

# Dokumentation

## 1. Mobilitätsforum

### Mobilitätskonzept Bornheim

Ort: Europaschule Bornheim

Datum: 24.10.2023

Uhrzeit: 18.00 – 20:00 Uhr

Teilnehmende: Herr Erll (Stadt Bornheim)

Herr Probiez (Stadt Bornheim)

Frau Lisa Klopf (Planersocietät)

Herr Dennis Jaquet (Planersocietät)

Herr Christof Tielker (Planersocietät)

Herr Kai Levin Wronna (Planersocietät)

ca. 45 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Bornheim

## Einführung

Der Mobilitätsbereich steht derzeit vor neuen Herausforderungen. Angesichts starker Preissteigerungen, zunehmender Knappheit fossiler Energien und der erhöhten Anforderungen an den Klimaschutz stehen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Fokus, um die wachsenden Mobilitätsansprüche und -bedürfnisse – abseits der Nutzung des eigenen Pkw - zu erfüllen. Die Themen Digitalisierung, der demographische Wandel, die Knappheit öffentlicher Finanzmittel sind nur einige der weiteren Themen, die Verkehr und Mobilität beeinflussen.

Vor diesem Hintergrund gilt es das Thema Mobilität ganzheitlich zu betrachten, weswegen sich die Stadt Bornheim dazu entschieden hat, ein Mobilitätskonzept aufzustellen. Das Mobilitätskonzept verfolgt dabei einen verkehrsmittelübergreifenden Ansatz. So sollen neben dem Kfz-Verkehr auch die Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) und des öffentlichen Personennahverkehrs aufgezeigt werden. Gleichzeitig setzt das Mobilitätskonzept nicht bei null an, sondern greift bestehende Untersuchungen, Konzepte und Erhebungen auf, um die Erkenntnisse unterschiedlicher Planwerke miteinander zu verknüpfen.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Mobilitätskonzept der Stadt Bornheim ist am 24.10.2023 das 1. öffentliche Mobilitätsforum veranstaltet worden. Dort wurden im Rahmen der Bestandsanalyse die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Potenziale der aktuellen Verkehrs- und Mobilitätssituation in Bornheim diskutiert. Des Weiteren wurden Zielrichtungen für die Bornheimer Mobilität für die nächsten 10 – 15 Jahren erörtert. Im weiteren Planungsprozess werden die Ergebnisse des 1. öffentlichen Mobilitätsforums dazu genutzt die gutachterliche Bestandsanalyse um die lokale Expertise der Bornheimer Bürger:innen zu erweitern und die genannten Zielrichtungen in einem Zielsystem aufzugreifen. Dieses soll politisch beschlossen werden und definieren, nach welchen Leitlinien sich die Mobilität in Bornheim in den nächsten 10 – 15 Jahren entwickeln soll.

Im weiteren Projektverlauf werden anschließend aus der Bestandssituation und den gesetzten Zielen zielgerichtete Maßnahmen entwickelt, welche in einer weiteren öffentlichen Veranstaltung mit den Bürger:innen diskutiert werden. Zum Abschluss werden Ziele und Maßnahmen in einem integrierten Handlungskonzept zusammengeführt. Das fertige Mobilitätskonzept soll Ende des Jahres 2024 vom Rat der Stadt Bornheim beschlossen werden.

## Ablauf des 1. Mobilitätsforums

Insgesamt nahmen rund 45 Personen (zzgl. Verwaltung und Gutachterteam) an der Veranstaltung teil, in der das Gespräch mit den teilnehmenden Bürger:innen und die Diskussion zu den verschiedenen Themenbereichen des Mobilitätskonzepts an Thementischen im Fokus stand. Diese Workshophase ist von einem plenaren Teil, in den mit einem Input-Vortrag in den Planungsprozess eingeführt wurde, eingerahmt worden.

Zeit	Thema	Von
ab 17:30	Einlass, Begrüßungsplakat und Gallery Walk	
18:00	Begrüßung und Vorstellung	Stadt & Planersocietät
18:15	<b>Einführung und Arbeitsstand</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Mobilitätskonzept: Ziele, Arbeits- und Beteiligungsprozess</li> <li>- Unterwegs in Bornheim: Ergebnisse der Bestandsanalyse</li> </ul>	Planersocietät
18:50	<b>Workshop: Wie soll die Mobilität in Bornheim zukünftig aussehen?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Woran denken Sie, wenn Sie an die Mobilität in Bornheim in 15 Jahren denken?</li> <li>• Ziele formulieren: Welche konkreten Ziele soll sich die Stadt Bornheim setzen?</li> </ul>	Alle
19:50	Ausblick und Abschluss	Stadt & Planersocietät
20:00	Ende	

## TOP 1 Eingangsbefragung und Gallery Walk

Um die Teilnehmenden besser kennenzulernen, stand am Eingang ein Begrüßungsplakat bereit, auf welchem die Bürger:innen mit Klebepunkten an einer Umfrage zu Ihrer Mobilität sowie Ihrem jeweiligen Wohnstandort teilnehmen konnten. Es zeigte sich, dass am Mobilitätsforum Menschen aus fast allen Bornheimer Ortschaften teilgenommen haben. Des Weiteren wurde deutlich, dass viele Teilnehmende sich größtenteils mit dem Rad fortbewegen.

Neben dem Begrüßungsplakat bestand für die Teilnehmenden des Mobilitätsforums außerdem die Möglichkeit sich vor dem Beginn der Veranstaltung im Rahmen eines Gallery Walks an verschiedenen Stellwänden mit Plakaten zum Prozess des Mobilitätskonzepts, dessen zeitlichen Ablauf sowie zu den Ergebnissen der gutachterlichen Bestandsanalyse zu informieren. Zur gutachterlichen Bestandsanalyse konnten die Teilnehmenden auf den jeweiligen Plakaten ergänzende Hinweise geben und so die gutachterlich identifizierten Stärken, Schwächen und Potenziale ergänzen bzw. gänzlich neue Themenpunkte eröffnen. Die hier eingegangenen Rückmeldungen werden im Nachgang des Mobilitätsforums fachlich geprüft und bei entsprechender Eignung in den Prozess zum Mobilitätskonzept integriert. Die Plakate zur Bestandsanalyse sind im Anhang dieser Dokumentation ersichtlich.

