



## Integriertes Mobilitätskonzept Gemeinde Alfter

Stand: Juni 2018

## Impressum

### Auftraggeber

Gemeinde Alfter  
Fachbereich 1 - Verwaltungsmanagement und Bürgerdienste  
Am Rathaus 7  
53347 Alfter

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH  
Zukunftsnetz Mobilität NRW  
Kordinierungsstelle Rheinland  
Geschäftsstelle des Landesnetzwerkes  
Glockengasse 37-39  
50667 Köln

### Auftragnehmer

Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

Fon: 0231/589696-0  
Fax: 0231/589696-18

info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de

### Bearbeitung

Dipl.-Ing. Christian Bexen  
M. Sc. Christian Schipplick

Dortmund, im Juni 2018

### Hinweis

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

## Inhaltsverzeichnis

<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Tabellenverzeichnis .....</b>	<b>2</b>
<b>Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>3</b>
<b>1 Einleitung.....</b>	<b>4</b>
<b>2 Vorgehensweise .....</b>	<b>6</b>
<b>3 Grundsätzliches zur Gemeinde Alfter .....</b>	<b>8</b>
3.1 Räumliche Einordnung	8
3.2 Mobilitätsverhalten	9
3.3 Aktuelle Planungen und bauliche Entwicklungen	11
<b>4 Bestandsanalyse.....</b>	<b>13</b>
4.1 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit	13
4.2 Radverkehr	15
4.3 ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen	18
4.4 Planung und Straßenraumgestaltung	20
4.5 Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	21
<b>5 Ziele für die zukünftige Mobilität in der Gemeinde Alfter .....</b>	<b>23</b>
<b>6 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen.....</b>	<b>27</b>
6.1 Leitprojekte	30
6.2 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit	43
6.3 Radverkehr	49
6.4 ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen	58
6.5 Planung und Straßenraumgestaltung	64
6.6 Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	73
<b>7 Weiteres Vorgehen.....</b>	<b>79</b>
7.1 Umsetzung	79
7.2 Evaluation	80
<b>8 Fazit und Ausblick.....</b>	<b>84</b>
<b>Quellenverzeichnis .....</b>	<b>85</b>
<b>Kartenverzeichnis .....</b>	<b>86</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bausteine des integrierten Mobilitätskonzepts.....	6
Abbildung 2: Akteursübersicht und Projektablauf.....	7
Abbildung 3: Räumliche Einordnung der Gemeinde Alfter.....	8
Abbildung 4: Modal Split in der Gemeinde Alfter.....	9
Abbildung 5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Alfter (2016) - Hauptverflechtungen.....	10
Abbildung 6: Bauliche Entwicklungen in der Gemeinde Alfter.....	12
Abbildung 7: Moderne straßenbegleitende Gehwege.....	13
Abbildung 8: Moderner straßen-unabhängiger Gehweg.....	13
Abbildung 9: Fehlende bzw. zu schmale straßenbegleitende Gehwege.....	14
Abbildung 10: Schmäler Straßenquerschnitt.....	14
Abbildung 11: Nicht optimal abgesenkter Bordstein im Kreuzungsbereich.....	15
Abbildung 12: Schmäler Gehweg im Kreuzungsbereich.....	15
Abbildung 13: Entfernung zum Hauptbahnhof Bonn.....	16
Abbildung 14: Fehlende Radwegeinfrastruktur auf Hauptverkehrsstraße.....	17
Abbildung 15: Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich.....	17
Abbildung 16: Bahnhofpunkt Impekoven.....	19
Abbildung 17: Bahnhofpunkt Witterschlick.....	19
Abbildung 18: Zielsystem des Mobilitätskonzepts.....	24
Abbildung 19: Leitbild der Mobilitätsentwicklung.....	26
Abbildung 20: Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts.....	27
Abbildung 21: Maßnahmenübersicht.....	28
Abbildung 22: Aufbau der Steckbriefe.....	29

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro Einwohner/Einwohnerin und Jahr) .....	80
Tabelle 2: Übersicht messbarer Indikatoren.....	82

## Abkürzungsverzeichnis

BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BDEW	Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
ILEK	Integriertes ländliches Entwicklungskonzept
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
IT.NRW	Information und Technik Nordrhein-Westfalen
IVM	Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MM	Mobilitätsmanagement
NN	Normalnull
NRVP	Nationaler Radverkehrsplan
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
NVR	Nahverkehr Rheinland
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
RSK	Rhein-Sieg-Kreis
RVK	Regionalverkehr Köln
RVT	Rhein-Voreifel Touristik
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plans
StVA	Straßenverkehrsamt
SWB	Stadtwerke Bonn
TH Köln	Technische Hochschule Köln
UBA	Umweltbundesamt
VCD	Verkehrsclub Deutschland
VHS	Volkshochschule
VM NRW	Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
ZIV	Zweirad-Industrie-Verband

## 1 Einleitung

Die Gemeinde Alfter hat mit externer Unterstützung durch das Dortmunder Büro Planersocietät ein Mobilitätskonzept entwickelt, das als Orientierungs- und strategischer Rahmen sowie als Maßgabe für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung in den nächsten Jahren dienen soll. Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, eine sowohl kurz- als auch mittel- bis langfristig wirkende und integriert angelegte Strategie zur Entwicklung und Steuerung des Mobilitätsverhaltens und des Verkehrs in der Gemeinde Alfter zu formulieren; die nachhaltige Mobilitätsentwicklung soll gleichzeitig einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität leisten sowie einen wichtigen Standortfaktor bilden.

Im Mobilitätskonzept soll definiert werden,

- welche Handlungsfelder besetzt werden,
- welche konkreten Einzelaktivitäten für die Umsetzung vorgesehen sind,
- wer die Federführung für die einzelnen Handlungsfelder innehaben soll,
- welche weiteren Akteure einbezogen werden,
- welche personellen, finanziellen und instrumentellen Ressourcen dafür erforderlich sind.

Dabei wurden in laufender Abstimmung mit Verwaltung und Politik konkrete Maßnahmen auf strategischer und konzeptioneller Ebene formuliert und in ein Handlungskonzept mit Maßnahmensteckbriefen, die in übersichtlicher Form die jeweiligen, z.T. oben bereits genannten Detail-Informationen enthalten (u.a. Problemstellung, inhaltliche Erläuterung, Vorgehen, Federführung / Akteure, Zeitrahmen), überführt. Insofern soll das Mobilitätskonzept in den nächsten Jahren auch als praktischer Leitfaden fungieren.

Die Gemeinde Alfter mit ihren ca. 23.500 Einwohnerinnen und Einwohnern grenzt an das Oberzentrum Bonn im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises (RSK) und ist als kreisangehörige Gemeinde klassifiziert. Da die Gemeinde im Rahmen der kommunalen Gebietsreform neu gegründet wurde, verfügt sie über eine polyzentrale Struktur und kein historisch gewachsenes Zentrum. Dies führt dazu, dass zur Erreichung der verschiedenen Ortsteile innerhalb des topographisch bewegten Gemeindegebiets vergleichsweise große Distanzen überbrückt werden müssen. Das Verkehrsgeschehen wird insbesondere vom Pendlerverkehr in das benachbarte Bonn geprägt; in diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Gemeinde Alfter mit einer Auspendlerquote von 84 % die höchste Rangziffer NRW aufweist.

Die Gemeinde Alfter kann bereits auf verschiedene (eigene oder übergeordnete) Konzepte zurückgreifen, die für die Mobilitätsentwicklung von Bedeutung sind und deren Inhalte – wenn möglich – in das Mobilitätskonzept eingeflossen sind. So wurde z.B. im Jahr 2012 für die Kommunen der ILEK-Region Rhein-Voreifel, der die Gemeinde Alfter angehört, ein Klimaschutzkonzept erstellt. Überdies liegt ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept (2013), ein Lärmaktionsplan Stufe 2 (2013) und ein Verkehrslenkungskonzept (2007) für den Ortsteil Alfter vor. Ergänzt werden die kommunalen Konzepte durch Projekte und Konzepte auf Kreisebene (Radverkehrskonzept RSK, Masterplan Energiewende, Nahverkehrsplan).

Die Gemeinde Alfter ist Mitglied des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und eine von zwei Modellkommunen im Projekt ‚Kommunales Mobilitätsmanagement‘ des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und des Landes Nordrhein-Westfalen zur Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanage-

ments. Im Laufe des Projektzeitraums hat sich die Gemeinde Alfter mit vielen verschiedenen organisatorischen und inhaltlichen mobilitäts- / verkehrsrelevanten Themen beschäftigt und bereits zahlreiche Grundlagen sowohl organisatorischer als auch inhaltlicher Art geschaffen (z.B. Handlungsrahmen ‚Kommunales Mobilitätsmanagement‘ mit Zielen, Aufgaben, Organisations- und Arbeitsstruktur; Etablierung eines interfraktionellen Arbeitskreises; JobMOBILEETY-Analyse für die Gemeindeverwaltung Alfter - Analyse der betrieblichen Personenmobilität). Das Mobilitätskonzept bildet insofern eine zusammenfassende inhaltliche Aufbereitung des bereits im Jahr 2013 begonnenen Prozesses.

Durch den politischen Beschluss soll das Mobilitätskonzept jedoch nicht nur die Funktion einer rein fachlichen Beurteilungs- bzw. Abwägungsgrundlage erfüllen; vielmehr muss es das Ziel sein, dass es bei allen Akteuren (Politik, Verwaltung und Bürgerschaft) ein anerkanntes und klar definiertes Handlungskonzept für alle mobilitäts- / verkehrsrelevanten Themen ist, das in seinen Bestandteilen in den nächsten Jahren sukzessive umgesetzt oder zumindest angegangen und bei Bedarf um weitere Handlungsfelder ergänzt werden kann.

Das vorliegende Mobilitätskonzept soll als integriertes Konzept eine fundierte und umsetzungsfähige Grundlage für eine nachhaltige Entwicklung von Mobilität und Verkehr in der Gemeinde Alfter bilden. Es gliedert sich in folgende Kapitel:

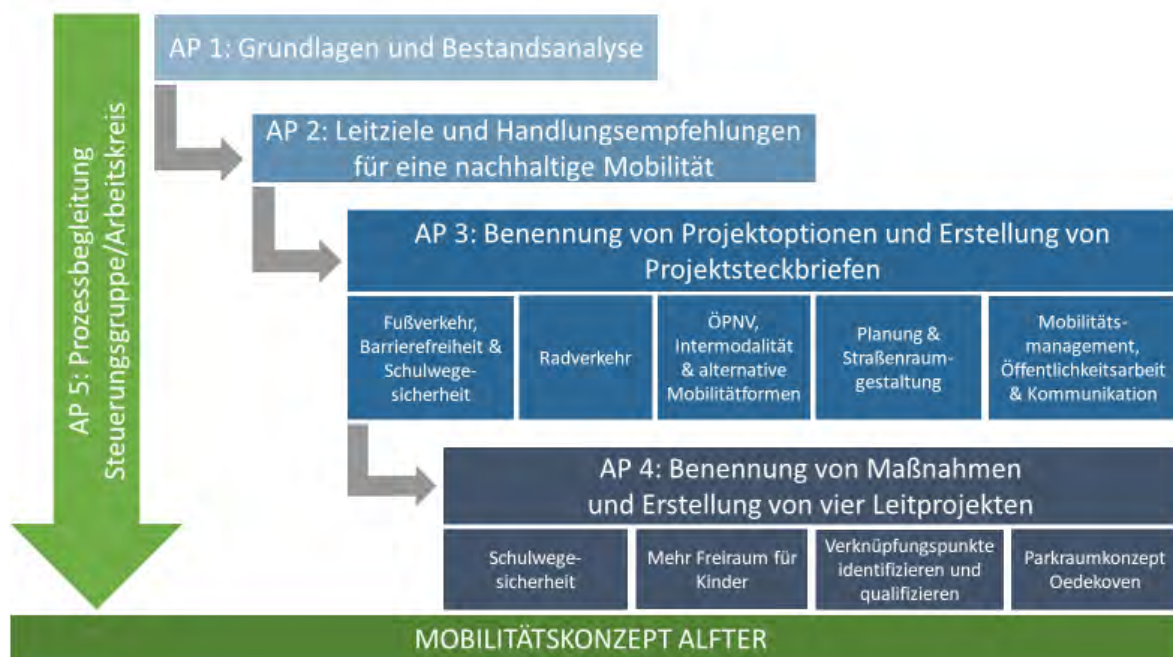
- In **Kapitel 2** wird zunächst der Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts erläutert.
- **Kapitel 3** befasst sich mit den strukturellen Gegebenheiten bzw. Rahmenbedingungen der Gemeinde Alfter.
- In **Kapitel 4** werden die Ergebnisse der Bestandsanalyse dargestellt.
- In **Kapitel 5** wird das Zielkonzept vorgestellt, das als handlungsleitender Rahmen zu verstehen ist und sich aus einem Leitziel sowie vier Oberzielen zusammensetzt.
- **Kapitel 6** bildet den eigentlichen Kern des Mobilitätskonzepts. Dort werden die Handlungsempfehlungen und Maßnahmen themenspezifisch und in Steckbrief-Form aufbereitet dargestellt.
- In **Kapitel 7** werden Hinweise zum weiteren Vorgehen bzw. zur Umsetzung sowie zur Evaluation gegeben.
- Der Bericht schließt mit einem Fazit sowie einem Ausblick in **Kapitel 8**.

Das Mobilitätskonzept orientiert sich an den Hinweisen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zur Verkehrsentwicklungsplanung (FGSV-Nr. 162) sowie den Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (FGSV-Nr. 116). Diese inhaltliche und strategische Ausrichtung der Verkehrsentwicklungspläne entspricht den Empfehlungen der europäischen Kommission zur Erstellung von kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (Sustainable Urban Mobility Plans – SUMP).

## 2 Vorgehensweise

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für die Gemeinde Alfter orientiert sich an den in Abbildung 1 dargestellten Bausteinen. Zu Beginn wurden grundlegende Daten, wie bspw. die Modal Split-Untersuchung und das Radverkehrskonzept des RSK, das Klimaschutzkonzept ILEK-Region Rhein-Vor-eifel oder auch der Nahverkehrsplan des RSK untersucht und ausgewertet. Dem schlossen sich verschiedene Ortserkundungen in Alfter an. Hier wurden wichtige Ortskenntnisse und Eindrücke sowohl für die Analyse als auch für die spätere Maßnahmenentwicklung gesammelt.

Abbildung 1: Bausteine des integrierten Mobilitätskonzepts



Quelle: Eigene Darstellung

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgte gemäß der im Handlungsrahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements verabschiedeten Organisationsstruktur. So wurden die Inhalte auf unterschiedlichen Ebenen gesammelt, diskutiert, strukturiert, koordiniert und abgestimmt.

Die **Steuerungsgruppe** setzte sich aus den Bearbeitern seitens des Büros Planersocietät sowie den Mobilitätsmanagerinnen zusammen und war für die Gesamtkoordination zuständig. Wichtige Zwischenschritte (u.a. Festlegung von Leitprojekten, Zusammensetzung der projektbegleitenden Teams) wurden zudem vom **Verwaltungsvorstand** beschlossen.

