

ERGEBNISBERICHT

Mobilitätskonzept für die Stadt Troisdorf



Auftraggeberin und Ansprechpartner:

Stadt Troisdorf
Stabsstelle II/S1 -
Strategische Mobilitätsplanung und Klimawandelvorsorge
Kölner Straße 176
53840 Troisdorf

Daniel Euler
Leitung Stabsstelle
0 22 41-900-609
EulerD@Troisdorf.de

Köln, 13. Juni 2024

Auftragnehmende:**Planungsbüro VIA eG**

Marspfortengasse 6
50667 Köln

Bearbeitung:

Herbert Eidam / David Philipps / Peter Gwiasda
0221 – 789 527-0
viakoeln@viakoeln.de
www.viakoeln.de

Kooperationspartner:

RUPPRECHT CONSULT - Forschung & Beratung GmbH
Erftstraße 15–17
50672 Köln

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Susanne Böhler
0173.7263685
s.boehler@rupprecht-consult.eu
www.rupprecht-consult.eu

Inhaltsverzeichnis

1	Das Mobilitätskonzept der Stadt Troisdorf – <i>Wegweiser für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Troisdorf</i>	1
1.1	Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzeptes	1
1.2	Stellenwert des Mobilitätskonzeptes in der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Troisdorf.....	3
2	Beteiligung	5
3	Analysen zur Raum- und Verkehrsstruktur in Troisdorf	9
3.1	Raumstruktur	9
3.2	Grundstruktur des Verkehrs	11
3.3	Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen	15
3.4	Kurzanalysen und Bewertungen zu den Verkehrsarten	19
3.4.1	ÖPNV und vernetzte Mobilität	19
3.4.2	Nahmobilität – Fuß- und Radverkehr	26
3.4.3	Motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr	32
4	Zielsystem und Evaluation	36
4.1	Leitbild	36
4.1.1	Grundsätze	36
4.1.2	Leitziele.....	37
4.1.3	Strategien	39
4.2	Monitoring und Evaluation der Leitziele	40
4.3	Prozess- und Umsetzungsmonitoring des Mobilitätskonzepts	47
5	Aktionsplan mit Projektsteckbriefen	49
5.1	Bezug zu den Leitzielen.....	50
5.2	Wirkung.....	51
5.3	Umsetzung	51
5.4	Kosten	52
5.5	Aufnahme neuer Projekte ins Mobilitätskonzept.....	52

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Aufstellungsprozess und Bausteine des Mobilitätskonzepts	2
Abbildung 2-1:	Impressionen aus den Workshops	8
Abbildung 3-1:	Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland	10
Abbildung 3-2:	Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2023	11
Abbildung 3-3:	Straßenkarte Troisdorf	12
Abbildung 3-4:	Verkehrsmittelwahl in Troisdorf im Vergleich; Daten enthalten Rundungsdifferenzen und wurden von den Quellen übernommen.....	14
Abbildung 3-5:	Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen, Daten enthalten Rundungsdifferenzen und wurden von den Quellen übernommen	15
Abbildung 3-6:	Verkehrsverflechtung der Stadt Troisdorf: Stadtgrenzen überschreitende Verkehre (Quell- und Zielverkehr)	16
Abbildung 3-7:	Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs	17
Abbildung 3-8:	Modal-Split nach räumlichen Verkehrsbeziehungen	18
Abbildung 3-9:	Wegezzweck der Wege	18
Abbildung 3-10:	Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Normwerktag 8 Uhr (Stand 11/22).....	21
Abbildung 3-11:	Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Normwerktag 22 Uhr (Stand 11/22).....	21
Abbildung 3-12:	Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Sonntag 12 Uhr	22
Abbildung 3-13:	Analyse des Troisdorfer Busnetzes, Stand 2022 mit Berücksichtigungen der Optimierungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 für das Fahrplanjahr 2024	23
Abbildung 3-14:	Bilderbogen zum Themenfeld Vernetze Mobilität (Bildbeschreibung im Uhrzeigersinn: Bild 1: nicht mehr zeitgemäße Radabstellanlagen auf der Oberlarer Seite des Troisdorfer Bf; Bild 2: Stele der Mobilstation in Spich Bf; Bild 3: RSVG-Bike- Verleihstation am Troisdorfer Bf (Fotos: VIA eG)	25
Abbildung 3-15:	Fahrraderreichbarkeit 15min um Kölner Straße	26
Abbildung 3-16:	Bewertung der Situation des Zufußgehens in Troisdorf	28
Abbildung 3-17:	Bewertung der Situation des Radverkehrs in Troisdorf	28
Abbildung 3-18:	Bilderbogen mangelhafter Radinfrastrukturen im Stadtgebiet (Bildbeschreibung im Uhrzeigersinn: Bild 1: Verblasste und zu schmale Schutzstreifen in Eschmar; Bild 2: Konkurrenz von Fuß- und Radverkehr auf zu schmaler Nebenanlage im Gewerbegebiet; Bild 3: komplexe Situation für den Radverkehr in Sieglar; Bild 4: Mangelhafter Zustand der Verbindungsachse Rotter Viehtrift (Fotos: VIA eG)	29
Abbildung 3-19:	Netzlücken im Radverkehrsnetz im Stadtgebiet von Troisdorf (Ausführliche Zusammenstellung der Netzlücken nach Nummerierung im Aktionsplan)	30
Abbildung 3-20:	Bilderbogen Straßenraumgestaltung in Müllekoven (Fotos: VIA eG)	31
Abbildung 3-21:	Bilderbogen Verkehrsberuhigung: Best-Practice-Beispiele in Rotter See (Bild links), Troisdorf-Mitte (Bild Mitte) und Kriegsdorf (Bild rechts) (Fotos: VIA eG)	31
Abbildung 3-22:	Belastungen und Überlastungen des Troisdorfer Straßennetzes	33
Abbildung 3-23:	Vorrangrouten für den Schwerverkehr im Troisdorfer Straßennetz	34
Abbildung 4-1:	Übersicht zum Leitbild des Mobilitätskonzepts Troisdorf mit Grundsätzen, Leitzielen und Strategien.....	36
Abbildung 5-1:	Strategie „Vorausschauend planen“ mit sechs Handlungsfeldern.....	49
Abbildung 5-2:	Nummerierung der jeweiligen Leitzielen	50
Abbildung 5-3:	Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 3-1:	Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020	13
Tabelle 3-2:	Wege der Troisdorfer Bevölkerung	16
Tabelle 3-3:	Buslinien im Stadtgebiet Troisdorf mit Grundtakten tagsüber, Stand: Mai 2024	20
Tabelle 4-1:	Die Grundsätze der Troisdorfer Mobilität 2035 in der Übersicht	36
Tabelle 4-2:	Monitoring und Evaluation: Auf die Leitziele des Mobilitätskonzepts bezogene Themen und Indikatoren-vorschläge im Überblick	37
Tabelle 4-3:	Monitoring und Evaluation: Messung der Indikatoren für die einzelnen Leitziele.....	42

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW
AT	Aufgabenträger ÖPNV
B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen
ERA	Empfehlungen für Anlagen des Radverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
FGÜ	Fußgängerüberweg
FNP	Flächennutzungsplan
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
InHK	Integriertes Handlungskonzept
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
Kfz	Kraftfahrzeug
KVP, KP	Kreisverkehrsplatz
LSA	Lichtsignalanlage
Lkw	Lastkraftwagen
MID	Studie Mobilität in Deutschland
MIV	Motorisierter Individualverkehr
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RASt	Richtlinien zur Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
THG	Treibhausgas
T20, T30	Tempo 20, Tempo 30
MUNV	Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Anmerkung zum gendergerechten Sprachgebrauch

Im folgenden Text wurde darauf geachtet, dass der Genderaspekt hinreichende Berücksichtigung findet. Wir haben daher, um alle Geschlechtsformen in gleicher Weise anzusprechen, die Schreibweise mit „:“ gewählt, wie z.B. „Fußgänger:innen“ oder die neutrale Form, wie z.B. „Zu Fuß Gehende“.

1 Das Mobilitätskonzept der Stadt Troisdorf – *Wegweiser für die Gestaltung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Troisdorf*

1.1 Aufbau und Grundlagen des Mobilitätskonzeptes

Das Mobilitätskonzept für die Stadt Troisdorf bildet die Planungsgrundlage zur Entwicklung einer zukunftsfähigen und nachhaltigen Mobilitätsstrategie, an der sich alle folgenden Detailplanungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche ausrichten. Die hier beschriebenen organisatorischen und planerischen Maßnahmen sollen eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie beschreiben, die es erlaubt, den Verkehr in der Stadt Troisdorf nachhaltiger, das heißt klima-, umwelt- und sozialverträglicher, auszugestalten. Hierbei sind die Aspekte der Ökonomie und der Verkehrssicherheit miteinzubeziehen.

Mit dem Mobilitätskonzept erhält die Stadt Troisdorf einen **leitbildorientierten und strategischen Handlungsrahmen**, der „Fahrplan“ mit exemplarischen Maßnahmenvorschlägen für die Mobilität der Zukunft darstellt. **Dieser strategische Handlungsrahmen verankert das Nachhaltigkeitsparadigma in sämtlichen mobilitätsrelevanten Planungsprozessen.**

Das heißt, alle konzeptionellen Planungen, die von der Stadt Troisdorf ausgehen oder von dieser begleitet, unterstützt oder genehmigt werden, sollen im Hinblick auf die im Mobilitätskonzept verankerten Leitziele harmonisiert werden. Im Vorfeld und ebenso als Wirkungskontrolle sollen diese mit den zur Verfügung gestellten Indikatoren überprüft und bei Nichterfüllung soweit als möglich korrigiert werden. Die im Zuge des Mobilitätskonzepts entwickelten prozessualen Maßnahmen sollen die Verwaltung in allen umsetzungsorientierten Planungen unterstützen und Reibungsverluste verhindern.

Die entwickelte **neue Prozessstruktur im Verwaltungshandeln**, hat zum Ziel, Prozesse in einem kooperativen Verfahren mit unterschiedlichen Akteuren, effizienter und strukturierter umzusetzen. Von besonderer Bedeutung war daher im Zuge der **Projektbearbeitung eine intensive Beteiligung der Fachverwaltungen, der lokalen Stakeholdern, der örtlichen Politik sowie wichtiger Institutionen.**

So wurden insgesamt jeweils drei mehrstündige Workshops mit der Fachverwaltung, ein Politikworkshop sowie mehrere Stakeholdergruppentermine durchgeführt. Ergänzt wurde die Beteiligung durch eine Onlinebürgerbefragung zu den Mobilitätszielen in Troisdorf sowie eine Selbsteinschätzungsbefragung der Verwaltung zum Thema nachhaltiges Planen und Verwaltungshandeln in Bezug auf die einzelnen Ämter.

Die örtliche Politik wurde darüber hinaus über die Gremien kontinuierlich eingebunden. In den Stakeholdergesprächen sind über mehrere Gesprächsrunden mit Vertreter:innen des Rhein-Sieg Kreises als Aufgabenträger für den ÖPNV und zuständig für das Kreisstraßenwesen, den Nachbarkommunen, Akteuren der Zivilgesellschaft sowie der örtlichen Wirtschaft vielfältige Meinungen und Ideen eingeflossen.

Gespräche mit Straßen.NRW können erst dann geführt werden, wenn konkretere Planungen vorliegen und zur Abstimmung anstehen, also erst im künftigen Verlauf des Umsetzungsprozesses.

Das Beteiligungsverfahren wird in Kapitel 2 ausführlich dokumentiert.

Auf der **verkehrsplanerischen Fachebene** wurden die Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) berücksichtigt.

Vor diesem Hintergrund wurden folgende Leitfragestellungen beantwortet:

- Welche Ausgangssituation wird vorgefunden?
- Wie ist diese Situation verkehrsplanerisch zu bewerten? Welche Stärken und Schwächen ergeben sich?
- Wie wird diese Situation von Bürgerschaft, lokalen Stakeholdern, Verwaltung und Politik eingeschätzt?
- Welche Ziele für die künftige Mobilitätsstrategie werden daraus abgeleitet?
- Welche Handlungsspielräume gibt es und wo kann mit einem Transformationsprozess angesetzt werden?
- Welche konkreten Maßnahmen lassen sich herleiten?

Das nachstehende Schema gibt einen Überblick über die einzelnen Bausteine des Mobilitätskonzepts:



Abbildung 1-1: Aufstellungsprozess und Bausteine des Mobilitätskonzepts

Ergänzend zu den planerischen Überlegungen ist der Ansatz, **pragmatische und realistisch umsetzungstaugliche Vorschläge** zu entwickeln, die in einem überschaubaren Zeitrahmen bereits Wirkung zeigen können. **Die Besonderheit des Troisdorfer Mobilitätskonzeptes liegt vor allem darin, dass dieses als offenes, sich weiterentwickelndes Konzept zu verstehen ist:** Projekte werden fertiggestellt, und neue werden hinzukommen. Hierzu wird es definierte Abschnitte im Gesamtkonzept geben, wo dies nachgehalten wird. Daher wird ein Prozess definiert, der festlegt, wie neue Projekte/Steckbriefe für die Zukunft in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden, um eine kontinuierliche Bearbeitung der anstehenden Probleme sicher zu stellen.

1.2 Stellenwert des Mobilitätskonzeptes in der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Troisdorf

Zur Einordnung des Mobilitätskonzeptes in die Instrumente der kommunalen Verkehrsplanung der Stadt Troisdorf wird darauf hingewiesen, dass die hier entwickelten Maßnahmenvorschläge in den Projektsteckbriefen Planungen auf dem Stand der Vorplanung sind und im weiteren Verlauf in den Details noch angepasst werden können. Es handelt sich demnach um Handlungsvorschläge zur Behebung von verkehrlichen und städtebaulichen Defiziten.

Bereits zahlreiche Projekte befinden sich schon im Planungsstatus oder es liegt ein Planungsbeschluss vor. Einige Projekte sind bereits in Umsetzung. Diese Projekte sind ausdrücklich Bestandteil des Mobilitätskonzeptes und sollten im Zuge der Umsetzung der hier vorgeschlagenen organisatorischen Maßnahmen teils beschleunigt umgesetzt werden können.

Das Mobilitätskonzept folgt einem festen Aufbau mit konkreten Maßnahmenempfehlungen für die einzelnen Bausteine. Dennoch ist es kein starres Konstrukt, sondern ist durch Projektsteckbriefe modular aufgebaut, so dass die Stadt flexibel agieren kann: Jederzeit ist es möglich, Bausteine umsetzungsreif zu machen und kontinuierlich aufeinander aufbauend die Situation zu verbessern. Im Laufe der Zeit werden sich weitere Aspekte und innovative Lösungsansätze über das Beschriebene hinaus eröffnen. Das Mobilitätskonzept der jederzeit fortgeschrieben werden. Es stellt ein Gesamtpaket mit Maßnahmenvorschlägen dar, die sowohl im Block als auch in Einzelbausteinen umsetzbar sind.

Eine entscheidende organisatorische Rahmenbedingung, die während der Bearbeitung des Mobilitätskonzeptes entwickelt wurde, konnte bereits während seiner Aufstellung zum Jahreswechsel 2023/24 umgesetzt werden. Dies betrifft die Einrichtung der **Stabsstelle II/S1 - Strategische Mobilitätsplanung und Klimawandelvorsorge**. Diese Stelle hat die Aufgabe einer Bündelungsfunktion für die Umsetzung der für die nachhaltige Stadt- und Mobilitätsentwicklung wegweisenden Vorhaben und Projekte.

Zusammenfassend lässt sich das Mobilitätskonzept wie folgt charakterisieren:

Rahmenplan für Mobilitätsbelange

Das Mobilitätskonzept der Stadt Troisdorf ist ein Rahmenplan für die künftige Ausgestaltung und Entwicklung der Mobilität im Stadtgebiet im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung:

Auf Grundlage einer Analyse bestehender Planungen, Bestandserfassungen und der Beteiligungsphase wurde ein Zielsystem hergeleitet, Handlungsfelder abgesteckt und darauf basierend organisatorische und planerische Maßnahmenvorschläge hergeleitet oder auch übernommen. Diese wurden intensiv verwaltungsintern sowie im politischen Raum vielschichtig diskutiert.

Ziele der Projektsteckbriefe

Die Projektsteckbriefe tragen dazu bei, den Rahmen für ein nachhaltiges Mobilitätsgeschehen in Troisdorf abzustecken und die Voraussetzungen für eine Umsetzung zu erleichtern.

Die planerische Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsarten mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten, die Dominanz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren und die Angebote der

Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung deutlich zu stärken. Hiermit wird ein Beitrag zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität geleistet.

Verbindlichkeit als Rahmen, nicht im Detail

Durch den modularen Aufbau des Troisdorfer Mobilitätskonzeptes können Planungen schrittweise angegangen werden und weitere Planungsideen im Umsetzungsprojekt aufgenommen werden. Denn das Mobilitätskonzept ist kein rechtlich bindendes Instrument wie z.B. ein Flächennutzungsplan, sondern ein informeller Rahmenplan.

Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es eines kontinuierlichen Beratungsprozesses zur genauen Ausgestaltung der Vorschläge in den einzelnen Steckbriefen, auf deren Grundlage im nächsten Schritt eine Fein- bzw. Umsetzungsplanung vorzunehmen ist.

Beschlussfassung bedeutet eine konkretisierte Arbeitsgrundlage

Ein Beschluss des Mobilitätskonzeptes bedeutet, dass dieses eine verbindliche Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung der Verwaltung darstellt.

Die Projektsteckbriefe bilden die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

2 Beteiligung

Da Mobilität ein stark interdisziplinärer Gegenstand ist und die künftige Mobilitätsentwicklung von vielen unterschiedlichen infrastrukturellen, räumlichen und sozialen Anforderungen abhängt, fand im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes eine umfangreiche Beteiligung insbesondere von Verwaltung, Politik und lokalen Akteuren statt. Wesentliches Ziel der Einbindung dieser Stellen war es zum einen, eine breite Informationsgrundlage zu den Aktivitäten und mobilitätsbezogenen Vorstellungen der jeweiligen Gruppen zu erhalten, zum anderen, methodische Arbeitsgrundlagen vorzubereiten und zu schaffen, um die Umsetzung der für eine Mobilitätswende notwendigen Vorhaben und Projekte zu erleichtern und auf den verschiedenen Arbeitsebenen fachlich zu verankern.

Das Beteiligungskonzept sah eine Vorgehensweise mit einer Beteiligung sowohl nach „innen“ (Verwaltung und Politik) als auch nach „außen“ (Bürgerschaft) vor: Rückkopplungen zur Bürgerschaft erfolgten zum einen durch eine im Rahmen des Mobilitätskonzepts im November und Dezember 2022 durchgeführte Onlinebeteiligung zu verschiedenen Mobilitätsthemen sowie ergänzend durch eine später unabhängig vom Mobilitätskonzept im Frühjahr 2023 durchgeführte repräsentative Haushaltsbefragung. Ebenso bestanden Rückkopplungen zur Bürgerschaft aufgrund der Erfahrungen und dem Feedback aus dem „JOBWÄRTS“-Programm zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für die Mitarbeitenden der Verwaltung sowie durch die Stakeholdergespräche, an denen auch die fachlich interessierte Bürger:innen vertreten war.

Zunächst jedoch erfolgte die Einbindung des Verwaltungskreises in fachlich speziell auf Verwaltungsprozesse ausgerichteten Runden. Diese bestanden aus der Lenkungsgruppe für das Mobilitätskonzept, dem Kern der späteren Stabsstelle II/S1 - Strategische Mobilitätsplanung und Klimawandelvorsorge. Darüber hinaus wurde ein größerer Kreis bestehend aus Fachämtern, Dezernent und Co-Dezernent und die Stabsstelle Digitalisierung eingebunden und mit den Inhalten des Mobilitätskonzepts vertraut gemacht.

Die Stakeholdergespräche wurden in einem gemeinsamen Workshop mit der Politik geführt.

Die Einbindung der Politik erfolgte dem Arbeitsfortschritt entsprechend im Rahmen des Ausschusses für Mobilität und Bauwesen in den regulären Sitzungen sowie in einem Workshop mit der Politik und den lokalen Stakeholdern.

Schwerpunkt *Beteiligung der Verwaltung*

Die Fachverwaltungen wurden in insgesamt drei Workshops eingebunden. Diese hatten zum Ziel, über das Mobilitätskonzept zu informieren, die Arbeitsweise der Verwaltung bei der Entwicklung mobilitätsbezogener Projekte kritisch zu analysieren und Ansatzpunkte zu entwickeln, wie deren Umsetzung effizienter gestaltet werden kann. Darauf aufbauend sollen konkrete Handlungsansätze erarbeitet werden. Folgende zentrale Workshops fanden statt und wurden ausführlich dokumentiert.

- **17.08.2022: 1. *Verwaltungsworkshop***

Zielsetzung: Auf Basis der Herangehensweise des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) als modernem Planungsinstrument zur Schaffung nachhaltiger Strukturen in Städten werden verwaltungsseitig die Voraussetzungen geschaffen, um einen Prozess zu gestalten, der die Realisierung von Maßnahmen und Vorhaben vereinfachen und beschleunigen soll. Für die Vorhaben der verschiedenen Ämter zu mobilitätsrelevanten Themen soll sensibilisiert werden,

Arbeitsprozesse sollen übersichtlicher und mit möglichst wenig Reibungsverlusten gestaltet werden. Dieser neu zu gestaltende Ansatz soll Bestandteil zukünftiger Planungsprozesse werden.

Ergebnisse: Zur Verbesserung nachhaltiger Mobilitätsmöglichkeiten wurde bereits viel erreicht. Es gibt bereits eine Menge guter Ansätze in der internen Projektbearbeitung, dennoch besteht die Notwendigkeit, Abläufe zu optimieren und Umsetzungshemmnisse abzubauen. Die Wissensstände zur Mobilitätsplanung sind bei den Teilnehmenden zum Teil sehr unterschiedlich. Informationsbedarf besteht bei der systematischen, an strategischen Leitbildern orientierten Entwicklung hin zur Mobilitäts- und Verkehrswende.

Projektumsetzung und Projektmanagement sollen daher ein zentrales Thema für das Troisdorfer Mobilitätskonzept sein. Die Notwendigkeit der Entwicklung eines kontinuierlich fortzuschreibenden Mobilitätskonzeptes im Dialog mit den verantwortlichen Personen wird deutlich. Zentrale Elemente dabei sind die Schaffung einer integrierten Informationsbasis, die Verbesserung des Projektmanagements, die Schaffung von mehr räumlicher Nähe für planungsrelevante Ämter, ein systematischer Informationsaustausch und die frühzeitige Thematisierung „schwieriger“ Belange und die Einbindung komplexer Akteure.

- **20.09.2022: „Data-Workshop“**

Zielsetzung: Der stärker methodisch orientierte und auch auf die Verwaltung ausgerichtete Workshop sollte folgende Leitfragen bearbeiten: Wo ist die (planende) Verwaltung gut? Was kann verbessert werden? Wie sieht die derzeitige Projektarbeit aus? Wie ist der Informationsfluss? Wie lässt sich das Ziel „Inhaltlicher Austausch statt formaler Blockaden“ besser erreichen? Welche Methoden und Werkzeuge können effiziente Prozessstrukturen für die Bearbeitung von Projekten unterstützen?

Ergebnisse: Generell haben die Teilnehmenden festgestellt, dass ihre Kommunikation gut funktioniere, Abstimmungen erfolgen in der Regel informell „auf dem kurzen Weg“, vor allem wurde auf die problemlose Kommunikation innerhalb der Ämter hingewiesen. Probleme bestünden allerdings in der Kommunikation von Querschnittsthemen, die mehrere Ämter betreffen. Defizite gebe es auch beim Informationsaustausch: Informationen könnten verloren gehen, und es fehlten Formate für den themenbezogenen Austausch zwischen den Ämtern; Projekte anderer Ämter mit Querschnittsbezug seien nicht immer bekannt.

Ein Lösungsweg kann die Schaffung einer zentralen Informationsplattform sein, die als Hilfsmittel dient, in der alle Projekte der verschiedenen Ämter abgespeichert und abrufbar sind. Der Informationsaustausch zwischen den Ämtern kann damit erleichtert werden. Er dient als Grundlage für den Austausch der projekt- oder themenbezogenen Arbeitsgruppen untereinander, ohne jedoch Ersatz für die direkte Kommunikation sein zu wollen. Ziel soll es sein, in einer Datenbank alle Troisdorfer Projekte mit ihren Basisdaten zusammenzuführen.

- **14.06.2023: 2. Verwaltungsworkshop**

Zielsetzung: In einem zweiten Verwaltungsworkshop wurde die Strukturdiskussion aus dem ersten Workshop aufgenommen und ein Projektmanagement erarbeitet das Reibungsverlusten und Verzögerungen in der Umsetzung systematisch entgegenwirkt. Tragende Idee dabei ist, dass das Projektmanagement von vorn herein dafür Sorge trägt, dass möglichst alle Belange und Rahmenbedingungen bereits zum Projektbeginn offengelegt werden und in den Planungen

Berücksichtigung finden, nicht jedoch nachgelagert, was erfahrungsgemäß zu starken Verzögerungen oder Scheitern der Projekte führen kann.

Ergebnis: Struktur und Aufgaben einer zentralen Steuerungsgruppe und zugeordneten fachlichen Projektgruppen wurden erarbeitet und diskutiert. Wesentliche Aufgaben der Steuerungsgruppe sind demnach:

- übergeordnetes Projektmanagement (Sichtung, welche Projekte gibt es? Was ist der Stand? Was ist erledigt?)
- kriteriengestützte Priorisierung von Projekten (Übergeordnete Konzepte und Projekte; Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben; Bauanträge und Genehmigungen mit Relevanz; Projekte mit geringerer Relevanz und fixen Abläufen aus dem laufenden Geschäft der Verwaltung
- Herstellung von Querbezügen zu Einzelprojekten
- Monitoring des Projektfortschritts
- Vernetzung innerhalb der Verwaltung

In einem interaktiven Teil wurde der beschriebene Strukturansatz anhand zweier konkreter Planungsprojekte exemplarisch erprobt und geschärft.

Schwerpunkt *Beteiligung von Politik, Stakeholdern und Fachbürgerschaft*

Die Politik wurde nicht nur über den Fachausschuss, sondern auch über einem Workshop eingebunden, der ebenso die örtlichen Stakeholder und Vertreter:innen der Fachbürgerschaft umfasste. Eingeladen waren neben den Amtsleitungen folgende Stellen: Vertreter:innen der Politik, des Beirats der Trowista/Troisdorfer Wirtschaftsförderung, die Senioren- oder Behindertenbeauftragte, der ADFC, die öPA Verkehrsgesellschaft mbH, Troisdorf (Parkhausbetreiber), die Einzelhändlergemeinschaft sowie die IHK Bonn Rhein Sieg.

• 11.01.2022: Workshop mit Politik und lokalen Stakeholdern

Zielsetzung: Der Workshop hatte die Entwicklung und Vereinbarung eines Zukunftsbildes für die Mobilität in Troisdorf 2035 zum Ziel. Es wurden Grundlagen für das zu formulierende Leitbild gesammelt, das später Basis des Mobilitätskonzepts wurde. Auf der methodischen Grundlage des „Backcasting“-Formats (Vorwegnahme eines Zukunftsbildes) und in Kenntnis der Ergebnisse der Online-Bürger:innenbeteiligung wurde gemeinsam erarbeitet, welche Schritte erforderlich sind, um den Weg in eine *wünschenswerte* und nachhaltige Zukunft in Bezug auf die Mobilität in Troisdorf zu gehen

Ergebnis: An Thementischen mit wechselnden Gruppen (World-Café-Methode) wurden Querschnittsthemen zur Mobilität behandelt unter der Leitfragestellung: Welche Leitziele sind für das Leitbild „Nachhaltige Mobilität in Troisdorf“ zu formulieren? Hierzu werden Thesen formuliert, die später in die Formulierung der Leitziele eingingen. Die Teilnehmenden haben betont, dass es wichtig sei Angebote zu schaffen, die die Transformation des Mobilitätssystems ermöglichen, diese auch mutig auszutesten und nach außen hin gut zu kommunizieren, um Akzeptanz zu schaffen. Zur Sicherstellung der Wirkung sollten Lenkungsinstrumente angewendet werden und Infrastruktur und städtebauliches Umfeld so gestaltet werden, dass diese auch als Aufwertung sichtbar werden.

- **November/Dezember 2022: Online-Bürger:innenbeteiligung**

Zielsetzung: Gleich zum Projektstart wurde die Bürgerschaft nach ihren Zielen für die künftige Mobilität in Troisdorf gefragt, ebenso nach den Maßnahmen, wie diese aus Sicht der Befragten zu erreichen wären. Zudem konnte ein „Wunsch-Modal Split“ angegeben werden, und es wurde nach den Einstellungen zu den genutzten Verkehrsmitteln gefragt.

Ergebnis: Teilgenommen haben insgesamt 378 Personen, davon 83% aus Troisdorf. Im nachfolgenden Kapitel 3 werden die wesentlichen Ergebnisse der im Kontext der Analysen zur Raum- und Verkehrsstruktur dargestellt.



Abbildung 2-1: Impressionen aus den Workshops

3 Analysen zur Raum- und Verkehrsstruktur in Troisdorf

Im Folgenden werden nun allgemeine Daten zum Verkehr und zum Mobilitätsgeschehen in Troisdorf aufgezeigt. Hierzu sind vorhandene Daten und Materialien zur Grundstruktur des Verkehrs im Stadtgebiet sowie zum Mobilitätsverhalten der Bürger:innen zusammengetragen und in einer Synopse zusammengeführt worden. Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes sind keine neuen Primärdaten erhoben worden, es wurde der umfangreiche Pool an bestehenden sekundären Daten verwendet und ausgewertet. Für einzelne Detailbetrachtungen der Bestandsituation wird auf bestehende Einzel-Verkehrsgutachten verwiesen.

Zunächst werden die großräumliche Anbindung sowie relevante Daten zur Mobilität in Form der Modal-Split-Verteilung am Verkehrsaufkommen sowie die Aufteilung der Verkehrsverflechtungen dargelegt.

3.1 Raumstruktur

Die Stadt Troisdorf ist eine kreisangehörige Stadt im Rhein-Sieg-Kreis und liegt im Süden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen. Das Stadtgebiet liegt rechtsrheinisch im Südosten der Kölner Bucht zwischen den südlichen Ausläufen des Bergischen Landes im Norden und den Siegauen im Süden. Im Norden grenzt Troisdorf an die Stadt Köln und im Westen an die Stadt Niederkassel. Im südlichen Teil bilden der Rhein und dessen Nebenfluss, die Sieg, die Stadtgrenze zur Bundesstadt Bonn. Weiterhin folgt die östlich angrenzende Nachbarstadt Sankt Augustin, die durch die Sieg von Troisdorf getrennt ist. Im Südosten grenzen die Kreisstadt Siegburg und im Nordosten die Stadt Lohmar an Troisdorf. Abgegrenzt wird das Stadtgebiet größtenteils durch die Agger, einen Nebenfluss der Sieg.

Gemäß Landesentwicklungsplan von Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) besitzt Troisdorf die Funktion eines **Mittelzentrums** und bildet mit zahlreichen zentralen Einrichtungen sowie Einkaufsmöglichkeiten eins der Versorgungszentren des Rhein-Sieg-Kreises. In diesem ist Troisdorf mit zurzeit 79.026 Einwohner:innen (Stand 01.06.2022) auch die bevölkerungsreichste Stadt im Kreisgebiet und zählt nach den Raumtypen des Bundesinstitut für Bau- und Stadt- und Raumforschung (BBSR) zu den „**Mittelstädten in Stadtregionen**“ (siehe Abbildung 3-1).



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp (RegioStaR 7) für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung

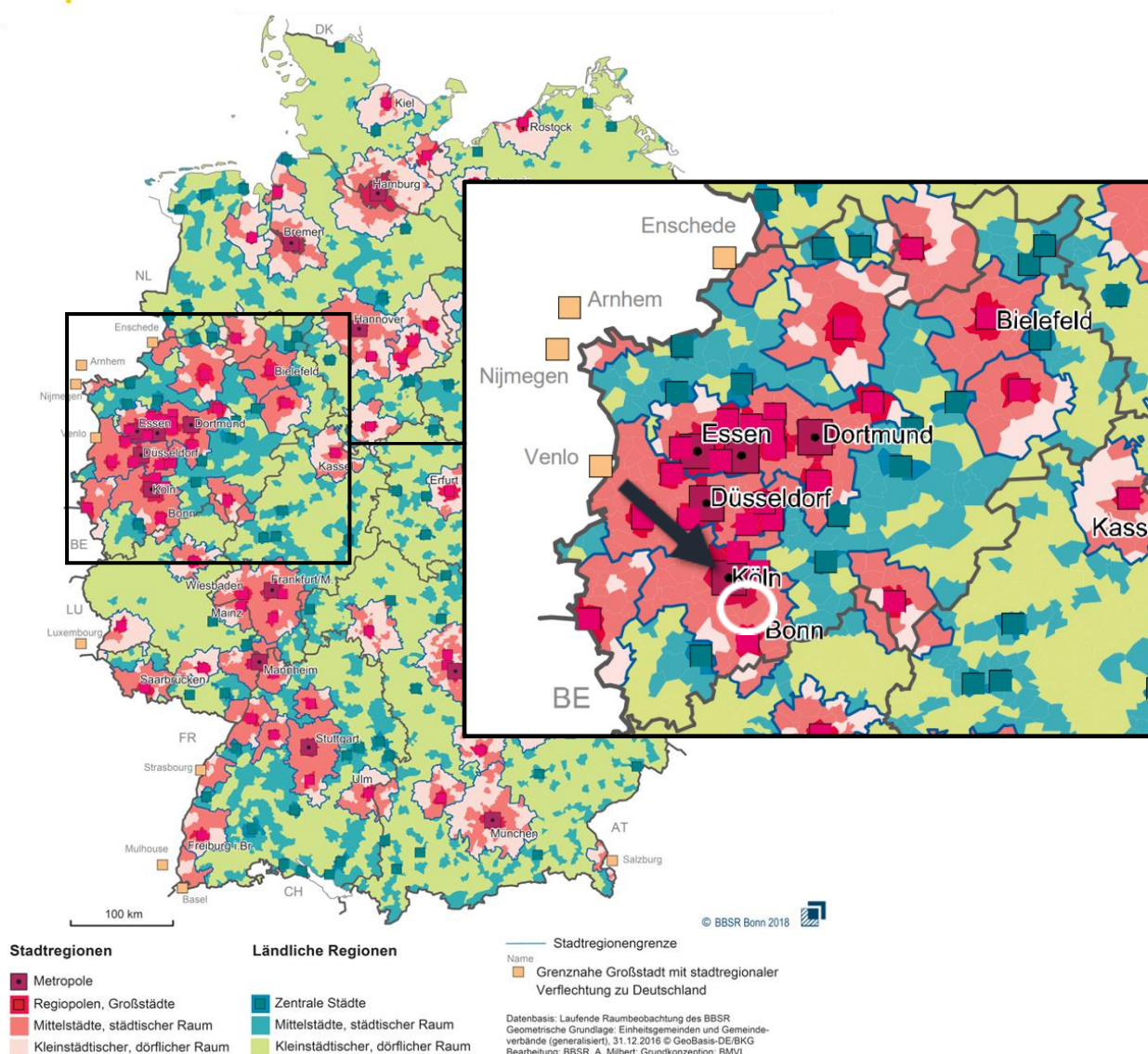


Abbildung 3-1: Regionalstatistische Raumtypen in Deutschland¹

Das Stadtgebiet von Troisdorf erstreckt sich über eine **Fläche** von 62 km², womit die Stadt zu den mittelgroßen Flächenkommunen im Rhein-Sieg Kreis zählt. Der suburban strukturierte Siedlungsraum mit Verdichtungsansätzen ist geprägt durch größere Waldflächen im Norden, sowie Ackerbauflächen im Süden. Bezogen auf die gesamte Stadtfläche ergibt sich eine durchschnittliche **Bevölkerungsdichte** von ca. 1.275 Einwohner:innen pro Quadratkilometer. Im Vergleich zu den Bevölkerungsdichten im Land Nordrhein-Westfalen mit rund 525 EW/km² ² und dem Rhein-Sieg Kreis mit 521 EW/km² ³ Einwohner:innen pro Quadratkilometer ist Troisdorf für suburbane Räume entsprechend dicht besiedelt. Die Siedlungsstruktur Troisdorfs bildet in etwa die Struktur eines „T“ mit einem verdichteten Siedlungsband im Westen vom Stadtteil Spich über die Stadtteile Oberlar, Troisdorf-Mitte bis in den

¹ BBSR Bonn 2018; entnommen aus MID 2017

² Regionalatlas Deutschland (2020): Bevölkerungsdichte (EW je qkm)

³ Landesbetrieb IT.NRW (2021): Bevölkerung in Nordrhein-Westfalen

Südosten nach Friedrich-Wilhelmshütte, sowie ein von Nordost bis Südwest verlaufendes Siedlungsband von Troisdorf Mitte über Sieglar und Eschmar bis Bergheim/Müllekoven.

Den **Siedlungsschwerpunkt** bilden die einwohnerstärksten Stadtteile Troisdorf-Mitte, Spich sowie Sieglar, in denen knapp die Hälfte der Bürgerschaft wohnt und lebt. In den Stadtteilen Troisdorf-Mitte, Spich und Sieglar befinden sich die Versorgungszentren der Stadt Troisdorf mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten des täglichen Bedarfs und darüber hinaus.

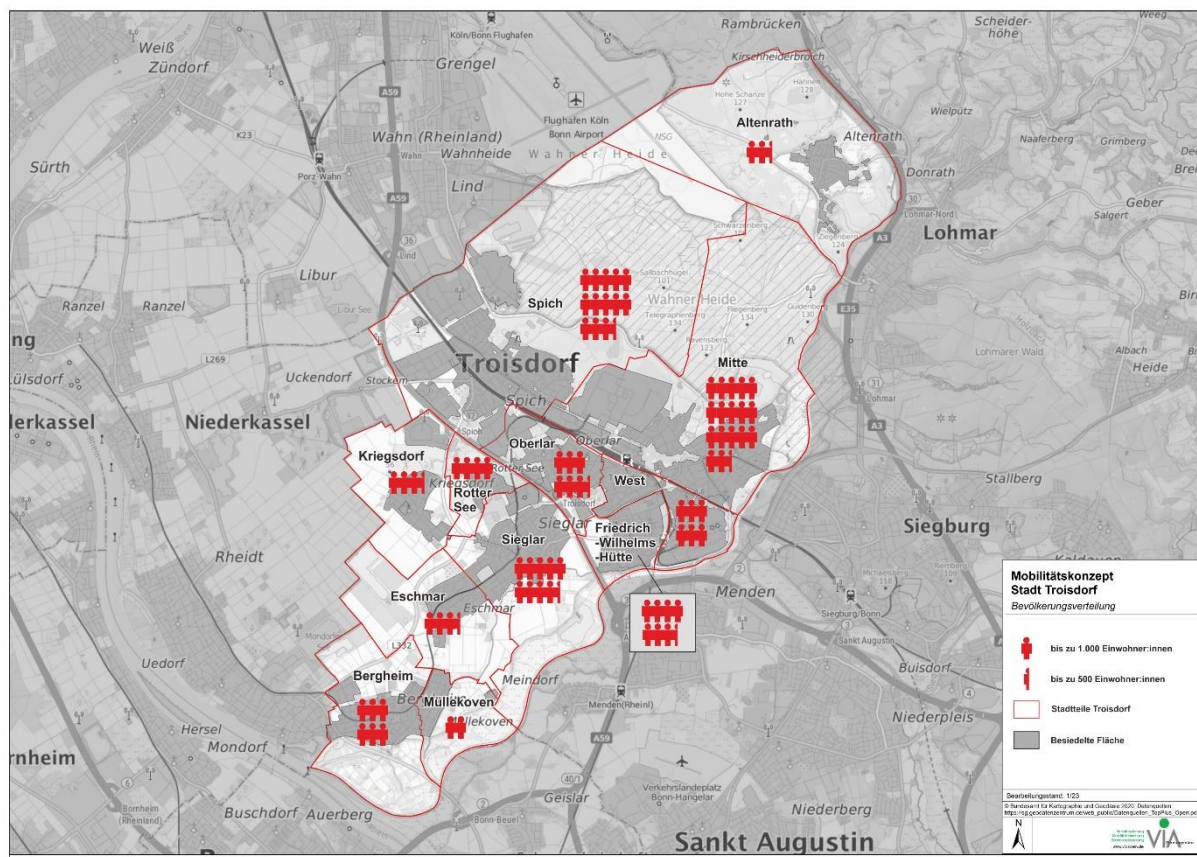


Abbildung 3-2: Bevölkerungsverteilung nach Stadtteilen 2023⁴

3.2 Grundstruktur des Verkehrs

Im **Straßenverkehr** ist das Stadtgebiet über die Bundesautobahn 3, die im Nordosten an Troisdorf grenzt, an den überregionalen Verkehr angeschlossen. Es bestehen im Norden Anbindungen ins Ruhrgebiet bis in die Niederlande und im Süden an die Großräume entlang der südlichen (rechtsrheinischen) Rheinschiene. Die zentrale Fernstraße bildet die Bundesautobahn 59, die in Nordwest-Südost-Richtung verläuft und eine schnelle Verbindung nach Köln sowie Bonn bietet. Eine weitere starkgenutzte gleich ausgerichtete Achse bildet die Bundesstraße 8 als zentrale Verbindung innerhalb Troisdorfs sowie zum Kölner Stadtbezirk Porz sowie in die Kreisstadt Siegburg. Die Landesstraße 269 im äußersten Südwesten des Stadtgebietes ist eine weitere wichtige Verbindung, die seit Bau der Brücke über die Siegaue Mitte der 1970er-Jahre für die Stadtteile Bergheim und Müllekoven die Anreise nach Bonn enorm verkürzt. Die Landesstraße 332 bildet eine bedeutende Querachse im Kfz-Netz entlang der südlichen Siedlungsachse. Durch die im Bau befindliche

⁴ Stadt Troisdorf (2022)

Ortsumgehung L332n kann die Ortsmitte von Sieglar in Zukunft wesentlich vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Ergänzt wird das Netz noch durch einzelne Kreisstraßen, die dem lokalen Verkehr dienen. So bindet zum Beispiel die K29 die Gewerbegebiete westlich von Oberlar an die A59 an.

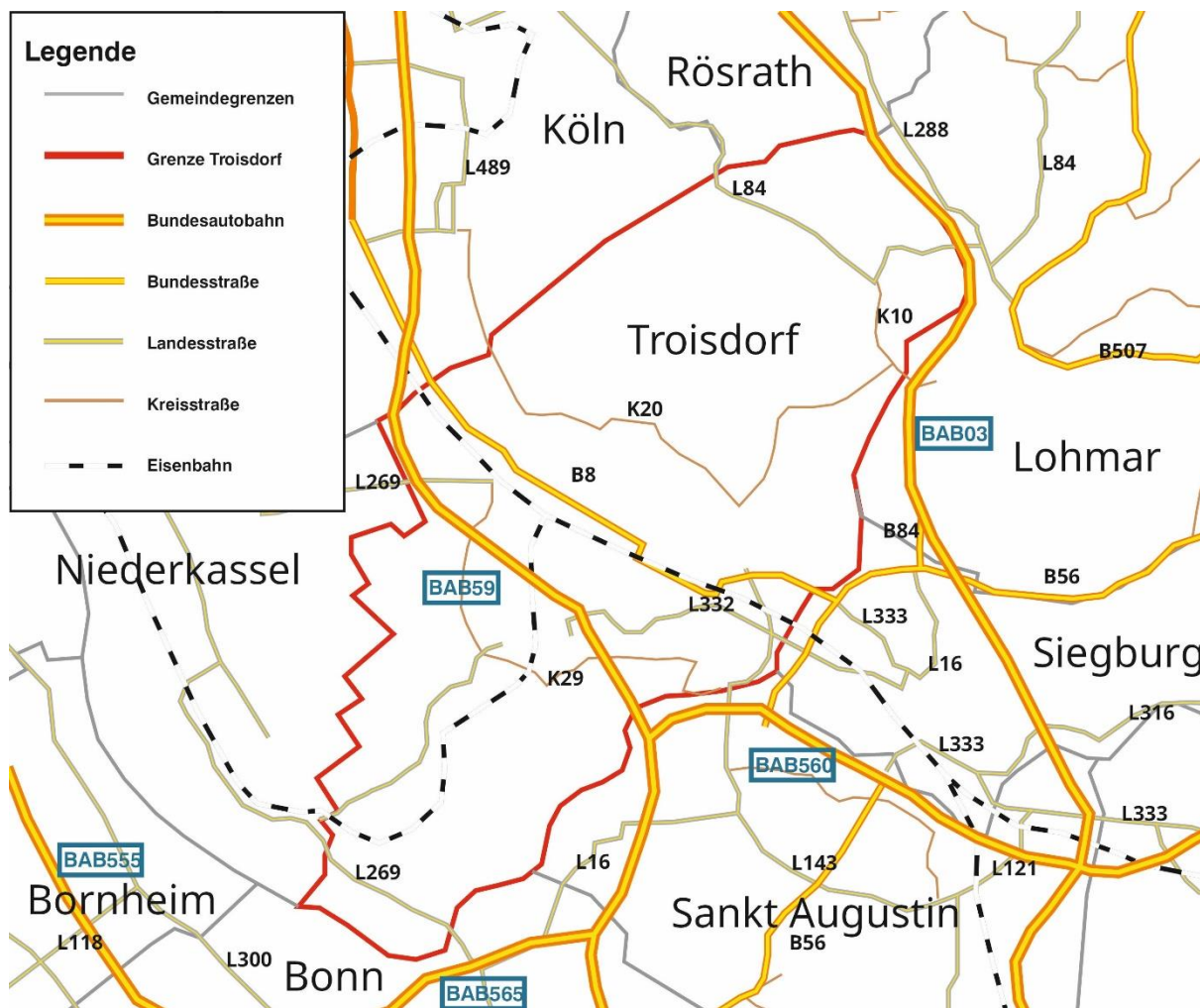


Abbildung 3-3: Straßenkarte Troisdorf

Troisdorf ist über die Siegstrecke Köln – Siegen (- Gießen / Hagen) sowie die abzweigende rechte Rheinstrecke Troisdorf – Koblenz – Wiesbaden an den überregionalen **Bahnverkehr** angeschlossen. Beide Strecken bilden Hochleistungsachsen im Bahnnetz der DB InfraGO. Beim Bau der Schnellfahrstrecke Köln-Rhein/Main wurde der Bahnhof Troisdorf völlig umgebaut und die Neubaustrecke mit Halt in Siegburg/Bonn teilweise in Tunnellage geführt. Zurzeit wird Troisdorf durch die Regionallinien RE9, RE8 und RB27 sowie S12 und S19 angefahren. Diese Linien verbinden Troisdorf mit Köln, Bonn-Beuel sowie Siegburg und Hennef in einem sehr dichten Takt und sind darüber hinaus noch in die Region durchgebunden. Neben dem Bahnhof in Troisdorf Mitte gibt es noch weitere Haltepunkte in Spich (S12, S19) und Bahnhof Friedrich-Wilhelms-Hütte (RE8 und RB27). Derzeit im Bau befindet sich die Strecke der S-Bahn-Linie S13 entlang der rechten Rheinstrecke bis Bonn-Oberkassel, die eine verbesserte Anbindung der rechtsrheinischen Stadtteile Bonns nach Köln sowie dem Flughafen Köln/Bonn herstellen soll. Neben einer verbesserten Anbindung von Friedrich-Wilhelm-Hütte sind vor allem die neuen Umsteigeknoten in Vilich mit direktem Übergang zur Stadtbahnlinie 66 ins Bonner Zentrum sowie in Ramersdorf mit dortigem Übergang zur projektierten Seilbahn zum Venusberg sowie zum UN-Campus von enormer Bedeutung, da hierdurch die Reisezeiten zu wichtigen Zielen im Stadtgebiet Bonn signifikant verkürzt werden.

Das **Busnetz** innerhalb des Stadtgebietes weist eine sehr hohe Angebotsqualität mit fast durchweg 10-Minuten-Takten an Werktagen in fast allen Stadtteilen auf. Typisch für den vernetzten Stadtraum zwischen Troisdorf, Siegburg, Hennef und Sankt Augustin handelt es sich um vernetzte Stadtlinien. Hierbei handelt es sich um Stadtverkehre, die vom Angebotsumfang und von der Struktur her viele Produktmerkmale klassischer Stadtbusangebote besitzen. Allerdings verkehren diese Linien aufgrund der starken Verflechtungen stadtübergreifend zwischen den Nachbarkommunen. Strukturiert wird das Busangebot durch die Umsteigeknoten am Bahnhof Troisdorf, am S-Bahnhaltepunkt Spich sowie in Sieglar an der Zentrale der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG). Hier bestehen schnelle Umsteigeverknüpfungen im ÖPNV-System. Mit der Durchführung des ÖPNV ist die RSVG betraut, welche neben den regionalen Buslinien auch das Fahrradverleihsystem „RSVG-Bike“ im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis sowie einen Schienengüterverkehr zwischen Troisdorf, Sieglar und Niederkassel-Lülsdorf und den dortigen chemischen Werken anbieten.

Sharing-Angebote konnten sich in Troisdorf ebenfalls etablieren: Carsharing wird durch die Stadtwerke Troisdorf in Form eines E-Carsharing Services Label „TroMobil“ mit zwei Fahrzeugen sowie über „Ford Carsharing“ mit einem Fahrzeug jeweils stationsbasiert im Parkhaus am Bahnhof und auf dem Parkplatz am Rathaus angeboten. Flächendeckende Bike-Sharing- Angebote, sowohl E-Bike als auch konventionell sowie mit Lastenrädern, sind stationsbasiert und flächendeckend über das kreisweite System „RSVG-Bike“ in Kooperation mit nextbike verfügbar. Die Räder können auch an Übergabepunkten der umliegenden Städte abgestellt werden. Seit Anfang März 2021 gibt es in Troisdorf mit der Firma TIER ein E-Tretrolleranbieter mit 100 E-Tretrollern im Stadtgebiet.