Abbildung 1: Ergebnisse der Umfrage auf dem Begrüßungsplakat



Zum Bestandsplakat ÖPNV wurden folgende Punkte ergänzt:

- Wasserbus Widdig – Niederkassel (dazu Pilotprojekt Leverkusen – Köln – Wesseling seit 2020)
- Ridepooling im ÖPNV-Takt

Zum Bestandsplakat Radverkehr wurden folgende Punkte ergänzt:

- Keine eigene Radinfrastruktur, sondern Fußwege mit Benutzungspflicht für Radfahrende
- Aufhebung der Benutzungspflicht von Fuß-/Radwegen für Radfahrende
- Ende des Radwegs an der Richards-Piel-Straße in Richtung Köln (Widdig)

Zu den Bestandsplakaten Kfz-Verkehr und Fußverkehr wurden keine Ergänzungen gemacht.

## TOP 2 Begrüßung & Vorstellung

Nach der Begrüßung durch Herrn Erll (Amtsleiter Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt der Stadt Bornheim) und Herrn Proberz (Mobilitätsbeauftragter der Stadt Bornheim) gab Herr Jaquet (Planersocietät) in moderierender Funktion einen Überblick über den geplanten Ablauf der Veranstaltung. Des Weiteren stellte Herr Jaquet das Projektteam der Planersocietät zum Bornheimer Mobilitätskonzept vor. Um die Teilnehmenden besser kennenzulernen ist an dieser Stelle über das Online-Tool Slido eine kurze Abfrage verschiedener Punkte durchgeführt worden. Die Teilnehmenden wurde nach der Ortschaft, in der Sie wohnen, Ihrer Altersgruppe, Ihrer Rolle bei der heutigen Veranstaltung, dem am häufigsten genutzten Verkehrsmittel sowie danach gefragt, ob Sie bereits an weiteren Beteiligungsformaten teilgenommen haben. Die Ergebnisse der Abfrage sind nachfolgend dargestellt und zeigen, dass mit Ausnahme von zwei Ortschaften Teilnehmende aus allen Ortslagen anwesend waren. Die Mehrheit der Teilnehmenden kam dabei aus Bornheim selbst. Die weit überwiegende Mehrheit der Teilnehmenden konnte den Altersgruppen 40-64 Jahre und über 65 Jahre zugeordnet werden, wobei erstere einen etwas höheren Anteil aufwies. Bei den Teilnehmenden handelte es sich weitestgehend um interessierte Bürger:innen. Die Anteile der Verkehrsmittelnutzung sind zwischen zu Fuß Gehenden, Fahrradfahrenden, ÖPNV-Nutzenden und MIV-Nutzenden weitgehend ausgeglichen. Dennoch lässt sich eine gewisse Tendenz in Richtung der Nutzung des Fahrrades erkennen. Einige der Teilnehmenden haben bereits an vorangegangenen Beteiligungsformaten teilgenommen, am häufigsten wurde hierbei der Online-Ideenmelder genannt.

Abbildung 2: Slido-Umfrage Wohnstandort (n = 33 Personen)

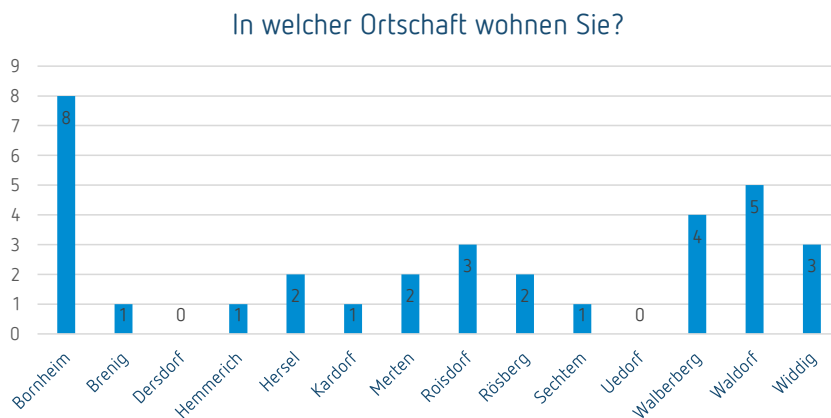


Abbildung 3: Slido-Umfrage Altersgruppe (n = 34 Personen)

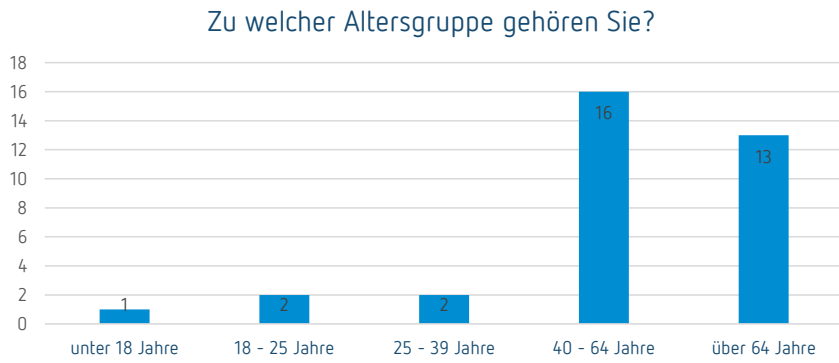


Abbildung 4: Slido-Umfrage zur Rolle der Person (n = 39 Angaben; Mehrfachauswahl möglich)

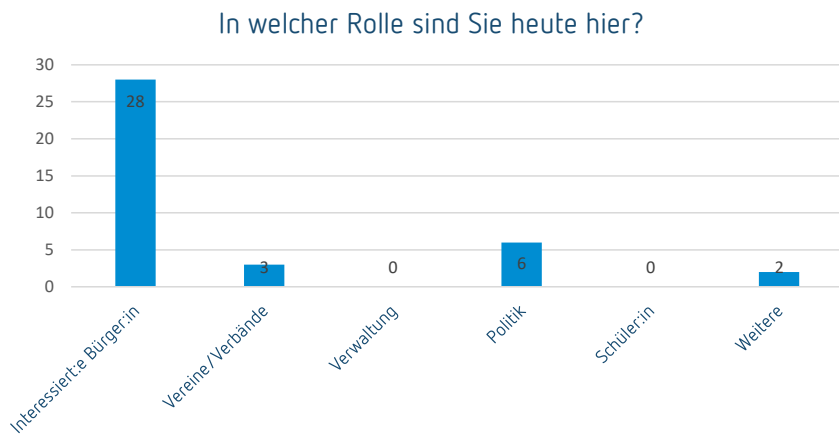


Abbildung 5: Slido-Umfrage zum häufigsten genutzten Verkehrsmittel (n = 72 Angaben, Mehrfachauswahl möglich)

Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am häufigsten?

