

A1: Gehwege und Querungen optimieren



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Verkehr

NRW
Landesdatenzentrum
Mobilitätskonzepte

Planung und
Strukturierung

Mobilitäts-
konzepte
Barrierefreiheit
E-scooter/Leihfahrräder

Problemstellung

Die Wohngebiete insbesondere in den Höhenlagen der Gemeinde Alfter sind meist durch schmale und selten abgesenkte Gehwege gekennzeichnet. Auch Querungen und Kreuzungsbereiche sind hinsichtlich der Barrierefreiheit verbesserungswürdig. Zur Förderung der Nahmobilität und damit der Lebensqualität in der Gemeinde Alfter sollten diese Mängel behoben werden.

In Alfter bestehen bisher keine ortsumfassenden Planungen oder Ausbaustandards zur Optimierung der Gehwege und Querungen. Diese sind jedoch notwendig, um eine zielgerichtete Förderung des Fußverkehrs zu ermöglichen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Gemeinde Alfter sollte folgende Standards für die Umgestaltung von Gehwegen und die barrierearme Gestaltung von Querungshilfen festlegen. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Wenn der Straßenraum keine ausreichend dimensionierten Gehwege zulässt, sollte auf eine niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums hingewirkt werden, wie es an verschiedenen Stellen in Alfter bereits erfolgt ist.
- An Straßenquerungen, Querungshilfen und sonstigen Bordübergängen ist das Prinzip der Doppelquerung zu empfehlen (ein niveaugleich abgesenkter Übergang für Rad- und Rollstuhlfahrer und ein Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde, siehe Foto).

Die Gemeinde Alfter sollte eine Rangfolge der umzugestaltenden Straßenabschnitte erarbeiten. Dabei sind insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der *Fußverkehrskarte*
- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der *Radverkehrskarte*
- Einstufung der Dringlichkeit gemäß der *Schulwegepläne* (Leitprojekt L1)
- Je höher der Kinder- und Seniorenanteil in einem Straßenabschnitt, desto höher ist die Dringlichkeit.
- Je zentraler ein Straßenabschnitt in dem Ortsteil liegt, desto höher ist die Dringlichkeit.

Weitere Kriterien zur Bestimmung der Dringlichkeit, wie bspw. anstehende Baumaßnahmen oder Straßenschäden, sollten verwaltungsintern abgestimmt werden.



Doppelquerung in Kassel (Eigenes Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Fußverkehrskarte, Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Karte mit Kinder- und Seniorenanteilen in Straßenzügen (aktuell in Erarbeitung durch die Verwaltung)
- Planungen zur Gestaltung der Kinderkreuzung (Tonnenpütz/Mirbachstraße/Holzgasse/Knipsgasse)

Vorgehen

- Abstimmung und Festlegung der beschriebenen Standards
- Erarbeitung und Abstimmung von Kriterien zur Bestimmung der Rangfolge der zu sanierenden Straßenabschnitte

Akteure

Gemeinde Alfter, Straßen.NRW

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Ggf. gemäß der [Förderrichtlinien Nahmobilität](#)

Weiterführende Informationen

Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)
[Website barrierefrei Mobilität](#) – Fachinformationen zu Barrierefreiheit

Kosten Eigenanteil

€ € € € €



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

L1,
A2, A4
B1, B2, B3
D1, D2, D3

A2: Aufenthaltsqualität in Ortszentren stärken



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Barrierefreiheit

MIV
Innovativität &
alternatives
Mobilitätsformen

Planung und
Straßen-um-
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Altenwerkstätten,
Kommunikation

Problemstellung

Die Ortsteilzentren in Alfter sind meist stark durch den fließenden und ruhenden motorisierten Verkehr geprägt. Daraus resultieren unübersichtlich gestaltete und wenig attraktive öffentliche Räume. Zur Schaffung von lebenswerten öffentlichen Räumen und zur Steigerung der Attraktivität Alfters sollte die Aufenthaltsqualität konsequent weiterentwickelt und verbessert werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Bei der Umgestaltung der Ortszentren sollten folgende Anforderungen hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und der Gestaltung des Verkehrs berücksichtigt werden, wobei dies je nach Lage des Ortszentrums sehr unterschiedlich ausfallen kann:

- *Einfache Zugänglichkeit durch alle Nutzergruppen ermöglichen:* Insbesondere barrierearme Gestaltung (taktile Leitelemente, Rampen statt Stufen) sowie sichere Querungsmöglichkeiten von anliegenden Straßen.
- *Angemessenes Nutzungskonzept für das Ortszentrum entwickeln:* Welche Nutzungen sind vorgesehen? Welche Nutzungen sind unerwünscht? Welche Gestaltungselemente sind dafür erforderlich? Mindestens sind attraktive Sitzmöglichkeiten für verschiedene Nutzergruppen und eine angemessene Begrünung und Beleuchtung zu schaffen. Des Weiteren sind Potentiale weiterer Nutzungen (Spielen, Außengastronomie, etc.) zu prüfen.
- *Angenehme Atmosphäre schaffen:* Die Plätze sollten nach Möglichkeit frei vom MIV gestaltet werden, um so die Verkehrsbelastungen gering zu halten und die Aufenthaltsqualität zu steigern. Anliegende Straßen sollten wenn möglich verkehrsberuhigt werden.
- *Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs:* Bereitstellung von zeitgemäßen Radabstellanlagen (diebstahl- und witterungsgeschützt)

In der Gemeinde Alfter sind bereits einige Konzepte zur Aufwertung der Ortsteilzentren geplant. Bei der weiteren Entwicklung der Konzepte sollten die genannten Aspekte berücksichtigt werden. Dabei sind auch immer die Mobilitätsanforderungen der umliegenden Nutzungen zu berücksichtigen. So könnte sich bspw. bei der Umgestaltung des Herrenwingerts die Einrichtung einer Hol- und Bringzone für die umliegenden Kindergärten und Schulen anbieten.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- ISEK für Alfter-Ort wird aktuell erstellt
- Impekoven: erste Pläne zur Neugestaltung des Dorfplatzes liegen vor
- Oedekoven: Entwürfe zur Gestaltung des Jungfernpfadgeländes von Studierenden der TH Köln

Vorgehen

- Identifizierung verkehrserzeugender Nutzungen in den Zentren
- Festlegung, wie die verschiedenen Nutzungsansprüche und deren Mobilitätsmuster zu berücksichtigen sind
- Entwicklung und Umsetzung von Konzepten für die Stärkung der Ortszentren

Akteure

Gemeinde Alfter, lokale Akteure/ Vereine

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Förderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ prüfen

Weiterführende Informationen

BBSR 2017: [Aktive Stadt- und Ortsteilzentren – Bausteine aus der Praxis der Zentrenentwicklung](#)

UBA 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#) – Aufenthaltsqualität Straßen und Plätzen

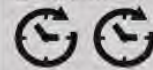
Kosten Eigenanteil

€ € € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand

Schnittstellen

A1, A4
B2, B3, B5, B6
D1, D2

A3: Pädchen instand setzen



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Verkehr

Umwelt,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Management
Aufsichtsbereich
& Kommunikation

Problemstellung:

In der Gemeinde Alfter befinden sich zahlreiche sogenannte Pädchen, sowohl innerorts als auch außerorts. Diese stellen straßenunabhängige, schmale Wegeverbindungen, mit unterschiedlichen Oberflächen und Eigentumsverhältnissen dar. Aktuell werden sie stellenweise schon als Fußwegeverbindung genutzt, an anderen Stellen sind sie noch nicht nutzbar. Insgesamt stellt deren Instand- / Inwertsetzung und Verknüpfung ein großes Potential für ein attraktives, engmaschiges Fußwegenetz dar. Allerdings fehlt es bisher an einer übergeordneten und koordinierten Strategie.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine:

Es wird folgende Vorgehensweise empfohlen:

- **Analyse der Pädchen:** Insbesondere Lage, Oberflächenbeschaffenheit, Eigentumsverhältnisse und Anknüpfungspunkte zum bestehenden Alfterer Fußwegenetz. Letztere sollten besonders hinsichtlich Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit analysiert werden.
- **Zielkonzept:** Es werden ein Zielwegenetz und Standards in Bezug auf die Beschaffenheit der Pädchen entwickelt.
- **Maßnahmen:** Zur Instandsetzung der Pädchen und der jeweiligen Verknüpfungspunkte werden priorisierte Maßnahmen erarbeitet. In diesem Arbeitsschritt werden auch Verantwortlichkeiten für Instandhaltung und Verkehrssicherheit geklärt.

Die Einbindung bürgerschaftlichen Engagements kann zu einer stärkeren Identifizierung der Beteiligten mit Alfter führen und ggf. zur Entlastung des städtischen Haushaltes beitragen.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Fußverkehrskarte, Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Karte mit Kinder- und Seniorenanteilen in Straßenzügen
- Planungen zur Gestaltung der Kinderkreuzung (Tonnenpütz/Mirbachstraße/Holzgasse/Knipsgasse)

Vorgehen

- Analyse der Pädchen
- Entwicklung eines Zielkonzepts
- Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmen

Akteure

Gemeinde Alfter, interessierte Bürgerinnen und Bürger

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Bürgerschaftliches Engagement möglich

Weiterführende Informationen

[Website Fuss e.V.](#) – Fachinformationen zu Fußverkehr

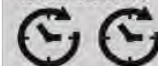
Kosten Eigenanteil

€ € (€) €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

A1, A4
D1, D2

A4: Erlebbarer Stadt



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Barrierefreiheit

Alle
Innovativen
alternativen
Mobilitätsformen

Integration
in
Stadtplanung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

In der Gemeinde Alfter ist die Stadt- und Straßenraumgestaltung stellenweise stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet. Dies führt zu einem wenig attraktiven Bewegungsraum für nicht-motorisierte Verkehre bzw. Menschen. Gerade für jüngere und ältere Menschen ergeben sich unattraktive und z.T. auch unsichere Räume. Die Umgestaltung der öffentlichen Räume im Sinne einer erlebbar(er)en Stadt, kann zu einer höheren Attraktivität und Lebensqualität und letztlich zu einer gesteigerten Standortattraktivität Alfters führen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Umgestaltung der öffentliche Räume im Sinne einer Erlebbarer Stadt zielen darauf ab, die Stadt als Begegnungs- und Aufenthaltsraum wiederzubeleben. Sie kann sich dabei auf verschiedene Aspekte beziehen:

- **Besitzbare Stadt:** Die besitzbare Stadt hat vorrangig Menschen im Rentenalter und mit Mobilitätseinschränkungen als Zielgruppe. Sie zeichnet sich durch Sitzelemente (Bänke, oder kleine Mauern) im öffentlichen Raum und insbesondere entlang wichtiger Fußverkehrsachsen aus. Die Sitzelemente könnten außerdem als Mitfahrer-bänke gekennzeichnet und genutzt werden, und so zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beitragen.
- **Bespielbare Stadt:** Die bespielbare Stadt richtet sich vorrangig an Kinder und Jugendliche. Sie zeichnet sich durch einfache Spielelemente im öffentlichen Raum und entlang wichtiger Fuß- und Kinderverkehrsachsen aus. Durch diese Maßnahmen steigert sich die Attraktivität des öffentlichen (Straßen-)Raums für Kinder und Jugendliche und trägt zu einer gesteigerten eigenständigen Mobilität bei.
- **Essbare Stadt:** In der Essbaren Stadt werden die öffentlichen (und z.T. auch privaten, aber öffentlich zugänglichen) Grünflächen mit essbaren Pflanzen, insbesondere mit Kräutern oder auch Obstbäumen, bepflanzt und gepflegt. Dies hat verschiedene Effekte, wie Lerneffekte zum Umgang und Wesen von (essbaren) Pflanzen, die zwar keinen unmittelbaren Bezug zur Mobilität haben, aber dennoch zu einer Steigerung der Lebensqualität in Alfter beitragen können. Auch lädt eine essbare Stadt dazu ein, sie zu Fuß oder mit dem Rad zu entdecken; dies trägt letztlich zu einer positiven Mobilitätssozialisation bei.

Die Umsetzung der genannten Elemente trägt zur Steigerung der Seniorenmobilität und Kinderfreundlichkeit bei. Insgesamt entstehen lebenswerte öffentliche Räume, die Anziehungspunkte für alle Bewohnerinnen und Bewohner sowie für Besucherinnen und Besucher Alfters werden können.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Fußverkehrskarte, Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Karte mit Kinder- und Seniorenanteilen in Straßenzügen
- Schulwegepläne (ab Ende 2018)

Vorgehen

- Die Verwaltung sollte in einem Pilotprojekt lokale Akteure in Witterschlick ansprechen und mit in die Erarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Erlebbarer Stadt einbeziehen. Dabei sollte sie sich zunächst auf zwei der genannten Elemente konzentrieren. Witterschlick bietet sich an, da mit hinzuziehenden Familien im Bestand und im Buschkauler Feld zu gerechnet wird und sich diese als Akteure eignen könnten.
- Je nach Bedarf und Erfahrungen mit dem Pilotprojekt sollte die Gemeinde Alfter eine Ausweitung des Projekts auf weitere Ortsteile und Inhalte prüfen.

Akteure

Gemeinde Alfter, lokale Akteure / Vereine, Seniorenvertretung, Kinder- und Jugendgruppen

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Bürgerschaftliches Engagement möglich, ggf. Förderprogramme „Zukunft Stadtgrün“

Weiterführende Informationen

Meyer 2011: „Die besitzbare Stadt“ und „Die und bespielbare Stadt“

[Website Stadt Brühl](#) – Beispielbare und besitzbare Stadt

[Website Stadt Griesheim](#) – Besitzbare Stadt

[Website Stadt Nieheim](#) – „Mitfahrerbanke“

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeiträumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1, A2, A3

D1, D2, D3

A5: Angebote zur Förderung der Seniorenmobilität



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Verkehr

ÖPNV
Tourenangebote
aktiv
Mobilitätsdienstleistungen

Planung und
Umsetzung
Verkehr

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Neben dem generellen Trend der Alterung der Gesellschaft, der sich auch in Alfter bemerkbar macht, hat in Alfter insbesondere der Wegfall des AST-Systems dazu beigetragen, dass viele Menschen in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Letzteres betrifft sogar nicht nur mobilitätseingeschränkte Menschen im Rentenalter, sondern auch andere Personengruppen. Zur Gewährleistung der gesellschaftlichen Teilhabe sollte daher allen mobilitätseingeschränkten Personen bestmögliche Hilfestellung gegeben werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Neben baulichen Maßnahmen zum Abbau von Barrieren (siehe Maßnahme A1), wird empfohlen Beratungen sowie ggf. einen Servicebus für mobilitätseingeschränkte Personen anzubieten.

Beratungsangebote sollten sich dabei auf folgende Aspekte beziehen:

- ÖPNV-Nutzung: Schulungsangebote für Rollatoren, Busfahrten, Tarife und Ticketkauf, Reisebegleitung/ Haltestellenlotsen
- Sonstige Angebote: E-Bike- / Fahrradtraining

Ein **Servicebus** für mobilitätseingeschränkte Personen sollte folgende Eigenschaften besitzen:

- Der Servicebus ist ein Kleinbus mit 9 Sitzplätzen, dies hat den Vorteil, dass ein „normaler“ KFZ-Führerschein Klasse B und der Personenbeförderungsschein als Fahrerlaubnis ausreichen.
- Der Servicebus fährt an bestimmten Tagen entlang einer festen Route (unerschlossene Wohngebiete, Ortsteilzentrum, Einzelhandelslagen).
- Interessierte können sich vorab einen Platz in dem Bus reservieren (telefonisch, via Website oder per App).
- Je nach Nachfrage wäre auch ein mit dem Servicebus verbundener Lieferservice denkbar.

Die Durchführung des Servicebusses sollte in enger Abstimmung mit dem RSK erfolgen, um Überschneidungen und Konkurrenzen zu vermeiden. Erfahrungen aus anderen Projekten zeigen, dass sich eine bürgerschaftliche Organisationsform zur Durchführung des Servicebusses anbietet. Es wird empfohlen zunächst auf eine Testphase in den Höhenlagen Alfters hinzuwirken und diese Testphase bspw. durch Angehörige der Alanus Hochschule auswerten zu lassen.

Vorgehen

- Auswahl eines Pilotprojektgebiets, bspw. die unterversorgten Höhenlagen Alfter-Orts
- Abstimmung mit möglichen Kooperationspartnern (VHS, Polizei, Seniorentreffs, Nachbarkommunen,...) und dem RSK
- Abstimmung der Ziele, Dauer und Verantwortlichkeiten des Testbetriebs

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK, (VHS Bornheim / Alfter, Seniorenbeauftragte, SWB, Seniorentreffs, Polizei)

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Bürgerschaftliches Engagement möglich, in diesem Rahmen auch Förderung nach [§14 ÖPNVG NRW](#) möglich

Weiterführende Informationen

[Website Bürgerbus Olfen](#),
[Website Mobisaar](#) – Servicebus
[Website Pro Bürgerbus NRW](#) – Fachinformationen Bürgerbus

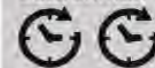
Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

C1

6.3 Radverkehr

Das Radfahren liegt im Trend und ist eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im urbanen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z.B. Pedelecs, Transport- bzw. Lastenräder⁴) stellt es eine sinnvolle und klimaneutrale Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung sowie zur Erhöhung der Lebensqualität beitragen.

Die Stärke des Verkehrsmittels Fahrrad liegt zunächst vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5km, ca. 20 Minuten Wegzeit). Da i.d.R. ein Großteil der Wege, die zurückgelegt werden, diesem Entfernungsbereich entspricht, besteht ein enormes Potenzial im Radverkehr, entsprechende Rahmenbedingungen wie z.B. ein geschlossenes Radwegenetz vorausgesetzt.

Mit elektrisch angetriebenen Fahrrädern (E-Bikes bzw. Pedelecs) sind aber auch größere Entfernungen zu bewältigen, sodass das Fahrrad auch für den Stadt-Umland-Verkehr (z.B. auf der Relation Alfter – Bonn) als auch generell stadtgrenzenüberschreitend interessant wird. Zudem erleichtern sie das Radfahren in topografisch eher bewegteren Kommunen, zu denen die Gemeinde Alfter in einigen Bereichen zu zählen ist. Die Verkaufszahlen an E-Bikes bzw. Pedelecs zeigen in den letzten Jahren enorme Zuwachsraten; mittlerweile sind in Deutschland rund 3,5 Mio. elektrisch angetriebene Fahrräder unterwegs. Mittelfristig geht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem etwa 23-25%-igen Anteil am gesamten Fahrradmarkt aus, langfristig sogar von bis zu 35% (gegenwärtiger Marktanteil der E-Bikes liegt bei 19%; vgl. Website Zweirad-Industrie-Verband). E-Bikes bzw. Pedelecs haben sich also bereits als fester Bestandteil des Verkehrssystems etabliert, woraus sich sowohl zusätzliche Anforderungen ergeben als auch neue Zielgruppen, die für die Nutzung des Fahrrades gewonnen werden können.

⁴ Hierbei ist vor allem die bundesweite Kaufprämie für elektrisch angetriebene und gewerblich genutzte Fahrzeuge interessant, die am 1. März 2018 in Kraft getreten ist und zu einer gewissen Nachfragesteigerung in diesem Segment, das bisher eher ein Nischenprodukt darstellt, beitragen kann.

B1: Haupt- und Nebenroutennetz entwickeln



Radverkehr
Schnellweg
(Weiter)

Radverkehr

Integriertes
Mobilitätskonzept

Integriertes
Mobilitätskonzept

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

In der Gemeinde Alfter ist bisher kein Haupt- und Nebenroutennetz für den Radverkehr definiert. Dies stellt aber ein wichtiges Element für eine strategische (Weiter-)Entwicklung der Radwegeinfrastruktur dar.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Ein Haupt- und Nebenroutennetz dient dazu, das Radwegenetz zu hierarchisieren. Darauf aufbauend können Maßnahmen zum Ausbau und zur Weiterentwicklung der Radwegeinfrastruktur priorisiert werden.

Das Hauptroutennetz fungiert dabei als Verbindung für den zügigen Alltagsradverkehr auf größeren Entfernungen sowie zwischen den Ortsteilzentren und weiteren wichtigen Zielen. Maßnahmen zur Qualifizierung des Hauptroutennetzes sollten in erster Priorität umgesetzt werden.