Die Stadt Troisdorf verfügt über ein **Pendelaufkommen** von insgesamt 65.295 pendelnden Personen, wobei hiervon 26.531 Menschen nach Troisdorf ein- und 25.032 aus Troisdorf auspendeln sowie 13.732 innerhalb der Stadtgrenzen zu ihrem Arbeitsplatz pendeln. In der nachfolgenden Grafik sind die wichtigsten Ein- und Auspendelndenströme dargestellt.⁵

Tabelle 3-1: Ein- und Auspendelndenströme Stand 2020⁶

Herkunft	Einpendelnde	Auspendelnde
Köln	4.281	8.145
Bonn	2.746	4.832
Siegburg	1.982	2.215
Sankt Augustin	2.092	1.630
Niederkassel	2.123	893
Hennef (Sieg)	1.575	733

Wesentlichen Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Troisdorf hat die **Verkehrsmittelwahl** der Einwohner:innen. Aus der Haushaltsbefragung 2023 geht hervor, dass der MIV einen Anteil von knapp 50 % am Verkehrsaufkommen umfasst. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes kommen entsprechend auf einen Anteil von gut 50 %. Der Fußverkehr hat davon den höchsten Anteil mit knapp 23 %, gefolgt vom Radverkehr mit einem Anteil von 17 % und dem ÖPNV mit 11 %. Gegenüber den Werten aus der Haushaltsbefragung 2017 ist der Anteil des Umweltverbundes um etwa 4 %

⁵ Statistisches Landesamt NRW (2020)

⁶ Statistisches Landesamt NRW (2020)

angestiegen. Starker Treiber ist hierbei vor allem der Fußverkehr mit einer Steigerung von 6 Prozentpunkten. Radverkehr und ÖPNV stagnieren hingegen.⁷⁸

Im Vergleich zu den Werten des Typus „Mittelstadt“ aus der Untersuchung Mobilität in Deutschland (MiD) liegt der Anteil des Umweltverbundes in Troisdorf allerdings deutlich über diesem Durchschnittswert, vor allem die Anteile von des ÖPNV und des Radverkehrs.

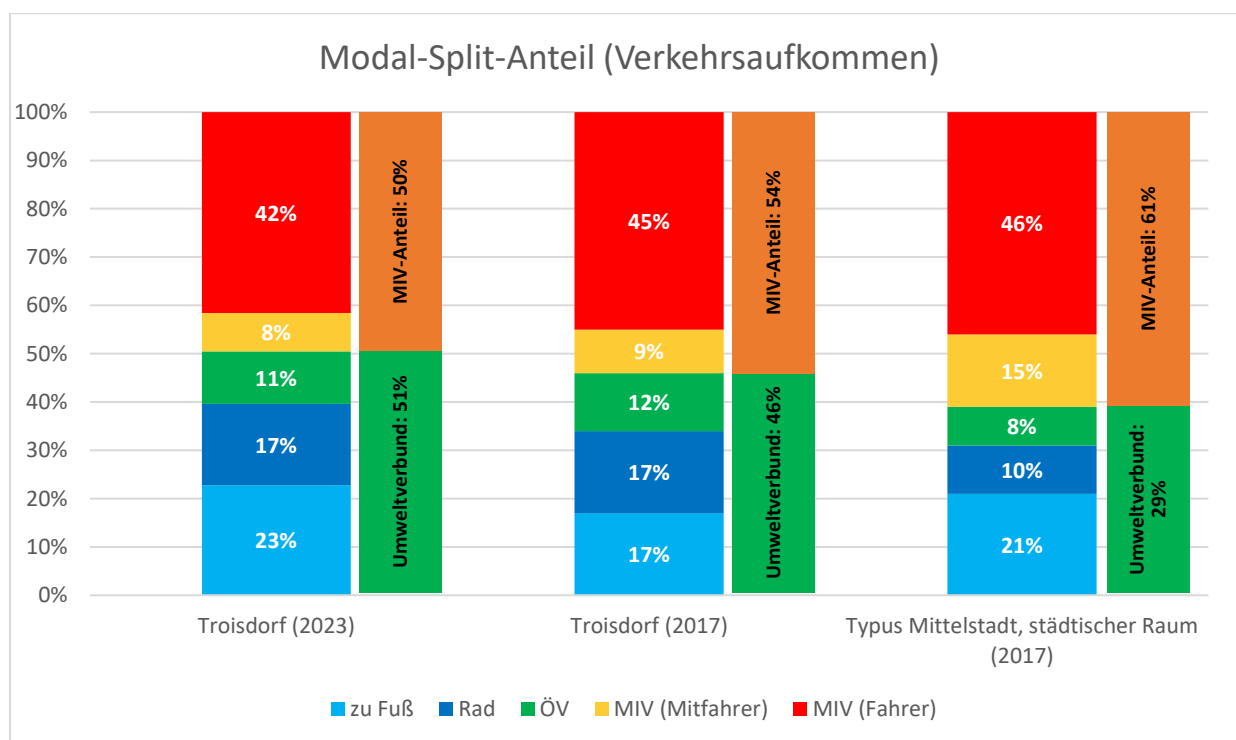


Abbildung 3-4: Verkehrsmittelwahl in Troisdorf im Vergleich; Daten enthalten Rundungsdifferenzen und wurden von den Quellen übernommen.⁹¹⁰

Die Verkehrsmittelwahl der Einwohner:innen in Troisdorf unterscheidet sich stark zwischen den Stadtteilen, wie die Grafik zum Modal Split für das Jahr 2023 zeigt. Altenrath hat mit 70 % den höchsten Anteil an MIV als Fahrer:in und Mitfahrer:in während der Anteil der Fußgänger mit 16 % relativ gering ist. Dagegen hat Troisdorf-Mitte mit 31 % den höchsten Fußverkehrsanteil und Troisdorf-West mit 27 % ebenfalls einen hohen Fußverkehrsanteil. Troisdorf-West weist ebenfalls mit 17 % den höchsten ÖV-Anteil auf, sowie den höchsten Anteil am Umweltverbund (61 %) während Friedrich-Wilhelms-Hütte mit 2 % den geringsten Radverkehrsanteil hat. Die Fahrradnutzung ist in Bergheim., Müllekoven am höchsten (22 %) gefolgt von Oberlar (21 %) und Kriegsdorf, Rotter See (20 %).

⁷ Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät, S.27

⁸ Stadt Troisdorf 2017: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf. Bearbeitung durch Büro StadtVerkehr GmbH

⁹ Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät, S.27

¹⁰ Stadt Troisdorf 2017: Haushaltsbefragung zur Mobilität in Troisdorf. Bearbeitung durch Büro StadtVerkehr GmbH

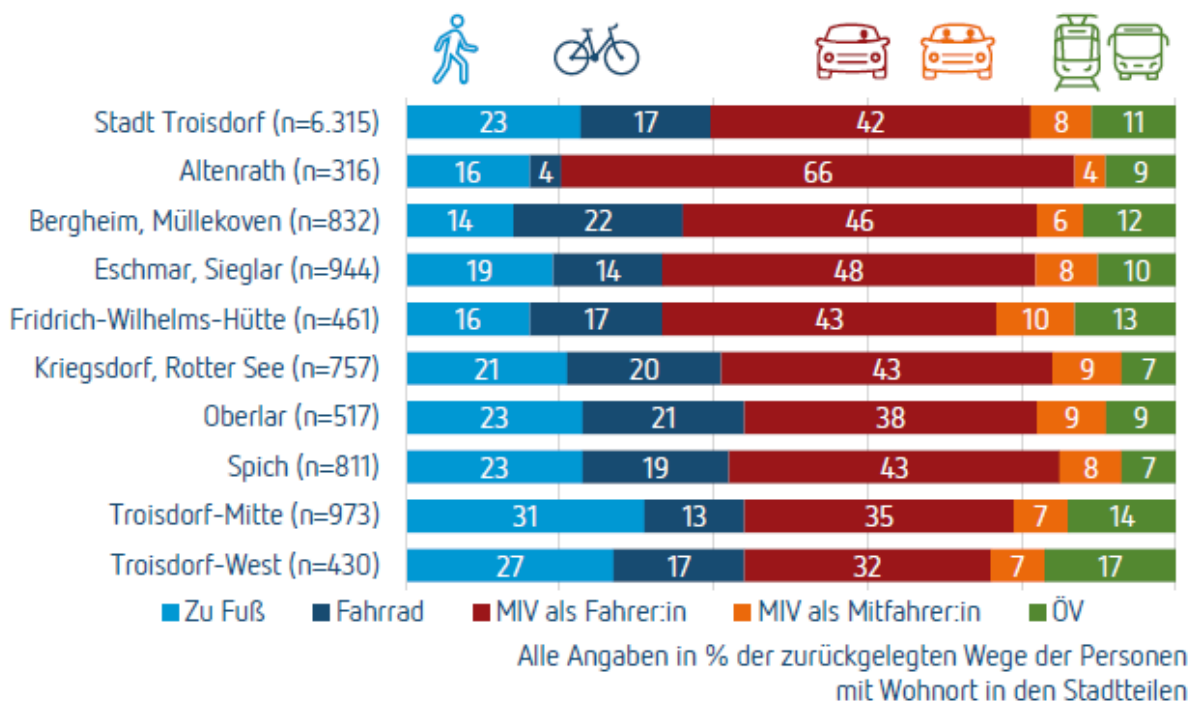


Abbildung 3-5: Verkehrsmittelwahl bezogen auf das Wegeaufkommen in den Stadtteilen, Daten enthalten Rundungsdifferenzen und wurden von den Quellen übernommen ¹¹

3.3 Mobilitätsverhalten und Verkehrsaufkommen

Im Folgenden wird die **Struktur des Mobilitätsverhaltens** der Troisdorf Bevölkerung räumlich-quantitativ dargestellt.

Die Verkehre lassen sich wie folgt räumlich-funktional gliedern in:

- Binnenverkehr
- Quell-/Zielverkehr
- Durchgangsverkehr.

Der Binnenverkehr beschreibt dabei alle Verkehre, die innerhalb des Stadtgebietes stattfinden, der Quell- und Zielverkehr erfasst Verkehre, bei denen der Beginn oder das Ziel eines Weges im Stadtgebiet liegt. Beim Durchgangsverkehr besteht dagegen kein Bezug des jeweiligen Weges zur Stadt selbst, die vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen werden nur zur Überbrückung genutzt.

Insgesamt konnte aus den Daten der Haushaltsbefragung 2023 festgestellt werden, dass es an einem repräsentativen Werktag ein Verkehrsaufkommen von ca. 243.200 Wegen gibt.

Die Verflechtungstypen gliedern sich dabei wie folgt auf:

- 58,0 % der Wege der Troisdorfer Bevölkerung sind **Binnenwege** innerhalb der Stadtgrenze (140.700 Wege)
- 36,0 % der Wege führen von Troisdorf **nach außerhalb oder zurück (Quell- und Zielverkehr** 88.500 Wege)

¹¹ Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät (S. 75)

- 6,0 % der Wege haben **keinen Bezug zur Stadt** (fließen durch) (14.000 Wege)

Tabelle 3-2: Wege der Troisdorfer Bevölkerung¹²

	Binnenwege	Quell- und Zielverkehr	ohne Bezug zur Stadt	Gesamt
Troisdorf	140.700	88.500	14.000	243.200

Die stärksten **Verkehrsbeziehungen** der Troisdorfer:innen insgesamt bestehen auf den Relationen nach Bonn (20.600 Wege), Köln (19.100 Wege) und Siegburg (12.500 Wege). Auch nach Sankt Augustin (8.600 Wege), Niederkassel (6.800 Wege) und Lohmar (3.300 Wege) gibt es bedeutende Beziehungen. Ein sehr großer Anteil der identifizierten Quell- und Zielverkehre der Troisdorfer Bevölkerung findet somit auf relativ kurzen Distanzen statt, insbesondere in die benachbarten Städte Köln und Bonn.

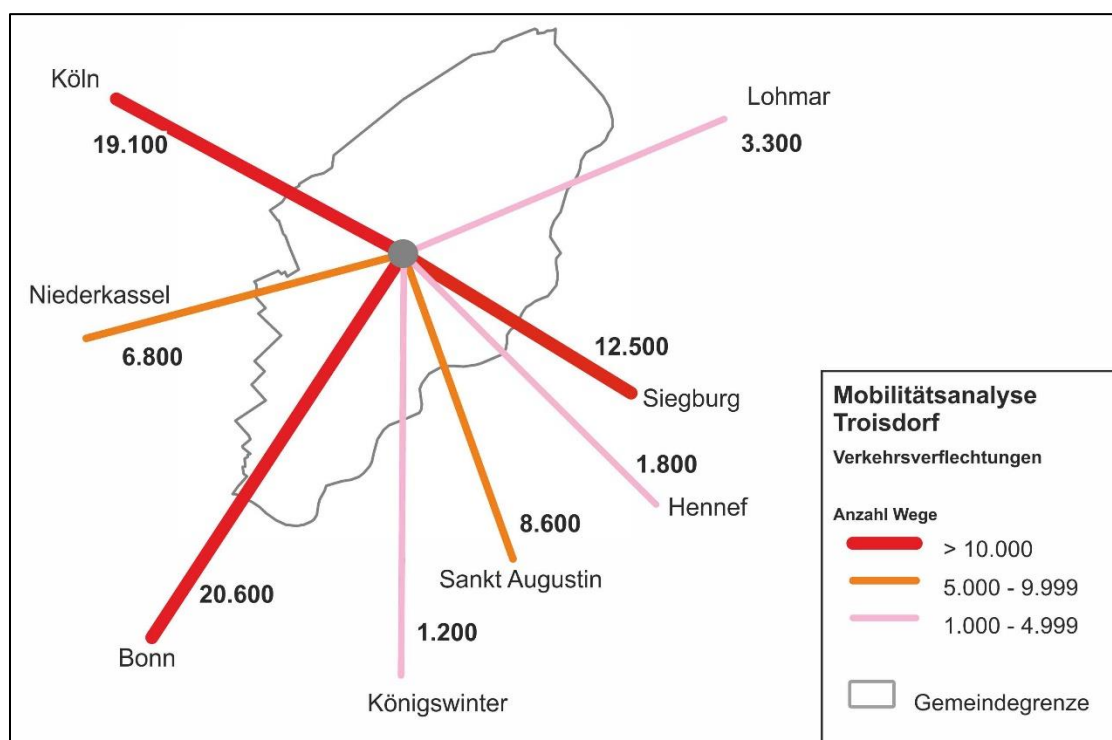


Abbildung 3-6: Verkehrsverflechtung der Stadt Troisdorf: Stadtgrenzen überschreitende Verkehre (Quell- und Zielverkehr)¹³

Im Binnenverkehr der Stadt Troisdorf findet die größte Anzahl an täglichen Wegen, sowohl intern als auch zu anderen Stadtteilen, in Troisdorf Mitte statt. Mit über 23.000 Wegen innerhalb des Stadtteils weist es eine hohe lokale Mobilität auf. Die stärksten Relationen zwischen den Stadtteilen sind zwischen Spich – Troisdorf Mitte mit 6.400 Wegen, gefolgt von Oberlar – Troisdorf Mitte (6.000 Wege) sowie Troisdorf Mitte – Troisdorf West (5.300 Wege).

¹² Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.63

¹³ Eigene Abbildung nach Stadt Troisdorf 2023: Datenbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.56

Wegebeziehungen innerhalb des Stadtgebietes (Hochrechnung pro Werktag)

Es sind alle Wege der Einwohner:innen der Stadt Troisdorf ab einem hochgerechneten Wegeaufkommen von 500 Wegen pro Werktag dargestellt.

Alle Werte sind auf 100er gerundet.

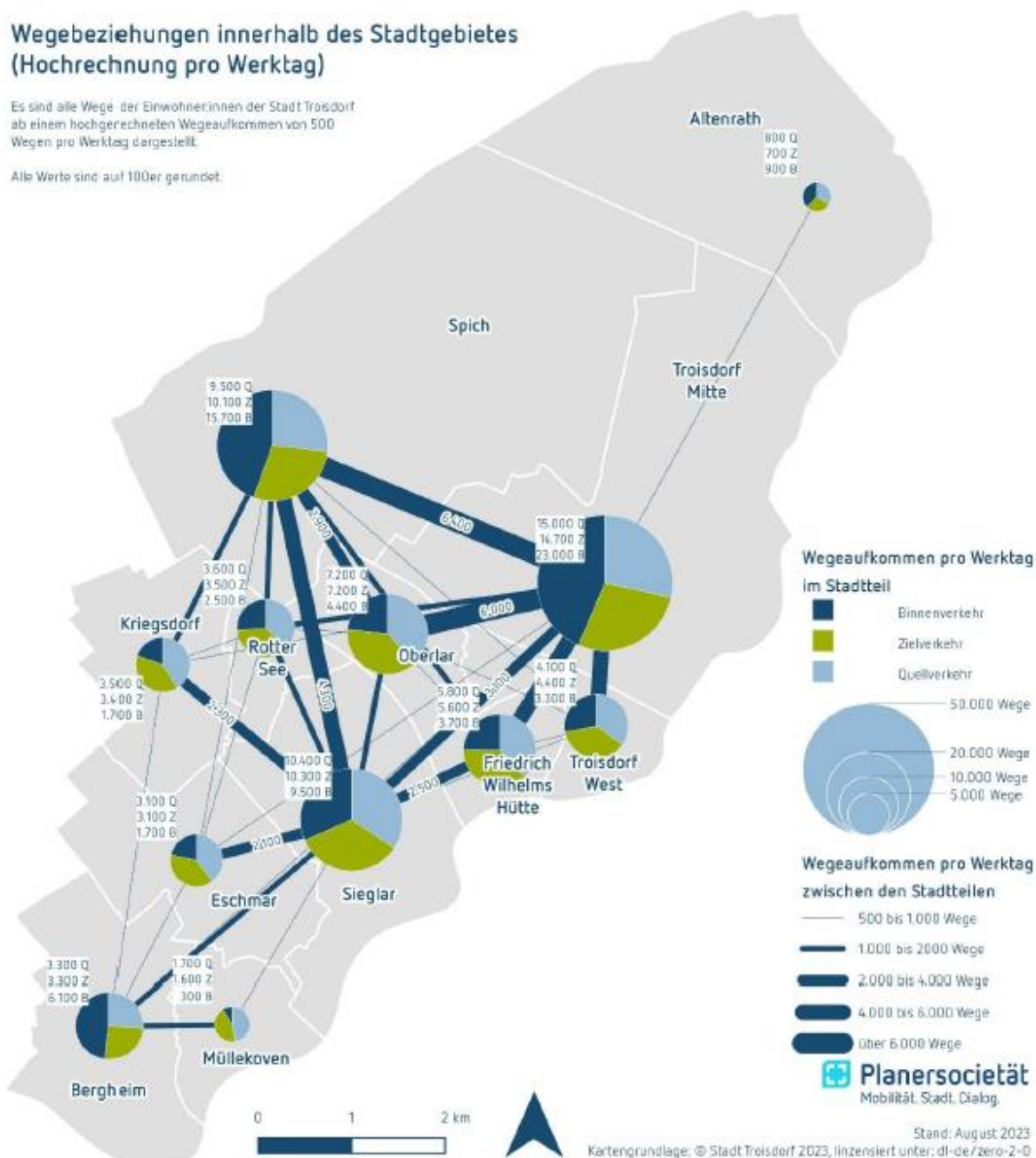


Abbildung 3-7: Aufkommensstarke Wegebeziehungen des Binnenverkehrs¹⁴

Je nach Art der Relation sind Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl der Troisdorfer:innen festzustellen. Die meisten Wege innerhalb eines Stadtteils werden zu Fuß zurückgelegt (56 %), aber auch das Fahrrad macht mit 20 % einen großen Teil der Wege aus. Zwischen den Stadtteilen dominiert der motorisierte Individualverkehr (MIV) als Fahrer, gemeinsam mit dem MIV als Mitfahrer:in macht dies 53 % der Wege aus. 27 % der Wege unter 5 km werden mit dem MIV als Fahrer:in zurückgelegt, weitere 6 % als Mitfahrende. Dies weist auf ein erhebliches Potenzial zur Verlagerung von Wegen auf die Nahmobilität hin.¹⁵

Das Fahrrad hat mit 26 % einen erheblichen Anteil an den Wegen zwischen Stadtteilen. Über die Stadtgrenzen hinaus ist der MIV als Fahrer (60 %) am bedeutendsten, gefolgt von öffentlichen

¹⁴ Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.76

¹⁵ Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.VI

Verkehrsmitteln (20 %). Dies zeigt, dass die Bewohner:innen in der Regel auf kurzen bis mittleren Strecken Zu Fuß gehen und Radfahren bevorzugen und auf längeren Strecken eher auf ein Auto zurückgreifen.

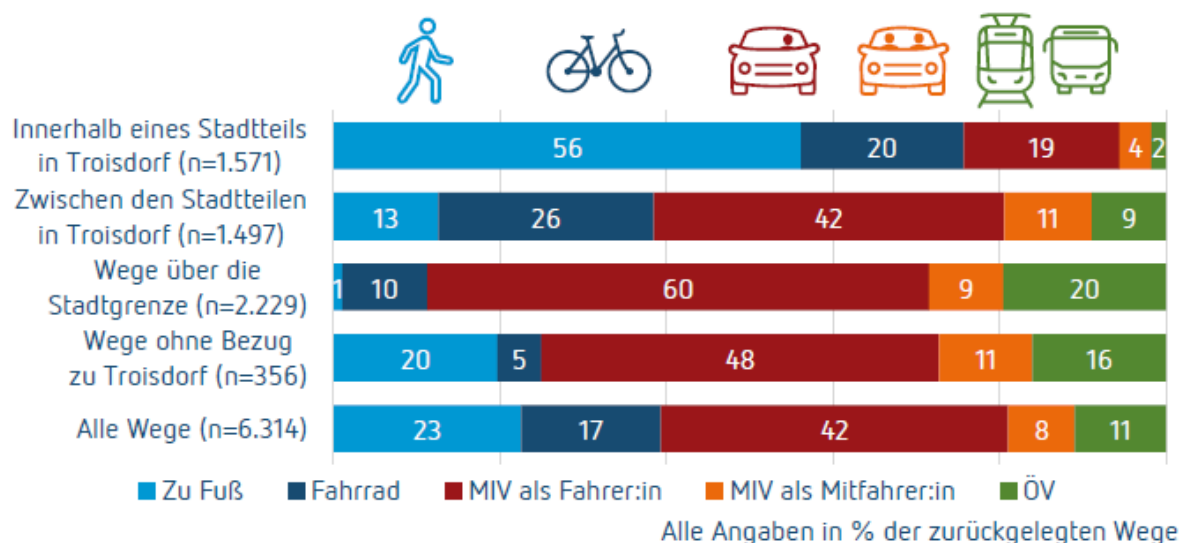


Abbildung 3-8: Modal-Split nach räumlichen Verkehrsbeziehungen¹⁶

Die folgende Abbildung 3-9 zeigt, die Aufteilung der Wege nach Wegezweck in Troisdorf von 2023. Versorgungszwecken machen mit 29 % den größten Anteil der Wege der Troisdorfer:innen aus (private Erledigungen: 13 %, tägliche Einkäufe: 14 %, langfristige Einkäufe: 2 %). Freizeitwege und Arbeitswege machen jeweils etwa ein Viertel der Wege aus (26 % bzw. 24 %). Dienstliche Wege betragen 4 %. Zusammen mit Ausbildungswegen (10 %) stehen 37 % der Wege im Zusammenhang mit Erwerbstätigkeit. Wege zur Begleitung oder zum Bringen/Abholen von Personen machen weitere 7 % aus.

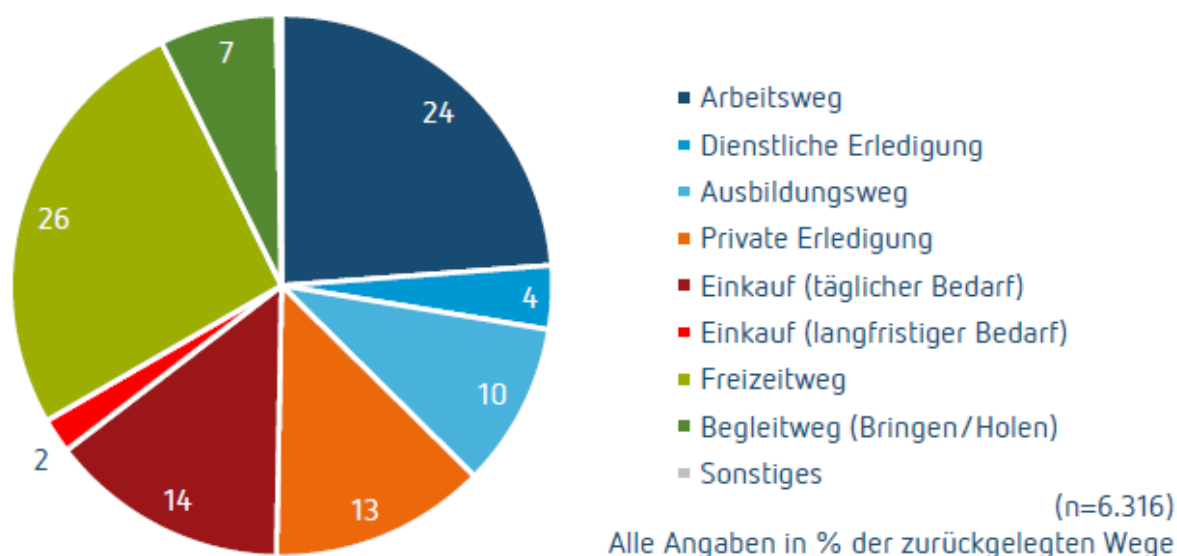


Abbildung 3-9: Wegezweck der Wege¹⁷

¹⁶ Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.29

¹⁷ Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Datenbericht. Bearbeitung: Büro Planersocietät. S.44

3.4 Kurzanalysen und Bewertungen zu den Verkehrsarten

Im Folgenden wird ein Überblick zum Status Quo der verschiedenen Verkehrsarten gegeben, vorwiegend basierend auf Daten vorhandener Untersuchungen. Diese werden kurz zusammengefasst, um im Überblick ein Stärken-Schwächen-Profil der Bestandsituation wiederzugeben. Entsprechend des von der Europäischen Kommission vorgeschlagenen SUMP-Prozesses wurden in einer iterativen Vorgehensweise verschiedene Bestands- und Neudaten zur Mobilität, wie zum Beispiel die Haushaltsbefragung 2023, zusammengefasst und analysiert.

Aus der Zusammenführung der unterschiedlichen Daten werden die Basisaussagen zu den einzelnen Mobilitätsarten abgeleitet. Darauf aufbauend werden die wesentlichen Stärken und Schwächen analysiert, die im weiteren Verlauf wichtige Hinweise auf Handlungsfelder zur Verbesserung der Mobilität in der Stadt Troisdorf geben.

3.4.1 ÖPNV und vernetzte Mobilität

Der ÖPNV stellt einen wichtigen Pfeiler der Mobilität dar. In einem nachhaltigen multimodalen Verkehrssystem ist er das Rückgrat, da er das Verkehrsmittel ist, das in seiner Struktur eine große Anzahl an Personen ökologisch und raumsparend transportieren kann. Der ÖPNV trägt die Hauptlast bei den Verkehrsmitteln im Umweltverbund und bietet vor allem auf Strecken von mehr als fünf Kilometern die wichtigste Alternative zum MIV, wodurch seine Verkehrsleistung (die zurück gelegten Personenkilometer) vergleichsweise hoch ist.

Gegenwärtig gibt es unterschiedliche Treiber auf Seiten der gesellschaftlichen Entwicklung, die eine Veränderung des derzeitigen Mobilitätsverhaltens forcieren: der demografischen Wandel, informationstechnologische Innovationen und nicht zuletzt der Klimawandel. Neben einer sektoralen Betrachtung wird die **vernetzte Betrachtung der unterschiedlichen Verkehrsträger** immer wichtiger, um eine Verlagerung vom MIV zum Umweltverbund zu bewerkstelligen und immer individuellere maßgeschneiderte Mobilitätslösungen für den Einzelnen zu liefern. In einer vernetzten Mobilität werden ÖPNV, Car- und Bikesharing sowie weitere Mobilitätsdienstleistungen auf sinnvolle Art und Weise verknüpft, um die Stärken jedes einzelnen Verkehrsmittels zu bündeln und die jeweiligen Schwächen zu minimieren. Als angehörige Kommune des Rhein-Sieg Kreises obliegt dem Kreis als Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG-NRW) die Planung, Organisation und Finanzierung des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs im Stadtgebiet.

Als Teil des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg sind alle Verkehrsmittel in Troisdorf in ein **Tarifsystem** integriert und können mit einem Fahrschein genutzt werden. Zudem bietet das Deutschland-Ticket eine sehr günstige und einfache Basismobilität für alle Verkehrsmittel des ÖPNV und dem SPNV.

Das ÖPNV-System in Troisdorf weist eine hohe Angebots- und Erschließungsqualität auf. Auf der **Schiene** existiert mit den S-Bahn-Linien 12 und 19 auf der Achse Köln – Troisdorf – Siegburg – Hennef an Werktagen ein dichter 10-Minuten-Takt, der durch die Regionalexpresslinie 9 Siegen – Köln – Aachen stündlich überlagert wird. In Richtung Bonn-Beuel und Koblenz und maßgeblich für den SPNV-Halt Friedrich-Wilhelms-Hütte verkehren die Regionalexpresslinien RE8 und RB27 im angenäherten Halbstundentakt zueinander weiter über Köln nach Mönchengladbach.

Auf der rechten Rheinstrecke ist durch den derzeitigen Ausbau zur **S-Bahn-Linie 13** ein 20-Minuten-Takt geplant. Durch ein fehlendes Überwerfungsbauwerk in Troisdorf ist ab 2026 zunächst nur ein Inselbetrieb zwischen Troisdorf und Bonn-Beuel möglich, später erfolgt die Weiterführung über den Flughafen Köln-Bonn zum Kölner Hbf.

Der Buslinienverkehr wird fast ausnahmslos durch das kreiseigene Busunternehmen Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft (RSVG) betrieben, wobei es drei Gemeinschaftslinien mit den benachbarten Verkehrsbetrieben in Bonn und Köln gibt. Das Busnetz weist eine sehr hohe Angebotsqualität auf. Mit der **Einführung des neuen Troisdorfer Bussystems im Dezember 2014** wurde das Liniensystem neu strukturiert und die Übergänge zu den Knotenpunkten in an den Bahnhöfen Troisdorf und Spich zum SPNV deutlich verbessert. Auf vielen Linien wurde ein 20-Minuten-Grundtakt an Werktagen eingeführt, der auf manchen Teilabschnitten durch Überlagerung zum 10-Minuten-Takt verdichtet ist. Hierdurch hat Troisdorf in Teilen nahezu eine so hohe Angebotsqualität wie in den benachbarten Großstädten. Bei einer Evaluation im Jahre 2016 konnte festgestellt werden, dass sich die Fahrgastenzahlen im Stadtgebiet Troisdorf um bis zu 4.000 Fahrgäste pro Tag erhöht haben. Insbesondere am Wochenende und zu den Schwachlastzeiten konnte starke Fahrgaststeigerungen gegenüber dem Zustand vor der Neukonzeption festgestellt werden.¹⁸ Folgende Linien verkehren im Fahrplanjahr 2024 im Stadtgebiet:

Tabelle 3-3: Buslinien im Stadtgebiet Troisdorf mit Grundtakteten tagsüber, Stand: Mai 2024

Linie	Linienweg	Betreiber	Angebot Mo-Fr	Angebot Sa	Angebot SoF
117*	Bonn Hbf - Beuel - Bergheim - Mondorf - Rheidt - Niederkassel - Lülldorf - Köln-Porz-Langel - Zündorf - Wahn S	KVB/SWB/RSVG	(10)/20 Min	20/(30) Min	30 Min
501*	Siegburg Bf - Troisdorf Bf - Sieglar RSVG - Bergheim - Mondorf - Niederkassel - Lülldorf	RSVG	20 Min	20/(30) Min	30 Min
503	Siegburg Bf - Troisdorf Bf - Spich S - Kriegsdorf - Sieglar RSVG	RSVG	20 Min	20/(30) Min	30 Min
504	Spich S - Uckendorf - Niederkassel - Ranzel – Lülldorf	RSVG	20/(60) Min	60 Min	60 Min
505#	Köln-Porz-Wahn - Lind - Camp Spich - Spich Bf	RSVG	20/(60) Min	-	-
506	Troisdorf Waldfriedhof - Troisdorf Bf - Friedrich-Wilhelms-Hütte - Sieglar RSVG	RSVG	(10)/20 Min	20/(30) Min	30 Min
507+	Junkersring - Spich Bf - Troisdorf Bf - Altenrath - Lohmar	RSVG	30 Min	60 Min nur Troisdorf - Lohmar	60 Min nur Troisdorf - Lohmar
508	St. Augustin - Menden - Troisdorf Bf - Oberlar - Rotter See - Spich Bf	RSVG	20 Min**	20 Min Troisdorf – Spich nur zwischen 11 und 19/20 Uhr	30 Min nur Troisdorf – St. Augustin
550	Bonn Hbf - Castell – Tdf.-Bergheim - Niederkassel (- Libur - Wahn Bf)	KVB/SWB/RSVG	20 Min	20/(30) Min	30 Min
551	Bonn Hbf - Beuel - Müllekoven - Eschmar - Kriegsdorf - Rotter See - Oberlar - Troisdorf Bf	RSVG/SWB	20 Min	20/(30) Min	30 Min
552	Bonn Nord - Bergheim - Müllekoven - Eschmar - Sieglar RSVG	RSVG/SWB	(30) nur an Schultagen Taktverkehr Bonn – Tdf-Sieglar	-	-

() tagsüber zeitweise; ohne Klammer: tagsüber Haupttakt; durch Linienüberlagerung i.d.R. 10-Min-Takte auf allen Hauptachsen, nach 20 Uhr i.d.R. 30 Min-Takt

* Spätverkehre am Wochenende nach 0 Uhr: 60-Min-Takt

Verkehrt abends bis ca. 22 Uhr

+ Verkehrt abends zwischen Junkersring und Troisdorf Bahnhof nur bis ca. 19/20 Uhr

++ verkehrt abends zwischen Troisdorf Bf und Spich nur bis ca. 19/20 Uhr

¹⁸ Rhein-Sieg-Kreis (2022): Nahverkehrsplan. Version 2.5. S.30

Nachfolgend sind die Taktdichten für verschiedene Zeitschnitte für die einzelnen Haltestellen dargestellt (Stand November 2022):

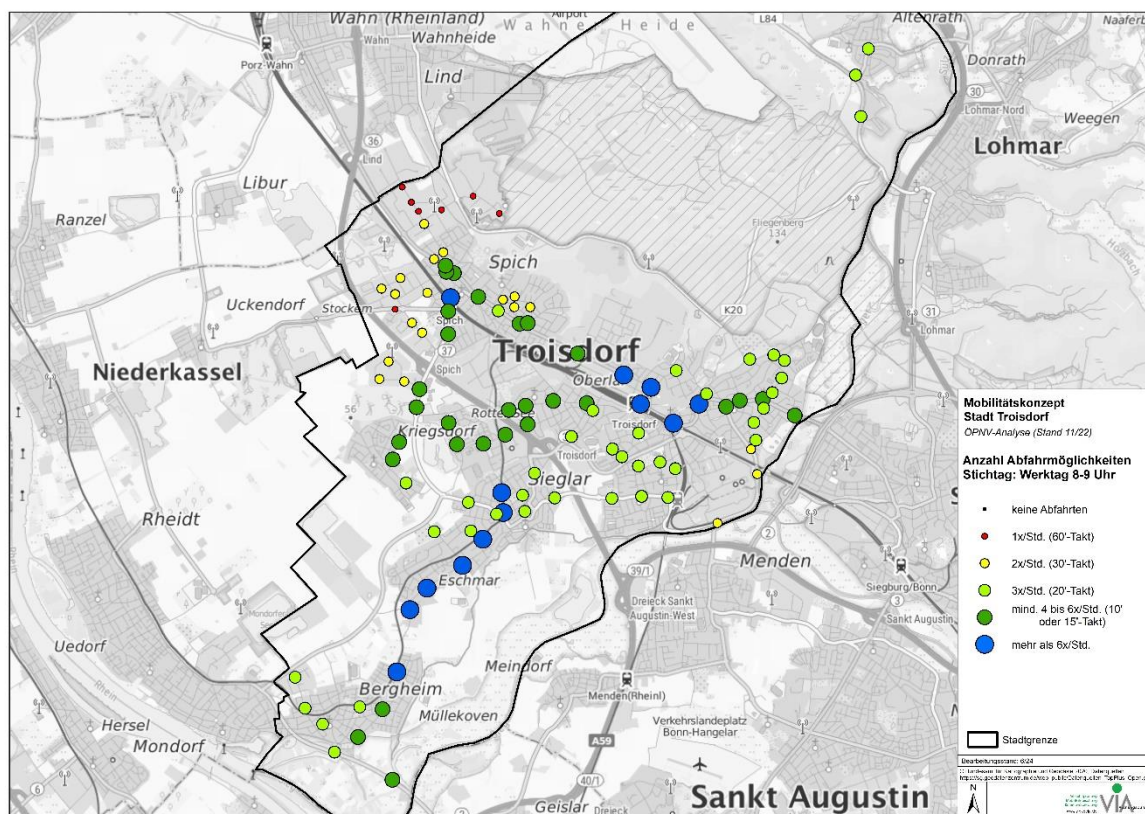


Abbildung 3-10: Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Normwerktag 8 Uhr (Stand 11/22)

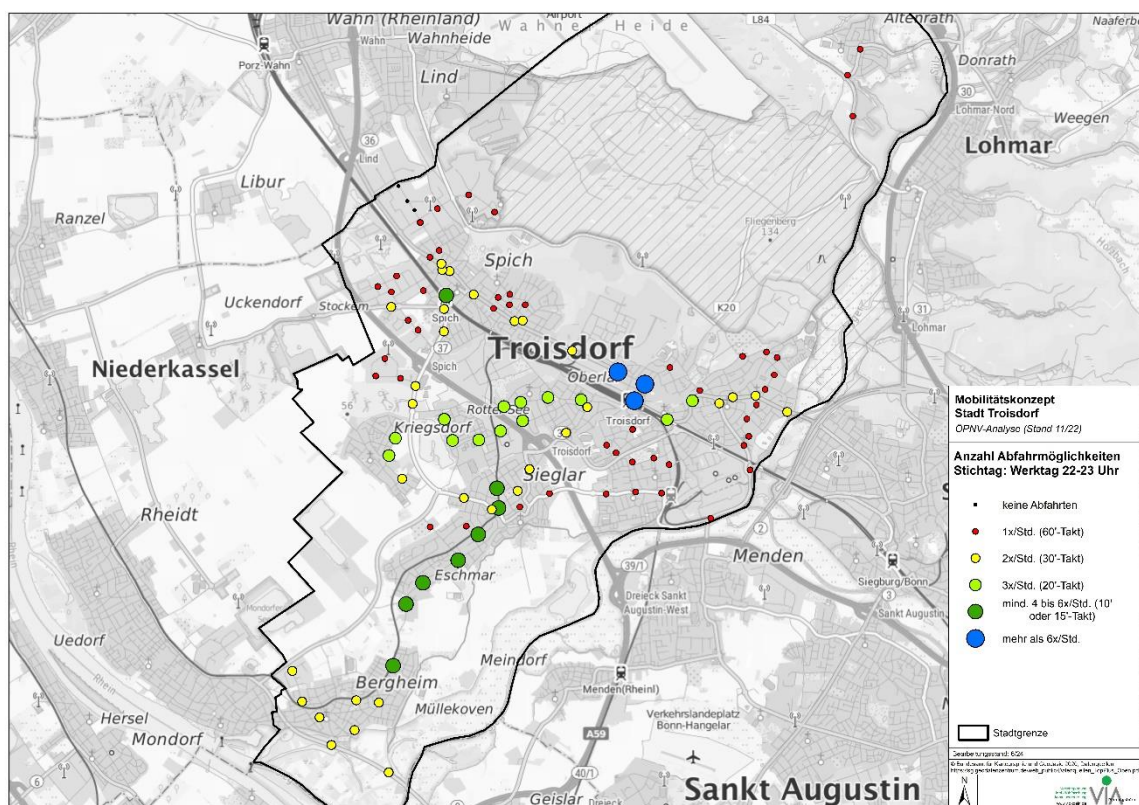


Abbildung 3-11: Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Normwerktag 22 Uhr (Stand 11/22)

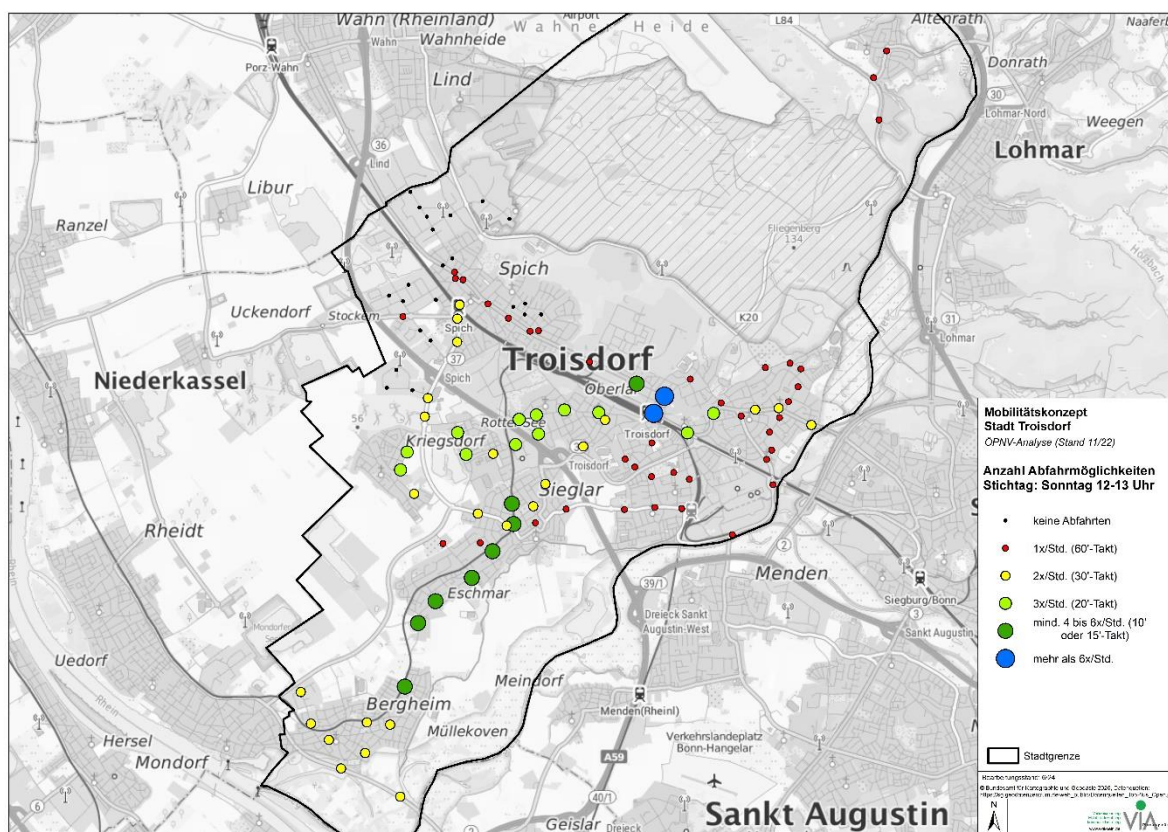


Abbildung 3-12: Grundtakte je Bushaltestellen im Stadtgebiet für einen Sonntag 12 Uhr (Stand 11/22)

Vor allem die Achsen von Troisdorf Mitte nach Spich, Oberlar und Rotter See sowie auf der Achse in die südlichen Stadtteile haben ein sehr dichtes Angebot. Defizite existieren teilweise im Bereich Troisdorf West und Friedrich-Wilhelms-Hütte durch geringere Taktdichten sowie auf dem Korridor Spich Bf – Rotter See – Troisdorf Bf, da der 30-Minuten-Takt der Linie 508 keine sinnvollen Überlagerungen mit dem 20-Minuten-Takt der anderen Linien erlaubt. Während der Erstellung des Mobilitätskonzepts sind auch diese Defizite jedoch zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 zu großen Teilen behoben worden.

Derzeit verbleiben folgende Punkte noch als Schwachstellen im Troisdorfer Busverkehr:

- Schlechte Anbindung des Industriegebietes nördlich von Rotter See
- Überlastete ÖPNV-Achse nach Bonn mit wenig konkurrenzfähiger Reisezeiten im Vergleich zum Auto
- Schlechte Anbindung des Gebietes im Gleisdreieck zwischen Sieg- und rechter Rheinstrecke im Bereich Friedrich-Wilhelms-Hütte.
- Fahrtenausfälle aufgrund von Busfahrer:innenmangel

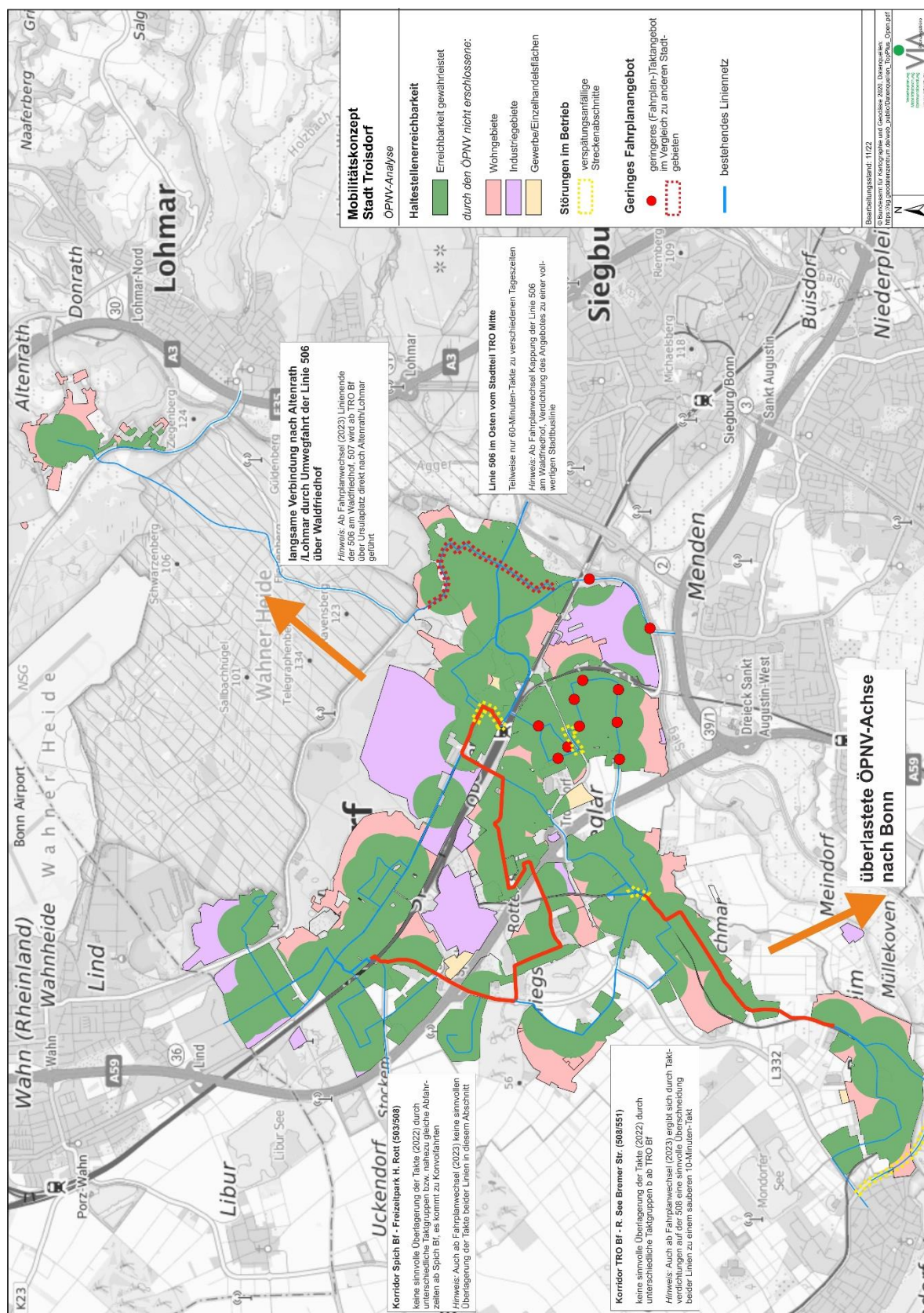


Abbildung 3-13: Analyse des Troisdorfer Busnetzes, Stand 2022 mit Berücksichtigungen der Optimierungen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2023 für das Fahrplanjahr 2024

Die **gute Angebotsqualität** wird auch in der **Bewertung des ÖPNV-Systems** im Rahmen der Haushaltsbefragung 2023 deutlich. So erhält der ÖPNV in Troisdorf eine Note von 2,7 im Vergleich zur Durchschnittsnote 3,0 für vergleichbare Mittelstädte in Deutschland.

In der Onlinebefragung wurden in Bezug auf das städtische ÖPNV-System folgende Aspekte kritisch erwähnt und es kann erhöhter Handlungsbedarf abgeleitet werden: Einrichtung von Radabstellanlagen an Stationen – diese werden lediglich von 12 % der Personen als gut oder sehr gut eingeschätzt (bei einem hohen Anteil indifferenter Antworten: „weiß nicht“); Verständlichkeit der Tarif- und Preisstruktur, Verbesserung der Pünktlichkeit – die werden von 18 % bzw. 21 % der Personen als mangelhaft oder ungenügend bewertet.

Eine neue Perspektive ergibt sich mit der **projektierten Stadtbahnlinie 17** von Bonn über Niederkassel, Köln-Langel und Rheinüberquerung ins linksrheinische Köln. Mit der Linie 17 würde auch der Troisdorfer Stadtteil Bergheim an den kommunalen Schienenverkehr angeschlossen. Zwischen Bergheim und Köln-Langel soll die Trasse der bestehenden Güterzugstrecke der RSVG genutzt werden. Troisdorf Mitte und die übrigen Stadtteile würden nach derzeitiger Planung über einen Verknüpfungspunkt „Bergheim Siegaue“ und „Mondorf Mitte“ (Stadt Niederkassel) an die Strecke mit Zubringerbuslinien angeschlossen. Der Grundsatzbeschluss für die Planung liegt vor. Mit einer schrittweisen Inbetriebnahme wird ab den 2030er Jahren gerechnet. Aktuell bedient die in Tabelle 3-3 aufgeführte Vorlaufbuslinie 117 im Gemeinschaftsbetrieb RSVG/KVB/SWB die Strecke.