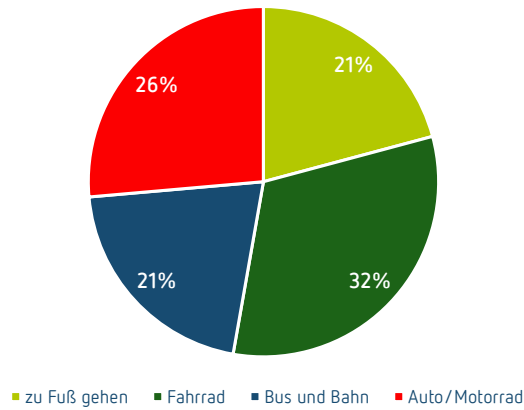
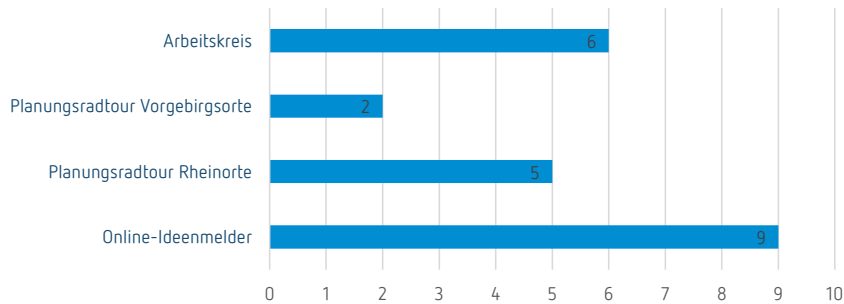


Abbildung 6: Slido-Umfrage Beteiligungsformate (n = 22 Angaben, Mehrfachauswahl möglich)

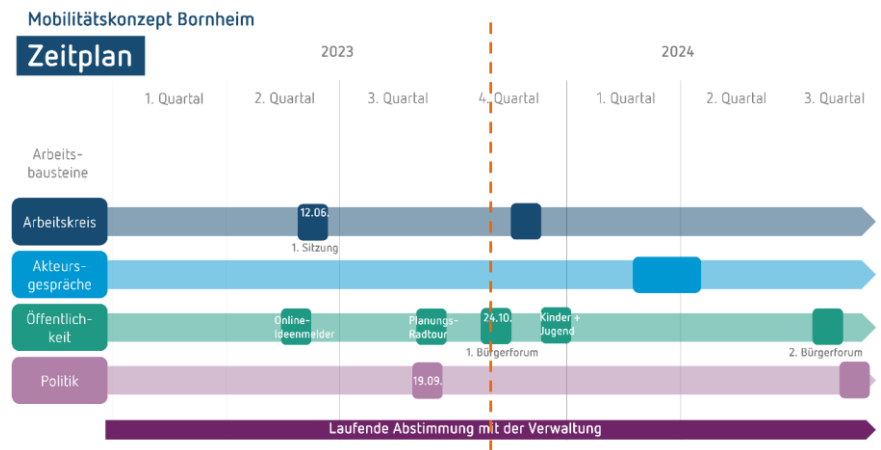
Haben Sie bereits an einem der folgenden Beteiligungsformaten teilgenommen?



### TOP 3 Einführung & Arbeitsstand

Im Anschluss an das Kennenlernen zwischen Projektteam und Teilnehmenden des Mobilitätsforums hat Frau Klopff (Projektleiterin seitens der Planersocietät) den Arbeits- und Beteiligungsprozess des Bornheimer Mobilitätskonzepts vorgestellt und dabei aufgezeigt, was Aufgaben und Ziele des Mobilitätskonzepts sind sowie die einzelnen Projektphasen und die öffentlichen Beteiligungsmöglichkeiten vorgestellt.

Abbildung 7: Zeitplan zum Mobilitätskonzept Bornheim



Aus dem Plenum ist zum Arbeits- und Beteiligungsprozess die Frage gestellt worden, wie innerhalb des Prozesses die Gewichtung der unterschiedlichen Interessen (z.B. Bürger:innen, öffentliche Institutionen, Politik, etc.) erfolgt. Frau Klopff antwortete hierzu, dass alle Interessen über die unterschiedlichen Formate einbezogen werden und Ideen sowie Anmerkungen aus der Bornheimer Bevölkerung für den Erstellungsprozess des Mobilitätskonzepts von hoher Bedeutung sind. Fachlich beurteilt werden die Eingaben der Öffentlichkeit durch die Gutachter:innen sowie die Verwaltung. Gutachter:innen und Verwaltung geben dann in gemeinsamer Abstimmung Empfehlungen an die Politik, welche letztlich Entscheidungen herbeiführt.

Zum Abschluss des plenaren Teils hat Herr Tielker (Projektbearbeitung seitens der Planersocietät) die gutachterliche Bestandsanalyse zusammengefasst und neben einem Kurzüberblick über die Themenfelder Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV sowie den fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr auch einige Einblicke in die Analysemethoden und deren Ergebnisse in kartographischer und statistischer Form gegeben.

Aus dem Plenum wurden dazu die folgenden Fragen gestellt / folgende Anmerkungen gemacht:

- Werden im Rahmen des Erarbeitungsprozess aufgestellte Pläne bzw. Maßnahmen mit finanziellen Mitteln hinterlegt und ist eine Umsetzung mit diesen dann möglich?  
Antwort: Empfohlene Pläne bzw. Maßnahmen, die im Rahmen des Bornheimer Mobilitätskonzepts erarbeitet werden, sollen mit einer Kostenschätzung hinterlegt werden. Hierzu gehört auch das Aufzeigen potenzieller Fördermöglichkeiten übergeordneter Stellen (z.B. Land, Bund). Das Mobilitätskonzept selbst kann als informelles Planwerk keine finanziellen Mittel binden. Dies muss durch die lokale Politik in einzelnen Beschlussfassungen zu den im Mobilitätskonzept hinterlegten Maßnahmen geschehen.
- Wie viele der Maßnahmen können realistisch gesehen tatsächlich umgesetzt werden?  
Antwort: Eine genaue Aussage zur Anzahl umsetzbarer Maßnahmen kann nicht getroffen werden. Dies ist einerseits von finanziellen Mitteln, der gegebenen Förderkulisse und der Progressivität der kommunalen Politik und andererseits von den personellen Kapazitäten der Verwaltung für die entsprechenden Arbeitsprozesse abhängig.



