ein regionsweit buchbares (E-)Carsharing-System zu etablieren. Wichtig ist die Bereitstellung reservierter Stellplätze an Bahnhöfen, Stadtzentren und in Wohnquartieren. Zudem sollen regionale und überregionale Anbieter aktiv mit attraktiven Kooperationsmodellen angesprochen werden. Ein Bonus- und Anreizsystem mit Rabatten und Vergünstigungen für Sharing- und ÖPNV-Nutzende kann die Akzeptanz zusätzlich steigern. Abschließend sollen alle Angebote in bestehende Mobilitätsplattformen integriert werden, um Sichtbarkeit und Buchbarkeit im ÖPNV-Umfeld zu verbessern.

Bikesharing

Für Bornheim ergeben sich vielfältige Chancen, die bestehenden und neuen Formen geteilter Mobilität strategisch weiterzuentwickeln und besser in die Infrastruktur zu integrieren. Ein Schwerpunkt liegt dabei auf der Weiterentwicklung des öffentlichen Fahrradverleihsystems. Besonders in peripher und topographisch höher gelegenen Stadtteilen, die bisher vom Bikesharing-Angebot noch nicht profitieren, sollte eine Ausweitung geprüft werden.

Die Stadt Bonn hat 2024 gemeinsam mit der Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) und dem Rhein-Sieg-Kreis eine Ausschreibung zur Förderung des Fahrradverleihsystems durchgeführt. Zuständig für die Umsetzung ist die RVK. Der Relaunch des Systems, das bereits seit 2019 existiert, findet am 01.09.2025 statt. Im Bornheimer Stadtgebiet bestand bisher die Möglichkeit, Räder der SWB aus Bonn an Übergangsstationen im Grenzgebiet der Systeme abzustellen. Ab dem 01.09. gibt es nun ein einheitliches System, bei dem jedes Fahrrad an jeder beliebigen Station abgestellt werden kann.

Die Stadt entwickelt gezielt Standortvorschläge, um gemeinsam mit den verantwortlichen Akteuren neue Verleihstationen insbesondere in den peripheren Stadtteilen zu realisieren. In Zusammenarbeit mit Unternehmen wie Supermärkten könnten zusätzliche Ankerorte entstehen, was nicht nur die Erreichbarkeit, sondern auch die Alltagstauglichkeit und Attraktivität dieser Mobilitätsform erhöht. REWE in Köln bzw. LIDL in Berlin („LIDL Bike“) sind bekannte Beispiele für die Bereitstellung von Ankerorten auf Kundenparkplätzen. Dabei ist zu beachten, dass es sich bei LIDL Bike um ein eigenständiges, kommerziell betriebenes Angebot handelt, das unabhängig von kommunalen Mobilitätsstrategien oder dem ÖPNV organisiert ist. Die Unternehmen dienen als Sponsor und Marketingpartner, Kunden erhielten Vorteile, wenn sie das Fahrrad auf dem Kundenparkplatz abstellten.

Darüber hinaus soll geprüft werden, inwieweit Leihstationen in den Rheinorten entlang der Linie 16 sowie in den Wohngebieten der Vorgebirgsorte eingerichtet werden können. Diese sollen den Zugang zum öffentlichen Nahverkehr erleichtern und den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern.

Um das Bikesharing-Angebot in Bornheim gezielt zu stärken, sollte besonderes Augenmerk dabei auf Wohngebiete gelegt werden, in denen bisher noch kein oder nur ein eingeschränktes Angebot besteht. Die Analyse enthält konkrete Standortvorschläge für neue Bikesharing-Stationen, insbesondere an Orten mit guter Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, an Supermärkten, öffentlichen Einrichtungen und in verdichteten Wohnquartieren.

Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, dass die Zahl der verfügbaren Fahrräder in einem angemessenen Verhältnis zur Zahl der Stationen stehen muss. Aktuell stehen in Bornheim lediglich 15 Leihräder zur Verfügung. Ohne eine entsprechende Erweiterung könnte die Ausweitung der Stationen zu einer Verdünnung des Angebots führen, was die Attraktivität und Zuverlässigkeit des Bikesharing-Systems beeinträchtigen würde.

Mögliche Standorte für das RVK-e-Bike sind in der folgenden Tabelle dargestellt. Zum einen wurden die in der Maßnahme D.1 definierten Mobilstationen berücksichtigt. Zum anderen flossen Vorschläge aus den verschiedenen Beteiligungsformaten sowie Erkenntnisse aus der Bestandsanalyse mit ein. Grundsätzlich eignen sich Standorte in der Nähe von ÖPNV-Haltestellen, zentralen Plätzen, Wohngebieten, Einkaufsmöglichkeiten oder Freizeiteinrichtungen besonders für Leihräder. Wichtig ist,

dass die Stationen gut erreichbar, sicher zugänglich und in das bestehende Mobilitätsangebot eingebunden sind.

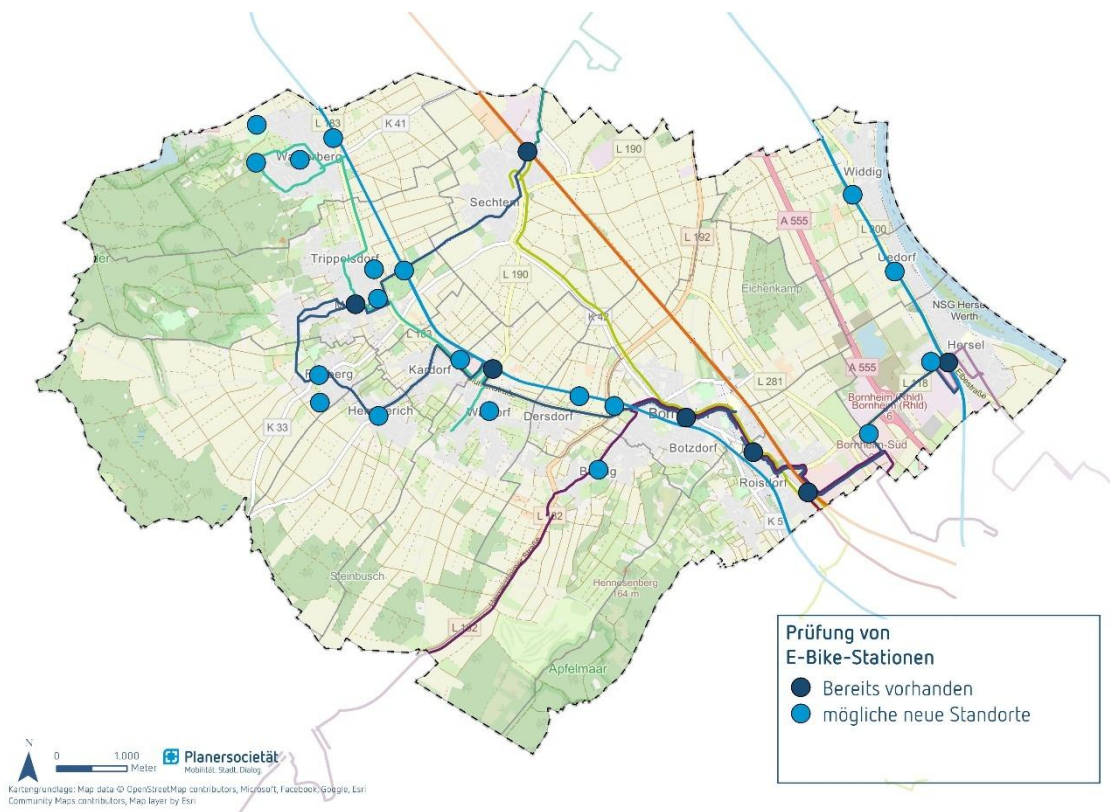
Für die einzelnen Standorte ist zudem zu prüfen, ob sich feste Stationen mit fest installierten Abstellanlagen oder virtuelle Stationen ohne bauliche Einrichtungen besser eignen. Die Entscheidung hängt dabei von den örtlichen Gegebenheiten, der Flächensituation und dem erwarteten Nutzungsaufkommen ab.

Die Umsetzungsreihenfolge für neue Standorte sollte sich an nachvollziehbaren Kriterien orientieren. Vorrangig berücksichtigt werden dabei die Fahrgastzahlen und Umstiegsfrequenzen an Haltestellen, um eine möglichst hohe Anfangsnachfrage und intermodale Verknüpfung zu gewährleisten. Zugleich wird angestrebt, alle Ortschaften zeitnah mit mindestens einer Station zu versorgen, um eine gleichmäßige Abdeckung im Gemeindegebiet zu erreichen. Innerhalb der einzelnen Ortschaften erfolgt die Priorisierung der Standorte dann ebenfalls anhand verkehrlicher Bedeutung, Erreichbarkeit und des zu erwartenden Nutzungspotenzials.

Tabelle 5: Aktuelle RVK-e-Bike Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025)

Standort	Anmerkung
Bike-Sharing – RVK-e-Bike	
Feste Stationen: • Haltestelle Bahnhof Roisdorf • Haltestelle Bahnhof Sechtem • Peter-Fryns-Platz • Haltestelle Bornheim Waldorf Virtuelle Stationen: • Dorfplatz Merten • Haltestelle Hersel • Bornheim Rathaus	
Mögliche weitere Stationen	
• Brenig – Haasbachstraße • Bornheim – Am Hellenkreuz • Haltestelle Bornheim Rathaus • Haltestelle Dersdorf • Haltestelle Uedorf • Haltestelle Widdig • Hemmerich – Alte Schule • Kardorf – Auf dem Knickert • Merten – Am Roten Boskoop • Merten – Hausarztzentrum – Bonn-Brühler-Straße • Roisdorf – Alexander-Bell-Straße • Roisdorf – Neubaugebiet Sebastianstraße • Rösberg – Markus-Schule • Rösberg – Neubaugebiet Rb 01 • Sechtem – Kirche (Straßburger Straße) • Sechtem – Krausplatz • Waldorf – Klaus-Mäs-Platz • Walberberg – Domäne Walberberg • Walberberg – Jugendakademie Walberberg • Walberberg – Parkplatz Edeka • Walberberg – Thomas-von-Quentel-Schule	<i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung weiterer RVK-e-Bike-Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden u.a. im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum Mobilitätskonzept eingebracht</i>

Abbildung 24: Verortung von möglichen Bikesharing-Stationen (Stand April 2025)



Quelle: Planersocietät

Carsharing

Ein (E-)Carsharing-Angebot kann ein wertvoller Bestandteil eines neuen Mobilitätsmixes sein. Carsharing-Angebote werden innerhalb der Verwaltung bereits aktiv vorangetrieben. Neben der Erweiterung des öffentlichen Angebots soll das Corporate Carsharing für die Mitarbeitenden der Stadtverwaltung weiter ausgebaut und perspektivisch an neuen Mobilitätsstationen mit integriert werden. Eine Möglichkeit wäre es Carsharing innerhalb der Verwaltung einführen, indem sie Dienstfahrzeuge durch öffentlich zugängliche Carsharing-Fahrzeuge ersetzt und dabei mit einem externen Anbieter kooperiert. Auch eine standortübergreifende Nutzung ist denkbar, etwa an Außenstellen oder gut erreichbaren Knotenpunkten, sofern die Fahrzeuge zuverlässig verfügbar und dienstlich sinnvoll eingebunden werden können. Ein Beispiel ist hier die Gemeinde Eitorf, die gemeinsam mit der BürgerEnergie Rhein Sieg eG Fahrzeuge beschafft hat, die tagsüber von der Verwaltung und außerhalb der Dienstzeiten von Bürger:innen genutzt werden können (s. Praxisbeispiel).

Praxisbeispiel: Kommunales Carsharing in Eitorf

Die Gemeinde Eitorf betreibt aktuell ein kommunales Carsharing-Pilotprojekt in Zusammenarbeit mit der BürgerEnergie Rhein-Sieg eG. Bei dem Projekt handelt es sich um ein Fahrzeug, welches sich Verwaltung und Bürger:innen teilen.

Während der Kernzeiten – montags bis donnerstags zwischen 7:30 Uhr und 16:30 Uhr, freitags bis 14:00 Uhr – steht das Fahrzeug den Rathausmitarbeiter:innen als Dienstwagen zur Verfügung. Zu den anderen Zeiten kann es von Bürger:innen genutzt werden. Der Wagen steht auf dem Parkplatz des Rathauses (s. Abbildung). Die Buchung erfolgt digital über eine Plattform, das Fahrzeug kann per Smartphone oder RFID-Karte geöffnet und geschlossen werden. Die Gemeinde fungiert hierbei als Ankermieter, wodurch die Nutzung des Fahrzeugs vertraglich mit der BürgerEnergie Rhein-Sieg geregelt ist. Das Projekt wird als Win-Win-Situation für die Gemeinde und das Klima betrachtet.

Trotz seiner geringeren Einwohnerzahl zeigt Eitorf mit diesem kommunalen Konzept einen möglichen Ansatz, der auch für Bornheim relevant sein könnte.

Abbildung 25: Kommunales Carsharing in Eitorf



Quelle: Rheinische-Anzeigenblätter.de: Pilotprojekt für kommunales Carsharing (2023)

Praxisbeispiel: Pilotprojekt „cAAruso“

Ein gelungenes Beispiel für ein solches Konzept ist das Pilotprojekt „cAAruso“. Das LEADER-geförderte Projekt erprobte nachbarschaftliches E-Carsharing im ländlichen Raum der Region Bocholter Aa, mit dem Ziel, private Zweitwagen zu ersetzen und Elektromobilität im Alltag zu verankern. Dort wurden in neun Wohnquartieren je nach Anzahl der Haushalte jeweils ein bis zwei E-Autos bereitgestellt, die von den Anwohnenden gemeinschaftlich genutzt wurden. Die Buchung erfolgt per App, Ladeinfrastruktur wurde vor Ort durch die Stadt Bocholt geschaffen. Das Projekt wurde durch LEADER-Fördermittel und kommunale Eigenmittel finanziert. Die Nutzenden zahlten eine monatliche Grundgebühr und nutzungsabhängige Kosten.

