

Zielkonzept

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Bornheim

Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Lisa Klopf, M. Sc.
Christof Tielker, M. Sc.
Lisa Schmitz, B. Sc.
Dennis Jaquet, M. Sc.
Angelo Podeschwa, M. Sc.

Fotos, wenn nicht anders angegeben: Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung	5
1.1	Fünf Gründe für ein Zielkonzept	5
1.2	Erarbeitung des Zielkonzepts	7
1.3	Der Aufbau des Zielkonzepts	8
2	Ziele für die Mobilität in Bornheim	9
Zielfeld 1	Vorrang für eine nachhaltige Mobilität	11
Zielfeld 2	Lebenswerte und vernetzte Stadt	13
Zielfeld 3	Sichere & vielfältige Mobilität für alle	15
Zielfeld 4	Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern und stärken	17
Zielfeld 5	Neue Mobilitätskultur schaffen	19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Impressionen des Beteiligungsprozesses	7
Abbildung 2: Erarbeitung des Zielkonzepts	7
Abbildung 3: Grundsystem des Zielkonzepts.....	8
Abbildung 4: Gesamtübersicht über das Zielkonzept.....	10
Abbildung 5: Unterziele des Zielfelds 1 „Vorrang für eine nachhaltige Mobilität“	11
Abbildung 6: Unterziele des Zielfelds 2 „Lebenswerte und vernetzte Stadt“	13
Abbildung 7: Unterziele des Zielfelds 3 „Sichere & Vielfältige Mobilität für Alle“	15
Abbildung 8: Unterziele des Zielfelds 4 "Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern und stärken"	17
Abbildung 9: Unterziele des Zielfelds 5 "Neue Mobilitätskultur schaffen"	19

1 Einführung

Die Stadt Bornheim steht vor zahlreichen verkehrlichen Herausforderungen und möchte die Mobilität in der Stadt zukunftsorientiert gestalten. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, technologischer und demografischer Veränderungen sowie dem Wunsch nach einer lebenswerten und florierenden Stadt werden neue und höhere Ansprüche an die Mobilität gestellt. Zugleich ändern sich die Alltagsabläufe und gesellschaftliche Gewohnheiten der Menschen. Dazu kommen weitere lokale Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt. Dazu zählen z. B. die bewegte Topografie im Westen Bornheims und die unterschiedlichen Anforderungen an die Mobilität, die sich durch die Besonderheiten der einzelnen Ortschaften ergeben und die in der Analyse herausgearbeitet wurden (weiterführende Informationen unter <https://www.bornheim.de/mobilitaetskonzept>).

Diese und weitere Herausforderungen bieten Anlass und Chance, die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen. Dazu stellt die Stadt Bornheim derzeit das gesamtstädtische integrierte Mobilitätskonzept Bornheim auf, um die strategische Weichenstellung für die langfristige Entwicklung der Mobilität in Bornheim vorzunehmen. Eine gemeinsame Entwicklung von Zielstellungen für die Mobilität stellt daher ein zentrales Element des Mobilitätskonzeptes dar. Aufbauend auf der Bestandsanalyse sind das Leitbild und die Ziele das zentrale Bindeglied zum Maßnahmenkonzept und zur späteren Umsetzung: Sie sind Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab.

1.1 Fünf Gründe für ein Zielkonzept

Innerhalb des integrierten Mobilitätskonzeptes der Stadt Bornheim stellt das Zielkonzept einen wichtigen Baustein dar. Zum einen bilden die Ziele die Grundlage für die Erarbeitung der nachfolgenden Arbeitsschritte. Sie dienen in der Maßnahmenarbeit als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Zum anderen stellen die Ziele selbst ein wichtiges Ergebnis des Konzeptes dar, da diese die Grundlage zukünftiger Entscheidungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung bilden. Aus diesem Grund ist bei ihrer Erarbeitung die Einbindung aller relevanten gesellschaftlichen Gruppen in Bornheim sowie ein partizipativer Prozess unabdingbar, um eine größtmögliche Akzeptanz der Maßnahmen zu erreichen.

Ein Zielkonzept sorgt für Orientierung

Projekte in der Straßenplanung, in der Verkehrsplanung und in der Mobilitätsplanung sind häufig räumlich begrenzt, sodass ein übergeordnetes Ziel und die Wirkung dieser Projekte auf die Gesamtstadt verloren gehen können. Als gemeinsame Zielstellung bietet das Zielkonzept Planenden, Entscheider*innen und Bürger*innen Orientierung. Fragestellungen, z. B. der Flächenverteilung, werden nicht als Einzelfallentscheidung getroffen, sondern folgen einer abgestimmten, gemeinsamen, gesamtstädtischen und langfristigen Zielstellung.

Ein Zielkonzept schafft Transparenz

Die Mobilitätswende kann nur unter Einbeziehung aller Akteur:innen und vor allem der Öffentlichkeit Bornheims gelingen. Für deren erfolgreiche Beteiligung ist neben der aktiven Ansprache auch ein transparentes und nachvollziehbares Verwaltungshandeln notwendig. Eine gemeinsam erarbeitete Vision, die weiterverfolgt wird und Entscheidungen der Verkehrsplanung prägt, erhöht die Akzeptanz der Bürger*innen.