In Bezug auf die **Verwaltung** wurden sämtliche Mitarbeitende einbezogen, die sich mit verkehrs- bzw. mobilitätsrelevanten Fragestellungen in der Gemeinde Alfter beschäftigen. In einem ersten Arbeitstreffen wurden Handlungsfelder bestimmt sowie dazugehörige Maßnahmen bzw. Themen gesammelt. Hierbei haben sich folgende Handlungsfelder herauskristallisiert:

**Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit**

**Radverkehr**

**ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen**

**Planung & Straßenraumgestaltung**

**Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation**

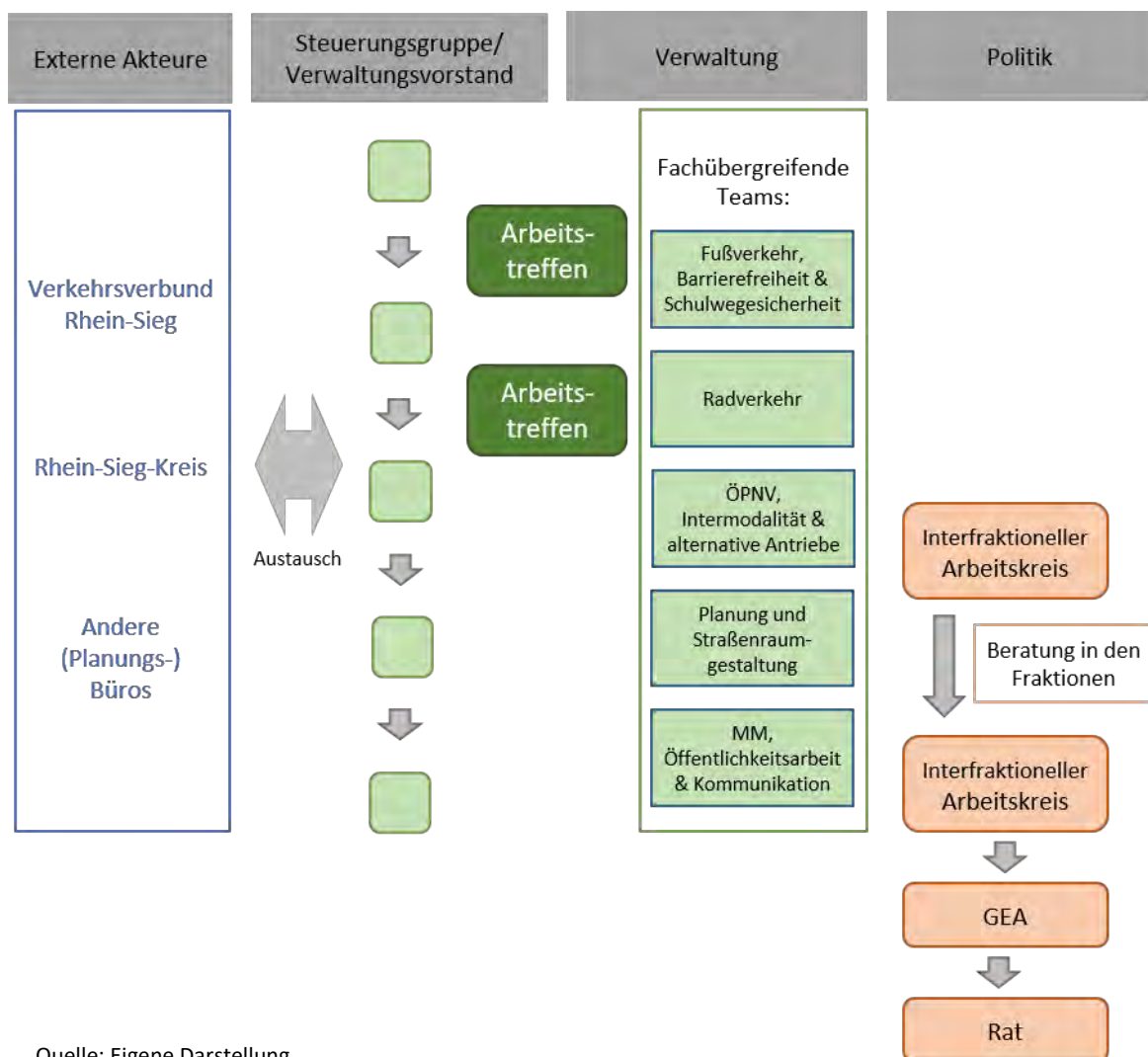


Nachdem in einem weiteren Arbeitstreffen Ziele, Maßnahmen sowie mögliche Leitprojekte diskutiert wurden, ging die Arbeit anschließend in speziell gebildeten Teams (ein fachbereichsübergreifendes Team pro Handlungsfeld) weiter. Aufgrund dieser fachbereichsübergreifenden und interdisziplinären Struktur konnten die Inhalte des Mobilitätskonzepts auf Basis von detaillierten Ortskenntnissen und umfangreichem fachlichen Know-How entwickelt werden. Da sich diese Art der Zusammenarbeit in Hinblick auf ein zielorientiertes, effektives und gleichzeitig effizientes Vorgehen bisher bewährt hat, wird von Seiten der Steuerungsgruppe eine Fortsetzung und Etablierung dieser Arbeitsweise bzw. Struktur in Bezug auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts empfohlen.

Der Einbezug der **Politik** erfolgte zunächst im Rahmen des interfraktionellen Arbeitskreises. Aufgrund der Komplexität wurde auch Zeit für eine Beratung in den Fraktionen eingeräumt. Anschließend ging das Mobilitätskonzept in die politische Beschlussfassung über (Ausschuss für Gemeindeentwicklung: Umwelt, Planung und Mobilität, Rat der Gemeinde Alfter).

Während des Projektablaufs fand auch ein Austausch mit **externen Akteuren** statt. Neben Vertretungen des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und des Rhein-Sieg-Kreises fand vor allem auch eine Abstimmung mit anderen Planungsbüros statt, die sich derzeit im Auftrag der Gemeinde Alfter mit Projekten, Konzepten bzw. Planungen beschäftigen, die das Mobilitätskonzept tangieren.

**Abbildung 2: Akteursübersicht und Projektablauf**



Quelle: Eigene Darstellung

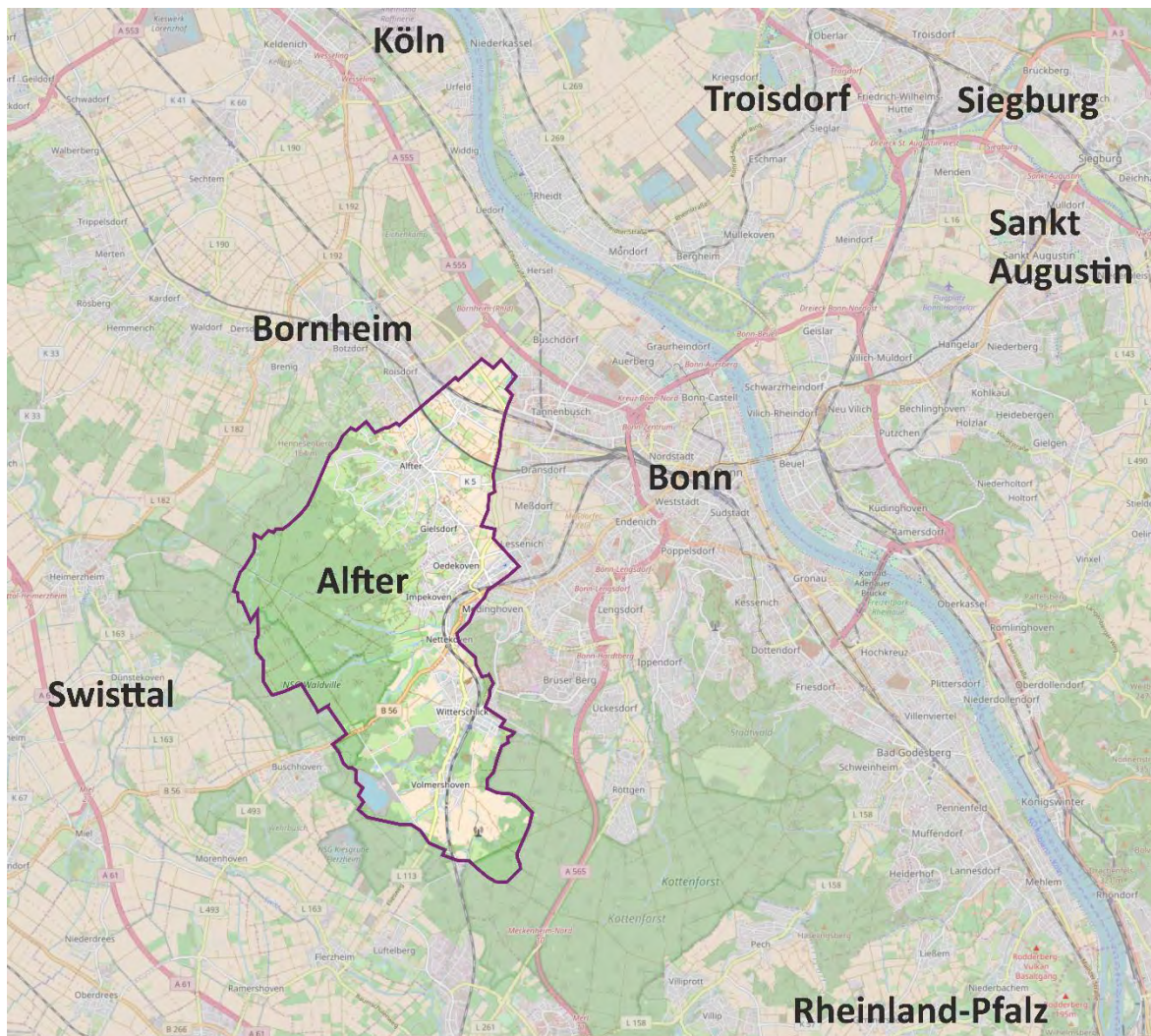
### 3 Grundsätzliches zur Gemeinde Alfter

Das Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter formuliert als strategisches Planwerk die grundsätzlichen Leitlinien und Schwerpunkte der Mobilitätsentwicklung in der Gemeinde Alfter. Daher sind für die Erarbeitung zunächst die räumliche Lage und Erreichbarkeit der Gemeinde Alfter von Bedeutung, ebenso wie das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung Alfters sowie die absehbaren, baulichen und sonstigen mobilitätsbezogenen Entwicklungen in der Gemeinde Alfter.

#### 3.1 Räumliche Einordnung

Alfter grenzt unmittelbar an das Oberzentrum Bonn im linksrheinischen Teil des Rhein-Sieg-Kreises in Nordrhein-Westfalen und ist als kreisangehörige Gemeinde klassifiziert (siehe Abbildung 3). Während das Zentrum Bonns bereits in ca. 15 bis 20 Auto-Minuten erreichbar ist, ist auch die Innenstadt von Köln in rund 30 bis 40 Minuten mit dem Pkw erreichbar<sup>1</sup>.

Abbildung 3: Räumliche Einordnung der Gemeinde Alfter



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

<sup>1</sup> Während der Hauptverkehrszeiten sind naturgemäß auch wesentlich längere Fahrzeiten möglich.

Die höchste Bevölkerungszahl weist der Ortsteil Alfter (rund 9.000) auf, die weiteren Einwohnerinnen und Einwohner verteilen sich auf die übrigen vier Ortsteile Gielsdorf (knapp 2.000), Impekoven (ca. 2.300), Oedekoven (ca. 5.800) und Witterschlick (ca. 6.100). Damit lebten 2016 rund 25.100 Menschen in der Gemeinde Alfter (vgl. Website Gemeinde Alfter; Zahlen inkl. Zweitwohnsitze).

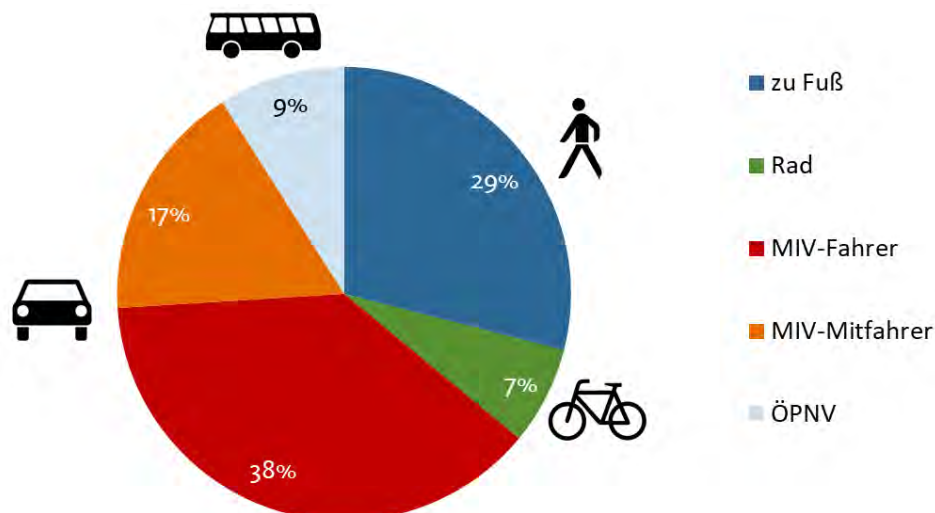
Da die Gemeinde im Rahmen der kommunalen Gebietsreform am 1. August 1969 aus den ehemals selbständigen Gemeinden Alfter, Gielsdorf, Impekoven, Oedekoven und Witterschlick neu gegründet wurde, verfügt sie über eine polyzentrale Struktur und kein historisch gewachsenes Zentrum. Dies führt dazu, dass zur Erreichung der verschiedenen Ortsteile innerhalb des topographisch bewegten Gemeindegebiets (höchste Erhebung ist der Bergerortsweg in der Ortschaft Witterschlick mit 173 m ü. NN, niedrigster Punkt liegt in der Gemarkung ‚Am neuen Weiher‘ mit 52,5 m ü. NN) vergleichsweise große Distanzen überbrückt werden müssen; die Nord-Süd-Ausdehnung des Gemeindegebiets beträgt etwa 10 km.

Die Gemeinde Alfter ist durch Linienbusse (Regionalverkehr Köln und SWB Bus und Bahn) an das regionale Verkehrsnetz angebunden. Zudem befindet sich im Ortsteil Alfter ein Haltepunkt der Stadtbahnlinie 18, die im Stadtbahnnetz Rhein-Sieg von Bonn bis Köln verkehrt. Darüber hinaus hält die Voreifelbahn (Bad Münstereifel – Euskirchen – Bonn) in Witterschlick und Impekoven. Es besteht außerdem Anschluss an die Autobahnen A 555, 565, 61 sowie die Bundesstraße B56. Das Verkehrsgeschehen wird insbesondere vom Pendlerverkehr in das benachbarte Bonn und in die Stadt Köln geprägt.

### 3.2 Mobilitätsverhalten

Die Analyse der Verkehrsinfrastruktur alleine lässt keine Schlüsse darüber zu, wie sich der Verkehr auf verschiedene Verkehrsträger verteilt. Das Mobilitätsverhalten der Alfterer Bevölkerung lässt sich am sogenannten Modal Split ablesen, siehe Abbildung 4. Dieser stellt die Verteilung der Wege dar, die die Alfterer Bevölkerung mit den jeweiligen Verkehrsmitteln zurücklegt; diese Werte liefern indirekt auch Aussagen zur Qualität einzelner Verkehrsangebote.

Abbildung 4: Modal Split in der Gemeinde Alfter



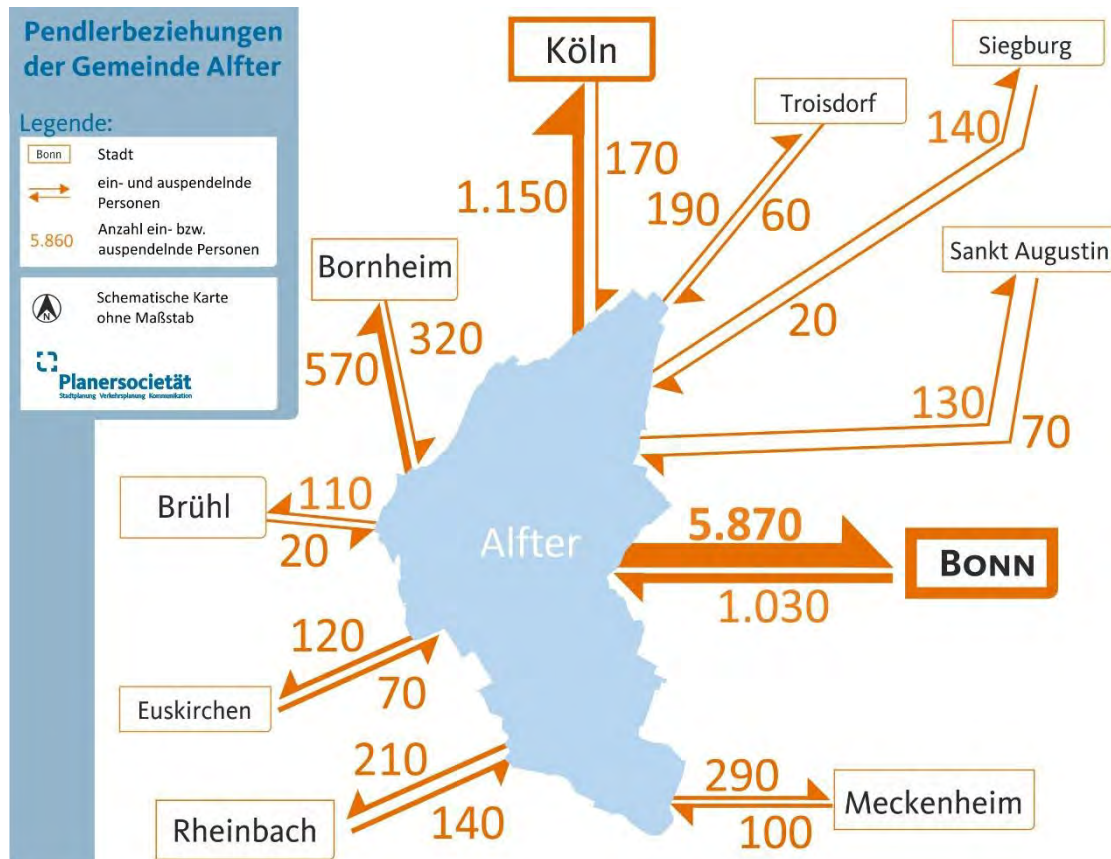
Quelle: eigene Darstellung nach infas 2009: 49



Das Mobilitätsverhalten in der Gemeinde Alfter ist bislang stark durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) geprägt; mehr als die Hälfte aller Wege werden so zurückgelegt (38 % als MIV-Fahrende, 17 % als Mitfahrende; vgl. RSK 2009: 15). Auf der anderen Seite stehen 29 % für den Fußverkehr, was ein Indiz für grundsätzlich gute Voraussetzungen in Bezug auf die Nahmobilität in Alfter darstellt. Auf den Radverkehr dagegen entfallen nur 7 % der Wege, was insbesondere mit den Höhenunterschieden auf dem Gemeindegebiet zu erklären ist. Hier sind jedoch durch die zunehmende Verbreitung von elektrisch unterstützten Fahrrädern noch deutliche Steigerungspotentiale zu erwarten. Der ÖPNV nimmt in Alfter nur einen Anteil von 9 % ein, was für eine Auspendlerkommune wie Alfter einen Wert mit deutlichem Verbesserungspotential darstellt.