- Ist der in der Präsentation dargestellte Fahrzeitenvergleich zwischen Auto und Pedelec/Fahrrad auf innerstädtischen Verbindungen richtig berechnet worden?  
Antwort: Der Fahrzeitenvergleich wurde für Verbindungen innerhalb Bornheims sowie in umliegende Kommunen vorgenommen. Ein untersuchtes Beispiel sind Verbindungen ausgehend vom Bornheimer Rathaus in alle Bornheimer Ortschaften. Hier konnte für eine Vielzahl von Verbindungen die Konkurrenzfähigkeit des Fahrrads sowie insbesondere des Pedelecs festgestellt werden. Die Vorgehensweise dazu ist ein gängiges Analyseelement und beruht auf wissenschaftlichen Kennwerten.
- Ist die Prognose einer stagnierenden Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2050 (nach Daten von IT.NRW) angesichts anderslautender Prognosen der Stadt Bornheim richtig?  
Antwort: Die dargestellte Bevölkerungsprognose beruht aufgrund fehlender Datengrundlagen für eine Prognose in den verschiedenen Altersgruppen bis 2050 auf den Kennwerten von IT.NRW. Im Analysebericht zum Bornheimer Mobilitätskonzept haben die Gutachter:innen die optimistischere Prognose der Stadt Bornheim erwähnt, sodass potenzielle Bevölkerungszuwächse einbezogen sind. An der Tendenz zu einer insgesamt älteren Bevölkerung und den damit einhergehenden Herausforderungen für die Mobilität einer Kommune ändert das nach gutachterlicher Einschätzung allerdings nichts.

## TOP 4 Workshop: Wie soll die Mobilität in Bornheim zukünftig aussehen?

Zur Überleitung in den Workshop zur zukünftigen Mobilität in Bornheim hat Herr Jaquet die Teilnehmenden über den Ablauf der Workshop-Phase informiert. An drei Thementischen, die von den Mitarbeitenden der Planersocietät moderiert wurden, konnte zu den Themenfeldern Nahmobilität (Fuß- & Radverkehr), ÖPNV und Kfz-Verkehr diskutiert werden. Diskutiert wurde in drei Runden à 15 Minuten, sodass alle Teilnehmenden einmal an allen Thementischen waren.

Abbildung 8: Diskussion an Thementischen während der Workshopphase



An den Thementischen bot sich für die Teilnehmenden die Möglichkeit, konkrete Ziele zu nennen, die sich die Stadt Bornheim in dem betreffenden Handlungsfeld setzen sollten. Des Weiteren stand die Frage zur Diskussion, was das jeweilige Verkehrsmittel im Rahmen der zu setzenden Ziele fördern könnte. Darüber hinaus konnten weitere Hinweise, Anregungen und ersten Lösungsideen für spezifische Themen oder Probleme im Hinblick auf das jeweilige Verkehrsmittel eingebracht werden.

### 4.1 Diskussion an den Thementischen

Die Diskussion an den Thementischen verlief angeregt und konstruktiv. Die Ergebnisse der Diskussion an den Thementischen werden im Folgenden dargestellt. Dabei werden die Anregungen der Teilnehmenden, die auf Karteikarten festgehalten wurden als Abschrift bzw. als Foto dokumentiert.

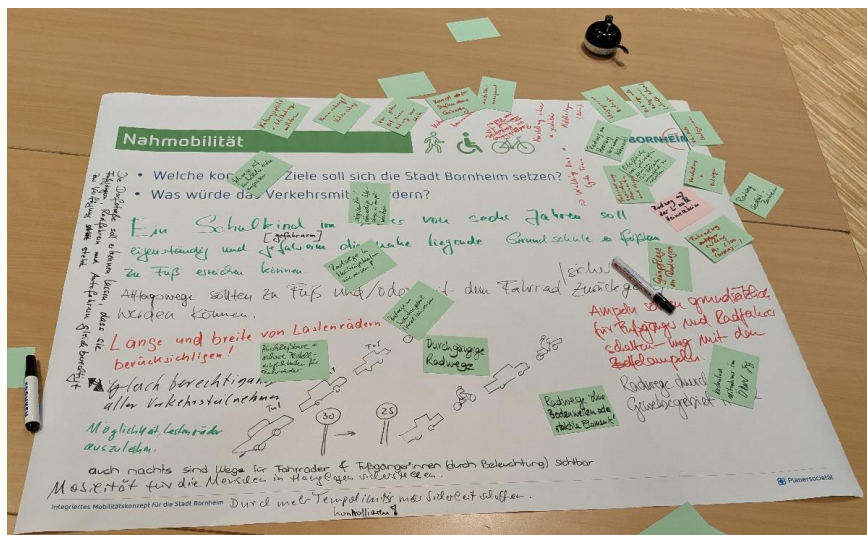
### 4.1.1 Thementisch Nahmobilität

Am Thementisch Nahmobilität ist das Bornheimer Radwegenetz und insbesondere dessen Entwicklung diskutiert worden. Dabei ging es sowohl um bestehende Radwegeverbindungen (Kammradweg / Höhenradweg) als auch um Ideen für neue Radwege bzw. für den Radverkehr zu ertüchtigende Verbindungen (z.B. zwischen Uedorf und Bornheim, zwischen den Rheinorten und dem Vorgebirge, entlang der L300). Des Weiteren sind Punkte wie die Erreichbarkeit von Schulen mit dem Fahrrad, Radwege in Gewerbe- und Industriegebieten sowie Neubaugebieten angesprochen worden. Angesichts der topografischen Voraussetzungen Bornheims waren außerdem steigungsarme Radwege ein Thema sowie die Einbeziehung neuer Längen- und Breitenmaße von Lastenrädern bei der Planung von Radinfrastruktur. Auch für den Bereich der Radabstellanlagen sind mit mehr abschließbaren und sicheren Abstellmöglichkeiten, Fahrradparkhäusern und der Verknüpfung zwischen Fahrrad und ÖPNV durch qualitativ hochwertige Radabstellanlagen an Bahnhaltepunkten Ziele eingebracht worden.

Für den Bereich des Fußverkehrs ist als Ziel insbesondere die Konzeption einer Umgangsmöglichkeit für die vielen Straßen ohne Gehweg formuliert worden. Darüber hinaus wurden mit höhengleichen Übergängen in Ampelbereichen, mehr eigenständige und sichere Mobilität von Schüler:innen zu Fuß sowie der Ersatz von Bedarfsampeln durch direkt mitgeschaltete Intervalle für den Fußverkehr weitere Ziele formuliert.

Eine vollständige Auflistung der Eingaben ist nachfolgend ersichtlich.