Das Projekt wurde von der Stadt Bocholt als überwiegend positiv bewertet und wird in einzelnen Quartieren nach dem offiziellen Projektende weitergeführt. Wichtige Erfolgsfaktoren waren unter anderem die persönliche Ansprache und Motivation der Anwohnenden, die Nähe der Fahrzeuge zur Haustür sowie kleine und überschaubare Nutzergruppen. Auch andere Kommunen in der Region haben nach Projektende ähnliche Modelle oder öffentliches Carsharing durch Anbieter wie SHARENOW eingeführt. Dieses nachbarschaftliche Konzept könnte auch für Bornheim ein Ansatz sein.

Abbildung 26: E-Carsharing-Station in Bocholt



Quelle: projaegt Lab GmbH: Nachbarschaftliches E-Carsharing (2024)

Vor allem in ländlich geprägten Gebieten kann eine Etablierung von Carsharing über kleinere Vereine oder Initiativen erfolgen. Eine Möglichkeit wäre es nachbarschaftliches E-Carsharing in Bornheim auszubauen. Ein Carsharing-Fahrzeug ist in Kooperation mit der BürgerEnergie Rhein-Sieg bereits vorhanden. Dazu soll zunächst in ausgewählten Quartieren das Interesse abgefragt werden. Auf dieser Basis kann ein Pilotprojekt mit kleinen Nutzergruppen von fünf bis zehn Haushalten an ein bis zwei Standorten, bevorzugt in Neubaugebieten (z.B. Neubaugebiet Rb01, He31) oder Quartieren mit Mobilitätsengpässen, starten.

Parallel dazu müssen Ladepunkte und reservierte Stellplätze gesichert werden. Nach einer einjährigen Erprobungsphase sollte das Projekt evaluiert werden. Bei positiver Resonanz und entsprechender Auslastung könnte das Angebot schrittweise auf weitere Quartiere im Stadtgebiet ausgeweitet werden.

Da die BürgerEnergie bereits zwei Carsharing-Fahrzeuge (öffentliches und nachbarschaftliches Fahrzeug) verwaltet, sollten Gespräche mit diesem Anbieter über eine Ausweitung des aktuellen Angebots geführt werden.

Mit Carsharing kann eine wichtige Brücke geschlagen werden. Es kann dabei helfen, Personen, die aktuell gelegentlich den Pkw benötigen, dazu zu motivieren, auf die teure Anschaffung eines eigenen Pkw zu verzichten oder den Zweitwagen im Haushalt abzuschaffen. Diese Personen nutzen

häufiger Verkehrsmittel des Umweltverbundes und erhalten mit dem Angebot von (E-)Carsharing eine passende Ergänzung.

Die möglichen Ausstattungen einer Carsharing-Station können je nach Anbieter variieren — eine Übersicht dazu bietet die folgende Tabelle.

Tabelle 6: Mögliche Ausstattungselemente einer Carsharing-Station

Grundausrüstung	Erweiterte Ausstattung
• Reservierte Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge (oft mit Bodenmarkierung und Beschilderung) • Zugangsbeschilderung (deutlich erkennbare Schilder mit Carsharing-Logo und ggf. Infos zum Anbieter) • Beleuchtung, falls der Standort in den Abend- oder Nachtstunden genutzt wird • Ggf. Schlüsselkasten/ Tresor in unmittelbarer Nähe der Fahrzeuge	Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge (AC-Ladesäule oder Wallbox, je nach Fahrzeugtyp) Informationstafel oder digitale Anzeige mit: • Anbieterinformationen • Buchungshinweisen • Telefonnummern für Störungen oder Support

Quelle: eigene Darstellung, nach Nehrke (2024), Loose/Nehrke (2022)

Bei der Einrichtung einer Carsharing-Station sind mehrere Aspekte zu berücksichtigen. Wichtig ist eine zentrale, gut erreichbare Lage, idealerweise in der Nähe von Mobilstationen oder ÖPNV-Haltestellen, Wohn- oder Geschäftsgebieten. Die Stellplätze müssen ausreichend groß, gut markiert und beleuchtet sein. Gegebenenfalls sind Ladesäulen für Elektrofahrzeuge bereitzustellen. Die digitale Infrastruktur, insbesondere Buchungs- und Zugangssysteme, sollte zuverlässig und benutzerfreundlich funktionieren.

Sicherheitsaspekte wie Beleuchtung, ein gepflegtes Umfeld und gegebenenfalls Videoüberwachung sind ebenfalls relevant. Zudem müssen klare Regelungen zu Haftung und Versicherung bestehen. In der nachfolgenden Tabelle werden mögliche Carsharing-Standorte vorgeschlagen, einige von ihnen befinden sich in privatem Eigentum. Die Realisierung von Carsharing-Stellplätzen auf privatem Grund ist häufig mit zusätzlichen Herausforderungen verbunden – beispielsweise hinsichtlich der Verfügbarkeit, der vertraglichen Absicherung und der langfristigen Nutzung. Im Vergleich zu Flächen im öffentlichen Verkehrsraum erfordert dies oftmals komplexere Abstimmungen und längere Umsetzungszeiträume.

Die Auswahl der vorgeschlagenen Standorte für die Carsharing-Standorte basiert auf zwei zentralen Quellen. Zum einen wurden die in der Maßnahme D.1 erarbeiteten und vorgeschlagenen Orte für Mobilstationen berücksichtigt. Zum anderen flossen die Ergebnisse aus den verschiedenen Beteiligungsformaten mit ein, in denen Anregungen und Wünsche von Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Akteuren gesammelt wurden. Auf diese Weise entstand eine Standortauswahl, die sowohl fachliche Planungen als auch die Perspektiven der Beteiligten miteinander verbindet. Die Priorisierung dieser Carsharing-Standorte kann sich an verschiedenen Kriterien orientieren, etwa der Nähe zu ÖPNV-Haltestellen und deren Fahrgastzahlen, der Integration an geplanten Mobilstationen sowie der Verfügbarkeit öffentlicher Flächen. Auch die Siedlungsdichte, die potenzielle Nachfrage im Umfeld sowie bestehende Mobilitätsangebote im Quartier spielen eine Rolle. Ziel ist es, Standorte mit hoher Sichtbarkeit und guter Erreichbarkeit zu wählen, um eine möglichst breite Nutzung zu ermöglichen.

Tabelle 7: Aktuelle Carsharing-Standorte sowie mögliche weitere Vorschläge (Stand April 2025)

Standort	Anmerkung
Car-Sharing	
- Bornheim – Hordorfer Weg (Nachbarschaftsauto) - Sechtem (Straßburger Straße) - Energiegenossenschaft Bürger-Energie Rhein-Sieg	
Mögliche weitere Stationen	
Integration an Mobilstationen - Bornheim Dersdorf - Bornheim Hersel - Bornheim Merten - Bornheim Rathaus - Bahnhof Roisdorf - Bahnhof Sechtem - Bornheim Uedorf - Bornheim Walberberg - Bornheim Waldorf - Bornheim Widdig - Brenig – Haasbachstraße - Bornheim – Secundastraße – Schwimmbad - Dersdorf – Am Hellenkreuz - Hemmerich – Alte Schule - Kardorf – Auf dem Knickert - Merten – Am Roten Boskoop - Merten – Hausarztzentrum – Bonn-Brühler-Straße - Roisdorf – Alexander-Bell-Straße - Roisdorf – Neubaugebiet Sebastianstraße - Rösberg – Markus-Schule - Rösberg – Weberstraße - Rösberg Neubaugebiet Rb 01/ Schwarzwaldstraße - Walberberg – Domäne Walberberg - Walberberg – Jugendakademie Walberberg - Walberberg – Parkplatz Edeka - Walberberg – Thomas-von-Quentel-Schule - Waldorf – Klaus-Mäs-Platz	<i>An den genannten Standorten ist die Einrichtung der Stationen zu prüfen; die Standortvorschläge wurden im Rahmen der unterschiedlichen Beteiligungsformate zum Mobilitätskonzept eingebracht</i>

Abbildung 28: Verortung von möglichen Carsharing-Stationen (Stand Juli 2025)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 29: Beispielhafte Carsharing Station in Karlsruhe



Quelle: Planersocietät

Abbildung 30: Beispielhafte Carsharing Station in Bremen



Quelle: Planersocietät

Mikromobilität

Ein weiteres Augenmerk liegt auf der potenziellen Integration von E-Rollern in das Bornheimer Mobilitätskonzept. Zunächst ist eine Grundsatzentscheidung zu treffen, ob und in welchem Umfang E-Roller als Teil des städtischen Mobilitätsangebots gewünscht sind. Grundsätzlich gibt es insbesondere in den flacheren Ortsteilen (z.B. in den Rheindörfern) und den ÖPNV-Knotenpunkten (z.B. Roisdorf, Sechtem) ideale Bedingungen für E-Roller. Kurze Distanzen, geringere Anstiege und kompakte Siedlungsstrukturen. Diese Ortschaften sind besonders geeignet für flexible Mikromobilität. Für den Einstieg in das System könnte daher eine geographische Begrenzung sinnvoll sein, bei der E-Roller zunächst nur innerhalb einzelner Ortschaften nutzbar sind. Nach einer erfolgreichen Einführungsphase wäre eine schrittweise Ausweitung der Nutzungszonen denkbar. Aufbauend darauf könnte die Zulassung ausgewählter Anbieter erfolgen, verbunden mit klaren Regelungen zur Nutzung, Abstellung und Kontrolle. Dafür ist es notwendig, zuvor potenzielle Betreiber gezielt durch geeignete Rahmenbedingungen und attraktive Standortangebote anzusprechen. Der stationslose Verleih sollte als Kernelement erhalten bleiben, um eine spontane und flexible Nutzung zu ermöglichen. Gleichzeitig gilt es, Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum zu vermeiden. Hierzu sollte die Stadt (Ausschluss-)Zonen definieren, in denen E-Roller weder gefahren noch abgestellt werden dürfen — etwa in zentralen Bereichen wie der Königstraße, in Parkanlagen oder auf Grünstreifen.

Darüber hinaus müssen die Anbieter verpflichtet werden, die barrierefreie Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen sicherzustellen und ein ungeordnetes Abstellen der Fahrzeuge zu verhindern. Dies kann über freizuhaltende Bereiche, das verpflichtende Hochladen eines Fotos vom korrekt abgestellten Fahrzeug oder weitere technische Maßnahmen erfolgen. Bei wiederholtem Fehlverhalten sollten Sanktionsmöglichkeiten gegenüber Anbietern und Nutzenden vorgesehen werden, etwa durch Strafzahlungen. Zudem müssen falsch abgestellte E-Roller — insbesondere in größeren Mengen

— zügig durch die Anbieter entfernt werden, um eine Beeinträchtigung des öffentlichen Raums zu vermeiden.

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderrichtlinien Vernetze Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland (ZV go.Rheinland)
- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (MUNV NRW)

Handlungsfeld E | Straßenraumgestaltung und Sicherheit

Neben den Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und das Ansehen einer Stadt, stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen Mobilität von Menschen und Gütern. Daher müssen sie den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten an den Straßenraum stellen, gerecht werden (siehe dazu auch Handlungsfeld C). Bislang stehen Straßenraum und Flächen in Bornheim vorrangig dem Pkw zur Verfügung. Hier gilt es, einen angemessenen Ausgleich zwischen den einzelnen Ansprüchen an den Straßenraum zu finden. Zukünftig geht es verstärkt darum, Straßenräume neu zu denken und die Flächen für alle Verkehrsträger gleichberechtigt anzubieten, um so mehr Flächengerechtigkeit für alle Verkehrsteilnehmer:innen und Nutzungen zu erreichen (bedarfsgerechte Flächenverteilung).

Durch die Gestaltung von Straßen wird den Nutzenden ein erster Eindruck von den jeweils vorherrschenden Regelungen (z.B. Geschwindigkeiten, Vorfahrtsregelungen) vermittelt. Dieser Ersteindruck wirkt sich bewusst oder unbewusst bereits auf die individuelle Geschwindigkeitswahl sowie die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden aus. Die Bestandsanalyse hat ein heterogenes Bild der Bornheimer Straßenraumgestaltung offenbart. Außerhalb der bebauten Bereiche überwiegt die funktionale, auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums deutlich. Innerhalb der bebauten Bereiche bestehen hingegen erste integrierte Ansätze, über die die weiteren Verkehrsarten und die Themen Verkehrssicherheit sowie Verkehrsberuhigung einbezogen werden. Dies gilt allerdings fast ausschließlich für Bereiche abseits der Hauptverkehrsstraßen. Auf den Hauptverkehrsstraßen selbst liegt der Fokus wiederum deutlich auf dem Kfz-Verkehr. Im Handlungsfeld E „Straßenraumgestaltung und Sicherheit“ sollen die formulierten Grundsätze des in Abstimmung befindenden Zielentwurfs sukzessive auf Straßenräume im gesamten Stadtgebiet übertragen und diese vermehrt verkehrsberuhigt gestaltet werden.

Aus gutachterlicher Sicht sind insbesondere zwei Arten von Straßenräumen von besonderer Relevanz: Zum einen solche mit vielfältigen, sich überlagernden Nutzungsansprüchen – wie städtische Ortsdurchfahrten und Einfallstraßen – und zum anderen Straßenräume mit hohem Verkehrsaufkommen, etwa die K 5 und die Königstraße im Innenstadtbereich. In beiden Fällen ist eine bedarfsgerechte und ausgewogene Flächenverteilung von zentraler Bedeutung. Für beide gilt wie für das gesamte Stadtgebiet, dass sich eine verkehrsberuhigende Gestaltung positiv auf die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit, die Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie eine bedarfsgerechte Flächenverteilung auswirkt und damit zentrale Ziele des Mobilitätskonzeptes verfolgt.