Zur Analyse des Mobilitätsverhalten der Alfterer Bevölkerung gilt es die (täglichen) Pendlerverkehre zu analysieren, um so stark frequentierte Verbindungen zu identifizieren, diese auf Stärken und Schwächen zu untersuchen, mögliche, die Verbindungen optimierende Maßnahmen zu entwickeln sowie mögliche Prioritäten bei der Umsetzung der Maßnahmen festzulegen. Gemäß den Pendlerstatistiken des IT.NRW-Portals hat die Gemeinde Alfter mit knapp 84 % die höchste Auspendlerquote in NRW. Die mit Abstand stärkste Verflechtung besteht dabei zur Stadt Bonn, so machen sich regelmäßig rund 5.870 Menschen auf den Weg in die benachbarte Großstadt (siehe Abbildung 5). Weitere wichtige Zielorte sind die Stadt Köln (1.150 auspendelnde Personen) und die im Norden angrenzende Gemeinde Bornheim (etwa 570 auspendelnde Personen). Neben den etwa 10.600 auspendelnden Personen finden auch nicht unerhebliche Ströme von einpendelnden Personen nach Alfter statt (ca. 2.900; vgl. Website Pendleratlas NRW).

**Abbildung 5: Pendlerbeziehungen der Gemeinde Alfter (2016) - Hauptverflechtungen**



Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Daten der Website Pendleratlas NRW

### 3.3 Aktuelle Planungen und bauliche Entwicklungen

In diesem Kapitel werden zunächst die in der Gemeinde Alfter anstehenden städtebaulichen und sonstigen Konzepte mit Bezug zur Mobilität beleuchtet. In Abbildung 6 schließt sich eine Übersicht über die anstehenden baulichen Entwicklungen an.

Die nachfolgend dargestellten Konzepte führt die Gemeinde Alfter in eigener Verantwortung durch:

1. Die Gemeinde Alfter hat Anfang 2018 ein Konzept zur Optimierung der **Radwegweisung** beauftragt. Bestandteil des Projekts ist eine Beschilderungsplanung, die bis Ende 2018 in Form eines Beschilderungskatasters abgeschlossen sein soll. Im Zuge dessen soll auch die Verbesserung der Ortsteilverbindungen angestoßen werden.
2. Aktuell werden durch ein Planungsbüro **Schulwegepläne** für die drei öffentlichen Grundschulen der Gemeinde Alfter erstellt. Ziel ist es, die Schulwegepläne bis Mitte 2019 für die Grundschulen in den Ortsteilen Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick fertigzustellen. Bestandteil der Schulwegepläne werden die Verortung von Schulwegen sowie Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Schulwege und zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen sein.
3. Im Rahmen der Kampagne „**Mehr Freiraum für Kinder**“ wird aktuell ein Konzept für mehr und attraktivere Räume für Kinder und Jugendliche in Alfter-Ort entwickelt. Dies ist Mitte des Jahres 2018 abgeschlossen worden und wird in das Mobilitätskonzept integriert.
4. Bis voraussichtlich Ende 2018 wird für den Herrenwingert und Umgebung ein **Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)** erarbeitet. Dabei soll insbesondere der Herrenwingert zu einem attraktiven Ortsteilzentrum umgeplant werden. Die Ergebnisse dieses Mobilitätskonzepts sollen in das ISEK mit einfließen.

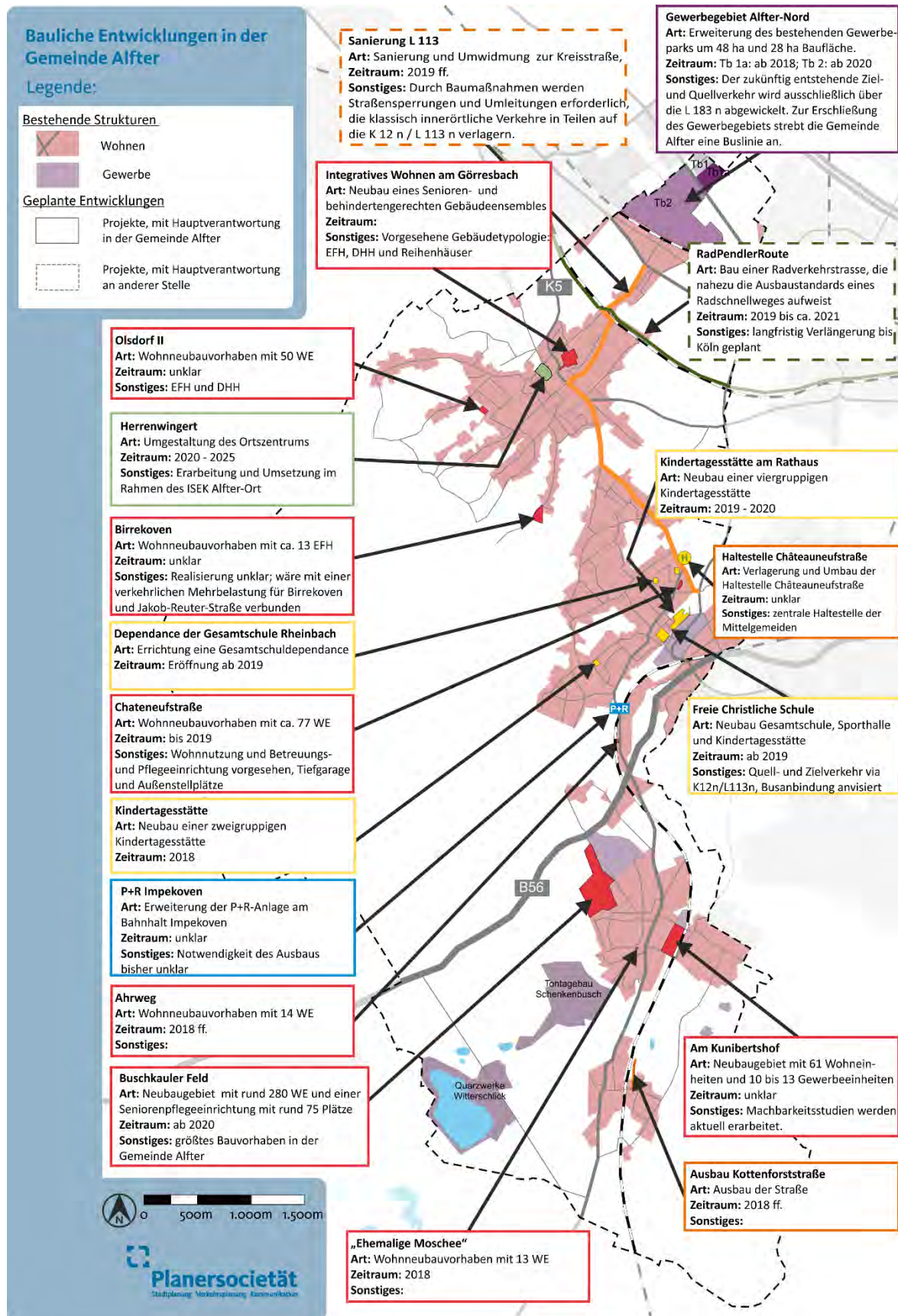
Im Gegensatz zu den vorherigen Konzepten liegt die Verantwortung der folgenden Konzepte nicht hauptsächlich bei der Gemeinde Alfter, sondern auf übergeordneter Ebene:

1. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) entwickelt aktuell ein Konzept zur Einstufung und Weiterentwicklung von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs zu **Mobilitätsstationen**. Dies bezieht auch die Haltestellen der Gemeinde Alfter mit ein. Das Konzept soll bis Ende 2018 fertiggestellt werden.
2. Für die Gemeinde Alfter plant der Regionalverkehr Köln (RVK) 12 Haltestellen auf dem Gemeindegebiet mit „**DFI light**“-**Anzeigen** auszustatten. Gemäß der Priorisierung des RVK sind folgende Haltestellen davon betroffen:
  - *Priorität 1:* Alfter Stadtbahn, Alfter Nettekoven, Alfter Impekoven, Alfter Châteauneufstr.
  - *Priorität 2:* Alfter Landgraben, Alfter Hertersplatz, Alfter Stühleshof, Alfter Gielsdorf
  - *Priorität 3:* Witterschlick Kirche, Oedekoven Ginggasse, Wegscheid und Kramersbruch
3. Aktuell ist für die linksrheinischen Kommunen des RSK in Kooperation mit dem Regionalverkehr Köln (RVK) der Aufbau eines E-Bikeverleihsystems geplant.

In Abbildung 6 sind die anstehenden baulichen Entwicklungen in der Gemeinde Alfter dargestellt. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Sanierung der L113 (Oedekoven – Alfter-Ort), die eine zentrale Verbindungsachse in der Gemeinde bildet und deren Sanierung mit vielen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität zusammenhängt. Des Weiteren sind der Bau der RadPendlerRoute, mit der in der Region eine attraktive Alternative zum MIV geschaffen werden soll, sowie das Neubau-

gebiet Buschkauler Feld in Witterschlick (rd. 280 Wohneinheiten) besonders bedeutende Projekte. Die weiteren kommunalen Entwicklungsvorhaben sind nachfolgend dargestellt.

Abbildung 6: Bauliche Entwicklungen in der Gemeinde Alfter



Quelle: Eigene Darstellung nach Angaben der Gemeinde Alfter



## 4 Bestandsanalyse

Die vorliegende Bestandsanalyse gliedert sich nach den in Kapitel 2 erläuterten Handlungsfeldern:

- Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit
- Radverkehr
- ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen
- Planung & Straßenraumgestaltung
- Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Die Ergebnisse werden getrennt dargestellt nach Stärken und Potenzialen (+), Mängeln (-) sowie Aspekten, die beide Facetten aufweisen (O).

### 4.1 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit

In diesem Themenfeld werden das generelle Fußwegenetz und damit insbesondere die Qualität von Gehwegen und Kreuzungsbereichen in der Gemeinde Alfter analysiert. Dabei finden die Ansprüche der verschiedenen Zielgruppen – Kinder, Jugendliche, Eltern, pendelnde Personen, Menschen im Rentenalter sowie Mobilitätseingeschränkte – Berücksichtigung. Wie bereits in Kapitel 3.2 dargestellt, werden in der Gemeinde Alfter vergleichsweise viele Wege zu Fuß zurückgelegt (ca. 1/3 aller Wege). Im Folgenden werden die Ortsteile übergreifenden Analyseergebnisse in Form von Stärken und Schwächen vorgestellt. In Karte 1 im Kartenverzeichnis sind die Analyseergebnisse im Gemeindegebiet verortet dargestellt.

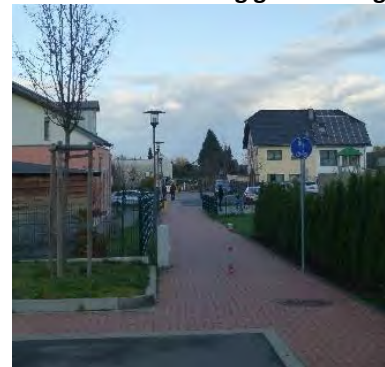
#### *Ausstattungsmerkmale von Gehwegen*

- + In Neubaugebieten i.d.R. Anlage von niveaugleichen und ausreichend breiten straßenbegleitenden Gehwegen (siehe Abbildung 7).
- + In Neubaugebieten i.d.R. attraktive straßenunabhängige bzw. abseits geführte Gehwegeverbindungen vorhanden (siehe Abbildung 8).

Abbildung 7: Moderne straßenbegleitende Gehwege



Abbildung 8: Moderner straßenunabhängiger Gehweg



Quelle: Eigene Fotos

- Zahlreiche straßenunabhängige Gehwege gewährleisten eine Verbindung zwischen den einzelnen Ortsteilen. Diese werden häufig ebenfalls als Landwirtschaftswege genutzt, und weisen sehr unterschiedliche Qualitätsstandards auf.
- In zahlreichen, gerade älteren und in den Höhenlagen befindlichen Wohngebieten sind zu schmale und an Kreuzungsbereichen nur selten abgesenkte straßenbegleitende Gehwege vorzufinden – vereinzelt fehlen sie ganz oder sind nur rudimentär vorhanden (siehe Abbildung 9).
- Grundsätzlich befinden sich in der Gemeinde Alfter zahlreiche enge Durchfahrtsstraßen, in deren Gestaltung sich die Belange des Fußverkehrs nicht ausreichend wiederfinden. Stattdessen sind sie häufig geprägt von sehr schmalen Gehwegen (siehe Abbildung 10).
- Der zentrale Einzelhandelsstandort „Alma-Einkaufspark“ ist vorrangig auf den MIV ausgerichtet. So fehlt es an einem durchgängigen Fußverkehrsnetz und an einigen Stellen an barrierefreien Zugängen zum Einkaufspark.

**Abbildung 9: Fehlende bzw. zu schmale straßenbegleitende Gehwege**



**Abbildung 10: Schmäler Straßenquerschnitt einer Durchfahrtsstraße**



Quelle: Eigene Fotos

### **Ausstattungsmerkmale von Kreuzungsbereichen**

- Bordsteine in Querungs- und Kreuzungsbereichen sind stellenweise auf ca. 3 cm abgesenkt, was zwar die Querung vereinfacht, aber nicht den aktuellen Ansprüchen an die Barrierefreiheit<sup>2</sup> entspricht (siehe Abbildung 11).
- In Querungs- und Kreuzungsbereichen fehlen überwiegend taktile Leitelemente.
- Einige Querungs- und Kreuzungsbereiche weisen eine (mindestens subjektive) eingeschränkte Verkehrssicherheit und damit geringe Attraktivität für zu Fuß Gehende auf. Dies ist auf den z.T. zu geringen Raum für zu Fuß Gehende und die stellenweise unübersichtliche

<sup>2</sup> An Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ist das Prinzip der Doppelquerung zu empfehlen (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrende und ein Übergang mit ausgeprägter Kante, d.h. > 3 cm, für Sehbehinderte bzw. Blinde).



Situation (durch enge Bebauung und die daraus resultierenden schmalen Straßenquerschnitte) an Kreuzungsbereichen zurückzuführen (siehe Abbildung 12).