Ein Zielkonzept setzt Prioritäten

Begrenzte Ressourcen führen dazu, dass Projekte gegeneinander abgewogen und Prioritäten gesetzt werden müssen. Für eine effiziente Priorisierung von Maßnahmen sind abgestimmte Zielstellungen notwendig. Anhand der jeweiligen Zielerreichung und dem Kosten-Wirkungs-Grad können dann Entscheidungen getroffen werden.

Ein Zielkonzept macht Fortschritte überprüfbar (Evaluation)

Eine langfristige Strategie erfordert es, die erreichten Fortschritte in regelmäßigen Abständen zu messen. So kann überprüft werden, ob die Maßnahmen ihre geplante Wirkung entfalten oder an einzelnen Stellen nachgesteuert werden muss. Fehlentwicklungen können frühzeitig erkannt und gegengesteuert werden.

Ein Zielkonzept ermöglicht Effizienz

Wenn die Ziele klar benannt und vereinbart sind, müssen gleichartige Debatten nicht für jedes Projekt erneut geführt werden. Maßnahmen, welche im Sinne der Zielstellung nicht zielführend sind, können frühzeitig identifiziert und gestoppt werden, sodass alle Handlungen effizient einer klaren strategischen Ausrichtung folgen können.

1.2 Erarbeitung des Zielkonzepts

Für den Erfolg des Mobilitätskonzepts ist die gemeinsame Erarbeitung durch die Stadtgesellschaft essenziell. Dies betrifft das Zielkonzept als Vision einer zukunftsfähigen Mobilität in Bornheim im besonderen Maße. Daher wird der Prozess vom ersten Entwurf bis zur finalen Version begleitet durch Beteiligungsveranstaltungen und die Arbeit mit der Stadtgesellschaft. In den Entstehungsprozess eingeflossen sind zunächst Ziele aus bestehenden Konzepten der Stadt Bornheim, wie z. B. dem Radverkehrskonzept. Übergeordnete Konzepte und Rahmenvorgaben wie z. B. das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW sind ebenfalls berücksichtigt worden.

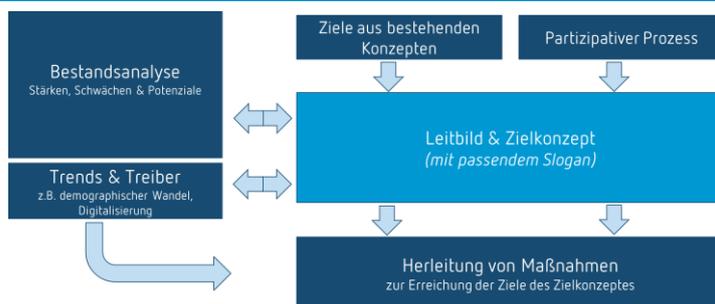
Die Impulse aus den Beteiligungsformaten wie Planungstouren, Bürgerforum, Arbeitskreis und Online-Dialog wurden dabei ebenso berücksichtigt wie vorhandene Arbeitspapiere und Ideen aus Politik und Gesellschaft sowie die Ergebnisse der gutachterlichen Bestandsanalyse.

Abbildung 1: Impressionen des Beteiligungsprozesses



Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse und des Beteiligungsprozesses – hier wurden Herausforderungen, Potenziale und Chancen für die Mobilität in Bornheim identifiziert – sind die Oberziele und zugehörige Unterziele erarbeitet worden.

Abbildung 2: Erarbeitung des Zielkonzepts



1.3 Der Aufbau des Zielkonzepts

Das Zielkonzept setzt sich aus mehreren aufeinander aufbauenden Ebenen zusammen (vgl. Abbildung 3). Ganz oben steht das **Leitbild** als übergeordnete Gesamtvision, mit der die Mobilität in Bornheim im Jahr 2035 – dem Planungshorizont des Mobilitätskonzeptes – beschrieben wird. Um diese Vision zu erreichen, müssen verschiedene Teilbereiche der Mobilität bearbeitet werden. Deshalb folgen als oberste Ebene sogenannte **Oberziele (Zielfelder)**, mit denen die Vision des Leitbildes näher beschrieben und ein gemeinsames Grundverständnis geschaffen wird. Die Oberziele werden dann in der nächsten Ebene durch sogenannte **Unterziele** näher spezifiziert. Teilweise erfolgt hierbei ein konkreter Übertrag auf die einzelnen Infrastrukturen, Verkehrsmittel und deren Anforderungen, die zur Zielerreichung beitragen. Im Ergebnis stellt das Zielsystem die Basis für die Entwicklung von Maßnahmen und Handlungsempfehlungen dar. Aufbauend auf den in der Analyse identifizierten Handlungsbedarfen werden Maßnahmen formuliert, die zur Zielerreichung und Realisierung des Leitbildes beitragen. Auf Grundlage des Zielkonzepts kann auch eine Evaluation der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes in den nächsten Jahren erfolgen. Dazu werden je Zielfeld sogenannte **Wirkungsziele** formuliert, die im Wesentlichen mögliche Indikatoren enthalten, mit denen das jeweilige Unterziel messbar gemacht werden kann. Anhand dieser Wirkungsziele und Indikatoren kann dann nach erfolgter Umsetzung bzw. im Verlauf des Umsetzungsprozesses überprüft werden, ob die Maßnahmen den gewünschten Effekt erzielt haben, oder ob eine Anpassung notwendig ist.

