

# Klimaschutzteilkonzept Klimafreundliche Mobilität in der Stadt Overath



Stand: September 2020

## Förderprojekt

*Die Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes Klimafreundliche Mobilität für die Stadt Overath ist im Rahmen der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMU), vertreten durch den Projektträger Jülich, gefördert worden.*

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages



## **Lesehinweis**

Sofern nicht anders angegeben, handelt es sich in dem vorliegenden Konzept bei den verwendeten Fotos um eigene Aufnahmen und bei den verwendeten Abbildungen und Grafiken um eigene Darstellungen.

## **Projektpartner**

Dieses Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Stadt Overath und der energielenker Beratungs GmbH durchgeführt.

Auftraggeber

Stadt Overath

Rathaus Hauptstraße 25

51491 Overath

Tel.: 02206-602489

Ansprechpartner: Gabriele Bräuer



Auftragnehmer

energielenker Beratungs GmbH

Airport Center II

Hüttruper Heide 90

48268 Greven

Tel.: 02571-5886610

Ansprechpartner: Fabian Wagner

Projektmitarbeit:

Jana Busse

Nicole Spiess



## Inhaltsverzeichnis

<b>Inhaltsverzeichnis .....</b>	<b>III</b>
<b>Vorwort Stadt Overath.....</b>	<b>XII</b>
<b>1 Einleitung, Aufgabenstellung, Zielsetzung und Vorgehen .....</b>	<b>1</b>
1.1 Hintergrund und Motivation .....	1
1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung .....	3
1.3 Vorgehensweise und Projektzeitenplan .....	7
1.4 Vorgehensweise im Partizipationsprozess .....	9
1.4.1 Relevante Akteure .....	9
1.4.2 Steuerungsgruppe .....	9
1.4.3 Experteninterviews .....	9
1.4.4 Workshops .....	10
1.4.5 Online Beteiligung .....	11
1.4.6 Zusammenfassung Partizipationsprozess .....	11
<b>2 Rahmenbedingungen in der Stadt Overath.....</b>	<b>12</b>
2.1 Kommunale Basis- und Strukturdaten .....	12
2.2 Einwohnerentwicklung .....	14
2.3 Funktionen der Stadt Overath .....	16
2.4 Klimaschutz in der Stadt Overath .....	17
<b>3 Energie- und THG-Bilanz des Verkehrssektors .....</b>	<b>21</b>
3.1 Bilanzierungsmethodik .....	21
3.2 Bilanz (Analyse 2018).....	24
3.2.1 Endenergieverbrauch Sektor Verkehr .....	25
3.2.2 THG-Emissionen Sektor Verkehr .....	28
3.3 Reduktionspotenziale im Verkehrssektor .....	30
3.3.1 Randbedingungen „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“ .....	31
3.3.2 Randbedingungen „Klimaschutzszenario 95“ .....	31
3.3.3 Entwicklung der Fahrleistungen .....	32
3.4 Klimaschutzziele .....	37
<b>4 Ausgangssituation .....</b>	<b>38</b>
4.1 Mobilitätsverhalten in der Stadt Overath .....	38

4.1.1	Verkehrsmittelwahl .....	38
4.1.2	Demographischer Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl .....	40
4.1.3	Multimodale Mobilität .....	42
4.1.4	Einfluss der Wegelänge .....	43
4.1.5	Einfluss der Wegezwecke .....	46
4.2	Auswertung der Online-Beteiligung .....	48
4.2.1	Interne Strecken .....	50
4.2.2	Externe Strecken .....	64
4.3	Zusammenfassung des Mobilitätsverhaltens .....	73
4.4	Nichtmotorisierter Verkehr .....	74
4.4.1	Fußverkehr .....	74
4.4.2	Radverkehr .....	81
4.5	Motorisierter Verkehr .....	87
4.5.1	Motorisierter Individualverkehr .....	87
4.5.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	92
4.5.3	Pendlerverkehr .....	96
4.6	Kommunaler Fuhrpark .....	97
4.7	Zielgruppenspezifische Mobilität .....	98
4.7.1	Tourismus .....	99
4.7.2	Kinder und Jugendliche .....	100
4.7.3	Schüler und Auszubildende .....	101
4.7.4	Seniorinnen und Senioren .....	102
4.8	Zusammenfassung (tabellarisch) .....	104
<b>5</b>	<b>Handlungsmöglichkeiten .....</b>	<b>108</b>
5.1	Förderung des Fußverkehrs .....	108
5.1.1	Querungsanlagen .....	111
5.2	Förderung des Radverkehrs .....	117
5.2.1	Führungsformen .....	118
5.2.2	Wegequalität .....	126
5.2.3	Querungsmöglichkeiten und Abbiegeregeln .....	127
5.2.4	Fahrradampeln .....	128
5.2.5	Konfliktvermeidung .....	130
5.2.6	Barrierefreiheit .....	131

5.2.7	Fahrradparken.....	131
5.3	Förderung eines umweltfreundlichen MIV.....	134
5.3.1	Alternative Antriebstechnologien.....	134
5.3.2	Fahrgemeinschaften.....	137
5.3.3	Carsharing.....	138
5.3.4	Parkraummanagement und Parkleitsystem.....	138
5.3.5	Verkehrssteuerung.....	139
5.4	Förderung durch Parkraumgestaltung / -management.....	141
5.5	Förderung des ÖPNV.....	147
5.6	Förderung kombinierter Mobilitätsformen.....	152
5.7	Förderung eines umweltfreundlichen Logistikverkehrs.....	158
5.8	Förderung eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs.....	162
5.9	Förderung eines umweltfreundlichen Dienstverkehrs.....	165
5.10	Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung.....	167
5.11	Förderung zielgruppenspezifischer Strategien.....	172
<b>6</b>	<b>Handlungsstrategie.....</b>	<b>177</b>
6.1	Zielsetzungen.....	177
6.2	Handlungskonzept.....	179
6.3	Zielverfolgung.....	183
6.4	Handlungsansätze.....	184
<b>7</b>	<b>Maßnahmenkatalog.....</b>	<b>190</b>
7.1	Fußverkehr.....	195
7.2	Radverkehr.....	202
7.3	Öffentlicher Personennahverkehr.....	218
7.4	Motorisierter Individualverkehr.....	229
7.5	Alternative Mobilitätsformen.....	237
7.6	Mobilitätsmanagement.....	244
7.7	Stadtplanung.....	256
7.8	Verwaltungsworkshop.....	262
7.9	Zusammenfassung.....	264
<b>8</b>	<b>Verstetigungsstrategie.....</b>	<b>267</b>
8.1	Controlling.....	268

8.2	Klimaschutzmanagement .....	274
8.3	Kommunikationsstrategie .....	274
8.4	Öffentlichkeitsarbeit .....	276
<b>9</b>	<b>Zusammenfassung.....</b>	<b>280</b>
<b>10</b>	<b>Literaturverzeichnis .....</b>	<b>283</b>
<b>Anhang</b>	<b>.....</b>	<b>294</b>

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der CO <sub>2</sub> -Konzentration in der Atmosphäre .....	2
Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität .....	4
Abbildung 3: Projektzeitplan der Stadt Overath .....	8
Abbildung 4: Flächennutzung Overath.....	13
Abbildung 5: Zugelassene Kraftfahrzeuge Stadt Overath 2011-2018 .....	25
Abbildung 6: Endenergieverbrauch nach Treibstoffarten in 2018 [%].....	26
Abbildung 7: Endenergieverbrauch [MWh/a] Straßenverkehr in 2018.....	27
Abbildung 8: THG-Emissionen Verkehr [%].....	28
Abbildung 9: THG-Emissionen Straßenverkehr [t/a] 2018 .....	29
Abbildung 10: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach dem konventionellen Szenario.....	32
Abbildung 11: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach dem zukunftsweisenden Szenario .....	33
Abbildung 12: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach Verbrennern und E-Fahrzeugen .....	34
Abbildung 13: Entwicklung des Endenergiebedarfes für den Sektor Verkehr bis 2050 – konventionelles und zukunftsweisendes Szenario .....	34
Abbildung 14: Entwicklung der THG-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs im Referenzszenario .....	35
Abbildung 15: Entwicklung der THG-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs im zukunftsweisenden Szenario .....	36
Abbildung 16: Modal Split in Mittelstädten ländlicher Regionen (Wegeanzahl) .....	39
Abbildung 17: Modal Split in Mittelstädten städtischer Regionen (Tagesstrecken).....	40
Abbildung 18: Hauptverkehrsmittel in Mittelstädten ländlicher Regionen nach Altersklassen.	41
Abbildung 19: Mobilitätsverhalten multimodaler Untergruppen in Prozent .....	43
Abbildung 20: Durchschnittliche Wegelängen nach Wegezwecken in Mittelstädten städtischer Regionen.....	44
Abbildung 21: Modal Split nach Wegelängen .....	45
Abbildung 22: Modal Split nach Wegezwecken .....	47
Abbildung 23: Angegebene Strecken der Online-Beteiligung .....	49
Abbildung 24: Zusammenfassung der angegebenen Strecken in Overath .....	50
Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl auf Wegen im Overather Stadtgebiet .....	51
Abbildung 26: Genutzte Verkehrsmittel auf angegebenen Strecken in Overath .....	53

Abbildung 27: Genutzte Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf angegebenen Strecken in Overath vor dem Hintergrund topographischer Gegebenheiten.....	54
Abbildung 28: Gründe, die gegen die Nutzung des Radverkehrs sprechen .....	55
Abbildung 29: Topographische Gegebenheiten als Hindernis der Fahrradnutzung.....	56
Abbildung 30: Fehlende/schlechte Infrastruktur als Grund gegen die Fahrradnutzung .....	57
Abbildung 31: Gründe, die gegen die Nutzung des ÖPNV sprechen .....	58
Abbildung 32: Nicht vorhandene/schlechte Infrastruktur und keine spontane Verfügbarkeit als Gründe gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs.....	59
Abbildung 33: Gründe gegen die Nutzung des Fußverkehrs .....	60
Abbildung 34: Fehlende/schlechte Infrastruktur als Grund die Strecke nicht zu Fuß zu gehen .....	61
Abbildung 35: Wegezweck .....	62
Abbildung 36: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck (Anzahl, n=163).....	62
Abbildung 37: Wegezweck: Fahrt zur Arbeit, Antworten auf die Frage: "Was könnte auf dieser Strecke dagegen sprechen, das Fahrrad/E-Bike zu nutzen?" .....	63
Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl auf interkommunalen Wegen .....	64
Abbildung 39: Zusammenfassung der interkommunalen Verbindungen .....	66
Abbildung 40: Verkehrsmittelnutzung auf interkommunalen Wegen .....	67
Abbildung 41: Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads/E-Bikes .....	68
Abbildung 42: Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV .....	69
Abbildung 43: Fehlende/schlechte Infrastruktur und mangelnde Verfügbarkeit als Grund nicht den öffentlichen Verkehr zu nutzen .....	70
Abbildung 44: Gründe interkommunale Strecken nicht zu Fuß zu gehen.....	71
Abbildung 45: Wegezweck interkommunaler Wege.....	71
Abbildung 46: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck.....	72
Abbildung 47: Verkehrsinfrastruktur in der Innenstadt Overath.....	75
Abbildung 48: Bahnhofplatz in Overath.....	75
Abbildung 49: Kreisverkehr Hauptstraße, Siegburger Straße mit Blindenleitsystem und Fußgängerüberwegen .....	76
Abbildung 50: Pilgerstraße in Marialinden .....	76
Abbildung 51: Wanderrouten in Overath.....	78
Abbildung 52: Unfälle mit beteiligten Fußgänger*Innen .....	80
Abbildung 53: Übersichtskarte der Radregion Rheinland.....	81
Abbildung 54: Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Overath.....	82

Abbildung 55: Bike and Ride am Bahnhof Overath.....	83
Abbildung 56: E-Bike-Station am Bahnhof Overath .....	83
Abbildung 57: Fehlende Fahrradabstellanlagen an der Bushaltestelle Overath Bahnhof .....	84
Abbildung 58: Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden nach Unfallfolgen.....	84
Abbildung 59: Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden nach Unfalltypen.....	85
Abbildung 60: Unfälle mit beteiligten Radfahrenden .....	86
Abbildung 61: Straßenverkehrsnetz der Stadt Overath.....	88
Abbildung 62: Verkehrsstärken im Stadtgebiet Overath.....	90
Abbildung 63: Verkehrsverbund Rhein-Sieg .....	92
Abbildung 64: Bushaltestellen im Stadtgebiet Overath .....	94
Abbildung 65: Kommunaler Fuhrpark .....	97
Abbildung 66: Anforderungen Fußverkehrsinfrastruktur.....	109
Abbildung 67: StVO-Zeichen 239 .....	109
Abbildung 68: Fußgängerleitsysteme in den Städten Hamm (li.) und Öhringen (re.).....	110
Abbildung 69: Solar-Straßenbeleuchtung .....	111
Abbildung 70: LED-Straßenbeleuchtung .....	111
Abbildung 71: Bedarfsgerechte Straßenbeleuchtung.....	111
Abbildung 72: Mittelinsel an der Kölner Straße in Vilkerath .....	112
Abbildung 73: Vorgezogener Seitenraum in Wehr .....	113
Abbildung 74: Aufpflasterung der Bahnhofstraße in Rostock.....	113
Abbildung 75: Lichtsignalanlage mit mehrfacher Signalgebung .....	114
Abbildung 76: Fußgänger- und Radfahrerfurt .....	114
Abbildung 77: Radfahrerfurt und Fußgängerüberweg.....	116
Abbildung 78: Belastungsbereiche .....	118
Abbildung 79: Mischverkehr .....	119
Abbildung 80: Schutzstreifen.....	119
Abbildung 81: Gehweg mit Zusatz Radfahrer frei .....	120
Abbildung 82: Radweg ohne Benutzungspflicht.....	120
Abbildung 83: Radfahrstreifen .....	120
Abbildung 84: Protected Bike Lane .....	121
Abbildung 85: Benutzungspflichtiger Radweg.....	121
Abbildung 86: Benutzungspflichtiger Radweg.....	122

Abbildung 87: Breitenanforderungen gemeinsamer Geh- und Radweg .....	122
Abbildung 88: gemeinsamer Geh- und Radweg .....	122
Abbildung 89: Symbolbild gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht .....	122
Abbildung 90: Radverkehr in Einbahnstraßen .....	123
Abbildung 91: Fahrradstraße in Münster .....	124
Abbildung 92: Beginn und Ende einer Fahrradzone (Zeichen 244.3 und 244.4) .....	124
Abbildung 93: erster Radschnellweg in Hessen.....	125
Abbildung 94: Radweg mit asphaltierter (rechts) und wassergebundener (links) Deckschicht.....	126
Abbildung 95: Radfahrerfurt an der Kölner Straße.....	128
Abbildung 96: Fahrradampel in Münster.....	128
Abbildung 97: Grünpfeil für Radfahrer .....	129
Abbildung 98: Markierungstrennung zwischen dem Rad- und Fußgängerverkehr .....	130
Abbildung 99: Hinweismöglichkeiten beim Zweirichtungsbetrieb .....	131
Abbildung 100: Vergleich der Emissionen im gesamten Lebenszyklus verschiedener Antriebstechnologien.....	135
Abbildung 101: Entwicklung der THG-Emissionen durch die Batterieproduktion.....	135
Abbildung 102: Ladeinfrastrukturstandorte .....	137
Abbildung 103: Sinnbild für Carsharing und Plakette zur Kennzeichnung von Carsharing... ..	138
Abbildung 104: Car2X-Kommunikation.....	140
Abbildung 105: exemplarischer Platzbedarf im Personenverkehr .....	142
Abbildung 106: Verkehrsflächenverbrauch in Berlin .....	143
Abbildung 107: Bestandteile Parkraummanagement .....	144
Abbildung 108: Osterstraße Hamburg nach der Umgestaltung.....	145
Abbildung 109: Osterstraße Hamburg vor und nach der Umgestaltung.....	147
Abbildung 110: Durchschnittliche Emissionen verschiedener Verkehrsträger im Personenverkehr.....	148
Abbildung 111: Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV .....	149
Abbildung 112: Dynamische Fahrgastinformationen.....	150
Abbildung 113: Bergisches e-Bike Entleihstation.....	151
Abbildung 114: Bergisches e-Bike Abgabepunkt "virtuelle Mobilstation".....	151
Abbildung 115: Intermodale Mobilität.....	152
Abbildung 116: Mobility Broker .....	153

Abbildung 117: Fahrradparken an Bushaltestellen .....	154
Abbildung 118: Bike+Ride-Anlage Hamburg .....	154
Abbildung 119: Ausstattung von Mobilstationen .....	156
Abbildung 120: Beispielhafte Mobilstation .....	157
Abbildung 121: Emissionsreduzierte Verkehrsträger und Antriebstechnologien im Logistikverkehr .....	158
Abbildung 122: Forschungsprojekt "KoMoDo" in Berlin .....	159
Abbildung 123: DHL Packstation .....	160
Abbildung 124: Zentralisierte Warenanlieferung in Gewerbe- und Industriegebieten .....	161
Abbildung 125: Fahrgemeinschafts-App .....	164
Abbildung 126: Touristische Wegweiser .....	172
Abbildung 127: Elternhaltestelle .....	174
Abbildung 128: StVO-Zeichen 136 und 356.....	174
Abbildung 129: Fahrradtraining in Aachen.....	175
Abbildung 130: Handlungskonzept "Nachhaltig mobil in Overath" .....	180
Abbildung 131: Priorisierungsmethode .....	192
Abbildung 132: Handlungsfeld Fußverkehr.....	195
Abbildung 133: Handlungsfeld Radverkehr.....	202
Abbildung 134: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement .....	244
Abbildung 135: Handlungsfeld Stadtentwicklung .....	256
Abbildung 136: Beispiel Online Beteiligung Miro für den Verwaltungsworkshop .....	263
Abbildung 137: Priorisierungsmatrix Kosteneffizienz .....	265
Abbildung 138: Priorisierungsmatrix Wirkungshorizont.....	266
Abbildung 139: Akteursnetzwerk im Stadtgebiet.....	275
Abbildung 140: Einbindungsintensität in der Öffentlichkeitsarbeit .....	276
Abbildung 141: Darstellung geeigneter Medienformate zur Umsetzung der Maßnahmen....	277

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlerströme der Stadt Overath.....	96
Tabelle 2: Zusammenfassung der Ausgangssituation .....	104
Tabelle 3: Führungsformen im Radverkehr.....	119
Tabelle 4: TCO-Kostenberechnung VW Caddy .....	169
Tabelle 5: TCO-Kostenberechnung Renault Kangoo Z.E. 33.....	170
Tabelle 6: Erläuterungen zur TCO-Berechnung.....	171
Tabelle 7: Mögliche Zielsetzungen der Strategie "nachhaltig mobil in Overath" .....	177
Tabelle 8: Handlungsansätze .....	184
Tabelle 9: Übersicht zu den Maßnahmenbündeln bzw. Handlungsfeldern.....	190
Tabelle 10: Wirkungspotenzial Einzelmaßnahme .....	190
Tabelle 11: Maßnahmen-Bewertung.....	191
Tabelle 12: Gesamtübersicht zu den Maßnahmen nach Handlungsfeldern .....	194
Tabelle 13: Kriterien zur Messbarkeit der Maßnahmen.....	270
Tabelle 14: Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität ....	279

## Vorwort Stadt Overath

Durch den Klimawandel sind bereits heute einzigartige Ökosysteme wie weite Teile der Arktis oder Korallenriffe gefährdet. Wenn jedoch durch ambitionierte Klimaschutzmaßnahmen und rasches Handeln der weltweite Ausstoß von Treibhausgasen deutlich reduziert wird, kann es gelingen, viele Risiken des Klimawandels durch ausreichende Anpassung einigermaßen zu beherrschen. Deshalb ist Klimaschutz eines der wichtigsten Themen des 21. Jahrhunderts.

Wir sind uns bewusst, dass insbesondere der öffentlichen Hand beim Klimaschutz eine zentrale Rolle zukommt und hierbei eine besondere Vorreiterrolle eingenommen werden kann.

Die Stadt Overath engagiert sich bereits seit einigen Jahren im Klimaschutz in Bezug auf Mobilität und kann dementsprechend bereits auf einige, erfolgreiche Vorhaben und Konzeptarbeiten zurückblicken. Daher dient die Ausarbeitung dieses Klimaschutzteilkonzeptes unter anderem dazu, bisherige Arbeiten zu bündeln und in einem Gesamtkonzept zusammenzuführen. Zu diesem Zweck wurde das Büro energielenker Beratungs GmbH aus Greven mit der Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes beauftragt.

Im Bereich der Mobilitätsentwicklung stehen drei Handlungsstrategien im Fokus, die durch das Klimaschutzteilkonzept unterstützt werden sollen. Diese lauten: **Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung des Verkehrs**.

Es sollen neue Methoden zur klimafreundlichen Beförderung der Bürger entwickelt und bereits vorhandene optimiert werden. Auch der Ausbau der Radwege und eine Verbesserung der Sicherheitssituation für diese Verkehrsteilnehmer stehen auf unserer Agenda.

Das vorliegende Klimaschutzteilkonzept wurde in einem umfangreichen konstruktiven Prozess unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Overath erstellt. Dabei stellte die Einbindung von lokalen Experten, Schülerinnen und Schülern sowie der Stadtverwaltung einen besonderen Schwerpunkt dar. Für die intensive Mitwirkung und die vielen eingereichten Ideen danke ich an dieser Stelle allen Beteiligten herzlich.

Es ist klar, dass nicht alle in diesem Konzept vorgeschlagenen Maßnahmen von heute auf morgen umsetzbar sein werden, zumal damit erhebliche finanzielle Anstrengungen einhergehen. Das Konzept bietet jedoch uns und anderen Planungsträgern eine konkrete Orientierung auf dem Weg zur Verbesserung der Bedingungen für den Verkehr in der Stadt Overath.

Abschließend möchte ich der energielenker Beratungs GmbH sowie meinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aus den verschiedenen Fachbereichen für die engagierte und zielführende Erarbeitung des Konzeptes danken.

Overath, den 25.09.2020



Jörg Weigt  
Bürgermeister

# 1 Einleitung, Aufgabenstellung, Zielsetzung und Vorgehen

## 1.1 Hintergrund und Motivation

Die Herausforderungen des Klimawandels sind allgegenwärtig. Temperaturanstieg, schmelzende Gletscher und Pole, ein steigender Meeresspiegel, Wüstenbildung und Bevölkerungswanderungen - viele der vom Ausmaß der Erwärmung abhängigen Szenarien sind zum jetzigen Zeitpunkt kaum vorhersagbar. Hauptverursacher der globalen Erderwärmung sind nach Einschätzungen der Expert\*Innen die Emissionen von Treibhausgasen (THG) wie Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Stickstoffmonoxid (Lachgas: N<sub>2</sub>O), Schwefelhexa-fluorid (SF<sub>6</sub>) und Fluorkohlenwasserstoffen.

Diese Einschätzungen werden auch durch den Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)-Report aus dem Jahr 2014 gestützt. Die Aussagen des Berichtes deuten auf einen sehr hohen menschlichen Anteil an der Erhöhung des Gehaltes von Treibhausgasen in der Atmosphäre hin. Auch ein bereits stattfindender Klimawandel, einhergehend mit Erhöhungen der durchschnittlichen Temperaturen an Land und in den Meeren, wird bestätigt und ebenfalls zu großen Teilen menschlichem Handeln zugeschrieben. Das Schmelzen der Gletscher und Eisdecken an den Polen, das Ansteigen des Meeresspiegels sowie das Auftauen der Permafrostböden in Russland werden durch den Bericht bestätigt. Dies scheint sich sogar im Zeitraum zwischen 2002 und 2011 im Vergleich zur vorigen Dekade deutlich beschleunigt zu haben. Der menschliche Einfluss auf diese Prozesse wird im IPCC-Bericht als sicher angesehen. Auch in Deutschland scheint der Klimawandel spürbar zu werden, wie die steigende Anzahl extremer Wetterereignisse (z. B. in 2014 „Pfingststurm Ela“) oder auch die Ausbreitung von wärmeliebenden Tierarten (z. B. tropische Mückenarten am Rhein) verdeutlichen.

Die US-amerikanische Ozean- und Atmosphärenbehörde (NOAA) gibt für den Zeitraum Februar 2014 (397 ppm) bis Juli 2018 (408 ppm) den schnellsten Anstieg der Treibhausgaskonzentration in der Atmosphäre seit Beginn der Messungen an. Im Januar 2017 waren es bereits 406,13 ppm (NOAA, 2015). In vorindustriellen Zeiten lag der Wert bei etwa 280 ppm, zu Beginn der Messungen in den 1950er Jahren bei etwa 320 ppm. Die Entwicklung in den letzten Jahren wird in folgender Abbildung dargestellt.

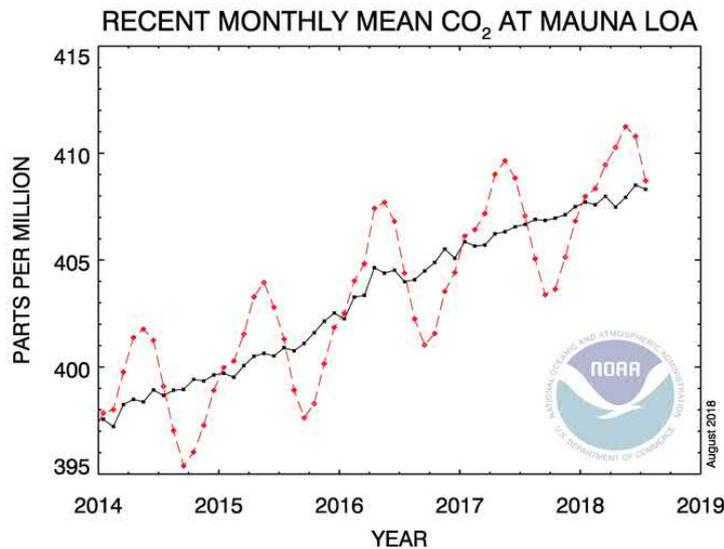


Abbildung 1: Entwicklung der CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre  
[NOAA 2018]

Um die Außergewöhnlichkeit und Einzigartigkeit des in der Abbildung 1 dargestellten CO<sub>2</sub>-Anstiegs sichtbar zu machen, muss dieser im Zusammenhang über die Zeit betrachtet werden. Ein Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen und der Temperatur ist in der Erdgeschichte kein besonderes Ereignis. Die Geschichte ist geprägt vom Fallen und Ansteigen dieser Werte. Das Besondere unserer Zeit ist die Geschwindigkeit des CO<sub>2</sub>-Anstiegs, welcher nur auf anthropogene Einwirkungen zurückgeführt werden kann.

Um die Auswirkungen des Klimawandels möglichst weitreichend zu begrenzen, hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, den bundesweiten Ausstoß von Kohlendioxid und anderen Treibhausgasen bis 2020 um 40 % und bis 2050 um 80 % bis 95 % zu senken. Aus dieser Motivation heraus wird seit 2008 im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) die Erstellung von kommunalen Klimaschutz- und Klimaschutzteilkonzepten gefördert. Dies vor dem Hintergrund, dass die ehrgeizigen Ziele der Bundesregierung nur gemeinschaftlich mit einer Vielzahl lokaler Akteure erreicht werden können.

Im Falle eines ungebremsten Klimawandels ist im Jahr 2100 in Deutschland z. B. durch Reparaturen nach Stürmen oder Hochwassern und Mindereinnahmen der öffentlichen Hand mit Mehrkosten in Höhe von 0,6 bis 2,5 % des Bruttoinlandsproduktes zu rechnen. Von diesen Entwicklungen wird auch die Stadt Overath nicht verschont bleiben. Der Klimawandel ist also nicht ausschließlich eine ökologische Herausforderung, insbesondere hinsichtlich der Artenvielfalt, sondern auch in ökonomischer Hinsicht von Belang.

Mit dem Ziel, ihre bisherige Energie- und Klimaschutzarbeit fokussiert voranzutreiben, hat sich die Stadt Overath dazu entschieden, die Chancen eines Klimaschutzteilkonzeptes (KSTK) „Klimafreundliche Mobilität in Kommunen“ zu nutzen. Der Antrag auf Förderung zur Erstellung des Konzeptes wurde am 27.09.2018 positiv beschieden.

Mit dem KSTK wird die Grundlage für eine lokale Klimaschutzarbeit von hoher Qualität geschaffen, die eine nachhaltige Zukunft mittels einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung gestaltet. Wesentlicher Grundgedanke ist es, kommunales Handeln mit den Aktivitäten und Interessen aller weiteren Akteure im Stadtgebiet zu verbinden. Mit der Unterstützung von Akteuren in Overath soll zielgerichtet auf die eigenen Klimaschutzziele hingearbeitet werden.

Im Stadtgebiet gibt es verschiedene Akteure, die bereits unterschiedliche Energie- und Klimaschutzprojekte durchgeführt haben bzw. durchführen werden und die in die kommunale Klimaarbeit einbezogen werden sollen. Die Verbindung der verschiedenen Aktivitäten und Akteure im Stadtgebiet ist daher eines der wichtigsten Anliegen der Stadt. Gemeinschaftliches Handeln soll an erster Stelle stehen und zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Overath beitragen.

Das KSTK soll der Stadt Overath ermöglichen, die vorhandenen Einzelaktivitäten und Potenziale zu bündeln und in Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren nachhaltige Projektansätze sowie Multiplikatoren- und Synergieeffekte zu schaffen und zu nutzen. Bestehende Strukturen sollen für künftige Maßnahmen genutzt und durch neue sowie innovative Ansätze ergänzt werden. Mit dem Ziel, die verkehrsinduzierten THG-Emissionen im Stadtgebiet zu reduzieren und zur Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen beizutragen, werden geeignete Handlungsansätze identifiziert, die vorhandene Potenziale offenlegen und einen zukunftsorientierten Weg ihrer Erschließung skizzieren.

Mit dem KSTK erhalten die Stadt Overath und ihre Akteure ein Werkzeug, die zukünftige Entwicklung im Bereich Verkehr und Mobilität konzeptionell, vorbildlich und nachhaltig zu gestalten. Gleichzeitig soll das Konzept Motivation für die Einwohner\*Innen der Stadt Overath sein, selbst tätig zu werden und weitere Akteure zu aktivieren. Nur über eine gemeinschaftliche Zusammenarbeit kann es gelingen, die gesteckten Ziele zu erreichen. Darauf aufbauend wird ein Handlungskonzept aufgestellt, welches langfristig Potenziale im Sektor Verkehr erschließt und damit zur Reduzierung von THG-Emissionen und zur Verbesserung der energierelevanten Strukturen in der Region führt.

## 1.2 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Unter Berücksichtigung der Klimaschutzvorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundes- und Landesregierung sowie der Nachhaltigkeitsprinzipien sollen Zielsetzungen im Bereich des Verkehrs und der Mobilität für das Stadtgebiet Overath mit Hilfe des KSTK weiterentwickelt sowie konkretisiert werden. Im Fokus steht die Entwicklung von Maßnahmen, welche eine Reduktion der Endenergiebedarfe und der verkehrsinduzierten THG-Emissionen herbeiführen. Diese Zielsetzung leitet sich aus dem Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung ab, der die Bedeutung einer klimafreundlichen Entwicklung im Verkehrssektor betont.

„Der Energieverbrauch des Verkehrs in Deutschland hat sich seit 1960 mehr als verdreifacht. Nahezu 30 Prozent des nationalen Endenergieverbrauchs entfallen auf den Sektor Verkehr, davon basieren über 90 Prozent auf Erdöl. (...) Ein ähnliches Bild ergibt sich mit Blick auf die THG-Emissionen. Zwar konnte der über Jahrzehnte kontinuierliche Anstieg ab dem Jahr 2000 gestoppt und wieder leicht vermindert werden, dennoch haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs im Vergleich zu den anderen energieverbrauchenden Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. So lagen die THG-Emissionen im Jahr 2014 mit 160 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent etwa auf dem Niveau des Jahres 1990 (damals 163 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalent). Dies entspricht einem Anteil von rund 18 Prozent an den gesamten THG-Emissionen in Deutschland“ (BMU 2016: 49).

Der Verkehrssektor soll einen wesentlichen Beitrag leisten, um die bundesweiten Klimaschutzziele zu erreichen, indem Strategien zur THG-Reduktion und zur Senkung des Endenergieverbrauches fokussiert werden. Als Meilenstein setzt die Bundesregierung das Jahr 2030 fest und strebt an, die verkehrsinduzierten Emissionen auf mindestens 98 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2e</sub>) zu senken. Dies entspricht einer Reduktion um mindestens 38,8 % im Vergleich zum Jahr 2014 (vgl. BMU 2016: 51 f.). Gleichzeitig soll der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors verglichen mit dem Jahr 2005 bis 2020 um 10 % und bis 2050 um ca. 40 % verringert werden (BMWi 2010: 5).

Das integrierte Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises stellt erste Grundlagen zur Hebung von Einsparpotenzialen im Verkehrssektor dar. Dort werden Handlungsansätze einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung identifiziert, welche sich an den drei Handlungsstrategien einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung orientieren (vgl. Abbildung 2).



Abbildung 2: Bausteine nachhaltiger Mobilität  
[eigene Darstellung nach STA 2019; Hintergrundbild: eigene Aufnahme]

Da knapp 80 % der Personenkilometer (Pkm) in Deutschland über den motorisierten Individualverkehr (MIV) abgewickelt werden (vgl. BMVI 2018d: 218) und der Verkehrsträger Personenkraftwagen (Pkw) neben Flugzeugen die höchsten CO<sub>2e</sub>-Emissionen/Pkm (Pkw: 142,3 g) aufweist, kann abgeleitet werden, dass der MIV für einen Großteil der gesamten THG-Emissionen des Verkehrssektors verantwortlich ist (vgl. Umweltbundesamt 2012: 32). Daher zielen sowohl die **Vermeidungs-** als auch die **Verlagerungsstrategie** darauf ab, dass MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen reduziert und auf klimafreundliche Verkehrsträger (z. B. den Umweltverbund) verlagert werden. Nachgelagert sollen **Verbesserungsstrategien** (bspw. durch die Einbindung emissionsarmer Antriebstechnologien) dazu beitragen, eine Effizienzsteigerung des verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommens zu erwirken.

Im Bereich der **Verkehrsvermeidung** steht die Verhinderung der Entstehung von Verkehrsaufkommen im Fokus. Dabei sind insbesondere Themen der Stadtplanung von Relevanz. Versorgungseinrichtungen, Siedlungsgebiete und Mobilitätsangebote sind räumlich so zu planen, dass möglichst wenig Verkehrsaufkommen nötig werden. Dabei spielt beispielsweise die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen eine wichtige Rolle.

Nachgelagert sollen unvermeidbare Verkehrsaufkommen im Rahmen einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie auf umweltfreundliche Verkehrsträger **verlagert** werden. Da der MIV für einen Großteil der Emissionen und Endenergieverbräuche des Verkehrssektors verantwortlich ist, sind Strategien zu entwickeln, die eine Abwicklung der Verkehrsaufkommen mittels alternativer Verkehrsmittel fördern. Dabei kommt dem Umweltverbund eine besondere Bedeutung zu. Dieser umfasst die Verkehrsmittel des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie den Fuß- und den Radverkehr. Während der ÖPNV häufig als Rückgrat nachhaltiger Alltagsmobilität fokussiert wird, stellen der Fuß- und Radverkehr geeignete Alternativen für kurze Streckenbedarfe dar. Jüngst werden vor allem auch kombinierte Mobilitätsformen, welche die Nutzung mehrere Verkehrsträger für einen Wegezweck umfassen, angesprochen. Im Rahmen intermodaler<sup>1</sup> Mobilitätsangebote soll die abgestimmte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote neue Handlungsmöglichkeiten des Umweltverbundes schaffen. Dabei kommt u.a. auch Car- und Bikesharing-Angeboten eine erhöhte Aufmerksamkeit als Ergänzung des ÖPNV zu. Bezüglich der Implementierung intermodaler Mobilitätsangebote wird insbesondere digitalen Technologien eine hohe Bedeutung zugeschrieben. So können digitale Angebote, wie beispielsweise Smartphone-Apps, und dahinterstehende Geschäftsmodelle die Angebotsvermittlung, -buchung und -bezahlung verschiedener Verkehrsmittel einheitlich koordinieren und vereinfachen.

---

<sup>1</sup> Intermodalität bezeichnet die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg. Sie ist damit ein Beispiel für die Ausdifferenzierung und Flexibilisierung der Verkehrsmittelwahl im Zuge des gesellschaftlichen Wandels und stellt für die Alltagsmobilität eine Form der Optimierung dar (DLR 2015).

Zuletzt sind technische Lösungen zur **Verbesserung** verbleibender MIV-Bedarfe anzuwenden, um die Umweltauswirkungen des Verkehrssektors zu reduzieren und gleichzeitig auch die Einsatzmöglichkeiten regenerativer Energiequellen zu erhöhen. Aktuelle Diskussionen kursorisch diesbezüglich vor allem um alternative Antriebstechnologien, wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität. Aber auch die Nutzung synthetischer Kraftstoffe (z.B. synthetisch hergestelltes Erdgas) wird derzeit untersucht. Weitere Handlungsfelder zur Verbesserung der verbleibenden MIV-Verkehrsaufkommen ergeben sich u. a. im technischen Bereich der Verkehrssteuerung. So können beispielsweise intelligente Leitsysteme unter der Verwendung von Daten aus der Verkehrstelematik dazu beitragen, stark belastete Bereiche zu beruhigen und Fahrtzeiten zu verringern.

Aus den vorhergenannten Ansätzen ist eine maßgeschneiderte Herangehensweise unter Berücksichtigung ortsspezifischer Kontextualisierung vorzunehmen. Auf diese Weise kann eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors implementiert werden, welche vor allem auf ein verändertes Mobilitätsverhalten setzt. Durch eine Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Fußgänger- und Fahrradverkehr) sollen klimafreundliche Verkehrsträger gestärkt werden, sodass sie eine geeignete Alternative zum MIV bieten.

Zielsetzung des Mobilitätskonzeptes der Stadt Overath ist es daher, geeignete Maßnahmen einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung zu entwickeln. Dabei werden Handlungspotenziale zur Umsetzung von Verkehrsvermeidungs-, Verkehrsverlagerungs- und Verkehrsverbesserungsstrategien fokussiert. Sie sollen zu einer langfristigen Reduktion der verkehrsbedingten THG-Emissionen im Stadtgebiet beitragen und eine nachhaltige Mobilitätssicherung für die Overather Bevölkerung bewirken.

Laut des integrierten Mobilitätskonzeptes des Kreises können auf diese Weise deutliche Einsparpotenziale im Pkw-Verkehr erzielt werden. Diese Einsparpotenziale werden im integrierten Klimaschutzkonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises aufgezeigt. So wurde ermittelt, dass im gesamten Kreis im Jahr 2014 etwa 1.000.000 t pro Jahr an klimarelevanten Emissionen durch den Verkehr zustande kamen, was bis zum Jahr 2030 um 53 % und somit auf gesamte Emissionen in Höhe von 435.000 t pro Jahr reduziert werden kann. (vgl. RBK 2018). Somit wird deutlich, dass gezielte und bedarfsorientierte Klimaschutzbemühungen im Verkehrssektor mit hohen Potenzialen für eine nachhaltige Entwicklung des gesamten Kreises verbunden sind. Die Stadt Overath möchte ihre kommunale Verantwortung wahrnehmen und einen Beitrag zur Erreichung der kreisweiten sowie nationalen Klimaschutzziele leisten. Das Mobilitätskonzept wird bedarfsorientierte Grundlagen zur Initiierung gezielter Klimaschutzmaßnahmen im Verkehrssektor identifizieren und den Grundstein einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung legen.

### 1.3 Vorgehensweise und Projektzeitenplan

Zur erfolgreichen Entwicklung von zielgerichteten Maßnahmen für den Verkehrssektor der Stadt Overath bedarf es einer ausführlichen Vorarbeit und einer systematischen Projektbearbeitung. Hierzu sind unterschiedliche Arbeitsschritte notwendig, die aufeinander aufbauen und die relevanten Einzelheiten sowie die projektspezifischen Merkmale einbeziehen.

Die Arbeitsbausteine zur Erstellung des Klimaschutzteilkonzepts für die Stadt Overath bestehen aus den im folgenden aufgeführten Inhalten und basieren auf dem zum Zeitpunkt der Antragstellung aktuellen Merkblatt des BMU zur Erstellung von Energie- und Klimaschutzkonzepten vom 22.06.2016 sowie der entsprechenden Förderrichtlinie. Die nachfolgende Abbildung 3 visualisiert die Zeitschiene und die seitens der Stadt Overath gewählte Vorgehensweise zur Erstellung des Klimaschutzteilkonzeptes. Die Konzepterstellung lässt sich in acht Phasen und die nachfolgenden Bausteine gliedern:

1. Phase: Bestandanalyse
  - Erstellung Energie- und THG-Bilanz
  - Bestandsanalyse zum Status Quo im Bereich Verkehr und Mobilität
  - Erfassung und Auswertung bestehender Verkehrs- und Strukturdaten
2. Phase: Potenzialanalyse
  - Ableitung möglicher Handlungspotenziale einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung in Overath
  - Identifikation von kurz-, mittel- und langfristigen Klimaschutzpotenzialen im Rahmen der Szenarioentwicklung
3. Phase: Beteiligungsprozess
  - Beteiligung relevanter Akteursgruppen und Erschließung von Expertenwissen
  - Ideensammlung für Maßnahmen und Projekte (Interviews, Workshops, Befragungen)
  - Akzeptanzschaffung und Sensibilisierung für Klimaschutzmaßnahmen
4. Phase: Handlungskonzept
  - Konkretisierung von Handlungspotenzialen
  - Ausarbeitung eines Maßnahmenkataloges zur Initiierung geeigneter Entwicklungen des Verkehrssektors
  - Beschreibung der Einzelmaßnahmen und Umsetzungsvorbereitung
5. Phase: Verstetigungsstrategie
  - Entwicklung von Strategien zur dauerhaften und strategischen Verankerung nachhaltiger Entwicklungsziele in der Stadt Overath
  - Sicherung von Akteurs- und Netzwerkstrukturen
  - Planung der personellen Besetzung in der Stadtverwaltung

6. Phase: Controlling Konzept

- Definition künftiger Zielsetzungen der Verkehrsentwicklung in Overath
- kontinuierliche Überprüfung der Maßnahmenwirksamkeit (Indikatoren)
- Strategien zur Anpassung von Zielsetzungen

7. Phase: begleitende Öffentlichkeitsarbeit

- Schaffung einer breiten Akzeptanz für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung
- offene Ergebniskommunikation
- Sensibilisierung der Bevölkerung

8. Phase: Kommunikationsstrategie

- Planung der weiterführenden Öffentlichkeitsarbeit über die projektbegleitende Phase hinaus
- Aufrechterhaltung des Kommunikationsflusses zwischen den beteiligten Akteuren
- Erarbeitung geeigneter Formen der künftigen Bürgeransprache



Abbildung 3: Projektzeitplan der Stadt Overath  
[eigene Darstellung]

## 1.4 Vorgehensweise im Partizipationsprozess

Durch die frühzeitige Einbindung von Verwaltung und Interessensvertreter\*Innen wird die Akzeptanz des Konzeptes gesteigert. Ferner fungieren die einzelnen Vertreter\*Innen in ihren jeweiligen Organisationen als Multiplikatoren und verkörpern bedeutsames, lokales Expertenwissen, welches im Rahmen der Status Quo-Erhebung und der Identifikation von Handlungspotenzialen zu nutzen ist. Das Konzept wird daher unter Mitwirkung vieler Akteure im Stadtgebiet erstellt. In Workshops, Informationsveranstaltungen sowie persönlichen Gesprächen werden viele Inhalte des Konzeptes, primär die bestehenden Potenziale und daraus abgeleitete Maßnahmen, erarbeitet. Die spezifischen Rahmenbedingungen vor Ort sowie bestehende Planungen und Überlegungen, können so in der weiteren Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt werden.

### 1.4.1 Relevante Akteure

Zu den relevanten Akteuren im Stadtgebiet zählen neben den Verwaltungsmitarbeiter\*Innen des Projektteams Bernd Sassenhof, Nicole Mirgeler und Gabriele Bräuer auch Einwohner\*Innen sowie lokale bzw. regionale Interessensvertreter\*Innen. Der Beteiligungsprozess umfasst daher u. a. auch örtliche Industrie- und Gewerbebetriebe, Handwerksbetriebe, Interessensgruppen, Vereine und Institutionen und Schulen. Zielsetzung des Partizipationsprozesses ist es, allen relevanten Akteuren eine Stimme zu geben und ihre Anregungen, Wünsche sowie Kritikpunkte zu den Themenbereichen Verkehr und Mobilität in die Konzepterarbeitung mit einfließen zu lassen.

### 1.4.2 Steuerungsgruppe

Zur besseren Abstimmung und Koordinierung der Konzeptanfertigung wurde frühzeitig im Projektverlauf eine Steuerungsgruppe mit Vertreter\*Innen der verschiedenen Verwaltungsabteilungen und des Beratungsbüros gebildet. Diese Steuerungsgruppe tagte während der Arbeitsphase in etwa monatlich, wenn erforderlich auch öfter, womit anstehende Diskussionspunkte und offene Fragen stets zeitnahe geklärt werden konnten. Zu Beginn der Projektarbeiten fand eine Auswahl der Teilnehmer\*Innen mitsamt einer Etablierung der gewünschten Kontaktwege statt.

### 1.4.3 Experteninterviews

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden zunächst Einzelgespräche mit verschiedenen lokalen bzw. regionalen Akteuren geführt, um einen Überblick über die vorherrschende Situation und bestehende Planungen im Bereich Verkehr und Mobilität zu gewinnen. Aus Datenschutzrechtlichen Gründen werden die befragten Expert\*Innen im vorliegenden Konzept nicht namentlich genannt. Projektmitarbeiter\*Innen des Auftragnehmers befragten diverse Verwaltungsmitarbeiter\*Innen und Interessensvertreter\*Innen in persönlichen Gesprächen, welche überwiegend telefonisch erfolgten. Von Ende Januar bis Mitte Februar wurden insgesamt 14 Gespräche geführt. Dadurch konnten für die Projektarbeiten wertvolle Erkenntnisse gewonnen sowie maßgeblich relevante Akteure aktiviert werden.

#### 1.4.4 Workshops

Zur Identifikation von Handlungsansätzen und konkreten Maßnahmen wurden mehrere Workshops durchgeführt. Sie dienten zum einen dazu, die Entwicklung eines Klimaschutzteilkonzepts partizipativ abzusichern, zum anderen die Umsetzung einzelner Maßnahmenvorschläge vorzubereiten sowie Ideen für neue Maßnahmen zu entwickeln. An dieser Stelle werden vorrangig diejenigen Veranstaltungen betrachtet, die der breiten Öffentlichkeit zugänglich waren. Ergänzend dazu fanden weitere Termine mit mindestens monatlichem Turnus statt, die zur detaillierten Rücksprache und Sicherstellung eines zielführenden Projektfortschrittes genutzt werden konnten. Die folgenden Veranstaltungen wurden abgehalten:

- Auftaktveranstaltung am 30.09.2019
- Bürgerworkshop am 04.12.2019
- Schülerworkshop am 23.03.2020 ersetzt durch Online Workshop
- Verwaltungsworkshop am 29.06.2020

Ende September 2019 wurde zunächst ein hauptsächlich verwaltungsinterner Workshop abgehalten. Dieser fungierte einerseits als Auftakttermin und andererseits als erste Möglichkeit zur Etablierung gemeinsamer Ziele und Vorgehensweisen sowie des zeitlichen Vorgehens im Projekt. Früh im Dezember 2019 wurden dann die Bürger\*Innen der Stadt Overath aktiviert. Hier gab es im Rahmen einer Abendveranstaltung die Möglichkeit zum Austausch an Thematischen hinsichtlich der Schwerpunkte Fuß-/Radverkehr, öffentlicher Verkehr, Motorisierter Individualverkehr sowie Mobilität der Zukunft. Dabei fußten die Diskussionen auf eine allgemeine Einführung zum Projekt sowie zum Themenfeld der nachhaltigen Mobilität. Als Ergebnis wurden hierbei je Schwerpunkt Stärken, Schwächen und Chancen partizipativ erarbeitet, welche in der Folge im Konzept aufgegriffen wurden.

Dieser Partizipationsprozess sollte im Frühjahr 2020 unter Einbindung der Schülerinnen und Schüler der Stadt, welche eine wesentliche Stakeholdergruppe bilden, fortgeführt werden. Hierfür waren bereits mehrere Gesprächstermine mit Klassenverbänden unterschiedlicher Stufen geplant, welche jedoch aufgrund der damals aufkommenden Covid-19 Pandemie nicht abgehalten werden konnten. Um dennoch eine Einbindung dieser Personengruppe zu ermöglichen, wurde eine Online Alternative vorbereitet, worin als Äquivalent zum eigentlichen Workshop eine Online Abfrage von Kennwerten zur schulischen Mobilität sowie der örtlichen Zuordnung von Vorschlägen und Problemstellen eingerichtet wurde. Dieses Format ist beispielhaft im Anhang dieses Schriftstücks aufgeführt. Um möglichst viele Rückmeldungen zu ermöglichen, wurde der Erhebungszeitraum über mehrere Monate ausgelegt, was aufgrund der flexiblen Bearbeitung vom eigenen Rechner aus problemlos bzw. ohne Anleitung möglich gewesen ist. Gleichmaßen sollte vor Ort ein Verwaltungsworkshop abgehalten werden, um Feedback aus einem Querschnitt der Instanzen der Stadtverwaltung Overath einzuholen und den abgeleiteten Maßnahmenkatalog der Konzeptarbeiten zu finalisieren sowie im Detail nachzustellen. Diesbezüglich sind nähere Angaben in Abschnitt 7.8 zu finden.

### 1.4.5 Online Beteiligung

Neben dem Einholen von Rückmeldungen und Informationen vor Ort, fand ebenfalls eine Partizipation der Öffentlichkeit über online Formate statt. Vom 23.01.2020 bis 16.02.2020 hatten die Bürger\*Innen Overaths Gelegenheit, ihre täglichen Wege webbasiert auf einer Karte zu hinterlegen und für die Projektarbeiten zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig konnten ergänzende Informationen mitgeliefert sowie freie Kommentare vorgenommen werden und es wurde gebeten, Auskunft zu geben, warum eine Nutzung des Fuß- oder Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs entlang der entsprechenden Strecke nicht möglich sei. Ziel war es, konkrete Hürden zur Nutzung der relevanten Verkehrsmittel abseits des eigenen Pkw zu identifizieren und durch die Maßnahmen des Konzepts möglichst auszuräumen. Dazu konnten konkrete Mängelpunkte hinterlegt werden, welche zusammen mit einem kurzgefassten Fragebogen wertvolle Ansatzpunkte für die Evaluationen zur Mobilitätssituation darstellen. Insgesamt wurden etwa 400 Rückmeldungen eingereicht, wodurch eine breite Einbindung der Öffentlichkeit erreicht wurde, ohne dass Treffen vor Ort notwendig gewesen wären. Die Betrachtung der Ergebnisse dieser Online Beteiligung wird in Abschnitt 4.2 genauer erläutert.

### 1.4.6 Zusammenfassung Partizipationsprozess

Insgesamt ist eine breite Palette an Formaten zur Öffentlichkeitsbeteiligung in die Konzeptarbeiten eingebunden worden. Über die Realisierung von online Formaten konnte sichergestellt werden, dass trotz damals geltender Kontaktbeschränkungen aufgrund der Covid-19 Pandemie weiterhin im umfassenden Rahmen eine Einbindung der Öffentlichkeit erreicht wurde. Somit musste der Partizipationsprozess unter diesen Bedingungen nicht ausgesetzt werden, sondern konnte dennoch fortgeführt werden, wodurch prinzipiell weiterhin für ein hohes Maß an Transparenz gesorgt und somit die Akzeptanz des Konzeptes erhöht werden konnte. Darüber hinaus wurden wie vorab angesetzt, die üblichen Formate bedient. So fand ein Austausch mit Vertreter\*Innen von vielfältigen Arbeitsbereichen der Stadtverwaltung statt und an fokussierten Thementischen hatten Bürger\*Innen Gelegenheit, sich gezielt zu den entsprechenden Themen einzubringen sowie Rückfragen und Anmerkungen platzieren zu können. Insgesamt wird somit deutlich, dass der Partizipationsprozess ein eindeutiger Mehrwert im Erarbeitungsprozess des Mobilitätskonzeptes darstellt.

## 2 Rahmenbedingungen in der Stadt Overath

Um einen Eindruck über die Rahmenbedingungen des Klimaschutzteilkonzeptes zu gewinnen, wird nachfolgend die Stadt Overath in Kürze vorgestellt. Dabei wird zum einen auf die kommunalen Basisdaten und zum anderen auf die Aktivitäten in den Bereichen Mobilität und Verkehr sowie dem Klimaschutz allgemein, die in der Stadt Overath bereits realisiert wurden, eingegangen.

### 2.1 Kommunale Basis- und Strukturdaten

Die Stadt Overath liegt in der Region Rheinland im Bergischen Land. Sie gehört dem Landkreis Rheinisch-Bergischer Kreis an, dessen Kreisstadt Bergisch Gladbach ist. Overath gliedert sich in die folgenden acht Stadtteile: Overath Zentrum (7.339 Einwohner\*Innen, Stand: 31.12.2018), Heiligenhaus im Westen (3.171 Einwohner\*Innen), Marialinden im Osten (4.149 Einwohner\*Innen), Vilkerath im Norden (2.951 Einwohner\*Innen), Steinenbrück im Westen (5.446 Einwohner\*Innen), Untereschbach im Westen (1.314 Einwohner\*Innen), Immekeppel im Nordwesten (2.015 Einwohner\*Innen) und Brombach im Nordwesten (896 Einwohner\*Innen). Etwa 25 km westlich von Overath befindet sich die Stadt Köln. Die Nachbarstädte bzw. Nachbargemeinden sind Lohmar, Much und Neunkirchen-Seelscheid (Rhein-Sieg-Kreis), Engelskirchen und Lindlar (Oberbergischer Kreis) sowie Rösrath, Bergisch Gladbach und Kürten (Rheinisch-Bergischer Kreis).

Overath liegt am Rande des Ballungsraumes Köln/Bonn und verfügt über eine gute Verkehrsanbindung. Zentral im Ort befindet sich der Bahnhof Overath. Die Bahnlinie RB 25 verläuft im Stadtgebiet von Südwesten nach Nordosten und verkehrt zwischen Köln und dem Oberbergischen und Märkischen Kreis über Overath. Es gibt verschiedene Busverbindungen in die umliegenden Städte und Gemeinden, z. B. nach Bergisch Gladbach, Gummersbach, Siegburg und Much. Die Stadtteile Heiligenhaus, Marialinden, Steinenbrück, Untereschenbach und Vilkerath sind mit Buslinien an Overath Zentrum angeschlossen. Für die übrigen Stadtteile steht ein Bürgerbus zur Verfügung. Die Autobahn 4 hat zwei Anschlussstellen im Stadtgebiet. Außerdem verlaufen die Bundesstraßen B55 und B484 durch die Stadt. Zusätzlich liegt der Flughafen Köln/Bonn in der Nähe (ca. 20 km Entfernung).

Die Größe des Overather Stadtgebietes erstreckt sich über 6.888 ha, wovon 14,7 % als Siedlungsflächen, 6,7 % als Verkehrsflächen, 43,7 % als Landwirtschaftsfläche, 33,7 % als Waldfläche, 1,0 % als Wasserfläche sowie 0,2 % als Moor, Heide oder Unland ausgewiesen werden (Stand 2015, vgl. auch Abbildung 4 und Abbildung 5).

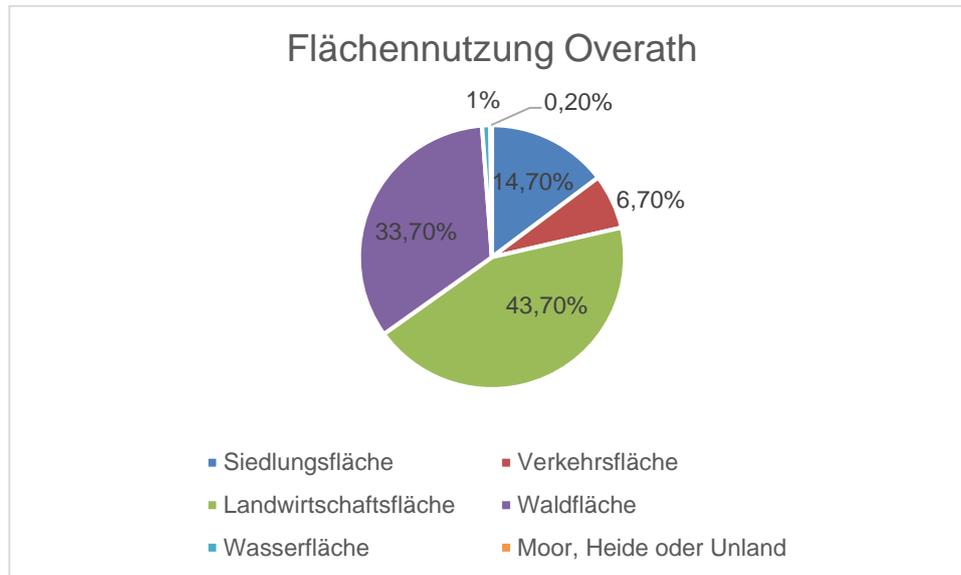


Abbildung 4: Flächennutzung Overath  
[eigene Darstellung]

Verglichen mit den anderen Gemeinden des Kreises ist der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche in Overath etwas kleiner (- 3,4 %). Der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Fläche ist hingegen deutlich größer (+ 7,5 %). Verglichen mit der durchschnittlichen Gemeinde gleichen Typs (Kleine Mittelstadt: 20.000 bis 50.000 Einwohner\*Innen) ist der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen geringfügig größer (+ 1,3 %). In den letzten Jahren nahm der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsflächen in Overath wie auch in vergleichbaren Städten kontinuierlich zu. Im Jahr 2004 betrug die Größe 1.382 ha während im Jahr 2015 bereits 1.470 ha für Siedlung und Verkehr ausgewiesen wurde (vgl. IT.NRW, Landesdatenbank, Stand: 24.04.2019).

Das Stadtgebiet ist geprägt durch seine dynamische Topografie. Es ist sehr bergig und es gibt teilweise verhältnismäßig großen Steigungen, was sich auf Straßenführungen und Bebauung auswirkt. Der höchste Punkt im gesamten Rheinisch Bergischen Kreis befindet sich im Stadtgebiet. Es ist der Kleine Heckberg mit einer Höhe von 348 m ü. NN. Der tiefste Punkt im Stadtgebiet Overath liegt an der Agger bei Kombach mit 82 m über NN. Neben dem Fluss Agger fließt der Fluss Sülz durch das Stadtgebiet. Beide Flüsse verlaufen etwa von Nordosten nach Südwesten.

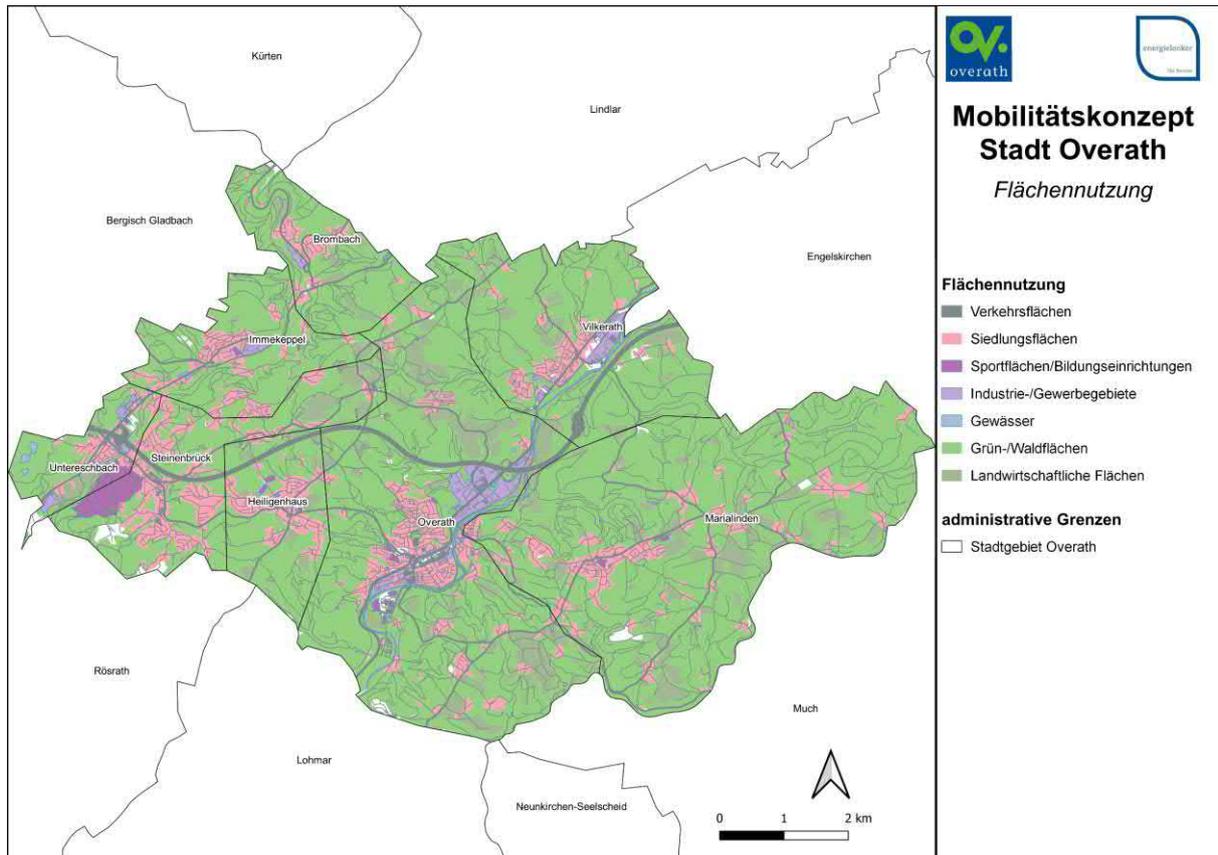


Abbildung 5: Flächennutzung in der Stadt Overath  
[eigene Darstellung]

## 2.2 Einwohnerentwicklung

In der Stadt Overath lebten zum Stichtag 31.12.2017 insgesamt 27.062 Einwohner\*Innen. Davon waren 50,8 % (13.735) der Einwohner weiblich und 49,2 % (13.327) männlich. Für das gesamte Stadtgebiet wird eine Bevölkerungsdichte von 392,9 Einwohner\*Innen pro km<sup>2</sup> ausgegeben. Die Bevölkerungsdichte ist geringer als in den meisten anderen Gemeinden des Kreises (Durchschnitt hier: 647,9 Einwohner/km<sup>2</sup>). Insgesamt nahm die Bevölkerung in den letzten Jahren nahezu kontinuierlich leicht zu, wobei das Jahr 2016 diesbezüglich eine Ausnahme darstellt. Im Jahr 2011 lebten 26.788 Einwohner\*Innen in Overath, womit über einen Zeitraum von sechs Jahren somit 274 Personen mehr im Stadtgebiet wohnhaft sind (vgl. IT.NRW, Landesdatenbank, Stand: 24.04.2019). Aus Gründen der Vergleichbarkeit mit landesweiten Bevölkerungsdaten wurde die Einwohnerentwicklung zum Stichtag 31.12.2017 gewählt.

Es ist auffällig, dass die Bevölkerungsgruppe der über 50-jährigen Personen, wie auch in anderen Kleinen Mittelstädten sowie analog zum bundesweiten Trend, immer mehr zunimmt. Im Jahr 2017 lebten ca. 12.500 Personen mit einem Alter von über 50 Jahren in Overath. Das ist bereits fast die Hälfte der gesamten Bevölkerung (ca. 27.000).

Im Jahr 1999 lebten lediglich ca. 9.000 Personen mit einem Alter von über 50 Jahren in Overath bei einer gesamten Bevölkerung von etwa 25.000 Einwohner\*Innen. Der Anteil der älteren Bevölkerung wächst im Vergleich zur jüngeren Bevölkerung stärker. Die Prognose für die Zukunft zeigt, dass sich dieser Trend weiter verstärken wird. Dies hat Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten und die Ansprüche der Bevölkerung an das Mobilitätsangebot.

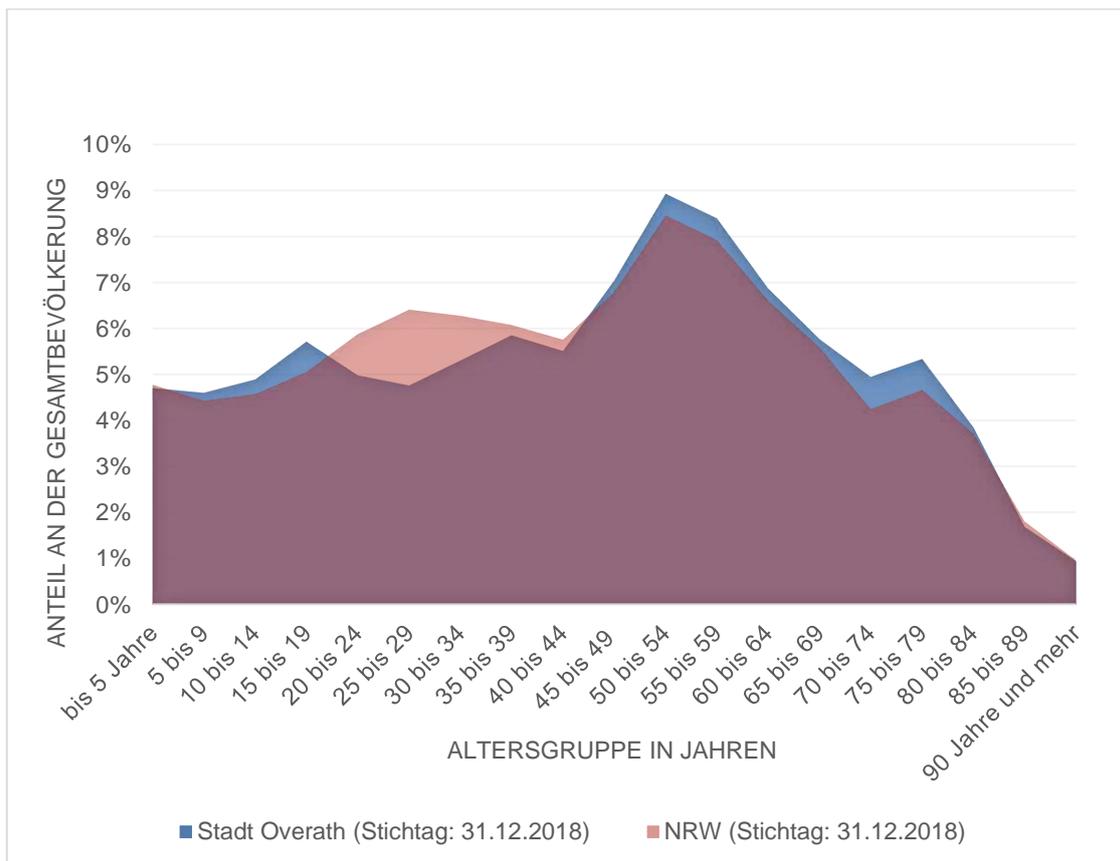


Abbildung 6: Verteilung der Altersgruppen in Overath und NRW  
[IT.NRW 2019]

### 2.3 Funktionen der Stadt Overath

Im gesamten Rheinisch-Bergischen Kreis ist die Wirtschaftsstruktur geprägt durch kleine und mittelgroße Betriebe. Die Wirtschaftsstruktur in Overath zeichnet sich dadurch aus, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung (32,3 %) im produzierenden Gewerbe beschäftigt ist. Im gesamten Rheinisch-Bergischen Kreis sind es nur 27,5 % und im gesamten Regierungsbezirk Köln durchschnittlich sogar nur 21,7 %. In Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei sind in Overath 30,9 % tätig, in der Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei 0,6 % und im Bereich sonstige Dienstleistungen 36,2 % (vgl. IT.NRW, Landesdatenbank).

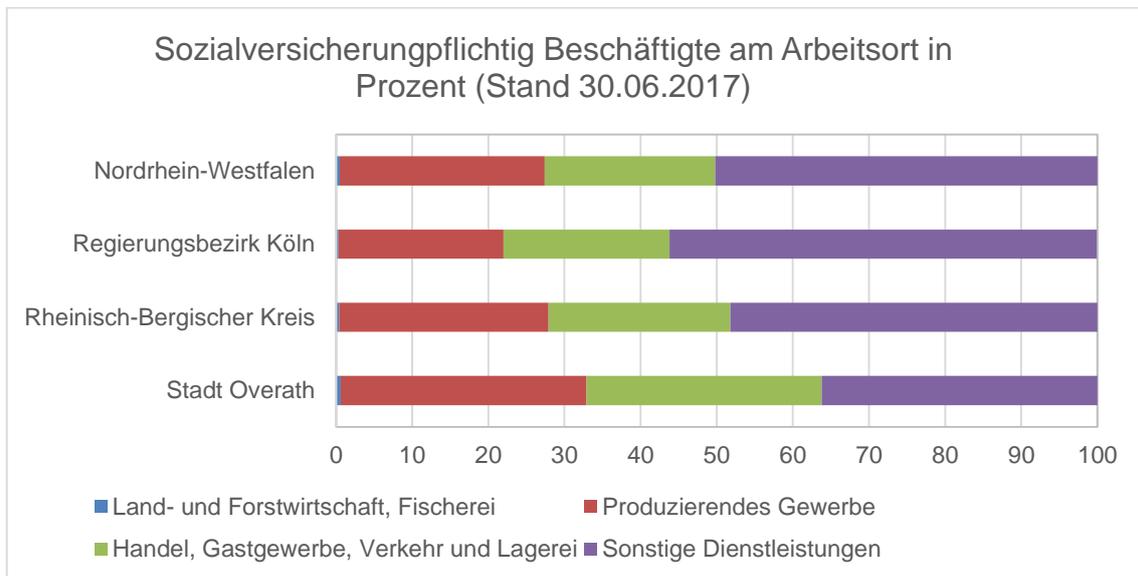


Abbildung 7: Wirtschaftsstruktur in Overath und NRW  
[IT.NRW, Landesdatenbank]

Overath ist ein moderner, dynamischer und verkehrsgünstig gelegener Wirtschafts-, Wohn- und Freizeitstandort. Es gibt viele Verflechtungen zum benachbarten Ballungsraum Köln/Bonn. Durch die verkehrsgünstige Lage leben viele Pendler\*Innen in Overath.

Der Schwerpunkt des verarbeitenden Gewerbes liegt in der Metall- und Kunststoffverarbeitung. Auch der Groß-, Einzel- und Versandhandel ist in Overath schwerpunktmäßig vertreten. Die Standorte der Gewerbe- und Industriegebiete liegen hauptsächlich nord-östlich der Kernstadt sowie in den Stadtteilen Untereschenbach und Vilkerath. Diese Standorte sind aus verkehrlicher Sicht besonders gut erschlossen. Sie liegen verkehrsgünstig zu den Anschlussstellen der Autobahn 4.

Die Stadt Bergisch Gladbach stellt für den gesamten Landkreis den größten Arbeitsplatzschwerpunkt dar. Overath ist neben den Gemeinden Leichlingen, Rösrath und Wermelskirchen einen bedeutender Arbeitsplatzschwerpunkt im Rheinisch-Bergischen Kreis.

Die Stadt Overath hat die Funktion eines Grundzentrums bzw. Unterzentrums und dient somit der Grundversorgung der Einwohner\*Innen aus dem Umland. Die Stadt bietet eine Vielfalt an zentralen Einrichtungen des Grundbedarfs. Dies sind z. B. Schulen, Kinderbetreuungsmöglichkeiten, Ärzte und Apotheken, Finanzdienstleistungen, kulturelle Angebote, Gaststätten sowie Handwerks- und Dienstleistungseinrichtungen des Grundbedarfs. Im Bereich Bildungseinrichtungen ist Overath verglichen mit anderen Grundzentren gut ausgestattet. Es gibt mehrere Kinderbetreuungseinrichtungen auch in den Stadtteilen von Overath. Grundschulen gibt es ebenfalls in mehreren Stadtteilen. Außerdem existiert ein Angebot an weiterführenden Schulen in Form der Sekundarschule und des Gymnasiums im Schulzentrum Cyriax.

Das nächstgelegene Mittelzentrum ist Bergisch Gladbach (dort befindet sich beispielsweise das nächste Krankenhaus) und das nächste Oberzentrum ist die Stadt Köln.

Die vielfältige Naturlandschaft des Rheinisch-Bergischen Kreises ist ideale Grundlage für Freizeittourismus und Naherholung. Es wurde bereits ein Freizeitwegenetz entwickelt, welches ein kreisweites Rad-, Reit- und Wanderwegenetz beinhaltet.

## 2.4 Klimaschutz in der Stadt Overath

Zur Einordnung des Mobilitätskonzeptes in den kommunalen Kontext des Klimaschutzes wird an dieser Stelle eine kurze Darstellung der Klimaschutzaktivitäten der Stadt Overath vorgestellt. Klimaschutz sowie Mobilität aus den letzten Jahren vor.

Bereits im Jahr 2007 wurde für die Stadt Overath ein Entwicklungskonzept für den Bereich Einzelhandel erstellt. Dieses Konzept beinhaltet u. a. Vorschläge zur Nahversorgung in den einzelnen Ortsteilen („Stadt der kurzen Wege“) sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität von Plätzen. Entsprechende Maßnahmen tragen zum Klimaschutz und zur nachhaltigen Mobilität bei. Das Konzept wird derzeit fortgeschrieben.

Im Jahr 2009 hat die Stadt Overath einen Luftreinhalteplan aufgestellt, welcher zuletzt im Jahr 2017 fortgeschrieben wurde. Besonders von Schadstoffen belastet ist ein ca. 1.000 m langer Abschnitt der Hauptstraße, wo der Grenzwert von Stickstoffdioxid überschritten wird. Die Schadstoffbelastung dort hat zwar zwischen den Jahren 2009 bis 2015 von 52 µg/m<sup>3</sup> auf 45 µg/m<sup>3</sup> (Jahresmittelwerte) abgenommen, lag damit aber immer noch über dem zulässigen Wert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Im Luftreinhalteplan werden verschiedene Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität dargestellt. Da die hohen Schadstoffe in der Luft hauptsächlich auf Grund der Verkehrsbelastung durch motorisierten Verkehr entstehen, zielen zahlreiche Maßnahmen auf eine Reduzierung des Verkehrs in der Stadt ab. Diese Maßnahmen sind:

- Einrichtung einer Umweltzone zum 01.10.2017. (In der Umweltzone dürfen nur Fahrzeuge mit einer grünen Plakette fahren.)
- Ausbau des Agger-Sülz-Radweges (bereits in Teilabschnitten erfolgt)

- Mitwirkung an der „Intelligenten Lkw-Navigation“ (Festlegung der notwendigen Lkw-Vorrangrouten in Abstimmung der umliegenden Kommunen unter Federführung des Rheinisch-Bergischen Kreises)
- Einrichtung von Ladestationen für E-Bikes (Am Bahnhof befinden sich 14 Fahrradboxen mit je einem Stromanschluss für die Ladung von E-Bikes)

Eine Verpflichtung aus dem aktuellen Luftreinhalteplan ist die regelmäßige Flottenerneuerung des Betriebshofes und anderer Dienststellen hin zu emissionsärmeren Fahrzeugen mit Rußpartikelfiltern oder Elektrofahrzeugen.

Neben dem Luftreinhalteplan existiert in der Stadt Overath ein Lärmaktionsplan, der zuletzt im Jahr 2019 aktualisiert wurde. Die Hauptursache für die hohe Lärmbelastung ist ebenfalls der motorisierte Verkehr. Eine Reduktion des MIV besonders auf der A4, der B55, der B484, der L136 und der L284 würde zu einer erheblichen Lärmverminderung beitragen.

Der Stadtrat der Stadt Overath hat im Dezember 2018 einen Masterplan zur Gestaltung von nachhaltiger und emissionsfreier Mobilität in Overath beschlossen. Dieser wurde durch die Richtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ gefördert. Die dargestellten Maßnahmen dieses Konzeptes sind in vier Hauptkategorien gegliedert: Verkehrsmanagement, Radverkehr, Elektromobilität und urbane Logistik.

In den Jahren von Ende 2015 bis 2018 wurde für den Hauptort der Stadt Overath ein integriertes Handlungskonzept erstellt. In diesem Konzept wurden bereits initiierte Maßnahmen und Ideen gebündelt, gesteuert und weitere Maßnahmen entwickelt.

Vorrangiges Ziel des InHK Overath ist die Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für einen mobilitätsbelasteten Standort bei gleichzeitiger Schaffung neuer Wohnflächen. Folgende Prämissen werden mit dem Konzept für Overath verfolgt:

1. die Herstellung von Aufenthalts- und Verweilqualität im Stadtzentrum sowie Bildungszentrum,
2. die Neuausrichtung bzw. Anpassung der Infrastruktur an künftige Bedarfe,
3. die Sicherung, Inwertsetzung prägender Bausubstanz,
4. die Pflege und Aufwertung des Stadtbildes zur Stärkung der Identität,
5. die Förderung stadtverträglichen Verkehrs,
6. die Vernetzung der Stadträume untereinander,
7. die städtebauliche Neuordnung von Quartieren zur Stärkung des Wohnstandortes,
8. die Weiterentwicklung, Sicherung, Aufwertung sowie Schaffung von Zugängen zu den Frei- und Grünräumen entlang der Agger,
9. die Einbindung, Vernetzung und Motivation lokaler privater Akteure.

Auf Grundlage des InHK Overath wurde ein Gesamtantrag wie auch ein erster Förderantrag auf Städtebauförderung gestellt. Der Gesamtantrag wurde 2020 positiv testiert; ein erster Förderbescheid liegt vor, sodass die Umsetzung von Maßnahmen aus dem InHK Overath starten kann.

Zum Thema ruhender Verkehr wurde im Jahr 2015 eine Masterarbeit mit dem Thema „Parkraumangel als Stressfaktor“ angefertigt. Ergebnis der Arbeit ist, dass objektiv betrachtet kein Parkplatzmangel in Overath vorliegt. Die subjektive Wahrnehmung der Bürger\*Innen sei jedoch ein zu geringes Parkraumangebot. Um diese Wahrnehmung positiv zu beeinflussen, wurden Handlungsempfehlungen aufgestellt, wie z. B. Erneuerungen der Parkplatzmarkierungen an bestimmten Stellen sowie eine Parkraumbewirtschaftung.

Im Jahr 2019 wurde im Rahmen einer Bachelorarbeit ein Radverkehrskonzept entwickelt. Das Konzept bezieht sich insbesondere auf die Kernstadt Overath und beinhaltet vielfältige Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs. Streckenabschnitte auf der Hauptstraße, der Propsteistraße, der Siegburger Straße sowie der Straße Ferrenberg wurden detailliert betrachtet.

Das aktuellste Konzept ist ein Fußverkehrscheck, der Anfang des Jahres 2020 fertig gestellt wurde. In Kooperation mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der Zusammenarbeit mit dem Fachbüro VIA eG (aus Köln) wurde gemeinsam mit Bürger\*Innen der Fußverkehr untersucht. Nach zwei Begehungen vor Ort wurden detaillierte Maßnahmen für die Kernstadt Overath zur Förderung und Verbesserung des Fußverkehrs erarbeitet.

Die Stadt Overath ist im Konsortium mit der Stadt Hennef sowie den Gemeinden Neunkirchen-Seelscheid, Much und Ruppichteroth eine der ausgewählten Kommunen, die im Rahmen der „MobilitätsWerkStadt 2025“ mit Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmenprogramm „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“ (FONA) ein innovatives und nachhaltiges Mobilitätskonzept erarbeiten kann. Im Fokus des Projekts mit dem Titel „Mobilität in einer neuen Ebene - Innovativ, flächensparend, klimaschützend und umweltschonend am Beispiel des südöstlichen „Bergischen RheinLands“ steht, ein Umdenken und eine Veränderung im Mobilitätsverhalten hin zu einer deutlich vermehrten bzw. tlw. ausschließlichen Nutzung des Umweltverbundes durch Entwicklung eines attraktiven umweltschonenden Mobilitätssystems auszulösen und zu helfen, die individuelle Mobilität sowie Lebensqualität zu sichern sowie die Verkehrsbewegungen nachhaltiger zu gestalten.

Vom Rheinisch-Bergischen Kreis gibt es ein Integriertes Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2013. Es beinhaltet einen Maßnahmenkatalog in verschiedenen Handlungsfeldern, wie z. B. Klimaschutz in öffentlichen Einrichtungen, im Bereich Bauen und Wohnen, in Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen sowie im Bereich Verkehr und Mobilität. Die Fortschreibung des Integrierten Klimaschutzkonzeptes vom Jahr 2018 stellt u. a. die Konzipierung und den Aufbau von Mobilitätsstationen dar. Detaillierte Bausteine für die Mobilstationen in Overath werden im Projekt „Mobilstationen des Rheinisch-Bergischen Kreises – Das Bausteinsystem“ in den sogenannten Steckbriefen für die konkreten Standorte dargestellt.

Zudem gibt es ein Integriertes Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis aus dem Jahr 2019. Dies beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Es wurden verschiedene Handlungsfelder betrachtet, wie z. B. die Ausgestaltung aktiver Mobilität (Fuß- und Radverkehr), Chancen der Digitalisierung, verträgliche Abwicklung des MIV, Multimodalität und Mobilitätsmanagement, Angebotsqualität des öffentlichen Verkehrs sowie effizienter Wirtschaftsverkehr. Zudem wurden Analysen zum Bike- und Ride-Angebot erstellt sowie Darstellungen von Möglichkeiten der Herstellung einer tangentialen Radverkehrsachse zwischen Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen als Vorrangverbindung in Ergänzung der radial geführten RadPendlerRouten in Richtung Köln.

### 3 Energie- und THG-Bilanz des Verkehrssektors

Zur Bilanzierung wurde die internetbasierte Plattform ECOSPEED Region des Schweizer Unternehmens ECOSPEED AG verwendet, die speziell zur Anwendung in Kommunen entwickelt wurde. Bei dieser Plattform handelt es sich um ein Instrument zur Bilanzierung des Energieverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Ziel des Systems ist zum einen die Erhöhung der Transparenz energiepolitischer Maßnahmen und zum anderen, durch eine einheitliche Bilanzierungsmethodik einen hohen Grad an Vergleichbarkeit zu schaffen. Zudem ermöglicht die Software durch die Nutzung von hinterlegten Datenbanken (mit deutschen Durchschnittswerten) eine einfachere Handhabung der Datenerhebung und -vergleiche.

#### 3.1 Bilanzierungsmethodik

Die Startbilanz wurde auf Basis der regionalen Einwohnerzahlen und Beschäftigtendaten nach Wirtschaftszweigen sowie der nationalen Durchschnittswerte des Energieverbrauchs und der Emissionsfaktoren berechnet. Die durchschnittlichen Verbräuche und Faktoren sind in der ECOSPEED Region-Datenbank für die Sektoren Haushalte, Gewerbe, Handel, Dienstleistungen (GHD), Industrie und Verkehr hinterlegt. Die Bilanzierung der kommunalen Emissionen, wozu auch der Sektor Verkehr gehört, erfolgt erst durch Eingabe tatsächlicher Energieverbrauchswerte.

Die Ergebnisse der Startbilanz zeigen erste grobe Referenzwerte auf. Die Startbilanz stellt die Verbräuche und Emissionen der Stadt Overath auf Basis bundesdeutscher Durchschnittswerte dar. Die Energieverbräuche und CO<sub>2</sub>-Emissionen der Endbilanz werden anschließend durch die Eingabe der Energieverbräuche der Stadt für das Jahr 2018 berechnet. Dies setzt eine Datenerhebung voraus.

#### Grundlagen der Bilanzierung nach BSKO<sup>2</sup>

Im Rahmen der Bilanzierung der Energieverbräuche und Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) auf dem Stadtgebiet wird der vom Institut für Energie- und Umweltforschung (ifeu) entwickelte „Bilanzierungs-Standard Kommunal“ (BSKO) angewandt. Leitgedanke des vom BMU geförderten Vorhabens war die Entwicklung einer standardisierten Methodik, welche die einheitliche Berechnung kommunaler THG-Emissionen ermöglicht und somit eine Vergleichbarkeit der Bilanzergebnisse zwischen den Kommunen erlaubt (vgl. ifeu 2016). Weitere Kriterien waren u. a. die Schaffung einer Konsistenz innerhalb der Methodik, um insbesondere Doppelbilanzierungen zu vermeiden sowie eine weitestgehende Konsistenz zu anderen Bilanzierungsebenen (regional, national) zu erreichen.

---

<sup>2</sup> Bilanzierungs-Standard-Kommunen

Zur Erfassung des Verkehrs in kommunalen Treibhausgasbilanzen findet ebenfalls das Prinzip der endenergiebasierten Territorialbilanz Anwendung. Diese umfasst sämtliche motorisierten Verkehrsmittel im Personen- und Güterverkehr. Emissionen aus dem Flugverkehr werden nach Anzahl der Starts und Landungen auf dem Territorium erfasst.

Generell kann der Verkehr in die Bereiche „gut kommunal beeinflussbar“ und „kaum kommunal beeinflussbar“ unterteilt werden. Als „gut kommunal beeinflussbar“ werden Binnen-, Quell- und Zielverkehr im Straßenverkehr (MIV, Lkw, LNF<sup>3</sup>) sowie öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) eingestuft. Hingegen sind Emissionen aus dem Straßendurchgangsverkehr, öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV, Bahn, Reisebus, Flug) sowie aus dem Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr als „kaum kommunal beeinflussbar“ einzustufen. Durch eine Einteilung in Straßenkategorien (innerorts, außerorts, Autobahn) kann der Verkehr differenzierter betrachtet werden. So ist anzuraten, die weniger beeinflussbaren Verkehrs- bzw. Straßenkategorien herauszurechnen, um realistische Handlungsempfehlungen für den signifikanten Verkehrsbereich zu definieren.