**Abbildung 11: Nicht optimal abgesenkter Bordstein im Kreuzungsbereich**



**Abbildung 12: Schmalere Gehweg im Kreuzungsbereich**



Quelle: Eigene Fotos

Von den genannten Problemen sind insbesondere Kinder, Menschen im Rentenalter und mobilitätseingeschränkte Personen, aber auch Personen mit anderen Hilfsmitteln (z.B. Eltern mit Kinderwagen) betroffen. Gerade für erstere erschweren die genannten Probleme die Erlernung eigenständiger Mobilitätsformen. Für Menschen im Rentenalter und mobilitätseingeschränkte Personen erschweren sie die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

## 4.2 Radverkehr

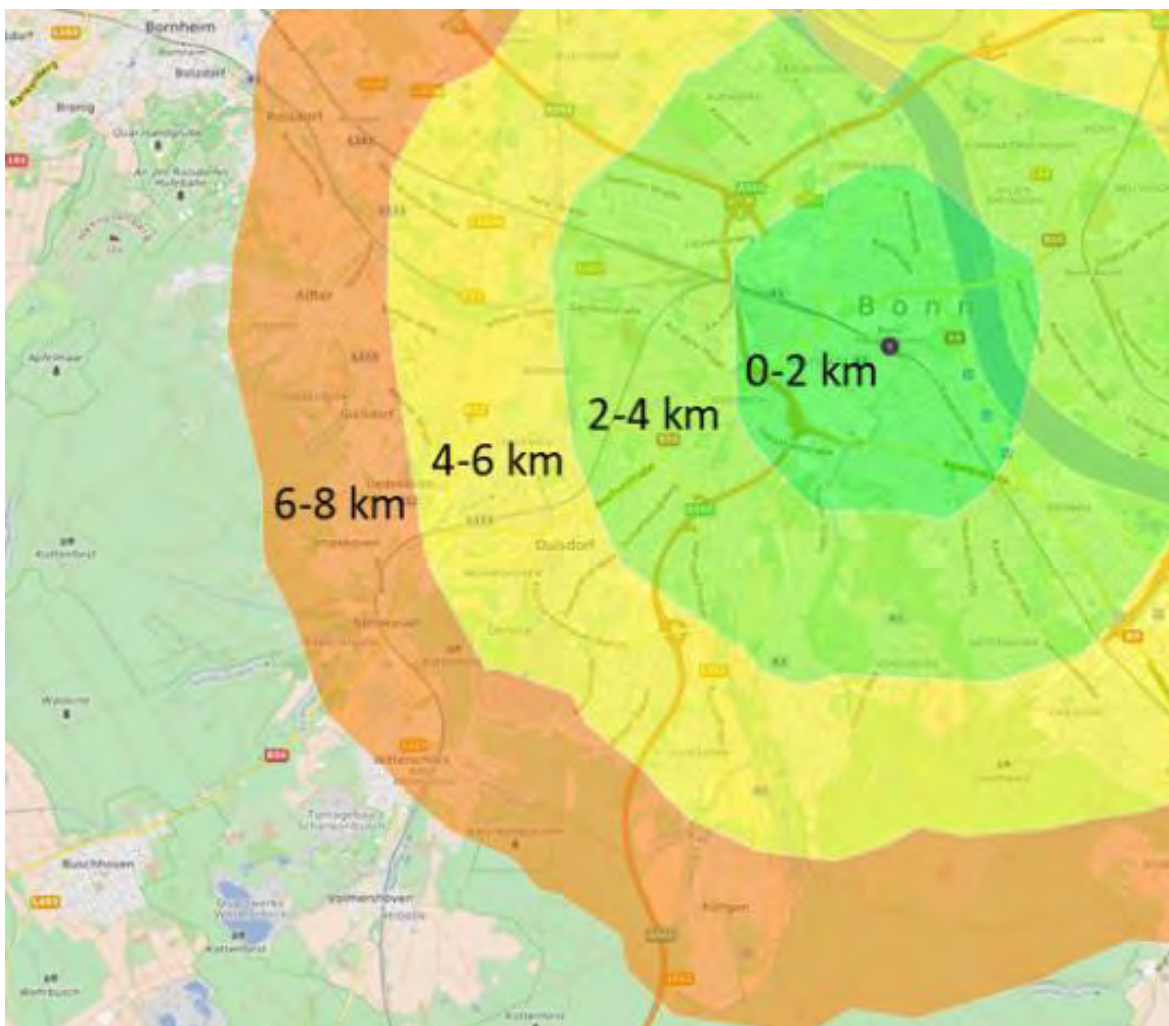
Der Radverkehr nimmt mit rund 7 % einen eher geringen Anteil im Modal Split in Alfter ein und birgt noch deutliches Verbesserungspotential. Um dieses ausschöpfen zu können, gliedert sich die folgende Analyse nach den Themenfeldern *Radwegenetz*, *Führungsformen des Radverkehrs*, *Radabstellanlagen* sowie *Sonstiges*. Auf Karte 2 im Kartenverzeichnis sind die Ergebnisse der Bestandsanalyse detailliert und verortet dargestellt.

### Radwegenetz

- Die Stadt Bonn, das Hauptziel der pendelnden Personen aus Alfter, ist von den meisten Siedlungsbereichen Alfters innerhalb von 8 km zu erreichen (vgl. Abbildung 13). Diese Distanz ist, gerade unter Berücksichtigung des E-Bike-Booms, gut mit dem Fahrrad zurückzulegen.
- Kleinere, straßenunabhängige Wege können z.T. auch von Radfahrenden genutzt werden, sind stellenweise jedoch mit Sicherheitsgittern begrenzt und damit eher unattraktiv.
- Landwirtschaftliche Wege dienen oft der Verbindung zwischen den Ortsteilen oder auch zu benachbarten Kommunen. Allerdings sind diese gerade an niederschlagsreichen Tagen bzw. in niederschlagsreichen Perioden verschmutzt und dementsprechend weniger attraktiv. Meist sind diese Wege befestigt, z.T. handelt es sich aber auch um unbefestigte Wege.

- Der Alma-Einkaufspark könnte von Alfter-Ort gut über den Lessenicher Weg und den Rheinweg erreicht werden. Allerdings fehlt eine offizielle Anbindung des Rheinwegs an die Alfterer Straße sowie eine adäquate Radwegeinfrastruktur zum Alma-Einkaufspark.
- Die Höhenlagen und die damit verbundenen Steigungen erschweren das Radfahren und machen dies nicht zum Verkehrsmittel erster Wahl.
- Die Radverkehrsverbindungen zwischen den Ortsteilen auf den Hauptstraßen sind meist unattraktiv, da es oft an Radwegeinfrastruktur fehlt und der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird – bei häufig starker Kfz-Belastung (siehe Abbildung 14).

**Abbildung 13: Entfernung zum Hauptbahnhof Bonn**



Quelle: Eigene Darstellung auf Kartengrundlage: © OpenStreetMap-Mitwirkende

### Führungsformen des Radverkehrs

- Es finden sich bereits zahlreiche für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnete Einbahnstraßen; allerdings würden sich weitere Einbahnstraßen für eine Öffnung anbieten.
- In einigen Kreuzungsbereichen fehlt eine adäquate Berücksichtigung des Radverkehrs, insbesondere fehlt es an Aufstellflächen und eigenen Signalisierungen für den Radverkehr (siehe Abbildung 15).

- Im Straßen begleitenden Netz fehlt es häufig an adäquaten Führungsformen, so dass der Radverkehr meist im Mischverkehr und z.T. bei hoher Kfz-Belastung und durch schmale Straßen geführt wird.
- Parkende Kfz sowie hohe Kfz-Belastungen und -Geschwindigkeiten führen gerade auf vielen Hauptverkehrsstraßen zu einer (zumindest subjektiv) geringen Verkehrssicherheit.
- Gemäß dem Fahrradklimatest des ADFC von 2016 wird die Radverkehrsführung an Baustellen sowie die Ahndung von Falschparkenden auf Radwegen als stark verbesserungswürdig eingeschätzt.

**Abbildung 14: Fehlende Radwegeinfrastruktur auf Hauptverkehrsstraße**



**Abbildung 15: Unzureichende Berücksichtigung des Radverkehrs im Kreuzungsbereich**



Quelle: Eigene Fotos

### Radabstellanlagen

- An den Bahnhaltpunkten im Gemeindegebiet gibt es Radabstellanlagen. Diese weisen jedoch sehr unterschiedliche Qualitätsstandards auf. So befinden sich am Stadtbahnhalt Alfter / Alanus Hochschule überdachte Hochtiefständer, am Haltepunkt Impekoven Fahrradboxen und überdachte Bügelanlagen, am Haltepunkt Witterschlick dagegen veraltete Speichenhalter.
- Abgesehen von den Radabstellanlagen an den Bahnhaltpunkten besteht im Gemeindegebiet nur ein geringes Angebot an attraktiven Radabstellanlagen.

### Sonstiges

- Die Beschilderung zwischen den Standorten der Alanus Hochschule ist ausbaufähig.
- In der Gemeinde Alfter gibt es aktuell kein öffentliches Leihfahrrad-Angebot. Das vorgesehene E-Bike-Projekt des RVK hat überwiegend einen touristischen Hintergrund.

### 4.3 ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen

Die Verantwortung für die Planung und Durchführung des ÖPNV auf dem Gemeindegebiet Alfter liegt beim Rhein-Sieg-Kreis. Damit hat die Gemeinde Alfter zwar in gewisser Weise eingeschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots; dennoch kann sie im Rahmen von Gesprächen und Verhandlungen auf eine Veränderung des ÖPNV-Angebots hinwirken. Die vorliegende Analyse betrachtet neben dem ÖPNV-Angebot auch die Ansätze zur Förderung der intermodalen Mobilität sowie alternativer Mobilitätsformen. In den Karten 3 und 4 im Kartenverzeichnis sind die Ergebnisse der Analyse konkret verortet.

#### ÖPNV-Angebot

- + Alfter ist mit verschiedenen SPNV-Linien gut an die benachbarten Zentren Bonn und Köln angebunden. Am, im nahegelegenen Bornheim gelegenen Bahnhofpunkt Roisdorf besteht Anschluss an die Linien RE 5, RB 26 und RB 48. Dieser Bahnhofpunkt wiederum kann über die Buslinien 633 und 882 erreicht werden. Am Stadtbahnhalt Alfter / Alanus Hochschule verläuft die Stadtbahn 18 und an den Bahnhofpunkten Impekoven und Witterschlick besteht Anschluss an die S 23 Richtung Bonn bzw. Bad Münstereifel.
- + Sechs Buslinien durchqueren das Gemeindegebiet und sorgen an den meisten Wohnstandorten für eine gute ÖPNV-Erschließung.
- Die Bahnhofpunkte weisen unterschiedliche Qualitätsstandards auf:
  - Stadtbahnhalt Alfter / Alanus Hochschule: stufenloser Zugang zum Bahnsteig möglich, aber fehlende taktile Leitstreifen und DFI-Anzeige.
  - Bahnhofpunkt Impekoven: stufenloser Zugang zum Bahnsteig möglich, taktile Leitstreifen und DFI-Anzeigen vorhanden.
  - Bahnhofpunkt Witterschlick: stufenloser Zugang zum Bahnsteig möglich, taktile Leitstreifen und DFI-Anzeigen vorhanden.
- Die fingerförmigen Siedlungsstrukturen erschweren die Erschließung mit dem Busverkehr. Insbesondere in den Höhenlagen sowie in Ramelshoven und Impekoven befinden sich daher unerschlossene Bereiche.
- Die Anbindung des Alma-Einkaufsparks sowie die innerörtliche Anbindung des Ortsteils Witterschlick (inklusive Volmershoven) über die Mittelgemeinden bis Alfter-Ort sind verbesserungswürdig.
- Das z.T. enge und dörflich geprägte Straßennetz sowie der hohe Parkdruck erschweren den Busverkehr. In einigen Bereichen ist daher kein Standardbuslinienverkehr, sondern nur die Nutzung von Kleinbussen (mit eingeschränkter Kapazität) möglich.
- Die Ausstattung der meisten Bushaltestellen ist in den folgenden Bereichen verbesserungswürdig:
  - Barrierefreiheit: Taktile Leitstreifen fehlen in den meisten Fällen; Hochborde sind z.T. vorhanden. Die spaltfreie Anfahrbarkeit durch Busse darf an zahlreichen Stellen bezweifelt werden.



- Aufenthaltsqualität: In seltenen Fällen sind Sitzmöglichkeiten, überdachte Wartebereiche sowie die Beleuchtung des Wartebereichs vorhanden.
- Information: Z.T. fehlen an den Haltestellen wichtige allgemeine Informationen wie beispielsweise Liniennetzpläne. DFI-Anzeigen (dynamische Fahrgastinformation) sind derzeit noch an keiner Haltestelle vorhanden.
- Der Busverkehr ist insbesondere an den folgenden Stellen von Verkehrsbehinderungen zu den Stoßzeiten betroffen:
  - Auf der B 56 vor Nettekoven: morgens in Richtung Bonn und abends in Richtung Swisttal, davon ist besonders die Buslinie 843 mit Anschluss an die S 23 in BN-Duisdorf betroffen.
  - Auf der Almabrücke an der Auffahrt zur B 56 ist die Linie 633 von Verkehrsbehinderungen zu Stoßzeiten betroffen.

### Ansätze zur Förderung der intermodalen Mobilität

- Die Distanzen zu den verschiedenen Bahnhofpunkten im Gemeindegebiet liegen von nahezu allen Wohnbereichen Alfers unter 2 km, was ein großes Potential für die Fahrradnutzung für die Wege dorthin bietet. Eine Voraussetzung für die Fahrradnutzung auf diesen Wegen sind hochwertige Radabstellanlagen, wie sie an den meisten Bahnhofpunkten bereits vorhanden sind. Besonders in Bezug auf den Bahnhofpunkt in Witterschlick gibt es hier deutlichen Nachbesserungsbedarf.
- An den Bahnhofpunkten existieren allesamt P+R-Anlagen. Die Nachfrage liegt z.T. jedoch über dem Angebot.
- An den zentralen Bushaltestellen im Gemeindegebiet fehlen Radabstellanlagen, um eine stärkere intermodale Mobilität zu fördern.
- Offizielle Mitfahrerparkplätze, an denen sich Reisende (i.d.R. pendelnde Personen) nach Absprache treffen, um anschließend gemeinsam mit einem Pkw in einer Fahrgemeinschaft weiterzufahren, existieren auf dem Gemeindegebiet Alfter derzeit nicht.

Abbildung 16: Bahnhofpunkt Impekoven



Abbildung 17: Bahnhofpunkt Witterschlick



Eigene Fotos

### Ansätze zur Förderung alternativer Mobilitätsformen

- + Die Dienstfahrzeugflotte der Verwaltung besteht aus Elektrofahrzeugen.
- In der Gemeinde Alfter gibt es im Bereich des Rathauses in Oedekoven vier öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektroautos; weitere Ladepunkte sind in Planung.
- Bisher stehen in der Gemeinde Alfter keine Carsharing-Angebote zur Verfügung.

## 4.4 Planung und Straßenraumgestaltung

Im Handlungsfeld Planung und Straßenraumgestaltung werden verschiedene Parameter untersucht, wie Geschwindigkeitsregelungen, ruhender Verkehr, die Einbeziehung von Mobilitätsbedürfnissen in die städtebauliche Planung sowie die Gestaltung des Straßenraums und von öffentlichen Plätzen. In den Karten 5, 6 und 7 im Kartenverzeichnis befinden sich die verorteten Analyseergebnisse.

### Planung

- + Tempo 30 ist bereits in vielen Teilen des Gemeindegebiets ausgewiesen worden.
- In der Gemeinde Alfter wurden mögliche Maßnahmen zur Ordnung des ruhenden Verkehrs bisher nicht flächendeckend eingesetzt. Dies kann jedoch zu einer gesteigerten Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit in der Gemeinde führen.
- Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge (Querschnittsgestaltung, vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit) in der Gemeinde Alfter trägt oftmals nur bedingt zu einer Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen bei.
- Aktuell gibt es keine verbindlichen und mobilitätsbezogenen Vorgaben für die Gestaltung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten. Dadurch könnte die Gemeinde jedoch Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der zukünftigen BewohnerInnen und NutzerInnen nehmen.

### Straßenraumgestaltung

- Die Gestaltung zahlreicher Hauptverkehrs- und Wohnstraßen in der Gemeinde Alfter ist stark auf die Bedürfnisse des MIV ausgerichtet. Daraus resultiert eine geringe Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr sowie eine geringe Aufenthaltsqualität.
- Die Ortszentren in Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick sind stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Dies führt teils zu unübersichtlich gestalteten und unattraktiven öffentlichen Räumen, verbunden mit einer geringen Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit.

## 4.5 Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Unter diesem Themenfeld werden die „weichen“, organisatorischen und nicht-investiven Mobilitätsfaktoren verstanden.