Abbildung 3: Grundsystem des Zielkonzepts



Die einzelnen Ziele stehen dabei nicht isoliert innerhalb des Zielkonzepts, sondern bilden aufgrund zahlreicher Schnittstellen und Querbeziehungen eine abgestimmte Einheit, weshalb einzelne Unterziele auch mehreren Oberzielen zuzuordnen sind. Dies ist grafisch durch die entsprechenden farblichen Übergänge der Unterziele aufgegriffen (vgl. Abbildung 4). Der Kreis als Grundform des Zielsystems verdeutlicht zudem, dass alle Ziele gleichwertig zu betrachten sind.

2 Ziele für die Mobilität in Bornheim

Zentrales Paradigma der Mobilitätsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre ist eine Gestaltung der Mobilität „für alle“. Eine Mobilitätsplanung für die Zukunft ist auf alle Verkehrsträger ausgerichtet und vernetzt intelligent die verschiedenen Angebote, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen. Dabei sind sowohl die kollektive als auch die individuelle Bezahlbarkeit sowie die Sozialverträglichkeit ein Faktor. Die Zugänglichkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit sämtlicher Mobilitätsangebote sind ebenfalls zentrale Themen. Im Fokus der Überlegungen steht dabei die Vernetzung der Bornheimer Ortschaften sowie deren Erreichbarkeit für nachhaltige Mobilitätsformen. Zugleich müssen aber auch die Pendlerverflechtungen betrachtet werden. Aufgrund ihrer großen Bedeutung für die Stadt als Tourismus-, Freizeit-, Arbeits- und Einkaufsstandort muss die Erreichbarkeit Bornheims gesichert werden.

Ein wichtiger Baustein für die Erarbeitung des Leitbildes und der Ziele ist die Bestandsanalyse. In der Bestandsanalyse wurde die aktuelle Situation in Bornheim erfasst. Getrennt nach den Themenbereichen Kfz-Verkehr, ÖPNV und vernetzte Mobilität, Radverkehr, Fußverkehr, Aufenthaltsqualitäten & Barrierefreiheit sowie verschiedenen Querschnittsthemen wie z. B. Verkehrssicherheit oder Kommunikation wurde eine Stärken-Schwächen-Analyse durchgeführt. Darauf aufbauend wurden Potenziale für die Stadt Bornheim entwickelt, die in die Entwicklung des Leitbildes und des Zielkonzeptes einfließen.

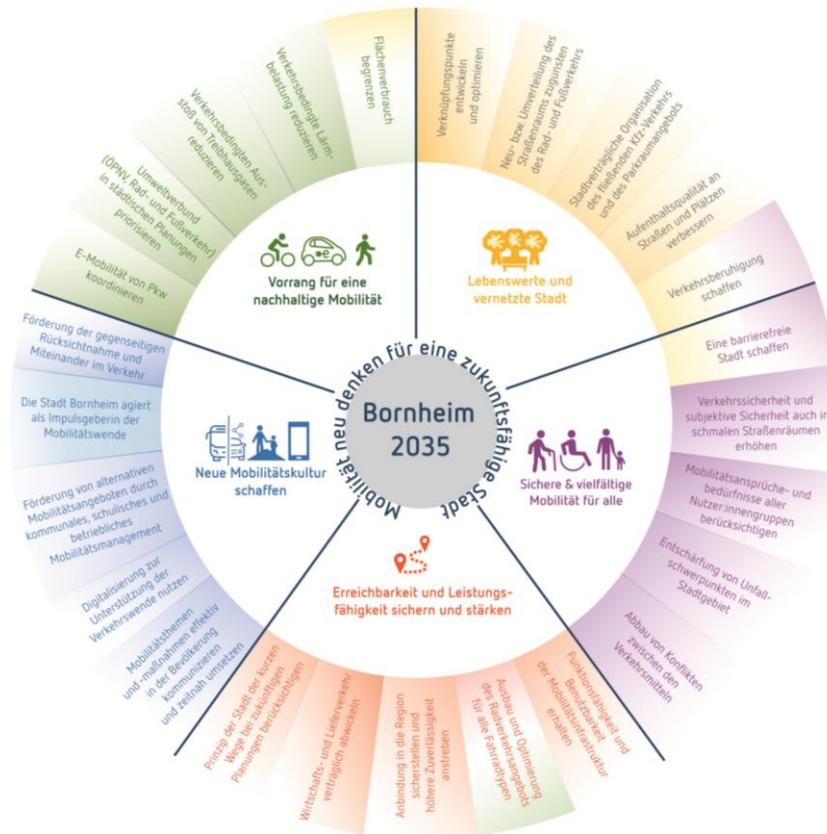
Zentral für das Zielkonzept ist die Aufstellung eines übergeordneten **Leitbildes**, das die Erwartungen der Bevölkerung, Politik und Stadtverwaltung an die zukünftige Mobilität Bornheims beschreibt. Das Leitbild ***Bornheim 2035: Mobilität neu denken für eine zukunftsfähige Stadt*** stiftet Identität für die Verkehrsentwicklung der Stadt und dient als gemeinsamer Orientierungsrahmen zu künftigen Planungen und Zielen in allen Bereichen der Mobilität. Das Leitbild ist im partizipativen Prozess entstanden (vgl. Kapitel 1.2).