Das Nebenroutennetz dient der Feinerschließung, also der Anbindung von Wohngebieten an Zentren, weiteren wichtigen Zielen und auch der Anbindung an das Hauptroutennetz.

Wichtige Zielorte eines Hauptroutennetzes in Alfter (siehe auch Karte auf folgender Seite):

- Ortsteilzentren
- Verknüpfungspunkte
- Haltestellen der Stufe 1+2
- Alma-Einkaufspark
- Radpendlerroute Bornheim – Alfter – Bonn

Angesichts der speziellen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Alfter mit z.T. sehr engen Ortsdurchfahrten sollte im Einzelfall geprüft werden, ob ggf. zu den Hauptverkehrsstraßen abseits, jedoch überwiegend parallel geführte Alternativrouten etabliert werden können, entweder im Rahmen von kleineren Netzlückenschlüssen oder im Zuge von „ohnehin“ anstehenden Baumaßnahmen.

Beispiel Witterschlick: Hier könnten aktuell zwei in Planung befindliche Baumaßnahmen – Pfädchen vom Neubaugebiet „Am Missionskreuz“ zur Duisdorfer Straße sowie die Baumaßnahmen „An Kunibertshof“ oberhalb der Firma „Deutsche Steinzeug Cremer & Breuer AG – die Chance bieten, eine durchgängige Fahrradrouten abseits der Hauptstraße zu realisieren.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ (Gemeinde Alfter)
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Konzept zur „Optimierung der Radwegweisung“ (ab Ende 2018)
- Radverkehrskonzept des RSK

Vorgehen und Arbeitsschritte

- Zielorte und favorisierte Radführungsformen des Haupt- und Nebenroutennetzes festlegen
- Haupt- und Nebenroutennetz festlegen
- Im Rahmen des Konzepts „Optimierung der Radwegweisung“ sollte die Gemeinde Alfter die Unterscheidung zwischen Haupt- und Nebenroutennetz beachten.

Akteure

Gemeinde Alfter, Polizei, ADFC, RSK, (Straßen.NRW)

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

ggf. durch die [Förderung von Klimaschutzprojekten](#)

Weiterführende Informationen

FGSV 2010: Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA)

Kosten Eigenanteil

€ € € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1
B2, B3, B4, B5, B6, B7

B1: Haupt- und Nebenroutennetz entwickeln



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Mögliche Ziele eines Hauptroutennetzes

Legende:

Wichtige Ziele eines Hauptroutennetzes

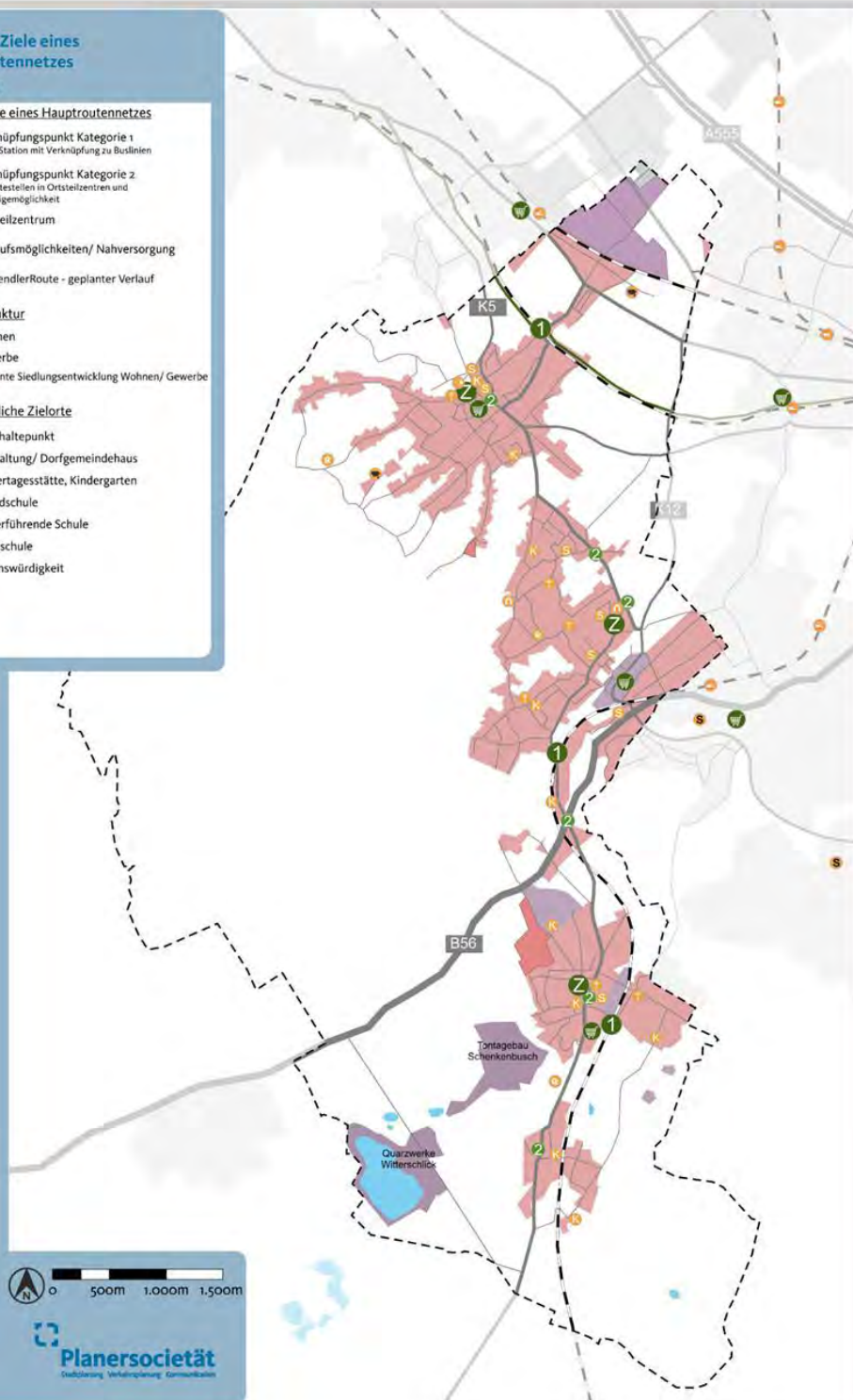
- 1** Verknüpfungspunkt Kategorie 1
SPNV-Station mit Verknüpfung zu Buslinien
- 2** Verknüpfungspunkt Kategorie 2
Bushaltestellen in Ortsteilzentren und Umsteigemöglichkeit
- Z** Ortsteilzentrum
- W** Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- RadPendlerRoute - geplanter Verlauf

Nutzungsstruktur

- Wohnen
- Gewerbe
- Geplante Siedlungsentwicklung Wohnen/ Gewerbe

Weitere mögliche Zielorte

- B** Bahnhof
- V** Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- K** Kindertagesstätte, Kindergarten
- S** Grundschule
- S** weiterführende Schule
- H** Hochschule
- O** Sehenswürdigkeit



Planersocietät
 Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

B2: Radwegeinfrastruktur optimieren: Führungsformen

HANDLUNGSFELD RADVERKEHR



Fußverkehr
Barrierefreiheit &
Schulweg-
sicherheit

Radverkehr

ÖVNV
Integriertes
Mobilitätskonzept

Planung im
Stadtentwicklungs-
verfahren

Maßnahmen
management,
Öffentlichkeits-
kommunikation

Problemstellung

Das Radwegenetz der Gemeinde Alfter weist stellenweise Netzlücken und Gefahrenpunkte für den Radverkehr auf. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sollten diese behoben werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Mit der bisher in der Gemeinde Alfter genutzten „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ und der Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts liegen bereits Grundlagen zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur vor. Im Rahmen des Konzepts „Optimierung der Radwegweisung“ wird darüber hinaus, eine Datengrundlage mit „Art der Radverkehrsanlagen“ und „Beschaffenheit der Wegeoberfläche“ erstellt. Werden diese Planwerke und die Ergebnisse der Maßnahme B1 „Haupt- und Nebenroutennetz entwickeln“ zusammengefasst, steht der Gemeinde Alfter eine gute Datengrundlage zum strategischen Ausbau der Radwegeinfrastruktur zur Verfügung.

Potentielle Maßnahmen zum Ausbau der Radwegeinfrastruktur sind:

- **Markieren von Radfahrstreifen:** Radfahrstreifen werden als Breitstrich im seitlichen Straßenraum markiert. Vorteil dieser Führungsform ist, dass sich die Radfahrenden immer im Blickfeld des Kfz-Verkehrs befinden und sich dennoch auf einer eigenen Fahrspur befinden.
- **Markieren von Schutzstreifen:** Schutzstreifen befinden sich ebenfalls im seitlichen Straßenraum und bieten ähnliche Vorteile wie der Radfahrstreifen. Allerdings darf dieser bei Bedarf von Kfz befahren werden.
- **Markieren von Fahrrad-Piktogrammen auf der Fahrbahn:** Diese Maßnahme bietet sich insbesondere in Bereichen von Kreuzungen und querendem Radverkehr an. Sie weist die Autofahrenden auf Radverkehr hin.
- **Prüfung der Einrichtung von Fahrradstraßen:** In Fahrradstraßen ist der Radverkehr das bevorzugte Verkehrsmittel, sie kann durch Sonderzeichen auch für den Kfz-Verkehr freigegeben werden. Neben Straßen im bebauten Gebiet bieten sich hierfür in der Gemeinde Alfter auch landwirtschaftliche, i.d.R. anbaufreie Wege an.
- **Bau von neuen gemeinsamen Geh- und Radwegen:** Gerade entlang von ortsteilverbindenden Straßen können gemeinsame Geh- und Radwege eine sinnvolle Ergänzung zum Fuß- und Radverkehrsnetz darstellen.

Zahlreiche Maßnahmen sollen im Rahmen der anstehenden Planung der konkreten Sanierung der L113 berücksichtigt und umgesetzt werden. Eine Schlüsselmaßnahme in diesem Zusammenhang ist die Anbindung des Rheinweges an die Alterer-Straße und die Verlängerung des straßenbegleitenden Radweges von der Kreuzung K12n bis zur Châteaufstraße. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist wesentliche Voraussetzung zur Realisierung von mehreren Radverkehrsprojekten der Gemeinde Alfter.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ (Gemeinde Alfter)
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Konzept zur „Optimierung der Radwegweisung“ (Ende 2018)

Vorgehen und Arbeitsschritte

- Übertragung und Verortung der Maßnahmen aus den oben genannten Planwerken in GIS
- Priorisierung der Maßnahmen
- Prüfung und Umsetzung der Maßnahmen

Akteure

Gemeinde Alfter, StVA und weitere je nach Maßnahme

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Förderrichtlinien Nahmobilität

Weiterführende Informationen

FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Kosten Eigenanteil

€ € € €



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1, A2
B1, B3
D1, D2, D3

B3: Radwegeinfrastruktur optimieren: Kreuzungsbereiche

HANDLUNGSFELD RADVERKEHR



Planung, Bau, Betrieb & Schulung (Teil)

Radverkehr

ÖNV, Integriertes Mobilitätskonzept

Planung, Bau, Betrieb & Schulung

Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitskommunikation

Problemstellung

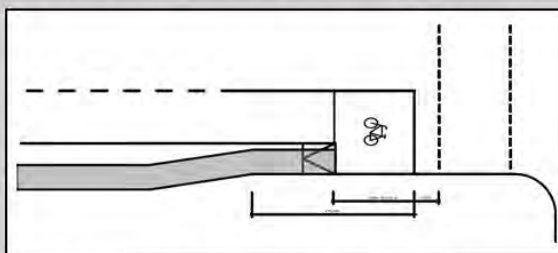
Der Radverkehr wird an zahlreichen Kreuzungs- und Schienenquerungsbereichen der Gemeinde Alfter nicht ausreichend berücksichtigt. Dies führt zu einem Sicherheitsrisiko und damit einer geringen Attraktivität des Radverkehrs. Zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sollten diese Mängel behoben werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

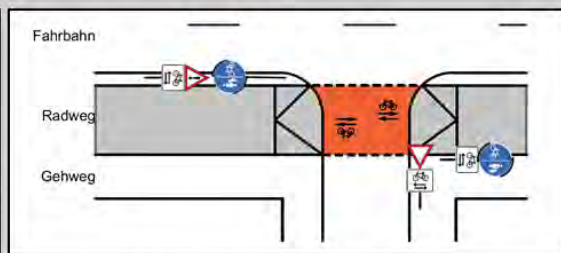
Zur Steigerung der Attraktivität sowie Verkehrssicherheit des Radverkehrs an Kreuzungs- und Schienenquerungsbereichen sind verschiedene Maßnahmen möglich. Diese sind entsprechend der örtlichen Gegebenheiten anzuwenden und anzupassen.

Potentielle Maßnahmen zur Verbesserung der Radwegeinfrastruktur an Kreuzungsbereichen sind:

- Markieren von Aufstellflächen für den Radverkehr (siehe Abbildung unten links)
- Markieren von Furten für den Radverkehr (siehe Abbildung unten rechts)
- Aufstellen / Markieren von Hinweisen bzgl. des Radverkehrs
- Aufstellen von LSA für den Radverkehr
- Berücksichtigung des Radverkehrs und dessen Räumungsgeschwindigkeit in der Signalisierung
- Konsequente Einrichtung und Verfolgung von Halte- und Parkverboten in Kreuzungsbereichen



Markieren von Aufstellflächen an Kreuzungsbereichen (eigene Darstellung)



Markieren von Furten für den Radverkehr (eigene Darstellung)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ (Gemeinde Alfter)
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Konzept zur „Optimierung der Radwegweisung“ (Ende 2018)

Vorgehen und Arbeitsschritte

- Identifizierung wichtiger Kreuzungsbereiche mit großem Handlungsbedarf
- Prüfung und Umsetzung der obengenannten Maßnahmen

Akteure

Gemeinde Alfter und weitere je nach Maßnahme

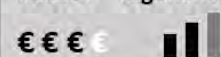
Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Förderrichtlinie Nahmobilität

Weiterführende Informationen

FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

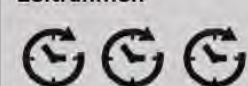
Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1, A2, B3, D1, D2, D3

B4: Radroutennetz ausbauen

HANDLUNGSFELD RADVERKEHR



Planung des
Stadtverkehrs
&
Straßenverkehrs
sicherheits
maßnahmen

Radverkehr

Planung des
öffentlichen
Verkehrs

Planung des
Stadtverkehrs
&
Straßenverkehrs

Planung des
Stadtverkehrs
&
Straßenverkehrs

Problemstellung

Bisher besteht das Radroutennetz in Alfter in großen Teilen aus dem Radroutennetz NRWs und der Beschilderung der RadRegionRheinland; hinzu kommen einige kommunale Netzergänzungen. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs als Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr ist der Ausbau und die Ausweisung von weiteren Radrouten zielführend.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Aktuell gibt es verschiedene Ansätze, das Radroutennetz in Alfter auszubauen:

– RadPendlerRoute

Die Stadt Bornheim, die Gemeinde Alfter und die Stadt Bonn haben in interkommunaler Kooperation eine RadPendlerRoute geplant, die parallel zur Stadtbahnlinie 18 von Bornheim bis Bonn Hauptbahnhof führen soll. Der Bau der RadPendlerRoute ist für 2019 bis 2021 geplant. Perspektivisch ist eine Verlängerung bis Köln geplant.

Darüber hinaus wird zumindest die Beschilderung einer „Zubringerlinie“ auf bestehenden Wegen zur RadPendlerRoute empfohlen. Diese soll eine attraktive Verbindung aus Alfter-Ort zur RadPendlerRoute ermöglichen.

Außerdem gibt es erste Ideen zu **weiteren Routen**:

- **Apfelroute** in Kooperation mit Rhein-Voreifel Touristik (RVT): Die Apfelroute soll auf einer Länge von 120 km auf bestehenden Routen durch die Region Rhein-Voreifel verlaufen. Entlang der Hauptroute werden Stationen zur Umweltbildung entwickelt werden. Das Projekt soll Mitte 2019 abgeschlossen werden.
- **Alltagsradverbindung Rheinbach-Bonn**: Der ADFC schlägt zur Optimierung der Alltagsradverbindung von Rheinbach nach Bonn unterschiedliche Maßnahmen vor. Die daraus resultierenden umsetzbaren Maßnahmen sollen in Abstimmung mit dem Straßenverkehrsamt des Rhein-Sieg-Kreises sukzessive umgesetzt werden. Die Wegeverbindung wird sich voraussichtlich an bestehenden Wegen orientieren und im Vergleich zur RadpendlerRoute einen deutlich niedrigeren Ausbaustandard aufweisen.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ (Gemeinde Alfter)
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreis
- Routenvorschlag für die Apfelroute vom RVT
- Routenvorschlag für die Alltagsradverbindung Rheinbach-Bonn
- Konzept zur „Optimierung der Radwegweisung“ (Ende 2018)

Vorgehen

- Die Gemeinde Alfter sollte die Routenverläufe dieser Ansätze mit in das Haupt- und Nebenroutennetz aufnehmen
- Planung, Instandsetzung bzw. Umsetzung der Radrouten

Akteure

Gemeinde Alfter, Bornheim, RSK, RVT, Rheinbach, und weitere je nach Maßnahme

Weiterführende Informationen

FGSV 2010: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
[Website Rhein Voreifel Touristik: Apfelroute](#)

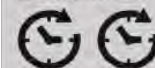
Kosten Eigenanteil

€ € (€) €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

B1, B2, B3, B5

B5: Radwegebeschilderung verbessern

HANDLUNGSFELD RADVERKEHR



Fußverkehr
(Barrierefreiheit &
Schulwege
Alfterteil)

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität,
alternativen
Mobilitätsformen

Planung und
Straßensraum
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Bisher besteht die Radwegebeschilderung in Alfter größtenteils aus den Beschilderungen des Radroutennetz NRW. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität und Wahrnehmung des Radverkehrs als Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine weitere Beschilderung zielführend.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

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 Folgenden sollte die Gemeinde Alfter auf eine schnelle Umsetzung der Maßnahmen hinwirken.



Radwegebeschilderung an der Stadtbahnhaltestelle Alfter-Alanus Hochschule (Eigene Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“ (Gemeinde Alfter)
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Radverkehrskonzept des Rhein-Sieg-Kreis
- Routenvorschlag für die Apfelroute vom RVT
- Routenvorschlag für die Alltagsradverbindung Rheinbach-Bonn
- Konzept zur „Optimierung der Radwegweisung“ (Ende 2018)

Vorgehen

- Erarbeitung des Konzepts zur Optimierung der Radwegebeschilderung
- Umsetzung des Konzepts zur Optimierung der Radwegebeschilderung

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK

Mögliche Förderungsmöglichkeiten / Finanzierung

Förderrichtlinien Nahmobilität

Weiterführende Informationen

FGSV 2015: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr
 VM NRW 2017: [Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen](#)
[Website ADFC](#) - Fahrradwegweisung

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitrahen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

B1, B2, B3, B4

B6: Angebot der Radabstellanlagen ausbauen



Lebensqualität
(Binnenmobilität &
Schulwege
Alfterteil)

Radverkehr

NVR
Integriertes Mobilitätskonzept
Mobilitätsformen

Planung des
Stadtumbauprojekts

Mobilitätsmanagement,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung:

Im öffentlichen Raum bestehen Radabstellanlagen bisher vorrangig an Bahnhaltepunkten. Diese weisen sehr unterschiedliche Qualitätsstandards auf. Zur weiteren Steigerung der Attraktivität und Wahrnehmung des Radverkehrs als Verkehrsmittel für den Alltags- und Freizeitverkehr ist eine qualitativ hochwertige Ausweitung des Angebots an Radabstellanlagen zielführend und geplant.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine:

In der Gemeinde Alfter bestehen bereits Ausbaupläne für die weitere Qualifizierung der Radabstellanlagen an den Bahnhaltepunkten. Im Rahmen des Leitprojekts *Verknüpfungspunkte identifizieren und qualifizieren* sind außerdem weitere Haltepunkte mit Bedarf an Radabstellanlagen definiert.

Darüber hinaus sollten die Ortsteilzentren sowie zentrale Ziele der Ortsteile Alfters mit attraktiven Radabstellanlagen ausgestattet werden. Dies sind insbesondere der Bereich rund um den Herrenwingert und das Rathaus sowie der Alma-Einkaufspark.