Im **Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“** sind in Troisdorf in der kürzeren Vergangenheit schon umfangreiche Schritte hin zur Verbesserung öffentlich nutzbarer Mobilitätsangebote schon erfolgt, indem neue multimodale Angebote zur besseren Vernetzung und Flexibilisierung der öffentlichen Angebote eingeführt wurden. Im Jahre 2021 wurde in Troisdorf als eine der Pionierkommunen im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis das Fahrradverleihsystem „RSVG-Bike“ eingeführt. Als besonders hervorzuheben ist, dass im rechtsrheinischen Rhein-Sieg-Kreis als einer der ersten Landkreise auch ein flächendeckendes hybrides System aus konventionellen und E-Bike-Rädern eingerichtet wurde. Zum Stichtag dem 01.01.24 existieren in Troisdorf 26 Stationen mit 86 konventionellen Leihrädern, 10 E-Bikes sowie 4 Lastenrädern, davon drei elektrisch betrieben. Die Troisdorfer Stationen rangieren mit ihren Nutzungszahlen in den Top Ten kreisweit. Des Weiteren ist die Stadt Troisdorf im Gebiet des Rheinlandes ein Vorreiter bei der Einrichtung von Mobilstationen im neuen mobil.nrw-Landesdesign. So wurde im Jahr 2023 am Troisdorfer und Spicher Bahnhof jeweils Mobilstationen neuen Infostelen, Wegeleitsystemen, digitalen Detektoren und vielen weiteren Merkmalen eröffnet. Am Troisdorfer Bahnhof werden noch 2024 die auf Oberlarer Seite befindlichen Radabstellmöglichkeiten deutlich verbessert: Es werden neue Boxen im Radbox.nrw-System aufgestellt und die Fahrradbügel durch neue ersetzt.



Abbildung 3-14: Bilderbogen zum Themenfeld Vernetze Mobilität (Bildbeschreibung im Uhrzeigersinn: Bild 1: nicht mehr zeitgemäße Radabstellanlagen auf der Oberlarer Seite des Troisdorfer Bf; Bild 2: Stele der Mobilstation in Spich Bf; Bild 3: RSVG-Bike-Verleihstation am Troisdorfer Bf (Fotos: VIA eG)

Für den Bereich ÖPNV ergeben sich zusammenfassend folgende Stärken und Schwächen:

Stärken	Schwächen
⊕ Qualitativ sehr hochwertiges Netz mit einheitlichen und transparenten Bedienungsstandards ⊕ Ausbildung von ÖPNV-Achsen mit großstadtähnlicher Bedienungsqualität ⊕ Alle SPNV-Haltestellen als Mobilstationen ausgebildete Verknüpfungspunkte in Betrieb oder in Vorbereitung ⊕ Hochwertige Fahrgastinformation an den zentralen Haltestellen ⊕ Kontinuierlich verbesserte Einbindung der Gewerbegebiete ins Netz ⊕ Kontinuierliche Fortentwicklung des Netzes ⊕ Künftige Option zur Anbindung an die geplante Stadtbahnlinie 17 ⊕ Erste Mobilstationen im Landesdesign mit vielfältigen Angeboten am Troisdorfer und Spicher Bf ⊕ Hochwertiges und stark genutztes Fahrradverleihsystem	– Punktuelle Erschließungslücken: Industriegebiet nördlich Rotter See, Gleisdreieck Friedrich-Wilhelmshütte – Kapazitätsengpässe und nicht nachfragegerecht ausgebaute Pendlerachse nach Bonn – Defizite im Bereich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit des Betriebs (Ausfälle, Verspätungen im SPNV und ÖPNV) – Verknüpfung von Bus und Fahrrad stärker ausbauen

3.4.2 Nahmobilität – Fuß- und Radverkehr

Der Radverkehr bildet zusammen mit dem Fußverkehr die Nahmobilität und stellt „eine quartiersbezogene Mobilitätsform mit nicht-motorisierten Verkehrsmitteln“ dar¹⁹. Unter diesem Oberbegriff wird vor allem die Mobilität über kurze Zeiten und Distanzen wie in Quartieren im Arbeits- oder Einkaufsumfeld subsumiert. In einem nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilitätsmix spielt die Nahmobilität eine besondere Rolle, da diese flächensparsam, kostengünstig, CO2 neutral und gesundheitsfördernd ist. Grundlegend für die Attraktivität der Nahmobilität ist eine hohe Aufenthaltsqualität für soziale Interaktion und Begegnungen im öffentlichen Raum.

Gerade auf Strecken bis 5 km – zur Arbeit, zum Einkauf oder zu sonstigen Zwecken – ist das Fahrrad und der Fußverkehr prädestiniert als umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt zu werden. Insbesondere durch das Pedelec können die Wegstrecken erweitert werden. In Gegenden, die sich auf ersten Blick topografisch nicht als besonders geeignet darstellen, besteht nun die Möglichkeit, „nahmobil“ mit dem Fahrrad unterwegs zu sein. Vielfach stellt der Radverkehr den wichtigsten Aktivposten dar, wenn es um eine Veränderung des Modal-Splits in städtischen Bereichen geht.

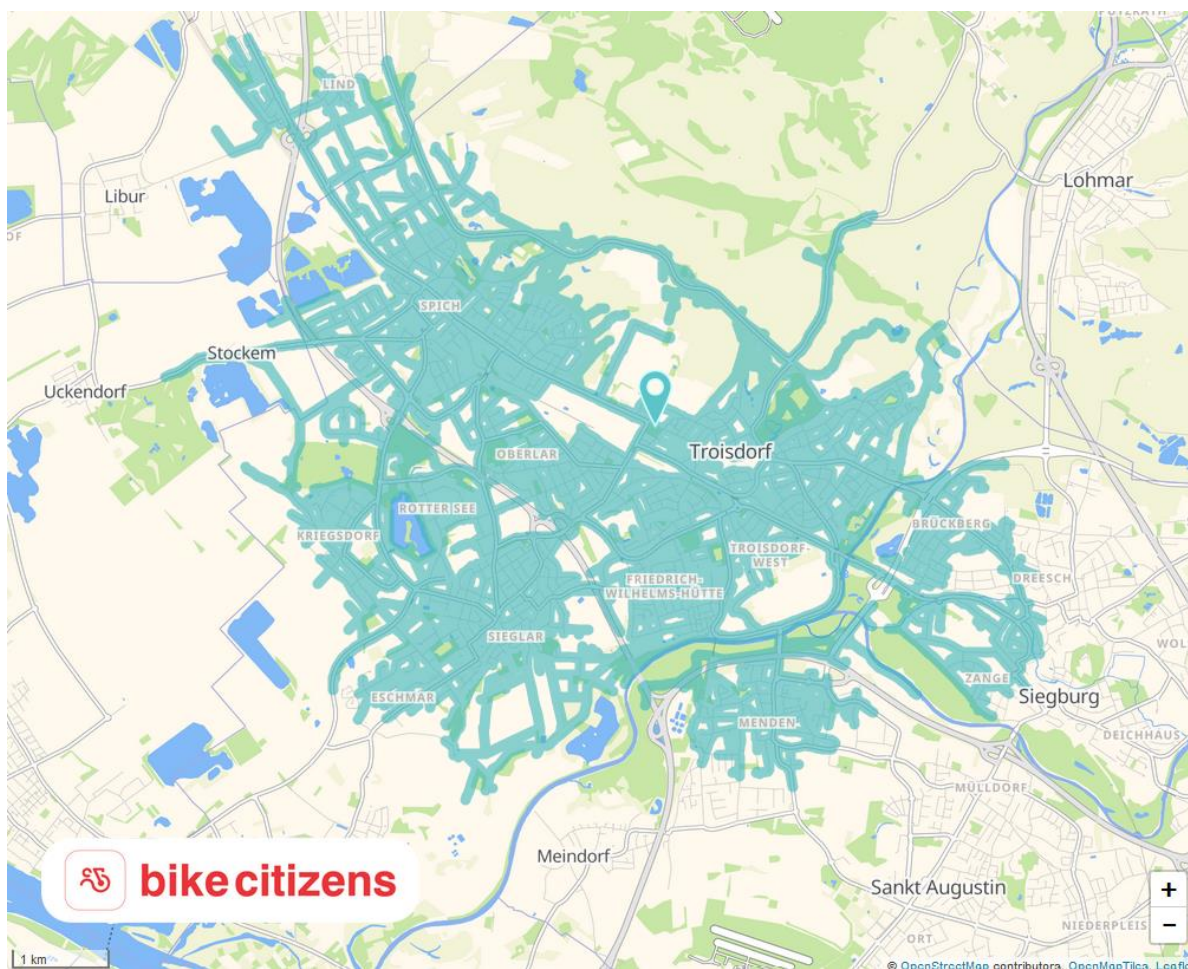


Abbildung 3-15: Fahrraderreichbarkeit 15min um Kölner Straße²⁰

Nach Daten der Haushaltsbefragung 2023 sind in Troisdorf 53 % der Wege unter 5 km lang, womit ein **großes Potenzial für die Nahmobilität** besteht. Schon heute werden 63 % der Wege unter 5km aktiv,

¹⁹ Sabine Morkisz, Gebhard Wulfhorst (2010): Nahmobilität durch aktive Angebotspolitik, in: PLANERIN, Fachzeitschrift für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Heft 4/10. S.9 ff.

²⁰ Bikecitizens(2024): <https://map.bikecitizens.net/> (zuletzt Aufgerufen: 12.06.2024)

also mit Rad oder per pedes zurückgelegt. Aber auch bei den höheren Entfernungsklassen (bis über 20 km) ist festzustellen, dass der Radverkehr erkennbare Anteile zwischen 4 % und 27 % der Wege aufweist. Der Radverkehrsanteil auf den Wegen von 5 km bis unter 20 km kann zum Teil auf einen höheren Nutzungsanteil von Elektrofahrrädern zurückgeführt werden, denn ab 5 km wird zu 43 % mit Elektrofahrrädern gefahren. Die Relevanz von Elektrofahrrädern spiegelt sich auch in der Besitzquote wider, denn 26 % aller Haushalte in Troisdorf besitzen mindestens ein Elektrofahrrad, was im Vergleich zur letzten Haushaltsbefragung von 2016 einer Verdreifachung entspricht.

Beim **Fußverkehr** wird deutlich, dass dessen Relevanz in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Im Vergleich der Haushaltsbefragungen 2016 und 2023 ist der Fußverkehrsanteil global um 6 %-Punkte von 17 % auf 23 % gestiegen und macht damit knapp ein Viertel am Modal-Split aus. Auf fußaffinen Relationen bis 2,5 km haben sich so die Anteile teilweise verdoppelt. Der Fußverkehr hat auf diesen Relationen einen Anteil von über 50 %. Dennoch werden auf Wegen zwischen 2 km und 5 km immer noch knapp die Hälfte aller Wege per Auto zurückgelegt.

Nahmobilität und ÖPNV haben kleinräumig betrachtet in den verschiedenen Stadtteilen eine unterschiedliche Relevanz: Insbesondere die zentralen und einwohnerstarken Stadtteile Oberlar, Troisdorf Mitte und Troisdorf West weisen mit Nahmobilitätsanteilen von jeweils 44 % Anteile auf wie Großstädte im Umland von Troisdorf. Bei der **Betrachtung des Umweltverbundes**, also Nahmobilität plus ÖPNV, wird deutlich, dass insbesondere in Troisdorf West die Verkehrsmittel des Umweltverbundes mit 61 % deutlich mehrheitlich genutzt werden. Beim Radverkehr ist anzuführen, dass in Bergheim und Müllekoven mit 22 % der höchste Radverkehrsanteil liegt (stadtweiter Wert: 17 %).

Ein hohes Radverkehrsaufkommen in Bezug auf die Anzahl der Wege ist innerhalb von Troisdorf Mitte und Spich festzustellen sowie auf den Relationen zwischen Troisdorf Mitte und Oberlar (1.900 Wege), Troisdorf Mitte und Spich (1.700 Wege) sowie Sieglar und Spich mit 1.500 Wegen²¹.

Die vergleichsweise hohe Nutzung der Verkehrsmittel der aktiven Mobilität (zu Fuß und Fahrrad) geht einher mit einer differenzierten **Bewertung des Fuß- und Radverkehrs** im Rahmen der Haushaltsbefragung 2023. Die Gegebenheiten für den Fußverkehr werden der Befragten mit einer Gesamtnote von 2,1 bewertet, im Radverkehr hingegen beträgt die Benotung „nur“ 2,7, was zusammen mit dem ÖPNV die vergleichsweise schlechteste Note bei den Verkehrsmitteln ist.

Bei der Bewertung der Situation des **Zufußgehens** in Troisdorf wird deutlich, dass vor allem die Aspekte wie Qualität der Gehwege (z.B. Gehwegbreite), die Verkehrssicherheit und Ampelschaltungen als positiv wahrgenommen werden. Als negativ werden die fehlende Trennung zwischen Rad- und Gehwegen sowie die Anzahl der Sitzgelegenheiten für Pausen unterwegs angemerkt.

²¹ Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.80

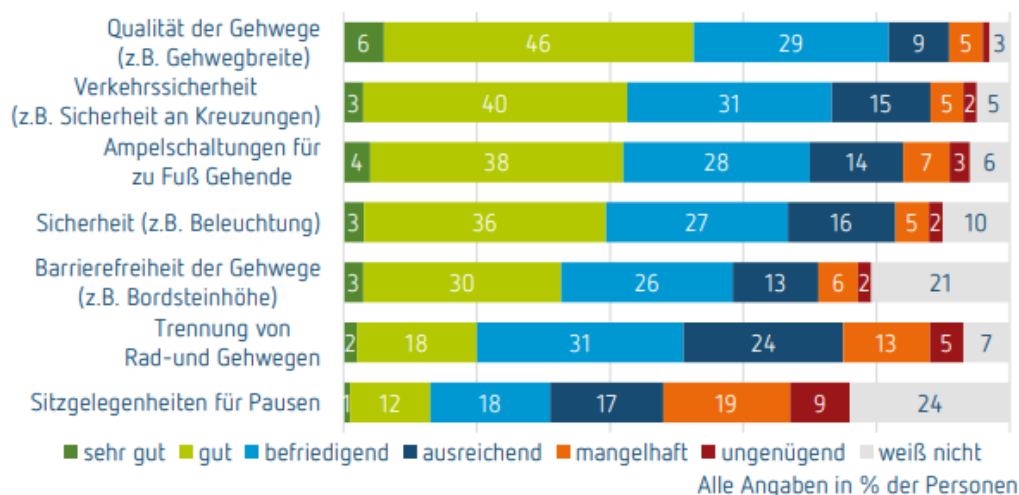


Abbildung 3-16: Bewertung der Situation des Zufußgehens in Troisdorf²²

Im **Radverkehr** wird die Situation kritischer beurteilt. Die Radverbindungen innerhalb Troisdorfs und die Beschilderung werden vergleichsweise noch am positivsten beurteilt. Die größten Verbesserungspotenziale werden vor allem beim Angebot der Radabstellanlagen gesehen. Dieses wird von 33 % der Befragten als ausreichend bis ungenügend bewertet. Weiterhin werden die Aspekte Qualität der Radwege, hier insbesondere die Oberfläche und die Verkehrssicherheit beispielsweise an Kreuzungen, als eher negativ bewertet.

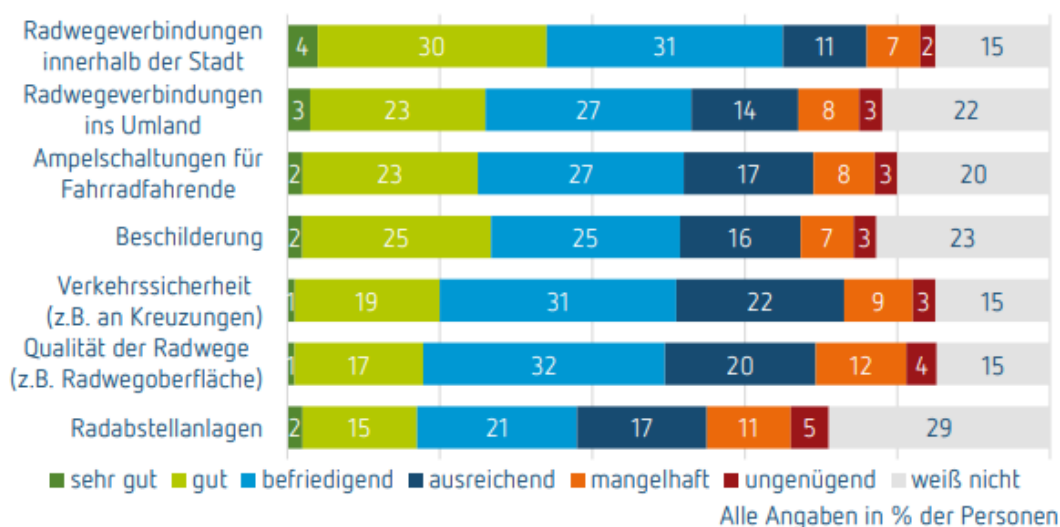


Abbildung 3-17: Bewertung der Situation des Radverkehrs in Troisdorf²³

Bis Anfang der 2000er Jahre stand die aktive Radverkehrsförderung in Troisdorf sehr stark im Fokus: Neue Radinfrastrukturen wurden geschaffen, die Einrichtung eines wegweisenden Beschilderungssystems war ein Novum, intensive Öffentlichkeitsarbeit und Serviceelemente rundeten die Maßnahmen ab. Troisdorf wurde im Köln-Bonner Umland zu einem Primus in Sachen Radverkehrsförderung. Zwischenzeitlich sind die damals geschaffenen Infrastrukturen in die Jahre gekommen bzw. entsprechen den heute gültigen Regelwerken vielerorts nicht mehr, da sich die Anforderungen, aber auch die Nachfrage nach sicheren und komfortablen Radverkehrseinrichtungen

²² Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.40

²³ Entnommen aus Stadt Troisdorf 2023: Endbericht Mobilitätsbefragung 2023 Stadt Troisdorf. Bearbeitet durch Planersocietät. S.29

gewandelt und gesteigert hat. So gibt es nach heutigen Maßstäben zahlreiche viel zu schmale Radverkehrsinfrastrukturen und Konkurrenzen zum Fußverkehr.



Abbildung 3-18: Bilderbogen mangelhafter Radinfrastrukturen im Stadtgebiet (Bildbeschreibung im Uhrzeigersinn: Bild 1: Verblasste und zu schmale Schutzstreifen in Eschmar; Bild 2: Konkurrenz von Fuß- und Radverkehr auf zu schmaler Nebenanlage im Gewerbegebiet; Bild 3: komplexe Situation für den Radverkehr in Sieglar; Bild 4: Mangelhafter Zustand der Verbindungsachse Rotter Viehtrift (Fotos: VIA eG)

In der Bestandsanalyse wurden zudem **Lücken im bestehenden Netz** identifiziert. Handlungsbedarf besteht insbesondere dort, wo gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) keine oder unzureichende Radverkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Dabei liegen die Lücken häufig entlang der klassifizierten Kreis-, Landes- oder Bundesstraßen, sodass hier aufgrund der gefahrenen Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke keine geeignete Führungsform angeboten wird.

Neben den dargestellten Netzlücken bildet vor allem die in Ost-West-Achse verlaufende Bahnstrecke eine starke Zäsur für den Radverkehr, da an den vorhandenen Bahnunterführungen durch sehr schmale Querschnitte in der Regel keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind und der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird. Insbesondere durch häufig auftretende Rückstauungen durch Pkws in diesem Bereich stehen Radfahrende ungeschützt und beeinträchtigt durch Lärm- und Schadstoffemissionen eng zwischen den Autos.

Vor dem Hintergrund der Förderung der Nahmobilität weist die Gestaltung der Straßenräume im Troisdorfer Stadtgebiet aufgrund der unterschiedlichen Bebauungsstrukturen und Verkehrsfunktionen eine sehr große qualitative Spannweite auf. Entlang der Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet überwiegt eine „autogerechte“ Gestaltung, d. h. die Gestaltung ist überwiegend auf die Belange des fließenden Kfz-Verkehrs orientiert ausgerichtet. Es herrschen lineare Straßenzüge mit kaum baulichen Verkehrsberuhigungen vor. In den Knotenpunktbereichen bestehen oftmals weitaufgefächerte Aufstellbereiche mit mehreren Abbiegespuren, die große Flächen einnehmen. In den dörflich geprägten Stadtteilen vor allem im südlichen Stadtgebiet existieren durch die teilweise eher schmalen Ortsdurchfahrten nur sehr gering dimensionierte, teilweise gar keine Nebenanlagen für den Fußverkehr.



Abbildung 3-20: Bilderbogen Straßenraumgestaltung in Müllekoven (Fotos: VIA eG)

Dem gegenüber bestehen eine Reihe vorbildlich ausgebauter Straßenabschnitte, vor allem in Wohngebieten, die konsequent verkehrsberuhigend gestaltet wurden. Hier sind vornehmlich die Stadtteile Rotter See und in Troisdorf Mitte der Bereich zwischen Bahnhof und Kölner Straße hervorzuheben.



Abbildung 3-21: Bilderbogen Verkehrsberuhigung: Best-Practice-Beispiele in Rotter See (Bild links), Troisdorf-Mitte (Bild Mitte) und Kriegsdorf (Bild rechts) (Fotos: VIA eG)

Für die Nahmobilität ergeben sich zusammenfassend folgende Stärken und Schwächen:

Stärken	Schwächen
⊕ Hohes Potenzial für Nahmobilität durch hohe Dichte an Zielen in kurzer Entfernung ⊕ Hohe Anteile der Nahmobilität am Modal Split in einigen Stadtteilen (v.a. Troisdorf West) → Verankerung einer Radfahrkultur ⊕ Gute Umsetzung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen der Straßenraumgestaltung, v.a. in Troisdorf Mitte und Rotter See ⊕ Teilweise gute Ausstattung an Fahrradabstellanlagen v.a. am Bahnhof Troisdorf sowie in der Troisdorfer Innenstadt	– Große Anteile der Radinfrastruktur entsprechen nicht mehr den aktuellen Richtlinien – Bestehende Lücken im Netz – Fehlende Nebenanlagen, insbesondere in den südlichen Stadtteilen

3.4.3 Motorisierter Individual- und Wirtschaftsverkehr

Den vorhandenen Straßenraum bedarfsgerecht aufzuteilen ist das generelle Ziel einer jeden Straßenplanung. Da die zur Verfügung stehenden Flächen dabei nur einmal vergeben werden können, ist es umso wichtiger, die vorhandenen Flächen so zu verteilen, dass ein möglichst effektives Verkehrssystem geschaffen werden kann und gleichzeitig eine Flächengerechtigkeit herrscht.

Das Mobilitätsverhalten in Troisdorf ist, wie aus den vorliegenden Analysen zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung deutlich wurde, immer noch stark vom Auto geprägt. Das eigene Fahrzeug ist aktuell das wichtigste Verkehrsmittel, um von A nach B zu gelangen. Über 50 % aller Wege werden als Pkw-Fahrende oder als -Mitfahrende mit dem MIV zurückgelegt. Die Dominanz des Autos ist für eine Mittelstadt wie Troisdorf nicht ungewöhnlich. Die Tendenz, die zentralen Stadtgebiete der umliegenden Großstädte zu verlassen und ins benachbarte Umland zu ziehen, führte dazu, dass ein großer Anteil der Troisdorfer Bevölkerung täglich auspendelt. Im Gegenzug sind aufgrund der vielen zahlreichen Arbeitsplatzschwerpunkte in Troisdorf auch große Einpendelströme festzustellen. Das Besondere der örtlichen Struktur ist, dass mehr Menschen nach Troisdorf ein- als auspendeln. Das dadurch erhöhte Verkehrsaufkommen, vor allem zu den Spitzenzeiten am Vor- und Nachmittag, lässt sich gerade an den zentralen Achsen und Knotenpunkten im Erschließungsnetz beobachten.

Ein weiterer, grundlegender Faktor für die Dominanz des Autos sind die **in der Vergangenheit umgesetzten autogerechten Planungen des Verkehrsnetzes**, die die Nahmobilität und deren Ansprüche nicht bedarfsgerecht berücksichtigt haben. Auch wenn in Troisdorf, wie im vorherigen Unterkapitel aufgezeigt, teilweise bereits gute Ansätze zur Berücksichtigung der Belange der Nahmobilität geschaffen wurden, gibt es nach wie vor zahlreiche Strukturen, an denen das frühere Leitbild der autogerechten Stadt noch ablesbar ist.

Bestehende Planungsansätze und Verhaltensroutinen müssen daher in Frage gestellt werden, um im Hinblick auf die Herausforderungen des sich immer weiter zuspitzenden Klimawandels, ein Umsteuern hin zu nachhaltigen Mobilitätsmustern zu forcieren, so dass den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden Rechnung getragen wird. Der „Zurück-Gewinn“ öffentlicher Flächen für Aufenthalt, Entsiegelung (Starkregenereignisse), Baumpflanzungen (Kühlung, Verschattung, Regenrückhaltung) ist dabei unerlässlich, um diese notwendige Entwicklung zu unterstützen. Den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kommt dabei eine tragende Rolle zu. Der Kfz-Verkehr ist kontinuierlich zu reduzieren, so dass eine Entlastung des gesamten Verkehrsnetzes, gerade auch zu

Spitzenzeiten, möglich wird. Die Kfz-Verkehre für den Wirtschafts- und Versorgungsbereich, die nicht verlagerbar sind, können dann auch reibungsloser geführt werden.

Strukturgebend für das **Straßennetz** von Troisdorf sind insbesondere die in Ost-West-Richtung verlaufende Bundesstraße 8, die vom Osten in den Süden des Stadtgebietes verlaufende L332 sowie die im Süden tangierende L269. Hier liegen die Verkehrsbelastungen im hohen bis sehr hohen Bereich (mehr als 10.000 Kfz pro Tag). Die Kreisstraße 29 hat vor allem wichtige innerörtliche Verbindungsfunktion bzw. dient als Zubringer zur A59 für das Gewerbegebiet nördlich von Rotter See. Die L143 verknüpft Troisdorf über die Siegbrücke mit Sankt Augustin. Die in der nördlichen Stadthälfte gelegenen Kreisstraßen 10 und 20 spielen eine Rolle für die lokalen Verkehre nach Altenrath und zum Teil nach Lohmar. Diese weisen jedoch nur geringe Verkehrsstärken auf. Aus den Untersuchungen des Verkehrsentwicklungsplans 2015 sind Störungen insbesondere in den in untenstehender Abbildung 3-22 blau-weiß-schraffierten Bereichen in Sieglar, Spich, Menden und südlich von Bergheim feststellbar.

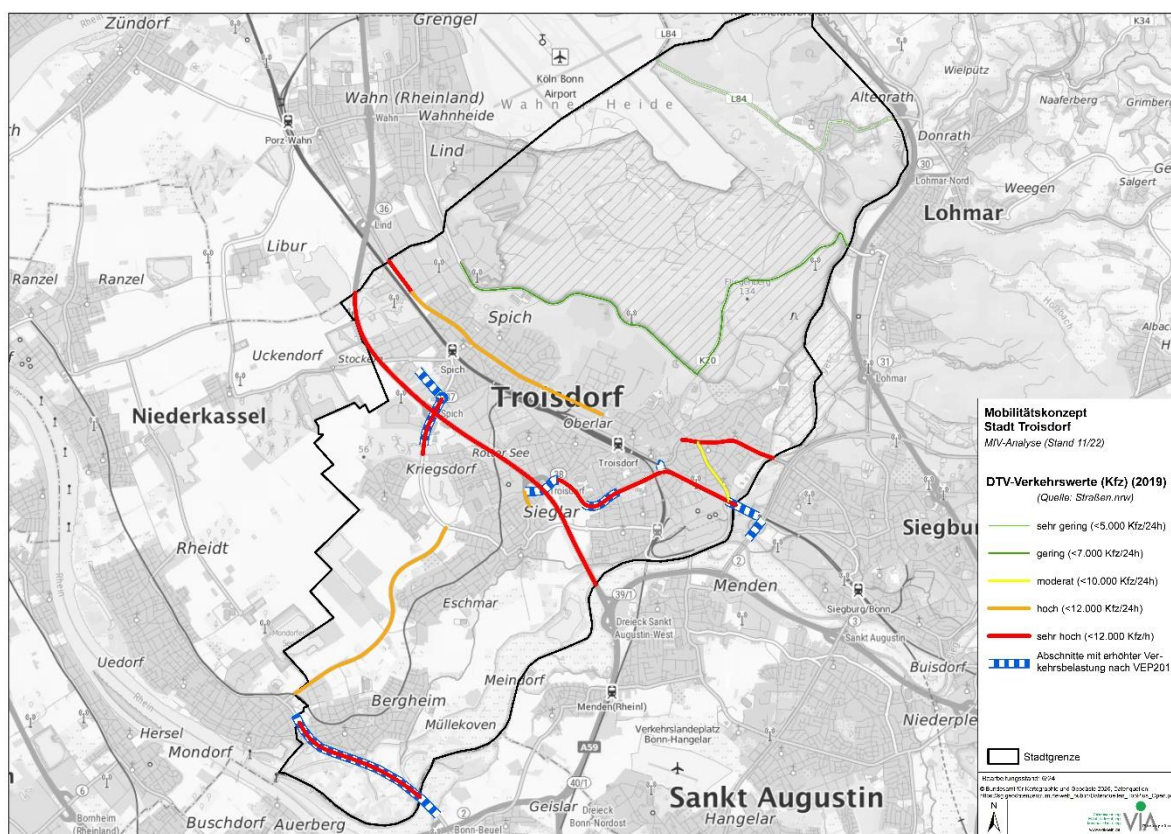


Abbildung 3-22: Belastungen und Überlastungen des Troisdorfer Straßennetzes; dargestellt sind nur Streckenabschnitte, für die Daten von straßen.nrw vorliegen

Durch neu gebaute **Ortsumfahrung** konnte bereits das starkbelastete Verkehrsnetz in weiten Teilen aus den Ortsmitten der Stadtteile verlagert werden. Insbesondere durch die L332n konnten die südlichen Ortslagen Bergheim, Mülleken und Eschmar deutlich entlastet werden. Durch den Lückenschluss bei Sieglar kann in Kürze auch die Ortsmitte entlastet werden, wo es derzeit insbesondere am Sieglarer Kreis bei RSVG-Betriebshof in den Hauptverkehrszeiten zu Rückstauungen kommt. Dort bestehen auch große Konflikte mit der Nahmobilität. Defizite bestehen

ebenso auf der Ortsdurchfahrt der B8 in Spich, wo eine vergleichsweise hohe Verkehrsstärke feststellbar ist, und die B8 dem Stadtteil einen starke Trennwirkung gibt.

Zur verträglichen Führung des **Wirtschaftsverkehrs** hat die Stadt Troisdorf als Teilnehmerkommune am landesweiten **SEVAS-Vorrangroutennetz** für ihr Stadtgebiet bereits ein Führungskonzept für den Schwerlastverkehr ausgewiesen. Unter Federführung des VRS sowie mit Unterstützung des Verkehrsministeriums des Landes NRW, den Industrie- und Handelskammern und weiterer Partner wurde das Projekt „SEVAS“ (**S**oftware zur **E**ingabe, **V**erwaltung und **A**usspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im **S**chwerlastverkehr – „Effiziente und stadtverträgliche Lkw-Navigation für NRW“) entwickelt, um ein Web-basiertes Portal zu entwickeln, das ein NRW-weites Vorrangroutennetz für den Schwerlastverkehr definiert. In diesem sind folgende Restriktionen für den Schwerlastverkehr hinterlegt: Gewichts-, Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie LKW-Durchfahrtsverbote. In Troisdorf existiert hierbei ein Netz, dass weitestgehend zentrale Ortsbereiche umgeht und den Transit- sowie lokalen Wirtschaftsverkehr vorwiegend für Straßenabschnitte außerhalb der Siedlungsbereiche führt.

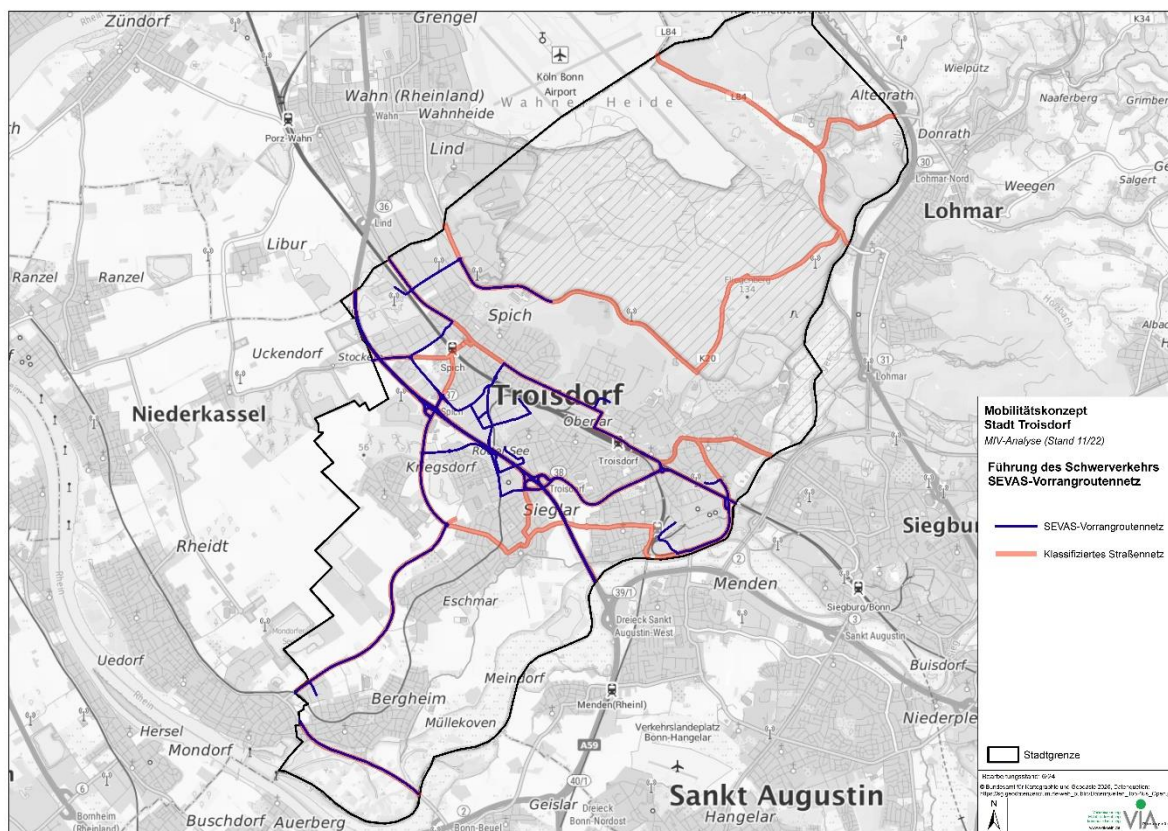


Abbildung 3-23: Vorrangrouten für den Schwerverkehr im Troisdorfer Straßennetz

Insgesamt lässt sich feststellen, dass die Verkehrsbelastungen im Troisdorfer Straßennetz bereits heute vergleichsweise gut austariert sind und das SEVAS-Vorrangroutennetz dies in besonderer Weise unterstützt. Struktur und Hierarchie des Straßennetzes sind gut geplant: Klassifizierte Straßen liegen zum großen Teil außerhalb bebauter Gebiete und weisen dementsprechend eine höhere Verkehrsbelastung, u.a. durch Transitverkehre, auf.

Aufbauend auf diese zugrunde liegende Struktur ist es folgerichtig, in einem nächsten Schritt ein **Kfz-Grundnetz** zu definieren. Dieses gibt zum einen vor, auf welchen Streckenabschnitten der Kfz-Verkehr

aufgrund der bestehenden und prognostizierten Verkehrsbelastung die dominante Stellung behält und zum anderen wird festgelegt, wo ein hoher Anteil an Transitverkehren stattfinden kann, um die Verkehre konzentriert zu bündeln. Dieses Planungsprinzip hat das Ziel, dass im übrigen Straßennetz durch die gewonnen Spielräume die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad stärker in den Fokus kommt und sicherer und komfortabler abgewickelt werden kann. Im Mobilitätskonzept wird im Handlungsteil ein Vorschlag für ein Kfz-Grundnetz gemacht.

Für den motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehr lassen sich folgende Stärken und Schwächen zusammenfassend identifizieren:

Stärken	Schwächen
⊕ Fortgeschrittene bedarfsgerechte Netz-hierarchie insbesondere durch Umsetzung von Ortsumgehungen vorhanden... ➡ innerhalb bebauter Gebiete: weitgehend niedrige Verkehrsbelastungen ➡ außerhalb bebauter Gebiete: Bündelung hoher Verkehrsbelastungen ⊕ Weitestgehend flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 ⊕ SEVAS-Vorrangroutennetz für den Schwerlastverkehr	– Teilweise hochbelastete Hauptverkehrsachsen vor allem in den Ortslagen Spich und Sieglar – Schwierige Erschließung des Industriestadtparks, unter der Vorgabe, dass Schwerverkehr die zentralen Ortslagen umfährt – Punktuell immer noch stark Kfz-orientierte Infrastrukturen mit Überplanungsbedarf

4 Zielsystem und Evaluation

4.1 Leitbild

Das vom Ausschuss für Mobilität und Bauwesen in der Sitzung vom 01.06.2023 beschlossene Leitbild (siehe Abbildung 4-1) wurde gemeinsam von Stadtverwaltung, Politik und lokalen Stakeholdern entwickelt. Es besteht aus den unten dargestellten Grundsätzen, Leitzielen und Strategien. Diese sind richtungsweisend für die geplante Entwicklung des Troisdorfer Stadtverkehrs bis zum Jahr 2035 und schaffen Transparenz. Sie bilden den Rahmen für das Handlungskonzept und darüber hinaus für die Formulierung von Indikatoren zur Überprüfung der Zielerreichung von Leitbild und Gesamtstrategie während der Umsetzung.



Abbildung 4-1: Übersicht zum Leitbild des Mobilitätskonzepts Troisdorf mit Grundsätzen, Leitzielen und Strategien

4.1.1 Grundsätze

Die Grundsätze verdeutlichen, was Troisdorf erreichen möchte und wie die Stadt aussehen soll, in der die Troisdorferinnen und Troisdorfer im Jahr 2035 gerne leben. Troisdorf ist eine Stadt mit einer hohen Lebensqualität für alle Bürger*innen mit einer starken und robusten lokalen Wirtschaft. Mobilität bedeutet für Troisdorf gute und sichere Erreichbarkeit für alle, Ziele sind nah und die Umgebung vertraut. Das Mobilitätssystem ist zukunftssicher und stadtverträglich. Klimaneutralität wird angestrebt. Die Wirtschaft ist Teil des Stadtwesens. Sie ist gut miteinander vernetzt, innovativ mobil und deshalb leistungsstark. Gemeinschaftlich und abgestimmt werden wichtige Projekte für die Energie- und Mobilitätswende umgesetzt.

Tabelle 4-1: Die Grundsätze der Troisdorfer Mobilität 2035 in der Übersicht

Die Mobilität in Troisdorf ist 2035...

- zukunftssicher, stadtverträglich, klimaneutral
- für die Troisdorfer*innen sicher, nah, vertraut
- für die lokale Wirtschaft vernetzt, innovativ, leistungsstark

4.1.2 Leitziele

Nachfolgend sind die Themen aufgelistet, in denen Troisdorf aktiv werden und mehr erreichen möchte als bisher. Dies sind auch die Leitziele, an denen der Fortschritt in der Mobilität langfristig bis zum Jahr 2035 gemessen wird und die als Orientierung dienen. Insofern sind diese eng mit Indikatoren verknüpft. Mögliche Indikatoren sind in der nachfolgenden Tabelle jeweils den sieben Leitzielen zugeordnet. An dieser Stelle erfolgt ein erster Überblick. In Kapitel 5.2 werden diese weiter konkretisiert.

Tabelle 4-2: *Monitoring und Evaluation: Auf die Leitziele des Mobilitätskonzepts bezogene Themen und Indikatoren-vorschläge im Überblick*

Stadtraum	Mögliche Indikatoren
Straßen und Plätze werden Zug-um-Zug so gestaltet, dass für Menschen, die dort wohnen, Lebens- und Bewegungsräume zum Wohlfühlen entstehen.	• Veränderung des Stadtraums, beispielsweise Anzahl der Sitzmöglichkeiten, neu gepflanzte Bäume/Sträucher für Verbesserung Kühlung und Beschattung • Wahrgenommene Aufenthaltsqualität: Diese spiegelt wider, wie Menschen ihre Umgebung erleben.
Intensive Begrünung an Straßen und Plätzen verbessert das Stadtklima und die Aufenthaltsqualität.	Veränderungen des Stadtgrüns bezüglich • Grünbedeckter Flächenanteil bezogen auf das administrative Stadtgebiet • Grünanteil bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche • Versiegelungsgrad
Verkehrssicherheit	Mögliche Indikatoren
Das Verkehrssystem wird so umgestaltet, dass es weniger Unfälle mit Toten und Schwerverletzten gibt, dass in Troisdorf die "Vision Zero" Realität wird und möglichst zeitnah erreicht und gehalten wird	• Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten • Anzahl der Unfallhäufungsstellen
Soziale Teilhabe und Mobilitätskultur	Mögliche Indikatoren
Für alle Troisdorfer*innen ist das Troisdorfer Verkehrssystem barrierefrei, sicher, erschwinglich und unmittelbar verfügbar.	• Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV (Haltestellen, Fahrzeuge) • Preis eines ÖPNV-Tickets im Verhältnis zum durchschnittlichen Monatseinkommen (bzw. Einkommen der Einwohner*innen des untersten Einkommensquartils als Eingangsgröße) • Wahrgenommene Sicherheit, insbesondere an ÖPNV-Haltestellen und Wegen zu den Haltestellen
Verständnis, Akzeptanz und Respekt bestimmen unser Miteinander im Verkehr.	• Wahrgenommene Rücksichtnahme
Nahmobilität	Mögliche Indikatoren
Die Stadt- und Verkehrsplanung sorgt für kurze Wege in Troisdorf. Im Alltag sind alle Ziele zu	• Anteil kurzer Wege / der Wege zu Fuß an

Fuß in 15 Minuten und mit Rad oder ÖPNV gut erreichbar.	der Gesamtzahl der Wege(< 2km) (ohne Berücksichtigung von Arbeitswegen aufgrund der Länge und Vorfestlegung) • Anteil der Kinder, die zu Fuß / mit dem Fahrrad zur Schule kommen
Innenstadt und die Stadtteilzentren übernehmen die zentrale Dienstleistungs- und Versorgungsfunktion.	

Multimodalität	Mögliche Indikatoren
Fuß- und Radverkehr sowie der ÖPNV samt Angeboten für Multimobilität erreichen bis 2035 mindestens einen Anteil von 70 Prozent. Troisdorf und die Region sind verkehrlich optimal über Mobilitätsdrehscheiben vernetzt	• Modal Split /Verkehrsmittelwahl der Menschen in Troisdorf • Erschließungsqualität ÖPNV (räumlich, zeitlich) • Reisezeitvergleich MIV und ÖPNV zur Ermittlung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV • Pünktlichkeit und Ausfälle im ÖPNV im Stadtgebiet Troisdorf • Verbesserung des Radwegenetzes: Anzahl umgesetzter Maßnahmen, Km-Instandhaltung bzw. Verbesserung der Qualität (Breite, Führung, Belag, Beschilderung), Anzahl Abstellanlagen • Anzahl der Mobilstationen im Stadtgebiet

Klimaschutz und Emissionen	Mögliche Indikatoren
Troisdorf unterstützt die übergeordneten Ziele der Bundesregierung der Klimaneutralität bis zum Jahr 2045 durch entsprechende Maßnahmen im Stadtverkehr. Verkehr wird leiser und sauberer; Troisdorf hält die Grenzen für Lärm- und Luftqualität ein. Das Verkehrssystem fördert eine aktive Mobilität.	• Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bezogen auf das Stadtgebiet Troisdorf • Schadstoffbelastung (insbesondere für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) wegen Luftschutzrichtlinie) • Lärmbelastung bzw. Anteil der Troisdorfer Bevölkerung, die der Lärmbelastung durch Straßenverkehr oberhalb der Schwellenwerte ausgesetzt sind

Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Gesellschaft	Mögliche Indikatoren
Die lokale Wirtschaft findet innovative Mobilitätslösungen für ihren Warenverkehr und ihre Kund*innen vor. Alle Akteure in Troisdorf übernehmen Verantwortung für nachhaltige Mobilität ihrer Kund*innen, Besucher*innen oder des Personals und unterstützen aktiv die Nutzung von Alternativen zum privaten Pkw.	• Anteil der Elektrofahrzeuge am städtischen Fuhrpark und an der Gesamtzahl der in Troisdorf angemeldeten Fahrzeuge • Nutzung Carsharing im Verhältnis zur Gesamtzahl der in Troisdorf angemeldeten Fahrzeuge • Mitarbeitermobilität bzw. Modal Split der öffentlichen Verwaltung • Anzahl Ladezonen und dezentrale Lagerräume (Mikrodepots) im Stadtgebiet • Verfügbarkeit von Lastenrädern (bspw. im Sharing Modell)

4.1.3 Strategien

Nachfolgend sind die sieben ausgewählten Handlungsfelder aufgeführt. Diesen sind jeweils Kernmaßnahmen zur Umsetzung zugeordnet. Die Strategien sind nicht isoliert zu betrachten, denn die langfristig gesetzten Leitziele können nur mit einer integrierten und koordinierten Vorgehensweise erreicht werden, bei der alle Handlungsfelder bearbeitet werden.

Fahrradstrategie 2035 „Neustart Fahrradstadt Troisdorf“

Troisdorf wird an seine langjährigen Erfahrungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs anknüpfen und neue Akzente setzen beispielsweise über

- Die Entwicklung eines Vorrangnetzes für den Radverkehr
- Die Umsetzung des Fahrradstraßenkonzepts
- Die Entwicklung einer Kampagne für ein besseres Miteinander von Auto, ÖPNV, Fuß und Rad

Multimodalitätsstrategie 2035: „Multimodal im Verbund mit der Region“

Troisdorf nimmt den Regionalverkehr in den Blick und verbessert die Bedingungen für Pendler*innen, beispielsweise über

- Eine regionale Vernetzung der Angebote mit Verknüpfung der Verkehrsmittel durch multimodale Angebote
- Eine Vereinfachung der Buchungs- und Informationssysteme

Strategie Mobile Stadt 2035: „Innenstadt vitalisieren und Dezentralität und Stadtteile stärken“

Troisdorf stärkt die Funktionen des Zentrums und zugleich der Stadtteilzentren beispielsweise über

- Die Schaffung dezentraler Mobilitätsangebote, wie z.B. mindestens eine Mobilstation pro Stadtteil.
- Mindestens eine Ausleihstation des Bikesystems je Ortsteilzentrum
- Verbesserung der Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen bzw. den Ortsteilen und dem Zentrum
- Parkraum konzentrieren bzw. Flächennutzung für Parken optimieren über definierte Zonen
- Zugänglichkeit zentraler Orte für den Wirtschaftsverkehr und Mobilitätseingeschränkte über definierte Haltezonen sicherstellen

Verkehrs- und Stadtraumstrategie 2035: „Verkehrsraum intelligent verteilen und Verkehrsachsen umgestalten“

Troisdorf ordnet seinen Verkehrsraum resilient und zukunftsfähig beispielsweise über

- Die Schaffung von Multifunktionsflächen für Fahrradparken (inklusive Lastenfahrräder), Lieferzonen, Handwerker, Gastronomie
- Die städtebauliche Aufwertung von Verkehrsflächen durch eine integrierte Grünflächenplanung.
- Einführung eines gesamtstädtischen Parkraumkonzeptes mit Quartiersgaragen
- Definition von Hauptachsen für den Kfz- und für Radverkehr

Logistikstrategie 2035: „Lieferdienste und Logistik kanalisieren und verträglich planen“

Troisdorf gestaltet seinen Wirtschaftsverkehr aktiv in Richtung Stadtverträglichkeit beispielsweise über

- Die Führung des Schwerlastverkehrs über verträgliche Routen
- Eine verstärkte Fahrradlogistik mit der Schaffung von Mikrodepots.

Mobilitätsmanagement 2035: „Aktive und umweltverträgliche Mobilität in den Troisdorfer Betrieben und Einrichtungen fördern“

Troisdorf geht mit gutem Beispiel voran und unterstützt das betriebliche Mobilitätsmanagement beispielsweise über

- Die Unterstützung von Kooperationsprojekten zwischen Wirtschaft und Verwaltung
- Die Fortführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements mit Dienstradleasing und begleitender Kommunikation, wie beispielsweise das Projekt „Jobwärts“
- Die Fortführung und Ausweitung des schulischen Mobilitätsmanagements
- Förderung zur Anschaffung von Lastenrädern in Betrieben über das städtische Förderprogramm

Vorausschauend Planen: „Effektive und vorrausschauende Umgestaltung der Infrastruktur“

Troisdorf passt seine Arbeitsweisen dem hohen Handlungs- und Umgestaltungsbedarf an beispielsweise über

- Die systematische Bewertung der Projekte hinsichtlich ihres Beitrages zu den Zielen der Verkehrs- und Energiewende
- Eine Ausrichtung der Infrastrukturmaßnahmen auf die Anforderungen der Mobilitäts- und Energiewende hin.
- Eine Optimierung des verwaltungsinternen Informationsaustausches über technische und organisatorische Maßnahmen
- Eine strategische Kooperation zwischen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung.

4.2 Monitoring und Evaluation der Leitziele

Im Zuge der Umsetzung des Troisdorfer Mobilitätskonzepts sollen kontinuierlich Fortschritte und Veränderungen beobachtet (Monitoring) und bewertet (Evaluierung) werden, um im Hinblick auf die Handlungsansätze gegebenenfalls nachzusteuern. Dies wird durch ein den Planungs- und Implementierungsprozess begleitendes Wirkungs- und Umsetzungsmonitoring sowie darauf aufbauende Evaluation ermöglicht.

Monitoring wird dabei als die systematische und regelmäßige Datensammlung zu festgelegten Indikatoren verstanden, die Aussagen zum Fortschritt und zum Erreichen der Leitziele erlaubt. Die **Evaluation** baut darauf auf. Sie umfasst die Bewertung des Prozesses und seiner Wirkungen.

Der unmittelbar folgende Textabschnitt beschreibt das Herangehen an das **Wirkungsmonitoring** / die Wirkungsevaluierung, wohingegen das darauffolgende Unterkapitel auf das **Umsetzungsmonitoring** / die Umsetzungevaluierung (Betrachtung des Planungs- und Umsetzungsprozesses) fokussiert.

Das **Wirkungsmonitoring** liefert regelmäßig Antworten auf folgende Fragen:

- Wie weit sind wir in Troisdorf noch von der Erreichung der Leitziele des Mobilitätskonzepts entfernt?
- Welche Wirkung haben die in diesem Konzept zusammengefassten Maßnahmen und Projekte in ihrer Gesamtheit bereits entfaltet?
- Muss gegebenenfalls mehr oder anderes getan werden?