Das Leitbild skizziert eine Vision für die Stadt- und Verkehrsentwicklung bis 2035, mit einem klaren Fokus auf der Neugestaltung der Mobilität. Ziel ist es, eine zukunftsfähige und lebenswerte Stadt zu schaffen, die nachhaltige und innovative Ansätze in der Fortbewegung integriert. Durch das "neue Denken" in der Mobilität sollen traditionelle Konzepte überwunden und umweltfreundliche Transportmittel sowie alternative Technologien gefördert werden. Das Leitbild strebt an, Bornheim zu einer Stadt zu entwickeln, die nicht nur den aktuellen Anforderungen der Mobilität gerecht wird, sondern auch langfristig auf Nachhaltigkeit und Anpassungsfähigkeit setzt. Ein wesentlicher Bestandteil ist die Schaffung einer neuen Mobilitätskultur.

Für Bornheim sind die folgenden **fünf Oberziele** mit entsprechenden Unterzielen formuliert:

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**

Abbildung 4: Gesamtübersicht über das Zielkonzept



Zielfeld 1 Vorrang für eine nachhaltige Mobilität

Der Klimawandel stellt aktuell eine der größten globalen Herausforderungen dar. Die Stadt Bornheim hat bereits 2012 gemeinsam mit anderen Kommunen in einem interkommunalen Klimaschutzkonzept Ziele zur Reduzierung von Umweltbelastungen definiert und diese mit dem 2024 beschlossenen Klimaneutralitätskonzept bestätigt. Um (inter-)nationale Klimaschutzziele einzuhalten, stellt dieses Thema auch im Mobilitätskonzept eine zentrale Zieldimension dar. Die Emissionen des Verkehrssektors haben sich deutschlandweit in den vergangenen Jahren kaum reduziert und der private Pkw ist vielerorts – so auch in Bornheim – weiterhin das dominierende Verkehrsmittel. Somit findet sich die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen auch im Mobilitätskonzept wieder.

Abbildung 5: Unterziele des Zielfelds 1 „Vorrang für eine nachhaltige Mobilität“



Kommentiert [AP1]: Flächenverbrauch begrenzen umformulieren

Kommentiert [WT2R1]: Sinnvoll aus meiner Sicht: Optimieren statt begrenzen. Evtl. auch „durch Verkehrsflächen“ ergänzen

Vorschlag 7.1.: Flächenaufteilung des Straßenraums optimieren

Mit dem Oberziel „Vorrang für eine nachhaltige Mobilität: Gesundheit, Umwelt und Klima schützen“ soll daher **der Umweltverbund, d.h. der Fuß- und Radverkehr sowie Bus und Bahn, zukünftig in städtischen Planungen priorisiert und gestärkt** werden. Dazu sollen vor allem die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Umweltverbund verbessert werden. Der Umweltverbund soll zukünftig das Rückgrat der Mobilität in Bornheim bilden und allen Teilen der Bevölkerung in

ihrer alltäglichen Mobilität zur Verfügung stehen. Eine Förderung des Umweltverbundes hat aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten im öffentlichen Raum eine Umverteilung der Flächen zur Konsequenz. Daraus resultiert, dass Flächen des Kfz-Verkehrs genutzt werden müssen, um eine gerechtere Verteilung des Raums zu gewährleisten. Auch Voraussetzungen anderer Art, wie zum Beispiel eine erhöhte Akzeptanz des Umweltverbundes in der Bevölkerung spielen eine wichtige Rolle.

Auch zukünftig wird der private Pkw eine Rolle im Verkehrsgeschehen in Bornheim spielen. Beim Auto gilt es daher, die Antriebswende zu unterstützen und insbesondere die **E-Mobilität** zu stärken. Autos mit umweltfreundlichen Antriebsformen sind ein wichtiger Baustein der nachhaltigen Mobilität, wenngleich weitere ergänzende Maßnahmen notwendig sind, um durch die Reduktion der Gesamtzahl an Pkw im Stadtgebiet, die Lärm- und Luftschadstoffbelastung ebenfalls zu verringern. Ein Unterziel ist auch die **Reduktion von klimaschädlichen Treibhausgasen**, die verkehrsbedingt ausgestoßen werden. Neben den verkehrsbedingten Umweltbelastungen kann durch eine stadt- und sozialverträgliche Mobilität langfristig nicht nur die Anzahl der Autos, sondern auch der damit einhergehende **Flächenverbrauch begrenzt** werden, was ebenfalls ein Unterziel in diesem Zielfeld darstellt. Im Stadtgebiet soll ein Gleichgewicht zwischen „grauen“ und „grünen“ Flächen angestrebt werden. In Bornheim gibt es mit dem RVK-e-Bike bereits ein E-Bike-Sharing-System, das an ausgewählten Standorten im Stadtgebiet verfügbar ist. Vereinzelt gibt es auch öffentliche Ladeinfrastruktur für Pkw, insgesamt 15 (Stand: Januar 2025) Ladesäulen im gesamten Stadtgebiet bieten Ausbaupotenzial. Die Stadt wird hierbei in einer koordinierenden Rolle auftreten und wird bei der Platzierung von Ladesäulen auf die Vereinbarkeit mit den weiteren Zielen des Mobilitätskonzeptes achten.

Insgesamt wird das Ziel verfolgt, die Voraussetzungen für die Nutzung von klimafreundlichen Verkehrsmittel in Bornheim so zu verbessern, dass diese komfortabler oder wenigstens genauso komfortabel wie die Nutzung des Autos ist und durch die Erhöhung des Umweltverbundanteils die verkehrsbedingten Emissionen und Lärmbelastungen reduziert werden.