Hochwertige Radabstellanlagen...

- ... bieten Schutz vor Witterung.
- ... bieten auch hochwertigen Rädern einen diebstahlgeschützten Platz.
- ... sind so konzipiert, dass auch Räder mit außergewöhnlichen Maßen oder spezielles Zubehör ohne Probleme untergebracht werden können (beispielsweise Lastenräder, Anhänger).



Überdachte Radabstellanlagen in Graz (eigenes Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- „Maßnahmentabelle für den Radverkehr“
- Radverkehrskarte dieses Mobilitätskonzepts
- Leitprojekt „Identifikation und Qualifikation von Schnittstellen“
- Mobilitätsstationen NVR-Projekt

Vorgehen

- Prüfung und Umsetzung bestehender Planungen zum Ausbau der Radabstellanlagen
- Identifizierung weiterer Standorte für die Errichtung von Radabstellanlagen
- Planung und Umsetzung weiterer Radabstellanlagen

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK

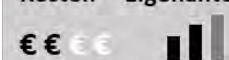
Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

[Förderrichtlinien Nahmobilität](#)
[ÖPNV-Gesetz](#)
[Stadterneuerung](#)

Weiterführende Informationen

[Website ADFC](#) – Empfohlene Radabstellanlagen
[Website Zukunft Mobilität](#) – Platzierung von Radabstellanlagen in Wohngebieten
Zukunftsnetz Mobilität NRW 2017: [Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW](#)

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

L3, L4,
A2,
B1,
D5, D6

B7: Fahrradserviceangebote ausbauen



Fußverkehr,
Gemeinschaftsnetze &
Schulwege
(Verkehr)

Radverkehr

RVT
Innovativität &
alternatives
Mobilitätsformen

Planung und
Strukturierung
Verkehr

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Der Radverkehrsanteil in der Gemeinde Alfter liegt aktuell bei nur rund 7 %. Um diesen zu steigern, gibt es neben den infrastrukturellen Verbesserungsmaßnahmen auch Potential im Bereich des sonstigen Fahrradserviceangebots.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Im Bereich der Fahrradserviceangebote sind in der Gemeinde Alfter verschiedene Ansätze zu prüfen:

- **Lastenradverleih:** An zentralen Einkaufsstandorten könnte der Verleih von (E-)Lastenrädern dazu beitragen, Einkaufsverkehre umweltfreundlicher zu gestalten. Als Standort für ein Pilotprojekt bietet sich hier zunächst der Alma-Einkaufspark an. Je nach Nachfrage kann das Angebot ausgeweitet werden.
- **Fahrradverleih:** Aktuell plant die Gemeinde Alfter in Kooperation mit dem Unternehmen Regionalverkehr Köln (RVK) den Aufbau eines E-Bikeverleihsystems für die linksrheinischen Kommunen des Rhein-Sieg Kreis, hier stellen Touristen und auch Alltagspendler die Zielgruppe dar. In Alfter ist eine Verleihstation am Haltepunkt Alfter-Alanus Hochschule (Stadtbahnlinie 18) vorgesehen. Falls der Bedarf für eine Ausweitung gesehen wird, könnten mögliche Standorte in Alfter-Ort der Herrenwingert und die Alanus Hochschule darstellen. Außerdem sollte geprüft werden, ob eine Fahrradverleihstation im neuen Gewerbegebiet Alfter-Nord errichtet werden sollte, um die Anbindung an die Linie 18 zu verbessern. In diesem Fall wären Pendler Bestandteil der Hauptzielgruppe.
- **Mobiler Fahrradpannenservice:** Ein mobiler Fahrradpannenservice könnte in Kooperation mit linksrheinischen Kommunen, dem RVT und oder dem RSK zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs beitragen. Eine mögliche Organisationsform wäre, dass sich ein Netz von interessierten Bürgerinnen und Bürgern bildet und diese als mobile Fahrradpannenhelfer fungieren. So könnten Radfahrende mit Pannen eine zentrale Stelle kontaktieren (telefonisch oder per App) und diese leitet die Anfrage automatisch an einen zuständigen und in der Nähe befindlichen Pannenhelfer weiter. Dieser macht sich dann auf den Weg zu der Panne und leistet Hilfestellung.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- RVK 2014: Präsentation „Klimaschutz durch Radverkehr“ zum E-Bike-Verleih

Vorgehen

- Prüfung und Durchführung der genannten Maßnahmen

Akteure

Gemeinde Alfter, RVK, RSK, RVT

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

[Förderrichtlinien Nahmobilität](#)
[Förderung von Lastenrädern](#)

Weiterführende Informationen

Difu 2015: Innovative Öffentliche Fahrradverleihsysteme in Deutschland
[Website ADFC](#) – Öffentliche Leihfahräder

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Verknüpfungen

L3
A2

6.4 ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen eine Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er im Rahmen der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beigetragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und vernetzter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune.

Um wahlfreie Verkehrsteilnehmende zum Umsteigen auf den Busverkehr zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen. Aktuelle Herausforderungen für den ÖPNV entstehen darüber hinaus – trotz der anhaltenden Wachstumsprognosen in der Region – aus dem demografischen Wandel, infolgedessen immer weniger Schülerinnen und Schüler Busse und Bahnen nutzen und die Zahl älterer Menschen (davon ein immer weiter zunehmender Anteil mit Führerscheinbesitz) zunimmt.

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Rhein-Sieg-Kreises bildet den Rahmen für den Bestand und die Fortentwicklung des ÖPNV im kreisweiten Zusammenhang. Insbesondere werden im Nahverkehrsplan Qualitätskriterien für den ÖPNV festgelegt. Der aktuelle NVP steht unter dem Planungsleitsatz „Optimierung“; hierbei steht das Ausschöpfen der Fahrgastpotenziale durch angebotsseitige Verbesserungen bei etwa gleichbleibendem Kostenrahmen im Vordergrund. Die Aspekte „Effizienz“ und „Attraktivität“ stehen beim ÖPNV in einem ständigen Spannungsfeld.

Der Vernetzung der unterschiedlichen Mobilitätsangebote kommt vor diesem Hintergrund aber auch angesichts einer multimodaleren Gesellschaft, in der mehr Menschen je nach Wegezweck und Bedarf verschiedene Verkehrsmittel nutzen, eine zunehmende Bedeutung zu, deren Chance es zu ergreifen gilt. So bietet der ÖPNV idealerweise auf Hauptachsen eine attraktive Alternative zum Auto, während die Verkehrssysteme ‚Fahrrad‘ und ‚Auto‘ die Einzugsbereiche der Haltestellen entlang dieser Hauptachsen deutlich vergrößern. Hierzu ist es wichtig, die einzelnen Mobilitätsangebote räumlich zu bündeln, um eine vernetzte Mobilität zu ermöglichen und um den Nutzerinnen und Nutzern zu verdeutlichen, welche Mobilitätsmöglichkeiten diese zur Start- bzw. von der Zielhaltestelle haben.

Hinzu kommen seit einigen Jahren neue Mobilitätsformen und -dienstleistungen. So verbreiten sich – derzeit noch überwiegend auf Großstädte beschränkt, jedoch zunehmend auch in kleineren Städten – Car- und Bikesharing-Systeme, die das *Nutzen* statt das *Besitzen* in den Vordergrund stellen und sich an einem bewussteren Umgang mit dem Thema ‚Mobilität‘ orientieren. Herausforderungen liegen hier primär in der Implementierung von Angeboten; gleichzeitig besteht die Aufgabe, den Bekanntheitsgrad dieser Mobilitätsformen zu steigern und verkehrliche (sowie ggf. tarifliche) Verknüpfungen zwischen den Angeboten herzustellen.

C1: Erreichbarkeit von Einzelhandelsstandorten verbessern



Problemstellung

Bisher sind die Einzelhandelsstandorte in Alfter-Ort und Oedekoven nur unzureichend mit dem ÖPNV erreichbar. Auch die Anbindung an das Ortsteilzentrum Witterschlick ist noch verbesserungswürdig. Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung der Orts- und Einzelhandelszentren kann dazu beitragen, die Pkw-Verkehrsbelastung in den Zentren zu reduzieren und das Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Gemeinde Alfter sollte in den bereits stattfindenden Gesprächen mit dem Rhein-Sieg-Kreis, dem zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV, auch weiterhin darauf hinwirken, durch eine veränderte Linienführung eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Orts- und Einzelhandelszentren zu schaffen.

Durch eine entsprechende Befragung in Alfter könnte der Bedarf und die Nachfrage nach einer verbesserten Anbindung der Ortszentren ermittelt werden. Die Ergebnisse einer solchen Befragung könnten als Argumente beim RSK für eine verbesserte Anbindung der Ortszentren genutzt werden (ggf. auch nur für eine Testphase).



Blickauf den Herrenwingert in Alfter-Ort (Eigenes Foto)



Kfz-geprägter Alma-Einkaufspark in Oedekoven (Eigenes Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- ÖPNV-Karten dieses Mobilitätskonzepts

Vorgehen

- Durch Befragungen Argumente als Argumentationsgrundlage für Verhandlungen mit dem RSK sammeln.
- In Gesprächen mit dem RSK weiter auf eine Verbesserung der Anbindung der Ortszentren hinwirken

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK

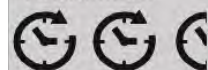
Kosten Eigenanteil

€ (€) € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungs-stand



Schnittstellen

C2

C2: Angebot der Kleinbuslinien ausbauen



Planung des
ÖPNV-Angebots &
Schnellwege
(Verflechtung)

Infrastruktur

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung des
Stützpunkts
Anbindung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung:

Einige Hanglagen Alfters sind nicht hinreichend mit dem ÖPNV erschlossen. Die Entfernung zur nächsten Haltestelle beträgt oftmals über 300 m und durch das Gefälle ist auch die Anfahrt mit dem Fahrrad nicht besonders attraktiv. Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung dieser Wohnlagen kann dazu beitragen, die gesellschaftliche Teilhabe der Bewohnerinnen und Bewohner zu gewährleisten und das Mobilitätsverhalten nachhaltiger zu gestalten.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine:

Die Gemeinde Alfter sollte in den bereits stattfindenden Gesprächen mit dem Rhein-Sieg-Kreis, dem zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV, auch weiterhin darauf hinwirken, durch eine veränderte Linienführung eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Hanglagen zu schaffen, wenn dies aus fahrtechnischen und betrieblichen Gründen machbar ist. Zu empfehlen sind an dieser Stelle die Ausweitung der Kleinbuslinien 680 und ggf. der Linie 882.

Die Linie 680 endet bisher am Wasserturm in Gielsdorf. Es wird empfohlen, hier einen Ringschluss über die Kirchgasse und Alfterer Straße zum Rathaus Oedekoven zu vollziehen. Diese Option findet auch in der Politik der Gemeinde Alfter bereits breite Unterstützung. Des Weiteren sollte geprüft werden, ob die Linie 680 im 30-minütigen Wechsel zu der genannten Verbindung über Wegscheid, Ahrweg, Unterdorf, Oberdorf, Steingasse und weiter im heutigen Verlauf entlang der Waldstraße geführt werden kann. Dadurch könnten weitere, heute unerschlossene Bereiche Impekovens mit dem Bus erschlossen werden.

Die Linie 882 verläuft in Alfter-Ort. Hier wäre eine Option, die Linie über den Görreshof, Fuchskaulerbahn und schließlich über den Strangheidgesweg wieder zurück nach Alfter-Ort zu führen. Allerdings verlängert sich dadurch die Fahrtzeit der Linie deutlich, wodurch die Linie stark an Attraktivität verlieren würde.

Zusätzlich ist eine Taktverdichtung der Linien zu prüfen. Insbesondere die Taktung der Linie 882 könnte von einem 30-Minuten- auf einen 20-Minuten-Takt erhöht werden, um so der gesteigerten Nachfrage gerade zu Spitzenzeiten Rechnung zu tragen. Ein dafür notwendiges zusätzliches Fahrzeug würde auch den Spielraum für eine mögliche Verlängerung der Linie erhöhen.



Kleinbus an der Haltestelle Herrenwingert in Alfter-Ort (eigenes Fotos)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- ÖPNV-Erschließungskarte dieses Mobilitätskonzepts

Vorgehen

- Weiterhin in Gesprächen mit dem RSK insbesondere auf eine Ausweitung der Linie 680 hinwirken und entsprechende Rahmenbedingungen erörtern: Welche Maßnahmen, auch baulicher Art, müssten ergriffen werden? Wie kann die Finanzierung sichergestellt werden? Ist ein zunächst befristeter Testbetrieb machbar und sinnvoll?

Akteure

RSK, Gemeinde Alfter

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

C3

C3: Tarif- und Ticketsystem optimieren

	Fußverkehr Barrierefreiheit & Schulwegsicherheit	Radverkehr	ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen	Planung und Straßensraum- gestaltung	Mobilitäts- management, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation
---	--	------------	--	--	--

Problemstellung

Die Gemeinde Alfter liegt genau an der Grenze zu zwei anderen Tarifgebieten (Bornheim und Bonn), dies führt dazu, dass der ÖPNV im Vergleich zu den Nachbarkommunen teurer ist. Als Folge dessen ist der ÖPNV nicht besonders attraktiv. Auch kommt es nach Einschätzung der Gemeinde Alfter dazu, dass Bürgerinnen und Bürger Alfters die Haltepunkte Roisdorf und Duisdorf mit dem Auto anfahren, um dann auf die Bahn umzusteigen und nach Bonn bzw. Köln zu fahren. Dies entspricht nicht der Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität und führt auch dazu, dass die Fahrgastzahlen an den Alfterer Haltestellen, insbesondere den SPNV-Haltestellen, geringer ausfallen, als an den benachbarten Haltepunkten.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Gemeinde Alfter sollte in weiteren Gesprächen mit dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg auch weiterhin darauf hinwirken, dass die Preishärten abgeschwächt werden. Auch könnte sich die Gemeinde Alfter an dem für 2019 geplanten Kundenakzeptanztest für preislich-lineare e-Tarife beteiligen.



Tarifzonen rund um Alfter, Eigene Darstellung nach VRS

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Präsentation des VRS „Überlegungen zu Preishärten im VRS-Tarif“

Vorgehen

- Weiterhin in Gesprächen auf Abbau der Preishärten hinwirken
- Ggf. an dem Kundenakzeptanztest für preislich-lineare e-Tarife des VRS beteiligen

Akteure

Gemeinde Alfter, VRS

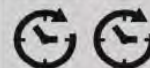
Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungs-stand



Schnittstellen

C2

C4: Mitfahrerparkplätze schaffen



Lebensqualität
(Binnenmobilität &
Schulwege
Alfter/Heil)

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Stadtumbaum
Maßnahmen

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

In der Gemeinde Alfter gibt es bisher keine offiziellen Mitfahrerparkplätze. Diese können jedoch – gerade in einer Auspendlergemeinde wie Alfter – dazu beitragen, die Verkehrsbelastungen durch die täglichen Pendlerverkehre zu reduzieren. Auch wenn in der Gemeinde Alfter dadurch der Verkehr nur geringfügig reduziert wird, ist die Maßnahme ein wichtiger Baustein zur Änderung des Mobilitätsverhaltens.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Mitfahrerparkplätze dienen der Bildung von Fahrgemeinschaften, zu diesem Zweck sprechen sich Auspendler mit gemeinsamem Zielort ab und treffen sich zu einer bestimmten Zeit an einem Mitfahrerparkplatz. Aus den verschiedenen Ortsteilen Alfters sollte der Mitfahrerparkplatz mit dem Pkw und perspektivisch auch mit dem Fahrrad gut zu erreichen sein. Außerdem sollte er sich in verkehrsgünstiger Lage in der Nähe der B56 und/oder weiteren zentralen Trassen in Richtung der zentralen Auspendlerziele Bonn und Köln befinden.

Zu beachten ist, dass die Zu- und Abfahrten zu den werktäglichen Verkehrsspitzen hinzukommen bzw. diese durch den Mitfahrerparkplatz in der Gemeinde Alfter voraussichtlich nicht reduziert werden. Ggf. kann hier auch Kontakt mit der Gemeinde Bornheim aufgenommen werden, ob sich ein gemeinsamer Mitfahrerparkplatz lohnen könnte.

Grundsätzlich befinden sich auf Mitfahrerparkplätzen nur Stellplätze für Pkw, aufgrund der geringeren Distanzen in Alfter wäre aber auch die Etablierung von zeitgemäßen Radabstellanlagen zu prüfen, um eine weitere Option für die Anreise zum Mitfahrerparkplatz zur Verfügung zu stellen, eine nachhaltige Mobilität zu fördern und so ggf. die Verkehrsspitzen zu reduzieren.

Weitere Merkmale von Mitfahrerparkplätzen sind:

- Kostenfreies Parken möglich (mindestens 20 Stellplätze)
- Kennzeichnung durch das Verkehrszeichen 316-50
- Ggf. zeitgemäße Integration von Radabstellanlagen (z.B. überdachte Anlehnbügel oder Fahrradboxen)



Mitfahrerparkplatz, Quelle: LBM RLP

Vorgehen

- Auswahl eines geeigneten Standorts und Klärung der örtlichen Gegebenheiten
- Bau des Mitfahrerparkplatzes
- Öffentliche Bekanntmachung der Eröffnung des Mitfahrerparkplatzes
- Prüfung, ob Etablierung von Radabstellanlagen sinnvoll sind (ggf. über Umfrage)

Akteure

Gemeinde Alfter, (Gemeinde Bornheim)

Weiterführende Informationen

FGSV 2005: Empfehlungen für die Anlagen des ruhenden Verkehrs
Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft Brandenburg 2012: [Grundsätze zum Bau von Mitfahrerparkplätzen an Bundesfernstraßen](#)

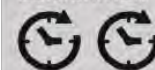
Kosten Eigenanteil

€ € (€) €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

C3

C5: Carsharing-Angebot etablieren



Problemstellung

In der Gemeinde Alfter gibt es bisher kein Carsharing-Angebot. Dabei kann dies v. a. zur Reduzierung des Zweitwagenkaufs führen. So überschreiten Zweitwagen selten eine jährliche Fahrleistung von 10.000 km und besitzen daher ein hohes Verlagerungspotenzial auf Carsharing-Fahrzeuge. Ein entsprechendes Carsharing-Angebot kann daher zur Änderung des Mobilitätsverhaltens (Pkw wird nur für die wichtigsten Fahrten eingesetzt) sowie zur Reduzierung des ruhenden Verkehrs und damit zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit führen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Gemeinde Alfter hat bereits verschiedene „große“ Carsharing-Anbieter kontaktiert, deren Interesse hält sich jedoch aufgrund der Größe der Gemeinde in Grenzen, für viele Anbieter ist hier die Wirtschaftlichkeit fraglich. Die Gemeinde Alfter sollte weiterhin versuchen Carsharing-Anbieter für ihre Gemeinde zu finden. Im Folgenden sind Anbieter dargestellt, die auch im ländlichen Raum und kleineren Kommunen aktiv sind:

- app2drive, bspw. in Sankt Augustin und vielen weiteren Kommunen deutschlandweit vertreten
- E-Wald, bspw. in Königswinter und Gummersbach vertreten
- Ford Carsharing, bspw. in Troisdorf und Hennef vertreten

Die zukünftige Carsharing-Flotte sollte aus E-Mobilen bestehen, zum Einen aus Umweltschutzgründen, zum Anderen aber auch, da in der Gemeinde Alfter bereits E-Ladeinfrastruktur besteht (deren Ausbau anvisiert ist, siehe Maßnahme D4). Ebenfalls wird empfohlen die Dienstwagenflotte der Gemeinde Alfter über die Carsharing-Flotte abzubilden. Dies steigert auch die Attraktivität für Anbieter, da dadurch die Auslastung der Fahrzeuge und die Wirtschaftlichkeit für die Anbieter gesteigert wird. Unter Umständen, könnten auch weitere Unternehmen in Alfter das Carsharing nutzen und so auf eigene Dienstwagen (zumindest teilweise) verzichten.