Abbildung 9: Arbeitsplakat Nahmobilität



#### Anmerkungen zur Nahmobilität

- Übergeordnetes
  - Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmenden
  - Alltagswege sollten zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können

**Kommentiert [LK1]:** M.E. sind u.a. diese zwei Aspekte wichtige Ziele, die wir auch als solche in ein Zielkonzept aufnehmen würden. Daher die Bitte, die Kategorie "Weiteres" nochmal zu sortieren und eher eine Kategorie in Richtung "Übergeordnetes" aufmachen; viele der Ziele gehen ja schon eher in Richtung Maßnahmen

- Kategorisierung des Kfz-Netzes und des Radwegenetzes
- Keine Ampeln für den Nahverkehr auf Abruf, sollten grundsätzlich mit Intervall geschaltet werden
- Radwegenetz
  - Radwege in Industrie- und Gewerbegebieten
  - Radwege in Neubaugebieten
  - Durchgängige Radwege schaffen
  - Kammradweg/Höhenradweg
  - Radweg zwischen Uedorf und Bornheim
  - Radweg zwischen den Rheinorten und dem Vorgebirge
  - Radweg entlang der L300
  - Radwege zur Erreichbarkeit von Schulen
  - Steigungsarme Radwege
  - Länge und Breite von Lastenrädern bei der Planung berücksichtigen
- Radabstellanlagen
  - Abschließbare und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Radparkhäuser, auch an Bahnhaltepunkten
- Fußverkehrsnetz
  - Konzept für die Vielzahl an Straßen ohne Gehweg im Stadtgebiet
  - Gehwege mit einheitlicher Höhe
- Sanierung und Pflege
  - Grünpflege an Radwegen
  - Sanierung der Gehwege
- Weiteres
  - Beleuchtung ausbauen
  - Mobilität in Hanglagen sicherstellen
  - Ebenerdige Übergänge in Ampelbereichen
  - Nutzungspflicht von Geh-/Radwegen aufheben
  - Baustellenmanagement
  - Kostenlose Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV
  - Ausleihe von Lastenrädern
  - Grundschulkinder sollten selbstständig und gefahrenarm die Grundschule zu Fuß erreichen können
  - Tempo 25, damit Pedelecs und Autos gleich schnell sind
  - Walking Bus organisieren

#### 4.1.2 Thementisch ÖPNV

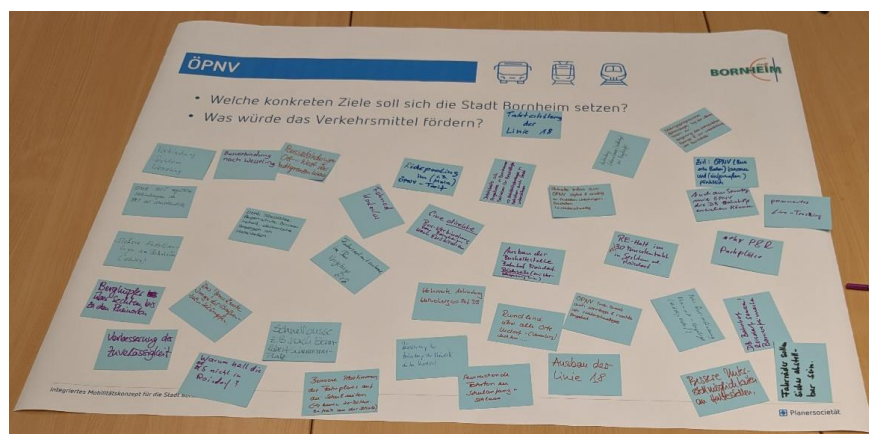
Am Thementisch ÖPNV sind zahlreiche Ausbauziele im ÖPNV sowie das Thema Taktung diskutiert worden. Dazu gehören beispielsweise mehr Querverbindungen zwischen den Rheinorten und dem Vorgebirge, die Anbindung verschiedener Ortschaften (z.B. Sechtem) bzw. Ortslagen (z.B. Coloniastraße Walberberg) an den Berghüpfel sowie stadtgrenzenübergreifende Verbindungen (z.B. nach Wesseling, Bonn oder Euskirchen). Des Weiteren war auch das Fahrtenangebot zu den Schulzeiten (Anfang und Ende) eine verbesserte Abstimmung der Fahrpläne zu diesen Zeiten sowie das Angebot

in Schwachverkehrszeiten (z.B. sonntags) ein relevantes Thema. Darüber hinaus ist auch eine Rundlinie über bzw. durch alle Ortschaften in die Diskussion eingebracht worden.

Hinsichtlich der bestehenden Haltestellen und Haltepunkte stand neben der Sanierung und der barrierefreien Gestaltung des Bahnhof Roisdorf sowie die grundsätzliche Qualitätserhöhung von Haltestellen (Beleuchtung, Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, digitale Anzeigen) und deren Barrierefreiheit, vor allem die Verknüpfung über zusätzliche und sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sowie eine erhöhte Anzahl an P+R-Stellplätzen im Fokus der Diskussion.

Weitere Ziele betreffen unter anderem eine verbesserte Zuverlässigkeit des ÖPNV, kostenlose Fahrradmitnahme sowie Marketingarbeit in Bornheimer Unternehmen (z.B. Jobtickets, Mobilitätsmanagement). Eine vollständige Auflistung der Eingaben ist nachfolgend ersichtlich.

Abbildung 10: Arbeitsplakat ÖPNV



**Anmerkungen ÖPNV**

- Ausbau, Takterhöhung und Taktanpassung
  - Berghüpfen über Sechtem bis zu den Rheinorten
  - Mehr Querverbindungen Rheinorte-Vorgebirge (Widdig, Uedorf)
  - Anbindung Coloniastraße (Walberberg) an Berghüpfen
  - Bessere Abstimmung der Fahrpläne auf die Schulzeiten
  - Ausreichende Menge an Fahrten zu Schulanfang & Schulschluss
  - Schnellbusse z.B. nach Bonn – Robert-Schumann-Platz
  - Warum hält der RE5 nicht in Roisdorf?
  - Verbesserung der Anbindung der Rheinorte an den Kernort
  - Direkte Bus-Verbindung von Bornheim nach Euskirchen errichten
  - Ausbau und Takterhöhung der Linie 18
  - Busverbindung nach Wesseling
  - Verbindung Sechtem - Wesseling
  - Busverbindungen Ost-West über die Stadtgrenzen hinaus
  - Rundlinie über alle Orte: Uedorf – (Wesseling) – Sechtem - ....