Harmonisierte und aktualisierte Emissionsfaktoren für den Verkehrsbereich stehen in Deutschland durch das TREMOD-Modell zur Verfügung. Diese werden in Form von nationalen Kennwerten differenziert nach Verkehrsmittel, Energieträger und Straßenkategorie bereitgestellt. Wie es bei den Emissionsfaktoren für den stationären Bereich üblich ist, werden diese in Form von CO<sub>2</sub>-Äquivalenten inklusive der Vorkette bereitgestellt. Eine kommunenspezifische Anpassung der Emissionsfaktoren für den Bereich ist demnach nicht erforderlich.

Im Rahmen der Verkehrsbilanzierung der Stadt Overath werden die nachfolgenden Verkehrskategorien einbezogen und hinsichtlich ihrer Fahrleistung bilanziert:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV; Motorräder, Pkw)
- Straßengüterverkehr (Lkw, leichte Nutzfahrzeuge)
- Schienenpersonenverkehr
- Schienengüterverkehr
- Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft
- Öffentlicher Personennahverkehr (Busse, Linienbusse)

Die Datengrundlage zur vorliegenden Verkehrsbilanz der Stadt Overath setzt sich aus zwei verschiedenen Bereichen zusammen. Für alle Fahrzeugkategorien stammen die Daten aus der Erhebung der „Gemeindespezifischen Fahrleistungen und Verkehrsenergieverbräuche 2018“ des ifeu Institutes. Durch die verwendete Quelle konnten Daten für eine ausführliche Verkehrsbilanz gemäß dem Territorialprinzip erhoben werden. Die Bilanzierung der fünf Fahrzeugkategorien Pkw, Motorrad, Linienbus, Schienenzugverkehr und Schwerlastverkehr erfolgt somit auf Basis der zurückgelegten Fahrleistung.

---

<sup>3</sup> Landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge

Für den Bereich des Schienenverkehrs (sowohl Schienenpersonenverkehr als auch der Schienengüterverkehr) stehen ebenfalls Daten des ifeu Institutes zur Verfügung, jedoch mit dem Unterschied, dass diese nicht die Fahrleistung, sondern die verwendete Energie (in MWh) widerspiegeln. Die Bilanzierung gemäß dem Territorialprinzip bleibt jedoch unverändert.

### Sonstige Berechnungsfaktoren im Verkehrssektor

Die Energieverbräuche werden als Endenergie angegeben. Als Endenergie wird die nach der Umwandlung von Primärenergie verbleibende Energie, die an den Endenergieverbraucher geliefert wird, bezeichnet. Dagegen erfolgt die Emissionsberechnung auf Basis der Primärenergien. Der Energieträger Strom wird beispielsweise mit den Emissionen verwendeter fossiler Brennstoffe (Öl, Kohle, Gas) und den Umwandlungsprozessen (Sonne, Wind, Kernenergie, Wasser Erdwärme, Biomasse) bei der Stromerzeugung belastet. Diese Berechnung der Primärenergie geschieht unter der Verwendung zweier verschiedener Parameter, welche sich zum einen im Life Cycle Analysis-Parameter (LCA) und zum anderen im CO<sub>2</sub>-Emissionsparameter darstellen.

#### **Life Cycle Analysis-Parameter (LCA)**

LCA-Parameter sind Energieträger-spezifische Konversionsfaktoren und dienen als Unterstützung bei der eigentlichen Umrechnung aller Verbrauchsdaten der jeweiligen Kommunen in Primärenergie. Über die LCA-Parameter werden die relevanten Vorkettenanteile berechnet, welche die gesamten Energieaufwendungen der Vorketten beinhalten, z. B. Erzeugung und Verteilung der Energie.

#### **CO<sub>2</sub>-Emissionsparameter**

Die Grundlage zur Berechnung der CO<sub>2</sub>-Emission aus dem kommunalen Energieverbrauch bildet der CO<sub>2</sub>-Emissionsparameter. Dieser gibt an, wie viel CO<sub>2</sub> bei der Erzeugung einer Energieeinheit genau entsteht.

#### **Spezifischer Verbrauch pro Fahrzeug**

Zur Bilanzierung des Transportsektors bedient sich die Methodik des spezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge. Hierbei wird der unterschiedliche Verbrauch verschiedener Fahrzeuge nach Energieträgern dargestellt.

#### **Treibstoff-Mix**

Zur Bilanzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Treibstoffverbrauchs in den verschiedenen Verkehrskategorien werden für die Startbilanz die Daten des bundeseinheitlichen Treibstoff-Mixes verwendet.

## Strom-Mix

Für eine exakte Aussage bezüglich der CO<sub>2</sub>-Emission in der Primärenergiebilanz ist der Strom-Mix entscheidend. In der Startbilanz werden die Emissionen anhand des deutschen Strom-Mixes bilanziert. Der Strom-Mix gibt an, zu welchen Anteilen der Strom aus welchen Energieträgern stammt. Energieträger können hierbei fossile Rohstoffe wie Kohle, Erdöl und Erdgas sein, aber zudem auch Kernenergie und erneuerbare Energien. Die Daten des Strom-Mixes entstehen unabhängig von der geografischen Lage der Kraftwerke.

## 3.2 Bilanz (Analyse 2018)

Der gesamte Bereich der Fahrleistung setzt sich aus den folgenden vier Kategorien zusammen:

- Kategorie des **Motorisierten Individualverkehrs**, bei der die gesamte Fahrleistung von Motorrädern und Personenwagen, Buslinienverkehr und Regionalbahn in der Einheit Personenkilometer dargestellt wird.
- Der **Personenfernverkehr** (Schienenfernverkehr und Flugverkehr), welcher unter Zuhilfenahme der durchschnittlichen Personenkilometer pro Einwohner\*In berechnet wird.
- Der **Straßengüterverkehr**, welcher die eigentliche Transportleistung von Nutzfahrzeugen berechnet und diese in der Einheit Fahrzeugkilometer darstellt.
- Der **übrige Güterverkehr** stellt die Transportleistung von Schienen- und Schiffsgüterverkehr in der Einheit Tonnenkilometer dar.

Durch Eingabe der zurückgelegten Fahrleistung in der Stadt lassen sich die Treibstoffverbräuche für ausgewählte Fahrzeugkategorien spezifizieren. Dabei werden die zugelassenen Fahrzeuge der genannten vier Kategorien bilanziert.

Die jeweiligen Faktoren für den spezifischen Verbrauch und den Treibstoff-Mix entsprechen dem Landesdurchschnitt.

Die Bilanzierung des Personenfernverkehrs und des übrigen Güterverkehrs ist gesondert zu erwähnen, da sie mit dem Territorial- und Verursacherprinzip zwei Optionen zur Bilanzierung bieten. Zum einem besteht die Möglichkeit, beispielsweise die Fahrleistung des Flugverkehrs auf Null zu setzen, wenn kein Flughafen auf dem Stadtgebiet vorhanden ist (Territorialprinzip). Eine andere Möglichkeit unterliegt der Annahme, dass die Einwohner\*Innen der Stadt Overath bspw. den Flugverkehr oder die naheliegende Autobahn für Reisen in Anspruch nehmen. In diesem Fall kann ein prozentualer Anteil der durch den Reiseverkehr verursachten Emissionen auf die Stadt Overath aufgeschlagen (Verursacherprinzip) werden. Um nach dem Verursacherprinzip zu bilanzieren, müssten dementsprechend detaillierte Daten über die Reisen der ansässigen Bürger\*Innen und Unternehmen vorliegen. Diese Daten konnten im Rahmen des vorliegenden Konzeptes jedoch nicht erhoben werden, sodass in der vorliegenden Bilanz die erstere Option (Territorialprinzip) gewählt wurde.

### 3.2.1 Endenergieverbrauch Sektor Verkehr

Im Bilanzjahr 2018 waren insgesamt 21.268 Fahrzeuge in Overath zugelassen. Seit 2011 ist diese Zahl um rund 12,3 % angestiegen.

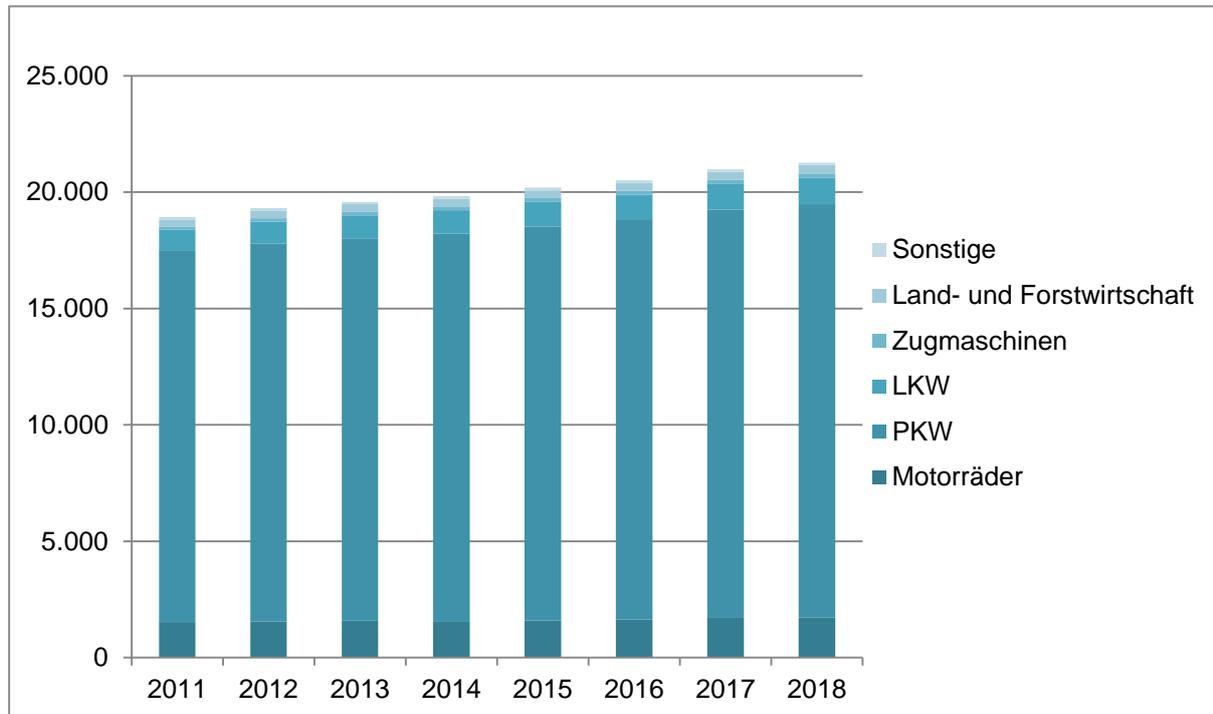


Abbildung 5: Zugelassene Kraftfahrzeuge Stadt Overath 2011-2018

[eigene Darstellung und Berechnung nach KBA 2019]

Insgesamt sind im Jahr 2018 im Sektor Verkehr 298.330 MWh Endenergie verwendet worden. Die nachfolgende Abbildung 6 zeigt den Endenergieverbrauch des Sektors Verkehr aufgeteilt auf die einzelnen Treibstoffarten im Jahr 2018. Der Treibstoff Diesel hat den größten Anteil am Treibstoffverbrauch (rund 58 % bei 173.458 MWh/a in 2018) vor Benzin (rund 36 % und 107.212 MWh/a in 2018). Neben Diesel und Benzin fließen die Treibstoffe Erdgas, Strom, Flüssiggas, Biodiesel und Biobenzin mit in die Bilanzierung ein. Diese Energieträger bilden zusammen einen Anteil in Höhe von rund 6 % und 17.660 MWh/a im Jahr 2018. Mit dem Einbezug dieser Energieträger werden ebenfalls die Verbräuche und THG-Emissionen der immer bedeutender werdenden Elektromobilität erfasst.

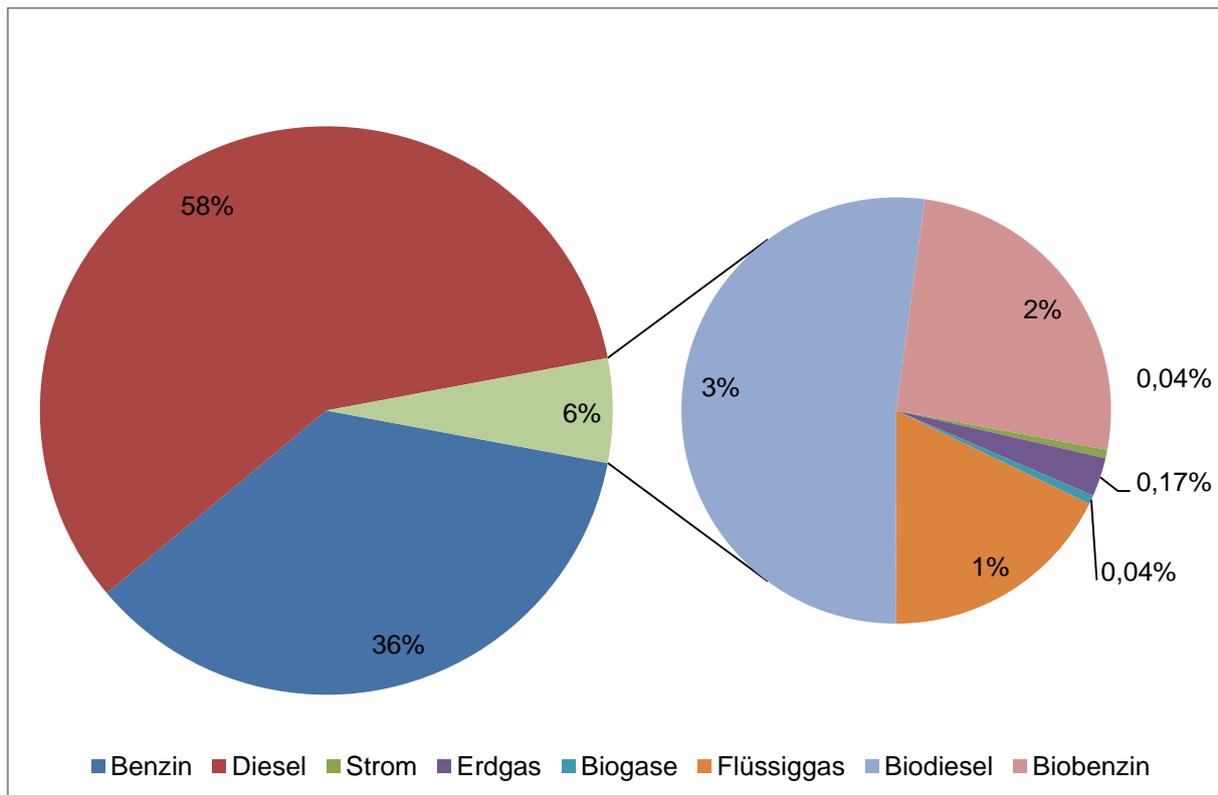


Abbildung 6: Endenergieverbrauch nach Treibstoffarten in 2018 [%]  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Betrachtet man die im Sektor befindliche Kategorie Straße, ohne den wenig beeinflussbaren Anteil für Fahrten auf Bundesautobahnen, so ergibt sich ein Endenergieverbrauch in Höhe von 126.908 MWh für das Jahr 2018. Insgesamt beläuft sich der Energieverbrauch der Kategorie Straße (inkl. Autobahn) auf 296.767 MWh im Jahr 2018.

Die nachfolgende Abbildung 7 zeigt die Energieverbräuche gemäß der Kategorie Straße. Zu beachten ist hierbei, dass bei Darstellung der Kategorie Straße der Autobahnanteil nicht enthalten ist, da sich die vorliegenden Daten ausschließlich auf den inner- und außerörtlichen Straßenverkehr beziehen. Im Bereich Straßenverkehr bilden die Endenergieverbräuche der Personenkraftfahrzeuge (Pkw) mit 78 % und die Lastkraftwagen (Lkw) mit 12 % die größten Anteile. Die weiteren Fahrzeuge setzen sich aus Motorrädern, Linienbussen und leichten Nutzfahrzeugen zusammen und bilden, gemessen am Endenergieverbrauch Straßenverkehr, zusammen einen Anteil in Höhe von 10 %. Insgesamt beläuft sich der Endenergieverbrauch der Kategorie Straße (ohne Autobahn) auf rund 126.908 MWh im Jahr 2018.

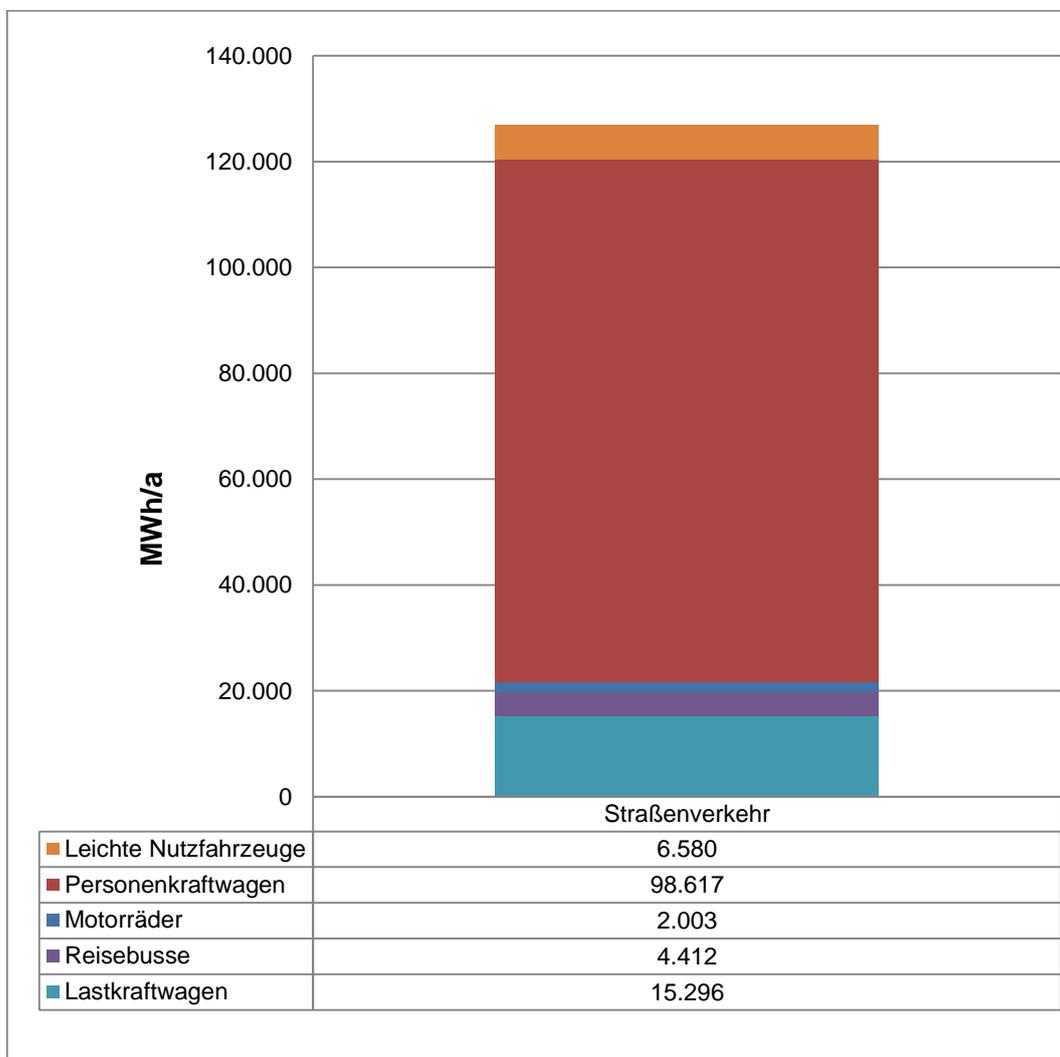


Abbildung 7: Endenergieverbrauch [MWh/a] Straßenverkehr in 2018

[eigene Darstellung und eigene Berechnung]

### 3.2.2 THG-Emissionen Sektor Verkehr

93.316 t Treibhausgase (Treibhausgase: THG oder CO<sub>2</sub>-Äquivalente: CO<sub>2e</sub>) sind im Jahr 2018 durch den gesamten Sektor Verkehr emittiert worden. Pro Einwohner\*In sind somit etwa 3 t THG-Emissionen verursacht worden. Der Treibstoff Diesel ist parallel zu den Endenergieverbräuchen der größte THG-Emittent. Die Entwicklung der THG-Emissionen, basierend auf den eingesetzten Treibstoffarten, entspricht in etwa den Anteilen der Endenergieverbräuche. Die beiden Energieträger Diesel und Benzin bilden mit ca. 61 % für Diesel und 36 % für Benzin die größten Anteile. Alle weiteren Energieträger stellen mit zusammen 3 % einen verhältnismäßig geringen Anteil dar (vgl. Abbildung 8).

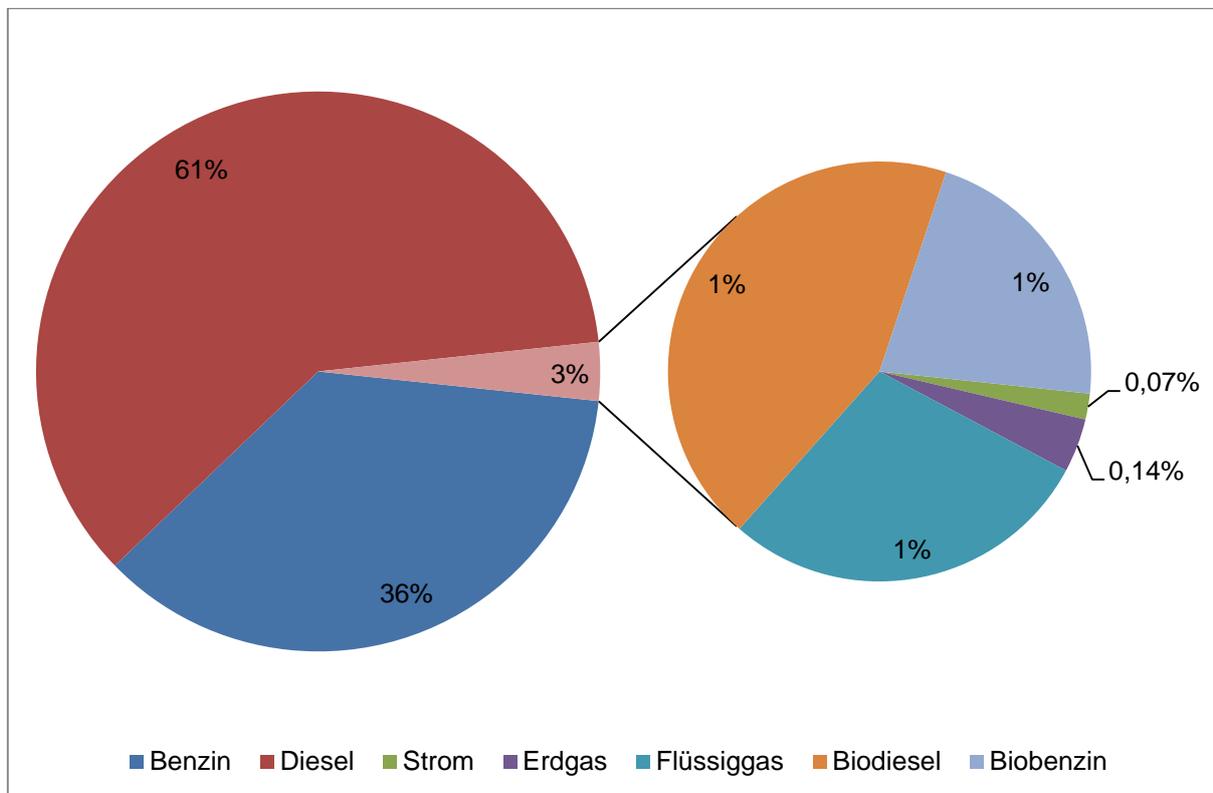


Abbildung 8: THG-Emissionen Verkehr [%]

[eigene Darstellung und eigene Berechnung]

Betrachtet man auch hier die im Sektor befindliche Kategorie Straße, ohne den wenig beeinflussbaren Anteil für Fahrten auf Bundesautobahnen, so ergibt sich ein THG-Ausstoß in Höhe von 40.013 t Treibhausgase für das Jahr 2018. Nachfolgend werden, wie auch bei den Endenergieverbräuchen, die THG-Emissionen gemäß den bestehenden Verkehrskategorien Straßenverkehr und Schienenverkehr dargestellt. Bei der Verkehrskategorie Straße bleibt, wie auch schon bei der Darstellung des Endenergieverbrauchs, zu erwähnen, dass sich die Werte ausschließlich auf den inner- und außerörtlichen Verkehr beziehen. Emissionen, die durch den Autobahnverkehr verursacht wurden, finden keine Berücksichtigung.

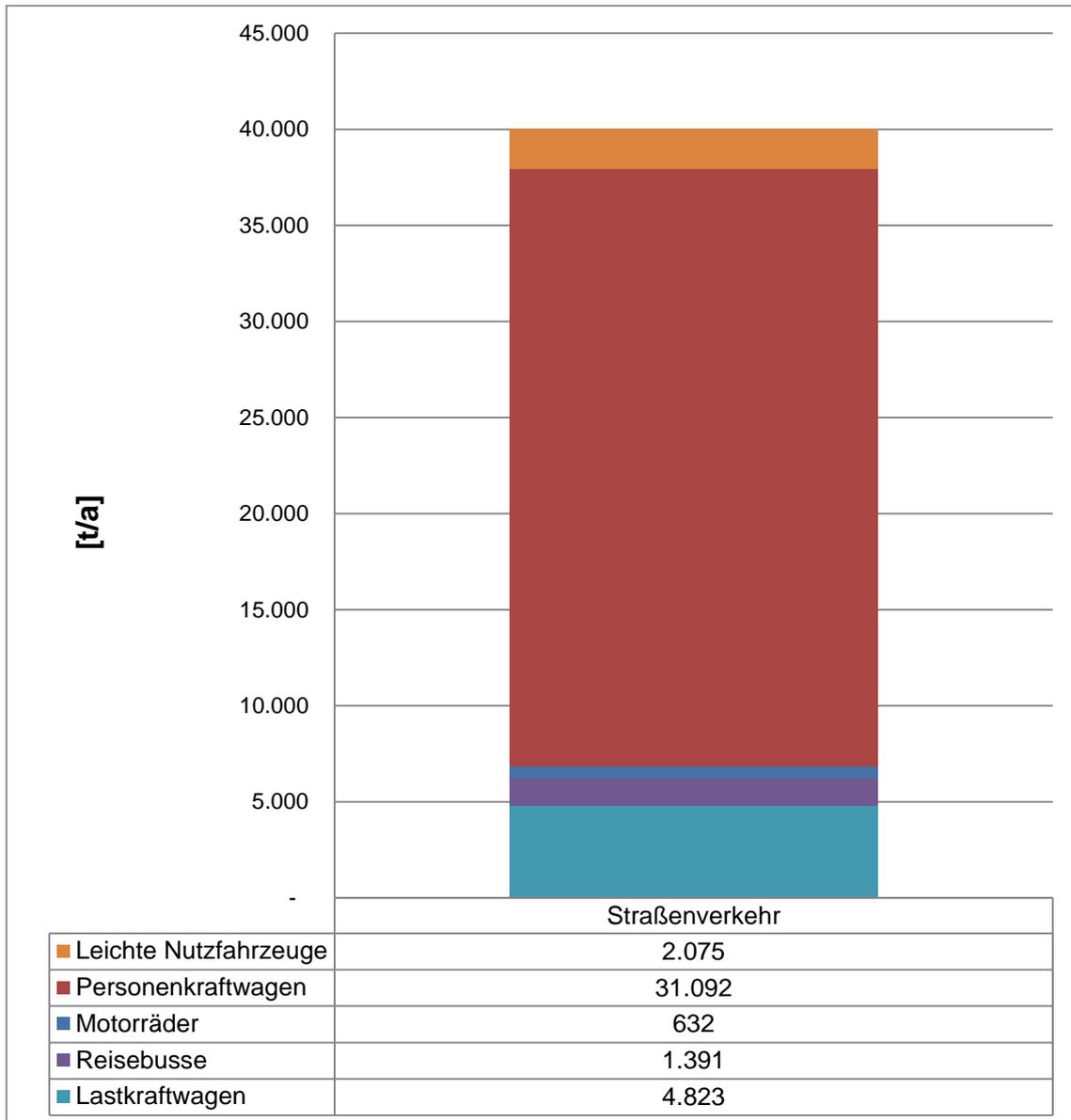


Abbildung 9: THG-Emissionen Straßenverkehr [t/a] 2018

[eigene Darstellung und eigene Berechnung]

Wie auch schon bei Betrachtung des Endenergieverbrauchs der einzelnen Fahrzeugkategorien im Bereich Straßenverkehr, bildet gemäß Abbildung 9 auch hier der Bereich der Pkw mit 77 % einen wesentlichen Teil der THG-Emissionen ab. Den zweitgrößten Anteil stellen mit 12 % die Lkw dar. Die weiteren Fahrzeuge setzen sich aus Motorrädern, Linienbussen und leichten Nutzfahrzeugen zusammen und bilden, gemessen am Gesamtwert Straßenverkehr, zusammen einen Anteil in Höhe von 11 %.

### 3.3 Reduktionspotenziale im Verkehrssektor

Der Sektor Verkehr bietet in Overath langfristig hohe Einsparpotenziale. In naher Zukunft sind diese vor allem über Wirkungsgradsteigerungen konventioneller Antriebe absehbar. Je nach Szenario sind bis 2030 insgesamt 20 % bis 40 % THG-Einsparungen im Verkehrssektor zu erreichen (vgl. Öko-Institut e. V. 2012). Bis zum Zieljahr 2050 ist jedoch davon auszugehen, dass ein Technologiewechsel auf alternative Antriebskonzepte (z. B. E-Motoren, Brennstoffzellen) stattfinden wird. In Verbindung mit einem hohen Anteil erneuerbarer Energien im Stromsektor (entweder im Stadtgebiet gewonnen oder von außerhalb zugekauft) kann dadurch langfristig von einem hohen Einsparpotenzial ausgegangen werden. Die Stadt Overath kann neben der Öffentlichkeitsarbeit zur Nutzung des ÖPNV und einer höheren Auslastung von Pendlerfahrzeugen sowie der Schaffung planerischer und struktureller Rahmenbedingungen nur geringen direkten Einfluss auf die Entwicklungen in diesem Sektor nehmen. Besonders im planerischen Bereich ist Overath durch das vorliegende Radverkehrskonzept bereits auf gutem Weg. Generell ist auf eine Bewusstseinsänderung in Bezug auf Mobilität hinzuwirken, um sowohl die Anzahl der Wege zu verringern als auch die Auslastung der Fahrzeuge zu erhöhen und den Umweltverbund zu stärken.

Aufbauend auf einer Mobilitätsstudie des Öko-Instituts wurden die Entwicklung der Fahrleistung sowie die Entwicklung der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte für zwei unterschiedliche Szenarien hochgerechnet. Dabei werden vorhandene Daten, wie zurückgelegte Fahrzeugkilometer und der Endenergieverbrauch des Sektors Verkehr, verwendet. Des Weiteren werden für die Verkehrsmengenentwicklung und die Effizienzsteigerungen je Verkehrsmittel Faktoren aus der Studie „Klimaschutzszenario 2050“ herangezogen (vgl. Öko-Institut e. V. 2015).

Die Potenzialberechnungen erfolgen für ein konventionelles und für ein zukunftsweisendes Szenario. Für das konventionelle Szenario werden die Faktoren aus dem „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“, für das zukunftsweisende Szenario Faktoren aus dem „Klimaschutzszenario 95 (KS95)“ des Öko-Instituts verwendet (vgl. Öko-Institut e. V. 2015: 229 ff.). Dabei stellt das zukunftsweisende Szenario jeweils die maximale Potenzialausschöpfung dar.

### 3.3.1 Randbedingungen „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“

Zum besseren Verständnis werden nachfolgend die Randbedingungen des „Aktuelle-Maßnahmen-Szenarios“ für die landgebundenen Verkehrsmittel zusammengefasst.

Die Personenverkehrsnachfrage steigt in Summe bis 2050 im „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“ an und wird durch zwei Aspekte, bestimmt:

1. Die Kraftstoffpreise für Benzin und Diesel steigen nur in geringem Maße an (ca. 0,8 % / a)  
→ führt bei höherer Fahrzeugeffizienz und steigendem Wohlstand der Bevölkerung zu einer verbilligten individuellen Mobilität.
2. Der Anteil an Personen mit einem Zugang zu einem Pkw nimmt zu, wodurch die Möglichkeit zur Wahrnehmung des verbilligten individuellen Mobilitätsangebotes zusätzlich steigt.  
→ führt zum Anstieg der täglichen Fahrten mit dem Pkw bis 2050.

Für die Verkehrszwecke Freizeit und Beruf wird eine Zunahme der Fahrten mit Distanzen unter 100 km angenommen. Dieser Effekt verlangsamt sich allerdings bis 2030 durch die nachlassende Steigerungsrate und die sinkenden Einwohnerzahlen, bis er im Jahr 2050 nicht mehr sichtbar ist. (vgl. Öko-Institut 2015: 215).

### 3.3.2 Randbedingungen „Klimaschutzszenario 95“

Das „Klimaschutzszenario 95“ beschreibt eine umfassendere Änderung des Mobilitätsverhaltens jüngerer Menschen, die immer weniger einen eigenen Pkw besitzen und stattdessen vermehrt CarSharing-Angebote nutzen. Damit ist auch die Erhöhung des intermodalen Verkehrsanteils verbunden, bei dem das **Fahrrad als Verkehrsmittel eine zentrale Rolle** spielt. Es wird davon ausgegangen, dass dieses Mobilitätsverhalten auch im weiteren Altersverlauf der Personen noch beibehalten wird (vgl. Öko-Institut e. V. 2015: 233).

Des Weiteren wurden für dieses Szenario veränderte Geschwindigkeiten, eine erhöhte Auslastung der Pkw (erhöhte Besetzungsgrade) und die Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs angenommen. Dadurch geht die Personenverkehrsnachfrage gegenüber dem „Aktuelle-Maßnahmen-Szenario“ zurück. Dabei bedeutet die abnehmende Personenverkehrsnachfrage nicht gleichzeitig eine Mobilitätseinschränkung, denn es findet eine Verkehrsverlagerung zum Fuß- und Radverkehr statt.

Der Endenergiebedarf im Verkehrssektor liegt im Klimaschutzszenario 95 deutlich unter den Werten des „Aktuelle-Maßnahmen-Szenarios“. Zurückzuführen ist dies insbesondere auf die Veränderungen bei der Verkehrsnachfrage und die Elektrifizierung des Güterverkehrs (→ Oberleitungs-Lkw) (vgl. Öko-Institut e. V. 2015: 233).

### 3.3.3 Entwicklung der Fahrleistungen

Nachfolgend sind die Fahrleistungen für das konventionelle und das zukunftsweisende Szenario bis 2050 berechnet worden. Daran schließen sich die Ergebnisse der Endenergiebedarfs- und Potenzialberechnungen für den Sektor Verkehr an. Es werden einmal alle Verkehrskategorien angegeben und in einer zweiten Grafik zwecks besserer Übersichtlichkeit nur Güter- und Busverkehr.

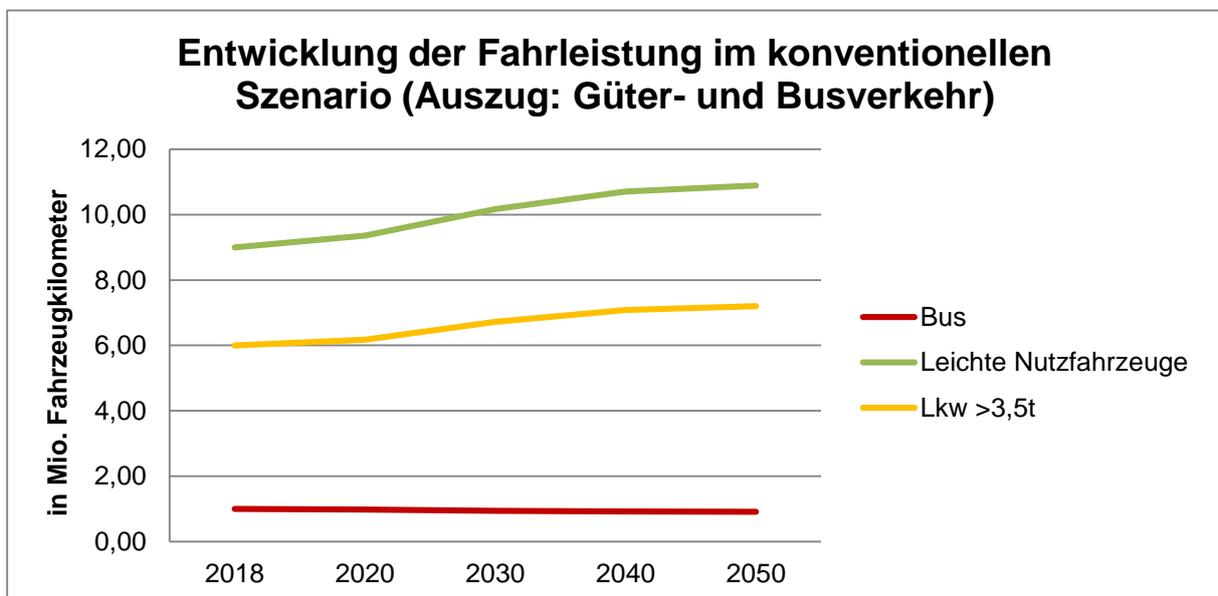
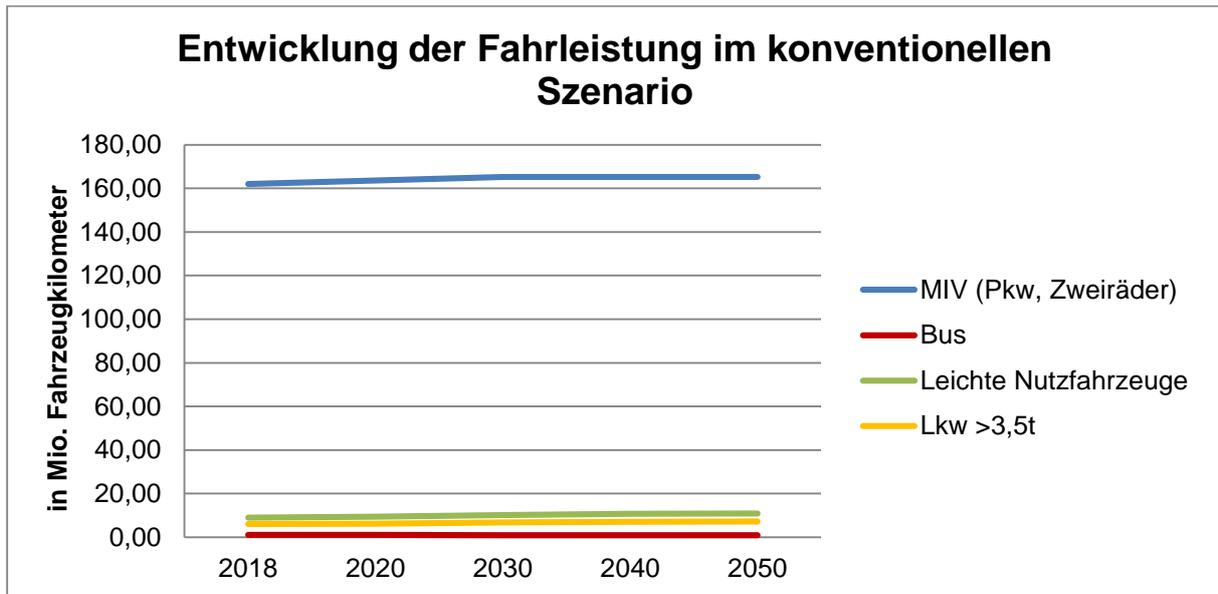


Abbildung 10: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach dem konventionellen Szenario

[eigene Berechnungen und Darstellung]

Die Entwicklung der Fahrleistungen im konventionellen Szenario zeigt eine leichte Zunahme der Fahrleistungen im MIV und bei den Lkw sowie eine leichte Abnahme der Fahrleistung bei den Bussen bis 2050. Die Entwicklung der Fahrleistungen im zukunftsweisenden Szenario hingegen zeigt eine Abnahme der Fahrleistungen im MIV und eine minimale Abnahme bei den Nutzfahrzeugen bis 2050 (siehe unten).

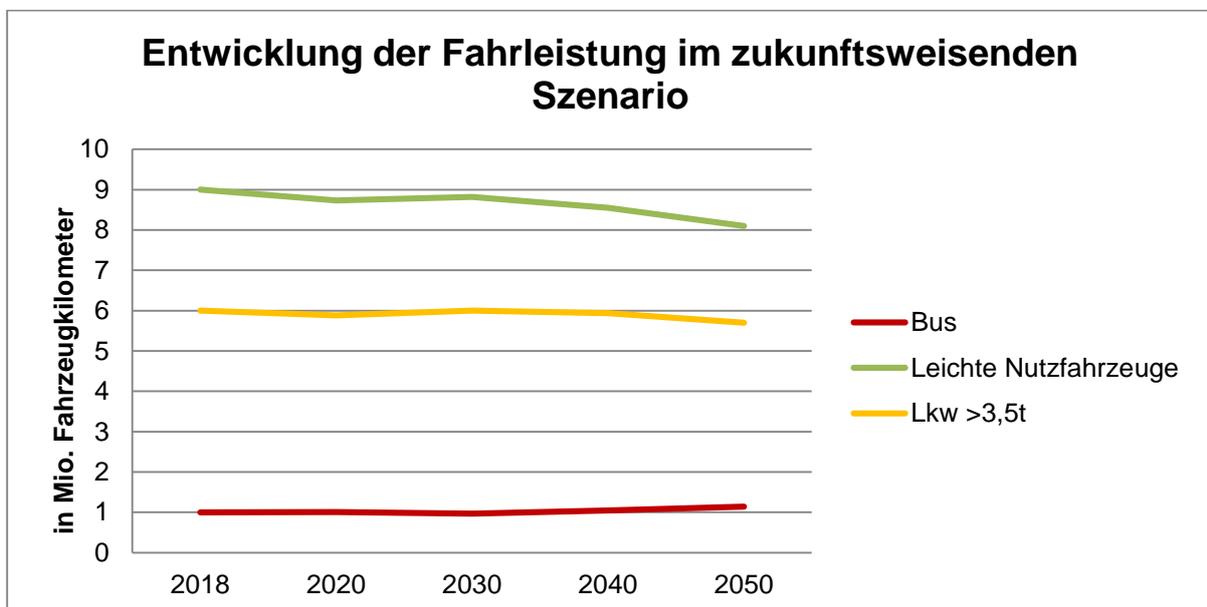
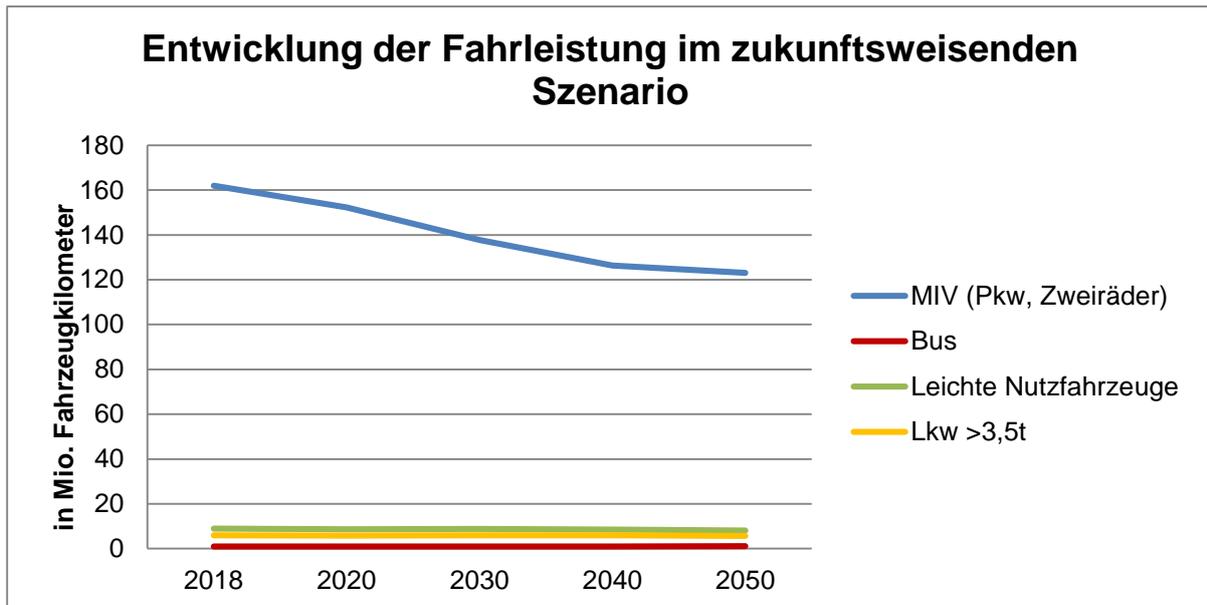


Abbildung 11: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach dem zukunftsweisenden Szenario

[eigene Berechnungen und Darstellung]

Neben der Veränderung der Gesamtfahrleistung im Verkehrssektor verschiebt sich auch der Anteil der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor zugunsten von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb. Im zukunftsweisenden Szenario ist zu erkennen, dass nach 2030 die Fahrleistung der E-Fahrzeuge die Fahrleistung der Verbrenner übertrifft (s. Abbildung 12). Für das konventionelle Szenario gilt dies nicht. Hier ist die Fahrleistung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor noch immer über der Leistung der E-Fahrzeuge.

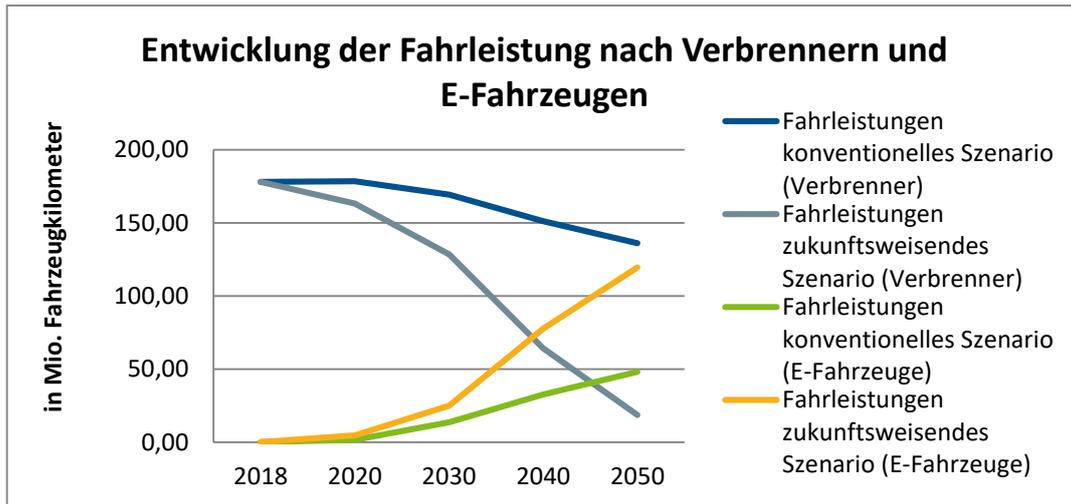


Abbildung 12: Entwicklung der Fahrleistungen in Overath bis 2050 in Millionen Fahrzeugkilometer nach Verbrennern und E-Fahrzeugen  
[eigene Berechnungen und Darstellung]

Auf diesen Grundlagen werden nachfolgend die Endenergiebedarfe und Endenergieeinsparpotenziale für beide Szenarien berechnet:

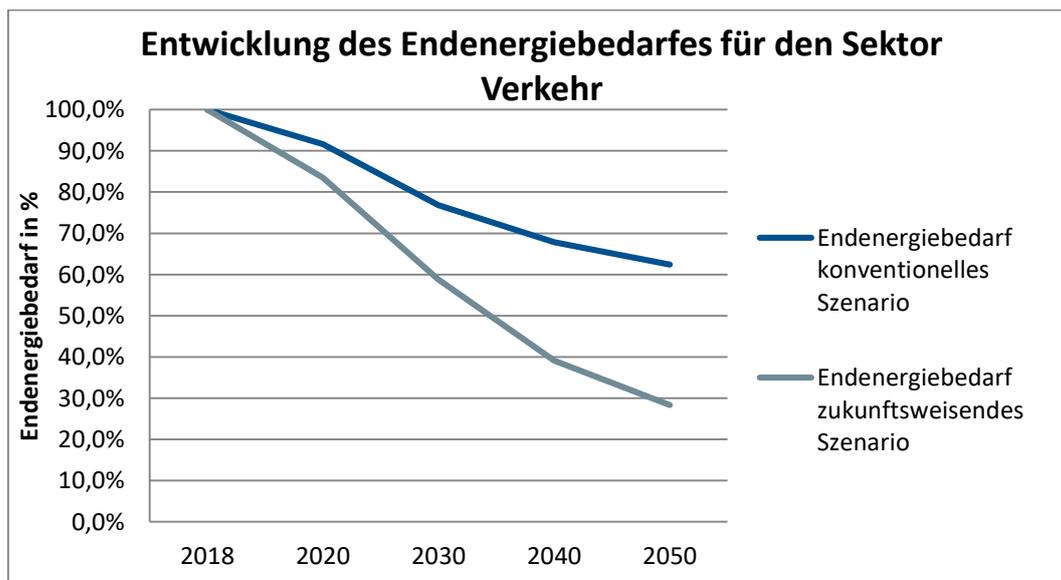


Abbildung 13: Entwicklung des Endenergiebedarfes für den Sektor Verkehr bis 2050 – konventionelles und zukunftsweisendes Szenario  
[eigene Berechnungen und Darstellung]

Die Endenergiebedarfe für den Sektor Verkehr sind bis 2050 im konventionellen Szenario auf 62,4 % und im zukunftsweisenden Szenario auf 28,3 % zurückgegangen. Damit liegen die Einsparpotenziale bis 2050 im konventionellen Szenario bei 37,6 % und im zukunftsweisenden Szenario bei 71,7 %. In Abbildung 14 wird die Entwicklung der THG-Emissionen im konventionellen Szenario dargestellt.

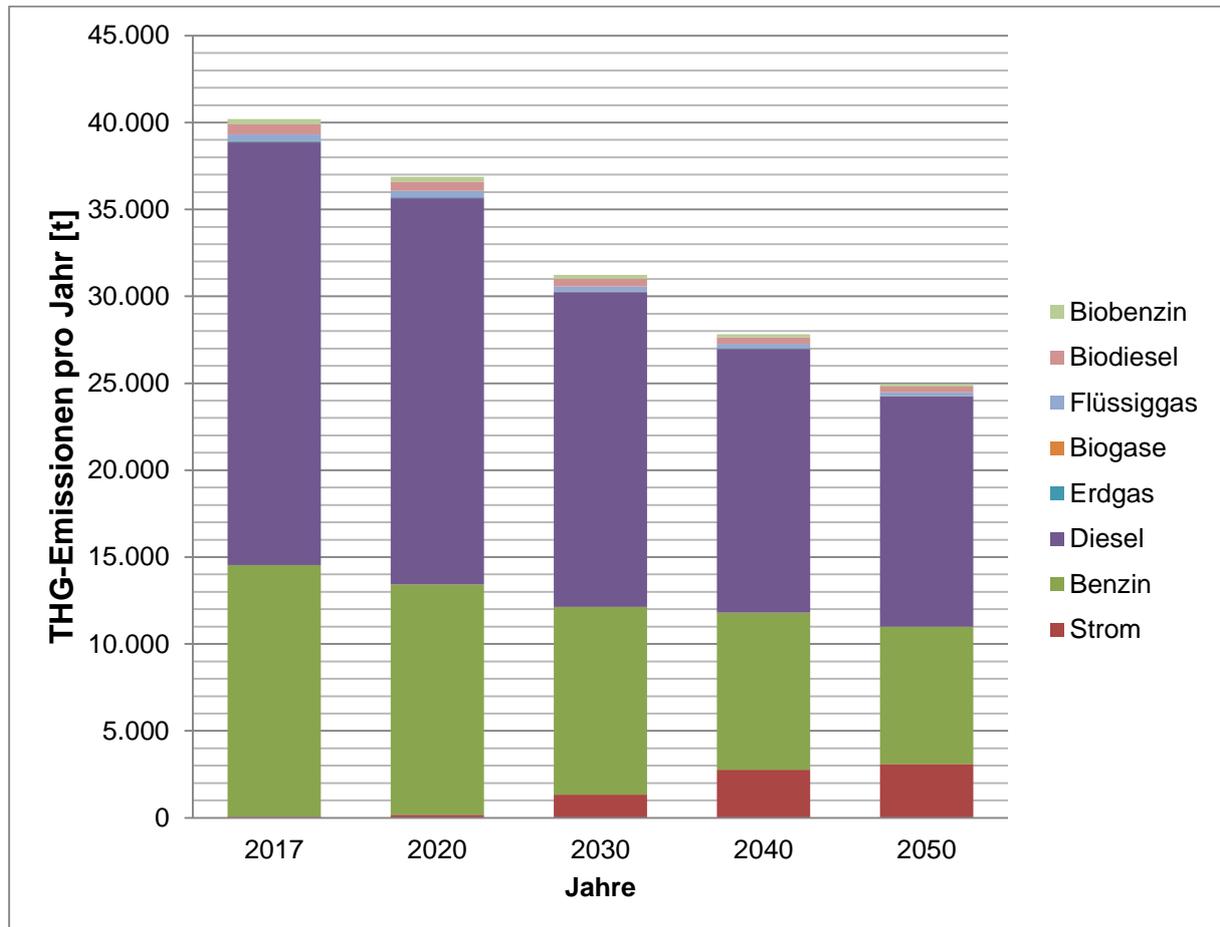


Abbildung 14: Entwicklung der THG-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs im Referenzszenario  
[eigene Berechnung und Darstellung, Berechnungsstand 2019]

Für das Basisjahr betragen die THG-Emissionen rund 40.011 t (vgl. Bilanz). Insgesamt ergeben sich für das Jahr 2030 THG-Emissionen in Höhe von 31.089 t (-22,3 %). Hierbei haben weiterhin die Treibstoffe Diesel und Benzin den größten Anteil. Bis zum Jahr 2050 sinken die THG-Emissionen um insgesamt 37,9 %.

Nachfolgende Abbildung 15 stellt die Entwicklung der THG-Emissionen im zukunftsweisenden Szenario dar.

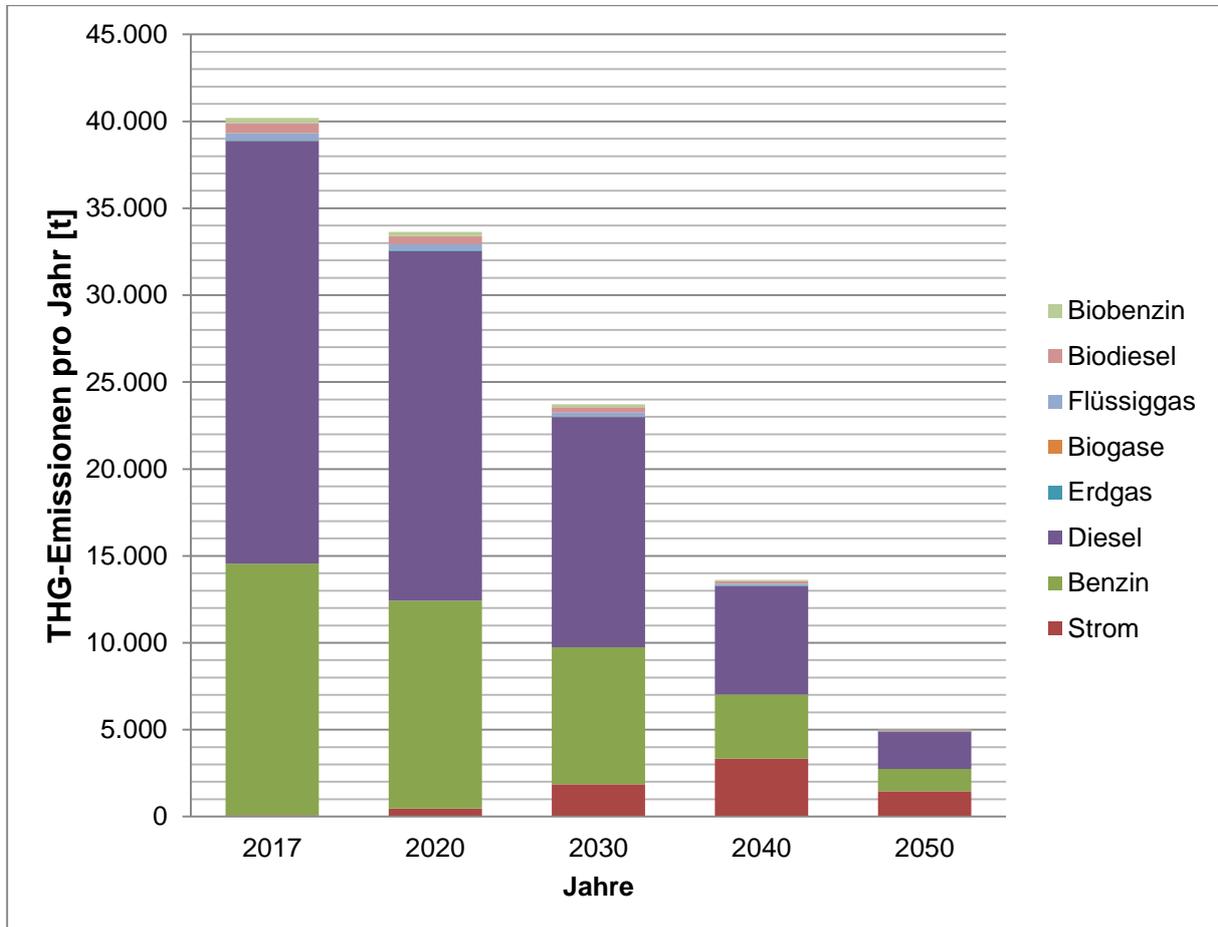


Abbildung 15: Entwicklung der THG-Emissionen des straßengebundenen Verkehrs im zukunftsweisenden Szenario  
[eigene Berechnung und Darstellung, Berechnungsstand 2019]

Im zukunftsweisenden Szenario ergeben sich für das Jahr 2030 THG-Emissionen in Höhe von 23.707 t (-41 %). Bis zum Jahr 2050 sinken die THG-Emissionen um insgesamt 87,6% auf 5.002 t.

### 3.4 Klimaschutzziele

Die Stadt Overath hat sich bereits über das integrierte Klimaschutzkonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises folgende klimapolitische Ziele gesetzt (vgl. Rheinisch-Bergischer Kreis 2013). Es wird eine integrierte Handlungsstrategie verfolgt,

- die einen langfristigen Umsetzungsprozess samt intensiver Netzwerkarbeit (AK Energie oder Bioenergiemanagement; AK Klima) vorsieht,
- bei der eine bedarfsorientierte kontinuierliche Zusammenarbeit des Rheinisch-Bergischen Kreises mit allen kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie weiteren Beteiligten bei Vorbereitung und Ausführung von Maßnahmen angestrebt wird,
- worin über das Engagement einzelner Akteure hinaus Zusammenarbeit auf Kreisebene empfohlen wird,
- die einer breit angelegten Öffentlichkeitsarbeit durch Zusammenarbeit mit den im Klimaschutz wichtigen lokalen und regionalen Akteuren zentrale Bedeutung zumisst, welche die Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit von Energieeffizienzmaßnahmen durch öffentliche und private Maßnahmenträger in den Vordergrund stellt,
- in welcher die Bereitstellung ausreichender Personalkapazitäten in den Verwaltungen (Kreis, Städte und Gemeinden) für den Aufgabenbereich Klimaschutz eine zentrale Rolle einnimmt, damit eine Umsetzung der im Klimaschutzkonzept aufgezeigten Maßnahmen geleistet werden kann (Klimaschutzmanager des RBK)
- die auf die räumlich und siedlungsstrukturell spezifischen, z. T. unterschiedlichen Bedingungen im Rheinisch-Bergischen-Kreis zugeschnitten ist,
- bei der ebenso Maßnahmen zur Anpassung an Folgen des Klimawandels unter Berücksichtigung von wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und ökologischen Interessen eingebunden sind,
- wodurch die Emissionen des Verkehrs, der mit 39 % zum Jahr 2010 den größten Anteil ausgemacht hat, maßgeblich zu reduzieren sind,
- Zudem können bis 2030 bezogen auf 1990 die CO<sub>2</sub>e-Emissionen im Kreisgebiet um 58 % abnehmen, wobei eine 100 % Treibhausgasneutralität nur möglich ist, wenn sowohl eine Verringerung des Verbrauchs als auch eine Bindung von CO<sub>2</sub> erreicht wird.

Abgeleitet aus den neu berechneten Szenarien für den Endenergieverbrauch und die THG-Emissionen des Verkehrssektors, ergeben sich für die Stadt Overath folgende Zielkorridore für den Verkehrsbereich:

- Reduktion des verkehrsbezogenen Endenergieverbrauches um 37,6 – 71,7 % bis 2050 bezogen auf 2017 (Korridor konventionelles und zukunftsweisendes Szenario)
- Reduktion der verkehrsbezogenen THG-Emissionen um 37,9 – 87,6 % bis 2050 bezogen auf 2017 (Korridor konventionelles und zukunftsweisendes Szenario)

## 4 Ausgangssituation

Um den Handlungsbedarf im Verkehrssektor der Stadt Overath zu definieren, erfolgte zunächst eine Erfassung der Ausgangssituation im Rahmen einer Bestandsanalyse. Dabei wurde das Mobilitätsverhalten in der Stadt Overath und der Status-Quo aller Verkehrsträger untersucht. Um die vorherrschende Ausgangssituation zu erfassen, hat eine Auswertung bestehender Datengrundlagen und Konzepte der Stadt Overath sowie des Rheinisch-Bergischen Kreises stattgefunden und wurde an verschiedenen Stellen durch bundesweite Studien ergänzt. Zum anderen sind die Ergebnisse der Experteninterviews und Online-Beteiligung der Bürger\*Innen mit eingeflossen. Das lokal verankerte Wissen der befragten Akteure konnte dazu beitragen, einen Überblick über bestehende Herausforderungen, Probleme und Planungen zu erhalten.

### 4.1 Mobilitätsverhalten in der Stadt Overath

Zur Analyse des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Overath sind insbesondere die Verkehrsmittelwahl bzw. der daraus abgeleitete Modal Split als aussagekräftiger Indikator heranzuziehen. Letzterer gibt Aufschluss darüber, wie hoch der Anteil verschiedener Verkehrsträger am Gesamtaufkommen genommener Wege oder der insgesamt absolvierten Distanz pro Person ausfällt. Somit handelt es sich bei dem Modal Split um eine zentrale Größe der Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Beispielsweise ist im Vergleich leicht ersichtlich, wie hoch der Anteil der ökologisch vorteilhafteren Verkehrsträger des Umweltverbunds, wozu ÖPNV, Fuß- und Radverkehr gezählt werden, ausfällt.

Da keine lokal bezogene Modal-Split-Erhebung vorliegt, werden die Ergebnisse der bundesweiten Studie „Mobilität in Deutschland – MiD 2017“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als Datenquelle verwendet. Sie untersucht das Mobilitätsverhalten in Deutschland mittels einer Haushaltsbefragung und leitet wichtige Erkenntnisse zur Verkehrsnachfrage und Alltagsmobilität der Bevölkerung ab. Daran anschließend werden die Ergebnisse der selbst erhobenen Online-Befragung erläutert und an den relevanten Stellen mit der Erhebung der MiD Studie verglichen.

#### 4.1.1 Verkehrsmittelwahl

Aus der bundesweiten Studie wird ersichtlich, dass mit einem durchschnittlichen Anteil von 57 % an allen Wegen die meisten Mobilitätsbedarfe mit dem MIV abgewickelt werden. Dies entspricht einem Anteil von 75 % an den gesamt zurückgelegten Personenkilometern in Deutschland. Dabei wird zwischen MIV-Fahrenden und MIV-Mitfahrenden differenziert. Während 43 % aller Wege als MIV-Fahrer\*In absolviert werden, haben MIV-Mitfahrer\*Innen einen Anteil von 14 % an allen zurückgelegten Wegen.

Gemessen an der Wegeanzahl stellt der Fußverkehr mit 22 % die zweithäufigste vorkommende Fortbewegungsart dar. Es folgen der Radverkehr (11 %) und der öffentliche Verkehr (10 %).

Betrachtet man hingegen den Anteil der Verkehrsträger an den zurückgelegten Personenkilometern wird deutlich, dass der Fußverkehr zwar über 20 % aller Wege ausmacht aber nur 3 % der insgesamt zurückgelegten Strecken zu Fuß absolviert werden. Ähnliches gilt für den Radverkehr, der bei knapp über 10 % aller Wege Anwendung findet. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (10 %) ist ein geringerer Einfluss festzustellen. Darüber hinaus erfahren der Fußverkehr (21 %) und der Radverkehr (10 %) eine geringere Nutzung gemessen am Anteil an allen zurückgelegten Wegen (vgl. Abbildung 16), was aber ebenfalls nur 3 % der zurückgelegten Personenkilometer ausmacht. Öffentliche Verkehrsmittel werden nur bei ca. 10 % aller Wege verwendet, machen aber 19 % der zurückgelegten Strecken aus (vgl. BMVI 2018b). Dabei werden die unterschiedlichen Anwendungsbereiche und Möglichkeiten der Distanzüberwindung verschiedener Verkehrsträger deutlich.

Um die dargestellten Werte zur Verkehrsmittelwahl in Deutschland auf die Stadt Overath zu übertragen und vor dem Hintergrund ihrer raumtypologischen Eigenschaften zu differenzieren, bietet die Studie eine Möglichkeit zur Unterscheidung der Verkehrsmittelwahl nach verschiedenen Raumkategorien an. Laut der Regionalstatistischen Raumtypologie (RegioStaR 7) des BMVI ist die Stadt Overath als Mittelstadt in einer städtischen Region zu bezeichnen (vgl. BMVI 2018c). Für diesen Raumtyp liegt ein zugunsten des MIV verschobenes Ergebnis vor. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt werden sogar 61 % aller Wege als MIV-Fahrer\*In oder -Mitfahrer\*In absolviert. Der Pkw hat in diesen Raumtypen also eine gesteigerte Bedeutung. Auch sind vor allem geringere Anteile des öffentlichen Verkehrs zu beobachten. Mit einem Anteil von nur 8 % an allen Wegen ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (10 %) ein deutlich geringerer Einfluss festzustellen. Darüber hinaus erfahren der Fußverkehr (21 %) und der Radverkehr (10 %) eine leicht geringere Nutzung gemessen am Anteil an allen zurückgelegten Wegen (vgl. Abbildung 16). Ursächlich hierfür ist möglicherweise die spezielle Topographie zwischen den Stadtteilen der Stadt Overath.

#### Modal Split des Verkehrsaufkommens in Mittelstädten städtischer Regionen

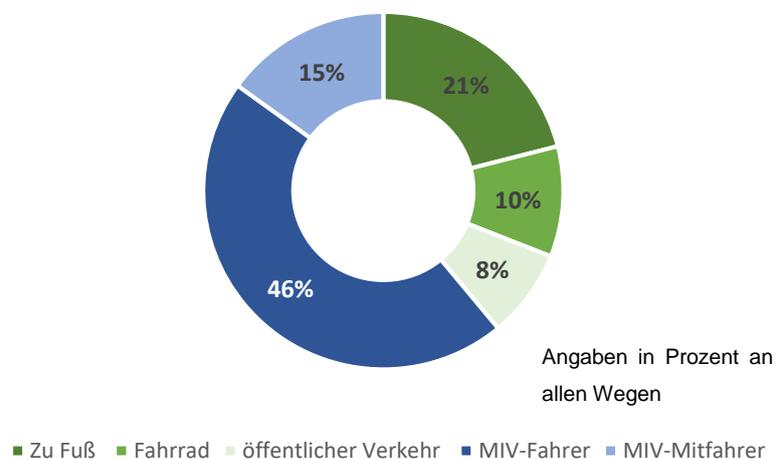


Abbildung 16: Modal Split in Mittelstädten ländlicher Regionen (Wegeanzahl)  
[eigene Darstellung nach BMVI 2018b: 47]

Im Tagesdurchschnitt bedeutet die dargestellte Verteilung von Wegen auf die einzelnen Verkehrsträger, dass mehr als 30 km mittels des MIV (als Fahrer\*In und Mitfahrer\*In) absolviert werden. Obwohl der öffentliche Verkehr für den geringsten Anteil an allen Wegen verantwortlich ist, werden mit ihm die zweithöchsten Tageskilometer zurückgelegt: Durchschnittlich legen Bewohner\*Innen von Mittelstädten in städtischen Regionen 6 km pro Tag mittels öffentlicher Verkehrsmittel zurück. Beim Fuß- und Radverkehr liegen die durchschnittlichen Tagesstrecken hingegen nur bei jeweils 1 km (vgl. Abbildung 17).

### Modal Split der Tagesstrecke in Mittelstädten städtischer Regionen

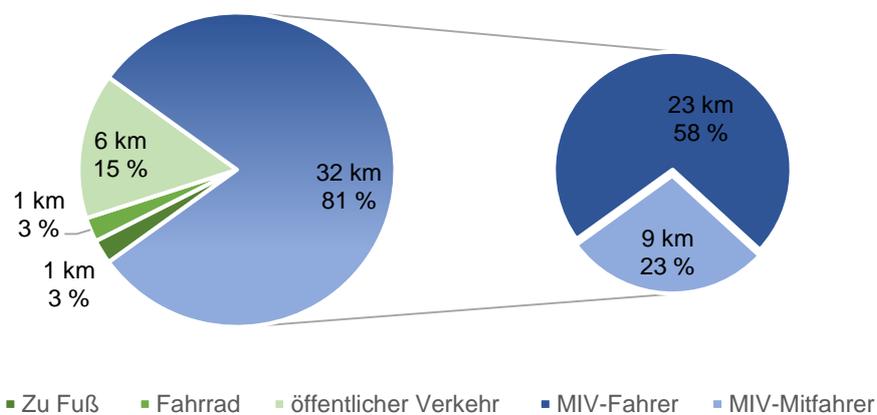


Abbildung 17: Modal Split in Mittelstädten städtischer Regionen (Tagesstrecken)  
[eigene Darstellung nach BMVI 2018b: 49]

Aufgrund der Ergebnisse zur Verkehrsmittelwahl für den Raumtyp Mittelstädte in städtischen Regionen ist davon auszugehen, dass der MIV auch in der Stadt Overath eine dominierende Funktion einnimmt. Diese Annahme wurde im Rahmen der geführten Experteninterviews von allen lokalen bzw. regionalen Gesprächspartnern bestätigt. Darüber hinaus konnte der Großteil der befragten Expert\*Innen bestätigen, dass insbesondere Rad- und Fußverkehr nur selten genutzt werden.

#### 4.1.2 Demographischer Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl

Erfolgt eine zusätzliche Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen, wird ein deutlicher Einfluss der demographischen Voraussetzungen deutlich. Die Verteilung der Angaben zum Hauptverkehrsmittel verschiedener Altersklasse zeigt auf, dass Personen zwischen 0 und 17 Jahren die geringste MIV-Nutzung aufweisen (46 %), dafür aber am häufigsten den Umweltverbund nutzen. Dabei wurde der Fußverkehr von 27 %, der Radverkehr von 15 % und öffentliche Verkehrsmittel von 12 % als Hauptverkehrsmittel für ihre täglichen Wege angegeben. Hingegen zeigt sich bei den Altersklassen 18 bis 29, 30 bis 49 und 50 bis 69 eine deutlich höhere Nutzung des MIV. Zwischen 62 und 67 % der täglichen Wege werden als Fahrer\*In oder Mitfahrer\*In in einem Pkw absolviert. Dafür sinken die Anteile des Fuß- und Radverkehrs.

Insbesondere aber die öffentlichen Verkehrsmittel werden von der Altersklassen 30 bis 49, 50 bis 69 und 70 Jahre und älter mit einem Anteil von 7 % bzw. 6 % deutlich weniger genutzt.

Die zweitjüngste Altersklasse der 18 bis 29-jährigen nutzt hingegen mit 14 % aller Wege den öffentlichen Verkehr am häufigsten als Hauptverkehrsmittel. Zuletzt weist die Altersgruppe 70 Jahre und älter zusammen mit der jüngsten Altersgruppe den größten Anteil des Fußverkehrs (27 %) an den täglichen Wegen auf. Auch die Nutzung des Radverkehrs ist im Vergleich zu den mittleren Altersklassen geringfügig erhöht (11 %). Im Gegenzug liegt eine verringerte MIV-Nutzung (58 % als Fahrer\*In und Mitfahrer\*In) vor (vgl. Abbildung 18).

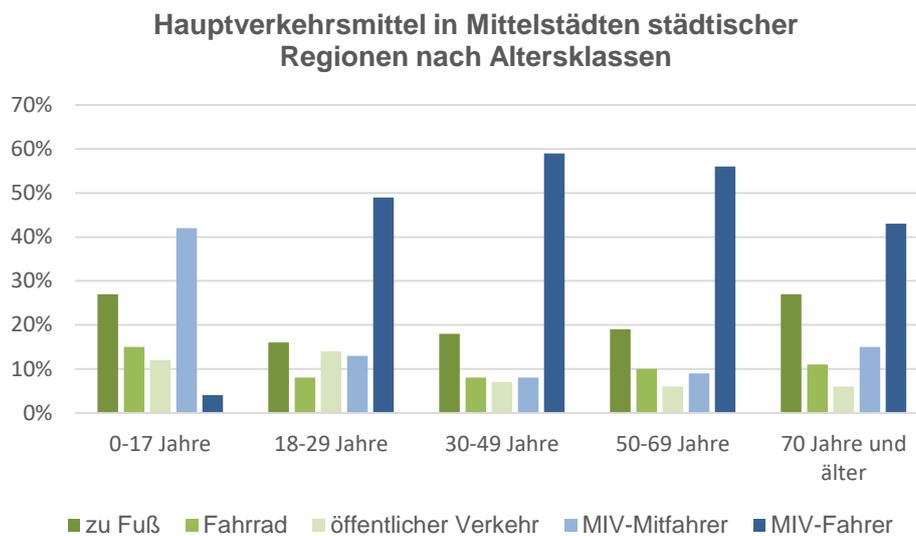


Abbildung 18: Hauptverkehrsmittel in Mittelstädten ländlicher Regionen nach Altersklassen  
[eigene Darstellung nach infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH]

Insgesamt zeigt sich somit, dass der Fuß- und Radverkehr vor allem durch die jüngste und älteste Altersklasse genutzt werden. Bei den 0 bis 17-jährigen ist dies vor allem darauf zurückzuführen, dass diese Personen meist noch keinen Führerschein bzw. einen eigenen Pkw besitzen. Dies bestätigt sich dadurch, dass beim Großteil der zurückgelegten Wege mit dem MIV die Mitfahrt in einem Pkw (42 %) angegeben wurde. Gleichzeitig erklärt diese Voraussetzung der Altersgruppe 0 bis 17 Jahre den deutlich erhöhten Anteil des öffentlichen Verkehrs als Hauptverkehrsmittel im Vergleich zu den anderen Altersklassen.

Bei den mittleren Altersklassen, insbesondere aber den 30 bis 49-jährigen, ist die höchste MIV-Nutzung erkennbar. Bei bis zu 67 % aller Wege wird der MIV als Hauptverkehrsmittel angegeben. Gleichzeitig sinkt der Anteil des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs.

Insgesamt entspricht die demographische Bevölkerungsstruktur der typischen demographischen Bevölkerungsstruktur einer kleinen Mittelstadt im städtischen Raum, so dass sich die Ergebnisse der bundesweiten Studien gut auf Overath übertragen lassen.

Entsprechend der dargestellten demographischen Einflüsse auf das Mobilitätsverhalten sind geeignete und zielgruppenorientierte Handlungsansätze zu erarbeiten. Diese könnten grundlegend darauf abzielen:

- die Nutzung des Umweltverbundes jüngerer Altersklassen weiter auszubauen und die hohen Anteile als Mitfahrer\*In im MIV (z. B. Schul- oder Ausbildungswege) zu reduzieren
- die MIV-Nutzung der mittleren Altersklassen (vor allem im Nahbereich) zu reduzieren und den Umweltverbund generell zu stärken.
- 

#### 4.1.3 Multimodale Mobilität

Mehr als jede dritte Person (38 %) in Mittelstädten in städtischen Regionen nutzt im Verlaufe einer Woche verschiedene Verkehrsträger (multimodale Mobilität). Dieser Wert ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt leicht erhöht. Bundesweit nutzen 36 % verschiedene Verkehrsmittel für diverse und wiederkehrend auftretende Mobilitätsbedürfnisse (vgl. BMVI 2018b). Diese Auswertung verdeutlicht die dominante Stellung des MIV und weist auf eine weite Verbreitung monomodaler Mobilitätsverhalten<sup>4</sup> hin. Insbesondere im Bereich der Nahmobilität könnten somit Ansatzpunkte zur Ausweitung der Nutzung klimafreundlicher Mobilitätsformen (Fuß-, Radverkehr, ÖPNV) im Rahmen multimodaler Mobilitätsverhalten liegen.

Die im bundesweiten Durchschnitt fortgeschrittene Ausdifferenzierung multimodaler Mobilitätsverhalten ist in Mittelstädten städtischer Regionen bereits im Ansatz zu beobachten. Zwar ist die Kombination von Auto und Fahrrad in diesem Raumtyp häufiger als im bundesweiten Durchschnitt (+ 4 %), jedoch wird auch die Kombination Auto, Rad und öffentlicher Verkehr in Mittelstädten in städtischen Regionen etwas häufiger genutzt als im bundesweiten Durchschnitt. Hingegen liegt der Anteil der multimodalen Personen, die im Verlaufe einer Woche das Fahrrad und den öffentlichen Verkehr nutzen mit 8 % in Mittelstädten städtischer Regionen deutlich unter dem bundesweiten Durchschnitt von 13 % (vgl. Abbildung 19).

---

<sup>4</sup> Monomodale Mobilitätsverhalten umfassen die Verwendung von nur einem Verkehrsträger im Wochenverlauf.

### Mobilitätsverhalten multimodaler Untergruppen

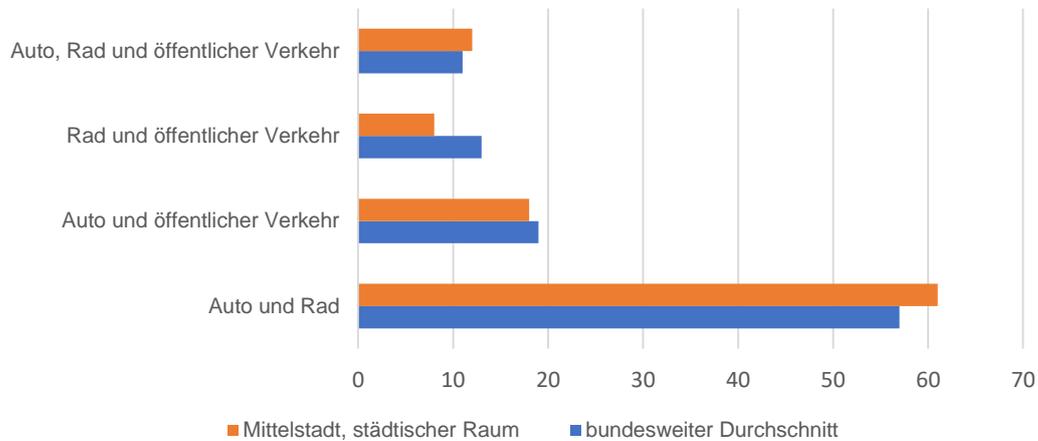


Abbildung 19: Mobilitätsverhalten multimodaler Untergruppen in Prozent  
[eigene Darstellung nach BMVI 2018b: 60]

Somit zeigt sich bei der Betrachtung des multimodalen Mobilitätsverhaltens, dass im Raumtyp der Stadt Overath eine dominante Stellung der monomodalen Pkw-Nutzung vorliegt. Nur vergleichsweise wenige Personen nutzen verschiedene Verkehrsträger im Verlaufe einer Woche. Dies entspricht den generell geringen Anteilen der Verkehrsträger Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr an den Personenkilometern. Daher ist erneut abzuleiten, dass insbesondere im Bereich der Nahmobilität die Einbindung umweltfreundlicher Mobilitätsformen fokussiert werden sollte. Auf kurzen Wegen könnten Alternativen zum Pkw gezielt gefördert werden und einen Anstieg der Multimodalität bewirken.

#### 4.1.4 Einfluss der Wegelänge

Aufgrund der vergleichsweise kurzen Wegelängen von 8,1; 5,2; bzw. 6,9 km liegt ein erhöhtes Potenzial zur Einbindung des Umweltverbundes vor allem bei den Wegezwecken *Bringen / Holen / Begleiten von Personen, Einkauf* und *Erreichen einer Ausbildungs-/Bildungsstätte* vor. Diesbezüglich wäre vor allem der Radverkehr als flexibler und geeigneter Verkehrsträger zu nennen. Alternativ kann in Abhängigkeit eines vorhandenen Angebotes (Linienverbindung, Taktung etc.) auch der ÖPNV als potenzialreich angesehen werden. In den Bereichen *Freizeit, private Erledigungen, dienstliche/geschäftliche Zwecke* und *Erreichen eines Arbeitsplatzes* ist hingegen eine deutlich höhere durchschnittliche Wegelänge zu beobachten. Daher empfiehlt sich vor allem eine Förderung öffentlicher Verkehrsmittel oder die verstärkte Einbindung des Umweltverbundes im Rahmen multimodaler<sup>5</sup> Mobilitätsformen (vgl. Abbildung 20).

<sup>5</sup> Multimodale Mobilitätsformen umfassen die Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsträger für einen Wegezweck.

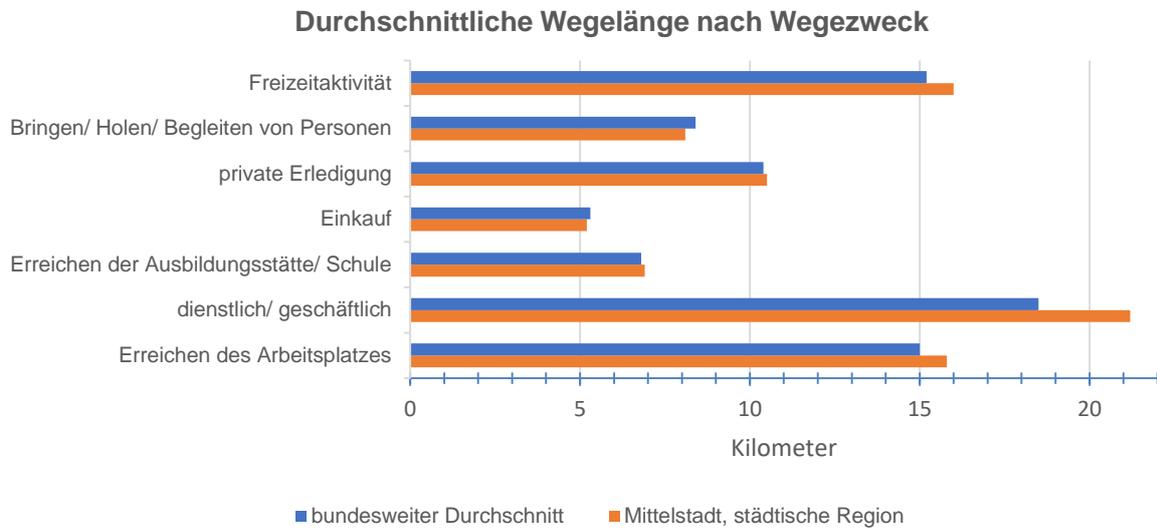


Abbildung 20: Durchschnittliche Wegelängen nach Wegezwecken in Mittelstädten städtischer Regionen  
[eigene Darstellung nach infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH]

Die Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach Wegelängen macht deutlich, dass der MIV-Anteil an allen Wegen vor allem ab einer Distanz von 1 km deutlich zunimmt. In der Kategorie 10 bis unter 20 km verfügt er inklusive der Mitfahrer\*In sogar über einen Wegeanteil von 81 %. Ab einer Distanz von 50 km steigt dann der Anteil von MIV-Mitfahrer\*Innen. Dies ist vor allem durch die Zunahme von Fahrgemeinschaften zu begründen. Gleichzeitig erhöht sich vor allem auch der Anteil der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu Lasten des MIV-Verkehrs auf 18 %.

Generell wird eine sehr hoher Nutzungsanteil des MIV im Nahbereich (< 5 km) sichtbar. Diese Wegelängenkategorie stellt hohe Potenziale zur Einbindung des Fuß- und Radverkehrs dar. Diese Entfernung entspricht in etwa der Entfernung zwischen dem Stadtzentrum der Kernstadt und den einzelnen Stadtteilen Overaths. Eine gezielte Förderung könnte daher darauf abzielen, die hohen MIV-Anteile im Nahbereich auf den Umweltverbund zu verlagern. Gleichzeitig sind der öffentliche Verkehr und intermodale Mobilitätsformen (unter Einbindung des ÖPNV) auf mittleren Distanzen zu fokussieren. Ab einer Distanz von über 5 km steigt der Nutzungsanteil öffentlicher Verkehrsmittel zwar bereits spürbar an (auf bis zu 17 %). Dennoch sind die ÖPNV-Angebote, insbesondere in Kombination mit dem Fuß- und Radverkehr, weiter zu verstärken, um wesentliche Anteile des dominierenden MIV-Verkehrsaufkommens verlagern zu können (vgl. Abbildung 21).