Ergänzend sollte die Gemeinde Alfter das Angebot der BürgerEnergie Rhein-Sieg eG unterstützen. Diese plant die Bürgerinnen und Bürger in Alfter und benachbarten Kommunen anzufragen, ob Interesse bzw. Bedarf an Carsharing in den Quartieren besteht. Je nach Nachfrage würde die BürgerEnergie Rhein-Sieg eG ein entsprechendes Carsharing Angebot in den Quartieren entwickeln.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Übersicht zu bisherigen Carsharing-Anfragen
- Konzept zum Aufbau eines Carsharing von der BürgerEnergie Rhein-Sieg Genossenschaft

Vorgehen

- BürgerEnergie Rhein-Sieg eG in ihrem Vorhaben unterstützen
- Mögliche Standorte identifizieren
- Anbieter anfragen
- Rechtliche Grundlagen für die Ausweisung von Carsharing Parkplätzen im öffentlichen Raum schaffen.

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK

Weiterführende Informationen

[Website App2drive](#)

[Website E-Wald](#)

[Website Ford Carsharing](#)

[Website Zukunft Mobilität](#) – Förderung Carsharing

Kosten Eigenanteil

€ (€) € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

D5, D6, E2, E5

6.5 Planung und Straßenraumgestaltung

Vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume von Kommunen, Land und Bund werden umfangreiche bauliche Maßnahmen langfristig immer schwieriger umsetzbar. Auch der demografische Wandel wird in den nächsten Jahrzehnten spürbare Auswirkungen haben. Zudem wächst der erforderliche Anteil der Erhaltungsinvestitionen für das Bestandsnetz. Angesichts dieser Entwicklungen kommt dem flächen- und verkehrssparsamen Handeln sowie der Konzentration auf den Bestand eine immer wichtigere Bedeutung zu. Dem fortschreitenden Flächenverbrauch und der Zersiedelung können dadurch entgegengewirkt sowie bestehende Infrastruktur (z.B. im öffentlichen Verkehr) wirtschaftlicher betrieben werden. Kosteneffiziente Bestandserhaltung und qualitative (Weiter-)Entwicklung müssen somit stärker in den Vordergrund rücken.

Siedlungs- und Verkehrsentwicklung stehen seit jeher in einem engen unmittelbaren Zusammenhang: Siedlungen erzeugen Verkehr, Verkehrserschließung ist Voraussetzung für die Entwicklung von Siedlungen. Dementsprechend ist eine verkehrseffiziente und integrierte Flächen- und Standortplanung von elementarer Bedeutung. Dies betrifft einerseits die Gemeinde Alfter selbst. Andererseits nimmt die Notwendigkeit zur interkommunalen Zusammenarbeit in sämtlichen Themen zu (Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit); dies wird nicht zuletzt durch die bereits bestehenden starken Verflechtungen in der Region Köln / Bonn, z.T. auch darüber hinaus deutlich. Auf kleinräumiger Ebene können individuelle, quartiersbezogene Mobilitätskonzepte dazu beitragen, die (Mobilitäts-)Qualitäten vorhandener wie auch geplanter Quartiere zu steigern und ein auf die örtlichen Rahmenbedingungen, Bedürfnisse und Potenziale ausgerichtetes, nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen.

Auch die Themen ‚E-Mobilität‘ und ‚alternative Antriebe‘ gilt es in diesem Zusammenhang zu berücksichtigen. Ob E-Pkw, E-Bikes und Pedelecs oder elektrisch betriebene Busse – die noch vor Jahren als Trends oder Hypes beschriebenen Mobilitätsformen sind heute allgegenwärtig und für die Kommunen besteht die Notwendigkeit, diese Formen in das Gesamt-Verkehrs- und Stadtgefüge einzugliedern.

D1.1: Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren – Bauliche und gestalterische Maßnahmen



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Natureum:
Naturerlebnis
Umweltbildung
Erholungsraum

Problemstellung

Die Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge in der Gemeinde Alfter trägt teilweise nicht zu einer Verkehrsberuhigung in den Ortsteilen bei und ermöglicht nur einen geringen Wiedererkennungseffekt Alfters bzw. der einzelnen Ortsteile. Oftmals entfalten die Ortsdurchfahrten eine hohe Trennwirkung.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Bauliche und gestalterische Maßnahmen tragen zur Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität bei. Bauliche Maßnahmen können z. B. Fahrbahnverengungen oder -verschwenkungen an Ortseingängen sein. Bei der Planung der Maßnahmen sollte, sofern möglich, der Radverkehr insofern berücksichtigt werden, dass dieser störungsfrei weiterfahren kann. Auch ist eine (nahezu) ungehinderte Fahrt für Rettungs- und landwirtschaftliche Fahrzeuge zu gewährleisten.

Im weiteren Verlauf der Ortsdurchfahrten bietet es sich an, einen niveaugleichen Ausbau des Straßenraums im Einzelfall zu prüfen, um die heutige Trennwirkung der Straßen in Teilen auflösen zu können. Dies ist besonders in Abschnitten mit sensiblen Nutzungen und oder in Abschnitten mit erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen der Fall. Dies gilt aber auch für Abschnitte, auf denen aufgrund entsprechender Nutzungen oder wichtiger Verbindungsachsen zukünftig mit einem erhöhtem Fuß- und Radverkehrsaufkommen zu rechnen ist.

An Eng-/Gefahrenstellen, unübersichtlichen Stellen und Kreuzungen sollte eine sich vom sonstigen Straßenbelag abhebende Gestaltung vorgenommen werden (z.B. Aufpflasterung, farbiger Asphalt), um die Aufmerksamkeit bei den Verkehrsteilnehmenden für die besondere Situation zu erhöhen sowie dementsprechend zu einer weiteren Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität beizutragen.

Um den Wiedererkennungswert der einzelnen Ortsteile zu erhöhen, bietet es sich an, die Ortsteileingänge mit ortsteiltypischen Elementen zu gestalten. Dies könnten beispielsweise bestimmte Bäume und/oder Pflanzen oder auch Schilder/Stelen mit ortstypischen grafischen Elementen sein. Es wäre auch denkbar, bestimmte Elemente (wie z.B. den Apfelbaum) als grundsätzliches Symbol der Gemeinde Alfter zu definieren und weitere ortsteilspezifische Elemente zu erarbeiten. Dies sollte zunächst in einem Ortsteil als Pilotprojekt mit breit angelegtem Beteiligungsprozess getestet und dann - je nach Erfahrungen - auf die anderen Ortsteile ausgeweitet werden.

Vorhandene Unterlagen

- Beispielbilder für das Handlungsfeld Planung

Vorgehen

- Auswahl geeigneter Verkehrsberuhigungsmaßnahmen für Ortseingänge und Ortsdurchfahrten (u.a. auf Basis von Geschwindigkeitsmessungen und anhand der räumlichen Rahmenbedingungen)
- Beteiligungsprozess bzgl. der optischen Gestaltungselemente für die Ortseingänge
- Konzeptionelle Zusammenführung der Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und optischen Maßnahmen im Bereich von Ortseingängen
- Umsetzung der Maßnahmen

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Ggf. im Rahmen von Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK, Straßen.NRW (je nach Zuständigkeit), (Polizei, Öffentlichkeit)

Weiterführende Informationen

Behr 2017: [Kommunikation und Beteiligung](#)

Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)

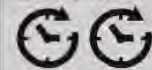
Kosten Eigenanteil

€ € € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

L3,
A1, A2, A3, A4,
B2, B3,
D2

D1.2: Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren – Ordnungsrechtliche Maßnahmen



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Mobilität:
Integrität,
Ordnungsrecht,
Kommunikation

Problemstellung

Gestalterische Maßnahmen bzgl. der Ortsdurchfahrten und -eingänge entfalten ihre volle verkehrsberuhigende Wirkung nur, wenn sie durch entsprechende ordnungsrechtliche Maßnahmen – insbesondere Tempo 30 (ggf. in Einzelfällen noch niedriger) – flankiert werden. Auch wenn die Ausweisung von flächendeckendem Tempo 30 bisher rechtlich nicht möglich ist, sollte die Gemeinde Alfter dennoch weiterhin anstreben, auf geeigneten und in rechtlicher Hinsicht möglichen Abschnitten Tempo 30 auszuweisen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Ordnungsrechtliche Maßnahmen im Sinne einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit tragen zur Verkehrsberuhigung und damit zur Steigerung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität bei. So kann die flächendeckende Ausweisung von Tempo 30 zu positiven Effekten auf die Verkehrssicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität führen. Gleichwohl kann Tempo 30 sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses führen, da – nicht nur an Engstellen – unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermieden werden.

In der Gemeinde Alfter sind Tempo 30-Strecken und -Zonen bereits weiträumig eingesetzt worden. Dennoch sollte die Gemeinde darauf hinwirken, Tempo 30 perspektivisch nahezu flächendeckend bzw. weiträumiger einsetzen zu können.

Argumente können hier sein:

- Steigerung der Verkehrssicherheit (mit ihren zahlreichen engen, winkligen oder besonders verkehrsreichen Straßen ist dies gerade für die Gemeinde Alfter relevant)
- Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch reduzierten Verkehrslärm
- Unterstützung der städtebaulichen Entwicklung (gerade bei Durchfahrtsstraßen entlang der Ortszentren Gielsdorf und Volmershoven).

Weitere Argumente in diesem Zusammenhang können der Schutz der Wohnbevölkerung vor Schadstoffbelastungen, die Nähe zu sensiblen Einrichtungen oder auch die (in Relation zur Gemeindegröße) starke Nutzung durch Rad- und Fußverkehr und die damit verbundenen Gefahrensituationen sein. Rechtliche Anknüpfungspunkte stellen die StVO, VwV-StV, Lärmrichtlinien-StV, BImSchG und BImSchV dar.

Vorgehen

- Auswahl / Identifizierung von weiteren Straßenzügen, auf denen die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit (z.B. von Tempo 50 auf Tempo 30) grundsätzlich geeignet wäre
- Prüfung und Abwägung der o.g. rechtlichen und argumentativen Anknüpfungspunkte
- Antrag für die relevanten Strecken zur Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit bei der Straßenverkehrsbehörde stellen

Akteure

Gemeinde Alfter, RSK, Straßen.NRW (je nach Zuständigkeit), (Polizei)

Weiterführende Informationen

[BVerwG Urteil v. 25.04.1980–7 C 19/78 Nr. 16](#)

Umweltbundesamt 2016a: [Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen](#)

Umweltbundesamt 2016b: [Lärm- und Klimaschutz durch Tempo 30: Stärkung der Entscheidungskompetenzen der Kommunen](#)

[Website VCD – Tempo 30](#)

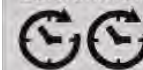
Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

L3,
A1, A2, A3, A4,
B2, B3,
D2

D2: Shared Space einrichten



Fußverkehr, Barrierefreiheit & Schulwegsicherheit

Radverkehr

ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen

Planung und Straßenraumgestaltung

Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Problemstellung

Der meist enge Straßenraum und die meist unzureichende Berücksichtigung der Nahmobilität in der Straßenraumgestaltung resultieren in einer geringen Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität. Um diese zu erhöhen, kann die Einrichtung von Shared Spaces hilfreich sein. Die ursprüngliche Idee des Shared Space, eines nur auf gegenseitiger Rücksichtnahme basierenden Verkehrsraumes, ist in Deutschland aktuell rechtlich nicht umsetzbar. Meist unter anderem Namen („Begegnungszone“) oder spezifischer straßenverkehrsrechtlicher Regelung („verkehrsberuhigter Geschäftsbereich“) existieren jedoch bereits zahlreiche Vorhaben, die die grundsätzlichen Aspekte der Planungsphilosophie des Shared Space, wie z.B. reduzierte Verkehrsregelung und Stärkung der schwächeren Verkehrsteilnehmenden beinhalten.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Um mögliche Anwendungsräume von Begegnungszonen zu identifizieren, gelten folgende Voraussetzungen: hoher Fußverkehrsanteil; hoher flächiger, nicht nur punktueller Querungsbedarf; Straße und / oder Umgebung mit Aufenthalts- bzw. zentralen Funktionen; geringer bis mittlerer Durchgangsverkehr oder Umfahrungsmöglichkeiten

In der Gemeinde Alfter bieten sich daher die Bereiche Herrenwingert, Jungfernpfad und der Kreuzungsbereich Mirbachstraße / Holzgasse / Knipsgasse / Tonnenpütz für Begegnungszonen an. Zur verkehrsrechtlichen Einordnung wird empfohlen, auf einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder zumindest Tempo 20 hinzuwirken.

Die Gestaltung der Straße bzw. des Bereiches sollte, gemäß der ursprünglichen Idee des Shared Space, in einem partizipativen Prozess mit der Bevölkerung geschehen. Als Hinweise werden folgende gestalterische Merkmale für Begegnungszonen gegeben:

- Klare Abgrenzung der Begegnungszone von anderen Straßenabschnitten durch Variation einzelner Materialien in Farbe, Form und Beschaffenheit ermöglichen.
- Niveaugleiche Gestaltung des Straßenraums und Einbeziehung von Leitelementen für Sehbehinderte
- Der Straßenraum lässt sich durch die Variation einzelner Materialien in Farbe, Form und Beschaffenheit gliedern. Je nach Breite des Straßenraums können zusätzlich Bäume, Blumenkübel oder auch *Elemente einer erlebbaren Stadt* die Gliederung unterstützen und die Aufenthaltsqualität und Attraktivität des Raums erhöhen.
- Für breite, stark befahrene Straßen bietet sich die Anlage mittiger Schutzräume für zu Fuß Gehende an.

Vorgehen

- Auswahl eines Bereiches als Pilotprojekt
- Verkehrsrechtliche Einordnung und Gestaltungsoptionen in einem umfangreichen Beteiligungsprozess mit sämtlichen Akteuren erarbeiten
- Auswahl und Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluation des Pilotprojekts
- Einrichten weiterer Shared Spaces auf Basis der Evaluationsergebnisse

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Ggf. im Rahmen von Aktive Stadt- und Ortsteilzentren

Akteure

Gemeinde Alfter, Öffentlichkeit

Weiterführende Informationen

FGSV 2012: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Querungsbedarf - Anwendungsmöglichkeiten des "Shared Space"-Gedankens
 Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)
[Website Netzwerk Shared Space](#) – Generelle Informationen

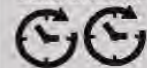
Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1, A2, A4, B2, B3, D1, D3

D3: Gestaltung von Wohnstraßen optimieren



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Gehverkehr

MIV
Tourenradverkehr
Kleinstfahrzeuge
Motorradverkehr

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Städtebau
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Zahlreiche Straßen im Gemeindegebiet Alfter entsprechen noch den Planungs- bzw. Gestaltungsphilosophien der 1960er bis 1980er Jahren und sind auf den MIV ausgerichtet; die Belange der Nahmobilität werden dementsprechend häufig nicht ausreichend berücksichtigt. Für die Förderung der Nahmobilität ist gerade die fuß- und radverkehrsfreundliche Gestaltung der, in Alfter zum Großteil sehr schmalen, Wohnstraßen erforderlich.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Für eine nahmobilitätsfördernde Gestaltung der Wohnstraßen werden folgende Richtlinien vorgeschlagen:

- Wohnstraßen sollten nach Möglichkeit als verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden, ist dies nicht möglich sollte auf eine Tempo 30 Zone hingewirkt werden (in bestehender Bebauung bereits erfolgt, siehe Analysekarte *Fließender Kfz-Verkehr*).
- Gestalterisch zielt die Gemeinde Alfter bei Neuplanungen bereits auf eine niveaugleiche Straßenraumgestaltung ab. Dieser Ansatz ist fortzuführen, da er die Anforderungen an die Barrierefreiheit am besten erfüllt.
- Fahrbahnbreiten sollten lediglich den Mindestmaßen entsprechen, um eine Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit durch den Fahrverkehr zu unterstützen; bei seltenen Begegnungsfällen (z.B. Pkw/Lkw) kann temporär bzw. notfalls auf den niveaugleichen Gehweg ausgewichen werden.
- Zur Stärkung der Aufenthaltsfunktion und Verkehrssicherheit zu Fuß Gehender und Radfahrender in Wohnstraßen sollte das Parken auch in der Tempo 30 Zone nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt werden.
- Zur stärkeren Berücksichtigung des Fußverkehrs sollten die straßenbegleitenden Gehwege wenn möglich eine Breite von 2,50 m aufweisen, um so ein Nebeneinandergehen von Personen mit und ohne Hilfsmittel zu ermöglichen. Ist dies aufgrund der geringen Straßenbreiten nicht möglich, sollte dies zumindest einseitig angestrebt werden oder die Einführung eines verkehrsberuhigten Bereiches geprüft werden.
- In regelmäßigen Abständen sollten Aufpflasterungen oder andere gestalterische Elemente (z.B. Änderung des Oberflächenbelags) vorgenommen werden, um Geschwindigkeitsreduktionen zu bewirken und um von zu Fuß Gehenden als Querung genutzt werden zu können.



Aufpflasterungen im Landgraben, Alfter Ort (Eigenes Foto)

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Beispielbilder für das Handlungsfeld Planung
- Analysekarte *Fließender Kfz-Verkehr* und Analysekarte *Fußverkehr*

Vorgehen

- Festlegung der Richtlinien für die verschiedenen Gegebenheiten
- Integration der Richtlinien in das Straßensanierungsprogramm der Gemeinde Alfter
- Priorisierung der Straßenzüge entsprechend Maßnahme A1 *Gehwege und Querungen optimieren*

Akteure

Gemeinde Alfter

Weiterführende Informationen

FGSV 2006: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
Umweltbundesamt 2017: [Straßen und Plätze neu denken](#)

Kosten Eigenanteil

€ € € € €



Personeller Aufwand



Zeiträumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

A1, A4,
B2, B3,
D1, D2, D6

D4: Ladesäuleninfrastruktur ausbauen



Umweltliche
Anforderungen
an die
Standorte

Verkehr

Umwelt
Integrierte
Infrastruktur
Maßnahmen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Standorte
Energieerzeugung
& -speicherung

Problemstellung

E-Mobilität kann einen wichtigen Beitrag zur lokalen Luftreinhaltung und zum globalen Klimaschutz leisten. Dafür ist jedoch die Verfügbarkeit von Ladesäulen notwendig. Aktuell verfügt die Gemeinde Alfter bereits über vier öffentlich zugängliche Ladepunkte am Rathaus. Eine weitere Ausweitung des Angebots ist anvisiert. Wann und wie viele Ladepunkte in der Gemeinde Alfter errichtet werden sollen, muss sich an der weiteren Entwicklung der E-Mobilität an sich (Verbreitung, Kosten, Förderung) und generell der individuellen, motorisierten Mobilität (Dieselfahrverbote, Dieselnachrüstungen, Umweltpolitik, ...) orientieren. Zur Auswahl und Ausgestaltung der Standorte können jedoch bereits Aussagen getroffen werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Standortkriterien für Ladesäulen unterscheiden sich entsprechend ihrer Art. Die gängigsten sind:

- Normalladesäulen (mit einer Ladeleistung bis 22 kW mit einer i.d.R. längeren Ladedauer) und die
- Schnelladesäulen (mit einer Ladeleistung bis zu 170 kW und einer kurzen Ladedauer, i.d.R. < 30 Minuten).

Als mögliche Standorte kommen verschiedene Gebietstypen in Frage:

- Öffentliche Normalladesäulen bieten sich bei einer längeren Verweildauer der Nutzenden an. Dies trifft insbesondere auf Arbeitsplatzstandorte und Verknüpfungspunkte zu. In Wohngebieten ist dagegen eher von privaten Ladeeinrichtungen auszugehen. Öffentliche Ladepunkte können dort jedoch ein sinnvolles Angebot darstellen, wenn Fahrzeuge primär im öffentlichen Raum abgestellt werden (in einigen Ortsdurchfahrten Alfters der Fall).
- In Orts- und Einzelhandelszentren ist von einer kürzeren Verweildauer auszugehen; diese sind daher eher sekundär zu betrachten. Schnelladesäulen oder zumindest Normalladesäulen können im Einzelfall eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Neben den räumlichen Voraussetzungen müssen für die Ladesäuleninfrastruktur bestimmte technische Voraussetzungen erfüllt sein. So muss ein entsprechender Netzanschluss vorhanden sein oder mit geringem Aufwand hergestellt werden können. Außerdem muss gerade bei hochfrequentierten Standorten eine ausreichende Netzkapazität oder auch eine nachträgliche Aufrüstung derer gewährleistet sein.