- Verbesserte Anbindung Walberberg – Bf. DB
  - Auch am Sonntag mit dem ÖPNV die DB-Bahnhöfe erreichen können
  - ÖPNV (insb. Busse) auch sonntags & nachts als niederschwelliges Angebot
- Bahnhof und Haltestellen
  - Bessere Unterstellmöglichkeiten an Haltestellen
  - Sichere Abstellanlagen an Bahnhöfen (E-Bike)
  - Licht, Sitzplätze, Regenschutz, Barrierefreiheit, elektronische Anzeigen an Haltestellen
  - DB Bahnhof Roisdorf sanieren und barrierefrei gestalten
  - Ausbau der Bushaltestelle Bahnhof Roisdorf (Rückseite)
  - Mehr P&R-Parkplätze
- Weiteres
  - Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV
  - Kostenlose Fahrrad-Mitnahme
  - Aktuelle Infos zum ÖPNV, Live-Tracking, digital und analog zu Ausfällen, Umleitungen, Baustellen -> niederschwellig
  - Fahrradmitnahme im Bus 818 Vorgebirge
  - Jobtickets o.ä. Angebote in Bornheimer Betrieben für Beschäftigte -> Mobilitätsstrategie in Betrieben durch die Stadt unterstützen
  - Ridepooling im ÖPNV-Tarif (z.B. Moia)
  - Statt AST reguläre Verbindungen, da AST zu umständlich
  - Das „Arme Leute Image“ der Straßenbahn bekämpfen
  - Bildungsangebote, Aktionstage, Tage der offenen Türen zur Steigerung des persönlichen Bezugs & zur Unterstützung des Berufsfelds

### 4.1.3 Thementisch Kfz-Verkehr

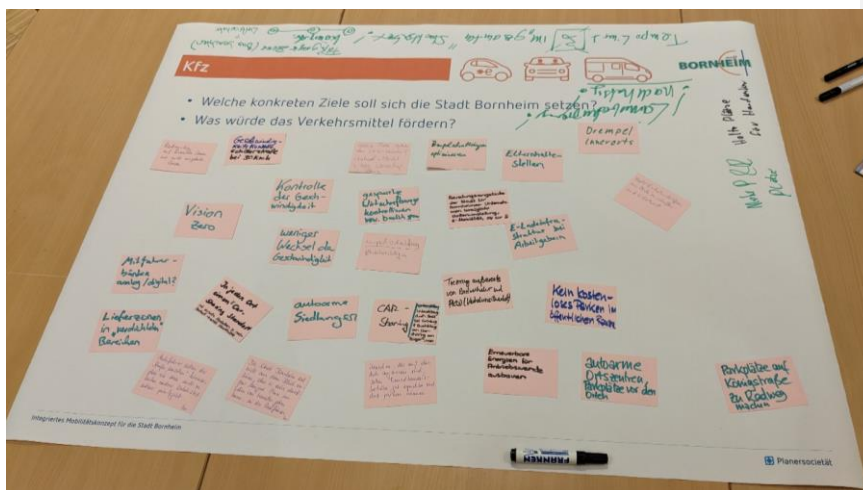
Am Thementisch zum fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr sind verschiedene thematische Schwerpunkte gesetzt worden. Es ging neben Zielen für die Geschwindigkeit im Stadtgebiet auch um das Parken im öffentlichen Raum, um die Elektromobilität sowie zahlreiche weitere Einzelthemen. Relevante Punkte im Bereich der Geschwindigkeit waren ein Ausbau der Kontrollen, weniger Wechsel der Geschwindigkeit (z.B. außerhalb bebauter Bereiche), mehr bauliche und gestalterische Verkehrsberuhigung (z.B. über Drempel) sowie die Vision von Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet bzw. innerhalb der bebauten Gebiete (dieser Punkt wurde allerdings kontrovers diskutiert).

Im Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr ist die Ordnung des Parkraums hervorgehoben worden sowie Lieferzonen bzw. Handwerkerparkplätze in verdichteten Bereichen. Des Weiteren wurden Elternhaltestellen, mehr P+R-Stellplätze und insgesamt autoarme Ortszentren als Ziele benannt.

Zur Elektromobilität sind E-Carsharing-Angebote in allen Ortschaften mit verschiedenen Fahrzeugmodelle, Beratungsangebote zur Elektromobilität für Unternehmen und E-Ladeinfrastruktur bei Arbeitgeber:innen als Ziele ausgegeben worden.

Weitere Ansatzpunkte waren unter anderem die Erhöhung der Verkehrssicherheit (Vision Zero), gleichberechtigte Ampelschaltungen sowie die erforderliche Erreichbarkeit von Einzelhandelsbetrieben für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind. Eine vollständige Auflistung der Eingaben ist nachfolgend ersichtlich.

Abbildung 11: Arbeitsplakat fließender & ruhender Kfz-Verkehr



**Anmerkungen Kfz-Verkehr**

- Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten
  - Geschwindigkeitskontrolle Schillerstraße bei 30 km/h
  - Kontrolle der Geschwindigkeit
  - Weniger Wechsel der Geschwindigkeit
  - Aufpflasterungen („Drempel“) innerorts
  - Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet
- Parken
  - Parkregelung auf historischen Straßen und nicht ausgebauten Straßen
  - Lieferzonen in verdichteten Bereichen
  - Parkplätze für Handwerker
  - Parkplätze auf Königstraße zu Radweg machen
  - Elternhaltstellen
  - Kein kostenloses Parken im öffentlichen Raum
  - Autoarme Ortszentren, Parkplätze vor den Orten
  - Mehr P&R-Parkplätze
- Elektromobilität
  - Erneuerbare Energien für die Antriebswende ausbauen
  - In jedem Ort einen E-Car-Sharing-Standort mit verschiedenen Modellen je nach

#### Bedarf

- Beratungsangebot der Stadt für Bornheimer Unternehmen bezüglich Flottenumstellung, E-Mobilität, PV für E-Autos
- E-Ladeinfrastruktur bei Arbeitgeber:innen
- Weiteres
  - Vision Zero
  - Mitfahrerbanken analog/digital
  - Autofahrer sollen der Straße ansehen können, dass sie diese nicht zu Lasten anderer Verkehrsteilnehmer privilegiert, also dass die Straße nicht vorrangig dem Pkw/Lkw-Verkehr dient
  - Die Stadt Bornheim soll nicht aus dem Blick verlieren, dass es eine durchaus längere Phase im Leben von Menschen geben kann, in der Radfahren nicht mehr möglich ist, aber umsichtiges Autofahren durchaus sehr wohl
  - Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, sollen Einzelhandelsbetriebe gut erreichen und dort parken können
  - Autoarme Siedlungen
  - Fußgängerzone auf der Königsstraße
  - Welche Rolle spielt der LKW-Verkehr? Central-Markt L300 Wesseling-Bonn
  - Gesperrte Wirtschaftswege kontrollieren bzw. baulich sperren
  - Ampelschaltung gleichberechtigten und optimieren
  - Car-Sharing unterstützt durch Stadt bei Gründung & Durchführung von Car-Sharing von Bürger:innen
  - Lärmreduzierung
  - Trennung von Radverkehr und PKW außerorts (Verkehrssicherheit)
  - Mehr Einbahnstraßen, um Platz und Sicherheit zu schaffen