Das Wirkungsmonitoring baut dabei auf den oben (siehe 5.1.2) umrissenen Leitzielen und den entsprechenden Indikatoren auf. In den nachfolgenden Tabellen sind diesen Indikatoren möglichen **Datenquellen** zugeordnet. Darüber hinaus enthalten sie Empfehlungen zum Rhythmus regelmäßiger **Datenerhebungen**. Wo bereits möglich, benennen sie zur Beschreibung der Ausgangslage den **IST-Wert**. Optional sehen sie auch die Darstellung historischer Werte vor, womit langfristige Entwicklungslinien nachvollziehbar gemacht werden können. Es wird darüber hinaus empfohlen, auch **Zielwerte** zu bestimmen, die bezogen auf den jeweiligen Indikator bis 2035 sowie längerfristig erreicht werden sollen. Wo diese Zielwerte sich aus den Leitzielen bereits ergeben, sind sie in den nachfolgenden Tabellen dargestellt. In vielen Fällen ist hier noch weitere Diskussion erforderlich.

Insgesamt stellen die nachfolgenden Tabellen den gegenwärtigen Sachstand dar und geben Hinweise auf Recherche- und Diskussionsbedarf, der im weiteren Prozess der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu leisten ist.

Tabelle 4-3: Monitoring und Evaluation: Messung der Indikatoren für die einzelnen Leitziele

Leitziel Stadtraum

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
1.1	Veränderung des Stadtraums, beispielsweise Anzahl der Sitzmöglichkeiten, neu gepflanzte Bäume/Sträucher für Verbesserung Kühlung und Beschattung,	Eigene Erhebungen der Stadt	Jährlich	Nicht erhoben	Noch zu erheben	++	+++
1.2	Wahrgenommene Aufenthaltsqualität	Haushaltsbefragung zur Mobilität	Alle fünf Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
1.3	Grünbedeckter Flächenanteil bezogen auf das administrative Stadtgebiet	Luftbildauswertung	Alle fünf Jahre	Noch zu erheben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
1.4	Grünanteil bezogen auf die Siedlungs- und Verkehrsfläche	Luftbildauswertung	Alle fünf Jahre	Noch zu erheben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
1.5	Versiegelungsgrad	Luftbildauswertung	Alle fünf Jahre	Noch zu erheben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)

Leitziel Verkehrssicherheit

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
2.1	Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten	Polizeiliche Statistik	Jährlich	Noch zu erheben	Noch zu erheben	--	--- (Vision Zero)
2.2	Anzahl der Unfallhäufungsstellen	Polizeiliche Statistik	Jährlich	Noch zu erheben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)

Leitziel Soziale Teilhabe und Mobilitätskultur

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
3.1	Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV (Haltestellen, Fahrzeuge)	Eigene Erhebungen der Stadt, Kreis (Haltestellenkataster), Angaben Verkehrsverbund	Alle zwei Jahre		Noch zu erheben	+ +	100% - Alle Haltestellen und Fahrzeuge sind barrierefrei
3.2	Preis eines ÖPNV-Tickets im Verhältnis zum durchschnittlichen Monatseinkommen (bzw. Einkommen der Einwohner*innen des untersten Einkommensquartils als Eingangsgröße)	Eigene Erhebungen der Stadt, Angaben Verkehrsverbund	Alle zwei Jahre		Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
3.3	Wahrgenommene Sicherheit insbesondere an ÖPNV-Haltestellen und Wegen zu den Haltestellen	Haushaltsbefragung zur Mobilität / Angstrummelder	Alle fünf Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
3.4	Wahrgenommene Rücksichtnahme	Haushaltsbefragung zur Mobilität	Alle fünf Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)

Leitziel Nahmobilität

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
4.1	Anteil kurzer Wege / der Wege zu Fuß an der Gesamtzahl der Wege (<2km; ohne Berücksichtigung von Arbeitswegen aufgrund der Länge und Vorfestlegung)	Haushaltsbefragung zur Mobilität	Alle fünf Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	+ +	+ + +

4.2	Anteil der Kinder, die zu Fuß / mit dem Fahrrad zur Schule kommen	Befragungen in den Schulen	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
-----	---	----------------------------	-----------------	---------------	---------------	---------------------------------------	---------------------------------------

Leitziel Multimodalität

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
5.1	Modal Split / Verkehrsmittelwahl der Menschen in Troisdorf	Haushaltsbefragung zur Mobilität	Alle fünf Jahre	Siehe Abb. 3-3	Siehe Abb. 3-3	70 % Anteil Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV samt Multimodalität	75 % Anteil Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV samt Multimodalität
5.2	Erschließungsqualität ÖPNV (räumlich, zeitlich)	Auswertung Fahrpläne	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
5.3	Reisezeitvergleich MIV und zur Ermittlung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV	Verkehrsmodell	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
5.4	Pünktlichkeit und Ausfälle im ÖPNV im Stadtgebiet Troisdorf	Angaben Verkehrsunternehmen/go.Rheinland	Jährlich	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
5.5	Verbesserung des Radwegenetzes: Anzahl umgesetzter Maßnahmen, Km-Instandhaltung bzw. Verbesserung der Qualität (Breite, Führung, Belag, Beschilderung), Anzahl Abstellanlagen	Eigene Daten der Stadt	Jährlich	Nicht erhoben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
5.6	Anzahl der Mobilstationen im Stadtgebiet	Eigene Erhebungen	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Noch zu erheben	Mindestens eine Mobilstation pro Stadtteil	+++

Leitziel Klimaschutz und Emissionen

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
6.1	Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bezogen auf das Stadtgebiet Troisdorf	Klimaschutzmanagement	Alle zwei Jahre	Datenlage zu klären	Datenlage zu klären	++	+++
6.2	Schadstoffbelastung (insbesondere für Stickstoffdioxid (NO ₂) und Feinstaub (PM10) wegen Luftschutzrichtlinie)	Stabsstelle / Klimaschutzmanagement	Alle zwei Jahre	Datenlage zu klären	Datenlage zu klären	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
6.3	Lärmbelastung bzw. Anteil der Troisdorfer Bevölkerung, der Straßenverkehrslärmbelastung oberhalb der Schwellenwerte ausgesetzt ist	LAP (für klassifizierte Straßen), punktuelle Messungen	Alle zwei Jahre	Datenlage zu klären	Datenlage zu klären	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)

Leitziel Mobilitätsmanagement in Wirtschaft und Gesellschaft

Nummer	Indikator (siehe 5.1.2)	Datenquelle	Rhythmus der Erhebung	Historischer Wert (optional)	Ist-Wert 2023	Zielwert 2035	Langfristiger Zielwert (optional)
7.1	Anteil der Elektrofahrzeuge am städtischen Fuhrpark und an der Gesamtzahl der in Troisdorf angemeldeten Fahrzeuge	Hauptamt – Flottenmanagement, Kfz-Zulassungsstelle,	Jährlich	Noch zu erheben	Noch zu erheben	++	+++
7.2	Nutzung CarsSharing im Verhältnis zur Gesamtzahl der in Troisdorf angemeldeten Fahrzeuge	Carsharing-Anbieter / Kfz-Zulassungsstelle	Jährlich	Noch zu erheben	Noch zu erheben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
7.3	Mitarbeitermobilität bzw. Modal Split der öffentlichen Verwaltung	Projekt „Jobwärts“ Wirkungsmessung	Alle zwei Jahre	Liegen vor	Liegen vor	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)
7.4	Anzahl Ladezonen und dezentrale Lagerräume	Eigene Daten der Stadt	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)	Beobachtungsindikator (ohne Zielwert)

	(Mikrodepots) im Stadtgebiet						
7.5	Verfügbarkeit von Lastenrädern (bspw. im Sharing Modell)	Statistik Lastenradförderung	Alle zwei Jahre	Nicht erhoben	Nicht erhoben	Beobachtungs-indikator (ohne Zielwert)	Beobachtungs-indikator (ohne Zielwert)

Es wird deutlich, dass zur Umsetzung des Wirkungsmonitorings weiterer Recherche- und Koordinierungsaufwand betrieben werden muss. Wichtig erscheint einerseits die Etablierung von **Datenaustausch** mit anderen Fachbereichen und Behörden. Erforderlich ist andererseits die Erschließung eigener Datenquellen, nicht zuletzt die Ergänzung der **Mobilitätsbefragung** um zusätzliche Fragen.

Um den Arbeitsaufwand auf ein für die Stadt realisierbares Maß zu beschränken, wird die Datengewinnung zunächst auf besonders aussagekräftige **Kernindikatoren** konzentriert. Weitere Indikatoren werden in einem nächsten Schritt aufgenommen. Folgende der oben aufgelisteten Indikatoren stellen Kernindikatoren dar:

- Veränderung des Stadtraums, beispielsweise Anzahl der Sitzmöglichkeiten, neu gepflanzte Bäume/Sträucher für Verbesserung Kühlung und Beschattung
- Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten
- Barrierefreie Gestaltung des ÖPNV (Haltestellen, Fahrzeuge)
- Anteil kurzer Wege / der Wege zu Fuß an der Gesamtzahl der Wege
- Modal Split / Verkehrsmittelwahl der Menschen in Troisdorf
- Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bezogen auf das Stadtgebiet Troisdorf
- Anteil der Elektrofahrzeuge am städtischen Fuhrpark und an der Gesamtzahl der in Troisdorf angemeldeten Fahrzeuge

In Bezug auf die **Zielwerte** sind weitere inhaltliche Diskussionen erforderlich. Es geht darum, bezogen auf die jeweiligen Indikatoren die Frage zu beantworten, welchen Fortschritt sich die Troisdorfer Akteur*innen in welchem Zeithorizont zutrauen bzw. für realisierbar halten. Dabei ist das Spannungsfeld zwischen Machbarkeit und Leitbild zu betrachten. Zielwerte sollen insbesondere für die oben genannten Kernindikatoren bestimmt werden. Bei anderen Indikatoren erscheint eine wertungsfreie Beobachtung ausreichend.

Die Ergebnisse des Monitorings dienen als Informationsbasis für Verwaltung und Politik und bedürfen deshalb einer entsprechenden Aufbereitung und Diskussion. Empfohlen wird die Erstellung jährlicher Reports, die den Sachstand darstellen und im Sinne einer **Evaluierung** bewerten.

Um zu gewährleisten, dass Erkenntnisse aus dem Wirkungsmonitoring gegebenenfalls auch tatsächlich zu Nachsteuerung führen, sollten diese Reports in geeigneten Gremien (Verwaltungsvorstand, Ausschüsse, Stadtrat) diskutiert werden.

Auch für die Stadtöffentlichkeit sind die Monitoring-Ergebnisse von Interesse. Zu erwägen wäre ihre Darstellung auf der Internetseite der Stadt, beispielsweise in Form eines **Dashboards**.

Um das Wirkungsmonitoring kontinuierlich fortzuführen (laufende Datengewinnung und Aufbereitung der Informationen) besteht perspektivisch erhebliches **Automatisierungspotential**.

Insbesondere in der Aufbauphase muss aber im größeren Umfang personelle Kapazität von Seiten der Verwaltung sowie externe Unterstützung eingeplant werden.

4.3 Prozess- und Umsetzungsmonitoring des Mobilitätskonzepts

Die Implementierung des Mobilitätskonzepts wird durch ein Prozess- und Umsetzungsmonitoring begleitet. Es gibt regelmäßig Antworten auf folgende Fragen:

- Wo stehen wir im Prozess der Planung und Umsetzung?
- Wie weit sind die festgelegten Projekte und Maßnahmen vorbereitet bzw. realisiert?
- Welche Risiken gefährden eine planmäßige Umsetzung?

Damit bietet das Prozess- und Umsetzungsmonitoring den Verantwortlichen (Projektleiter*innen, Amtsleitungen, Dezernent*innen, Verwaltungsvorstand) die Informationsgrundlage, die sie benötigen, um gegebenenfalls (beispielsweise durch die Anpassung von Zeitplänen oder die Umschichtung von Kapazitäten) nachsteuern zu können. Schließlich kann es auch als Grundlage für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts herangezogen werden.

Das Prozess- und Umsetzungsmonitoring ist integraler Bestandteil der Steuerungsstruktur der Stadtverwaltung, die zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts entwickelt wurde (siehe Strategie / Steckbrief „Vorrausschauend planen: Effektive und vorausschauende Umgestaltung der Infrastruktur als Teil des Mobilitätskonzeptes“). Die künftige Arbeitsweise soll demnach noch deutlicher als bisher durch die gemeinsame Arbeit an Projekten geprägt sein, die zur Erreichung der Ziele des Mobilitätskonzeptes beitragen. Diese Projekte sind in vielen Fällen komplex und mehrphasig. Sie erfordern häufig eine intensive Zusammenarbeit unterschiedlicher Fachbereiche und sollen zielgerichtet und zügig realisiert werden. Damit sollen folgende Vorteile im Vergleich zum bisherigen Verwaltungshandeln einhergehen:

- Eine intensive und transparentere Absprache zwischen den Ämtern nach Kriterien und anhand eines festen Ablaufschemas
- Planen „auf Sicht“, d.h. mit einer erhöhten Transparenz zum Stand der Projekte und damit die Möglichkeit zur Nachsteuerung.
- Ein einheitlicheres Vorgehen geleitet durch den Stand der Umsetzung.

Der neue Steuerungsansatz baut auf der bestehenden Verwaltungsstruktur auf, die durch die bereits eingesetzte **Stabstelle** „Strategische Mobilitätsplanung und Klimawandelvorsorge“ modifiziert wurde. Hinzu kommen mehrere anlassbezogen eingesetzte und parallel agierende **Projektgruppen**.

Aufgabe der **Stabstelle** ist es, das gesamte Projekt-Portfolio im Bereich der Mobilität (siehe Kapitel 6, Handlungskonzept mit Projektsteckbriefen) im Blick zu haben, es fortzuschreiben, Priorisierungen vorzunehmen sowie die Vernetzung der Projekte untereinander zu unterstützen. Im Hinblick auf das Prozess- und Umsetzungsmonitoring des Mobilitätskonzepts umfassen die Aufgaben der Koordinierungsgruppe insbesondere

- die regelmäßige Fortschreibung der Projektliste,
- die Zusammenfassung von Sachständen zu den Projekten als Grundlage für die Information der Amtsleitungen sowie der Politik (Ausschüsse, Stadtrat),
- die Evaluierung der Projekte hinsichtlich ihres Beitrags zur Erreichung der Leitziele des Mobilitätskonzepts (Schnittstelle zum Wirkungsmonitoring).

Den **Projektgruppen** obliegen das Vorantreiben und die fachliche Bearbeitung der einzelnen Projekte. Sie werden jeweils von einem federführenden Amt geleitet, Vertreter*innen anderer Ämter arbeiten mit. Dies ersetzt die bislang übliche Ämterbeteiligung. Im Hinblick auf das Prozess- und Umsetzungsmonitoring des Mobilitätskonzepts übernehmen die Projektgruppen folgende Aufgaben:

- Festlegung der Planungs- und Realisierungsschritte / Arbeitsplanung

- Überprüfung des Sachstands und Fortschreibung der Arbeitsplanung
- Evaluierung des Projektfortschritts, Risikoanalyse, Nachsteuerung, Optimierung
- Berichterstattung gegenüber der Koordinierungsgruppe.

Ergebnisse des Prozess- und Umsetzungsmonitorings werden in erster Linie regelmäßig direkt kommuniziert. Dazu dienen **Jour Fixe** innerhalb der Projektgruppen, mit der Koordinierungsgruppe sowie mit den Amts- und Dezernatsleitungen. Zu empfehlen ist die Unterstützung durch eine geeignete Projektmanagement-Software. In regelmäßigen Abständen (halbjährlich) sollen durch die Projektleiter*innen außerdem **Sachstandsberichte** erstellt werden. Diese werden durch die Koordinierungsgruppe zusammengefasst und den Amtsleitungen / Dezernatsleitungen vorgelegt sowie gegebenenfalls an die politischen Gremien weitergeleitet. Sie dienen zudem als Grundlage für die Öffentlichkeitsarbeit der Stadt zum Mobilitätskonzept. Zu erwägen wäre die Platzierung eines Dashboards zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts auf oder verlinkt mit der Internetseite der Stadt und in Kombination mit der Darstellung der Ergebnisse des Wirkungsmonitorings (siehe oben).

Auch die Umsetzung des neuen Steuerungsansatzes selbst sollte regelmäßig (jährlich) hinsichtlich Praktikabilität, Effektivität und Effizienz evaluiert / reflektiert werden. Dies kann mittels extern moderierter **Reflexions-Workshops** unter Einbeziehung der Stabstelle und der Projektgruppen erfolgen.

5 Aktionsplan mit Projektsteckbriefen

Als zentraler Bestandteil des Mobilitätskonzeptes wurden Projektsteckbriefe entwickelt, die darstellen und illustrieren wie die Mobilität in Troisdorf künftig stadtverträglicher gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Dabei werden alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen betrachtet und die Projektvorschläge so ausgearbeitet, dass die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückgenommen wird und die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß) sowie der ÖPNV in ihrer Vernetzung angebotsorientiert ausgebaut und gestärkt werden.

Eine Beschlussfassung für das Mobilitätskonzept bedeutet, dass dieses eine verbindliche und richtungsweisende Arbeitsgrundlage für die weitere Mobilitätsplanung sein soll, nicht jedoch eine Detailplanung. Die Projektsteckbriefe, wie sie hier formuliert werden, bilden somit die Basis für die weitere Arbeit und Abstimmung mit den Beteiligten.

Sie geben eine Hilfestellung für die konkrete Mobilitätsplanung der Stadt Troisdorf, die künftig systematisch und konsequent unter den in diesem Mobilitätskonzept erläuterten Nachhaltigkeitsgesichtspunkten erfolgen soll, um die notwendigen klima- und verkehrspolitischen Erfordernisse zu erfüllen. Dieser Rahmen kann und soll weiterentwickelt werden, sobald sich über die Evaluation herausstellt, dass die Zielerreichung weitergehende Maßnahmen notwendig macht. In diesem Falle sind die Prioritäten zu überprüfen und die Maßnahmen zu schärfen.

Der Aktionsplan umfasst die aus den einzelnen Bearbeitungsschritten des Mobilitätskonzeptes (Bestandsaufnahme, Beteiligung, Stakeholdergespräche, planerische Bewertungen, Aufnahme vorhandener Konzeptionen) abgeleiteten Schlussfolgerungen. Hierbei fußt dieser abgeleitet von den Oberzielen des Leitbildes auf insgesamt 6 Handlungsfeldern. Diese sind umrahmt von der übergreifenden Strategie des „Vorausschauenden Planens“, welche ein neues Prozessmanagement für eine agileres Verwaltungshandeln darlegt.

Strategie besteht
aus 6
Handlungsfeldern

**In diesen
Handlungsfeldern sollen
Maßnahmen initiiert und
umgesetzt werden, um
die gesetzten Leitziele zu
erreichen.**

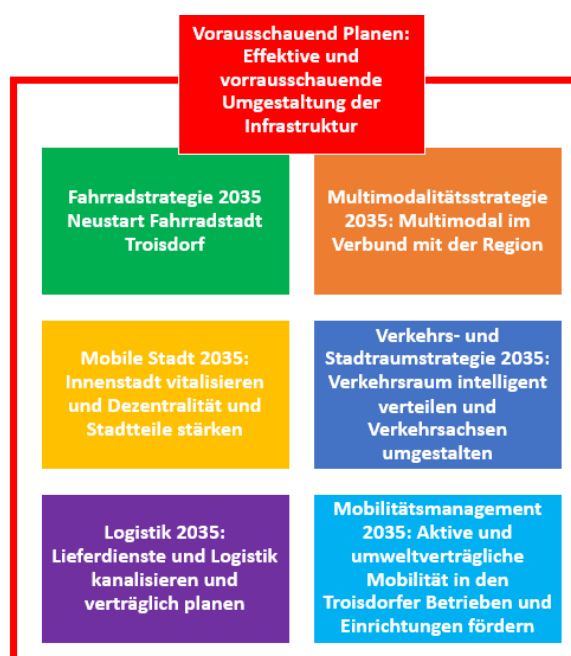


Abbildung 5-1: Strategie „Vorausschauend planen“ mit sechs Handlungsfeldern

5.1 Bezug zu den Leitzielen

Das übergeordnete Ziel des Mobilitätskonzepts ist **die Abkehr von der monofunktionalen Ausrichtung der Mobilität auf den Kfz-Verkehr** hin zu einer nachhaltigen, **multimodalen Ausgestaltung der Mobilität mit einer anlassorientierten und bewussten Verkehrsmittelwahl**. Herkömmliche Verhaltensmuster müssen hinterfragt werden, um Mobilität nachhaltig zu gestalten. Dies bedeutet insbesondere die Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Sharing-Angebote, Rad- und Fußverkehr) und in der Folge die Veränderung des Modal Splits zu dessen Gunsten sowie eine verträglichere Gestaltung des notwendigen Kfz-Verkehrs. Um dies zu erreichen, sind zum einen angebotsseitige Maßnahmen im Bereich des Umweltverbundes und der vernetzten Mobilität erforderlich, andererseits ist es unerlässlich, über verkehrslenkende Maßnahmen den Kfz-Verkehr zu regulieren, so dass dies der verfügbaren Infrastruktur, der Verkehrssicherheit und der städtebaulichen Qualität Troisdorfs Rechnung trägt.

Um all dies zu erreichen, wurde im Zuge der Erarbeitungsphase des Mobilitätskonzeptes vom zuständigen Fachausschuss in der Sitzung am 01.06.2023 ein Leitzielkatalog beschlossen, welcher als Grundlage und Orientierung für die Erarbeitung der Strategien und Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes diene. Im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes sind je Projektsteckbriefe diejenigen Leitziele aufgeführt worden, die durch die jeweilige Maßnahme unterstützt wird.

Folgende Nummerierung stellt den **Bezug zu den jeweiligen Leitzielen** des Mobilitätskonzeptes her:

Bezug zu den Leitzielen:	
① Stadtraum	⑤ Multimodalität
② Verkehrssicherheit	⑥ Klimaschutz & Emissionen
③ Soziale Teilhabe & Mobilitätskultur	⑦ Mobilitätsmanagement in Wirtschaft & Gesellschaft
④ Nahmobilität	

Abbildung 5-2: Nummerierung der jeweiligen Leitziele

5.2 Wirkung

Die Wirkungsklasse erläutert den Wirkungseffekt der einzelnen Maßnahme zur Erreichung einer nachhaltigen Mobilität. In einem differenzierten Scoring-Bewertungsschema sind folgende verschiedene Kriterien eingeflossen, um die **Wirkung der Maßnahmenvorschläge** zu beurteilen:

- **Verkehrssicherheit**
 - ➔ *Beitrag des Maßnahmenvorschlags zur Steigerung der Verkehrssicherheit im Verkehrsraum*
- **Netzbedeutung**
 - ➔ *Kategorisierung des Maßnahmenvorschlags nach Netzbedeutung, d.h. bei Bedeutung nur für einen Stadtteil erfolgt ein geringes Scoring, bei Bedeutung für die Gesamtstadt/interregional ein höheres*
- **Zahl der betroffenen Zielgruppen**
 - ➔ *je mehr Zielgruppen (Senior:innen, Schüler:innen, Pendelnde etc.) von einem Maßnahmenvorschlag profitieren, desto höheres Scoring*
- **Schaffung barrierearmer Infrastruktur**
 - ➔ *bei Schaffung einer barriereärmeren Infrastruktur erfolgt höheres Scoring*
- **Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes**
 - ➔ *bei Steigerung der Angebotsqualität der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, abhängig von der Netzbedeutung und der möglichen zu befördernden Fahrgastmenge, erfolgt ein höheres Scoring*
- **Beitrag zur Vernetzung der Verkehrsmittel**
 - ➔ *bei Maßnahmenvorschlägen, die zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander führen, erfolgt ein höheres Scoring*
- **CO₂-Einsparungspotenzial**
 - ➔ *qualitative Einschätzung des CO₂-Einsparungspotenzials, je größer das Einsparungspotenzial, desto höher das Scoring für den jeweiligen Maßnahmenvorschlag.*

Insgesamt ist somit die Wirkungsklasse hoch, wenn ein Maßnahmenvorschlag über alle Faktoren hinweg ein hohes Scoring besitzt und sie so auch eine hohe Wirkung bezüglich der Erreichung der Ziele besitzt.

5.3 Umsetzung

Der empfohlene Umsetzungszeitraum ist gegliedert in **kurz-, mittel- und langfristig**. Entsprechend dem Zielkatalog des Mobilitätskonzeptes markieren diese Zeitschritte die **Zeithorizonte bis 5 Jahre, bis 10 Jahre sowie bis 15 Jahre**. Diese Eckdaten stellen nach heutiger Sicht einen realistischen Realisierungshorizont dar, können selbstverständlich auch je nach internen und externen Rahmenbedingungen vorgezogen werden. Bei einzelnen Projektsteckbriefen sind mehrere Kategorien

angegeben, dies ist darauf zurückzuführen, dass manche Projektsteckbriefe mehrere Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Umsetzungszeiträumen aufweisen.

5.4 Kosten

Dargestellt werden **grobe Kostenklassen**, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regel noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung unterzogen wurden. Hierzu wären entsprechende Feinplanungen erforderlich. Die Einschätzung der notwendigen finanziellen Mittel für die Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen sind wie unten dargestellt gegliedert und sollen eine Vorstellung der zu mobilisierenden Aufwendungen geben. Hierzu erfolgen ebenso Hinweise zu möglichen Förderungen bzw. Quellen, in denen Förderprogramme zu recherchieren sind.

Geschätzter Kostenrahmen		
<i>grobe Kostenklassen, die eine gutachterliche Ersteinschätzung darstellen und in der Regeln noch keiner detaillierten Kosten-Aufwands-Berechnung entsprechen</i>		
€ € € €	niedrig	< 100.000 Euro
€ € € €	mittel	> 100.000 – 500.000 Euro
€ € € €	hoch	> 500.000 – 1.000.000 Euro
€ € € €	sehr hoch	> 1.000.000 Euro

Abbildung 5-3: Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung

Anzumerken ist ebenfalls, dass nicht alle Maßnahmenvorschläge monetarisiert werden können. In vielen Fällen bedarf es umfangreicher weitergehender Untersuchungen und Prüfungen, um zu einer seriösen Kostenaussage zu kommen. Dies wird bei den jeweiligen Steckbriefen vermerkt. Die Kostenklassen sollen zum einen eine erste Orientierung bieten, zum anderen fließen sie in das Verfahren zur Priorisierung der Maßnahmenvorschläge mit ein.

5.5 Aufnahme neuer Projekte ins Mobilitätskonzept

Das vorliegende Mobilitätskonzept ist die Grundlage für eine nachhaltig orientierte strategische Mobilitätsplanung der Stadt Troisdorf. Es stellt eine Bestandsaufnahme und eine Planungsperspektive für den Zeitpunkt der Erstellung des Mobilitätskonzepts im Zeitraum 2022 bis 2024 dar. Die im Handlungskonzept dargestellten Projektsteckbriefe geben diesen Stand wieder. Da es sich um ein dynamisches, offenes Konzept handelt, können im Zuge der weiteren Beratungen und Entwicklungen in der Stadt Troisdorf selbstverständlich Modifikationen und Ergänzungen vorgenommen werden. Dies bedeutet, dass auch **neue Projekte** in Form von Projektsteckbriefen konzipiert und in das Mobilitätskonzept aufgenommen werden können.

Um diesen Status zu erhalten, sollen alle von einem politischen Gremium eingebrachten Anträge, eine vorgeschlagene Maßnahme als Steckbrief im Mobilitätskonzept als Neuprojekte neu aufzunehmen, ein

Prüfverfahren seitens der Stabsstelle II/S1 durchlaufen, dessen Kriterien transparent und nachvollziehbar sind. Das Ergebnis der Prüfung wird in einer Folgesitzung wieder vorgelegt.

Aufgenommen werden **Maßnahmenvorschläge von strategischer Bedeutung und von übergreifender Relevanz im Hinblick auf die Mobilitätsplanung**. Nicht aufgenommen werden jedoch Maßnahmen mit bereits eindeutig feststehenden Verfahrensabläufen wie zum Beispiel einfache B-Pläne ohne besondere strategische Relevanz oder die kleinräumige Realisierung einzelner verkehrstechnischer Maßnahmen wie zum Beispiel Bordabsenkungen, Querungshilfen, Aufbau von Fahrradabstellanlagen etc. Diese fügen sich ohnehin in den größeren Zusammenhang des Mobilitätskonzepts ein.

Das **Prüfschema** soll möglichst folgende, aus der o.g. Aufstellung in Kapitel 5.2 hergeleitete und **ergänzte Kriterien** mit Blick auf die Wirkung auf die Ziele des Mobilitätskonzepts und den Realisierungsaufwand umfassen:

Wirkung auf die Ziele

- Bürgervotum
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Netzbedeutung
- Ansprache möglichst vieler Zielgruppen für die kommunale Mobilität
- Schaffung barrierearmer Infrastruktur
- Steigerung der Attraktivität des Umweltverbundes
- Beitrag zur Vernetzung der Mobilität
- CO₂-Einsparungspotenzial

Realisierungsaufwand

- Kosten und Einplanungsmöglichkeit in den Haushalt (Investition, laufender Betrieb)
- Personalverfügbarkeit
- Einflussmöglichkeit der Stadtverwaltung
- Umsetzungszeitraum

Das Ergebnis der Prüfung wird in der Stellungnahme der Verwaltung zum entsprechenden Antrag mitgeteilt.

1.1 Rahmenplan Radverkehr Troisdorf – Gelb-Grüner Netzansatz

Rahmenplan



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das für das Stadtgebiet Troisdorf überplante Radverkehrsnetz soll das Radfahren für alle Zielgruppen ermöglichen, vom elektrisch-unterstützten schnellen Alltagsradfahrer über die radelnden Schüler:innen bis hin zum defensiv-radelnden Neueinsteiger.

Aufbauend auf schon bestehende Konzeptionen wie den rechtsrheinischen Radpendler Routen, dem beschlossenen Fahrradstraßenkonzept sowie dem mit den rot-weißen Wegweisern beschilderten Landesnetz ist es das Ziel des Mobilitätskonzeptes gewesen diese Planungen zusammenzuführen und für das Stadtgebiet ein zukünftiges Zielnetz für den Radverkehr zu definieren. Zusätzlich wird das Hauptverkehrsstraßennetz betrachtet, da auf diesen Strecken der Radverkehr besonders gesichert werden muss, auch wenn es nicht um wichtige Radverkehrsverbindungen handelt. Da die verbleibenden Straßen in der Regel ohne besondere Maßnahmen für den Radverkehr geeignete sind, dient dieser Netzplan dazu Radfahren in Troisdorf flächendeckend sicher und komfortabel zu machen.

Mit diesem flächendeckenden und längerfristig gültigen Rahmenplan steht der Verwaltung eine verlässliche Planungsgrundlage zur Verfügung. Diese ist auch für andere Akteure wichtig, da bei jeder Veränderung an einzelnen Straßen geprüft werden kann was hier vorgesehen ist, da hier bereits festgelegt worden ist in welche Richtung die jeweilige Straße zu entwickeln ist: Trennen vom oder Mischen mit dem Kfz-Verkehr. Durch die gezielte Entwicklung von Strecken abseits der Hauptverkehrsstraßen können unterschiedliche Zielgruppen besser berücksichtigt werden,

In einem nächsten Planungsschritt kann der Maßnahmenplan zur Optimierung des Radverkehrsnetzes weiter entwickelt werden um die letzten Netzlücken zu schließen und ein stadtübergreifendes, attraktives Angebot für den Radverkehr zu erarbeiten.

Vorgehen zur Entwicklung des gelb-grünen Netz

Dieses Zielnetz ist zielgruppenspezifisch entwickelt worden. Dabei sind folgende Ziele eingeflossen:

- Es soll eine klare Zuordnung zu der Art, den Radverkehr zu führen, getroffen werden, also Mischen oder Trennen (Führung im Straßenverkehr).
- Es sollen unterschiedliche Zielgruppen berücksichtigt werden.
- Es soll eine flächendeckende, längerfristige Rahmenplanung für die Netzentwicklung vorgegeben werden.
- Netzlücken sollen geschlossen werden.
- Radverkehr soll ein flächendeckendes Angebot erhalten.

Das Zielnetz für den Radverkehr ist hierfür in ein **Grünes** und ein **Gelbes** Netz unterteilt worden. Grundsätzlich lassen sich die Unterschiede zwischen Grünen und Gelben Netz wie folgt auf einen Punkt bringen:

- Im **Grünen Netz** wird der Radverkehr abseits großer MIV-Verkehrsströme im verträglichen Miteinander im Straßenraum mit den anderen Verkehrsarten im Mischverkehr geführt.
- Im **Gelben Netz**, das entlang von MIV-Hauptstraßen führt, wird der Radverkehr baulich oder markiert getrennt vom Kfz-Verkehr geführt.

In der folgenden Tabelle werden die typischen Netzelemente und Führungsformen dieser beiden Netztypen aufgezeigt:

Grünes Netz (Mischverkehr)	Gelbes Netz (Separation)
• Tempo 30-Zonen • Tempo 30 Straßen • Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich • Verkehrsberuhigter Bereich • Fußgängerzone mit Zusatz Fahrrad frei • Wege durch Grün- und Parkanlagen • Land- und forstwirtschaftliche Wege • Fahrradstraßen und Fahrradzonen <i>Bei Führung im Mischverkehr mit dem MIV liegt die Geschwindigkeit in der Bandbreite zwischen Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30</i>	• Straßenbegleitende Radwege • Fahrbahnseitige Radfahrstreifen • Radwege auf Fahrbahnniveau • Fahrradschutzstreifen • Führung des Radverkehrs innerorts im Richtungsverkehr • Innerorts weitgehende Trennung des Radverkehrs vom Fußgängerverkehr als ein Mittel der Unfallprävention

Das **Grüne Netz** richtet sich somit vor allem an die defensiv radelnden Personen, die das Fahren an Hauptverkehrsstraßen aus Gründen mangelnder subjektiver Sicherheit ablehnen, hierfür aber auch Umwege in Kauf nehmen.

Im **Gelben Netz** werden auch zukünftig die Verkehrsanteile des MIV die des Radverkehrs übertreffen. Das Fahren entlang der Hauptverkehrsstraßen richtet sich an diejenigen Radfahrenden, die möglichst zügig vorankommen möchten, und hat darüber hinaus ebenfalls den Anspruch, sichere und komfortable Verbindungen anzubieten.

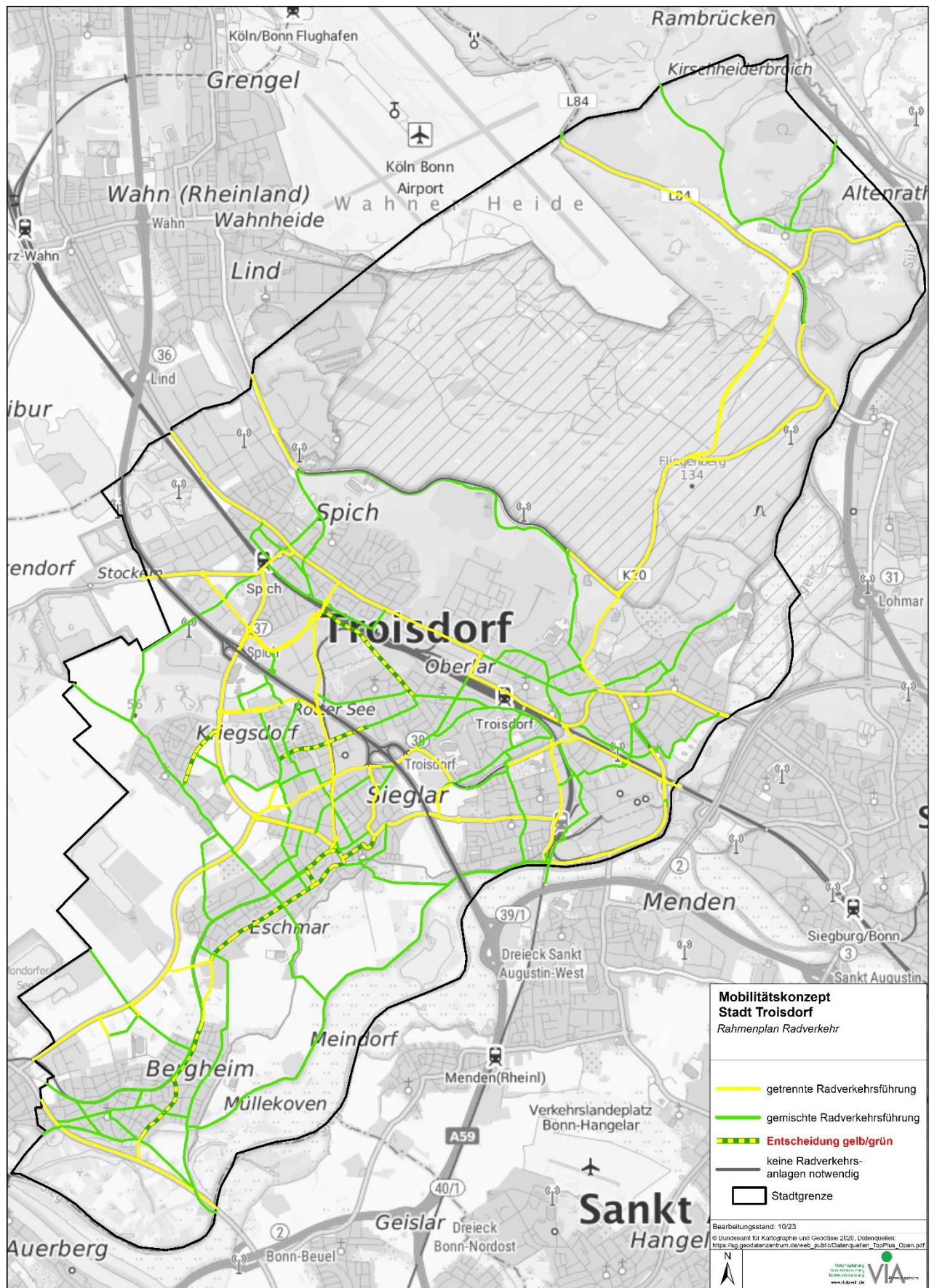
In der beigefügten Karte ist die Einteilung der Radverkehrsführungen ersichtlich. In einigen Fällen (gestrichelte Linien) ist noch die Entscheidung zu treffen, ob es zum **Gelben Netz** oder zum **Grünen Netz** zu zählen ist.

Ziel:

Der Rahmenplan gibt somit schon für die Zukunft vor, welche Art an Radverkehrsführung als Zielzustand für den jeweiligen Straßenabschnitt eingerichtet werden soll und welche baulichen oder markierungstechnischen Lösungen zur Anwendung kommen können.

Im Wechselspiel mit dem Kfz-Grundnetz (siehe Steckbrief 5.1.) ergibt sich somit auch eine Hierarchisierung des Straßennetzes sowie zukünftige Nutzungsaufteilung.

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 61 – Stadtplanung • Stabsstelle II/S1		• Straßen.nrw				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• nahezu alle Steckbriefe des Handlungsfeldes 1 • 5.1. Kfz-Grundnetz		• Radverkehrsplanungen des Rhein-Sieg-Kreises				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung						
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Investnr. 1204-328 Sachkonto 0451150		2024	2025	2026	2027	
			126.000	126.000	126.000	126.000	
Best-Practice	• Grün-Gelbes-Zielnetz der Stadt Köln						



Karte des Grün-Gelben-Zielnetzes für das Stadtgebiet Troisdorf

1.2 Umsetzung Fahrradstraßenkorridore nach Priorisierung



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Fahrradstraßenkorridore bildet eine wichtige Führungsform im künftigen „grünen Netz“ sowie in den Korridoren der RadpendlerRouten. Im Konzept wurden in einem systematischen Ansatz Straßenabschnitte als Fahrradstraßen-Kandidaten im gesamten Troisdorfer Siedlungsgebiet jeweils im Radnetzzusammenhang identifiziert und durch Befahrung vor Ort auf prinzipielle Tauglichkeit der Straße für eine Fahrradstraße überprüft.

Die Fahrradstraßen im „grünen Netz“ bilden eine verkehrssichere Alternative für den Radverkehr zu den Führungen auf den Hauptverkehrsstraßen, denn auf einer Fahrradstraße wird die Fahrbahn quasi zum Radweg. Hier haben Radfahrende Vorrang und dürfen nebeneinander fahren. Andere Fahrzeuge dürfen die Straße auch benutzen, wenn dies mit einem Zusatzschild so ausgewiesen wird. Kfz sind in der Fahrradstraße nur zu Gast und müssen sich dem Tempo des Radverkehrs anpassen. Als Höchstgeschwindigkeit gilt Tempo 30.

Folgende Korridore wurden im Gutachten als sinnvolle Abschnitte identifiziert und werden stufenweise – idealtypisch nach Achsen – umgesetzt:

- A: Siegburg – Troisdorf – Spich
- B: (Lohmar-) Troisdorf – Sieglar – Eschmar (- Mondorf)
- C: Spich – Eschmar – Bergheim (- Mondorf)
- D: Camp Spich – Troisdorf (-Menden)
- E: (Siegburg-Brückberg -) Troisdorf – Sieglar – Kriegsdorf (-Uckendorf)

Planungsschritte

Auf Basis der Erkenntnisse aus dem Fahrradstraßenkonzept erfolgte im Mobilitätskonzept die weitere Konzeptionen der weiteren Planungsschritte. Im Einklang mit dem Gelb-Grünen Netzansatz für das zukünftige Radnetz in Troisdorf erfolgte basierend auf den unten genannten Kriterien eine Priorisierung der Achsen:

Kriterien zur Priorisierung der Achsen:

- Schulen im Umfeld
- Heutige Bedeutung des Radverkehrs auf den betreffenden Achsen gemäß Radverkehrsdichte (Daten aus dem Stadtradeln 2022)
- Netzbedeutung in Zukunft durch Umsetzung des stadtweiten Radverkehrsnetzes
- Bedeutung als Alternativrouten zu Hauptverkehrsstraßen
- Aktuelle Straßenplanung und Deckensanierungen
- Verknüpfung zu Bahnhofpunkt (Zuführung)

Basierend hierauf ergibt sich folgende Priorisierung:

Priorität 1: Korridor A, B

Priorität 2: Korridor C

Priorität 3: Korridor E

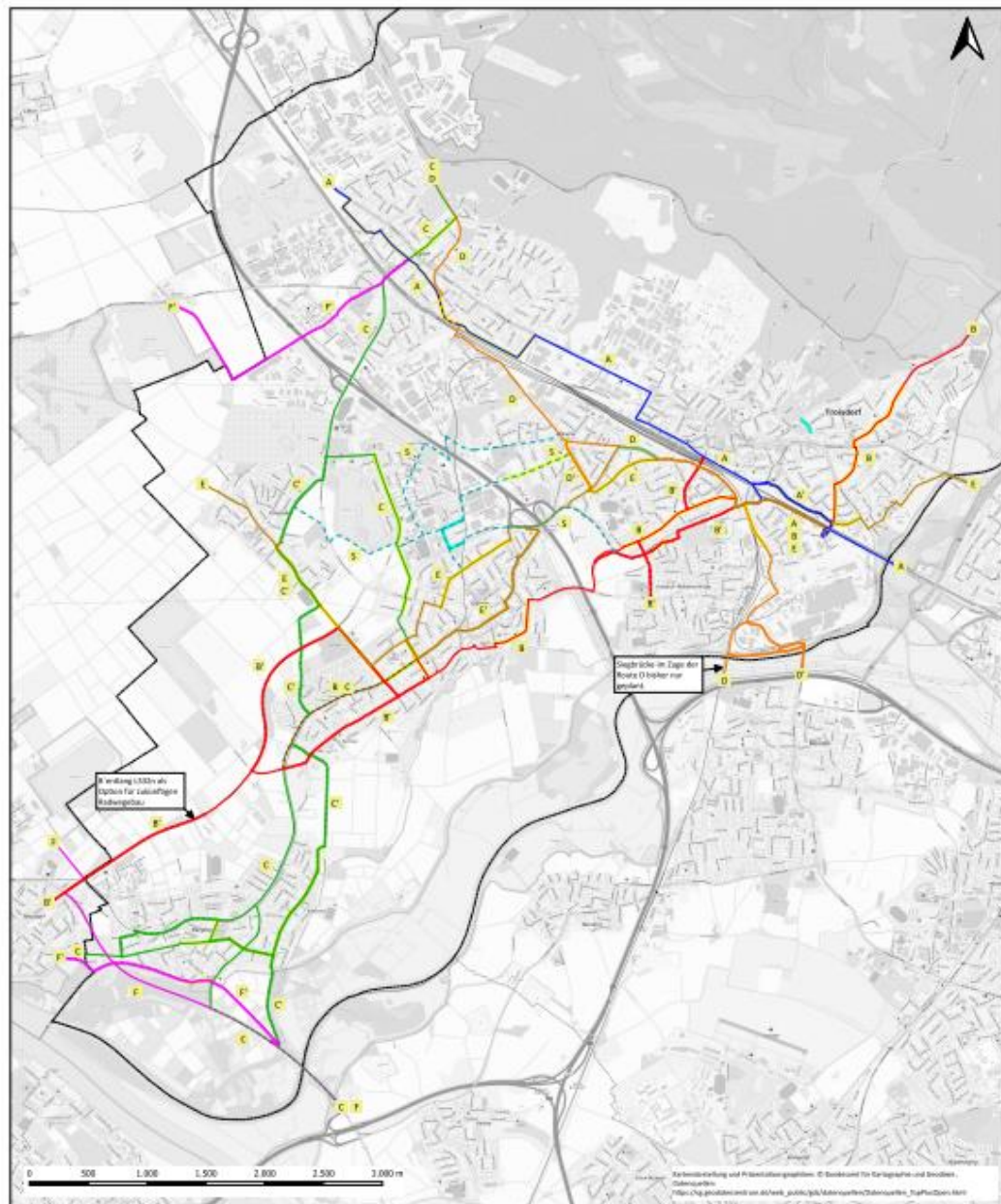
Priorität 4: Korridor D

Folgende weitere Verfahrensschritte sind anzugehen:

- Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und Erstellung eines Vorentwurfs der betreffenden Abschnitte
- Abstimmung mit Politik sowie TöB
- Antrag auf Förderung bei geeignetem Förderprogramm (siehe unten)
- Erstellung eines konkreten Beschilderungsplans in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde
- Durchführung Ausschreibung für die Markierungsarbeiten

Bei Umsetzung eines Abschnittes im Rahmen des Straßenausbau- und sanierungsprogramms erfolgt die Umsetzung im Rahmen dessen.