### Mobilitätsmanagement (MM)

- + Die Fahrzeugflotte der Verwaltung besteht aus elektrisch betriebenen Kfz und Fahrrädern. Dadurch übernimmt die Gemeinde Alfter eine gewisse Vorbildfunktion in Hinblick auf den Klimaschutz. Dies kann zudem zur Motivation der Mitarbeitenden beitragen, alternative Mobilitätsformen / Antriebsarten auszuprobieren und auf den privaten Bereich zu übertragen.
- + Aktuell wird zwischen der Gemeinde Alfter und fünf weiteren linksrheinischen Kommunen des VRS mit selbigem verhandelt, ein Jobticket mit gesonderten Konditionen für kleinere Kommunen als Modellversuch für ein halbes Jahr für die Kommunen einzuführen.
- Im Bereich des verwaltungsinternen kommunalen MM bzgl. der Abstimmung, Einleitung und Koordination mobilitätsbezogener Maßnahmen wurden MM-Strukturen festgelegt, diese haben sich jedoch noch nicht in Gänze im Arbeitsalltag etabliert.
- Im Bereich des betrieblichen MM für Mitarbeitende der Verwaltung hat die Gemeinde ein breitgefächertes Beratungsangebot in Anspruch genommen. In dessen Rahmen wurden Befragungen der Mitarbeitenden, Ziele und mögliche Maßnahmen erarbeitet.
- Rund 50 % der Verwaltungsmitarbeitenden wohnen unter 5 km von ihrer Arbeitsstelle entfernt und für fast 80 % der Mitarbeitenden beträgt der Arbeitsweg unter 15 km (vgl. EcoLibro 2014: 39), dies stellt ein großes Potential dar, Wege auf den Umweltverbund (vor allem das Fahrrad) zu verlagern. Die suboptimale Anbindung des Rathauses an den ÖPNV stellte sich als Hinderungsgrund für die Mitarbeitenden (in Hinblick auf einen Umstieg) heraus.
- In der Vergangenheit hat die Gemeinde Alfter bereits Beratungen zur Förderung des betrieblichen MM in lokalen Unternehmen und Institutionen angeboten, allerdings war das Interesse bisher nur sehr beschränkt.
- Innerhalb des Rathauses gibt es aktuell keine speziellen Angebote für Rad fahrende Mitarbeitende in Form von Duschen und Umkleide- / Trocknungsmöglichkeiten für.

### Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

- Bereits neun Mal wurde der Aktionstag „Alfter bewegt“ durchgeführt. Allerdings fehlt hier ein übergreifendes (Ziel-)Konzept der Veranstaltungen; auch sind die Verantwortlichkeiten hierfür ebenso wenig geklärt wie die Haushaltsmittel. Weitere öffentlichkeitswirksame Veranstaltungen mit Mobilitätsbezug sind: „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“.
- Die Website der Gemeinde Alfter enthält viele Inhalte, allerdings ist die Website nur bedingt nutzerfreundlich gestaltet. Weitere digitale Interaktions- und Kommunikations-

angebote zwischen Verwaltung und Öffentlichkeit wurden bisher meist aus datenschutzrechtlichen Gründen und mangelnder personeller Ressourcen nicht durchgeführt.

- Informationsangebote zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens, wie Mobilitätsberatung oder Neubürgermarketing, sind in der Gemeinde Alfter ausbaufähig.



## 5 Ziele für die zukünftige Mobilität in der Gemeinde Alfter

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme / -analyse und in Anlehnung an die Strategien und Inhalte bereits bestehender Konzepte wurde ein Zielsystem erarbeitet, das einerseits als Vorgabe für die Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen dient und sich andererseits als Bewertungsmaßstab und Grundlage für eine spätere Evaluation eignet (vgl. Kapitel 7.2).

Zu berücksichtigen sind folgende grundsätzliche **Prämissen und Handlungsleitlinien**, die dem Zielsystem voranstehen bzw. die die Prozesskultur für ein erfolgreiches und zielgerichtetes Vorgehen skizzieren:

- Partizipation soll eine grundlegende Bedeutung in der Verkehrs- und Stadt(entwicklungs)planung der Gemeinde Alfter haben. Daher soll der Partizipationsansatz fester Bestandteil bei allen Planungsprozessen, Vorhaben und Umsetzungsmaßnahmen sein. Es geht konkret um folgende Aspekte:
  - Frühzeitige Information und Kommunikation mit Akteuren und Interessensgruppen
  - Transparenz über Sachverhalte und Abwägungsprozesse herstellen
  - Lösungen gemeinsam und im Dialog entwickeln
  - Partizipation handhabbar und effektiv gestalten
- Evaluation dient der Überprüfung von Wirkungen sowie der Bewertung von getroffenen Entscheidungen, umgesetzten Maßnahmen oder Prozessen. Für das Mobilitätskonzept wurde ein Evaluationskonzept mit Indikatoren erarbeitet (vgl. Kapitel 7.2), sodass die Umsetzung und die Wirkungen der Maßnahmen in den nächsten Jahren regelmäßig gemessen und überprüft werden können.

Das eigentliche Zielsystem setzt sich aus einem **Leitziel** sowie mehreren **Oberzielen** zusammen. Alle Oberziele stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die Oberziele werden durch eine Unterzielebene weiter differenziert und konkretisiert.

### Leitziel „Nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Gemeinde Alfter“

Die für das Mobilitätskonzept entwickelten Ziele ordnen sich dem übergeordneten Leitziel „Nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Gemeinde Alfter“ unter, welches als Basis sowohl für die Verkehrsplanung als auch für die Stadt(entwicklungs)planung gelten soll.

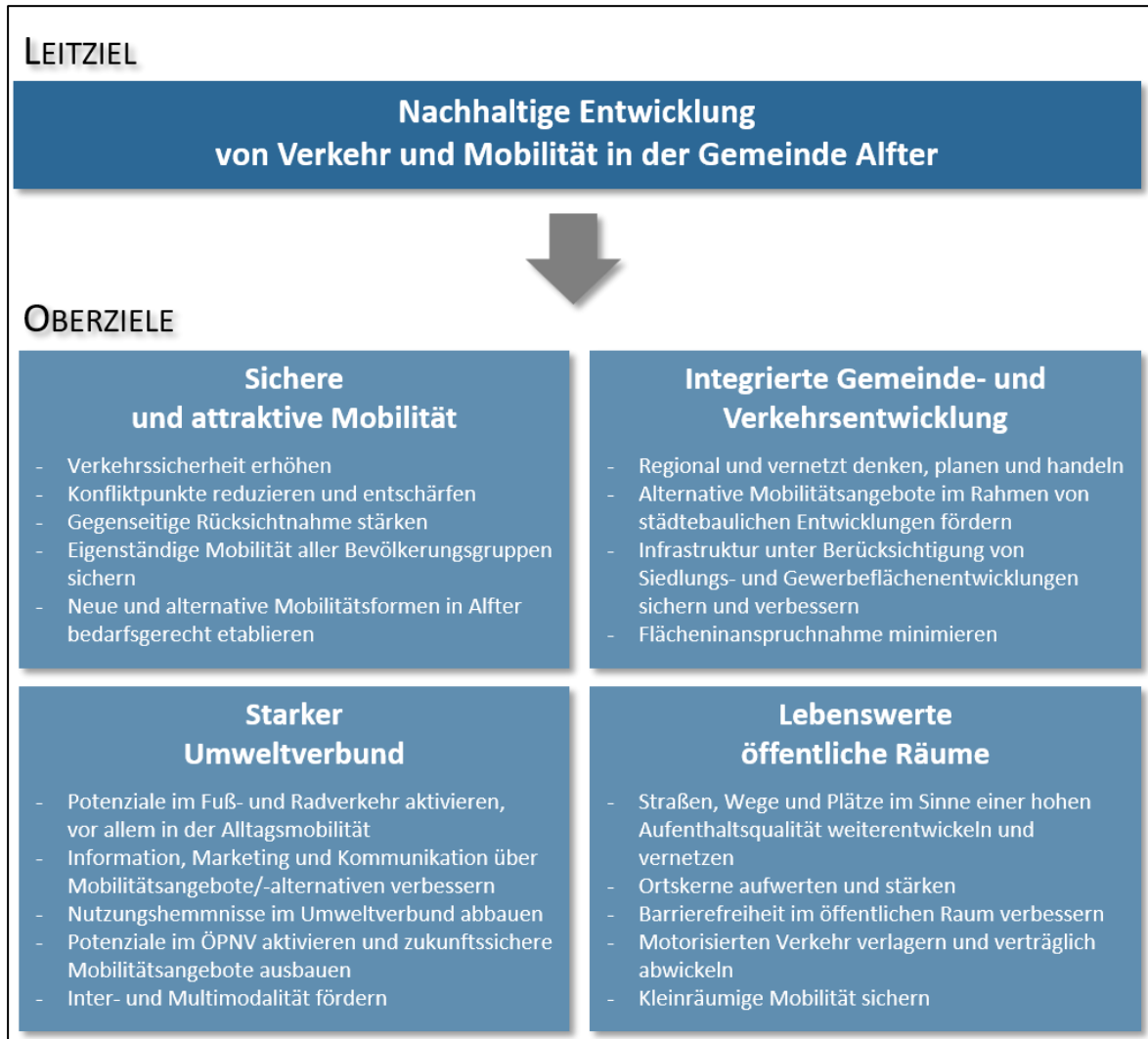
Diesem Leitziel folgend geht es um eine zukunftssichere Gestaltung des Verkehrssystems, bei dem die unterschiedlichen Bedürfnisse und Herausforderungen (u.a. Generationengerechtigkeit, Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, Lebensqualität, soziale Verantwortung, wirtschaftliche bzw. finanzielle Tragfähigkeit) berücksichtigt und bestmöglich in Einklang gebracht werden.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Vgl. hierzu auch den Handlungsrahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements der Gemeinde Alfter: Nachhaltige Mobilität bedeutet, „dass Mobilität mit so wenig Aufwand wie möglich und so geringen negativen Folgen wie nötig realisiert wird. Ziel muss es sein, die Mobilität möglichst energieeffizient, mit möglichst geringen schädlichen Umweltwirkungen (Klimaschutz, Luftreinhaltung, Lärmemission, Flächenverbrauch) und sozial verträglich für alle Bevölkerungsschichten (Bezahlbarkeit und soziale Teilhabe) zu gestalten. Es geht um die Verbesserung der Lebensqualität. Es gilt, die Mobilität und Erreichbarkeiten mit möglichst geringem Verkehrsaufwand und mit geringen Verkehrsbeeinträchtigungen zu sichern und zu verbessern.“

Das Leitziel kann nur durch eine Kombination aus attraktiven Angeboten für die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen (Umweltverbund), einem technologischem Wandel bzw. technologischen Innovationen und entsprechenden Verhaltensänderungen erreicht werden.

Abbildung 18: Zielsystem des Mobilitätskonzepts



Quelle: Eigene Darstellung

#### Oberziel „Sichere und attraktive Mobilität“

Aufenthalt, Nutzung und Mobilität im öffentlichen Raum sind stark von der (subjektiven und objektiven) Sicherheit und Attraktivität abhängig. Neben den baulichen Voraussetzungen sind ein rücksichtsvolles Miteinander und Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsarten essentiell, um die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse zu befriedigen und den Verkehr in den Organismus „Raum“ zu integrieren. Nur wo sichere, bedarfsgerechte und gut nutzbare Mobilitätsalternativen vorhanden sind, können diese auch nachgefragt werden.

### Oberziel „Integrierte Gemeinde- und Verkehrsentwicklung“

Die isolierte Betrachtung bzw. die alleinige Konzentration auf Mobilität und Verkehr ist i.d.R. wenig zielführend, da vielfältige und komplexe Zusammenhänge, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen zu anderen Themen wie z.B. Siedlungs- und Gemeindeentwicklung, Wirtschaft oder Landschafts- und Umweltplanung bestehen; insofern ist neben dem sektoriellen auch der integrierte Ansatz wichtig, wenn nicht sogar unerlässlich. Gleichzeitig gewinnen – vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand und oftmals langwieriger Planungsverfahren – Bestandserhaltung und -optimierung an Bedeutung, um die bisherige Infrastruktur effizienter und flexibler zu nutzen. Hierbei ist wichtig, oftmals einen größeren, d.h. regionalen bzw. interkommunalen Betrachtungszusammenhang zu wählen.

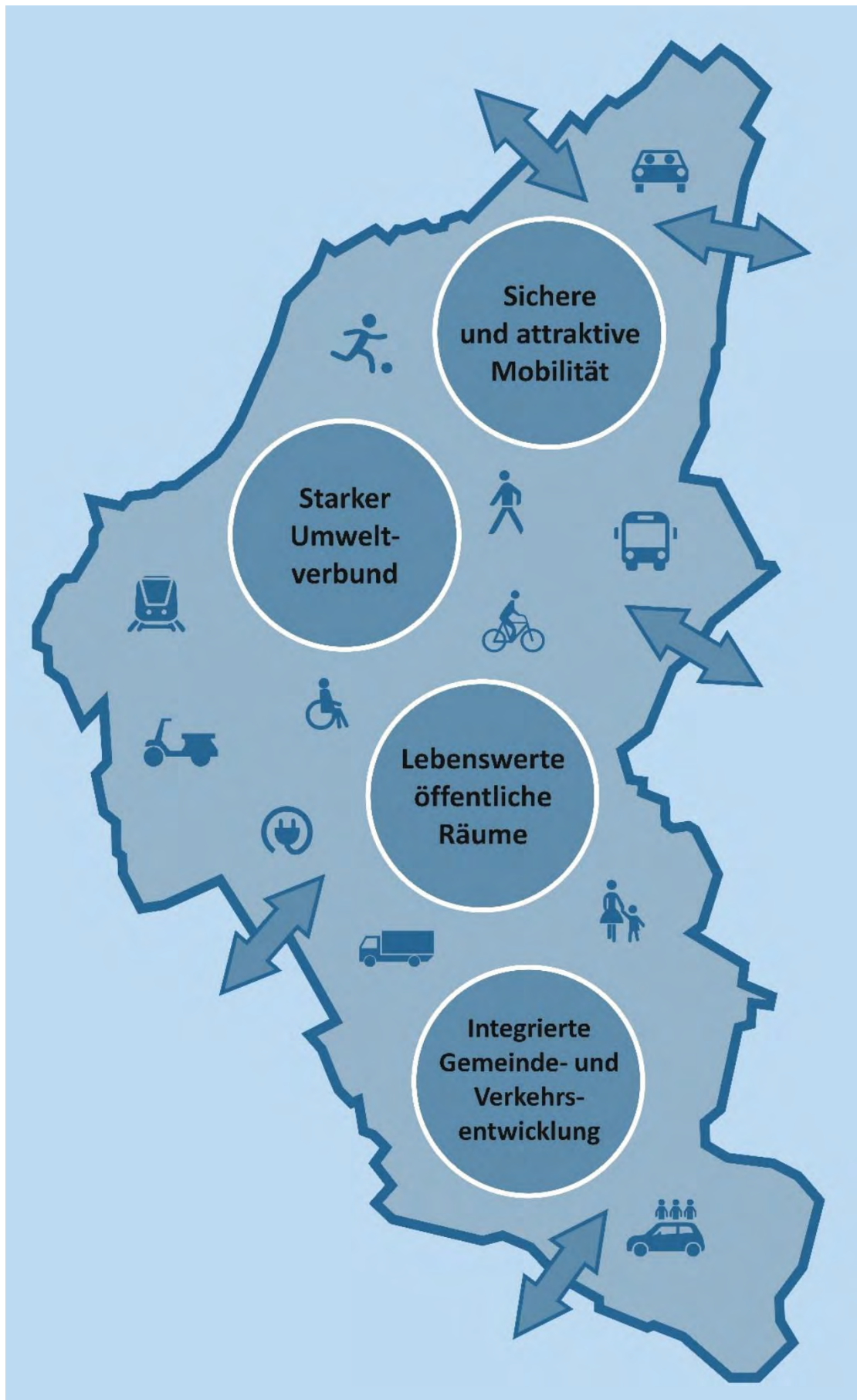
### Oberziel „Starker Umweltverbund“

Um einer nachhaltigen und insbesondere einer klima- und umweltfreundlichen Mobilität einen höheren Stellenwert zu geben, muss das entsprechende Angebot verfügbar, nutzbar und bekannt gemacht werden. Dies bedeutet speziell die Bereitstellung attraktiver, sicherer und – soweit möglich – (zum eigenen Pkw) konkurrenzfähiger Mobilitätsalternativen sowie verkehrsmittelübergreifende Nutzungsmöglichkeiten.

### Oberziel „Lebenswerte öffentliche Räume“

Der öffentliche Raum ist nicht nur elementar für das Funktionieren des Gemeindelebens, sondern er kann gleichermaßen in Ausgestaltung und Präsenz auch Imagefaktor für eine Kommune sein. Kurze Wege und (durch zu Fuß Gehende und Radfahrende) belebte Straßen fördern den Austausch und die Nutzung des öffentlichen Raumes. Die Dominanz von Kfz (ob fahrend oder parkend) hingegen sorgt häufig für Konflikte und hemmt die Qualitäten im öffentlichen Raum. Ziel ist es somit, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum dauerhaft zu fördern und soweit möglich zurückzugewinnen sowie eine stärkere Verträglichkeit des (Kfz-)Verkehrs anzustreben, um die Belastung auf Mensch und Umwelt bestmöglich zu minimieren.