Zum Abschluss der Workshopphase kamen alle Teilnehmenden erneut im Plenum zusammen und Herr Jaquet bat, vor dem Hintergrund der Eindrücke von den Thementischen, um Beiträge der Teilnehmenden über das Tool Slido zu Ihren Gedanken an die Mobilität in Bornheim in 15 Jahren. Dabei sind die nachfolgend ersichtlichen Schlagworte und Eindrücke entstanden:

- Es wird besser sein!
- Bornheim ohne Verkehrslärm
- Seniorengemäß
- Alle Verkehrsmittel vorhanden
- Klimafreundliche Mobilität
- Sicheres Umfeld von Schulen und Kitas
- Entspannteres Fahren
- Keine (!) Rheinspange
- Keine Rheinspange
- Wasserbus auf dem Rhein mit dem ich von Widdig nach Porz mit dem Fahrrad übersetze
- Einsitzige Autos bis 45 km/h
- Ausbau der Radwege
- Parkmöglichkeiten für Handwerker und Lieferverkehr
- Park & Ride
- Parkplätze

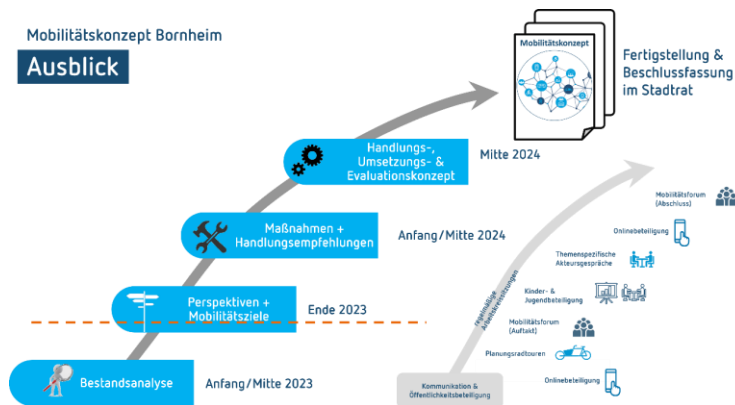


- Rheinspange
- Es wird bestimmt besser sein als heute!
- Benzin kostet 25€
- Bessere Aufenthaltsqualitäten in den Orten
- Zuverlässiger ÖNVP
- Ridepooling (on-Demand)
- Fahrradparadies
- Hoffentlich fahren die Züge pünktlicher
- Sichere Schulwege
- Fliegende Autos
- Finanzierungsprobleme
- Gleichberechtigung der Verkehrsmittel
- Niederländische Radwege
- Bessere Fahrradwege
- Sicheres Radwegenetz
- Es hat sich nichts geändert
- Sichere Radabstellanlagen
- Interessenkonflikte mit Autoverkehr

## TOP 5 Ausblick & Abschluss

Herr Jaquet stellte im Anschluss an das Gedankenexperiment den Ausblick auf den kommenden Arbeitsprozess und damit einhergehende Öffentlichkeitsbeteiligung dar und gab den Teilnehmenden mit auf den Weg, dass die gewonnen Informationen aus den Thementischen und den Gedanken an die Mobilität in 15 Jahren im Nachgang des Mobilitätsforums durch die Gutachter:innen aufbereitet und bei entsprechender Eignung in den weiteren Planungsprozess einfließen werden. Sie dienen vor allem dazu, die Bestandsanalyse zu vervollständigen und auf ihrer Grundlage ein Zielkonzept abzuleiten. Auf Grundlage des Zielkonzepts werden im weiteren Verlauf konkrete Maßnahmen erarbeitet. Auch diese Prozessschritte werden von Öffentlichkeitsveranstaltungen begleitet werden.

Abbildung 12: Ausblick auf den weiteren Arbeitsprozess des Mobilitätskonzepts Bornheim



Herr Jaquet und Herr Proberz beendeten im Anschluss daran das 1. öffentliche Mobilitätsforum und bedankten sich bei allen Teilnehmenden für die aufgebrachte Zeit und die konstruktiven Diskussionen an den Thementischen.

Dortmund, 2. November 2023


gez. Tielker/Wronna

# Anhang

Abbildung 13: Plakat zum Handlungsfeld Radverkehr

Mobilitätskonzept Bornheim

## Mit dem Rad unterwegs in Bornheim



### Stärken

- + In Umsetzung befindliche RadPendlerRoute als direkte Verbindung für PendlerInnen zwischen Bornheim, Alfter und Bonn
- + Radinfrastruktur ist auf den meisten Hauptverkehrsstraßen vorhanden
- + Umsetzung bereits einiger Furtmarkierungen
- + Einbindung an diverse Freizeitroutes
- + Gut ausgeschildertes Radnetz (inkl. Freizeitroutes)
- + Regionales E-Bike-Sharing

### Wurden alle wesentlichen Punkte genannt? Möchten Sie etwas ergänzen?

Keine eigene Radinfrastruktur, sondern nur Wege mit Radfahrer-Verhaltenspflicht

Ende Planung in der Richtung Pöhlitz in Richtung Köln (Köln)

Abbau der Überhängen an der Straße in Bornheim

### Schwächen

- Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr durch Führung auf gemeinsamen Geh- und Radwegen entlang viel frequentierter Straßenabschnitte (z.B. Königstraße)
- Vorhandene Netzlücken (z.B. entlang der Bonner Straße)
- Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum (v.a. auf Hauptverkehrsachsen)
- Vereinzelt Wechsel der Radverkehrsführungform auf einer Strecke (z.B. zwischen Spielraum und Fahrrad)
- Unzureichende Abstellanlagen am Rosdorfer Bahnhof
- Radverkehrsanlagen sind oft nicht ERA-konform (bezüglich der Breite) und schlechte Qualität des Oberflächenbelags