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung • 13 – Pressestelle		• Schulen • Polizei • Ggf. Verkehrsunternehmen, ADFC				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 1.1 Rahmenplan Radverkehr • 1.3 Radnetzlücken • 1.4 RadPendlerrouen • 1.5 Radachse Sieglar – Rotter See		• Fahrradstraßenkonzept				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) • Sonderprogramm Stadt und Land (SP S&L)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027	
		InvestNr 1204-100 Konto 0451150	25.000	25.000	25.000	25.000	



Routen
 — Hauptroute
 --- Überlagerung Hauptroutes
 - - - - - Alternativroute bzw. Zuführung

Route A / A'
 Route B / B'
 Route C / C'
 Route D / D'
 Route E / E'
 Route F / F'
 Route S (Schule)

C Routenbezeichnung
 C' Bezeichnung Alternativroute

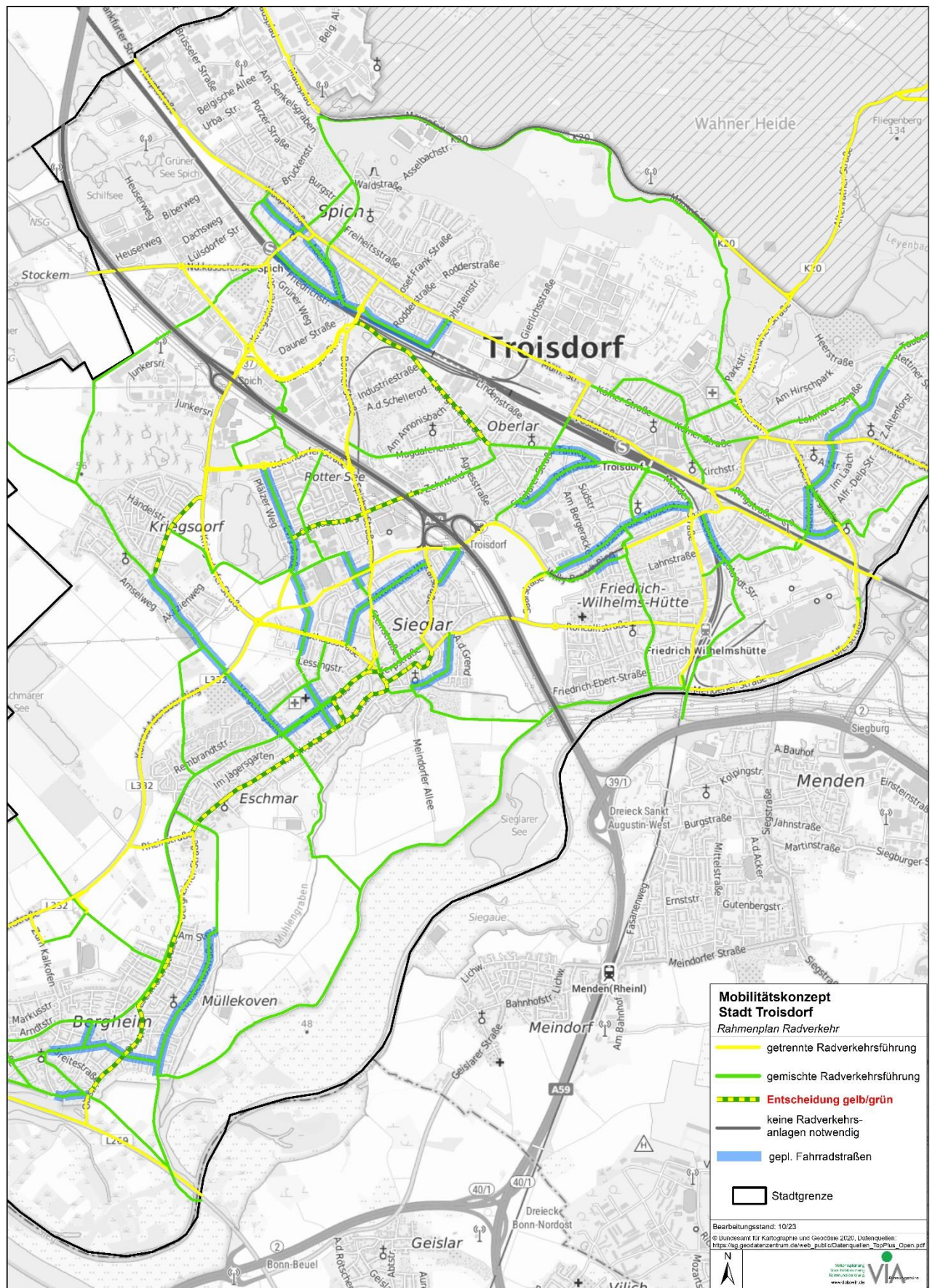
Fahrradstraßenbezeichnung
 gelbe Linie geeignete Abschnitte für Fahrradstraßen
 grüne Linie vorhandene Fahrradstraßen



Fahrradstraßenkonzept Troisdorf
 Rekonzept
 Stand: 20.03.2023

AB Stadtverkehr
 AB für Stadtverkehrsplanung
 Maßstab: im Original: A3

Karte der geplanten Fahrradstraßenkorridore Im Stadtgebiet Troisdorf (Quelle: AB Stadtverkehr 2023)



Geplante Fahrradstraßen als Bestandteil des Grün-Gelben-Zielnetzes

1.3 Schließung von Radnetzlücken



Kurzbeschreibung der Maßnahme

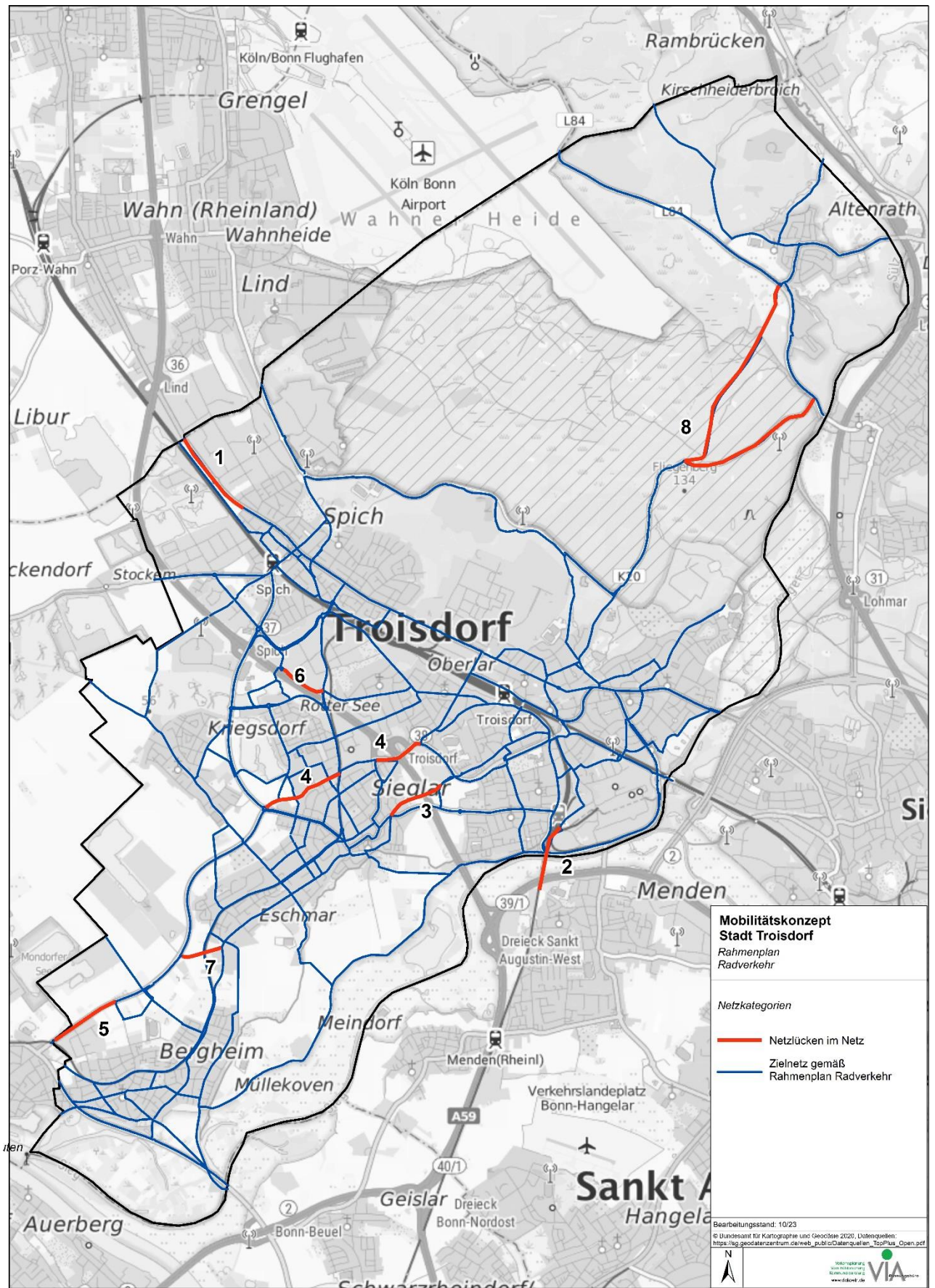
Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz im Stadtgebiet von Troisdorf für den Freizeit und Alltagsverkehr herzustellen. Neben der Herstellung konsequenter und möglichst richtlinienkonformer Radverkehrsführungen ist ebenso die Schließung von Lücken im Radnetz wichtig, um eine sichere und durchgehende Führung des Radverkehrs im Stadtgebiet herzustellen und um das Radfahren für alle einfach und attraktiv zu gestalten. Basierend auf der Konzeption des Grün-Gelbes-Netzes des Rahmenplans für den Radverkehr ist deutlich geworden, dass auf den im Folgenden genannten Abschnitten Handlungsbedarfe bestehen

Planungsschritte

Auf den folgenden Abschnitten bestehen Lücken im Radnetz. Je Radnetzlücke werden empfohlene Abschnitte kurz dargestellt:

Priorität	Abschnitt	Maßnahme	Nr.
hoch	Siegbrücke nach Menden	Errichtung einer Siegbrücke entlang der Bahnstrecke für die Nahmobilität für den Lückenschluss nach St. Augustin	2
hoch	Willy-Brandt-Ring (L332n) zwischen AS Spich und KP Rathausstr. / Konrad-Adenauer-Ring	Herstellung eines Gemeinsamen Geh-/Radwegs entlang der neuen Umgehungsstraße L332n sowie richtlinienkonforme Herstellung eines Gemeinsamen Geh-/Radwegs mit Trennstreifen zwischen den KP Willy-Brandt-Ring/Sieglarer Str. und KP Willy-Brandt-Ring/Larsstraße	4
hoch	Netzlücke Fuß-Rad-Brücke Rotter Viehtrift bis Bonner Straße	Netzlücke zwischen Fuß-Radbrücke Rotter Viehtrift und KP Bonner Straße/Auf dem Schellerod bzw. KP Bonner Straße/Magdalenenstraße zur Anbindung an die Fahrradstraßenkorridore D und S	6
hoch	Netzlücke Rheinstraße	Netzlücke zwischen Ortsausgang Eschmar und L332; Neubau Gemeinsamer Geh-Radweg	7
mittel	B8 im Abschnitt Stadtgrenze Köln - Spich	Neubau Zwei-Richtungs-Radweg entlang der Bahn, alternativ Ausbau Gemeinsamer Geh-/Radweg auf 3,50 m	1
mittel	Anbindung Altenrath über K20 oder Panzerstraße	Netzlücke entlang der K20 bzw. Panzerstraße; Neubau Gemeinsamer Geh-Radweg an einer der Netzlücken	8
niedrig	Netzschluss Friedrich-Wilhelms-Hütte – Sieglar (Autobahnbrücke)	Führung des Fahrradstraßenkorridors abseits klassifizierter Straßen durch Neubau einer Brücke über die A59 als direkte Achse zwischen Alemannenstraße – Saarstraße/Moselstraße	3
niedrig	Netzlücke L332 zur Stadtgrenze Niederkassel	Neubau Gemeinsamer Geh-/Radweg zwischen Höhe Brücke Große Heerstraße und Stadtgrenze Niederkassel zur Anbindung Gewerbegebiet sowie bis zur interkommunalen Mobilstation Mondorf/Bergheim	5

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr 66.20 – Grünflächenmanagement 61 – Stadtplanung		Betroffene Straßenbulasträger Bund, Land, Kreis				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	1.1 Rahmenplan Radverkehr 1.2. Fahrradstraßenkorridore 1.4 RadPendlerrouen 1.5 Radachse Sieglar – Rotter See		- Fahrradstraßenkonzept - RVR-Korridore des Rhein-Sieg-Kreis				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	- Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) - Sonderprogramm Stadt und Land (SP S&L)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Fahrradbrücke FWH-Menden Investnr. 1204-343 Sachkonto 0420150		2024	2025	2026	2027	
			500.000	3.200.000	100.000		
		Rheinstr. - Umbau Radwegverbindung Investnr. 1201-349 Sachkonto 0451150			30.000	120.000	
	Schwabenweg - Neubau Fußgänger- und Radwegbrücke Investnr. 1201-787 Sachkonto 0451150		346.400	225.500			



Karte der vorhandenen Netzlücken im Zielnetz für den Radverkehr im Stadtgebiet Troisdorf

1.4 RadPendlerRouten



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Troisdorf ist eine klassische Pendlerstadt im Zwischenraum zwischen den Großstädten Köln und Bonn. Über ein Drittel aller getätigten Wege der Troisdorfer Bevölkerung geht laut Daten der aktuellsten Haushaltsbefragung in die Nachbarkommunen. Weiterhin existieren auch starke Pendlerströme aus den umliegenden Kommunen in die Stadt Troisdorf. Dies zeigt die hohe Bedeutung der interkommunalen Wegeinfrastruktur. Damit der Radverkehr auch auf die Stadtgrenzen überschreitenden Wegen eine attraktive Option ist, sind schnelle, direkte und komfortable Radverbindungen notwendig.

Derzeit gibt es verschiedene Planungen und Untersuchungen zur Einführung von RadPendlerRouten in und um Troisdorf. Folgende Korridore befinden sich derzeit in einer vertieften Planung:

- Korridor Köln-Deutz – Köln-Porz – Troisdorf (Route 4a der rechtsrheinischen RadPendlerRouten)
- Korridor Troisdorf – Siegburg – Hennef

Durch Kombination beider Achsen kann eine hochwertige Ost-West-Achse für den Radverkehr im Stadtgebiet eingeführt werden.

Die RadPendlerRouten (RPR) sollen hierbei einen erhöhten InfrastrukturstANDARD aufweisen. Dies wird nicht der Radschnellwegstandard sein, der eine sehr hohe Nutzerzahl von über 2.000 Radfahrenden am Tag erfordert. Vielmehr ist vorgesehen, den sogenannten mittleren Standard anzustreben, der als „Radvorrangroute“ in der ERA 2022 enthalten sein und im Rechtsrheinischen „RadPendlerRoute“ genannt wird.

Eine Lücke im Netz der hochwertigen RadPendlerRouten besteht dann nur noch auf dem Korridor nach Bonn. Mit einer heutigen Anzahl von 20.600 Wegen von und nach Bonn bildet diese Achse die wichtigste Außenbeziehung der Stadt Troisdorf.

Bei allen Achsen ergeben sich Synergien mit dem geplanten Korridoren aus dem Fahrradstraßenkonzept, sodass wir geplante Maßnahmen mit gegenseitigem Nutzen umgesetzt werden können.

Insbesondere durch die stetig zunehmende Anzahl an elektrisch unterstützten Fahrrädern bilden Radvorrangrouten einen wichtigen Baustein für eine schnelle und durchgehende Befahrbarkeit von längeren Entfernungen jenseits von 5 km. Die Einführung von RadPendlerRouten leisten somit einen wichtigen Beitrag zur Förderung des Radverkehrs und Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal-Split.

Planungsschritte

Da sich die oben genannten Routen in verschiedenen Planungsstufen befinden, ergeben sich unterschiedliche Planungsschritte für die einzelnen Korridore:

Rechtsrheinische RadPendlerRoute nach Köln (Route 4a):

- Machbarkeitsstudie ist vor, gemeinsamer Katalog an Qualitätsstandards ist entwickelt worden.
- Derzeit erfolgt die Entwurfsplanung
- Folgende Neubau-/Ausbaumaßnahmen sind auf dem Stadtgebiet geplant:
 - Neubau Zwei-Richtungs-Radwegs entlang der Bahngleise in Spich
 - Einrichtung von Fahrradstraßen im Bereich Spich
 - Anpassung Radweg entlang der B8 (Mülheimer Straße)

RadPendlerRoute nach Siegburg – Hennef:

- Machbarkeitsstudie liegt vor
- Routenverlauf im Wesentlichen entlang des Fahrradstraßenkorridors A zwischen Troisdorf Bf und Stadtgrenze zu Siegburg, Überprüfung der im Korridor A gewählten Maßnahmen hinsichtlich des Standards für Radvorrangrouten

RadPendlerRoute nach Bonn:

Für den Abschnitt von Troisdorf nach Bonn gibt es Planungen zu Routenvarianten. Im Mobilitätskonzept sind aufbauend auf den Planungen zum Rahmenplan für den Radverkehr, den Planungen des Fahrradstraßenkonzeptes und den angemeldeten Radvorrangroutenkorridoren an das Land durch den Rhein-Sieg-Kreis mögliche Korridore eruiert worden. Folgende Achsen bieten sich für eine mögliche RadPendleroute in Richtung Bonn an (siehe Plan/Skizze):

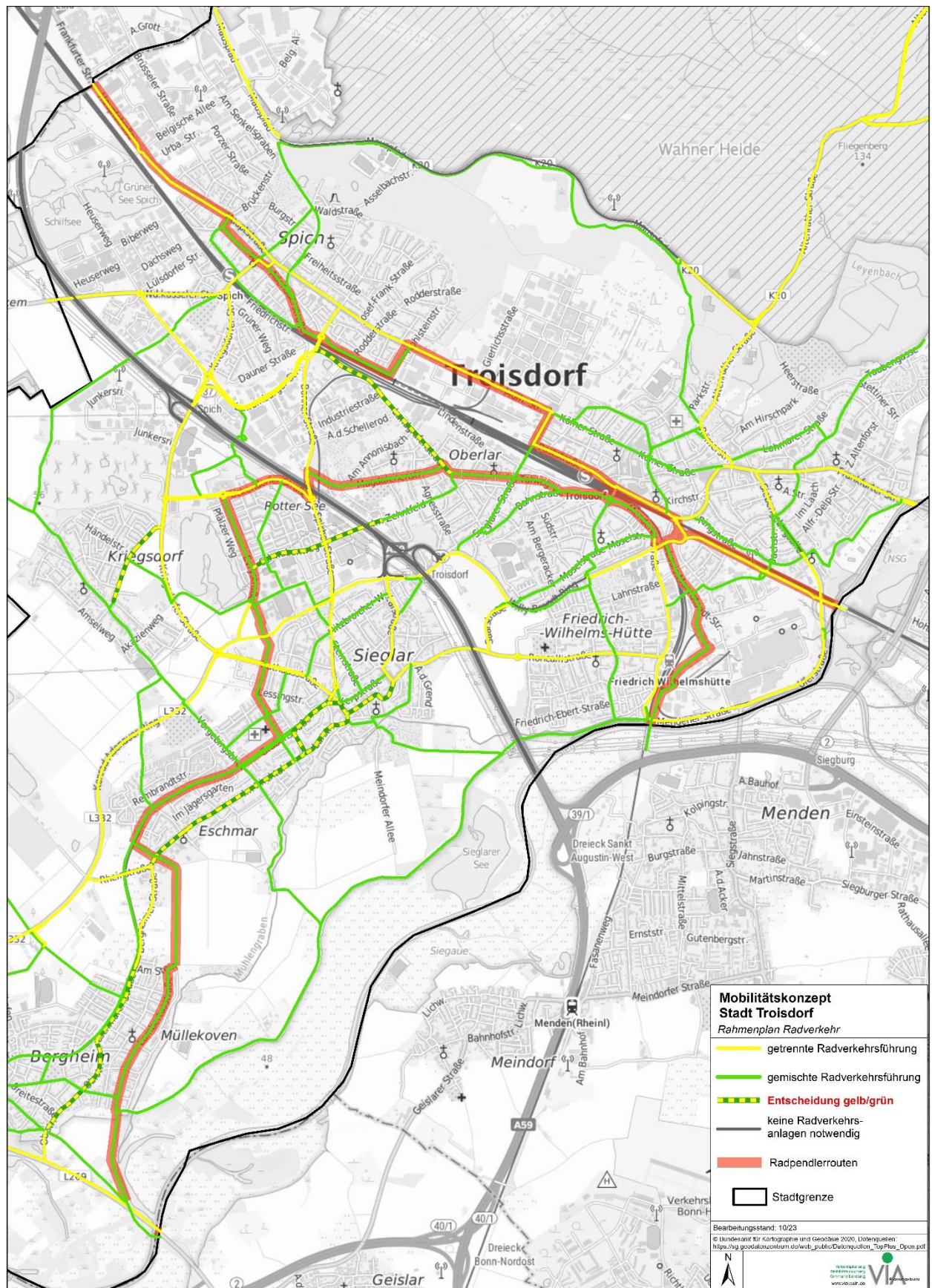
- Troisdorf Bf – Oberlar – Rotter See – Sieglar – Eschmar – Müllekoven – Bergeheim – Stadtgrenze zu Bonn (*verlaufen vorwiegend auf den Fahrradstraßenkorridoren C und S*)
- Troisdorf – Friedrich-Wilhelms-Hütte – Siegbrücke – Menden – weiter nach Bonn (*entlang Fahrradstraßenkorridor D*)

In einer vertieften Analyse gilt es zu prüfen, ob die Qualitätsstandards für Radvorrangouten gemäß der H RSV erreichbar sind.

Folgende Planungsschritte sind für alle Routen mit zu berücksichtigen:

- Umsetzungskonzept, Finanzierungs- und Personalressourcenplanung für die schrittweise Umsetzung des RadPendlerrouthenetzes im Stadtgebiet
- Öffentlichkeitswirksame Kennzeichnung der Routen und Marketing
- Nach Umsetzung: Evaluierung der Nutzung der neuen Routen

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung; • 66.3 – Verkehr • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung		• Straßen.nrw • Rhein-Sieg-Kreis • ADFC • Projektgruppe zu den rechtsrheinischen RPR				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 1.1 Rahmenplan Radverkehr • 1.2. Fahrradstraßenkorridore • 1.3 Radnetzlücken • 1.5 Radachse Sieglar – Rotter See		• Fahrradstraßenkonzept • Machbarkeitsstudie zu den rechtsrheinischen RadPendlerouten				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) • Sonderprogramm Stadt und Land (SP „S&L“)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027	
	RPR Hennef-Siegburg-Troisdorf Investnr. 1204-401 Sachkonto 0460140			25.000	60.000		
	RPR im Rechtsrheinischen Investnr. 1204-400 Sachkonto 0460140			60.000	200.000		



Karte mit Verlauf der geplanten RadPendlerroutenkorridore im Grün-Gelben-Netz

1.5 Rad- und Fußgängerachse Sieglar – Rotter See

Leitziele	②	⑥	Umsetzung	 kurzfristig	Wirkung	
	③			 mittelfristig		
	④			 langfristig		
				Daueraufgabe		
Kosten € € € €			Priorität ! ! !			



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Stadt Troisdorf beabsichtigt die Fuß- und Radverkehrsachsen im Rahmen des IHK Sieglar/ Rotter See zu optimieren. Inhaltlich soll die Fuß- und Radverkehrsführung an neuralgischen Punkten, sowie eine Umplanung zur Steigerung der Sicherheit und Attraktivität an diesen Punkten bearbeitet werden. Die Situation in den Stadtteilen wird sich zukünftig durch den Neubau der Landesstraße 332 stark verändern, da diese durch ihren Verlauf eine zerschneidende Wirkung haben wird. Anlässlich dieser Gegebenheit hat die Verwaltung unter Berücksichtigung der neuen Zwangspunkte hinsichtlich der Sicherheit und der Attraktivität eine durchgängige Nord- Süd- Achse definiert und möchte diese durch geeignete Einzelmaßnahmen optimieren. Diese Achse bildet auch einen wichtigen Korridor im Fahrradstraßenkonzept als Korridor C sowie würde hierüber auch eine mögliche RadPendlerroute nach Bonn geführt werden. Weiterhin bildet sie auch eine wichtige parallele Achse im Grünen Netz zur Nord-Süd verlaufenden Spicher Straße.

Planungsschritte

Wichtige Einzelmaßnahmen innerhalb dieses Projektes sind:

- **Evrystraße:** Neubau Fahrbahnverengungen, an denen der Radverkehr rechtseitig vorbeigeführt wird
- **KP Evrystraße/Herderweg:** Entfernung der vorhandenen Verkehrsinsel, Anhebung der Fahrbahn im gesamten Knotenpunktbereich, Entfall der Parkplätze im Knotenpunktbereich, Errichtung eines FGÜ, Unterstützung der Linksabbiegevorgänge der Radfahrer durch Markierungslösungen
- **Wegeverbindung Wilhelm-Busch-Straße bis Monsignore-Bollenbach-Straße:** Verbreiterung des vorhandenen gemeinsamen Geh-/Radweges von aktuell 1,5 m - 3,5 m auf durchgängig 4,5 m, Optimierung der Beleuchtung
- **KP Heinrich-Heine-Str./Wilhelm-Busch-Straße:** Einrichtung einer ungesicherten Querungshilfe leicht abgesetzt von dem Weg „Heinrich-Heine-Straße“, Herstellung eines Rundbordes für den Radverkehr
- **Brücke über den Schwabenweg**

Nächste Schritte:

- ☐ Ausführungsplanung
- ☐ Vorbereitung der Vergabe
- ☐ Mitwirkung bei der Vergabe
- ☐ Bauoberleitung
- ☐ Objektbetreuung und Dokumentation

Risikoanalyse

- Änderung der B-Pläne für Wegeverbreiterung in zwei Fällen erforderlich

Beteiligte

Intern

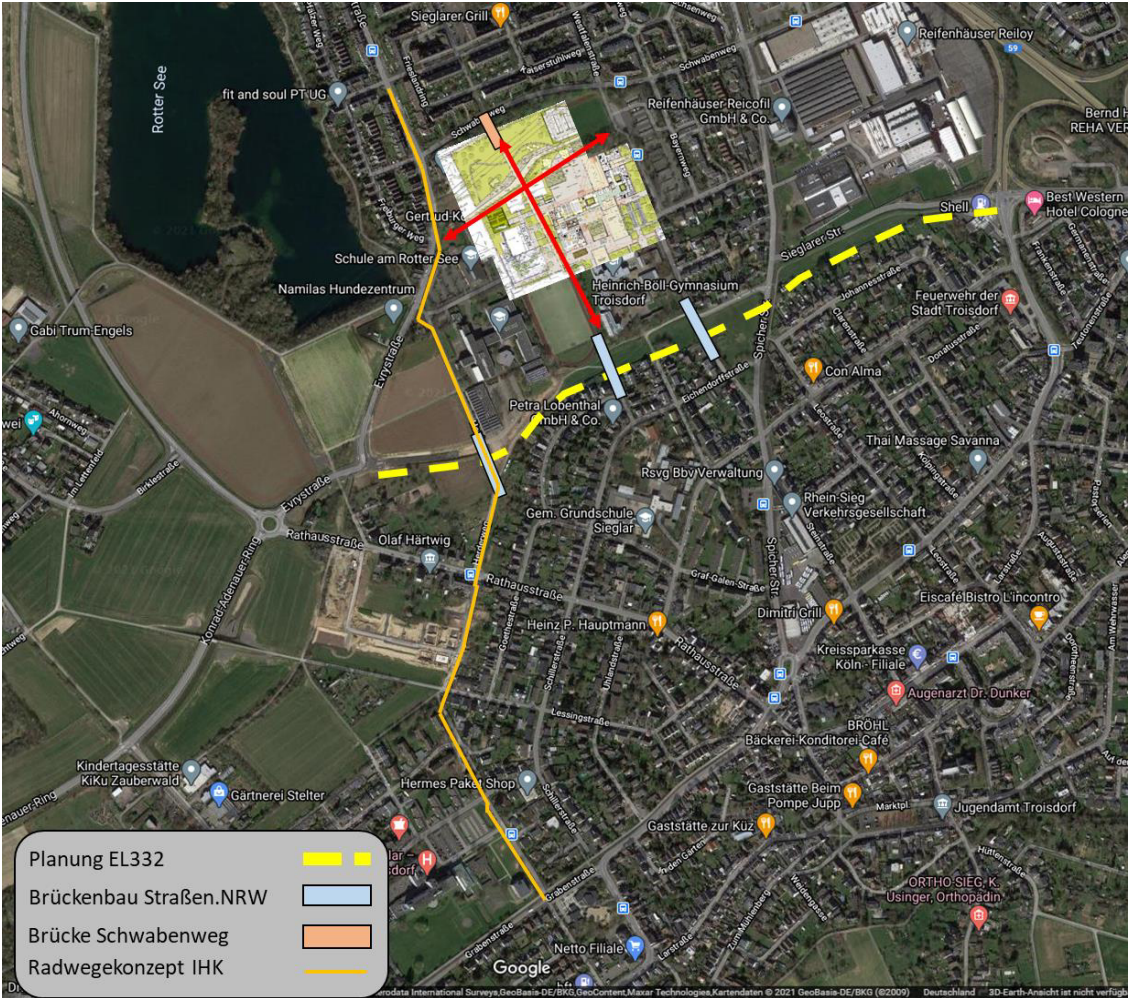
- 66VP – Verkehrsplanung;
- 66.12 – Verkehr
- 66.20 – Grünflächenmanagement
- 61 – Stadtplanung

Extern

- Polizei
- Evtl. Rhein-Sieg-Kreis
- Straßen.nrw
- RSVG (Bahnstreckeneigentümer)

Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	1.1. Rahmenplan Radverkehr 1.2. Fahrradstraßenkonzept 1.4. RadPendlerRouten		- IHK Rotter See - Gutachten zur Optimierung der Wegebeziehungen zwischen den Stadtteilen Rotter See und Sieglar in Troisdorf - RVR-Korridore des Rhein-Sieg-Kreises - Fahrradstraßenkonzept			
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	- Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah) - Sonderprogramm Stadt und Land (SP „S&L“)				
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr		
	InvestNr: 1201-788 Konto 0451150		2024	2025	2026	2028
			500.000			

Plan/Skizze



1.6 Fahrradparken im Stadtgebiet

Leitziele	①	⑤	Umsetzung	▶	kurzfristig	Wirkung	★
	③	⑥		▶	mittelfristig		★
	④	⑦		▶	langfristig		★
					Daueraufgabe		★
Kosten		€ € € €	Priorität		!!!		



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Jeder mit dem Rad unternommene Weg hat einen Start- und einen Zielpunkt. Eine attraktive, bequeme und sichere Abstellmöglichkeiten am Start- oder Zielpunkt sind somit von herausragender Bedeutung, um den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Insbesondere durch die steigende Wertigkeit von Fahrrädern, die starke Zunahme von Pedelecs und eine vermehrte Nutzung von Lastenrädern ergeben sich immer höhere Anforderungen an Fahrradabstellanlagen. Ziel ist es, genügend sichere und hochwertige Abstellmöglichkeiten u.a. an den MobilStationen-Standorten sowie an stark frequentierten Orten im Stadtgebiet zu schaffen.

Planungsschritte

Grundlegende Anforderungen an Abstellanlagen für Fahrräder sind attraktive Standorte mit komfortabler Zugänglichkeit, eine gute Standsicherheit des abgestellten Fahrrads, ein ausreichender Diebstahlschutz und eine wetterunabhängige Abstellmöglichkeit. Insbesondere aufgrund des steigenden Anteils an hochwertigen Fahrrädern, E-Bikes und Lastenrädern auf dem Fahrradmarkt ist der Diebstahlschutz von immenser Bedeutung.

Grundsätzlich sollten je nach Standort und Parkdauer **abgestufte Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen** gelten, um das Angebot an Fahrradabstellanlagen auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzengruppen abzustimmen:

Basisstandard: Anlehnbügel

- Kurzzeitparker
- möglichst Anlehnbügel mit Knieholm
- Aufwertung von bestehenden Abstellanlagen mit Vorderradklemmen
- An MobilStationentypen S und Q
- In den Stadtteilzentren Sieglar (v.a Kerpstraße), Oberlar (v.a Oberlarer Platz und Sieglarer Straße), Spich (in Nähe des EDEKA), Troisdorf (Kölner Straße und Fußgängerzone)
- Bei begrenztem Seitenraum wird empfohlen einzelne Stellplätze des Kfz-Parkens in Fahrradstellplätze umzuwandeln



Mittlerer Standard: Überdachte Radabstellanlage

- Mittelfristparker
- an wichtigen zentralen Einrichtungen in der Innenstadt mit hoher Frequenz (Eingänge Fußgängerzone, Rathaus, Bibliothek, Bürgerhaus, AGGUA etc.)
- an MobilStationentypen L und M



Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit (ggf. mit zusätzlichen Servicebausteinen: bspw. Luftpumpe, Schlauchomat etc.)

- an den Innenstadtteingängen bzw. bei den Parkhäusern
- an Einrichtungen mit längerem Aufenthalt
- für mit (hochwertigen) Rädern anreisende Werktätige
- am MobilStationentyp L bzw. Bike&Ride Anlagen



Anforderung für Lastenradparken:

- erhöhte Flächenanforderung, durch unterschiedliche Bauformen (z.B. LongJohn, Longtail oder Trike) unterschiedliche Abmessungen und Bedürfnisse
- grundsätzlich eignen sich kürzere Anlehnbügel
- gesonderte Ausweisung und Markierung

Schritte zum Vorgehen:

1. Bestandsanalyse: Erhebung der derzeitigen Auslastung bestimmter Fahrradabstellanlagen
2. Bedarfsermittlung: Hochrechnung Bedarf bei angestrebten Fahrradanteil von 25 % am Modal Split
3. Suche nach geeigneten Standorten für Abstellanlagen für Lastenräder mit anschließender Testphase dieser. Nachfolgend Einführung der Abstellanlagen mit entsprechenden Anlehnbügeln.
4. Vertiefte Standortanalyse: Flächenclearing, verkehrsrechtliche Rahmenbedingungen, Konfliktpotenzial zu anderen Verkehrsteilnehmenden, städtebauliche Einpassung
5. Ggf. Entwurfplanung
6. Bauliche Umsetzung

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66-VP – Verkehrsplanung; • 66.12 – Verkehr • 66.1 – Straßenbau • 61 – Stadtplanung • 26 – Zentrales Gebäudemanagement • Stabsstelle II/S1		• ADFC				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 2.1 MobilStationennetz • 5.3. Multifunktionsstreifen						
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	○ Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) ○ Sonderprogramm Stadt und Land (SP S&L)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Investnr. 1204-328 Sachkonto 0451150		2024	2025	2026	2027	
			126.000	126.000	126.000	126.000	

1.7 Weiterentwicklung des RSVG Bike-Systems



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ab dem Jahr 2020 erfolgte die sukzessive kreisweite Einführung des Fahrradverleihsystems RSVG-Bike im Rhein-Sieg-Kreis. In Troisdorf wurden die ersten 86 konventionellen Räder im März 2021 eingeführt. Ab Oktober 2021 wurden auch E-Bikes zur Verfügung gestellt. Mittlerweile existiert ein breit gestreutes Netz von 25 Verleihstationen im Stadtgebiet. An den Stationen am Rathaus und Ursulaplatz können sogar Lastenräder entliehen werden. Hauptzweck der Räder liegt einerseits in der Überbrückung der letzten Meile vom Bahnhof zum Zielort. Dies wird beim Bergischen e-Bike insbesondere durch den vergünstigten Übernachtungstarif begünstigt. Andererseits konnte eine starke Nutzung auch im Freizeitverkehr festgestellt werden. Durch die Bergischen e-Bikes entfällt beispielsweise die kostenpflichtige Mitnahme im Zug, die aufgrund sehr beschränkter Kapazitäten oftmals auch nicht möglich ist.

Die Station Troisdorf besitzt derzeit die vierthöchste Ausleihquote aller Stationen im Kreis. Weiterhin hohe Ausleihquoten besitzt die Station am Bahnhof in Spich.

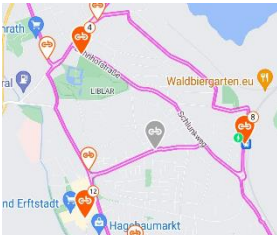
Planungsschritte

Folgende Optimierungspotenziale ergeben sich aus gutachterlicher Sicht zur Erhöhung der Wirksamkeit des RSVG-Bikes:

- Durchführung einer Info-Kampagne aufgrund des derzeit noch niedrigen Bekanntheitsgrades in Zusammenhang mit der Kampagne für Nahmobilität (siehe Steckbrief 6.2)
- Neben stationsbasierten Verleihsystem prüfen eines reduzierten Freefloatingsystems aufgrund der sehr dichten Besiedlung vor allem im Kernstadtbereich und Oberlar. Hierzu können einzelne Straßenbereiche dank Geofencing zu Abstellorten deklariert werden (siehe hierzu Praxisbeispiel Fahrradverleihsystem mobic in Ertstadt)
- Herstellung einer Interoperationalität mit den Systemen von nextbike in Köln und Bonn, erste Austauschstationen sind schon verwirklicht worden. Zukünftiges Ziel (bis 2025) sollte es sein bei einer Neuausschreibung ein gemeinsames einheitliches System mit der Bundesstadt Bonn aufzubauen, umso Synergieeffekte zu induzieren.
- Mehr virtuelle E-Bike-Verleihstationen einrichten: Im Moment können nur an 4 Stationen im Stadtgebiet die E-Bikes entliehen und zurückgegeben werden. In anderen ähnlichen nextbike-Systemen können an allen virtuellen Stationen auch E-Bikes entliehen werden. Im ersten Schritt sollten an allen MobilStationen der Kategorie L feste Terminals für die E-Bikes eingerichtet werden und die Verleihoption an den M als virtueller Punkt geprüft werden.
- Weiterentwicklung des Lastenradangebotes: Es sollte eine behutsame Ausweitung des Angebotes an Verleihlastenrädern erfolgen, im Gegensatz zu den konventionellen und E-Bike-Verleihrädern, dessen Nutzung sich auf die Überbrückung der letzten Meile fokussiert, liegt der Fokus beim Lastenradverleih auf den Transport im wohnortnahen Umfeld. Die Nutzung von Lastenrädern generell und speziell Leihlastenrädern in einzelnen Quartierstypen ist abhängig von sozioökonomischen Aspekten,

Radverkehrsanteilen und Sharingaffinität. Abgeleitet von dem Projekt ALADIN¹ ergeben sich in diesen Quartierstypen gute Voraussetzungen:

- Stadtkernen, Stadtteilkerne
 - Gründerzeitliche Mischquartiere
 - Innerstädtischer Neubau nach 2000
- Verortung von sogenannten virtuellen RSVG-Bike Stationen im näheren Umfeld der umzusetzenden CarSharing-Standorte um eine bessere Erreichbarkeit dieser zu ermöglichen
- Hierauf aufbauend sind im Steckbrief 2.1. Stadtweites MobilStationennetz mit dem Stationstyp Q geeignete Standorte für Lastenradstationen definiert worden

Beteiligte	Intern		Extern				
	61 – Stadtplanung 66.12 – Verkehr 13 – Pressestelle - Stabsstelle II/S1		- RSVG - Rhein-Sieg-Kreis - Bundesstadt Bonn				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	1.1 Rahmenplan Radverkehr 2.1. Stadtweites MobilStationennetz 6.4 Mobilitätsmanagement Verwaltung						
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Förderrichtlinie Nahmobilität des Landes NRW (FöRi-Nah)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Wir über die Kreis- & ÖPNV-Umlage finanziert und aktuell noch nicht bezifferbar	2024	2025	2026	2027		
Best-Practice	Hybrides System aus Stationen und reduziertem Freefloating beim Fahrradverleihsystem mobic						
			Quelle: Kartenausschnitt nexbike by TIER 2023				

¹ ALADIN = Abstellanlagen für Lastenräder in Nachbarschaften. Institut für Raum und Verkehr 2022: Planungshilfe für Abstellanlagen von Lastenfahrrädern im öffentlichen Raum. Empfehlungen aus dem Projekt ALADIN.(Verfügbar unter: https://ivr.fh-erfurt.de/fileadmin/Dokumente/IVR/Projektdokumente/Planungshilfe_ALADIN.pdf, abgerufen am: 31.09.23

2.1 Stadtweites MobilStationennetz – alle 10 Minuten eine Möglichkeit



Kurzbeschreibung der Maßnahme

MobilStationen sind Verknüpfungspunkte an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind. Durch die räumliche Konzentration von Sharingsystemen, aber auch von weiteren Service-Angeboten an den MobilStationen sollen diese zu kleinräumlichen Mobilitäts-Hubs werden, bei denen der ÖPNV das Rückgrat bildet. Durch ein einheitliches Design, das durch das Zukunftsnetz Mobilität in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum Marketing sowie dem Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen entwickelt wurde, wird ein Wiedererkennungswert geschaffen, der den Nutzenden eine einfache Orientierung an MobilStationen in ganz NRW ermöglicht.

In Troisdorf sind an den Bahnstationen Troisdorf Bahnhof und Spich Bahnhof erste MobilStationen im Landesdesign verwirklicht worden und im Rahmen einer umfangreichen Awareness-Kampagne beworben worden.

MobilStationen stellen in einem vernetzten und nachhaltigen Verkehrssystem in Zukunft die Kristallisationspunkte zum Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln dar. Gemäß dem Leitziel „Multimodalität“ soll langfristig in Troisdorf ein dichtes Netz an MobilStationen entstehen, sodass in spätestens 10 Minuten fußläufiger Entfernung aus allen bebauten Bereichen Troisdorf eine MobilStation erreichbar sein soll. Die Schaffung eines einheitlichen Systems von Verknüpfungspunkten verfolgt zwei Ziele: Zum einen soll die Infrastruktur für einen einfachen und barrierefreien Umstieg mit minimiertem Zeitbedarf geschaffen werden. Zum anderen soll die Wiedererkennbarkeit und klare Systematik sowohl Werbung für inter- und multimodale Wege darstellen als auch ein intuitives Umsteigen und Nutzen der Mobilitätsoptionen für die Troisdorfer Bevölkerung ermöglichen.

Der vorliegende Steckbrief stellt den Rahmenplan für die zukünftige Ausweisung von MobilStationen im Stadtgebiet dar. Hierzu wird eine Abstufung der MobilStationen anhand ihrer räumlichen Lage und Verknüpfungsrelevanz aufgezeigt. Neben den zentralen MobilStationen an den Bahnhaltepunkten soll ein flächendeckendes Netz in allen Stadtteilen sowie wichtigen innerstädtischen Verknüpfungspunkten geschaffen werden.

Planungsschritte

Konkret ist für das Stadtgebiet ein abgestuftes System an MobilStationen mit den Kategorien L – M – S/Q geplant, die unterschiedliche Anzahl an Angeboten der Vernetzten Mobilität sowie Anzahl der an Serviceangeboten und Abstellmöglichkeiten aufweisen. Die Systematisierung der Verknüpfungspunkte hilft dabei, die Verortung und Ausstattung der Verknüpfungspunkte entsprechend den örtlichen Rahmenbedingungen, Ansprüchen und Potenzialen zu definieren. So entsteht ein abgestimmtes und effizientes Netz aus nutzerfreundlichen Verknüpfungspunkten mit einem hohem Wiedererkennungswert:

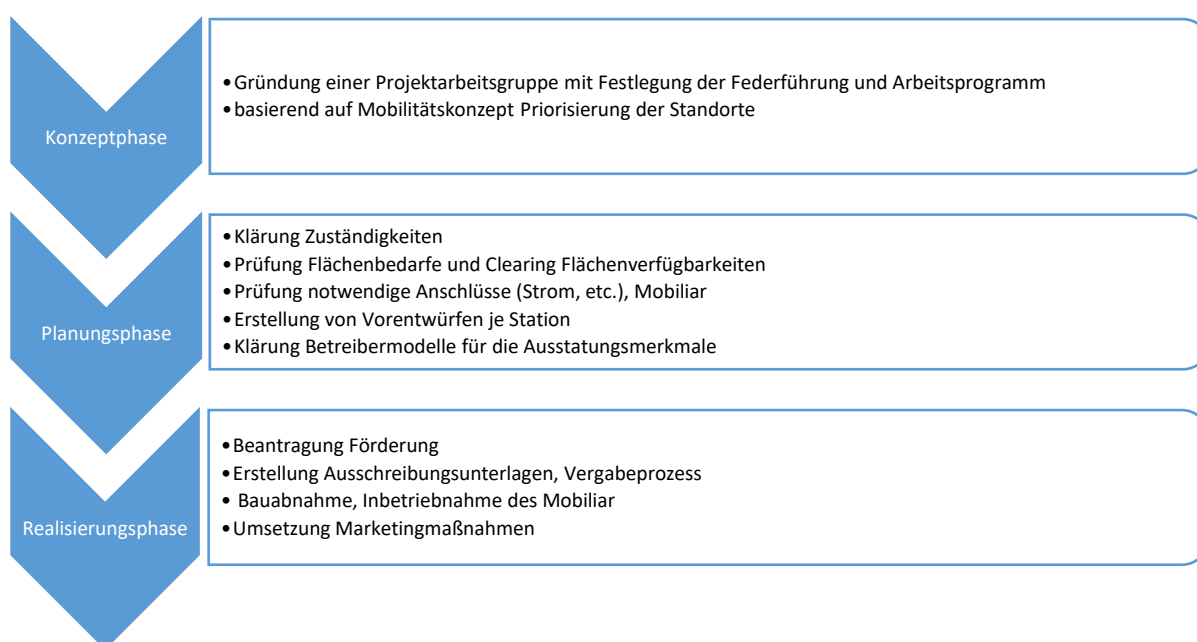
Ausstattungsmerkmale	Typ L	Typ M	Typ S	Typ Quartier
Bahnhaltepunkt (RE, RB, S-Bahn)	X			
Bushaltestelle mit Wetterschutz	X	X	X	(X)
Park&Ride-Stellplätze	(X)			
Kiss&Ride-Stellplätze	(X)	(X)		
Radstation	(X)			
Überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten (Fahrradparkhäuser oder Fahrradgaragen oder Fahrradboxen oder überdachte Fahrradabstellanlagen	X	X	X	(X)
Lademöglichkeit für E-Autos	(X)	(X)		X
Taxi-Stand	(X)	(X)		
CarSharing-Station	X	(X)		X
BikeSharing-Station	X	X	X	X
Lastenradstation	(X)	(X)	(X)	X
Mobil.nrw – Stele	X	X		
Dynamisches Fahrgastinformationssystem	X	X	X	
Rad-Self-Service-Stele - Luftpumpe	X	X		
Post-Paket-Station (SmartLocker)	(X)	(X)		(X)
Kiosk / Bäckerei	X	(X)		(X)
Gepäckschließfächer	(X)			
Offenes W-LAN	(X)	(X)	(X)	(X)
Trinkwasserspender	(X)	(X)	(X)	(X)

Anhand folgender Kriterien ist die Verortung der MobilStationen und die Auswahl der Stationstypen erfolgt:

- Vorhandenes Mobilitätsangebot (Bahn, Bus, RSVG-Bike)
- Fahrgastaufkommen
- Wichtige POI und Quell- und Zielpunkte mit hohem Verkehrsaufkommen durch Verkaufsflächen, Arbeitsplätzen, Schülerzahlen, etc.
- Einwohnerdichten
- Ergebnisse Bürgerdialog zum Klimaschutzteilkonzept

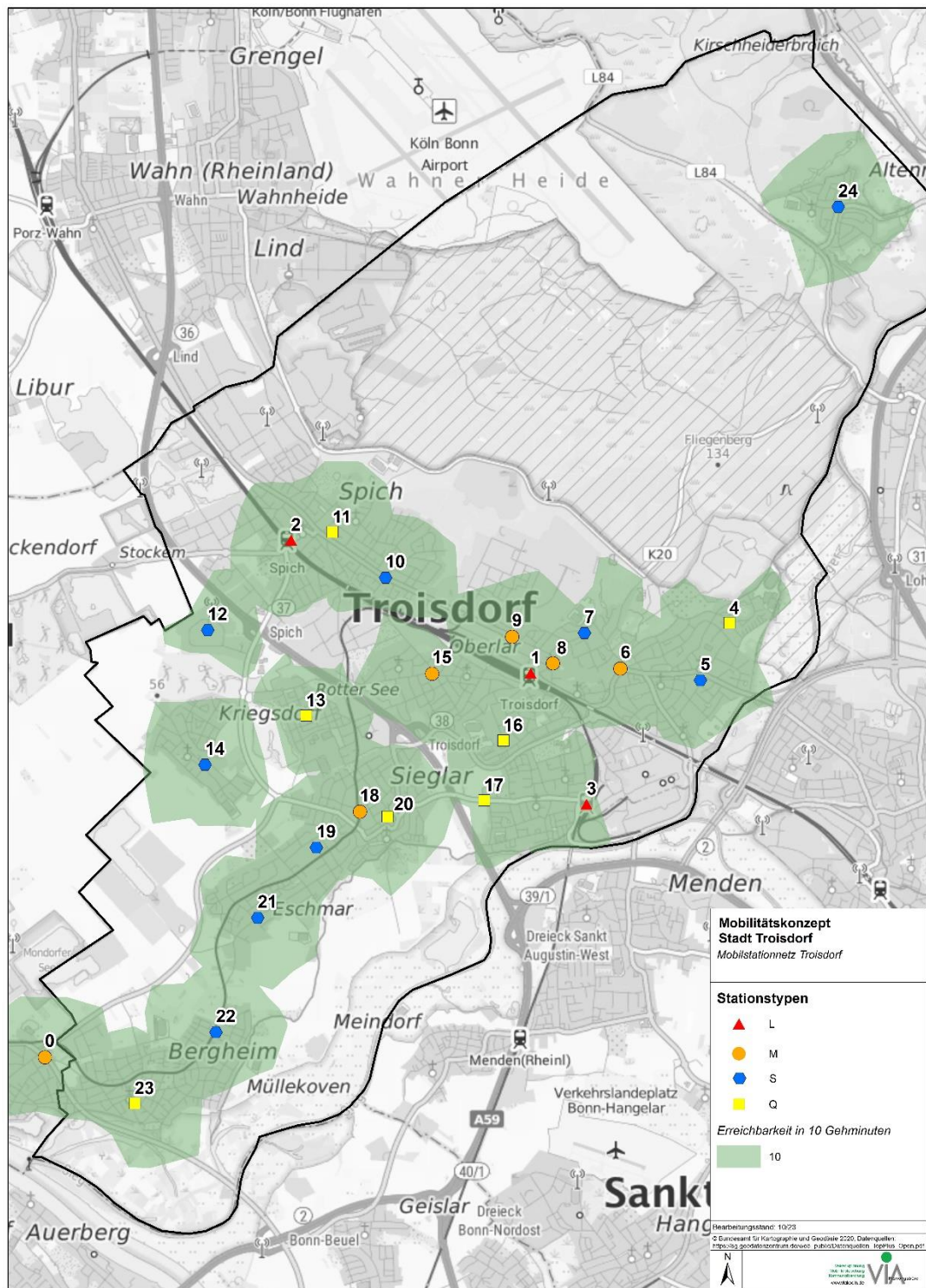
Mögliche geeignete Standorte im Stadtgebiet mit einer grundsätzlichen Zuordnung des passenden MobilStationentyps ist in der Plan/Skizze hinterlegt.