Abbildung 19: Leitbild der Mobilitätsentwicklung



Quelle: Eigene Darstellung

## 6 Handlungsempfehlungen und Maßnahmen

Die vorliegenden Handlungsempfehlungen ergeben sich aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse (Kapitel 4) sowie aus aktuellen Planungen bzw. Konzepten (Kapitel 3.3) und orientieren sich an den in Kapitel 5 erläuterten Zielen der Gemeinde Alfter für eine nachhaltige Entwicklung von Verkehr und Mobilität.

Im Laufe des Prozesses wurden zunächst fünf Handlungsfelder definiert (vgl. Kapitel 2 und Abbildung 20). Die Maßnahmen und Inhalte der einzelnen Handlungsfelder wurden in Zusammenarbeit mit den fachübergreifenden Teams der Verwaltung gesammelt, strukturiert und ausgearbeitet (vgl. Abbildung 21); hierbei wurden auch vier spezielle Leitprojekte definiert.

Abbildung 20: Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts



Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 21: Maßnahmenübersicht

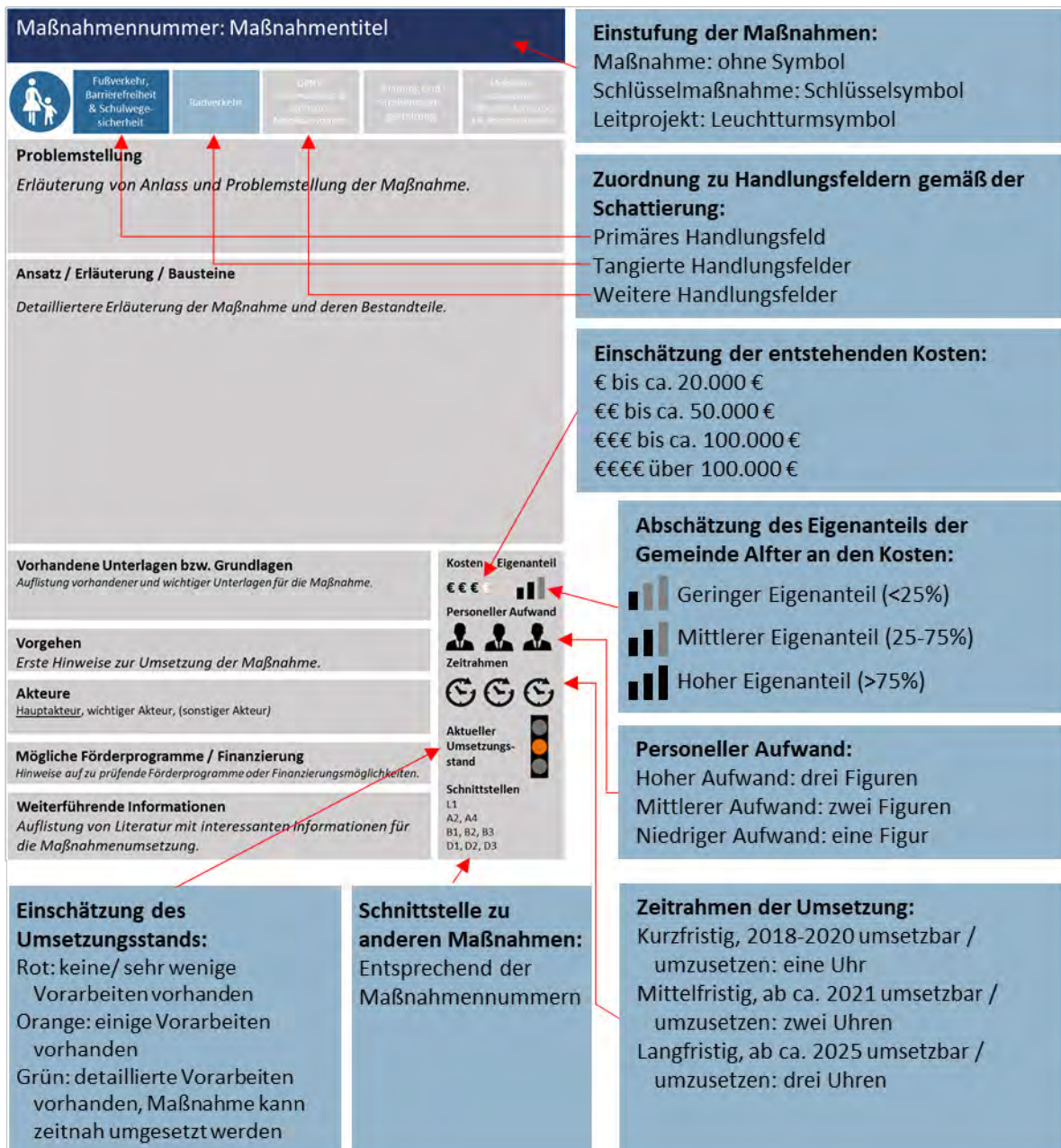


Quelle: Eigene Darstellung



Die einzelnen Maßnahmen(felder) sind in Form von Steckbriefen ausgearbeitet worden; dies sowohl aus Gründen der Übersichtlichkeit als auch angesichts der Maßgabe, mit dem Mobilitätskonzept einen praktischen Leitfaden zu erhalten. Die Steckbriefe enthalten alle wichtigen Detailinformationen (u.a. Problemstellung / Hintergrund, inhaltliche Erläuterung / Bausteine, Vorgehensweise, Federführung / Akteure, Zeitrahmen). Sie folgen dem in Abbildung 22 dargestellten Muster.

Abbildung 22: Aufbau der Steckbriefe



Eigene Darstellung

## 6.1 Leitprojekte

Die Leitprojekte dienen als öffentlichkeitswirksamer Startschuss für das Mobilitätskonzept bzw. dessen Umsetzung. Sie wurden daher deutlich detaillierter ausgearbeitet als die anderen Maßnahmensteckbriefe. Kriterien für die Auswahl der Leitprojekte waren

- eine kurzfristige Umsetzbarkeit (umsetzbar bis einschließlich 2019),
- ein großer Wirkungsgrad, d.h. mit „Leuchtturmwirkung“ auch auf andere Ortsteile und
- dass die Verantwortung für die Maßnahme in der Gemeinde Alfter selbst liegt (zur Minimierung von Abhängigkeiten).

Anhand dieser Kriterien hat der Verwaltungsvorstand der Gemeinde Alfter die im Folgenden dargestellten Leitprojekte ausgewählt.



# L1: Schulwegesicherheit

Leitprojekt




### Problemstellung

An zahlreichen Schulen besteht das Problem des erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommens durch Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen. Häufig gehen mit einer Vielzahl dieser Elterntaxis unübersichtliche Verkehrsverhältnisse zum Schulanfang und -schluss einher. Dies wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus, wodurch immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen. Dies wiederum führt dazu, dass die Verkehrsbelastungen weiter zunehmen, Kinder immer später lernen, sich selbstständig im Straßenverkehr (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ähnlichem) fortzubewegen und dass sie sich an eine autoorientierte Mobilität gewöhnen.

### Ansatz / Erläuterung / Bausteine

In der Gemeinde Alfter werden bis voraussichtlich Ende 2018 für die drei Grundschulen in den Ortsteilen Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick Konzepte zum schulischen Mobilitätsmanagement erarbeitet und umgesetzt. Bestandteil dieser Konzepte sind Schulwegepläne mit Maßnahmen zur Verbesserung der Schulwege sowie zur Einrichtung von Hol- und Bringzonen.

Mit der Umsetzung dieser Konzepte stehen der Gemeinde Alfter bereits gute Grundlagen zur nachhaltigen Gestaltung der Schulwege zur Verfügung. Jedoch sollten diese infrastrukturellen Maßnahmen mit weiteren infrastrukturellen sowie kommunikativen und organisatorischen Maßnahmen flankiert werden, damit möglichst viele Schülerinnen und Schüler den Schulweg umweltfreundlich und bewegungsaktiv zurücklegen.

#### Weitere infrastrukturelle Maßnahmen:

- Kennzeichnung sicherer Schulwege
- Ggf. Ausweitung des Angebots an Fahrradabstellanlagen

#### Kommunikative und organisatorische Maßnahmen:

- Einrichtung von Walkingbus und ggf. CycleTrain
- Unterrichtseinheiten zum Thema nachhaltige Mobilität („Verkehrszähler“)

- Wettbewerbe zwischen Schulen, „klimafreundliche Kilometer sammeln“
- schulbezogene Fuß- / Rad- / ÖPNV-Informationen für Schülerinnen und Schüler / Lehrkräfte / Eltern
- Verkehrssicherheitstage / Aktionstag Fahrrad / Aktionstag ÖPNV

### Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Schulwegepläne für die Grundschulen am Herrenwingert, am Jungfernpfad sowie an der Quirinusstraße (ab Ende 2018)

### Vorgehen / Arbeitsschritte

- Umsetzung und Evaluation der Schulwegepläne an den drei Grundschulen in den Ortsteilen Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick
- Umsetzung weiterer Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements an den Grundschulen in Alfter

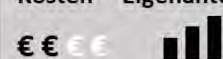
### Akteure

Gemeinde Alfter, Polizei, Vertretungen der Schulen, Eltern, Schülerinnen und Schüler

### Weiterführende Informationen

Zukunftsnetz Mobilität NRW 2015: [Verkehrszähler Leitfadens](#)  
 IVM 2013: [Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche](#)  
[Website Schulisches Mobilitätsmanagement](#)

### Kosten Eigenanteil



### Personeller Aufwand



### Zeitraumen



### Aktueller Umsetzungsstand



### Schnittstellen

A1, A2, A4, B1, B5, B6, B7, C5, D1, E5



# L1: Schulwegesicherheit

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

## Details zur Vorgehensweise

### Pilotprojektgrundschulen Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick

- UMSETZUNG DER SCHULWEGEPLÄNE sowie von HOL- UND BRINGZONEN an den drei Grundschulen Alfter-Ort, Oedekoven und Witterschlick.
- EVALUATION des Erarbeitungsprozesses mit den beteiligten Akteuren
- Die Umsetzung dieser Maßnahmen und die öffentliche Bekanntgabe der Schulwegepläne sollte als erster Meilenstein und Startschuss zur Entwicklung und Umsetzung weiterer Maßnahmen gesehen werden. Daher sollten die für die bisherige Maßnahmenentwicklung genutzten Netzwerke (Schule, Eltern) weitergenutzt werden, um Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur sowie Kommunikation und Organisation zu entwickeln und umzusetzen. Zur Ermittlung passender Angebote empfiehlt sich folgender Fahrplan:
  - Ist-Soll-Vergleich: Die MobilitätsmanagerInnen bzw. die Mitarbeitenden des Schulamtes sollten aktuelle Maßnahmen und Zielvorstellungen zu verschiedenen Handlungsoptionen bei Lehrkräften, Eltern und Verantwortlichen in der Verwaltung erfragen. Dazu kann die im Anhang befindliche Checkliste genutzt werden.
  - Die Ergebnisse dieser Befragung sollten ausgewertet und in einer gemeinsamen Sitzung mit den verschiedenen Akteuren diskutiert werden. Ziel ist es dabei Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen zu beschließen und letztlich zu priorisieren. Des Weiteren sollten Verantwortlichkeiten festgelegt werden, um eine rasche Umsetzung der Maßnahmen zu ermöglichen. Die Planersocietät empfiehlt zumindest die auf der folgenden Seite dargestellten Maßnahmen.

## Beschreibung weiterer Maßnahmen

### Infrastrukturmaßnahmen:

- KENNZEICHNUNG SICHERER SCHULWEGE: Aufbauend auf den Schulwegeplänen stellen auch Schulwegmarkierungen eine Orientierungshilfe für Schülerinnen und Schüler auf dem Weg zur Schule dar. Durch Markierungen, wie beispielsweise aufgemalte oder aufgeklebte Fußabdrücke, wird der empfohlene Schulweg hervorgehoben und die Verkehrssicherheit erhöht. Auch erzeugen solche Markierungen Aufmerksamkeit bei anderen Verkehrsteilnehmenden für die Schulwege.



Markierung von Schulwegequerungen in Boppard (Quelle: [Website Sankt Severus](#))



Markierte Schulwegequerung in Boppard (Quelle: [Website Sankt Severus](#))

Schulwegemarkierungen sollten vor allem an „schwierigen“ Stellen in Betracht gezogen werden. Ein sinnvolles Einsatzgebiet sind z.B. Situationen, in denen Kinder zu sicheren Querungsstellen gelenkt werden sollen, die ggf. nicht auf dem kürzesten und direktesten Weg liegen.

- AUSWEITUNG DES ANGEBOTS AN FAHRRADABSTELLANLAGEN:  
Je nach Angebot und Bedarf kann der Ausbau von benutzerfreundlichen und ausreichenden Fahrradabstellanlagen ein sinnvolles Instrument sein, um das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver zu machen. Zu berücksichtigen sind dabei auch weitere Verkehrsmittel, die von Kindern genutzt werden, wie bspw. Roller oder ähnliches.



# L1: Schulwegesicherheit

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

## Kommunikative und organisatorische Maßnahmen:

- EINRICHTUNG EINES WALKINGBUS:**  
 ‚Walking Busse‘ oder auch ‚Busse-auf-Füßen‘ sollen es Grundschulkindern erleichtern, zu Fuß zur Schule zu gelangen, und eine eigenständige Mobilität der Kinder fördern. Kinder treffen sich dabei an bestimmten Treffpunkten und laufen von dort aus gemeinsam zur Schule. Dabei sind unterschiedliche Organisationsgrade möglich, von durch Schule bzw. Eltern organisierte Laufgruppen mit festen ‚Fahrplänen‘ und in Begleitung dafür eingeteilter Erwachsener, bis hin zu von den Kindern selber organisierten spontanen Gruppen. Die Treffpunkte werden in der Regel durch Haltestellen-Schilder gekennzeichnet, was ihnen Verbindlichkeit verleiht und die Kinder zum Mitmachen motiviert. Das Netz der Walking Bus-Linien sollte sich sternförmig um die Schule anordnen, damit möglichst viele Kinder von dem Angebot profitieren. Die Linienpläne sollten anhand der Wohnorte der Schülerinnen und Schüler gemeinsam mit der Schulleitung, den Eltern und der örtlichen Polizei erarbeitet werden.



Walking Bus der Goethe-Schule in Höhr-Grenzhausen (Quelle: [Website Bildungsserver RP](#))



Walking Bus: Quelle: [Website Uni Paderborn](#)

- EINRICHTUNG EINES CYCLETRAINS:**  
 Fahrradgemeinschaften folgen demselben Prinzip wie ‚Walking-Busse‘, sind jedoch eher für etwas ältere Kinder geeignet. Auf dem Weg zur Schule treffen sich die Schülerinnen und Schüler an den vereinbarten Treffpunkten und fahren von dort gemeinsam immer den gleichen Weg zur Schule. Anfangs wird der Weg gemeinsam eingeübt und richtiges Verhalten mit allen trainiert. Bei jüngeren Kindern ergibt es Sinn, die Fahrradgemeinschaft von einem Erwachsenen begleiten zu lassen.



Cycletrain in Amersham (England) [Website Bikeclub](#)





# L1: Schulwegesicherheit

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

## • „VERKEHRSSÄHMER“:

Schülerinnen und Schüler können Verkehrszähler werden, indem sie die manchmal "gefährlichen Drachenautos" zähmen. Dazu legen die Kinder ihren Schulweg zu Fuß – anstatt mit dem Auto – zurück und tragen dabei reflektierende Schutzkleidung. Als Belohnung für einen zu Fuß zurückgelegten Schulweg und für das Tragen der Sicherheitskleidung bekommen die Kinder Zaubersterne, welche zu Beginn des Unterrichts in eine Liste eingetragen werden. Nach einer vorher festgelegten Anzahl an Zaubersternen wird die gesamte Klasse für ihren Einsatz für mehr Verkehrssicherheit belohnt. Belohnungen können z.B. eine verlängerte Pause, eine Spielstunde, ein Unterrichtsgang zu einem Spielplatz oder Hausaufgabenfrei sein.

Eingeleitet werden sollte das Projekt Verkehrszähler durch Unterrichtseinheiten zu dem Thema Mobilität, um zunächst die Kinder für das Thema zu sensibilisieren. Um einen möglichst großen Effekt zu erzielen, sollten auch die Eltern mit in das Projekt einbezogen werden.