Mögliche Wirkungsziele & Indikatoren

- Erhöhung des Umweltverbundanteils
- Anzahl elektrisch betriebener Linienbusse, Taxis sowie kommunaler Fahrzeuge
- ÖPNV-Angebot (km-Leistung, Pünktlichkeit)
- Anzahl und Belegungsgrad von öffentlichen Radabstellanlagen
- Messung der Luft- und Lärmbelastung

Zielfeld 2 Lebenswerte und vernetzte Stadt

Die Gestaltung von lebenswerten und vernetzten Stadt- und Straßenräumen ist ein bedeutender Schritt hin zu einer nachhaltigen urbanen Umgebung. Die Stadt Bornheim ist ein beliebter Wohnstandort mit hoher Lebensqualität im Einzugsgebiet der Region Köln/Bonn. Zudem profitieren die Bornheimer sowohl durch die dörfliche Struktur von den Vorteilen der dörflich geprägten Ortschaften als auch von dem städtisch geprägten Stadtzentrum.

Daher ist es ein wichtiges Ziel, Bornheim als lebenswerte Stadt weiterzuentwickeln. Zwar ist die Lebensqualität höchst subjektiv, dennoch lassen sich einige allgemeine Kennzeichen einer hohen Lebensqualität festmachen. Dazu gehören attraktive öffentliche Räume, ein sicheres urbanes Umfeld, sichere Mobilität oder auch die gute Erreichbarkeit von Alltags- und Freizeitzielen.

Abbildung 6: Unterziele des Zielfelds 2 „Lebenswerte und vernetzte Stadt“



Wie sich die Mobilität in einer Stadt gestaltet, hängt stark mit der Aufmachung des urbanen Raums zusammen. So laden belebte Straßen, die für Menschen und nicht für Autos gestaltet sind, zum Zufußgehen, Verweilen und zum Fahrradfahren ein. Straßenräume, die primär für den Autoverkehr gestaltet sind, können auf Zufußgehende oftmals als wenig einladend wirken und deren Nutzung einschränken. Ein Unterziel in diesem Zielfeld ist daher die **Verbesserung der Aufent-**

Kommentiert [AP3]: „zugunsten des Rad- und Fußverkehrs“
streichen

Haltsqualität an Straßen und Plätzen. Vor dem Hintergrund des Leitbilds kann so auch ein Umdenken in der Bevölkerung erwirkt werden, wenn öffentliche Räume funktional nicht mehr primär auf den (Kfz-)Verkehr ausgerichtet sind, sondern auch zum Verweilen einladen.

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, ist in Bornheim der urbane Raum vielerorts stark vom fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr bestimmt. Mit der langfristigen Umsetzung des Mobilitätskonzeptes soll insbesondere der Flächenverbrauch durch den ruhenden Kfz-Verkehr verringert werden. Die Bestandsanalyse zeigt, dass eine stadtweite Regelung zum ruhenden bisher Verkehr fehlt, jedoch maßgeblich ist, um diesen zu organisieren. Mit dem Unterziel „**Stadtverträgliche Organisation des fließenden Kfz-Verkehrs und des Parkraumbangebots**“ soll erreicht werden, neu-gewonnene Flächen, z. B. durch Umgestaltung des Straßenraums, nicht mehr primär dem Kfz-Verkehr zur Verfügung zu stellen, sondern dem Umweltverbund. Durch eine **Umverteilung des Straßenraums zugunsten des Rad- und Fußverkehrs** kann die Stadt Bornheim ihr Potenzial als nahmobilitätsfreundliche Stadt entfalten. Maßnahmen der **Verkehrsberuhigung** und die Umsetzung von Barrierefreiheit können ebenfalls einen positiven Einfluss auf die Entwicklung hin zu einer vernetzten Stadt haben. Des Weiteren sollen die Bornheimer Ortschaften durch die **Entwicklung und Optimierung von Verknüpfungspunkten** (z. B. an den SPNV-Haltepunkten) besser miteinander vernetzt werden, um so das Potenzial des Umweltverbundes effizienter ausschöpfen zu können. Ebenso kann die innerörtliche Erreichbarkeit für die aktive Mobilität (Fuß und Rad) gestärkt werden. Der Fokus in Bornheim wird dabei auf der weiteren Förderung des Prinzips „Nutzen statt besitzen“, insbesondere im Bereich Car- und Bikesharing. Damit soll die Idee der Multi- und Intermodalität, also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel für eine Strecke oder während eines Tages, gefestigt werden - die. Der Rückgang des Pkw-Besitzes durch ein funktionierendes Carsharing-System würde sich zudem positiv auf den Parkdruck im Bornheimer Stadtgebiet auswirken.

Insgesamt geht es darum, die Stärken verschiedener Mobilitätsangebote zu nutzen und sie effektiv zu vernetzen, wobei Mobilstationen bzw. Verknüpfungspunkte als wichtige Drehscheiben fungieren. In diesem Zielfeld wird insgesamt die Absicht verfolgt, Bornheims Straßenraum für den Fuß- und Radverkehr umzugestalten und dadurch zu einer Stadt mit hoher Aufenthalts- und Lebensqualität beizutragen. Durch eine gezielte Vernetzung der einzelnen Verkehrsmittel soll es in Zukunft auch mit dem Umweltverbund möglich sein, nahtlose Wegekettens im Stadtgebiet Bornheims zurückzulegen, sodass dieser Vorteil nicht mehr allein beim privaten Pkw besteht. Zukünftig soll der urbane Raum darüber hinaus stärker zum Verweilen einladen und somit auch lokalen Angeboten wie Einzelhandel und Gastronomie zugutekommen.