Schritte zum Vorgehen:



¹ Angelehnt an das Ablaufschema aus dem Handbuch MobilStationen NRW S. 15 (Quelle: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022)

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 66.1 – Straßenbau • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung • 26 – Zentrales Gebäudemanagement • 13 – Pressestelle • Stabsstelle II/S1		• RSVG • Rhein-Sieg-Kreis • goRheinland • Trowista				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 1.6 Fahrradparken • 1.7 BikeSharing • 2.2 Bahnhaltestellen zu Mobilitätshubs • 2.3 Mobilitätshub Mondorf/Bergheim • 2.4 Mobilitätshub Sieglar • 2.7 CarSharing		• MobilStationenfeinkonzept des Rhein-Sieg-Kreises				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027	
	Investnr. 1204-101 Sachkonto 0460140		50.000	50.000	50.000		



Karte mit den geplanten MobilStationenstandorten

Nr	Adresse	Stationstyp	Vorhandene Ausstattungsmerkmale	Noch zu errichtende Ausstattungsmerkmale
1	Troisdorf Bf	Siehe Steckbrief 3.2.		
2	Spich Bf			
3	Friedrich-Wilhelms-Hütte Bf			
4	Troisdorf Mitte – Stettiner Straße	Q	- Bikesharing-Station - Bushaltestelle	- Wetterschutz - Ladesäule - Carsharing - Lastenradstation (Post-Paket-Station)
5	Troisdorf Mitte – Alfred Delp Straße	S	- Bikesharing -Station - Wetterschutz	Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)

			• Dynamisches Fahrgastinfosystem	
6	Troisdorf Mitte – Ursulaplatz	M	• Bikesharing-Station • Lastenrad-Station • Ladesäule • Bushaltestelle	• Carsharing • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit
7	Troisdorf Mitte - Krankenhaus	S	• Wetterschutz • Bushaltestelle	• Bikesharing -Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) in Koop. mit Krankenhaus • Dynamisches Fahrgastinfosystem
8	Troisdorf Mitte – Johanneskirche	M	• Bikesharing-Station • Bushaltestelle	• Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Ladesäule
9	Troisdorf Mitte - Rathaus	M	• Wetterschutz • ÖPNV-Bus Anschluss • Bikesharing -Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit • Dynamisches Fahrgastinfosystem • Carsharing	• Post-Paketstation
10	Spich - Rodderstraße	S	• Wetterschutz • Briefkasten • Telefonsäule • Bushaltestelle	• Bikesharing -Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Dynamisches Fahrgastinfosystem
11	Spich - EDEKA	Q	• Bikesharing-Station	• Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Ladesäule • Post-Paketstation
12	Troisdorf – Junkersring Wendeschleife	S	• Bikesharing-Station • Wetterschutz • Bushaltestelle	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)
13	Rotter See – Europaplatz	Q	• Bikesharing-Station • Ladesäule	• Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Post-Paketstation
14	Kriegsdorf – Dorfplatz	S	• Bikesharing-Station • Wetterschutz	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)
15	Oberlar - Oberlarer Platz	M	• Bikesharing-Station • Ladesäule • Wetterschutz • Post-Paketstation	• Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)
16	Troisdorf West – Am Bergacker/Hans-Böckler-Str.	Q	• Ladesäule	• Wetterschutz • Bikesharing-Station • Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) in Kombination mit Schulzentrum? • Post-Paketstation
17	Troisdorf West EDEKA / Neubaugebiet	Q		• Bushaltestelle mit Wetterschutz • Bikesharing-Station • Carsharing • Lastenrad-Station

				• Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) in Kombination mit Schulzentrum? • Post-Paketstation • Ladesäule
18	Sieglar RSVG/Kreisel	Siehe Steckbrief 3.4		
19	Sieglar Krankenhaus	S	• Wetterschutz • Bushaltestelle	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) in Kooperation mit Krankenhaus? • Bikeshaing-Station
20	Sieglar Kerpstraße	Q	• Bushaltestelle mit Wetterschutz • Ladesäule • Kiosk/Bäckerei	• Bikeshaing-Station • Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Post-Paketstation
21	Eschmar Kirche/Parkplatz	S	• Bikeshaing-Station • Wetterschutz • Briefkasten • Telefonsäule • Bushaltestelle	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)
22	Mülleken Bushaltestelle	S	• Bikeshaing-Station • Wetterschutz • Bushaltestelle	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar)
23	Bergheim Paul-Schürmann-Platz	Q	• Kiosk/Bäckerei • Bikeshaing-Station	• Carsharing • Lastenrad-Station • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Post-Paketstation • Ladesäule
24	Altenrath	S	• Bikeshaing-Station • Wetterschutz • Kiosk/Bäckerei • Bushaltestelle	• Dynamisches Fahrgastinfosystem • Überdachte Fahrradabstellmöglichkeit (soweit baulich realisierbar) • Post-Paketstation

2.2 Ausbau der Bahnhofpunkte zu regionalen Mobilitätshubs



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Bahnhofpunkte Troisdorf Bf, Spich Bf und Friedrich-Wilhelms-Hütte Bf bilden laut dem projektierten stadtweiten MobilStationennetz (siehe Steckbrief 2.1) die zentralen Mobilitätshubs zur regionalen Erreichbarkeit von Troisdorf. Deswegen würden diese nach dem planerischen Ansatz auch die höchste Stationskategorie „L“ erhalten, da diese die größte Palette an Ausstattungsmerkmalen vorhalten würden. Die Hauptaufgabe dieser MobilStationen liegt in der Feinverteilung der ankommenden Verkehrsströme über die Bahnstrecken aus der Region in die Stadtteile von Troisdorf. An diesen Hubs spielt dementsprechend die Organisation der Letzten Meile via Fahrrad (Bike&Ride), Sharing-Angebote und Park&Ride eine wichtige Rolle. So können die Teilstrecken mit Bahn zurückgelegt werden, wo diese ein schnelles und leistungsfähiges Angebot besitzt und für den Zu- und Ablauf andere Verkehrsmittel des Umweltverbundes (vor allem Fuß- und Radverkehr), geteilte Verkehrsmittel (Bike-/CarSharing, Mitfahrgelegenheiten) sowie das private Kfz komfortabel genutzt werden.

Troisdorf Bf und Spich Bf sind seit 2022 offizielle MobilStationen, was durch das NRW-weit einheitliche mobil.nrw-Design ersichtlich wird. Die Bedeutung vom Haltepunkt Friedrich-Wilhelms-Hütte wird in Zukunft durch die Aufwertung als S-Bahn-Haltepunkt vor allem auf Verbindungen nach Bonn wird dieser eine wichtige Verknüpfungsfunktion besitzen.

Aufgrund der wichtigen Funktion dieser Stationen zur Verteilung der Verkehre auf die letzte Meile sind auch die Zubringerfunktionen via Radverkehr und Busverkehr hierbei mitzudenken. Einerseits ist über die relevanten Fahrradstraßenkorridore sicherzustellen, dass eine große Anzahl an Siedlungsgebieten innerhalb von 15 Minuten schnell und sicher an die MobilStationen angebunden ist. Andererseits gilt dies auch für die Zubringerverkehre mit den Buslinien. Hier sind vor allem folgende Linien für die Feinverteilung in die schienenlosen Stadtteile relevant (Reisezeiten von unter 20 min):

- **501:** Troisdorf Bf – Sieglar (- Eschmar – Mülleken – Bergheim)
- **503:** Abschnitt Spich Bf – Kriegsdorf – Sieglar
- **506:** Abschnitt FWH Bf – Sieglar für Übereckverbindungen rechtsrheinisches Bonn, sowie Abschnitt Troisdorf Bf – Troisdorf West
- **508:** Abschnitt Spich Bf – Rotter See – Oberlar – Troisdorf Bf
- **551:** Abschnitt Troisdorf Bf – Oberlar – Rotter See

Über die angedachte **Schnellbuslinie** zur schnelleren Anbindung des Troisdorfer Südens in Richtung Bonn (siehe Steckbrief 2.6.) kann jedoch auch die Verbindung von Sieglar/Eschmar in Richtung Köln beschleunigt erfolgen, wenn diese möglichst geradlinig über die Spicher und Bonner Straße bis zum Spicher Bf geführt wird mit kurzen Umstiegen zur S12.

Planungsschritte

Aufbauend auf das im Steckbrief 2.1. dargestellte Konzept mit den Kategorien L-M-S/Q ergeben sich die in der folgenden Tabelle dargestellten Handlungsbedarfe für die MobilStationen-Standorte an den drei Bahnhofpunkten. Für den Ausbaubedarf wurde auch auf die Ergebnisse des regionalen P&R-Konzeptes von goRheinland zurückgegriffen, bei dem der mögliche Erweiterungsbedarf ermittelt und prognostiziert wurde.

Station	Vorhandene Ausstattungsmerkmale	Noch zu errichtende Ausstattungsmerkmale	Bemerkungen
Troisdorf Bf	P&R: 696 Stellplätze (Gebührenpflichtig) (Auslastungsgrad 115 – 150%) (Detektion teilweise vorhanden) B+R: ca. 300 Stellplätze, davon 192 Stellplätze in der Bike&Ride-Station sowie 75 Stellplätze in Fahrradboxen Bus: Zentraler ZOB mit DFI-Anzeigern BikeSharing: Feste Einstellanlage (für E-Bikes im RSVG-Bike System) Umfangreiche Versorgungsmöglichkeiten im Bahnhofsgebäude mobil.nrw-Design + Wegweisung E-Ladesäulen	P&R: Es ist zu beobachten, ob sich durch eine höhere Nachfrage ein steigender Parkplatzbedarf ergibt und infolgedessen ein Ausbaubedarf notwendig ist. B&R: Inwertsetzung der Abstellanlagen auf der Südseite sowie Ersatz der Fahrradboxen durch digitale Boxen	
Spich Bf	P&R: 34 Stellplätze (Auslastungsgrad 150%, allerdings hohe Fehlbelegungsquote) (Detektion teilweise vorhanden) B&R: 72 Stellplätze, 58 Stellplätze in Fahrradboxen Bus: dezentraler ZOB mit DFI-Anzeigern BikeSharing: virtuelle Abstellanlage mobil.nrw-Design + Wegweisung E-Ladesäulen	P&R: Der Ausbau wird aufgrund der räumlichen Situation an anderen Stellen als verkehrlich sinnvoller, die hohe Fehlbelegungsquote sollte durch Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung eingedämmt werden B&R: Ausbaubedarf liegt laut Prognose bei über 50 zusätzlichen Stellplätzen, Einrichtung von digitalen Fahrradboxen BikeSharing: Perspektivisches vorhalten von E-Bikes	
Friedrich-Wilhelms-Hütte Bf	P&R: keine ausgewiesenen Stellplätze B&R: 4 Stellplätze, 8 Stellplätze in Fahrradboxen Bus: dezentrale Lage der bestehenden Bushaltestellen mit langen Wegen BikeSharing: virtuelle Abstellanlage	P&R: Der Ausbau wird aufgrund der räumlichen Situation an anderen Stellen als verkehrlich sinnvoller, allerdings sollten Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte vorgehalten werden B&R: Der Bedarf an Abstellanlagen liegt bei ca. 40 Stellplätzen, die in die Jahre gekommenen Fahrradboxen sollten durch digitale Boxen ersetzt werden Verbesserung der Zuwegung zu den Bushaltestellen bzw. nähere Verortung BikeSharing: perspektivisch: Ausrüstung mit einer festen Einstellanlage sowie vorhalten von E-Bikes mobil.nrw-Design + Wegweisung Paket-Station-Standort	Rahmenplanung Bahnhofsvorplatz Friedrich-Wilhelms-Hütte Bauland an der Schiene

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 66.1 – Straßenbau 66.12 – Verkehr 61 – Stadtplanung 66.20 – Grünflächenmanagement - Stabsstelle II/S1		- goRheinland - RSVG (DB Station&Service / DB InfraGO) - Sharinganbieter				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	1.2. Fahrradstraßenkorridore 2.1 MobilStationennetz 2.6 ÖPNV-Hochleistungsachse Troisdorfer Süden		Regionales P&R-Gutachten von goRheinland				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	Mobilstation Rheinbach						

Plan/Skizze

Mit dem Bus erschlossene Bereiche innerhalb von 20 Minuten Fahrtzeit ab den MobilStationen-Standorte Troisdorf Bf, Spich Bf und Friedrich-Wilhelms-Hütte Bf (Quelle: travelttime.com)

2.3 Interkommunale MobilStation Bergheim/Mondorf



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die MobilStation an der Provinzialstraße in der Nachbarstadt Niederkassel besitzt auch eine hohe Relevanz für die südlichen Stadtteile Bergheim und Müllekoven. Von der Haltestelle Mondorf Provinzialstraße existiert heute eine schnelle Verbindung mit der SB55 (10 bis 20-min-Takt) und etwas langsamer mit der 550 (20-min-Takt) in die Bonner Innenstadt. Es existiert ein sehr attraktives Angebot, schon heute gehört die SB55 zu den am stärksten genutzten Linien der RSVG. Durch den geplanten Bau einer Umgehungsstraße und Verlagerung des Verkehrs der heutigen L269 auf diese, entsteht an dieser Stelle in Zukunft ein vollkommen neuer Knotenpunkt. Insbesondere durch die geplante Stadtbahnlinie 17 steigt die Bedeutung der MobilStation enorm, da in Zukunft ein hochwertiges schienengebundenes ÖPNV-Produkt mit einer Fahrzeitreduktion von bis zu 30% im Vergleich zum Bus nach Bonn verkehrt. Im Steckbrief zum stadtweiten Netz an MobilStationen ist diese perspektivisch als Typ L auszubauen. Innerhalb von 10 Minuten Fußweg wären etwa 4.000 Einwohner:innen erschlossen, bei 10 Minuten mit dem Rad sogar etwa 20.000 Einwohner:innen.

Folgende Ausstattungsmerkmale sollten eingeplant werden:

- Großzügiger Busbahnhof zur Verknüpfung der Stadtbahn mit den RSVG-Linien
- Radabstellanlagen mit Wetterschutz sowie zusätzlich Fahrradboxen
- Notwendigkeit von Park&Ride-Stellplätze sind aufgrund der guten fuß- sowie radläufigen Entfernung zu prüfen
- Beschilderung/Wegweisung mobil.nrw-Design
- RSVG-Bike Station

Perspektivisch ergibt sich in Verbindung mit der Stadtbahn eine veränderte Lage für die kombinierte MobilStation Niederkassel-Mondorf/Troisdorf-Bergheim. Ziel ist es, eine gute Verknüpfung zwischen Stadtbahn, Busverkehr und den Hauptachsen des Radverkehrs durch eine Neugestaltung herzustellen und somit den Standort Mondorf Provinzialstraße aufzuwerten.

Planungsschritte

Schritte zum Vorgehen:



1

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung • Stabsstelle II/S1		• RSVG • Rhein-Sieg-Kreis • goRheinland • Trowista • Stadt Niederkassel • Straßen.nrw				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 2.1. Stadtweites MobilStationennetz • 2.5. Stadtbahnlinie 17		• Kreisweites MobilStationenfeinkonzept				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Investnr. 1204-300 Sachkonto 0460140		2024	2025	2026	2027	

¹ Angelehnt an das Ablaufschema aus dem Handbuch Mobilstationen NRW S. 15 (Quelle: Geschäftsstelle Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022)

2.4 Mobilitätshub Sieglar

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Der Bereich um den äußerst komplexen Knoten Pastor-Böhm-Straße / Spicher Straße sowie die parallel zum RSVG-Gelände in Richtung Norden verlaufende Spicher Straße ist bereits heute ein bedeutender Verknüpfungspunkt im Troisdorfer Busnetz. Hier verkehren zurzeit fünf Buslinien in dichtem Takt mit den entsprechenden Umsteigebeziehungen. Im genannten Bereich befinden sich die Haltestellen „Rathausstraße“ in der kreiselförmigen Verkehrsanlage sowie vor dem RSVG-Verwaltungsgebäude die Station „Sieglar RSVG“. Aufgrund der unmittelbaren Lage am Betriebshof setzen dort zahlreiche Fahrten ein bzw. aus. Die verkehrliche Situation ist neben der starken Nutzung durch den Kfz-Verkehr ebenfalls durch die RSVG-Güterzugtrasse gekennzeichnet, die vom Kreisel aus nördlich auf das RSVG-Gelände verläuft. Dort befindet sich auch das Betriebswerk für die Schienenfahrzeuge. Südlich des Kreisels verläuft die Gütertrasse straßenbündig. Diese hoch frequentierte und für alle Verkehrsteilnehmenden häufig sehr unübersichtliche Situation befindet sich zu den Hauptverkehrszeiten am Rande ihrer Kapazität und erlaubt keine spürbaren Verbesserungen für eine nachhaltige innerstädtische Mobilität.

Daher wird vorgeschlagen, eine grundlegende Neuorganisation der verkehrlichen Nutzungen und Infrastruktur, ggf. auch der angrenzenden städtebaulichen Situation zu prüfen. Ziel dabei ist die Entwicklung eines städtebaulich hochwertigen intermodalen Verknüpfungspunktes „Mobilitätshub Sieglar“, über den Sieglar mit dem Troisdorfer Bahnhof und Zentrum und weiteren Stadtteilen sowie an die Stadt Bonn und die angrenzenden Städte Niederkassel und Siegburg angebunden ist. Langfristig wird ebenfalls die Stadtbahnlinie 17 in Bergheim/Ndk-Mondorf von dort auf schnellstem Wege erreicht. Ebenso sollte stets die Option der Integration einer Stadtbahnzweigstrecke Troisdorf – Sieglar – Bergheim/Mondorf mit Anschluss an die Linie 17 mitgedacht werden, auch wenn dies aktuell noch nicht absehbar ist. Absehbar und im Rahmen des Mobilitätskonzepts vorgeschlagen wird jedoch die Einrichtung einer qualitativ deutlich aufgewerteten Buslinie 501 („Metrobuslinie Niederkassel/Troisdorf/Siegburg“) sowie eine Schnellbuslinie nach Bonn, die beide den Mobilitätshub Sieglar bedienen.

Abgerundet wird das Angebot von hochwertigen Bike&Ride-Anlagen, Angeboten zur Mikromobilität und Sharing-Möglichkeiten (Car/Bike). Weitere Service-Angebote, wie zum Beispiel das schon bestehende Kundencenter der RSVG, richten sich an den Ausstattungskriterien der größeren Mobilstationen und an der möglichen städtebaulichen Entwicklung der Örtlichkeit aus.

Planungsschritte

- Es wird angeregt, für das Gebiet, das von der Steinstraße, der Pastor-Böhm-Straße und der Spicher Straße umgrenzt wird, zunächst einen städtebaulichen Rahmenplan zu erstellen, in dem die Entwicklung eines Mobilitätshubs mit der oben beschriebenen umfangreichen ÖPNV-Verknüpfungsfunktion, ggf. in verschiedenen Stufen, das zentrale Element ist. Ebenso ist die Einbindung des Standortes des RSVG-Betriebshofes mittel- und langfristig unter städtebaulichen und verkehrlichen Kriterien zu bestimmen.
- Hierzu ist ein belastbares Verkehrskonzept zu erstellen, das die im Mobilitätskonzept enthaltenen Netzelementen (Grundnetze Kfz- und Radverkehr) berücksichtigt und das Primat auf die Förderung des Umweltverbundes legt.
- Mit Hilfe des aufzubauenden Verkehrsmodells sollen die Auswirkungen unterschiedlicher Konzeptvarianten untersucht und bewertet werden. Auf dieser Grundlage würde eine Vorzugsvariante für die zukünftige verkehrliche Einbindung des Gebiets bestimmt, so dass die Funktion eines Mobilitätshubs bei gleichzeitiger städtebaulicher Aufwertung bestmöglich erfüllt werden kann.
- Ein Zeitplan und ein Leistungsverzeichnis für die genannten Planungen wären zu erstellen, eine entsprechende Ausschreibung dann vorzubereiten. Dies sollte sich am Aufbau des o.g. Verkehrsmodells orientieren.
- Zu einem späteren Zeitpunkt ist über das weitere Verfahren, wie der Aufstellung eines B-Plans, zu entscheiden. Zunächst sollten die Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten in einem möglichst breiten Spektrum aufgezeigt werden.

Station	Vorhandene Ausstattungsmerkmale		Noch zu errichtende Ausstattungsmerkmale (in mehreren Stufen)		Bemerkungen	
Sieglar	Bus: Dezentrale Anordnung der Bussteige (DFI-Anzeiger vorhanden) Bikesharing: Virtuelle Verleihstation für RSVG Bikes Feste Einstellanlage (für E-Bikes im RSVG-Bike System) E-Ladesäulen in der Kerpstraße RSVG-Kundencenter im Verwaltungsgebäude		Bus: Zentrale Anordnung der Bussteige in Form eines kleinen Omnibusbahnhofs mit kurzen Wegen für Umstiege B+R: Einrichtung von überdachten Fahrradabstellanlagen sowie digitalen Fahrradboxen Bikesharing: Erweiterung der virtuellen Verleihstation um festes Einstellterminal für E-Bikes Carsharing: Dezentral gem. bestehender Planung im Bereich Kerpstraße / Spicher Straße. mobil.nrw-Design + Wegweisung		Ausstattungs- und Infrastrukturelemente sind in den Kontext der Gesamtplanung zu integrieren	
Beteiligte		Intern		Extern		
		66VP – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr 61 – Stadtplanung - Stabsstelle II/S1		- RSVG - goRheinland		
Schnittstellen		Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke		
		2.1. Stadtweites MobilStationennetz 2.5. Stadtbahnlinie 17 2.6. Hochwertige ÖPNV-Achse im Süden von Troisdorf		IHK Sieglar-Rotter See		
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten		Förderung	- Einzelne Ausstattungsmerkmale sind über die Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität (FöRi-MM) förderbar - größere strukturelle Umbauten können über die ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV goRheinland			
			Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr	
		Bisher nicht kalkuliert		2024		2025

2.5 Stadtbahnlinie 17 und Ausbauoptionen für Troisdorf

Leitziele	④ ⑦	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★
	⑤		▶ mittelfristig		★
	⑥	▶ langfristig	★		★
		Daueraufgabe			★
Kosten € € € €		Priorität ! ! !			



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Nach dem Vorbild der bestehenden Stadtbahnlinien 16 und 18 (Rheinufer- und Vorgebirgsbahn) soll die bestehende Eisenbahnstrecke der RSVG zwischen Mondorf und Lülsdorf mit Neubaustrecke nach Bonn und Anschluss an das Kölner Stadtbahnnetz zu einer modernen und hochleistungsfähigen ÖPNV-Achse hochgerüstet werden.

Folgende Aspekte zeigen den Bedarf und die Notwendigkeit dieser Strecke auf:

- Im engeren Bedienungskorridor, wozu das gesamte Stadtgebiet Niederkassel, Köln-Langel, Troisdorf-Bergheim und Bonn-Schwarzrheindorf zählen, **leben über 60.000 Menschen. Dieser stellt den größten schienenlosen Verkehrskorridor im gesamten VRS-Gebiet dar.**
- Mit nur einer Linie lassen sich die Hauptverkehrsbeziehungen sowohl im Binnenverkehr als auch in die Oberzentren Köln und Bonn bündeln, **was zu einem optimalen Verhältnis von Betriebsaufwand und Kundennutzen führt**
- Die **bestehende Straßeninfrastruktur** ist für zusätzlichen Autoverkehr **nicht mehr aufnahmefähig**. Dies betrifft besonders die L269/L16 im Zulauf auf Bonn, die Bonner Rheinbrücken sowie die A59 im Zulauf auf Köln. Ebenso ist der bestehende Busverkehr trotz enger Wagenfolge überlastet (in der Spitzenstunde 23 Wagen nach Bonn und 14 Wagen zu den S-Bahn-Verknüpfungspunkten in Richtung Köln). Aufgrund der Verkehrssituation im Straßennetz kann in den Hauptverkehrszeiten **keine angemessene Betriebsstabilität und Pünktlichkeit erreicht werden**. Mit der Stadtbahn wird ein vom Autoverkehr unabhängiges Angebot mit hoher Kapazität geschaffen.
- Vor dem Hintergrund eines angespannten Wohnungsmarktes in Köln und Bonn ist mit einer weiteren Steigerung der Einwohnerzahlen im Bedienungskorridor zu rechnen. Um die Verkehrssituation im Straßenverkehr nicht weiter negativ zu beeinflussen und eine umweltverträgliche Mobilität zu ermöglichen, ist eine hochleistungsfähige schienengebundene Anbindung von Nöten

Das geplante Betriebskonzept sieht derzeit derart aus, dass die Stadtbahnlinie 17 von Köln-Sürth über die neue rechtsrheinische Stadtbahn über Niederkassel und Troisdorf-Bergheim bis Bonn Hbf geführt wird. Das projektierte Taktangebot entspricht dabei dem der bestehenden Stadtbahnlinie 16 auf der linken Rheinseite:

- Hauptverkehrszeiten: 10-Minuten-Takt
- Nebenverkehrszeiten: 20-Minuten-Takt
- Schwachverkehrszeiten: 30-Minuten-Takt

Es wird auf dem gesamten Abschnitt zwischen Köln-Sürth und Bonn-Beuel mit einer **Querschnittsbelastung von ca. 9.000 bis 11.000 Fahrgästen je Werktag gerechnet**, die konstant bleibt aufgrund der überlagernden Fahrgastströme zu den beiden Oberzentren an beiden Linienenden. Für einzelne Abschnitte sind bedeutende Fahrzeiteinsparungen erzielbar. So verkürzt sich die **Reisezeit von Bergheim in die Bonner Innenstadt um knapp 40% und nach Köln zu einer Halbierung der Reisezeiten**.

Troisdorf ist auf mehrere Ebenen von diesem Projekt betroffen. Einerseits wird der südliche Stadtbereich über die neuen Stadthaltepunkte Mondorf Mitte/Bergheim (MobilStation) und Bergheim Siegaue angebunden, die auf Troisdorfer Seite ungefähr ein Einwohnerpotenzial von 8.000 Menschen erschließen. Darüber hinaus sind umfangreiche Umstellungen im Busverkehr im Zulauf nötig, insbesondere auf die interkommunale Mobilstation Mondorf/Bergheim mit schnellen Zubringerlinien. In erster Linie können hier die im Steckbrief 2.6. genannten Linien eine wichtige Zubringerfunktion übernehmen.

Planungsschritte

Die Projektkoordination erfolgt im Wesentlichen unter Federführung des Rhein-Sieg-Kreises. Eine projektbegleitende Arbeitsgruppe ist eingerichtet worden. Für die Organisation und Finanzierung der kommenden Planungsschritte wurde eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen den ÖPNV-Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis, Bonn und Köln abgeschlossen. Troisdorf und Niederkassel sind als räumlich direkt betroffene Kommunen Vereinbarungspartner.

Zum 09.03.2022 hat der Verkehrsausschuss des Landtages die Aufnahme des Projektes in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes Nordrhein-Westfalen nach § 7 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans des Landes Nordrhein-Westfalen beschlossen.

Die folgenden Schritte im Einzelnen:

- Abschluss der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung der kommunalen Beteiligten zur Koordination und Finanzierung der nächsten Planungsschritte
- Durchführung eines Scoping-Termins bei der Bezirksregierung Köln, um die notwendigen Untersuchungsräume und -tiefen für die kommenden Planungsschritte festzulegen
- Einleitung der Planung bis HOAI Lph. IV

Umsetzungszeitraum unter optimalen Zeitverlauf:

2024: Erarbeitung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

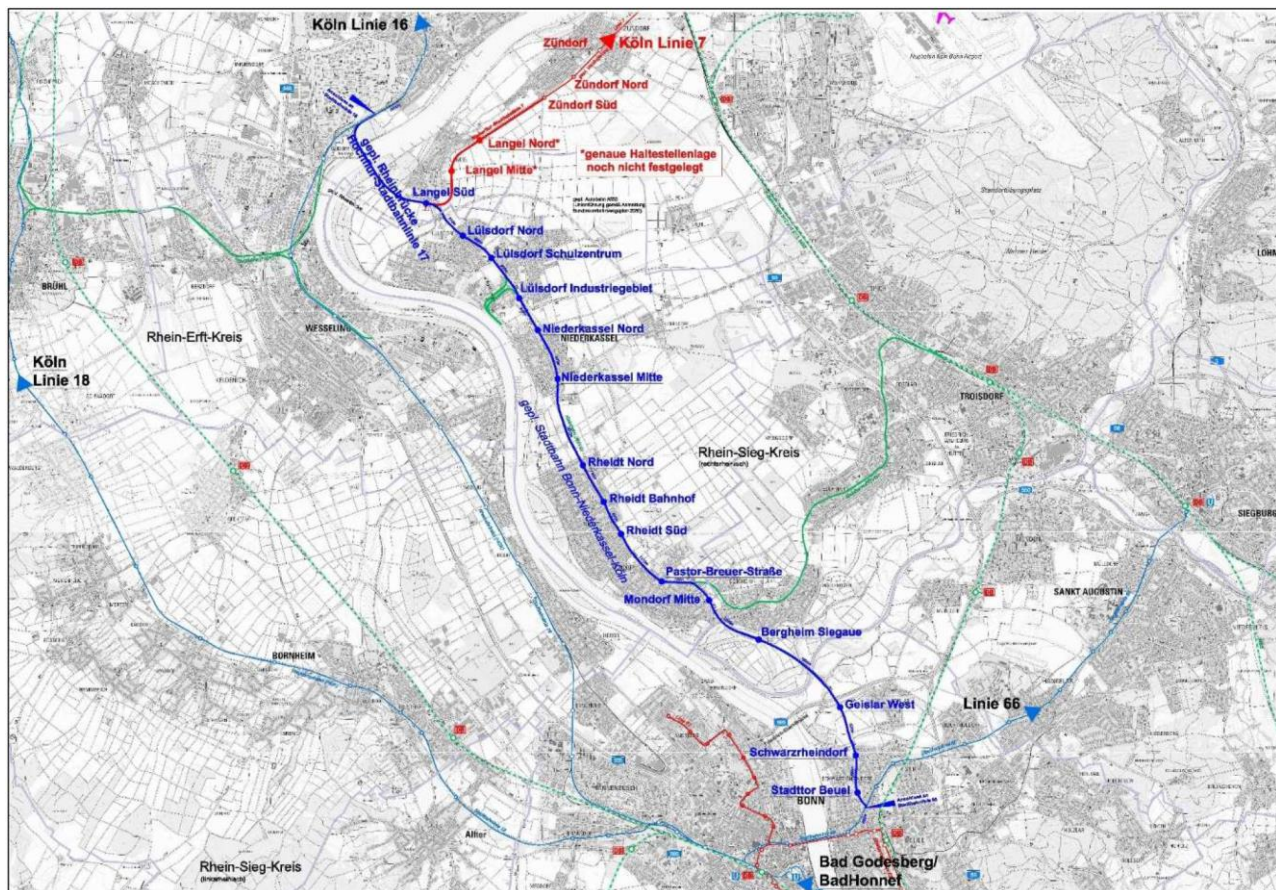
2026: Planfeststellung

2027: Planfeststellungsbeschluss

2028: Ausschreibung und Baubeginn

2030: erste Inbetriebnahmen

Beteiligte	Intern		Extern				
	66.1 – Straßenbau 66.20 – Grünflächenmanagement 61 – Stadtplanung - Stabsstelle II/S1		- ÖPNV-Aufgabenträger Rhein-Sieg-Kreis, Stadt Bonn, Stadt Köln - Eisenbahnverkehrs- und infrastrukturunternehmen: RSVG, HGK, KVB, SSB/SWBV - Stadt Niederkassel - goRheinland				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	2.1 Stadtweites MobilStationennetz 2.6. ÖPNV-Hochleistungsachse Troisdorfer Süden		Diverse Untersuchungen zur technischen Machbarkeit und zum Nutzen-Kosten-Verhältnis				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	



Linienverlauf der Stadtbahnlinie 17 (dunkelblau) möglichen Standorten für Haltepunkten (Quelle: Mitteilungsvorlage im Verkehrsausschuss der Stadt Köln (05.10.2021) <https://ratsinformation.stadt-koeln.de/vo0050.asp?kvonr=103181>)

2.6 Hochwertige ÖPNV-Achse im Süden von Troisdorf



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Auf der Ost-West-Achse besteht mit der Siegstrecke und der rechten Rheinstrecke eine hochleistungsfähige ÖPNV-Achse im Stadtgebiet. An den Stationen Spich und Troisdorf besteht werktags ein 10-Minuten-Takt mit der S-Bahn nach Köln und Hennef, der durch Regionalexpress- und Regionalbahnangebote verdichtet wird. In Friedrich-Wilhelms-Hütte wird in Zukunft das Angebot durch die S13 verdichtet. Ebenfalls wird in Zukunft durch die Stadtbahnlinie 17 an der südlichen Stadtgrenze eine hochleistungsfähige Achse geschaffen. Im Zwischenraum zwischen diesen Achsen besteht ein verdichtetes Busangebot. Allerdings ist dieses heute schon stark überlastet und verspätungsanfällig. Die Linie 501 in diesem Korridor bildet heutzutage schon die am stärksten frequentierte Linie der RSVG. Weiterhin bildet die ebenfalls über diesen Korridor verlaufende Achse nach Bonn mit 20.600 Wegebeziehungen pro Tag den stärksten Außenkorridor der Stadt Troisdorf, jedoch liegt der ÖPNV-Anteil um 8% unter dem Wert nach Köln.

Im Korridor Troisdorf – Sieglar – Eschmar – Bergheim/Mülleken – Niederkassel/Bonn sollte analog zu den genannten ÖPNV-Hochleistungsachsen eine hochwertige ÖPNV-Achse entwickelt werden. Vor allem die Linie 501 als Hauptlastachse sollte optimiert werden. Weiterhin sollte die Verbindung durch ein schnelles straßengebundenes Produkt ergänzt werden. Folgende Teilprojekte werden gutachterlich empfohlen:

Entwicklung der Linie 501 zur Metrobuslinie:

Der Korridor der Linie 501 auf Troisdorfer Stadtgebiet, insbesondere im Abschnitt Troisdorf Bf bis Stadtgrenze Niederkassel, sollte durch verschiedene Maßnahmen qualitativ hochwertiger und leistungsfähiger gestaltet werden. Hierzu sollten folgende Schritte angegangen werden:

- **Prüfung von Busbeschleunigungen** im Korridor durch Ampelvorrangschaltungen, Fahrbahnkaps statt Haltebuchten, Busvorrangschleusen, Dynamische Straßenraumfreigabe durch Bus als Pulkführer
- **Qualitative Inwertsetzung aller Haltestellen** durch Einrichtung von DFI-Anzeigern, neue hochwertige Fahrgastunterstände, Auflösung von Haltebuchten zugunsten von Fahrbahnkaps
- **Einsatz qualitativ hochwertiger Fahrzeuge** mit höherer Kapazität und hochwertigen Innendesign, Möglichkeit des emissionsarmen Antriebs prüfen

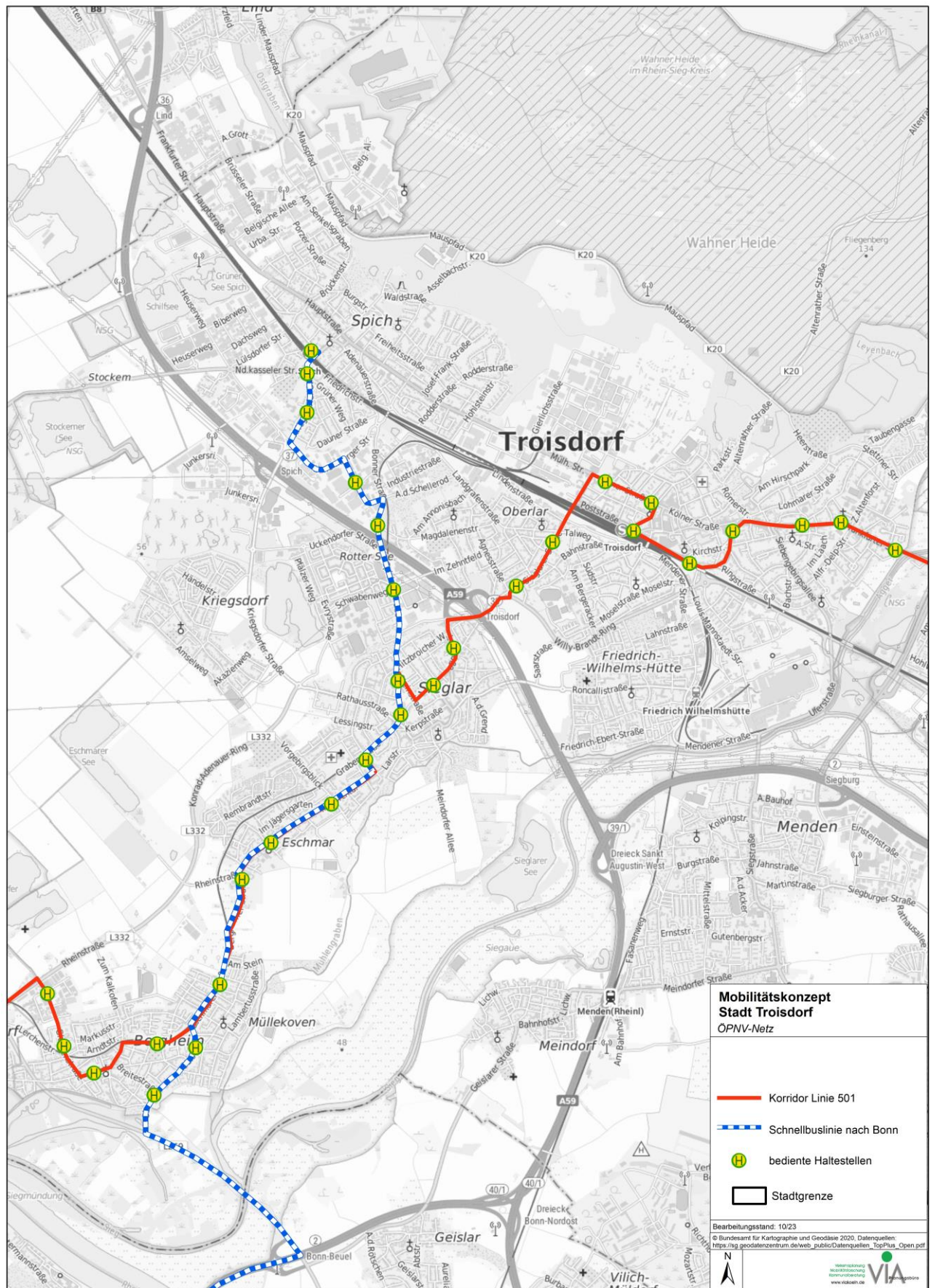
Einführung einer neuen Schnellbuslinie Spich – Sieglar – Eschmar – MobilStation Niederkassel/Bergheim – Bonner Norden – (Bonn Innenstadt):

- Übernahme des Angebotes der heutigen Linie 552 in eine neue Schnellbuslinie
- Verlängerung der Schnellbuslinie von Sieglar RSVG entlang der Spicher und Bonner Str. bis Spich Bf, hierdurch Erschließung des Gewerbestandortes sowie schnelle Bedienung der Achse Sieglar – Spich, welche mit 4.300 Wegen täglich, die drittstärkste Binnenverkehrsachse im Stadtgebiet darstellt.
- Von einer Führung nach Troisdorf Bf wird abgesehen, da zwischen Troisdorf und Sieglar keine relevanten Zeitgewinne möglich sind und in Zukunft bei Inbetriebnahme der S13 die Übereckverbindung über Bonn-Vilich mit der Stadtbahnlinie 66 deutlich schneller ist.
- Auf Bonner Stadtgebiet sollte geprüft werden ob eine Führung ähnlich zur SB60 bis zum Bonner Hbf möglich ist, falls nicht, sollte eine Führung zumindest bis zu den Haltestellen Chlodwigplatz oder Frankenbadplatz erreicht werden.

Planungsschritte

- Abstimmungen mit dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger
- Je nach Erfordernis Aufnahme der Planungen in den Nahverkehrsplan des Kreises
- Durchführung einer Mikrountersuchung in Zusammenarbeit mit RSVG und evtl. einem Planungsbüro zu busbeschleunigenden Maßnahmen im genannten Korridor
- Objektplanungen zum Umbau der Haltestellen (Entwurfszeichnungen)

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • Stabsstelle II/S1		• RSVG • Rhein-Sieg-Kreis • Bundesstadt Bonn				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 2.1 Stadtweites MobilStationennetz • 2.5 Stadtbahnlinie 17		• Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises • Korridor 22 der Förderkorridore Schnellbusse goRheinland gemäß ÖPNV-Schnellbus-RL ZV goRheinland				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) → Haltestellenausstattung • ÖPNV- / SPNV-Investitionsprogramm des goRheinland nach § 12 ÖPNVG → Förderung von u.a. Investitionsmaßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit, Beeinflussung von LSA • Förderung von Bushaltestellen und ZOB nach § 13 ÖPNVG NRW • ÖPNV-Schnellbus-RL ZV goRheinland					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice							
	Metrobuslinienkonzept in Osnabrück (Bilderquellen: VDV 2020)						



Linienverlaufskarte Schnellbus und Metrobuskorridor 501

2.7 Etablierung gesamtstädtisches CarSharing



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Unter CarSharing wird das organisierte gemeinschaftliche Teilen von einem oder mehreren Automobilen verstanden. Die Vermietung erfolgt im Gegensatz zum Autoverleih zeitlich kurzfristig (i.d.R. stundenweise). Entstanden aus Selbsthilfeinitiativen betreiben heute moderne und professionelle Anbieter, wie „DB Flinkster“ oder „cambio“, die größten CarSharing-Flotten in Deutschland. Einhergehend ist mit steigendem Angebot auch die Zahl der Nutzenden in den vergangenen Jahren stark angestiegen: Während es im Jahr 2010 160.000 registrierte Nutzende gab, liegt die Anzahl der CarSharing-Nutzenden zum Stichtag 01.01.2022 schon bei rund 3,4 Mio.¹

In Troisdorf existieren derzeit schon kleinere Angebote verschiedener Anbieter, u.a. der Stadtwerke, die in Gänze eine Flottengröße von weniger als 10 Fahrzeugen.

Der Ausbau und die Etablierung eines gesamtstädtischen stationsbasierten CarSharing im öffentlichen Raum bildet zusammen mit dem Fahrradverleihsystem „RSVG-Bike“ einen wichtigen Baustein des Leitziels 5 „Multimodalität“. Als „Autobaustein“ ermöglicht das CarSharing in einer multimodalen Mobilitätspalette die zeitlich und räumlich flexible Fortbewegung in Ergänzung zum ÖPNV als Rückgrat für ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätssystem.

Planungsschritte

Derzeit finden schon erste Planungsschritte zur Einführung eines stationsbasierten gesamtstädtischen CarSharingangebotes statt. Eine erste Markterkundung potenzieller Anbieter ist erfolgt. Die Verwaltung strebt an über das Verfahren einer öffentlichen Bekanntmachung sowie nachgeschalteter Vergabe über eine Sondernutzungsvereinbarung interessierte Unternehmen für ein Angebot in Troisdorf anzuwerben. Es handelt sich somit um ein Zuteilungsverfahren für eine Sondernutzung.

Folgende Planungsschritte sind hierfür notwendig – als Checkliste¹

- ☒ Durchführung eines Markterkundungsverfahrens
- ☒ Auswahl geeigneter Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen mit Erstellung von Standortübersichten und Standortsteckbriefen, Prüfung von Standorten mit Möglichkeit des Aufstellens von Ladesäulen
- ☐ Prüfung möglicher Flächenkonkurrenzen
- ☒ Festlegung von Eignungskriterien für die CarSharinganbieter
- ☒ Gebühr und Dauer der Sondernutzung festlegen *derzeit wird eine Dauer von vier Jahren angestrebt*
- ☒ Anpassung der kommunalen Sondernutzungsvereinbarung mit der Aufnahme von CarSharing und Nebenbestimmungen definieren
- ☐ Erstellung und Veröffentlichung der Bekanntmachung
- ☐ Auswertung der eingegangenen Interessensbekundungen
- ☐ Durchführung Zuteilungsverfahren, bei mehreren Interessenten für einen Stellplatz Durchführung des Draw-Verfahrens
- ☐ Genehmigung der Sondernutzung und Abschluss eines öffentlich-rechtlichen Vertrages
- ☐ Markierung der Stellplätze sowie Ausschilderung, nach Erfordernis Errichtung von Ladesäulen

¹ Zu einzelnen Punkten der Checkliste, siehe auch Erläuterungen im Leitfaden zur Umsetzung des CarSharinggesetzes und den entsprechenden Landesgesetzen; Abrufbar unter: https://CarSharing.de/sites/default/files/uploads/bcs_leitfaden2022_220204_hp_v2.pdf

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung; 66.12 – Verkehr 32.2 – Verkehrsüberwachung 13 – Pressestelle - Stabsstelle II/S1		- Polizei - Stadtwerke - Anbieter				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	2.1. Stadtweites Mobilstationennetz		- Bundesleitfaden für CarSharing - CsgG				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Nein					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027	

3.1. Zukunftsfähige Stellplatzsatzung

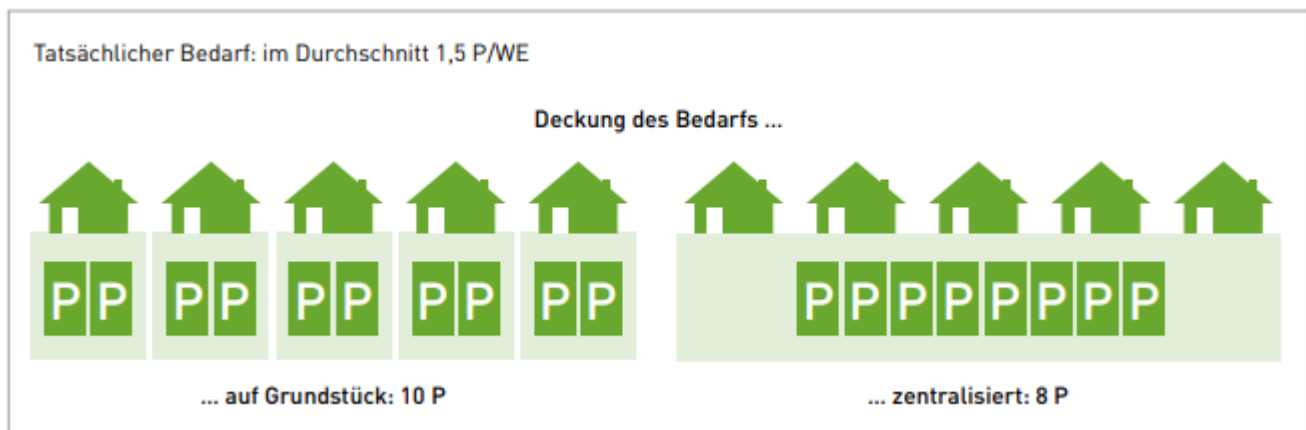


Kurzbeschreibung der Maßnahme

Bisherige Stellplatzsatzungen berücksichtigen vielerorts lediglich einen Stellplatzschlüssel für PKW, nicht jedoch für Fahrräder. Durch integrierte Betrachtung von Stellplatzbedarfen und -anforderungen bei der Aufstellung von Bauleitplänen kann zur Radverkehrsförderung beigetragen werden. Dabei zielt diese Maßnahme nicht auf eine Bevorrechtigung des Radverkehrs, sondern auf eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten sowie die verträgliche Abwicklung des zukünftigen Stadtverkehrs ab. Ebenso bietet eine eigene Stellplatzsatzung die Möglichkeit auf lokale Besonderheiten zu reagieren und kommunale Ziele der Stadt- und Verkehrsplanung einzupflegen. Eine moderne Stellplatzsatzung sieht neben den notwendigen Stellplätzen je Nutzungsart auch notwendige Stellplätze für den Radverkehr vor, um so den Radverkehr zu fördern.

Stellplätze sind teuer in der Herstellung und im Betrieb. Zusätzlich nehmen Stellplätze viele Flächen in Anspruch. So liegt die Herstellung eines Stellplatzes ohne die Grundstückskosten bei etwa 3.500 Euro. Es ist also auch im Sinne zukünftiger Bauherren, dass die Mindestzahl an PKW-Stellplätzen durch die Herstellung von qualitativ hochwertigen Fahrradabstellanlagen oder eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr reduziert werden kann. Eine moderne Stellplatzsatzung ermöglicht die Herstellung von Stellplätzen in einem sinnvollen Maß und ist gleichzeitig ein Instrument zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

Ein niedriger Flächenverbrauch für Stellplätze bedeutet zusätzlich, dass mehr Fläche für andere Nutzungsarten zur Verfügung steht, was die Lebensqualität erhöhen und Klimafolgen reduzieren kann (bspw. Begrünung). Für neue Baugebiete können auch Quartiersparkplätze eingesetzt werden, wodurch sich der Gesamtbedarf an Stellplätzen reduzieren kann.



Beispiel für Ineffizienz von Stellplatzanlagen auf dem Baugrundstück (Quelle: Leitfaden Stellplatzsatzung, Zukunftsnetz Mobilität NRW, S.14)

Eine Stellplatzsatzung hat im Wesentlichen folgende Stellschrauben:

- Herstellungspflicht für Stellplätze bei neuen Bauvorhaben (Mindeststellplätze)
- Differenzierung zwischen verschiedenen Stadtteilen möglich
- Reduzierung der Mindeststellplätze durch verkehrsmindernde Maßnahmen der Bauherren

Für den Beschluss einer Stellplatzsatzung ist ein politischer Konsens nötig. Eine Stellplatzsatzung entfaltet ihre beste Wirkung, wenn sie mit anderen stadt- und verkehrsplanerischen Instrumenten kombiniert wird, beispielsweise dem Parkraummanagement oder der ÖPNV- und Radverkehrsförderung.

Es geht dabei explizit nicht um die Abschaffung von PKW-Stellplätzen, sondern um die Steuerung der Flächenverteilung im öffentlichen Raum zugunsten nachhaltiger Mobilität und erhöhter Lebensqualität. Dazu sollen Stellplätze in einem sinnvollen Maß ermöglicht werden, während gleichzeitig nachhaltige Mobilität gefördert wird.

Planungsschritte

Es sollte zunächst die Parkraumerhebung zur Verfügung stehen. Somit liegen Aussagen zum Parkraumangebot und zur Parkraumnachfrage vor. Diese Daten sind wesentlich für die Bildung eines politischen Konsens, der zum Beschluss der Stellplatzsatzung benötigt wird.

Schritte

- Ermittlung des Parkraumangebots und der Parkraumnachfrage
- Inhalte der Stellplatzsatzung festlegen
- Politischen Konsens herstellen
- Stellplatzsatzung beschließen

Das Zukunftsnetz Mobilität bietet weitere Informationen im Leitfaden Kommunale Stellplatzsatzungen. Die Musterstellplatzsatzung sowie Vorlagen für Anträge können dort ebenfalls heruntergeladen werden.