Busschulung für Kinder (Quelle: [WebsiteSchulbusprojekt](#))



Icon der Verkehrszähler (Quelle: [WebsiteVBS-info](#))

## • VERKEHRSSICHERHEITSTAG:

Bei Verkehrssicherheitstagen soll den Schülerinnen und Schülern durch – meist spielerische – Elemente und Stationen ein vorsichtiger Umgang im Straßenverkehr beigebracht werden. Hierzu können – bspw. auf dem Schulhof – verschiedene Stationen aufgebaut werden, an denen die Nutzung, der in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen, erprobt werden.

## • WETTBEWERBE ZWISCHEN SCHULEN, „KLIMAFREUNDLICHE KILOMETER SAMMELN“:

Ähnlich wie bei dem Projekt STADTRADELN könnte auch zwischen den Schulen ein Wettbewerb initiiert werden, der Schülerinnen und Schüler, Lehrkräfte und Eltern dazu motiviert, klimafreundliche Kilometer zu sammeln. Der Wettbewerbscharakter führt dabei zu guten Ergebnissen. Neben klimafreundlichen Kilometern könnten beispielsweise auch Maßnahmen wie die Verschönerung eines Fahrradkellers oder das Schaffen sicherer Abstellanlagen für Räder belohnt werden.

Der Gewinn sollte zur Motivation der gesamten Schule von Nutzen sein (z.B. ein Fest / Konzert oder eine besondere Maßnahme, die das Verkehrsverhalten nachhaltig klimafreundlich beeinflusst).

## • SCHULSPECIFISCHE MOBILITÄTSINFORMATIONEN:

Dieses Maßnahmenbündel enthält eine Vielzahl möglicher Maßnahmen, die darauf abzielen die Anzahl der Eltern, die ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule fahren, zu reduzieren. Der Gemeinde Alfter empfiehlt die Planersocietät folgende Maßnahmen:

- Elternabende zu umweltfreundlicher Mobilität
- Erstellung von Informationsmaterial zu nachhaltigen Möglichkeiten, den Schulweg zurückzulegen.

In erster Linie soll mit diesen Maßnahmen Eltern die Angst genommen werden, ihre Kinder den Weg zur Schule eigenständig zurücklegen zu lassen. Ebenso sollen Alternativen zum ‚Elterntaxi‘ mit dem Pkw aufgezeigt werden und deren Vorteile vermittelt werden.



# L2: Mehr Freiraum für Kinder

Leitprojekt



	Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegsicherheit	Radverkehr	ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen	Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation	Planung und Straßenraumgestaltung
---	---	------------	---	---	-----------------------------------

**Problemstellung**  
 Durch die Gestaltung von Straßen und öffentlichen Räumen gemäß den Ansprüchen des motorisierten Verkehrs, geraten die Belange von anderen Verkehrsteilnehmenden – gerade von Kindern und Jugendlichen – häufig in den Hintergrund. Diese Problematik ist auch in der Gemeinde Alfter vorzufinden. Sie kann dazu führen, dass Kinder und Jugendliche nur in einem geringen Maße eigenständige Mobilität erleben und entwickeln sowie ihrem Bewegungs- und Entdeckungsdrang nicht adäquat nachgehen können. Ebenso gewöhnen sich Kinder und Jugendliche so an eine autoorientierte Mobilität, die zu verändern in späteren Jahren sehr schwer fällt.

**Ansatz / Erläuterung / Bausteine**  
 Die Gemeinde Alfter hat parallel zu diesem Mobilitätskonzept ein Maßnahmenkonzept zur Schaffung von mehr Freiraum für Kinder (im Rahmen der gleichnamigen Kampagne des VRS) erarbeiten lassen. Dieses Maßnahmenkonzept basiert auf den Ergebnissen von in Alfter-Ort durchgeführten Streifzügen mit Kindern und Jugendlichen. Es beinhaltet 13 Maßnahmen, die sich mit verschiedenen Themen befassen:

- Die Maßnahmen Nr. 1 bis 8 befassen sich mit der Aufwertung von vorhandenen Spielplätzen in der Gemeinde Alfter und formulieren je Spielplatz verschiedene Schwerpunkte und Elemente, die sich in der Gestaltung der Spielplätze wiederfinden sollen.
- Die Maßnahme Nr. 9 befasst sich mit dem Herrenwingert und beinhaltet Maßnahmen, die auf die Schaffung einer höheren Aufenthaltsqualität auf dem Platz abzielen – für Kinder und Jugendliche, aber auch für die Angehörigen aller anderen Altersgruppen.
- In der Maßnahme „Verkehrsraum“ werden die häufig zu schmalen Gehwege in Alfter thematisiert. Diese schränken die Attraktivität der Nahmobilität und Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender ein. Des Weiteren werden unübersichtliche Situationen an Kreuzungen und das damit verbundene Unfallrisiko thematisiert.
- Die Maßnahme „Pädchen“ zielt auf ein Bedeutungswachstum derer für die Nahmobilität ab. Zu diesem Zweck sollen diese zunächst in Stand gesetzt sowie entsprechende Öffentlichkeitsmaßnahmen durchgeführt werden.
- Die Maßnahme „Familiensportpark“ soll freizeithliche Sport- und Bewegungsmöglichkeiten für alle Bevölkerungsgruppen bieten und gut an das Fuß- und Radwegenetz angebunden sein; außerdem soll er ein überregionales Angebot für die gesamte Gemeinde Alfter darstellen.
- Die Maßnahme „Spielanlässe am Weg“ greift das Thema beispielbare Stadt auf und sieht eine Einbeziehung von Spielanlässen für Kinder in die Straßenplanung vor.

**Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen**

- Stadtkinder 2018: Dokumentation Mehr Freiraum für Kinder – Ein Gewinn für alle! (Bestandteil des Mobilitätskonzepts)

**Vorgehen**

- Umsetzung oder Vertiefung der im Maßnahmenkonzept angeregten Maßnahmen
- Durchführung einer Spielleitplanung für Alfter-Ort (Fachplanung, die an das Ergebnis der Freiraumkampagne anschließt und die begonnene Beteiligung fortführt)

**Akteure**  
Gemeinde Alfter, weitere je nach Maßnahme

**Weiterführende Informationen**  
 DIN 18034 (Spielplätze und Freiräume zum Spielen - Anforderungen für Planung, Bau und Betrieb)  
[Webseite Mehr Freiraum für Kinder](#)

**Kosten Eigenanteil**  
 € € € € 

**Personeller Aufwand**  


**Zeitraumen**  


**Aktueller Umsetzungsstand**  


**Schnittstellen**  
 L1,  
 A1, A2, A3, A4,  
 D1, D2, D3

## L2: Mehr Freiraum für Kinder

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

### Maßnahmenverortung „Mehr Freiraum für Kinder“

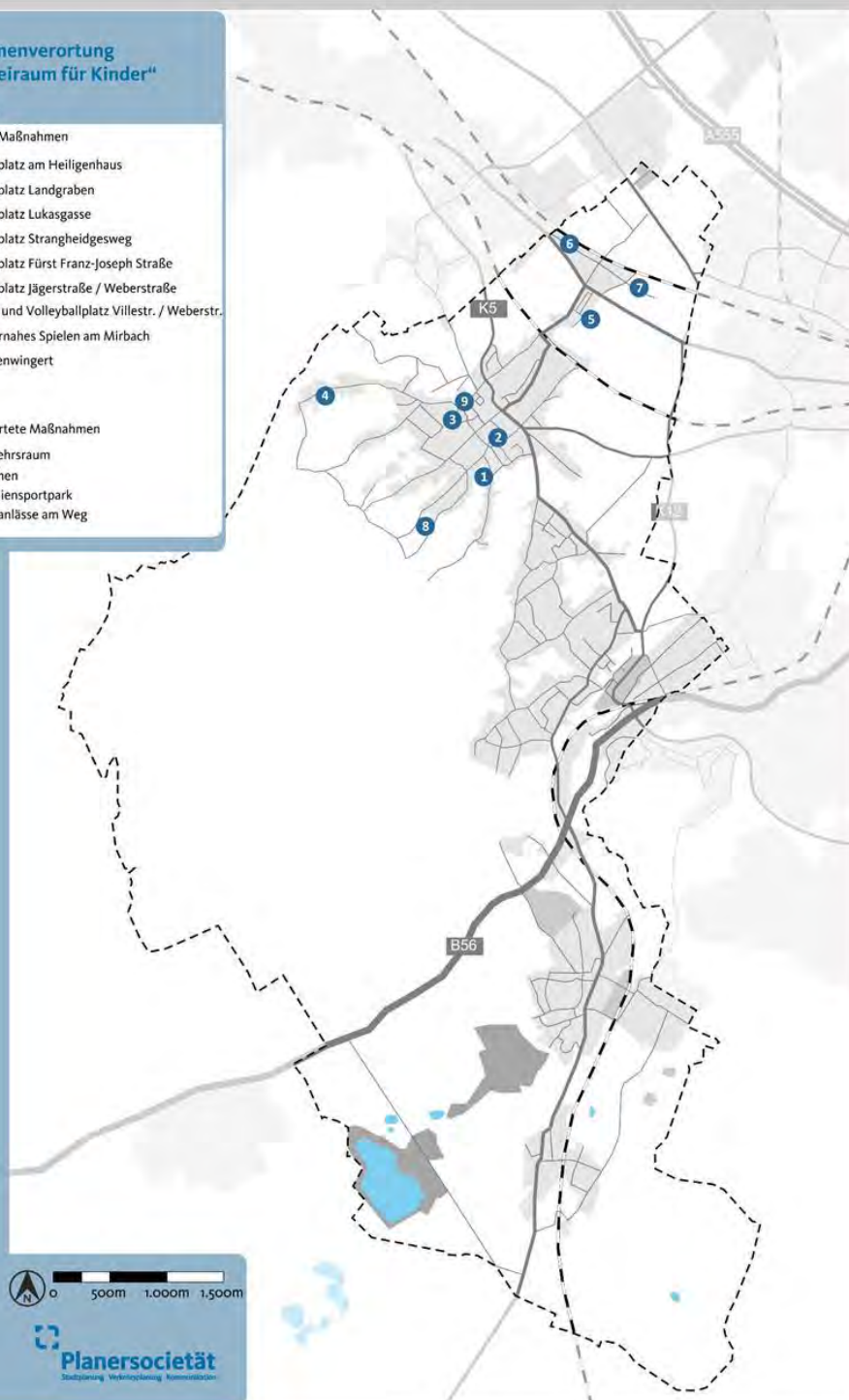
#### Legende:

##### Verortete Maßnahmen

- 1 Spielplatz am Heiligenhaus
- 2 Spielplatz Landgraben
- 3 Spielplatz Lukasgasse
- 4 Spielplatz Strangheidgesweg
- 5 Spielplatz Fürst Franz-Joseph Straße
- 6 Spielplatz Jägerstraße / Weberstraße
- 7 Bolz- und Volleyballplatz Villestr. / Weberstr.
- 8 Naturnahes Spielen am Mirbach
- 9 Herrenwingert

##### Nicht verortete Maßnahmen

- 10 Verkehrsraum
- 11 Pädchen
- 12 Familiensportpark
- 13 Spielanlage am Weg



0 500m 1.000m 1.500m




**Planersocietät**  
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



# L3: Verknüpfungspunkte identifizieren und qualifizieren

Leitprojekt



	Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegsicherheit	Radverkehr	ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen	Planung und Straßenraumgestaltung	Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation
---	---	------------	---	-----------------------------------	---

**Problemstellung**  
 Das zukünftige Mobilitätsverhalten wird immer stärker durch inter- und multimodale Ansätze geprägt; statt einem Verkehrsmittel werden im Verlauf eines Weges verschiedene Verkehrsmittel genutzt (Intermodalität) oder ein Weg wird im Verlauf eines Zeitraums mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Dies erfordert die Identifizierung und Qualifizierung von Verknüpfungspunkten.

**Ansatz / Erläuterung / Bausteine**  
 In der Gemeinde Alfter bestehen aktuell verschiedene Ansätze, die sich auf regionaler Ebene mit dem Thema Verknüpfungspunkte in Alfter auseinandersetzen. Aufgrund der Größe der Gemeinde Alfter spielen in diesen zahlreiche Haltestellen in Alfter nur eine untergeordnete Rolle. Um die lokale Bedeutung der Haltestellen stärker zu berücksichtigen und die Verknüpfungspunkte noch attraktiver zu gestalten, werden in diesem Leitprojekt weitere Qualitätsstandards für die Haltestellen festgelegt.

Verknüpfungspunkte stellen ÖPNV-Haltestellen dar, die mal mehr und mal weniger stark mit anderen ÖPNV-Linien und anderen Verkehrsträgern verknüpft sind. Die Einordnung der Haltestellen orientiert sich dabei an den Einordnungen des entsprechenden NVR-Projekts zur Errichtung von Mobilstationen.

*Verknüpfungspunkte identifizieren*

1. Stufe: SPNV-Station mit Verknüpfung zu Buslinien
2. Stufe: Bushaltestellen in Ortsteilzentren und mit Umsteigemöglichkeiten
3. Stufe: bedeutende Bushaltestellen (bedeutende Einrichtungen im Umfeld und / oder >200 Ein- und Aussteigende pro Tag und / oder Umsteigemöglichkeit)
4. Stufe: Bushaltestellen im Wohnumfeld oder mit umliegenden Freizeitangeboten
5. Stufe: Weitere Bushaltestellen

*Verknüpfungspunkte qualifizieren*  
 Unabhängig ihrer Einstufung sind auf der folgenden Seite grundlegende Qualitätsstandards für die Haltestellen definiert, diese beziehen sich auf Barrierefreiheit, die Radverkehrsanbindung, die Aufenthaltsqualität und Gestaltung der Haltestellen. Darauf aufbauend werden entsprechend der Einstufung und damit steigender Bedeutung der Haltestellen zusätzliche Qualitätsstandards aus den genannten Bereichen festgelegt.

**Vorgehen**

- Erarbeitung von Standards zum Design der Haltestellen
- Die Qualitätsstandards sollten in naher Zukunft im Rahmen der ohnehin anstehenden baulichen Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen umgesetzt werden

**Akteure**  
 Gemeinde Alfter, RSK, NVR

**Mögliche Förderprogramme**  
 FP & FRL Nationale Klimaschutzinitiative / Kommunalrichtlinie

**Weiterführende Informationen**  
 Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)  
 Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: [Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen](#)

**Kosten Eigenanteil**  
 €€€€ 

**Personeller Aufwand**  


**Zeitraumen**  


**Aktueller Umsetzungsstand**  


**Schnittstellen**  
 A1, A2, A4, B1, B5, B6, B7, C5, D1, E5



# L3: Verknüpfungspunkte identifizieren und qualifizieren

Leitprojekt



Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegsicherheit

Radverkehr

ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen

Planung und Straßenraumgestaltung

Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

## Ausstattungsmerkmale der verschiedenen Verknüpfungspunkte

	Barrierefreiheit			Radverkehr					Aufenthaltsqualität und Gestaltung							Weitere Merkmale	
	Hochbord	Taktile Leitelemente	barrierefreier Zugang und Wartebereich	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Bike-Lademöglichkeit	Fahrradverleihstation	Einheitliches Design der Haltestellen	DFL-Anzeigen	ansprechende Wartemöglichkeit	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	ansprechende Gestaltung des öffentlichen Raums	Gestaltung als Eintrée zur Gemeinde Alfter bzw. den	Kiosk/ Verkaufsaufomat	Carsharing-Station	P+R-Angebote
1. Stufe: SPNV-Station	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x
2. Stufe: Bushaltestellen in Ortsteilzentren und mit Umsteigemöglichkeiten	x	x	x	x	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x			
3. Stufe: bedeutende Bushaltestellen (bedeutende Einrichtungen im Umfeld und/ oder >200 Ein und Aussteiger pro Tag und / oder Umsteigemöglichkeit)	x	x	x	x	x	(x)			x	x	x	x	x				
4. Stufe: Bushaltestellen im Wohnumfeld oder mit umliegenden Freizeitangeboten	x	x	x	x					x	(x)	x	x	x				
5. Stufe: Weitere Bushaltestellen	x	x	x	(x)					x		x		x				

x zu etablierende Ausstattungsmerkmale

(x) optionale zu etablierende Ausstattungsmerkmale

## Fotos / Beispiele der verschiedenen Stufen der Verknüpfungspunkte in Alfter



Haltestelle der Stufe 1 (Impekoven S)



Haltestelle der Stufe 2 (Hertersplatz)



Haltestelle der Stufe 3 (Prinzgasse)

Wie das nebenstehende Foto zeigt, wird es aus baulichen und räumlichen Gründen nicht immer möglich sein, alle Ausstattungsmerkmale der verschiedenen Stufen zu etablieren. Dennoch sollten die jeweiligen Ausstattungsmerkmale angestrebt bzw. Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden.