E.1 Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen

STATUS	Idee /Vorschlag	ZIELBEZUG	hoch
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt), Rhein-Sieg-Kreis, Straßen.NRW			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/ Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt			

Beschreibung

In den Wohngebieten und den Nebenstraßen Bornheims sind nahezu flächendeckend Tempo-30-Zonen, Tempo-30-Streckenabschnitte oder vereinzelt verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet (siehe dazu auch Handlungsfeld C). Um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten, kann in einigen Straßenabschnitten eine gestalterische Verkehrsberuhigung erforderlich sein, insbesondere in den städtischen Ortsdurchfahrten, die normalerweise mit Tempo 50 km/h befahren werden. Die bestehenden Geschwindigkeitsregelungen in den Wohngebieten sind positiv zu bewerten, während durch die bestehenden Vorgaben auf den städtischen Ortsdurchfahrten (insb. L 183 Achse Walberger Straße - Bonn-Brühler-Straße - Pappelstraße – Blumenstraße - Grünwaldstraße) mehr Lärm- und Luftschadstoffemissionen (vgl. Lärmaktionsplan) ausgestoßen werden, als es mit geringeren Geschwindigkeiten der Fall wäre. Ähnlich verhält es sich mit der Barrierewirkung der städtischen Ortsdurchfahrten und den daraus resultierenden Verkehrssicherheitsproblemen, die teilweise durch sehr schmale oder fehlende Seitenräume sowie nicht barrierefreie Querungsstellen entstehen. Beide Aspekte könnten durch geringere Geschwindigkeiten reduziert werden.

Der Handlungsspielraum zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit vor sensiblen Einrichtungen (Krankenhäuser, Schulen, Seniorenheimen, Einrichtungen für Menschen mit Behinderung u. a.) auf den Hauptverkehrsstraßen Bornheims welcher durch die StVO-Novelle 2024 (§45 Abs. 9 StVO) und der Reform des StVG gegeben ist, sollte ausgenutzt werden. Kommunen und Straßenverkehrsbehörden können eine Reduzierung auf Tempo 30 durch die StVO-Novelle nun bei Zustimmung des Straßenbaulastträgers leichter auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen anordnen, da der Nachweis einer qualifizierten Gefahrenlage entfällt. Dies gilt auch für Vorfahrtsstraßen im unmittelbaren Bereich von Fußgängerüberwegen, Spielplätzen, stark frequentierten Schulwegen und Einrichtungen für Menschen mit Behinderungen. Im Einzelfall sind Maßnahmen (z.B. Modale Filter, Beschilderung) zu treffen, um Schleichverkehre im Nebenstraßennetz zu vermeiden.

Ziel der Maßnahme ist es, zu einer Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit sowie des subjektiven Sicherheitsgefühls beizutragen und die Aufmerksamkeit für Umfeldnutzungen zu erhöhen.

Neben der Reduzierung der Geschwindigkeit können auch bauliche Verkehrsberuhigungselemente wie Versätze, Fahrbahnverengungen, Poller und alternierendes Parken eingesetzt werden, um die Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern (vgl. Klimaneutralitätskonzept „Klimaneutrales Bornheim 2045“). Das „Freiburger Modell“ dient als Vorbild für eine verkehrsberuhigte Gestaltung von Straßenräumen, die mit einfachen und kostengünstigen Maßnahmen umgesetzt werden kann. Die Anwendbarkeit des Freiburger Modells zur Verkehrsberuhigung kann in Bornheim geprüft werden. Dabei ist zu beachten, dass sowohl verkehrsrechtliche als auch wirtschaftliche Rahmenbedingungen berücksichtigt werden müssen, die eine Umsetzung erschweren oder behindern könnten.

Die städtischen Ortsdurchfahrten (K 42, L 183, L 118) bilden als Eingangsbereiche nach Bornheim das Tor zur Stadt und können sowohl gestalterisch als auch identitätsstiftend wirken, das heißt, dass diese nicht nur als Durchgangsraum für den Kfz-Verkehr, sondern auch zentrale Achsen des Stadtteillebens fungieren. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, können verschiedene bauliche und gestalterische Elemente einzeln oder in Kombination eingesetzt werden sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden. Zum Bereich der Gestaltung gehören beispielsweise Ortswappen, besondere Bepflanzungen, Hinweise auf lokale Besonderheiten oder Sehenswürdigkeiten. Als bauliche Optionen können Fahrbahnversätze, -einengungen, Mittelinseln und weitere Querungshilfen sowie Aufmerksamkeitsfelder (z.B. farbliche Markierungen, Materialwechsel) und der Aufbau von elektronischen Anzeigetafeln mit der gefahrenen Geschwindigkeit dienen. Gutachterliche Empfehlung ist es, eine wiederkehrende Zusammensetzung der verschiedenen genannten Elemente zu konzipieren und diese stadtweit im Bereich der Ortsein- und -ausfahrten einzuführen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit möglichst auf 30 km/h zu reduzieren. Dabei ist die jeweilige Vor-Ort-Situation zu berücksichtigen. Grundlegend sollte dennoch sein, eine bauliche Veränderung zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs anzudenken (mindestens an neuralgischen Stellen, bzw. an Stellen mit hohen Fußverkehrs- und/oder Radverkehrsstärken, bzw. sensiblen Einrichtungen), bei der immer auf eine Verbesserung der Querungssituation für die weiteren Verkehrsarten hingewirkt wird. Auch eine auf der Fahrbahn aufgetragene Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts begünstigen. Auch eine ansprechende Gestaltung oder ein Belagswechsel können in Betracht gezogen werden. Mithilfe dieser Maßnahmen können Geschwindigkeiten angeglichen und Unfallrisiken sowie Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden.

Tabelle 8: Mögliche Einzelmaßnahmen der Verkehrsberuhigung

Einzelmaßnahme	Beispielfoto	Kosten- spanne	Möglicher Einsatz in Bornheim
(Teil-)Aufpflasterung		5.000 € bis 30.000 €	• Wendelinusstraße • Gebrüder-Kall-Straße • Berner Straße/ Jakobstraße • Bonner Straße
Gehwegnasen bzw. vorgezogene Seitenräume		5.000 € bis 10.000 €	• Krausplatz • Brüsseler Str. • Bonner Straße • Proffgasse • Bonn-Brühler-Str. • Kölner Landstraße
Verschwenkungsinseln bzw. Fahrbahneinengung		5.000 € bis 10.000 €	• Kaiserstraße • Breslauer Straße • Adenauerallee/ Bonner Straße • Bonner Straße • Königstraße
Fahrbahnmarkierung		ca. 500 €	• Bahnhofstraße • Königstraße Tempo 30 (zw. Apostelpfad/ Burgstr.)
Modaler Filter		5.000 € (Poller und Beschilderung) bis 500.000 € (baulicher Filter, versenk- bare Poller)	• Königstraße

Fotos: Planersocietät

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- **Konzeption und Planung**
 - Konzeption einer wiederkehrenden Zusammensetzung verschiedener baulicher und gestalterischer Elemente zur Verkehrsberuhigung an Hauptverkehrsstraßen, an Ortsein- und -ausfahrten und in Wohngebieten
 - Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der jeweiligen Verkehrsräume, u. a. an Ortsdurchfahrten (aufgrund der gesteigerten Anfälligkeit für Geschwindigkeitsübertretungen auf der geringen Entfernung zwischen Ortsein- und -ausfahrt – Handlungserfordernisse zur Verkehrsberuhigung)
- **Prüfung und Abstimmung**
 - Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit der konzeptionierten Verkehrsberuhigung in Wohngebieten und an Hauptverkehrsstraßen, z. B. an Ortsein- und -ausfahrten (u. a. Betrachtung und Abwägung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen im Rahmen von Verkehrsschauen)
 - Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger (u. a. Straßen.NRW)
- **Umsetzung**
 - Sukzessive Umsetzung der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung
- **Kommunikation**
 - Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung umgesetzter Verkehrsberuhigungen und Geschwindigkeitsreduzierungen

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
- Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (MUNV NRW)
- Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)
- Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (FöRi-Nah)
- Förderrichtlinie nachhaltige städtische Mobilität (FöRi nachhaltige städtische Mobilität)

E.2 Schulwegsicherheit



STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	Durchschnittlich
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Schulamt, Öffentlichkeitsarbeit/Pressestelle), Schulen, Kindertagesstätten, Elternbeiräte, Schüler:innenvertretung, Polizei, ADFC, VCD, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Anlieger			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Stadt Bornheim, MoVA, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt			

Beschreibung

Die Schulwege haben eine zentrale Bedeutung für die Mobilität von Kindern und Jugendlichen. Sichere und gut erreichbare Schulen fördern die eigenständige Mobilität. Gleichzeitig sind Schulkinder besonders gefährdete Verkehrsteilnehmende. Zentral dabei ist die Förderung einer selbstständigen Anreise der Schulkinder und die Verringerung von Problemen durch Hol- und Bringverkehre. Dabei stehen auch Lehrkräfte und das Erziehungspersonal im Fokus, wenngleich deren Wegeanteil im Vergleich zu Schulkindern (bzw. deren Eltern) deutlich geringer ausfällt. Dennoch haben Lehrkräfte und Erziehungspersonal in diesen Zusammenhängen eine bedeutende Vorbildfunktion.

Im Rahmen der Bearbeitung dieses Mobilitätskonzepts wurde eine separate Kinder- und Jugendbeteiligung an insgesamt vier Schulen (Thomas-von-Quentel Grundschule, Grundschule Rösberg / Markus-Schule, Alexander-von-Humboldt-Gymnasium, Martinus-Schule Merten) durchgeführt bei der Rückmeldungen aus Sicht der Schulkinder, Lehrpersonal und der Eltern erfolgten.

Folgende Handlungserfordernisse sind zur Stärkung der Schulwegsicherheit entscheidend und sollten durch die Stadtverwaltung Bornheim berücksichtigt werden:

- Einrichtung einer erforderlichen, sicheren Fußwegeinfrastruktur im Schulumfeld (u. a. Vorhandensein von barrierefreien Gehwegen mit einer Gehwegbreite von 2,50 m, sichere Quermöglichkeiten durch u. a. FGÜs, LSA sowie ausreichende Beleuchtung)
- Geschwindigkeitsreduzierung und Verkehrsberuhigung im Schulumfeld: Verkehrsberuhigte Bereiche, Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30, Geschwindigkeitskontrollen durch die Polizei, Geschwindigkeitsdisplays, Bodenschwellen
- Maßnahmen zur Bewältigung des Elterntaxi-Problems: Einrichtung von Elternhaltestellen

im Umkreis von 250 Metern, Kommunikation und Sensibilisierung der Eltern sowie Durchführung temporärer Straßensperrungen an der Schule im Rahmen des Projekts Schulstraße

- **Teilnahme und selbstständige Durchführung von Aktionen:** An einigen Schulen (z.B. Johann-Wallraf-Schule, Ernst-Jandl-Schule) finden Radfahrtrainings statt. Ein regelmäßiges Fußgängertraining für die erste Klasse und Fahrradtrainings gibt es in der Nikolaus-Grundschule. Mehrere Schulen wie die Wendelinus-Grundschule, das Alexander-von-Humboldt-Gymnasium, die Nikolaus-Schule und die Europaschule Bornheim nehmen am bundesweiten Wettbewerb STADTRADELN teil. Letztere wurde im Jahr 2023 Sieger im Landeswettbewerb Schulradeln.
- Für nicht alle Schulen in Bornheim existieren bisher **Schulwegpläne**. Bisher wurden für zwei Grundschulen seitens der Straßenverkehrsbehörde Schulwegpläne erstellt. Diese Pläne sind ein wichtiger Bestandteil des schulischen Mobilitätsmanagements, da sie Gefahrenstellen, unübersichtliche Kreuzungen und schmale Gehwege identifizieren sowie sichere Querungstellen und günstige Wege vom Wohnort der Kinder zur Schule aufzeigen.
- **Die Mitgliedschaft der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlichen Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (AGFS)**, womit gewisse Vorteile (z.B. Fortbildungsmöglichkeiten) aber auch Pflichten (z.B. engagierte Förderung der Nahmobilität) einhergehen. Zudem engagiert sich die AGFS für die sichere und eigenständige Nutzung von Schulwegen durch Kinder – etwa durch Aktionen, die ihnen ein sicheres Verhalten im Straßenverkehr vermitteln. Die Stadt Bornheim ist bisher kein AGFS-Mitglied, aber Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW, über das insbesondere im Bereich Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas zahlreiche Aktions-, Weiterbildungs- sowie Unterstützungsangebote bestehen.