Beteiligte	Intern		Extern				
	66-VP – Verkehrsplanung; 66.12 – Verkehr 61 – Stadtplanung 63 – Bauordnung 32 – Sicherheit und Ordnung - Stabsstelle II/S1		Zukunftsnetz Mobilität NRW				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	4.5 Intelligentes Parkraummanagement 1.6 Fahrradparken		- Bauleitpläne - Flächennutzungsplan - Bauordnung des Landes NRW				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	keine direkte Förderung zur Änderung der Stellplatzsatzung, da dies einen hoheitlichen Akt der Kommune darstellt, vielmehr können die Maßnahmen zur Minderung der Stellplätze in Form der nachhaltigen Mobilitätslösungen gefördert werden					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	- Musterstellplatzsatzung (Zukunftsnetz Mobilität NRW) - Stellplatzsatzung der Stadt Köln - Stellplatzsatzung der Stadt Bochum						

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw ...		Zahl der Abstellplätze für Fahrräder ¹
		bei sehr gut vom ÖPNV erschlossenen Grundstücken ²	bei sonstigen Grundstücken	
1	Wohngebäude und Wohnheime			
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser		1-2 Stpl. je WE	kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 1 bis 4 Abstpl. je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)		0,9-1,5 Stpl. je 100 m ² BGF für Wohnungen	2 – 4 Abstpl. je 100 m ² BGF für Wohnungen
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime		1 Stpl. je 3-12 Betten; <i>davon 10 % Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 2 - 3 Betten <i>davon 10% Besucheranteil</i>
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderungen		1 Stpl. je 3-12 Betten; <i>davon 10 % Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 5-30 Betten, mindestens 3 Abstpl. <i>davon 10% Besucheranteil</i>
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime		1 Stpl. je 2-5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl. <i>davon 10% Besucheranteil</i>	1 Abstpl. je 1-2 Betten <i>davon 10% Besucheranteil</i>

Abbildung 1: Beispiel für Rahmenempfehlungen für den Stellplatzbedarf aus der Musterstellplatzsatzung des Zukunftsnetz Mobilität NRW

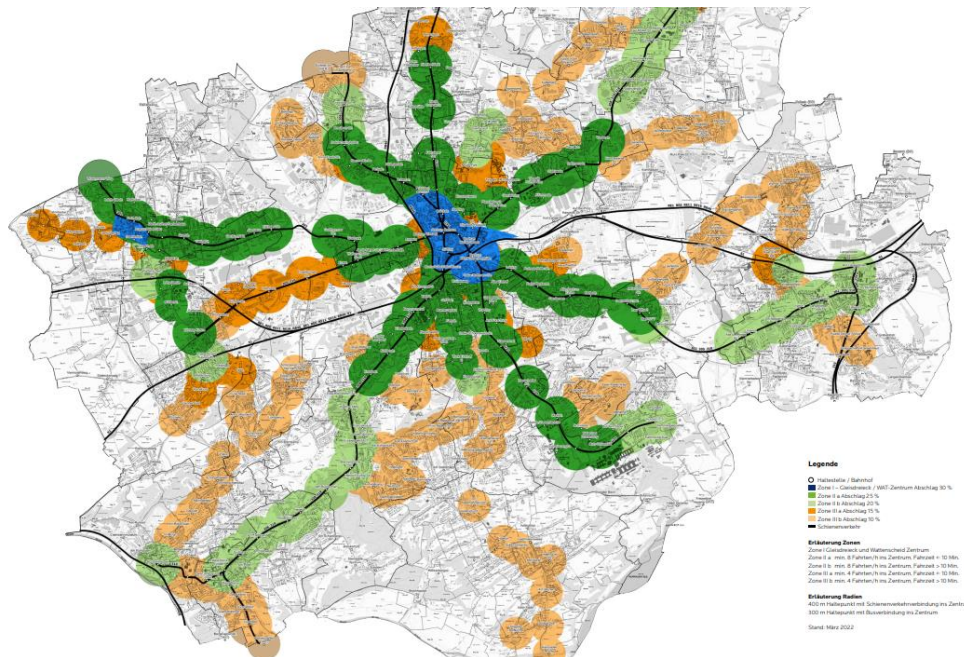


Abbildung 2: Beispiel für eine Karte der möglichen Minderung nach Erschließungsqualität des ÖPNV (Quelle: Stellplatzsatzung der Stadt Bochum, S.10)

3.2 Integrierte Betrachtung der Bauleitplanung mit nachhaltigen Mobilitätsaspekten (Verkehrssparsame Infrastrukturen für Neubaugebiete und im Bestand)

Rahmenplan



Mobilitätsfoyer in Wohngebäude

Kurzbeschreibung der Maßnahme

In den vergangenen siebzig Jahren war die Erschließung durch das private Automobil der Schwerpunkt der verkehrlichen Überlegungen zur Bauleitplanung. Dies betraf sowohl die Vorsorge für das Parken als auch die Erschließung durch das Straßennetz. Im Zuge einer Mobilitätswende wird es aber immer dringlicher hier ein Ausgleich zu schaffen und die Nutzung anderer Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln und so attraktiver zu machen als es in der Vergangenheit war. Da städtebauliche Strukturen sehr dauerhaft sind, ist hier ein langfristiges umsteuern erforderlich. Dies betrifft auch und im besonderen Maße die Bauleitplanung, die Teil einer integrierten Mobilitätsplanung werden soll.

Folgende Handlungsfelder sind in diesem Zusammenhang zu nennen:

- Stärkere Integration der Fachplanungen in die Bauleitplanung (Steuerungsgruppe Mobilität)
- Feinerschließung durch die Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß, Fahrrad, Scooter, etc.),
- Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln nach Mobilität und den Verkehrsmitteln im Regionalverkehr (ÖPNV, motorisierter Individualverkehr durch Privat-Pkw oder CarSharing)
- Stärkung der nachhaltigen Mobilität durch Schaffung von Gelegenheiten im unmittelbaren (fußläufigen) Umfeld.

Durch dieses Vorgehen lassen sich zahlreiche Synergie-Effekte nutzen. Eine Erschließung durch die leichten Verkehrsmittel der Nah-Mobilität, insbesondere in Fußverkehr spart Verkehrsflächen und schafft Raum für Aufenthalt, Begrünung und Versickerung (siehe auch Steckbrief Nr. 4.2).

Innerhalb der neuen Baugebiete und Konversionsflächen sind folgende Maßnahmen zu berücksichtigen:

- Zentrale MobilStation mit ÖPNV-Anbindung, Parken, CarSharing-Angeboten (schwere Mobilität)
- Dezentrale Quartiers-MobilStationen für die leichte Mobilität, z.B. Radparken, Bike und E-Bike-Sharing, Lastenräder und andere Transporthilfsmittel, wie z.B. Einkaufswagen
- Keine Kfz-Stellplätze außerhalb der zentralen MobilStation, sondern Multifunktionsflächen mit der Möglichkeit diese als Liefer- und Ladezone, Handwerker- und Behindertenstellplatz zu nutzen.

Grundsätzlich werden die Angebote der leichten Mobilität dezentral und direkt am Wohn-(oder Arbeitsort) angeboten, während die schwere Mobilität 200 bis max. 300 Meter vom Wohn- oder Wohnstandort vorgehalten wird. Im Idealfall sind die Angebote räumlich zugeordnet. In jedem Fall sollte der Weg zum ÖPNV und zum zentralen Parken in vergleichbarer Entfernung liegen. Damit werden zwei Ziele gleichzeitig erreicht: Die leichte Mobilität ist in der Nähe und schnell erreichbar, während die schwere Mobilität nicht unmittelbar an der Wohnung verfügbar ist und zudem zwischen dem Weg zur Haltestelle und dem Weg zum abgestellten Fahrzeug kein großer Unterschied besteht.

Diese Effekte wirken zum einen auf die Verkehrsmittelwahl, zum anderen aber auch auf die Aufenthaltsqualität im direkten Umfeld von Wohnen und Arbeitsplatz. Zahlreiche Verkehrsprobleme, wie zugeparkte Wohnstraßen und in ihrer Qualität geminderte Aufenthaltsflächen, können so bereits im Ansatz vermieden werden.

Die hier skizzierten Ansätze können in erster Linie in Neubaugebieten umgesetzt werden. Dann lassen sich von Anfang an die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen und die Menschen die dort hinziehen wissen, worauf sie sich einlassen.

In sogenannten Bestandsgebieten ist eine Transformation in die oben beschriebene Richtung deutlich schwerer. Hier bestehen feste Besitzverhältnisse und auch entsprechende Gewohnheiten, so dass hier in der Regel eine Angebotspolitik greift wie sie in den Steckbriefen 2.1, 2.7 und 4.3 beschrieben. Veränderungen werden möglich, wenn sich in Wohngebieten ein Generationswechsel vollzieht. Dann ist die Bereitschaft zu Neuerungen in größerem Umfang vorhanden. Ebenso verhält es sich bei Besitzerwechseln bei gewerblichen Immobilien. Somit gibt es neben der Vorgehensweise im Neubau auch ein Vorgehen im Bestand. Während beim Neubau das Bebauungsplanverfahren das geeignete Mittel ist, ist es im Bestand die Baugenehmigung aber auch die Gestaltung der Straßenräume.

Planungsschritte

Nach Etablierung der Steuerungsgruppe erfolgt dort die Entscheidung, welche Bebauungspläne besonders mobilitätsrelevant sind. Es gilt dann festzulegen welche Maßnahmen erforderlich sind und vorgenommen werden.

Beteiligte	Intern	Extern			
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 61 – Stadtplanung • 66.20 – Grünflächenmanagement • Stabsstelle II/S1	• Investoren und Immobilienentwickler • Weitere Bauherren • Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen			
Schnittstellen	Andere Steckbriefe	Weitere Planwerke			
	• 5.4 Stadtweites Netz an Mikrodepots	• B-Pläne (Festsetzung neuer Erschließungskonzepte)			
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung				
	Sachkonto	Haushaltsansatz je Jahr			
		2024	2025	2026	2028
Best-Practice	 				
	Quelle: Planungsbüro VIA und Stadt Ettlingen				

4.1 Sichere Verkehrsräume



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Schaffung sicherer Verkehrsräume zielt darauf ab, das Verkehrsverhalten zu optimieren und Unfallrisiken zu minimieren. Dies wird durch die Identifikation und Anpassung von kritischen Bereichen in der Verkehrsinfrastruktur erreicht. Die Maßnahmen berücksichtigen sowohl städtische als auch ländliche Gebiete und betonen die Bedeutung der visuellen Wahrnehmung und des Geschwindigkeitsmanagements. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen zur Gewährleistung notwendiger Sichtverhältnisse empfohlen.

Die Optimierung von Sichtverhältnissen steht im Vordergrund. Hierbei sollen Sichtfelder an kritischen Knotenpunkten und Übergängen überprüft und freigehalten werden. Hindernisse wie parkende Fahrzeuge oder überwuchernde Pflanzen sollen beseitigt werden. Wenn diese Maßnahmen nicht ausreichen, können Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsausschlüsse in Betracht gezogen werden.

Planungsschritte

Zunächst wird ein „Sicht-Kataster“ erstellt in dem alle Einmündungen, stark frequentierten öffentlichen Zufahrten und Überquerungsstellen einer Prüfung der freizuhaltenden Sichtdreiecke unterzogen werden. Die Ergebnisse werden protokolliert und priorisiert. Die Einstufung in verschiedene Prioritäten soll in der sukzessiven Umsetzung mit entsprechenden Maßnahmen helfen. Überprüft wird die **Haltesicht** und die **Anfahrsicht** mit Sichthöhen zwischen 0,80 m und 2,50 m. Die Sicht auf und von Kindern findet dadurch Berücksichtigung.

Haltesicht

Damit ein Kfz rechtzeitig anhalten kann, muss die notwendige Haltesichtweite (Sh) auf den kreuzenden Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein. Wie groß die erforderliche Haltesichtweite ist, hängt von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter Umständen von der vorhandenen Straßenlängsneigung auf der bevorrechtigten Straße ab:

Straßen-kategorie	V _{zul}	Straßenlängsneigung s				
		-8 %	-4 %	0 %	+4 %	+8 %
Erschließungsstraßen, angebaute Hauptverkehrsstraßen	30 km/h	–	–	22 m	–	–
	40 km/h	–	–	33 m	–	–
	50 km/h	–	–	47 m	–	–
Anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	50 km/h	54 m	50 m	47 m	44 m	42 m
	60 km/h	73 m	67 m	63 m	59 m	56 m
	70 km/h	94 m	86 m	80 m	75 m	71 m

Auszug RAST06, Tabelle 58 – Erforderliche Haltesichtweiten

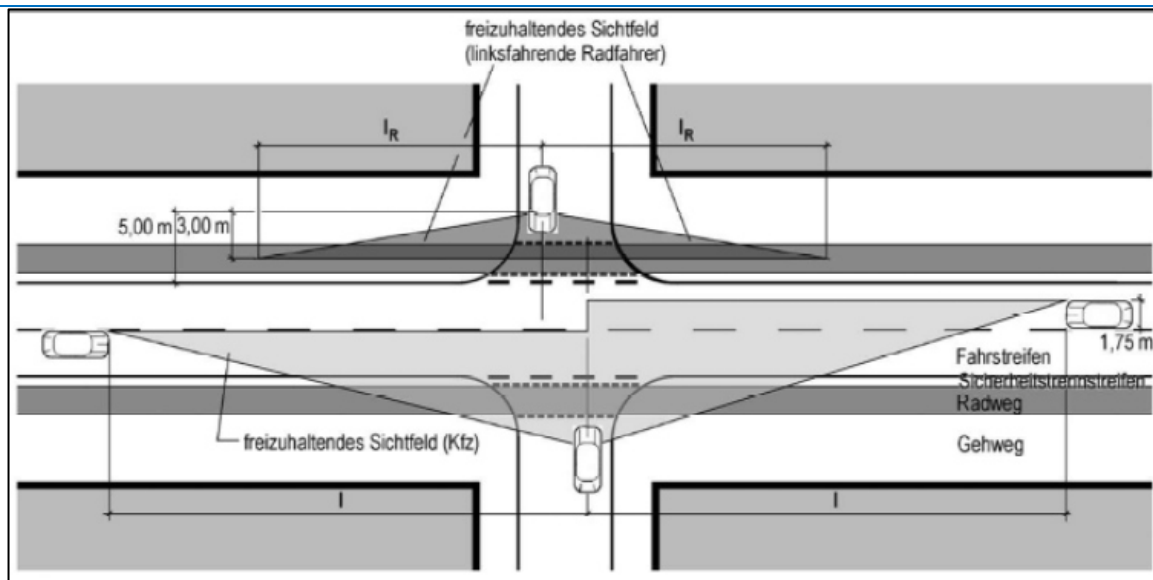
Anfahrsicht

Biegt ein Kfz in eine übergeordnete Straße ein, dann müssen bestimmte Schenkellängen für Sichtfelder eingehalten werden, die ein problemloses Einordnen in die übergeordnete Straße gewährleisten. Die notwendige Schenkellänge ist dabei abhängig von der zulässigen Geschwindigkeit auf der übergeordneten Straße. Sie ist 3,00 m vom Fahrbahnrand anzunehmen. Wie in der nebenstehenden Tabelle zu entnehmen ist, erhöht sich das freizuhaltende Sichtfeld bei geringen Geschwindigkeitsanpassungen ungleichmäßig stark.

V _{zul}	Schenkellänge l
30 km/h	30 m
40 km/h	50 m
50 km/h	70 m
60 km/h	85 m
70 km/h	110 m

Auszug RAST06, Tabelle 59 – Schenkellänge l der Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeug

Werden Radwege fahrbahnnah über den untergeordneten Knotenpunktarm geführt, dann vergrößert sich der Abstand zum Fahrbahnrand auf 5,00 m. Auf die bevorrechtigten Radfahrenden selbst, sollen Schenkellängen von 30 m (minimal 20 m) gewährleistet werden. Die nachfolgende Abbildung zeigt die Darstellung von Schenkellängen auf den übergeordneten Kfz- und Radverkehr.



Auszug RAST06, Bild 120 – Sichtfelder auf bevorrechtigte Kraftfahrzeuge

An Überquerungshilfen ist parallel zur Haltesicht, auch das Sichtfeld (ähnlich wie bei der Anfahrtsicht) für den Fuß- und Radverkehr einzuhalten. Anders als bei der Anfahrtsicht, wird die Schenkellänge 1,00 m vom Fahrbahnrand angesetzt. Die Sichtfelder verkleinern sich hier also dementsprechend.

Potenzial für diese Umgestaltung wird an folgenden Stellen gesehen:

Altenrather Straße K20: Optimierung der bestehenden Kreuzungsanlage durch Anlage eines Kreisverkehrs

Rheinstraße L332: Anlage einer Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz am Ortseingang aus / in Richtung Eschmar

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr 32 – Sicherheit und Ordnung		Straßen.NRW				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung						
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	

4.2

Städtebauliche Aufwertung und Klimaresilienz von Verkehrsflächen durch integrierte Grünflächenplanung schaffen

**Kurzbeschreibung der Maßnahme**

Die Auswirkungen des Klimawandels stellt Troisdorf, genauso wie alle Städte, vor die Herausforderung, jenen entgegenzutreten und klimaresilient zu werden. Konkret bedeutet das unter Anderem: An heißen Tagen erhitzen sich die Flächen im Straßenraum zu sehr und Starkregenereignisse führen zu Überschwemmungen im Stadtgebiet. Dabei können Bäume die Erwärmung der Flächen reduzieren und gleichzeitig Staub und Schadstoffe aus der Luft filtern. Starkregenereignisse können ebenfalls durch eine bewusste und intelligente Integration von städtischem Grün abgemildert werden. Dieser zusätzliche Anspruch an unsere Straßenräume, auch als „blau-grüne Straße“ bezeichnet, ist zwar neu, passt aber zu Anforderungen, die durchaus verkehrsrelevant sind.

Eine integrative Straßenraumgestaltung fördert die Verbesserung der Aufenthaltsqualität und damit auch die Qualität für die Nahmobilität unter klimatisch schwierigen Bedingungen. Neben diesen wichtigen klimarelevanten Funktionen hat die Straßenraumgestaltung auch großen Einfluss auf die Umwelt- und Lebensqualität in Städten und Gemeinden. Dabei beeinflusst sie die Art der Nutzung und die Vielfalt der Aktivitäten im Straßenraum.

Um die Ziele einer klimaresilienten Stadt erreichen zu können, müssen Themen und Belange der Grünflächenplanung stets integrativ mitgedacht und im Planungsprozess eingebunden werden.

Dabei weist die Grünplanung im Stadt- und Verkehrsraum vielerlei ökologische und soziale Bedeutungen auf:

- Sicherheitsaspekt für den Straßenbau (u.a. Erosionsschutz) und den fahrenden Verkehr (bspw. Blendschutz, Verkehrsberuhigung)
- Attraktivere Rahmenbedingungen des zu Fuß-Gehens durch schattige und gut temperierte Straßenräume
- Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohner und Gäste einer Stadt oder Kommune
- Verbesserung des Stadtklimas und Klimaanpassung
- Grüne Korridore, die eine bessere Durchlüftung der Siedlungsgebiete und damit die Versorgung mit Frischluft ermöglichen
- Reduzierung von CO₂ Emissionen
- Entstehung von Biotopen und Lebensräumen für Tiere und Pflanzen im bebauten Raum
- Förderung der ökologischen Vernetzung in der Stadt

Konkrete Maßnahmen, die bei der Planung integrativ beachtet werden müssen:

- Grün- und Freiflächen freihalten und nicht überbauen
- Flächenversiegelung so gering wie möglich halten und versickerungsfähiges Baumaterial einsetzen
- Planung und Umsetzung von Stadtmöblierung und Versorgung im Einklang mit dem Stadtgrün
- Leitungsfreiheit in den Grünflächen
- Fachgerechter Schutz von Bestandsgrün während Bauphasen

Mögliche Gestaltungsformen (in Zusammenhang u.a. mit den Multifunktionsflächen (Steckbrief 5.4.)

- Großzügige Baumscheiben
- Straßenbankett
- unversiegelte (und bepflanzte) Versickerungsmulden
- grüne Gestaltung von Plätzen

Planungsschritte

- Prozessentwicklung
- Einbindung der Grünflächenplanung bereits in die Phase der Vorplanung bei der Verkehrsplanung
- Einbindung der Grünflächenplanung entsprechend auch bei Öffentlichkeitsarbeit, wie bspw. bei Bürgerbeteiligungen
- Einbindung der Stabsstelle II/S1 bzgl. Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimawandelvorsorge
- Austausch zu aktuellen und zukünftigen Projekten im Rahmen der Steuerungsgruppe
- Vorstellung der Projekte im Ausschuss für Umwelt- und Klimaschutz / Ausschuss für Mobilität und Bauwesen
- Ergebnisse an ggf. beteiligte Planungsbüros weiterleiten

Beteiligte	Intern		Extern			
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.3 – Verkehr • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung • Stabsstelle II/S1		• Bürgerschaftliche Initiativen • Naturschutzverbände			
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	• 3.2 Integrierte Betrachtung der Bauleitplanung		• Freiraumentwicklungsplan • Grünes C • metro-klima-lab • Baumschutzprogramm • Naherholungskonzept Troisdorf			
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung					
	Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027

4.3 Saisonale Umnutzung von Stadträumen - Sommerstraßen

Leitziele ① ⑦ ③ ④ Kosten € € € €	Umsetzung ▶ kurzfristig ▶ mittelfristig ▶ langfristig Daueraufgabe	Wirkung ★ ★ ★ ★
--	---	---------------------------------



Kurzbeschreibung der Maßnahme

In gewachsenen verdichteten Stadtstrukturen, wie sie auch in Troisdorf vorhanden sind, ist zunehmend ein Nutzungsdruck bzw. eine Konkurrenz um die knapp bemessenen Straßenraumflächen festzustellen, der mit herkömmlichen Planungsinstrumenten nicht aufzulösen ist. Die Pandemie hat den Druck auf den öffentlichen Raum noch einmal verstärkt, da die meisten Aktivitäten der Menschen wohnungsnah vollzogen werden (müssen). Hieraus ergibt sich verstärkt der Bedarf den Verkehrsraum zu managen und multifunktionaler aufzustellen. Ein Ansatz dazu ist die temporäre / saisonale Umnutzung. Straßenräume werden je nach Jahreszeit unterschiedlich intensiv genutzt. Insbesondere ist der Wunsch der Menschen, im Sommer draußen im Freien zu verweilen, größer als in der kalten Jahreszeit. Ziel der Sommerstraßen ist es, in Wohnquartieren mit wenig Flächen für Aufenthalt und Spiel saisonal befristete zusätzliche Angebote zu schaffen ohne Kommerzialisierung und Eventisierung. Dies gelingt, indem der Kfz-Verkehr während dieser Zeit in den gewählten Straßenabschnitten dosiert wird und die Bewohner:innen sich diese Räume neu aneignen können. Statt der Prägung durch den motorisierten Verkehr nehmen die betrachteten Räume vorübergehend den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereichs ein. Flexible Begrünungen können dabei einen Beitrag zur Verbesserung des lokalen Stadtklimas leisten. Durch verkehrsberuhigende Maßnahmen sollen Aufenthaltsbereiche für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie spielende Kinder geschaffen werden.

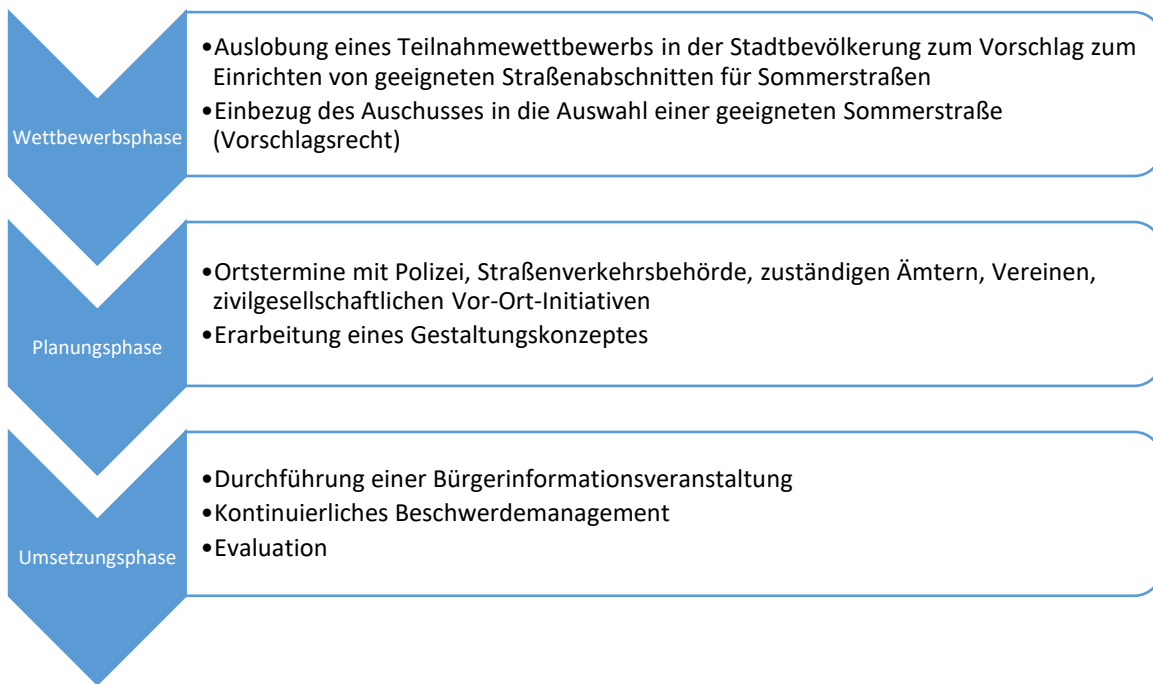
Folgende Punkte sind bei der Planung zu beachten:

1. Um Aufmerksamkeit und Akzeptanz der Bevölkerung zu erlangen, ist ein geeigneter Zeitraum festzulegen. Anhand der Ergebnisse aus anderen Städten, die in den letzten Jahren positive Erfahrungen gesammelt haben, ist ein Zeitraum während der Sommermonate (Mitte Juli – Mitte September) von ca. 4 bis 10 Wochen sinnvoll
2. Grundsätzlich sind zwei verkehrsrechtliche Anordnungen möglich – als Verkehrsberuhigter Bereich oder Spielstraße – in beiden Fällen ist die Anfahrt der Grundstücke durch die Anwohnenden jederzeit möglich. In den Sommermonaten kann von einem etwas geringeren Parkdruck als im übrigen Jahr ausgegangen werden, da Ferienzeit ist und die Mobilität insgesamt nur reduziert stattfindet.
3. Eine weitere Möblierung ist nicht erforderlich, evtl. können Pflanzkübel zur Begrünung aufgestellt werden, Parklets könnten integriert werden, ebenso temporäre mobile Spielangebote. Damit entsteht Raum für Aktionen von Kindern und Jugendlichen, die sich auf Spielplätzen nicht anbieten und entlasten diese auch gerade in den Ferienmonaten von einer starken Nutzung. Auch die nachbarschaftlichen Beziehungen in der Wohnbevölkerung können mit den zusätzlichen Begegnungsräumen vertieft werden.
4. Die Vorschläge zu den „Sommerstraßen“ sollten aus der Bevölkerung kommen, die ihr Quartier am besten kennen. In einem Teilnahmewettbewerb sollte eine Straße pro Jahr ausgewählt werden. Der Raum wird zur Verfügung gestellt, was darauf stattfindet, wird vor Ort entschieden. Hierzu bedarf es eines zivilgesellschaftlichen Engagements vor Ort. Eine Sommerstraße stellt „keine Zwangsbeglückung“ von oben dar, der Wunsch muss aus der Bevölkerung kommen.

Folgende Kriterien eignen sich zur Auswahl der Straßenabschnitte:

- *überwiegende Wohnnutzung angrenzend an den Straßenraum, wenige Freiraumangebote in der unmittelbaren Umgebung*
- *glatte Beläge (Asphalt) ermöglichen Bewegung und klassische Straßenspiele (s.o.)*
- *wenig Durchgangsverkehr, auch keine Hauptradverbindung und keine Buslinie, möglichst keine Zufahrten und Garagenausfahrten etc.*
- *ausgewiesene Behindertenstellplätze, Elektroladeplätze müssen zugänglich bleiben*

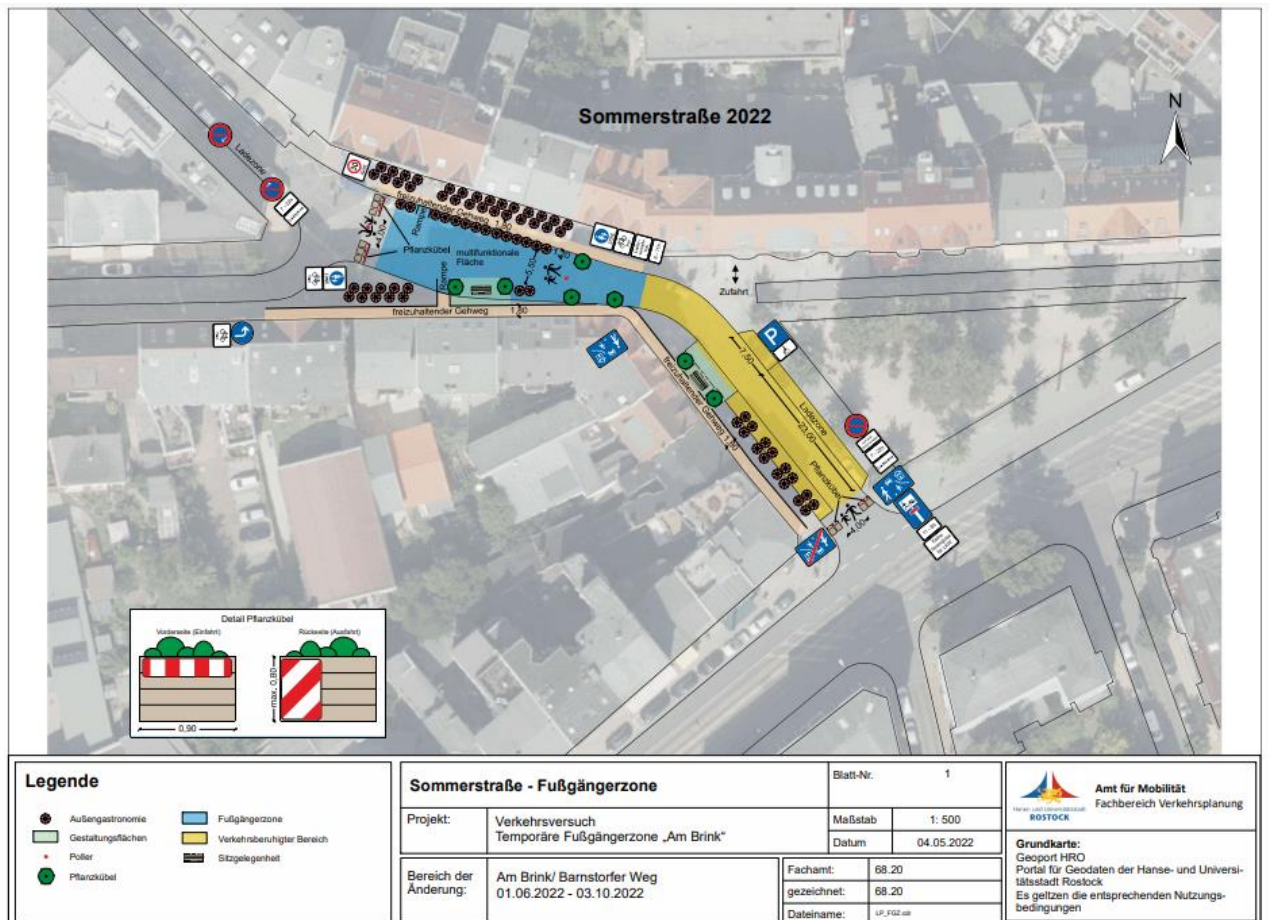
Planungsschritte



Beteiligte	Intern		Extern				
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 32.2 – Verkehrsüberwachung • 66.20 – Grünflächenmanagement • 61 – Stadtplanung • 13 – Pressestelle • Stabsstelle II/S1		• Bürgerschaftliche Initiativen, Vereine • Polizei				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Keine direkte Förderung, Mobiliar zur Gestaltung wie z.B. Parklets können über das Zukunftsnetz Mobilität NRW geliehen werden					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	Sommerstraßen sind in verschiedenen größeren Städten wie München, Rostock, Saarbrücken oder Fürth umgesetzt worden aber auch in mittelgroßen Städten wie Fellbach						



Beispiele für die Möblierung von Sommerstraßen aus Saarbrücken und Fellbach



Gestaltungsplanbeispiel für eine Sommerstraße in Rostock (Quelle: Amt für Mobilität der Stadt Rostock 2022)

4.4 Erstellung Fußverkehrskonzept - Bewerbung auf die Fußverkehrs-Checks

Leitziele	① ④	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★
	② ⑥		▶ mittelfristig		★
	③		▶ langfristig		★
			Daueraufgabe		★
Kosten € € € €			Priorität ! ! !		



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Das zu Fuß Gehen gilt als die Basis jeglicher Mobilität und ist in Hinblick auf seine Präsenz, seine Verkehrssicherheit und seinen Beitrag zum Klimaschutz und zur Steigerung der Lebensqualität für jede Zielgruppe relevant. Oft wurde der Fußverkehr in der Planung als „Sowieso-Verkehr“ vernachlässigt, obwohl der Anteil des Fußverkehrs im bundesweiten Schnitt 22% beträgt (Infas: MID 2017: 72). In der Stadt Troisdorf liegt dieser Wert bei 23% (Stand 2023).

Um das Ziel zu verwirklichen, dass in der Stadt Troisdorf vermehrt Wege zu Fuß zurückgelegt werden, ist die Erarbeitung eines **Fußverkehrskonzeptes** mit spezifischen Maßnahmen und Prioritäten zu empfehlen.

Ziel eines Fußverkehrskonzeptes ist es, die Infrastruktur verkehrssicher, barrierefrei, komfortabel und attraktiv zu gestalten und damit die Bedürfnisse aller zu Fuß Gehenden zu berücksichtigen. Hierzu zählen objektiv messbare Faktoren, wie ausreichend breite und konfliktarme Gehwege, sichere und barrierefreie Quermöglichkeiten, fußverkehrsfreundliche Ampelschaltungen, attraktive Fußverkehrsnetze und durchgängige Wegebeziehungen. Aber auch Maßnahmen, die zur subjektiven Sicherheit beitragen, wie eine ausreichende Beleuchtung, Sauberkeit der Wege und klare Regeln, die die Verträglichkeit mit dem Radverkehr und dem (ruhenden) Kfz-Verkehr befördern, sind relevant.

Für die Fußverkehrsförderung in einer Kommune bietet das Zukunftsnetz Mobilität NRW als Auftakt die Durchführung von **Fußverkehrs-Checks** an. Mit einer erfolgreichen Bewerbung auf diese, wird die Kommune von einem Planungsbüro professionell bei der Sensibilisierung zum Thema Fußverkehr unterstützt und erlangt durch die Untersuchung der Stärken und Schwächen der Infrastruktur vor Ort konkrete Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung des Fußverkehrs.

Planungsschritte

Bewerbung auf die Fußverkehrs-Checks

Im ersten Schritt sollte sich die Stadt Troisdorf für die Durchführung der Fußverkehrs-Checks bewerben, die durch das Ministerium für Verkehr Nordrhein-Westfalen bezahlt und intensiv vom Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet werden. Dieses Programm bietet neben der Sensibilisierung zum Thema Fußverkehr auch eine Untersuchung der Fußverkehrsinfrastruktur mit Blick auf die Bedürfnisse aller Zielgruppen. Dies geschieht im Rahmen einer intensiven Beteiligung von Bürger:innen, Politik und Verwaltung, die über verschiedene Formate in einen konstruktiven Austausch kommen. Begleitet werden die Fußverkehrs-Checks von Fachplanungsbüros, die moderierend durch das Projekt begleiten und konkrete Handlungsempfehlungen aussprechen. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW wird den Kommunen bei der Maßnahmenumsetzung sowie vor allem bei der Fördermittelgenerierung beratend zur Seite stehen.

Für die Bewerbung auf die Fußverkehrs-Checks sollte die Stadt Troisdorf konkrete Untersuchungsgebiete analysieren, die besonders die verschiedenen Themenschwerpunkte des Fußverkehrs betreffen. Für die Begehungen können spezifische Themen zielgruppenbezogen betrachtet werden, wie z.B. die Barrierefreiheit, Schulwegesicherheit oder wichtige zu optimierende Fußwegeachsen zwischen relevanten Zielen oder Stadtteilen.

Mögliche Schwerpunktbereiche:

- Spich entlang der B9
- Sieglar Kreisverkehr an der RSVG über Kerpstraße bis zum Marktplatz
- Rotter See als Beispiel für die mustergültige Planungen aus den 1970er und heutige Anforderungen
- Bahnlinie als Trennung zwischen Innenstadt und Oberlar/Troisdorf West

Folgende Handlungsschwerpunkte betreffen **kurzfristig umsetzbare Maßnahmen**, die losgelöst von einem Fußverkehrskonzept bereits in der Stadt Troisdorf anzugehen wären:

Querungen und Knotenpunkte

- Ampelschaltungen sind auf ihre Fußverkehrsfreundlichkeit zu überprüfen: Zu kurze Grünzeiten, zu lange Rotzeiten, Zwischenwarten auf Mittelinseln, freie Rechtsabbiegefahrstreifen, „feindliches“ Fußgängergrün sind inakzeptabel und sollten nach Möglichkeit beseitigt werden. Auch die Barrierefreiheit sollte hier beachtet werden und Lichtsignalanlagen nach dem 3-Sinne-Prinzip (visuell, akustisch, taktil) ausgebaut werden.
- Innerörtliche Kreisverkehrsplätze sollten mit Fußgängerüberwegen einheitlich an allen Knotenpunktästen ausgestattet werden, um den Vorrang des Fußverkehrs zu verdeutlichen.
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden vermeiden: ggf. ruhenden Kfz-Verkehr neu organisieren, so dass es nicht zu Gehweg-Einengungen oder Gefahren für zu Fuß Gehende kommt.
- Aufstell-/Warteflächen an Querungsbereichen sowie bei Mittelinseln sollten auf eine ausreichende Breite geprüft und ggf. umgebaut oder markiert werden.

Barrierefreiheit sichern

- Bordsteinabsenkungen und differenzierte Doppelborde an systematisch an besonders schützenswerten Einrichtungen wie Senior:innenwohnheimen, Schulen und Kindertagesstätten sowie an ÖPNV-Haltestellen für die barrierefreie Querung errichten. Kurzfristig sollte hier eine Prioritätenliste erarbeitet werden.
- Errichtung eines taktilen Leitsystems an relevanten Fußwegeverbindungen
- Nicht eingehaltene Gehwegbreiten prüfen: Gehwege, deren Breite durch verschiedene Barrieren eingeschränkt sind, z.B. durch legal oder illegal parkende Fahrzeuge, Möblierung (Lichtmaste, Parkscheinautomaten etc.), Einbauten oder temporäre Barrieren, sollten uneingeschränkt und entsprechend der regelkonformen Mindestbreite von 1,80m (nutzbare Breite) bzw. 2,50m (inkl. notwendige Sicherheitsabstände) (EFA 2020: 16) nutzbar gemacht werden.
- Oberflächenqualität: Für alle mobilitätseingeschränkte Personen ist eine barrierefreie Oberflächenbeschaffenheit zwingend notwendig. Gehwegoberflächen sollten daher möglichst einheitlich gestaltet und ein häufiger Belagswechsel vermieden werden. Unebenheiten oder Oberflächenschäden sollten ausgebessert werden. Außerdem sollte eine regelmäßige Kontrolle und Instandhaltung stattfinden.

Aufenthaltsqualität und Attraktivität:

- Sitzmobiliar lädt zum Verweilen ein, es bietet Mobilitätseingeschränkten eine Pausenmöglichkeit und erlaubt spontane Sozialkontakte. Die Möblierung sollte zielgruppengerecht ausgestaltet und an die Nutzungen im Umfeld ausgerichtet werden.
- Eine Begrünung der Fußwege und auf öffentlichen Plätzen steigert die Attraktivität und bringt Vorteile für das Stadtklima (Schattenspender, schützt vor Überwärmung der unmittelbaren Umgebung, Filtern von schädlichen Emissionen aus der Luft). Bei Begrünungen von Wegen ist auf Pflege und Grünschnitt zu achten, damit die Sichtverhältnisse nicht eingeschränkt werden. Auch mobile Elemente mit Begrünung können eingesetzt werden, um kurzfristig die Aufenthaltsqualität zu verbessern.
- Eine ausreichende Beleuchtung von Fußwegen vermeidet Angsträume und verringert das subjektive Unsicherheitsgefühl z.B. für Menschen mit reduzierter Sehkraft.
- Infrastrukturelle Elemente für die Verbesserung der Aufenthaltsqualität sind zu errichten: Öffentliche, barrierefreie Toiletten, Trinkwasserspender, Abfallbehälter etc.

Um die Fußverkehrsinfrastruktur ganzheitlich im Stadtgebiet Troisdorf zu verbessern, wird die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes empfohlen. Dabei geht es um konkrete, ortsbezogene Maßnahmen, die eine Kostenschätzung sowie eine Priorisierung der zu erarbeitenden Maßnahmen enthalten, anhand derer ein konkreter Umsetzungs- und Budgetplan für die kommenden Jahre erstellt wird. Hierzu gehören u.a. folgende Bausteine:

- **Definition von stadtweiten Qualitätsstandards**, Empfehlungen für eine stadtweit flächendeckende Umsetzung der Qualitätsstandards
- **Erstellung eines Barrierefrei-Katasters**, der u.a. die genannten Aspekte systematisch aufgreift und standardisiert planerisch umsetzt einschließlich Vorgaben zur Ausweisung von sicheren und barrierefreien Führungen für den Fußverkehr in Baustellenbereichen; die standardisierten Vorgaben werden in einem Barrierefreiatlas niedergelegt
- Systematische **Planung von barrierefreien Querungsstellen** vor allem an Senior:inneneinrichtungen, Schulen, Kitas, ÖPNV-Haltestellen etc.
- Einbeziehen und Sichtung der Ergebnisse von **Unfallauswertung** mit Fußverkehrsbeteiligung sowie deren kontinuierliche Fortschreibung
- Planung eines auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichteten möglichst **flächendeckenden taktilen Leitsystems** (Definition von Standards, Einsatzformen und -bereichen)
- Flankierende **Öffentlichkeitsarbeit**
- Kontinuierliches **Mängelmonitoring**, Instandhaltung, Reinigung
- **Abstimmungen** mit den jeweiligen Baulastträgern: Straßen.nrw, Rhein-Sieg-Kreis etc.

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr 32.2 – Verkehrsüberwachung 61 – Stadtplanung 13 – Pressestelle - Stabsstelle II/S1		- Bürger:innen - Politik - Bürgerschaftliche Initiativen, Vereine - Polizei - Zielgruppenspezifische Vertreter:innen: Senior:innen, Schulen, Mobilitätseingeschränkte				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	- Für die Optimierung des Fußverkehrs existieren verschiedene Fördermöglichkeiten, z.B. über die Förderrichtlinie für Nahmobilität (FöRi-Nah) und verschiedene Bundesprogramme, z.B. das Bundesförderprogramm Stadt und Land. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme siehe Förderfinder des Landes NRW. - Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus (Land NRW) - Das Zukunftsnetz Mobilität NRW bietet die Möglichkeit zur Teilnahme an Fußverkehrs-Checks an. Hierzu ist eine Bewerbung einzureichen. - Zu einzelnen Themen der Fußverkehrsförderung unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW mit z.B. der Leihgabe von Stadtmobiliar oder einer Beratung zu Schulwegsicherheit					
		Sachkonto	Haushaltsansatz je Jahr				
			2024	2025	2026	2027	
Best-Practice	 Maßnahmen Nr.: 00008 Kommune: Essen Strasse: Venturingasse / Kottwiler Straße Zielsetzung: Quartier verbessern Gesamtsituation: - Fußgängerweg einrichten und markieren - Kfz-Verkehr reduzieren Bauform: Stadt Umsetzungstermin: Mittelfristige Maßnahme Priorisierung Anlag.: 100 Beschreibung der Situation: Die Fahrgemeinden erläutern, dass dies eine der Hauptachsen für zu Fuß Gehende ist und hier sehr viel Fußverkehr quart. Die hohe Kfz-Verkehrslast auf der Venturingasse wirkt als Barriere. Die Stadt Essen plant auf der Venturingasse bereits eine brennende Eingrenzung. Somit ist Tempo 30 angeordnet. Maßnahmenempfehlung: Zur Beseitigung des Fußverkehrs sollte erneut geprüft werden, ob eine Fußgängerweg einrichten werden kann. Die Umföhrung hat ergeben, dass auch bei 600 bis 700 Kfz/Sprünken (ca. 1200 bis 1400 Kfz/Sprünken) liegt die Kfz-Belastung bei ca. 800 Kfz/Tag. Zudem besteht die Möglichkeit auch Spätkommunikation nach dem Kfz-Verkehr für den Einsatz und die Gestaltung von Kfz, diese sollten an dieser Stelle von der Stadt Essen geprüft werden. Die Venturingasse sollte zudem prüfen, ob hier die Kfz-Verkehrsbahn deutlich verringert werden kann. So ist z.B. denkbar, dass die Kfz-Durchfahrt unterbunden wird und nur noch die Parkhäuser angefahren werden können. 09.02.2022 VIA						
	Links: Begehung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Engelskirchen (Foto: Smilla Dankert) Rechts: Exemplarisches Musterkatasterblatt aus dem Fußverkehrs-Check der Stadt Essen (Quelle: VIA eG)						

Links: Begehung im Rahmen des Fußverkehrs-Checks in Engelskirchen (Foto: Smilla Dankert)

Rechts: Exemplarisches Musterkatasterblatt aus dem Fußverkehrs-Check der Stadt Essen (Quelle: VIA eG)

4.5 Intelligentes Parkraummanagement



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Troisdorfer City ist mit dem Auto gut erreichbar. Neben den Parkflächen und Parkhäusern in der Innenstadt befindet sich am Bahnhof Troisdorf ein zentrales Parkhaus mit 491 monetär bewirtschafteten Stellplätzen, das unterschiedlichen Parkzwecken, u.a. Park&Ride, dient. Am Bahnhof Spich befinden sich an der Mobilstation 34 Parkplätze.

Ein statisches Parkleitsystem unterstützt die Parkplatzsuche. Zusätzlich bietet die Stadt zwei Wohnmobil-Stellplätze am Elsenplatz und am Aggerstadion.

Im Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Stadt Troisdorf (2014) wurde letztmals eine umfassende Parkraumbilanz für den Innenstadtbereich erstellt. Für die übrigen Stadtteile wurde dort festgestellt, dass „eine ausreichende Anzahl an Stellplätzen für die jeweiligen Ziele zur Verfügung steht“ (VEP 2014, S.27). Die Parkraumsituation in der Innenstadt wurde für einen repräsentativen Stichtag im Herbst 2012 erfasst und analysiert: Von 3.235 Stellplätzen waren während der Hauptgeschäftszeit knapp 60 % der Stellplätze gebührenpflichtig und knapp 20% mit Parkscheibenregelung bewirtschaftet. Es gab 489 Bewohnerstellplätze, zum Teil gebührenpflichtig oder mit Parkscheibe auch fremd nutzbar. „Insgesamt lässt sich feststellen, dass in allen Zeitbereichen im öffentlichen Straßenraum lediglich ein geringes Parkraumangebot zur Verfügung steht. Die vorhandenen Parkhäuser im Innenstadtbereich verfügen hingegen zu allen betrachteten Tageszeiten über ein ausreichendes Angebot.“ (VEP 2014, S.28).

Ziel der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ist es daher, nicht weitere neue Stellplätze in der Innenstadt zu schaffen, sondern eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkraums, insbesondere der kostenintensiven Parkbauten herbeizuführen.

Planungsschritte

Aktualisierung des Parkraumkonzepts und der Datengrundlage mit Blick auf die Digitalisierung des Parkraummanagements

Als Grundlage zur Weiterentwicklung der Parkraumstrategie sollte zunächst eine aktualisierte Bestandsanalyse des vorhandenen städtischen Parkraumangebotes in der Innenstadt erfolgen sowie dessen tageszeitliche Nutzung erhoben werden. Auf diese Weise können aktuelle Überlastungserscheinungen bzw. auch das Überangebot an Parkraum der Innenstadt aufgezeigt werden. Basierend auf dieser Grundlage kann das Bewirtschaftungskonzept ggf. fortgeschrieben werden.

Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems

Zur effizienteren Nutzung des Parkraums in den innerstädtischen Parkhäusern wird die Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems empfohlen, um die Auslastung transparent darzustellen und um unnötige Parksuchverkehre zu reduzieren.

Digitalisierung der Parkhäuser

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Parkhäuser sollten diese um die Möglichkeit des Smartparkings weiterentwickelt werden. Über eine digitale Kennzeichenerfassung an den Ein- und Ausfahrten werden die parkenden Fahrzeuge registriert. Die Parkraumgesellschaft OePA arbeitet bereits intensiv an der Etablierung eines solchen Systems bei den von ihr geführten Parkhäusern. Die Bezahlung kann bereits per SMS oder per App erfolgen. Ebenso sollte die Auslastung aller Parkhäuser, wie bereits jetzt beim P&R-Platz Spich, digital abrufbar sein.

Wichtig ist es, dass in diesen Prozess auch die privaten Parkhäuser (Parkhaus am Forum/Happy Franky, Parkhaus P&C, Parkhaus an der Galerie) in die Entwicklungen miteinzubeziehen sind.

Smartparking auch für straßenbegleitende Parkstände

Zur effizienteren Nutzung vorhandener Parkstände sowie zur Reduzierung des Parksuchverkehrs sollten auch an ausgewählten Parkständen im Straßenraum mit Sensoren aufgerüstet werden, um die tatsächliche Parksituation zu ermitteln.

Weiterhin sollte die Möglichkeit bestehen, über Videodetektionsmethoden die Parkauslastung auf bestimmten Straßenabschnitten zu analysieren. Dies ist vor allem im Wechselspiel mit Handwerker- und Lieferverkehren zu betrachten, um für diese freie Kapazitäten schnell darstellen zu können.

Parkraumbewirtschaftung und Parkgebührenstaffelung

Im Sinne eines wirkungsvollen Parkraummanagements sollte stets das Grundprinzip konsequent verfolgt werden, dass straßenbegleitende Parkstände höhere Parkgebühren aufweisen als jene in Parkhäusern. So kann eine bessere Lenkungswirkung erzielt werden. Insbesondere im Radius von 100 Metern um die Parkhäuser sollte geprüft werden, welche straßenbegleitende Parkstände zugunsten einer besseren Auslastung der Parkhäuser entfallen können, um so auch weiterhin die Aufenthaltsqualität sowie die Bedingungen für die Nahmobilität zu verbessern.

Beteiligte	Intern		Extern				
	- VP 66 – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr 32 – Sicherheit und Ordnung - Stabsstelle Digitalisierung - Stabsstelle II/S1		- OePA Verkehrsgesellschaft - IHK Bonn/Rhein-Sieg - Einzelhandelsverband (EHV) Bonn Rhein-Sieg Euskirchen e. V.				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	4.5. Intell. Parkraummanagement 5.2 Verkehrsmodell		VEP (2014)				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	- Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV), Geltungsdauer bis 30.06.2024 - Förderrichtlinie „Modernitätsfonds“ (mFund) Fördergeber Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV); Geltungsdauer: bis 31.12.2025					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Wird nach Genehmigung des Haushalts noch aktualisiert		2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	Smartparking-Projekt „ParkPilot“ der RheinEnergie AG in Köln-Nippes: „Im Juni 2020 hat die RheinEnergie AG in Nippes ein zukunftsweisendes Projekt gestartet: Der ParkPilot hilft (...), mittels smarter Sensorik und künstlicher Intelligenz, auf schnellstem Weg den nächsten freien Parkplatz zu finden. Dazu wurden an bestehenden Laternenmasten LED-Displays installiert. Diese zeigen Ihnen in Echtzeit die exakte Anzahl und Richtung der noch freien Parkplätze im 0,5 Quadratkilometer großen Projektgebiet mit 800 Stellplätzen an.“ https://www.rheinenergie.com/de/unternehmen/technik_und_entwicklung/mobilitaet/smartes_parken/smartes_parken.html						

Plan/Skizze



Parkleitsystem „Parkpilot“ im Kölner Stadtteil Nippes
(Foto: Smartcity Cologne 2021, abrufbar unter: <https://www.smartcity-cologne.de/index.php/ParkPilot.html>)

5.1. Rahmenplan für das zukünftige Grundnetz für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr

Rahmenplan



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Ähnlich wie für das Radnetz wird im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ein Rahmenplan für das zukünftige Grundnetz für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr definiert. Eines der Hauptziele der funktionalen Klassifizierung des bestehenden Straßennetzes ist es, die Lenkung des motorisierten Transitverkehrs auf eine einzige, klar definierte Route. Mit anderen Worten: Der Transitverkehr soll abseits der Straßen stattfinden, die ausschließlich der Zufahrt zu den einzelnen Wohnquartieren und zentralen Gebieten von Stadtteilen oder deren Erschließung dienen. In einigen Fällen erfordert dies einen Umbau der Straße, die den Transitverkehr aufnehmen soll. Das Kfz-Grundnetz definiert nun diejenigen Abschnitte im Troisdorf auf denen auch in Zukunft der motorisierte Individualverkehr den Vorrang hat und leistungsfähig geführt werden soll und so auch als wichtiges Erschließungsnetz für den Wirtschaftsverkehr fungiert.