### Chancen

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







Abbildung 14: Plakat zum Handlungsfeld ÖPNV

Mobilitätskonzept Bornheim

## Mit dem ÖPNV unterwegs in Bornheim



### Stärken

- + Umfangreiches ÖPNV-Angebot in Bezug auf die Infrastruktur durch Bus, Stadtbahn und SPNV
- + Zwei SPNV-Haltestellen auf dem Stadtgebiet (Söchtern, Rosdorf) ermöglicht regionale Anbindung
- + AST-Linie zur Anbindung von topographisch beweglichen Vorgeländern und Ausweisung in Schwachverkehrszeiten
- + Hohe Anzahl an Bushaltestellen und damit gute Erschließung der Siedlungsbereiche
- + Anschluss in die umliegenden Oberzentren Köln und Bonn durch Stadtbahn und SPNV
- + RVE-E-Bike-Sharing als Option für vernetzte Wegeketten, sowohl im Alltags- als auch im Freizeitverkehr mit einzelnen Stationen (z. B. an den SPNV-Haltestellen)
- + PKW an Stadtbahnhaltestellen bieten v.a. intermodale Optionen nach Köln und Bonn
- + Radabstellmöglichkeiten an Bahnhöfen, Stadtbahnhaltestellen und einzelnen Bushaltestellen
- + Bestehender Nahverkehrsplan (alle Anforderungen an die Erschließung sind erfüllt)

### Wurden alle wesentlichen Punkte genannt? Möchten Sie etwas ergänzen?

Verbesserung der Anbindung an den ÖPNV durch bessere Anbindung an die ÖPNV-Haltestellen

Radabstellmöglichkeit an ÖPNV-Haltestellen

Radabstellmöglichkeit an ÖPNV-Haltestellen

### Schwächen

- Zuverlässigkeit des ÖPNV-Angebots: häufige Ausfälle und Verspätungen schmälern die Attraktivität
- Kein qualitativ ansprechendes ÖPNV-Liniennetzangebot insbesondere nach 20 Uhr und an den Wochenenden
- ÖPNV-Verbindungen von Stadtbahn und SPNV stark ausgeprägt in nord-südlicher Richtung
- Kein Busangebot in den Rheindorfen Wüding und Uedorf erschweren Erreichbarkeit der SPNV-Haltestellen auf dem Stadtgebiet
- Einige Bus- und Stadtbahnhaltestellen noch nicht barrierefrei
- Bahnhof Rosdorf als wichtiger Umsteigepunkt nicht barrierefrei und nicht ansprechend gestaltet

### Chancen

- Zweigleisiger Ausbau der Linie 18 für noch leistungsfähigeren und zuverlässigeren ÖPNV
- Umgestaltung des Betriebs und des Umfelds Rosdorf
- Stärkung und Ausbau des AST-Angebots (z.B. zu modernen On-Demand-Angebot)
- Weitere Einbindung von Sharing-Angeboten und Vernetzung an Mobilitätsstationen
- Ausbau der Haltestellen mit Park/Bike-Angeboten und Vernetzung an Mobilitätsstationen
- Barrierefreier Ausbau der Haltestellen und Ergänzung von Ausstattungsmerkmalen sowie Schaffung von barrierefreien Zugängen zu diesen
- Aufbau eines Neubaugesamman-Angebots mit speziellen Angeboten im ÖV, ggf. weitere Marketingaktionen


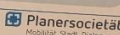



Abbildung 15: Plakat zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Mobilitätskonzept Bornheim

## Mit dem Auto unterwegs in Bornheim



### Stärken

- + gute bis sehr gute überörtliche Erreichbarkeit durch zahlreiche Anschlussmöglichkeiten in der Metropolregion Köln
- + Stadtteile untereinander mit dem Kfz grundsätzlich gut erreichbar
- + aufgrund der umliegenden Autobahnen befahren reine Durchgangsverkehere die innerstädtischen Straßen größtenteils nicht
- + keine größeren Stauungen durch steten Verkehrsfluss
- + erste Umgestaltungen des Straßenraums sind erfolgt
- + Regelung zum ruhenden Verkehr in den Vorgebirgsdörfern trägt zur Ordnung des Straßenraums bei



Wurden alle wesentlichen Punkte genannt?  
Möchten Sie etwas ergänzen?

### Schwächen

- Engstellen (Rheinquerungen) und die daraus entstehenden hohen Verkehrsbelastungen in der Region
- wichtige Bornheimer Straßenstrukturen stellen Barrieren für die Nahmobilität dar
- Ortsdurchfahrten i.d.R. mit Tempo 50 befahrbar und nur selten mit effektiver Verkehrsberuhigung versehen
- funktionale und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums resultiert teilweise in sehr schmalen Seitenräumen
- teilweise fehlt beidseitige Infrastruktur für weitere Verkehrsarten



### Chancen

- Abbau der Barrierewirkung von wichtigen Straßen
- Verkehrsberuhigung an Ortschaften und entlang von Ortsdurchfahrten
- Prüfung der Flächeninanspruchnahme von Kfz-Verkehrsflächen
- stadtweite Weiterführung der Regelung zum ruhenden Verkehr der Vorgebirgsdörfer
- Nutzung der Umgehungsstraße L183n zur weiteren Verkehrsberuhigung innerstädtischer Verbindungen (z. B. im Bereich der Bonner Straße)



Planersocietät  
Mobilität, Stadt, Dialog

Abbildung 16: Plakat zum Handlungsfeld Fußverkehr

Mobilitätskonzept Bornheim

## Zu Fuß unterwegs in Bornheim



### Stärken

- + Attraktiver Fußgängerbereich im zentralen Einkaufsbereich der Königstraße
- + Taktile Leitelemente und barrierefreie Elemente bei Neubaumaßnahmen
- + Verkehrsberuhigte Bereiche im zentralen Einkaufsbereich der Königstraße und in den Wohngebieten



Wurden alle wesentlichen Punkte genannt?  
Möchten Sie etwas ergänzen?

### Schwächen

- Gemeinsame Führung mit dem Radverkehr
- Stadtweit ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität
- Mangelnde Barrierefreiheit im Bestand (v.a. an Querungssituationen)
- Fehlende Querungshilfen entlang Ortsdurchfahrten
- Länge Wege zwischen den Ortsteilen durch Stadtstruktur
- Trampelpfade als Anzeichen fehlender Querungsmöglichkeiten / Wegeverbindungen



### Chancen

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



Planersocietät  
Mobilität, Stadt, Dialog