**Modal Split nach Wegelänge in Mittelstädten städtischer Regionen**

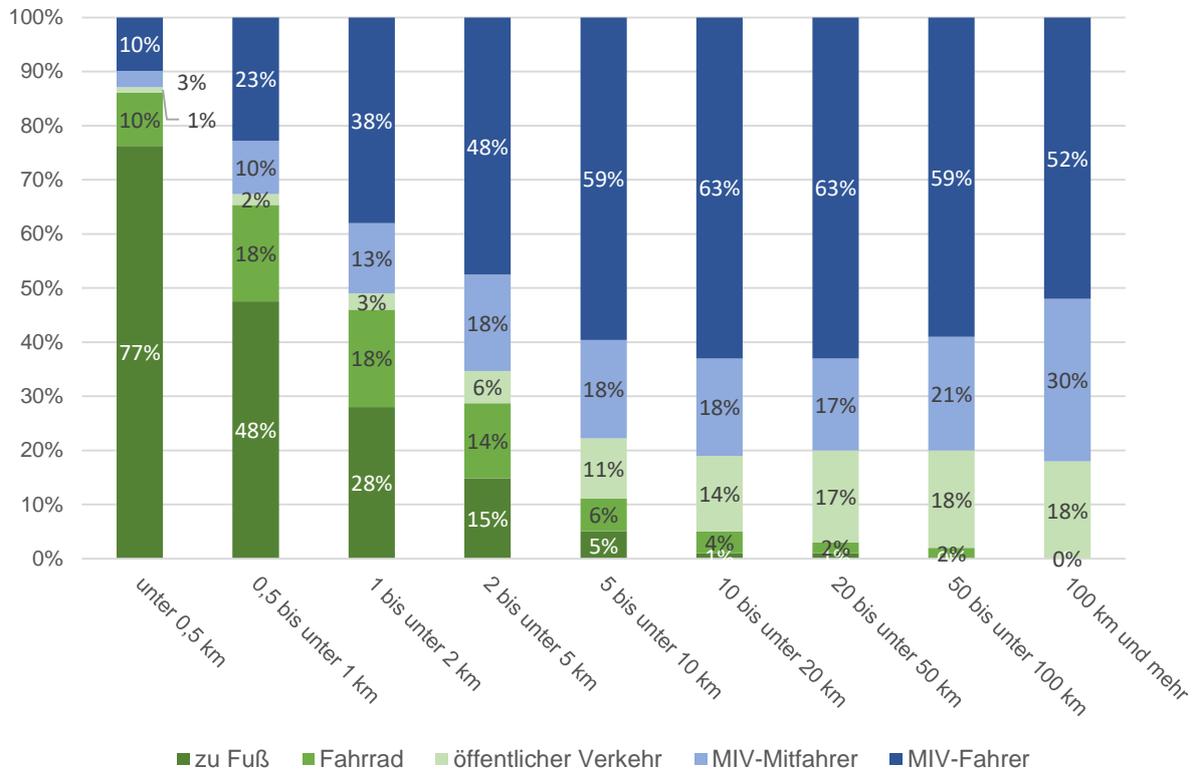


Abbildung 21: Modal Split nach Wegelängen  
[eigene Darstellung nach infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH]

#### 4.1.5 Einfluss der Wegezwecke

Eine zusätzliche Unterscheidung der unterschiedlichen Wegezwecke konkretisiert die Verlagerungspotenziale des MIV (als Fahrer\*In) vor allem auf *dienstliche Wege* (78 %) und den *Arbeitsweg* (63 %). Entsprechende Handlungsansätze zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens sind im betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM)<sup>6</sup> zu identifizieren. Sowohl auf dienstlichen Fahrten als auch im Pendlerverkehr ist die Einbindung des Umweltverbundes durch gezielte Strategien zu fördern. Aufgrund der in Abbildung 22 dargestellten, durchschnittlichen Wegelängen könnten vor allem intermodale Mobilitätsformen gestärkt werden, welche beispielsweise den ÖPNV und den Radverkehr umfassen.

Weitere Handlungsfelder könnten sich im Bereich des Wegezweckes *Erreichen der Ausbildungsstätte/Schule* eröffnen. Dort ist insbesondere der vergleichsweise hohe Anteil von *MIV-Fahrten als Mitfahrer\*In* (24 %) zu reduzieren. Diesbezüglich konnte im Rahmen der geführten Experteninterviews bereits die Reduktion von Bring- und Abholfahrten im Schulverkehr (Stichwort „Elterntaxi“) als relevanter Handlungsansatz identifiziert werden. Die vorherige Darstellung der durchschnittlichen Wegelängen eröffnet Potenziale zur Einbindung des Umweltverbundes aufgrund der relativ geringen Distanz zu Ausbildungs- und Bildungsstätten. Abbildung 21 hat bereits gezeigt, dass der Fuß- und Radverkehr für kurze Wegelängen (bis 5 km) bereits vermehrt genutzt wird. Insbesondere ab einer Distanz von 1 km bestehen jedoch weitere Reduktionspotenziale des MIV, da in diesem Bereich der Fußverkehr häufig eine Zeitersparnis im Vergleich zum MIV bedeutet.

Zusätzlich zeigen sich generelle Potenziale zur verstärkten Einbindung des Radverkehrs. Dabei könnten insbesondere die Wegezwecke Freizeitaktivitäten und private Erledigungen angesprochen werden. Währenddessen ist das Handlungspotenzial im Bereich Einkaufen differenziert zu betrachten. Zwar wird rund die Hälfte aller Wege als Fahrer\*In im MIV und weitere 14 % als Mitfahrer\*In abgewickelt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass der Umweltverbund häufig nur eingeschränkte Handlungsansätze bietet, da unzureichende Möglichkeiten für den Transport gekaufter Waren bestehen (vgl. Abbildung 22).

---

<sup>6</sup> „Das Ziel des BMM ist, eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen. Dies kann im Personen- und Güterverkehr erfolgen (...) Dazu gehören:

- Berufs- und Pendlerverkehr
- Dienstwege und Dienstreisen sowie der
- Besucher- und Kundenverkehr“ (vgl. BMVI 2018a).

**Modal Split nach Wegezwecken in Mittelstädten städtischer Regionen**

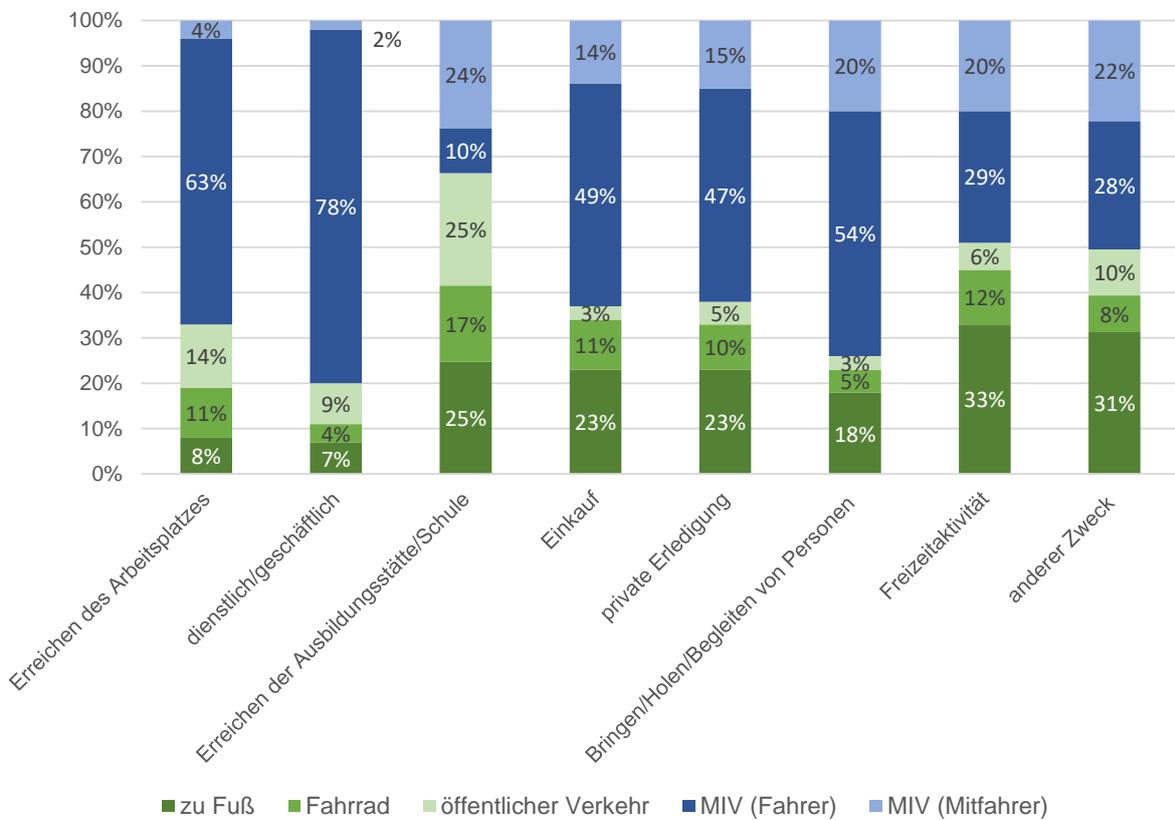


Abbildung 22: Modal Split nach Wegezwecken  
[eigene Darstellung nach infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH]

## 4.2 Auswertung der Online-Beteiligung

Die Online-Beteiligung für das Mobilitätskonzept der Stadt Overath stand interessierten Bürger\*Innen vom 23.01.2020 bis zum 16.02.2020 zur Verfügung. Mittels einer Online-Karte hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre regelmäßigen Wege einzuzeichnen und dazu ergänzende Informationen zu liefern. Für jeden zurückgelegten Weg sollte das genutzte Verkehrsmittel und der Wegezweck angegeben werden. Außerdem wurden Gründe abgefragt, die aus Sicht der Befragten gegen eine Nutzung des Rad-, Fuß- oder des öffentlichen Verkehrs auf dem angegebenen Weg sprechen. Letzteres dient dazu, etwaige Hürden eines Umstiegs auf nachhaltige Verkehrsmittel in Erfahrung zu bringen und abzuleiten, auf welche Art und Weise eine insgesamt klimafreundlichere und darüber hinaus vorteilhaftere Verkehrsentwicklung gefördert werden kann.

Insgesamt wurden von den Teilnehmenden 397 Wege eingezeichnet. Jedem Teilnehmenden stand es offen, jeweils mehrere Wege einzuzeichnen, sodass die gesamte Anzahl an Personen nicht erfasst worden ist. Allerdings konnten davon jedoch nur 285 Wege in die Auswertung miteinbezogen werden. Diese vergleichsweise hohe Anzahl nicht verwertbarer Datensätze besteht überwiegend aus äußerst kurzen Wegen ohne Erläuterungen, sodass sie sich nicht für eine anschließende Untersuchung eignen. Zudem wurden einige Wege gänzlich außerhalb des Overather Stadtgebietes eingezeichnet, womit sie für die Ausarbeitung dieses Mobilitätskonzeptes als nicht signifikant einzustufen sind.

Über die durchgeführte Befragung<sup>7</sup> können sowohl Potenziale des Umweltverbundes erkannt als auch Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Overather\*Innen gezogen werden. Zudem bestätigten viele Angaben erste Eindrücke des Mobilitätsworkshops vom 04.12.2019 und Aussagen aus Interviews mit lokalen Akteuren, wodurch sich ein insgesamt stimmiges Gesamtbild ableiten lässt.

Aus Gründen der Übersicht und der kommunalen Einflussnahme wurde bei der Auswertung zwischen Wegen, die gänzlich innerhalb des Overather Stadtgebietes liegen und Wegen, die von Overath in die umliegenden Kommunen führen, unterschieden.

---

<sup>7</sup> Über die Auswertung der Befragung lassen sich insbesondere qualitative Rückschlüsse ziehen. Die Umfrage erhebt nicht die Ansprüche einer Repräsentativität.

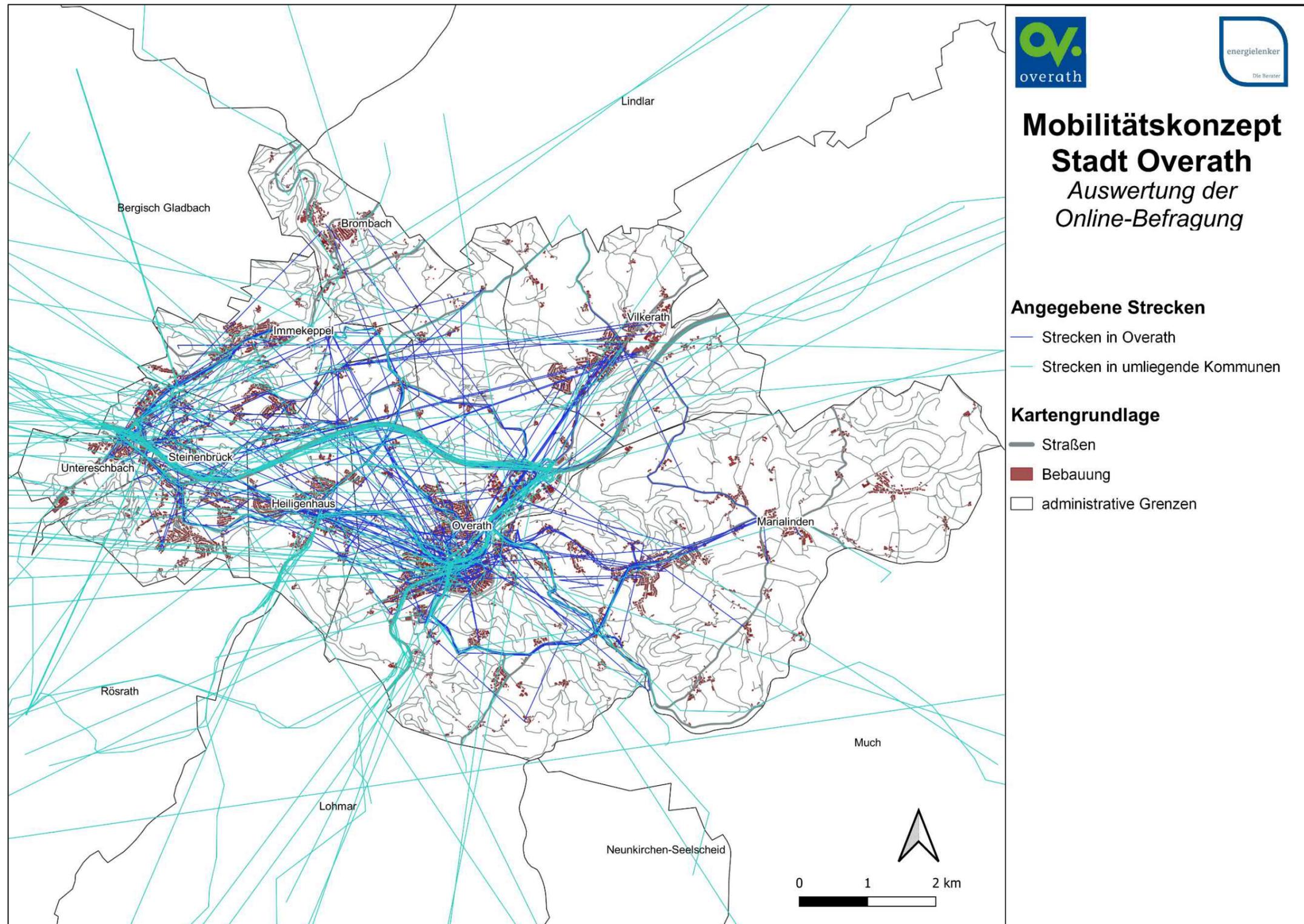


Abbildung 23: Angegebene Strecken der Online-Beteiligung  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

4.2.1 Interne Strecken

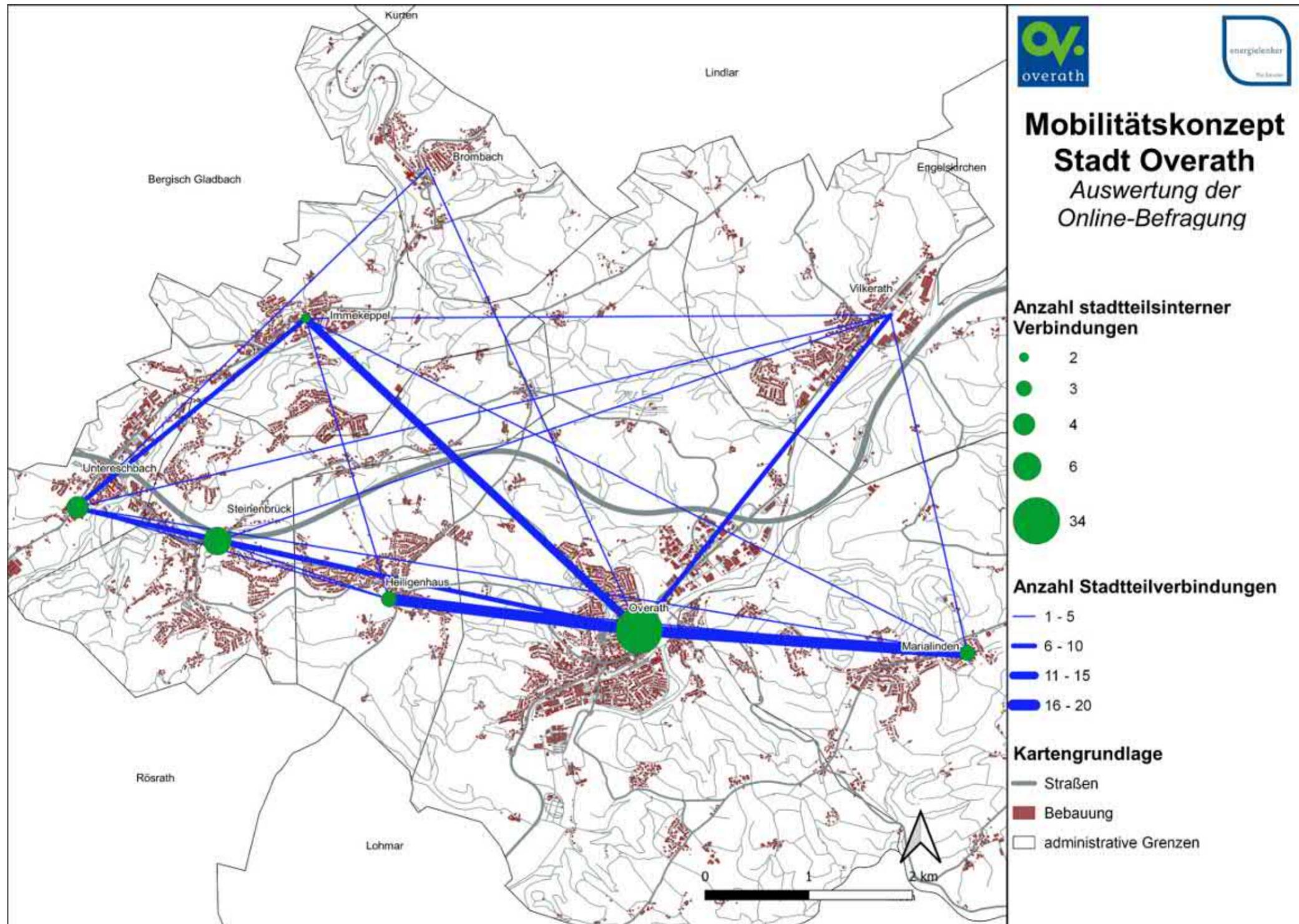


Abbildung 24: Zusammenfassung der angegebenen Strecken in Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

Von den 171 Wegen innerhalb des Gebietes der Stadt Overath wurden die meisten Wege im Overather Ortskern zurückgelegt (34), woraufhin die Verbindungen zwischen dem Ortskern Overaths und den jeweils umliegenden Stadtteilen den zweitgrößten Anteil ausmachen. Insbesondere zwischen dem Ortskern und Marialinden und dem Ortskern und Heiligenhaus wurden viele Strecken angegeben (20 bzw. 19). Anhand dieser Darstellung wird die Bedeutung des Overather Ortskerns für die Mobilitätsbedürfnisse der Befragten deutlich (vgl. Abbildung 24). Gleichermäßen ist erkennbar, dass die etwas abseits gelegenen Ortschaften Brombach und Vilkerath nur von wenigen Teilnehmenden benannt worden sind. Somit lässt sich auf Grundlage dieser Befragung eine Art Hauptachse zwischen den Ortsteilen entlang einer Ost-West-Verbindung erkennen, da die deutliche Mehrheit der Wege zwischen Marialinden, dem Ortskern Overath, Heiligenhaus, Steinenbrück und Untereschbach zurückgelegt worden sind.

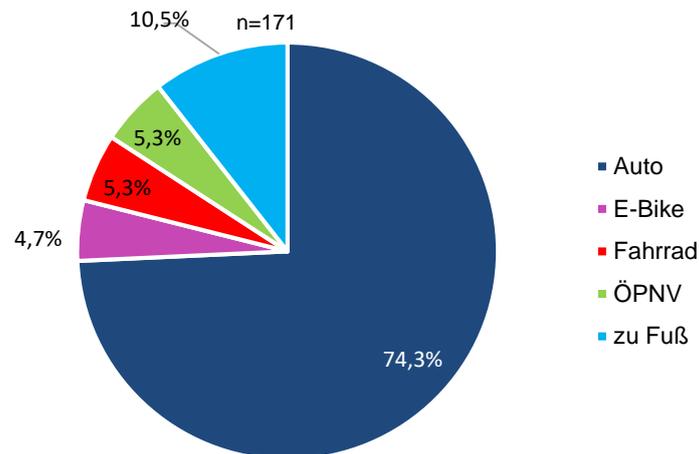


Abbildung 25: Verkehrsmittelwahl auf Wegen im Overather Stadtgebiet

Die Aufteilung anhand der gewählten Verkehrsmittel der innerhalb des Stadtgebietes zurückgelegten Wege ist in Abbildung 25 aufgeführt. Wie zu erkennen ist, nehmen Fahrten mit dem eigenen Auto (127 Fahrten bzw. 74,3 %) den deutlich größten Anteil ein. Demgegenüber wurde auf lediglich neun Strecken das Fahrrad (5,3 %) und auf acht ein E-Bike (4,7 %) genutzt. Gleichermäßen nehmen der ÖPNV mit neun Wegen (5,3 %) oder der Fußverkehr mit 18 Strecken (10,5 %) einen geringen Anteil ein (vgl. Abbildung 25). Zusammengenommen macht der Umweltverbund somit nur rund ein Viertel der angegebenen Wege aus, was sich in einer hohen Nutzung des eigenen Pkw widerspiegelt. Zwar genügt die Anzahl an Antwortsätzen nur für eine geringe Repräsentativität, dennoch lässt sich eine Situation ableiten, die dem eingeholten Meinungsbild aus Workshops vor Ort und Gesprächen mit ansässigen Expert\*Innen und engagierten Bürger\*Innen nahekommt.

Der Blick auf die Karte verdeutlicht die Dominanz des Pkw (vgl. Abbildung 26). Bei der Wahl des Verkehrsmittels ist auffällig, dass sowohl lange als auch kurze Strecken unter 1 km mit dem Auto zurückgelegt wurden.

Der Fuß- und Fahrradverkehr wurde hingegen ausschließlich auf Wegen unter 4 km gewählt, während der Bus und das E-Bike auch für weitere Strecken genutzt wurden. Es ist naheliegend, dass die umliegenden topographischen Gegebenheiten einen negativen Einfluss auf die Fahrradnutzung haben. Zwar nehmen E-Bikes an Beliebtheit zu, jedoch gehören sie noch nicht zum Standard in der Bevölkerung. Unterstützung erfährt diese Verkehrsmittelwahl durch eine neue E-Bike-Station am Bahnhof Overath.

Der motorisierte Individualverkehr wurde im gesamten Stadtgebiet gleichermaßen genutzt. Er stellt sowohl auf stadtteilinternen Strecken als auch auf Verbindungen zwischen den einzelnen Stadtteilen das bevorzugte Verkehrsmittel dar.

Bei der Nutzung des Umweltverbundes lassen sich hingegen räumliche Unterschiede erkennen (vgl. Abbildung 27). So ist der Fußverkehr überwiegend auf den Overather Ortskern beschränkt. Jedoch wurden vereinzelt Verbindungen in den Stadtteilen (Steinenbrück, Untereschbach), sowie zu einzelnen Siedlungen um den Ortskern angegeben.

Die Fahrradnutzung beschränkt sich auf kurze Strecken in den Stadtteilen und auf Verbindungen durch die Täler der Agger und Sülz. Auffällig hierbei ist, dass auf den angegebenen Strecken nur geringe Höhenunterschiede bewältigt werden. Die Nutzung eines E-Bikes hingegen wird für weitere Strecken mit größeren Höhenunterschieden angegeben (z.B. Overath Ortskern-Marialinden).

Der öffentliche Verkehr wurde vorrangig auf Verbindungen zwischen dem Overather Ortskern und den Stadtteilen genutzt, während er zwischen den übrigen Stadtteilen nur vereinzelt zum Tragen kommt. Dies deutet daraufhin, dass die Anbindung mit dem ÖPNV hauptsächlich zentral erfolgt und radiale Verbindungen weniger stark ausgeprägt sind.

Bei der Verkehrsmittelwahl fällt auf, dass der Anteil des MIV (Fahrer\*In und Mitfahrer\*In wurden in der Online-Beteiligung nicht differenziert) von den Overather\*Innen als deutlich höher angegeben wurde, als in anderen Mittelstädten städtischer Regionen. Während der Anteil des Radverkehrs ähnlich hoch ist, ist der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, deutlich geringer. Auch der ÖPNV wird in Overath laut der Online-Beteiligung weniger genutzt als in den Erhebungen der MiD. Dies zeigt sich auf den internen Strecken sowie noch verstärkter auf den externen Strecken (= Strecken, die über Overath hinaus gehen, s. 4.2.2).

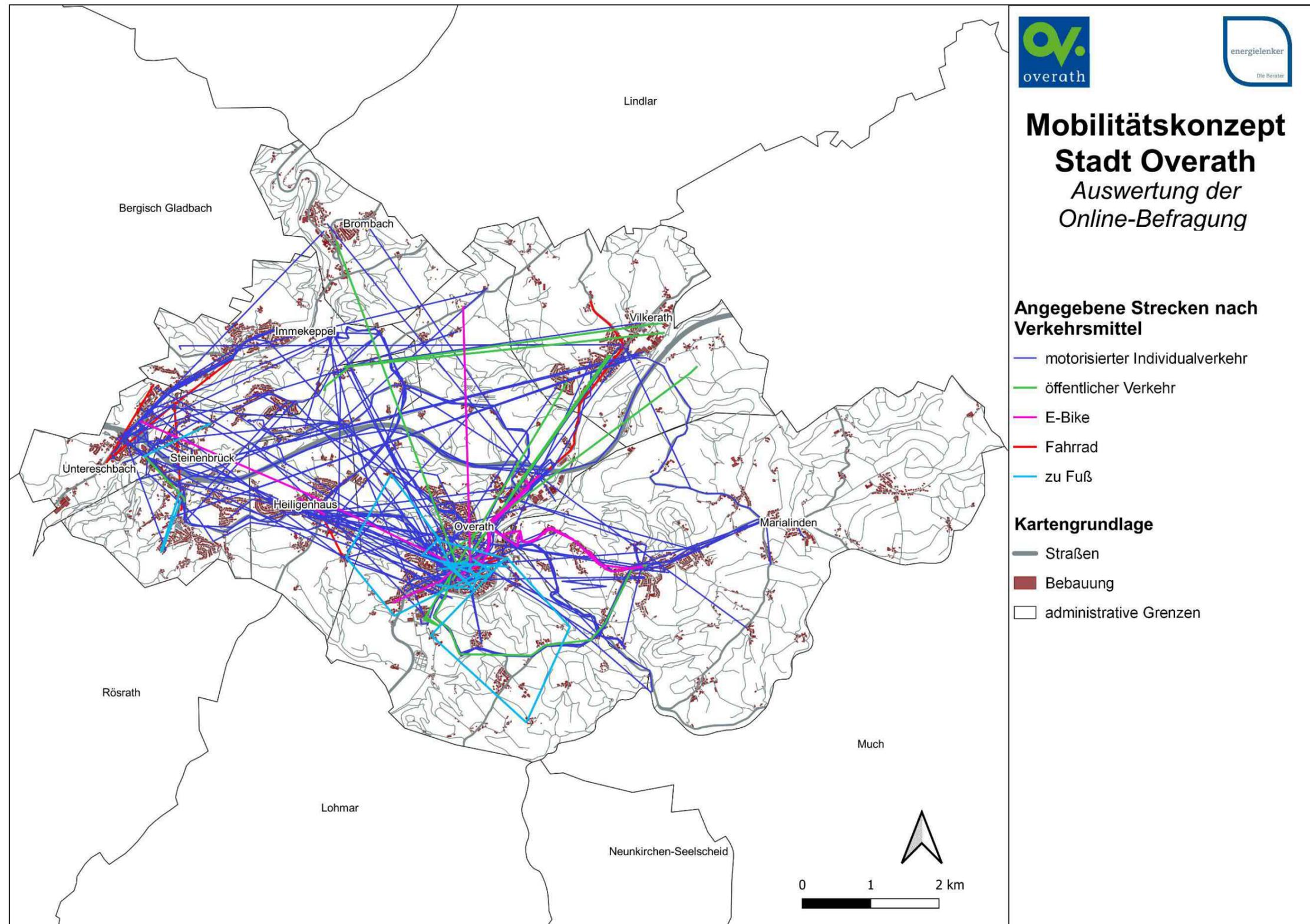


Abbildung 26: Genutzte Verkehrsmittel auf angegebenen Strecken in Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

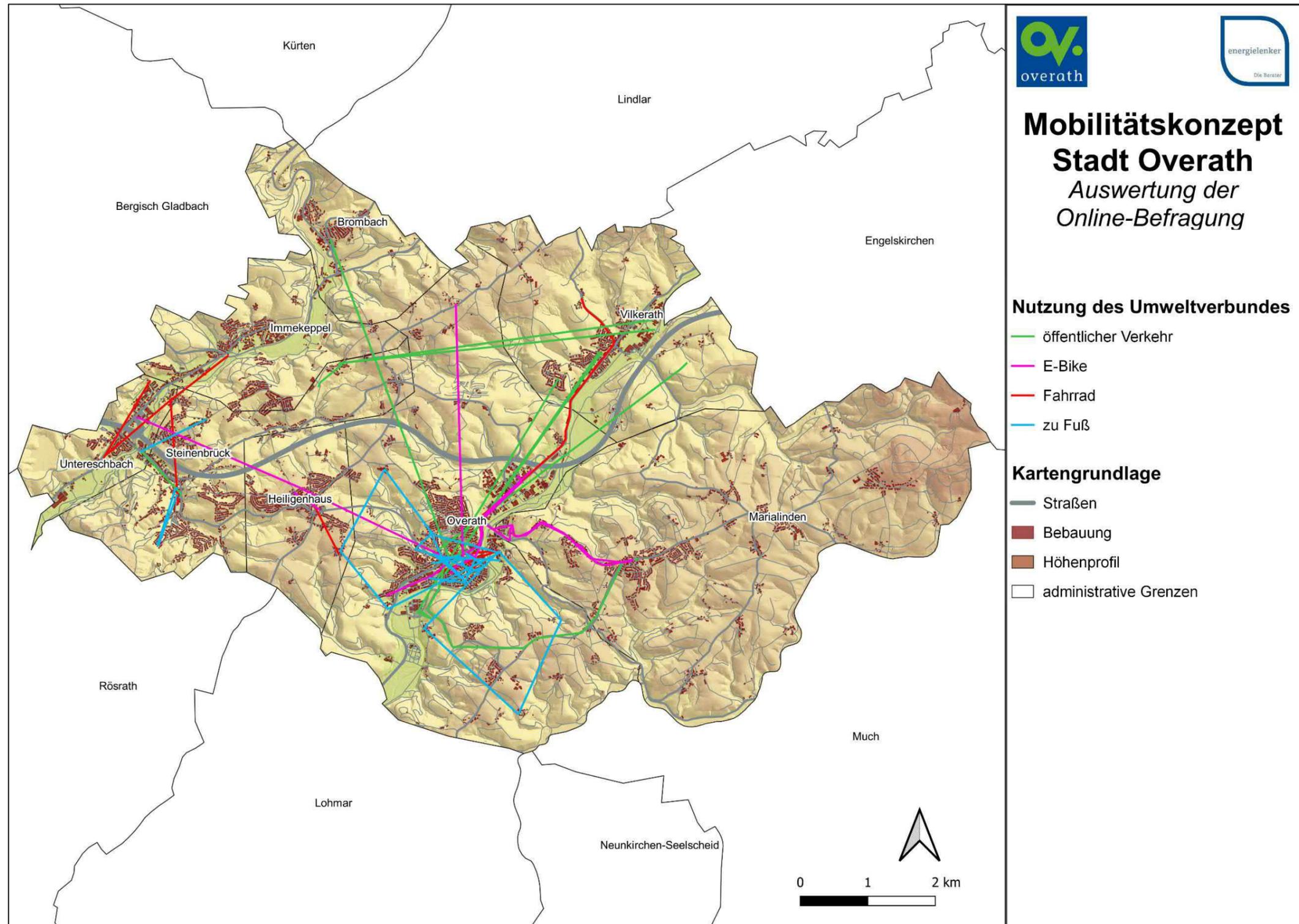


Abbildung 27: Genutzte Verkehrsmittel des Umweltverbundes auf angegebenen Strecken in Overath vor dem Hintergrund topographischer Gegebenheiten  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap, Kartengrundlage: Bezirksregierung Köln]

## Was könnte auf der angegebenen Strecke dagegensprechen, das Fahrrad/E-Bike zu nutzen?

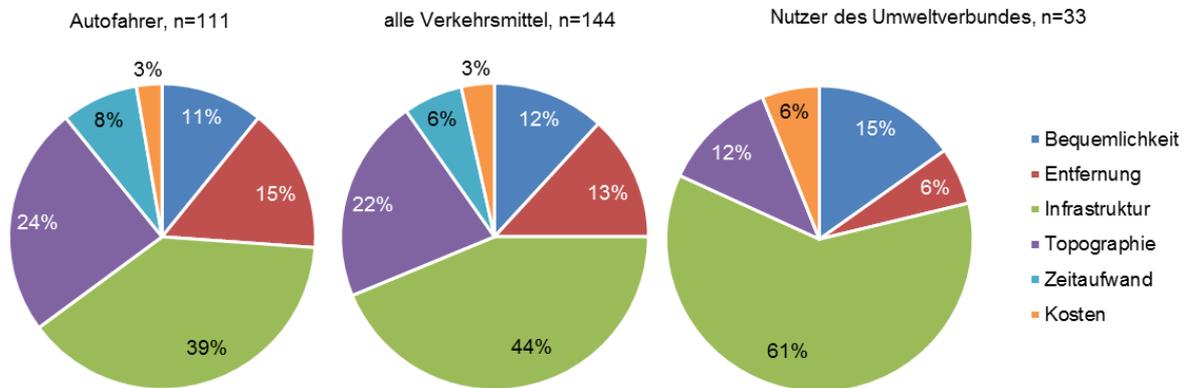
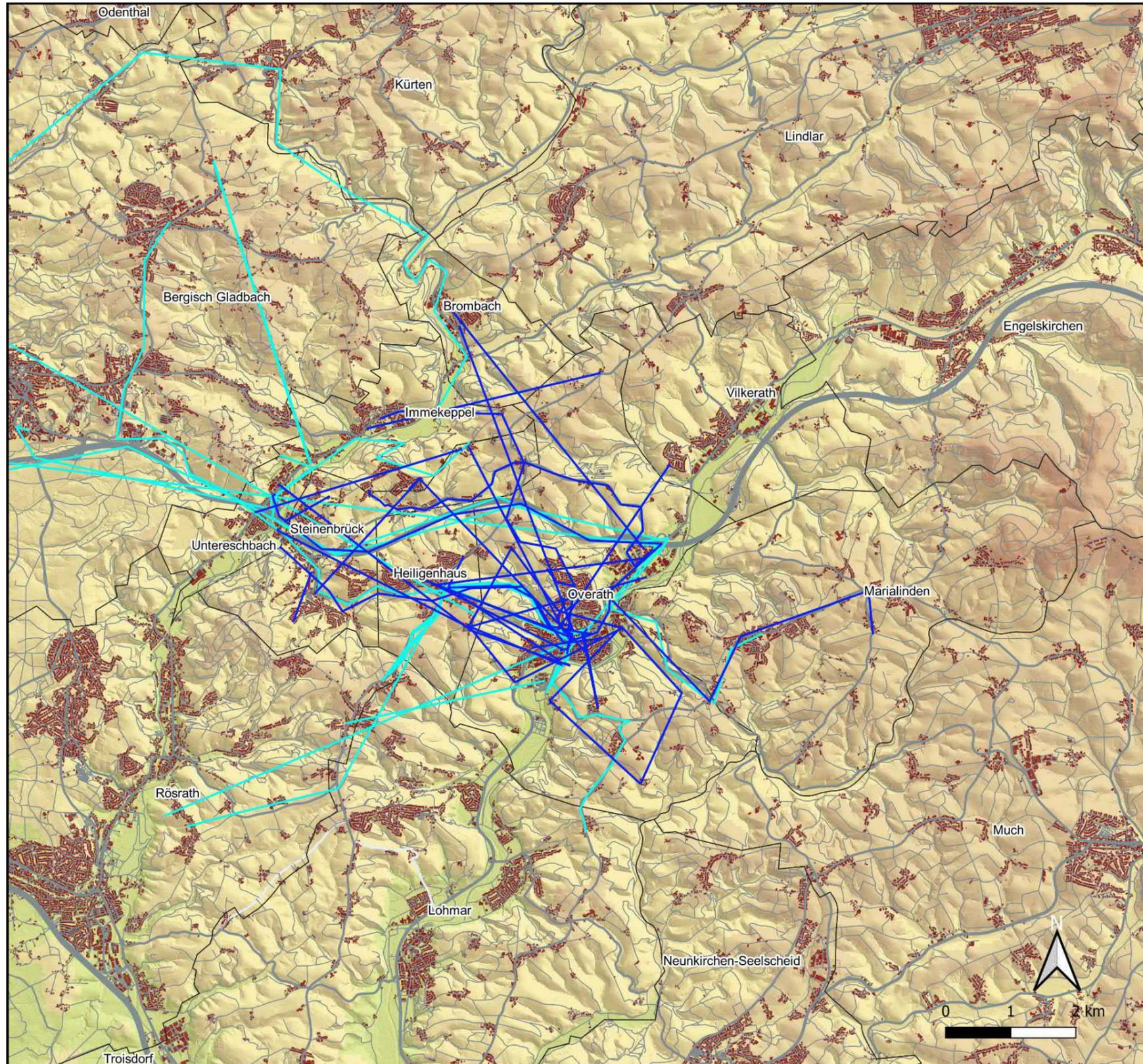


Abbildung 28: Gründe, die gegen die Nutzung des Radverkehrs sprechen  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Auf die Frage, welche Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads bzw. des E-Bikes auf der angegebenen Strecke sprechen, gaben die Befragten überwiegend (44 %) die schlechte bzw. fehlende Infrastruktur an. Unter den Nutzenden des Umweltverbundes, zu denen auch Fahrradfahrer\*Innen gehören, wird die fehlende bzw. schlechte Fahrradinfrastruktur besonders häufig kritisiert (61 %). Die Kosten und der Zeitaufwand spielten hingegen nur eine untergeordnete Rolle (3 % bzw. 6 %). Deutlich mehr Autofahrer\*Innen (24 %) als Nutzer\*Innen des Umweltverbundes (12 %) gaben an, dass die Topografie gegen die Nutzung eines Fahrrads spricht, hier könnten die Streckenverläufe eine Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen. Eine zu große Entfernung war für viele Autofahrer\*Innen (15 %) ein Grund, die jeweilige Strecke nicht mit dem Fahrrad zurückzulegen, während nur 6 % der Nutzer\*Innen des Umweltverbundes diesen Grund angaben. Hierbei handelte es sich um Nutzende des ÖPNV, die weite Strecken zurücklegen mussten.

Die topographischen Rahmenbedingungen wurden auf 22 % der erfassten Strecken als ein Hindernis für die Fahrradnutzung angegeben. In Abbildung 29 wurden diese Strecken vor dem Hintergrund einer Höhenkarte dargestellt. Dabei decken sich die Angaben der Befragten mit den tatsächlichen Höhenunterschieden im Stadtgebiet. Overath liegt im hügeligen Bergischen Land, und wird in nord-südlicher Richtung von den Flusstälern der Agger und der Sülz durchzogen. Entlang der Flusstäler sind die Höhenunterschiede gering, während sie im Osten des Stadtgebietes größer werden. Auf Strecken, die das Stadtgebiet von Westen nach Osten durchkreuzen, wurden die topographischen Bedingungen häufig als Hindernis für den Radverkehr angegeben. Verbindungen, die durch die Flusstäler führen, bzw. kurze stadteilinterne Wege wurden diesbezüglich als weniger problematisch angesehen.



## Mobilitätskonzept Stadt Overath Auswertung der Online-Befragung

**"Welche Gründe sprechen gegen die Nutzung des Fahrrads auf der angegebenen Strecke?"**

- Antwort: Topographie (interkommunale Wege)
- Antwort: Topographie (Wege in Overath)

### Kartengrundlage

- Straßen
- Bebauung
- Höhenprofil
- administrative Grenzen

Abbildung 29: Topographische Gegebenheiten als Hindernis der Fahrradnutzung  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap, Kartengrundlage: Bezirksregierung Köln]

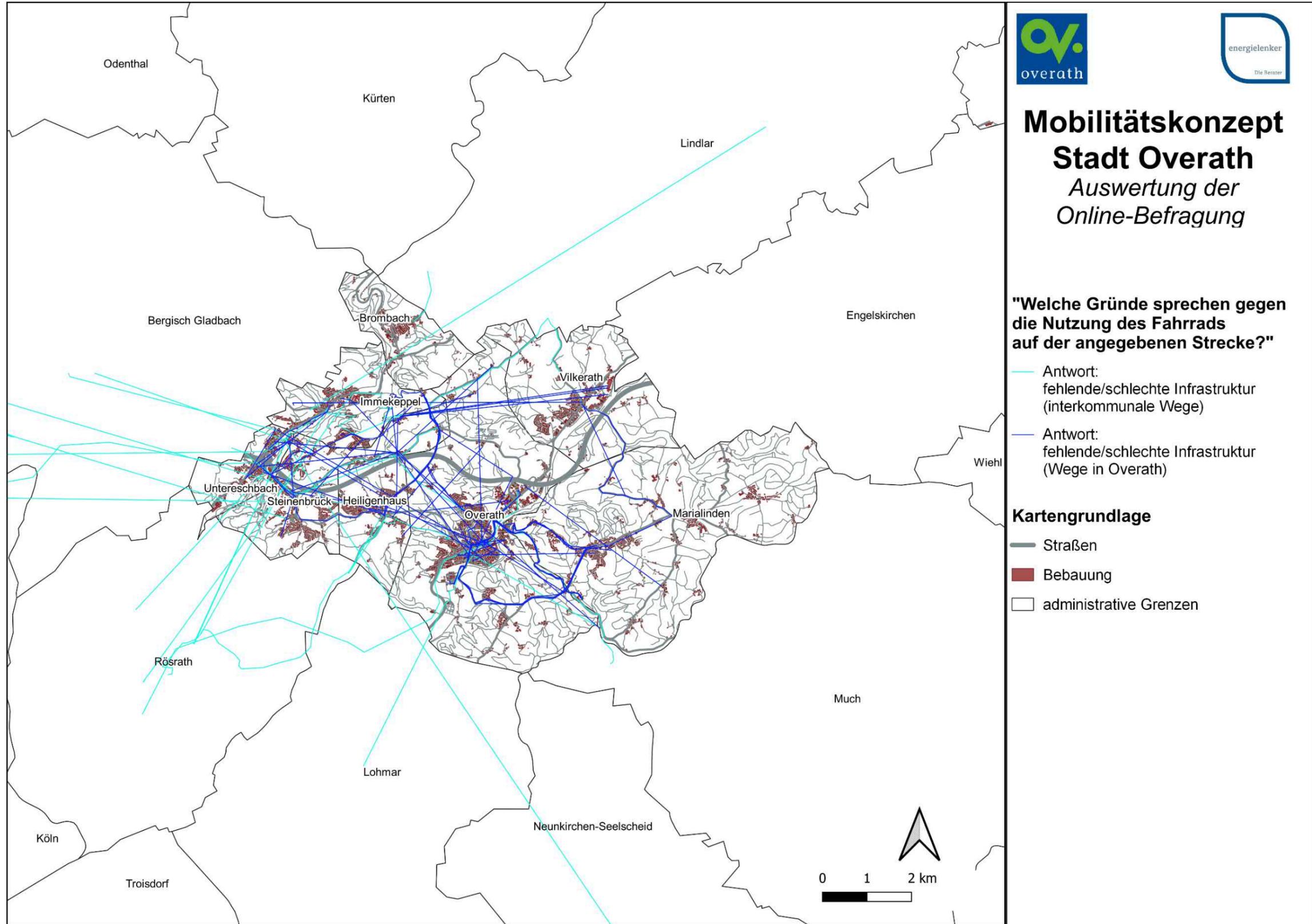


Abbildung 30: Fehlende/schlechte Infrastruktur als Grund gegen die Fahrradnutzung  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

Innerhalb des Stadtgebiets existieren, bezogen auf die Kritik an der Fahrradinfrastruktur keine räumlichen Schwerpunkte. Hingegen wird die Fahrradinfrastruktur auf interkommunalen Verbindungen vor allem auf Strecken kritisiert, die in die westlich angrenzenden Kommunen führen. Im Westen des Stadtgebietes sind die Höhenunterschiede weniger signifikant als im Osten der Stadt, sodass dort ein erhöhtes Radverkehrsaufkommen zu erwarten ist. Aufgrund dessen könnten die Erwartungen an die Radverkehrsinfrastruktur im Westen höher sein, als im östlichen Stadtgebiet.

### Was könnte auf der angegebenen Strecke dagegen sprechen, den öffentlichen Verkehr zu nutzen?

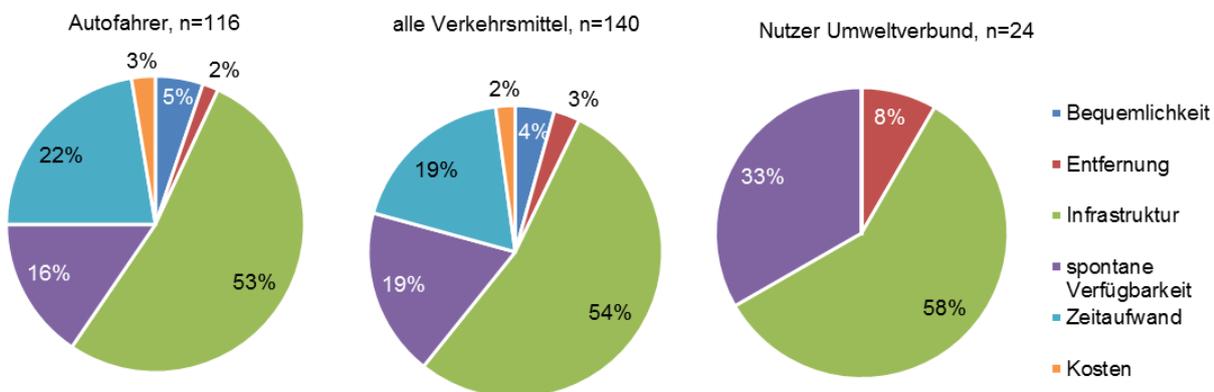


Abbildung 31: Gründe, die gegen die Nutzung des ÖPNV sprechen [eigene Darstellung und Berechnung]

Auf die Frage, welche Gründe gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs auf der angegebenen Strecke sprechen, wurden vor allem die nicht ausreichende Infrastruktur (54 %) und die spontane Verfügbarkeit (19 %) des Angebotes angegeben. Letzteres tritt bei Nutzer\*Innen des Umweltverbunds besonders deutlich hervor. Somit kann davon ausgegangen werden, dass diese Personengruppe die eigene Flexibilität sehr hoch einstuft. Befragte, die auf der angegebenen Strecke das Auto nutzen, gaben auch einen erhöhten Zeitaufwand (22%) als Grund gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs an. Die Kosten (2 %), Entfernung (3 %) und Bequemlichkeit (4 %) spielen als weitere Gründe nur eine untergeordnete Rolle (vgl. Abbildung 31).

Bei der räumlichen Verteilung der Strecken, auf denen Infrastruktur und spontane Verfügbarkeit als Hindernisse angegeben wurden, sind alle Stadtteile gleichermaßen betroffen. Demnach lässt sich bei dieser Betrachtung kein explizit betroffenes Gebiet ableiten. Insgesamt ist es über alle Ortsteile somit gleichermaßen wichtig, die Infrastruktur der Anlagen zu verbessern, was zum Beispiel den Haltestellenausbau miteinschließt, sowie eine Reduzierung der notwendigen Reisezeit zu erreichen, um den ÖPNV zu fördern.

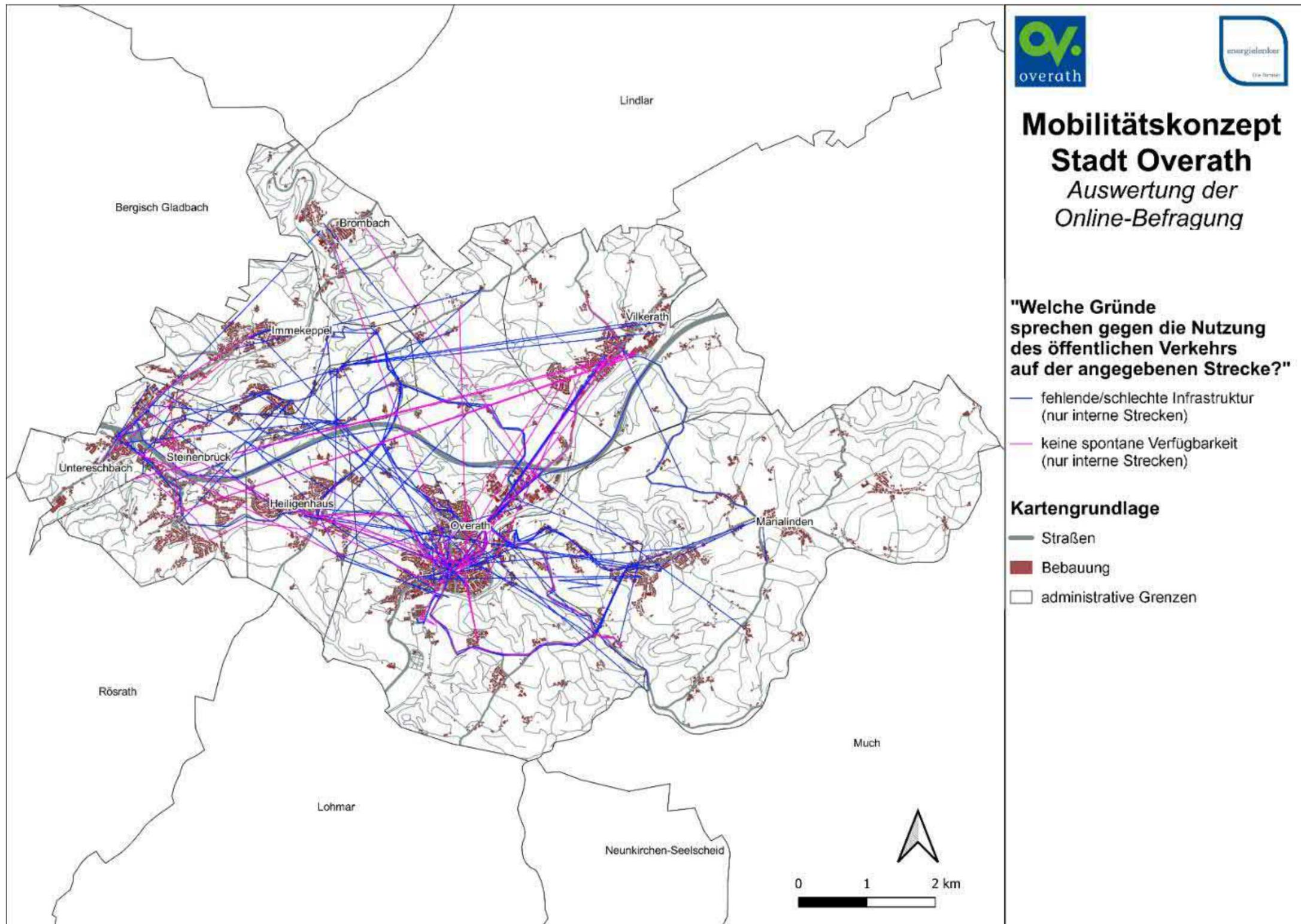


Abbildung 32: Nicht vorhandene/schlechte Infrastruktur und keine spontane Verfügbarkeit als Gründe gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

### Welche Gründe sprechen auf der angegebenen Strecke dagegen, zu Fuß zu gehen?

Außerdem wurden die Befragten gebeten, anzugeben aus welchen Gründen Sie auf der jeweiligen Strecke nicht zu Fuß gehen. Wichtige Gründe stellten für alle Befragten die Entfernung (51 %), und der Zeitaufwand (22 %) dar. Insbesondere Nutzer\*Innen des Umweltverbundes bemängelten auf den angegebenen Strecken die Infrastruktur (32 %) und führten die eigene Bequemlichkeit (14%) als Grund an, nicht zu Fuß zu gehen.

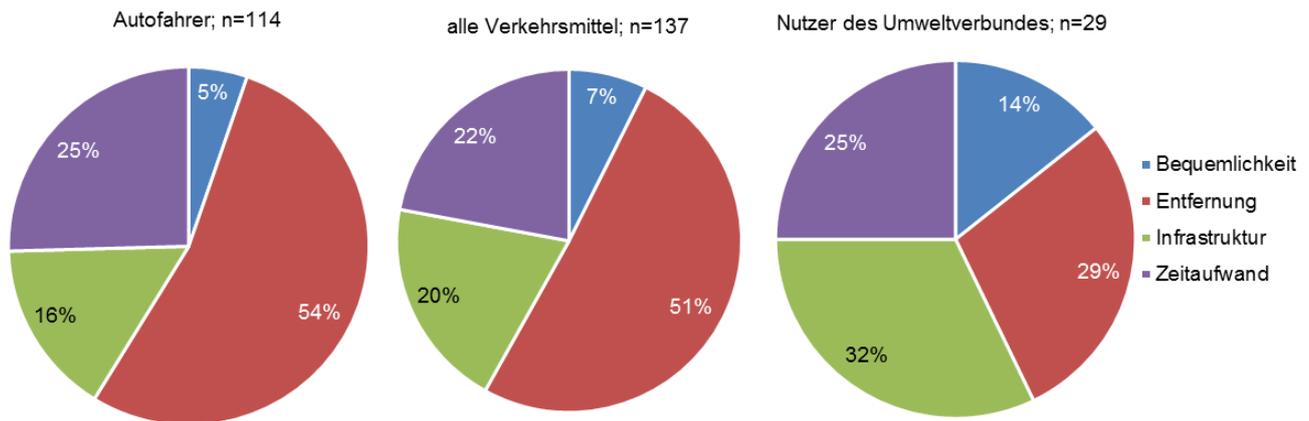


Abbildung 33: Gründe gegen die Nutzung des Fußverkehrs  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Die Kritik an der Infrastruktur wird vor allem auf Strecken zwischen den Ortsteilen und entlang der Bensberger und Olper Straße geäußert. Insbesondere in den an diesen Straßen gelegenen Stadtteilen könnten sich durch eine Verbesserung der Infrastruktur hohe Potenziale für den Fußverkehr ergeben. Im Overrather Ortskern wird die fehlende/schlechte Infrastruktur vor allem auf Strecken kritisiert, welche die Bahnlinie kreuzen (vgl. Abbildung 34).

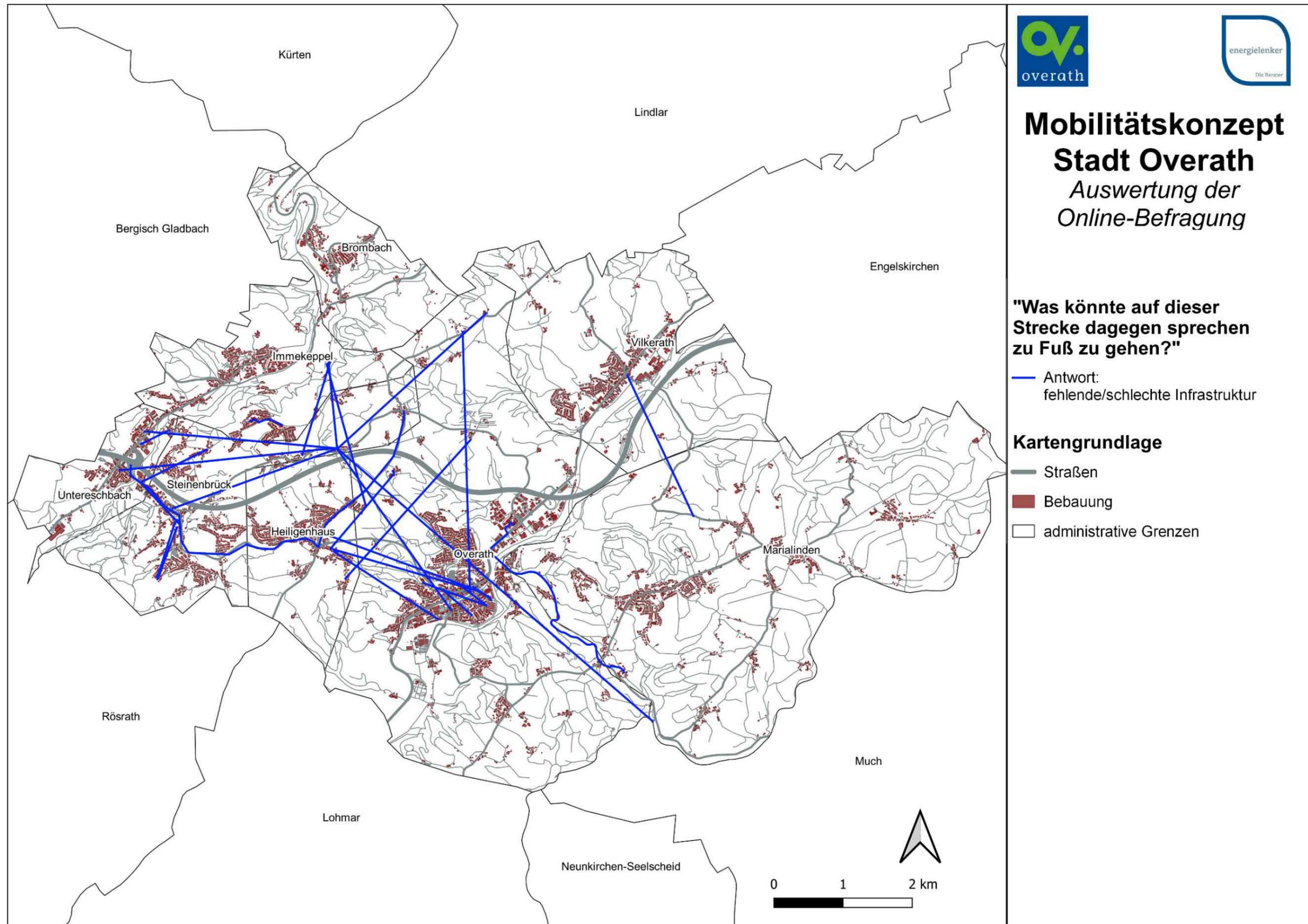


Abbildung 34: Fehlende/schlechte Infrastruktur als Grund die Strecke nicht zu Fuß zu gehen  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

## Wegezweck

Innerhalb der Stadt wurden die meisten Wege als Arbeitswege zurückgelegt (49 %), gefolgt von den Wegezwecken „Versorgen“ (35 %) und „Freizeit“ (19 %). Hol- und Bringverkehre (10 %) und Fahrten zur Schule/Ausbildung (8 %) machen einen geringeren Teil der Angaben aus (vgl. Abbildung 35). Der geringe Anteil der Hol- und Bringverkehre, sowie die des Schulverkehrs widerspricht hier den vor Ort gewonnen Erkenntnissen und den Angaben aus Experteninterviews und dem Bürgerworkshop. Erfahrungsgemäß liegt der Anteil dieser Wegezwecke deutlich höher und führt insbesondere im Umfeld der Schulen häufig zu Problemen, wenn viele Schüler\*Innen zu den Stoßzeiten gleichzeitig abgesetzt oder abgeholt werden. Demnach ist, trotz des geringen Anteils dieses Segments in der Befragung, zu prüfen, welche Maßnahmen getroffen werden können, um die negativen Folgen zu mindern.

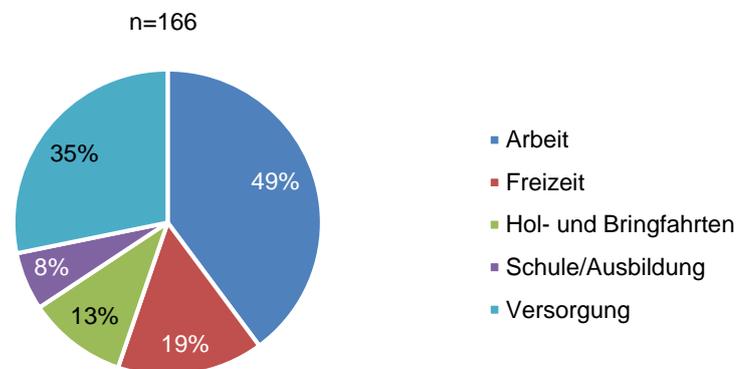


Abbildung 35: Wegezweck  
[eigene Darstellung und Berechnung]

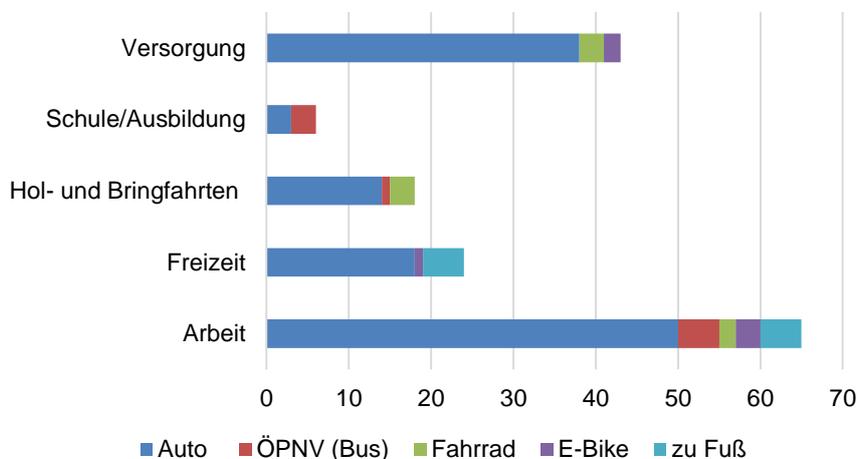


Abbildung 36: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck (Anzahl, n=163)  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Die Nutzung des Autos dominierte bei allen Wegezwecken. Allerdings wurde auf 50 % der Wege zur Schule der öffentliche Verkehr genutzt (vgl. Abbildung 36). Daran ist zu erkennen, dass der ÖPNV für den Schülerverkehr eine besondere Rolle einnimmt. Bei den anderen Wegezwecken lässt sich keine vergleichbare Situation erkennen, sodass die Nutzung von Fahrrad, E-Bike oder dem zu Fuß gehen dahingehend als gleichwertig einzustufen ist.

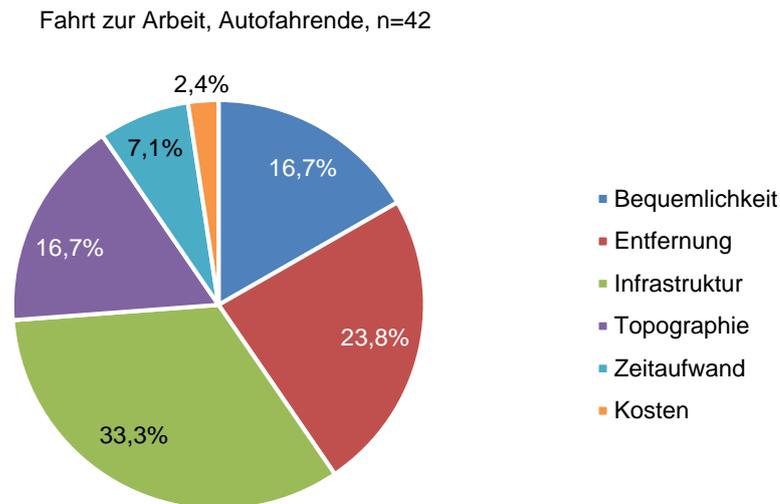


Abbildung 37: Wegezweck: Fahrt zur Arbeit, Antworten auf die Frage: "Was könnte auf dieser Strecke dagegen sprechen, das Fahrrad/E-Bike zu nutzen?"  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Der Wegezweck hat einen Einfluss auf die Gründe, die gegen die Nutzung eines Verkehrsmittels des Umweltverbundes, bzw. gegen die Fahrradnutzung sprechen. Bei Wegen mit dem Zweck „Fahrt zur Arbeit“ wird die eigene Bequemlichkeit häufiger (+5,7 %) als bei anderen Wegezwecken genannt, nicht das Fahrrad zu nutzen (vgl. Abbildung 37).

Auch bei den Wegezwecken zeigt sich, dass in Overath der Pkw das dominierende Verkehrsmittel ist. Im Vergleich zu anderen Mittelstädten im städtischen Raum zeigt sich, dass es insbesondere auf Wegen zur Schule/Ausbildung, in der Freizeit und zu Versorgungszwecken Potenziale für eine Förderung des Umweltverbundes gibt.

### Multimodale Wege

Zwar wurde bei der Frage nach dem verwendeten Verkehrsmittel auf den stadtinternen Strecken nie die Option „mehrere Verkehrsmittel“ gewählt, jedoch konnten die Befragten in einem Textfeld Angaben zum multimodalen Verkehrsverhalten machen. Dabei wurden für neun Wege folgende Angaben gemacht: Acht Wege wurden mit dem Auto zurückgelegt, auf sechs Strecken wurde zudem auch das Fahrrad bzw. das E-Bike genutzt, eine Strecke wurde bis zum Bahnhof mit dem Auto bestritten und ab dort mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt und auf einer Strecke wird auch zu Fuß gegangen.

Eine Strecke wird meist mit dem Fahrrad bewältigt, jedoch wurde angegeben, dass wetterabhängig auch gelaufen bzw. das Auto genutzt wird.

Aufgrund der wenigen Antworten im Bereich der multimodalen Wege lässt sich nur tendenziell ableiten, dass multimodales Mobilitätsverhalten in Overath im Vergleich zu anderen Mittelstädten im städtischen Raum nur gering ausgeprägt ist.

#### 4.2.2 Externe Strecken

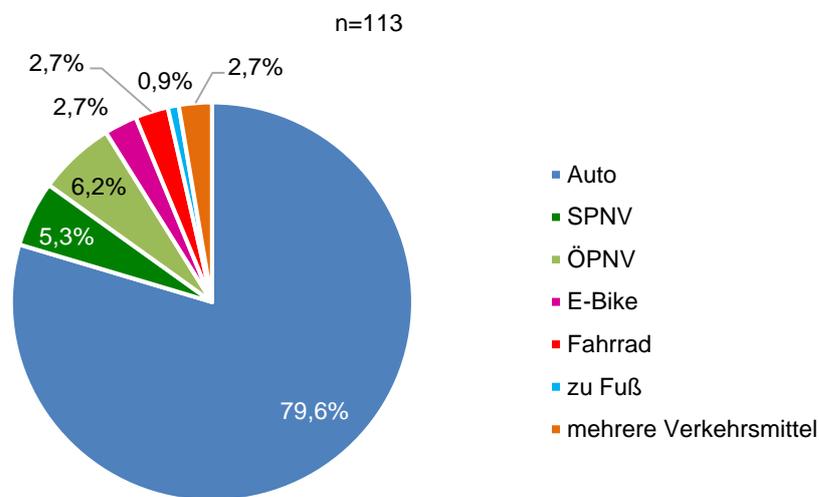


Abbildung 38: Verkehrsmittelwahl auf interkommunalen Wegen  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Es wurden 113 Wege erfasst, die über Overath hinaus gehen, davon wurden 79,6 % mit dem Auto zurückgelegt. Somit ist der Anteil des MIV an den interkommunalen Wegen noch etwas höher als auf den stadtinternen Wegen (+5,3 %), was vermutlich in der größeren, zurückzulegenden Distanz begründet liegt. Der Anteil des öffentlichen Verkehrs an den interkommunalen Wegen ist ebenfalls höher. Mit 6,2 % wird der ÖPNV etwas häufiger für Wege, die über das Stadtgebiet hinaus gehen genutzt als stadtintern (+0,9 %). Hinzu kommt der SPNV, der auf 5,3 % der interkommunalen Wege genutzt wird. Weiterhin wurden drei Strecken angegeben, auf denen mehrere Verkehrsmittel genutzt wurden, dies entspricht einem Anteil von 2,7 %. Zweimal wurden auf diesen Strecken unter anderem der Bus, einmal die Bahn genutzt. Der öffentliche Verkehr hat somit einen Anteil von 11,5 %, rechnet man die multimodalen Wege hinzu, sogar 14,2 %. Der Radverkehr wird mit je 2,7 % der Wege für das Fahrrad bzw. das E-Bike deutlich weniger genutzt, als auf stadtinternen Strecken (jeweils -2,6 %). Es wurde nur eine interkommunale Strecke erfasst, auf der zu Fuß gegangen wurde (0,9 %) (vgl. Abbildung 38).

Diese interkommunalen Wege verbinden Overath mit 22 anderen Kommunen. Überwiegend handelt es sich um die angrenzenden Städte und Gemeinden, sowie das Oberzentrum Köln. Einige Befragte führten an, dass sie regelmäßig auch weitere Strecken zurücklegten, beispielsweise nach Frankfurt a.M. oder Düsseldorf. Um die Möglichkeiten der kommunalen Einflussnahme zu verdeutlichen und eine bessere Übersicht zu gewinnen, wurden die verschiedenen Kommunen zunächst zusammengefasst. So wurden zum Beispiel Wege nach Odenthal und nach Bergisch Gladbach zusammengefasst, da sie aus Overath Richtung Bergisch Gladbach führen. Die einzelnen Stadtteile Overaths wurden dabei differenziert betrachtet.

Am häufigsten wurden Strecken nach Bergisch Gladbach (33), Rösrath und Köln (je 23 Strecken) angegeben. Es folgen Engelskirchen (11) und Lohmar (9). Andere Kommunen wurden nur vereinzelt angefahren (vgl. Abbildung 39).

Werden die einzelnen Verbindungen nach den genutzten Verkehrsmitteln gegliedert, erkennt man erneut die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs. Das Auto wird auf Strecken in sämtliche umliegende Kommunen genutzt. Bei der Betrachtung des Umweltverbundes fällt hingegen auf, dass dieser ausschließlich auf Wegen in Richtung Westen genutzt wird. Dies könnte zum einen durch die topographischen Gegebenheiten (Radverkehr) begünstigt werden, zum anderen durch den besseren Ausbau des öffentlichen Verkehrs in Richtung des Oberzentrums Köln (vgl. Abbildung 40).

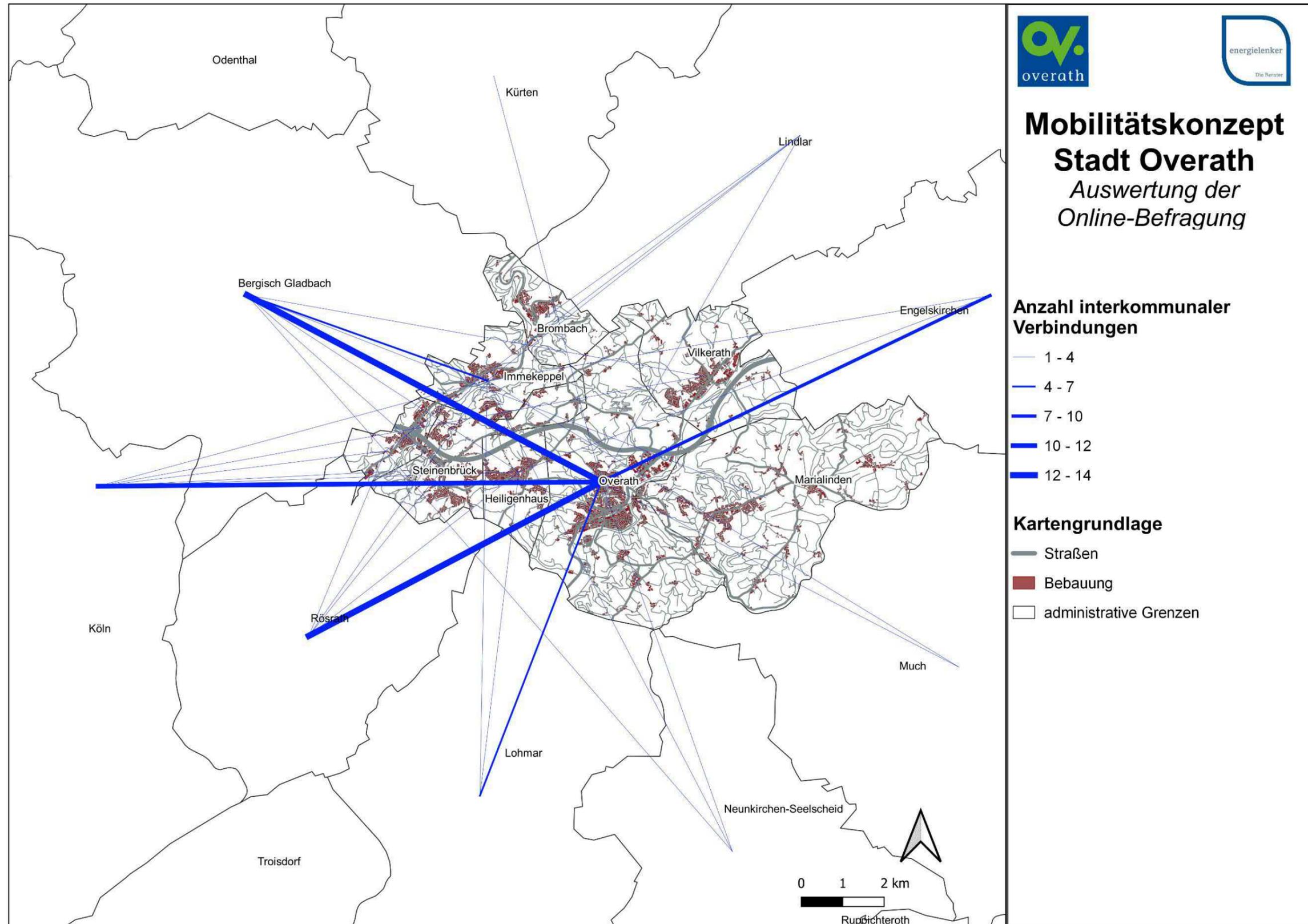


Abbildung 39: Zusammenfassung der interkommunalen Verbindungen  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

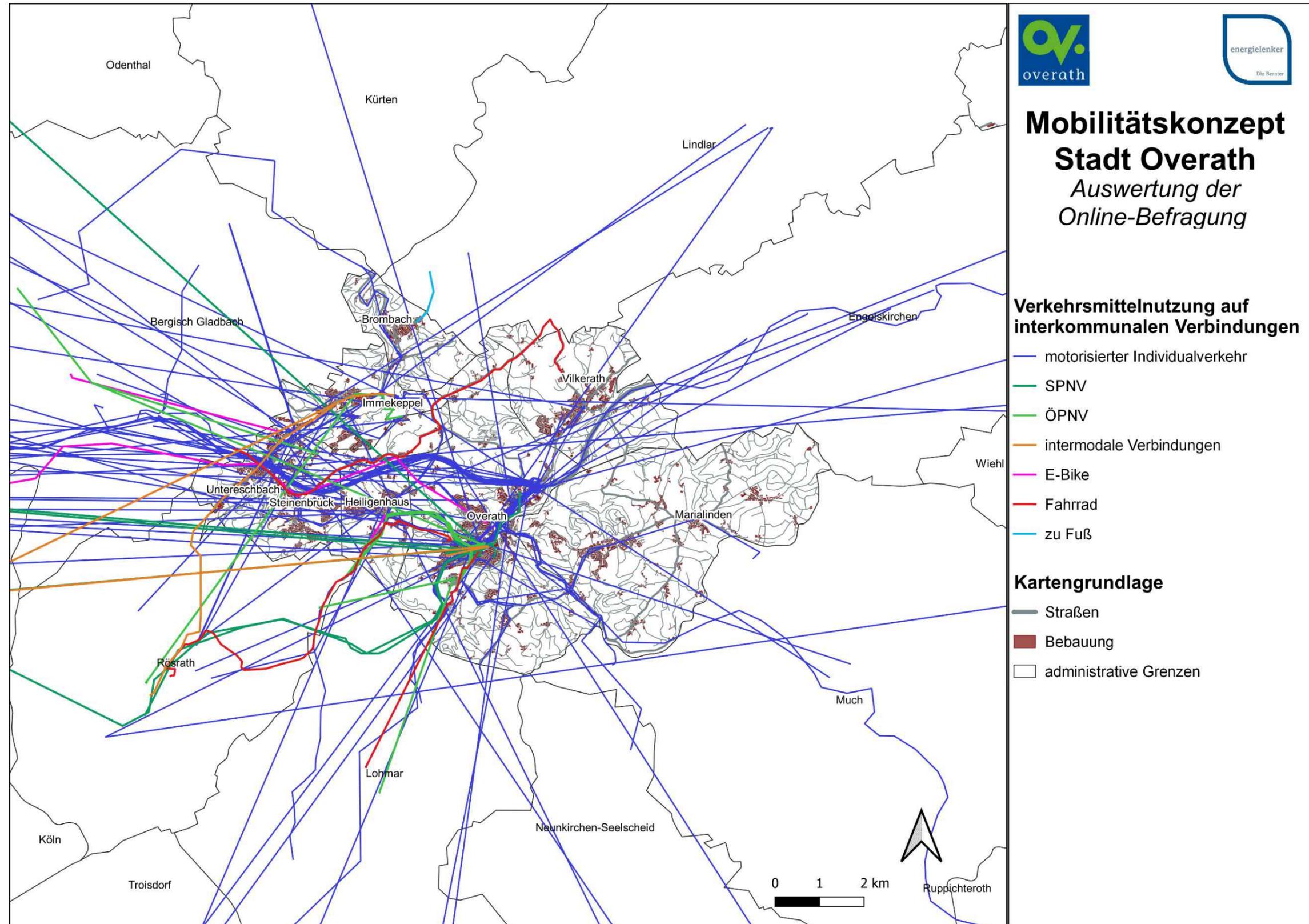


Abbildung 40: Verkehrsmittelnutzung auf interkommunalen Wegen  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

## Was könnte auf der angegebenen Strecke gegen die Nutzung des Fahrrads/ E-Bikes sprechen?

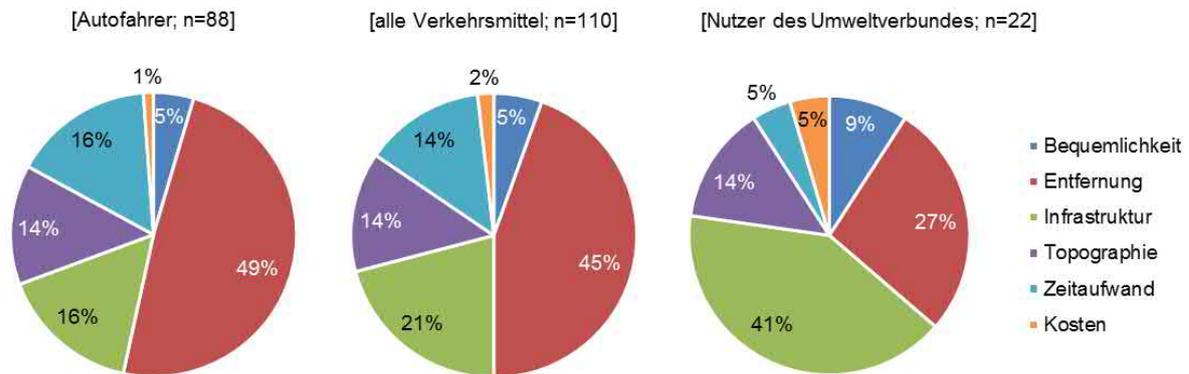


Abbildung 41: Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads/E-Bikes  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Auf interkommunalen Strecken geben 45 % aller Befragten an, dass sie aufgrund zu großer Entfernung eine Nutzung des Fahrrades/E-Bikes ausschließen. Bei Autofahrenden liegt diese Angabe sogar bei 49 %. Ein weiterer Grund ist die fehlende/schlechte Infrastruktur (21 %).

Der höhere Zeitaufwand und die fehlende bzw. schlechte Infrastruktur ist für Autofahrer\*Innen ein wichtiger Grund, nicht das Fahrrad zu nutzen (je 16 % der Antworten von Autofahrenden), während die eigene Bequemlichkeit für Nutzende des Umweltverbundes höhere Bedeutung hat (9 % der Antworten von Nutzer\*Innen des Umweltverbundes, 5 % der Antworten der Autofahrer). Die Topographie wird von beiden Gruppen als ein Hindernis des Radverkehrs angesehen (je 14 %), während die Kosten nur eine untergeordnete Rolle bei der Entscheidung gegen die Fahrradnutzung spielen (2 % aller Antworten) (vgl. Abbildung 41).

## Was könnte auf der angegebenen Strecke gegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sprechen?

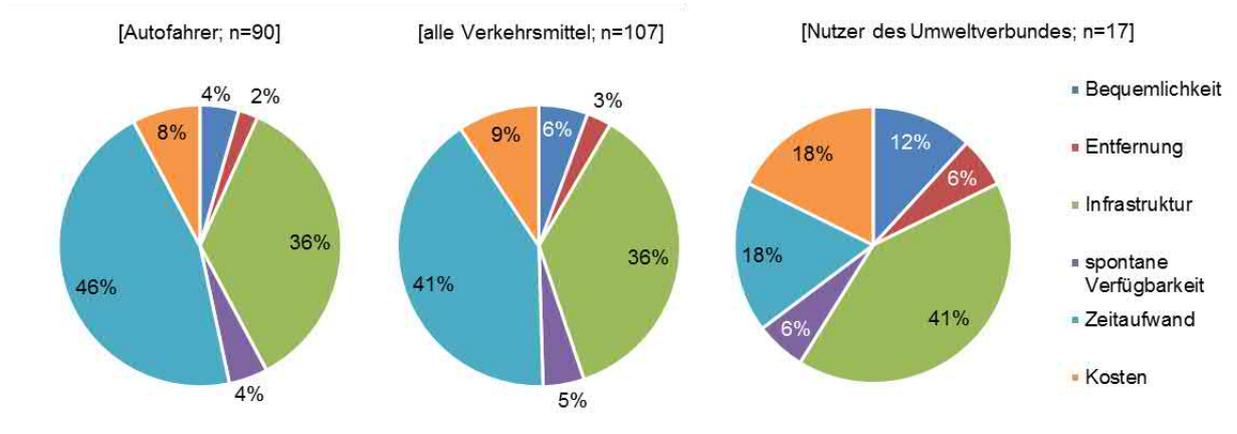


Abbildung 42: Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Für 46 % der Autofahrer\*Innen ist der erhöhte Zeitaufwand bei Nutzung des öffentlichen Verkehrs das größte Hindernis für einen Umstieg. Bei den Nutzer\*Innen des Umweltverbundes sind lediglich 18 % dieser Meinung. Eine fehlende bzw. schlechte Infrastruktur wird auf 36 % der Strecken kritisiert, während auf 5 % der Wege die spontane Verfügbarkeit des öffentlichen Verkehrs moniert wird. Dessen Kosten werden von Nutzenden des Umweltverbundes eher beanstandet, als von den Autofahrenden (vgl. Abbildung 42).

Räumlich beschränkt sich die Kritik an der Verfügbarkeit auf Strecken in Richtung Köln, während die Infrastruktur auf Verbindungen in sämtliche umliegende Kommunen bemängelt wird (vgl. Abbildung 43).