Um öffentlichkeitswirksame Effekte durch den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur zu erzielen, sollte die Ladesäuleninfrastruktur medienpräsent und städtebaulich integriert platziert und gestaltet werden.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Unterlagen zu bisherigen Ladesäulenstandorten

Vorgehen

- Erste Bedarfsabschätzung (insbes. anhand der Zahl zugelassener E-Fahrzeuge), es ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Entwicklungen der E-Mobilität noch am Anfang stehen.
- Standortsuche und Priorisierung der Standorte
- Abstimmung mit Energieversorgern

Mögliche Förderprogramme / Finanzierung

Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI, [Umsetzungsberatung Elektromobilität](#)

Akteure

Gemeinde Alfter, Öffentlichkeit

Weiterführende Informationen

BDEW 2016: [Der Technische Leitfaden – Ladeinfrastruktur Elektromobilität](#);
BMVI 2014: [Genehmigungsprozess der E-Ladeinfrastruktur in Kommunen](#);
[Website ElektroMobilitätNRW](#) – Generelle Informationen zu E-Mobilität in NRW

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand





Schnittstellen


L4

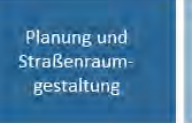
D5: Kommunale Stellplatzsatzung entwickeln


Mobilität, Stadtplanung, Öffentlicher Verkehr


Carsharing


NRW
Zukunftsmobilität
strategie
Mobilitätskonzepte


Planung und
Straßenraum-
gestaltung


Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Während die bisherigen, eher vereinzelt Stellplatzsatzungen noch auf die Förderung bzw. die reine „Abwicklung“ des privaten Kfz abzielten, stehen Kommunen aktuell vor der Herausforderung, die Mengen des ruhenden Verkehrs zu ordnen und umweltfreundliche Mobilitätsformen zu fördern. Die Kommunen sollten daher die Änderung der Landesbauordnung als Chance ergreifen, eine spezifische und auf die eigenen Bedürfnisse abgestimmte kommunale Stellplatzsatzung zu entwickeln, mit der die Belange des ruhenden Verkehrs geregelt werden können und stärkerer Einfluss auf das Mobilitätsverhalten zukünftiger Bewohnerinnen und Bewohner genommen werden kann.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Aufstellung einer Stellplatzsatzung bietet insbesondere zwei Vorteile:

- Die Verfügbarkeit von Stellplätzen und deren Nutzungsregeln sind wesentliche Einflussfaktoren für das Mobilitätsverhalten. Während die Kommune über die Anzahl der Stellplätze im Bebauungsplan und die Parkraumbewirtschaftung nur die Attraktivität der Stellplätze im öffentlichen Raum beeinflussen können, haben sie mit der Stellplatzsatzung die Möglichkeit das Stellplatzangebot im privaten Raum zu beeinflussen. Damit können sie letztlich Einfluss auf die Ausgestaltung von Bauvorhaben sowie die städtebauliche und verkehrliche Entwicklung der Kommune nehmen.
- Mit den in einer Stellplatzsatzung festgeschriebenen möglichen Inhalten – wie bspw. Anzahl, Lage und Qualität von Radabstellanlagen, Anzahl der Pkw-Stellplätze, Reduzierungspotential der Pkw-Stellplätze durch Angebote des Mobilitätsmanagements oder durch Reservierung von Carsharing-Stellplätzen – kann die Kommune nicht nur das Mobilitätsverhalten der Neubürgerinnen und Neubürger beeinflussen, sondern auch „Überschwapp-effekte“ auf benachbarte Quartiere provozieren.


Weitere Hinweise zur Erstellung der Stellplatzsatzung

- In einer kommunalen Stellplatzsatzung für Alfter sollte für Bauvorhaben festgeschrieben werden, wie viele Pkw-Stellplätze bereits elektrifiziert sein müssen und bei wie vielen dies ohne größere Umbauten realisierbar sein soll. Dadurch kann die Gemeinde Alfter einen wesentlich Beitrag zur Förderung der E-Mobilität leisten.


Vorgehen

- **Grundlagenermittlung:** hierzu gehören z.B. die bisherigen Erfahrungen mit Stellplätzen aus der bisherigen Baugenehmigungspraxis oder auch die verkehrlichen Rahmenbedingungen und Parameter (bspw. Modal-Split, ÖPNV-Erschließung) sowie die Stellplatzsituation im Gemeindegebiet.
- **Analyseschritt I:** Einordnung der Gemeinde in einen räumlichen Kontext (bzgl. verkehrlicher Anbindung).
- **Analyseschritt II:** Prüfung, ob räumlich differenzierte Regelungsmöglichkeiten in der Satzung sinnvoll sind (z.B. Kerngebiete, Randzone A, Randzone B).
- **Analyseschritt III:** Prüfung von in Alfter möglichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen und deren Pkw-Stellplatzreduzierungspotential.
- **Konzeptionierung und Abstimmung** der Satzung gemäß der geltenden Vorschriften


Kosten Eigenanteil

€ € € € 


Personeller Aufwand



Zeiträumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

B6,
C5,
D4,
E1

Akteure

Gemeinde Alfter, VRS

Weiterführende Informationen

ZukunftsnetzNRW 2017: [Kommunale Stellplatzsatzungen - Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW](#)
Baurechtsmodernisierungsgesetz NRW (in Aufstellung befindlich)

D6: Mobilitätsstandards für Entwicklungsgebiete festlegen



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Infermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

In der Gemeinde Alfter gibt es bisher keine verbindlichen und mobilitätsbezogenen Vorgaben für die Gestaltung von neuen Wohn- und Gewerbegebieten, bzw. grundsätzlich Entwicklungsgebieten. Diese können jedoch zu einer deutlichen Veränderung des Mobilitätsverhaltens der zukünftigen Bewohner- und Nutzerschaft beitragen.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Hinweise zur Ausweisung von Entwicklungsgebieten

- Ausweisung von Entwicklungsgebieten nur an verkehrlich gut integrierten Standorten, in Bezug auf klein- und großräumige Verkehrsbeziehungen und besonderem Fokus auf den Umweltverbund (gemäß der Grundsätze „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ und „Stadt der kurzen Wege“).

Hinweise zur Gestaltung der Entwicklungsgebiete

- Barrierefreie, niveaugleiche Straßenraumgestaltung (siehe Maßnahmen A1, D2, D3)
- Schaffung von attraktiven Fuß- und Radweganbindungen.
- Berücksichtigung von Stellplätzen für Carsharing und Anforderungen an die Bedürfnisse von E-Fahrzeugen
- Einbeziehung der Entwicklungsgebiete in Ansätze der Erlebbareren Gemeinde(siehe Maßnahme A4).

Mögliche Hinweise/Vorgaben für Bauherren

- Beteiligung von Bauherren an den Kosten für die Errichtung von ÖPNV-Haltestellen, Carsharing-Angeboten und attraktiven öffentlichen Fahrradabstellanlagen.
- Ausreichendes Angebot an zeitgemäßen und gut zugänglichen Radabstellanlagen für die Bewohnerschaft sowie eine gewisse Anzahl an öffentlich zugänglichen Radabstellanlagen für Besucherinnen und Besucher schaffen.

Wohnnutzung:

- Hinwirken, dass ab einer bestimmten Anzahl an Wohneinheiten ein (E-)Lastenrad zur Verfügung steht.
- Schaffung von Paketablagemöglichkeiten bspw. in Form von Paketkästen vor Wohnhäusern

Gewerbliche Nutzung:

- Duschen für Mitarbeitende und Umkleiden ab einer bestimmten Größe des Betriebs.
- Mitarbeitenden sollte das Aufladen von E-Bikes ermöglicht werden.
- Sobald es ein Fahrradverleihsystem in Alfter gibt, sollen sich ab einer bestimmten Anzahl von Betrieben bzw. Beschäftigten die Betriebe an der Errichtung einer Fahrradverleihstation finanziell beteiligen.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Planungsunterlagen zu den Entwicklungsgebieten

Vorgehen

- Ortsspezifische Ausarbeitung der obengenannten Ansätze zu verbindlichen Richtlinien
- Umsetzung der Richtlinien zur Berücksichtigung der Mobilitätsanforderungen

Akteure

Gemeinde Alfter, Investoren/Bauherren, (Öffentlichkeit)

Weiterführende Informationen

Gehl 2014: Städte für Menschen

[Website Umweltbundesamt – Die Stadt für morgen: Die Vision](#)

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

A1,
B6,
D1, D2, D3

Beispielbilder für das Handlungsfeld Planung



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Maßnahme:

D1 Gestaltung der Ortsdurchfahrten und -eingänge optimieren – Bauliche und gestalterische Maßnahmen



Eigenes Foto: Rudersberg



Eigenes Foto: Wetter a .d. Ruhr



Quelle: PSL Landschaftsarchitekten
in Leinefelde-Worbis

Maßnahme:

D2 Shared Space einrichten



Eigenes Foto: Osnabrück



Eigenes Foto: Berlin



Eigenes Foto: Schwetzingen

Maßnahme:

D3 Gestaltung von Wohnstraßen optimieren



Eigenes Foto: Taunusstein



Eigenes Foto: Taunusstein



Quelle: Hannoversche Allgemeine
Zeitung in Thönse (Nds.)

6.6 Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Mobilitätsmanagement ist der strategische Ansatz, die Verkehrsnachfrage, die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur systematisch im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu beeinflussen. Eine effizientere und klimafreundlichere Verkehrsnachfrage wird insbesondere über zielgruppenspezifische Informationen und die Organisation von Servicedienstleistungen erreicht. Anknüpfungspunkte sind dabei die drei Säulen kommunales, betriebliches sowie schulisches Mobilitätsmanagement, bei denen die Gemeinde Alfter im Laufe der letzten Jahre bereits einige Erfahrungen sammeln konnte.

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen und die Vorteile bei den potentiellen Nutzern bekannt sind und wahrgenommen werden (sich somit also das tatsächliche Mobilitätsverhalten ändert). Grundlage dafür sind – neben den „harten“ Fakten in Form von Infrastrukturmaßnahmen und -verbesserungen – auch die sog. „weichen“ Faktoren bzw. der nicht-investive Bereich. Neben dem o.g. Mobilitätsmanagement müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen in Form von spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit die Mobilitätsangebote nachhaltig bekannt gemacht sowie etabliert werden. Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten abgebaut werden.

E1: Mobilitätsmanagement etablieren und ausbauen



Einfluss des
Landes NRW &
SARME
Kommunen

Landesrat

ÖNV
Personenverkehr
Alternative
Verkehrsmittel

ÖPNV
Personenverkehr

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Die Gemeinde Alfter ist 2013 im Rahmen eines Förderprojektes des Landes NRW Modellkommune für die Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements geworden und wird sowohl finanziell als auch personell von der VRS-Koordinierungsstelle unterstützt. Im Zuge dessen sind bereits erste Schritte gemacht worden. Jedoch müssen sich die erarbeiteten Strukturen noch etablieren, um die volle Wirkung zu entfalten.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Der bereits eingeschlagene Weg im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements soll weitergegangen werden. Dies beinhaltet die Bearbeitung der folgenden Themen:

- Verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement bzgl. der Abwicklung der Verkehre der Verwaltung
- Verwaltungsinternes Mobilitätsmanagement bzgl. der Abstimmung, Einleitung und Koordination mobilitätsbezogener Maßnahmen
- Angebote zur Förderung des Betrieblichen Mobilitätsmanagement in lokalen Unternehmen und Institutionen
- Informations- und Marketingmaßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen
- Weitere zielgruppenspezifische Themen: Schulisches Mobilitätsmanagement, Seniorenmobilität oder auch Ansprache von Neubürgerinnen und Neubürgern

In der Gemeinde Alfter ist im Zuge der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzepts ein interfraktioneller Arbeitskreis hinzugezogen worden, um Zielrichtung und Inhalte zu entwickeln. Dieser sollte auch in Zukunft fortgeführt werden, damit das Mobilitätskonzept effizient und unter Mitwirkung aller Akteure umgesetzt werden kann. Zu diesem Zweck wird empfohlen, einen festen Termin für den Arbeitskreis einzuführen, bspw. alle drei bis sechs Monate, bzw. dieses Gremium in die Zuständigkeitsordnung der Gemeinde Alfter aufzunehmen.

Ebenfalls im Rahmen der Erarbeitung dieses Mobilitätskonzepts wurden für die detaillierte Ausarbeitung und Erörterung der einzelnen Maßnahmen in den verschiedenen Handlungsfeldern temporäre Teams in der Verwaltung (bestehend aus Vertretern der unterschiedlichen, jeweils betroffenen Fachbereiche) gebildet. Um auch auf ausführender Ebene eine effiziente und abgestimmte Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu gewährleisten, wird empfohlen, diese Arbeit in Teams entsprechend ebenfalls fortzuführen.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Integriertes Mobilitätskonzept der Gemeinde Alfter
- Kommunales Mobilitätsmanagement – Handlungsrahmen der Gemeinde Alfter
- EcoLibro 2014: JobMOBILEETY-Analyse Alfter

Vorgehen

- Verstetigung der bisherigen Ansätze (regelmäßige Sitzungen des interfraktionellen Arbeitskreises, Umsetzung der Maßnahmen und Projekte des Mobilitätskonzepts durch die gebildeten Teams in der Verwaltung)
- Koordination der verschiedenen Aktivitäten durch die Mobilitätsmanagerinnen

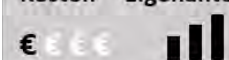
Akteure

Gemeinde Alfter

Weiterführende Informationen

[Website ZukunftsnetzMobilität.NRW](#) – Übersicht kommunales Mobilitätsmanagement
[Zukunftsnetz.Mobilität.NRW 2016: Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement - Handbuch für die kommunale Praxis](#)

Kosten Eigenanteil



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

Betrifft alle Maßnahmen

E2: Umweltfreundliche Fahrzeugflotte ausbauen



Verkehrsmittel & Schließung

Verkehrsmittel

ÖPNV, Intermodalität & alternative Mobilitätsformen

Verkehrsmittel

Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

Problemstellung

Die Verwaltung der Gemeinde Alfter verfügt derzeit über elektrisch betriebene Dienstfahräder und auch Dienstwagen. Die E-Bikes wurden im Jahr 2018 neu angeschafft, wohingegen der Leasingvertrag über die E-Autos im September 2018 ausläuft, so dass hier kurzfristig eine Lösung gefragt ist.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Um der Vorbildfunktion der Verwaltung gerecht zu werden und da die Gemeinde Alfter bereits über die entsprechende E-Ladeinfrastruktur verfügt, wird empfohlen auch zukünftig elektrisch betriebene Fahrzeuge als Dienstwagen einzusetzen (entweder rein batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge oder von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, sog. Plug-In-Hybride).*

In diesem Zusammenhang wurde bereits 2014 eine Bedarfsanalyse durch EcoLibro in der Gemeinde Alfter durchgeführt. Diese hat aufgezeigt, dass

- fast alle Dienstfahrten in Bezug auf die Distanz auch von Elektrofahrzeugen überbrückt werden können und
- Carsharing, gerade in Kombination mit den vorhandenen E-Diensträdern, eine effektive Lösungsmöglichkeit darstellen kann.

Da die Dienstwagenflotte meist nur werktags und tagsüber im Einsatz ist, kann die Abbildung der Dienstwagenflotte über Carsharing und damit die Möglichkeit der Nutzung durch Bürgerinnen und Bürger zu einer stärkeren Auslastung der Fahrzeuge führen. Dies macht Alfter wiederum interessanter für Carsharing-Anbieter, kann langfristig die Pkw-Besitzquote in Alfter senken und so zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung beitragen. Daher wird langfristig empfohlen darauf hinzuwirken, die Dienstwagenflotte überwiegend über ein Carsharing-Angebot abzubilden.

*) Während die bisherigen Förderprogramme seitens des Bundes und des Landes nur einen Zuschuss zum Kauf von Fahrzeugen vorsahen, soll im Sommer / Herbst 2018 ggf. ein Förderprogramm von Seiten der Landesregierung aufgelegt werden, das auch das Leasen von E-Fahrzeugen beinhaltet.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- EcoLibro 2014: JobMOBILEETY-Analyse Alfter

Vorgehen

- Carsharing-Anbieter mit dem Vorhaben, die Dienstwagenflotte über Carsharing abzubilden, anfragen und Angebote einholen
- Parallel dazu: Angebote für Fahrzeug-Ersatzbeschaffungen einholen, mögliche Finanzierungs-/Fördermöglichkeiten und -modelle abklären

Akteure

Gemeinde Alfter, Carsharing-Anbieter

Weiterführende Informationen

[Website Kommunal](#) – Umfrage zur nachhaltigen Mobilität kommunaler Fuhrparks
[Website Taunus Nachrichten](#) – E-Carsharing in Stadtverwaltungen
[Website Zukunft Mobilität](#) – Carsharing-Förderprogramm für kleine und mittlere Kommunen

Kosten Eigenanteil

Stark abhängig von der Vorgehensweise

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

C5,
E1

E3: Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds für Verwaltungsmitarbeitende



Problemlösung
Bewusstseinsbildung
Wohnort-
Anbindung

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Wohnort-
Anbindung
Bewusstseinsbildung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Wie die Untersuchung von EcoLibro zeigt, wohnen rund 50 % der Verwaltungsmitarbeitenden unter 5 km von ihrer Arbeitsstelle entfernt und für fast 80 % der Mitarbeitenden beträgt der Arbeitsweg unter 15 km. Dies birgt enorme Potentiale für die Verlagerung der Anreise auf den Umweltverbund und insbesondere den Radverkehr.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Anreize zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds für Verwaltungsmitarbeitende auf Dienstwegen und auf dem Weg von und zur Arbeit hat verschiedene Effekte:

- Stärkt die Vorbildfunktion der Verwaltung in Sachen Klimaschutz und Verkehrswende.
- Trägt zu Kosteneinsparungen und zum Wohlbefinden der Mitarbeitenden bei.
- Wodurch letztlich auch das Betriebsklima gesteigert wird.

In der Gemeinde Alfter werden und wurden schon einige Maßnahmen zur Motivation der Mitarbeitenden, den Umweltverbund zu nutzen, durchgeführt, wie z.B. der Test neuer Jobtickets*¹ und individuelle Mobilitätsempfehlungen. Dennoch bestehen weitere Potentiale. Diese könnten sein:

- Radverkehr: Duschen und Umkleidemöglichkeiten für Mitarbeitende, verbesserte Radwegeanbindung, Bereitstellen von Werkzeug und Luftpumpen, Bereitstellen von sicheren Abstellanlagen
- Erhebung von Parkgebühren (bspw. in Abhängigkeit der Wohnortentfernung)
- Jobrad (sobald die gesetzlichen Grundlagen dafür in NRW geschaffen sind)*²

*¹) Hier hat sich jedoch die suboptimale Erreichbarkeit des Rathauses an den ÖPNV als Hinderungsgrund für eine stärkere Nachfrage herausgestellt.

*²) Das Leasen von Fahrrädern ist im öffentlichen Dienst bisher nur in Baden-Württemberg rechtlich möglich. In NRW ist diese Möglichkeit nicht im Tarifrecht vorgesehen. Daher sollte sich die Gemeinde Alfter, insbesondere in Kooperation mit den Nachbarkommunen, bei der Landesregierung NRW dafür einsetzen entsprechende Änderungen einzuführen. Ein damit verbundener stärkerer Einsatz von Fahrrädern und E-Bikes würde nachhaltige Mobilitätsformen fördern, dem Vorbildcharakter der öffentlichen Verwaltung entsprechen und zur Steigerung der Lebensqualität in der Region führen. Gerade in eng verflochtenen Regionen, wie dem Köln-Bonner Raum, sollten zukunftsfähigere Mobilitätsformen stärker forciert werden.