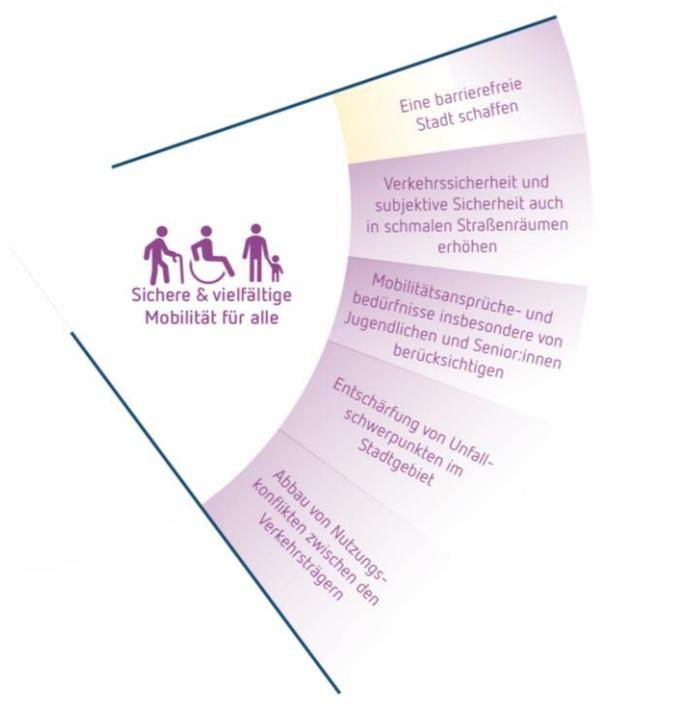
Mögliche Wirkungsziele & Indikatoren

- Entwicklung der Parkraumauslastung im Zentrum
- Einführung eines flächendeckenden Parkraummanagements in den Zentren im öffentlichen Raum
- Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)
- Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)
- Jährliche Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte

Zielfeld 3 Sichere & vielfältige Mobilität für alle

Mobilität ist ein Grundbedürfnis der Menschen und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen. Daher stellen die Sicherstellung und Förderung von eigenständiger Mobilität für alle ein wichtiges Ziel im Mobilitätskonzept der Stadt Bornheim dar und werden in diesem Zielfeld adressiert.

Abbildung 7: Unterziele des Zielfelds 3 „Sichere & Vielfältige Mobilität für Alle“



Kommentiert [WT4]: Ich würde statt „Konflikten“ konkreter „Nutzungskonflikten“ verwenden.

Kommentiert [AP5]: Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse insbesondere von Jugendlichen und Senior:innen berücksichtigen

In diesem Zielfeld ist die **Berücksichtigung der Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse insbesondere von Jugendlichen und Senior:innen** ein wesentliches Unterziel. Es soll sichergestellt werden, dass niemand aufgrund von Alter, Mobilitätseinschränkungen oder anderen individuellen Voraussetzungen ausgeschlossen wird.

Für Kinder und Jugendliche ist es vor allem wichtig, eine eigenständige Mobilität zu erlernen und bereits früh mit einem umweltbewussten Mobilitätsverhalten zu beginnen. Für Ältere ist es besonders wichtig, ihre eigenständige Mobilität als wichtige Grundlage für ein eigenständiges Leben so lange wie möglich zu erhalten. Dies gewinnt insbesondere vor dem Hintergrund sich verändernder demografischer Rahmenbedingungen zunehmend an Wichtigkeit. Neben Jugendlichen und Senior*innen sollen die Bedürfnisse aller Nutzer*innengruppen berücksichtigt werden. Ein **barrierefreier Ausbau** als Basis ist daher eine Zielsetzung, die sowohl älteren Menschen als auch grundsätzlich dem Teil der Bevölkerung zugutekommt, der temporär oder permanent mobilitätseingeschränkt ist oder sich mit Koffer oder Kinderwagen durch den öffentlichen Raum bewegt.

Neben dem barrierefreien Ausbau gilt es, der Bevölkerung unterschiedliche Mobilitätsoptionen zur Verfügung zu stellen. Die Schaffung einladender Angebote und Infrastrukturen des Umweltverbands stehen hier im Fokus. Weiteren Schwerpunkte stellen dabei die **Erhöhung der Verkehrssicherheit** und die **Entschärfung von Unfallschwerpunkten im Stadtgebiet** dar. Dies gilt auch für schmale Straßenräume in den Dörfern, wo es aufgrund enger Bebauung und geringer Straßenbreite häufig keine Gehwege gibt. Bei Betrachtung der Verkehrssicherheit ist die subjektiv empfundene Sicherheit ebenso bedeutsam wie die tatsächlichen Unfallereignisse. Die Bestandsanalyse zeigt, dass es bei beiden Aspekten Verbesserungsbedarf in Bornheim gibt. So ist einerseits die Anzahl der Unfälle von 2019 bis 2021 angestiegen und andererseits wurden Orte im Stadtgebiet identifiziert, die z. B. aufgrund fehlender Beleuchtung nur eingeschränkt genutzt werden. Beide Aspekte können erhebliche Hemmnisse für die Mobilität darstellen. .