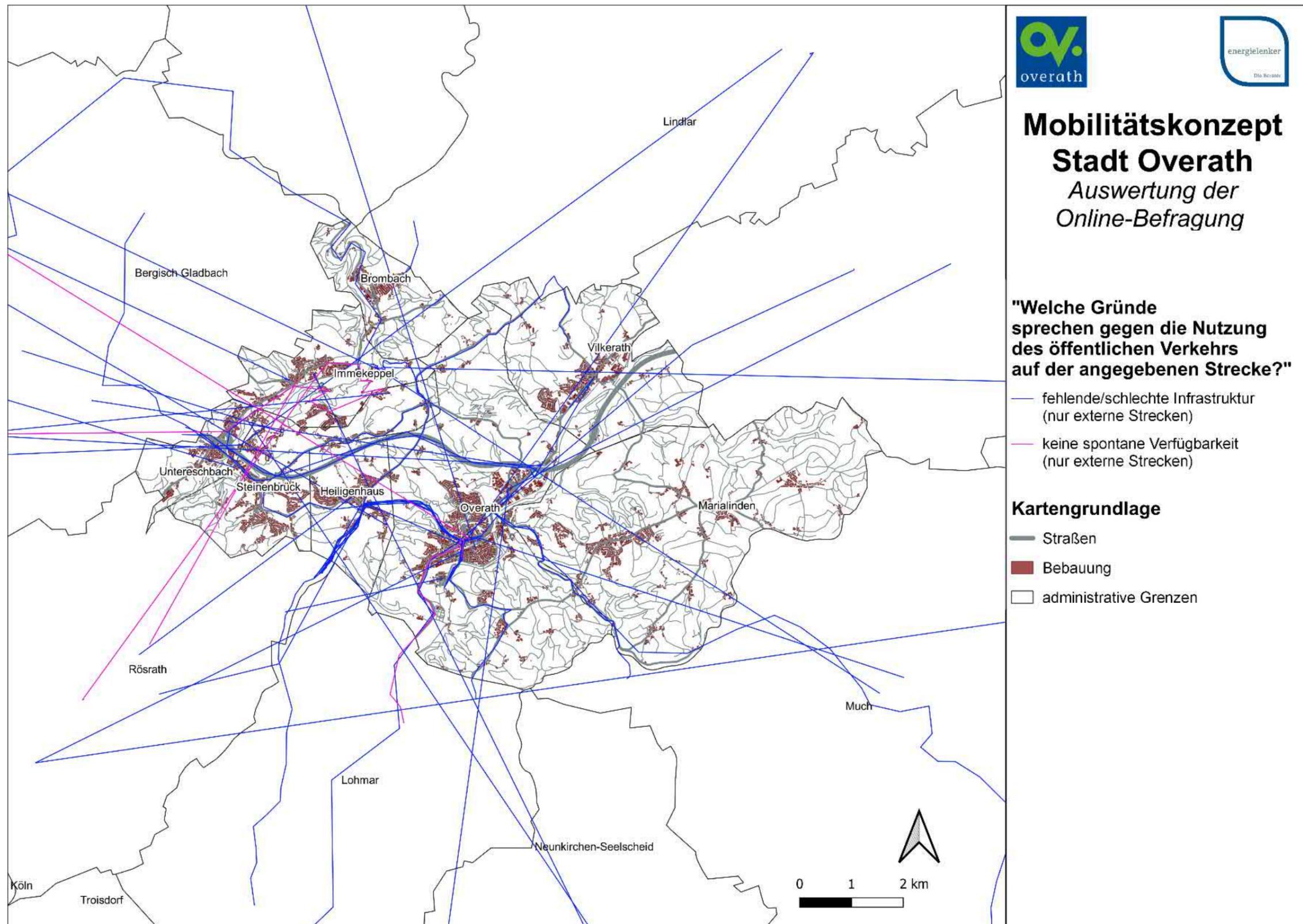


Abbildung 43: Fehlende/schlechte Infrastruktur und mangelnde Verfügbarkeit als Grund nicht den öffentlichen Verkehr zu nutzen  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

### Welche Gründe sprechen auf der angegebenen Strecke dagegen zu Fuß zu gehen?

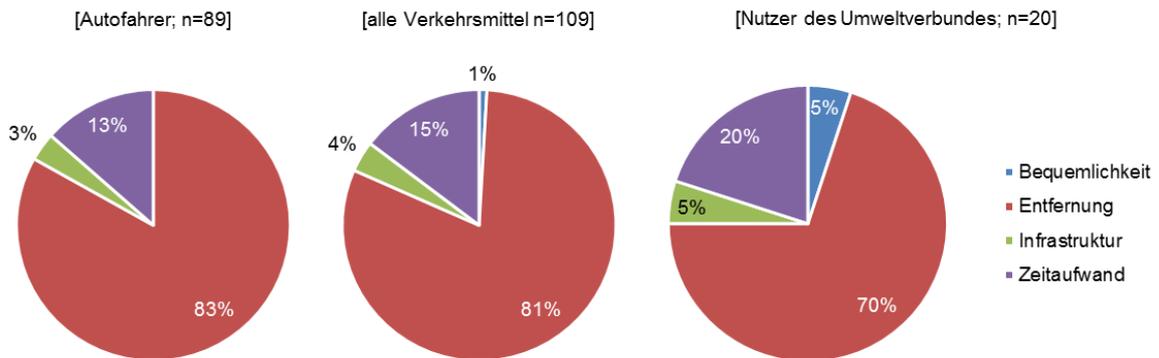


Abbildung 44: Gründe interkommunale Strecken nicht zu Fuß zu gehen  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Überwiegend spricht laut den Befragten die Entfernung (81 %) bzw. der Zeitaufwand (15 %) gegen den Fußverkehr auf den angegebenen Wegen. Bequemlichkeit (1 %) und die Infrastruktur (4 %) spielen demnach nur eine untergeordnete Rolle (vgl. Abbildung 44). Dieses einseitige Meinungsbild bestätigt, dass Fußverkehr zur innerörtlichen Erschließung eine wichtige Rolle einnehmen kann, wohingegen zur Verbindung unterschiedlicher Orte andere Verkehrsmittel als wesentlich signifikanter einzustufen sind.

### Wegezweck

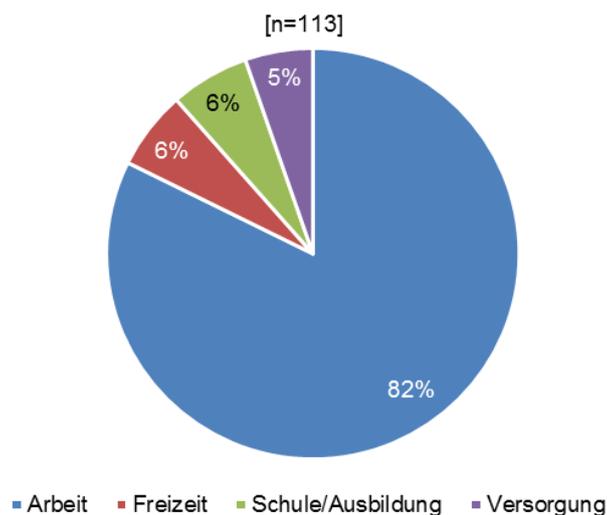


Abbildung 45: Wegezweck interkommunaler Wege  
[eigene Darstellung und Berechnung]

Die mehrheitliche Anzahl der interkommunalen Wege (93 Wege, bzw. 82 %) sind Arbeitswege, jeweils 6 % der Wege werden zum Zweck der Freizeit oder Versorgung zurückgelegt, oder sind Wege zur Schule bzw. Ausbildungsstätte (vgl. Abbildung 45). Bei der Verkehrsmittelnutzung dominiert der MIV. Eine Ausnahme bilden Fahrten zur Schule bzw. zur Ausbildungsstätte die, ausschließlich mit dem ÖPNV bewältigt wurden (vgl. Abbildung 46).

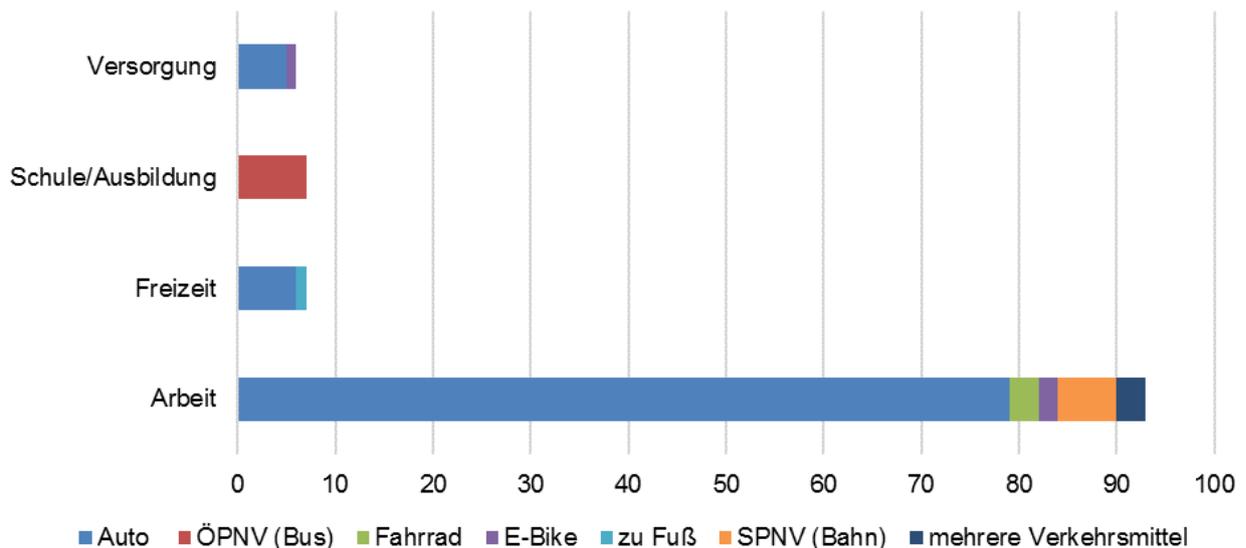


Abbildung 46: Verkehrsmittelnutzung nach Wegezweck  
[eigene Darstellung und Berechnung]

### Multimodale Wege

Es wurden drei Wege angegeben, auf denen mehrere Verkehrsmittel genutzt wurden. Dabei handelt es sich um zwei Wege zur Arbeit und einen Weg zu einer Schule/Ausbildungsstätte. Ein Weg wurde mit dem Auto, dem Bus, der Regionalbahn, der Straßenbahn und dem Fahrrad zurückgelegt und führt von Immekeppel nach Köln. Die anderen Wege werden zunächst zu Fuß und dann mit dem Bus bestritten und führen nach Rösrath bzw. nach Köln.

Andere Befragte machten zusätzliche Angaben. So kombinieren viele der Teilnehmenden den SPNV mit dem ÖPNV oder gehen Teile der Wege zu Fuß.

### 4.3 Zusammenfassung des Mobilitätsverhaltens

Insgesamt sind aus den Ergebnissen der bundesweiten Erhebung zum Mobilitätsverhalten, den Experteninterviews und der Online-Beteiligung in Overath folgende Erkenntnisse hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens in der Stadt Overath festzuhalten:

- Der Pkw-Verkehr stellt den dominierenden Verkehrsträger in der Stadt Overath dar.
- Der Fuß- und Radverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel machen nur einen geringen Anteil an den täglichen Wegen und der durchschnittlichen Verkehrsleistung aus.
- Die Infrastruktur wurde von den Befragten als größtes Hindernis der Fahrradnutzung identifiziert.
- Insbesondere die Altersklasse 18 bis 69 Jahre nutzt den MIV als dominierendes Hauptverkehrsmittel.
- Jüngere und ältere Altersklassen weisen eine vergleichsweise erhöhte Nutzung des Fuß- und Radverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs auf
- Für die mittleren Altersklassen, insbesondere aber die 30 bis 49-jährigen, sind Strategien zur Reduktion der MIV-Nutzung zu entwickeln.
- Einer deutlichen Abnahme der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel mit steigendem Alter sind geeignete Handlungsansätze entgegenzustellen.
- Der hohe Anteil der MIV-Fahrten als Mitfahrer\*In bei Personen unter 18 Jahren ist zu reduzieren; Verringerung der Hol- und Bringfahrten durch geeignete Alternativen.
- Der Großteil aller Personen nutzt ausschließlich einen Pkw; multimodale Mobilitätsverhalten sind nur gering verbreitet.
- Auf Grundlage der durchschnittlichen Wegelängen verschiedener Wegezwecke bestehen Potenziale zur Einbindung von MIV-Alternativen bzw. des Umweltverbundes.
- Im Nahbereich (< 5 km) sind hohe Anteile des MIV festzustellen und sollten insbesondere auf die Verkehrsträger Fuß- und Radverkehr sowie öffentlicher Verkehr verlagert werden.
- Die Kombination verschiedener Verkehrsträger (Intermodalität) kann über weitere Potenziale für die Abwicklung längerer Wegestrecken (z. B. Arbeits- und Freizeitwege) verfügen.
- Die Einbindung öffentlicher Verkehrsmittel ist über den Bereich hoher Wegelängen (> 50 km) hinaus zu erhöhen, um die interkommunale Nutzung des ÖPNV zu fördern.
- Vor allem die Bereiche des betrieblichen Mobilitätsmanagements und des Schulverkehrs verfügen über sehr hohe Potenziale zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens.

## 4.4 Nichtmotorisierter Verkehr

Nachdem ein Überblick über das Mobilitätsverhalten in der Stadt Overath aufgezeigt wurde, sollen nachfolgend die einzelnen Verkehrsträger hinsichtlich ihrer Ausprägung im Stadtgebiet differenziert betrachtet werden. Ziel ist es, das bestehende Mobilitätsangebot und den verkehrsinfrastrukturellen Zustand in den einzelnen Bereichen zu erfassen. Durch die Erfassung des Status Quo sollen Handlungspotenziale zur Realisierung einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung in Overath identifiziert werden.

### 4.4.1 Fußverkehr

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur für den Fußverkehr in Overath lässt sich grob in den zentralen Innenstadtbereich des Ortskerns, die Innenstadtbereiche der Stadtteile und die Außenbereiche der Stadtteile gliedern.

#### **Innenstadtbereich des Ortskerns**

Der Innenstadtbereich des Ortskerns der Stadt Overath verläuft entlang der Hauptstraße (B 55/484) und wird im Westen durch die Bundesstraße 484/Siegburger Straße und im Osten durch die Dr.-Ringens-Straße begrenzt. Die zuvor signalisierte Kreuzung Hauptstraße/Siegburger Straße wurde im Rahmen einer Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan zur Verkehrsoptimierung zu einem vierarmigen Kreisverkehr umgestaltet.

Der Fußverkehr wird auf straßenbegleitenden Gehwegen entlang der Hauptstraße geführt. Querungsmöglichkeiten bestehen am Kreisverkehr (Hauptstraße/Ferrenberg/Siegburger Straße) in Form von bevorrechtigten Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen), Lichtsignalanlagen an der Einmündung der Propsteistraße, sowie von Mittelinseln auf Höhe der Einmündung Parkweg und am Bahnhofplatz (vgl. Abbildung 47).

**Mobilitätskonzept  
Stadt Overath**  
Verkehrsinfrastruktur

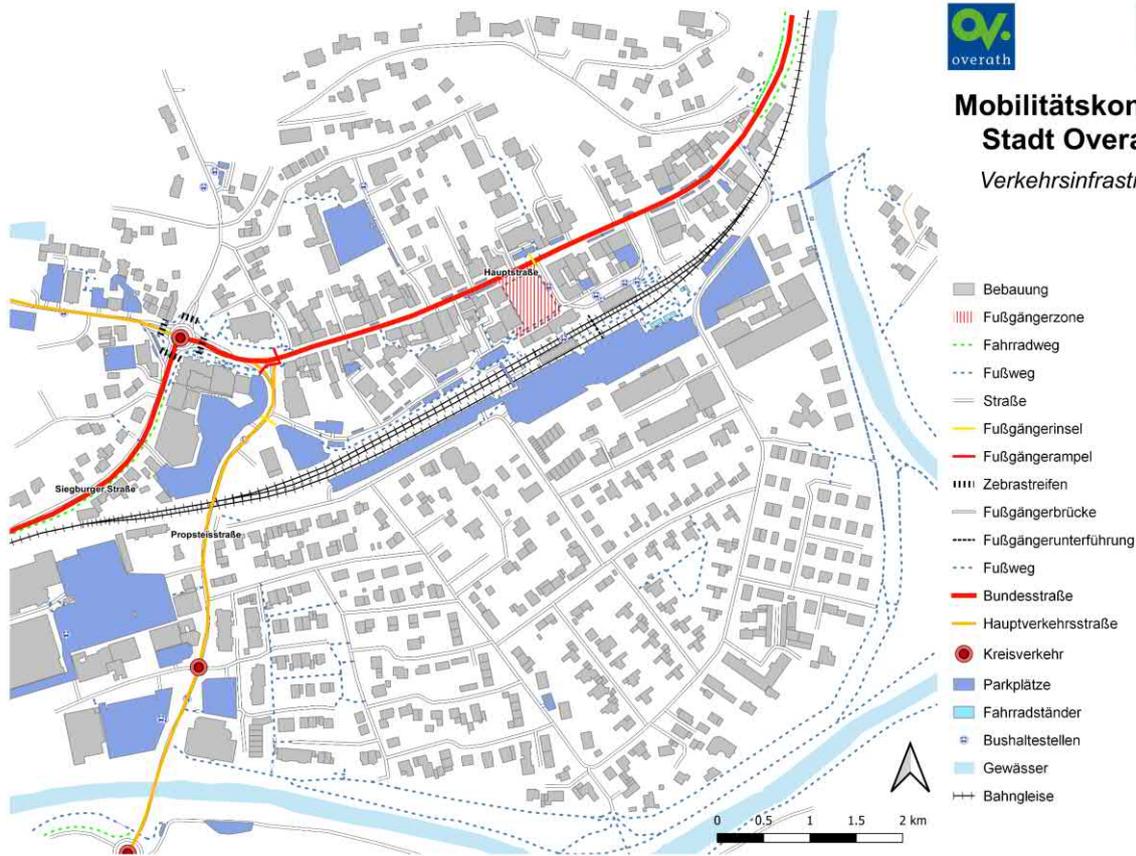


Abbildung 47: Verkehrsinfrastruktur in der Innenstadt Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

Entlang der Hauptstraße sind viele Einzelhändler des täglichen Bedarfs angesiedelt. Der Bahnhofplatz ist als Fußgängerzone ausgewiesen und bietet einen Bewegungsraum für den Fußverkehr ohne Konfliktpotenziale durch das Aufeinandertreffen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Zusätzlich ist der Bahnhofplatz (vgl. Abbildung 48) Ausgangspunkt der Wanderroute „Overather Pilgerweg“. Parallel zur Hauptstraße verläuft die Straße „An den Gärten“, die den Bahnhofplatz mit der Propsteistraße und dem Steinhof Platz verbindet. Die Querung der Propsteistraße erfolgt an der Einmündung „An den Gärten“ über eine Mittelinsel. Der Steinhofplatz ist als Parkplatz ausgewiesen und es sind dort viele Einzelhändler angesiedelt. Von der Straße „An den Gärten“ führt eine Fußgängerbrücke über die Bahnschienen und bietet so eine wichtige Verbindung in den südlichen Ortskern.



Abbildung 48: Bahnhofplatz in Overath  
[eigene Aufnahme]

Südlich der Bahnschienen an der Propsteistraße liegt das Einkaufszentrum Wiesenauel mit weiteren Einzelhandelsangeboten. Die Propsteistraße kann an dieser Stelle über bevorrechtigte Fußgängerüberwege an dem Kreisverkehr Propsteistraße/Wiesenauel/Alter Sportplatz gequert werden (vgl. Abbildung 49).



Abbildung 49: Kreisverkehr Hauptstraße, Siegburger Straße mit Blindenleitsystem und Fußgängerüberwegen  
[eigene Aufnahme]

### Außenbereich Kernstadt und Ortsteile

Im Außenbereich der Kernstadt bestehen vereinzelte Gehwege, die beispielsweise Verbindungen zwischen Erschließungsstraßen, Parkanlagen und Grünflächen durchkreuzen, die Erschließungen von öffentlichen Einrichtungen sicherstellen oder Einzelhandelsstandorte anbinden. Eine Besonderheit stellen die Gehwege entlang der Agger dar, welche von der östlichen Innenstadt aus in südwestliche Richtung an mehreren Spielplätzen und dem Hallenbad vorbeiführen und das Schulzentrum Cyriax und die dort angesiedelten Sportanlagen anbinden. Über die Agger führen im Ortskern zwei Fußgängerbrücken. Die erste Brücke bindet das Wohngebiet östlich der Agger mit dem Bahnhof und der Dr.-Ringens-Straße an, die zweite Fußgängerbrücke verbindet die Gehwege auf beiden Seiten der Agger miteinander.

Sowohl in den Außenbereichen des Ortskerns als auch in den anderen Stadtteilen der Stadt Overath bestehen neben den Gehwegen mit Erschließungszwecken auch straßenbegleitende Verkehrsflächen für Fußgänger\*Innen. Im Ortsteil Heiligenhaus sind dies vor allem die Bensberger Straße, in Steinenbrück und Untereschbach die Olper Straße, in Immekeppel die Lindlaer Straße, in Brombach die Straße Am Brombacher Berg, in Marialinden die Pilgerstraße und in Vilkerath die Kölner Straße. Der Ortsteil Vilkerath ist über Gehwege entlang der Agger mit dem Ortskern verbunden.



Abbildung 50: Pilgerstraße in Marialinden  
[eigene Aufnahme]

Zwischen den Ortsteilen lassen sich Potenziale für einen Ausbau der Fußverkehrsinfrastruktur erkennen. So gibt es an den meisten Kreis- und Landstraßen keine straßenbegleitenden Gehwege im außerörtlichen Bereich. Im Zuge des Ausbaus der Radverkehrsinfrastruktur an den Kreisstraßen werden in den nächsten Jahren diese Netzlücken mittels straßenbegleitenden gemeinsamen Geh- und Radwegen geschlossen.

Zusätzlich zu den dargestellten Gehwegen in den Ortsteilen existieren zahlreiche touristische Wanderwege in der Stadt Overath. Der ca. 31 km lange Wanderweg „Overather Kleeblatt“ wird von dem Heimat- und Bürgerverein Overath e.V. betreut und führt in vier Schleifen ausgehend vom Bahnhof Overath in alle Himmelsrichtungen abseits von asphaltierten Wegen um den Overather Ortskern. Das Bürgerkomitee Marialinden pflegt ebenfalls vier Wanderwege ausgehend vom Marialindener Dom. Die 8,2 km lange Aggerschleife wird weitestgehend von der östlichen Schleife des „Overather Kleeblatts“ und des Pilgerweges überlagert. Die Drei-Täler-Runde ist ca. 11 km lang und führt durch das Naafbach-, das Schlingenbach-, und das Lom-bachtal. Als dritter Rundwanderweg wird die Tour durch das Aggertal und das Naafbachtal beworben. Dieser Rundwanderweg führt in südöstlicher Richtung vom Marialindener Dom bis in den Overather Ortskern hinein. Südöstlich des Ortskerns durch das Naafbachtal führt schließlich die Naafbachrunde. Diese wird von der 9. Etappe des Fernwanderweges „Bergischer Weg“ überlagert. Die 8. Etappe des Bergischen Weges kreuzt das Stadtgebiet südlich des Ortsteils Steinenbrück. Der 8,5 km lange Overather Pilgerweg wird von dem regionalen Tourismusverband „Das Bergische“ verwaltet und beschildert und führt vom Overather Bahnhof über die Agger nach Marialinden und endet wieder am Bahnhof. Die Stadt Overath vermarktet den „Lyrikweg“ der durch Steinstelen gekennzeichnet wird und als Rundweg ausgehend vom Bahnhof in westlicher Richtung um den Ortskern führt.

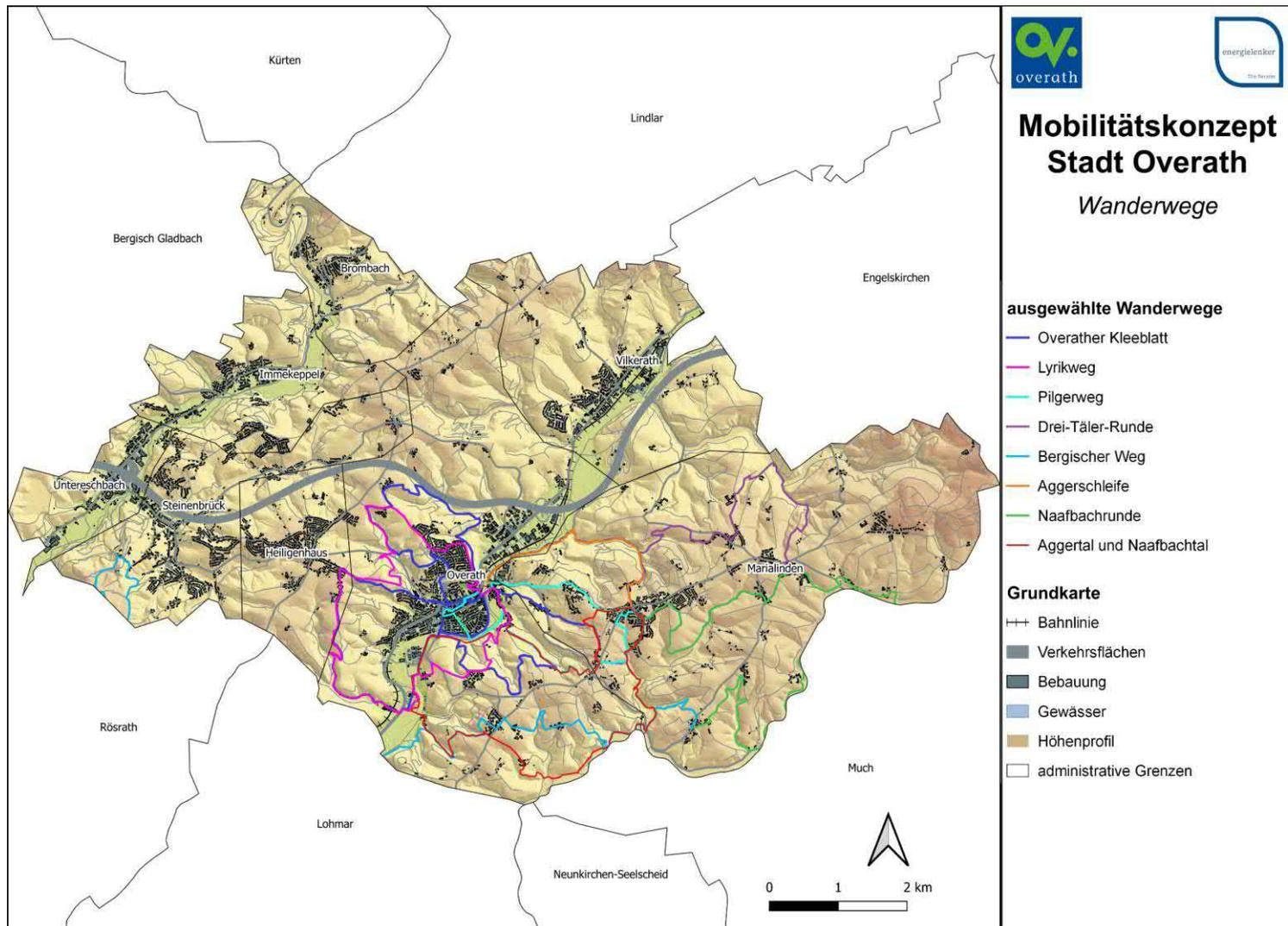


Abbildung 51: Wanderrouten in Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

## Konfliktbereiche des Fußverkehrs

Zur Identifikation möglicher Gefahrenstellen für den Fußverkehr wurden Unfalldaten der Kreispolizeibehörde Rheinisch-Bergischer Kreis aus den Jahren 2014 bis November 2018 ausgewertet. Dabei konnten 65 Unfälle unter Beteiligung von Fußgänger\*Innen ermittelt werden. Rund ein Drittel der Unfallbeteiligten waren über 60 Jahre alt, circa 20 % waren unter 20 Jahre alt, womit zusammengenommen 50 % der involvierten Personen entweder besonders alt oder besonders jung waren. Von den 65 Unfällen hatten 36 eine Personenverletzung zur Folge, darunter sind 26 Leichtverletzte und 10 Schwerverletzte zu verzeichnen. Weitere 29 Unfälle zogen einen Sachschaden nach sich. Der Großteil der Unfälle entstand durch Konflikte mit motorisierten Verkehrsteilnehmern. Lediglich vier Unfälle von Fußgänger\*Innen entstanden unter der Beteiligung von Radfahrenden.

Durch die räumliche Verteilung der Unfälle von Fußgänger\*Innen werden einzelne Konfliktbereiche sichtbar. Dabei sind insbesondere die Bereiche Hauptstraße/Propsteistraße (14 Unfälle), der Bereich Olper Straße/Oberauel/Hoffnungsthaler Straße (7 Unfälle), der Bereich Kölner Straße im Vilkerather Ortskern (6 Unfälle), und entlang der L 136 (Bensberger Str./Olper Str.) in Heiligenhaus (3 Unfälle) und Steinenbrück (4 Unfälle) hervorzuheben, welche mit 34 Unfällen bereits mehr als die Hälfte des Gesamtaufkommens ausmachen. Insbesondere in diesen Konfliktbereichen lassen sich die meisten Unfälle dem Unfalltyp *Überschreiten* zuordnen, also der Konflikt, der durch einen die Fahrbahn überschreitenden Fußgänger\*In und einem Fahrzeug ausgelöst wurde. Dabei ist unerheblich, ob es an der Stelle eine Querungshilfe für den Fußverkehr gibt. Die Häufung dieses Unfalltyps deutet darauf hin, dass in diesen Konfliktbereichen ein Optimierungsbedarf der Querungshilfen des Fußverkehrs besteht. Insgesamt lassen sich 32 Unfälle dem Unfalltyp *Überschreiten-Unfall* zuordnen, 9 Unfälle entstanden während eines Abbiegevorgangs, je 2 Unfälle wurden den Typen *Fahrerunfall* und *Einbiegen/Kreuzen* zugeordnet, 3 Unfälle entstanden im Längsverkehr. 17 Unfälle wurden als sonstige Unfälle erfasst.

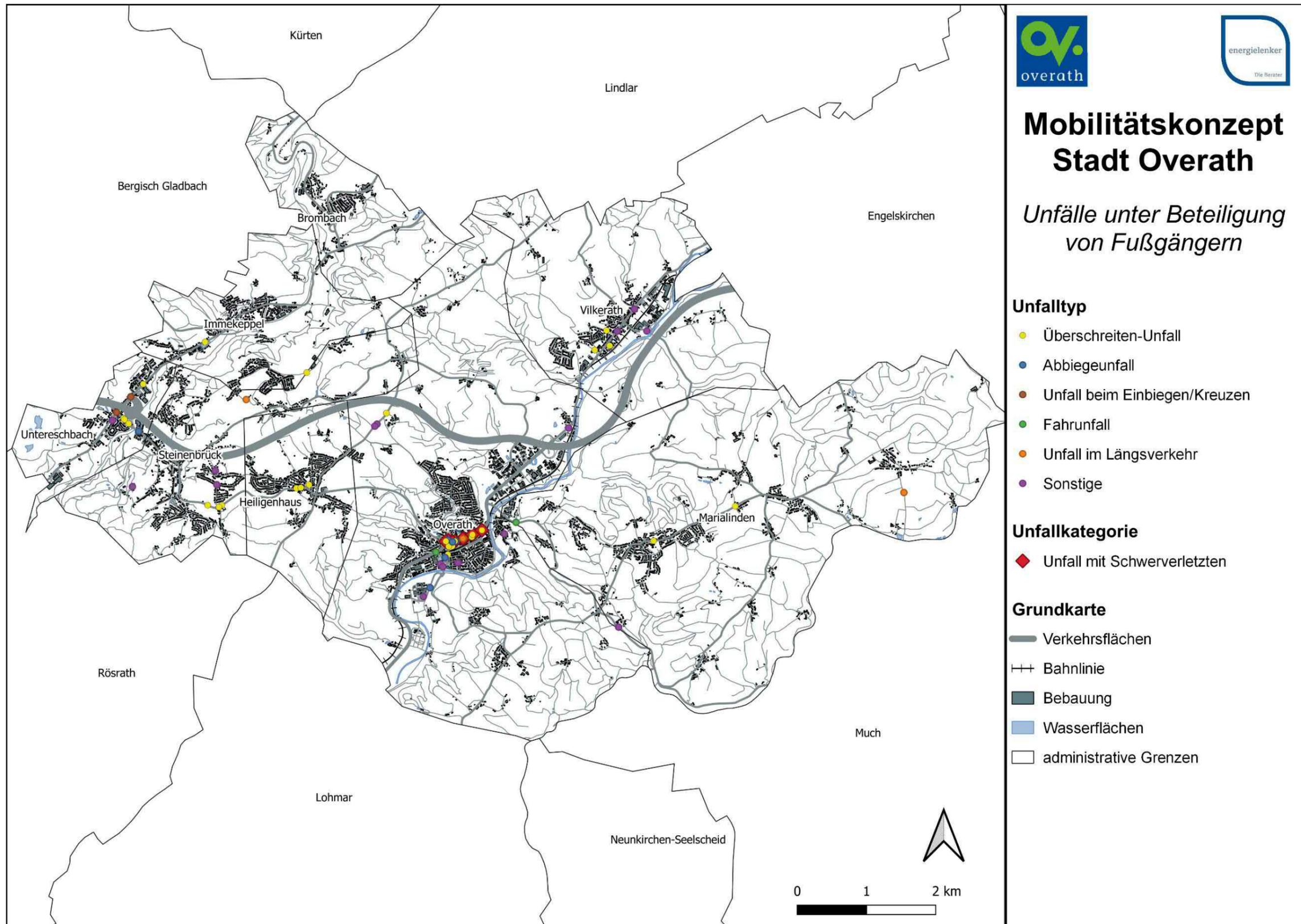


Abbildung 52: Unfälle mit beteiligten Fußgänger\*Innen  
[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Rheinisch-Bergischer Kreis. Datengrundlage: OpenStreetMap]

#### 4.4.2 Radverkehr

Die Stadt Overath verfügt vereinzelt über straßenbegleitende und touristische Radverkehrsverbindungen. Besonders hervorzuheben ist dabei der sich in der Umsetzung befindliche Agger-Sülz-Radweg, der das Stadtgebiet auf zwei parallelen gekippten Nord-Süd-Achsen durchquert. Der Agger-Sülz-Radweg ist ein insgesamt 115 km langer Rundweg, der die regionalen Radwege Sieg und den Bergischen Panorama-Radweg verbinden soll. In Overath bietet der Radweg die Möglichkeit ohne große Höhenunterschiede verschiedene Ortsteile zu erreichen und auch die Anbindung an die umliegenden Kommunen zu verbessern.

Innerhalb der Ortsteile wird der Radverkehr überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt. Zwischen den Ortsteilen, im außerörtlichen Verkehr und in den Stadtteilzentren wird der Radverkehr teilweise im Mischverkehr geführt. Entlang der Kreisstraßen 25, 34, 37, und 38 sollen in den nächsten Jahren straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege errichtet werden, um so wichtige Netzlücken zu schließen.

Im Ortskern wechseln die Führungsformen des Radverkehrs häufig, so wird er entlang der Hauptverkehrsstraßen zunächst auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt. An dem Kreisverkehr Siegburger Straße, Hauptstraße, Ferrenberg geht der Radverkehr in den Mischverkehr über. Auf der Höhe des Bahnhofplatzes an der Hauptstraße wird der Gehweg für den Radverkehr freigegeben, woraufhin er ab der Einmündung Dr. Ringens-Straße zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg wird. Zwischen dem Steinhofplatz und der Einmündung der Propsteistraße in die Hauptstraße, sowie am Schulzentrum Cyriax und am P+R-Platz wird der Radverkehr stellenweise auf getrennten Geh- und Radwegen geführt.

Im Ortskern Immekeppel wird der Radverkehr einseitig auf einem Schutzstreifen geführt.

Die Wegweisung der Radrouten im Overather Stadtgebiet erfolgt mittels des Knotenpunktsystem NRW und mehrerer Übersichtskarten.



Abbildung 53: Übersichtskarte der Radregion Rheinland  
 [eigene Aufnahme]

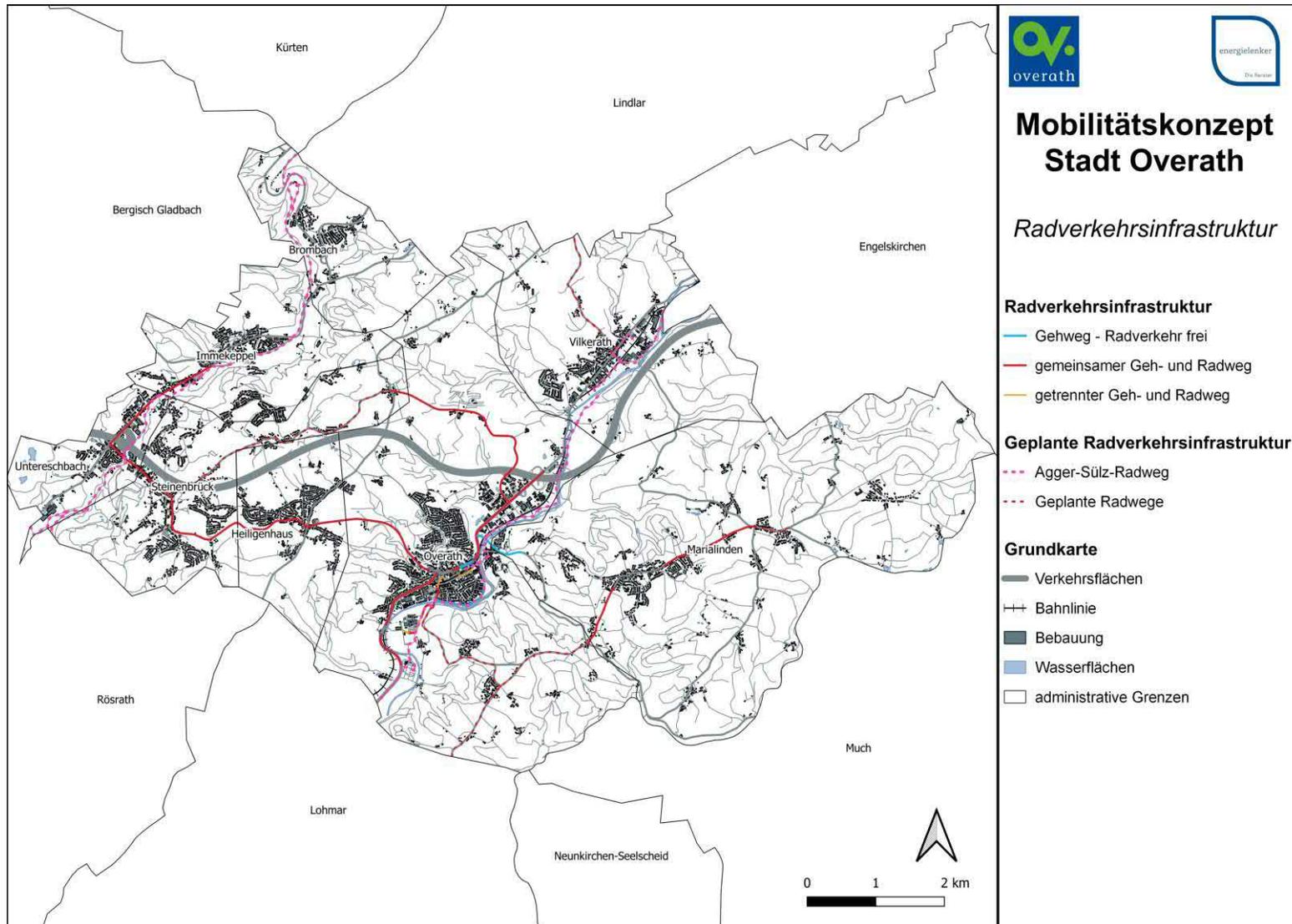


Abbildung 54: Radverkehrsinfrastruktur der Stadt Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

## Fahrradabstellanlagen

Auf dem Overather Stadtgebiet befinden sich vereinzelt Fahrradabstellanlagen an Einzelhandelsstandorten sowie im öffentlichen Raum. Im Rahmen der Experteninterviews und des durchgeführten Workshops wurden wiederkehrend die fehlenden Fahrradabstellanlagen in Overath thematisiert.

Es wurden jedoch auch positive Beispiele für Fahrradabstellanlagen im Overather Stadtgebiet genannt, worunter der „Bike and Ride“-Punkt mit 14 Fahrradboxen mit Stromanschluss am P+R Parkplatz am Overather Bahnhof besonders hervorzuheben ist. Diese können für 84,00 € im Jahr gemietet werden und sind somit ein Angebot, das sich vor allem an Berufspendler\*Innen richtet. Weiterhin werden 22 überdachte Anlehnbügel am P+R Platz angeboten, sowie weitere Anlehnbügel auf beiden Seiten des Bahnhofs.



Abbildung 55: Bike and Ride am Bahnhof Overath  
[eigene Aufnahme]



Abbildung 56: E-Bike-Station am Bahnhof Overath  
[Mobilitätsmanagement Overath]

Im Rahmen des Ausbaus der Mobilstationen sollen weitere Fahrradboxen und Anlehnbügel, sowie Info-Stehlen das bestehende Angebot vervollständigen. Das Angebot wurde bereits durch eine im August 2020 neu eingerichtete E-Bike-Station am Bahnhofsvorplatz erweitert (vgl. Abbildung 56).

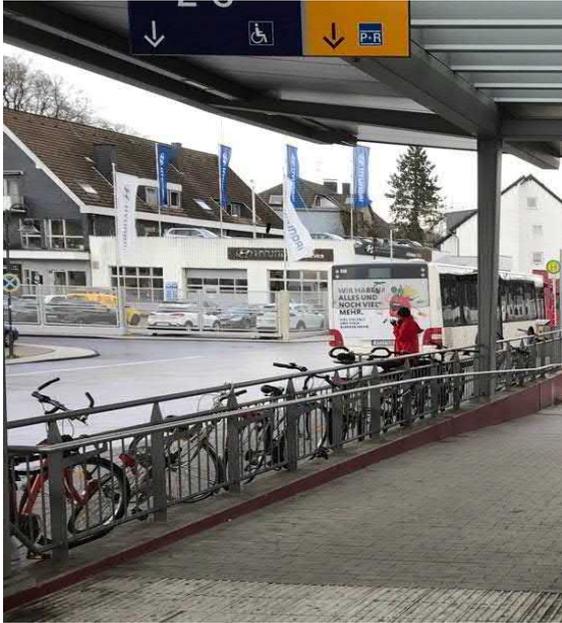


Abbildung 57: Fehlende Fahrradabstellanlagen an der Bushaltestelle Overath Bahnhof  
[eigene Aufnahme]

An den Bushaltestellen im Overather Stadtgebiet gibt es nur vereinzelt Fahrradabstellanlagen. An der Bushaltestelle Overath Bahnhof fehlen Fahrradabstellanlagen, so dass Fahrräder an Geländern und anderem Stadtmobiliar angeschlossen werden. Weitere überdachte Fahrradabstellanlagen befinden sich am Schulzentrum Cyriax. Hierbei handelt es sich um Vorderradhalter, sodass ein diebstahlsicheres und beschädigungsfreies Abstellen nicht gewährleistet werden kann. Stattdessen sollten sichere Unterbringungsmöglichkeiten, die ein Befestigen des Fahrradsschlusses am Rahmen erlauben, bevorzugt werden.

### Konfliktbereiche des Radverkehrs

Durch eine weitere Differenzierung der Unfalldaten der Kreispolizeibehörde Rheinisch-Bergischer Kreis aus den Jahren 2014 – 2018 konnten räumliche Schwerpunkte anhand der erfassten Unfälle mit beteiligten Radfahrer\*Innen identifiziert werden. Diese Schwerpunkte sind: Die Hauptstraße im Ortskern Overath, die Kölner Straße in Vilkerath und die Kreuzung Olper Straße / Oberauel / Hoffnungsthaler Straße. Insgesamt wurden 91 Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrer\*Innen aufgenommen, davon 55 Konflikte mit motorisiertem Verkehr, 4 Konflikte mit Fußgänger\*Innen und 3 Konflikte mit anderen Radfahrenden, weitere Unfälle sind Alleinunfälle und Unfälle mit sonstigen Beteiligten (z.B. Wildunfälle).

### Unfallkategorie

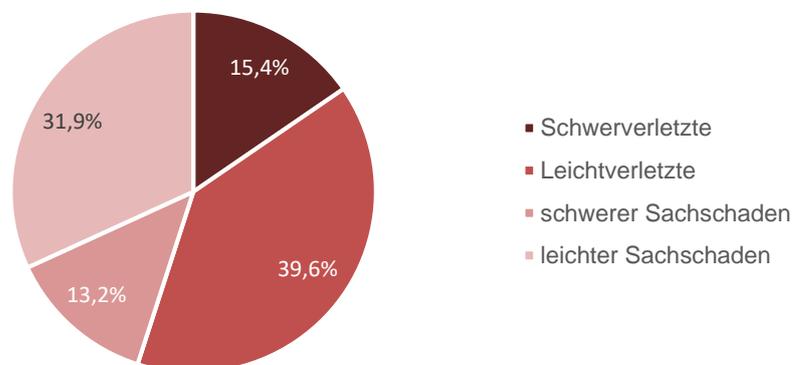


Abbildung 58: Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden nach Unfallfolgen  
[eigene Darstellung]

Im erfassten Zeitraum kam es zu keinen Verkehrstoten im Zusammenhang mit Unfällen unter der Beteiligung von Radfahrer\*Innen. Die meisten erfassten Unfälle hatten leichte Personenschäden zur Folge (39,6 %), wobei davon auszugehen ist, dass die Dunkelziffer der Unfälle mit leichten Sachschäden deutlich höher liegt, da diese erfahrungsgemäß oftmals nicht polizeilich gemeldet werden. Knapp ein Sechstel der Unfälle (15,4 %) hatten einen schweren Personenschaden zur Folge, 31,9 % aller Unfälle resultierten in einem leichten Sachschaden und 13,2 % zogen einen schweren Sachschaden nach sich. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden auf der nachfolgenden Karte (vgl. Abbildung 60) nur die Unfälle mit Schwerverletzten hervorgehoben.

### Unfalltypen

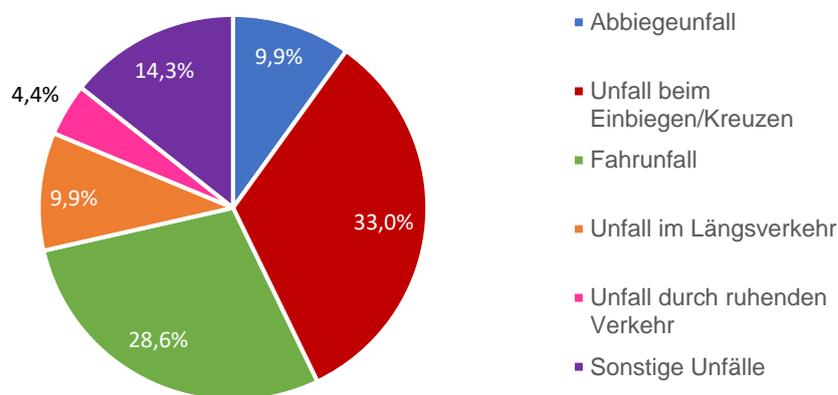


Abbildung 59: Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrenden nach Unfalltypen  
[eigene Darstellung]

Die meisten Unfälle ereigneten sich beim Einbiegen bzw. beim Kreuzen einer Fahrbahn (33,0 %) gefolgt von Fahrunfällen (28,6 %) und Unfällen im Längsverkehr sowie Abbiegeunfällen (jeweils 9,9 %). Unfälle durch ruhenden Verkehr nehmen eine untergeordnete Rolle ein (4,4 %), während sich 14,3 % der Unfälle keinem der gängigen Unfalltypen zuordnen ließen.

Allein auf der Hauptstraße im Bereich des Overather Ortskerns zwischen der Siegburger Straße und der Dr.-Ringens-Straße wurden 14 Unfälle unter der Beteiligung von Radfahrer\*Innen erfasst, davon 8 Unfälle mit schweren Personenschäden. Im Bereich der Kreuzung Olper Straße/Oberauel/Hoffnungsthaler Straße wurden 6 Unfälle, auf der Kölner Straße im Ortsteil Vilkerath 14 Unfälle erfasst. Auffällig ist, dass die Unfälle mit schweren Personenschäden ausschließlich auf den Straßen Siegburger Straße, Hauptstraße und Kölner Straße zu verorten sind (vgl. Abbildung 60).

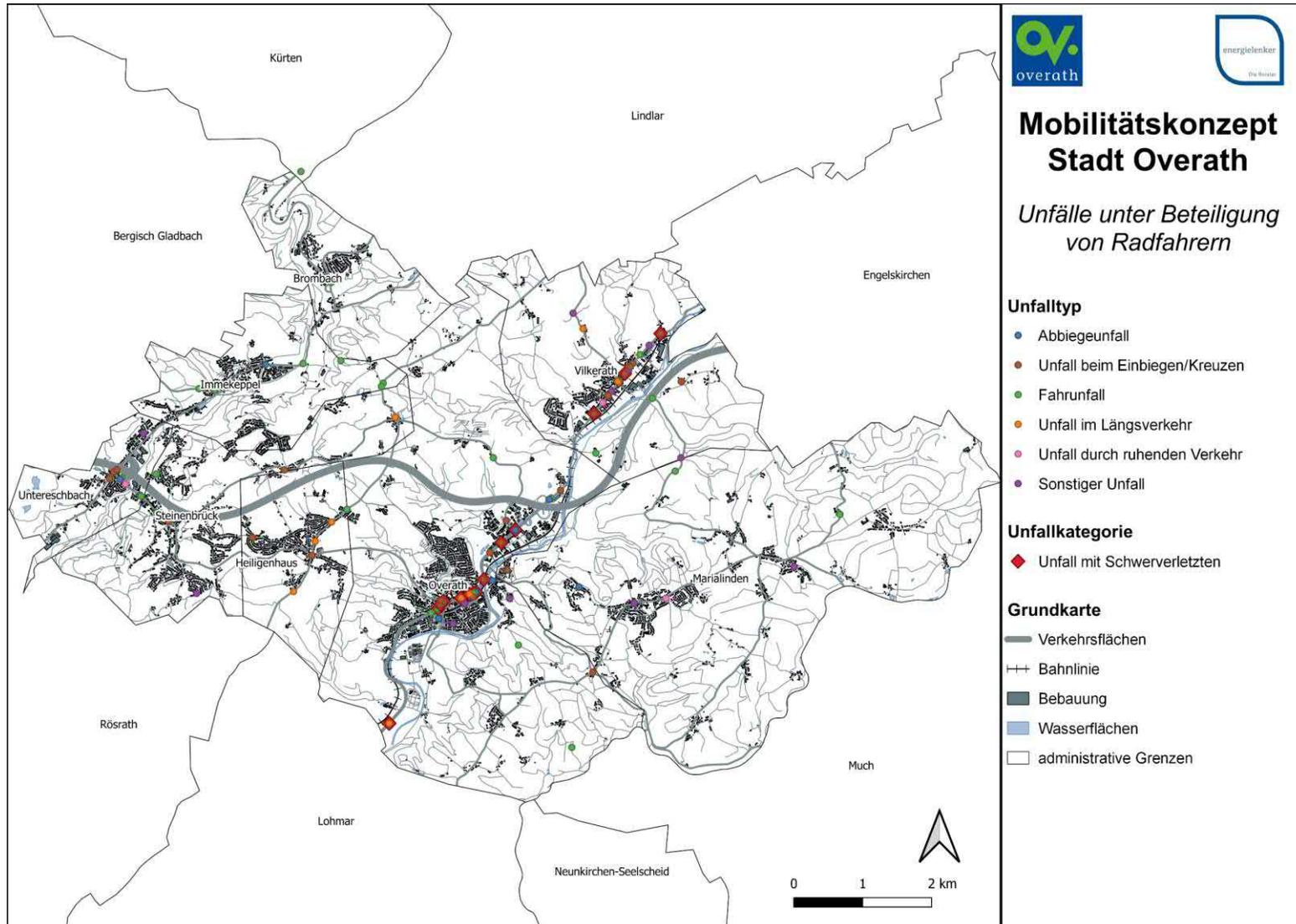


Abbildung 60: Unfälle mit beteiligten Radfahrenden

[eigene Darstellung nach Kreispolizeibehörde Rheinisch-Bergischer Kreis. Datengrundlage: OpenStreetMap]

## 4.5 Motorisierter Verkehr

Neben den nichtmotorisierten Verkehrsträgern wurden im Rahmen der Bestandsanalyse ebenfalls die diversen Formen motorisierter Verkehrsarten und ihre entsprechende Infrastruktur untersucht. Eine Aufnahme des Status Quo erfolgte anhand der Unterteilung in den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr.

### 4.5.1 Motorisierter Individualverkehr

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) stellt im Stadtgebiet Overath den Hauptverkehrsträger dar. Insbesondere in der Kernstadt im Bereich der Bundesstraße 484 sowie der Landesstraße 136 liegt ein hohes Pkw-Verkehrsaufkommen vor. Zu den Hauptverkehrszeiten ist die Verkehrsbelastung so groß, dass damit Einschränkungen für alle Verkehrsträger verbunden sind. Durch die nachfolgende Darstellung des infrastrukturellen Status Quo der Stadt Overath wird die Dominanz des MIV gegenüber den anderen Verkehrsträgern deutlich.

#### **Straßenverkehrsnetz**

Die in Richtung Ost/West verlaufende Autobahn 4 mit den Anschlussstellen in Untereschbach und Overath stellt die Anbindung an den Fernverkehr dar. Sie bietet Anschlussmöglichkeiten in westliche Richtung nach Köln sowie in östliche Richtung über Engelskirchen bis zum Autobahnkreuz Olpe (A4/A45) mit der Möglichkeit zur Weiterfahrt nach Siegen und darüber hinaus bis zur Landesgrenze.

Innerhalb des Stadtgebietes Overath wird die Anbindung an die Autobahn in Untereschbach über die Landesstraße 284 sowie die Landesstraße 136 hergestellt. Die L 284 verläuft in nordöstlicher Richtung nach Immekeppel und in südlicher Richtung über Hoffnungsthal nach Rös-rath. Die L136 (Olper Straße) verläuft in nordwestlicher Richtung nach Bensberg und bietet dort Anschlussmöglichkeiten nach Bergisch Gladbach oder Köln. In östlicher Richtung führt sie über Heiligenhaus nach Overath.

In der Kernstadt Overath wird die Anbindung an die Autobahn über die Bundesstraße 484 in südwestliche Richtung hergestellt. Diese verläuft direkt durch den Innenstadt-Bereich von Overath und anschließend weiter bis zu der an der A3 gelegenen Stadt Lohmar. In nordöstlicher Richtung schließt an die Autobahn die Landstraße 136 an, welche durch Vilkerath sowie Engelskirchen verläuft. Nördlich der Kernstadt Overath zweigt von der B484 als weitere Hauptverkehrs-anbindung die L312 (Mucher Straße) Richtung Vilshoven ab. Diese bindet den Ortsteil Marialinden über die in Vilshoven nach Nordosten abzweigende L360 (Pilgerstraße) an.

Die Bundes- und Landesstraßen werden durch Kreisstraßen und kommunale Straßen erschlossen. Eine bedeutende Anbindungsfunktion hat die K25 (Propsteistraße), welche von der B484 in Overath in südlicher Richtung abzweigt. Mit der von Nordwesten kommenden L136 gibt es somit vier Hauptverkehrslinien in den Innenstadtbereich von Overath hinein:

Die B484 (Hauptstraße) aus Richtung Nordosten, die K25 (Propsteistraße) aus Richtung Süden, die B484 (Siegburger Straße) aus Richtung Südwesten sowie die L136 (Hauptstraße) aus Richtung Nordwesten. Die Kreisstraße 37 erstreckt sich im östlichen Teil des Stadtgebietes Overath annähernd in Nord/Süd-Richtung. Sie verläuft durch Vilkerath und weiter durch Landwehr, wo sie die L360 kreuzt.

Sowohl im Bereich der Kernstadt als auch in den einzelnen Ortsteilen von Overath sind zahlreiche Gemeinde- und Erschließungsstraßen vorzufinden. Sie binden die unterschiedlichen Wohn-, Gewerbe- und Industriegebiete an das klassifizierte Straßennetz an. Insgesamt ergibt sich ein Straßennetz, welches durch mehrere Hauptverkehrsachsen geprägt ist:

- Die L136 mit dem Anschluss an die B484 in Overath verläuft weitestgehend parallel zur A4. Daraus resultiert ein hohes Verkehrsaufkommen durch Ausweichverkehr im Falle von Störungen auf der Autobahn.
- Die B484 verläuft durch Overath und nördlich der Autobahn weiter als L136 nach Vilkerath.
- Die L284 kreuzt die L136 in Untereschbach in Richtung Nordost/Südwest.
- Die L84 kreuzt ebenfalls die L136 in Heiligenhaus in Richtung Nord/Süd.
- Die L312 führt im Norden der Kernstadt Overath auf die B484.

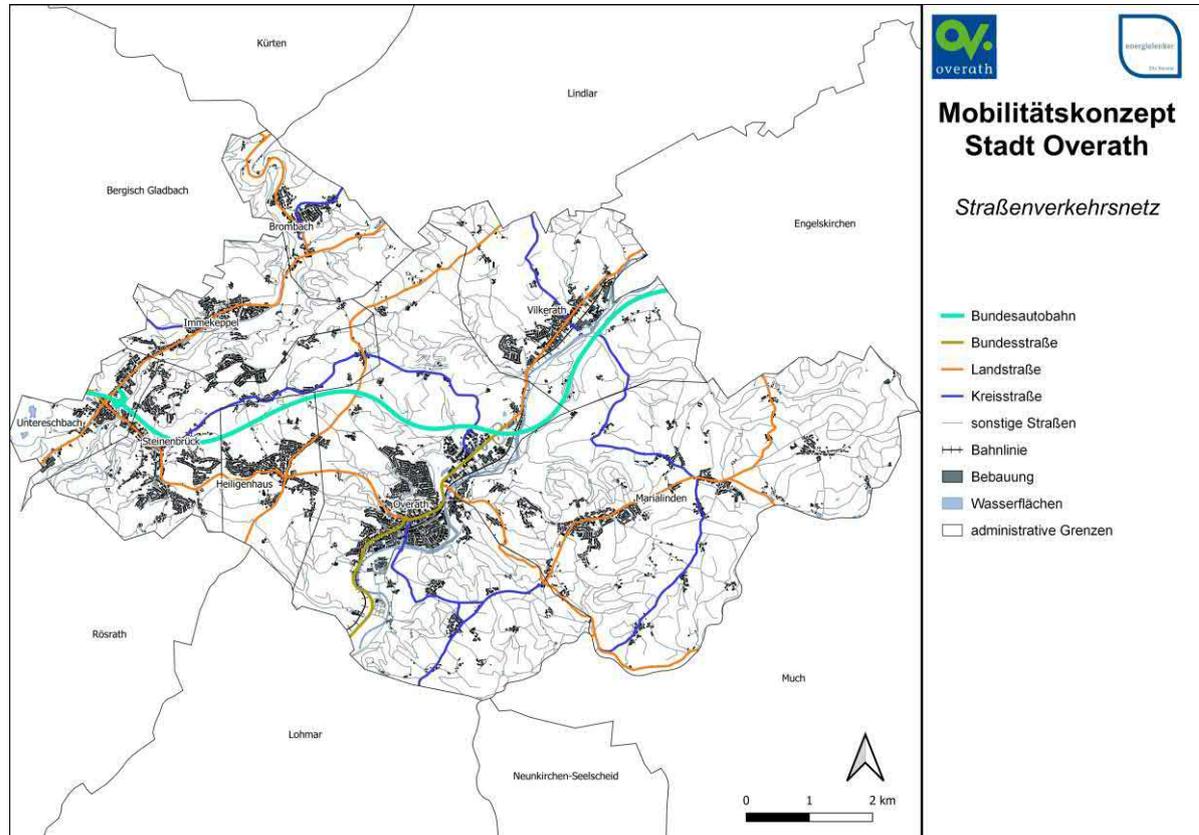


Abbildung 61: Straßenverkehrsnetz der Stadt Overath  
[eigene Darstellung; Datengrundlage: OpenStreetMap]

## Verkehrsbelastung

Zur Erfassung der Verkehrsbelastung liegen Daten einer Straßenverkehrszählung vom Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen aus dem Jahre 2015 vor.

Die Ergebnisse verdeutlichen eine hohe Verkehrsbelastung in der Kernstadt entlang der Hauptstraße bzw. Kölner Straße. Die höchsten im Stadtgebiet Overath gemessenen Werte betragen 18.917 Kfz/Tag auf der B484 (Kölner Straße) südlich der Autobahnausfahrt Nr. 22 sowie 15.307 Kfz/Tag auf der Hauptstraße an der Kreuzung zur Propsteistraße. Im weiteren Verlauf der Straße nimmt die Verkehrsstärke ab, da sich der Verkehr größtenteils auf die Straßen Propsteistraße, Siegburger Straße und Hauptstraße verteilt. Auf der Höhe des Rathauses beträgt sie 8.150 Kfz/Tag. Dieser Wert ist verglichen mit der Breite der Straße sowie der Größe der Stadt Overath immer noch hoch. Auch die Propsteistraße weist mit 8.409 Kfz/Tag ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen auf. Entlang der Siegburger Straße verkehren täglich noch mehr Fahrzeuge (9.570 Kfz/Tag).

Auf der Bundesstraße 484 zwischen den beiden Messstellen mit den höchsten Werten zweigt die L312 (Mucher Straße) ab. Auf dieser Straße beträgt die Verkehrsstärke in Overath 6.416 Kfz/Tag. Im weiteren Verlauf der Straße bei Vilshoven nimmt sie auf 5.523 Kfz/Tag ab. Der Ortsteil Marialinden weist mit einer Verkehrsstärke von 4.771 auf der L360 (Pilgerstraße) einen etwas geringeren Wert auf.

Auf der nördlichen Seite der Autobahnanschlussstelle Nr. 22 (L136 Richtung Vilkerath) ist die Verkehrsstärke mit 11.019 Kfz/Tag zwar geringer als auf der südlichen Seite, aber dennoch bringt sie weiterhin eine hohe Auslastung mit sich. Nach dem Kreisverkehr Burg Vilkerath in Vilkerath verringert sie sich auf 7.273 Kfz/Tag, da ein Teil des Verkehrs auf die Kreisstraße 37 abfließt. Auf der K37 Richtung Süden (Landwehr) herrscht mit 1.937 Kfz/Tag eine verhältnismäßig geringe Verkehrsstärke vor. Richtung Norden (Hohkeppel) verkehren täglich 2.264 Fahrzeuge.

Die Autobahnausfahrt Nr. 21 der A4 in Untereschbach stellt ebenfalls einen Verkehrsknotenpunkt mit hoher Verkehrsstärke dar. Auf der nördlichen Seite (L284 Bahnhofstraße/Oberauel Richtung Immekeppel) verkehren täglich 13.035 Kfz. Im weiteren Verlauf der Straße in Immekeppel (Lindlarer Straße) beträgt die Verkehrsstärke noch 8.435 Kfz/Tag, was für die Größe des Ortsteils hoch ist. Zwischen Untereschbach und Steinenbrück verkehren auf der L136 (Olper Straße) täglich 10.683 Kfz. Auf der gleichen Straße in Untereschbach westlich der Kreuzung mit der L284 beträgt die Verkehrsstärke 7.213 Kfz/Tag. Auf der L284 (Hoffnungsthaler Straße Richtung Unterauel) ist der Wert mit 6.560 Kfz/Tag nur wenig geringer.

Im Bereich Heiligenhaus betragen die Verkehrsstärken auf der L136 (Bensberger Straße) Richtung Overath 8.105 Kfz/Tag sowie 5.889 Kfz/Tag Richtung Steinenbrück. Die L84 (Durbuscher Straße) ist mit 4.559 Kfz/Tag etwas weniger belastet.

Das hohe Verkehrsaufkommen insbesondere in der Kernstadt Overath resultiert größtenteils aus dem Binnenverkehr, beispielsweise dem innerstädtischen Verkehr von Overath Mitte bis Untereschbach.

Die Online-Umfrage hat gezeigt, dass der größte Anteil der Pendler\*Innen einen privaten Pkw für den Weg zur Arbeit nutzt. Im Rahmen der geführten Interviews mit verschiedenen Akteuren wurde die starke Belastung insbesondere durch Binnenverkehr bestätigt. Zudem ist Overath vom Ausweichverkehr der Autobahn auf der weitestgehend parallel zur A4 verlaufenden Hauptachse bestehend aus der L136 ab Untereschbach mit Anschluss an die B484 in Overath betroffen. Dies zeigt sich primär zu den Hauptverkehrszeiten und den Zeiten mit einem erhöhten Stauaufkommen auf der A4.

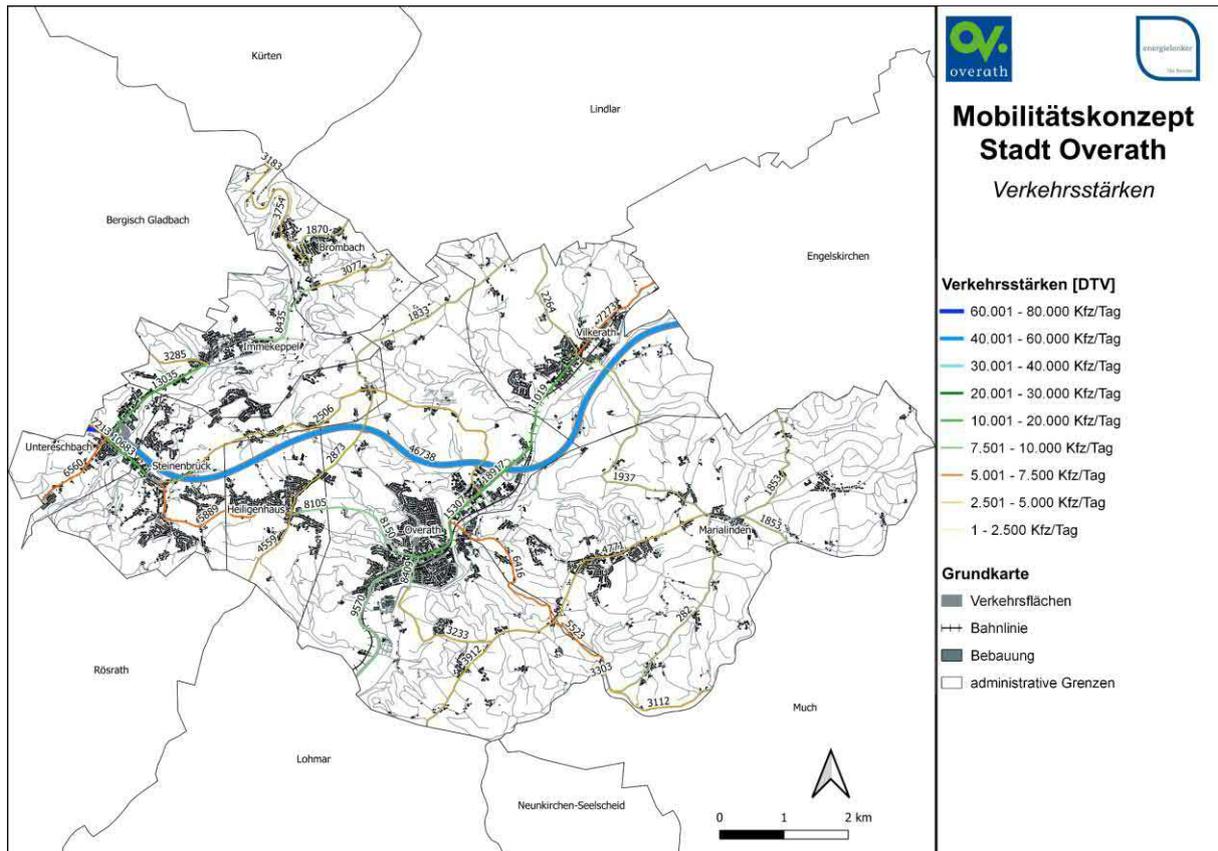


Abbildung 62: Verkehrsstärken im Stadtgebiet Overath  
[eigene Darstellung, Datengrundlage: OpenStreetMap]

### Ruhender Verkehr

Zur Regelung des ruhenden Verkehrs in der Kernstadt Overath ist die Parkdauer auf verschiedenen Parkflächen zeitlich begrenzt. Zur Kontrolle der zeitlichen Begrenzung besteht auf diesen Flächen die Pflicht zur Nutzung einer Parkscheibe. Eine Parkraumbewirtschaftung gibt es nicht. Im Innenstadtbereich gibt es ca. 350 Stellplätze ohne Begrenzung, ca. 420 Stellplätze mit zeitlicher Beschränkung sowie ca. 10 Stellplätze mit Nutzungsbeschränkung (Behindertenparkplätze).

Der ruhende Verkehr wurde in einer Masterarbeit zum Parkraum in Overath bereits umfassend untersucht. Die objektiven Ergebnisse der Untersuchung (durch Zählungen ermittelt) ergaben keinen generellen Parkplatzmangel in der Stadt. Lediglich die subjektive Wahrnehmung zahlreicher Bürger\*Innen ist negativ bezüglich der aktuellen Parkplatzsituation.

Es sind folglich keine Maßnahmen zur Schaffung neuer Parkmöglichkeiten erforderlich. Die Nutzung des vorhandenen Parkraumes sollte optimiert werden. In der Straße „An den Gärten“ sowie im Bereich der Stadtverwaltung und des Steinhofplatzes ist die Auslastung der Parkplätze geringer als im Bereich der Hauptstraße sowie des Kolpingplatzes.

Gleichzeitig wurden anhand von Interviews verschiedene Ansichten entlang unterschiedlicher Akteursgruppen festgestellt. Es gibt unterschiedliche Meinungen bezüglich der Menge des Parkraumangebotes. Einige Interviewpartner halten das aktuelle Parkplatzangebot für zu gering und haben bereits Ideen, dies zu erweitern. Andere Interviewpartner sehen das Parkplatzangebot als ausreichend an. Offensichtlich spielt hier die subjektive Wahrnehmung eine entscheidende Rolle.

Zur Reduzierung des MIV in Overath sowie zu einer verbesserten Parksituation allgemein und zur Abnahme des Parksuchverkehrs bietet sich eine effektive Parkraumbewirtschaftung an. Dies bestätigen mehrere Interviewpartner der zur Ausarbeitung dieses Konzepts geführten Expertengespräche. Der vorhandene Parkraum in der Innenstadt sollte zeitlich gestaffelt bepreist werden und gleichzeitig können für Carsharing-Fahrzeuge gratis Stellflächen zur Verfügung gestellt werden. Bei einer Einrichtung verschiedener Zonen mit unterschiedlicher Höhe der Parkgebühren kann eine verbesserte Verteilung des ruhenden Verkehrs erfolgen.

### **Alternative Mobilitätsformen und Antriebstechnologien**

Zur Reduzierung des MIV gibt es im Stadtgebiet Overath bereits zwei verschiedenen Formen von Sharing-Angeboten, das Carsharing sowie das Ridesharing. Betreiber beider Angebote ist die Car- und Ridesharing-Community, eine Genossenschaft aus Marialinden mit aktuell 24 Mitgliedern (Stand: Januar 2020). Sie bietet seit Ende 2019 Car- und Ridesharing an. Auch die Stadt und die Stadtwerke Overath haben Anteile an dieser Genossenschaft. Aktuell stehen zwei Elektro-Fahrzeuge in Marialinden und eins am Rathaus zur Verfügung. Bezüglich des Ridesharing gibt es eine Kooperation mit GoFlux. Seit Januar 2020 ist die Nutzung für die Bürger\*Innen möglich. Über das Portal können private Personen Mitfahrplätze anbieten oder Mitfahrmöglichkeiten zu beliebigen Zielen suchen.

Im Bereich Carsharing lassen sich bereits Ausbaupotenziale erkennen. So wird im Rahmen der Mobilstation am Bahnhof Overath zukünftig ein weiteres Carsharing-Angebot eingerichtet werden und auch die Car- und Ridesharing Community plant ihr Angebot in Overath weiter auszubauen. Zur Förderung des Carsharings regen einige Akteure die Kooperation des lokalen Carsharing-Anbieters mit dem zukünftigen Anbieter des Carsharings an der Mobilstation an, so dass die Fahrzeuge beider Anbieter von allen Kund\*Innen genutzt werden können (Bilingsystem).

#### 4.5.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) spielt der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) eine zentrale Rolle. In diesem Verbund haben sich die Städte Köln, Bonn, Leverkusen, Monheim sowie die Landkreise Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis, Rheinisch-Bergischer Kreis, Oberbergischer Kreis und Kreis Euskirchen zusammengeschlossen. Bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gelten einheitliche Tickets und Preise, aufeinander abgestimmte Fahrpläne sowie gemeinsame Informations- und Serviceleistungen der Verkehrsunternehmen im VRS. Das Stadtgebiet Overath befindet sich geographisch im nordöstlichen Teil des Verbundgebietes. Der Rheinisch-Bergische Kreis ist als Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet Overath verantwortlich.



Abbildung 63: Verkehrsverbund Rhein-Sieg  
[VRS 2020]

Verschiedene Verkehrsunternehmen betreiben den ÖPNV in Overath. Die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ist Hauptakteur und Betreiber mehrerer Buslinien im Stadtgebiet. Zudem verkehrt in Overath eine Buslinie der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) sowie eine Linie der Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL). Neben den Busverkehren spielt auch der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) eine zentrale Rolle in Overath. Aufgabenträger ist hier der Nahverkehr Rheinland und Betreiber der Regionalbahn 25 ist die Deutsche Bahn AG (DB Regio NRW GmbH).

### **Busverkehr**

Im Stadtgebiet Overath verkehren insgesamt sechs reguläre Buslinien. Davon betreibt der RVK die Linien 420, 421, 422 und 440. Die Linie 575 wird von der RSVG geführt und die Linie 310 übernimmt die VBL. Die Buslinien verkehren im 30-Minuten-Takt oder im 60-Minuten-Takt. Am Wochenende verkehren alle Linien tagsüber mindestens im Stundentakt. Die Buslinien 420, 310 und 422 sind auf die Regionalbahn 25 abgestimmt. Die beiden Buslinien 420 und 421 binden über den Verknüpfungspunkt Bensberg die Stadtbahnlinie 1 der Kölner Verkehrsbetriebe in Richtung Köln Neumarkt sowie die Schnellbuslinie SB 40 nach Köln Hbf (Montag bis Samstag) an. Bis zum Juni 2020 wird die Auslastung des ÖPNV erhoben. Insgesamt soll der ÖPNV im gesamten Kreis ausgebaut werden, sodass in der Hauptverkehrszeit auf allen Hauptlinien eine Taktung von 30 Minuten realisiert werden kann.

Zusätzlich zu den regulären Buslinien bietet die RVK auf drei Linien einen Taxibusverkehr an. Dabei handelt es sich um die Linien 440, 448 und 449. Diese Buslinien verkehren nur auf telefonische Voranmeldung bis 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt.

Nachtverbindungen gibt es mit der Nachtbuslinie N45 aus Richtung Bergisch Gladbach in den Nächten von Freitag auf Samstag sowie von Samstag auf Sonntag. Es werden drei Fahrten im Stundentakt, auf die Stadtbahnlinie 1 sowie die Regionalbahn 25 abgestimmt, angeboten. Die letzte Abfahrt erfolgt ab Bergisch Gladbach um 2:15 Uhr, ab Bensberg mit Anschluss von der Stadtbahnlinie 1 aus Richtung Köln um 2:35 Uhr.

Bei den eingesetzten Bussen handelt es sich in der Regel um Niederflurfahrzeuge mit Kneeling-Möglichkeit und manueller Rampe für Rollstuhlfahrer\*Innen sowie Stellfläche für Rollstühle und Kinderwagen. Zudem sind sie ausgestattet mit einem kontrastreichen Farbschema für Sehbehinderte. Informationen in den Bussen erhalten die Fahrgäste akustisch und visuell. Die Haltestellen sind größtenteils mit einem Hochboard von 12 cm ausgestattet, aber nicht alle barrierefrei.

### **Nutzungsbereiche**

Eine wichtige Zielgruppe des ÖPNV stellt der Schulverkehr dar. Es existieren ein reguläres Schulbusangebot, welches auch von anderen Personen genutzt werden kann, sowie Schulwegespezialverkehr, d.h. Busse, welche ausschließlich Schüler\*Innen transportieren.

Im Bereich Tourismus wird der ÖPNV aktuell wenig genutzt. Die Buslinie 421 wird zusammen mit der Naturarena als Tourismuslinie vermarktet. Sie fährt das Bergische Freilichtmuseum in Lindlar an. Generell ist das ÖPNV-Angebot zu Sehenswürdigkeiten und Ausflugszielen gering.

## Ergänzendes Angebot zum regulären ÖPNV

Neben den Buslinien der oben genannten Gesellschaften gibt es den Bürgerbus Overath e.V., der sich im Jahr 2008 gegründet hat und die Linie 425 anbietet. Dieser Bürgerbus verkehrt in verschiedenen Ortsteilen von Overath. Er stellt eine Ergänzung zum regulären ÖPNV-Angebot dar, welche von zahlreichen Bürger\*Innen genutzt wird. Im Jahr 2018 betragen die Fahrgastzahlen ca. 3.400 Personen. Mit über 30 Haltestellen im Stadtgebiet besteht für viele Einwohner\*Innen auch aus den Außenbereichen eine direkte Anschlussmöglichkeit in das Zentrum von Overath. Der Bürgerbus ist nicht in den Verkehrsverbund Rhein-Sieg eingebunden. Fahrgäste müssen einen gesonderten Fahrschein zum Preis von 2,00 Euro lösen.

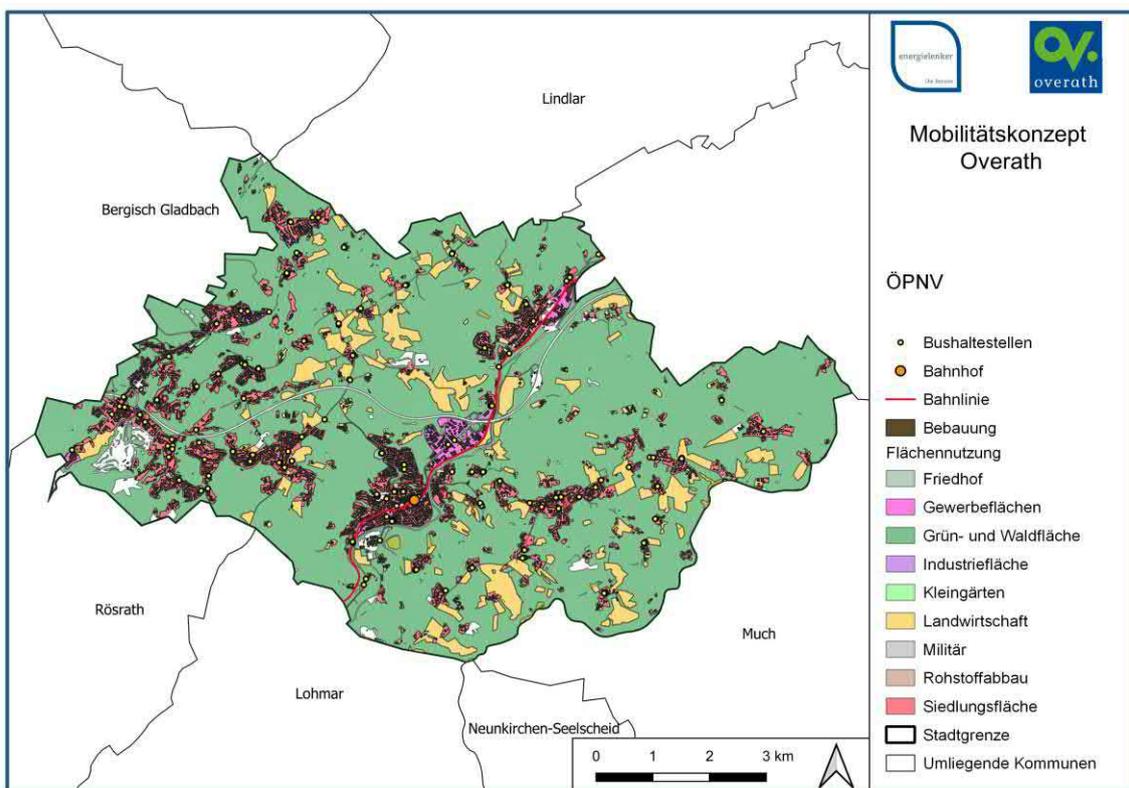


Abbildung 64: Bushaltestellen im Stadtgebiet Overath  
[eigene Darstellung. Datengrundlage: OpenStreetMap]

Im Rahmen der Akteursinterviews wurde ein hohes Zukunftspotenzial im Bereich ÖPNV deutlich. Das Potenzial beim ÖPNV wurde mehrheitlich höher eingestuft, als das Potenzial im Bereich Radverkehr. Dies resultiert weitestgehend aus der Topografie mit teilweise großen Steigungen im Stadtgebiet. Im Zuge des Ausbaus und der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sind sowohl die Innenstadt als auch die umliegenden Ortsteile zu berücksichtigen. Von großer Bedeutung ist für die Akteure die Realisierung einer besseren Taktung. Eine Taktverdichtung sollte in Anlehnung mit dem Ausbau des Bahnangebotes erfolgen, so dass weiterhin eine gute Kombination von ÖPNV und SPNV möglich ist.

## **Bahnverkehr**

Im Bereich des ÖPNV bietet der Bahnverkehr neben dem Busverkehr weitere Möglichkeiten für die Bürger\*Innen der Stadt Overath. Aktuell gibt es einen Bahnhof in der Kernstadt Overath, ein zusätzlicher Haltepunkt ist in Vilkerath geplant. Auf der Bahntrasse verkehrt die Oberbergische Bahn als Regionalbahn 25 im Dieselbetrieb. Die Elektrifizierung der Strecke ist bereits in Planung. Im Richtung Rösrath und Köln besteht von Montag bis Freitag tagsüber ein 30-Minuten-Takt sowie in den Abendstunden ein 60-Minuten-Takt. In Wochenenden verkehrt die Verbindung zudem bis in die späte Nacht hinein. In Richtung Engelskirchen, Gummersbach und Marienheide verkehrt die Bahn im 60-Minuten-Takt. Die Fahrzeit beträgt sowohl nach Köln als auch nach Gummersbach ca. 35 Minuten. Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr bestehen in Köln.

Im Bereich Bahnverkehr besteht ein hohes Zukunftspotenzial. Die geplante Elektrifizierung der Strecke kann dazu beitragen, auf Grund der möglichen Geschwindigkeitserhöhung eine engere Taktung zu realisieren, welche sich positiv auf die Nutzung des Bahnverkehrs auswirken würde. Neben einer besseren Taktung innerhalb der Woche ist insbesondere ein verstärktes Angebot an Fahrten am Wochenende umzusetzen. Mehrere Akteure in Overath weisen darauf hin, dass sowohl Touristen als auch Overather Bürger\*Innen von einem verbesserten Angebot am Wochenende profitieren würden.

## **Alternative Antriebe im ÖPNV und alternative Mobilitätsformen**

Bezüglich alternativer Antriebstechnologien wird der Einsatz von Wasserstoffantrieb im Busverkehr bereits im täglichen Betrieb durchgeführt. Die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) setzt in der Summe 60 Busse in der Region um Overath ein, wovon fünf Fahrzeuge mit Wasserstoff angetrieben werden. Bis zum Jahr 2030 möchte der RVK ausschließlich Brennstoffzellen-Busse einsetzen.

Im Bereich alternative Mobilitätsformen wurde in Overath das Bürgerforum Autonomes Fahren in Overath (BAFO) gegründet. Dies besteht aus einer Gruppe von Bürger\*Innen, welche sich mit dem Thema nachhaltige Mobilität auseinandersetzen. Die Gruppe möchte Denk-Anstöße veranlassen. Zentraler Themenschwerpunkt des BAFO ist es, ein Konzept zu entwickeln, um mit Hilfe des autonomen Fahrens zwischen den einzelnen Ortsteilen von Overath Verbindungen zu schaffen. Mit dem Konzept soll zum einen der Industrie die Möglichkeit geboten werden, ein ganzes Stadtgebiet zum Testen zu nutzen. Zum anderen sollen die Menschen in Overath für das Thema autonomes Fahren aktiviert werden. Bürger\*Innen können auf diese Weise autonomes Fahren erleben und erfahren. Laut BAFO sollte der wesentliche Baustein des Konzeptes die Umsetzung eines Shuttle-Verkehrs mit Autos im Stadtgebiet Overaths sein.

### 4.5.3 Pendlerverkehr

Vorliegende Statistiken des Statistischen Landesamtes Nordrhein-Westfalen bestätigen die Annahme, dass der Pendlerverkehr einen hohen Einfluss auf betriebliche Verkehrsaufkommen und damit auch das gesamtstädtische Verkehrsaufkommen ausübt. Insgesamt verzeichnet die Stadt Overath durchschnittlich 5.690 Einpendelnde und 10.198 Auspendelnde pro Tag. Daraus ergibt sich ein negatives Pendlersaldo von 4.508 Arbeitnehmern. Diese Pendlerströme belegen, dass insbesondere zu den Stoßzeiten ein stark erhöhtes Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet und auf den Hauptverkehrsstraßen vorliegt (vgl. Tabelle 1).

Eine Differenzierung der Pendlerzahlen nach Herkunfts- bzw. Zielort zeigt, dass die meisten Einpendelnden aus Köln (741), Bergisch Gladbach (697), Engelskirchen (539), Lindlar (430), Rösrath (358), Much (351) und Lohmar (349) kommen. Die Arbeitsorte der meisten Auspendelnden liegen hingegen in Köln (3.538), Bergisch-Gladbach (1.899), Rösrath (455), Bonn (304) und Leverkusen (300).