Um den Aufbau eines strukturierten und koordinierten Mobilitätsmanagements in Schulen und Kitas voranzutreiben, werden einerseits strategische und andererseits praxisorientierte Ansätze empfohlen. Strategisch soll zunächst die Zuständigkeit für das Thema Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas innerhalb der Stadtverwaltung geklärt und mit entsprechenden personellen und finanziellen Kapazitäten hinterlegt werden. Des Weiteren sollen relevante Akteure (Stadtverwaltung, Schulen, Elternbeiräte, Schüler:innenvertretungen etc.) angesprochen, zusammengebracht und regelmäßig für das Thema sensibilisiert werden. Praxisorientierte Ansätze sind individueller, dienen gezielt den Themen Sicherheit, nahmobile Erreichbarkeit und der Attraktivität der entsprechenden Wegeverbindungen und können an den jeweiligen Schulen und in deren Umfeld umgesetzt werden. Die jeweiligen Bausteine sind nachfolgend ersichtlich:

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- 
- **1. Organisation & Grundlagen schaffen**
 - Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadtverwaltung unter Generierung personeller und finanzieller Kapazitäten
 - Initiierung eines Netzwerks für Mobilitätsmanagement in Schulen und Kitas durch die Stadt Bornheim
 - Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kitas für die Mitarbeit am Thema Mobilitätsmanagement

- **2. Analyse & Planung**
 - Erhebung relevanter Daten und Analyse der aktuellen Schulwege und Gefahrenstellen sowie Verkehrsaufkommen vor Schulen (z. B. durch Schulwegbegehungen, Thematisierung eines sicheren Schulumfeldes bei Fußverkehrs-Checks)
 - Erstellung eines Schulmobilitätskonzeptes für jede Schule
(inkl. Schulwegnetz, sichere Schulwege, fußgänger- und fahrradfreundliche Infrastruktur)
 - Erstellung (digitaler) Schulwegpläne und aktive Hilfestellung zur Erarbeitung von Kita- und Schulwegplänen
- **3. Information & Beteiligung**
 - Organisation & Durchführung einer einführenden Informationsveranstaltung
(für Schulen, Kitas, Eltern, Schüler:innen, Lehrkräfte etc.)
 - Einführung regelmäßiger Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information
 - Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- & Bringverkehr
(z. B. durch Flyer, Elternabende, Kooperation mit Polizei, ADFC, Zukunftsnetz Mobilität NRW, VCD etc.)
- **4. Maßnahmen zur Umsetzung vor Ort (Maßnahmenbaukasten)**
 - Maßnahmen zur Verkehrssicherheitsarbeit**
 - Kontinuierliche Unfallanalysen zur Ermittlung von Defiziten in der Straßeninfrastruktur
 - Verkehrsplanung: Infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit (Bau u. Instandhaltung sicherer Geh- und Radwege, Einrichtung von sicheren u. barrierefreien Querungsstellen, sichere Ein- und Ausstiegsbereiche für Schulkinder an ÖPNV-Haltestellen etc.)
 - Verkehrsüberwachung des fließenden und ruhenden Verkehrs im Schulumfeld (durch Polizei und Ordnungsamt)
 - Straßenverkehrsrechtliche Anordnung (z. B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, eingeschränkte oder absolute Halteverbote, Parkraumbewirtschaftung, Verringerung des Parkraumbangebots im Schulumfeld) und deren regelmäßige Überwachung
 - Sicherheitsaudits von Schulwegen im Bestand und in der Planung durchführen (siehe Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) der FGSV von 2019)
 - Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit und der Aufenthaltsqualität an Schulen**
 - „Bespielbare Stadt“ attraktiv gestaltete Schulwege mit bewegungsanimierenden Spielelementen (Hüpfen, Springen, Klettern, Balancieren)
 - Aufdecken und Vermeiden von Angst- und Gefahrenräumen auf den Schulwegen (schlecht einsehbare, beleuchtete Stellen in der Stadt, Vermüllung, Orte von Kriminalität)
 - quantitative und qualitative Verbesserung von Abstellmöglichkeiten möglichst mit Überdachung und Beleuchtung (für Fahrräder, Tretroller)
 - Einführung von Reparaturmöglichkeiten (z. B. Radkeller mit Werkstatt)
 - Maßnahmen zur Verringerung der Eltern Hol- und Bringverkehre**

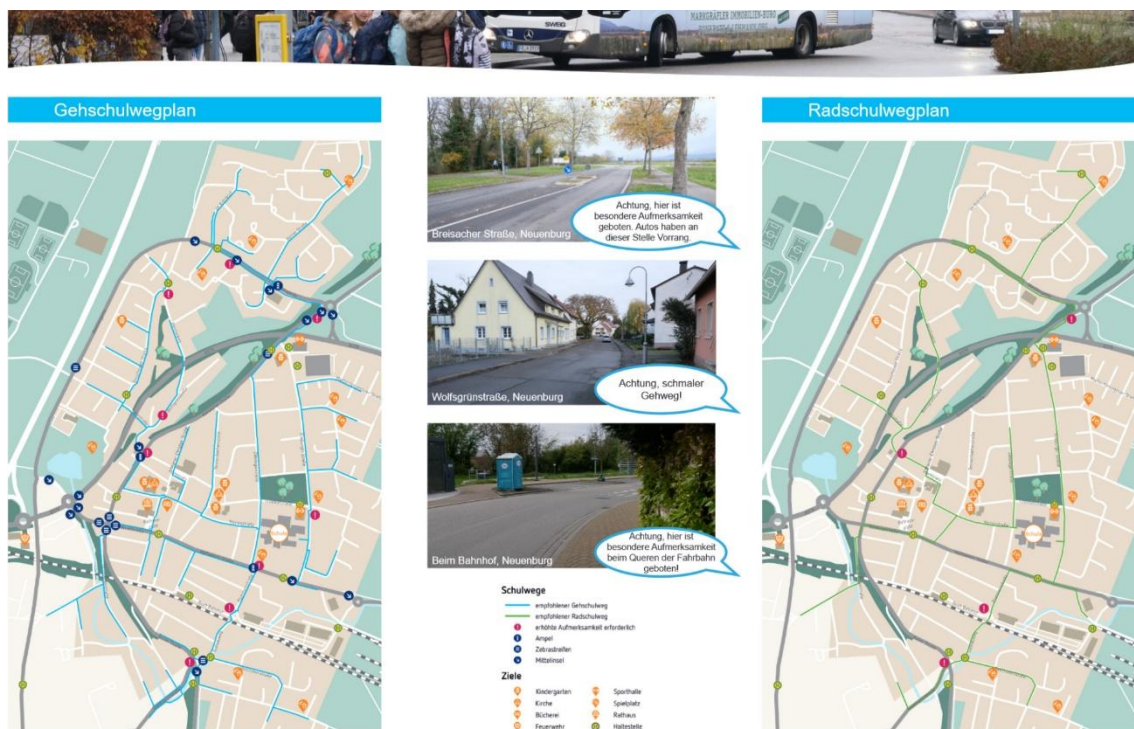
- Sensibilisierung der Eltern auf Elternabenden, über Kampagnen, einer zentralen Internetpräsenz und aktiven Social-Media-Kanälen, Aktionen an Schulen, in den Eltern mit einbezogen werden
 - Bewirtschaftung und Verringerung von Parkmöglichkeiten auf schul- bzw. kitaeigenem Gelände
 - Einrichtung von und Information zu Elternhaltestellen im Schulumfeld (*ggf. in Verbindung mit Schulstraßen*)
 - Zeitlich angepasstes Parkraummanagement im Umfeld von Schulen und Kitas
- **5. Pädagogische & motivierende Maßnahmen (Verkehrserziehung)**
 - Unterstützung von Schulen und Kitas bei der Durchführung von mobilitätsbildenden oder ähnlichen Maßnahmen
 - Durchführung von Aktionstagen & Wettbewerben zu Mobilitätsthemen (*z. B. „Zu Fuß zur Schule“, „Verkehrszähmer“, Emissionswettbewerbe etc.*)
 - Aktive Mobilität der Schulkinder fördern durch die Organisation von Walking-Bussen und Kommunikation/Herausgabe der Schulwegpläne (*z. B. bei Einschulung*)
 - **6. Externe Unterstützung**
 - Förderung von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kitas *z. B. durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW, VCD, weiteren externe Dienstleistern & Planungsbüros*

Abbildung 31: Hol- und Bringzone (Best-Practice: Reken links) und zeitlich begrenzte Sperrung einer Straße zu Hol- und Bringzeiten (Best-Practice: Lindenbornstraße, Köln, rechts)



Quelle: Planersocietät

Abbildung 32: Schulwegpläne (Best-Practice: Neuenburg am Rhein)



Quelle: Planersocietät

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)

Handlungsfeld F | Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement soll eine klimafreundliche und (kosten)effiziente Mobilität in der Stadt fördern und implementieren. Dies umfasst die Steuerung des alltäglichen Mobilitätsverhaltens der Bewohnenden durch zielgruppenspezifische Ansprache und öffentlichkeitswirksame Maßnahmen wie Mobilitätsaktionen, -tage und Wettbewerbe. Dabei konzentriert sich das Mobilitätsmanagement darauf, auch außerhalb baulicher Maßnahmen die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige, soziale und verträgliche Mobilität zu schaffen und zu verbessern. Die Stadt Bornheim übernimmt hierbei eine initiiierende, koordinierende und beratende Rolle.

Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterteilen, wobei in jedem Bereich individuelle Herangehensweisen und Maßnahmen zur Verfügung stehen. Diese Maßnahmen fallen in den Bereich der Öffentlichkeitsarbeit und dienen der Ausbildung einer nachhaltigen Mobilitätskultur. Sie müssen nicht nur initiiert und koordiniert, sondern auch durch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune unterstützt werden. Daher ist die Einbindung von Akteur:innen und Multiplikator:innen besonders wichtig.

Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe mit vielen Berührungspunkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern, weshalb ein strukturierter Ansatz notwendig ist. Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen zielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen darauf ab, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient und umweltverträglich zu gestalten. Zudem sollen sie die Maßnahmen der weiteren Handlungsfelder ergänzen und miteinander verknüpfen. Aufgrund des geringen Planungsaufwands können diese Maßnahmen meist kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und mit geringem finanziellem Aufwand hohe Wirksamkeit entfalten. Ziel sollte es daher sein, die in der Bestandsanalyse aufgezeigten Stärken der Öffentlichkeitsarbeit weiter auszubauen und die noch vorhandenen Schwächen im Bereich des Mobilitätsmanagements als Potenziale zu nutzen.

F.1 Betriebliches Mobilitätsmanagement



STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	gering
RÄUMLICHER BEZUG	gesamtsädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung, Öffentlichkeitsarbeit), Polizei, ADFC, VCD, Unternehmen in Bornheim, IHK, HWK, Zukunftsnetz Mobilität NRW			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Planersocietät, Auszug Arbeitsplanung Tiefbauamt, Klimaneutralitätskonzept, Stadt Bornheim			

Beschreibung

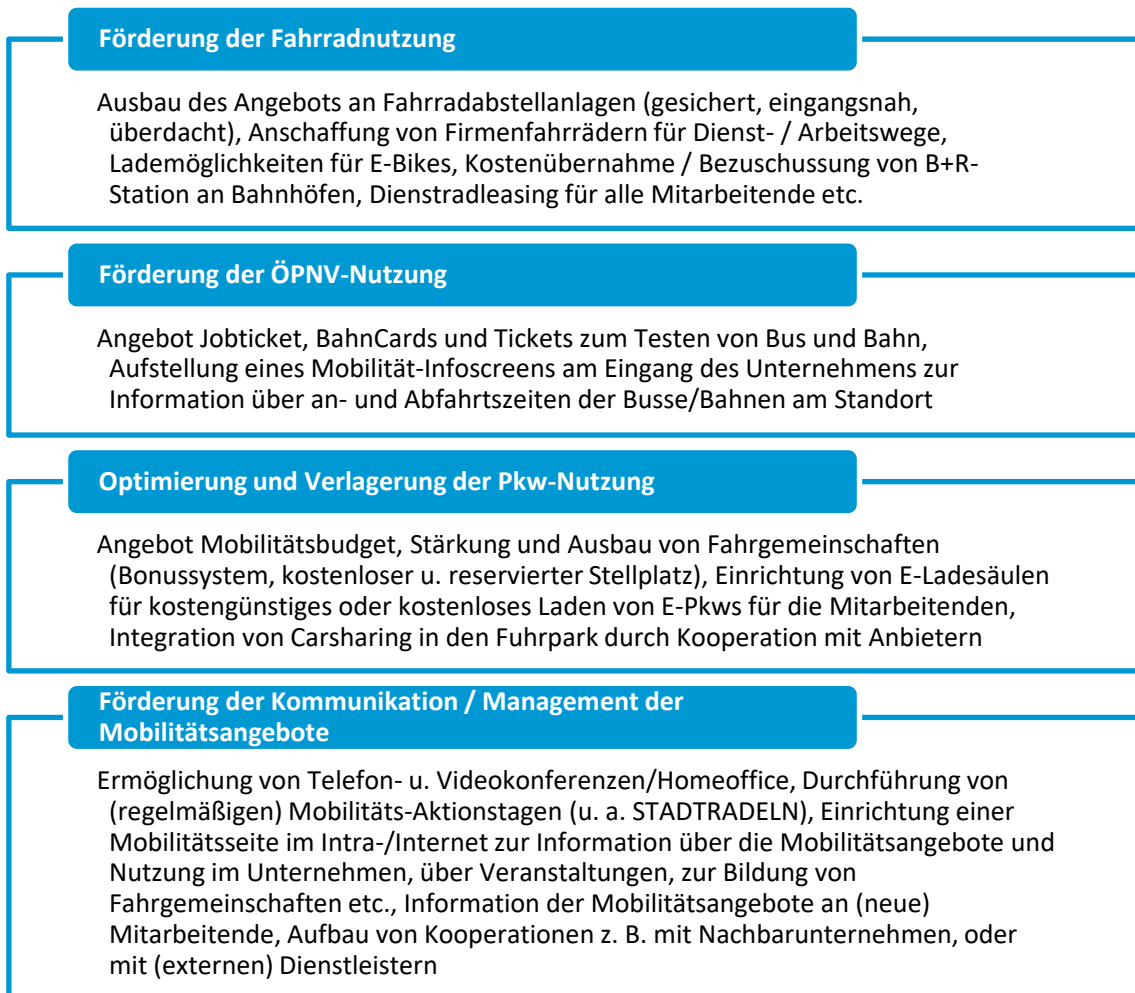
Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt an der alltäglichen Mobilität von Betrieben, Unternehmen und Gewerben an und hat zum Ziel, durch entsprechende Steuerung zu einer effizienten, verträglichen und umweltfreundlichen Mobilität beizutragen. Dazu ist es erforderlich, eine möglichst große Anzahl an Betrieben, Unternehmen und Gewerben als Kooperationspartner zu gewinnen. Als potenzielle Handlungsbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten / -reisen, der jeweilige Fuhrpark und dessen Management, Mitfahrmöglichkeiten sowie das Parkraummanagement am jeweiligen Betriebsstandort angesehen werden. Die Stadt Bornheim muss in diesem Zusammenhang einerseits als initiiierende und koordinierende Stelle auftreten. Andererseits sollte die Stadt durch eigene Anstrengungen im Mobilitätsmanagementbereich eine Vorbildfunktion übernehmen. Ziel dieser Maßnahme ist es, die Mobilitätsoptionen der Mitarbeitenden in den Unternehmen und Betrieben unter Einbezug der jeweiligen Bedürfnisse zu verbessern. Zudem soll die Effizienz bei Betreiber- und Finanzierungsmodellen für betriebliche Fahrzeugflotten gesteigert werden.