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- EcoLibro 2014: JobMOBILEETY-Analyse Alfter

Vorgehen

- Bei anstehenden Umbauarbeiten sollte der Bau von Umkleide- und Duschräumlichkeiten für die Mitarbeitenden sowie zusätzliche Abstellmöglichkeiten für (höherwertige) Fahrräder berücksichtigt werden.
- Evaluation der Testphase des neuen Jobtickets
- Daraufhin wirken, dass das Leasen von Dienstfahrrädern im öffentlichen Dienst in NRW ermöglicht wird

Akteure

Gemeinde Alfter, Nachbarkommunen, (Landesregierung NRW)

Weiterführende Informationen

[Website Fahrradland Baden-Württemberg](#) – Diensträder für den öfftl. Dienst
ZukunftsnetzMobilität.NRW 2017: [Herausforderungen und Chancen des betrieblichen Mobilitätsmanagements](#)
ZukunftsNetz.NRW 2018: [Dienstradleasing Modell für öffentlich Tarifbeschäftigte](#)

Kosten Eigenanteil

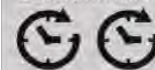
€ (€) € €



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

E1, E5

E4: Mobilitätsberatung für Betriebe durchführen



Umwelt- und
Energieeffizienz
Maßnahmen

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Wirtschaftliche
Anreize
Einkauf

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Dadurch, dass Mitarbeitende und Unternehmen meist keine direkten wirtschaftlichen Vorteile aus der Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen sehen, und da sie sich aufgrund des täglichen Geschäfts – wenn überhaupt – nur selten mit den Vorteilen nachhaltiger Mobilitätsformen beschäftigen, sind ihnen die zahlreichen Möglichkeiten und Vorteile nachhaltiger Mobilitätsformen meist nicht bekannt.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Die Mobilitätsberatung kann die häufig vorhandenen Wissensdefizite bzgl. nachhaltiger Mobilitätsformen in Unternehmen schließen und zu einer verstärkten Nutzung dieser Mobilitätsformen beitragen. In der Gemeinde Alfter wurde schon vereinzelt versucht Mobilitätsberatungen durchzuführen, allerdings scheiterte dies meist am mangelnden Interesse seitens der Betriebe. Um dies zukünftig zu vermeiden, sollte der Beratungsprozess stärker strategisch ausgerichtet und in eine größere Kampagne – im Idealfall in Kooperation mit der Region Rhein-Voreifel – eingebettet werden. Diese Kampagne könnte sich bspw. unter dem Namen „Zukunftsfähige Betriebe in der Region Rhein-Voreifel“ mit den Themen nachhaltige Mobilität, Digitalisierung, Energieeffizienz und Ressourcenmanagement befassen und Beratungen zu verschiedenen Themen anbieten. Mögliche Bausteine sind:

- **Öffentlichkeitsarbeit:** multimediale Bewerbung, Zielgruppenansprache, Aufbau von Unternehmensnetzwerken, Informationsveranstaltungen und (Unternehmens-)Wettbewerbe (mögliche Preise: Finanzierung einer Detailberatung oder (Teil-)Finanzierung der Weiterbildung von Mitarbeitenden zu betrieblichen Mobilitätsmanagern),
- **Beratungen:** Initialberatungen durchführen, Detailmobilitätsberatungen organisieren und in Kooperation mit bspw. dem VRS anbieten

Das betriebliche Mobilitätsmanagement bringt dabei (neben den positiven Effekten für das Klima) insbesondere folgende Vorteile:

- für Beschäftigte: Ersparnis von Kosten, Steigerung der eigenen Fitness und Leistungsfähigkeit, Stressabbau durch Bewegung, Integrieren der Bewegung in den Alltag und
- für die Betriebe/Arbeitgebende: Reduktion von Betriebskosten (z.B. Wegfall von Kosten zur Erstellung/Unterhaltung von Stellplätzen), Erhöhung der Mitarbeitendenzufriedenheit, gesündere/leistungsfähigere Mitarbeitende, besseres Betriebsklima und Imagesteigerung.

Vorgehen

- Kooperation mit den Nachbarkommunen der Region Rhein-Voreifel anstreben
- „Pilot“-Betriebe gewinnen und Netzwerk sukzessive aufbauen
- Ziele und Handlungsfelder einer Kampagne für zukunftsfähige Betriebe erarbeiten
- Regionale und überregionale Kooperationspartner als Experten miteinbeziehen
- Öffentlichkeitsarbeit beginnen, Veranstaltungen und Beratungen durchführen

Akteure

Gemeinde Alfter, VRS, Klimaschutzmanagement der Region Rhein-Voreifel, Gewerbetreibende, Gewerbevereine

Weiterführende Informationen

dena 2013: [Energie- und Klimaschutzmanagement: Handlungsfeld Verkehr](#)

[Website Mittelstandsinitiative Energiewende](#)

[Website VRS](#)

Wuppertal Institut 2017: [Einbeziehung kleiner und mittelständischer Unternehmen in die Erreichung von energie- und klimapolitischen Zielen](#)

Kosten Eigenanteil

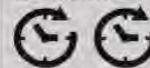
€ € € € €



Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller
Umsetzungs-
stand



Schnittstellen

E1, E5

E5: Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit ausbauen



Fußverkehr,
Barrierefreiheit &
Schulwege-
sicherheit

Radverkehr

ÖPNV,
Intermodalität &
alternative
Mobilitätsformen

Planung und
Straßenraum-
gestaltung

Mobilitäts-
management,
Öffentlichkeitsarbeit
& Kommunikation

Problemstellung

Um die Ziele des Mobilitätskonzepts und einer Verkehrswende hin zu nachhaltigen Mobilitätsformen zu schaffen, bedarf es – neben den konkreten, infrastrukturellen Mobilitätsangeboten – auch eines allgemeinen Bewusstseinswandels. Dieser kann durch Kampagnen und stärkere Bewerbung nachhaltiger Mobilitätsformen ausgelöst werden.

Ansatz / Erläuterung / Bausteine

Dieser Maßnahmenpool verfolgt das Ziel, den Umweltverbund zu fördern und nachhaltige Mobilitätsformen stärker bekanntzumachen. Mögliche Maßnahmen können dabei verschiedenen Bereichen zugeordnet werden:

Entwicklung einer Dachmarke oder Ausbau der Marke „Alfter bewegt“:

- zentrale Koordination und Bündelung aller mobilitätsrelevanten Aktionen, Informationen und DL-Angebote
Mögliche Elemente: Zentrale Homepage, Logo, Slogan, Nutzung digitaler Medien, Flyer/Broschüren, Give-Aways, regelmäßige Berichterstattung und Sondermedien

Stärkere Nutzung digitaler Medien:

- Schaltung einer Social-Media Plattform für einen definierten Zeitraum, bspw. 4 Wochen, zu verschiedenen Themen, wie Mobilität oder auch anderen Themen der Stadtentwicklung. Auf einer solchen Plattform können Bürgerinnen und Bürger Problemstellen oder auch Verbesserungsvorschläge konkret im Gemeindegebiet verorten und mit Kommentaren versehen.
- Die Modernisierung der Onlinepräsenz der Gemeinde Alfter ist geplant, dabei sollten auch die Inhalte einer typischen Neubürgerbroschüre (wie Bus- & Bahn-Angebot in Alfter, alternative Mobilitätsangebote, wie E-Ladeinfrastruktur oder - sobald vorhanden - Carsharing-Angebote) übersichtlich abrufbar gemacht werden.

Öffentliche Veranstaltungen:

- vorhandene Veranstaltungen, wie Stadtradeln oder „Alfter bewegt“ stärker in einen größeren Themenbezug einbetten, entsprechend bewerben, eindeutige Zuständigkeiten festlegen und in HH-Planung berücksichtigen.

Angebote für spezielle Zielgruppen ausweiten:

- Mobilitätsberatungen für Betriebe und pendelnde Personen ausbauen (siehe Maßnahme E4),
- Angebote für Senioren- (siehe Maßnahme A5) sowie für Kinder- und Jugendmobilität (siehe Maßnahme L2),
- Angebote für Neubürgerinnen und Neubürger, ggf. Gutscheine für Monatstickets als Neubürgerbegrüßungs-geschenk verteilen

Vorhandene Unterlagen bzw. Grundlagen

- Erstes Grobkonzept einer Mobilitätsbroschüre der Gemeinde Alfter
- Die Gemeinde Alfter kann auf bestehende Netzwerke mit lokalen und regionalen Institutionen, wie bspw. dem ADFC, sowie auf bestehende Kooperationen mit Nachbarkommunen aufbauen.
- Alle Maßnahmensteckbriefe

Vorgehen

- Auswahl und Priorisierung der o.g. Einzelmaßnahmen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Aspekte (Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten, Sponsoring, Akteurskonstellationen, technische und personell-fachliche Anforderungen)
- Erfahrungsaustausch im Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Abarbeitung und Umsetzung der priorisierten Einzelmaßnahmen

Akteure

Gemeinde Alfter, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Öffentlichkeit

Weiterführende Informationen

Behr 2017: [Kommunikation und Beteiligung](#)

Kosten Eigenanteil

€ € € €

Personeller Aufwand



Zeitraumen



Aktueller Umsetzungsstand



Schnittstellen

L1, L2, L3,
C5,
E1, E3, E4

7 Weiteres Vorgehen

Das Mobilitätskonzept enthält in den fünf Handlungsfeldern über 30 Maßnahmenfelder bzw. Maßnahmen, die zu einer nachhaltigen Entwicklung von Verkehr und Mobilität in der Gemeinde Alfter (und z.T. auch darüber hinaus) beitragen und insgesamt zu einem zukunftsfähigen Mobilitätsangebot führen sollen.

7.1 Umsetzung

Nicht alle Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden. Die Maßnahmen erfordern je nach Intensität, derzeitigem Umsetzungsstand sowie personeller / finanzieller Wirkung einen unterschiedlichen planerischen Vorlauf und müssen in politischen und oft auch in öffentlichen Entscheidungsprozessen abgestimmt werden. Auch aus finanziellen Gründen sind die Maßnahmen zeitlich gestaffelt zu berücksichtigen.

Als Orientierungsrahmen koordiniert und strukturiert das Mobilitätskonzept den damit verbundenen Umsetzungsprozess, indem es (vorläufige) Einschätzungen u.a. hinsichtlich des personellen Aufwands und des Umsetzungszeitraums sowie in Bezug auf die Zusammenhänge bzw. Wechselwirkungen mit anderen Maßnahmenfeldern / Einzelmaßnahmen enthält. Hier wird die integrierte Betrachtung des Mobilitätskonzepts deutlich, denn es zielt i.d.R. nicht nur auf einzelne Problemfelder, Örtlichkeiten oder Verkehrsträger ab, sondern nimmt alle Verkehrsarten gleichermaßen in den Fokus und berücksichtigt die Verflechtungen zwischen Verkehr, Städtebau und Stadtentwicklung. So wird u. a. auch verhindert, dass Maßnahmen zur Behebung von Mängeln nicht neue Probleme in anderen Bereichen hervorrufen.

Die entwickelten und aufeinander abgestimmten Maßnahmen zeigen einen realistischen und umsetzungsorientierten Ansatz auf, denn neben der aktuellen Situation berücksichtigen sie auch die derzeit absehbaren zukünftigen Herausforderungen und Entwicklungen. Da die Maßnahmenfelder bzw. Einzelmaßnahmen weitgehend zur Unterstützung bzw. Erfüllung mehrerer Oberziele (sowie dementsprechend zum formulierten Leitziel) beitragen, ergibt sich der Erfolg des Mobilitätskonzepts folglich aus der wirksamen Umsetzung der Maßnahmen.

In Bezug auf die Finanzierung ist zu bedenken, dass die für den Verkehrsbereich zweckgebundenen Mittel sich oftmals nicht nur aus den Mitteln der Gemeinde Alfter, sondern auch aus den Förderböpfen bzw. Zuweisungen von Seiten des Bundes und des Landes zusammensetzen. Darüber hinaus sind einzelne Maßnahmen(felder) vollständig oder zumindest partiell in der Zuständigkeit Dritter (vor allem Straßen.NRW und Rhein-Sieg-Kreis). Das bedeutet, unabhängig von der finanziellen Entwicklung des Haushaltes der Gemeinde Alfter sind insbesondere bei den größeren Projekten, wie beispielsweise die Identifizierung und Qualifizierung von Verknüpfungspunkten oder die Gestaltung von Ortsdurchfahrten, die Finanzhilfen Dritter für die Realisierung entscheidend und beeinflussen somit auch, ob eine Maßnahme umgesetzt werden kann oder nicht.

Nichtsdestotrotz wird empfohlen, im Haushaltsplan frühzeitig und kontinuierlich entsprechende jährliche Aufwendungen zu platzieren unter Berücksichtigung der allgemeinen Leistungsfähigkeit

und Verträglichkeit für den kommunalen Haushalt. Neben den in den Steckbriefen dargestellten Kostenklassen soll am Beispiel des Radverkehrs eine erste Orientierung zum (konkreteren) Finanzbedarf erfolgen. So liefert der Nationale Radverkehrsplan 2020 (NRVP 2020) grobe Orientierungswerte zum Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung. Städte und Gemeinden können gemäß des NRVP drei Entwicklungsstufen zugeordnet werden (Einsteiger, Aufsteiger, Vorreiter). Betrachtet man die Definition der Entwicklungsstufen, ist die Gemeinde Alfter am ehesten der Kategorie „Einsteiger“ zuzuordnen (entsprechend BMVBS 2012): „Einsteiger: [...] Radverkehrsanteil [...] deutlich unter 10 % [...]. Auch die organisatorischen Strukturen der Radverkehrsförderung [...] existieren entweder nicht oder sind erst in Anfängen vorhanden.“ Die nachfolgende Tabelle zeigt den gemäß NRVP erforderlichen Finanzbedarf für die Aufgabenbereiche der Radverkehrsförderung. Für die Gemeinde Alfter würde dies einem jährlichen Etat zwischen etwa 190.000 und 420.000 € allein für eine kontinuierliche Radverkehrsförderung entsprechen.

Tabelle 1: Finanzbedarf für die Radverkehrsförderung (in € pro Einwohner/Einwohnerin und Jahr)

Entwicklungsstufe	Infrastruktur ¹	Abstellanlagen	Nicht-investive Maßnahmen	Weiteres ²	Summe
Einsteiger	6,10 – 13,10	1,10 – 2,50	0,50	0,50 – 2,00	8,00 – 18,00

1) Um- / Neubau, Erhaltung und betriebliche Unterhaltung 2) Fahrradverleihsystem, Fahrradstationen

Quelle: Eigene Darstellung nach BMVBS 2012

Neben den finanziellen Rahmenbedingungen, zu denen im Mobilitätskonzept erste Einschätzungen und Hinweise gegeben werden (Kostenklassen, Eigenanteil, Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten) ist die Bereitstellung der erforderlichen personellen Ressourcen eine elementare Voraussetzung im Hinblick auf die Umsetzung der Maßnahmen(felder). Dies betrifft sowohl den Aspekt *Planung* mit all seinen Facetten (u.a. konkrete Objektplanung, Organisation von Planungsleistungen Dritter, Beantragung von Fördermitteln) als auch die konkrete *Umsetzung* bzw. den späteren *Betrieb* (u.a. Betreuung und Prüfung von Bauleistungen, Bearbeitung von Schadensmeldungen o.ä.).

Die im Laufe der Projektlaufzeit entwickelte und z.T. bereits erprobte gemeinde- bzw. verwaltungsinterne Organisations- und Kommunikationsstruktur bildet eine geeignete Grundlage bzw. einen geeigneten Rahmen für die Umsetzung. Im Besonderen wird auf operativer Ebene empfohlen, die Arbeit in den speziell für das Mobilitätskonzept gebildeten Teams (ein fachübergreifendes Team pro Handlungsfeld) fortzuführen.

7.2 Evaluation

Evaluation hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss bei Bedarf kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger in der Umsetzung mitzunehmen, werden **regelmäßige Berichte** zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen in personeller wie auch finanzieller Hinsicht bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Gemäß der entwickelten Organisationsstruktur ist die Federführung in Bezug auf Evaluation und Controlling bei den bestehenden Mobilitätsmanagerinnen angesiedelt.

Bei der Evaluation ist zwischen der **Umsetzungs- und Wirkungsanalyse** (die zusammen die Prozessevaluation bilden) und der **Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten** zu unterscheiden. Dazu ist die Festlegung eines messbaren **Indikatorensystems** erforderlich.

Umsetzungsanalyse

Die Umsetzungsanalyse wertet aus, wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung bzw. in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen **etwa alle zwei bis drei Jahre** erfolgen und mit einem kurzen Umsetzungsbericht in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden.

Wirkungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie basiert auf drei methodischen Säulen: Mobilitätsbefragungen in Form von Haushaltsbefragungen, Verkehrserhebungen für alle Verkehrsträger sowie die Auswertung von Statistiken und Messungen.

Aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten und unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Wirkungsanalyse ein **Zyklus von etwa 5 Jahren** empfohlen. Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts‘ sollten die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet, anhand bestimmter Regeln bewertet sowie anschließend kommuniziert werden; er führt die Ergebnisse der Wirkungsanalyse mit der Umsetzungsanalyse zusammen.

Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten

Im Mobilitätskonzept sind einige Maßnahmen bzw. Maßnahmenfelder benannt, mit denen neue Handlungsansätze erprobt werden sollen (z.B. Leitprojekt *Schulwegesicherheit* und Projekt *Shared Space einrichten*). Es wird empfohlen, deren Umsetzung im Detail zu evaluieren, um die

gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können⁵. Eine fundierte und kritische Begleitung von Pilotprojekten ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in der Gemeinde Alfter als auch in weiteren (Nachbar)Kommunen.

Bei der Umsetzung von Einzelmaßnahmen ist die Ermittlung von Wirkungen durch Vorher- / Nachheruntersuchungen möglich. Dazu ist zunächst die Definition der jeweils projektrelevanten Messgrößen erforderlich, die sich als Auswahl aus den vorgeschlagenen Indikatoren anbietet. Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen.

Mögliches Indikatorensystem

Indikatoren zur Beurteilung von Wirksamkeiten sollten möglichst objektiv und quantitativ erfasst werden können, wobei gleichzeitig Aufwand und Kosten für die jeweilige Erhebungsmethodik zu berücksichtigen sind. In der nachfolgenden Tabelle sind entsprechend geeignete Indikatoren aufgelistet:

Tabelle 2: Übersicht messbarer Indikatoren

Säule	Methodik	Indikatoren	Akteur	Zielbezug	Zeitintervall
Mobilitäts- erhebungen	Haushalts- befragung / Untersuchung „Mobilität in Deutschland“*	Modal Split	infas, Rhein-Sieg-Kr., Gde. Alfter	Starker Umweltverbund --- Lebenswerte öffent- liche Räume	alle 5 Jahre
		Verkehrsleistung			
		Mobilitätsverhalten			
Verkehrserhebungen	Zählungen, Dauerzählstellen an wichtigen Quer- schnitten	Fußverkehrsmengen	Straßen.NRW, Rhein-Sieg-Kr., Gde. Alfter	Starker Umweltverbund --- Lebenswerte öffent- liche Räume	i.d.R. alle 5 Jahre an wichtigen Quer- schnitten kontinuierlich
		Radverkehrsmengen			
		Kfz-Mengen (unterteilt nach Fahrzeugklassen)			
		Fahrgastzahlen			
	Befragungen von Verkehrs- teilnehmenden (Passanten, Fahr- gäste, über Arbeit- gebende etc.)	Mobilitätsverhalten, persönliche Einschät- zungen und Beurtei- lungen, Informatio- nen zu Bekanntheit und Verständlichkeit	Gde. Alfter, z.T. ggf. in Ko- operation mit Rhein-Sieg-Kr. / VRS / NVR	alle Ziele	alle 5 Jahre
Statistiken und Messungen	Nachfragezahlen / Nutzerstatistik	Verkaufte Fahrkarten und Abonnements	VRS, Rhein-Sieg-Kr., Drittanbieter	Sichere und attrak- tive Mobilität --- Starker Umweltver- bund	jährlich
		JobTicket			
		Carsharing			
		Bikesharing			

⁵ Ein entsprechender Hinweis ist in den jeweils betroffenen Steckbriefen enthalten.