Tabelle 1: Pendlerströme der Stadt Overath  
[IT.NRW 2019]

Arbeitsort	Wohnort																					
	Bergisch-Gladbach	Bonn	Düsseldorf	Engelskirchen	Gummersbach	Hennef	Köln	Kürten	Leverkusen	Lindlar	Lohmar	Much	Neunkirchen-Seelscheid	Nümbrecht	Overath	Reichshof	Rösrath	Sankt Augustin	Siegburg	Troisdorf	Wiehl	
Bergisch-Gladbach															1899							
Bonn															304							
Düsseldorf															181							
Engelskirchen															296							
Gummersbach															233							
Hennef															34							
Köln															3538							
Kürten															103							
Leverkusen															300							
Lindlar															228							
Lohmar															255							
Much															153							
Neunkirchen-Seelscheid															99							
Nümbrecht															30							
Overath	697	41	60	539	187	55	741	226	57	430	349	351	134	74		56	358	38	72	69	144	
Reichshof															48							
Rösrath															455							
Sankt Augustin															62							
Siegburg															117							
Troisdorf															206							
Wiehl															101							

## 4.6 Kommunaler Fuhrpark

Ergänzend zum betrieblichen Verkehr ist die Mobilität der Stadtverwaltung Overath zu betrachten. Den unterschiedlichen Fachbereichen der Stadt Overath werden für ihre dienstlichen Zwecke verschiedene Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Im Vergleich zur gesamtstädtischen Ebene verfügt die Stadtverwaltung Overath zwar nur über eine geringe Anzahl an Fahrzeugen, aber dennoch kann deren Einsatz umweltfreundlicher Fahrzeuge für eine signifikante Signalwirkung sorgen. Allerdings ist von einem geringen Verkehrsaufkommen mit relativ niedrigen Umweltauswirkungen gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen auszugehen. Dennoch steht aus kommunaler Perspektive vor allem die Vorbildfunktion im Vordergrund. Daher sollte die Stadtverwaltung als Initiator einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung selbst mit gutem Beispiel voran gehen.

Der kommunale Fuhrpark der Stadtverwaltung und der Stadtwerke Overath umfasst insgesamt 57 Fahrzeuge, welche sich wie in Abbildung 65 dargestellt, entlang der Antriebsarten und der Ämter der Stadt aufteilen. Die Angaben entstammen einer Erhebung der Stadt Overath aus dem Jahr 2020. Wie zu erkennen ist, verfügen das Baubetriebsamt, das Bauverwaltungsamt und das Bauplanungsamt zusammengekommen über 47 Fahrzeuge und somit über mehr als 80 % des Fuhrparks. Hierbei kann das Bauverwaltungsamt 4 Elektrofahrzeuge vorweisen, wohingegen der Fuhrpark dieser beiden Ämter hauptsächlich von fossilen Antrieben geprägt ist. Gleiches trifft auf die Stadtwerke zu, welche neben mit Diesel betriebenen Fahrzeugen lediglich ein Wagen mit Gasantrieb vorweisen.

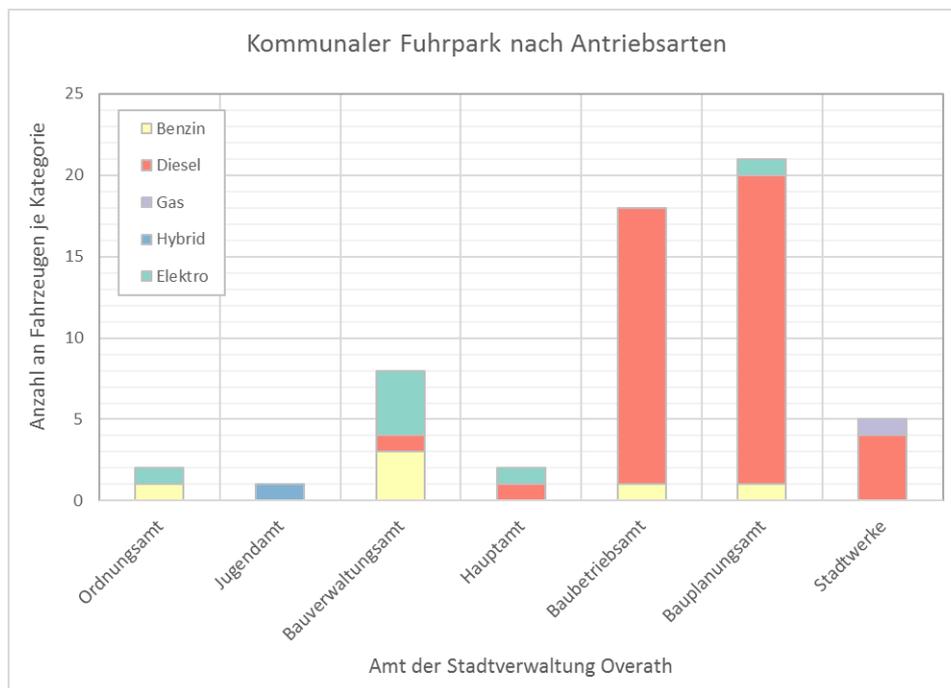


Abbildung 65: Kommunaler Fuhrpark  
[eigene Darstellung]

Im Vergleich verfügen das Ordnungs-, das Jugend- und das Hauptamt über einen nur gering ausgeprägten Fuhrpark. Hierbei ist jedoch der Antriebsmix ausgewogener und es kommt lediglich ein mit Diesel und ein mit Benzin betriebenes Fahrzeug zum Einsatz.

### **Alternative Antriebstechnologien**

Der kommunale Fuhrpark der Stadtverwaltung und der Stadtwerke Overath umfasst insgesamt neun Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien. Diese teilen sich wie folgt entlang der Antriebstechnologien auf:

- 1 Fahrzeug mit Gasantrieb
- 1 Fahrzeug mit Hybridantrieb
- 7 Fahrzeuge mit Elektroantrieb

Somit machen Fahrzeuge mit alternativen Antriebstechnologien etwa 16 % des kommunalen Fuhrparks aus. Dieser Anteil geht auf 12 % zurück, wenn lediglich Elektrofahrzeuge in Betracht gezogen werden. Bei den Fahrzeugen mit Elektroantrieb kommen hauptsächlich Renault Zoes zum Einsatz, wohingegen auch ein Renault Kangoo Maxi mit E-Antrieb im Einsatz ist. Bei dem Hybrid-Fahrzeug handelt es sich um einen Toyota und das gasbetriebene Fahrzeug ist ein Fiat. Zusätzlich verfügt die Stadtverwaltung Overath über zwei Dienst-Pedelecs. In Gänze lässt sich somit festhalten, dass durch die Stadtverwaltung bzw. im Rahmen des kommunalen Fuhrparks bereits einige Fahrzeuge mit alternativen Antrieben genutzt werden, jedoch noch von keiner weiten Verbreitung gesprochen werden kann. Dennoch ist dem Einsatz dieser Fahrzeuge ein hoher Vorbildcharakter zuzusprechen, was durch eine ausgeweitete Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben noch stärker ausgeprägt werden kann.

## **4.7 Zielgruppenspezifische Mobilität**

Ein weiteres gesondertes Handlungsfeld stellt der zielgruppenspezifische Verkehr dar, welcher ebenfalls einer eigenen Betrachtung unterzogen wird. Im Rahmen dieses Handlungsfeldes ist das Mobilitätsverhalten spezifischer Zielgruppen vor dem Hintergrund bestehender Angebote zu betrachten. Dabei geht es insbesondere um Touristen, Kinder und Jugendliche, Schüler\*Innen sowie Senior\*Innen, deren Bedürfnisse und Möglichkeiten im Bereich Mobilität genauer betrachtet werden sollen. Das Mobilitätsverhalten dieser Personengruppen ist jeweils durch spezielle Anforderungen und die Charakteristika der einzelnen Zielgruppe gekennzeichnet. Entsprechende Ausrichtungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung können dazu beitragen, eine umweltfreundliche Entwicklung in allen Bereichen zu ermöglichen. Daher werden die genannten Zielgruppen, deren Mobilitätsbedürfnisse und bestehende Herausforderungen sowie Handlungsbedarfe in der Stadt Overath nachfolgend dargestellt.

### 4.7.1 Tourismus

Den touristischen Verkehr kennzeichnen spezifische mobilitätsrelevante Ansprüche, welche sich aus den Intentionen der Zielgruppe ergeben. Die geführten Experteninterviews haben gezeigt, dass in Overath vor allem der Wandertourismus eine bedeutende Rolle spielt. Zudem wurde der Overather Bahnhof 2020 durch das Land Nordrhein-Westfalen als „Wanderbahnhof“ ausgezeichnet. Die Zielgruppe der Touristen ist hauptsächlich durch Personen der Altersgruppe „Best Ager“<sup>8</sup> und Familien gekennzeichnet. Größere Reisegruppen stellen aufgrund der ausschließlichen Verfügbarkeit kleinerer Hotels einen eher geringen Anteil dar. Daraus lassen sich mobilitätsrelevante Ansprüche ableiten, die nachfolgende Charakteristika aufweisen:

- nachfrageorientierte Angebote: v. a. Mobilitätsangebote, die Ausflugsziele in Overath und umliegenden Kommunen bedienen
- Parkflächenangebote: ausreichende und leicht auffindbare Parkflächen (v. a. in unmittelbarer Nähe zu den Sehenswürdigkeiten)
- Ausleihmöglichkeiten: ausreichende Möglichkeiten zur Ausleihe von Fahrrädern, Leihwagen (u. U. auch E-Scooter, E-Bikes etc.)
- Umsteigemöglichkeiten und Anschlusssicherheit (v. a. bei öffentlichen Verkehrsmitteln): möglichst wenige Umsteigevorgänge auf relevanten Routen, geringe Wartezeiten, sichere und verlässliche Anschlussverbindungen, Pünktlichkeit
- komfortables Reisen: stressfreies und unkompliziertes Reisen
- Barrierefreiheit: Behinderten- und Seniorenfreundlichkeit, Betreuungsangebote, Gepäckmitnahmemöglichkeiten, Kofferbänder, Aufzüge, etc.
- Kosten: transparente und geringe Reisekosten, zugeschnittene Angebote
- Erlebnisgefühl: Unterhaltung und Spaß während der Reise
- Reiseinformationen: zielgruppenspezifische und zugängliche Informationen zu Mobilitätsangeboten, benutzerfreundliche Angebotsvermittlung, unkomplizierte Reisevorbereitung, Informationen zum Reiseverlauf und nützliche Vorabinformationen, einheitliche Informationsmöglichkeiten (z. B. über die Tourismusinformation)  
(vgl. FREYER & GROß 2003: 13 f.)

Aus dem Expertengespräch mit einem Vertreter des Arbeitskreises Tourismus ging hervor, dass Touristen in Overath hauptsächlich mit dem Pkw anreisen und nur wenige die Anreisemöglichkeit mit der Bahn nutzen. Vor Ort ist die Anbindung an die zahlreichen Sehenswürdigkeiten in Overath mit dem ÖPNV ausbaufähig.

---

<sup>8</sup> Die Altersgruppe der „Best Ager“ stammt ursprünglich aus den Wirtschaftswissenschaften und umschreibt einen Käufertypus, der Personen ab einem Alter von ca. 50 Jahren umfasst.

Die Tourismusförderung erfolgt zum einen Kommunenübergreifend durch „Das Bergische“ und zum Anderen seit 2020 durch das eröffnete Tourismus-Büro auf der Hauptstraße gegenüber des Bahnhofsvorplatzes. Auf dem Internetportal werden verschiedenen Übernachtungsmöglichkeiten, Wanderwege und touristische Radrouten, sowie Sehenswürdigkeiten in Overath vorgestellt. Der Tourismus in Overath ist überwiegend Tagestourismus aus den umliegenden Großstädten, sodass Messe Gäste die wichtigste Zielgruppe der Overather Hotels darstellen.

#### 4.7.2 Kinder und Jugendliche

Kinder und Jugendliche stellen aufgrund ihrer erhöhten Mobilitätseinschränkungen und besonderen Anforderungen (z. B. erhöhtes Sicherheitsbedürfnis) eine relevante Zielgruppe für eine umweltfreundliche Verkehrsentwicklung dar. Durch einen kontinuierlichen Anstieg der Personenkilometer in Deutschland, der durch gesellschaftliche Entwicklungstrends bedingt wird (z. B. Veränderungen in Freizeitgestaltung), wirken sich die eingeschränkten Mobilitätsmöglichkeiten von Kindern und Jugendlichen besonders stark aus. Häufiges Resultat ist ein zusätzlicher Anstieg des Pkw-Verkehrsaufkommens durch elterliche Hol- und Bringfahrten. Diese Entwicklung ist auch in Overath erkennbar. Diverse Wegezwecke werden durch Pkw-Fahrten der Eltern (ugs. „Elterntaxi“) abgewickelt und tragen zu einem zusätzlichen Anstieg der MIV-Verkehrsleistung bei. Dies wirkt sich laut den Ergebnissen der Experteninterviews in der Stadt Overath besonders stark aus, da vor allem die Kernstadt einen Anlaufpunkt für Kinder und Jugendliche darstellt. Darüber hinaus sind zahlreiche Schüler\*Innen vom Overather Bahnhof, welcher sich in der Kernstadt befindet, in südwestlicher Richtung zum dortigen Schulzentrum am Cyriax unterwegs. Treffpunkte, wie beispielsweise das Jugendhaus OJO, stellen wichtige Anlaufstellen für diese Zielgruppe dar. Gleichzeitig spielen die vielen Sportvereine in der Umgebung eine wichtige Rolle.

Als Alternative zum „Elterntaxi“ ist der ÖPNV durch seine mangelhaften Anbindungsmöglichkeiten (v. a. in die umliegenden Stadtteile) meist nicht geeignet. Zusätzlich bestehen meist auch am Wochenende nur bis ca. 20:30 Uhr Möglichkeiten zur Rückfahrt mittels des ÖPNV in die einzelnen Ortsteile. Daher existieren in der Stadtverwaltung bereits Überlegungen zur Schaffung eines Jugendtaxi. Diese könnten für bestimmte Altersgruppen eine Fahrpreismäßigung anbieten und kann auf spezifische Uhrzeiten beschränkt werden. So lassen sich die Defizite im ÖPNV (v. a. hinsichtlich der Taktung und Fahrtzeiten) durch ein alternatives und ergänzendes Angebot für diese Zielgruppe reduzieren. Konkrete Planungen zur Umsetzung eines Jugendtaxi existieren jedoch bisher nicht.

Hinsichtlich der mangelnden Qualität des ÖPNV für die Zielgruppe der Kinder und Jugendlichen ist ebenfalls auf die zu erwartenden Änderungen durch die Neufassung des Nahverkehrsplans zu verweisen (siehe 4.5.2).

### 4.7.3 Schüler und Auszubildende

Eine Sonderform der Zielgruppe „Kinder und Jugendliche“ stellen Schüler\*Innen und Auszubildende dar, deren Mobilitätsansprüche sich aufgrund der abweichenden Wegeziele nochmals unterscheiden. Ihre Mobilitätsansprüche ergeben sich aus der Notwendigkeit, die diversen Bildungsstätten in der Stadt Overath täglich erreichen zu müssen. Gleichzeitig gelten insbesondere für die Altersgruppen der Schüler\*Innen die zuvor beschriebenen Mobilitätseinschränkungen von Kindern und Jugendlichen. Daher resultiert auch für diese Zielgruppe eine häufige Abhängigkeit von der elterlichen Mobilität. Dies würde sich im Rahmen der geführten Experteninterviews bestätigen. Den Befragten zur Folge wird ein erheblicher Anteil der Schüler\*Innen in Overath mit dem Pkw zur Schule gebracht. Auch in diesem Zusammenhang fällt der Begriff der „Elterntaxis“ und umschreibt die schulbedingten Hol- und Bringfahrten der Eltern. Daraus resultieren zahlreiche Probleme an den Schulen, wie beispielsweise versperrte und zugesperrte Zufahrten vor Unterrichtsbeginn sowie Nichtachtungen von Halteverbotszonen.

Grundsätzlich ist jede Schule in Overath an den Schulbusverkehr angeschlossen, wodurch eine Erreichbarkeit der Bildungsstandorte gewährleistet ist. Nach Einschätzung der befragten Expert\*Innen werden die Schulbusangebote jedoch mitunter nur im geringen Umfang genutzt. Es ist zu befürchten, dass insbesondere an Grundschulen Eltern ihre Kinder vor allem aus Sicherheitsgründen zur Schule bringen. Dieser Problematik gilt es im Bereich des Fußverkehrs entgegen zu wirken, um die grundlegende Möglichkeit einer selbstaktiven und unabhängigen Mobilität innerhalb dieser Zielgruppe zu gewährleisten. Beispielsweise können unterstützende Maßnahmen seitens der Stadt geschaffen werden, was allein anhand einer Hervorhebung von Schulwegverbindungen zu Schaffung von Aufmerksamkeit möglich ist. Auf diese Weise soll die Sicherheit im Fußverkehr für diese Zielgruppe verbessert werden. Prinzipiell sind die folgenden Ansatzpunkte möglich und sollten hinsichtlich eines Einsatzes in der Stadt Overath geprüft werden.

- Verbesserung des ruhenden Verkehrs (Reduktion der Einschränkungen durch parkende Fahrzeuge)
- Errichtung einer sicheren Radverkehrsinfrastruktur (z. B. getrennte Geh- und Radwege, Fahrradampeln)
- Optimierung des ÖPNV (Taktung, Netzplanung, Abstimmung mit den Schulzeiten, Fahrzeuge, Tarifgestaltung, Zuverlässigkeit, Nachtbuslinien, interkommunale Anbindungen, Verbindungen in die Stadtteile, Einbindung moderner Technologien – autonome Busse, alternative Antriebstechnologien)
- Verbesserung der Verkehrssteuerung (Querungsstellen, Kreuzungen, verkehrssteuernde Anlagen)
- Ausbau alternativer Mobilitätsangebote (z. B. E-Scooter, E-Bikes)
- Digitalisierung (Mobilitäts-App)

Hieraus gilt es, eine Auswahl zu treffen und auf die Situation in der Stadt Overath maßzuschneidern.

#### 4.7.4 Seniorinnen und Senioren

Zuletzt ist auch die Zielgruppe der Senior\*Innen einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen, da sich diese Altersgruppe ebenfalls häufig durch ihre eingeschränkten Möglichkeiten im Bereich der Mobilität und ihrer spezifischen Anforderungen kennzeichnet. Im Allgemeinen spielt der eigene Pkw für die Mobilität verschiedener Personengruppen eine sehr wichtige Rolle. Mit Bezug auf die Altersgruppe der Senior\*Innen sind dabei Einschränkungen zu beobachten, wie beispielsweise Unsicherheiten hinsichtlich des eigenen Fahrvermögens. Daher kommt es beim Modal Split dieser Zielgruppe zu einer nachweisbaren Verschiebung. Ein signifikanter Anstieg ist bei den überwiegend zu Fuß und mit dem Fahrrad zurückgelegten Wegen zu beobachten. Das heißt, kurze Streckenbedarfe werden von Senior\*Innen vermehrt zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt und nicht mit dem Pkw. In diesem Zusammenhang ist insbesondere das steigende Unfallrisiko der Zielgruppe als kritisch anzusehen. Aufgrund wachsender Einschränkungen der physischen Leistungsfähigkeit sind Senior\*Innen an einem Großteil der Unfälle von Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen beteiligt. Während sich die Verkehrsmittelwahl für kurze Wegebedarfe mit zunehmendem Alter größtenteils auf den Fußverkehr, aber auch auf Radverkehr verschiebt, bleiben die Möglichkeiten des ÖPNV häufig ungenutzt. Nur geringen Anteile der Altersklasse der Senior\*Innen nutzen die Angebote des öffentlichen Verkehrs zur Bewältigung ihrer Mobilitätsbedarfe. Dies könnte vor allem durch subjektiv empfundene Unsicherheiten bedingt sein. Obwohl öffentliche Verkehrsmittel in statistischer Hinsicht das sicherste Verkehrsmittel darstellen, wird beispielsweise durch Medienberichte ein erhöhter Risikofaktor vermittelt. Gleichzeitig wirken Fahrpläne des öffentlichen Verkehrssektors häufig komplex und unübersichtlich. Dies hindert Senior\*Innen offenbar vermehrt an der Nutzung des ÖPNV (vgl. VRS GmbH 2011: 28).

Hinsichtlich ihrer Mobilitätsnachfrage kennzeichnet die Zielgruppe der Senior\*Innen vor allem der Wunsch nach einfach handhabbaren Angeboten. Obwohl das eigene Zuhause den räumlichen Lebensmittelpunkt darstellt, verlassen Senior\*Innen durchschnittlich mehr als einmal täglich ihren Wohnort. Viele tägliche Aktivitäten, wie beispielsweise Besorgungen, werden von Senior\*Innen vermehrt als Freizeitaktivitäten wahrgenommen. Insbesondere der hohe Anteil des Fußverkehrs ist Ausdruck des reduzierten Zeitdrucks dieser Zielgruppe. Für die Mobilitätsanforderungen von Senior\*Innen bedeutet dies, dass der Zeitaufwand verschiedener Angebote zwar nicht irrelevant ist, aber als weniger wichtig eingestuft wird. Entscheidend sind transparente, einfach zu verstehende, unkomplizierte und vor allem sichere Formen der Fortbewegung. Einen entscheidenden Faktor stellen zusätzlich die Wegeziele der Zielgruppe dar. Neben Einrichtungen des täglichen Bedarfes, der Versorgung und der Pflege, sind spezifische Freizeiteinrichtungen und soziale Standorte (z. B. Seniorenheime) in die räumliche Planung zielgruppenspezifischer Mobilitätsangebote einzubeziehen (vgl. VRS GmbH 2011: 28).

Bezüglich der Handlungsmöglichkeiten des Radverkehrs ist für diese Zielgruppe vor allem der zunehmende Einfluss der Elektromobilität zu betonen. Die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs führt dazu, dass sich die Distanzen des Radverkehrs ausweiten, die Reisegeschwindigkeiten erhöhen und der Radverkehr insbesondere für Personengruppen mit körperlichen Einschränkungen attraktiver wird.

Durch die elektromotorische Unterstützung können längere Distanzen und topographische Gegebenheiten mit geringerem körperlichem Aufwand überwunden werden. Dies eröffnet vor allem für Senior\*Innen hervorragende Möglichkeiten.

Analysen zur Mobilitätssituation von Senior\*Innen in Overath erfolgten mit Hilfe der Interviews der verschiedenen Akteure. Dabei wurde bestätigt, dass die Bedeutung des privaten Pkw für viele Senior\*Innen immer noch hoch ist. Je nach Lage des Wohnsitzes spielt auch der Fußverkehr in dieser Zielgruppe eine große Rolle. Das Fahrrad als Verkehrsmittel wird von den Senior\*Innen im Stadtgebiet wenig genutzt. Auch die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes kommt noch selten vor. Dies resultiert nach Ansicht der Akteure weitestgehend aus der Topografie des Stadtgebietes mit den teilweise großen Steigungen. Zudem seien die hohen Verkehrsstärken des Pkw-Verkehrs, vor allem im Kernort, ein Hindernis. Senior\*Innen empfinden mehrheitlich die Verkehrssituation zu gefährlich zum Radfahren und halten die Radinfrastruktur für unzureichend ausgebaut. Entsprechend dem allgemeinen Modal Split für Senior\*Innen wird der ÖPNV auch in Overath verhältnismäßig wenig genutzt, obwohl er aus Sicht der Akteure ein geeignetes Verkehrsmittel für diese Zielgruppe darstellt. Der Bahnanschluss Richtung Köln sei hingegen sehr attraktiv für Senior\*Innen. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bietet ein vergünstigtes Abonnement für Personen ab 60 Jahren mit verschiedenen Extra-Leistungen, wie z. B. die kostenlose Mitnahme von Kindern am Wochenende und werktags ab 15 Uhr, an (Aktiv60Ticket). Vergünstigte Einzeltickets für Senior\*Innen gibt es nicht. Die Mitnahme von Fahrrädern ist Wegstrecke ungebunden und beträgt derzeit jeweils knapp 3,00 €.

Grundsätzlich ist das Mobilitätsangebot für Senior\*Innen in der Stadt Overath nach Ansicht der Akteure relativ gut ausgebaut, insbesondere wenn die Zielgruppe noch selbstständig und ohne Hilfen, wie z. B. Rollator, zu Fuß mobil sein kann. Sowohl am Bahnhof als auch am Parkweg und vielen anderen Stellen in der Kernstadt gibt es Überquerungshilfen. Im Falle der Nutzung von Rollatoren werden jedoch Hindernisse kritisiert. Bei einigen Querungshilfen betragen beispielsweise die Bordsteinabsenkungen mehr als 5 cm und sind somit nicht mehr barrierefrei (vgl. ViA 2020: 36).

Zielgruppenrelevante Bereiche im Stadtgebiet sind z. B. der Kulturbahnhof und Geschäfte des Einzelhandels. Während der Kulturbahnhof sowie einige Geschäfte in der Innenstadt gut ohne Pkw und mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie zu Fuß zu erreichen sind, sind die Geschäfte westlich der Propsteistraße (entlang der Straße Wiesenauel) schwer mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zu erreichen und zudem erschwert die Untertunnelung der Gleisanlage den Fußgängerverkehr. Diese Geschäfte seien jedoch nach Einschätzungen von Interviewpartnern von großer Bedeutung für den Einkauf von Lebensmitteln, da es in der Innenstadt kaum entsprechende Einkaufsmöglichkeiten gibt.

## 4.8 Zusammenfassung (tabellarisch)

Tabelle 2: Zusammenfassung der Ausgangssituation

		Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale	Planungen
Handlungsfeld	Fußverkehr	<u>Innenstadt</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kernstadt Overath mit Einzelhandel o.ä. nahe dem Bahnhof und gering ausgeprägter Fußgängerzone</li> <li>• Ortsteilzentren mit eigenen Strukturen</li> <li>• Ortsteilzentren vgl. weit voneinander entfernt</li> <li>• Innenstadt in Tallage mit hohem Durchgangsverkehr und Beeinflussung durch naheliegende Autobahn</li> <li>• Querverbindungen zu Parallelstraße „An den Gärten“</li> </ul>	Unfallschwerpunkte entlang der Hauptstraße, Hauptursache: Überschreiten Aufenthaltsqualität erhöhen Querungsmöglichkeiten verbessern Maßnahmen aus Fußverkehrs-Check ggf. übernehmen	Fußverkehrs-Check
		<u>Außenbereich &amp; Ortsteile</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vereinzelte Gehwege zu Erschließungszwecken</li> <li>• straßenbegleitende Gehwege (z. B. entlang der Hauptverkehrsstraßen)</li> <li>• wenige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*Innen</li> </ul>	Unfallschwerpunkte in den Ortsteilen Lückenhaftes Fußwegenetz schließen Wenige Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*Innen an den Hauptverkehrsstraßen	Ausbau gemeinsamer Geh- und Radwege an ausgewählten Kreisstraßen
		<u>Tourismus</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• einige touristische Wanderwege vorhanden</li> </ul>	Wanderwege online ausweisen Wegweiser im Stadtgebiet optimieren	
	Radverkehr	<u>Radverkehrsanlagen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Teilweise Radverkehrsinfrastruktur entlang der Hauptverkehrsstraßen</li> <li>• Wechselnde Führungsformen und plötzliche Lücken</li> <li>• Agger-Sülz-Radweg als Chance für den Alltagsradverkehr</li> </ul>	unzureichende Radverkehrsinfrastruktur Lückenschluss vornehmen geringe Nutzung des Radverkehrs Unfallschwerpunkte v. a. entlang der Hauptverkehrsstraßen (u.a. Hauptstraße, Kölner Straße.)	Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept für den Ortskern Fertigstellung des Agger-Sülz-Radwegs

		Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale	Planungen
Handlungsfeld	Radverkehr	<u>Abstellanlagen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bike + Ride am Bahnhof (Fahrradboxen und Anlehnbügel)</li> <li>• Überdachte Abstellanlagen am Cyriax</li> <li>• Vereinzelt Abstellanlagen an Einzelstandorten und in den Ortsteilen</li> </ul>	geringe Anzahl an Abstellanlagen im Stadtgebiet (Hauptstraße) Ausbau von Abstellanlagen an Haltestellen (intermodales Verkehrsverhalten)	Ausbau der Mobilstation
		<u>touristische Radwege</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrere touristische Radrouten mit Wegweisung</li> <li>• Übersichtskarte für Touristen</li> <li>• Bikesharing in Marialinden und Fahrradverleihe bzw. E-Bike-Verleih</li> </ul>		Fertigstellung des Agger-Sülz-Radweges
	MIV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• der MIV stellt den Hauptverkehrsträger in der Stadt Overath dar</li> <li>• starke Belastung der Hauptverkehrsstraßen (v. a. zu den Stoßzeiten)</li> </ul> <u>Charakteristika des Straßenverkehrsnetzes</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwei Autobahnanbindungen: Untereschbach und Overath</li> <li>• Parallele Verkehrsachse zur Autobahn (L136 bzw. B484) durch Untereschbach, Steinenbrück, Heiligenhaus und Overath</li> <li>• Umweltzone und Sperrung Durchgangsverkehr Lkw</li> </ul>	Verringerung Binnenverkehr Verlagerung auf Umweltverbund Ortsferne Trasse für Umleitung Durchgangsverkehr → Einbahnstraße	LKW-Navigation „mobil im Rheinland“ Dynamische Steuerung der Verkehrsprogramme der LSA (integrierte kreisweite Verkehrslenkung)
		<u>Parkraum</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• kleinräumige Verteilung des Parkraums in Overath: u. a. P+R-Parkplatz am Bahnhof, Parkplätze Kolpingplatz und Steinhof, Parkmöglichkeiten entlang der Straße „An den Gärten“</li> <li>• Zeitliches Parkraummanagement aber ohne Bewirtschaftung</li> <li>• Einfaches Parkleitsystem Schwerpunkt P+R vorhanden</li> <li>• subjektiv hoher Parkdruck</li> </ul>	Bewirtschaftung Parkflächen zugunsten Umweltverbund umgestalten Digitales Parkleitsystem mit Echtzeitinformationen	Parkraumkonzept Mobilstation mit P+R
		<u>Alternative Antriebstechnologien und Mobilitätsformen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• geringer Anteil alternativer Antriebstechnologien</li> <li>• Infrastruktur zur Förderung alternativer Antriebstechnologien vereinzelt vorhanden</li> <li>• alternative Mobilitätsformen: Angebot von Carsharing (seit 2019) und E-Bike-Station (seit 08.2020)</li> </ul>	Infrastruktur / Angebote ausbauen Gesonderte Parkflächen vorsehen	Mobilstation Rheinisch-Bergischer Kreis

		Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale	Planungen
Handlungsfeld	ÖPNV	<u>Busverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• insgesamt 6 reguläre Buslinien</li> <li>• 3 Linien mit Taxibusverkehr</li> <li>• Eine Nachtbuslinie</li> <li>• Ein Bürgerbus</li> <li>• Anbindungsmöglichkeiten in alle Ortsteile</li> <li>• Anbindungsmöglichkeiten in umliegende Kommunen</li> </ul>	Angebot zu Randzeiten verbessern Anbindung Bergisch Gladbach verbessern Taktung optimieren On-Demand Anwendungen implementieren Digitale Fahrgastinformationssystem mit Echtzeit	Mobilstation
		<u>Bahnverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ein Bahnhof (Overath)</li> <li>• Anbindungsmöglichkeiten in Richtung Köln, Rösrath, Engelskirchen, Gummersbach und Marienheide</li> <li>• Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr in Köln</li> </ul>	Mobilstation am geplanten Haltepunkt	Neuer Haltepunkt Villerath
	Kommunaler Fuhrpark	<u>Kommunaler Fuhrpark</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In Gänze 57 Fahrzeuge</li> <li>• Davon 9 mit alternativen Antrieben</li> </ul>	Alternative Antriebe voranbringen	
		<u>alternative Antriebstechnologien</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 7 Elektrofahrzeuge (6 Renault Zoes und 1 Renault Kangoo Maxi)</li> <li>• 1 gasbetriebenes Fahrzeug</li> <li>• 1 Hybridfahrzeug</li> </ul>	Umstellung auf alternative Antriebstechnologien Fuhrpark reduzieren und Carsharing nutzen E-Bikes und Lastenräder Homeoffice ermöglichen	
		<u>alternative Mobilitätsformen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 2 E-Bikes (Stellplatz am Rathaus)</li> </ul>	Job-Rad-Leasing	

		Bestand	Handlungsbedarfe/-potenziale	Planungen
Handlungsfeld	Zielgruppenspezifische Mobilität	<u>Tourismus</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hauptverkehrsmittel (Anreise und vor Ort): MIV</li> </ul>	Hotel-Shuttle koordinieren Sehenswürdigkeiten an den ÖPNV anbinden Ausweitung Wanderbus	
		<u>Kinder und Jugendliche</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hoher Anteil an Mitfahrten im MIV (Hol- und Bringfahrten)</li> </ul>	Hol- und Bringverkehr optimieren, Zufahrt Cyriax	
		<u>Schulverkehr</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulbusverkehr</li> <li>• Linienbusse</li> </ul>	Optimierung Schulbusverkehr	
		<u>Senior*Innen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Bedeutung des privaten Pkw</li> <li>• Hohe Bedeutung des Fußverkehrs</li> <li>• ÖPNV wird wenig genutzt</li> <li>• Radverkehr ist auf Grund der schlechten Infrastruktur, des hohen motorisierten Verkehrsaufkommens und der wechselhaften Topografie mit teilweise großen Steigungen von geringer Bedeutung</li> </ul>	Ausbau Blindenleitsystem Barrierefreie Infrastruktur und Querungshilfen On-Demand Verkehr E-Bikes (Sharing) ermöglichen Fahrradinfrastruktur E-Bike freundlich gestalten	
	Alternative Mobilitätsformen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Carsharing vorhanden</li> <li>• Ridesharing vorhanden</li> <li>• Bikesharing vorhanden</li> </ul>	On-Demand Verkehr Förderung Sharing-Angebote	Mobilstation

## 5 Handlungsmöglichkeiten

Auf Grundlage der vorherigen Status-Quo-Analyse lassen sich geeignete Handlungsansätze in den einzelnen Bereichen darstellen, die zu einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath beitragen. Zielsetzung der identifizierten Handlungsmöglichkeiten soll es sein, eine bedarfsgerechte Förderung klimafreundlicher Mobilitätsformen und Verkehrsträger zu erwirken. Dabei sind diverse Ansätze zur Förderung des Umweltverbundes und vernetzter bzw. kombinierter Mobilitätsformen zu fokussieren. Darüber hinaus sollen technologische Entwicklungen, wie beispielsweise im Bereich der Antriebstechnologien oder der Digitalisierung des Verkehrssektors unterstützt werden, die eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung ermöglichen. Auf diese Weise werden strategische Handlungsansätze ermittelt, welche die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrssektors reduzieren und somit die Klimaschutzziele der Bundesregierung unterstützen. Zusätzlich ermöglicht die nachhaltige Verkehrsentwicklung eine Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt Overath und trägt langfristig zur Mobilitätssicherung bei.

### 5.1 Förderung des Fußverkehrs

Der Fußverkehr ist im Bereich der Nahmobilität ( $\leq 5$  km) mit großen Potenzialen für eine umweltfreundliche Mobilitätsentwicklung verbunden und stellt für kurze Streckenbedarfe eine geeignete Alternative zum MIV dar. Zielsetzung einer Förderung des Fußverkehrs muss es sein, Anreize zu schaffen und eine geeignete Infrastruktur bereitzustellen, in der sich Verkehrsteilnehmer gerne zu Fuß fortbewegen. Dabei sind insbesondere die Reichweiteneinschränkungen des Fußverkehrs sowie die spezifischen Anforderungen an ein benutzerfreundliches und sicheres Fußverkehrssystem zu beachten. Folgende Aspekte kennzeichnen im Allgemeinen eine attraktive Fußgängerinfrastruktur:



Abbildung 66: Anforderungen Fußverkehrsinfrastruktur  
[eigene Darstellung]

Zur effektiven Förderung des Fußverkehrs bedarf es eines **Fußwegenetzes**, welches Verbindungsmöglichkeiten zu relevanten Zielstandorten herstellt und attraktive Angebote für Fußgänger\*Innen schafft. Ein lückenloses Fußwegenetz und umwegfreie sowie direkte Verbindungen sind die Grundvoraussetzungen, um geeignete Anreize für Fußgänger\*Innen zu schaffen.

Bei der Ausgestaltung des Fußwegenetzes sind bewährte Kriterien hinsichtlich der **Wegequalität** einzuhalten. Diese betreffen sowohl die Breite, den Oberflächenbelag, mögliche Hindernisse für Fußgänger, Markierungen und Beschilderungen sowie Beleuchtungen der Wege. Hinsichtlich der Breite gilt das allgemeine Regelmaß einer Mindestbreite von 2,50 m (vgl. FGSV 2006: 28). Je nach Lage eines Gehweges und begleitendem Verkehr (z. B. Radverkehr) sind entsprechende Erhöhungen der Mindestbreite vorzunehmen<sup>9</sup>. Gehwege sind deutlich zu markieren und mit einer geeigneten Beschilderung zu versehen.



Abbildung 67: StVO-Zeichen 239  
[DVR 2019b]

<sup>9</sup> siehe hierzu: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006): RSt - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen.

Neben dem entsprechenden Verkehrszeichen zur Ausweisung von Sonderflächen von Fußgänger\*Innen (vgl. Abbildung 67) können weitere Kombinationsmöglichkeiten mit dem Radverkehr vorliegen (siehe Kap. 5.2).

Ergänzende Wegweisungs- und Leitsysteme für Fußgänger\*Innen können die Orientierung (insbesondere auch für Touristen) verbessern und Verbindungsmöglichkeiten im Fußwegenetz deutlich machen. Die nachfolgenden Beispiele aus den Städten Hamm und Öhringen stellen zwei Beispiele für geeignete Fußgängerleitsysteme dar (vgl. Abbildung 68).



Abbildung 68: Fußgängerleitsysteme in den Städten Hamm (li.) und Öhringen (re.)

Einen weiteren wichtigen Aspekt stellt die Beleuchtung von Gehwegen dar. Während straßenbegleitende Gehwege häufig durch die bestehende Straßenbeleuchtung abgedeckt werden, sind wichtige Wegeverbindungen und vor allem Treppenabsätze mit entsprechender Lichttechnik auszustatten. Auch beim Thema der Beleuchtungstechnik sind die Aspekte des Klimaschutzes nicht zu vernachlässigen. Daher empfehlen sich beispielsweise Solar-Straßenbeleuchtungen, LED-Beleuchtungsquellen oder bedarfsgerechte Beleuchtungssysteme (vgl. Abbildung 69, Abbildung 70, Abbildung 71).



Abbildung 69: Solar-Straßenbeleuchtung  
[photinus GmbH & Co. KG]



Abbildung 70: LED-Straßenbeleuchtung  
[Stadtwerke Meerane GmbH]

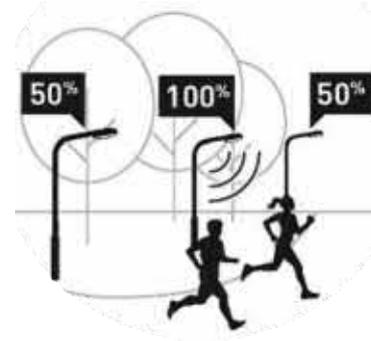


Abbildung 71: Bedarfsgerechte Straßenbeleuchtung  
[TRILUX GmbH & Co. KG 2019]

Durch eine geeignete Beleuchtung von Gehwegen und Unterführungen (Bsp. Gleisanlagen) lassen sich Sicherheitsbedenken (v. a. in Wintermonaten) abbauen und ein erhöhter Nutzungskomfort zu jeder Tageszeit gewährleisten.

### 5.1.1 Querungsanlagen

Querungsanlagen sind ein sehr entscheidendes Element zur Förderung des Fußverkehrs, vor allem in innerstädtischen Bereichen. Sichere Möglichkeiten zur Überquerung einer Straße stellen für Fußgänger\*Innen einen wesentlichen Faktor dar, um sich komfortabel im Fußverkehr bewegen zu können. Auf diese Weise kann die Entstehung von Konfliktbereichen, Gefahrenstellen und Unfälle vermieden werden. Gleichzeitig dienen Querungsanlagen sowohl Fußgänger\*Innen, als auch Radfahrer\*Innen (siehe Kapitel 5.2). Insgesamt leisten sie einen entscheidenden Beitrag zur Verkehrssicherheit von Fußgänger\*Innen und tragen somit zur Attraktivierung des Fußverkehrs bei (vgl. ivm GmbH 2014: 16). Laut RAS 2006 (vgl. FGSV 2006: 87) sind Querungsanlagen an Standorten erforderlich, die folgende Kriterien erfüllen:

- es liegt ein ausgeprägter Überquerungsbedarf durch Fußgänger\*Innen vor
- die Verkehrsstärke beträgt im Querschnitt mehr als 1.000 Kfz/h und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h oder
- die Verkehrsstärke beträgt im Querschnitt mehr als 500 Kfz/h und die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt mehr als 50 km/h

Der geeignete Querungsanlagentyp ist von verschiedenen Voraussetzungen abhängig. Dabei sind beispielsweise die Geschwindigkeit des Pkw-Verkehrs, die Sichtbarkeit von Fußgänger\*Innen durch Pkw-Fahrer\*Innen und die Straßenbreite zu beachten. Grundsätzlich kann hinsichtlich der Ausgestaltung verschiedener Querungsanlagen zwischen den folgenden Typen unterschieden werden.

- **Mittelinsel**

Mittelinseln stellen eine häufig verwendete Form einer Überquerungsanlage mit Wartepflicht für den Fuß- und Radverkehr dar (vgl. Abbildung 72). Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen müssen an diesen Stellen, wie auch an einer gewöhnlichen Straße, darauf warten, dass der fließende Pkw-Verkehr ein Überqueren der Straße ermöglicht. Durch die gesicherte Mittelinsel kann jedoch ein Fahrstreifen nach dem anderen überquert werden, während auf Straßen ohne Querungshilfe ein Moment abgepasst werden muss, an dem gleichzeitig beide Fahrspuren ein Überqueren ermöglichen. So wird einem / einer Fußgänger\*In oder Radfahrer\*In das Queren vereinfacht, indem er die Möglichkeit erhält zunächst eine Fahrspur der Straße zu überqueren. Diese Form der Querungsanlage findet sowohl im innerörtlichen Bereich als auch außerorts Anwendung.



Abbildung 72: Mittelinsel an der Kölner Straße in Vilkerath  
[eigene Aufnahme]

- **Vorgezogener Seitenraum**

Vorgezogene Seitenräume können als bauliche Veränderung im innerstädtischen Bereich vorkommen oder werden auf verkehrsstärkeren Straßen mit höheren Geschwindigkeiten mit einer Mittelinsel kombiniert. Dabei wird die Fahrbahn des Pkw-Verkehrs an einer Querungsstelle verengt und ermöglicht überquerenden Fußgänger\*Innen sowie Radfahrer\*Innen einen verbesserten Sichtkontakt. Bei der Kombination mit einer Mittelinsel trägt die Verengung zu einer Entschleunigung des Pkw-Verkehrs bei. Zusätzlich wird die zu überquerende Strecke für Fußgänger\*Innen auf diese Weise verkürzt.



Abbildung 73: Vorgezogener Seitenraum in Wehr  
[DVR 2019a]

- **Aufpflasterung**

Eine Aufpflasterung umfasst eine Anhebung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich und trägt zur visuellen Hervorhebung eines Querungsbereiches bei. Zusätzlich wird der Pkw-Verkehr entschleunigt und von Fußgänger\*Innen wird insbesondere der ausbleibende Höhenunterscheid zwischen Gehweg und Fahrbahn häufig als angenehm empfunden.



Abbildung 74: Aufpflasterung der Bahnhofstraße in Rostock  
[Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH]

- **Lichtsignalanlage (LSA)**

Mittels einer LSA kann dem Fußverkehr eine äußerst sichere Möglichkeit zur Überquerung einer Fahrbahn geboten werden. Die lichtsignalisierte Regelung des Verkehrsflusses ermöglicht eine zeitlich getrennte und verkehrsrechtlich bindende Freigabe des Fuß- und Pkw-Verkehrs. Auf diese Weise werden Konfliktsituationen zwischen Fußgänger\*Innen und Pkw-Fahrenden vermieden (vgl. Abbildung 75).



Abbildung 75: Lichtsignalanlage mit mehrfacher Signalgebung  
[eigene Aufnahme]

Im Vergleich zu anderen Typen von Querungsanlagen ist die Wartezeit an LSA ein negativer Faktor für ein möglichst zügiges Vorankommen im Radverkehr. Daher wird die Installation von LSA ausschließlich an Straßen empfohlen, die eine überbreite Fahrbahn bzw. mehrere Fahrspuren, eine hohe Pkw-Verkehrsstärke und eine hohe zulässige Höchstgeschwindigkeit, einen räumlich konzentrierten Fußgängerquerverkehr (bspw. vor Bildungseinrichtungen) und ein erhöhtes Unfallrisiko (z. B. abbiegender Pkw-Verkehr) aufweisen (vgl. FGSV 2011). In Overath ist hier die Kreuzung Propsteistraße / Hauptstraße zu nennen. Neben dem Fußverkehr eignen sich Lichtsignalanlagen auch zur Bereitstellung einer sicheren Querungsmöglichkeit für Radfahrende. Dabei ist mittels geeigneter Markierungen (Fußgänger- und Radfahrerfurt) eine Trennung zwischen dem Fuß- und Radverkehr deutlich zu machen. Besonders hilfreich ist die farbliche Markierung (rot oder blau) der Radfahrerfurt. Die Fußgängerfurt ist hingegen durch unterbrochene Quermarkierungen zu kennzeichnen (vgl. Abbildung 76).



Abbildung 76: Fußgänger- und Radfahrerfurt  
[ADFC Berlin 2019]

Hinsichtlich des Negativfaktors der Wartezeit für Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen wird eine Maximaldauer der Rotlichtphase von 40 Sekunden angenommen (vgl. FGSV 2011). Herkömmlich besteht die Möglichkeit einer zeitorientierten Ampelschaltung, die in vordefinierten Zeitabständen die Signalgebung ändert, oder einer bedarfsorientierten Schaltung der LSA (ugs. auch „Bettelampel“ oder „Drückerampel“ genannt), die erst bei Betätigung des Freigabetasters die Signalgebung ändert. Beide Schalttypen sind mit Wartezeiten für Pkw-Fahrende oder Fußgänger\*Innen bzw. Radfahrer\*Innen verbunden und verlangsamen den Verkehrsfluss. Daher stellen insbesondere moderne Signalsteuerungssysteme einen hervorragenden Ansatz zur effizienten Verkehrssteuerung dar. Diese LSA arbeiten verkehrsorientiert und erfassen mittels Sensoren (Induktionsschleifen, PIR-Sensoren, Kameras, etc.) die Bedarfssituation. Entsprechend der vorherrschenden Verkehrssituation wird die Ampelschaltung so angepasst, dass ein optimaler Verkehrsfluss gewährt wird.

- **Fußgängerüberweg (FGÜ)**

Zusätzlich können FGÜ (ugs. Zebrastreifen) eine äußerst sichere Querung von Straßen ermöglichen. Dieser Querungsanlagentyp wird ausschließlich innerorts angewendet und zeichnet sich durch eine Bevorrechtigung des Fußgängerverkehrs aus. Pkw-Fahrende müssen an diesen Querungsanlagen ihre Geschwindigkeit verlangsamen und Fußgänger\*Innen das Überqueren der Straße ermöglichen. Auf diese Weise erhalten die Fußgänger\*Innen ein Vorrecht gegenüber dem Pkw-Verkehr.

Darüber hinaus können FGÜ auch durch Radfahrende genutzt werden. Sie müssen jedoch absteigen und bei der Querung der Straße ihr Rad schieben. Eine Sonderregelung wurde in der Stadt Werne umgesetzt. Dort wurde eine Radfahrerfurt neben einem FGÜ angelegt. Auf diese Weise können Fußgänger\*Innen, als auch Radfahrende eine Vorfahrtssituation genießen (der FGÜ verschafft den Fußgänger\*Innen einen Vorrang, der Radfahrstreifen mit gestrichelter Fahrbahnmarkierung schafft eine Vorfahrtssituation für Radfahrer\*Innen). Dabei entfällt die Absteigepflicht für Radfahrende. Eine geeignete Beschilderung macht den Pkw-Verkehr auf kreuzende Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen aufmerksam (vgl. Abbildung 77).



Abbildung 77: Radfahrerfuhr und Fußgängerüberweg  
[Westfälischer Anzeiger 2018 | ©Eickmann]

Im Rahmen der **Konfliktvermeidung** steht die Trennung der verschiedenen Verkehrsträger im Vordergrund. So bewirken separat angelegte Gehwege eine räumliche Trennung zwischen dem Pkw-Verkehr und Fußgänger\*Innen. Dabei sind ausreichende seitliche Sicherheitsräume zu beachten, die mindestens 0,50 m zu einer Fahrbahn oder einem Längs-Parkstreifen betragen sollen (vgl. FGSV 2006: 28). Gleichmaßen ist eine eindeutige Trennung zwischen Fußgänger\*Innen und Radfahrenden zu erwirken, um mögliche Konfliktsituationen zu verhindern. Dabei spielt u. a. die Einhaltung der Mindestbreitenanforderungen für gemeinsam genutzte Geh- und Radwege eine wichtige Rolle (siehe Kapitel 5.2). Gleichmaßen können unterschiedliche Fahrbahnmarkierungen bei getrennten Fahrbahnen zur visuellen Verdeutlichung beitragen.

Eine besondere Situation stellen gemeinsame/getrennte Geh- und Radwege im Zweirichtungsbetrieb dar. Durch die Möglichkeit, dass sich Fußgänger\*Innen und Radfahrende im Gegenverkehr begegnen können, sind gesonderte Anforderungen zu beachten. Generell sollte der Zweirichtungsverkehr nur in Ausnahmefällen (bspw. bei unzureichenden Platzverhältnissen am Straßenrand) in Betracht gezogen werden. Ist eine seitliche Trennung der Geh-/Fahrrichtungen nicht möglich, ist eine erhöhte Geh-/Radwegbreite zu gewährleisten.

Zuletzt ist der Aspekt der **Barrierefreiheit** für den Fußverkehr von besonders hoher Bedeutung. Um beispielsweise Rollstuhlfahrer\*Innen geeignete Bewegungsflächen zu bieten, ist das Mindestmaß für die Gehwegbreite auf 2,70 m zu erhöhen. Des Weiteren sind möglichst stufen- und hindernislose Wegeführungen umzusetzen, um physische Barrieren bspw. für sehbehinderte Menschen zu verhindern. Dazu zählt vor allem auch die Absenkung von Bordsteinen an Querungsstellen. Um die Orientierung zu verbessern und Möglichkeiten des Ertastens von Wegeführungen zu schaffen, sind entsprechende taktile Bodenleitsysteme zu integrieren.

Blindenleitsysteme umfassen eine Linierung der Wegeoberfläche, die z. B. mittels eines Langstocks ertastet werden können. Insbesondere an Querungs- und Gefahrenstellen sollten Rippen- oder Noppenplatten zum Einsatz kommen, welche vor der bevorstehenden Verkehrssituation warnen (vgl. Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 2012: 13 ff.). Darüber hinaus sind Lichtsignalanlagen durch eine taktile Signalgebung zu ergänzen, welche Sehbehinderte oder blinde Menschen bei der Querung einer Straße unterstützt. Empfehlenswert ist dies insbesondere im Bereich von Alten- und Pflegeeinrichtungen.

## 5.2 Förderung des Radverkehrs

Der Radverkehr stellt ebenfalls ein hohes Klimaschutz- sowie Verlagerungspotenzial für den MIV dar und trägt, wie auch der Fußverkehr, als aktive Fortbewegungsart zur Gesundheitsvorsorge bei. Ein recht deutlicher Unterschied zwischen den beiden Fortbewegungsarten liegt auf der Hand; der Radverkehr ist im Vergleich zum Fußverkehr mit einer erhöhten Reisegeschwindigkeit verbunden und verfügt in diesem Zusammenhang über mehr Möglichkeiten hinsichtlich der Reichweite. Für den Alltagsverkehr wird davon ausgegangen, dass ein durchschnittlicher Bürger eine maximale Distanz von 5 bis 10 km für die Nutzung des Radverkehrs in Kauf nimmt. Sowohl die Reisegeschwindigkeit als auch die maximale Distanz unterliegen aktuell einem Wandel. Die zunehmende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs führt zu erhöhten Geschwindigkeiten im Radverkehr und weitet die Maximaldistanz spürbar aus. Für die Nutzer\*Innen elektromobiler Fahrräder kann davon ausgegangen werden, dass im Alltagsverkehr Distanzen von bis zu 15 bis 20 km akzeptiert werden.

Der Radverkehr und Fußverkehr teilen sich ihre Ansprüche an eine geeignete Infrastruktur. Für den Radverkehr gelten prinzipiell dieselben Anforderungen wie auch für Fußgänger\*Innen (vgl. Abbildung 77). Insbesondere einer möglichst umwegfreien und lückenlosen Netzkonzeption kommt jedoch eine noch höhere Bedeutung zu. Für Radfahrer\*Innen im Alltagsverkehr steht eine sichere Streckenbewältigung ohne größeren Zeitverlust (z. B. durch Umwege, Lichtsignalanlagen, Hindernisse, etc.) im Vordergrund. Hingegen sind die freizeitbedingten Ansprüche des Radverkehrs zu differenzieren. In diesem Falle wird beispielsweise einer landschaftlich geprägten Wegführung eine höhere Bedeutung zugeschrieben als einer direkten Verbindung zwischen Quell- und Zielort.

Da der Fokus des Mobilitätskonzeptes der Stadt Overath jedoch auf der Initiierung einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung liegt, ist vor allem der Alltagsradverkehr als Alternative zum Pkw-Verkehr von größerer Bedeutung<sup>10</sup>.

Die infrastrukturellen Anforderungen des Radverkehrs ergeben sich aus den Ansprüchen einer sicheren, effizienten und bedarfsorientierten Fortbewegung. Um eine sichere Wegeführung für Radfahrende zu gewährleisten, sind insbesondere die Führungsformen, die Wegequalitäten und geeignete Querungsstellen von hoher Bedeutung. Diese Annahme bestätigt eine kürzlich im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) durchgeführte Online-Umfrage des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Den Ergebnissen zur Folge ist für Radfahrer\*Innen eine komfortable Infrastruktur mit sicheren Kreuzungen von größter Bedeutung. Gleichzeitig stört die meisten Teilnehmer, dass häufig nicht ausreichende Radwege zur Verfügung stehen und Sicherheitsbedenken bei Radfahrenden weit verbreitet sind (vgl. BMVI 2019: 10 f.). Eine effiziente und bedarfsorientierte Radverkehrsführung ergibt sich hingegen aus der Netzgestaltung und umfasst möglichst direkte Verbindungen zwischen relevanten Quell- und Zielgebieten<sup>11</sup>. Ergänzend dazu sind im Rahmen einer geeigneten Radverkehrsförderung vor allem auch die Themen des Fahrradparkens und der Serviceangebote zu berücksichtigen.

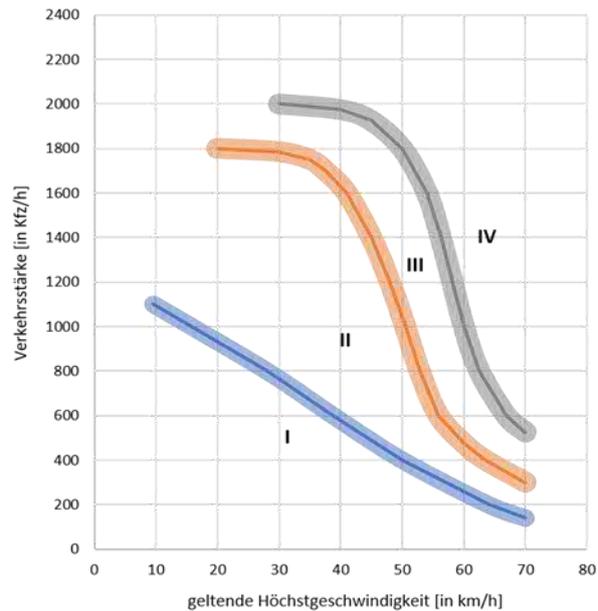


Abbildung 78: Belastungsbereiche [FGSV 2010: 19]

## 5.2.1 Führungsformen

Die Führungsform umschreibt die Art und Weise, wie der Radverkehr im Straßenraum geführt wird und ist maßgebend für eine sichere Fortbewegung sowie die Vermeidung von Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsteilnehmern. Die Grundlage zur Wahl einer geeigneten Führungsform bietet das Regelwerk *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)* der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (vgl. FGSV 2010).

<sup>10</sup> Im Folgenden wird daher mittels des Begriffes „Radverkehr“ primär der Alltagsverkehr angesprochen.

<sup>11</sup> Quellgebiete umfassen Standorte, an denen Wegezwecke entspringen. Dies sind häufig Siedlungskörper, in denen die Bevölkerung wohnhaft ist und von wo aus sie tägliche Wege beginnt. Als Zielgebiete sind hingegen solche Standorte zu definieren, die den Bestimmungsort (Ziel) täglicher Wegezwecke darstellen. Dies können beispielsweise Arbeitsplatz- oder Bildungsstandorte sein.

Die Festlegung geeigneter Formen zur Führung des Radverkehrs werden dort anhand von *Belastungsbereichen* definiert, die sich aus der Verkehrsstärke und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit einer Straße ergeben (vgl. Abbildung 78). Anhand des Belastungsbereiches an einem spezifischen Standort werden Empfehlungen für geeignete Formen der Radverkehrsführung gegeben. Während für den Belastungsbereich I die Führungsform des Mischverkehrs und im Bereich II teilweise separierte Führungsformen oder Kombinationen (ohne Benutzungspflicht) empfohlen werden, sind für die Belastungsbereiche III und IV separierte Radverkehrsführungen vorgesehen. Mit steigendem Belastungsbereich wird somit eine zunehmende Separation des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr angeraten (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Führungsformen im Radverkehr

Belastungsbereich	Führungsform für den Radverkehr	Beispiel
I	<p><b>Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen auf der Fahrbahn</b></p> <p>(Benutzungspflichtige Radwege sind auszuschließen)</p> <p>„Bei einer geringen Fahrbahnbreite ist Mischverkehr bis zu einer Kraftfahrzeugverkehrsstärke von 700 Kfz/h verträglich, da der Radverkehr im Begegnungsfall Kfz-Kfz nicht überholt werden kann. Bei Fahrbahnbreiten von 7,50 m und mehr soll die Anlage von Schutzstreifen geprüft werden“ (FGSV 2011: 22)</p>	 <p>Abbildung 79: Mischverkehr [eigene Aufnahme]</p>
II	<p><b>Schutzstreifen</b></p> <p>„Der Schutzstreifen ist ein Teil der Fahrbahn. Er darf von Kraftfahrzeugen nur im Bedarfsfall (z. B. Begegnung mit Lastkraftwagen) befahren werden.“ (FGSV 2011: 22)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• erforderliche Fahrbahnbreite für einen beidseitigen Schutzstreifen: mind. 7,00 m</li> <li>• Breite des Schutzstreifens: 1,50 m, mindestens aber 1,25 m (vgl. FGSV 2011: 23)</li> </ul>	 <p>Abbildung 80: Schutzstreifen [Stadt Köln   <a href="https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/schutzstreifen-auf-dem-karolingerring?kontrast=weiss">https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/schutzstreifen-auf-dem-karolingerring?kontrast=weiss</a>]</p>

	<p><b>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</b></p> <p>„Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Zeichen 239 StVO ‚Gehweg‘ mit Zusatzzeichen 1022-10 ‚Radfahrer frei‘. Der Radverkehr hat hier die Wahlmöglichkeit zwischen Gehweg- und Fahrbahnbenutzung. Der Radverkehr hat in besonderer Weise auf den Fußgängerverkehr Rücksicht zu nehmen und die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr anzupassen.“ (FGSV 2011: 27)</p> <p>„Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab (...) und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m“ (FGSV 2011: 28)</p> <p>siehe „gemeinsamer Geh- und Radweg“</p>	 <p>Abbildung 81: Gehweg mit Zusatz Radfahrer frei</p> <p>[ADFC Kreisverband Gütersloh e. V.   <a href="https://www.adfc-nrw.de/kreisverbande/kv-guetersloh/service/polizeikon-trolle-verl.html">https://www.adfc-nrw.de/kreisverbande/kv-guetersloh/service/polizeikon-trolle-verl.html</a>]</p>
II	<p><b>Kombination Mischverkehr auf der Fahrbahn und Radweg ohne Benutzungspflicht</b></p>	 <p>Abbildung 82: Radweg ohne Benutzungspflicht</p> <p>[ADFC Frankfurt am Main e.V.   <a href="https://www.adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/Ausgabe_2017_3/2017_3_04_benutzungspflicht_aufgehoben.html">https://www.adfc-frankfurt.de/Frankfurt_aktuell/FFA_Archiv/Ausgabe_2017_3/2017_3_04_benutzungspflicht_aufgehoben.html</a>]</p>
	<p><b>Kombination Schutzstreifen und „Gehweg“ mit Zusatz „Radfahrer frei“</b></p>	<p>vgl. Abbildung 80 und Abbildung 81</p>
	<p><b>Kombination Schutzstreifen und vorhandener Radweg ohne Benutzungspflicht</b></p>	<p>vgl. Abbildung 80 und Abbildung 81</p>
III/IV	<p><b>Radfahrstreifen</b></p> <p>„Radfahrstreifen sind durch Zeichen 295 StVO (Breitenstrich) abgetrennte Sonderfahrstreifen. Sie sind für den Radverkehr immer Benutzungspflichtig. Der Radfahrstreifen darf vom Kraftfahrzeugverkehr nicht im Längsverkehr befahren werden, er darf jedoch zum Ein- und Abbiegen sowie zum Erreichen von Parkständen überquert werden. Andere Verkehrsteilnehmer dürfen ihn nicht benutzen.“ (FGSV 2010: 23)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• erforderliche Fahrbahnbreite für einen beidseitigen Schutzstreifen: mind. 2,75 m Fahrstreifenbreite (Regelbreite laut RAS: 3,25 m)</li> <li>• Breite des Radfahrstreifens: mindestens 1,85 m (inkl. Fahrstreifenbegrenzung); mindestens 2,00 m bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten &gt; 50 km/h (vgl. FGSV 2010: 23)</li> </ul>	 <p>Abbildung 83: Radfahrstreifen</p> <p>[ADFC Landesverband Hamburg]</p>

<p style="text-align: center;"><b>III/IV</b></p>	<p><b>Geschützter Radfahrstreifen (Protected Bike Lane)</b></p> <p>„Protected Bike Lanes (kurz: PBL, deutsch: Geschützte Radfahrstreifen) sind ein vom ADFC aus Nordamerika importiertes Konzept, mit dem Kommunen schnell und günstig Platz für komfortablen Radverkehr schaffen können. Grob gesagt: Man nimmt dem Autoverkehr eine Spur weg - und legt darauf einen mindestens zwei Meter breiten, geschützten Radfahrstreifen an. Durch eine aufgemalte Pufferzone von mindestens 85 Zentimetern und eine schnell aufzubringende bauliche Barriere (Poller, Blumenkübel, Betonelemente o.ä.) schützt man die neue Radspur vor dem Überfahren und Zuparken durch den Autoverkehr. Vom Fußweg sind PBL meist durch die Bordsteinkante getrennt. In den USA werden die neuen Radspuren in der Regel zusätzlich durch eine Signalfarbe hervorgehoben. Diese Methode besticht dadurch, dass sie im Unterschied zu baulichen Radwegen günstig und schnell umzusetzen – und bei Bedarf schnell weiterentwickelbar ist“ (ADFC 2018a).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• empfohlene Breite: mind. 2,00 - 2,40 m Radfahrstreifenbreite</li> <li>• Schutzzone (Sperrfläche): mind. 0,85 m Breite; Mindestabstand von 0,75 m zu parkenden Pkw (vgl. ADFC 2018b: 15)</li> </ul> <p>(vgl. FGSV 2010: 23)</p>	 <p>Abbildung 84: Protected Bike Lane [Jörn Hasselmann   <a href="https://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-kreuzberg-radweg-an-der-hasenheide-wird-erst-2020-fertig/24054266.html">https://www.tagesspiegel.de/berlin/berlin-kreuzberg-radweg-an-der-hasenheide-wird-erst-2020-fertig/24054266.html</a>]</p>
	<p><b>Radweg</b></p> <p>„Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.“ (FGSV 2010: 24)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regelbreite eines Radweges: 2,00 m; bei geringem Radverkehr 1,60 m</li> <li>• zusätzliche Abstände und Begrenzungen können bei parallel verlaufenden Gehwegen oder bei vorliegender Randbebauung notwendig sein</li> </ul> <p>(vgl. FGSV 2010: 25)</p>	 <p>Abbildung 85: Benutzungspflichtiger Radweg [Norbert Michalke   <a href="https://www.tagesspiegel.de/berlin/expertise-aus-kopenhaegen-daenische-firma-soll-neue-radwege-in-berlin-planen/24086156.html">https://www.tagesspiegel.de/berlin/expertise-aus-kopenhaegen-daenische-firma-soll-neue-radwege-in-berlin-planen/24086156.html</a>]</p>

**Radweg**

„Baulich angelegte Radwege befinden sich im Seitenraum und sind durch Borde, Park- oder Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt.“ (FGSV 2010: 24)

- Regelbreite eines Radweges: 2,00 m; bei geringem Radverkehr 1,60 m
- zusätzliche Abstände und Begrenzungen können bei parallel verlaufenden Gehwegen oder bei vorliegender Randbebauung notwendig sein (vgl. FGSV 2010: 25)



Abbildung 86: Benutzungspflichtiger Radweg

[© Norbert Michalke | <https://www.tagespiegel.de/berlin/expertise-aus-kopenhagen-daenische-firma-soll-neue-radwege-in-berlin-planen/24086156.html>]

**gemeinsamer Geh- und Radweg**

„Gemeinsamer Geh- und Radweg mit Zeichen 240 StVO. Eine Trennung durch Markierung oder durch andere Elemente wird nicht vorgenommen. Dieser Anlagentyp ist benutzungspflichtig.“ (FGSV 2010: 27)

„Die Breite hängt von der Nutzungsintensität im Rad- und Fußgängerverkehr ab (...) und beträgt bei geringer Nutzungsintensität mindestens 2,50 m“ (FGSV 2010: 28)

III/IV

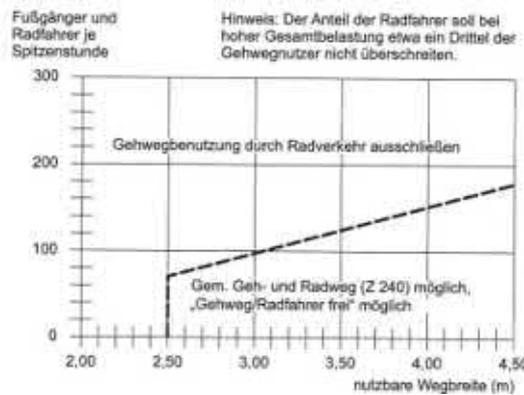


Abbildung 87: Breitenanforderungen gemeinsamer Geh- und Radweg [FGSV 2010: 27]

Ohne das Zeichen 240 StVO ist der Anlagentyp nicht benutzungspflichtig. Aufgrund der mit dem Gehweg homogen gestalteten, niveaugleichen Verkehrsflächen resultiert bei der Entfernung des Verkehrszeichens 240 verkehrsrechtlich ein benutzungsverbot für den Radverkehr. Dies ist damit verbunden, dass eine Situation des Mischverkehrs entsteht. In Nordrhein-Westfalen ist die Markierung gemeinsamer Geh- und Radwege durch einen Erlass geregelt

„Gemeinsame Geh- und Radwege sollen auch ohne Radwegbenutzungspflicht rechtssicher gekennzeichnet werden können. Hierzu ist eine Piktogramm-Kombination in regelmäßigen Abständen aufzubringen, die aus den Sinnbildern ‚Fußgänger‘ (oben) und ‚Radverkehr‘ (unten) gemäß § 39 VII StVO mit einem trennenden Querstrich besteht. Ein umschließender Kreis soll nicht markiert werden.“ (VIB I 2017: 13 f.)



Abbildung 88: gemeinsamer Geh- und Radweg [eigene Aufnahme]



Abbildung 89: Symbolbild gemeinsamer Geh- und Radweg ohne Benutzungspflicht [eigene Darstellung nach VIB I 2017]

Einen Sonderfall stellt, wie bereits in Kapitel 5.1 erwähnt, der einseitige Zweirichtungsbetrieb dar. Liegen keine ausreichenden Platzverhältnisse für eine beidseitige Radverkehrsführung vor, ist laut ERA das Regelmaß für einen Radweg innerörtlich auf mindestens 2,50 m und außerörtlich auf 3,00 m zu erhöhen (vgl. FGSV 2010: 26).

In spezifischen Fällen wird zur Förderung des Radverkehrs im innerstädtischen Bereich eine Sonderregelung angewendet, welche die Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrer\*Innen in die entgegengesetzte Fahrtrichtung ermöglicht (vgl. Abbildung 90). Auf diese Weise können zusätzliche Verbindungsmöglichkeiten genutzt und verkehrsberuhigte Bereiche für den Radverkehr in beide Fahrtrichtungen erschlossen werden. Die Öffnung einer Einbahnstraße für den Radverkehr wird jedoch nur bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h empfohlen. Des Weiteren muss die Fahrbahnbreite mindestens 3,00 m betragen, um im Begegnungsfall mit entgegenkommenden Pkw ausreichende Ausweichmöglichkeiten zu gewährleisten (vgl. FGSV 2010: 62).



Abbildung 90: Radverkehr in Einbahnstraßen  
[eigene Aufnahme]

Ebenfalls im innerörtlichen und verkehrsberuhigten Bereich findet vermehrt in einigen Städten das Konzept der Fahrradstraßen seine Anwendung (u.a. in Münster).

*„Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244.1 StVO beschilderte Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Anderer Fahrzeugverkehr ist nur ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zugelassen. Alle Fahrzeuge dürfen nicht schneller als mit einer Geschwindigkeit von 30 km/h fahren, wenn nötig, muss zugelassener Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt. Fahrradstraßen sind aufgrund dieser Verkehrsqualitäten insbesondere für Hauptverbindungen des Radverkehrs bzw. bei hohem Radverkehrsaufkommen geeignet. Sie machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs. Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr wird erreicht, wenn die Fahrradstraße gegenüber einmündenden Straßen Vorfahrt bekommt“ (FGSV 2010: 60).*

Bei der Konzeption dieser Führungsform ist jedoch zu beachten, dass die entstehenden Einschränkungen für den Pkw-Verkehr zur Verlagerung von Verkehrsbelastungen führen können. So ist es beispielsweise möglich, dass Pkw-Fahrende vermehrt Nebenstraßen nutzen, um die Fahrradstraße zu umgehen und es dort zu resultierenden Problemen kommt.



Abbildung 91: Fahrradstraße in Münster  
[eigene Aufnahme]

Neben Fahrradstraßen besteht die Möglichkeit der Einrichtung von Fahrradzonen (vgl. Abbildung 92). Dabei handelt es sich um größere Bereiche vergleichbar mit Tempo-30-Zonen. Die Regeln für Fahrradzonen entsprechen den Regeln für Fahrradstraßen (siehe oben). Während die Anordnung einer Fahrradstraße voraussetzt, dass der Radverkehr die „vorherrschende Verkehrsart“ ist oder dies in naher Zukunft zu erwarten ist, setzt die Einrichtung einer Fahrradzone lediglich eine „hohe Fahrradverkehrsdichte“ voraus.

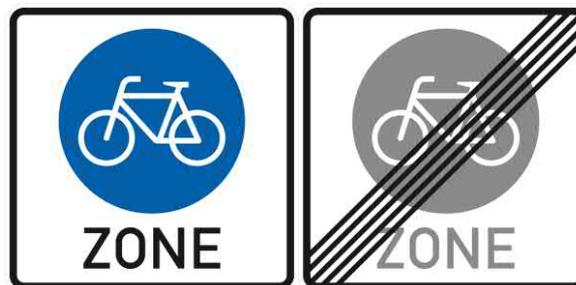


Abbildung 92: Beginn und Ende einer Fahrradzone (Zeichen 244.3 und 244.4)  
[vzkat.de 2020]

Eine weitere Sonderform der Radverkehrsführung, deren Anwendung und Bedeutung insbesondere im Zusammenhang mit der zunehmenden Verbreitung der Elektromobilität im Radverkehr steigt, ist der Radschnellweg (vgl. Abbildung 93). Diese separierte Führungsform wird primär auf interkommunalen Verbindungen angewendet und dient der Optimierung des überörtlichen Radverkehrs. Sie beschreibt eine möglichst geradlinige sowie steigungsarme Radwegführung, die hohe Reisegeschwindigkeiten ermöglicht und eine weitestgehende Bevorrechtigung von Radfahrer\*Innen umfasst. Eine strikte Trennung zwischen dem Rad- und Fußverkehr ist auf diesen Wegen vorzusehen. Die Mindestbreite von Radschnellwegen beträgt im Einrichtungsbetrieb mindestens 3,00 m und im Zweirichtungsbetrieb mindestens 4,00 m. Es sollten regelmäßige Reinigungs- und Wartungsarbeiten sowie ein Winterdienst gewährleistet werden.

Eine Beleuchtung der Wege und Bereitstellung von Serviceangeboten entlang der Wegestrecke ist ebenfalls wünschenswert (vgl. AGFS 2015: 12 ff.). Unabhängig von der Art der Führungsform ist es seit dem Inkrafttreten der StVO-Novelle im April 2020 erlaubt, nebeneinander mit dem Rad zu fahren, sofern anderer Verkehr nicht behindert wird.



Abbildung 93: erster Radschnellweg in Hessen  
[difu 2019a | ©Regionalpark RheinMain]

## 5.2.2 Wegequalität

Für Radwege gelten besonders hohe Ansprüche an eine geeignete Fahrbahnoberfläche, hindernisfreie Wegeführungen, Markierungen der Fahrbahnflächen und Beschilderungen der Wegeführungen.

Die Fahrbahnen von Radwegen sollten möglichst eben sein, um einen hohen Komfort für Radfahrer\*Innen zu bieten und Unfälle zu vermeiden. Insbesondere Schlaglöcher und Fahrbahnrisse sollten vermieden werden, um eine kontinuierliche und geradlinige Fahrt zu ermöglichen. Da Fahrräder besonders empfindlich auf Fahrbahnunebenheiten reagieren, trägt eine angemessene Fahrbahnoberfläche einen erheblichen Anteil zur Attraktivierung des Radverkehrs bei. Als geeignete Oberflächenbeläge werden vor allem asphaltierte Beläge und wassergebundene Deckschichten angesehen (vgl. Abbildung 94), während Betonpflaster, Gehwegplatten und vor allem unbefestigte Wege deutliche Sicherheitsrisiken sowie Einschränkungen hinsichtlich des Fahrkomforts mit sich bringen.



Abbildung 94: Radweg mit asphaltierter (rechts) und wassergebundener (links) Deckschicht  
[ruhr24 GmbH & Co. KG 2018 | © Daniele Giustolisi]

Entlang der Wegeführung des Radverkehrs sind mögliche Hindernisse, wie beispielsweise Umlaufsperrern, Poller, Einbauten, Baustellen und seitlicher Bewuchs, zu verhindern. Als weiteres Hemmnis kann im Bereich des Radverkehrs auch die Topographie angesehen werden. Steile Anstiege sind für Nutzende herkömmlicher Fahrräder mit einem erhöhten Kraftaufwand verbunden und können die Effizienz des Radverkehrs deutlich reduzieren. Auch wenn E-Bikes und Pedelecs die Bedeutung der topographischen Bedingungen drastisch reduzieren, sind möglichst steigungsarme Wegeführungen zu bevorzugen.

Fahrbahnmarkierungen sind für den Radverkehr insbesondere an Querungsstellen, bei der Verwendung von Schutz- und Radfahrstreifen sowie der geteilten Nutzung von Gehwegen hilfreich.

Während bei Schutzstreifen ein unterbrochener Sicherheitstrennstreifen die Fahrbahn des Radverkehrs markiert, wird bei Radfahrstreifen ein durchgängiger Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn verwendet. An Querungsstellen begrenzen Markierungen hingegen eine Radfahrerfurt (vgl. Abbildung 76 und Abbildung 95) und bei getrennten Geh- und Radwegen kann eine farbliche Markierung der Radverkehrsfläche zur optischen Verdeutlichung beitragen. Zusätzlich werden auf Radwegen (insbesondere bei Schutz- oder Radfahrstreifen) häufig auch Piktogramme auf der Fahrbahnoberfläche genutzt, um die Wegeführung zu verdeutlichen. Diese Markierungsart dient als visueller Orientierungspunkt für Radfahrende, aber auch für Pkw-Fahrende.

Wie im Fußverkehr auch, trägt eine angemessene Beschilderung und Wegweisung zur Orientierung im Radverkehr bei. Darüber hinaus wird durch die Beschilderung eines Radweges die verbindliche Benutzungspflicht gemäß Straßenverkehrsordnung deutlich. Neben dem Orientierungsaspekt ist für den Radverkehr somit insbesondere der rechtliche Beschilderungsaspekt relevant.

### 5.2.3 Querungsmöglichkeiten und Abbiegeregeln

Im Bereich der Querungsmöglichkeiten entsprechen die Ansprüche des Radverkehrs denen von Fußgänger\*Innen. Besonders bedeutsam ist für den Alltagsradverkehr vor allem eine geringe Verzögerung und geringe Wartezeiten beim Querungsvorgang. Im Sinne der Unfall- und Konfliktvermeidung wird der Sicherheit ebenfalls ein sehr hoher Stellenwert zugeschrieben.

Ergänzend zu den Ausführungen bezüglich der Querungsanlagentypen in Kapitel 5.1 besteht beim Radverkehr zum einen die Möglichkeit, dass Radfahrerfurten in die Gestaltung der Querungsanlagen integriert werden. Dies trägt der Visualisierung der Fahrbahnabgrenzungen bei und verhindert die Entstehung von Konflikten mit Fußgänger\*Innen. Wie zuvor bereits dargestellt, wird diese Möglichkeit häufig bei LSA angewendet. Radfahrerfurten eignen sich jedoch generell zur Verwendung bei allen Arten von Querungsanlagen. Darüber hinaus können sie zur verkehrssicheren Führung des Radverkehrs bei der Kreuzung von einmündenden Seitenstraßen sinnvoll sein. Durch eine farbliche Markierung der Fahrbahn und ergänzende Beschilderung wird der Pkw-Verkehr auf querende Radfahrer\*Innen aufmerksam gemacht (vgl. Abbildung 95).



Abbildung 95: Radfahrerfurt an der Kölner Straße  
[eigene Aufnahme]

## 5.2.4 Fahrradampeln

Eine mittlerweile häufig zur Anwendung gebrachte Maßnahme, die der Reduktion von Wartezeiten des Radverkehrs an LSA beitragen soll, ist die Integration von separaten Fahrradampeln (vgl. Abbildung 96). Sie werden so mit der Signalgebung für den Pkw-Verkehr geschaltet, dass Fahrradfahrende einen zeitlichen Vorsprung erhalten, der ausreicht, um eine Straße vor abbiegenden Pkw zu queren. Besonders wichtig ist in diesem Zusammenhang eine geeignete Methode zur Erfassung von wartenden Radfahrer\*Innen. Durch herkömmliche Induktionsschleifen werden diese nicht erkannt. Mittlerweile kommen zur verkehrsorientierten Erfassung des Querungsbedarfes von Radfahrer\*Innen u. a. Kamerasysteme (Infrarot) zum Einsatz (vgl. difu 2019b). Weitere Ansätze werden derzeit erprobt. In Marburg sollen Radfahrer\*Innen beispielsweise mittels einer App und der Navigationserfassung ihres Smartphones die Ampelschaltung beeinflussen können. Diese erfasst das Signal eines wartenden Radfahrenden, der die App auf seinem Smartphone installiert hat, und steuert dementsprechend die Signalgebung der LSA (vgl. Heise Medien 2018).



Abbildung 96: Fahrradampel in Münster  
[eigene Aufnahme]

Möchten Radfahrende eine Straße nicht überqueren, sondern nach rechts abbiegen, so gelten grundsätzlich die gleichen Regeln wie für den MIV, wenn der Radverkehr straßenbegleitend im Mischverkehr geführt wird. In der StVO-Novelle vom April 2020 wurde festgelegt, dass die bestehende Grünpfeilregelung auf Radfahrende ausgedehnt wird, die aus einem Radfahrstreifen oder baulich angelegten Radweg heraus rechts abbiegen wollen. Zudem wurde ein gesonderter Grünpfeil ausschließlich für Radfahrende eingeführt (vgl. Abbildung 95). Dieser erlaubt das Rechtsabbiegen für alle Radfahrenden bei roter Ampel nach kurzem vorherigem Anhalten.



Abbildung 97: Grünpfeil  
für Radfahrer  
[vzkat.de 2020]

### 5.2.5 Konfliktvermeidung

Im Rahmen der Konfliktvermeidung steht für den Radverkehr ebenfalls die Trennung von anderen Verkehrsteilnehmern im Vordergrund. Mittels einer geeigneten Führungsform und dem entsprechenden Grad der räumlichen Separation soll dazu beigetragen werden, dass gefährliche Begegnungsfälle mit dem Pkw-Verkehr vermieden werden. Wie bereits in Tabelle 3 erläutert wurde, kann bei geringen Verkehrsbelastungen und Geschwindigkeiten des Pkw-Verkehrs jedoch auch eine gemeinsame Führung des Radverkehrs und Pkw-Verkehrs im Mischverkehr angemessen sein. Der jeweils notwendige Grad der Separation ist auf Grundlage der vorherrschenden Verkehrssituation zu bestimmen.

Weitere Maßnahmen zur Konfliktvermeidung sollten zum einen bei gemeinsamen Führungsformen des Radverkehrs mit Fußgänger\*Innen getroffen werden. Dabei sind sowohl die erforderlichen Mindestbreiten einer gemeinsamen Führung (vgl. Tabelle 3), als auch die Möglichkeiten einer eindeutigen Fahrbahnmarkierung zu berücksichtigen (vgl. Abbildung 98). Dies trifft auf getrennte Geh- und Radwege sowie Gehwege mit dem Zusatz „Radfahrer frei“ zu. Zur eindeutigen Abgrenzung der Verkehrsflächen können Trennlinien (Zeichen 295 StVO) oder farbliche Fahrbahnmarkierungen zum Einsatz kommen.



Abbildung 98: Markierungstrennung zwischen dem Rad- und Fußgängerverkehr  
 [links: ADFC Arnsbach 2019, rechts: ADFC Kreisverband Gütersloh 2019]

Im Radverkehr besteht bei vorliegendem Zweirichtungsverkehr auf einer gemeinsamen Fahrbahn ein weiteres Konfliktrisiko, welches entsprechend reduziert werden sollte. Ist eine Führung beider Fahrtrichtungen des Radverkehrs ausschließlich einseitig möglich, sollten Fahrradfahrer\*Innen und andere Verkehrsteilnehmer auf diese Situation aufmerksam gemacht werden. Aufgrund der erhöhten Geschwindigkeit des Radverkehrs können sich alle Verkehrsteilnehmer so frühzeitig darauf einstellen, dass schnellere Radfahrer\*Innen aus beiden Richtungen zu erwarten sind. So lassen sich mögliche Konfliktsituationen durch unterschiedlich schnelle Radfahrer\*Innen, daraus resultierende Überholvorgänge und frontale Begegnungen vermeiden. Zur geeigneten Visualisierung des Zweirichtungsbaus eignen sich sowohl eine entsprechende Beschilderung (Zusatzzeichen 1000-33 StVO) oder Piktogramme, die auf den Verkehrsfluss in beide Fahrtrichtungen hinweisen (vgl. Abbildung 99)



Abbildung 99: Hinweismöglichkeiten beim Zweirichtungsbetrieb  
[links: Region Hannover, rechts: Stadt Münster]

### 5.2.6 Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist ebenfalls im Radverkehr ein relevanter Faktor und vor allem dann von Bedeutung, wenn Fahrradfahrende und Fußgänger\*Innen zusammengeführt werden oder Bordsteinkanten überquert werden müssen. Bei getrennten Geh- und Radwegen ist neben der Markierung von Fahrstreifen auf einen taktilen Kontrast zwischen den Verkehrsflächen des Fuß- und Radverkehrs zu achten. Dazu eignen sich insbesondere taktile Kleinpflasterreihen, Bodenindikatoren oder deutlich unterscheidbare Bodenbeläge (vgl. FGSV 2010: 78). Zum anderen stellen Bordsteinkanten, die beispielsweise an Querungsstellen auftreten können, ein physisches Hindernis für Radfahrende dar. Dementsprechend ist insbesondere im Bereich des Radverkehrs auf die Absenkung von Bordsteinkanten an relevanten Stellen zu achten.

### 5.2.7 Fahrradparken

Ein weiteres und für den Radverkehr zusätzlich relevantes Themenfeld ist das Fahrradparken. Die Bereitstellung geeigneter Abstellanlagen nimmt einen festen Bestandteil im Rahmen einer zielgerichteten und langfristig ausgerichteten Radverkehrsförderung ein. Entscheidende Aspekte sind dabei vor allem der Diebstahl-, Vandalismus- und Witterungsschutz. Vor dem Hintergrund der steigenden Nutzung der Elektromobilität im Radverkehr, gewinnen vor allem Sicherheitsaspekte zunehmend an Bedeutung. Moderne E-Bikes und Pedelecs sind mit deutlich höheren Anschaffungskosten verbunden als herkömmliche Fahrräder. Daher kommt sicheren Abstellmöglichkeiten an relevanten Standorten eine hohe Bedeutung zu.

Es bestehen diverse Fahrradparksysteme, die sich vor allem hinsichtlich des Aspektes der Sicherheit unterscheiden. In der kommunalen Praxis werden dabei vor allem die nachfolgenden Modelle verwendet:

- **Vorderradhalter:**

fixieren das Vorderrad in einer dafür vorgesehenen Halterung. Dabei bieten sie nur eine geringe Standsicherheit und können bei einwirkenden Seitenkräften dazu führen, dass sich das Vorderrad deformiert. Der Diebstahlschutz kann an diesen Abstellanlagen nur geringfügig garantiert werden. Der Rahmen des Rades lässt sich nicht mit der Halterung verschließen. Lediglich das Vorderrad ist gemeinsam mit dem Rahmen abschließbar, wobei eine hohe Belegungsdichte dazu führen kann, dass Vorderräder nur schlecht zugänglich sind. Insgesamt stellen Vorderradhalter eine der einfachsten Formen an Abstellanlagen dar und bieten nur eine geringe Standsicherheit und einen eingeschränkten Diebstahlschutz.