Ansätze für die Verwaltung

Um ein Informations- und Unterstützungsangebot im betrieblichen Mobilitätsmanagement aufzubauen, sollte innerhalb der Verwaltung, bzw. Wirtschaftsförderung eine klare Zuständigkeit definiert und idealerweise eine Mobilitätsmanagerin oder ein Mobilitätsmanager ausgebildet werden – beispielsweise über das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Diese Ansprechperson kann Unternehmen, Betriebe und Gewerbetreibende bei mobilitätsbezogenen Fragen kompetent unterstützen. Es empfiehlt sich, aktiv auf mittlere und große Unternehmen zuzugehen, beispielsweise auch auf solche in Gewerbegebieten der Stadt (Gewerbegebiet Bornheim-Süd, Gewerbepark Bornheim-Hersel), um Kooperationen zwischen benachbarten Unternehmen in Bornheim aufzubauen und möglicherweise

leichter Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen. In der nachfolgenden Abbildung ist ein Maßnahmenbaukasten für betriebliches Mobilitätsmanagement dargestellt. Die Maßnahmen können sowohl innerhalb der Verwaltung umgesetzt werden, als auch als Informationsbasis für externe Betriebe genutzt werden.

Abbildung 33: Maßnahmenbaukasten Betriebliches Mobilitätsmanagement



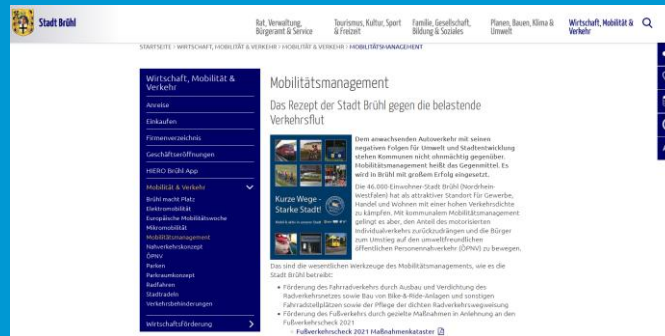
Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung in der Stadtverwaltung Bornheims:

- 
- **Grundlagen schaffen**
 - Klärung der Zuständigkeit innerhalb der Stadtverwaltung (inkl. Generierung personeller und finanzieller Kapazitäten)
 - Erhebung relevanter Daten (z. B. Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung der Mitarbeitenden, Fuhrparkdaten usw.)
 - **Konzepte entwickeln**
 - Leitlinien für betriebliche Mobilitätsberatung (inkl. Analyse, Zielsetzung, Maßnahmen, Evaluation)
 - Entwicklung eigener und standortbezogener Konzepte (z. B. für Gewerbegebiete, Stadtverwaltung)
 - **Informationen aufbereiten und Betrieben bereitstellen (vgl. Maßnahmenbaukasten)**
 - Erarbeitung eines praxisorientierten Maßnahmenbaukastens für Unternehmen und Betriebe zur Etablierung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement (z. B. in Form einer Broschüre mit kompakten Maßnahmensteckbriefen zu Informationen über die erforderlichen Umsetzungsschritte, Kosten und relevanten Akteur:innen z. B. in den Handlungsfeldern Pkw-Optimierung, Fahrradförderung, ÖPNV-Nutzung, Kommunikation & Management der Mobilitätsangebote)
 - **Netzwerke & Weiterbildung stärken**
 - Ausbau von Kooperationen (z. B. WFG, IHK, Zukunftsnetz Mobilität NRW)
 - Teilnahme an Fortbildungen und Erfahrungsaustausch

Praxisbeispiel: Mobilitätsmanagement in der Stadt Brühl

Ein anschauliches Beispiel für die erfolgreiche Umsetzung kommunalen Mobilitätsmanagements bietet die Stadt Brühl mit rund 46.000 Einwohnerinnen. Auf ihrer Website stellt sie umfassende Informationen zum Thema bereit und hat eigens einen Mobilitätsmanager:in benannt. Dort werden konkrete Maßnahmen vorgestellt, die bereits umgesetzt werden – etwa die Beratung von Unternehmen zur Einführung eines Jobtickets oder das betriebliche Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung, das unter anderem Dienstfahrräder sowie Jobtickets in Kombination mit Parkraumbewirtschaftung umfasst.

Abbildung 33: Internetauftritt der Stadt Brühl zum Mobilitätsmanagement



Quelle: bruehl.de

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung in Unternehmen Bornheims z.B.:

- **Analyse & Organisation**
 - Benennung eines Mobilitätsteams / einer verantwortlichen Person
 - Erhebung relevanter Daten (Mitarbeiterbefragung, Dienstreisen, Fuhrpark)
 - Standortanalyse (Erreichbarkeit, Parkraum, ÖPNV-/Radinfrastruktur)
- **Potenziale & Zieldefinition**
 - Ermittlung von Einsparpotenzialen (Kosten, CO₂)
 - Festlegung konkreter Ziele (z. B. Umstieg auf Rad/ÖPNV, Fuhrparkreduzierung)
- **Maßnahmenentwicklung & Umsetzung**
 - Entwicklung passender Maßnahmen (siehe Maßnahmenbaukasten)
 - Zeit-, Finanz- und Personalplanung
 - Abstimmung mit Geschäftsleitung, Betriebsrat, Belegschaft
- **Unterstützung & Vernetzung**
 - Kooperation mit internen und externen Partnern (z. B. IHK, WFG Bornheim, Zukunftsnetz Mobilität NRW) und Einbindung interner Akteur:innen
 - Nutzung von Fördermöglichkeiten

- **Evaluation & Optimierung**
 - Regelmäßige Befragungen, CO₂- / Kosten-Analysen
 - Bewertung der Zielerreichung, ggf. Anpassung der Maßnahmen
- **Verstetigung & Integration**
 - Langfristige Verankerung im Unternehmen (z. B. CSR, ISO) und Sicherstellung dauerhafter Ressourcen (Budget, Personal)
 - Kontinuierliche Weiterentwicklung der Maßnahmen

Abbildung 35: Infografik für Unternehmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement



Quelle: eigene Darstellung, nach ivm GmbH (o.J.)

Quelle: nach ivm GmbH

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030
- Wettbewerb „Klimaaktive Kommune 2025“ (BMWK)
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)
- Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMDV)
- (FöRi-MM) Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Klimaanpassung.Unternehmen.NRW (EFRE-Förderung)
- Förderrichtlinie für die Bundesförderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft (BMWK)

F.2 Kommunikationsstrategie

STATUS	Idee/Vorschlag	ZIELBEZUG	gering
RÄUMLICHER BEZUG	Gesamtstädtisch	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	
ZEITHORIZONT		lebenswerte und vernetzte Stadt	
AUFWAND/KOMPLEXITÄT		sichere & vielfältige Mobilität für alle	
ERWARTBARE KOSTEN		Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern & stärken	
PRIORISIERUNG		neue Mobilitätskultur schaffen	
AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEIT			
Stadtverwaltung (Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Wirtschaftsförderung, Öffentlichkeitsarbeit), Polizei, ADFC, VCD, Unternehmen in Bornheim, IHK, HWK, Zukunftsnetz Mobilität NRW			
HERKUNFT DER MAßNAHME			
Bestandsanalyse/Handlungsempfehlung Gutachter, Klimaneutralitätskonzept, Stadt Bornheim			

Beschreibung

Mobilität ist ein konfliktreiches Themenfeld. Erfolge bei der Umsetzung der Mobilitätswende gelingen vor allem auch durch transparente und umfassende Kommunikationsarbeit. Information und Öffentlichkeitsarbeit können dazu beitragen, das Verhalten der Bürger im Hinblick auf ihre Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Eine Kommunikationskampagne zur Mobilität in Bornheim sollte von kommunaler Seite koordiniert und strukturiert angegangen werden. Dafür sind finanzielle Mittel (z.B. für Informationsmaterialien oder Werbekampagnen) sowie personelle Ressourcen bereitzustellen (vgl. Maßnahme E.1). Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung und einer verantwortlichen Stelle (kommunale Mobilitätsplanung).

Die Erstellung des Bornheimer Mobilitätskonzepts wurde durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben Verwaltung, Politik und Schlüsselakteuren wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies soll während des Umsetzungsprozesses beibehalten und weiter optimiert werden, um Transparenz zu gewährleisten und die Ergebnisse sichtbar und erlebbar zu machen. Grundlage dafür ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Der Umsetzungserfolg hängt stark von der Akzeptanz und Nutzung durch die betroffene Bevölkerung und lokalen Akteure ab. Um von Anfang an einen erfolgversprechenden Ansatz zu verfolgen, bedarf es einer kontinuierlichen Kommunikation und anlassbezogenen Beteiligung der betroffenen Bürger:innen.

Praxisbeispiel: Kommunikationskampagne zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität in Brühl

Ein gelungenes Beispiel für eine wirkungsvolle Kommunikationsstrategie im Bereich der Mobilitätswende liefert die Stadt Brühl.

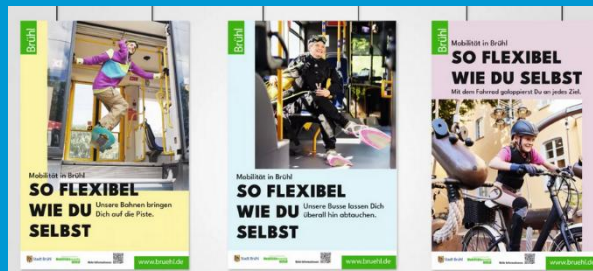
Mit öffentlich platzierten Plakaten möchte die Stadt Brühl das Thema klimafreundliche Mobilität stärker ins öffentliche Bewusstsein rücken.

Dafür wurde ein Kommunikationsbüro beauftragt, das verschiedene Kampagnenmotive und prägnante Headlines entwickelt hat.

Die zentrale Botschaft lautet: „*Mobilität in Brühl – so flexibel wie du selbst.*“

Abbildung 36: Kommunikationskampagne „Mobilität in Brühl – so flexibel wie du selbst“

Mit der Verkehrssicherheitskampagne „*Liebe braucht Abstand*“ – unterstützt durch Plakate, Banner sowie einen Informationsstand mit Glücksrad und Give-aways – wurde gezielt auf das häufig kritische Abstandsverhalten zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmenden aufmerksam gemacht.



Quelle: tippingpoints GmbH (o.J.)

Im Rahmen des Verkehrsversuchs „Brühl macht Platz“ wurde vom 25. August bis 23. September 2023 die Kölnstraße und das Belvedere in Brühl temporär umgestaltet – vom reinen Verkehrsraum hin zu einem erlebbaren Aufenthaltsort.

Neben der baulichen Maßnahme spielte die begleitende Kommunikation sowie die aktive Einbindung verschiedener Akteur:innen eine zentrale Rolle. Gewerbetreibende, Anwohnende und Besucher:innen wurden durch vielfältige Veranstaltungen und Aktionen bereits im Vorfeld und während des Projekts in die Planungen einbezogen.

Begleitet wurde der Aktionszeitraum durch eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit über analoge und digitale Kanäle – darunter ein Filmprojekt, Flyer, Postkarten, Plakate, Pressemitteilungen, Social-Media-Beiträge und eine Projektwebseite. Die Ergebnisse wurden abschließend in einem Bericht dokumentiert und ausgewertet.

Arbeitsbausteine bzw. -schritte zur Umsetzung:

- **Strategische Positionierung & Bewusstseinsbildung**
 - Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Gemeindegremien zur Mobilitätswende in Bornheim
 - Handlungserfordernis auf Informationsveranstaltungen verdeutlichen, um Problembewusstsein zu schaffen und Verantwortungsgefühl zu fördern
- **Information & Transparenz**
 - Regelmäßige Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Mobilitätskonzeptes und über geplante Projekte und Maßnahmen durch Presseberichte auf der kommunalen Webseite, soziale Medien sowie über Flyer/Broschüren

- Bestehende Angebote sichtbar machen und bewerben (interessierten Menschen einen niederschweligen Zugang zu Bildungsangeboten, Fördermöglichkeiten oder Umweltbewegungen bieten)
- **Bekanntmachung & Sichtbarkeit neuer Angebote**
 - Bekanntmachung neuer / innovativer Mobilitätsangebote durch die sichtbare Platzierung dieser im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung (Flyer, Broschüren, Social-Media)
 - Aufzeigen der Praxistauglichkeit der Mobilitätsangebote (z. B. durch kostenlose bzw. preisreduzierte Testangebote)
- **Beteiligung & Aktivierung**
 - Durchführen von Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen zur Förderung klimafreundlicher Mobilität (z. B. Schulungen, Informationsveranstaltungen, Bereitstellung von Ressourcen und Materialien sowie die Förderung von alternativen Mobilitätsformen wie Fahrradnutzung, ÖPNV, Fahrgemeinschaften, Elektromobilität)
 - Aktionswochen zum Thema Klima- / Umweltschutz: z. B. Teilnahme an der Europäischen Mobilitätswoche, Cargobike Roadshow mit der Möglichkeit, verschiedene Lastenräder auszuprobieren
 - Initiierung und Fortführung von stadtweiten Wettbewerben im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z. B. Fortführung der Teilnahme am STADTRADELN, Auslobung interessanter Gewinne in Zusammenarbeit mit Sponsoren)

FÖRDERMÖGLICHKEITEN

- (FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)
- Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)
- (FöRi-MM) Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement
- Förderinitiative Fußverkehr (BMDV)
- Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (BMDV)
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)

6 Integriertes Handlungs- und Umsetzungskonzept

Um die zuvor beschriebenen Handlungsfelder zu einem stimmigen und auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes abgestimmten Gesamtkonzept weiterzuentwickeln, wurde aufbauend auf den Maßnahmen ein integriertes Handlungskonzept erarbeitet. Es bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln in Bezug auf Mobilitätsfragen und bietet eine Orientierung für politisches Handeln. Das Konzept enthält eine Übersicht der geplanten Maßnahmen und bietet zusätzliche Informationen, um die koordinierte und schrittweise Umsetzung zu unterstützen. Dazu wurden die einzelnen Maßnahmen auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und priorisiert. Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Zeitrahmen sowie weitere Informationen sind in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen festgehalten.