Ein weiteres Unterziel ist der **Abbau von infrastrukturell bedingten Konflikten zwischen den Verkehrsträgern**. Zum Beispiel entstehen durch die geteilte Nutzung (z. B. geteilter Geh- und Radweg) von Verkehrsflächen für unterschiedliche Verkehrsmittel oft Unsicherheiten. Diese können dazu führen dass bestimmte Straßenabschnitte bzw. Verkehrsmittel von schwächeren Verkehrsteilnehmern gemieden werden. Daher ist es eine wichtige Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Neben den Infrastrukturen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sind gegenseitige Rücksichtnahme und Miteinander im Verkehr entscheidend, um Unfälle zu verhindern, Stress im Verkehr zu reduzieren und die Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer angenehmer zu gestalten (siehe auch Ziel 5).

Die frühzeitige Beteiligung der Bevölkerung bei allen mobilitätsbezogenen Planungsprozessen soll die Berücksichtigung der unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse und Kompetenzen aller Bevölkerungsteile gewährleisten (siehe Ziel 5).

Mögliche Wirkungsziele & Indikatoren

- Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr
- Entwicklung der Verunglücktenzahlen (inkl. Schwere) und Unfälle mit Sachschäden
- Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit
- Anzahl barrierefreier Haltestellen nach PBefG und die barrierefreie Gestaltung des Haltestellenumfelds
- Anzahl partizipativer Formate im Jahr

Zielfeld 4 Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern und stärken

Die verkehrliche Anbindung an das regionale und überregionale Umfeld macht Bornheim als Mittelzentrum attraktiv – ein Standortfaktor, der erhalten und weiter gestärkt werden sollte. Innerhalb Bornheims sollen die Ortschaften der Vorgebirgsorte und der Rheinorte, die zentralen Ortschaften Bornheim und Roisdorf sowie wichtige Alltagsziele (wie Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandorte) mit allen Verkehrsträgern erreichbar und miteinander vernetzt sein. Diese Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sicherzustellen und zu optimieren ist ein wichtiges Ziel, um eine nachhaltige und effiziente Mobilität der Bevölkerung zu gewährleisten.

Abbildung 8: Unterziele des Zielfelds 4 "Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit sichern und stärken"



Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass Bornheim mit dem Pkw sowohl innerstädtisch als auch regional bereits gut erreichbar ist. Aufgrund der hohen Bedeutung regionaler Pendlerverflechtungen

legt das Unterziel „**Anbindung in die Region sicherstellen und höhere Zuverlässigkeit anstreben**“ einen besonderen Schwerpunkt auf die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit mit zuverlässigen Verkehrsangeboten. Insbesondere für den ÖPNV soll die Zuverlässigkeit auf der bestehenden Schieneninfrastruktur erhöht werden, um eine attraktive Alternative zum Pkw für die Wege nach Köln und Bonn zu schaffen. Auch wenn die Stadt hier nur eingeschränkte direkte Handlungsmöglichkeiten hat, stellt die Verbesserung der Schienenverbindungen dennoch einen zentralen Baustein für die Mobilitätswende in Bornheim dar. Ausbaubedarf in die Region besteht im Radverkehr, was mit diesem Unterziel ebenfalls adressiert wird. Der Dialog mit umliegenden Kommunen sowie Aufgabenträgern ist für die regionale Anbindung wesentlich. Ebenfalls als Ziel formuliert ist der Erhalt bestehender und zukünftiger Mobilitätsinfrastruktur, um deren **Funktionsfähigkeit und Benutzbarkeit** dauerhaft sicherzustellen.

Auch die innerörtliche Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund weist noch Verbesserungsbedarf auf. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzes und der Schaffung von Mobilitätsangeboten für alle Bevölkerungsgruppen gilt es daher vorrangig, die Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund zu stärken. Das vielfältige Versorgungsangebot bietet innerstädtisch Potenzial für eine „**Stadt der kurzen Wege**“. Das Prinzip ist als ein Unterziel bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen und wird bei kommunalen Planungen bereits umgesetzt.

Bundesweit ist in den vergangenen Jahren ein deutlicher Anstieg des Lieferverkehrs zu beobachten – insbesondere durch den wachsenden Onlinehandel. Auch in Bornheim wird diese Entwicklung wahrgenommen und trägt zur allgemeinen Verkehrsbelastung bei, auch wenn konkrete lokale Daten derzeit nicht vorliegen. Um den städtischen Verkehr effizienter, nachhaltiger und weniger belastend für die Umwelt und die Lebensqualität der Bürger*innen zu gestalten, ist die **stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschafts- und Lieferverkehrs** von großer Bedeutung und bildet daher ein weiteres Unterziel dieses Zielfeldes.

Die Sicherung und Optimierung der Erreichbarkeit und Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsträger und Mobilitätsanlässe erfordert eine integrierte, langfristige Planung und Zusammenarbeit auf verschiedenen Ebenen, von städtischen Behörden über Verkehrsunternehmen bis hin zur Beteiligung der Bürgerschaft. Das Ziel besteht darin, eine vielfältige und nachhaltige Mobilitätslandschaft zu schaffen, die den Bedürfnissen aller gerecht wird.