- **Anlehnbügel:**

stellen in Form eines Bügels die Möglichkeit zur Verfügung, um Fahrräder an Rahmen, Gepäckhalter oder der Gabel anzulehnen. Durch eine geneigte Parkhaltung bieten sie eine mittlere Standsicherheit, die jedoch bei abschüssigem Untergrund eingeschränkt werden kann. Gegen Diebstahl lassen sich Fahrräder durch ein Schloss, welches mit dem festen Rahmen verbunden wird, sichern.

- **Hoch-, Hänge- und Vertikalparker:**

bestehen in verschiedenen Ausführungen, bei denen das Fahrrad in eine vertikale Neigung gebracht wird. Häufig behält dabei das Hinterrad den Kontakt zum Boden und wird beispielsweise in einer Mulde abgestellt, wohingegen das Vorderrad hochgestellt wird. Standsicherheit und Diebstahlschutz sind dabei in einem mittleren bis hohen Maße gegeben. Hingegen erfordert das Ein- und Ausparken häufig einen hohen Kraftaufwand und kann insbesondere bei schweren Pedelecs oder E-Bikes mit Problemen verbunden sein.

- **Fahrradboxen oder Fahrradgaragen:**

stellen eine zunehmend auftretende Form der Abstellanlage dar, die insbesondere für elektromobile Fahrräder bereitgestellt wird. In abschließbaren Boxen untergebracht, können Fahrräder mit einer hohen Sicherung gegen Diebstahl geparkt werden. Mittlerweile gibt es verschiedene Varianten zum Verschluss der Boxen. Während teilweise herkömmliche Fahrradschlösser verwendet werden können, sind mittlerweile häufig auch Zahlenschlösser oder digitale Verschlusssysteme verfügbar. Fahrradboxen oder Fahrradgaragen eignen sich vor allem an öffentlichen Plätzen (z. B. Bahnhöfe oder ÖPNV-Haltestellen), sind für den Kunden\*Innen aber mit Kosten verbunden.

- **Fahrradparkhäuser:**

befinden sich ebenfalls an stark frequentierten Standorten und stellen ein herkömmliches Parkhaus mit Zugangsbeschränkung dar, welches ausschließlich für Fahrräder geeignet ist. Da die Parkhäuser meist zusätzlich überwacht werden, kann ein hoher Diebstahlschutz geboten werden. Teilweise werden in herkömmlichen Pkw-Parkhäusern auch Stellplätze für Fahrräder vorbehalten. Auf diese Weise können bestehende Parkhäuser genutzt und Teile der Stellflächen für Fahrräder vorbehalten werden.

- **Radstationen:**

gehen über die eigentliche Funktion einer Abstellanlage heraus und bieten diverse Serviceangebote für Radfahrende. Neben sicheren und zugangsbeschränkten Räumlichkeiten zum Parken von Fahrrädern, werden häufig auch Wartungsarbeiten und Reparaturen sowie Leihfahrräder angeboten. Diese Stationen befinden sich aufgrund der Notwendigkeit einer hohen Frequentierung meist an größeren Bahnhöfen.

## 5.3 Förderung eines umweltfreundlichen MIV

Im Sinne des Handlungsansatzes der Verkehrsverbesserung eröffnen sich Klimaschutzpotenziale durch die Förderung eines umweltfreundlichen MIV. Durch eine Reduktion der Schadstoffbelastung des motorisierten Individualverkehrs können die negativen Umweltauswirkungen des Verkehrssektors signifikant reduziert werden.

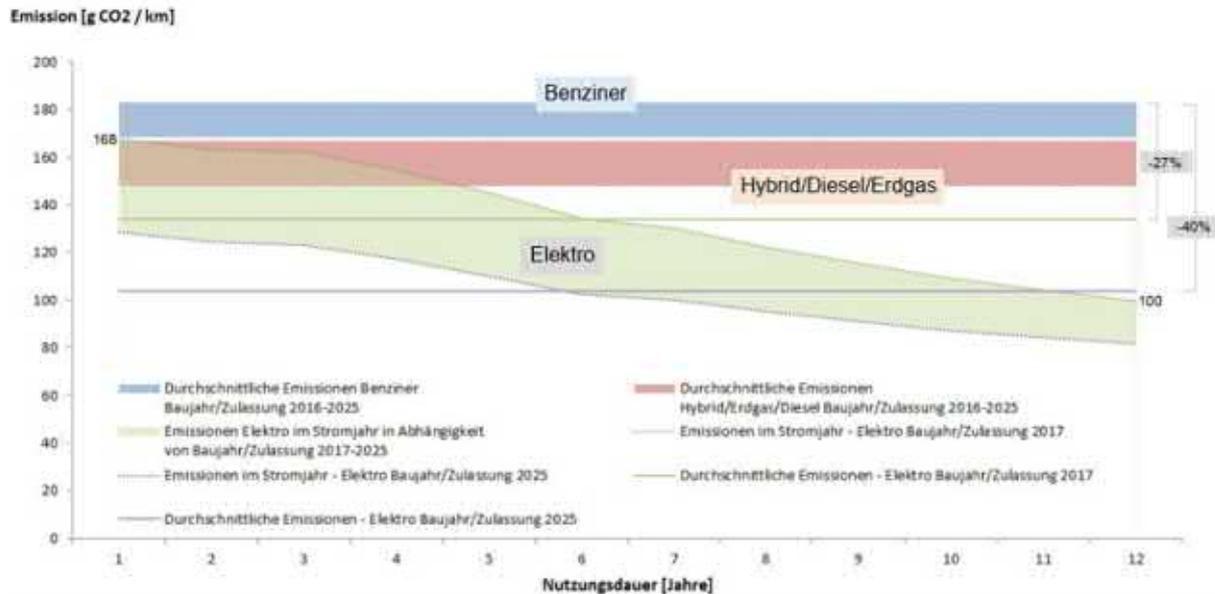
### 5.3.1 Alternative Antriebstechnologien

Dabei wird vor allem die Einbindung alternativer Antriebstechnologien als geeigneter Handlungsansatz angesehen, um die verkehrsinduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Für eine Anwendung im Individualverkehr kommt zum aktuellen Entwicklungsstand vor allen der Elektromobilität ein hohes Potenzial zu. Zwar hält die Wasserstofftechnologie noch weitere Klimaschutzpotenziale und Effizienzsteigerungen vor, hat aber gegenwärtig noch keinen Marktdurchbruch im Bereich des Individualverkehrs erreicht. Insbesondere die sehr hohen Anschaffungskosten und die erforderliche Tankstelleninfrastruktur verhindern eine massentaugliche Verbreitung. Währenddessen hat die Elektromobilität bereits deutliche Fortschritte hinsichtlich der Anschaffungskosten und der Ladeinfrastruktur verzeichnen können. Dennoch gilt es, im Rahmen einer gezielten Förderung der alternativen Antriebstechnologie, aus kommunaler Sicht vor allem den Ausbau der Ladeinfrastruktur voranzutreiben, um die Verbreitung der Elektromobilität zu unterstützen und den Nachteil der eingeschränkten Reichweite zu reduzieren. Dabei kommt insbesondere der Verwendung von *Grünstrom*<sup>12</sup> eine hohe Bedeutung zu.

Geht man zum heutigen Stand davon aus, dass ein Elektrofahrzeug unter der Verwendung des deutschen Strommixes und über einen Nutzungszeitraum von 12 Jahren 16-27 % der Emissionen von Benzinern, Hybrid-, Diesel- und Erdgasfahrzeugen einsparen kann, soll sich dieses Potenzial bis 2025 auf 40 % erhöhen (vgl. Abbildung 100). Grund dafür sind u. a. die zu erwartenden positiven Entwicklungen bei der Stromerzeugung.

---

<sup>12</sup> Strom aus regenerativen Energiequellen



**Lesehilfe:** Der **grüne Balken** bildet das **Elektroauto** ab. Er zeigt die Emissionsentwicklung eines 2017 auf die Straße kommenden E-Autos (obere Grenze des Balkens, grün gepunktet) und eines, das 2025 auf die Straße kommt (untere Grenze des Balkens, lila gepunktet). Der **rote und blaue Balken** zeigen die **verbrennungsmotorischen Vergleichsfahrzeuge** (Benziner = blau, Hybrid/Erdgas/Diesel = rot), wobei die obere Grenze der Balken jeweils Neufahrzeuge aus dem Jahr 2017 darstellt und die untere Grenze Neufahrzeuge in 2025 (diese Fahrzeuge verbessern sich wie genannt also auch bis 2025).

Abbildung 100: Vergleich der Emissionen im gesamten Lebenszyklus verschiedener Antriebstechnologien [BMU 2019: 4]

Darüber hinaus sind deutliche Reduktionen der CO<sub>2e</sub>-Emissionen bei der Batterieherstellung zu erwarten. Während aktuell der ökologische Vorteil von Elektrofahrzeugen aufgrund der hohen Emissionswerte bei der Batterieherstellung teilweise hinterfragt wird, sind in den kommenden Jahren deutliche Entwicklungsschritte zu erwarten (vgl. Abbildung 101). Diese werden gemeinsam mit den Entwicklungen der Stromproduktion für eine deutlich verbesserte Ökobilanz (inkl. Vorkette) von Elektrofahrzeugen sorgen.

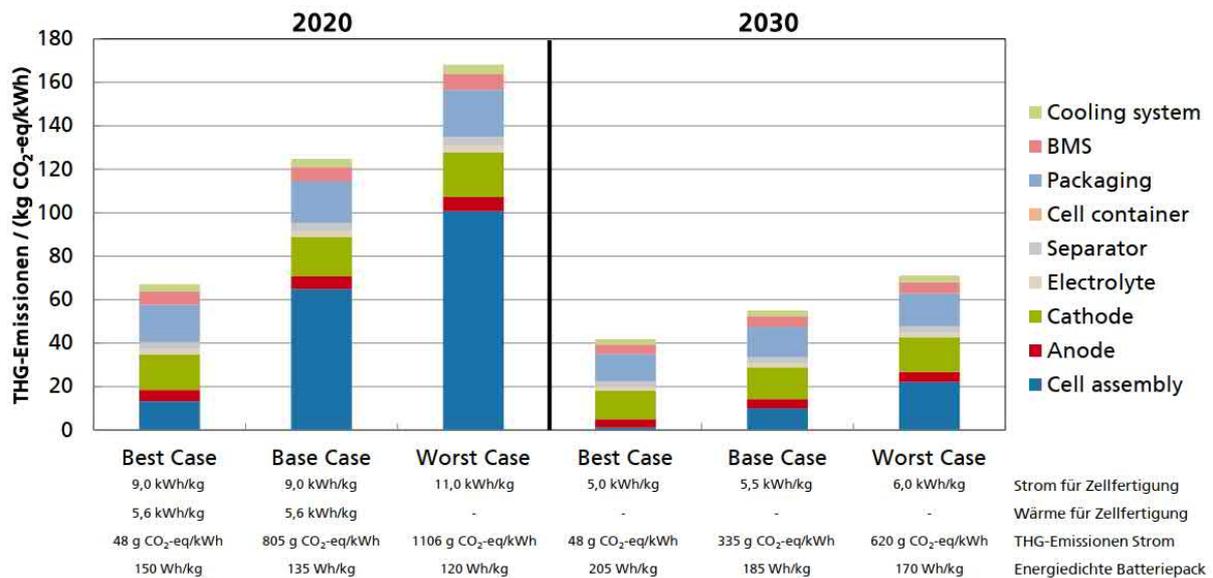


Abbildung 101: Entwicklung der THG-Emissionen durch die Batterieproduktion [Fraunhofer ISE 2019: 23]

Zusammenfassend weisen aktuelle Prognosen darauf hin, dass sich die Klimaschutzpotenziale der Elektromobilität weiter erhöhen werden und zu einem stark emissionsreduzierten Pkw-Betrieb beitragen können. Gleichzeitig steigt die Reichweite erhältlicher Fahrzeugmodelle deutlich an und verringert so die mit der Elektromobilität verbundenen Einschränkungen. Es bleibt der entscheidende Faktor der Ladeinfrastruktur, welcher insbesondere auch von kommunaler Seite aus beeinflusst werden kann.

Für einen gezielten Ausbau der Ladeinfrastruktur ist die Verbreitung von Stromtankstellen auf verschiedenen Ebenen zu fokussieren. Im privaten und halbprivaten Bereich werden Umsetzungshilfen häufig durch Stadtwerke und Versorgungsdienstleister angeboten. Mittels Leitfäden, Vermittlungsleistungen oder Grünstrom-Verträgen kann ein Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur gezielt unterstützt werden. In diesem Zusammenhang können vor allem auch Kommunen durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit und Hilfestellungen aktiv werden. Weitere Möglichkeiten bestehen in der Kommunikation von Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten für private Haushalte oder Unternehmen. Auf diese Weise können finanzielle Vorteile bei der Umsetzung der Elektromobilität ermöglicht und Anreize zum Umstieg auf ein Elektrofahrzeug geschaffen werden.

Im Bereich der halböffentlichen und öffentlichen Ladeinfrastruktur ist die Bereitstellung freizugänglicher bzw. begrenzt zugänglich Stromtankstellen zu fokussieren. Auf diese Weise wird dazu beigetragen, dass im öffentlichen und halböffentlichen Raum vermehrt Lademöglichkeiten entstehen, die den Betrieb eines Elektrofahrzeuges vereinfachen. Während es im halböffentlichen Raum beispielsweise darum geht, dass Standzeiten in Tiefgaragen oder auf Einzelhandelsparkplätzen für Zwischenladungen genutzt werden, sind öffentliche Standorte als Lademöglichkeiten für unterschiedliche Personengruppen zu fokussieren (vgl. Abbildung 102). Sowohl bei halböffentlichen als auch öffentlichen Ladesäulen ist auf ein unkompliziertes Zugangssystem zu achten, welches keine Nutzungsbarrieren durch zeitaufwendige Anmeldungen und Registrierungen voraussetzt.

	Zu Hause (privat)	Am Arbeitsplatz (halbprivat)	Bei Infrastrukturpartnern (halböffentlich)	Im öffentlichen Parkstraßenraum
Standort-typen	 Eigene Garage oder Stellplatz	 Arbeitnehmerparkplätze auf Firmengelände	 Kundenparkplätze z. B. Einkaufszentrum	 Straßenrand und öffentliche Parkplätze
Besitzfläche für Ladestation	<b>Privat</b>	<b>Privat</b>	<b>Privat</b>	<b>Öffentlich</b> (Stadt/Gemeinde)
Stromversorgung	Über Hausanschluss / Anschlussnehmer (Hauseigentümer)  Ggf. separater Lieferpunkt / Zähler	Über Anschluss / z. B. Arbeitgeber  Ggf. separater Lieferpunkt / Zähler	Über Anschluss / Kundenanlage der Liegenschaft oder separater Netzanschluss  Ggf. separater Lieferpunkt / Zähler	Neu zu erschließen / Netzanschluss von Netzbetreiber  Ggf. Nutzung vorhandener Anschlüsse

Abbildung 102: Ladeinfrastrukturstandorte  
[GGEMO 2013: 49]

Neben dem Ausbau der Beratungsangebote, Hilfestellungen und Ladeinfrastruktur, spielte die Öffentlichkeitsarbeit eine entscheidende Rolle, um für die Auswirkungen des Verkehrssektors zu sensibilisieren und die Vorteile der Elektromobilität zu verdeutlichen.

### 5.3.2 Fahrgemeinschaften

Weitere Handlungsmöglichkeiten eröffnen sich im Bereich der Verkehrsvermeidung. Um das Pkw-Verkehrsaufkommen zu reduzieren ist die Zusammenlegung von Fahrten und Bildung von Fahrgemeinschaften zu fördern. Insbesondere im Pendlerverkehr können geteilte Fahrten die Fahrzeugauslastung im MIV erhöhen und zu einer Reduktion der verkehrsinduzierten CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Aktuell liegt der Besetzungsgrad bei ca. 1,5 Personen pro Pkw in Deutschland (vgl. FOLLMER & GRUSCHWITZ 2018: 7). Durch die Zusammenlegung von Fahrten reduziert sich das Pkw-Gesamtverkehrsaufkommen, die Verkehrsbelastung nimmt vor allem zu den Spitzenzeiten ab und die Emissionen sinken mit einer geringeren Anzahl an eingesetzten Fahrzeugen.

Um diese Entwicklung zu unterstützen, können Mitfahrerparkplätze errichtet und vereinfachte Möglichkeiten zur Bildung von Fahrgemeinschaften geschaffen werden. Portale und Apps (z. B. auch auf Unternehmensebene) bieten vereinfachte Organisationsmöglichkeiten für Personen mit gemeinsamen Fahrtzielen. Dies ist insbesondere für den Pendlerverkehr mit einem hohen Potenzial zur Initiierung einer umweltfreundlichen Entwicklung des Verkehrssektors verbunden (vgl. Kapitel 5.8).

### 5.3.3 Carsharing

Hohes Potenzial im Bereich umweltfreundlicher MIV bietet das Carsharing. Durch das Teilen von Fahrzeugen werden zwar nicht unmittelbar Fahrten vermieden, jedoch verringert sich die Pkw-Dichte insgesamt deutlich. Ein Carsharing-Fahrzeug kann ca. 20 private Pkw ersetzen. Zudem führt das Ersetzen des privaten Pkw durch Carsharing laut zahlreicher Studien zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens zugunsten des Umweltverbundes.

Durch die Einführung eines neuen Sinnbildes für Carsharing sowie die Einführung einer Plakette zur Kennzeichnung von Carsharing-Fahrzeugen (vgl. Abbildung 103) in der StVO-Novelle vom April 2020 haben die Kommunen die Möglichkeit, bevorrechtigte Parkflächen für entsprechende Pkw zur Verfügung zu stellen.



Abbildung 103: Sinnbild für Carsharing und Plakette zur Kennzeichnung von Carsharing  
[vzkat.de 2020 (li.) und BMVI 2020 (re.)]

### 5.3.4 Parkraummanagement und Parkleitsystem

Darüber hinaus lässt sich insbesondere das innerstädtische MIV-Verkehrsaufkommen durch ein effizientes Parkraummanagement reduzieren. Dazu tragen ein bedarfsorientiertes Parkraumbewirtschaftungskonzept und Parkleitsystem bei. Durch eine gezielte Steuerung des ruhenden Verkehrs kann der Parkdruck in zentralen Stadtgebieten reduziert werden. Auf diese Weise lassen sich zusätzliche Belastungen, die beispielweise durch den Parksuchverkehr entstehen, vermeiden. Der gesamte Verkehr kann durch eine Reduktion der Verkehrsstockung bei der Parkplatzsuche eine Entlastung erfahren. Zudem können negative Folgen für andere Verkehrsträger (v. a. den Fußgänger- und Fahrradverkehr) vermieden werden. Da parkende Fahrzeuge häufig in einem Konflikt mit Rad- sowie Fußverkehrsanlagen stehen und erhebliche Sicherheitsdefizite darstellen können (z. B. durch Sichteinschränkungen), hat ein verträgliches Parkraummanagement nicht nur einen Einfluss auf die Belastung durch das MIV-Aufkommen, sondern fördert auch die Nutzungsqualität weiterer Verkehrsmittel.

Maßnahmen zur Umsetzung eines effizienten Parkraummanagements müssen alle vorhandenen Bedarfe und Bedarfsträger (z. B. Anwohner, Lieferverkehr, Eventverkehr, Einkaufsverkehr, touristischer Verkehr, Kurzzeit- und Langzeitparker, etc.) berücksichtigen.

Durch die Standortwahl lassen sich erhöhte Belastungen vermeiden und Verkehrsströme gezielt lenken. Dabei ist die Bereitstellung von Parkraumflächen anhand des konkreten und standortspezifischen Bedarfes auszurichten. Die Bewirtschaftung von Parkräumen kann spezifische Nutzergruppen dazu animieren, den Umweltverbund für ihre Zwecke zu nutzen. Dies ist mit besonders hohen Potenzialen verbunden, wenn bestehende technologische Möglichkeiten eingebunden werden. Dazu zählt beispielsweise die Nutzung einer Parkraumsensorik, welche die Auslastung der Parkflächen erfasst und die Daten in das Leitsystem einbindet. So kann der Parksuchverkehr zu noch verfügbaren Parkflächen geleitet werden. Ein modernes System wird derzeit von der S O NAH GmbH in Aachen erprobt. Das Unternehmen hat Sensoren entwickelt, die an Straßenlaternen angebracht werden und den aktuellen Parkplatz-Status an eine App übermitteln. Über die App-Schnittstelle können Endnutzer\*Innen sich über verfügbare Parkflächen informieren und diese gezielt anfahren (vgl. S O NAH GmbH).

### 5.3.5 Verkehrssteuerung

Im Bereich der Verkehrsverbesserung ist ebenfalls die Verkehrssteuerung als relevantes Handlungsfeld zu nennen, welches zu einer umweltfreundlichen Entwicklung des MIV beitragen kann. Die Verkehrssteuerung umfasst sämtliche Aspekte, welche zur Lenkung des Verkehrs beitragen. In diesem Zusammenhang trägt insbesondere die Optimierung des Verkehrsflusses zu einer reduzierten Belastung von zentralen Bereichen und Hauptverkehrsstraßen bei. Geeignete Maßnahmen umfassen im infrastrukturellen Bereich u. a. die Umgestaltung von Kreuzungen (z. B. durch Kreisverkehre) oder die Einführung intelligenter Ampelschaltungen (verkehrsorientierte Schaltung). Weitere verkehrsregelnde Maßnahmen werden durch Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, Zufahrts- oder Vorfahrtsregelungen getroffen. Ziel ist es dabei, einen hohen Verkehrsfluss mit möglichst geringen Stand- und Wartezeiten sowie Überlastungen zu erreichen. Neben klassischen Maßnahmen der Infrastrukturplanung und Verkehrsregulierung, werden künftige Potenziale durch moderne Kommunikationstechnologien gesehen. Mit der Einführung der 5G-Technologie wurde der erste Schritt hin zu einer intelligenten Kommunikation zwischen den Verkehrsträgern gemacht. Zukünftig sollen Fahrzeuge in der Lage sein sowohl untereinander als auch mit verkehrsregelnden Infrastruktureinheiten kommunizieren zu können (Car2X-Kommunikation). Während erste Fahrzeuge bereits heute Informationen untereinander austauschen können (bspw. Warnungen vor Unfällen, Staus, gesperrten Kreuzungen oder Baustellen), sollen künftig auch Kommunikationsstrukturen mit verkehrssteuernden Anlagen (z. B. Lichtsignalanlagen) möglich sein (vgl. Abbildung 104). Diese Informationen könnten genutzt werden, um Verkehrsströme intelligent zu steuern, die Schaltung von LSA gezielt anhand der Bedarfslage auszurichten oder die exakte Reisegeschwindigkeit für eine „grüne Welle“ vorzuberechnen. Auf diese Weise kann die Verkehrsbelastung reduziert werden und dabei zu einer Einsparung von Kraftstoff im MIV beitragen.

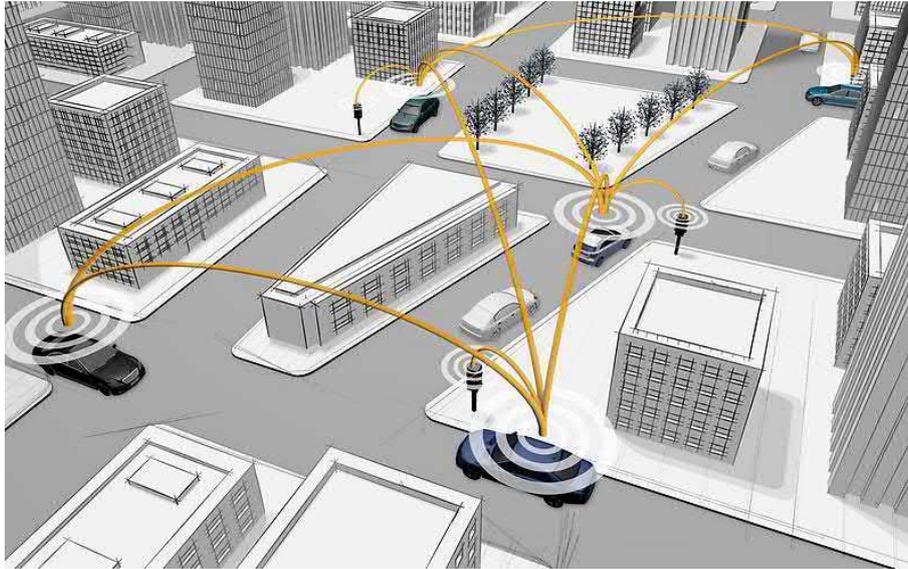


Abbildung 104: Car2X-Kommunikation  
[Daimler AG]

### Stadt- und Raumplanung

Ein weiteres wesentliches Element zur Vermeidung von Verkehrsaufkommen stellt die Stadtplanung dar. Im Rahmen der räumlichen Strukturentwicklung einer Kommune ist die Förderung der Nahmobilität im Sinne einer Stadt der kurzen Wege zu fokussieren. Durch eine kleinteilige Mischung der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholung können kurze Distanzen zu täglichen Wegezielen gewährleistet werden. Auf diese Weise wird das generelle Verkehrsaufkommen zum einen reduziert. Zum anderen entstehen Anreize, um Wegezwecke vermehrt mittels umweltfreundlicher Verkehrsträger zu bestreiten. Im Bereich der Nahmobilität haben beispielsweise der Fuß- und Radverkehr häufig entscheidende Vorteile gegenüber dem MIV. Somit trägt eine gezielte Ausrichtung der Stadtplanung zu Strategien der Verkehrsvermeidung bei und kann einen wesentlichen Beitrag zur umweltfreundlichen Entwicklung des Verkehrssektors leisten.

Im konkreten Falle bedeutet dies, dass Themen der Verkehrsplanung und des Mobilitätsmanagements im Rahmen der Stadtentwicklung berücksichtigt werden sollten. So ist beispielsweise der Planungsansatz einer „Stadt der kurzen Wege“ in der Quartiersentwicklung aufzugreifen. Entsprechende Versorgungs- und Freizeitangebote sollten in die kleinteilige Quartiersgliederung integriert werden, um die Entstehung von Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Gleichermaßen sind Mobilitätsangebote als fester Bestandteil der Quartiersausstattung in die Planungen aufzunehmen. Ein Beispiel stellt die, in den 1950er Jahren errichtete, Gartenstadt-siedlung Farmsen in Hamburg dar. Im Jahre 2003 wurde die Siedlung unter Denkmalschutz gestellt und seit 2013 durch ein umfangreiches Mobilitätsangebot erweitert. Um die Wohnquartiersentwicklung mit einem innovativen Mobilitätskonzept zu verknüpfen, wurden umfangreiche Maßnahmen zur Schaffung eines vielfältigen Mobilitätsangebotes und der dafür benötigten Infrastruktur ergriffen. So werden mittlerweile ein Fahrradverleih (inkl. Pedelecs), diverse Abstellmöglichkeiten in Fahrradkellern und -garagen sowie eine Fahrradwerkstatt angeboten.

Weiterer Bestandteil ist eine Kooperation mit Cambio Carsharing. Das Unternehmen stellt Elektrofahrzeuge und Ladestationen zur gemeinschaftlichen Nutzung im Quartier bereit. Die Nutzungsauslastung der Fahrzeuge zeigt seit 2017, dass die Bewohner\*Innen der Gartenstadtsiedlung das Angebot positiv aufnehmen. So leistet es einen wesentlichen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilität im Quartier (vgl. KÖFLER et al. 2018: 31 f.; mgf Gartenstadt Farmsen e G).

Einen weiteren Handlungsansatz verfolgt das Projekt e-Quartier aus Hamburg. Es umfasst die Umsetzung eines elektromobilen Carsharing-Angebotes in Neubau- und Bestandsquartieren und wurde im Rahmen des BMVI-Programms „Modellregionen für Elektromobilität“ durchgeführt. Zur konkreten Umsetzung der Planungen, Gewährleistung der Nutzung des Carsharing-Angebotes sowie der Errichtung benötigter Ladeinfrastruktur, kamen verschiedene bau- und planungsrechtliche Instrumente zum Einsatz. Im Rahmen des Parkraummanagements hat eine Senkung des Stellplatzschlüssels zu einer Attraktivitätssteigerung des Carsharing-Konzeptes geführt. Zudem wurde die Bereitstellung von Flächen für die Errichtung der Ladeinfrastruktur durch Festsetzungen in den Bebauungsplänen (gemäß §9 des BauGB – Flächen für Nebenanlagen), in städtebaulichen Verträgen und bei der Ausschreibung der Grundstücke gesichert. Im Rahmen des e-Quartier Hamburg-Projektes wurde so aufgezeigt, dass die Integration von Carsharing-Angeboten in die Quartiersentwicklung einen wirkungsvollen Ansatz zur Verbreitung der Elektromobilität sowie der notwendigen Infrastruktur darstellt. Gleichzeitig wurden den Bewohner\*Innen, trotz reduzierter Stellplatzschlüssel, geeignete Mobilitätsangebote bereitgestellt (vgl. LAUER & DICKHAUT 2018: 100; PRILL et al. 2017: 158 ff.; ZENGERLING 2017).

## 5.4 Förderung durch Parkraumumgestaltung / -management

Mit 234 Einwohner\*Innen pro Quadratkilometer zählt Deutschland zu den fünf am dichtesten besiedelten Ländern der Europäischen Union. Gleichzeitig bestehen regional deutliche Unterschiede. So verteilen sich in Ballungsräumen wie Köln, Hamburg oder Berlin mehrere Tausend Personen auf einen Quadratkilometer Fläche, wohingegen in ländlichen Räumen meist Siedlungsdichten von wenigen Hundert Personen vorliegen, wobei es in den zentralen Orten dennoch zu Agglomerationen und somit zu einer Flächenkonkurrenz kommt. Zukünftig wird sich diese Situation weiter zuspitzen. Nicht nur findet weiterhin eine Zentralisierung der Siedlungsstrukturen statt, sondern gleichzeitig wird auch beständig noch freie Fläche versiegelt, was mit weitreichenden Konsequenzen verbunden ist. Diese Flächen fungieren einerseits als Wärmespeicher und tragen somit nicht zur Kühlung der Luft in den Sommermonaten bei, woran ihr Einfluss auf das Stadtklima deutlich wird. Gleichzeitig sorgen sie dafür, dass die entsprechenden Böden mit fortlaufender Dauer an Fruchtbarkeit und somit auch an ökologischem Wert verlieren (vgl. UBA 2020a). Pro Sekunde werden in Deutschland durchschnittlich knapp 10 Quadratmeter als Siedlungs- und Verkehrsfläche neu überbaut, wovon etwa die Hälfte versiegelt wird (vgl. SCHRÖTER 2020). Dieser beständige Zubau führt dazu, dass die Nachteile dieser Flächen sich stärker auswirken werden.

Daher gilt in der bundesweiten Nachhaltigkeitsstrategie, welche ähnlich der Klimaschutzzielsetzungen auf Dekaden ausgelegt ist, den täglichen Flächenverbrauch auf 20 Hektar pro Tag zu begrenzen, was etwa 2,3 Quadratmetern pro Sekunde entspricht (vgl. UBA 2020b).

Allein im Sinne der Nachhaltigkeit ist es also ausgeschlossen, dass der Flächenverbrauch in Deutschland wie gehabt fortgeführt werden kann, womit eine Einschränkung des Zubaus der Siedlungs- und Verkehrsfläche notwendig wird.



Abbildung 105: exemplarischer Platzbedarf im Personenverkehr  
[zurpolitik.com, 2012]

Verkehrsflächen und insbesondere solche, die dem MIV gewidmet sind, werden in aller Regel versiegelt gebaut. Dabei nehmen Pkw und die dafür reservierten Flächen den deutlich größten Anteil im öffentlichen Raum und im Verkehr ein, was anhand der obigen Abbildung deutlich wird. Diese zeigt auf, wie viel Platz für den Transport von 60 Personen benötigt wird und wurde exemplarisch im Jahr 2001 von der Stadt Münster zusammengestellt. Wie zu erkennen ist, ist der gesamte Straßenraum belegt, wenn jede Person auf einen eigenen Pkw zurückgreift. Demgegenüber wirkt die Fläche nahezu leer, wenn dieselbe Anzahl an Personen per Bus oder mit dem Fahrrad unterwegs ist. Der drastische Unterschied macht deutlich, wie groß das Potenzial der freiwerdenden Fläche ist, wenn nicht etwa der Pkw sondern alternative Verkehrsmittel im Rahmen von Stadtplanung und Flächenverteilung in den Vordergrund gerückt werden. Anhand einer Erhebung der Stadt Berlin aus dem Jahr 2014 wird deutlich, dass die Verteilung der Verkehrsflächen den Pkw deutlich bevorzugt. Denn diese ist zu knapp 60 % durch Straßen beansprucht (vgl. Abbildung 106). Diese werden zwar auch von Bussen genutzt, aber wiederum nehmen die öffentlichen Verkehrsmittel pro Person deutlich weniger Platz in Anspruch. Demgegenüber sind lediglich 3 % explizit dem Radverkehr vorbehalten und etwa ein Drittel wird durch den Fußverkehr beansprucht. Dafür sind insgesamt 19 % der Verkehrsfläche (nicht aufgeführt) für Parkraum reserviert.

Eine Situation, in der dem Abstellen des eigenen Autos sechsmal mehr Platz als dem Radverkehr in Gänze zukommt, ist nicht mit moderner und nachhaltiger Mobilität vereinbar.

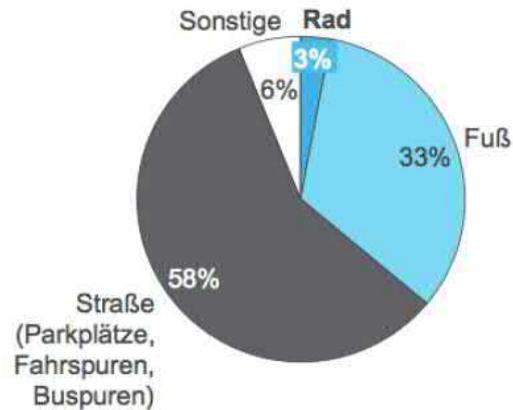


Abbildung 106: Verkehrsflächenverbrauch in Berlin  
[Agentur für clevere Städte 2014]

Nicht nur verbraucht ein Pkw während des Betriebs im Schnitt etwa 6 Quadratmeter an Fläche, sondern auch während er nicht in Benutzung ist etwa 10 Quadratmeter. Dabei wird ein Pkw in aller Regel nur etwa eine Stunde pro Tag benutzt und nimmt die restlichen 23 Stunden des Tages während des Stillstandes Parkfläche in Anspruch. Daher fordert der VCD, die Verkehrsfläche in Deutschland entsprechend umzuverteilen und so eine Förderung von alternativen und ökologisch vorteilhaften Verkehrsträgern wie dem Radverkehr, dem Fußverkehr oder öffentlichen Verkehr zu erreichen. Gleichermaßen ist es dadurch möglich, die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen und Räume zu schaffen, die nicht nur denjenigen, die per Pkw unterwegs sind, sondern allen Bewohner\*Innen zugutekommen. Dazu sind unter anderem Grünflächen, Marktplätze, Boulevards oder auch generell Begegnungsflächen zu zählen (vgl. VCD 2020).

Vielerorts werden bei Planungen der Parkraumgestaltung seitens des Handels und der Bevölkerung Bedenken hinsichtlich der Erreichbarkeit aufgeführt. Dabei ist generell zu beachten, dass nicht etwa nur Restriktionen geschaffen werden, sondern gleichzeitig Alternativen geboten werden, sodass trotz geringerem Stellplatzangebot weiterhin einfache Fahrten zum jeweiligen Zielort möglich sind. Nur eben werden diese Fahrten vermehrt mit Verkehrsmitteln zurückgelegt, die weniger Nachteile hinsichtlich des Umweltschutzes mit sich bringen. Daher fordert der Deutsche Städte- und Gemeindebund (DStGB), den lokalen Einzelhandel zu stärken und dem sogenannten „Ausbluten“ von Innenstädten und Ortskernen entgegenzuwirken. Dabei werden die folgenden Ansatzpunkte aufgeführt, die zu einer Belebung von Innenstädten führen sollen (vgl. DStGB 2020):

- Gestalterisch gelungene Einkaufsstraßen
- Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität
- Gute Wegebeziehungen zwischen Einzelhandelslagen
- Gut ausgebauter ÖPNV
- Gutes Parkplatzangebot

Daran wird deutlich, dass Parkraum nicht etwa komplett aufgegeben werden soll, sondern lediglich stellenweise zugunsten einer Förderung der Erreichbarkeit von Innenstädten und somit auch zu deren Zukunftsfähigkeit umgestaltet werden soll. Diese Position wird auch von dem Handelsverband Deutschland (HDE) vertreten, welcher die Förderung von nachhaltigen Verkehrsträgern wie Fahrrad und ÖPNV generell befürwortet. Gleichzeitig ist bei Benachteiligungen des MIVs dafür zu sorgen, dass zuvor attraktive Alternativen geschaffen werden, was durch eine Stärkung der zuvor benannten Möglichkeiten geschehen kann. (vgl. HDE 2020) Laut des Thinktanks Agora Verkehrswende, der das Erreichen eines nachhaltigen und klimafreundlichen Verkehrssystems fördern soll, fußt Parkraummanagement im Sinne einer gesteigerten Nachhaltigkeit der Mobilität dabei auf die folgenden Aspekte und kann die Bestandteile der drauffolgenden Abbildung beinhalten (vgl. Agora Verkehrswende 2019):

- Vorbehalte entkräften und Datengrundlage verbessern
- Parkraummanagement gesamtstädtisch planen und verankern
- Unterstützung sowie Verständnis schaffen
- Kommunalen Rechtsrahmen ausschöpfen und seitens des Bunds erweitern
- Umweltverbund stärken und Kommunikation professionalisieren

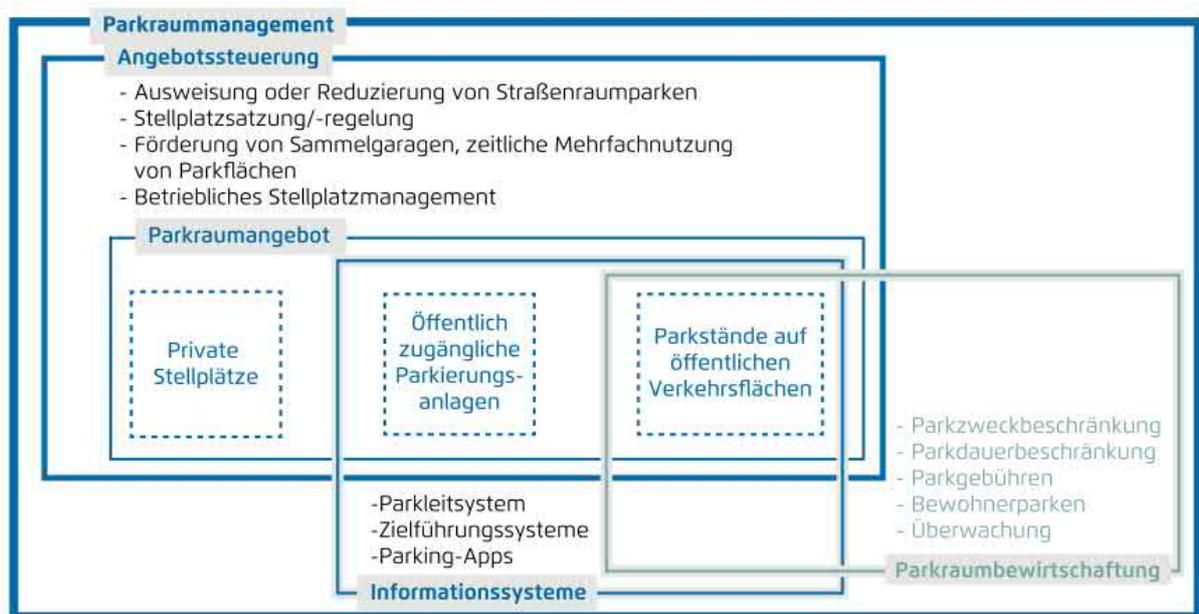


Abbildung 107: Bestandteile Parkraummanagement  
[Agora Verkehrswende 2019]

Im Zuge dieser Betrachtung wurde ebenfalls erörtert, wie sich das Umsetzen eines Parkraummanagements vor Ort auswirken kann, woraus die folgenden Positivbeispiele abgeleitet wurden. Im Münchener Raum wird seit vielen Jahren das Parkraummanagement gewinnbringend zur Verkehrslenkung genutzt. Dabei hat sich herausgestellt, dass nicht nur einzelne Zone ausgewiesen werden sollten, sondern möglichst flächendeckend agiert werden sollte.

Andernfalls werden nur bestimmte Gebiete gemieden, was sogar hohen Ausweichverkehr zur Folge haben kann. Das Parken ist an Werktagen mittlerweile von 8 bis 23 Uhr in der Münchener Innenstadt kostenpflichtig, wobei sich 2,60 € pro Stunde bzw. 6 € pro Tag als zu gering herausgestellt haben und die Gebühren zukünftig erhöht werden sollen. Darüber hinaus kann regelwidriges Parken für Gefahrenquellen sorgen. In Bremen wird dies im Bereich des Stadtteils Alte Neustadt konsequent verhindert, indem Gehwegnasen mit zusätzlichen Fahrradabstellanlagen geschaffen werden, wodurch der Überblick im Kreuzungsbereich generell übersichtlicher wird. Auch kurzzeitiges Parken, beispielsweise zum Absetzen der eigenen Kinder an der Schule (Elterntaxi), können für Gefährdungen sorgen. Das gleichzeitige sowie ungeordnete und somit unübersichtliche Holen und Bringen von Schüler\*Innen wird in Hannover durch ein Zufahrtsverbot zum Schulgelände im Stadtteil Limmer verhindert, wodurch Gefahren ausgeräumt und der Verkehr sicherer gestaltet werden konnte. Gleichzeitig wurde mit dem Einrichten eines designierten Halteplatzes eine Alternative geschaffen. Auch den Sorgen von Gewerbetreibenden lässt sich entgegenwirken, indem neben dem Bewohnerparken auch Gästen die Möglichkeit gegeben wird, durch den Kauf preisgünstiger Mehrtagesangebote vor Ort Parken zu können. In Bremen können beispielsweise 10 Tagesparkkarten zum Preis von 10 € erworben werden und in Berlin ist das dauerhafte Parken für vier Wochen bereits zum Preis von 25 € erwerbbar. Diese Kosten befinden sich auf Niveau ähnlicher Angebote des ÖPNV, womit nicht davon ausgegangen werden kann, dass eine Unverhältnismäßigkeit vorliegt. Demgegenüber wird deutlich, dass der ÖPNV sogar als umweltfreundliche Alternative gestärkt wird, wobei die Entgelte der Parkraumbewirtschaftung in den letzten Jahren eher konstant geblieben sind, wohingegen die Fahrtentgelte des ÖPNV nahezu jährlich steigen (vgl. Agora Verkehrswende 2019).



Abbildung 108: Osterstraße Hamburg nach der Umgestaltung  
[Agora Verkehrswende 2019]

Besonderer Beachtung ist dem Einfluss der Parkraumgestaltung auf den Handel bzw. straßennahes Gewerbe zuzuschreiben, denn oftmals besteht die Sorge, dass der Aufgabe selbst kleinster Parkflächen ebenfalls die Aufgabe ganzer Ladenzeilen mit sich brächte. An zahlreichen Beispielen wird deutlich, dass eine Umgestaltung des Parkraums zu attraktiveren Innenstädten führen kann und somit auch zu einer Belebung der Einkaufsmöglichkeiten beiträgt. Beispielsweise hat das Institut für Handelsforschung Köln anhand einer Befragung von 60.000 Passanten ermittelt, dass für die Attraktivität deutscher Städte nicht etwa die Parkmöglichkeiten, sondern Öffnungszeiten, Gastronomie, Angebot des Einzelhandels und generell Ambiente und Flair besonders relevant sind (vgl. BRIMMERS 2018). Im Gegenteil kann Parkraumbewirtschaftung dafür sorgen, dass Flächen nahe von Geschäften nicht dauerhaft belegt sind, sondern mit höherer Wahrscheinlichkeit frei sind und somit von Kund\*Innen genutzt werden können. Eine Umwidmung von Parkflächen zu fahrrad- oder fußverkehrsfreundlicher Infrastruktur kann sogar weitere Vorteile haben. Denn KundInnen, die zu Fuß oder per Rad unterwegs sind, neigen dazu, öfter nahegelegene Geschäfte aufzusuchen. Dieser Vorteil kann weiter erhöht werden, wenn der Straßenraum in Gänze betrachtet wird und im Rahmen eines zusammenhängenden Konzepts attraktiver gestaltet wird, sodass sich dort mehr Personen aufhalten und somit auch mehr potenzielle KundInnen unterwegs sind. Als positive Beispiele sind hierzu die Städte Kiel, Hamburg und Konstanz zu zählen. In der Stadt Kiel besteht eine Kooperation verschiedener Einzelhändler, von denen Einkäufe ab einem Wert von 10 € genutzt werden können, um die Kosten der Anreise teilweise zu erstatten. So fallen die Kosten des Parkens weniger ins Gewicht und da auch ÖPNV-Tickets anerkannt werden, findet gleichzeitig eine Förderung alternativer Mobilitätsformen statt. Dank eines Park and Ride Parkplatzes nahe der Innenstadt ist es in Konstanz am Bodensee möglich, einfach per Pkw anzureisen, für 5 € pro Tag am Wochenende zu parken und ohne langwierige Parkplatzsuche die Einkaufsmöglichkeiten zu Fuß zu erkunden. Die Parkkosten beinhalten sogar ein Busticket, wofür passende Angebote bereitstehen. Auch nach der Umgestaltung der Osterstraße in Hamburg ist diese ein beliebtes Einkaufsziel geblieben. An der stark befahrenen Straße wurden die Parkmöglichkeiten von 219 auf 112 Plätze halbiert und mit einer Bewirtschaftung versehen, wobei gleichzeitig mehr als 400 neue Fahrradabstellmöglichkeiten sowie Schutzstreifen und Mittelinseln geschaffen wurden. Dadurch konnte die Sicherheit im Bereich erhöht und eine wesentlich höhere Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Inzwischen ist klar, dass die umfangreiche Umgestaltung der Geschäftsstraße gut angenommen wird (vgl. Agora Verkehrswende 2019).



Abbildung 109: Osterstraße Hamburg vor und nach der Umgestaltung  
[Hamburg 2019]

Insgesamt wird deutlich, dass dem Parken von Pkw eine überproportional hohe Bedeutung zugeschrieben wird, was weder im Hinblick ökologischer Beweggründe noch eines nachhaltigen Verkehrs vertretbar ist. Viele positive Umsetzungsbeispiele demonstrieren zudem, dass Parkraummanagement u.a. mit weniger Stellflächen und Bewirtschaftung selbiger zu attraktiveren Innenstädten führen kann und somit zu einer Belebung und nicht etwa einer Gefährdung des Einzelhandels beiträgt. Jedoch ist einseitiges Einschränken nicht zu empfehlen, sondern es sollten stets auch alternative Angebote geschaffen werden, womit eine Förderung des Fuß- und Radverkehrs gut mit den Potenzialen der Parkraumumgestaltung zu vereinen ist.

## 5.5 Förderung des ÖPNV

Der ÖPNV ist als fester Bestandteil des Umweltverbundes mit Potenzialen zur Verlagerung von Verkehrsaufkommen aus dem MIV verbunden. Durch eine erhöhte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich die verkehrsinduzierten THG-Emissionen deutlich reduzieren. Das Einsparpotenzial wird deutlich, wenn die durchschnittlichen Emissionswerte der unterschiedlichen Verkehrsträger pro Personenkilometer (Pkm) vor dem Hintergrund ihres mittleren Auslastungsgrades betrachtet werden. Das Umweltbundesamt (2018) geht diesbezüglich davon aus, dass ein Pkw bei einer durchschnittlichen Auslastung von 1,5 Personen insgesamt 139 g/Pkm THG emittiert. Bei Linienbussen wird eine durchschnittliche Auslastung von 21 % angenommen. Auf die einzelnen Insassen verteilt ergeben sich pro Pkm durchschnittliche THG-Emissionen in Höhe von 75 g. Bei Eisenbahnen im Nahverkehr werden bei einer Auslastung von 27 % sogar nur 60 g/Pkm errechnet und bei Straßen-, Stadt- sowie U-Bahnen ergeben sich auf Grundlage einer Auslastungsquote von 19 % im Durchschnitt 64 g/Pkm (vgl. Abbildung 110).

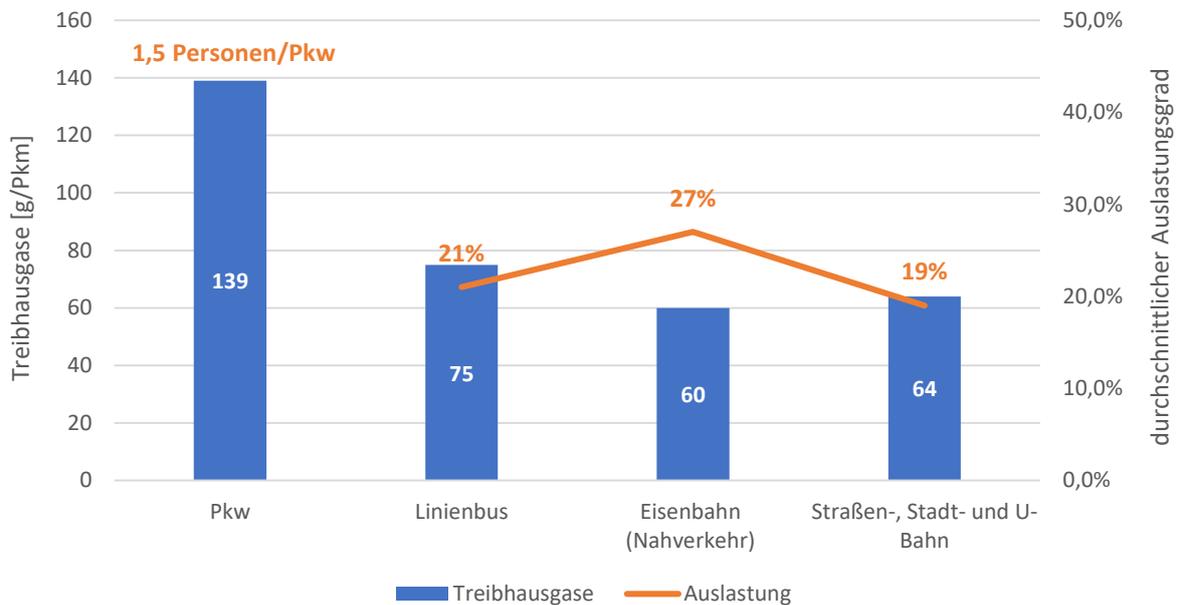


Abbildung 110: Durchschnittliche Emissionen verschiedener Verkehrsträger im Personenverkehr  
[eigene Darstellung nach Umweltbundesamt 2018]

Diese Auswertung zeigt, dass die Verkehrsträger des ÖPNV mit deutlichen Klimaschutzpotenzialen im Vergleich zum MIV verbunden sind. Ziel sollte es daher sein, ein möglichst attraktives Angebot bereitzustellen und Anreize zu schaffen, vermehrt Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. In diesem Fall würden Möglichkeiten zur Erschließung der verkehrsinduzierten Reduktionspotenziale erschlossen werden und könnten mit einer steigenden Auslastungsquote der öffentlichen Verkehrsträger sogar weiter ausgebaut werden.

### Allgemeine Qualität des ÖPNV

Geeignete Handlungsansätze zur Förderung des ÖPNV ergeben sich beispielsweise im Bereich der Netzplanung, Taktung und der Tarifgestaltung. Dabei ist die Anbindung relevanter Zielgebiete von hoher Bedeutung. Es sollten ausreichend Linien bereitgestellt werden, um möglichst viele und häufig auftretende Streckenbedarfe abdecken zu können. Weiterführend ist die Taktung der einzelnen Linien am bestehenden Bedarf auszurichten. Dabei sollten hohe Wartezeiten oder fehlende Abstimmungen zwischen verschiedenen Linien vermieden werden. Gleichzeitig können finanzielle Anreize im Rahmen der Tarifgestaltung geschaffen werden, welche zur Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV beitragen. Neben angemessenen Einzelfahrtpreisen, sind auch Monats- und Jahrestarife sowie zielgruppenspezifische Angebote möglichst attraktiv auszurichten. Grundsätzlich werden diese Handlungsansätze im Nahverkehrsplan des Rheinisch-Bergischen Kreises aufgegriffen.

Weitere Qualitätssteigerungen können durch eine Bevorrechtigung des ÖPNV erzielt werden. So führen beispielsweise separat im Straßenraum geführte Busspuren dazu, dass der Busverkehr beschleunigt wird und in geringerem Maße von der Belastung des Straßenverkehrsnetzes abhängig ist.

Darüber hinaus kann eine separierte Ampelschaltung für den ÖPNV ebenfalls zu einer Bevorrechtigung im Straßenverkehr beitragen und zur Beschleunigung des Busverkehrs beitragen (vgl. Abbildung 111).



Abbildung 111: Beschleunigungsmaßnahmen im ÖPNV  
[Stadtwerke Münster GmbH 2018 (li.), Stadtwerke Münster GmbH 2015 (re)]

### **Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr**

Vor allem für den regionalen und überregionalen Verkehr kann eine Abstimmung zwischen dem Bus- und Bahnverkehr zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Der Busverkehr fungiert in diesem Zusammenhang als Zubringerdienst, welcher die erste und letzte Meile bedient. Zeitliche und tarifliche Abstimmungen mit dem Bahnverkehr können dazu beitragen, dass verschiedene Verkehrsträger des ÖPNV vermehrt für regionale/überregionale Wegezwecke genutzt werden. Auf diese Weise erfährt die Kombination aus Bus- und Bahnverkehr eine erhöhte Attraktivität. Dieses Angebot kann vor allem für Pendler\*Innen von großem Interesse sein und neben ökologischen Potenzialen auch mit finanziellen Vorteilen verbunden sein.

### **Angebots- und Informationsvermittlung**

Einen besonders hohen Stellenwert nimmt außerdem eine geeignete Angebotsvermittlung ein. Die bestehenden Möglichkeiten des ÖPNV sollten unkompliziert weitergegeben und kommuniziert werden. Dabei sind eine hohe Kostentransparenz und das Aufzeigen von Alternativen zu gewährleisten. So kann beispielsweise eine Mobilitäts-App, die verschiedene Verkehrsträger umfasst und direkte Buchungs-/Reservierungsvorgänge sowie Zahlungsmöglichkeiten anbietet dazu beitragen, dass der ÖPNV gestärkt wird. Eine Entwicklung einer solchen App sollte in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund entstehen, da eine Mobilitäts-App die auf ein Stadtgebiet beschränkt ist interkommunale Mobilität erschweren würde. Insbesondere die Vermittlung intermodaler Angebote ist mit großen Potenzialen verbunden. Dabei nimmt der ÖPNV häufig die Säule kombinierter Mobilitätsformen ein (siehe Kapitel 5.6).

Darüber hinaus ist im Rahmen einer zielgerichteten Förderung des ÖPNV auch die Informationsvermittlung von großer Bedeutung.

*„Die Verfügbarkeit umfassender, aktueller und korrekter Informationen zu einer Reise bzw. einer Verkehrsverbindung im öffentlichen Personenverkehr (...) hat u.a. entscheidenden Einfluss auf die Wahrnehmung des öffentlichen Personenverkehrs und die Kundenzufriedenheit der Reisenden und wirkt sich so entsprechend auch auf die Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs aus“ (vgl. ZÖLLER et al. 2011: 29).*

Eine geeignete Möglichkeit zur Bereitstellung von aktuellen Informationen im ÖPNV stellt die Errichtung von dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) an Haltestellen dar. Die digitalen Anzeigen liefern Echtzeitdaten zu ankommenden sowie abfahrenden Linien und tragen so zu einem verbesserten Informationsfluss bei. Kund\*Innen des ÖPNV können sich so unkompliziert darüber informieren, welche Linien eine Haltestelle als nächstes anfahren und wann sie an der Haltestelle erwartet werden (vgl. Abbildung 112). Dies ist insbesondere an zentralen und hochfrequentierten Haltestellen sinnvoll.



Abbildung 112: Dynamische Fahrgastinformationen  
[STOAG Stadtwerke Oberhausen GmbH]

### Ergänzende Angebote

Zusätzlich sind weitere Angebote bereitzustellen, welche den ÖPNV hinsichtlich spezifischer Bedarfe ergänzen können. Dies gilt insbesondere für Verbindungen mit einer geringen Anzahl an Linienbündeln und Fahrtzwecken außerhalb der Betriebszeiten der ÖPNV-Angebote (z. B. am Abend bzw. in der Nacht oder an Wochenenden). Zu diesem Zweck eignet sich insbesondere die Subventionierung von Taxifahrten im Rahmen eines Anrufsammeltaxis. Darüber hinaus können zielgruppenspezifische Mobilitätsangebote, wie beispielsweise Schüler\*Innen- oder Senior\*Innentaxis, die Mobilität einzelner Personengruppen verbessern und das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Vermehrt wird auch das Carsharing als zusätzliches Angebot zu den öffentlichen Verkehrsmitteln eingesetzt, welches als Ergänzung und in Kombination mit dem ÖPNV agiert. Während das Prinzip des Carsharings zunächst als geeigneter Ansatz zur Initiierung einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung angesehen wurde, ist man sich inzwischen einig, dass die Potenziale der gemeinsamen Fahrzeugnutzung insbesondere in Kombination mit dem ÖPNV bestehen. Das flexible Angebot des Carsharings kann als Zubringer für den ÖPNV dienen oder auch zur Ausdehnung der Reichweite öffentlicher Verkehrsträger. So lassen sich beispielsweise die Entfernungen zwischen Haltestelle und spezifischen Zielort mittels Carsharing-Fahrzeugen überwinden.

Gleichzeitig stellen sie einen Ansatz dar, um das Liniennetz zu ergänzen bzw. zu erweitern und Verbindungsmöglichkeiten außerhalb der Betriebszeit des ÖPNV zu garantieren. Eine Kombination zwischen dem ÖPNV und dem Carsharing lässt sich beispielsweise mittels Mobilstationen bereitstellen (vgl. Kapitel 5.6).

Eine nicht-motorisierte aber dennoch flexibel nutzbare Alternative zum Carsharing stellt das Bikesharing dar. Insbesondere an Bahnhöfen tragen sie zur Bereitstellung geeigneter Angebote für die letzte Meile bei. Ankommende Fahrgäste können den letzten Abschnitt ihrer Wegeketten so mit einem geliehenen Fahrrad absolvieren. Wichtige Bedingung ist dabei die Möglichkeit, das Fahrrad an verschiedenen Standorten auch wieder abgeben zu können. Die Errichtung mehrerer Stationen in einem Stadtgebiet hat den Vorteil, dass die Fahrräder flexibel zwischen den einzelnen Standorten genutzt werden können. Auf diese Weise entsteht ein Netz, in dem das Bikesharing Angebot als geeignete Ergänzung zum ÖPNV genutzt werden kann. Dabei ist ein einfaches Zugangs- und Abbuchungssystem zu gewährleisten, um den Nutzungskomfort zu erhöhen. Neben Alltagszwecken können durch diesen Angebotstyp vor allem auch freizeitbedingte und touristische Wegezwecke angesprochen werden. Im Rheinisch-Bergischen Kreis besteht seit diesem Jahr ein E-Bikesharing-System bei dem Pedelecs beispielsweise am Bahnhof Overath ausgeliehen und in den Ortsteilen Marialinden oder Heiligenhaus an einer sog. „virtuellen Mobilstation“ wieder abgestellt werden können (vgl. Abbildung 113 und Abbildung 114).



Abbildung 113: Bergisches e-Bike Entleihstation  
[Mobilitätsmanagement Overath]



Abbildung 114: Bergisches e-Bike Abgabepunkt  
"virtuelle Mobilstation"  
[Mobilitätsmanagement Overath]

Eine Angebotsform, die ein innovatives Maß an Flexibilität für ergänzende Mobilitätsformen verspricht, ist der sog. *On-Demand-Verkehr*. Dieser beschreibt auf Abruf verfügbare Mobilitätsangebote, die beispielsweise per App zu einem beliebigen Startpunkt gerufen werden können und Fahrgäste bis zu ihrem gewünschten Zielort transportieren. Ziel dieser zukunftsorientierten Mobilitätslösung ist es, verschiedene Fahrtziele zusammenzulegen und gemeinsam auf einer Strecke abzuwickeln. So können Personen mit Zielen, die räumlich eng zusammenliegen sich ein Fahrzeug und die entsprechenden Fahrtkosten teilen. Genauso werden Fahrtzwecke, die Zwischenetappen eines anderen Ziels darstellen, mit diesem zusammengelegt. In diesem Kontext ist vom sog. Ridesharing, also der Organisation einer gemeinsamen Fahrzeugnutzung durch Zusammenlegungen ähnlicher Fahrtziele, die Rede. Die Steuerung dieser Organisationsleistung wird beim On-Demand-Verkehr durch ein intelligentes Backend geleistet. Im Rahmen des *poolings* sorgt ein Algorithmus dafür, dass einkommende Anfragen gemäß ihren jeweiligen Start- und Zielorten zusammengelegt werden und die eingesetzten Fahrzeuge optimal ausgelastet werden. Den Fahrzeugführern wird mittels eines Operator-Tools die Einsatzplanung übermittelt. Neben dem *pooling* umfasst diese auch das *routing*, also die Erstellung optimaler Fahrtrouten, die alle Bedarfe der Fahrgäste abdecken. Erste Anbieter betreiben diese moderne Mobilitätsform bereits in einigen Städten und Gemeinden. Als Beispiel ist hier die ioki GmbH als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG zu nennen. Sie betreibt diverse On-Demand-Lösungen an verschiedenen Standorten und in unterschiedlichen Anwendungsformen (vgl. ioki GmbH b). Einen Fokus legt das Unternehmen dabei auf den zukünftigen Einsatz der autonomen Fahrzeugtechnologie. So hat es beispielsweise im niederbayerischen Bad Birnbach bereits einen autonom fahrenden Bus in den Einsatz gebracht, der seine Fahrgäste führerlos auf einer Linienverbindung des ÖPNV befördert (vgl. ioki GmbH a).

## 5.6 Förderung kombinierter Mobilitätsformen

Neben der gezielten Förderung einzelner Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) sind Formen der kombinierten Mobilität im Rahmen einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung zu fokussieren. Die kombinierte Mobilität geht einen weiteren Schritt über die multimodale Nutzung verschiedener Verkehrsträger für unterschiedliche Wegezwecke hinaus und fokussiert ein intermodales Mobilitätsverhalten, welches die Nutzung mehrerer Verkehrsträger für einen Wegezweck umfasst (vgl. Abbildung 115).



**Intermodalität:** Die Kombination mehrerer Verkehrsmittel auf einem Weg.

Abbildung 115: Intermodale Mobilität  
[DLR Verkehr]

Voraussetzung für die Förderung intermodaler Mobilitätsketten ist die Abstimmung verschiedener Verkehrsträger beispielsweise hinsichtlich ihrer Fahrtzeiten, Taktung, Angebotsvermittlung und Buchung. Mobilitätsformen, welche die Nutzung verschiedener Verkehrsträger zum Erreichen eines Ziels umfassen, müssen einen unkomplizierten Zugriff auf die einzelnen Bestandteile des Gesamtangebots gewährleisten. Das heißt, die Kombination der unterschiedlichen Angebote muss einheitlich vermittelt werden, sie müssen zeitlich aufeinander abgestimmt sein, über eine einheitliche Zugriffsmöglichkeit (z. B. eine Buchungsplattform) verfügen und ohne komplizierte Mitgliedschaften sowie Abonnements verfügbar sein. In diesem Zusammenhang kommen insbesondere einer einheitlichen Vermarktung und Vermittlung des Angebotes eine hohe Bedeutung zu.

### Einheitliche Vermittlung intermodaler Mobilitätsangebote

Um intermodale Mobilitätsangebote als Alternative zur Nutzung des MIV zu vermitteln, eigenen sich sog. *Mobilitäts-Plattformen*. Dies sind digitale Verkehrsauskunftssysteme, die verschiedene bedarfsorientierte Mobilitätslösungen anbieten. Dabei sollte der Kunde mittels eines Routenplanungs-Assistenten sein gewünschtes Reiseziel eingeben und geeignete Mobilitätsalternativen aufgezeigt bekommen können. Durch eine transparente Darstellung von Kosten können einzelne Verkehrsträger oder auch Kombinationen aus mehreren Angeboten (intermodale Wegeketten) vermittelt werden. Ein Beispiel stellt die Mobilitätsplattform *Mobility Broker* aus Aachen dar. Als Fahrgastinformationssystem für intermodales Reisen stellt der *Mobility Broker* effektive Reiseketten, bestehend aus verschiedenen und verknüpften Verkehrsmitteln, zusammen. Die Planung, Buchung und Bezahlung einer Reise kann über einen web- oder appbasierten Marktplatz abgewickelt werden. Dabei steht den Kund\*Innen eine präferenzbasierte Auswahl zur Verfügung. Er kann sowohl die Fahrzeit, die Umsteigeanzahl, den Preis als auch die Verkehrsmitteltypen vorab definieren (vgl. RWTH Aachen 2014). Nach erfolgreich abgeschlossener Anmeldung kann die Route geplant, das Mobilitätsangebot ausgewählt und ebenfalls gebucht werden. Die Bezahlung erfolgt über eine Kundenkarte des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) und wird monatlich abgerechnet (vgl. ASEAG).

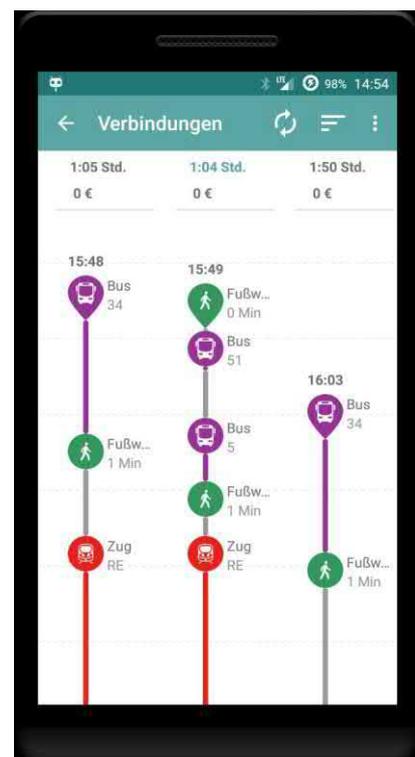


Abbildung 116: Mobility Broker [APKPure]

## Förderung von Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV

Der ÖPNV gilt als Rückgrat kombinierter Mobilitätsformen. Um intermodales Mobilitätsverhalten zu stärken, sind geeignete Umsteigemöglichkeiten von verschiedenen Verkehrsträgern auf das öffentliche Verkehrsangebot zu schaffen. Auf diese Weise wird die Nutzung verschiedener umweltfreundlicher Mobilitätsangebote in Kombination mit dem ÖPNV gezielt vereinfacht.

Eine Möglichkeit stellen Verbindungen zwischen dem Radverkehr und dem ÖPNV dar. Der Radverkehr gilt als geeigneter Verkehrsträger für die erste und letzte Meile. Um die Kombination beider Verkehrsmittel zu fördern, sind Fahrradabstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV zu errichten. Sowohl Bushaltestellen als auch Bahnhöfe sollten ausreichende Kapazitäten bieten, um ein Fahrrad sicher zu parken.

Während an Bushaltestellen häufig herkömmliche Abstellanlagen verwendet werden (vgl. Abbildung 117) kommen an Bahnhöfen zunehmend auch Fahrradboxen oder abschließbare Bike+Ride-Anlagen (vgl. Abbildung 118) zum Einsatz.



Abbildung 117: Fahrradparken an Bushaltestellen  
[eigene Aufnahme]



Abbildung 118: Bike+Ride-Anlage Hamburg  
[E. ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH 2017]

Weitere Umsteigemöglichkeiten können mittels Park+Ride-Parkplätzen insbesondere zur Förderung des Bahnverkehrs geschaffen werden. Zwar ist grundlegend der Einsatz umweltfreundlicher Verkehrsträger auf der ersten und letzten Meile zu fokussieren, dennoch birgt auch eine partielle Substitution von Teilen der Wegekette durch den Bahnverkehr erhebliche Klimaschutzpotenziale. Das heißt, anstelle einer ausschließlichen Fahrt vom End- bis zum Zielpunkt im MIV wird eine Ablösung der Verbindung zwischen Bahnhof und Zielstandort mittels des Bahnverkehrs fokussiert. Dabei stellt der MIV weiterhin einen Bestandteil der Wegekette dar, jedoch mit dem ausschließlichen Zweck des Zubringerverkehrs auf der meistens bedeutend kürzeren Strecken zwischen Quellstandort und Bahnhof.

## **Mobilstationen**

Zur Bereitstellung vielfältiger Umsteigemöglichkeiten und kombinierbarer Verkehrsträger an einem Standort stellen Mobilstationen einen mittlerweile häufig verwendeten Lösungsansatz dar. Sie tragen dazu bei, die Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote auf einem Weg möglichst zeitsparend, effizient und unkompliziert zu gestalten. Mobilstationen sind bauliche Anlagen, die eine räumlich konzentrierte Vielfalt an Mobilitätsangeboten bereitstellen und die Kombinationen bzw. den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsträgern vereinfachen. Dies beinhaltet eine möglichst einheitliche Vermarktung, Buchung und Bezahlung der Angebote sowie die Abstimmung der einzelnen Verkehrsträger untereinander. In diesem Sinne fungieren Mobilstationen als zentrale Umsteigeplätze, deren Säule der ÖPNV darstellt. Sie werden in möglichst unmittelbarer Nähe zu Bushaltestellen oder Bahnhöfen errichtet und bieten neben dem breiten Angebot an Mobilitätslösungen auch häufig ein Service- sowie Dienstleistungsangebot an. Dies kann von Informationsmöglichkeiten und Sitzgelegenheiten bis hin zu einem integrierten Kiosk oder eine Bäckerei reichen. Damit tragen Mobilstationen zur Standortaufwertung bei und bieten ihren Kund\*Innen diverse Nutzungsvorteile.

Zur erfolgreichen Förderung kombinierter Mobilitätsformen mittels einer Mobilstation sind erneut die Abstimmung zwischen den Angeboten und ein einheitliches Zugangssystem von größter Bedeutung. In diesem Zusammenhang sollte die Mobilstation eine Dachmarke darstellen unter deren Namen und Organisation die verschiedenen Mobilitätslösungen angeboten werden. Mögliche Nutzungsbarrieren, wie beispielsweise erforderliche Anmeldungen und Registrierungen bei verschiedenen Anbietern, sind durch eine einheitliche Vermarktung abzubauen. Gleichmaßen ist dem Serviceangebot ein hoher Wert zuzuschreiben, um einen hohen Nutzungskomfort bieten zu können. Zusätzliche Informations- und Beratungsangebote können intermodales Mobilitätsverhalten zusätzlich stärken.

Zur Ausgestaltung von Mobilstationen bestehen diverse Möglichkeiten, welche im Rheinisch-Bergischen Kreis bereits im Projekt „Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis-Das Bausteinsystem“ standortscharf erarbeitet wurden. Diese lassen sich in unterschiedliche Ausstattungskategorien unterteilen. Zum einen ist das Mobilitätsangebot auf Grundlage der vorliegenden Bedarfe festzulegen. Dabei sind ÖPNV-Angebote als fester Bestandteil anzusehen, der um möglichst klimafreundliche Verkehrsträger ergänzt wird.

Zum anderen sorgen Service- und Dienstleistungs-/Versorgungsangebote für einen hohen Nutzungskomfort. So tragen sie zur Aufwertung des Standortes bei und können die Nutzerzahlen der Mobilstation erhöhen. Darüber hinaus ist ein abgestimmtes und einheitliches Zugangssystem zu gewährleisten, welches Auskunftsmöglichkeiten über zur Verfügung stehende Angebote bietet, die Buchung und Reservierung von Angeboten ermöglicht sowie die Bezahlung und Abrechnung der in Anspruch genommenen Leistungen übernimmt.

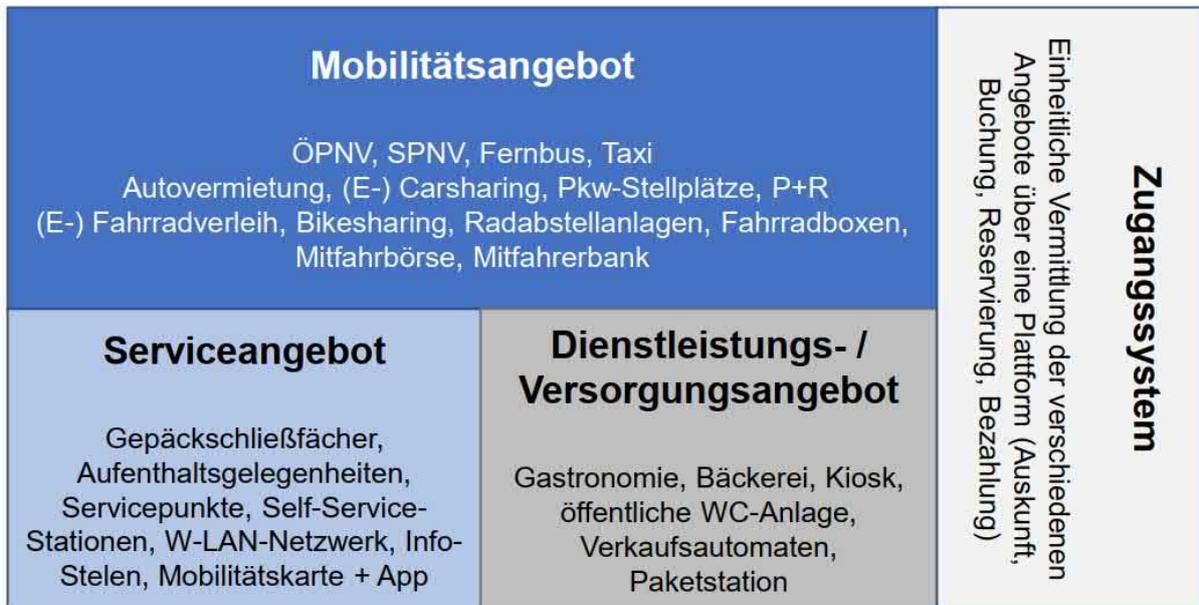


Abbildung 119: Ausstattung von Mobilstationen  
 [eigene Darstellung nach Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem]

Entsprechend der verschiedenen Ausstattungsmöglichkeiten (vgl. Abbildung 119) können Mobilstationen sehr unterschiedliche Größen annehmen. Während die geplante Mobilstation am Overather Bahnhof über ein umfangreiches Mobilitäts- und Serviceangebot verfügen soll, befindet sich im Stadtteil Heiligenhaus eine „virtuelle Mobilstation“ im Aufbau. Neben einer ÖPNV-Haltestelle verfügt diese über einen Rückgabepunkt für das Bikesharing und ein Informationsschild. Ein Beispiel für eine vollausgestattete Mobilstation ist in Abbildung 120 dargestellt. Die Größe und Ausstattung einer Station ist anhand des vorliegenden Bedarfes zu definieren und kann von einem Mobilitätsangebot als Ergänzung zum ÖPNV bis hin zu einem umfassenden Mix verschiedener Mobilitätsformen reichen. Um einen hohen Wiedererkennungswert zu gewährleisten, sollten die Mobilstationen möglichst landesweit gleich gestaltet sein. Für Nordrhein-Westfalen wurde dafür der „Gestaltungsleitfaden Mobilstationen in Nordrhein-Westfalen“ vom Zukunftsnetz NRW entwickelt. Durch ein Logo und ein einheitliches Design soll den Nutzer\*Innen die Orientierung erleichtert werden (vgl. Zukunftsnetz Mobilität NRW 2019: 2).



**Beispielhafte Mobilstation:**

- |  |  |
|--|--|
| 1. Servicepunkt mit personenbedientem Verkauf und Beratung von/ zu Angeboten der Mobilstation  | 11. Gastronomie oder Kiosk mit Sitzmöglichkeiten und öffentlichem WC |
| 2. Informationen zu Angeboten der Mobilstation (Fahrplan, Tarif, Nutzungsbedingungen, Hotline) | 12. Coworking-Space  |
| 3. Ticketautomat   | 13. E-Ladestation fürs Auto/ Rad                                     |
| 4. Durchgängige Barrierefreiheit   | 14. Carsharing   |
| 5. B+R-Anlage, überdacht   | 15. Fahrradverleihsystem/ Lastenrad-Verleih                          |
| 6. P+R   | 16. E-Tretroller-Verleih   |
| 7. Uhr   | 17. Beleuchtung  |
| 8. Stele/ Aufkleber mobil.nrw  | 18. Kiss+Ride  |
| 9. Dynamische Fahrgastinformation  | 19. Smart Locker   |
| 10. Taxistand  | 20. B+R-Anlage, verschließbar (Fahrradparkhaus oder Fahrradboxen)    |
|  | 21. Wetterschutz mit Sitzgelegenheiten                               |

Abbildung 120: Beispielhafte Mobilstation  
[Zukunftsnetz Mobilität NRW 2020]

## 5.7 Förderung eines umweltfreundlichen Logistikverkehrs

Der Logistikverkehr ist in vielen Städten und Kommunen für hohe Anteile der verkehrlichen Emissionen verantwortlich und weist bestehende Verlagerungs- sowie Verbesserungspotenziale auf. Dabei gilt es insbesondere die erste und letzte Meile des Logistikverkehrs effizienter sowie umweltfreundlicher zu gestalten. Weitere Handlungsmöglichkeiten bestehen in der verstärkten Einbindung emissionsreduzierter Verkehrsträger und Antriebstechnologien. Insbesondere im Bereich der sog. KEP-Dienste (Kurier-, Express- und Paket-/Postdienste) finden diese Strategien zur Verlagerung und Verbesserung des logistischen Verkehrs bereits ihre Anwendung (vgl. Abbildung 121).



Abbildung 121: Emissionsreduzierte Verkehrsträger und Antriebstechnologien im Logistikverkehr  
[Deutsche Post AG 2019]

Aus kommunaler Sichtweise ergeben sich Handlungspotenziale in diesem Bereich vor allem als Initiator einer umweltfreundlichen Entwicklung des Logistikverkehrs. Da das logistische Verkehrsaufkommen maßgeblich in bzw. durch unabhängige Unternehmen entsteht, sind die direkten Einflussmöglichkeiten auf kommunaler Ebene beschränkt. Vielmehr geht es darum, relevante Themen gemeinsam mit den Unternehmen anzusprechen und bestehende Möglichkeiten sowie deren Nutzen aufzuzeigen.

### Micro-Depots

Insbesondere die letzte Meile des Zustellverkehrs, also der Weg bis zur Haustür des Kunden / der Kundin, sorgt aufgrund der Vielzahl an anzufahrenden Zielen für ein hohes Verkehrsaufkommen. Durch eine steigende Anzahl an Paketlieferungen pro Tag (u. a. durch die Entwicklung des Online-Handels bedingt) sind neue Lösungsansätze erforderlich. Um auf diesen Wegen vermehrt auch umweltfreundliche Verkehrsträger einzusetzen, werden sog. *Micro-Depots* errichtet. Dies sind kleinere Zwischenlager an zentralen Standorten, an denen die Lieferungen deponiert werden können. Die letzte Meile wird anschließend beispielsweise mit Lastenfahrrädern abgewickelt. Auf diese Weise kann der motorisierte Lieferverkehr insbesondere in innerstädtischen Bereichen deutlich reduziert werden.

Die Umsetzung von *Micro-Depots* wird u. a. im Rahmen des Forschungsprojektes „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ (KoMoDo) seit 2018 im Berliner Stadtteil Prenzlauer Berg erprobt.

Dort werden sieben Seecontainer der Berliner Hafen- und Lagerhausgesellschaft mbH (BEHALA) als Lager- und Verteilpunkte für die Unternehmen DHL, DPD, GLS, Hermes und UPS genutzt. Fahrradkuriere bedienen von dort aus die letzte Meile und bringen die Sendungen bis zum Kunden (vgl. Abbildung 122).



Abbildung 122: Forschungsprojekt "KoMoDo" in Berlin  
[LNC LogisticNetwork Consultants GmbH]

## Paketstationen

Eine weitere Möglichkeit zur Optimierung der letzten Meilen stellen Paketstationen dar, die beispielsweise an zentralen Quartiersstandorten oder häufig frequentierten Orten (z. B. Bahnhöfe) platziert werden und die Abwicklung der letzten Meile auf den Kunden übertragen. An diesen Stationen können Pakete alternativ zur Haustürlieferung hinterlegt und durch den Empfänger zeitlich flexibel abgeholt werden. Dies hat zum einen den Vorteil, dass der Zustellverkehr auf der letzten Meile entfällt. Zum anderen bedeuten die Paketstationen für den Kunden, dass er zur Entgegennahme seiner Lieferung nicht zu Hause sein muss.

Ein Beispiel stellen die *Packstationen* der DHL Gruppe dar, die sich bereits an zahlreichen Standorten in Deutschland befinden (vgl. Abbildung 123). Empfänger können die Stationen als Lieferadresse für ihre Sendungen angeben und diese innerhalb von neun Tagen mittels einer Kundenkarte und einem übermittelten Abholcode entgegennehmen (vgl. DHL Paket GmbH 2019). Diese Möglichkeit zur zentralisierten Paketzustellung ist beispielsweise in die Quartierentwicklung oder die Gestaltung öffentlicher Standorte einzubeziehen.



Abbildung 123: DHL Packstation  
[DHL Paket GmbH 2019]

Mittlerweile bietet das Unternehmen *Pakadoo* bereits Lösungen für anbieterunabhängige Paketstationen an, die an öffentlichen Orten oder beispielsweise in Unternehmen aufgestellt und von diversen Lieferdiensten genutzt werden können. In einem Einkaufszentrum in Konstanz wurde im Jahre 2018 die erste Station an einem öffentlichen Standort erprobt. Ein/e Mitarbeiter\*In des Unternehmens oder des Einkaufszentrums übernimmt die Anlieferung durch die verschiedenen Dienstleister und hinterlegt die Lieferungen in den Paketfächern. *Pakadoo* bietet zusätzlich auch Lösungen für Unternehmen an, damit Mitarbeiter\*Innen ihre privaten Lieferungen zentralisiert am Arbeitsplatz empfangen können und nicht darauf angewiesen sind, zum Lieferzeitpunkt zu Hause zu sein (vgl. Pakadoo 2019a, Pakadoo 2019b).

Für die Stadtentwicklung kann insbesondere die Planung von Paketstationen im Rahmen der Quartiersentwicklung einen geeigneten Handlungsansatz darstellen. An die Überlegung anschließend, die Themen Verkehr und Mobilität bei der Bestands- und Neubauentwicklung von Beginn an mitzudenken (vgl. Kapitel 5.3), sind zentralisierte Annahmestellen für den Zustellverkehr zur Initiierung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung auf allen Ebenen geeignet.

### **Umweltfreundliche Lieferfahrzeuge**

Neben Strategien zur Reduktion des Verkehrsaufkommens auf der letzten Meile können auch herkömmliche Transportwege umweltfreundlicher gestaltet werden. Im Rahmen des Forschungsprojektes KoMoDo wurden die Einsatzmöglichkeiten von Lastenfahrrädern bereits aufgezeigt (vgl. Abbildung 122). Darüber hinaus kann die Einbindung emissionsreduzierter Antriebstechnologien (z. B. Elektromobilität) dazu beitragen, den motorisierten Lieferverkehr nachhaltiger zu gestalten. Dies ist abseits der KEP-Dienstleister auch für weitere Lieferdienste (z. B. Essens- oder Lebensmittellieferanten) relevant. Mit gutem Beispiel geht die Deutsche Post voran. Sie hat durch ihre Tochtergesellschaft, die Streetscooter GmbH, ein batterieelektrisch betriebenes Lieferfahrzeug entwickelt und im eigenen Lieferbetrieb erprobt. Der Streetscooter ist mittlerweile in verschiedenen Varianten erhältlich und wird nach wie vor im Rahmen der Zustelldienste der Deutschen Post verwendet (vgl. Abbildung 121).

## Betrieblicher Lieferverkehr

Im betrieblichen Kontext kann insbesondere der Lieferverkehr in Industrie- und Gewerbegebiete angesprochen werden, um auch hier das Verkehrsaufkommen auf der letzten Meile zu reduzieren und umweltfreundliche Verkehrsträger verstärkt einzubinden. Die Unternehmensbefragung hat gezeigt, dass vor allem größere Betriebe eine hohe Anzahl an Lieferungen pro Woche erhalten. Daraus resultieren relevante Verkehrsaufkommen, die im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung zu adressieren sind.

Einen Ansatz stellt die zentralisierte Annahme von Lieferungen in Gewerbe- und Industriegebieten dar. Eine eigens eingerichtete Warenannahme kann dazu beitragen, dass eingehende Lieferungen an einem zentralen Standort eingehen und von dort aus mittels umweltfreundlicher Verkehrsträger (z. B. Lastenfahrräder oder E-Transporter) an die einzelnen Unternehmen verteilt werden (vgl. Abbildung 124).