Haltestelle der Stufe 4 (Buchenweg)



Haltestelle der Stufe 5 (Schmale Allee)



# L3: Verknüpfungspunkte identifizieren und qualifizieren

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

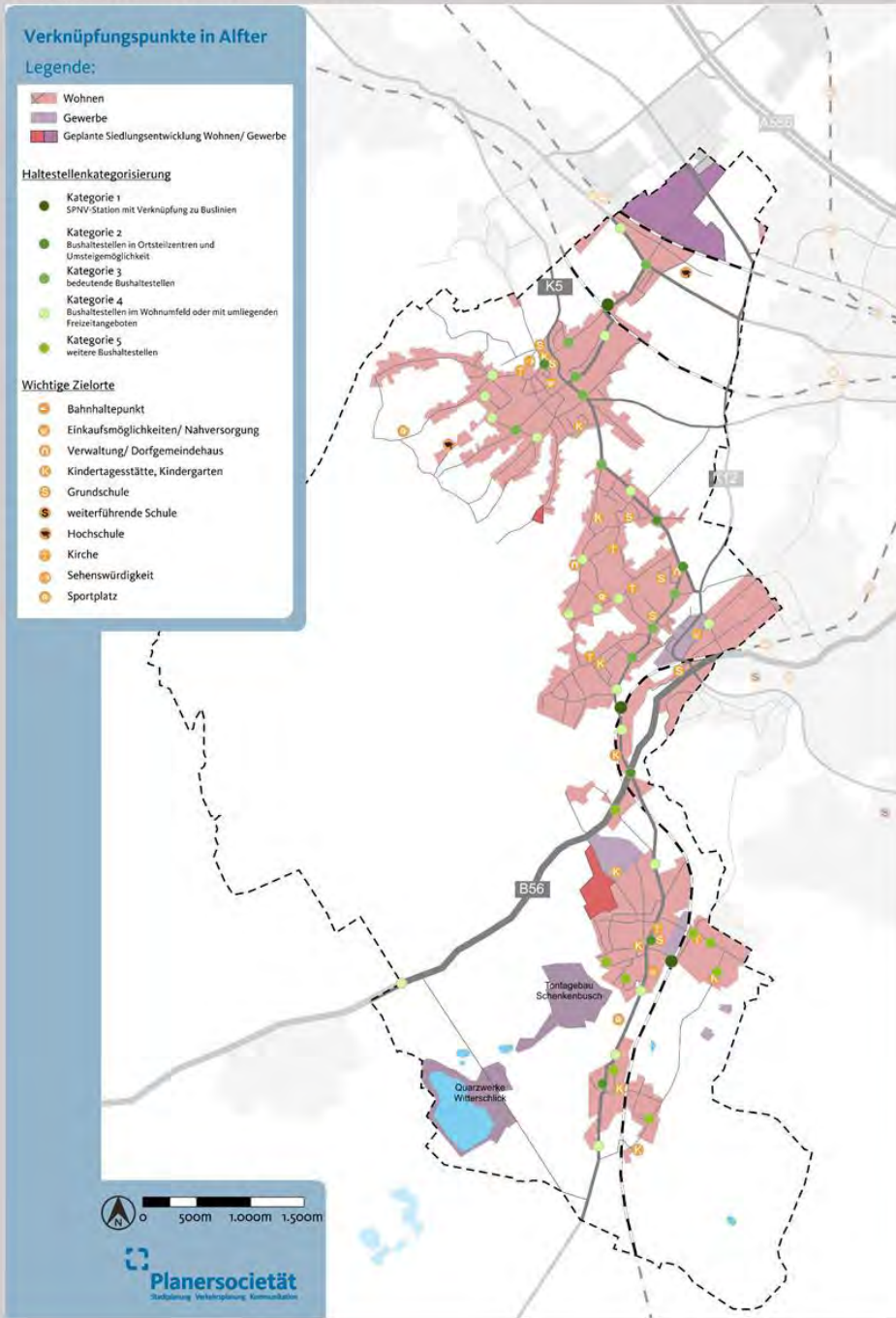
Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

## Verknüpfungspunkte in der Gemeinde Alfter



## L4: Parkraumkonzept Oedekoven

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

### Problemstellung

Der Bereich rund um das Rathaus Oedekoven ist stark durch parkende KFZ und hohen Parkdruck geprägt. Dies führt zu einem unübersichtlich gestalteten und unattraktiven öffentlichen Raum, dessen Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit verbessert werden sollte.

### Ansatz / Erläuterung / Bausteine

In einem Parkraumkonzept werden die verschiedenen Stellschrauben des Parkraummanagements zu einem stimmigen Gesamtkonzept, unter Berücksichtigung umliegender Nutzungen und städtebaulicher Entwicklungen gebündelt. Diese Stellschrauben beziehen sich dabei auf:

- Zeitpunkt des Parkens (Wochenende, Tageszeit, ...)
- Dauer des Parkens (beschränkt/ unbeschränkt)
- Kostenfreies oder kostenpflichtiges Parken
- Nutzerbezogene Parkplätze (Kunden, Anwohner, Lieferverkehr, ...)

Durch ein adäquates Parkraumkonzept können

- Parksuchverkehr sowie Lärm- und Abgasbelastungen reduziert,
- Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit erhöht und
- Autofahrende motiviert werden den Umweltverbund zu nutzen.

Insbesondere die positiven Auswirkungen auf Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit und damit auf die Lebensqualität, können wichtige Argumentationsgrundlagen für die Gemeinde Alfter bei der Erarbeitung eines Parkraumkonzepts sein. Schließlich stellen diese wichtige Standortfaktoren für Bewohnerschaft, Einzelhandel und Tourismus dar.

Neben dem Bereich rund um das Rathaus gibt es in Alfter weitere Bereiche, insbesondere rund um den Herrenwingert und im Umfeld des Einzelhandelsbereichs Witterschlick, in denen ein Parkraummanagement sinnvoll sein kann. Die Einführung eines Parkraummanagements in weiteren Bereichen des Gemeindegebiets sollte die Gemeinde Alfter daher in weiteren Schritten prüfen.



Mögliche Maßnahme des Parkraummanagements  
(Eigenes Foto: Leverkusen)

### Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Karte *Ruhender Verkehr und Ideen zum Parkraumkonzept Oedekoven*
- Unterlagen des Unternehmertreffens im Dezember 2017

### Vorgehen

- Beschreibung, Erfassung und Typisierung des Parkraumangebots
- Erfassung und Auswertung der aktuellen Parkraumnachfrage
- Auswertung und Darstellung der Parkraumbilanz
- Entwicklung eines Parkraumkonzepts

### Akteure

Gemeinde Alfter, Politik, Öffentlichkeit  
(insbes. umliegende Einzelhändler sowie Bewohnerinnen und Bewohner)

### Weiterführende Informationen

DIFU 2017: [Parkraumbewirtschaftung – Nutzen und Effekte](#)  
IFH Köln 2016: [Vitale Innenstädte 2016](#)

### Kosten Eigenanteil

€ € € € €



### Personeller Aufwand



### Zeitraumen



### Aktueller Umsetzungsstand



### Schnittstellen

A2,  
B6,  
D4



## L4: Parkraumkonzept Oedekoven

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

### Erarbeitungsschritte des Parkraumkonzepts

#### 1. Beschreibung, Erfassung und Typisierung des Parkraumangebots (*überwiegend abgeschlossen*)

- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (unter Berücksichtigung verkehrlicher und städtebaulicher Aspekte)
- Erhebung des bestehenden Parkplatzangebots und der derzeitigen Bewirtschaftungsform
  - Lage, Art und Anzahl der Stellplätze, bestehende Parkraumbewirtschaftungsformen
  - Erfassung von Lage und Anzahl der Behindertenstellplätze und Sonderstellplätze (E-Mobilität, Wohnmobile, Motorräder)
- Kartierung der Ergebnisse (vgl. Karte *Ruhender Kfz-Verkehr* und folgende Seite) und Übertragung der Daten in eine Datenbank

#### 2. Erfassung und Auswertung der aktuellen Parkraumnachfrage

- Erhebung der Nachfrage an zwei Werktagen mit Kennzeichenerfassung in einem 1-h- oder 2-h-Rhythmus. Dies erlaubt nicht nur eine generelle Aussage zur Auslastung der Parkplätze, sondern auch zu der Größe der jeweiligen Nachfragergruppen (Anwohnende oder Dauerparkende (>10 h), Langzeitparkende 6-10 h, Mittelzeitparkende 2-4 h, Kurzzeitparkende bis 1 h und 1 bis 2 h) und des qualifizierten Nachfragebedarfs.
- Zusätzliche Erfassung der Parkraumnachfrage an mindestens einem der beiden Erhebungstage nachts (um 4 Uhr), um den grundsätzlichen Bedarf der Anwohnenden zu ermitteln.

#### 3. Auswertung und Darstellung der Parkraumbilanz

- Auswertung der erhobenen Daten nach Auslastung und zeitlicher Inanspruchnahme der Parkanlagen, Parkdauerverteilung, Nachfragergruppen, Anteil der Kurz- und Langzeitparkenden sowie der Falschparkenden und der Umschlagshäufigkeit
- Gegenüberstellung von Stellplatzangebot und -nachfrage je Nutzergruppe und intervallweise im Bestand;
- Erstellung einer Parkraumbilanz (Aufzeigen von Kapazitätsüberschüssen bzw. -defiziten im Untersuchungsraum)
- Erstellung von Belegungsganglinien
- Berücksichtigung bereits bekannter zukünftiger Veränderungen und ihrer Auswirkungen auf die Parkraumbilanz; insbesondere, ob das bestehende Schulgebäude der ehemaligen Hauptschule Alfter zukünftig als Gesamtschule genutzt wird oder nicht sowie Baumaßnahmen zwischen Châteauneufstraße und Alfterer Straße
- Feststellung von Parkraumdefiziten und/oder -überschüssen im Untersuchungsgebiet, differenziert nach Nachfragergruppen und Angeboten sowie unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklungen

#### 4. Entwicklung eines Parkraumkonzepts

- Erarbeitung von unterschiedlichen Varianten der Parkraumbewirtschaftung, diese sollten insbesondere Aussagen zu Gesamtkapazitäten, räumlichen Unterschieden der Bewirtschaftung und ggf. zu bevorzugenden Nutzergruppen sowie grundsätzlich zu den oben genannten Stellschrauben beinhalten
- Diskussion und Abstimmung sowie Auswahl der favorisierten Variante in Verwaltung, Politik und Öffentlichkeit
- Ausarbeitung der favorisierten Variante eines Parkraumkonzepts, welches die folgenden Aspekte beinhaltet:
  - räumliches Konzept mit Aussagen, in welchen Bereichen welche Park- und Bewirtschaftungsform eingerichtet werden sollen
  - Maßnahmenempfehlungen zur Einrichtung von Bewirtschaftungsformen (z.B. Veränderung von Kurzzeitparkregelungen, Bewohnerstellplätzen, Mehrfachnutzung)
  - Maßnahmen für einzelne Nutzergruppen (Behinderte, CarSharing, E-Mobilität, Motorräder) und mögliche Standorte für Ladestationen sowie zur Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln
  - Konzeption für die Dauerparkenden / Anwohnenden sowie für andere Nutzergruppen
  - Maßnahmen in den Bereichen Beschilderung und mobile Endgeräte
  - Ggf. Darstellung der zukünftig angestrebten Ausbaupkapazitäten der Stellplatzanlagen
  - Ggf. Maßnahmenempfehlung für städtebauliche Projekte



## L4: Parkraumkonzept Oedekoven

Leitprojekt



Fußverkehr,  
Barrierefreiheit  
& Schulwege-  
sicherheit

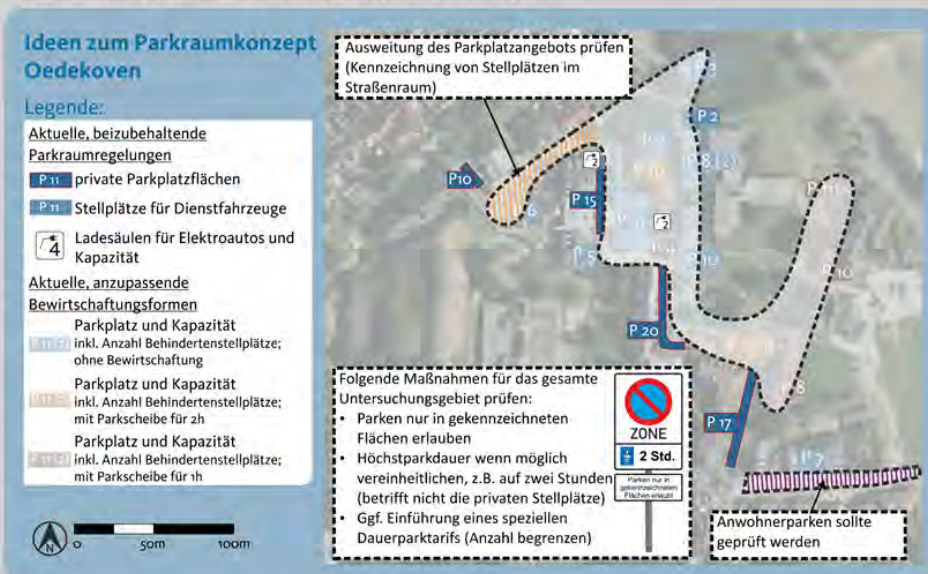
Radverkehr

ÖPNV,  
Intermodalität &  
alternative  
Mobilitätsformen

Mobilitäts-  
management,  
Öffentlichkeitsarbeit  
& Kommunikation

Planung und  
Straßenraum-  
gestaltung

### Ideen zur Ausgestaltung des Parkraumkonzepts Oedekoven



Durch die Ausgestaltung der Maßnahmen des Parkraumkonzepts Oedekoven sollte eine möglichst eindeutige und einheitliche Parkraumregelung für das Untersuchungsgebiet geschaffen werden.

Die in der obenstehenden Karte dargestellten Ideen zu möglichen Maßnahmen des Parkraumkonzepts dienen der Orientierung. Sie ersetzen nicht die zuvor beschriebenen Analyseschritte.

### Argumente zur Umsetzung des Parkraumkonzepts

- Kostenloses und unreguliertes Parken führen zu: geringer Aufenthaltsqualität, illegalem Parken, hohem Parksuchverkehr, hoher Lärm- und Abgasbelastung
- Parkraummanagement führt zu: Reduzierung des Parksuchverkehrs, Reduzierung von Lärm- und Abgasbelastung, erhöhte Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit, Parkgebühren und begrenztes Parkplatzangebot motivieren Autofahrende den Umweltverbund zu nutzen, Einnahmen aus Parkgebühren können für den Ausbau des Umweltverbunds genutzt werden.
- Ambiente und Flair sind einer Studie des Institut für Handelsforschung wichtige Erfolgsfaktoren für ein attraktives Ortszentrum und damit auch den Einzelhandel. Wichtige Bestandteile dessen sind zunächst Gebäude, gefolgt von Plätzen und Grünflächen. Die Bedeutung der Parkplatzsituation wird dagegen gering eingeschätzt. (vgl. IFH Köln 2016: 8,9,12)

### Weitere Hinweise zur Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumkonzepts

- Sollte sich die Gemeinde Alfter für die Erhebung von Parkgebühren entscheiden, sollten Konkurrenzsituationen zwischen den unbewirtschafteten und den bewirtschafteten Stellplätzen vermieden werden, da es ansonsten zu erhöhtem Parksuchverkehr kommt (unbewirtschaftete Stellplätze werden zuerst aufgesucht).
- Es sollte geprüft werden, ob eine Anpassung der Ortsrechts (Gebührenordnung) und der Ausbau des Überwachungspersonals sinnvoll sein können. Insbesondere letzteres ist für die Einhaltung der im Parkraumkonzept getroffenen Regelungen und auch für die Erreichung der mit dem Parkraumkonzept verbundenen Ziele erforderlich. Sollte es zu einer Einführung von Parkgebühren in der Gemeinde Alfter kommen, ist eine Zweckbindung dieser Mittel für die Stärkung des Umweltverbunds zu empfehlen.
- Bei der Ausgestaltung des Parkraumkonzepts sind auch die Belange des Umweltverbunds zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf Radabstellanlagen.
- Berücksichtigung der Parkraumkonzepte von Nachbarkommunen, insbesondere im Hinblick auf Einzelhandelsstandorte (Mitbewerber)

## 6.2 Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegesicherheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg von und zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 3 km) sind die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen kostenlos ist und weder Schadstoffe noch Lärm verursacht; zu Fuß Gehende benötigen zudem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Gleichzeitig ist zu bedenken, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt.

Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Zu bedenken sind die unterschiedlichen Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder / Jugendliche / Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergänger / Sportler), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.