Vorgehen zur Entwicklung des Grundnetzes

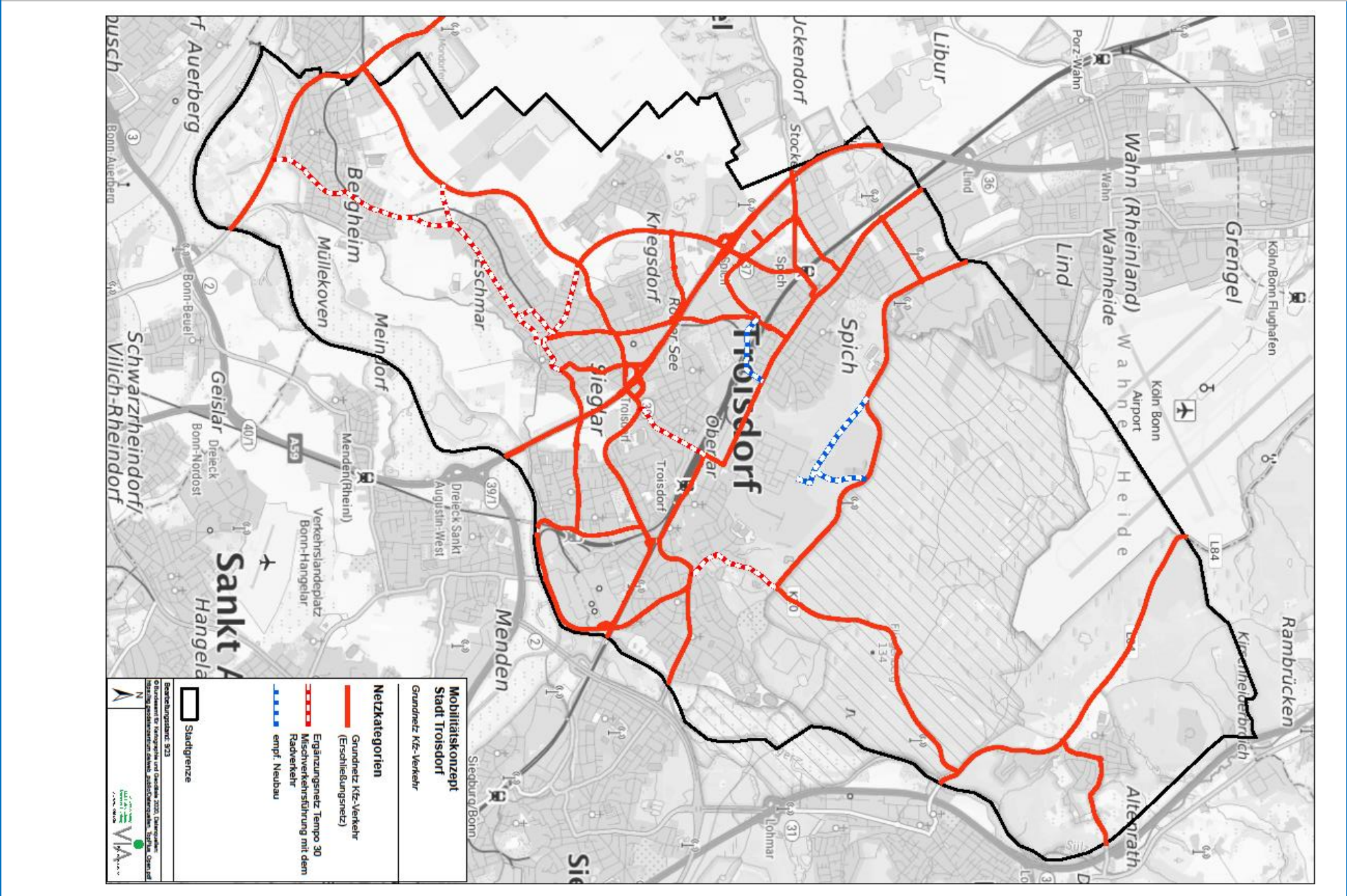
Für die Erarbeitung des Kfz-Grundnetzes wurden die Straßen im Stadtgebiet anhand von 7 Kriterien hinsichtlich ihrer Bedeutung für den Kfz-Verkehr bewertet. Die Kriterien berücksichtigen das heutige Netz, bestehende Planungen zur Umnutzung sowie die prognostizierte Verkehrsentwicklung. Folgende Kriterien sind eingeflossen:

- Verkehrsbelastung
- Teil des LKW-Führungskonzeptes inkl. Umleitungsstrecken der BAB 59
- Teil des Busnetzes außerhalb von verkehrsberuhigten Wohngebieten
- Art der Randnutzung
- Bestehende Planung zu Radverkehr und
- Fußverkehr und Konkurrenzen
- Kfz-Verkehrsentwicklung

Autobahnen sowie das Straßennetz des klassifizierten Netzes, das sich außerorts befindet, bilden das Rückgrat des Straßennetzes und stellen dessen wichtigste Verbindungen zur Region her. Sie bündeln den Transitverkehr und sollen den motorisierten Verkehr in der Region verteilen. Sie sind auf ein hohes motorisiertes Verkehrsaufkommen ausgelegt. Diese bilden das **Erschließungsnetz** mit Geschwindigkeiten größer gleich 50 km/h. In Troisdorf sind in der Vergangenheit zur Entlastung der zentralen Ortslagen verschiedene Ortsumgehungen entstanden, die den Transitverkehr aus den zentralen Lagen der Stadtteile herausgenommen haben. Nach Fertigstellung der L332n sind auch wesentliche Entlastungen für Sieglar möglich. Aufbauend auf diesen Netzergänzungen durch die Ortsumgehungen ergeben sich so viel mehr Spielräume für die Nahmobilität in diesen Straßenzügen. Diese behalten zwar auch in Zukunft weiterhin eine wichtige Sammel- und Verteilfunktion für den Kfz-Verkehr der betreffenden Stadtteile, allerdings haben diese keine Transitfunktion für den Kfz-Verkehr mehr. Diese bilden in Zukunft demnach ein **Ergänzungsnetz** mit Sammel- und Verteilerfunktion. Mit Hinblick auf die Nahmobilität ist im Ergänzungsnetz die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 zu prüfen. Das übrige nicht markierte Netz stellt das lokale Netz dar, welches dem lokalen Anwohnerverkehr vornehmlich dient und größtenteils verkehrsberuhigt gestaltet sein soll.

Bei der Konzeption des Kfz-Grundnetzes konnten auch Defizite im Erschließungsnetz ermittelt werden. Insbesondere für die Ortslage von Spich durch die zentral verlaufende Bundesstraße 8 mit werktäglich rund 10.000 Kfz pro Tag sowie über 700 Schwerlastfahrzeugen stark belastet. Insbesondere läuft auch über diese Achse die zentrale Erschließung des Gewerbestandortes „Industriestadtspark“. Um hier eine Entlastungswirkung herzustellen wird eine Netzergänzung empfohlen. Neben einer südlichen relativ aufwendigen Netzergänzung unterhalb der Bahnlinie bis zum Knotenpunkt Bonner Straße/Luxemburger Straße mit Anschluss an die AS Spich gibt es die nördliche Anbindung über den Mauspfad, wobei Spich tendenziell eher über die südliche Netzergänzung vom Transitverkehr entlastet wird.

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 66.12 – Verkehr - Stabsstelle II/S1		- Straßen.nrw - goRheinland				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	1.1 Rahmenplan Radverkehr		- LKW-Führungskonzept der Metropolregion - Verkehrsbelastungsdaten von Straßen.nrw				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung						
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	Kfz-Grundnetz der Stadt Köln						



5.2 Aufbau eines stadtweiten Verkehrsmodells



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Verwaltung der Stadt Troisdorf hat seit der Bewilligung zum 5. Förderaufruf die übergeordnete „Smart City Strategie“ entwickelt (www.troisdorf.de/smartcity), die im Frühjahr 2023 veröffentlicht wurde. Die Smart City Strategie der Stadt Troisdorf verfolgt einen ganzheitlichen Ansatz, um die Herausforderungen der digitalen Transformation und nachhaltigen Stadtentwicklung anzugehen. Hier übernimmt der Bereich Verkehrsplanung (Unterbereich Verkehrstechnik) einen Teil der Aufgabenfelder Smart City Handlungsfelds Mobilität, nämlich die Erhebung von aktuellen Verkehrsdaten in Echtzeit und den Aufbau eines stadtweiten Verkehrsmodells.

Grundlegendes Ziel ist es, durch Optimierung von LSA-Schaltungen, die Verkehrsströme, vor allem in dem täglichen Zeitfenster des Berufsverkehrs, intelligent und adaptiv lenken und ggf. sogar (um-)leiten zu können. Aber auch bei unvorhergesehenen Ereignissen, wie Unfällen oder sogar im Katastrophenfall, aber auch durch gewonnene Daten zukünftig z.B. auch bei Veranstaltungen wie Stadtfesten, Flohmärkten etc. ereignisorientierte „Regulierung/ Lenkung“ von Verkehrsströmen vorzeitig einstellen zu können. Bei langfristigeren städtebaulichen und verkehrlichen Projektierungen, aber auch bei politischen Anfragen oder Anträgen, sollen vorab Simulationen bei Änderungswünschen/ -ideen im Verkehrssystem die Planung wesentlich vereinfachen. Im laufenden Verkehr sollten dann z.B. mit Hilfe der gesammelten Daten perspektivisch auch Reisezeiten oder die Wahl des Fortbewegungsmittels zum einen bestimmten Reiseziel ermittelbar sein, sodass unter Berücksichtigung aller aktuellen Verkehrsinformationen die optimale Wegeführung ermittelt und dem Nutzer vorgeschlagen werden kann. Ebenso unterstützt das Verkehrsmodell klima- und umweltpolitische Zielsetzungen, wie die Verringerung der NOx- und CO2-Emissionen, und gibt diesbezügliche Basisinformationen, wie Angaben zu Temperatur- und Luftfeuchtigkeit sowie ggf. Ozon-Werte.

Planungsschritte

- Der 5. Förderantrag für die Grundlagenerstellung wurde bereits bewilligt (Ausführungszeitraum 2023/2024). Ein weiterer Förderantrag (6. Aufruf) zum Aufbau eines Verkehrsnetzes/-modells wurde eingereicht und ist derzeit in Prüfung. Ebenfalls läuft derzeit die Abstimmung zur Umsetzung mit dem Landesbetrieb Straßen.nrw für Mitnutzung von dessen Anlagen über eine Verwaltungsvereinbarung.
- Zunächst muss das bestehende Verkehrsrechnersystem sowie die Installation von Sensoren an markanten Knotenpunkten in der Verkehrsinfrastruktur erfolgen. Dies geschieht an bereits vorhandenen Lichtsignalanlagen („Ampeln“) sowie eigenständigen Sensoren wie z.B. an Kreisverkehren.
- Sobald die Hardwareinfrastruktur vorbereitet ist, kann die Anschaffung und Implementierung der Simulationssoftware in das bestehende Verkehrsrechnersystem erfolgen. Die stationären Anlagen werden dann nach und nach in das System migriert und bilden ein grobes Modellierungsnetz über das Stadtgebiet.
- Es werden permanent Echtzeitdaten gesammelt, um eine Visualisierung der Verkehrsströme, zunächst innerhalb des Modellierungsnetzes, darzustellen.
- Um das System zu erweitern und um Verkehrsflüsse auch im untergeordneten Netz zu analysieren, muss das System später mit weiteren zusätzlichen Daten versorgt werden, die über klassische Verkehrserhebungen erfolgen können. Nach und nach wächst dann ein System, welches zukünftig auch über die Grenzen der Stadt hinaus wachsen könnte.

Risikoanalyse

- Bewilligung zum 6. Förderaufruf ist noch offen, ebenso die Zustimmung vom LS NRW, beantragte Haushaltsmittel müssen noch genehmigt werden,

Beteiligte

Intern	Extern
66VP – Verkehrsplanung - Ggf. IUK - Ggf. 62 Geoinformation, Statistik und Liegenschaften - Stabsstelle Digitalisierung - Stabsstelle II/S1	- Anbieter der Software und Infrastruktur - Anlagenbetreiber - Landesbetrieb Straßen.NRW - Fördermittelgeber

Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	• 5.1 Grundnetz-Kfz					
Finanzielle Mittel / Födermöglichkeiten	Förderung	• Fördermaßnahme „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr				
		• Teilahme am 5. und 6. Aufruf				
	Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Wird nach Genehmigung des Haushalts noch aktualisiert		2024	2025	2026	2027
InvestNr 1201-351 Konto: 0452150 <i>Haushaltsentwurf</i>		75.000 <i>+480.000</i>	<i>240.000</i>	<i>40.000</i>		

5.3

Multifunktionaler Straßenraum: Multifunktionsflächen für Fahrradparken, Lieferzonen, Handwerker, Begrünung und Gastronomie

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Lange Zeit war die Straßenraumaufteilung durch die vier Elemente Fahrbahn, Parkstreifen, ggf. Radweg und Gehweg gekennzeichnet. Im künftigen Entwurfsregelwerk wird es diese Aufteilung so nicht mehr geben. Die Empfehlungen für die Anlage von Stadtstraßen wird künftig die Einrichtung von Multifunktionsstreifen empfohlen. Diese Multifunktionsstreifen sollen zwischen 2,50 und 3,00 m breit sein. Breitere Streifen sind bei entsprechender Flächenverfügbarkeit natürlich möglich.

Diese vereinigen vielfältige Funktionen, die sich jenseits des fließenden Verkehrs ergeben. Dazu zählen ganz unterschiedliche Funktionen, die den Handlungsfeldern

- Verkehr, Handel und Logistik
- Ökologie und Klima
- Aufenthaltsqualität

zugeordnet werden können. Die verkehrlichen Nutzungen konkurrieren um den Raum in den ein oder zwei Multifunktionsstreifen an der jeweiligen Straße.

Dabei interessieren bei diesem Handlungsfeld schwerpunktmäßig die Nutzungen im Bereich Verkehr, Handel und Logistik. Im Bereich Verkehr, Handel und Logistik werden folgende Anforderungen gestellt:

- Lieferzonen
- Reservierbare Stellplätze für Handwerkerfahrzeuge
- Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen
- je nach Erfordernis bereichsweise Parkstände für den Kfz-Verkehr
- Radabstellmöglichkeiten
- Bushaltestellen in Form von Buskaps
- Infrastruktureinrichtungen wie Ladestationen oder Parkscheinautomaten
- Ggf. Flächen für flexible Nutzungen, z.B. Aufstellen von Mülltonnen, Sperrmüll, Umzüge und Baustellenverkehre

Grundsätzlich werden diese verkehrlichen Nutzungen nicht als gleichwertig erachtet. Bushaltestellen sind eine prioritäre Funktion. Daneben haben die Flächen für den ortsbezogenen Wirtschaftsverkehr eine hohe Priorität, damit die wirtschaftlichen Tätigkeiten auch in dicht besiedelten Stadtgebieten möglich bleiben. Dazu gehören Lade- und Lieferzonen sowie die Flächen, die für Bau und Handwerkerfahrzeuge möglich sind.

Daneben wird es Mischformen geben, die den Verkehrssituationen angepasst sind und die Belange der Viertel mit einer Mischung aus Wohnen, Gewerbe und Arbeiten widerspiegeln. An Straßenabschnitten mit Gewerbeeinheiten, Einzelhandel etc. sind teilweise Kurzzeit-Parkflächen und Lieferbereiche einzurichten, um die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu erfüllen.

Eine Ausnahme stellen in diesem Zusammenhang die Paketlieferdienste dar, für die eine eigene Logistikinfrastruktur in Form von Mikrodepots geplant wird. Hier sind allerdings Packstationen im Multifunktionsstreifen möglich. Ebenso Stellplätze für Lastenräder, die ggf. die Zustellung auf der letzten Meile übernehmen.

Hierfür gilt es geeignete Firmen des Flächenmanagements zu erarbeiten. Dabei werden nicht nur die Flächen statisch verteilt, sondern auch entsprechende Zeitfenster. Ein Beispiel hierfür ist der Handwerkerverkehr. Der Handwerkerverkehr erhält dabei die Möglichkeit bestimmte Bereiche für entsprechende Zeiträume zu reservieren.

Planungsschritte

Im Rahmen der Kategorisierung des Straßennetzes wird künftig festgelegt, wo Multifunktionstreifen entwickelt werden können oder wo entsprechende Strukturen bereits vorhanden sind.

Dies sind vor allem Straßenabschnitte, wo

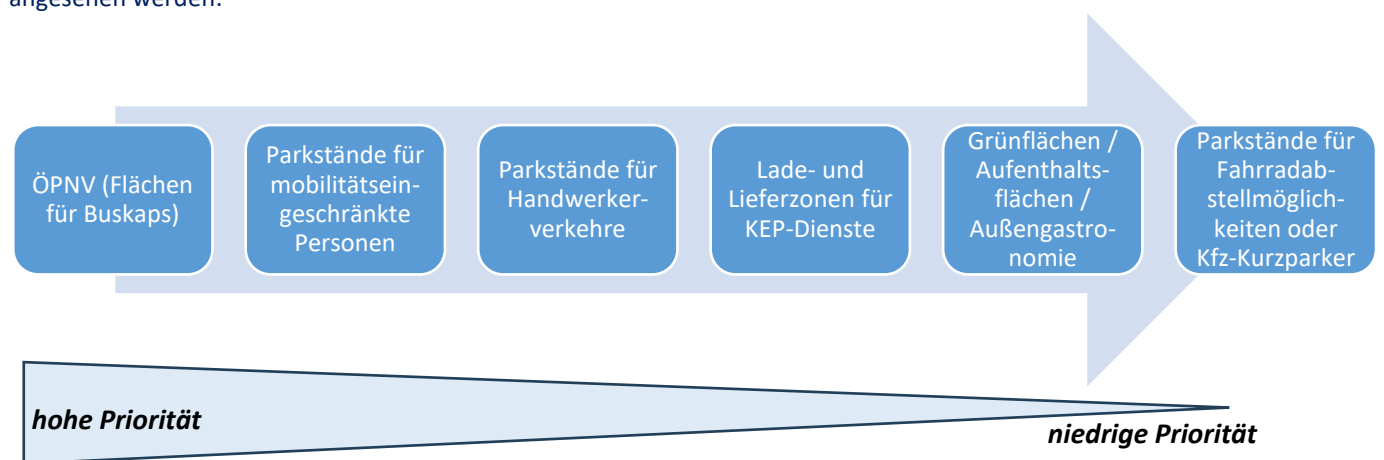
- Einzelhandelsbesatz existiert bzw. dort wo Einzelhandelsschwerpunkte vorhanden sind
- verdichtete Baustrukturen (Mehrgeschosswohnungsbau, gründerzeitliche Quartiere) vorherrschen
- in der Nähe der Innenstadt

Eine Neuaufteilung vorhandener Parkstreifen erfolgt entweder

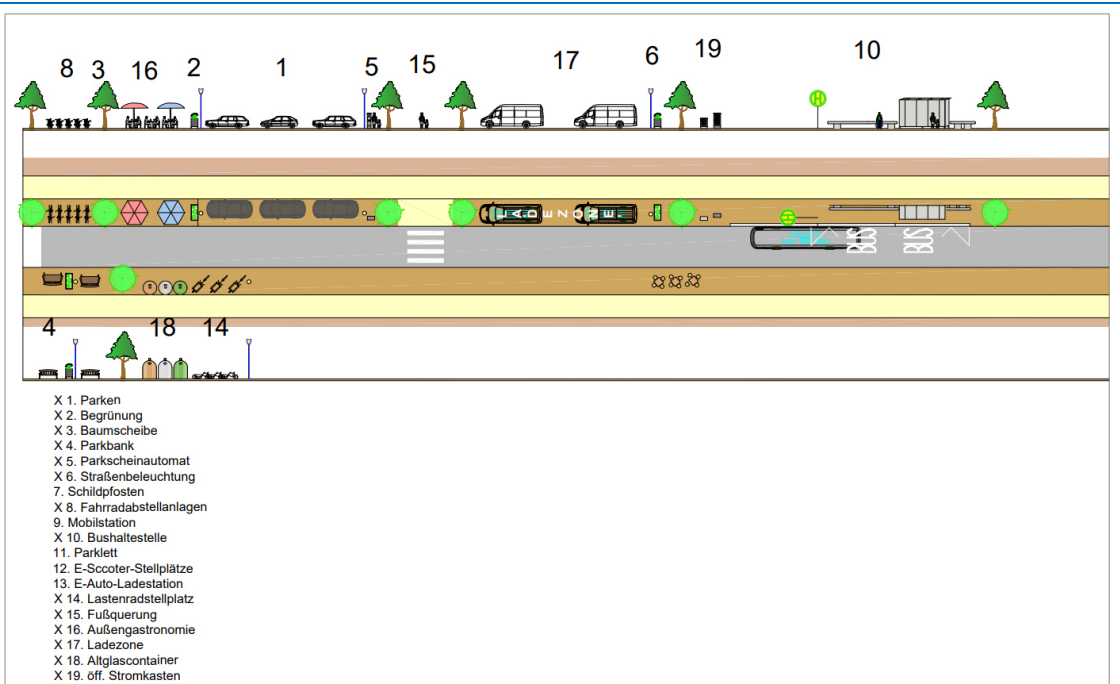
- wenn eine umfangreiche Straßensanierung stattfindet und die Neuaufteilung der Flächenaufteilung möglich ist
- oder in Gebieten mit hohem Parkdruck und hohen Nutzungskonflikten

In letzterem Fall muss wie im Steckbrief 4.5. Intelligentes Parkraummanagement schon aufgeführt, zunächst eine aktualisierte Bestandsanalyse mit Erfassung der Auslastung des Parkraums sowie der Bedarfe erfolgen.

Im Einzelfall muss über die Zusammensetzung der Nutzungen im Multifunktionsstreifen entschieden werden. Hierbei sollte folgende Reihenfolge, wie oben bereits beschrieben, als das Maß der Dinge bei der Priorisierung der begrenzten Flächen angesehen werden:



Beteiligte	Intern		Extern			
	• 66VP – Verkehrsplanung • 66.12 – Verkehr • 61 – Stadtplanung • 66.20 – Grünflächenmanagement • Stabsstelle II/S1		• Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg • (Paketzusteller (DHL, UPS, DPD, Hermes...)) • (Handwerkskammer) • (Industrie- und Handelskammer)			
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	• 5.4 Stadtweites Netz an Mikrodepots		• B-Pläne (wg. Dimensionierung der Straßenräume)			
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten						
	Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
		2024	2025	2026	2028	
Best-Practice						



Entwurf aus den in der Neuentwicklung befindlichen Richtlinien für Stadtstraßen (RASt) Quelle: Planungsbüro VIA eG

5.4 Stadtweites Netz an Mikrodepots in Kombination zum MobilStationennetz



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Neben den großen Güterverkehrsströmen in die Gewerbegebiete von Troisdorf hat der Warenverkehr durch KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Dienste) vor allem in den letzten Jahren durch den immer weiterwachsenden Internethandel rasant Zuwachs erhalten. Gerade im Innenstadtgebiet von Troisdorf, teilweise aber auch in den zentral gelegenen Stadtteilen wie Oberlar oder Troisdorf West, sind Konflikte zwischen einzelnen Verkehrsteilnehmergruppen und den Lieferverkehren deutlich zu spüren. Weiterhin ergeben sich auch immer neuere Entwicklungen auf Seiten der KEP-Dienste, so gibt es aktuell die Tendenzen bei verschiedenen Paketdienstleistern für die Haustürlieferung in Zukunft einen Komfort-Zuschlag zu erheben. Aufgrund von Mangel an Fahrpersonal sowie dem Zustand, dass ein Großteil der Personen zum Zeitpunkt der Lieferung nicht zu Hause ist, sowie des steigenden Kostendrucks wird sich über kurz oder lang die Zustellung über sogenannte „Multi-Drop-Zustellung“ durchsetzen. Die Pakete werden dann gesammelt an Paketstationen/SmartLockern oder spezielle Paketshops abgegeben.

Für die Stadt Troisdorf ergeben sich durch diese Entwicklungen zwei hervorgehobene Herausforderungen:

- Den Lieferverkehr größtmöglich zu steuern und zu kanalisieren und, falls möglich, auf alternative Lieferformen zu verlagern.
- Zentral verortete Flächen im Stadtgebiet vorzuhalten an denen die Zustellung via „Multi-Drop“ möglich ist sowie Depots für KEP-Dienste zur Verfügung stehen zur Sortierung und Zwischenlagerung von Sendungen

Zur Steuerung der Lieferverkehre auf der letzten Meile, vor allem in zentralen Stadtgebieten, sollte die Nutzung von Mikrodepots getestet werden. Dabei handelt es sich um Umschlagpunkte für Logistiker vor der "letzten Meile", um Pakete umzuladen und gegebenenfalls zwischen zu lagern, bevor sie an den Kunden geliefert werden. Mikrodepots können sowohl als stationäre sowie als mobile Infrastrukturen - zum Beispiel Container oder Wechselbrücken - oder im Rahmen einer Umnutzung des baulichen Bestandes - unter anderem Einzelhandels-Leerstände, Parkhäuser, Garagen - betrieben werden. Die Festlegung von Standorten für Mikrodepots bedarf einer sorgfältigen Analyse. Paketstationen sind mit ihren bisherigen Standorten auf Supermarktparkplätzen und an Tankstellen vorwiegend auf Autofahrende ausgerichtet, sie haben in Kombination mit Mikrodepots jedoch Potential zur Stärkung des Umweltverbunds. So bieten sich für Mikrodepots eher städtebauliche Randbereiche an, die verkehrlich gut erschlossen sind. Beeinträchtigungen der Bevölkerung durch anfallende Lärmemissionen, Beschattungen, Sichtbeeinträchtigung und Behinderungen anderer Verkehrsteilnehmer müssen vermieden werden. Auch das Design der Depots sollte sich am städtebaulichen Umfeld, dem Denkmalschutz und der Wahrnehmung der charakteristischen Eigenschaften des Stadtbildes orientieren, um optische Beeinträchtigungen zu vermeiden. Von diesen Mikrodepots können im Nahbereich zu Fuß oder mittels Lastenrad Lieferungen durch die Zusteller in einem Radius von 500 bis 1.000 Metern ("Allerletzte Meile") an den Empfänger durchgeführt werden.

Neben der reinen logistischen Komponente können Mikrodepots, aber vielmehr noch Paketstationen, ein zentrales Element von MobilStationen bilden um diese zu Kristallisationspunkten in Quartieren zu machen. Neben der Zentrierung von Mobilitätsangeboten können auf diese Art und Weise zusätzliche alltägliche Dienstleistungen hinzugefügt werden.

Planungsschritte

Für das geplante stadtweite MobilStationennetz sollten beim Flächen-Clearing Standorte für mögliche Paketstationen bzw. SmartLocker mitgeplant werden.

Für Flächen für die Mikrodepots sind im Besonderen auch Parkhäuser geeignet, allerdings gilt hier zu beachten ob die Zufahrt für die Paketdienstleister überhaupt möglich ist. Hier kann die OePA Verkehrsgesellschaft miteingebunden werden.

Weiterhin kann in einem weiteren Ansatz mit der Trowista und dem Einzelhandelsverband Bonn-Rhein-Sieg auch überlegt werden ob die SmartLocker an den MobilStationenstandorten auch als Verteilstationen für den örtlichen Einzelhandel genutzt werden können.

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung 61 – Stadtplanung - Stabsstelle II/S1		- Trowista - OePA Verkehrsgesellschaft - Einzelhandelsverband Bonn Rhein-Sieg - Paketzusteller (DHL, UPS, DPD, Hermes, ...)				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	2.1. Stadtweites MobilStationennetz		Entwicklungskonzept Innenstadt				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (Fördergeber: Land NRW) Förderaufruf für investive Kommunale - Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (Fördergeber: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz (BMUV)) - in Teilen auch die Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität (FöRi-MM)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2024	2025	2026	2027	

6.1 Schulisches Mobilitätsmanagement (SMM)



Kurzbeschreibung der Maßnahme

Schulisches Mobilitätsmanagement engagiert sich aktiv für die Gestaltung sicherer und nachhaltiger Schulwege für Kinder. Diese Initiative kombiniert sowohl „weiche“ als auch „harte“ Maßnahmen, um Verkehrssicherheitsprobleme im Schulbereich und auf den Wegen dorthin zu beheben. Ein Baustein des schulischen Mobilitätsmanagements sind bspw. das Verkehrszählerprogramm des Zukunftsnetz Mobilität NRW, welches eine "weiche" Maßnahme darstellt, sowie infrastrukturelle Bauarbeiten als "harte" Maßnahme.

Das zielgruppenorientierte Mobilitätsmanagement fokussiert sich darauf, Kindern einen selbstbewussten und sicheren Umgang im Verkehrsraum zu ermöglichen, sowohl auf dem Schulweg als auch in ihrer Freizeit. Durch den strategischen Ausbau von Fahrradwegen, die Stärkung des öffentlichen Nahverkehrs und die Organisation gemeinsamer Schulwege zu Fuß wird nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht, sondern auch Umweltbelastungen und Verkehrsstaus, insbesondere durch „Elterntaxis“, reduziert. Zudem fördert das schulische Mobilitätsmanagement die physische Aktivität von Schülerinnen und Schülern, trägt zur Verbesserung ihrer Gesundheit bei und steigert die Konzentrationsfähigkeit im Unterricht, indem es aktiv auf eine umweltfreundliche und sichere Verkehrsgestaltung im schulischen Umfeld hinwirkt.

Planungsschritte

In Troisdorf wird derzeit aktiv das Projekt schulisches Mobilitätsmanagement vorangetrieben. Zusammen mit einem beauftragten Büro erarbeitet die Stadt Troisdorf über einen Zeitraum von drei Jahren ein Mobilitätskonzept für die zwölf Grundschulen der Stadt Troisdorf.

Folgende Arbeitsschritte erfolgen hierzu:

- Elternbefragung zur Schulwegsituation mit Auswertung
- Prüfung und Begehung der genannten Gefahrenstellen durch zertifizierte Sicherheitsauditoren
- Erstellung Maßnahmensteckbriefe
- Hierauf aufbauend erfolgt die Erstellung von Schulwegplänen sowie die Prüfung der Ausweisung von Hol- und Bringzonen.

Weitere Elemente sind angedacht oder werden empfohlen:

- Integration des Themas Mobilität in Unterrichtsinhalte, Aktionen/Kampagnen
- Schulwegmarkierung, Schulwegepläne überarbeiten „Lauf-Bus“/„Walking-Bus“
- Durchführung des Verkehrszählerprogramms an den Schulen
- Ausarbeitung eines Konzeptes zur einheitlichen Vorgehensweise an Troisdorfer Schulen (stadtweite Kommunikation)
- Durchführung von zielgruppengerichteten Mobilitätskampagnen
- Prüfung der Einrichtung (weiterer) Hol- und Bringzonen
- Evaluation der Maßnahmen

Im Rahmen des SMM können Konzepte und Projekte gemeinsam mit Eltern und Kindern erstellt werden, z.B. die Mitwirkung bei der Verortung von Standorten für Elternhaltestellen, das Mitwirken bei Kommunikationsstrategien oder Kampagnen.

Zur weiteren Ausarbeitung gibt es viele gute Best-Practice-Beispiele und konkrete Handreichungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW, die Ideen für Strategien und Aktionen enthalten.

Beteiligte	Intern		Extern				
	66VP – Verkehrsplanung; 66.12 – Verkehr 40 – Schulamt 32.2 – Verkehrsüberwachung - Stabsstelle II/S1		- Polizei - Schulleitungen - Mobilitätsbeauftragte an den Schulen - Eltern & Schüler:innen				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	1.2 Fahrradstraßenkorridore 6.2 Kampagne Nahmobilität		Fahrradstraßenkonzept				
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Förderprogramm: Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)					
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
	Wird nach Genehmigung des Haushalts noch aktualisiert		2024	2025	2026	2027	
	InvestNr 1204-102 Konto 0451150		60.000	60.000	25.000	25.000	
Best-Practice	- Vgl. Zielgruppenporientiertes Mobilitätsmanagement, Zukunftsnetz Mobilität NRW (https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen) - Vgl. Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain: Handbuch Schulisches Mobilitätsmanagement (https://www.ivm-rheinmain.de/kommunaler-service/schulisches-mobilitatsmanagement/leitfaden-schulisches-mobilitatsmanagement/) Beispiele zu Elternhaltestellen, Schulwegemarkierung, Walking-Bus:						
	   Foto: VIA eG						

6.2 Kampagne Nahmobilität - Awarenesskampagnen

Leitziele (3) (6) (4) (7) (5)	Umsetzung ► kurzfristig ► mittelfristig ► langfristig Daueraufgabe	Wirkung ★ ★ ★ ★	
Kosten € € € €	Priorität !!!		

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Um für alternative Mobilitätsformen zu werben und um das öffentliche Bewusstsein hierfür zu sensibilisieren, eignet sich die Durchführung von Awarenesskampagnen und Mobilitätstrainings. Diese gehen in ihrer Außenwirkung über Planungen und Konzepte der Kommunen deutlich hinaus und sprechen die breite Öffentlichkeit an, haben also einen ganzheitlichen Ansatz. Ebenso kann dabei auf spezifische Zielgruppen wie Schulkinder, Senior:innen, Mobilitätseingeschränkte fokussiert werden. Auch lassen sich Unternehmen mit einbinden, die ihre Mitarbeiter:innen für alternative Verkehrsmittel für den Arbeitsweg motivieren können, so dass ein Querbezug zum betrieblichen Mobilitätsmanagement (siehe Steckbrief 6.4) entsteht.

Große Kampagnen sind zum Beispiel die Europäische Mobilitätswoche (EMW) oder die Aktion Stadtradeln.

Die Europäischen Kommission bietet im Format der „Europäischen Mobilitätswoche“ Kommunen die Möglichkeit, der Bürgerschaft alle Formen der nachhaltigen Mobilität testweise näher zu bringen. Vor allem innovative Verkehrslösungen und kreative Ideen für eine nachhaltige Mobilität können erprobt werden. Darunter fallen z.B. Umnutzung von Parkplätzen, autofreie oder -arme Straßenzüge, Pop-Up-Rad-/Fußwege, Testnutzung von alternativen Verkehrsmitteln, Schulwettbewerbe und weitere Aktionen. Darüber hinaus werden übergeordnete Themen wie Multimodalität, Wirtschaftlichkeit, Digitalisierung und Klimaschutz in Form von Kampagnen, Diskussions- und Informationsbeiträgen fokussiert.

Die Europäische Mobilitätswoche findet seit 2002 jährlich immer vom 16. bis 22.09. statt. Alle Kommunen in ganz Europa können mitmachen. Jedes Jahr gibt es ein Schwerpunktthema, wie z.B. Multimodalität oder saubere Luft.

Als große Awarenesskampagne hatte in Troisdorf beispielsweise eine Aktion zur Bewerbung der neuen MobilStationstandorte in Spich und Troisdorf kombiniert mit der Aktion „Geb den Schlüssel ab“ äußerst erfolgreich stattgefunden. Weiterhin nimmt die Stadt jährlich an der Aktion „Stadtradeln“ statt.

Planungsschritte

Hauptziel dieser Kampagnen und Aktionen ist es, die Aufmerksamkeit zu verschiedenen Themen der Mobilität zu steigern, durch individuelle Mobilitätstrainings die Hemmnis zur Nichtnutzung zu verringern und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden untereinander zu steigern.

Folgende Awareness-Kampagnen und Mobilitätstrainings eignen sich zur Durchführung in Troisdorf bzw. werden wie das Stadtradeln oder die Teilnahme an der EMW teilweise heute schon durchgeführt:

Mobilitäts-Testwoche

- Kontingent an kostenlosen oder stark rabattierten VRS-Tickets für Mitarbeitende von bestimmten Unternehmen und Bürger:innen aus einem bestimmten Stadtteil
- Kostenlose Nutzung des RSVG-Bike
- Kostenlose Testung von Lastenrädern, E-Autos, etc. (Mobilitätsmesse)
- Ggf. in Verbindung mit EMW oder Stadtradeln

Interkommunaler Mobilitätstag

- Als Wanderveranstaltung im Rhein-Sieg-Kreis
- Teilnahme oder Ausrichten der Veranstaltung
- Wechselnde Themenschwerpunkte und Zielgruppen um auf Themen der Nahmobilität aufmerksam zu machen und Bürger:innen zu sensibilisieren

Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikations- und Marketingkampagne

- Erstellung einer einheitlichen Kommunikationsstrategie zum Thema Mobilität in Troisdorf inklusive Leitbild, Slogan und Marke
- Plakatwerbung

- Brötchentütenaktion
- Guerilla-Aktionen
- Roll-Ups

Weitere Awareness-Kampagnen

- Teilnahme Europäische Mobilitätswoche
- Teilnahme Stadtradeln
- Kampagne für ein kooperatives Miteinander (Rücksichtnahme)

Mobilitätstrainings

- Senioren-Bustraining
- Fahrradführerschein an Grundschulen

Es wird empfohlen, dass die Stadt Troisdorf einen „**Ablaufplan**“ zur **Vorbereitung von Mobilitätskampagnen** erstellen sollte, um diese effizient und als Standardaufgabe ohne größere Reibungsverluste durchführen zu können. Es ist sicherzustellen, dass für diesen Zweck eine **ausreichende personelle Ausstattung** zur Verfügung steht.

Folgende Bausteine sind hierbei zu berücksichtigen:

- Klärung der beabsichtigten Kampagnen im Jahresturnus
- Auswahl der jeweiligen thematischen Schwerpunkte (ggf. auch in Bezug auf die Umsetzung des Mobilitätskonzepts)
- Klärung der Finanzierung
- Regelmäßige Kontaktierung des Akteursnetzwerks für die jeweiligen Kampagnen
- Sicherstellung der organisatorischen und personellen Ausstattung

Beteiligte	Intern		Extern			
	• 13 – Presseamt • Stabsstelle II/S1		• Partnerkommunen • Anbieter & Aussteller • Rhein-Sieg Kreis • Zukunftsnetz Mobilität NRW • Verkehrsunternehmen • Zivilgesellschaftliche Mobilitätsverbände			
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	• 4.3. Sommerstraßen • 6.3 Neubürgerpaket • 6.4 BMM					
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	• Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes NRW (Fördergeber: Land NRW) • Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020 (Fördergeber: Land NRW)				
		Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr		
	Öffentlichkeitsarbeit Sachkonto: 5431400		2024	2025	2026	2028
			30.000	30.000		
Best-Practice	• Wettbewerb STADTRADELN für mehr Radförderung, Klimaschutz und Lebensqualität in der Kommune, getragen vom Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder Alianza del Clima e.V. (stadtradeln.de) • Mobilitätstestwochen der IHK Aachen • Mobilitätskampagne der Stadt Brühl					

6.3 Mobilitätsmanagement für Neubürger:innen

Leitziele	③ ⑥	Umsetzung	▶ kurzfristig	Wirkung	★
	④ ⑦		▶ mittelfristig		★
	⑤		▶ langfristig		★
			Daueraufgabe		★
Kosten € € € €		Priorität ! ! !			

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Im Rahmen des Neubürgerpaketes sollen neuzugezogene Bürger:innen der Stadt Troisdorf auf die Angebote im Bereich Mobilität aufmerksam gemacht werden. Durch Informationen und Gutscheine soll der Zugang zu diesen vereinfacht werden.

Das "Neubürgerpaket" dient als proaktive Maßnahme der Stadt Troisdorf, um Neuankömmlinge herzlich willkommen zu heißen und sie zugleich umfassend über die vielfältigen Mobilitätsangebote der Stadt zu informieren. Ziel ist es, den Umstieg auf nachhaltige und lokale Verkehrsoptionen attraktiv und leicht zugänglich zu gestalten. Durch die Bereitstellung von Gutscheinen wird den Neubürger:innen ein unkomplizierter und oft vergünstigter Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdiensten, wie beispielsweise dem öffentlichen Nahverkehr, CarSharing oder dem Fahrradverleih, ermöglicht. Gerade in Umbruchsituation wie dem Umzug sind die Menschen erwiesenermaßen eher bereit ihre Mobilitätsroutinen zu verändern.

Dieses Willkommenspaket dient nicht nur dazu, die städtischen Mobilitätsressourcen vorzustellen, sondern auch, mobile Teilhabe im städtischen Leben zu fördern. Mit dem Neubürgerpaket unternimmt Troisdorf somit einen wichtigen Schritt, um nachhaltige Mobilität zu fördern, den Verkehr zu entlasten und den ökologischen Fußabdruck der Stadt zu reduzieren, während gleichzeitig die Lebensqualität für alle Bewohner:innen verbessert wird.

Planungsschritte

Es existieren insgesamt vier Teilprojekte mit folgenden Unterarbeitsschritten:

1. Informationen zur nachhaltigen Mobilität
 - ☐ Sammlung, Überarbeitung und ggf. Erstellung relevanter Informationen
 - ☐ Beauftragung Gestaltung & Druck Übergabemappe inkl. Inhalte
 - ☐ Einpflege in die Webseite
 - ☐ Einpflege in die Troisdorf-App
2. Kennenlern-Touren für Neubürger*innen
 - ☐ Konzeption der geführten Fahrradtour mit Terminplanung
 - ☐ Kommunikation und Durchführung der geführten Fahrradtour
 - ☐ Konzeption und Umsetzung der digital geführten Tour
3. Mobilitätsberatung (inkl. Vorabbefragung)
 - ☐ Entwurf, Erstellung und Abstimmung Fragebogen
 - ☐ Programmierung und Test Fragebogen
 - ☐ Vergabe und Feinkonzeption Mobilitätsberatung
 - ☐ Identifikation und Schulung Mobilitätsberater*innen
 - ☐ Durchführung persönlicher Beratungstermine (inkl. Vor- und Nachbereitung)
4. Vorteilsangebote: Gutscheine und Rabatte
 - ☐ Absprache mit Partnern und Planung Kontingente
 - ☐ Erstellung der analogen und digitalen Formate
 - ☐ Verteilung des Vorteilsangebots
 - ☐ Ggfls. Anpassung nach Evaluation

Beteiligte	Intern		Extern			
	13 – Presseamt 34 – Standes- und Bürgeramt - Stabstelle Digitalisierung - Stabsstelle II/S1		- Anbieter Mobilität (TIER, nextbike, etc.) - Stadtwerke Troisdorf - Anbieter Beratung - Anbieter Fahrradtour - Anbieter digitale Tour			
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke			
	6.2 Kampagne Nahmobilität					
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)				
	Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr			
			2023	2024	2026	2027
	5431400 – Werbung und Öffentlichkeitsarbeit		41.200	10.000	10.000	10.000
	5291980 – Aufwendungen und Dienstleistungen		50.000			

6.4 Verwaltung als Vorreiter für nachhaltiges Mobilitätsmanagement

Leitziele ② ⑤ ③ ⑥ ④ ⑦ Kosten € € € €	Umsetzung ► kurzfristig ► mittelfristig ► langfristig Daueraufgabe Wirkung ★ ★ ★ ★ ★ Priorität ! ! !	 Mobilitätskonzept TROISDORF
--	---	--

Kurzbeschreibung der Maßnahme

Die Stadtverwaltung von Troisdorf hat in der Vergangenheit schon erste Projekte zum internen betrieblichen Mobilitätsmanagement umgesetzt. So nimmt die Stadt Troisdorf bereits seit drei Jahren erfolgreich am BMM-Programm „JOBWÄRTS“ teil, hier steigt jedoch einer der großen Geldgeber 2024 aus. Aufbauend hierauf soll die Vorreiterrolle einer aktiven nachhaltigeren Gestaltung der Mobilität in Troisdorf gestärkt und ausgebaut werden, um so den Wandel zu einem nachhaltigen Mobilitätsverhalten sichtbar für alle anstoßen.

Unter „Betrieblichem Mobilitätsmanagement“ (BMM) wird im Allgemeinen die strategisch geplante Umsetzung von Maßnahmen verstanden, die eine nachhaltige Ausgestaltung der personenbezogenen Mobilität in Betrieben und Unternehmen zum Ziel hat. Der Ansatz umfasst neben der Mobilität der Beschäftigten für Arbeits- und Dienstwege auch die Themen Fuhrpark, Mobilitätskosten und Infrastruktur. Mobilitätsmanagement bedeutet das Zusammenwirken verschiedener Ansätze auf betrieblicher bzw. unternehmerischer Ebene.

Um diesen Prozess voran zu treiben, bedarf es intern eines Mobilitätsmanagements, das sich auf die nachhaltige Gestaltung der Mobilität der städtischen Mitarbeiter:innen bezieht, ob in Bezug auf den täglichen Weg zur Arbeit oder auf die Fahrten in Ausübung dienstlicher Angelegenheiten. Die Stadtverwaltung nimmt so gegenüber der Bürgerschaft eine Vorbildfunktion ein. Allein durch die große Anzahl an Mitarbeiter:innen können sehr gut erste Wirkungen im Mobilitätsverhalten auch sichtbar werden. In einer externen Perspektive können erfolgreich umgesetzte Konzepte in der Verwaltung dann als Vorbild für andere Betriebe aufgefasst werden. Das in der Verwaltung gewonnene Know-How lässt sich weitergegeben, so dass sich ein Wissenstransfer erzeugen lässt und Multiplikatoreneffekte eintreten können.

Um diesen Prozess weiter voranzutreiben, ist die Erarbeitung eines strategischen Plans zum verwaltungsinternen Mobilitätsmanagement erforderlich, der die weiteren Maßnahmen in einem verbindlichen Zeitplan auflistet. Zur Koordination dieser Aufgabe ist die Gründung einer verwaltungsinternen Task Force zum betrieblichen Mobilitätsmanagement nötig, in der die Mobilitäts- bzw. Klimaschutzbeauftragten die Steuerungsfunktion übernehmen kann.

Zukünftig soll die Weiterführung des JOBWÄRTS Programmes oder gleichwertiger Maßnahmen für Betriebe und Unternehmen im Stadtgebiet angestrebt werden. Eine Weiterfinanzierung ist noch zu klären.

Planungsschritte

Aufbauend auf den Erfahrungen der Stadt Troisdorf mit dem JOBWÄRTS-Programm sowie auf verschiedenen Best-Practice-Beispielen wird folgendes Vorgehen für das interne Mobilitätsmanagement in der Verwaltung empfohlen:

- Erfassung der aktuellen Mobilitätsgewohnheiten der Mitarbeitenden und Identifikation von Optimierungspotenzialen und bestehenden Hürden
- Kategorisierung der Mitarbeitenden basierend auf Mobilitätsbedürfnissen und -gewohnheiten und Ableitung zielgruppenspezifischer Bedarfe
- Entwicklung zielgruppenspezifischer Maßnahmen, einschließlich Infrastrukturmaßnahmen (z.B. Ausbau von Fahrradständern) und weicher Maßnahmen (z.B. Sensibilisierungskampagnen)
Bereitstellung von Informationsmaterial auf Intranet, Artikeln in Mitarbeiterzeitung und Kommunikation über Großbaustellen
- Erstellung und Verteilung einer Begrüßungsmappe für neue Mitarbeitende mit Informationen zu Dienstadleasing, JobTickets, Parktickets und Homeoffice, sowie Vorstellung alternativer Mobilitätsformen jenseits der Kfz-Alleinfahrt
- Durchführung von Mobilitätskampagnen wie z.B. einer Mobilitätstestwoche, siehe auch Steckbrief 6.2
- Sukzessive Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf emissionsfreie Fahrzeuge
- Erlass einer Dienstanweisung zur klimafreundlicheren Ausgestaltung der Mobilität

Bzgl. des externen Mobilitätsmanagement für Betriebe und Unternehmen kann die Stadtverwaltung als Wegbereiter gesehen, die proaktiv auf die Unternehmen zugeht und Impulse zu möglichen Mobilitätsmaßnahmen und -angeboten gibt. Wichtige unterstützende Stakeholder sind dabei die IHK Bonn-RheinSieg sowie das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ebenso ist die Wirtschaftsförderung mit einzubeziehen. Diese Institutionen bieten umfangreiche Beratungsangebote und -leistungen zu diesem Bereich an. Die Stabsstelle II/S1 und die städtische Wirtschaftsförderung können hierbei eine Vermittlerrolle gegenüber den interessierten Unternehmen einnehmen.

- Initiierung und Organisation von Netzwerktreffen zum Thema BMM mit Stakeholdern aus Wirtschaft und Einzelhandel zusammen mit der städtischen Wirtschaftsförderung, der IHK Bonn-RheinSieg und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW
- Hilfestellung und Vermittlerrolle durch die Stadtverwaltung bei der Informationsbeschaffung zu Maßnahmen des BMM und zu Fördermöglichkeiten
- Auflage eines Informationsflyers und entsprechenden Online-Inhalten für die kommunale Website zum Themenbereich BMM

Beteiligte	Intern		Extern				
	• 13 – Presseamt • 11 – Personalamt • Stabsstelle II/S1		• Trowista • Zukunftsnetz Mobilität NRW • IHK Bonn-Rhein-Sieg				
Schnittstellen	Andere Steckbriefe		Weitere Planwerke				
	• 6.2 Kampagne Nahmobilität						
Finanzielle Mittel / Fördermöglichkeiten	Förderung	In der Vergangenheit sind in regelmäßigen Abständen von Bundesministerien Förderungen zur Verfügung gestellt worden. Es ist wahrscheinlich, dass dies auch in Zukunft der Fall sein wird. Für entsprechend aktuelle Förderprogramme empfehlen wir den Förderfinder des Landes NRW oder den direkten Kontakt zum Zukunftsnetz Mobilität NRW.					
		Grundsätzlich ist für Unternehmen dabei ein Eigenanteil üblich, der sich in der Regel zwischen 20 und 80 % des Projektvolumens bewegt					
	Sachkonto		Haushaltsansatz je Jahr				
			2024	2025	2026	2028	
Best-Practice	• BMM-Projekt JOBWÄRTS der Stadt Bonn und des Rhein-Sieg-Kreises (jobwaerts.bonn.de) • BMM-Projekt MOBIL.PRO.FIT, bundesweit (mobilprofit.de) • BMM Projekt mobil.gewinnt • Ich entlaste Städte 2 – DLR • Ways2work						