Das integrierte Handlungskonzept fasst die einzelnen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in einen handlungsleitenden Rahmen zusammen und spricht eine Empfehlung für die zeitliche Umsetzung aus. Nicht alle aufgezeigten Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden.

Ihr zeitlicher Vorlauf hängt unter anderem von der Eingriffsintensität, dem kommunalen Finanzbudget, den vorhandenen Personalkapazitäten sowie gegebenenfalls notwendigen vorgelagerten Maßnahmen oder Handlungsschritten ab. Gerade vor dem Hintergrund politischer oder auch öffentlicher Abstimmungs- und Entscheidungsprozesse ist es daher wichtig, die unterschiedlichen Anforderungen und zeitlichen Abläufe frühzeitig transparent zu machen. Dies schafft Planungssicherheit und unterstützt eine realistische Priorisierung innerhalb politischer Gremien.

Das integrierte Handlungskonzept zum Bornheimer Mobilitätskonzept stellt somit einen Umsetzungsplan dar, der die Realisierung der konzeptionierten Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge bringt. Dazu werden neben erforderlichen Planungsvorläufen die Priorisierungsempfehlungen aus den Maßnahmensteckbriefen, Umsetzungshorizonte, Aufwand und Komplexität sowie die erwartbaren Kosten herangezogen (vgl. Kapitel 5.1). Des Weiteren werden, mit Blick auf die Finanzierung von Maßnahmen, die finanziellen Ressourcen der Stadt Bornheim, die derzeitige Förderkulisse von Bund und Land sowie die derzeit nur schwer abschätzbaren wirtschaftlichen Entwicklungen im integrierten Handlungskonzept einbezogen.

Tabelle 9: Maßnahmenübersicht

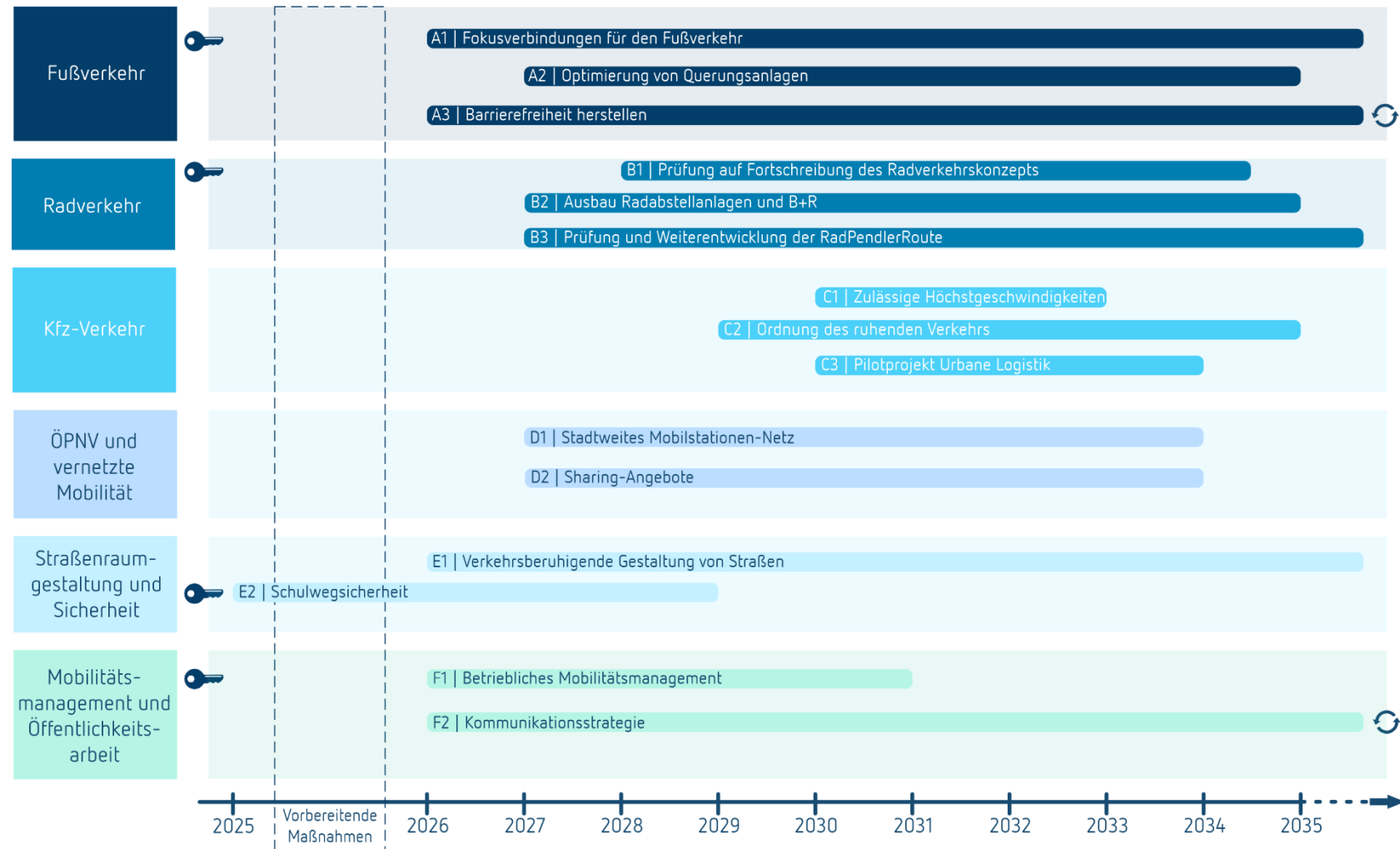
Nr.	Maßnahme	Beginn der Umsetzung ⁸	Zeithorizont	Aufwand / Komplexität	Erwartbare Kosten	Beitrag zur Zielerreichung	Priorität	Schlüsselmaßnahme
A	Fußverkehr							
A1	Fokusverbindungen für den Fußverkehr	2026	langfristig	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	x
A2	Optimierung von Querungsanlagen	2027	mittelfristig	mittel	hoch	sehr hoch	hoch	
A3	Barrierefreiheit herstellen	2026	wiederkehrend	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	
B	Radverkehr							
B1	Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrs-konzeptes	2028	mittelfristig	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	
B2	Ausbau Radabstellanlagen und B+R	2027	mittelfristig	mittel	sehr hoch	durchschnittlich	sehr hoch	x
B3	Prüfung der Weiterentwicklung RadPendler-Route	2027	langfristig	mittel	sehr hoch	hoch	durchschnittlich	
C	Kfz-Verkehr							
C1	Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	2030	kurzfristig	gering	gering	gering	hoch	
C2	Ordnung des ruhenden Verkehrs	2028	mittelfristig	mittel	hoch	hoch	sehr hoch	
C3	Pilotprojekt Urbane Logistik	2030	mittelfristig	gering	hoch	durchschnittlich	gering	
D	ÖPNV und vernetzte Mobilität							
D1	Stadtweites Mobilstationen-Netz	2027	mittelfristig	hoch	sehr hoch	durchschnittlich	sehr hoch	
D2	Sharing-Angebote	2027	mittelfristig	mittel	mittel	durchschnittlich	hoch	
E	Straßenraumgestaltung und Sicherheit							
E1	Verkehrsberuhigende Gestaltung von Straßen	2026	langfristig	hoch	sehr hoch	hoch	sehr hoch	
E2	Schulwegsicherheit	2025	kurzfristig	gering	hoch	durchschnittlich	sehr hoch	x

⁸ Umsetzungsbeginn laut dem Vorschlag des Handlungskonzeptes (siehe Abbildung 33)

Nr.	Maßnahme	Beginn der Umsetzung ⁸	Zeithorizont	Aufwand / Komplexität	Erwartbare Kosten	Beitrag zur Zielerreichung	Priorität	Schlüsselmaßnahme
F	Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit							
F1	Betriebliches Mobilitätsmanagement	2026	kurzfristig	gering	gering	gering	hoch	x
F2	Kommunikationsstrategie	2026	wiederkehrend	gering	hoch	gering	sehr hoch	

Die folgende Abbildung 38 zeigt eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Dabei wird zwischen vier Kategorien unterschieden: Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen, die idealerweise bis 2030 abgeschlossen werden (Zeithorizont bis 5 Jahre); mittelfristige Maßnahmen mit einem Umsetzungszeitraum von etwa 5 bis 10 Jahren, die bis circa 2035 realisiert sein sollen; langfristige Maßnahmen, deren Umsetzung über 2035 hinausreicht und häufig durch hohe Komplexität oder externe Rahmenbedingungen geprägt ist; sowie Daueraufgaben, bei denen es sich um wiederkehrende, kontinuierlich notwendige Maßnahmen ohne festgelegtes Enddatum handelt (vgl. Kapitel 5.1).

Abbildung 38: Empfehlung der zeitlichen Umsetzung des Maßnahmenkonzepts



6.1 Grundlegende Auswirkungen des Mobilitätskonzeptes auf die Verkehrssituation in Bornheim

Mit der Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzeptes werden sich auch Veränderungen in Bornheim einstellen. Verbesserungen auf der einen Seite können entsprechende Einschränkungen auf der anderen Seite bedeuten, insbesondere dann, wenn der öffentliche Raum begrenzt und nicht erweiterbar ist. So gehen einzelne Maßnahmen, die die Förderung des Fuß- und vor allem des Radverkehrs beinhalten, mit einer Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs einher, beispielsweise durch geringere Geschwindigkeiten oder ein stärkeres Miteinander und mehr Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmenden, das sich durch die veränderten Rahmenbedingungen entwickeln kann. Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass eine reine Angebotsplanung die Ziele der Stadt nicht erreichen lässt und ein Mix aus Push- und Pull-Maßnahmen notwendig ist. Für das integrierte Mobilitätskonzept in Bornheim gilt: Notwendige Einschränkungen werden nur dann vorgenommen, wenn sie mit spürbaren Verbesserungen an anderer Stelle einhergehen. Unverhältnismäßige oder nicht begründbare Einschränkungen sind nicht vorgesehen.

Nachhaltige Mobilität sichert die Zukunft des Handels

Zu betonen ist, dass Maßnahmen zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV, wie im Mobilitätskonzept vorgeschlagen, keinen negativen Einfluss auf den Handel, die Wirtschaft oder die Gastronomie haben dürfen – im Gegenteil, sie sollen erhebliche Chancen für Wachstum und Entwicklung bieten. Sie verbessern die Erreichbarkeit, steigern die Kundenfrequenz und schaffen attraktive, lebenswerte Innenstädte, die zum Verweilen und Konsumieren einladen. Einzelhandel und Gastronomie können von dieser Entwicklung direkt profitieren und so die Attraktivität der Stadtteilkernen langfristig sichern.

Die Förderung des Umweltverbunds hat nachweislich positive Effekte auf den Einzelhandel, die Wirtschaft und die Gastronomie. Entgegen der oft geäußerten Sorge, dass weniger Autoverkehr zu Umsatzeinbußen führt, zeigen Studien und Erfahrungen⁹, dass mehr Raum für die Nahmobilität dazu beitragen kann, die Attraktivität und Erreichbarkeit der Innenstadt erheblich zu steigern.

Ein wesentliches Argument ist die Erhöhung der Kundenfrequenz. Fußgänger:innen und Radfahrende sind flexibel und halten häufiger spontan an, um Geschäfte zu betreten oder ein Café zu besuchen. Sie sind nicht auf die Suche nach einem Parkplatz angewiesen und genießen die unmittelbare Zugänglichkeit von Geschäften und Gastronomiebetrieben. Studien belegen, dass Menschen, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs sind, kleinere, dafür aber häufigere Einkäufe tätigen¹⁰. Diese gestiegene Frequenz an potenziellen Kund:innen wirkt sich positiv auf die Umsätze des Einzelhandels und der Gastronomie aus. Zusätzlich schaffen nur gering vom Pkw frequentierte Straßenräume oder Plätze eine einladende Einkaufsatmosphäre, die zum Verweilen anregt und so die

⁹ z. B.: AGFK Bayern 2016: Wirtschaftsrad

¹⁰ Schneidmesser, Betzien 2021: Local Business Perception vs. Mobility Behavior of Shoppers.

Wahrscheinlichkeit erhöht, dass mehr Zeit und Geld vor Ort ausgegeben wird. Daher wird immer häufiger auch von Wirtschaftsvertreter:innen empfohlen, z. B. das Seitenraumparken zu reduzieren und den MIV auf zentrale Parkmöglichkeiten zu bündeln, wenn dadurch Raum für andere Nutzungen sinnvoll geschaffen werden kann¹¹. Auch die Stärkung von Aufenthaltsqualitäten an Hauptverkehrsstraßen mit Versorgungsfunktion wird zunehmend als Maßnahme gesehen, die innerstädtische Erreichbarkeit und Attraktivität durch Steigerung von Nahmobilitätsqualitäten zu sichern¹².

Während Autos stauanfällig und von steigenden Energiepreisen abhängig sind, bieten insbesondere der Fuß- und Radverkehr kostengünstige, verlässliche und weitgehend unabhängige Fortbewegungsmöglichkeiten. Auch der öffentliche Nahverkehr, insbesondere der schienengebundene, kann durch entsprechende Infrastruktur, eine stabile und leistungsfähige Alternative darstellen. Dies schafft auch für den Handel und die Gastronomie langfristige Stabilität. Gerade in Zeiten zunehmender Urbanisierung ist es wichtig, dass Innenstädte durch effiziente, zugängliche Verkehrsmittel erreichbar sind – und genau das leisten Infrastrukturen für Radverkehr, Fußverkehr und ÖPNV.

Notwendige Verkehre profitieren von mehr Nahmobilität

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie des ÖPNV verbessert die Erreichbarkeit der Innenstädte für alle – unabhängig vom Einkommen oder der Verfügbarkeit eines Autos. Dadurch entsteht ein vielfältigerer Kundenkreis, der den Einzelhandel und die Gastronomie nachhaltig belebt.