Mögliche Wirkungsziele & Indikatoren

- Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)
- Auslastung der intermodalen Schnittstellen (P+R/B+R)
- Auslastung von Lieferzonen in den Ortszentren
- Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)
- Car- & Bikesharing Angebote (Fahrzeuge/ Fahrräder pro 1.000 Einwohner)

Zielfeld 5 Neue Mobilitätskultur schaffen

Der Begriff Mobilitätskultur umfasst die Wertvorstellungen und die Verhaltensweisen einer Gesellschaft bezogen auf die Mobilität. Seit einigen Jahren vollzieht sich in Deutschland ein Wandel von einer autozentrierten hin zu einer nachhaltigen und zukunftsfähigen Mobilitätskultur. Dieser Wandel muss sowohl in der Bevölkerung als auch in Unternehmen, Institutionen und Verwaltungen stattfinden. Multimodalität und das Prinzip „Nutzen statt besitzen“ gewinnen zunehmend an Bedeutung. Die Abhängigkeit vom privaten Pkw soll durch diesen Paradigmenwechsel verringert und ein generelles Umdenken in der Bevölkerung angestoßen werden. Statt alle Wege generell mit dem privaten Auto zurückzulegen, soll nun die sinnvolle Nutzung und Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel zur neuen Normalität werden. Dabei können Teilstrecken sowohl zu Fuß, mit dem Fahrrad, dem ÖPNV oder auch dem Auto zurückgelegt werden.

Abbildung 9: Unterziele des Zielfelds 5 "Neue Mobilitätskultur schaffen"



Kommentiert [AP6]: + umgesetzte Maßnahmen vor allem projektbegleitend kommunizieren

Kommentiert [AP7]: „zeitnah umsetzen“ streichen

Bornheim bietet bereits gute Voraussetzungen, um diese neue Mobilitätskultur umzusetzen. Die Siedlungsstruktur der Ortschaften ist kompakt und somit geeignet, Wege zur ÖPNV-Haltestelle oder zum nächsten Sharing-Angebot zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen. Viele Nahver-

sorgungsstandorte sind in Bornheim zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen, der ÖPNV ist gut ausgebaut und vernetzt Bornheim in die Region (siehe Zielfeld 4, „Stadt der kurzen Wege“). Eine besondere Herausforderung stellen dabei die unterschiedlichen Höhenlagen in den Vorgebirgsschaften dar.

Im Zielfeld 5 sind es begleitende, unterstützende, kommunikative und partizipative Ziele, die ebenso wichtig sind für eine erfolgreiche Mobilitätswende.

Der Schwerpunkt des Zielfelds liegt darauf, ein Umdenken weg vom Auto hin zu alternativen Fortbewegungsmitteln zu etablieren. Neben einer zeitgemäßen Infrastruktur und attraktiv gestalteten Straßenräumen ist es ein Unterziel, die **gegenseitige Rücksichtnahme und ein Miteinander im Verkehr** zu fördern. Auch die Landwirtschaft mit ihren zahlreichen Wirtschaftswegen soll dabei berücksichtigt werden. Dazu sollte die Stadt sich zum Ziel setzen, **Mobilitätsthemen und -maßnahmen effektiv mit und in der Bevölkerung zu kommunizieren**. Auf diese Weise können beispielsweise neue Angebote bekannt gemacht oder Missverständnisse bei veränderten Verkehrsführungen vermieden werden.

Bornheim sollte danach streben, selbst als Impulsgeberin der Mobilitätswende voranzugehen und in dieser Rolle innovative Ansätze und Modelle für eine nachhaltige Mobilität entwickeln und umzusetzen. Die Stadt hat dazu bereits gute Ansätze auf den Weg gebracht, u. a. eine Stelle zum Mobilitätsmanagement etabliert und Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement in der Verwaltung ergriffen. Insgesamt ist ein weiteres Unterziel darüber hinaus, das **Mobilitätsmanagement breiter aufzustellen und so die Förderung von alternativen Mobilitätsangeboten zu unterstützen**. Dies beinhaltet die Ausweitung auf kommunales, schulisches und betriebliches Mobilitätsmanagement.

Ein Unterziel ist es, bei der Förderung einer neuen Mobilitätskultur auch die **Digitalisierung zur Unterstützung der Verkehrswende** zu nutzen. Mobilitätsangebote sollen durch die Nutzung per App beispielsweise möglichst flexibel, einfach und zugänglich gestaltet werden. Insgesamt kommt der Digitalisierung eine unterstützende Rolle bei der Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur zu.

Insgesamt sollte Bornheim eine umfassende Strategie verfolgen, um das Ziel der Etablierung einer neuen Mobilitätskultur zu erreichen, die nicht nur auf infrastrukturelle Veränderungen abzielt, sondern auch auf eine positive Veränderung in der Wahrnehmung und im Verhalten der Bürger*innen im Bereich der Mobilität.

Mögliche Wirkungsziele & Indikatoren

- Ergebnisse aus regelmäßigen Mobilitätsbefragungen (z. B. Modal Split, Einstellungen)
- Teilnahmezahlen an Mobilitätsaktionen (z. B. Stadtradeln, autofreie Tage)
- Anzahl von Unternehmen /Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement
- Nutzung von Mobilitäts-Apps (z. B. Buchungen, Downloads)
- Anzahl gemeldeter Konflikte oder Beschwerden im Straßenverkehr
- Anzahl durchgeführter Beteiligungsformate (z. B. Workshops, Online-Dialoge)
- Nutzung von Sharing-Angeboten (z. B. Ausleihzahlen, Verfügbarkeit)