Säule	Methodik	Indikatoren	Akteur	Zielbezug	Zeitintervall
Statistiken und Messungen	Auslastung / Messungen	Ruhender Kfz-Verkehr: Stellplatzbelegung im Straßenraum / in Parkbauten, Falschparker	Gde. Alfter	Sichere und attraktive Mobilität --- Starker Umweltverbund --- Lebenswerte öffentliche Räume	alle 5 Jahre
		Radabstellanlagen			
		B+R-Anlagen			
		P+R-Anlagen			
		Tempoüberwachung	Gde. Alfter, Polizei		
	Statistiken	Lärmbetroffene nach Pegelklassen	LANUV, Gde. Alfter	alle Ziele	alle 5 Jahre
		Zulassungen Kfz (nach Schadstoffklassen)	Rhein-Sieg-Kr.		jährlich
		Radverkehr: Länge umgesetzter Strecken, Anzahl neuer Abstellanlagen	Gde. Alfter		jährlich
		Erschließungsqualität ÖPNV	Rhein-Sieg-Kr.		alle 5 Jahre
		Barrierefreiheit: Anzahl barrierefreier Haltestellen und Fahrzeuge, Anzahl barrierefrei umgebauter Knotenpunkte und Querungen	Rhein-Sieg-Kr.		jährlich
		Unfallstatistik (EUSKA)	Polizei		jährlich
		Strukturdaten (Einwohnerzahlen, etc.)	Gde. Alfter		jährlich
		Pendlerstatistik	Statistisches Landesamt		jährlich

*) Der Rhein-Sieg-Kreis und die Stadt Bonn haben im Jahr 2008 im Rahmen der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) eine vertiefende Untersuchung durchführen lassen (aufgestockte Stichprobe), so dass auch auf regionaler Ebene differenzierte Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten vorliegen. Es wäre zu prüfen und mit den beteiligten Kommunen zu klären, ob solch eine regional vertiefende Untersuchung regelmäßig im Rahmen der MiD durchgeführt wird.

Quelle: eigene Zusammenstellung (kursiv = optionale Indikatoren)

8 Fazit und Ausblick

Das Mobilitätskonzept stellt einen wichtigen Meilenstein für den 2013 mit der Nominierung zur Modellkommune im Projekt ‚Kommunales Mobilitätsmanagement‘ gestarteten Prozess dar, indem die Leitlinien und Handlungsansätze der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung der Gemeinde Alfter für die nächsten Jahre festgelegt werden.

Mobilität ist ein sehr komplexes Aufgabenfeld mit vielfältigen Zuständigkeiten und Querbezügen. Mit dem Ziel einer nachhaltigen und vernetzten Mobilität wird auch die Vernetzung der unterschiedlichen Akteure umso wichtiger. Da die Umsetzung des Mobilitätskonzepts von der Akzeptanz der Handlungs- und Maßnahmenfelder lebt, ist ein kontinuierlicher, transparenter und gleichzeitig handhabbarer Planungsdialog, der auf den bisherigen Tätigkeiten aufbauen sollte, von großer Bedeutung.

Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse zu den verkehrlichen und sonstigen Rahmenbedingungen in der Gemeinde Alfter und dem aufgestellten Zielsystem wurden Strategien abgeleitet, die insgesamt fünf Handlungsfeldern zugeordnet sind. Diese Handlungsfelder beinhalten Maßnahmen entweder in Form von programmatischen Ansätzen oder konkreten Einzelmaßnahmen, der Übersicht halber in Steckbriefen dargestellt.

Die Handlungsfelder und Maßnahmen sind grundsätzlich so konzipiert, dass sie sich weiterentwickeln können. Erkenntnisse aus der empfohlenen, umsetzungsbegleitenden Evaluation können aufgegriffen und neue Projektansätze in die jeweiligen Handlungsfelder integriert werden.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts hat der Prozess hin zu einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Entwicklung von Verkehr und Mobilität erst begonnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Die Arbeiten zum Mobilitätskonzept werden daher in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die in Handlungsfeldern bzw. Maßnahmensteckbriefen enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind jedoch auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereit zu stellen. Ein besonderes Augenmerk richtet sich dabei an die definierten Leitprojekte, die als öffentlichkeitswirksamer Startschuss für das Mobilitätskonzept bzw. dessen Umsetzung wirken sollen.

Für einige der vorgeschlagenen Maßnahmen wird ein gewisser politischer Mut erforderlich sein, der sich jedoch auch auf die Wahrnehmung der Gemeinde Alfter sowohl von innen heraus als auch von außen positiv auswirkt. Die im Mobilitätskonzept enthaltenen, teils innovativen Ansätze und Ideen sind nicht nur als reine Lösung von (zumeist verkehrlichen) Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der Gemeinde Alfter als Ganzes.

Quellenverzeichnis

- BMVBS (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) (Hg.) 2012:** Nationaler Radverkehrsplan 2020 – Den Radverkehr gemeinsam weiterentwickeln. 2. Auflage. Berlin
- EcoLibro 2014:** JobMOBILEETY-Analyse für die Gemeindeverwaltung Alfter. Analyse der betrieblichen Personenmobilität und die Veränderung durch Inbetriebnahme der Haltestelle „Impekoven“. Troisdorf
- infas (Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH) 2009:** Mobilität in Deutschland 2008 - Alltagsverkehr in Bonn und dem Rhein-Sieg-Kreis. Bonn
- IVM (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain) 2013:** Schulisches Mobilitätsmanagement. Sichere und nachhaltige Mobilität für Kinder und Jugendliche. 1. Auflage 2013. Frankfurt am Main
Online verfügbar unter: https://www.ivm-rheinmain.de/wp-content/uploads/2013/12/ivm_Schulisches_MM_Handbuch_2013.pdf
- RSK (Rhein-Sieg-Kreis) 2016:** Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan 2012 plus. Version 2.1 – Juni 2016.
Online verfügbar unter: http://www.rhein-sieg-kreis.de/imperia/md/content/cms100/buergerservice/aemter/amt_61/nahverkehrsplan_version_2-1_juni_2016.pdf
- Website Gemeinde Alfter** – Gemeindestruktur. Online verfügbar unter: https://www.alfter.de/index.php?article_id=80, zugegriffen am 21.06.2018
- Website Pendleratlas NRW.** Online verfügbar unter: <https://www.pendleratlas.nrw.de/>, zugegriffen am 21.06.2018
- Website Zweirad-Industrie-Verband** – Zahlen - Daten - Fakten zum Deutschen Fahrradmarkt 2017
Online verfügbar unter: http://www.ziv-zweirad.de/fileadmin/redakteure/Downloads/Marktdaten/PM_2018_13.03._Fahrradmarkt_und_E-Bike_Markt_2017.pdf, zugegriffen am 19.06.2018

Kartenverzeichnis

Erläuterungen zu den Karten

Karte 1: Fußverkehr

Karte 2: Radverkehr

Karte 3: ÖPNV-Linien

Karte 4: ÖPNV-Erschließung

Karte 5: Klassifizierung des Straßennetzes

Karte 6: Fließender Kfz-Verkehr

Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr

Erläuterungen zu den Karten

Karte 1 Fußverkehr

Die Einordnung zur Barrierefreiheit der LSA, Bahnübergänge und Querungshilfen basiert auf folgenden Kriterien:

- Barrierefrei: taktile Leitstreifen und auf weniger als 1 cm abgesenkte Bordsteine vorhanden
- Bedingt barrierefrei: taktile Leitstreifen oder auf weniger als 1 cm abgesenkte Bordsteine vorhanden
- Nicht barrierefrei: weder taktile Leitstreifen noch auf weniger als 1 cm abgesenkte Bordsteine vorhanden

Die Einordnung zum Zustand der Unterführungen basiert auf folgenden Kriterien:

- In gutem Zustand: adäquate Beleuchtung und Handläufe vorhanden
- Verbesserungsbedürftig: adäquate Beleuchtung oder Handläufe vorhanden
- Stark verbesserungsbedürftig: weder adäquate Beleuchtung noch Handläufe vorhanden

Karte 2 Radverkehr

Die Einordnung der Fahrradfreundlichkeit von Kreuzungsbereichen und LSA basiert auf folgenden Kriterien:

- Fahrradfreundlich: Aufstellflächen und Fahrrad-LSA vorhanden
- Bedingt fahrradfreundlich: Aufstellflächen oder Fahrrad-LSA vorhanden
- Nicht fahrradfreundlich: Weder Aufstellflächen noch Fahrrad-LSA vorhanden

Die Einordnung des Zustands der Radabstellanlagen basiert auf folgenden Kriterien:

- Gut: sichere (d.h. Bügel, o.ä.) und überdachte Abstellmöglichkeit vorhanden
- Verbesserungswürdig: sichere (d.h. Bügel, o.ä.) oder überdachte Abstellmöglichkeit vorhanden
- Stark verbesserungswürdig: weder sichere (d.h. Bügel, o.ä.) noch überdachte Abstellmöglichkeit vorhanden

Karte 4 ÖPNV-Erschließung

Die Einordnung der Barrierefreiheit der Haltestellen basiert auf folgenden Kriterien:

- Barrierefrei: Hochbord und taktile Leitstreifen vorhanden
- Bedingt barrierefrei: Hochbord oder taktile Leitstreifen vorhanden
- Nicht barrierefrei: weder Hochbord noch taktile Leitstreifen vorhanden

Karte 1:

Fußverkehr

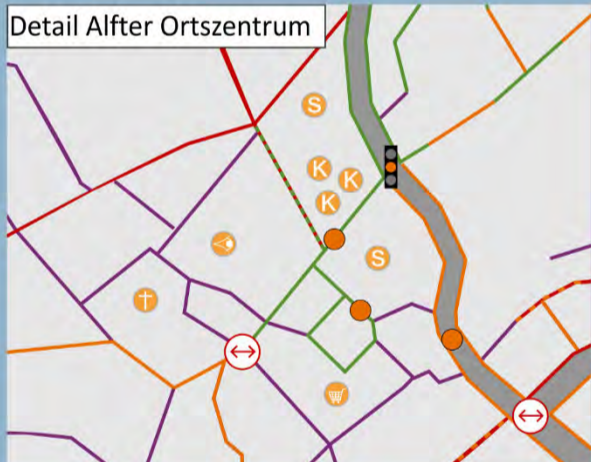
Legende:

- Gehweg mit ausreichender Breite (über 1,50 m)
- Gehwege mit weniger als 1,50 m Breite
- fehlender Gehweg
- Sonstige Fußwegeverbindungen
- - - Wegenetz des Grünen C
- ⊕ fehlende Querungshilfe
- ▲ ungünstiger Übergang von straßenunabhängigen Fußwegen zum Straßenraum
- 🚦 Lichtsignalanlage
barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei
- X Bahnübergang
barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei
- ● ● Fußgängerüberweg/ Querungshilfe
barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei
- ● ● Unterführung
in gutem Zustand/ verbesserungsbedürftig/ stark verbesserungsbedürftig

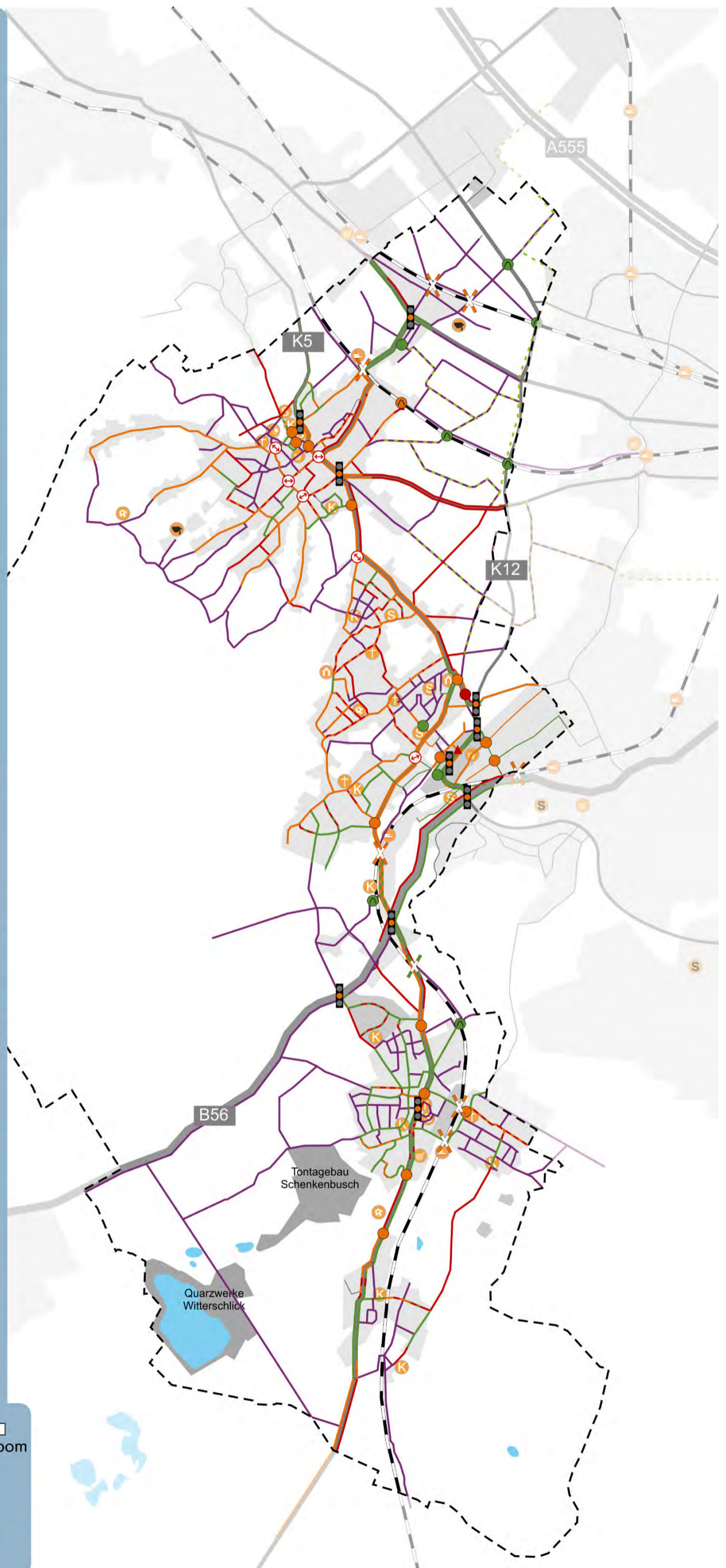
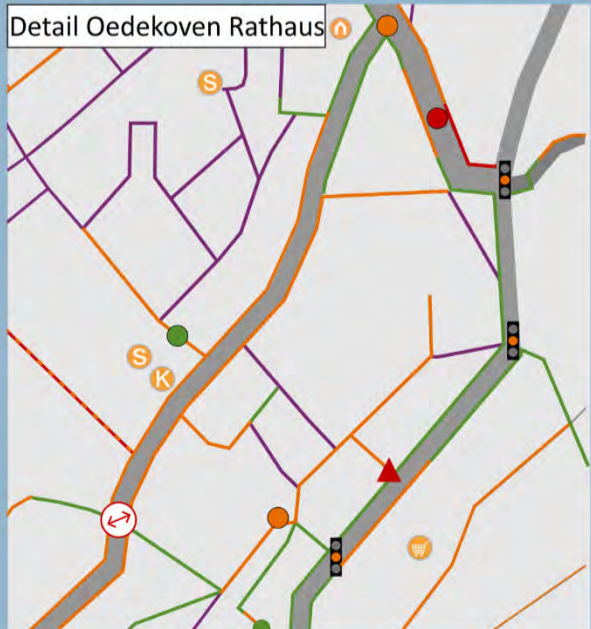
Wichtige Zielorte

- 🚉 Bahnhofsteppunkt
- 🛒 Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- 🏠 Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- 🎒 Kindertagesstätte, Kindergarten
- 🎓 Grundschule
- 🎓 weiterführende Schule
- 🎓 Hochschule
- ⛪ Kirche
- 👁️ Sehenswürdigkeit
- ⚽ Sportplatz

Detail Alfter Ortszentrum



Detail Oedekoven Rathaus



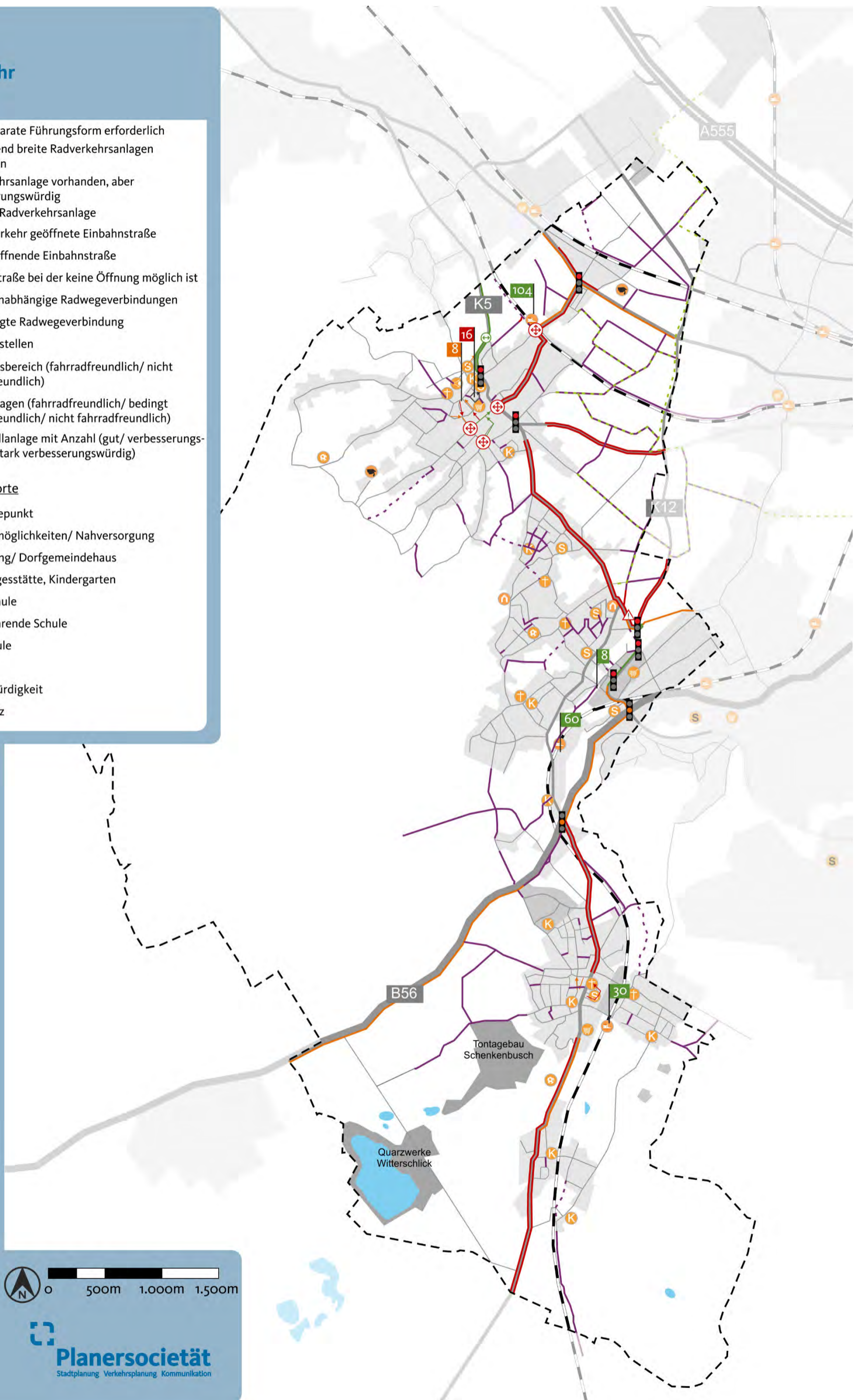
Karte 2: Radverkehr

Legende:

- keine separate Führungsform erforderlich
- ausreichend breite Radverkehrsanlagen vorhanden
- Radverkehrsanlage vorhanden, aber verbesserungswürdig
- fehlende Radverkehrsanlage
- für Radverkehr geöffnete Einbahnstraße
- noch zu öffnende Einbahnstraße
- Einbahnstraße bei der keine Öffnung möglich ist
- Straßenunabhängige Radwegeverbindungen
- - unbefestigte Radwegeverbindung
- ⚠ Gefahrenstellen
- ⊕ Kreuzungsbereich (fahrradfreundlich/ nicht fahrradfreundlich)
- 🚦 Ampelanlagen (fahrradfreundlich/ bedingt fahrradfreundlich/ nicht fahrradfreundlich)
- 🚲 Radabstellanlage mit Anzahl (gut/ verbesserungswürdig/ stark verbesserungswürdig)

Wichtige Zielorte

- 🚉 Bahnhofsteppunkt
- 🛒 Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- 🏛️ Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- 🎒 Kindertagesstätte, Kindergarten
- 🎓 Grundschule
- 🎓 weiterführende Schule
- 🎓 Hochschule
- ⛪ Kirche
- 🏛️ Sehenswürdigkeit
- 🏟️ Sportplatz