Doch nicht nur Handel und Gastronomie profitieren: Auch notwendige Verkehre – etwa Einsatzfahrten von Feuerwehr und Rettungsdiensten, Handwerksbetriebe oder Fahrten von und mit mobilitätseingeschränkten Personen – gewinnen durch eine stärkere Nahmobilität. Der zunehmende Pkw-Verkehr hat den Nutzungsdruck auf Bornheims Straßen stetig erhöht, während ein weiterer Ausbau der Verkehrsflächen in der bestehenden Stadtstruktur kaum möglich ist. Indem mehr Bürger:innen ein attraktives, alternatives Mobilitätsangebot zur Verfügung steht, sinkt die Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV) – und es entsteht mehr Raum für wirklich notwendige Verkehre, sowohl im fließenden als auch im ruhenden Verkehr.

Zudem können gut ausgebaute Bus- und Fahrradinfrastrukturen zur kurzfristigen Sicherstellung der Erreichbarkeit für Blaulichtverkehre beitragen. Busspuren oder straßenbegleitende Radverkehrsanlagen (z. B. Schutzstreifen, Radfahrstreifen) können im Bedarfsfall von Einsatzfahrzeugen mitgenutzt werden, was deren Reaktionszeiten verbessert.

6.2 Personalressourcen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes

Nach der Erarbeitung und dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes beginnt die Arbeit zur Umsetzung. Besonders bedeutend für den Erfolg des Mobilitätskonzeptes ist es, den Umsetzungsprozess

¹¹ IHK Rhein-Neckar 2018: Studie zur verkehrlichen Erreichbarkeit der innerstädtischen Wirtschaft anhand ausgewählter Ober- und Mittelzentren der Region Rhein-Neckar

¹² IHK Nord Westfalen/HWK 2022: Nachhaltige Mobilität in der Stadtregion Münster: Ein Diskussionsbeitrag der Wirtschaft

der Maßnahmen zu verankern und zu koordinieren sowie fortlaufend zu evaluieren. Dafür mangelt es neben finanziellen Spielräumen jedoch häufig an Personal, das die Umsetzung plant, koordiniert und letztlich ausführt.

In einzelnen Maßnahmenfeldern wurde bereits skizziert, dass Ressourcen zur Koordination und Umsetzung notwendig, bzw. zu empfehlen sind (bspw. F.2 Kommunikationsstrategie). Das Mobilitätskonzept stellt auf mehreren Ebenen besondere und teils neue Anforderungen an die Verwaltung. So bedarf es grundsätzlich einer laufenden Koordination und Begleitung des Mobilitätskonzeptes in seiner Umsetzungs- und Evaluationsphase. Dies ist eine interdisziplinäre Aufgabe der Mobilitäts- bzw. Verkehrsplanung, die vor allem Aufwand im Bereich der Abstimmung (z. B. zwischen verschiedenen Fachbereichen innerhalb der Verwaltung, mit der Politik, mit externen Gutachtern und Planer:innen, aber auch nach außen mit wichtigen Akteuren, Gremienarbeit, sowie regionale Abstimmungsprozesse) und der Aktivierung (z. B. Einleitung der Umsetzung von Maßnahmen, auch politisch; Zusammenbringen von Akteuren, Fördermittelakquise, interkommunale Zusammenarbeit) erfordert. Große Infrastrukturprojekte binden personelle Kapazitäten dabei in einem besonderen Maße.

Mit dem bereits vorhandenen Personal sowie den derzeit verfügbaren Ressourcen der Stadtverwaltung lassen sich einzelne empfohlene Maßnahmen (z.B. Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrskonzepts) eigenständig koordinieren und umsetzen. Die Planersocietät empfiehlt allerdings, neue Ressourcen zu schaffen, um neue Aufgaben anzugehen oder bestehende Maßnahmen zu intensivieren. Im Wesentlichen müssen vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert und mit den betroffenen Fachbereichen und den vorhandenen Personalressourcen und deren bereits bestehenden Projekt- und Haushaltsplänen abgestimmt werden. Dabei kann es auch dazu kommen, dass Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch Personalressourcen durch neue Stellen erweitert werden müssen.

In Bornheim wird die Mobilitätsplanung derzeit vom Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt übernommen, welches jedoch auch zahlreiche weitere Aufgaben (Bauleitplanung, Bodenordnung etc.) bearbeitet. So besteht das Risiko, dass das Themenfeld Mobilitätsentwicklung in seiner nun deutlich wachsenden Bedeutung mit der derzeitigen personellen Ausstattung des Amtes nicht ausreichend abgedeckt werden kann. Der Arbeitsumfang der Wahrnehmung aller vorbereitenden planerischen und koordinatorischen Aufgaben rund um das Mobilitätskonzept wird mit mindestens einer halben Vollzeitstelle eingeschätzt. Sind vertiefende inhaltliche Aufgaben (z. B. die eines:r Mobilitätsmanager:in) zu übernehmen, wächst der Umfang auf ca. ein bis zwei Vollzeitstellen. Weiterhin sollte laut einer Untersuchung des Bundes etwa mit einer Personalstelle je 100.000 Einwohner:innen für die konzeptionelle Radverkehrsförderung kalkuliert werden¹³. In etwas geringerem Umfang kann entsprechender Personalbedarf für die konzeptionelle Fußverkehrsförderung sowie die konzeptionelle Planung von ÖPNV und Sharing Mobility ergänzt werden. In der Summe würde sich ein Team der strategischen Mobilitätsplanung in Bornheim so aus etwa drei bis vier Vollzeitpersonalstellen zusammensetzen.

¹³ vgl. BMVDI (Hrsg.) 2019: Finanzierung des Radverkehrs bis 2030 (https://bmdv.bund.de/Shared-Docs/DE/Anlage/StV/finanzielle-foerderung-des-radverkehrs-finanzierung-radverkehr-bis-2030.pdf?__blob=publicationFile)

Auch in den vertiefenden Planungsebenen werden fachbezogen weitere Personalressourcen erforderlich, um die skizzierten Ansätze und Vorschläge in den weiteren Phasen der Planung und Umsetzung (u. a. Detail-, Ausführungs-, Genehmigungsplanung, Bauüberwachung, Instandhaltung und Pflege) zu bearbeiten. Dies betrifft vor allem infrastrukturelle Maßnahmen im Straßenraum, die sowohl derzeit mit der bestehenden Expertise und Struktur im Tiefbauamt bearbeitet werden, aber auch hier aufgrund neuer Aufgaben (strukturelle Fußverkehrsplanung, intensivere Radverkehrsplanung) zusätzliche Ressourcen erforderlich machen. Die umfangreichen Maßnahmen werden, zusätzlich zum laufenden „Tagesgeschäft“, nicht mit der bestehenden Personalstärke abgedeckt werden können. Um eine erfolgreiche Umsetzung zu gewährleisten, ist daher eine bedarfsgerechte Aufstockung der Personalressourcen erforderlich. Insbesondere im Bereich der Fuß- und Radverkehrsplanung erfordert das Mobilitätskonzept, die Personalressourcen bedarfsgemäß aufzustocken. Gegebenenfalls kann es sinnvoll sein, eine:n Fußverkehrsbeauftragte bzw. Nahmobilitätsbeauftragte herauszubilden.

Darüber hinaus kann im Kontext bestimmter Maßnahmen weiterer Personalbedarf in sachberührten Ämtern und Abteilungen entstehen (bspw. im Bereich der Verkehrsüberwachung und im Ordnungsdienst oder bei der Wirtschaftsförderung).

6.3 Finanzielle Rahmenbedingungen

Die Umsetzung des integrierten Mobilitätskonzepts erfordert den Einsatz von personellen und finanziellen Ressourcen. Dabei steht die Stadt, wie viele andere Kommunen in Deutschland, vor der Herausforderung, ihre begrenzten finanziellen Mittel unter wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sinnvoll zu verteilen. Kommunale Einnahmen, die sich aus Steuern und Zuweisungen bzw. Zuschüssen von Bund und Ländern zusammensetzen, sind konjunkturabhängig und unterliegen derzeit starken wirtschaftlichen Voraussetzungen. Darüber hinaus müssen Kommunen die erforderlichen Ausgaben (z. B. Investitionen in Infrastruktur, Bildung, soziale Leistungen, Verwaltung etc.) gewissenhaft planen und priorisieren. Aktuelle Herausforderungen wie beispielsweise die Energiewende, Inflationsdynamik, Fachkräftemangel, Digitalisierungsnotwendigkeiten oder auch Klimaschutz- und Klimaanpassungserfordernisse müssen angegangen und finanziert werden.

Unterstützende Maßnahmenfinanzierung durch Förderprogramme

Die für den Mobilitätsbereich zur Verfügung stehenden Mittel setzen sich nicht nur aus (ggf. zweckgebundenen) Mitteln der Stadt Bornheim zusammen, sondern können maßnahmenbezogen aus Fördertöpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und des Landes ausgeweitet werden. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmenbereiche, die das integrierte Handlungskonzept betreffen, in der Zuständigkeit bzw. Baulast Dritter (Land, Bund, Umlandgemeinden, Nachbarkreise, Deutsche Bahn, ...). Darüber hinaus ist zu erwarten, dass bei bzw. durch bestimmte Maßnahmen zumindest anteilig eine Gegenfinanzierung erfolgen kann. Einnahmeseitig können bspw. Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung oder die Nutzerfinanzierung z. B. von Sharing Mobility anteilig zur Refinanzierung beitragen. Jedoch ist die Fördermittelbereitstellung auch angesichts der aktuellen gesamtwirtschaftlichen und -gesellschaftlichen Lage über die nächsten etwa 10 Jahre nicht verlässlich

prognostizierbar. Dies gilt ebenso für die Haushaltslage der Stadt Bornheim. Dies ist bei der sukzessiven Umsetzung des Mobilitätskonzeptes über die anvisierte Laufzeit zu beachten.

Durch die in der nachfolgenden Tabelle genannten Förderprogramme besteht bei den aufgeführten Maßnahmen die Möglichkeit finanzielle Unterstützung zu erhalten:

Tabelle 10: Übersicht möglicher Förderprogramme nach Maßnahmennummer¹⁴

Förderprogramme	Maßnahmen
Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030	A.1 A.2 A.3 E.1 F.1
(FöRi-MM) Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)	A.1 A.2 A.3 B.2 C.3 D.1 D.2 E.2 F.1 F.2
Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld (BMWK)	A.1 A.2 A.3 B.2 B.3 E.2 F.1
Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2030 (MUNV NRW)	A.1 A.2 A.3 E.2 F.2
(FöRi-Nah) Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNV NRW)	A.1 A.2 A.3 B.1 B.2 B.3 C.1 C.2 D.1 E.1 F.2
Richtlinie zur Förderung von nicht investiven Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans (BMDV)	B.1 F.2
Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (MUNV NRW)	B.2 B.3
Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Weiterleitung von Zuwendungen gemäß § 12 ÖPNVG NRW zur Förderung von Investitionen im öffentlichen Personennahverkehr im Gebiet des Zweckverbandes go.Rheinland (ZV go.Rheinland)	B.2 D.1 D.2
Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur nachhaltigen vernetzten Mobilität in städtischen Regionen (MUNV NRW)	B.2 B.3 C.3 D.2 E.1

¹⁴ Maßnahmen s. Tabelle 9

Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau (FöRi-kom-Stra)	E.1
Förderrichtlinie nachhaltige städtische Mobilität (FöRi nachhaltige städtische Mobilität)	E.1
Wettbewerb „Klimaaktive Kommune 2025“ (BMWK)	F.1
Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ (BMDV)	F.1
Klimaanpassung.Unternehmen.NRW (EFRE-Förderung)	F.1
Förderrichtlinie für die Bundesförderung von E-Lastenfahrrädern für den fahrradgebundenen Lastenverkehr in der Wirtschaft (BMWK)	F.1

Sicher ist, dass die Umsetzung der Maßnahmen eine substanzielle Beteiligung von Land und Bund voraussetzt, um die erwünschte Vereinfachung, Vergünstigung und Leistungsausweitung zu finanzieren. Weder die Kommunen noch die Nutzer:innen können dies leisten.

Zudem ist zu betonen, dass die konkreten Kosten einzelner Maßnahmen zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar beziffert werden können. Das gilt insbesondere für Maßnahmen, die erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden können. Sie werden voraussichtlich mit veränderten Rahmenbedingungen – etwa durch Inflation, Marktentwicklung, Personalverfügbarkeit oder neue technische Standards – konfrontiert sein, was erhebliche Auswirkungen auf den Kostenrahmen haben kann.

Daraus ergibt sich die Notwendigkeit, dass politische Beschlüsse zur Umsetzung einzelner Maßnahmen schrittweise und auf Basis vertiefter Prüfungen getroffen werden müssen. Eine priorisierte Vorgehensweise mit regelmäßiger Überprüfung der finanziellen Machbarkeit und Anpassung an die aktuellen Rahmenbedingungen ist daher zentraler Bestandteil eines realistischen und verantwortungsvollen Umsetzungsprozesses.

7 Evaluations- und Monitoringkonzept

Mit dem Mobilitätskonzept hat die Stadt Bornheim ihre mobilitätsbezogenen Ziele für die nächsten 10 Jahre gesetzt. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Bornheim weiter zu prüfen und umzusetzen sind, um die gesetzten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Es gibt keine Garantie für die erfolgreiche Realisierung des langfristig angelegten integrierten Handlungskonzeptes. Ursächlich dafür ist, dass verkehrs- und mobilitätsrelevante Maßnahmen stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen betrachtet werden müssen. Da zukünftige Veränderungen lediglich bedingt vorausszusehen sind, ist das integrierte Handlungskonzept nicht als starres Planwerk zu betrachten. Stattdessen sollten Abweichungen in der Wirkung der Maßnahmen und somit bei der Zielerreichung möglichst frühzeitig im Umsetzungsprozess erkannt werden, um die Maßnahmen zeitnah an die sich ergebenden Anforderungen anzupassen.

Für die Umsetzungsphase wird daher empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die resultierende Wirkung zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluations- und Monitoringkonzept vorgeschlagen, das helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung überprüfen zu können. So soll dem Mobilitätskonzept ausreichende Flexibilität und Anpassungsspielraum gegeben werden, um auf frühzeitig erkannte Fehlentwicklungen adäquat reagieren zu können. Außerdem ergibt sich auch die Möglichkeit Erfolge herauszustellen und diese öffentlichkeitswirksam aufzubereiten.