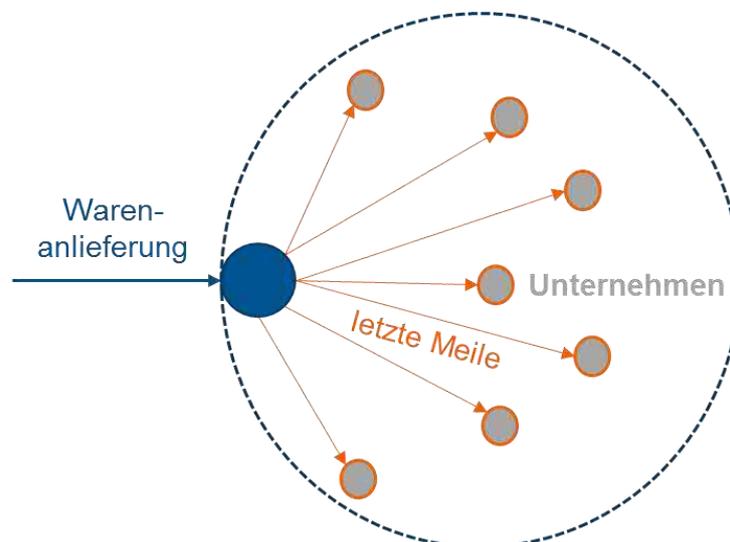


Abbildung 124: Zentralisierte Warenanlieferung in Gewerbe- und Industriegebieten  
[eigene Darstellung]

Die Errichtung einer zentralisierten Warenanlieferung ist vor allem bei der Planung und Entwicklung neuer Industrie- und Gewerbegebiete zu berücksichtigen.

Gleichermaßen stellt eine Förderung der Nutzung alternativer Antriebstechnologien (v. a. Elektromobilität<sup>13</sup>) im betrieblichen Lieferverkehr einen ebenfalls geeigneten Ansatz dar, der eine Reduktion der THG-Emissionen des Verkehrsaufkommens aus dem Lieferverkehr adressiert. Da die Entscheidung zur Nutzung der Elektromobilität aber den einzelnen Unternehmen unterliegt, ist die Rolle des kommunalen Akteurs erneut als Initiator zu sehen. Durch eine Darstellung der Vorteile, die Elektrofahrzeuge mit sich bringen (u. a. verringerte THG-Emissionen, geringere Betriebs- und Wartungskosten) können Anreize für einen Umstieg gesetzt werden.

<sup>13</sup> siehe Kapitel 5.3.1

## 5.8 Förderung eines umweltfreundlichen Pendlerverkehrs

Der Pendlerverkehr ist für einen hohen Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens in Deutschland verantwortlich und bildet damit ein äußerst potenzialreiches Handlungsfeld im Rahmen einer umweltfreundlichen Verkehrsentwicklung ab. Ziel sollte es sein, den Pendlerverkehr grundlegend zu reduzieren und vermehrt auf den Umweltverbund zu verlagern. Es müssen Anreize geschaffen werden, um die MIV-Anteile im Pendlerverkehr zugunsten umweltfreundlicher Formen der Fortbewegung, z. B. Radverkehr oder ÖPNV, zu verschieben.

### **Förderung der ÖPNV-Nutzung im Pendlerverkehr**

Um die Nutzung des ÖPNV im Pendlerverkehr zu stärken, sind Anbindungsmöglichkeiten für Bus- und Bahnfahrer\*Innen zu schaffen, welche das Erreichen des gewünschten Zielortes vereinfachen. In diesem Zusammenhang ist vor allem auf das Kapitel 5.6 und die dargestellten Handlungspotenziale zur Förderung kombinierter Mobilitätsformen zu verweisen. Mangelhafte Verbindungen an die einzelnen Arbeitsplätze können verbessert werden, indem beispielsweise die Anbindungsmöglichkeiten des Bahnverkehrs optimiert werden. Neben der Bereitstellung geeigneter Mobilitätsangebote, die eine sinnvolle Ergänzung zum Bahnverkehr darstellen, können auch Park & Ride (P+R) Parkplätze eine Nutzung im Pendlerverkehr stärken.

Darüber hinaus sind entsprechende Angebote für Berufspendler\*Innen im Rahmen der Angebotsvermittlung hervorzuheben. Auf diese Weise können finanzielle Vorteile durch die Nutzung des ÖPNV deutlich gemacht werden. Neben der Bereitstellung von Pendlertarifen und einer entsprechenden Vermittlung des Angebotes eignet sich auf Seite der Unternehmen beispielsweise auch die Einführung sog. Jobtickets. Dies sind Monats- oder Jahresfahrkarten, die zur Nutzung des Bus- und/oder Bahnverkehrs berechtigen und von Unternehmen beim zuständigen Verkehrsunternehmen erworben werden, um diese den eigenen Mitarbeiter\*Innen (un)entgeltlich zur Verfügung zu stellen. Dementsprechend handelt es sich um eine Subvention der ÖPNV-Nutzung von Arbeitnehmern, welche durch die Arbeitgeber unterstützt wird. In diesem Falle beziehen sich die Handlungsmöglichkeiten kommunaler Akteure erneut auf eine Rolle als Initiator und Koordinator zwischen den verschiedenen Akteuren.

### **Förderung der Elektromobilität im Pendlerverkehr**

Im Rahmen einer strategischen Ausrichtung zur Verbesserung des Verkehrsaufkommens kann eine verstärkte Einbindung der Elektromobilität im Pendlerverkehr zur Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen beitragen. Wie bereits zuvor erwähnt wurde, stellt der bedarfsgerechte Ausbau der Ladeinfrastruktur einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die Verbreitung der Elektromobilität dar. Mit Fokus auf den Pendlerverkehr bedeutet dies, dass neben der privaten Infrastruktur zur Ladung der Fahrzeuge am Wohnort auch entsprechende Angebote an den Arbeitsstätten geschaffen werden müssen. Ausgehend von einer gewöhnlichen Arbeitszeit von 8 Stunden pro Tag, bietet der alltägliche Arbeitstag ausreichende zeitliche Möglichkeiten, um die damit verbundene Standzeit zur Fahrzeugladung zu nutzen. Die Errichtung von Ladeinfrastruktur auf firmeneigenen Parkplätzen kann demnach zur Attraktivitätssteigerung der Elektromobilität im Pendlerverkehr beitragen.

Gleichzeitig lassen sich die Ladesäulen auch für eine Nutzung durch Kund\*Innen öffnen und stellen in diesem Kontext eine besondere Serviceleistung dar, die auch den Kundenverkehr adressiert.

Zur Umsetzung einer Förderung der Elektromobilität im unternehmensspezifischen Kontext existieren bereits eigens auf den unternehmerischen Betrieb zugeschnittene Lösungen. Als Beispiel kann hier die *N-ERGIE Aktiengesellschaft* genannt werden, welche spezifische Ladelösungen für Unternehmen anbietet (vgl. N-ERGIE AG).

Neben dem Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur steht für die kommunalen Akteure in diesem Handlungsbereich ebenfalls die Rolle des Initiators und Koordinators im Vordergrund.

### **Förderung der Nutzung des Radverkehrs im Pendlerverkehr**

Eine Verschiebung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr erfordert vor allem eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur. Im Bereich des Pendlerverkehrs ist insbesondere der Zeitfaktor von hoher Relevanz. Daher ist ein sicheres sowie effizientes Radwegenetz als wesentlicher Baustein zur Radverkehrsförderung im Pendlerverkehr anzusehen (vgl. Kapitel 5.2).

Durch die besondere Bedeutung einer möglichst zeiteffizienten Fortbewegung stellen E-Bikes und Pedelecs eine äußerst potenzialreiche Entwicklung für Pendler\*Innen dar. Sie erhöhen die Reisegeschwindigkeit, verringern somit die Reisedauer und erhöhen den Fahrkomfort (geringere körperliche Anstrengung; insbesondere bei topografisch anspruchsvollen Voraussetzungen). Da moderne E-Bikes und Pedelecs jedoch mit nicht unerheblichen Investitionskosten verbunden sind, kann aus unternehmerischer Sicht zum einen die Beschaffung unterstützt werden. Im Rahmen sog. *Jobrad-* oder auch *Bike-Leasing-Modelle* erhalten Mitarbeiter\*Innen, ähnlich wie bei einem herkömmlichen Dienstwagen, die Möglichkeit einer kostengünstigen Finanzierung. Arbeitgeberzuschüsse und Vorteile durch die Entgeltumwandlung sind zusätzlich möglich und können zur Attraktivierung des (elektromobilen) Radverkehrs beitragen.

Zum anderen sind auf Seiten der Arbeitgeber weitere Anreize zu schaffen, die eine Nutzung des Radverkehrs fördern. Dazu zählt beispielsweise die Errichtung von Umkleiden und Duschen, die Bereitstellung sicherer Abstellanlagen oder Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs.

### **Förderung von Fahrgemeinschaften im Pendlerverkehr**

Die grundlegenden Vorteile von Fahrgemeinschaften zur Verbesserung des MIV-Verkehrsaufkommens wurden bereits im Kapitel 5.8 genannt. Mit Bezug auf die Zielgruppe der Berufspendler\*Innen können durch geeignete Organisationsmöglichkeiten gezielte Anreize geschaffen werden, welche die Bildung von gemeinschaftlichen Fahrten vereinfachen. App- oder webbasierte Mitfahrportale stellen einen geeigneten Lösungsansatz dar und können sowohl regional oder gesamtstädtisch als auch unternehmensspezifisch angeboten werden. Ebenfalls denkbar wäre eine gemeinschaftliche Organisationslösung auf Ebene der Industrie-/Gewerbegebiete. Auf diese Weise erhalten Arbeitnehmer mit ähnlichen Fahrtzielen die Möglichkeit, ihre Fahrten unkompliziert und ohne weitere Kosten zu organisieren.

Als beispielhafter Anbieter für unternehmensspezifische Organisationslösungen von Fahrgemeinschafts-Portalen ist die *Fahrgemeinschaft.de GmbH* zu nennen. Sie stellt bereits für verschiedene Unternehmen und Online-Portale eine geeignete digitale Lösung bereit. Dabei werden verschiedene Lösungsansätze bereitgestellt, welche von einer Einbindung unabhängiger Portale auf einer Unternehmenswebsite bis hin zu einer Erstellung eigener web-Portale (inkl. Smartphone-App) reichen (vgl. Fahrgemeinschaft.de GmbH b).

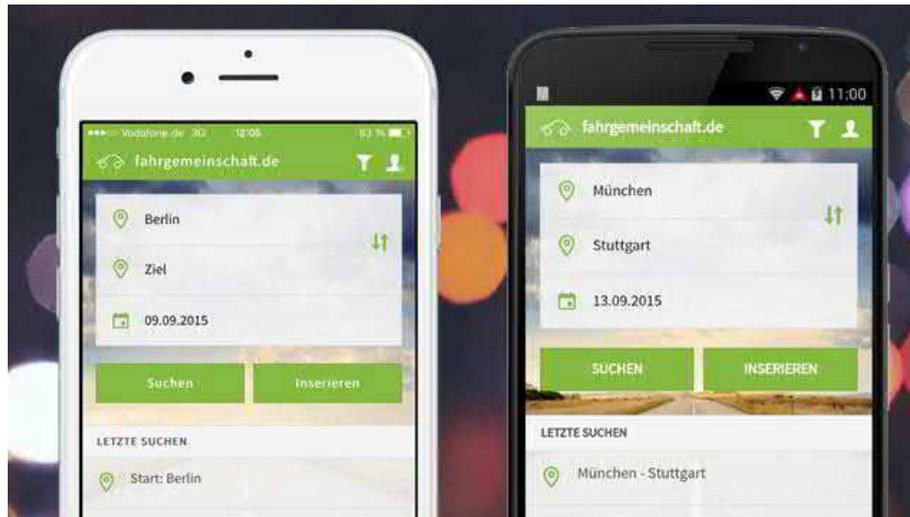


Abbildung 125: Fahrgemeinschafts-App  
[Fahrgemeinschaft.de GmbH a]

### Ergänzende Beratungs- und Informationsangebote

Zur direkten Ansprache der Zielgruppe der Berufspendelnden eignen sich auch kommunikative Begleitmaßnahmen, welche z. T. von den Unternehmen oder auch den Kommunen angeboten werden können. Dazu zählt beispielsweise eine unternehmenseigene Mobilitätsberatung, welche als Anlaufstelle für Arbeitnehmer dient und diverse Themen und rund um die Mitarbeitermobilität behandelt. Mittels Informationsbroschüren können konkrete Angebote beworben und den Mitarbeiter\*Innen nahegebracht werden. Auf diese Weise wird ein direkter Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Berufspendler\*Innen ermöglicht. Ein solches Beratungsangebot kann zusätzlich auch durch die zuständige Kommune angeboten werden und der Einbindung umweltfreundlicher Mobilitätslösungen in den Pendlerverkehr dienen. Ziel sollte u. a. sein, die bestehenden Angebote und Möglichkeiten des Umweltverbundes aufzuzeigen, bei der Tarifauswahl behilflich zu sein oder auch die gemeinschaftliche Organisation von Pendler\*Innen zu unterstützen. Geeignete Informationsmaterialien können von den Kommunen beispielsweise in Kooperation mit den ÖPNV-Betreibern erstellt werden.

Zusätzlich dienen wiederkehrende Mobilitätsbefragungen in den einzelnen Unternehmen der dauerhaften Erfassung von bestehenden Handlungspotenzialen oder Defiziten. So können die Anregungen der Arbeitnehmer direkt aufgegriffen und in künftige Planungen integriert werden. Für Berufspendelnde stellen solche Umfragen eine Möglichkeit dar, um ihre Anregungen und Verbesserungsvorschläge direkt weiterzugeben.

Eine ähnliche Zielsetzung verfolgt der Einsatz eines Mobilitätsbeauftragten in größeren Unternehmen. Diese Person dient als Anlaufstelle für sämtliche Anregungen der Mitarbeiter\*Innen und kann als Verbindungsglied zur Kommunalverwaltung fungieren. So wird ebenfalls der Informationsfluss zwischen Wirtschaft und Kommune gewährleistet.

## 5.9 Förderung eines umweltfreundlichen Dienstverkehrs

Dienstfahrten nehmen einen sehr unterschiedlichen Stellenwert in verschiedenen Unternehmen einnehmen. Dabei variieren sowohl die Anzahl an Dienstfahrten als auch die zurückgelegten Distanzen. Es ist grundlegend davon auszugehen, dass dienstliche Fahrtzwecke vor allem in größeren Unternehmen einen hohen Stellenwert einnehmen, der jedoch durchaus auch von der jeweiligen Branche abhängig ist.

Häufig stellen Unternehmen ihren Mitarbeiter\*Innen Dienstwagen bereit, falls diese des Öffentlichen Dienstfahrten zu absolvieren haben. Vereinzelt kommen auch Bahnfahrten bei der Durchführung dienstlicher Reisezwecke zum Einsatz. Um die Nutzung des Bahnverkehrs zu unterstützen, ist vor allem die Anbindung zwischen Gewerbe-/Industriegebieten bzw. Unternehmensstandorten und den Anschlussstellen an den Bahnverkehr zu gewährleisten. Da die Thematik der Anschlussmöglichkeiten an den Bahnverkehr bereits häufiger ausgeführt wurde, erfolgt an dieser Stelle keine weiterführende Beschreibung. Vielmehr werden nachfolgend die bestehenden Handlungsmöglichkeiten im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements beschrieben, die dazu beitragen können, eine nachhaltige Entwicklung des dienstlichen Verkehrsaufkommens zu erwirken.

### **Optimierung des Flottenmanagements**

Im Rahmen des Flottenmanagements ergeben sich häufig Möglichkeiten um den Einsatz, die Auslastung und die Effizienz der eingesetzten Dienstfahrzeuge zu optimieren. Dabei kann ein intelligentes Fuhrparkmanagement behilflich sein, welches finanzielle und zeitliche Vorteile bei der Planung und Steuerung des Fahrzeugeinsatzes ermöglicht.

Besonders hohe Potenziale ergeben sich, wenn das Fuhrparkmanagement mehrerer Standorte oder Unternehmen zentralisiert wird. So kann insbesondere die Auslastung einzelner Fahrzeuge erhöht werden. Ein Beispiel hierfür hat die Stadt Dortmund geliefert, die seit 2011 ihren kommunalen Fuhrpark umgestellt hat. Neben der Umstellung spezifischer Fahrzeugtypen auf umweltfreundliche Antriebstechnologien wurden die Fahrzeugflotten verschiedener Fachbereiche zentralisiert und in ein einheitliches Flottenmanagement überführt. Auf diese Weise konnte eine deutliche Reduktion der Gesamtanzahl an Fahrzeugen erwirkt werden (vgl. difu 2015: 29 f.).

Im unternehmerischen Kontext ist beispielsweise ein zentralisiertes Flottenmanagement in Gewerbe- und Industriegebieten denkbar. Auf diese Weise können sich verschiedene Unternehmen ihre dienstlich genutzten Fahrzeuge teilen und finanzielle sowie ökologische Einsparungen erreichen.

Neben geteilten Kosten für die Fahrzeuganschaffung sind insbesondere die laufenden Betriebskosten eines unternehmensübergreifenden Fuhrparkmanagements mit Potenzialen zur Kostenreduktion verbunden. Wichtiger Bestandteil ist ein geeignetes Zugangssystem zur Reservierung von Fahrzeugen und zur Planung von Dienstfahrten. Dabei kommen häufig eigens entwickelte Buchungsportale zum Einsatz, welche die Fahrzeugorganisation optimieren. Bei möglichen Engpässen könnten zusätzlich auch Carsharing-Angebote privater Anbieter in das Fuhrparkmanagement integriert werden.

### **Umstellung auf alternative Antriebstechnologien**

Im Rahmen des Fuhrparkmanagements ist ebenfalls zu prüfen, ob die Einbindung alternativer Antriebstechnologien (v. a. Elektromobilität) möglich ist und weitere Einsparpotenziale erschließen kann. Zur Prüfung der Möglichkeiten einer Flottenumstellung eignet sich die Durchführung einer Fuhrparkanalyse, welche die Erfassung und Auswertung der Fahrzeugnutzung zum Ziel hat. Zu erfassende Kriterien sind beispielsweise die täglichen Fahrtzwecke, die durchschnittlichen Tageskilometer und Fahrtstrecken, die Standzeiten oder auch die Vorhersehbarkeit der Einsatzzwecke. Anhand dieser Parameter kann anschließend bestimmt werden, ob Elektrofahrzeuge mittels ihres gegenwärtigen technologischen Standes in der Lage sind, die bestehenden Fahrzeuge zukünftig zu ersetzen. Weiterer Bestandteil der Betrachtung ist ein wirtschaftlicher Vergleich verschiedener Fahrzeugtypen. Im Rahmen einer TCO-Analyse<sup>14</sup> sind die über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges anfallenden Kosten zu berücksichtigen und gegenüberzustellen. Dabei kann ermittelt werden, ab welchen Fahrleistungen die geringeren Betriebskosten von Elektrofahrzeugen zu einer Einsparung von Gesamtkosten führen. Auf diese Weise lassen sich belastbare Einsatzpotenziale für die Elektromobilität bestimmen, die zu finanziellen Einsparmöglichkeiten für die Unternehmen führen.

### **Einbindung des Umweltverbundes**

Neben der Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebstechnologien kann ebenfalls geprüft werden, ob spezifische Dienstfahrten gänzlich auf andere Verkehrsträger zu verlagern sind. Vor allem kurze Wege innerhalb eines Stadtgebietes eignen sich für eine Abwicklung mittels des Umweltverbundes. Dabei können u. a. Dienstfahrräder zum Einsatz kommen, die als Lösung für den Bereich der Nahmobilität in den betriebseigenen Fuhrpark mit aufgenommen werden. Darüber hinaus können auch Angebote aus dem Bereich des ÖPNV mit integriert werden. Basierend auf der Fahrtzeit und den Kosten ist in Einzelfällen der geeignete Verkehrsträger zu wählen.

---

<sup>14</sup> Total Cost of Ownership (TCO) ist ein ganzheitlicher Ansatz, der alle anfallenden Kosten im gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeuges berücksichtigt und damit eine belastbare Entscheidungsgrundlage für Kommunen und Unternehmen bei anstehenden Fahrzeuganschaffungen darstellt.

## 5.10 Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

An das Handlungsfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements schließt sich die Mobilität im kommunalen Umfeld an. Die Verwaltung gilt häufig als Initiator und Koordinator einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung und sollte selbst als Vorreiter agieren.

### **Förderung des Umweltverbundes im Pendlerverkehr**

Zur Stärkung emissionsreduzierter Verkehrsträger im Pendlerverkehr der Stadtverwaltung kann die Bereitstellung und Subventionierung von ÖPNV-/Bahn-Tickets geeignet sein. Auf diese Weise können Anreize für die Verwaltungsmitarbeiter\*Innen zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden. Als Beispiel ist die Stadtverwaltung Düren zu nennen, die ihren Mitarbeiter\*Innen seit 2018 Job-Tickets zur Verfügung stellt, welche zur Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs berechtigen. Durch diese Maßnahme verfolgt die Stadt Düren das Ziel, eine Vorbildfunktion hinsichtlich der Emissionsreduktion im Verkehrssektor einzunehmen und den Verwaltungsmitarbeiter\*Innen verbesserte Mobilitätsbedingungen bereitzustellen (vgl. Stadt Düren 2018).

Gleichermaßen bieten sich zum einen die bereits zuvor beschriebenen Handlungsmöglichkeiten zur Förderung des Radverkehrs (*Jobrad-* oder *Bike-Leasing-Modelle*) an. Zum anderen sind auch in der Stadtverwaltung gezielte Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften denkbar (vgl. Kapitel 5.8).

### **Förderung alternativer Antriebstechnologien**

Die verstärkte Einbindung alternativer Antriebstechnologien kann, wie auch im betrieblichen Kontext, dazu beitragen, dass die Emissionen des kommunalen Verkehrsaufkommens reduziert werden. Auf der einen Seite ist daher die Nutzung emissionsreduzierter Antriebstechnologien im Pendlerverkehr zu unterstützen. Durch die Bereitstellung von Ladestationen am Arbeitsstandort, können Anreize für Verwaltungsmitarbeiter\*Innen zum Umstieg auf Elektrofahrzeuge geschaffen werden.

Auf der anderen Seite ist eine vermehrte Einbindung alternativer Antriebstechnologien in den kommunalen Fuhrpark zu fokussieren. So lassen sich die Umweltauswirkungen des dienstlichen Verkehrs der Verwaltung reduzieren. Gleichzeitig stellt eine Verwaltung so auch ihre Vorbildfunktion nach Außen dar und veranschaulicht der Bevölkerung die Umsetzungsfähigkeit von alternativen Antriebstechnologien im täglichen Verkehr. Neben der Bereitstellung der erforderlichen Ladeinfrastruktur kann eine Umstellung des kommunalen Fuhrparks auf alternative Antriebstechnologien durch eine Änderung der Beschaffungskriterien initiiert werden. So können Umweltfaktoren im Rahmen der Entscheidungsfindung bei einer Fahrzeuganschaffung stärker gewichtet werden.

Zur Überprüfung der Praktikabilität von alternativen Antriebstechnologien eignet sich die Analyse spezifischer Fahrzeuganforderungen im Rahmen einer Fuhrparkanalyse. Dabei können tägliche Laufleistungen, Einsatzzwecke, Standzeiten, erforderliche Gesamtmasse, Transportvolumen, etc. von kommunalen Fahrzeugen ermittelt und beispielsweise der Leistungsfähigkeit von erhältlichen Elektrofahrzeugen gegenübergestellt werden. Auf diese Weise wird sichtbar, welche Bestandsfahrzeuge aufgrund ihrer Einsatzzwecke für einen Austausch durch alternative Antriebstechnologien geeignet sind. Besonders zu beachten sind bei den Einsatzpotenzialen der Elektromobilität aufgrund ihrer Reichweiteneinschränkungen die täglichen Fahrleistungen und die Standzeiten.

Weiterführend kann geprüft werden, inwieweit der Einsatz von Elektrofahrzeugen im kommunalen Betrieb zu finanziellen Einsparungen führen kann. Diesbezüglich ist eine TCO-Analyse durchzuführen, die sämtliche anfallenden Kostenbestandteile und die geringeren Betriebskosten der Elektromobilität berücksichtigt. Das nachfolgende Beispiel<sup>15</sup> stellt am exemplarischen Vergleich der Fahrzeugmodelle VW Caddy (Diesel) und Renault Kangoo Z.E. 33 (Elektro) die Entwicklung der Kosten in Abhängigkeit zur Laufzeit dar. Es wird deutlich, dass die batterieelektrisch betriebene Fahrzeugvariante mit zunehmender Laufleistung durch ihre geringeren Betriebskosten profitiert. Über den gesamten Lebenszyklus hinweg nähern sich insbesondere ab einer Laufleistung von jährlich 30.000 km die Gesamtkosten beider Fahrzeugmodelle an. Zu beachten sind dabei auch die kalkulierten Emissionswerte beider Modelle. Diesbezüglich werden deutliche Einsparpotenziale durch das Elektrofahrzeug sichtbar (vgl. Tabelle 4 und Tabelle 5). Eine solche Kalkulation könnte als Grundlage im Rahmen der Entscheidungsfindung bei der Fahrzeugbeschaffung von Kommunen verwendet werden. Dabei ist eindeutig festzulegen, mit welcher Gewichtung die wirtschaftlichen und ökologischen Kriterien gewertet werden.

---

<sup>15</sup> Zur Berechnung der Gesamtkosten wurden der der vom Öko-Institut e.V. im Rahmen des Schaufenster Elektromobilität entwickelte „Kostenrechner für Elektrofahrzeuge“ für Elektrofahrzeuge verwendet (vgl. Öko-Institut e. V. 2020). Die dabei verwendeten Parameter sind Tabelle 6 zu entnehmen.

Tabelle 4: TCO-Kostenberechnung VW Caddy

Modell		VW Caddy		
Fahrzeugklasse		Utility		
	Technische Daten <sup>1</sup>	Kraftstoffart	Diesel	
		Kraftstoffverbrauch	4,8	l/100km
		max. Leistung	75	PS
		Höchstgeschwindigkeit	152	km/h
		max. Reichweite <sup>2</sup>	1232	km
		Kofferraumvolumen	3,2	m <sup>3</sup>
		CO <sub>2</sub> -Emissionen	126	g/km
		Motorisierung	2,0-TDI BMT	
Verwendung		gewerblich		
Jahresfahrleistung in km/Jahr		10.000	20.000	30.000
Fixkosten	Anschaffungskosten <sup>3</sup>	17.380	17.380	17.380
	Kaufprämie <sup>4</sup>	0	0	0
	Ladeinfrastruktur <sup>5</sup>	0	0	0
laufende Kosten	Kraftstoffe <sup>6,7</sup>	4.680	9.360	14.039
	Schmierstoffe <sup>8</sup>	244	490	735
	Wartung und Reparatur <sup>8</sup>	3.122	6.243	9.364
	Inspektion <sup>8</sup>	674	674	674
	Versicherung <sup>9</sup>	6.434	6.434	6.434
Abschreibung <sup>11</sup> und Restwert	Kfz-Steuer <sup>10</sup>	2.095	2.095	2.095
	Abschreibung für Abnutzung	-4.632	-4.632	-4.632
	Abschreibung Betriebskosten	-1.010	-2.020	-3.029
	Fahrzeugrestwert <sup>12</sup>	-3.660	-3.320	-3.011
Gesamtkosten (netto) ohne Abschreibungen		34.629	42.676	50.721
Gesamtkosten (netto) mit Abschreibungen <sup>13</sup>		25.327	32.704	40.049
CO <sub>2</sub> -Emissionen - lokal [in t] <sup>14</sup>		10,08	20,16	30,24
CO <sub>2</sub> -Emissionen - energiebedingt [in t] <sup>15</sup>		12,09	24,19	36,29

Tabelle 5: TCO-Kostenberechnung Renault Kangoo Z.E. 33

Modell		Renault Kangoo Z.E 33		
Fahrzeugklasse		Utility		
	Technische Daten <sup>1</sup>	Stromverbrauch	15,2	kWh/100km
		max. Leistung	60	PS
		Höchstgeschwindigkeit	130	km/h
		max. Reichweite <sup>2</sup>	270	km
		Kofferraumvolumen	3,5	m <sup>3</sup>
		Ladedauer (Schuko - 10A)	17	h
		Ladedauer (Wallbox - 16A)	11	h
		Ladedauer (Semibeschl. Wallbox - 20A)	9	h
Verwendung		gewerblich		
Jahresfahrleistung in km/Jahr		10.000	20.000	30.000
Fixkosten	Anschaffungskosten <sup>3</sup>	29.920	29.920	29.920
	Kaufprämie <sup>4</sup>	-4.000	-4.000	-4.000
	Ladeinfrastruktur <sup>5</sup>	9.993	9.993	9.993
laufende Kosten	Kraftstoffe <sup>6,7</sup>	2.421	4.845	7.268
	Schmierstoffe <sup>8</sup>	0	0	0
	Wartung und Reparatur <sup>8</sup>	1.945	3.892	5.836
	Inspektion <sup>8</sup>	380	380	380
	Versicherung <sup>9</sup>	6.434	6.434	6.434
	Kfz-Steuer <sup>10</sup>	0	0	0
Abschreibung <sup>11</sup> und Restwert	Abschreibung für Abnutzung	-6.907	-6.907	-6.907
	Abschreibung Betriebskosten	-584	-1.167	-1.752
	Fahrzeugrestwert <sup>12</sup>	-7.079	-6.685	-6.328
Gesamtkosten (netto) ohne Abschreibungen		47.093	51.464	55.831
Gesamtkosten (netto) mit Abschreibungen <sup>13</sup>		32.523	36.705	40.844
CO <sub>2</sub> -Emissionen - lokal [in t] <sup>14</sup>		-	-	-
CO <sub>2</sub> -Emissionen - energiebedingt [in t] <sup>15</sup>		4,37	8,75	13,12

Tabelle 6: Erläuterungen zur TCO-Berechnung

Erläuterungen	
1	Basierend auf Herstellerangaben.
2	Die maximale Reichweite wurde aus den Herstellerangaben zum Tankvolumen und den Verbrauchswerten berechnet.
3	Berücksichtigt wurde der jeweilig angegebene Grundpreis in der geringsten Ausstattungs- und Motorisierungsvariante. Angaben in netto exkl. Mehrwertsteuer (19 %) und bei Elektrofahrzeugen inkl. Batteriekauf.
4	Aufgrund des Kaufpreises von über 60.000 € netto wird der Umweltbonus hier nicht gewährt. Dennoch wird davon ausgegangen, dass der Hersteller seinerseits den Bonus in Höhe von 2.000 bereitstellt.
5	Als Kalkulationsgrundlage wurde hier eine Ladesäule mit 22 kW verwendet. Die Investitionskosten (Hardware, Netzanschluss, Genehmigung/Planung/Standortsuche, Montage/Baukosten/Beschilderung) wurden mit 8.500 € brutto und die Betriebs- sowie Instandhaltungskosten mit 1000 € brutto pro Jahr kalkuliert. Unter der Voraussetzung, dass eine Ladesäule von zwei Elektrofahrzeugen genutzt wird, ergeben sich so Gesamtkosten von 8.250 € pro Fahrzeug für den Nutzungszeitraum von 8 Jahren.
6	<p><u>Kalkulationsgrundlage Elektro:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>gewerbliche Nutzung: 21,7 Cent/kWh (durchschnittlicher Gewerbestrompreis 2017 - Quelle: Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen 2017: 229)</li> <li>private Nutzung: 29,4 Cent/kWh (durchschnittlicher Preis 2018 - Quelle: <a href="https://www.stromauskunft.de/strompreise/">https://www.stromauskunft.de/strompreise/</a>)</li> </ul> <p><u>Kalkulationsgrundlage Verbrennungsmotor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Diesel: 123,6 Cent/l (Durchschnittspreis 10/17 - 09/18 - Quelle: <a href="https://www.mwv.de/statistiken/verbraucherpreise/">https://www.mwv.de/statistiken/verbraucherpreise/</a>)</li> <li>Superbenzin: 141,7 Cent/l (Durchschnittspreis 10/17 - 09/18 - Quelle: <a href="https://www.mwv.de/statistiken/verbraucherpreise/">https://www.mwv.de/statistiken/verbraucherpreise/</a>)"</li> </ul>
7	Zusätzlich werden Prognosemodelle zur Benzin-, Diesel- und Strompreisentwicklung verwendet, die künftige Preisanstiege/-senkungen einkalkulieren.
8	Kosten für die Fahrzeugwartung, -pflege und -reparatur werden bei benzinmotorischen Fahrzeugen auf Grundlage der ADAC-Autokosten-Datenbank ( <a href="https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx">https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx</a> ) kalkuliert. Bei Elektrofahrzeugen wird hingegen von einer Minderung der Wartungskosten ausgegangen. Mittels einer pauschalen 18 %-igen Senkung der Kosten wird die daraus resultierende Kostenersparnis angenommen.
9	Die Kalkulation der Versicherungskosten erfolgt ebenfalls auf Grundlage der ADAC-Autokosten-Datenbank ( <a href="https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx">https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx</a> ). Darin enthalten ist der Beitrag zur Kfz-Haftpflicht und ein Mittelwert aus den Beiträgen zur Voll- und Teilkaskoversicherung. Für die Berechnung der Versicherungskosten bei Elektrofahrzeugen werden die kalkulierten Beträge von Dieselfahrzeugen verwendet.
10	Die laufenden Kosten der Kfz-Steuer ergeben sich aus dem Mittelwert der am häufigsten nachgefragten Fahrzeugmodelle in der jeweiligen Fahrzeugklasse. Die Datengrundlage stellt die ADAC-Autokosten-Datenbank ( <a href="https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx">https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/default.aspx</a> ) dar. Für Elektrofahrzeuge entfällt der Beitrag zur Kfz-Steuer.
11	Unternehmenssteuersatz: 30 % Abschreibungszeitraum (nach AfA-Tabelle): 6 Jahre"
12	"Die Restwertentwicklung erfolgte auf Grundlage verschiedener Methoden. <ul style="list-style-type: none"> <li>Elektrofahrzeug: Alternativansatz (Kalkulationsgrundlage für den Restwert eines Elektrofahrzeuges stellt die Energiekostensparnis des Zweitnutzers dar).</li> <li>verbrennungsmotorische Fahrzeuge: Regressionskurve (Restwertberechnung basierend auf Anschaffungspreis, Fahrleistung und Fahrzeugalter)"</li> </ul>
13	Für alle anfallenden Kosten wurde eine mittlere jährliche Inflationsrate von 1,5 % für den Betrachtungszeitraum unterstellt. Zukünftige Zahlungen wurden einer Abzinsung mittels eines Kalkulationssatzes von 5 % unterzogen.
14	Kalkulation der durch den Fahrzeugbetrieb verursachten Emissionen auf Grundlage der Herstellerangaben (CO <sub>2</sub> -Emissionen) und der Jahreslaufleistung. Elektrofahrzeuge sind lokal emissionsfrei.
15	Kalkulation der energiebedingten Emissionen aus der Nutzungsphase (unter Berücksichtigung der Stromerzeugung bei Elektrofahrzeugen). Vor- und nachgelagerte Emissionen aus der Fahrzeugproduktion finden keine Berücksichtigung.

## 5.11 Förderung zielgruppenspezifischer Strategien

Eine umweltfreundliche Mobilitätsentwicklung ist neben den dargestellten Handlungsbereichen auch mit Blick auf die spezifischen Anforderungen relevanter Zielgruppen auszurichten. Dabei sind für die einzelnen Zielgruppen je besondere Mobilitätsformen geeignet und versprechen die notwendigen Anforderungskriterien erfüllen zu können. Folglich werden die Handlungspotenziale innerhalb der einzelnen Zielgruppen dargestellt.

### Tourismus

Trotz des Betrachtungsfokus auf den Alltagsverkehr ist aufgrund seiner Bedeutung für die Region, den Kreis und die Stadt Overath auch das touristische Verkehrsaufkommen zu berücksichtigen. Mögliche Handlungsansätze beziehen sich hierbei vor allem auf eine Förderung der ÖPNV-Nutzung. Spezielle Tarife (z. B. „Gästetickets“) stellen einen gängigen Ansatz dar, um das MIV-Verkehrsaufkommen durch Touristen auf den öffentlichen Verkehrssektor zu verlagern. Diese Tickets sollten möglichst alle relevanten Fahrtziele abdecken können und damit ohne weitere Zusatzkosten (bspw. durch Anschlussverbindungen oder die Überschreitung von Tarifgebieten) verbunden sein. Darüber hinaus ist die Vermittlung als wesentlicher Erfolgsfaktor anzusehen. Besucher/innen müssen frühzeitig auf die bestehenden Möglichkeiten hingewiesen werden, möglichst viele Informationen vorab erhalten können und einen einfachen Angebotszugriff erhalten. Mit Bezug auf die Tarifgestaltung ist darauf zu achten, dass die Preisgestaltung einen deutlichen Einfluss auf die Attraktivität des Angebotes haben kann. Können Touristen finanzielle Vorteile durch die ÖPNV-Nutzung erzielen und dabei sicher sein, dass sie sämtliche Fahrtziele flexibel erreichen, werden hohe Verlagerungspotenziale des touristischen MIV-Verkehrsaufkommens geschaffen.

Weitere Potenziale bestehen im Rahmen einer bedarfsgerechten Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche und Anforderungen von Personen mit alltäglichen und touristischen Wegezwecken zu unterscheiden. Während im Alltagsverkehr vor allem ein effizientes, schnelles und sicheres Fortbewegen im Vordergrund stehen, sind naturräumlich ansprechende Routen für Touristen häufig von höherer Bedeutung. Daher ist im Rahmen der Netzplanung des Fuß- und Radverkehrs eine geeignete touristische Führung zu berücksichtigen, die beispielsweise landschaftlich anspruchsvolle Gebiete umschließt oder auch touristisch relevante Einrichtungen miteinander verbindet. In diesem Zusammenhang kann insbesondere auch die Bereitstellung von touristischen Stadtplänen und Informationsmaterialien sinnvoll sein,



Abbildung 126: Touristische Wegweiser  
[Tourismusinformation Altenburger Land 2019]

um spezifische Routen anzubieten und in die Zielgruppe zu tragen. Darüber hinaus lassen sich diese auch mittels eines touristischen Wegweisungssystem im Stadtbild verdeutlichen (vgl. Abbildung 126).

Einen weiteren Erfolgsfaktor stellt die Bereitstellung ausreichender Abstellanlagen an touristischen Einrichtungen und Standorten dar. Dabei ist auf sichere Fahrradparkplätze und gegebenenfalls auch die Integration von E-Bike-Ladestationen zu achten.

### **Kinder, Jugendliche, Schüler\*Innen und Auszubildende**

Für die Zielgruppe der Kinder, Jugendlichen, Schüler\*Innen und Auszubildenden sind ebenfalls Entwicklungen im Bereich des ÖPNV und des Fuß- sowie Radverkehrs zu fokussieren. Aufgrund der eingeschränkten Mobilität dieser Altersgruppen besteht das übergeordnete Ziel in der Bereitstellung flexibler und sicherer Mobilitätsangebote, welche die Abhängigkeit von Hol- und Bringfahrten verringern.

Hinsichtlich der Ausrichtung des ÖPNV spielt zum einen die Tarifgestaltung eine wichtige Rolle. Geeignete Angebote, die eine kostengünstige Mobilität ermöglichen, können dazu beitragen, das Verkehrsaufkommen dieser Zielgruppe vermehrt auf den öffentlichen Verkehrssektor zu verschieben. Dabei sind insbesondere Schulwege oder Wege zur Arbeitsstätte möglichst kostengünstig bzw. kostenfrei anzubieten, um die finanziellen Anreize zu erhöhen. Zum anderen sind im Rahmen der Netzplanung die spezifischen Wegezwecke dieser Altersgruppen zu berücksichtigen. Dabei kommt vor allem der Anbindung wichtiger sozialer Einrichtungen, Freizeit- und Bildungsstandorte eine hohe Bedeutung zu.

Darüber hinaus sind öffentlichkeitswirksame Maßnahmen zu ergreifen, um auch den Eltern die Möglichkeiten der öffentlichen Verkehrsangebote zu verdeutlichen. Häufig werden Mobilitätsentscheidungen nicht durch die Kinder und Jugendlichen getroffen, sondern sind vielmehr von den Sicherheitsbedenken der Eltern abhängig. Diese Bedenken gilt es abzubauen und ein geeignetes sowie sicheres Angebot durch den ÖPNV zu vermitteln. In diesem Zusammenhang kommt auch der Bereitstellung ergänzender Angebote (z. B. Jugendtaxis) eine hohe Bedeutung zu. So kann gewährleistet werden, dass Kinder und Jugendliche unabhängig von spezifischen Wochentagen oder Tageszeiten mobil sind. Im Landkreis Straubing-Bogen wird Personengruppen zwischen 14 und 26 Jahren beispielsweise eine Ermäßigung in Höhe von 50 % auf Taxifahrten an Freitagen, Samstagen und vor Feiertagen in der Zeit zwischen 18.00 Uhr und 06.00 Uhr im „JugendTAXI“ gewährt. Die Subventionierung der Fahrten erfolgt durch den Landkreis und wird mittels sog. *Wertchecks* vermittelt. Diese können in verschiedenen Wertigkeiten bei der Gemeindeverwaltung oder dem Kreisjugendring erworben werden und eignen sich zur Bezahlung der Beförderungsleistung (vgl. Kreisjugendring Straubing-Bogen).

Neben ergänzenden Angeboten und der Vermittlung bestehender Angebote ist das besonders häufig auftretende Problem der „Elterntaxis“ anzugehen. Zahlreichen Städte und Gemeinden versuchen die Hol- und Bringfahrten einzuschränken, um eigenständige Mobilitätsformen für Kinder und Jugendliche in den Vordergrund zu rücken. Einen Ansatz stellt dabei die Errichtung sog. „Elternhaltestellen“ dar.

Dies sind ausgewiesene Hol- und Bringzonen, die den Verkehr vom direkten Schulumfeld fernhalten und verhindern, dass Gehwege, Bushaltestellen, Parkverbotszonen oder Zebrastreifen durch „Elterntaxis“ blockiert werden (vgl. Abbildung 127). Dies kann u. a. auch ein Anreiz zum Umdenken sein, der Eltern dazu bewegt, ihre Kinder selbständig am Straßenverkehr teilnehmen zu lassen und ihren Schulweg mit dem ÖPNV, dem Fahrrad oder auch zu Fuß zu gestalten.



Abbildung 127: Elternhaltestelle  
[eigene Aufnahme]

Im Bereich des Fuß- und Radverkehrs ist ein besonderes Augenmerk auf die Sicherheitsansprüche dieser Zielgruppe zu legen. Es gilt einen möglichst hohen Trennungsgrad zu anderen Verkehrsteilnehmern (v. a. dem Pkw-Verkehr) zu erwirken und geeignete Querungsmöglichkeiten an risikobehafteten Stellen zu integrieren. Vor allem die Schul- und Kindergartenwege sind für eine hohe Anzahl an Personen dieser Zielgruppen relevant. Auf diesen Strecken ist ein besonders hohes Maß an Sicherheit zu gewährleisten. Dabei kann zum einen Markierungen hilfreich sein, welche eine sichere Route für Kinder und Jugendliche signalisieren. Gleiches gilt für Wegweisungssysteme, welche beispielsweise ausgewiesene Schulrouten verdeutlichen, an denen Schülerlotsen für sichere Querungsmöglichkeiten sorgen. Zum anderen ist an den entsprechenden Routen dafür zu sorgen, dass Hinweisschilder den Pkw-Verkehr auf die Kinder und Jugendlichen aufmerksam machen (vgl. Abbildung 128). Optional kann eine Geschwindigkeitsreduktion (z. B. zeitlich auf Unterrichtsbeginn und -ende abgestimmt) unter Umständen einen weiteren Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit leisten.



Abbildung 128: StVO-Zeichen 136 und 356  
[DVR 2019b]

Einen weiteren Baustein zur Erhöhung der Sicherheit im Fuß- und Radverkehr stellt die Mobilitätserziehung dar. Das Verkehrstraining sollte einen festen Bestandteil im schulischen Bildungssystem darstellen und Kindern sowie Jugendlichen von klein auf nahegebracht werden. Durch eine frühzeitige Aufklärung über die Gefahren und angemessene Verhaltensweisen im Straßenverkehr kann die Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen erhöht werden. Hinsichtlich des Radverkehrs kann vor allem auch ein Fahrtraining die nötige Sicherheit für eine Teilnahme am Straßenverkehr und die geltenden Regeln vermitteln.

Die Stadt Aachen bietet beispielsweise ein breites Angebot im Bereich der Verkehrserziehung und des Fahrradtrainings für verschiedene Altersklassen (von der Kita bis zur 10. Klasse) an (vgl. Abbildung 129). Dabei werden gemeinsam mit den Kindern und Jugendlichen zielgruppengerechte Stadtpläne entwickelt, welche sichere und geeignete Routen in den Vordergrund stellen. Darüber hinaus findet ein Training statt, welches Kindern und Jugendlichen beibringen soll, sich im ÖPNV-System (z. B. Liniennetzplan, Haltestellenplan, Aushangfahrplan) zurechtzufinden (vgl. Stadt Aachen).



Abbildung 129: Fahrradtraining in Aachen  
[Stadt Aachen]

Wie auch bei der Zielgruppe der Touristen ist für eine Förderung des Radverkehrs neben der Netzplanung auch die Bereitstellung von Abstellanlagen von Interesse. An Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sind ausreichende Möglichkeiten für ein sicheres Abstellen von Fahrrädern einzurichten. Insbesondere an Schulen können abschließbare Anlagen in Betracht gezogen werden.

### **Senior\*Innen**

Zur zielgruppengerechten Ansprache der Senior\*Innen ist erneut eine Förderung des ÖPNV mit hohen Potenzialen verbunden. Dabei gilt es ebenfalls, die Netzgestaltung nach den Bedürfnissen der Zielgruppe auszurichten, ergänzende Angebote („Seniorentaxis“) bereitzustellen und eine attraktive Tarifgestaltung sowie Angebotsvermittlung zu initiieren. Durch finanzielle Anreize könnte die ÖPNV-Nutzung durch Senior\*Innen deutlich erhöht werden.

Darüber hinaus sind Hemmnisse bei der ÖPNV-Nutzung zu reduzieren. Für ältere Personen wirkt der häufig komplexe Fahrplan des ÖPNV abschreckend. Mangelnde Erfahrungen und fehlende Zugriffsmöglichkeiten auf technische Unterstützungen können dazu führen, dass sich die Suche nach der richtigen Verbindung äußerst kompliziert gestaltet. Daher bieten einige Verkehrsverbünde bereits Schulungsangebote für Senior\*Innen an, welche die Orientierung im komplexen ÖPNV-System vereinfachen und die Handhabung moderner Zugriffsmöglichkeiten (z. B. Online-Plattform oder Smartphone-App) trainieren.

Im Zuge dessen wird Senior\*Innen eine Möglichkeit geboten, um die Vorteile des ÖPNV ohne Bedenken hinsichtlich ihrer Orientierungsfähigkeit nutzen zu können. Gleiches gilt für Angebote eines kostenlosen Begleitservice, die sich ebenfalls in einigen Verkehrsverbänden bereits bewährt haben. Dabei werden eingeschränkte Personen in ihrer selbständigen Mobilität unterstützt. Die häufig ehrenamtlichen Begleiter holen Fahrgäste beispielsweise zu Hause ab, führen diese bis zur nächsten Bus- oder Bahnhaltestelle und nach ihrer Rückkehr wieder zurück. Auch diese Maßnahme trägt zur Reduktion von Nutzungsbarrieren bei und vereinfacht Senior\*Innen die Nutzung des ÖPNV.

Sowohl im Bus- als auch im Bahnverkehr ist zudem darauf zu achten, dass zum einen die Barrierefreiheit an den Haltestellen gewährleistet wird. Es sollten beispielsweise Angebote zur Vermeidung von Treppen (Rolltreppen, Aufzüge) bereitgestellt und Sitzgelegenheiten an Bahnsteigen installiert werden. Zum anderen spielen die Anschlussmöglichkeiten der Haltestellen und Bahnhöfe eine besonders wichtige Rolle. Es sind geeignete Angebote zu integrieren, welche eine Anbindung an die Abfahrtsorte des ÖPNV gewährleisten. Entsprechende Vermittlungen dieser Angebote können zu einer erhöhten Nutzung beitragen.

Weiterführend stellt auch der Fußgängerverkehr eine weit verbreitete Art der Fortbewegung für Senior\*Innen dar. In diesem Zusammenhang ist die Netzplanung und Ausgestaltung der Gehwege anhand der Bedürfnisse älterer Personengruppen auszurichten. Neben der Erschließung bedeutender Zielstandorte (z. B. soziale Einrichtungen, Pflegestandorte und Einzelhändler) sind physische Barrieren im Fußwegenetz abzubauen. Geeigneten Querungsanlagen können von hoher Bedeutung sein, um Sicherheitsbedenken zu reduzieren. Darüber hinaus ist die Errichtung von „Ruhezonen“ (z. B. Sitzgelegenheiten entlang von Gehwegen) zu berücksichtigen.

Gleiches trifft auf die Planung und Ausgestaltung des Radverkehrsnetzes zu. Darüber hinaus eröffnet vor allem die Elektromobilität neue Möglichkeiten des Radverkehrs für körperlich eingeschränkte Personen, wie beispielsweise Senior\*Innen. Um die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs gezielt zu fördern, bedarf es jedoch geeigneter Abstellanlagen und Lademöglichkeiten an zielgruppenrelevanten Standorten. Gleichmaßen können Fahrrad-Trainings dazu beitragen, den ungewohnten Umgang mit der neuen Technologie zu erleichtern. So wird Senior\*Innen der Umstieg auf den elektromobilen Radverkehr erleichtert.

## 6 Handlungsstrategie

Auf Grundlage der zuvor beschriebenen Ausgangssituation in der Stadt Overath und den bestehenden Handlungsmöglichkeiten zur Initiierung einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung, ist eine Handlungsstrategie „nachhaltig mobil in Overath“ zu entwickeln. Sie beschreibt die strategische Ausrichtung der gesamten künftigen Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath und folgt dabei konkreten Zielsetzungen. In diesem Sinne fungiert die Strategie „nachhaltig mobil in Overath“ als Handlungsrahmen für die gesamten zukünftigen Maßnahmen und Entscheidungen, die den Verkehrssektor betreffen. Der sektorale Handlungsrahmen kann als fester Bestandteil der künftigen Stadtentwicklung dazu beitragen, dass die verkehrsinduzierten Emissionen im Stadtgebiet reduziert und attraktive Mobilitätsangebote geschaffen werden, welche die Lebensqualität in der Stadt Overath nachhaltig erhöhen. Eine Umsetzung der Handlungsstrategie trägt einen Beitrag zur klimafreundlichen Entwicklung der Stadt Overath sowie zur Lösung der aus der aktuellen Verkehrsbelastung resultierenden Probleme.

### 6.1 Zielsetzungen

Die Zielsetzung der Strategie „nachhaltig mobil in Overath“ soll den übergeordneten Rahmen des Handlungskonzeptes vorgeben und als Leitfaden für zukünftige Entscheidungs- sowie Aushandlungsprozesse dienen. In diesem Sinne soll eine umweltfreundliche Mobilitätsentwicklung folgende Zielvorgaben, welche an dieser Stelle als Vorschläge aufgelistet sind und für die Festschreibung als stadtweite Ziele zu schärfen sind, folgen:

Tabelle 7: Mögliche Zielsetzungen der Strategie "nachhaltig mobil in Overath"

Nr.	Ziel	Inhalt
1	sichere und flexible Mobilität für alle	In der Stadt Overath wird ein breites Mobilitätsangebot bereitgestellt, welches eine hohe Flexibilität für Mobilitätsentscheidungen bietet. Eine sichere Art und Weise der Fortbewegung hat dabei vorderste Priorität.
2	saubere Mobilität für ein lebenswertes Overath	Mobilität wird als fester Bestandteil des Klimaschutzes in Overath angesehen. Dabei nehmen saubere Mobilitätsformen, welche die Umweltbelastung des Verkehrssektors reduzieren, den höchsten Stellenwert ein. Die Stadt Overath unterstützt auf diesem Wege die (inter-)nationalen Klimaschutzziele.
3	Gesundheitsvorsorge durch aktive Mobilität	Aktive Formen der Fortbewegung werden gefördert und sind fester Bestandteil eines vitalen Stadtklimas.
4	starker ÖPNV - starkes Rückgrat	Der öffentliche Verkehrssektor stellt das Rückgrat des Mobilitätsangebotes in Overath dar und wird als solcher entsprechend gefördert.
5	RADVERKEHR schreiben wir groß	Der Radverkehr ist in Overath selbstverständlich und nimmt einen festen Platz im Stadtbild ein. Eine entsprechende Anlage von innerörtlichen, durchgängigen Radwegen ist selbstverständlich

6	sicher unterwegs – zu Fuß und mit dem Rad in Overath	Die Bedürfnisse von Fußgänger*Innen und Radfahrenden werden in Overath besonders stark berücksichtigt. Eine sichere und attraktive Infrastruktur ist der Grundstein für eine aktive Fuß- und Radverkehrsförderung.
7	immer einen Schritt voraus – neue Möglichkeiten nutzen	In Overath wird neuen Konzepten, Technologien und Möglichkeiten eine Chance gegeben. Wir probieren aus, wir entwickeln weiter und haben immer einen Blick auf die Zukunft.
8	saubere Pkw haben bei uns Vorfahrt	Wir nutzen Möglichkeiten, um den Pkw-Verkehr effizienter und sauberer zu gestalten. Neue Technologien, wie die Elektro- und Wasserstoffmobilität, haben in unserer Stadt einen Platz in der ersten Reihe verdient. Damit treiben wir eine nachhaltige Entwicklung des Verkehrssektors voran und öffnen uns für Neues.
9	Overath verknüpft – kombinierte Mobilität fördern	In Overath wird ein hoher Wert auf flexible Mobilitätsformen gelegt. Wir unterstützen multi- und intermodales Mobilitätsverhalten. Den Umstieg zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln versuchen wir so einfach wie möglich zu gestalten.
10	Hier ist für jeden was dabei – Overath informiert über sein Mobilitätsangebot	Wir kommunizieren und informieren über sämtliche Mobilitätsangebote und bietet somit freie Entscheidungsmöglichkeiten für alle.
11	Stadtentwicklung in Overath nur integriert	Die Entwicklung der Stadt Overath erfolgt im Rahmen einer integrierten Betrachtungsweise. Das heißt, sämtliche betroffenen Sektoren und Bereiche werden berücksichtigt. In diesem Zusammenhang denken wir die Themen Verkehr und Mobilität in allen unseren Handlungen von Anfang an mit.
12	Tatendrang stärken – engagierte Vorhaben unterstützen	In Overath unterstützen wir Akteure dabei, ihre eigenen Visionen und Vorstellungen einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung umzusetzen. Gemeinsam entwickeln wir neue Ideen und verbessern das Alte.
13	Mobilität gestaltet in Overath jede/r	Die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath erfolgt auf einer partizipativen Grundlage. Wir geben jeder/jedem eine Stimme und handeln gemeinsam die nächsten Schritte aus.
14	Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg	Wir verwerfen mutige und neue Ideen nicht, weil sie heute noch nicht umsetzbar sind. Vielmehr tragen wir in Overath dazu bei, dass konkrete Ideen zukunftsfähig weiterentwickelt werden. Gemeinsam suchen wir einen Weg, auch wenn dieser erst noch erschlossen werden muss.

Um diese Zielsetzungen zukünftig verfolgen zu können, gibt das Handlungskonzept konkrete Umsetzungsebenen vor. Er legt fest, welche Handlungsbereiche zukünftig thematisiert werden können, welche Ansätze in den einzelnen Bereichen verfolgt werden können und stellt den zu erwartenden Nutzen dar.

## 6.2 Handlungskonzept

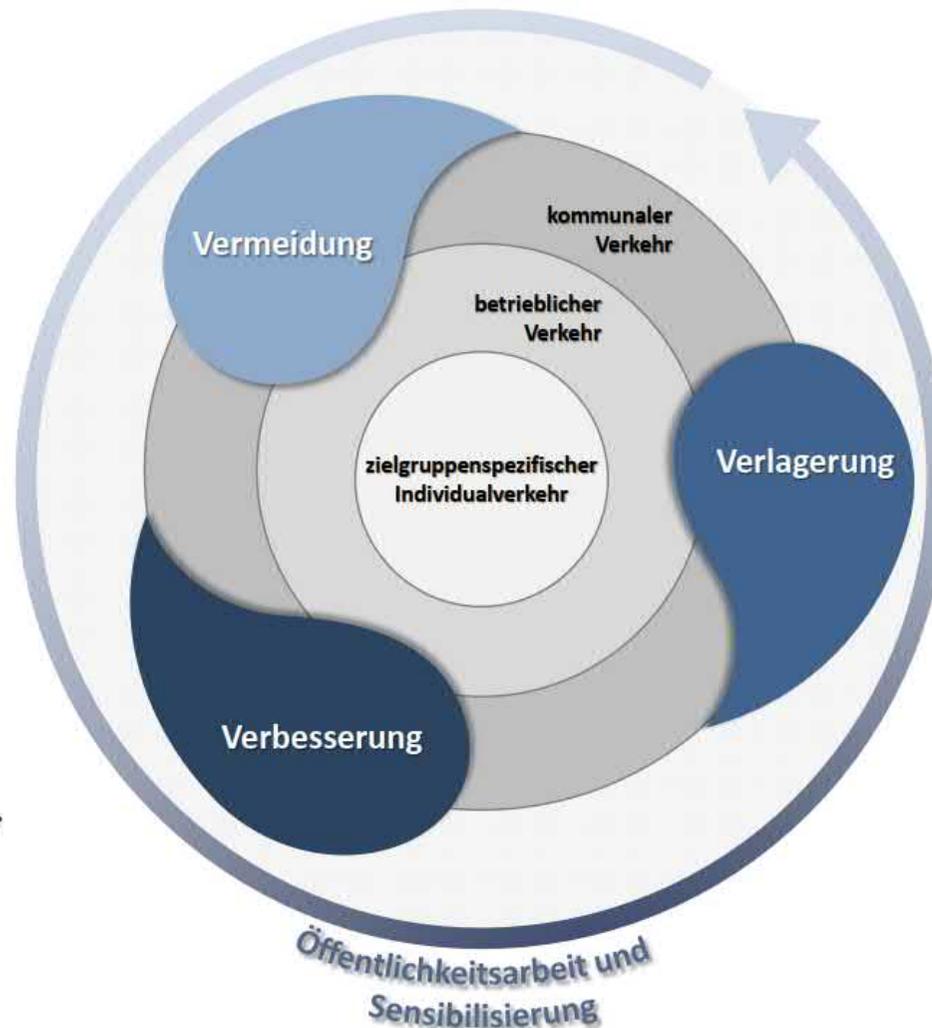
Basierend auf den anfänglich dargestellten Bausteinen nachhaltiger Mobilität sieht das Handlungskonzept eine Vermeidung, Verlagerung und Verbesserung von Verkehrsaufkommen im Stadtgebiet vor. Die spezifischen Handlungsbereiche beziehen sich zum einen auf den zielgruppenspezifischen Individualverkehr, der die individuelle Mobilität von Privatpersonen umfasst. Dabei sind die Anforderungen, Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen zu differenzieren. Zum anderen stellen der betriebliche und kommunale Verkehr weitere Handlungsbereiche dar. Diese beinhalten das Verkehrsaufkommen, welches aus Aktivitäten der Wirtschaft oder der Kommunalverwaltung hervorgeht (vgl. Abbildung 130).

## Vermeidung von Verkehrsaufkommen

- **Stadt- und Raumplanung**  
*“Stadt der kurzen Wege”*  
*Optimierung der fußläufigen Erreichbarkeit*  
*Mobilität in Quartieren*  
*städtebauliche Berücksichtigung von Mobilitätsthemen*
- **Fahrgemeinschaften**  
*Förderung geteilter/gemeinsamer Fahrten*  
*Unterstützung der Organisation gemeinsamer Fahrten*

## Verbesserung des Verkehrs

- **Alternative Antriebstechnologien**  
*Emissionsreduktion durch Förderung umweltfreundlicher Antriebe*  
*(z. B. Elektromobilität)*
- **Parkraummanagement**  
*Parkraumplanung und -bewirtschaftung*  
*Entlastung durch intelligente Parkleitsysteme*  
*Steuerung des Parkraumsuchverkehrs*
- **Verkehrssteuerung**  
*Optimierung des Verkehrsflusses*  
*Intelligente Lenkung des Verkehrs*  
*Einbindung moderner Kommunikationstechnologien*



## Verlagerung von Verkehrsaufkommen

- **Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs**  
*lückenloses Netz und sichere Infrastruktur*  
*Entschärfung von Konfliktstellen durch Querungshilfen*  
*Barrierefreiheit*
- **Förderung des ÖPNV**  
*Optimierung der allgemeinen Qualität (Netzplanung, Taktung, Tarifgestaltung, ...)*  
*Verbesserung der infrastrukturellen Anbindung*  
*Geeignete Angebotsvermittlung*  
*Bereitstellung ergänzender Angebote (z. B. Carsharing)*
- **Förderung kombinierter Mobilität**  
*Abstimmungsprozesse zwischen den Verkehrsträgern*  
*Bereitstellung einheitlicher Zugriffsmöglichkeiten*  
*Errichtung von Mobilstationen*

Abbildung 130: Handlungskonzept "Nachhaltig mobil in Overath"  
[eigene Darstellung]

Zur Initiierung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, die eine Optimierung und Flexibilisierung des Mobilitätsangebotes sowie eine Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen umfasst, sind in den einzelnen Handlungsbereichen verschiedene Strategien zu verfolgen. Zur **Vermeidung von Verkehrsaufkommen** wird einer zielgerichteten Stadt- und Raumplanung ein hoher Stellenwert zugewiesen. Dabei geht es vor allem um eine städtebauliche Berücksichtigung von Mobilitätsverhalten und -bedürfnissen. Durch eine nachhaltige Raumplanung der kurzen Wege kann die fußläufige Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und Standorte erhöht werden. Auf diese Weise kann die Entstehung von Verkehrsaufkommen verhindert werden. Geringere Distanzen führen zu einem verringerten Bedürfnis nach Mobilität und tragen damit zur Reduktion des motorisierten Verkehrs bei. Gleichzeitig erfahren nicht-motorisierte Verkehrsträger einen Bedeutungszuwachs, da sie insbesondere im Bereich der Nahmobilität entscheidende Vorteile gegenüber motorisierten Verkehrsträgern aufweisen können.

*„Der umweltfreundlichste Verkehr ist jener, den es gar nicht gibt“ (STA 2019)*

Zur Umsetzung von Verkehrsvermeidungsstrategien im Rahmen der Stadt- und Raumplanung ist neben der Verbesserung im Bestand vor allem die Quartiersentwicklung anzusprechen. Neu entstehende Quartiere bieten zahlreiche Möglichkeiten, um Themen aus dem Bereich der Verkehrs- und Mobilitätsplanung von Beginn an mitzudenken.

Einen weiteren Ansatz stellt die Erhöhung der Fahrzeugauslastung im motorisierten Individualverkehr dar. Durch eine steigende Anzahl an gemeinsam absolvierten und zusammengelegten Fahrten kann das Verkehrsaufkommen deutlich reduziert werden. Damit sinken auch die Belastungen im Straßenverkehr und die damit verbundenen Emissionen. Eine Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften erfordert insbesondere eine vereinfachte und flexible Organisation geteilter bzw. gemeinsamer Fahrten. In diesem Zusammenhang kann die Einbindung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien entscheidende Vorteile bringen. Als relevante Handlungsbereiche sind vor allem der betriebliche und kommunale Verkehr anzusehen.

Den zweiten Schritt des Handlungskonzeptes stellt die **Verlagerung von Verkehrsaufkommen** dar. Dabei geht es in erster Linie darum, den motorisierten Individualverkehr zugunsten einer verstärkten Einbindung umweltfreundlicher Verkehrsträger zu reduzieren. Es sollen geeignete Alternativen zum MIV bereitgestellt und entsprechend vermittelt werden. In diesem Zusammenhang ist auf die hohe Bedeutung einer begleitenden Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung der Bevölkerung hinzuweisen. Die Auswirkungen von Mobilitätsentscheidungen müssen verdeutlicht und reflektiert werden. Auf Grundlage dessen können die Vorteile des Umweltverbundes und alternativer Mobilitätsformen transportiert werden.

Dieser ist zum einen im Bereich des Fuß- und Radverkehrs zu stärken. Dabei nimmt die Bereitstellung einer lückenlosen, effizienten, sicheren und barrierefreien Infrastruktur den höchsten Stellenwert ein. Die unterschiedlichen Ansprüche von Fußgänger\*Innen und Radfahrenden sind im Rahmen der Netzplanung zu beachten. Darüber hinaus gilt es Konfliktsituationen zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern, mit je eigenen Nutzungsansprüchen, zu vermeiden.

Zum Ausbau der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist die allgemeine Qualität des ÖPNV entsprechend des vorhandenen Bedarfes zu optimieren. Dabei können eine verbesserte Netzplanung, Taktung und Tarifgestaltung dazu beitragen, die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Gleiches gilt für die Anbindungsmöglichkeiten des ÖPNV. Häufig stellt eine schlechte Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen eine Nutzungsbarriere dar, die dafür sorgt, dass der ÖPNV als unattraktive Alternative zum MIV wahrgenommen wird. Dementsprechend können geeignete Angebote für die erste und letzte Meile dazu beitragen, die Nutzungsqualität des ÖPNV zu erhöhen. Außerdem müssen die bestehenden Angebote und Möglichkeiten so vermittelt werden, dass sie unkompliziert und einfach wahrnehmbar sind. Komplexe Linienfahrpläne und Tarifgestaltungen verhindern häufig eine verstärkte ÖPNV-Nutzung. Auf der anderen Seite ist zu gewährleisten, dass alle Mobilitätsbedürfnisse, unabhängig von Tageszeit und Wochentag, abgedeckt werden können. Die Bindung an einen vorgeschriebenen Fahrplan mit festen Abfahrts- und Geschäftszeiten kann zur Unterschreitung des geforderten Maßes an Flexibilität führen. Daher sind ergänzende Angebote zu schaffen, welche diese Bindung lockern und flexibel genutzt werden können.

Einen weiteren Aspekt stellt die Förderung kombinierter Mobilitätsformen dar. An die vorherige Argumentation anschließend, kann durch eine optimierte Abstimmung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern des Umweltverbundes ein flexibles Mobilitätsangebot entstehen. Dieses hat den Vorteil, dass je nach spezifischen Anforderungen (z. B. kurze Fahrtzeit, geringe Kosten, komfortable Mobilität, Klimaschutz) unterschiedliche Angebote und Mobilitätsformen im Rahmen intermodaler Mobilitätsketten miteinander kombiniert werden können. Dabei lassen sich die individuellen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger ausspielen, während ihre Nachteile durch einen Umstieg verringert werden. Die Voraussetzung stellt jedoch ein abgestimmtes Gesamtsystem dar, welches verschiedene Angebote umfasst und einheitlich vermittelt. Es müssen Umsteigemöglichkeiten (z. B. Mobilstationen) geschaffen werden, die einen effizienten Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern ohne große Wartezeiten ermöglichen. Des Weiteren sind einfache Zugriffsmöglichkeiten auf das intermodale Angebot zu gewährleisten. Die Notwendigkeit mehrfacher Registrierungen und Buchungen zur Nutzung mehrerer Mobilitätsangebote sollte möglichst vermieden werden, da komplizierte und zeitaufwendige Informations- und Buchungsvorgänge die Effizienz kombinierter Mobilitätsformen deutlich einschränken. Vielmehr sollte eine zentrale Anlaufstelle eingerichtet werden, die das vielfältige Angebot vermittelt und eine Plattform für den einheitlichen Zugriff auf diverse Anbieter bereitstellt. Neben der Auskunft sind auch Buchungs-/Reservierungsprozesse und Abrechnungen koordiniert über das zentrale Netzwerk abzuwickeln. Dabei kann die Nutzung moderner Informations- und Kommunikationstechnologien weitere Vorteile hinsichtlich der Flexibilität bringen.

Zuletzt sind unvermeidbare und nicht zu verlagernde MIV-Verkehrsaufkommen hinsichtlich ihrer Umweltauswirkungen zu **verbessern**. Dabei ist zum einen die verstärkte Einbindung alternativer Antriebstechnologien mit Potenzialen für die Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen verbunden. Es gilt den Umstieg auf alternative Antriebstechnologien und deren Verbreitung zu unterstützen, indem beispielsweise Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge bereitgestellt wird.

Insbesondere im Bereich des Individualverkehrs kann ein Ausbau der öffentlichen und halböffentlichen Ladeinfrastruktur zu einem Anstieg der Nutzung von Elektrofahrzeugen beitragen. Gleichzeitig sind im betrieblichen und kommunalen Kontext die Einsatzmöglichkeiten umweltfreundlicher Fahrzeugtypen zu prüfen.

Zum anderen eröffnen sich im Parkraummanagement und in der Verkehrssteuerung weitere Handlungspotenziale zur Verbesserung des Verkehrsaufkommens, indem die Belastung bestimmter Bereiche reduziert wird. Während eine bedarfsorientierte Planung der Parkraumgestaltung und Bewirtschaftung der Parkräume dazu beiträgt den Parkraumsuchverkehr zu reduzieren, kann eine intelligente Verkehrssteuerung den Verkehrsfluss erhöhen. So werden erhöhte Emissionen durch einen verringerten Verkehrsfluss (v. a. zu Stoßzeiten) verhindert.

Begleitet werden die einzelnen Handlungsansätze durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit, die zur Sensibilisierung der Bevölkerung für den Klimaschutz und eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung beitragen soll. Es sind diverse Maßnahmen zu ergreifen, um neben infrastrukturellen und organisatorischen Veränderungen auch das Mobilitätsverhalten verschiedener Akteursgruppen zu beeinflussen. Auf diese Weise kann dazu beigetragen werden, dass künftige Änderungen im Verkehrssektor auf eine breite Akzeptanz stoßen und von großen Teilen der Bevölkerung angenommen werden. Hintergrund dieser Handlungsebene ist es, dass klimafreundliche Mobilitätsverhalten sowohl entsprechende Angebotsformen und infrastrukturelle Voraussetzungen als auch eine reflektierte und umweltbewusste Verhaltensweise erfordern. Diese kann mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen unterstützt werden.

### 6.3 Zielverfolgung

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden diverse Handlungsbedarfe und -potenziale im Mobilitätsbereich der Stadt Overath identifiziert, die mittels des Handlungskonzeptes angesprochen werden. Die nachfolgende Tabelle stellt dar, welche Handlungsansätze für die einzelnen Bereiche geeignet sind und zur Verfolgung der dargestellten Zielsetzungen beitragen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich die verschiedenen Handlungsfelder in vielen Aspekten hinsichtlich ihrer bestehenden Handlungsbedarfe und der geeigneten Handlungsansätze überschneiden. Demnach werden unterschiedliche Ansätze möglicherweise mehrfach und im Zusammenhang zu verschiedenen Handlungsfeldern genannt.

## 6.4 Handlungsansätze

Tabelle 8: Handlungsansätze

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze
<b>Handlungsfeld</b>	<b>Fußverkehr</b>	Verbesserung der Verkehrssicherheit im Innenstadtbereich	Im Rahmen der Fußverkehr-Checks wurden Standards für die Fußverkehrsinfrastruktur im Ortskern Overath entwickelt, der auf die anderen Ortsteilzentren übertragen werden soll.	Temporeduktion auf 30 km/h (an Unfallschwerpunkten und im Bereich Hauptstraße) Optimierung der Querungssituationen Beleuchtung der Querungsanlagen
		Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Hauptverkehrsstraßen	gemeint sind hier v. a. die Ortsdurchfahrten und stark belasteten Bereiche der B 55 / B 484, L 136, L 299, L 360	Errichtung sicherer Quermöglichkeiten für Fußgänger*Innen Verbesserung der Qualität straßenbegleitender Gehwege
		Lückenhaftes Fußwegenetz im Außenbereich und in den einzelnen Ortsteilen	Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes entlang der Kreisstraßen ist bereits in der Umsetzung	Weiterentwicklung des Fußwegenetzes Verbesserung der Qualität vorhandener Wege
	<b>Radverkehr</b>	Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur im Stadtgebiet		Weiterentwicklung des Radwegenetzes Ausbau von Radverkehrsanlagen
		Verbesserung der Verkehrssicherheit entlang der Hauptverkehrsstraßen	gemeint sind hier v. a. die Ortsdurchfahrten und stark belasteten Bereiche der B55 / B484, L136, L 299, L 360	Errichtung sicherer Führungsformen und Querungshilfen für den Radverkehr
		Unzureichende Fahrradabstellanlagen	v. a. im zentralen Versorgungsbereich und an ÖPNV-Haltestellen	Ausbau der Fahrradabstellanlagen

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze
<b>Handlungsfeld</b>	<b>MIV</b>	starke Belastung des Straßennetzes (v. a. zu den Stoßzeiten)	gemeint sind hier v. a. die B55 / B484, L136, L 299, L 360, und K 25	Prüfung der Möglichkeiten zur Optimierung der Verkehrssteuerung und des Verkehrsflusses (z. B. bedarfsorientierte Ampelschaltung, grüne Welle, Kreisverkehre)
		schlechte Verkehrssteuerung und Ampelschaltung		
		schlechte Parksituation und hoher Parkdruck am Bahnhof	gemeint ist hier v. a. die Kernstadt Overath (Innenstadt und Wohngebiete)	Optimierung der Parkraumplanung und -bewirtschaftung Reduktion des Parkdrucks am Bahnhof (z. B. durch eine Parkraum-Verlagerung und Bereitstellung geeigneter Anbindungsmöglichkeiten in die Innenstadt bzw. zum Bahnhof)
		geringe Verbreitung alternativer Antriebstechnologien	gemeint ist hier v. a. die Elektromobilität	Bereitstellung von Informations- und Beratungsangeboten zum Thema „alternative Antriebstechnologien“ bzw. „Elektromobilität“ Ausbau der (halb-)öffentlichen E-Ladeinfrastruktur
	<b>ÖPNV - Busverkehr</b>	schlechte Taktung des Busverkehrs	diesbezüglich ist auf die zu erwartenden Änderungen durch den überarbeiteten Nahverkehrsplan zu verweisen	
		schlechte Anbindung der einzelnen Ortsteile		
		unzureichende Verbindungsmöglichkeiten in umliegende Gemeinden		
schlechte Preisgestaltung				

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze
Handlungsfeld	ÖPNV - Busverkehr	unzureichende Angebotsvermittlung	gemeint sind hier v. a. zielgruppenspezifische Tarife und allgemeine Informations- sowie Zugriffsmöglichkeiten auf das ÖPNV-Angebot	Transparente Vermittlung der bestehenden Angebote und Tarife Einführung eines digitalen Informations- und Auskunftssystems (z. B. App)
		schlechte Informationsvermittlung	gemeint ist hier v. a. die Auskunft über Anfahrtszeiten und verfügbare Linienverbindungen vor Ort	Integration Dynamischer Fahrgastinformationssysteme (DFI) an Haltestellen des ÖPNV
	ÖPNV - Bahnverkehr	schlechte Taktung des Bahnverkehrs		Initiierung von Abstimmungsprozessen mit dem SPNV; Prüfung einer Optimierung der Taktung
		fehlende Anbindungsmöglichkeiten der Bahnhöfe	gemeint sind hier v. a. die Anbindungsmöglichkeiten in die Innenstadt und die Ortsteile	Bereitstellung ergänzender Mobilitätsangebote, die flexible Anbindungsmöglichkeiten bereitstellen (siehe <i>alternative Mobilitätsformen</i> )
		mangelnde Abstimmung zwischen Bus- und Bahnverkehr	diesbezüglich ist auf die zu erwartenden Änderungen durch den überarbeiteten Nahverkehrsplan zu verweisen (vorgesehene Einführung von Taktfahrplänen zur Optimierung von Anschlussmöglichkeiten des Busverkehrs an den Bahnverkehr)	Vermittlung intermodaler Reiseketten über ein digitales Informations- und Auskunftssystem (z. B. App); vereinfachter Zugriff auf kombinierte Mobilitätsformen
	Kombinierter Verkehr	keine Angebote an Haltestellen des ÖPNV (Umsteigemöglichkeiten)	Bushaltestellen	Errichtung von Fahrradabstellanlagen
			Bahnhöfe	Errichtung von B+R oder P+R-Parkplätzen Errichtung von Mobilstationen
		komplizierter Zugang zu kombinierten Mobilitätsformen		Einheitliche Vermarktung intermodaler Mobilitätsformen und Bereitstellung eines übergreifenden Zugangssystems (z. B. via App)

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze
Handlungsfeld	Kommunaler Verkehr	Ausweitung der Nutzung umweltfreundlicher Antriebstechnologien	v. a. aufgrund der Vorbildfunktion der Stadtverwaltung	Prüfung der Einsatzmöglichkeiten umweltfreundlicher Antriebstechnologien (z. B. Elektromobilität) Anpassung der Kriterien zur Fahrzeugbeschaffung in der Stadt Overath (höhere Gewichtung von Umweltaspekten)
		Ausweitung der Mitarbeiterangebote	zur verstärkten Einbindung des Umweltverbundes in den Pendler- und Dienstverkehr	Bereitstellung von <i>Jobrad-</i> oder <i>Bike-Leasing-Modellen</i> Bereitstellung von ÖPNV-Jobtickets
	Betrieblicher Verkehr	Verstärkte Einbindung des Umweltverbundes in den Pendler- und Dienstverkehr	bezüglich des ÖPNV ist auf die zu erwartenden Änderungen durch den überarbeiteten Nahverkehrsplan zu verweisen	Bereitstellung von ÖPNV-Jobtickets
			verstärkte Einbindung des Radverkehrs	Bereitstellung von <i>Jobrad-</i> oder <i>Bike-Leasing-Modellen</i> Errichtung geeigneter Fahrradabstellanlagen
			verstärkte Einbindung intermodaler Mobilitätsformen	Errichtung von Mobilstationen an Verkehrsknotenpunkten (z. B. Bahnhof) oder auch in Gewerbe-/Industriegebieten Bereitstellung eines intermodalen Verkehrsauskunftssystems (z. B. App)
		Reduktion des Verkehrsaufkommens durch den Pendlerverkehr		Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften mittels eines stadtweiten Portals oder unternehmensinterner Systeme
		Verbesserung des Pendlerverkehrsaufkommens	v.a. durch eine verstärkte Einbindung alternativer Antriebstechnologien	Bereitstellung von E-Ladesäulen an den Arbeitsplatzstandorten

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze	
Handlungsfeld	<b>Betrieblicher Verkehr</b>	Reduktion des Verkehrsaufkommens durch den Logistikverkehr	unternehmensbezogener Lieferverkehr	Initiierung von Koordinationsstrukturen zwischen Unternehmen (Zusammenlegung von Lieferfahrten)	
				Errichtung zentraler Lieferpunkte in Gewerbe-/Industriegebieten (Bündelung der ein-/ausgehender Lieferungen)	
				Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger im Lieferverkehr (z. B. Lastenräder)	
			KEP-Dienste	Errichtung von Micro-Depots	
					Errichtung von Paketstationen
	Emissionsreduktion im Logistikverkehr	Unternehmen & KEP-Dienste	Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger im Lieferverkehr (z. B. Lastenräder)		
			Einbindung alternativer Antriebstechnologien		
	<b>Zielgruppenspezifischer Verkehr</b>	Optimierung der Vermittlung von zielgruppenspezifischen Angeboten	v. a. im Bereich ÖPNV (Gäste-, Seniorenticket)	Bereitstellung geeigneter Informationen (z. B. Broschüren/Flyer, Homepage)	
Einbindung einer geeigneten Tarifvermittlung in ein intelligentes Verkehrsauskunftssystem					
Verbesserung der Anbindungsmöglichkeiten zielgruppenspezifischer Ziele			Anpassung der Netzplanung in den Bereichen ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr		
			Ausweitung der Subventionierungen von Taxi-basierten Ergänzungsangeboten (v. a. auch für spezifische Zielgruppen)		

		Handlungsbedarf/-potenzial	Anmerkungen	Handlungsansätze
<b>Handlungsfeld</b>	<b>Zielgruppen-spezifischer Verkehr</b>	Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Anforderungen bei der Infrastrukturplanung		Planung barrierefreier Gehwege
				Bereitstellung einer geeigneten und sicheren Radverkehrsinfrastruktur
				Optimierung des ÖPNV
				Planung sicherer Schulwege
				Optimierung des Schulbus-Angebotes
	<b>Alternative Mobilitätsformen</b>	Einführung und Erprobung alternativer Mobilitätsangebote	Alternative Mobilitätsangebote umfassen moderne Mobilitätskonzepte und können sich auf alle zuvor genannten Bereiche beziehen. Sie stellen teilweise weitere Alternativen zum MIV dar, tragen zur Reduktion der Emissionen des Verkehrssektor bei oder fungieren als Bestandteil intermodaler Wegekettens.	Einführung eines stadtweiten (e-)Carsharing-Angebotes
				Schaffung eines (E-) Bikesharing-Angebotes z. B. am Bahnhof zur Verbesserung der Anbindungsmöglichkeiten an die Innenstadt
				Einführung eines Lastenrad-Verleihs z. B. in Quartieren
				Bereitstellung von Bedarfsverkehren (On-Demand-Mobilitätsformen)
				Förderung von Mitfahrgelegenheiten und Fahrgemeinschaften

## 7 Maßnahmenkatalog

Das Mobilitätskonzept der Stadt Overath hat zum Ziel, konkrete Maßnahmen zur Initiierung einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung zu entwickeln. Das zuvor dargestellte Handlungskonzept stellt den Rahmen für zukünftige Aktivitäten dar, die eine Reduktion der verkehrsinduzierten Umweltauswirkungen und eine Optimierung der Lebensqualität in der Stadt Overath zur Folge haben. Basierend auf den ermittelten Defiziten und den daraus abgeleiteten Handlungspotenzialen wurden konkrete Handlungsansätze dargestellt, welche die Ausgangssituation der Stadt Overath aufgreifen und einen Beitrag zur Erreichung der formulierten Zielsetzungen liefern. Folglich werden aus den einzelnen Handlungsansätzen in den unterschiedlichen Handlungsfeldern konkrete Maßnahmenbündel gebildet, die zur themenspezifischen Umsetzung der Handlungsstrategien beitragen. In Summe sind sieben verschiedene Maßnahmenbündel festgelegt, worüber sich 48 Maßnahmen verteilen. Die umzusetzenden Maßnahmenbündel sind:

Tabelle 9: Übersicht zu den Maßnahmenbündeln bzw. Handlungsfeldern

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenbündel	Anzahl an Maßnahmen
1	Fußverkehr (F)	6
2	Radverkehr (R)	9
3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)	9
4	Motorisierter Individualverkehr (M)	6
5	Alternative Mobilitätsformen (AM)	5
6	Mobilitätsmanagement (MM)	8
7	Stadtplanung (S)	5

Innerhalb der Maßnahmenbündel wurden Einzelmaßnahmen identifiziert, die nachfolgend beschrieben und hinsichtlich ihres Wirkungspotenzials bewertet werden. Jede Einzelmaßnahme wird in Form eines Steckbriefes dargestellt, der folgenden Aufbau aufweist:

Tabelle 10: Wirkungspotenzial Einzelmaßnahme

Titel der Einzelmaßnahme		Nr.
Leitziel:	Strategische Zielsetzung der Maßnahme	
Zielgruppe:	Angesprochene Zielgruppe(n) der Maßnahme	
Potenzial:	Potenzieller direkter und indirekter Nutzen der Maßnahme	
<b>Beschreibung</b>	inhaltliche Kurzbeschreibung der Maßnahme	
<b>Handlungsschritte:</b>	Darstellung der erforderlichen Umsetzungsschritte	
<b>Verantwortung:</b>	für die Umsetzung der Maßnahme verantwortliche Akteure	
<b>Akteure</b>	weitere umsetzungsrelevante und zu beteiligende Akteure	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Möglichkeiten der Maßnahmenfinanzierung und bestehende Fördermöglichkeiten	
<b>Kosten</b>	Abschätzung der Umsetzungskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz-, mittel- oder langfristige Maßnahmenwirkung	
<b>Dauer</b>	Zeitliche Dauer der Umsetzung & Aktivitäten seitens der Akteure	
<b>Bezug</b>	Bezug zu anderen Maßnahmen(bündeln)	

Weiterführend erfolgt eine Priorisierung der Einzelmaßnahmen anhand folgender Bewertungskriterien:

Tabelle 11: Maßnahmen-Bewertung

Zusammenfassende Bewertung			
	gering	mittel	hoch
THG-Minderungspotenzial			
Kosten	€	€€	€€€
Personalaufwand			
Anteil an der regionalen Wertschöpfung			
Priorisierung			

-  geringes Reduktionspotenzial auf die THG-Emissionen des Verkehrssektors (geringer Beitrag zur Vermeidung, Verlagerung oder Verbesserung von Verkehrsaufkommen)
-  mittleres Reduktionspotenzial auf die THG-Emissionen des Verkehrssektors (mittlerer Beitrag zur Vermeidung, Verlagerung oder Verbesserung von Verkehrsaufkommen)
-  hohes Reduktionspotenzial auf die THG-Emissionen des Verkehrssektors (hoher Beitrag zur Vermeidung, Verlagerung oder Verbesserung von Verkehrsaufkommen)
- € geringe zu erwartende Kosten für die Stadt Overath, deren Tochterunternehmen, Verkehrsbetriebe oder Stadtwerke
- €€ mittlere zu erwartende Kosten für die Stadt Overath, deren Tochterunternehmen, Verkehrsbetriebe oder Stadtwerke
- €€€ hohe zu erwartende Kosten für die Stadt Overath, deren Tochterunternehmen, Verkehrsbetriebe oder Stadtwerke
-  kein zusätzlicher Personalaufwand erforderlich
-  mittlerer zusätzlicher Personalaufwand erforderlich ( $\leq 0,5$  VZA)
-  hoher zusätzlicher Personalaufwand erforderlich ( $> 0,5$  VZA)
-  geringer Beitrag zur lokalen Wertschöpfung (die erforderlichen Leistungen können nicht oder nur zu einem sehr geringen Anteil durch lokale Unternehmen erbracht werden)
-  mittlerer Beitrag zur lokalen Wertschöpfung (die erforderlichen Leistungen können zu einem relevanten Teil durch lokale Unternehmen erbracht werden)
-  hoher Beitrag zur lokalen Wertschöpfung (die erforderlichen Leistungen können vollständig oder nahezu vollständig durch lokale Unternehmen erbracht werden)
-  geringer Kosten-Nutzen-Faktor → langfristige Umsetzung zu empfehlen
-  mittlerer Kosten-Nutzen-Faktor → mittelfristige Umsetzung zu empfehlen
-  hoher Kosten-Nutzen-Faktor → kurzfristige Umsetzung zu empfehlen

Die Priorisierung der Einzelmaßnahmen ergibt sich somit auf Grundlage unterschiedlicher Kriterien, welche das Wirkungspotenzial und die Umsetzbarkeit beschreiben. Am stärksten gewichtet wird dabei das Kosten-Nutzen-Verhältnis. Dieses wird durch das Zusammenspiel der Faktoren *Emissionsreduktionspotenzial* (Beitrag einer Maßnahme zur Zielsetzung der Reduktion verkehrsinduzierter Emissionen), *Kosten* (zu erwartende Umsetzungskosten) und *Wirkungshorizont* (zeitliche Wirkungsentfaltung) bestimmt. Demnach werden Maßnahmen mit einer hohen Priorität empfohlen, die einen möglichst hohe Kosteneffizienz und eine kurzfristige Wirkungsentfaltung aufweisen (vgl. Abbildung 131).