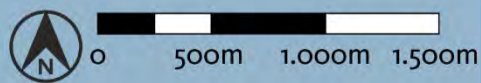
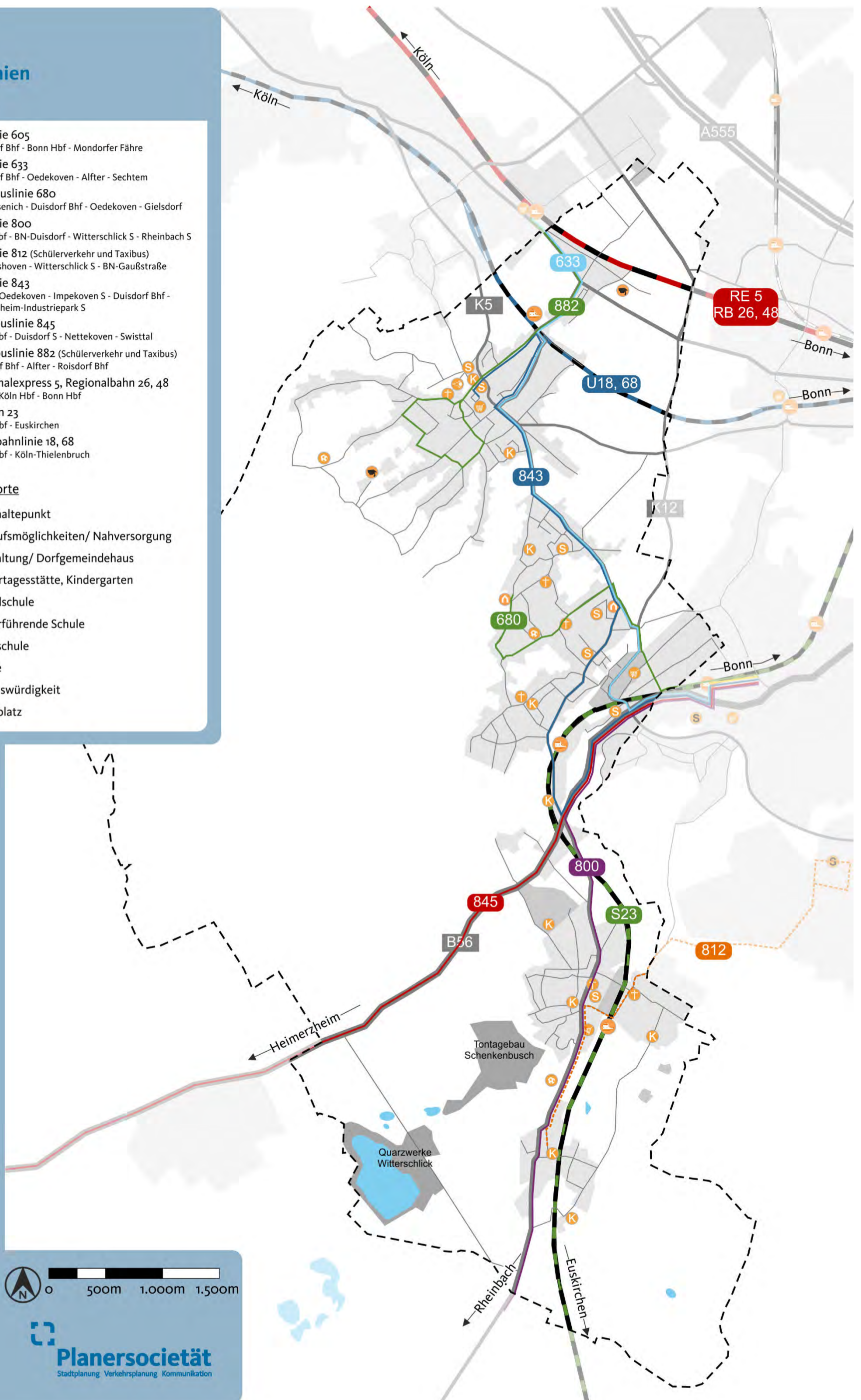
Karte 3: ÖPNV-Linien

Legende:

- Buslinie 605
Duisdorf Bhf - Bonn Hbf - Mondorfer Fähre
- Buslinie 633
Duisdorf Bhf - Oedekoven - Alfter - Sechtem
- Kleinbuslinie 680
BN-Lessenich - Duisdorf Bhf - Oedekoven - Gielsdorf
- Buslinie 800
Bonn Hbf - BN-Duisdorf - Witterschlick S - Rheinbach S
- Buslinie 812 (Schülerverkehr und Taxibus)
Volmershoven - Witterschlick S - BN-Gaußstraße
- Buslinie 843
Alfter - Oedekoven - Impekoven S - Duisdorf Bhf - Meckenheim-Industriepark S
- Kleinbuslinie 845
Bonn Hbf - Duisdorf S - Nettekoven - Swisttal
- Kleinbuslinie 882 (Schülerverkehr und Taxibus)
Roisdorf Bhf - Alfter - Roisdorf Bhf
- Regionalexpress 5, Regionalbahn 26, 48
insbes. Köln Hbf - Bonn Hbf
- S-Bahn 23
Bonn Hbf - Euskirchen
- Stadtbahnlinie 18, 68
Bonn Hbf - Köln-Thielenbruch

Wichtige Zielorte

- Bahnhofpunkt
- Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- Kindertagesstätte, Kindergarten
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Hochschule
- Kirche
- Sehenswürdigkeit
- Sportplatz



Karte 4: ÖPNV-Erschließung

Legende:

- Wohnen (erschlossen / nicht erschlossen)
- Gewerbe (erschlossen / nicht erschlossen)
- Geplante Siedlungsentwicklung Wohnen/ Gewerbe

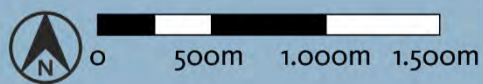
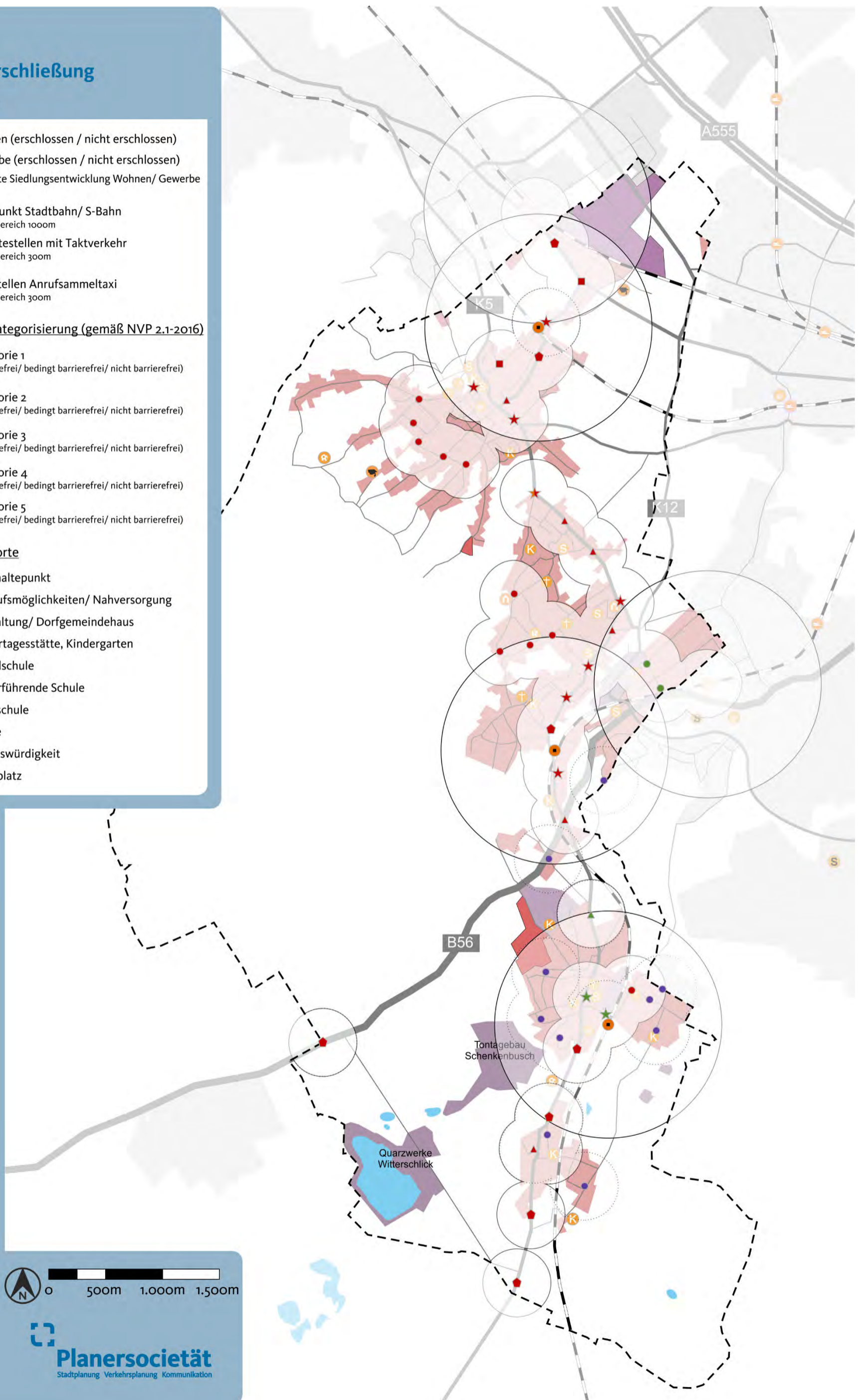
- Haltepunkt Stadtbahn/ S-Bahn
Einzugsbereich 1000m
- Bushaltestellen mit Taktverkehr
Einzugsbereich 300m
- Haltestellen Anrufsammeltaxi
Einzugsbereich 300m

Haltestellenkategorisierung (gemäß NVP 2.1-2016)

- Kategorie 1
(barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei)
- Kategorie 2
(barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei)
- Kategorie 3
(barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei)
- Kategorie 4
(barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei)
- Kategorie 5
(barrierefrei/ bedingt barrierefrei/ nicht barrierefrei)







Wichtige Zielorte

- Bahnhofshaltepunkt
- Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- Kindertagesstätte, Kindergarten
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Hochschule
- Kirche
- Sehenswürdigkeit
- Sportplatz













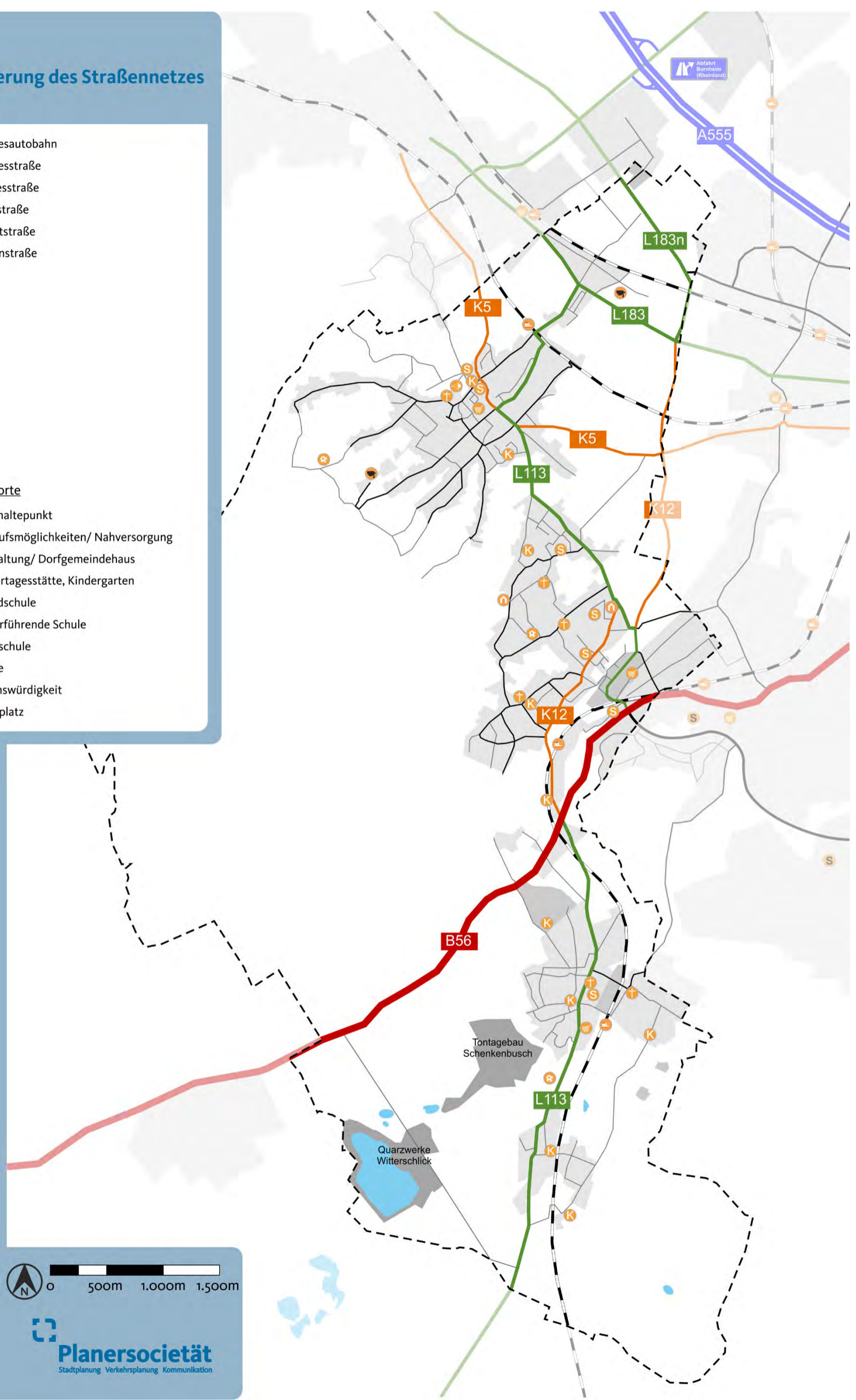
Karte 5:
Klassifizierung des Straßennetzes

Legende:

-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Hauptstraße
-  Nebenstraße

Wichtige Zielorte

-  Bahnhofpunkt
-  Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
-  Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
-  Kindertagesstätte, Kindergarten
-  Grundschule
-  weiterführende Schule
-  Hochschule
-  Kirche
-  Sehenswürdigkeit
-  Sportplatz



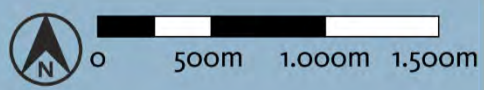
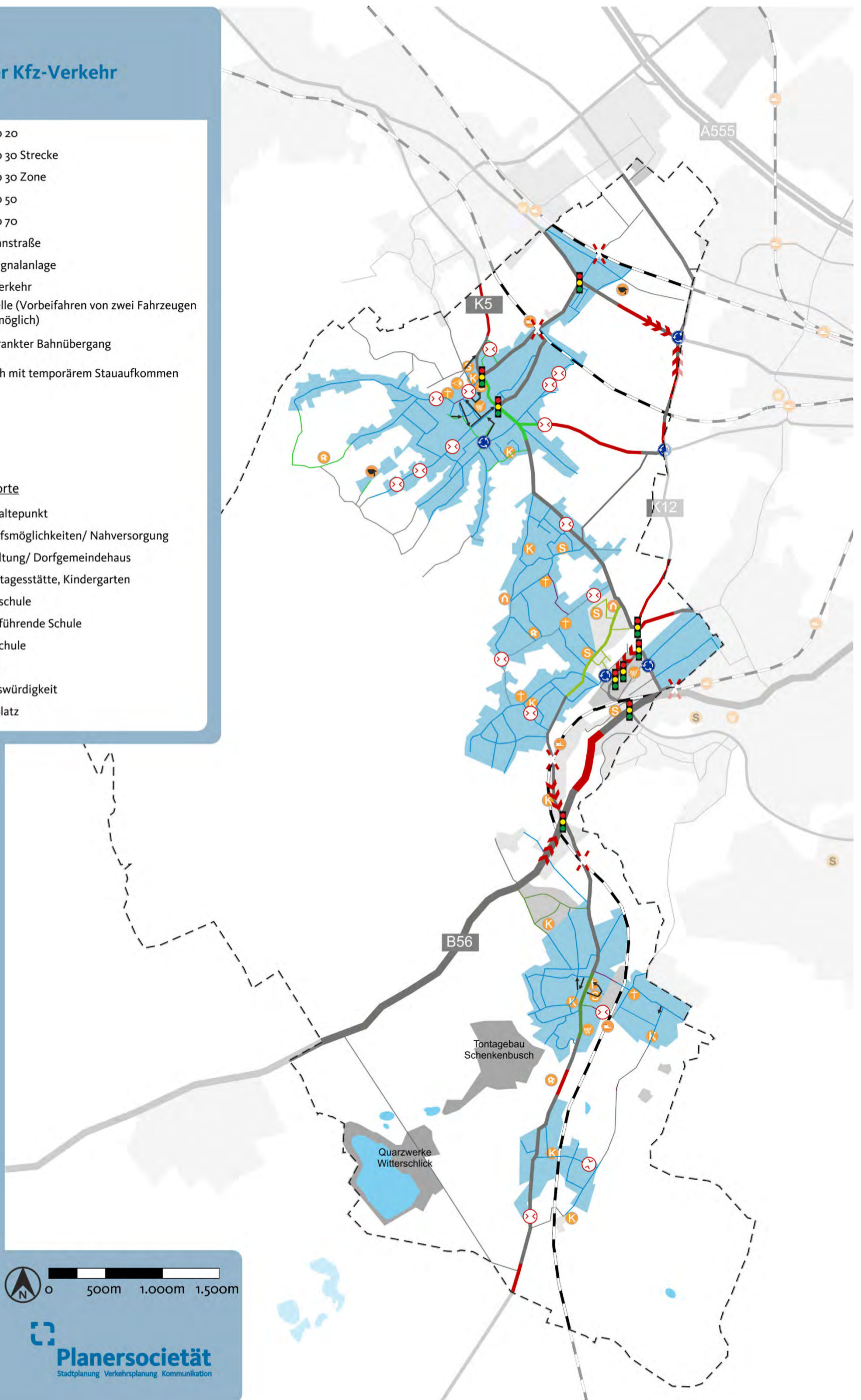
Karte 6: Fließender Kfz-Verkehr

Legende:

- Tempo 20
- Tempo 30 Strecke
- ▭ Tempo 30 Zone
- Tempo 50
- Tempo 70
- Einbahnstraße
- Lichtsignalanlage
- Kreisverkehr
- Engstelle (Vorbeifahren von zwei Fahrzeugen nicht möglich)
- beschränkter Bahnübergang
- Bereich mit temporärem Stauaufkommen

Wichtige Zielorte

- Bahnhofsteppunkt
- Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- Kindertagesstätte, Kindergarten
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Hochschule
- Kirche
- Sehenswürdigkeit
- Sportplatz



Karte 7: Ruhender Kfz-Verkehr

Legende:

Parkraumbewirtschaftung im Straßenraum

- Parken mit Parkscheibe für 2h möglich
- Parken mit Parkscheibe für 1h möglich
- Parken mit Parkscheibe für 0,5h möglich

Größere Stellplatzanlagen

≥ 10 Stellplätze; öffentlich zugänglich

- P 11 (2)** Parkplatz und Kapazität
inkl. Anzahl Behindertenstellplätze; ohne Bewirtschaftung
- P 11 (2)** Parkplatz und Kapazität
inkl. Anzahl Behindertenstellplätze; mit Parkscheibe für 2h
- P 11 (2)** Parkplatz und Kapazität
inkl. Anzahl Behindertenstellplätze; mit Parkscheibe für 1h
- P+R 11(2)** Park+Ride-Anlage und Kapazität
inkl. Anzahl Behindertenstellplätze; ohne Bewirtschaftung
- 4** Ladesäulen für Elektroautos und Kapazität

Wichtige Zielorte

- Bahnhofspunkt
- Einkaufsmöglichkeiten/ Nahversorgung
- Verwaltung/ Dorfgemeindehaus
- Kindertagesstätte, Kindergarten
- Grundschule
- weiterführende Schule
- Hochschule
- Kirche
- Sehenswürdigkeit
- Sportplatz

Detail Rathaus Oedekoven