7.1 Aufbau eines mess- und überprüfbaren Indikatorensystems

Ein zentrales Element des Evaluations- und Monitoringsystems ist die Entwicklung eines messbaren und überprüfbaren Indikatorensystems, das auf die einzelnen Maßnahmen des Bornheimer Mobilitätskonzepts abgestimmt ist. Indikatoren dienen dabei als wichtige Steuerungsgrößen, um den Fortschritt und die Wirksamkeit der einzelnen Maßnahmen systematisch und nachvollziehbar zu erfassen. Die Grundlage für die Entwicklung des Indikatorensystems bilden dabei die folgenden Tabellen. Die Erstellung dieses Systems sowie die Erhebung aller noch erforderlichen Basisdaten ist in der Phase der vorbereitenden Maßnahmen vorgesehen (s. Abbildung 38).

Für jede Maßnahme werden zunächst spezifische Indikatoren definiert, die sowohl den Fortschritt der Umsetzung als auch erste Hinweise auf die wirksame Veränderung des Mobilitätsverhaltens oder der Infrastrukturqualität geben können. Dadurch wird sichergestellt, dass der Erfolg der Maßnahmen nicht nur qualitativ beschrieben, sondern anhand von objektiven Daten überprüft werden kann.

In den nachfolgenden Tabellen sind diese Indikatoren je Maßnahme strukturiert nach Handlungsfeldern dargestellt. Dabei unterscheiden sich die Indikatoren in:

- **Umsetzungsindikatoren** (Output): Sie zeigen an, in welchem Umfang und mit welcher Qualität eine Maßnahme realisiert wurde (z. B. Anzahl neuer Fahrradabstellanlagen, Länge neu optimierter Fußwege)
- **Wirkungsindikatoren** (Outcome): Sie geben Aufschluss darüber, wie sich das Mobilitätsverhalten, die Sicherheit oder Umweltwirkungen infolge der Maßnahmen verändern (z. B. Modal Split, Unfallzahlen)

Das Indikatorensystem ermöglicht so eine differenzierte und belastbare Erfolgskontrolle der Maßnahmen über unterschiedliche Zeiträume und stellt die Grundlage für zielgerichtete Steuerungsentscheidungen dar. Es ist darauf ausgelegt, möglichst einfach und ressourcenschonend zu erheben zu sein und auf bereits vorhandene Daten zurückzugreifen, um eine nachhaltige und kontinuierliche Evaluation sicherzustellen.

Handlungsfeld A | Fußverkehr

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Fokusverbindungen	durchgängige Fußwegeverbindungen	Lückenanalyse, Gehwegbreiten, Zustand	GIS-Analyse, Begehungen	jährlich
Optimierung von Querungsanlagen	Erhöhte Sicherheit, bessere Erreichbarkeit	Zahl neuer/angepasster Querungen, Zahl Unfälle	Vor-Ort-Erhebung, Unfallstatistik	jährlich
Barrierefreiheit herstellen	Verbesserung der Teilhabe	Anteil barrierefreier Übergänge	Audits nach DIN 18040, Nutzungsfeedback	alle 2 Jahre

Handlungsfeld B | Radverkehr

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Prüfung auf Fortschreibung des Radverkehrskonzept	Strategische Weiterentwicklung	Aktualitätsgrad, Fortschritt Umsetzung	Dokumentenanalyse, Workshops	einmalig + 5-jährlich
Ausbau Radabstellanlagen B+R	Mehr Komfort und Sicherheit	Zahl neue Anlagen, Auslastung	Zählung, Nutzungsanalyse	jährlich
Weiterentwicklung RadPendlerRoute	Bessere Pendelverbindungen	Reisezeiten, Nutzer:innen-Zahlen	Zählstellen, Nutzer:innenbefragung	halbjährlich

Handlungsfeld C | Kfz-Verkehr

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	Reduzierte Lärm- / Unfallbelastung	Einhaltung, Durchschnittsgeschwindigkeit, Unfallzahlen	Verkehrsdatenerhebung, Polizei	jährlich
Ordnung des ruhenden Verkehrs	Mehr Flächen für Aufenthalt, gerechte Nutzung	Zahl Parkverstöße, Belegung	Parkraummanagementdaten	halbjährlich
Pilotprojekt Urbane Logistik	Effiziente und emissionsarme Belieferung	CO ₂ -Reduktion, Anzahl Lieferfahrten	Projektbericht, Logistikdaten	projektbezogen

Handlungsfeld D | ÖPNV & vernetzte Mobilität

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Mobilstationen-Netz	Erhöhte Vernetzung	Anzahl Stationen, Nutzungsfrequenz	Betreiberstatistik, Standortanalyse	jährlich
Sharing-Angebote	Ergänzung zum ÖPNV	Zahl Verleihvorgänge, Verfügbarkeit	Betreiber-Daten, Nutzer:innenbefragung	halbjährlich

Handlungsfeld E | Straßenraumgestaltung & Sicherheit

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Verkehrsberuhigung von Straßen	Mehr Aufenthaltsqualität	Kfz-Verkehrsmenge, Geschwindigkeit	Zählung, Geschwindigkeitserhebung	jährlich
Schulwegesicherheit	Schutz von Kindern	Zahl gefährlicher Punkte, Elterneinschätzung	Befragung, Vor-Ort-Audit	jährlich

Handlungsfeld F | Mobilitätsmanagement & Information

Maßnahme	Ziel	Indikatoren	Methode	Frequenz
Betriebliches Mobilitätsmanagement	Reduktion von Kfz-Verkehr	Modal Split, Teilnahme Unternehmen	Unternehmensbefragung	jährlich
Kommunikationsstrategie	Akzeptanz, Verhaltensänderung	Reichweite, Bekanntheitsgrad	Medienanalyse, Umfragen	jährlich

Während die vorangegangenen Indikatoren die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen im Fokus hat, empfiehlt sich für die Wirkungsevaluation eine differenzierte Betrachtung der tatsächlichen Veränderungen im Mobilitätsverhalten, der Verkehrssicherheit und der Umweltqualität.

Um belastbare Aussagen über die Effektivität der Maßnahmen treffen zu können, sollten gezielt konkrete, messbare Indikatoren genutzt werden, die über einen längeren Zeitraum Veränderungen nachvollziehbar machen.

Im Folgenden werden daher empfohlene Indikatoren und geeignete Datenquellen aufgeführt, die als Grundlage für eine fundierte und kontinuierliche Wirkungskontrolle dienen können. Diese Indikatoren sollen der Stadt Bornheim dabei helfen, den Erfolg der Mobilitätsstrategie zu bewerten, Handlungsbedarfe frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen bedarfsgerecht anzupassen.

Indikator	Beschreibung	Mögliche Datenquellen	Frequenz
Modal Split	Anteil der Verkehrsmittel am Gesamtverkehr (Fuß, Rad, MIV, ÖPNV)	Verkehrsbefragungen, Haushaltsmobilitätsbefragungen, Zählstellen	5-jährlich
Verkehrsunfälle (Fuß-/Radverkehr)	Anzahl und Schwere von Unfällen mit Fuß- und Radverkehr	Polizeistatistik, Unfallberichte, Unfallkommissionen	jährlich
Nutzungsfrequenz von Infrastruktur	Anzahl der Nutzer*innen an Radabstellanlagen, Mobilstationen, Querungsanlagen	Zählstellen, digitale Sensoren, Kamerabeobachtungen	jährlich
CO ₂ - und Luftschadstoffemissionen	Veränderung der Emissionen durch verändertes Verkehrsaufkommen	Umweltmessstationen, Emissionsberechnungen	jährlich
Wartezeiten an Kreuzungen	Durchschnittliche Wartezeit für Fuß- und Radverkehr	Verkehrszählungen, Ampel- daten, GPS-Daten	jährlich
Subjektive Wahrnehmung	Nutzerzufriedenheit, wahrgenommene Sicherheit und Erreichbarkeit	Bürgerbefragungen, Interviews, Online-Feedback	alle 2 Jahre
Auslastung Sharing-Angebote & ÖPNV	Anzahl der Nutzer*innen und Fahrten von Car-, Bike-Sharing und ÖPNV	Betreiberstatistiken, App-Daten, Fahrgastzählungen	jährlich

7.2 Berichterstattung

Auf Basis der vorgeschlagenen Indikatoren sollte in regelmäßigen Abständen von ca. fünf Jahren ein Evaluationsbericht erstellt werden. Dieser beinhaltet die Zusammenstellung und Aufbereitung der erhobenen Daten und gesammelten Informationen, um sie im Hinblick auf die angestrebten Ziele zu bewerten. Auf dieser Grundlage werden Anpassungsbedarfe identifiziert und sowohl diese als auch geeignete Erfolge öffentlich kommuniziert. Das vorgeschlagene Zeitintervall ist deshalb sinnvoll, da einige Evaluationselemente aufgrund des entstehenden Aufwands nur alle fünf Jahre

durchführbar sind. Außerdem sind mehrjährige Datenreihen enger gefasster Evaluationselemente (z. B. Unfalldaten) wesentlich aussagekräftiger und Trends können abgeleitet werden.

Sinnvoll ist es außerdem, dass die Berichterstattung auch die umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts aus dem vorangegangenen Zeitraum darstellt. Darüber hinaus sollten gegebenenfalls neue Maßnahmen aufgeführt werden, die sich aufgrund neuer Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und/oder verkehrspolitischer Ziele ergeben haben. Zudem sollten die Handlungsfelder des Mobilitätskonzeptes überprüft und ggf. neue Handlungsfelder definiert werden. Bestandteile der Berichterstattung sind somit folgende:

- **Rahmenbedingungen:** Darstellung der allgemeinen, aber auch der lokalen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Bornheim (z. B. Fördermittelenwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Energie- und Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen, etc.) sowie die Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung mit allgemeinen Aussagen je Maßnahmenfeld (bspw. „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Umsetzungsanalyse:** Zusammenfassung der Umsetzungsanalyse und Darstellung der Entwicklung einiger besonders wichtiger Maßnahmen, aber auch qualitativer Aussagen zu Erarbeitungs-/Umsetzungsstand:
 - gab es (bei den Maßnahmen bzw. Maßnahmenfeldern) Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des Mobilitätskonzepts)
 - Begründung, warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
 - Darstellung der Messgrößen für die Evaluation und Interpretation der jeweiligen Entwicklungen
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Mobilitätskonzeptes in den städtischen Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des Mobilitätskonzeptes).
- **Akteursabfrage:** Zu einigen Maßnahmen ist die Stadt Bornheim nicht wesentlich handelnder Akteur, daher muss im Evaluationsbericht regelmäßig abgefragt werden, inwieweit die jeweils wesentlich handelnden Akteure den entsprechenden Maßnahmen nachgegangen sind.
- **Wirkungs- und Erfolgskontrolle:** Analyse der Zielerreichung, anhand der Entwicklung von Kennwerten der Mobilität sowie durch Umfragen der Bürgerinnen und Bürger. Zentrale Fragestellungen sind dabei die Zufriedenheit mit der Mobilität (und deren Entwicklung) in Bornheim und der Frage, ob die Bürgerinnen und Bürger in einem hinreichenden Maß erreicht werden.

- Beobachtung von Wirkungen und Tendenzen
- **Berichterstattung** über durchgeführte Partizipationsformate zur Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit bei der Umsetzung des Mobilitätskonzepts.
- **Empfehlungen zur Fortschreibung:** Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Mobilitätskonzeptes bzw. der enthaltenen Maßnahmen sowie zur Fortführung/Anpassung von Rahmenbedingungen getroffen werden. Dazu ist ebenfalls zu prüfen, ob sich ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen etc.).

8 Ausblick

Das Mobilitätskonzept für Bornheim stellt einen bedeutenden Schritt hin zu einer zukunftsfähigen und bedarfsgerechten Verkehrsplanung dar. Es orientiert sich an realistischen und umsetzbaren Zielen, die gezielt auf die örtlichen Bedürfnisse und Rahmenbedingungen von Bornheim zugeschnitten sind. Durch die aktive Beteiligung der Bürgerschaft wurde sichergestellt, dass die Interessen der Einwohnerinnen und Einwohner einfließen konnten.

Im Fokus des Mobilitätskonzepts stehen zentrale Maßnahmen wie die Optimierung von Fokusverbindungen für den Fußverkehr, der Ausbau von Radabstellanlagen und Bike + Ride-Angebot, die Erhöhung der Schulwegsicherheit sowie die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagement. Das Konzept verbindet dabei konkrete, umsetzbare Maßnahmen mit innovativen Pilotprojekten, die sowohl aktuelle verkehrliche Herausforderungen adressieren als auch wertvolle Erkenntnisse für die zukünftige Verkehrsplanung liefern sollen.

Das Konzept berücksichtigt bestehende Pläne, wie das Klimaneutralitätskonzepts, mit ein, um sicherzustellen, dass die übergeordneten Zielsetzungen der Stadt Bornheim gewahrt bleiben. Eine kontinuierliche Einbindung der Bürgerschaft in den Umsetzungsprozess ist dabei von zentraler Bedeutung, um die Umsetzbarkeit der Maßnahmen zu sichern und die Akzeptanz in der Bevölkerung zu fördern.

Es ist zu betonen, dass das Mobilitätskonzept nicht als starres Dokument, sondern als flexibler Entwicklungspfad verstanden werden sollte. Es ist darauf ausgelegt, an zukünftige Veränderungen und neue Anforderungen angepasst zu werden, um stets den bestmöglichen Nutzen für die Stadt zu gewährleisten.

Abschließend ist das Mobilitätskonzept als zentraler Leitfaden für städtebauliche und verkehrliche Entwicklung Bornheims zu verstehen. Es wird empfohlen, das Konzept regelmäßig zu evaluieren und bei Bedarf anzupassen, um die Wirksamkeit und Aktualität der Maßnahmen sicherzustellen. Durch eine gezielte und dynamische Umsetzung wird Bornheim in der Lage sein, eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilitätsstrategie erfolgreich zu realisieren.