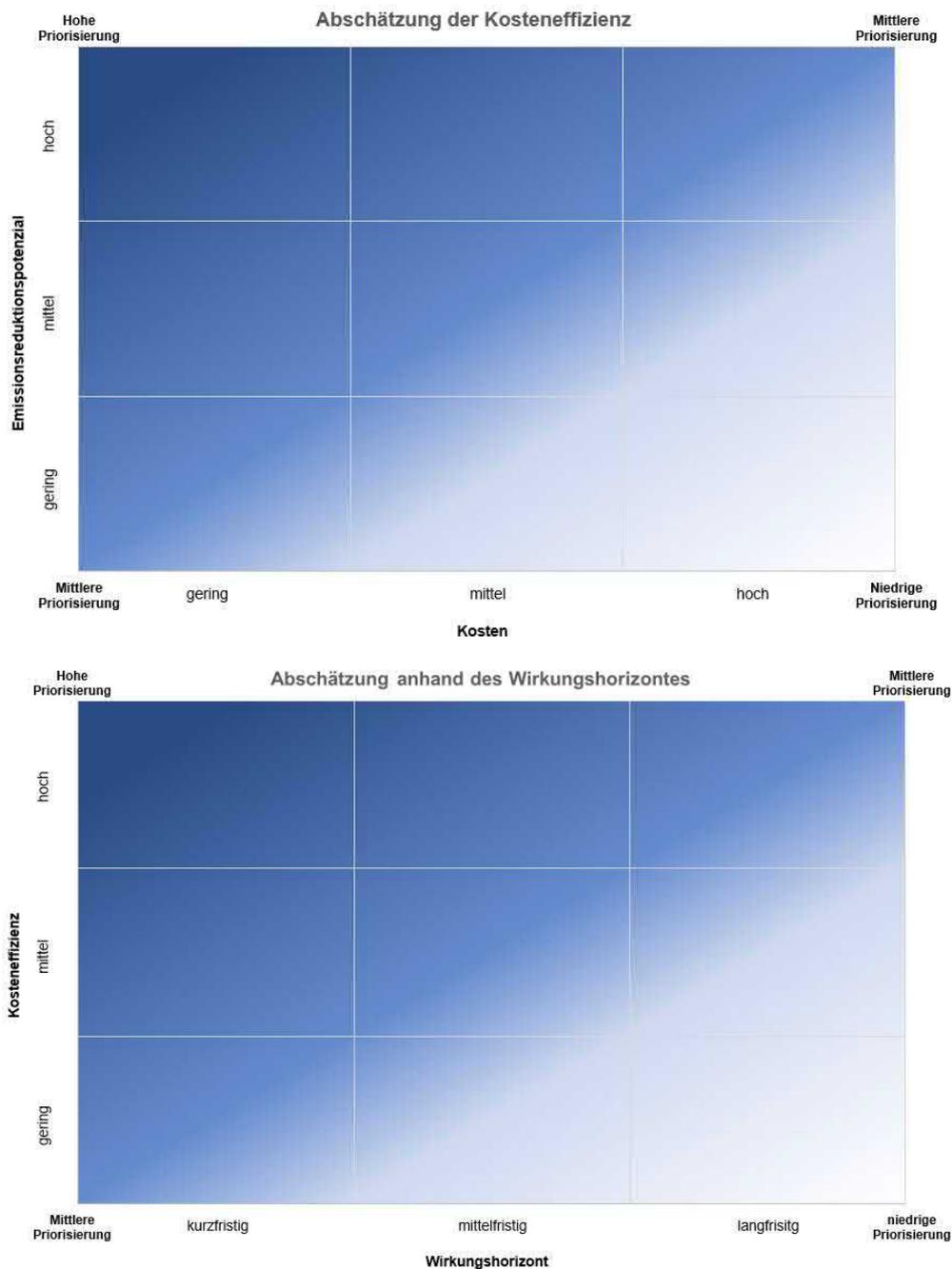


Abbildung 131: Priorisierungsmethode  
[eigene Darstellung]

## **Kosteneffizienz**

Zur Bestimmung der Kosteneffizienz wurde das Emissionsreduktionspotenzial im Verhältnis der Maßnahmen untereinander bewertet. Dabei sind direkte und indirekte Potenziale berücksichtigt worden. Das heißt, eine indirekte Emissionsreduktion (z. B. durch eine Veränderung des Modal Split zugunsten des Umweltverbundes) wurde ebenso bewertet, wie eine direkte Senkung der Emissionen (z. B. durch optimierte Antriebstechnologien).

Gegenübergestellt wurden die zu erwartenden Kosten (inkl. Personal-, Investitions- und Betriebskosten). Dabei wurde folgende Bewertungsgrundlage angewendet:

- geringe Kosten: < 20.000 €
- mittlere Kosten: 20.000 € bis 50.000 €
- hohe Kosten: > 50.000 €

## **Wirkungshorizont**

Ergänzend erfolgt eine Gegenüberstellung anhand des Wirkungshorizontes, um aufzuzeigen, mit welchem Vorlauf bis zum Eintreten der ersten Vorteile zu rechnen ist. Hierbei ist ein kurzfristiger Wirkungshorizont vorzuziehen, da somit schneller erste Erfolge verzeichnet werden können. Am vorteilhaftesten sind somit diejenigen Maßnahmen, die eine hohe Kosteneffizienz aufweisen und innerhalb eines möglichst kurzen Zeitraums bereits Wirkung entfalten können. Gleichzeitig ist zu beachten, ob eine Maßnahme einmaliger oder dauerhafter Aktivität bedarf. Diese Einschätzung ist in den Steckbriefen vermerkt. Folge Bewertungsgrundlage wurde bei der Bestimmung des Wirkungshorizontes angewendet:

- kurzfristig: Wirkung entfaltet sich sofort bzw. innerhalb von 1-2 Jahren
- mittelfristig: Wirkung entfaltet sich innerhalb der nächste 2-5 Jahre
- langfristig: Wirkung entfaltet sich erst nach 5 Jahren

## **Maßnahmenpriorisierung**

Die Priorisierung einer Maßnahme ergibt sich aus dem Verhältnis der zuvor ermittelten Kosteneffizienz und dem Wirkungshorizont. Dieser beschreibt die Dauer, bis die Wirkung einer umgesetzten Maßnahme eintritt. Dementsprechend gibt der Wirkungshorizont an, wann der Nutzen einer Investition zu erwarten ist. Da das Mobilitätskonzept vor allem eine zeitnahe Umsetzung der klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung fokussiert, erhalten Maßnahmen mit kurz- bis mittelfristigem Wirkungshorizont die höchste Priorität.

Darüber hinaus wurde die spezifische Ausgangssituation der Stadt Overath im Rahmen der Maßnahmenpriorisierung berücksichtigt. Maßnahmen, die aufgrund ihrer Wirkung und des aktuellen Status Quo als besonders wirksam eingestuft wurden, erhielten eine erhöhte Priorisierung. Zusätzlich wurden Rückmeldungen aus der Stadtverwaltung miteinbezogen. Hier bestand im Rahmen eines Online Workshops die Möglichkeit aus allen Teilen der Verwaltung Anmerkungen einzureichen sowie eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen. Zu diesem Termin standen die Maßnahmen bereits fest, sodass eine zielführende Priorisierung im Rahmen des Konzepts vorgenommen werden konnte. Die Ergebnisse dieses Workshops und die Berücksichtigung im Rahmen des Konzepts sind in Abschnitt 7.8 beschrieben.

## Gesamtübersicht

Auf der folgenden Seite ist zunächst eine Gesamtübersicht zu den vorgesehenen Maßnahmen nach Handlungsfeldern bzw. Maßnahmenbündeln zu finden. In Gänze sind innerhalb des Konzepts 48 Maßnahmen über sieben Bereiche vermerkt.

Tabelle 12: Gesamtübersicht zu den Maßnahmen nach Handlungsfeldern

Kürzel	Titel	Kürzel	Titel
<b>F1</b>	Gesamtstädtischen Strategieentwicklung	<b>M1</b>	Optimierung des Verkehrsflusses
<b>F2</b>	Ausbau des Fußwegenetzes	<b>M2</b>	Verbesserung der Verkehrssteuerung
<b>F3</b>	Verbesserung bestehender Fußwege	<b>M3</b>	Optimierung des ruhenden Verkehrs / Parkraummanagement
<b>F4</b>	Verbesserung der Querungssituationen	<b>M4</b>	Förderung alternativer Antriebstechnologien
<b>F5</b>	Optimierung Bestand Querungsanlagen	<b>M5</b>	Ausbau öffentlichen E-Ladeinfrastruktur
<b>F6</b>	Attraktivierung Fußverkehrsinfrastruktur	<b>M6</b>	Prüfung ortsferne Trasse
<b>R1</b>	Umsetzung / Ausweitung Radverkehrskonzept	<b>AM1</b>	Förderung von Carsharing
<b>R2</b>	Ausbau des Radwegenetzes	<b>AM2</b>	Förderung von (E-) Bikesharing
<b>R3</b>	Fahrradfreundliche Querungshilfen	<b>AM3</b>	On-Demand-Verkehr
<b>R4</b>	Anbindung an Velorouten	<b>AM4</b>	Intermodalität fördern
<b>R5</b>	Ausbau von Fahrradabstellanlagen	<b>AM5</b>	Ridesharing
<b>R6</b>	Elektromobilität im Radverkehr begünstigen	<b>MM1</b>	Mobilitätsmanagement für Schulen
<b>R7</b>	Fahrradtraining-Angebot	<b>MM2</b>	Mobilitätsmanagement für Schulzentrum Cyriax
<b>R8</b>	Anreizprogramm für Radfahrende	<b>MM3</b>	Mobilitätsmanagement für Kinder & Jugendliche
<b>R9</b>	Einsatz von Lastenrädern	<b>MM4</b>	Mobilitätsmanagement für Senior*Innen
<b>ÖV1</b>	Optimierung der Netz-Gestaltung und -Taktung	<b>MM5</b>	Mobilitätsmanagement für Touristen
<b>ÖV2</b>	Beschleunigung des ÖPNV	<b>MM6</b>	Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung (BMM)
<b>ÖV3</b>	Optimierung der Angebotsvermittlung / -Infos	<b>MM7</b>	Mobilitätsmanagement für Unternehmen (BMM)
<b>ÖV4</b>	Verbesserung der Fahrgast-Information	<b>MM8</b>	Mobilitätsmanagement für KEP-Dienste
<b>ÖV5</b>	Förderung von Haltestellen	<b>S1</b>	Verringerung des Verkehrsaufkommens
<b>ÖV6</b>	Park & Ride und Bike & Ride Angebote ausbauen	<b>S2</b>	Bauleitplanung
<b>ÖV7</b>	Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern	<b>S3</b>	nachhaltige Quartiersentwicklung
<b>ÖV8</b>	Förderung eines klimafreundlichen Busverkehrs	<b>S4</b>	Umgestaltung der Hauptstraße Overath
<b>ÖV9</b>	Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath	<b>S5</b>	Neuorganisation P& R Bahnhof Overath

## 7.1 Fußverkehr

Durch eine Stärkung des Fußgängerverkehrs in der Stadt Overath wird eine Verlagerung des MIV-Verkehrsaufkommens angestrebt. Eine zunehmende Bewältigung von Wegezwecken zu Fuß trägt dazu bei, dass der Anteil des MIV am Modal Split zugunsten des Fußverkehrs reduziert wird. In diesem Zusammenhang ergeben sich Klimaschutzpotenziale für den Bereich der Nahmobilität. Gleichzeitig trägt ein attraktives Fußwegnetz zu einem lebendigen Stadtbild bei und fördert Aspekte der Gesundheitsvorsorge. Als aktive Bewegungsform fördert der Fußgängerverkehr die gesundheitliche Präventionsarbeit und trägt so zu einer vitalen Stadtgesellschaft sowie geringen volkswirtschaftlichen Belastungen bei. Einen zentralen Baustein zur Förderung des Fußverkehrs stellt die infrastrukturelle Verbesserung dar.



Abbildung 132: Handlungsfeld Fußverkehr

### Einzelmaßnahmen

<b>F1</b>	<b>Gesamtstädtische Strategieentwicklung</b>
<b>F2</b>	<b>Ausbau des Fußwegenetzes</b>
<b>F3</b>	<b>Verbesserung bestehender Fußwege</b>
<b>F4</b>	<b>Verbesserung der Querungssituationen für Fußgänger*Innen</b>
<b>F5</b>	<b>Optimierung bestehender Querungsanlagen</b>
<b>F6</b>	<b>Schaffung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur</b>

Gesamtstädtischen Strategieentwicklung		F1
<b>Leitziel:</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Der Fußverkehr ist mit hohen Verlagerungspotenzialen für den Bereich der Nahmobilität verbunden. Diese bezieht sich auf kleinräumige Bewegungsmuster in Quartieren, Ortsteilen oder Ortsteilzentren. Zur bedarfsgerechten Förderung der Nahmobilität bedarf es einer geeigneten Infrastruktur.</p> <p>Um die Rahmenbedingungen für eine stadtweite Förderung des Fußverkehrs zu definieren und den Status Quo auf kleinräumiger Ebene zu erfassen, ist eine konzeptionelle Aufbereitung der Thematik für das gesamte Stadtgebiet empfehlenswert. In diesem Zusammenhang sind die im Mobilitätskonzept dargestellten Handlungspotenziale zu konkretisieren und die im Fußverkehrs-Check erarbeiteten Maßnahmen umzusetzen und in Kooperation mit relevanten Akteursgruppen weiterzuentwickeln.</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Idealerweise erfolgt eine konzeptionelle Aufbereitung im Rahmen der gemeinsamen Erstellung eines stadtweiten Rad- und Fußverkehrskonzeptes.</p> <p>Im Bereich des Fußverkehrs sollte folgende Schwerpunkte behandelt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfs- und Potenzialanalyse Fußverkehrsinfrastruktur</li> <li>• Konkretisierung von Konfliktbereichen (vgl. Kapitel 4.4.1)</li> <li>• Netzplanung: Lückenschluss und Qualifizierung bestehender Wege</li> <li>• Sicherheit (Querungsanlagen, Begegnungszonen, Beleuchtung, Angsträume)</li> <li>• Barrierefreiheit</li> <li>• touristische Fußwege, Gesundheitspfade (vgl. Kapitel 5.1)</li> </ul>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Entwicklung einer stadtweiten Strategie für den Fuß- und Radverkehr (siehe R1)</i></li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• Priorisierung von Maßnahmen</li> <li>• Umsetzung der Strategie</li> <li>• Controlling</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, externes Planungsbüro	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, VRS, Zukunftsnetz Mobilität NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	siehe R1	
<b>Kosten</b>	siehe R1	
<b>Wirkungshorizont</b>	siehe R1	
<b>Dauer</b>	siehe R1	
<b>Bezug</b>	Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes (R1)	
Zusammenfassende Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung	 (aufgrund der strategischen Wirkung)	

Ausbau des Fußwegenetzes		F2
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
<b>Zielgrupp:</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Das Fußwegenetz der Stadt Overath weist insbesondere in den Außenbereichen der Ortsteile und zwischen den Ortsteilen Lücken auf.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zielsetzung einer bedarfsorientierten Förderung des Fußverkehrs sollte es sein, ein möglichst geschlossenes Netz zu entwickeln, welches für möglichst viele Wegezwecke eine geeignete und sichere Infrastruktur bereitstellt. Insbesondere in den Außenbereichen und in Ortsteilen ist ein flächendeckender Netzausbau zu fokussieren. Es gilt eine möglichst effiziente und sichere Infrastruktur zu errichten, die das zu Fuß gehen im gesamten Stadtgebiet attraktiver gestaltet.</p> <p>Insgesamt ist der Ausbau des Fußwegenetzes und eine Optimierung der Verkehrssicherheit für Fußgänger*Innen als wesentlicher Baustein einer gezielten Förderung des Fußverkehrs zu initiieren.</p> <p>Bei der Planung von Fußgängerwegen sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wegequalität (Breite, Oberfläche, Hindernisse/Barrieren, Markierungen/Beschilde-rungen, Beleuchtung)</li> <li>• Konfliktvermeidung (Trennung der Verkehrsteilnehmer)</li> <li>• Barrierefreiheit (Blindenleitsystem, abgesenkte Bordsteine, physische Barrieren) (vgl. 5.1)</li> </ul>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von Netzlücken im Fußwegenetz</li> <li>• <i>konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe F1)</i></li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessiver Ausbau des Fußwegenetzes</li> <li>• Zusätzliche Fußgängerbrücke Weberstraße prüfen (Schwerpunkt Schulzentrum)</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, VRS, Zukunftsnetz Mobilität NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel des Baulastträgers</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 6 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie für den Fuß- und Radverkehr (F1)	
Zusammenfassende Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Verbesserung bestehender Fußwege		F3
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Das Fußwegenetz der Stadt Overath weist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere in den innerstädtischen Bereich der Ortsteile ein erhöhtes Verbesserungspotenzial auf. Vor allem auf der Hauptstraße, der Kölner Straße, der Bensberger und Olper Straße konnten Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit identifiziert werden. Im Bereich der Innenstadt des Ortskerns wurden bereits konkrete Maßnahmen im Rahmen des Fußverkehrschecks entwickelt, diese sollten weitestgehend umgesetzt werden und als neuer Standard auf die Ortsteile übertragen werden.	
<b>Maßnahme</b>	Sichere Gehwege mit einer hohen Wegequalität sind als wesentliche Voraussetzung für ein attraktives Fußwegenetz anzusehen. Dazu gehören ausreichend breite und hindernisfreie Gehweg mit geeigneten Oberflächenbelägen und Markierungen sowie Beschilderungen. Es ist zu gewährleisten, dass die Fußgängerinfrastruktur eine geeignete Trennung zu anderen Verkehrsteilnehmern bewirkt und dazu beiträgt, dass Konfliktsituationen vermieden werden. Einen weiteren Aspekt stellt die Barrierefreiheit von Gehwegen dar (vgl. Kapitel 5.1). Hierbei sind die Brücken über die Agger (Aggersteg, Lösberger Steg) besonders hinsichtlich der Fußgängerführung zu betrachten, um Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern zu reduzieren. In einem ersten Schritt sollte daher eine Begutachtung des Bestandes erfolgen (u. a. auch im Rahmen eines Fuß-/Radverkehrskonzeptes)	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von Verbesserungsbedarfen im bestehenden Fußwegenetz</li> <li>• konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe F1)</li> <li>• Prüfung einer verbesserten Führungsform bestehender Aggerbrücken.</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Verbesserung der Bestandswege</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, VRS, Zukunftsnetz Mobilität NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel des Baulastträgers</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 6 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 6 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie für den Fuß- und Radverkehr (F1)	
Zusammenfassende Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Verbesserung der Querungssituationen für Fußgänger*Innen		F4
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Das Fußwegenetz der Stadt Overath weist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung insbesondere in den innerstädtischen Bereich der Ortsteile ein erhöhtes Verbesserungspotenzial auf. Vor allem auf der Hauptstraße, Siegburger Straße, Propsteistraße und Kölner Straße. konnten Defizite im Bereich der Verkehrssicherheit identifiziert werden. Zum Teil sind diese Defizite auf fehlende Querungshilfen zurückzuführen (v. a. auf den Hauptverkehrsstraßen).	
<b>Maßnahme</b>	<p>Geeignete Querungsanlagen tragen einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*Innen bei. An relevanten Stellen im Fußwegenetz sind Querungshilfen zu errichten, die ein sicheres Überqueren stark befahrener Straßen ermöglichen.</p> <p>Auf Grundlage der jeweils vorherrschenden Verkehrssituation ist zu entscheiden, welcher Querungsanlagentyp die erforderliche Verkehrssicherheit für Fußgänger*Innen gewährleisten kann (vgl. Kapitel 5.1).</p> <p>In einem ersten Schritt sollten daher relevante Querungssituationen und Konfliktstellen im Bestandsnetz identifiziert und begutachtet werden (u. a. auch im Rahmen eines Fuß-/Radverkehrskonzeptes)</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von Querungssituationen für Fußgänger*Innen</li> <li>• Bewertung des Gefahrenpotenzials und des Handlungsbedarfes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*Innen</li> <li>• <i>konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe F1)</i></li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Errichtung von Querungshilfen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel des Baulastträgers</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie für den Fuß- und Radverkehr (F1)	
Zusammenfassende Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Optimierung bestehender Querungsanlagen		F5
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Unfallschwerpunkte von Fußgänger*Innen konnten in den innenstädtischen Bereichen der Kernstadt festgestellt werden. Eine der Hauptunfallursachen waren sog. Überschreiten-Unfälle, somit stellen Querungssituationen eine relevante Unfallquelle dar.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Reduktion des Gefahrenpotenzials entlang der Hauptverkehrsstraßen für Fußgänger*Innen, sind die bestehenden Querungsanlagen zu optimieren. Ergänzend zu den bereits vorhandenen Fußgängerüberwegen und Lichtsignalanlagen kann eine geeignete Beleuchtung der Querungssituationen das Gefahrenpotenzial lindern. Des Weiteren tragen Beschilderungen und Markierungen an Querungsstellen dazu bei, dass andere Verkehrsteilnehmer auf kreuzende Fußgänger*Innen hingewiesen werden (vgl. Kapitel 5.1).</p> <p>In einem ersten Schritt sollten daher die bestehenden Querungsanlagen erfasst und bewertet werden (u. a. auch im Rahmen eines Fuß-/Radverkehrskonzeptes)</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von bestehenden Querungsanlagen</li> <li>• Bewertung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*Innen</li> <li>• Ableitung von Handlungspotenzialen zur Optimierung der Querungssituationen</li> <li>• <i>konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe F1)</i></li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Optimierung von Querungsanlagen (z. B. Beleuchtung, Beschilderung, Markierung)</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel des Baulastträgers</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Planungsmaßnahmen: mind. 3 Monate</li> <li>▪ Umsetzungsmaßnahmen: mind. 3 Monate</li> <li>▪ Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft</li> </ul>	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie für den Fuß- und Radverkehr (F1)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Schaffung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur		F6
Leitziel:	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Fußverkehr	
Zielgruppe:	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
Potenzial:	indirekter Beitrag zur Steigerung des Fußverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Zur Steigerung der Nutzung des Fußverkehrs ist im gesamten Stadtgebiet eine möglichst attraktive Infrastruktur für Fußgänger*Innen bereitzustellen. Neben den Aspekten der Netzplanung und der Verkehrssicherheit kommt auch der Nutzungsqualität von Gehwegen eine hohe Bedeutung zu. Maßnahmen zur Attraktivierung von Gehwegen können daher einen positiven Effekt auf die Nutzung des Fußgängerverkehrs haben.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Schaffung einer ansprechenden und zur Nutzung motivierenden Fußverkehrsinfrastruktur sind folgende Maßnahmen geeignet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bepflanzungen des Straßen-/Gehwegraumes</li> <li>• Stadtmobiliar (z. B. Sitzmöglichkeiten)</li> <li>• Erhöhung der sozialen Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen)</li> <li>• Errichtung von Sitz- und Spielrouten</li> <li>• Verkehrsberuhigung (z. B. Begegnungszonen)</li> <li>• Einführung eines Leitsystems für den Fußverkehr</li> <li>• Fußgängerfreundliche Ampelschaltung (vgl. Kapitel 5.1)</li> <li>• Laufbus zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulverkehr</li> <li>• Wegweiser speziell für TouristInnen, Messegäste und BesucherInnen</li> </ul>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von bestehenden Querungsanlagen</li> <li>• Bewertung der Verkehrssicherheit von Fußgänger*Innen</li> <li>• Ableitung von Handlungspotenzialen zur Optimierung der Querungssituationen</li> <li>• <i>konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe F1)</i></li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Optimierung von Querungsanlagen (z. B. Beleuchtung, Beschilderung, Markierung)</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung:</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel des Baulastträgers	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Abhängig von der jeweiligen Maßnahme	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Strategie für den Fuß- und Radverkehr (F1)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.2 Radverkehr

Der Radverkehr ist mit weiteren Verlagerungspotenzialen verbunden, die eine Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens bewirken können. Eine gezielte Radverkehrsförderung sollte die Errichtung einer geeigneten, effizienten und sicheren Radverkehrsinfrastruktur zum Ziel haben. Begleitende Maßnahmen können dazu beitragen die Attraktivität des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Ein besonderes Augenmerk ist auf die erhöhten Möglichkeiten von E-Bikes und Pedelecs zu legen. Durch sie werden u. a. größere Distanzen, eine effizientere Streckenbewältigung und geringere topographische Barriereeffekte ermöglicht. Insgesamt trägt die Elektromobilität im Radverkehr zu einem erhöhten Nutzungskomfort bei, stellt jedoch aber auch erhöhte Anforderungen an die vorhandene Infrastruktur.



Abbildung 133: Handlungsfeld Radverkehr

### Einzelmaßnahmen

R1	Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes
R2	Ausbau des Radwegenetzes im Rahmen der REGIONALE 2025
R3	Errichtung fahrradfreundlicher Querungshilfen
R4	Anbindung von Velorouten
R5	Ausbau von Fahrradabstellanlagen
R6	Förderung der Elektromobilität im Radverkehr
R7	Fahrradtraining-Angebot
R8	Anreizprogramm für Radfahrende
R9	Förderung von Lastenrädern

<b>Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes</b>		<b>R1</b>
<b>Leitziel:</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>In Overath ist eine geeignete Radverkehrsinfrastruktur nur lückenhaft im Stadtgebiet ausgebaut. Aufgrund eines nicht vorhandenen flächendeckenden Radverkehrsnetzes und erheblicher Sicherheitsrisiken für Radfahrer*Innen in Overath, erfährt der Radverkehr grundlegend eine geringe Nutzung. Neben dem kaum ausgebauten Radverkehrsnetz sind die topographischen Voraussetzungen in Overath für den Radverkehr unvorteilhaft. Overath verfügt bereits über ein Radverkehrskonzept für den Ortskern, die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden jedoch noch nicht umgesetzt.</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur abgestimmten Initiierung einer nachhaltig wirksamen Radverkehrsförderung ist ein Radverkehrskonzept für die gesamte Stadt Overath zu entwickeln. Das Konzept soll wesentliche Handlungsansätze zur Steigerung des Radverkehrsanteils im Stadtgebiet identifizieren und einen Handlungsrahmen für künftige Maßnahmen entwickeln. Inhaltliche Schwerpunkte der konzeptionellen Grundlage sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehendes Konzept generell stärker aufgreifen und ausweiten</li> <li>• Potenzialanalyse Radverkehr</li> <li>• Netzplanung (Entwicklung eines Haupt- und Nebennetzes für Alltags- und Freizeitradfahrer*Innen, Anbindung umliegender Kommunen, Veloroutenplanung)</li> <li>• Festlegung von Knotenpunkten</li> <li>• Entwicklung von Ausbaustandards für Radwege (v. a. geeignete Führungsformen)</li> <li>• Planungsleitlinien für die Errichtung von Fahrradabstellanlagen (inkl. Standortplanung)</li> <li>• Möglichkeiten zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr</li> <li>• fahrradfreundliche Querungsmöglichkeiten</li> <li>• Serviceangebote für Fahrradfahrende</li> <li>• Verknüpfungsmöglichkeiten zu anderen Verkehrsträgern</li> <li>• Verzicht auf Fahrradticket bei Mitnahme im ÖPNV prüfen</li> <li>• flankierende Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Querschnittsthemen zwischen dem Fuß- und Radverkehr fördern (z.B. gemeinsame Führungsformen) (vgl. Kapitel 5.2)</li> </ul>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes für die Stadt Overath</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• Priorisierung von Maßnahmen</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen zur Radverkehrsförderung</li> <li>• Controlling</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, externes Planungsbüro	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, Polizei, Ordnungsamt, ADFC	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel, FöRi-MM (Voraussetzung hoher intermodaler Anspruch)	
<b>Kosten</b>	ca. 50.000 €	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Konzepterstellung: ca. 12 Monate	
<b>Bezug</b>	Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie für den Fußverkehr (F1) Intermodalität fördern (AM 4)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten	€€	
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung	 (aufgrund der strategischen Wirkung)	

<b>Ausbau des Radwegenetzes im Rahmen der REGIONALE 2025</b>		<b>R2</b>
<b>Leitziel:</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Die Stadt Overath verfügt über kein zusammenhängendes Radwegenetz und geeignete Radverkehrsanlagen sind nur punktuell im Stadtgebiet vorzufinden. Zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs und Erhöhung des Radverkehrs-Anteils im Stadtgebiet ist ein geeignetes Infrastrukturnetz zu errichten.</p> <p>Durch die Bereitstellung eines geschlossenen Radwegenetzes können wesentliche Standorte im Stadtgebiet für den Alltags-/Freizeitverkehr erschlossen werden. Effiziente und sichere Führungsformen für Radfahrer*Innen tragen dazu bei, dass der Radverkehr als Alternative zum MIV an Bedeutung gewinnt. Darüber hinaus fördert die aktive Fortbewegungsart die gesundheitliche Präventivarbeit.</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Verbesserung der Fortbewegungsmöglichkeit im Radverkehr sind geeignete Radwege umzusetzen, die Verbindungen zwischen relevanten Standorten im Gemeindegebiet herstellen. Durch ein gesamtstädtisches Radwegenetz, welches eine umwegfreie und lückenlose Fortbewegung für Radfahrer*Innen ermöglicht, wird ein maßgeblicher Beitrag für einen hohen Nutzungskomfort im Radverkehr geleistet. Im Rahmen der Netzplanung sind die Aspekte Effizienz und Sicherheit mit einem besonders hohen Stellenwert zu behandeln.</p> <p>Weitere Schwerpunkte der Konzeption eines gesamtstädtischen Radwegenetzes sollten folgende Aspekte sein:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Führungsformen (angemessene Separation der Verkehrsträger, sichere Fortbewegungsmöglichkeiten für Radfahrende)</li> <li>• Wegequalität (Oberflächenbeschaffenheit, Hindernisse, Topographie, Markierungen, Beschilderungen, Wegweisung)</li> <li>• Querungsanlagen (Unfall-/Konfliktvermeidung) (vgl. Kapitel 5.2)</li> </ul>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entwicklung eines gesamtstädtischen Radwegenetzes</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Umsetzung der Radverkehrsinfrastruktur</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): max. 80 % für modellhafte Vorhaben</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 6 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil der Netzplanung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1)
<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

<b>Errichtung fahrradfreundlicher Querungshilfen</b>		<b>R3</b>
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Das zukünftige Radverkehrsnetz wird insbesondere im innerstädtischen Bereich der Kernstadt und entlang der Hauptverkehrsstraßen mehrere Querungsstellen umfassen, an denen Radfahrer*Innen geeignete Querungshilfen benötigen. Durch die erhöhte Verkehrsbelastung in diesen Bereichen ist zu gewährleisten, dass der Radverkehr sichere Möglichkeiten zum Überqueren der Straßen erhält.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Geeignete Querungsanlagen tragen einen erheblichen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden bei. An relevanten Stellen im zukünftigen Radwegenetz sind Querungshilfen zu errichten, die ein sicheres Überqueren stark befahrener Straßen ermöglichen. Insbesondere an Knotenpunkten des zukünftigen Radwegenetzes sind geeignete Querungsmöglichkeiten von großer Bedeutung.</p> <p>Auf Grundlage der jeweils vorherrschenden Verkehrssituation ist zu entscheiden, welcher Querungsanlagentyp die erforderliche Verkehrssicherheit für Radfahrende gewährleisten kann. Besonders zu beachten sind die Anforderungen des Radverkehrs an eine möglichst effiziente Streckenbewältigung. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf mögliche Wartezeiten zu werfen, die mit einer Querungsanlage verbunden sein können. Es gilt ein ausgewogenes Maß zwischen einer sicheren und effiziente Führung Radverkehrs zu finden (vgl. Kapitel 5.1 und 5.2)</p> <p>In einem ersten Schritt sollten daher relevante Querungssituationen und Konfliktstellen im Radwegenetz identifiziert und begutachtet werden (u. a. auch im Rahmen eines Radverkehrskonzeptes)</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von Querungssituationen für Radfahrer*Innen</li> <li>• Bewertung des Gefahrenpotenzials und des Handlungsbedarfes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Radfahrenden</li> <li>• konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Strategie (siehe R1)</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Errichtung von Querungshilfen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): max. 80 % für modellhafte Vorhaben</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil der Netzplanung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1)
<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

<b>Anbindung von Velorouten</b>		<b>R4</b>
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung, umliegende Kommunen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Die Netzplanung des Radverkehrs sollte neben einer Verbesserung der Erreichbarkeit des Radverkehrs im innerstädtischen Bereich auch gesamtstädtische Verbindungsmöglichkeiten in die einzelnen Ortsteile umfassen. Des Weiteren ist die Anbindung umliegender Kommunen zu betrachten. Die Pendlerzahlen der Stadt Overath haben gezeigt, dass viele Ein- sowie Auspendler*Innen und entsprechend starke Verkehrsbeziehungen in die umliegenden Kommunen vorliegen. Mit dem Agger-Sülz-Radweg gibt es bereits eine regionale Radroute in Overath, die östlich angrenzenden Kommunen sollen an die rechtsrheinischen Rad-Pendler-Routen angeschlossen werden.</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Um geeignete überörtliche Anbindungsmöglichkeiten in die umliegenden Kommunen zu schaffen, ist die Errichtung von bzw. die Anbindung bestehender Velorouten zu prüfen. Aufgrund der hier relevanten Distanzen sollten möglichst effiziente Verbindungen mit einem hohen Ausbaustandard geschaffen werden, die hohe Geschwindigkeit (z. B. mit E-Bikes und Pedelecs) ermöglichen. So können Velorouten dazu beitragen, dass die Verbindungen in umliegende Kommunen der Stadt Overath für den Radverkehr an Attraktivität gewinnen und einen besonders hohen Nutzungskomfort bieten (vgl. Kapitel 5.2). Es bestehen bereits Rad-Pendler-Routen in Rösrath, Bensberg und Bergisch-Gladbach, so dass eine Anbindung Overaths an diese Routen ein sinnvoller Schritt wäre.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von relevanten Verbindungen für die Errichtung von bzw. die Anbindung an überörtliche Radverkehrsverbindungen</li> <li>• Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten einer Veloroutenplanung (z. B. Realisierbarkeit einer möglichst geradlinigen Führung)</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulast)</li> <li>• sukzessive Umsetzung der Velorouten</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, externes Planungsbüro
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): max. 80 % für modellhafte Vorhaben</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	langfristig
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil der Netzplanung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1)
<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€€€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

<b>Ausbau von Fahrradabstellanlagen</b>		<b>R5</b>
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Im Stadtgebiet Overath wurden vereinzelte Abstellanlagen für den Radverkehr vorgefunden. An einigen zentralen Standorten, wie beispielsweise dem Bahnhof, sind bereits Möglichkeiten des Fahrradparkens geschaffen wurden. Im Rahmen einer nachhaltigen Radverkehrsförderung ist das Angebot an Fahrradabstellanlagen jedoch auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Initiierung einer nachhaltigen Radverkehrsförderung, die eine zunehmende Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr umfasst, ist ein breites Angebot im Bereich des Fahrradparkens erforderlich. Insbesondere die zunehmende Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs stellt neue Anforderungen an die Sicherheit und den Vandalismus- sowie Diebstahlschutz von Abstellanlagen.</p> <p>Im gesamten Stadtgebiet sind an relevanten Standorten (Bahnhöfe, ÖPNV-Haltestellen, Versorgungsstandorte, Einzelhändler, Bildungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, etc.) geeignete Abstellanlagen zu errichten.</p> <p>Insbesondere an Einzelhandelsstandorten sollte eine Kooperation mit den ansässigen Einzelhändlern angestrebt werden, um einheitliche Standards für Fahrradabstellanlagen zu schaffen. An ÖPNV-Haltestellen können Fahrradabstellanlagen zu einer besseren Verknüpfung der beiden Verkehrsträger beitragen und so intermodales Verkehrsverhalten fördern.</p> <p>Auf diese Weise wird der Nutzungskomfort erhöht, indem Fahrräder an Zielstandorten sicher und ohne Bedenken abgestellt werden können (vgl. Kapitel 5.2).</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifikation von relevanten Zielstandorten des Radverkehr</li> <li>• Prüfung vorhandener Abstellmöglichkeiten und des zukünftigen Bedarfes</li> <li>• konzeptionelle Entwicklung einer gesamtstädtischen Standortplanung für das Fahrradparken; Planungsleitlinien Fahrradabstellanlagen (siehe R1)</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Eigentümer)</li> <li>• Umsetzung der Fahrradabstellanlagen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Abhängig von den spezifischen Eigentumsverhältnissen
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Einzelhändler und Inhaber, Verkehrsbetriebe
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel des Bauasträgers</li> <li>• Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) Klimaschutz durch Radverkehr: 75 % der förderfähigen Gesamtausgaben von investiven regionalen Maßnahmen mit Modellcharakter zur klimafreundlichen und radverkehrsgerechten Umgestaltung des Straßenraums</li> <li>• Bike+Ride-Offensive des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) und der Deutschen Bahn: 40 % + 20 % der förderfähigen Ausgaben bei Auf- und Ausbau von Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah): 80 % der förderfähigen Ausgaben für Fahrradstationen für mehr als 100 Fahrräder mit Bewachung und Witterungsschutz, Pannenhilfe, Fahrradwartung und -reparatur, Fahrradvermietung an Haltestellen des ÖPNV</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah): 80 % der förderfähigen Ausgaben Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Raum</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 3 Monate Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen: dauerhaft
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1), Direkter Bezug zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr (R6)

<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

Förderung der Elektromobilität im Radverkehr		R6
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Verbreitung des elektromobilen Radverkehrs ist in Overath bereits teilweise festzustellen, unterliegt aber dem generell geringen Radverkehrs-Anteil.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur gezielten Förderung einer zukünftig zunehmenden Nutzung von E-Bikes und Pedelecs sind zum einen die spezifischen infrastrukturellen Anforderungen des elektromobilen Radverkehrs zu berücksichtigen. Im Rahmen der Netzplanung ist eine erhöhte Aufmerksamkeit auf ausreichende Radwegebreiten (um Überholvorgänge von Radfahrer*Innen zu ermöglichen) und eine hohe Oberflächenqualität (für gesteigerte Fahrgeschwindigkeiten) zu legen.</p> <p>Zum anderen sind die erhöhten Anforderungen von E-Bikes und Pedelecs an die Sicherheit und den Vandalismus- sowie Diebstahlschutz von Abstellanlagen zu berücksichtigen. Entsprechende Anlagen mit einem geeigneten Schutz vor Diebstahl oder Beschädigungen sind im Rahmen des <i>Ausbaus von Fahrradabstellanlagen (R5)</i> an besonders relevanten Standorten vorzusehen.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkretisierung der Anforderungen an die Radwegeplanung und die Konzeption von Fahrradabstellanlagen</li> <li>• Entwicklung eines Planungsleitfadens für elektromobiles Radfahren (möglicher Bestandteil des <i>gesamstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1)</i>)</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulastträger, Eigentümer)</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Abhängig vom spezifischen Baulastträger (Radwegeplanung) und den Eigentumsverhältnissen (Abstellanlagen)	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Einzelhändler und Inhaber, Verkehrsbetriebe	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU): max. 80 % für modellhafte Vorhaben</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Abhängig von der jeweiligen Maßnahme	
<b>Bezug</b>	Integrierter Bestandteil eines gesamstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1), Direkter Bezug zum Ausbau des Radwegenetzes (F2), Direkter Bezug zur Förderung der Elektromobilität im Radverkehr (R6)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Fahrradtraining-Angebot		R7
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Schüler*Innen, Senior*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Der Radverkehr wird in der Stadt Overath bisher nur in sehr geringem Umfang genutzt. Der Großteil aller Wege wird mittels des MIV absolviert.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Potenziale des Radverkehrs werden aufgrund mangelnder Erfahrungen und geringer Anreize häufig nicht wahrgenommen. Daher wird auch im Bereich der Nahmobilität häufig der MIV für kurze Wegezwecke verwendet. Gleichzeitig fühlen sich Bürger*Innen aufgrund der mangelnden Erfahrungen nicht sicher im Radverkehr. Sowohl die Verkehrsregeln als auch das Verhalten gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern ist oftmals nicht bekannt.</p> <p>Einen geeigneten Ansatz (der insbesondere für Schüler*Innen und ältere Menschen, aber auch für die breite gesellschaftliche Masse von Interesse sein kann) stellt die Bereitstellung eines Fahrradtrainings dar. Im Rahmen dieses Trainings erhalten die Teilnehmer die Möglichkeit Praxiserfahrungen im Radverkehr zu sammeln und eine sichere Fahrweise zu üben. Außerdem sollte auf die Rechte der Radfahrenden und die Änderungen in der StVO-Novelle aufmerksam gemacht werden, sodass die Teilnehmer auch als Autofahrer*Innen auf Radfahrer*Innen als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer sensibilisiert werden. Auf diese Weise werden Nutzungsbarrieren des Radverkehrs in unterschiedlichen gesellschaftlichen Bereichen abgebaut (vgl. Kapitel 5.11).</p> <p>Um eine möglichst hohe Anzahl an Teilnehmern zu gewährleisten wird ein kostenloses Training empfohlen.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten</li> <li>• Aktivierung von Partnern und Sponsoren</li> <li>• Bewerbung des Angebotes</li> <li>• Durchführung</li> <li>• Evaluation</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, ADFC, Polizei, Ordnungsamt	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Sponsoren</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah): Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Kurzfristig	
<b>Dauer</b>	Durchführungszeit (mehrfache Termine; je nach Nachfrage)	
<b>Bezug</b>	Öffentlichkeitsarbeit	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Anreizprogramme für Radfahrende		R8
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Zum gegenwärtigen Zeitpunkt werden nur wenig Anreize geboten, um Verkehrsaufkommen vom MIV auf den Radverkehr zu verlagern. Die Nutzung des Radverkehrs ist aufgrund der fehlenden Infrastruktur unattraktiv und wird von wenigen Bürger*Innen mit einem Mehrwert in Verbindung gebracht.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Eine zielgerichtete Radverkehrsförderung sollte neben infrastrukturellen Maßnahmen auch die Entwicklung von motivatorischen und ideellen Anreizen beinhalten, um den Radverkehrs-Anteil in der Stadt Overath zu erhöhen. Ein gesamtstädtisches Ranking stellt den Wettbewerbscharakter her und wird am Ende eines jeden Jahres ausgewertet. Selbiges Modell könnte auch unternehmensintern umgesetzt werden und den Pendlerverkehr ansprechen. Hierzu ist hervorzuheben, dass die Stadt Overath bereits an der Aktion STADTRADELN teilnimmt. Dies sollte fortgeführt und in Zukunft sogar ausgebaut werden, wofür neue Zielgruppen anzusprechen sind.</p> <p>Zum Beispiel stellt der Schulverkehr einen vielversprechenden Schwerpunkt dar. Für Kinder und Jugendliche, die den Radverkehr auf ihrem Schulweg nutzen, könnten „Fahrrad-Marken“ entwickelt werden, die täglich vergeben werden. Diese Marken lassen sich entweder gegen einen Mehrwert, wie beispielsweise „Hausaufgabenfrei“, einlösen oder werden am Ende des Schuljahres unter allen Schüler*Innen ausgewertet und der/die Sieger*In gekürt.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bestehende Aktionen beibehalten und ausbauen</li> <li>• Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten</li> <li>• Aktivierung von Partnern und Sponsoren</li> <li>• Konzeption eines Anreizprogrammes für spezifische Zielgruppen</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Unternehmen, Schulen	
<b>Akteure</b>	Bürger*Innen, Arbeitgeber, Schulleitungen, Krankenversicherungen	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Sponsoren</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah): Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten- und Investitionskosten (bspw. für Preise oder ein Erfassungssystem)	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Direkter Bezug zur Entwicklung einer Radfahrer-App (R9) Öffentlichkeitsarbeit	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (inkl. Erfassungssystem)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Einsatz von Lastenrädern		R9
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Radverkehr	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen; Unternehmen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Lastenräder können einen wichtigen Beitrag zur Entlastung der Straßen und zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung leisten. Lastenräder haben hohe Anschaffungskosten und stellen besondere Anforderungen an die Radverkehrsinfrastruktur. Bisher werden Lastenräder in Overath kaum genutzt. Derzeit gibt es eine Aufstockungsprämie des Rheinisch-Bergischen Kreises, die die Landesförderung von 40 % für Gewerbetreibende um weitere 10 % fördert.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Kommunen können die Nutzung von Lastenrädern durch verschiedene Maßnahmen fördern:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Informationsveranstaltungen und Testangebote: Auf öffentlichen Veranstaltungen kann für die Nutzung von Lastenrädern etwa zum Waren- oder Kindertransport geworben werden außerdem können Fördermöglichkeiten für den Erwerb von Lastenrädern beworben werden. Ferner könnte die Stadt ein Lastenrad zum Testen für Unternehmen und interessierte Bürger*Innen bereitstellen.</li> <li>2. Einsatzpotenziale für Lastenräder im kommunalen Fuhrpark sollten geprüft werden.</li> <li>3. Anpassung der Radverkehrsinfrastruktur an die Anforderungen der Lastenräder: Verbreiterung bestehender Radwege und Schaffung von Fahrradabstellanlagen für Lastenräder.</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Festlegung von Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten</li> <li>• Aktivierung von Partnern und Sponsoren</li> <li>• Durchführung &amp; Evaluation</li> </ul> <p><u>Zu 2.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einsatzpotenziale für Lastenräder im kommunalen Fuhrpark prüfen</li> <li>• Anschaffung/Leasing der Lastenräder</li> </ul> <p><u>Zu 3.</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Konkretisierung der Anforderungen an die Radwegeplanung und Abstellanlagen</li> <li>• Entwicklung eines Planungsleitfadens für die Nutzung von Lastenrädern (möglicher Bestandteil des <i>gesamtstädtischen Radverkehrskonzeptes (R1)</i>)</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten (Baulasträger, Eigentümer)</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesbetrieb Straßen NRW, Bürger*Innen, Interessengruppen, Vereine und Organisationen, Fahrradhändler	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• progres.nrw – „Emissionsarme Mobilität“</li> <li>• Aufstockungsprämie des Rheinisch-Bergischen Kreises</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten für Planungen und Veranstaltung, Anschaffungskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurzfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Mobilitätsmanagement (MM6 & MM8)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (inkl. Software)	€	
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.3 Öffentlicher Personennahverkehr

Der ÖPNV soll zukünftig das Rückgrat des Umweltverbundes in der Stadt Overath darstellen und die Anforderungen einer klimafreundlichen Multimodalität erfüllen. Durch die Beteiligung verschiedener Akteure sind die Handlungsmöglichkeiten der Stadt Overath eingeschränkt. Dennoch können diverse Maßnahmen getroffen und Anreize geschaffen werden, um den ÖPNV als festen Bestandteil multi- sowie intermodaler Mobilitätsformen zu stärken.

### Einzelmaßnahmen

ÖV1	Optimierung der Netzgestaltung und Taktung
ÖV2	Beschleunigung des ÖPNV
ÖV3	Optimierung der Angebotsvermittlung
ÖV4	Verbesserung der Fahrgast-Information
ÖV5	Förderung barrierefreier und optimierter Haltestellen
ÖV6	Ausbau von Park & Ride und Bike & Ride Angeboten
ÖV7	Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern
ÖV8	Förderung eines klimafreundlichen Busverkehrs
ÖV9	Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath

Optimierung der Netzgestaltung und Taktung		ÖV1
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Das Liniennetz in Overath und der Region weist diverse Mängel auf. Die einzelnen Orte sind zwar flächendeckend an das ÖPNV-Netz angeschlossen, aber die Fahrzeiten betragen teilweise ein Vielfaches der Fahrtzeit, welche in der Regel mit dem MIV benötigt wird. (Beispiel: Strecke Overath – Bergisch Gladbach: Zeit ÖPNV ca. 50 min, Zeit Pkw ca. 20 min, Bus 420 / 227) Zudem verkehren in den einzelnen Stadtteilen Overaths die Linien in den Randzeiten morgens und abends sowie am Wochenende wenig bis gar nicht (Bspw. In Marialinden: Busverkehr sonntags ab 11 Uhr).</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Förderung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes, welches zur Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den Umweltverbund beiträgt, sind Maßnahmen zur Optimierung des ÖPNV-Liniennetzes notwendig. Insbesondere die Anbindung nach Bergisch Gladbach sollte verbessert werden.</p> <p>Weitere Handlungsbedarfe bestehen hinsichtlich der Taktung bzw. der Verbesserung des Angebotes in den Morgen- und Abendstunden sowie am Wochenende. Die Angebote in diesen Randzeiten sind auszuweiten und, wenn noch nicht vorhanden, einzurichten. Ein zeitlich umfassendes Angebot mit attraktiver Taktung kann die allgemeine Qualität des ÖPNV erhöhen und die Erreichbarkeiten im Stadtgebiet verbessern.</p> <p>Eine weitere Maßnahme betrifft den geplanten Haltepunkt in Vilkerath. Dieser ist möglichst optimal in das Liniennetz einzubinden. Bezüglich Taktung ist darauf zu achten, das ÖPNV und SPNV aufeinander abgestimmt werden.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Abstimmung mit beteiligten Akteuren</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Rheinisch-Bergischer Kreis, Kommunen	
<b>Akteure</b>	Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises, Verkehrsunternehmen	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Fördermöglichkeiten des Nahverkehrs (ÖPNV und SPNV) durch das Land NRW: beispielsweise ÖPNV-Pauschale (für Kreise als Auftraggeber), SPNV-Pauschale sowie pauschalisierte Investitionsförderung; Förderung durch den Bund, Richtlinie des ZV NVR für überregionale Schnellbuslinien an Aufgabenträger herantragen	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Beschleunigung des ÖPNV		ÖV2
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Aufgrund der starken Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich der Stadt Overath und dem verminderten Verkehrsfluss (insbesondere zu Stoßzeiten) kommt es häufig zu Verzögerungen im Betriebsablauf des ÖPNV.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Eine Bevorrechtigung des ÖPNV im Straßenverkehr kann dazu beitragen die Verzögerungen durch das erhöhte Verkehrsaufkommen zu reduzieren und einen erhöhten Verkehrsfluss für den Busverkehr zu gewährleisten.</p> <p>Einen geeigneten Ansatz stellt die Bevorrechtigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen mittels einer getrennten Signalgebung für den öffentlichen Verkehr dar, diese sind an LSA einzurichten an denen es aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen häufig zu längeren Wartezeiten kommt. Separate Busspuren bieten sich in Overath auf Grund des geringen Platzangebotes nicht an.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Erfassung und Auswertung der Fahrzeiten und Verzögerungen im Busverkehr</li> <li>• Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Umsetzungsfähigkeit von Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Busverkehrs</li> <li>• Abstimmung mit beteiligten Akteuren</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis</li> <li>• Betrieb und Wartung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Straßen.NRW	
<b>Akteure</b>	Rheinisch-Bergischer Kreis, Polizei, Straßenverkehrsamt, ggf. externer Gutachter	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Fördermöglichkeiten des Nahverkehrs (ÖPNV und SPNV) durch das Land NRW: beispielsweise ÖPNV-Pauschale (für Kreise als Auftraggeber)</li> <li>• Fördervorhaben kommunaler Straßenbau NRW Bussonderfahrstreifen</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Verbesserung der Verkehrssteuerung (M2)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)	€	
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Optimierung der Angebotsvermittlung		ÖV3
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Es wurde eine unzureichende Vermittlung von bestehenden Tarifen und zielgruppenspezifischen Angeboten im ÖPNV ermittelt. Die bestehenden Möglichkeiten wurden von vielen potenziellen Nutzer*Innen nicht wahrgenommen.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Um die Vermittlung des ÖPNV-Angebotes einfacher und flexibler zu gestalten sind bestehende technologische Möglichkeiten zu nutzen. Mittels Smartphone-Apps lassen sich bereits heute große Bevölkerungsteile erreichen. Der VRS bietet bereits eine App an. Diese soll im Rahmen des Mobilitätskonzeptes des Rheinisch-Bergischen Kreises durch Integration der neu konzipierten Mobilitätsangebote über den ÖPNV hinaus weiterentwickelt werden. Das E-Ticket soll als allgemeine Mobilitätskarte ausgestaltet werden, die den Zugang zu den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten (Bahn, Bus, Carsharing, Leihfahrräder etc.) gewährleistet.</p> <p>Eine Maßnahme zur Kommunikation ist die Einrichtung einer zentralen Informationsseite mit Integration aller Mobilitätsangebote (siehe Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises).</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Rheinisch-Bergischer Kreis	
<b>Akteure</b>	Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Deutsche Bahn AG, Verkehrsdienstleister	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Fördermöglichkeiten des Nahverkehrs (ÖPNV und SPNV) durch das Land NRW Förderprogramm des BMVI im Rahmen der Richtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Verbesserung der Fahrgast-Informationen		ÖV4
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Aufgrund der starken Verkehrsbelastung im Innenstadtbereich der Stadt Overath kommt es teilweise zu Verzögerungen im Betriebsablauf des ÖPNV. Aktuell bestehen Informationsmöglichkeiten zu Verspätungen und Abfahrtszeiten lediglich über die <i>VRS Fahrplan App</i> .	
<b>Maßnahme</b>	<p>Um die Informationsvermittlung an ÖPNV-Haltestellen in Overath zu optimieren, ist zu prüfen, wo die Installation von Dynamischen Fahrgastinformationssystemen (DFI) sinnvoll ist. Über die digitalen Anzeigen lassen sich Abfahrtszeiten übersichtlich darstellen und Informationen zu Verspätungen einbinden. Der Informationsfluss zum Kunden wird auf diese Weise verbessert und kann zu einer Steigerung der Nutzungsqualität des ÖPNV beitragen (vgl. Kapitel 5.5).</p> <p>Es wird eine Integration von DFI-Systemen an Haltestellen empfohlen, die eine zentrale Funktion im Liniennetz der Stadt Overath einnehmen und erhöhte Fahrgastzahlen aufweisen. Bei der Planung ist insbesondere auf die Planung der Stromversorgung zu achten.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Priorisierung von Haltestellen</li> <li>• Umsetzungsplanung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Verkehrsverbund Rhein-Sieg	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eigenmittel</li> <li>▪ Förderprogramm des BMVI im Rahmen der Richtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: ca. 6 Monate Umsetzungsmaßnahmen: ca. 3 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Optimierung der Angebotsvermittlung (ÖV3), Förderung barrierefreier und optimierter Haltestellen (ÖV5), Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Förderung barrierefreier und optimierter Haltestellen		ÖV5
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Stadt Overath verfügt über zahlreiche Bushaltestellen und aktuell einen Bahnhofsteilpunkt im eigenen Stadtgebiet. Haltestellen sind nur teilweise barrierefrei ausgebaut.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Durch eine Verbesserung der Nutzung- und Aufenthaltsqualität an einzelnen Haltestellen kann eine generelle Steigerung des Nutzungskomforts im ÖPNV bewirkt werden. Diesbezüglich sind die folgenden Aspekte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informationen (Netzpläne, Linienfahrpläne, Fahrgastinformationen)</li> <li>▪ Haltestellenausstattung (Papierkorb, Witterungsschutz, Sitzgelegenheit etc.)</li> <li>▪ Haltestellen-Ausgestaltung Overath Bf im Rahmen der geplanten Mobilstation gefördert vom Rheinisch-Bergischen Kreis</li> <li>▪ Sicherheit und Barrierefreiheit (Verkehrsregelung an Haltestellen, Einstiegshilfen, Bodenleitsystem, Vermeidung von Stufen und Treppen)</li> <li>▪ Wartung, Instandhaltung, Reinigung</li> <li>▪ Erreichbarkeit (Zugang, Lichtsignalanlagen, Querungsmöglichkeiten)</li> </ul> <p>Am geplanten neuen Haltepunkt des Bahnverkehrs in Vilkerath auch der Aspekt des Serviceangebotes zu berücksichtigen. Versorgungseinrichtungen (z. B. Kiosk oder Bäckerei) sowie öffentliche WC-Anlagen können die Aufenthaltsqualität deutlich steigern. Es ist zu prüfen, ob hier eine Förderung für eine Mobilstation durch den Rheinisch-Bergischen Kreis zu erhalten ist. Vorab sind die zu empfehlenden Module sowie vorzusehende Ausstattung in den Konzeptarbeiten zu prüfen. (Siehe auch ÖV9)</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen bezüglich der geplanten Mobilstationen aus dem Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreise</li> <li>• Erfassung des gegenwärtigen Zustandes aller Haltestellen im Stadtgebiet</li> <li>• Identifikation von Optimierungspotenzialen</li> <li>• sukzessive Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Verkehrsverbund Rhein-Sieg	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Fördermöglichkeiten des Nahverkehrs (ÖPNV und SPNV) durch das Land NRW: beispielsweise ÖPNV-Pauschale (für Kreise als Auftraggeber)</li> <li>• ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV NVR</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: ca. 12 Monate - Umsetzungsmaßnahmen: ca. 6 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath (ÖV9), Intermodalität fördern (AM4)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Ausbau von Park & Ride und Bike & Ride Angeboten		ÖV6
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	Abstellmöglichkeiten für Pkw und Fahrräder bestehen in der Stadt Overath vor allem am Bahnhof. Die Bushaltestellen im Stadtgebiet sind hingegen kaum mit P+R/B+R-Möglichkeiten ausgestattet.	
<b>Maßnahme</b>	Zur Förderung des Bus- und Bahnverkehrs in der Stadt Overath sind die Anbindungsmöglichkeiten und der Zubringerverkehr zu den ÖPNV-Haltestellen zu stärken. Einen geeigneten Ansatz stellt die Errichtung von Pkw- und Fahrradabstellmöglichkeiten dar, wobei der Schwerpunkt auf Fahrradabstellmöglichkeiten liegt. Zunächst sollten zentrale Haltestellen in den Ortsteilen die zwei oder mehr Buslinien bedienen ausgebaut werden (bspw. Heiligenhaus, Altenheim, Untereschbach Mitte, Immekeppel Kirche). Die P+R-Möglichkeit am Bahnhof ist aktuell ausreichend dimensioniert und sollte als Grundlage für Planungen am neuen Haltepunkt Vilkerath dienen. Bei den Fahrradabstellanlagen sollte berücksichtigt werden, dass die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs zukünftig zunehmen wird, so dass ausreichend sichere und ggf. auch überdachte Abstellanlagen realisiert werden sollen.	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Erfassung der vorhandenen Abstellanlagen und Parkplätze an ÖPNV-Haltestellen</li> <li>• Identifikation von Ausbaupotenzialen</li> <li>• sukzessive Umsetzung der Maßnahmen</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Deutsche Bahn AG	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) des Landes NRW, Förderumfang: bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben für z. B. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum</li> <li>• ÖPNV-Investitions-Richtlinie ZV NVR</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Umsetzungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Ausbau von Fahrradabstellanlagen (R5), Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath (ÖV9), Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern		ÖV7
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Die Mitnahme von Fahrrädern ist im gesamten VRS bereits eindeutig geregelt. Sie unterliegt folgenden Vorschriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrräder dürfen grundsätzlich mitgenommen werden, solange in den Fahrzeugen genügend Platz ist und für das Fahrrad ein VRS-Ticket gelöst wurde.</li> <li>Kosten: EinzelTicket Erwachsene Preisstufe 1b bzw. 2a für beliebig lange Strecke (Lösung von 4er-Tickets ist möglich)</li> <li>Es besteht kein Anspruch auf die Fahrradmitnahme, der Fahrer*In darf über die Mitnahme entscheiden. Kinderwägen und Rollstühle haben Vorrang.</li> </ul> <p>Zudem gibt es den Bergischen Fahrradbus mit Fahrradanhänger für 16 Räder auf der Strecke zwischen Leverkusen-Opladen und Marienheide sowie auf der Strecke auf dem Weg der Linie 430 zwischen Burscheid und Bergisch-Gladbach. Das Angebot wird zunehmend stark nachgefragt.</p>	
<b>Maßnahme</b>	Auf Grund der starken Nachfrage des Bergischen Fahrradbusses ist zu prüfen, ob das Angebot ausgeweitet werden kann. Zusätzlich sollte die Kostenpflichtigkeit abgeschafft werden, um die Verknüpfung zwischen ÖPNV & Fahrrad zu stärken.	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiierung von Abstimmungsprozessen zwischen den beteiligten Akteuren</li> <li>sukzessive Umsetzung der Maßnahme</li> <li>Abschaffung des Fahrradtickets prüfen und möglichst umsetzen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Verkehrsbetriebe	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eigenmittel</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Ausbau von Fahrradabstellanlagen (R5), Ausbau von Park & Ride und Bike & Ride Angeboten (ÖV 6), Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Förderung eines klimafreundlichen Busverkehrs		ÖV8
<b>Leitziel</b>	Verbesserung der CO2-Bilanz des ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im ÖPNV	
<b>Ausgangssituation</b>	Der Busbetrieb in Overath und der Region erfolgt aktuell durch den Einsatz herkömmlicher Dieselsebusse und Brennstoffzellenbusse. Die Brennstoffzellenbusse verkehren auf den Linien des Verkehrsunternehmens Regionalverkehr Köln GmbH (RVK). Der RVK hat in der Summe 60 Busse in der Region um Overath, davon fünf wasserstoffangetriebene Fahrzeuge. Bis zum Jahr 2030 möchte der RVK nur noch mit Brennstoffzellen-Bussen verkehren. Das bedeutet, dass jeder Bus, der neu angeschafft wird und einen alten ersetzt, wasserstoffangetrieben sein soll.	
<b>Maßnahme</b>	Umstellung des Fahrzeugbestandes auf alternative Antriebsformen für die beiden weiteren in Overath verkehrenden Verkehrsunternehmen Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) sowie Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL).	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung von Einsatzmöglichkeiten alternativer Antriebstechnologien im Busverkehr (u. a. Praktikabilität, Reichweitenanforderungen, verfügbare Modelle, Lademöglichkeiten, Wirtschaftlichkeit)</li> <li>• Festlegung der Umsetzungsmöglichkeiten weitreichender Flottenumstellungen</li> <li>• kontinuierliche Diskussion der Thematik und Verfolgung des technologischen Fortschrittes</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Impulsgeber), Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG), Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL)	
<b>Akteure</b>	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG), Verkehrsgesellschaft Bergisches Land mbH (VBL)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderprogramm Elektromobilität vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle</li> <li>• Richtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV (BMUB)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate Umsetzungsphase: mind. 12 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Förderung alternativer Antriebstechnologien (M4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath		ÖV9
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen auf den ÖPNV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Steigerung des ÖPNV-Anteils am Modal Split	
<b>Ausgangssituation</b>	In Vilkerath ist ein neuer Bahnhofhaltepunkt geplant. Für dessen Fertigstellung bzw. Inbetriebnahme wurde aktuell noch kein Termin konkretisiert. Seitens der Stadtverwaltung wurde die Möglichkeit erörtert, über den Rheinisch-Bergischen Kreis (Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“) eine Förderung für eine Mobilstation zu erhalten.	
<b>Maßnahme</b>	Einrichtung einer Mobilstation am zukünftigen Haltepunkt Vilkerath und Prüfung der Förderung durch den Rheinisch-Bergischen Kreis im Rahmen des Projektes „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“.	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung und Auswahl geeigneter Bausteine für die Mobilstation wie z. B. Art und Umfang von Fahrradabstellanlagen, P+R-Möglichkeiten, Carsharing, u. a.</li> <li>• Prüfung der Förderung der Mobilstation durch das Projekt des Rheinisch-Bergischen Kreises</li> <li>• Umsetzung der Maßnahme</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Deutsche Bahn AG	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) des Landes NRW, Förderumfang: bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben für z. B. Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM) des Landes NRW, Förderumfang: bis zu 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für z. B. die Erstellung neuer Mobilstationen</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: ca. 6 Monate Umsetzungsphase: mind. 12 Monate	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM4), Förderung barrierefreier und optimierter Haltestellen (ÖV5), Ausbau von Park & Ride und Bike & Ride Angeboten (ÖV6)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten (direkt)		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.4 Motorisierter Individualverkehr

Der MIV ist für einen Großteil der verkehrsbedingten THG-Emissionen verantwortlich und stellt Optimierungspotenziale im Rahmen klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung bereit. Dabei kommen vor allem Verbesserungsstrategien zum Einsatz, die einen effizienteren MIV mit geringeren Umweltauswirkungen fördern.

### Einzelmaßnahmen

<b>M1</b>	<b>Optimierung des Verkehrsflusses</b>
<b>M2</b>	<b>Verbesserung der Verkehrssteuerung</b>
<b>M3</b>	<b>Optimierung des ruhenden Verkehrs</b>
<b>M4</b>	<b>Förderung alternativer Antriebstechnologien</b>
<b>M5</b>	<b>Ausbau der (halb-)öffentlichen E-Ladeinfrastruktur</b>
<b>M6</b>	<b>Prüfung einer ortsfernen Trasse</b>

Optimierung des Verkehrsflusses		M1
<b>Leitziel</b>	Verbesserung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, öffentlicher Verkehr	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Optimierung des MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	Das Straßennetz der Kernstadt Overath weißt vor allem zu den Stoßzeiten eine enorm hohe Verkehrsbelastung auf. Daraus resultieren ein verminderter Verkehrsfluss und Rückstaueffekte.	
<b>Maßnahme</b>	Zur Verbesserung der Verkehrssituation in Overath ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h auf Teilstücken der Hauptstraße zu prüfen. Mit dieser Maßnahme wird der gesamte Verkehrsfluss optimiert sowie die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer signifikant erhöht. Zudem trägt sie zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs bei. Seit 2017 wurde die entsprechende Verwaltungsvorschrift der StVO dahingehend geändert, dass eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h nicht mehr nur in Ausnahmefällen möglich ist, sondern in der Regel in „sensiblen Bereichen mit besonders schützenswerten Verkehrsteilnehmern“ angewendet werden kann. Diese Bereiche finden sich an zahlreichen Hauptverkehrsstraßen. Zudem ist die Errichtung weiterer Kreisverkehre zu prüfen, welche die bestehenden Verzögerungen durch vorhanden Lichtsignalanlagen optimieren (vgl. Kapitel 5.3).	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Identifikation von Belastungsbereichen im Straßenverkehrsnetz</li> <li>• Erfassung der vorhandenen Verkehrseinrichtungen</li> <li>• Ermittlung der Umsetzungsfähigkeit und des Wirkungspotenzials von streckenbezogenen Geschwindigkeitsreduktionen</li> <li>• Ermittlung der Umsetzungsfähigkeit und des Wirkungspotenzials von infrastrukturellen Veränderungen (Kreisverkehre)</li> <li>• Verkehrsrechtliche Prüfung</li> <li>• Umsetzungsplanung</li> <li>• Durchführung regelmäßiger Kontrollen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis	
<b>Akteure</b>	Polizei, Straßenverkehrsamt, externe Gutachter	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Landesmittel</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: ca. 6-12 Monate Umsetzungsphase: ca. 12-24 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Verbesserung der Verkehrssteuerung (M2), Optimierung des ruhenden Verkehrs (M3), Prüfung einer ortsfernen Trasse (M6)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Verbesserung der Verkehrssteuerung		M2
<b>Leitziel</b>	Verbesserung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, öffentlicher Verkehr	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Optimierung des MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	Das Straßennetz weist vor allem zu den Stoßzeiten eine enorm hohe Verkehrsbelastung auf. Daraus resultieren ein verminderter Verkehrsfluss und Rückstaueffekte.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zur Verbesserung der Verkehrssituation ist eine effizientere Verkehrssteuerung zu prüfen. Dabei kann insbesondere eine Optimierung der Ampelschaltung auf den Hauptverkehrsstraßen beitragen.</p> <p>Die Einführung einer intelligenten Ampelschaltung kann bewirken, dass Grünphasen anhand des Verkehrsaufkommens ausgerichtet werden. Dazu eignen sich zum einen Induktionsschleifen, welche das aktuelle Verkehrsaufkommen erfassen und die Ampelschaltung entsprechend ausrichten (vgl. Kapitel 5.3). Durch Einführung eines digitalen Parkleitsystems (Konzept besteht) kann eine Reduktion des Parksuchverkehrs erreicht werden. Es werden Auslastungsanzeigen für die P&amp;R-Plätze Bahnhof, an den Gärten und Kolpingplatz angestrebt.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zuständigkeiten und Verantwortung definieren</li> <li>• Identifikation von Belastungsbereichen im Straßenverkehrsnetz</li> <li>• Erfassung der vorhandenen Lichtsignalanlagen</li> <li>• Prüfung der Umsetzungsfähigkeit einer intelligenten Ampelschaltung</li> <li>• Prüfung der Umsetzungsfähigkeit eines digitalen Leitsystems</li> <li>• Verkehrsrechtliche Abstimmung</li> <li>• Umsetzungsplanung</li> <li>• Wartung und Instandhaltung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis	
<b>Akteure</b>	Polizei, Straßenverkehrsamt, externe Gutachter	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements NRW (FöRi-MM), Fördersatz: bis zu 80 Prozent</li> <li>• Fördervorhaben Kommunaler Straßenbau NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planungsmaßnahmen: mind. 12 Monate, Umsetzungsphase: mind. 24 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Optimierung des Verkehrsflusses (M1), Optimierung des ruhenden Verkehrs (M3)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Optimierung des ruhenden Verkehrs		M3
<b>Leitziel</b>	Verbesserung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, öffentlicher Verkehr	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Reduktion des MIV-Verkehrsaufkommens	
<b>Ausgangssituation</b>	Es konnten diverse Probleme hinsichtlich der Parkraumsituation in der Kernstadt Overath identifiziert werden. Neben einem erhöhten Parksuchverkehr verkleinern am Straßenrand parkenden Pkw den knappen Straßenraum bezüglich des bewegten Verkehrs und schränken insbesondere Rad- und Fußverkehr ein. Zudem werden zahlreiche Parkmöglichkeiten am Straßenrand von Langzeitparkern genutzt.	
<b>Maßnahmen</b>	<p>In der gesamten Kernstadt Overath ist eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen, welches den ruhenden Verkehr steuert. Als Grundlage sollte eine umfassende Bestandsanalyse durchgeführt werden, wodurch eine konkrete Zielsetzung abgeleitet werden kann. Als Testphase können zunächst nur zeitliche Restriktionen eingeführt werden, bevor umfassende Technik (Parkautomaten) etc. angeschafft werden.</p> <p>Mit Einführung der Parkraumbewirtschaftung finden Kurzzeitparker leichter einen Parkplatz als vorher, weil Langzeitparker auf andere kostengünstigere (Park-)Möglichkeiten ausweichen. Zudem kann die Aufenthaltsqualität für Fußgänger*Innen gesteigert werden. Beide Effekte wirken sich positiv auf den Einzelhandel aus.</p> <p>Mit Einführung einer konsequenten großflächigen Parkraumbewirtschaftung und regelmäßigen Kontrollen wird das Verkehrsaufkommen des MIV langfristig verringert, da zunehmend mehr Personen auf Alternativen des Umweltverbundes umsteigen werden. Hier gilt es, attraktive Alternativen anzubieten. Zusätzlich ist vermehrt Öffentlichkeitsarbeit vorzunehmen, um Bürger*Innen von einer Umwidmung von Parkfläche zu überzeugen. Hier könnte ein Parking Day umgesetzt werden.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umfassende Bestandsanalyse und Abgleich Ist-/Soll-Zustand</li> <li>• Erstellung eines Parkraumkonzeptes mit Parkraumbewirtschaftung</li> <li>• Prüfung, an welchen Stellen die Nutzung der Verkehrsfläche zugunsten von Rad- und Fußverkehr umgewandelt werden könnte</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit, zur Erhöhung der Akzeptanz</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten</li> <li>• Umsetzung der Maßnahmen</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath
<b>Akteure</b>	Einzelhändler, Anwohner, Stadtwerke, Baubetriebsamt, Straßen.NRW, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel (Rückfinanzierung über Parkgebühren)</li> <li>• Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) des Landes NRW, Förderumfang: bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben für z. B. Rad- und Fußverkehrsanlagen und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig
<b>Dauer</b>	Planung und Umsetzung: mind. 12 Monate Betrieb: kontinuierlich
<b>Bezug</b>	Radverkehr (Abstellanlagen, Infrastruktur), Fußverkehr (Infrastruktur)
<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

Förderung alternativer Antriebstechnologien		M4
<b>Leitziel</b>	Verbesserung der CO2-Bilanz des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, öffentlicher Verkehr	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	Alternative Antriebstechnologien sind in der Stadt Overath bisher nur geringfügig verbreitet. Hinsichtlich der Akzeptanz derartige Fahrzeuge besteht allgemein Unsicherheit, was durch gezielte Maßnahmen ausgeräumt werden kann.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Im Bereich alternativer Antriebstechnologien ist die Elektromobilität bezüglich der gesamten CO2-Einsparungsmöglichkeiten sowohl aktuell als auch zukünftig führend. Die Förderung der Elektromobilität sollte demnach an erster Stelle stehen. Mögliche Maßnahmen sind</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausweisung privilegierter Parkräume für E-Autos</li> <li>▪ Befreiung von Parkgebühren</li> <li>▪ Ausnahme von Zufahrtsbeschränkungen</li> <li>▪ Informationskampagne zum Kauf von Elektroautos</li> </ul> <p>Es ist zu prüfen, welche Maßnahmen umsetzbar sind und langfristig eine Emissionsreduktion im MIV bewirken können.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Möglichkeiten zur Förderung alternativer Antriebstechnologien, insbesondere Elektromobilität</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten</li> <li>• Priorisierung von Maßnahmen</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit</li> <li>• Bewerbung und Umsetzung der Maßnahmen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderprogramm Elektromobilität vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planung und Umsetzung: ca. 6-12 Monate	
<b>Bezug</b>	Ausbau der (halb-)öffentlichen E-Ladeinfrastruktur (M5)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Ausbau der (halb-)öffentlichen E-Ladeinfrastruktur		M5
<b>Leitziel</b>	Verbesserung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, öffentlicher Verkehr	
<b>Potenzial</b>	indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	Es gibt bereits öffentliche Lademöglichkeiten (kein Schnellladen) in Overath, Villerath und Untereschbach sowie eine Schnellladeeinrichtung bei der Autobahnraststätte Aggertal. Es besteht ein Konzept zur Umsetzung weiterer Lademöglichkeiten.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Eine gezielte Förderung der Elektromobilität erfordert vor allem einen Ausbau der Lademöglichkeiten im (halb-)öffentlichen Bereich. Ein geeigneter Ansatz besteht demnach vor allem im Ausbau der öffentlich verfügbaren Ladesäulen im Stadtgebiet. Dazu eignen sich vor allem öffentliche Flächen (z. B. Parkraum) im innerstädtischen Bereich, auf denen der Ladeinfrastrukturausbau durch die Stadtverwaltung oder die Stadtwerke selbst umgesetzt werden kann. Bestehende Konzepte sind hinsichtlich ihrer Umsetzung zu unterstützen. Es ist anzustreben, je Ortsteil mindestens eine öffentlich zugängliche Lademöglichkeit zu schaffen.</p> <p>Auf der anderen Seite ist auch im halböffentlichen Bereich ein Ausbau zu fokussieren. In diesem Zusammenhang kann die Stadtverwaltung Overath vor allem eine Rolle als Initiator und Unterstützer einnehmen (vgl. Kapitel 5.3).</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermittlung der künftigen Nachfrage nach E-Ladeinfrastruktur</li> <li>• Je Ortsteil mindestens eine Lademöglichkeit umsetzen</li> <li>• Standortplanung</li> <li>• Festlegung von Zuständigkeiten</li> <li>• Umsetzungsplanung</li> <li>• Errichtung von Ladesäulen</li> <li>• Betrieb und Wartung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Stadtwerke	
<b>Akteure</b>	Einzelhändler u. a.	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): 60 % der zuwendungsfähigen Ausgaben auf die Errichtung von Ladeinfrastruktur (inkl. Netzananschluss); Höchstsatz: 3.000 € (pro Normalladepunkt), 12.000 € (pro Schnellladepunkt &lt; 100 kW), 30.000 € (pro Schnellladepunkt ≥ 100 kW)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Standortplanung: ca. 6 Monate Umsetzung: mind. 6 Monate	
<b>Bezug</b>	Förderung alternativer Antriebstechnologien (M4)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Prüfung ortsferne Trasse		M6
<b>Leitziel</b>	Verkehrsvermeidung im Innenstadtbereich	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Pendler*Innen innerhalb und außerhalb des Stadtgebiets	
<b>Potenzial</b>	Entlastung Innenstadtbereich, Verbesserung Luftqualität	
<b>Ausgangssituation</b>	Umleitungen der nahegelegenen Autobahn führen häufig zu hohen Verkehrsbelastungen in der Overather Innenstadt und somit zu hohen Luftschadstoffwerten. Eine Umfahrungsmöglichkeit ist nicht gegeben.	
<b>Maßnahme</b>	Ziel ist es, eine Ortsumfahrung einzurichten, damit Umleitungen von der Autobahn nicht mehr durch das Stadtgebiet, sondern abseits davon geführt werden können. Obwohl dieser Straßenneubau mit hohen Kosten und langer Umsetzungszeit verbunden sein wird, ist er an dieser Stelle zu empfehlen. Die Stadt Overath ist seit Jahren engagiert, die Luftqualität innerorts zu verbessern, wozu eine ortsferne Trasse einen erheblichen Beitrag leisten kann. Allerdings wird der MIV gefördert, als dass der Umweltverbund fokussiert wird. Daher ist der Beitrag zum Klimaschutz als gering zu betrachten. Dennoch birgt eine reduzierte Verkehrsbelastung in der Innenstadt hohe Verbesserungspotenziale. Gleichzeitig ist hier ein Schwerpunkt in der Kommunikation und Netzwerksarbeit zu treffen, da die ortsferne Trasse nicht nur die Stadt Overath, sondern auch umliegende Kommunen sowie den Landkreis betrifft.	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgangssituation festschreiben</li> <li>• Verbesserungsmöglichkeiten in Erfahrung bringen</li> <li>• Umsetzungskonzept auf den Weg bringen</li> <li>• Interkommunale Zusammenarbeit fördern</li> <li>• Gemeinsames Konzept und Routenvarianten erarbeiten lassen</li> <li>• Auf Variante festlegen und Umsetzung prüfen sowie ggf. anstoßen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis, Land NRW, Bund	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, umliegende Kommunen, Landkreis, Land NRW, Bund	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Kreismittel / Landesmittel / Bund</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	langfristig	
<b>Dauer</b>	Abstimmungsarbeiten: 1 – 2 Jahre Konzeptarbeiten: 2 – 3 Jahre Anschließende Umsetzung: 10 oder mehr Jahre	
<b>Bezug</b>	Bereich der Stadtplanung (S)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.5 Alternative Mobilitätsformen

Durch eine Erweiterung des Mobilitätsangebotes mittels klimafreundlicher Mobilitätsformen können neue Möglichkeiten im Bereich der klimafreundlichen Verkehrsmittel in der Stadt Overath geschaffen werden. Zielsetzung ist es, geeignete Angebotsformen für unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse bereitzustellen. Alternative Mobilitätsformen schlagen dabei häufig neue Wege ein, nutzen moderne Technologien sowie Möglichkeiten und sind auf multi- sowie intermodale Mobilitätsverhalten ausgerichtet.

### Einzelmaßnahmen

<b>AM1</b>	<b>Förderung von Carsharing</b>
<b>AM2</b>	<b>Förderung von (E-) Bikesharing</b>
<b>AM3</b>	<b>On-Demand-Verkehr</b>
<b>AM4</b>	<b>Intermodalität fördern</b>
<b>AM5</b>	<b>Ridesharing fördern</b>

Förderung von Carsharing		AM1
<b>Leitziel</b>	Verbesserung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Car- und Ridesharing-Community aus Marialinden bietet seit Ende 2019 ein Carsharing mit zwei Elektro-Fahrzeugen in Marialinden und einem Fahrzeug in Heiligenhaus an. Im Rahmen der Mobilstation wird am Bahnhof Overath ein weiteres Carsharing-Angebot eingerichtet werden und auch die Car- und Ridesharing Community plant ihr Angebot in Overath weiter auszubauen.	
<b>Maßnahmen</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zur Förderung des Carsharings bietet sich eine Kooperation des lokalen Carsharing-Anbieters mit dem zukünftigen Anbieter des Carsharings an der Mobilstation an, so dass die Fahrzeuge beider Anbieter von allen Kund*Innen genutzt werden können.</li> <li>2. Carsharing-Fahrzeuge sollten bei der Planung der Parkraumbewirtschaftung berücksichtigt werden. Kostenfreie Stellplätze für Carsharing-Fahrzeuge fördern die Nutzung dieser Mobilitätsform.</li> <li>3. Der lokale Anbieter ist bei der Standortsuche neuer Carsharing-Stellplätze sowie ggf. bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge zu unterstützen.</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche zwischen den zwei verschiedenen Anbietern</li> <li>• Bedarfs- und Standortplanung für weitere Carsharing-Fahrzeuge</li> <li>• Planung</li> <li>• Umsetzung</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Carsharing-Anbieter	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Carsharing-Anbieter	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderung durch Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planung und Umsetzung: ca. 12 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM3), Förderung alternativer Antriebstechnologien (M4), Optimierung des ruhenden Verkehrs (M3)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Förderung von (E-) Bikesharing		AM2
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Es gibt bereits ein Bikesharing-Angebot von der Car- und Ridesharing-Community aus Marialinden. Aktuell stehen zwei Pedelecs in Marialinden zur Verfügung, welche per App gebucht werden können.</p> <p>Zudem gehört zum Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“ das Angebot des Bikesharings als ein Baustein. Am Standort Overath Bahnhof neben dem RVKJ-Kiosk ist ein entsprechendes Angebot (Verleih von 10 Pedelecs) bereits installiert worden (August 2020). Betreiber ist die Fa. Nextbike.</p>	
<b>Maßnahmen</b>	<p>Bikesharing-Angebote dienen vor allem der Ergänzung anderer Verkehrsträger. Sie können diverse Zielgruppen ansprechen und beispielsweise die Anbindungsmöglichkeiten zwischen Bahnhof und Innenstadt verbessern. Darüber hinaus verfügt das Bikesharing auch über einen hohen Wert für die Bereiche Freizeit und Tourismus. Insbesondere Pedelecs und E-Bikes bieten sich beim Bikesharing an. Auf Grund der wechselhaften Topographie Overaths ist die Nachfrage hoch. Zudem besitzen noch wenig Einwohner*Innen Overaths ein privates Pedelec oder E-Bike.</p> <p>Zur Förderung des Bikesharings ist eine Kooperation des lokalen Bikesharing-Anbieters mit dem zukünftigen Anbieter des Bikesharings an der Mobilstation zu prüfen, so dass die Fahrräder beider Anbieter von allen Kund*Innen genutzt werden können. Zudem ist der lokale Anbieter bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge sowie bei der Standortsuche neuer Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradbox) zu unterstützen. Lokale Kooperationen sollten in den Außenbereichen etabliert werden, die das Bikesharing-Angebot mit nextbike am Bahnhof ergänzen.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gespräche zwischen den zwei verschiedenen Anbietern</li> <li>• Bedarfs- und Standortplanung für weitere Pedelecs</li> <li>• Planung</li> <li>• Umsetzung</li> <li>• Marketing</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Bikesharing-Anbieter	
<b>Akteure</b>	Bikesharing-Anbieter, Stadtwerke, Verkehrsverbund, Deutsche Bahn AG	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderung durch Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planung und Umsetzung: ca. 12 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM4)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

On-Demand-Verkehr		AM3
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>In der Stadt Overath gibt es aktuell keine ergänzenden Mobilitätsangebote im Bereich On-Demand-Verkehr. Vor wenigen Jahren verkehrte in Overath ein Anrufsammeltaxi (AST), dessen Betrieb jedoch wiedereingestellt wurde. Ein anderes Konzept für eine Form von On-Demand-Verkehr hat das Bürgerforum Autonomes Fahren in Overath (BAFO) erstellt. Der wesentliche Baustein des Konzeptes beruht auf der Umsetzung eines Shuttle-Verkehrs mit (zukünftig autonomen) Elektro-Autos im Stadtgebiet Overath.</p>	
<b>Maßnahmen</b>	<p>Im Bereich der ergänzenden Mobilitätsangebote stellt der On-Demand-Verkehr einen modernen und möglicherweise richtungsweisenden Ansatz dar. Die auf Abruf verfügbare Angebotsform eignet sich insbesondere zur Ergänzung des ÖPNV. Aufgrund ihres hohen Maßes an Flexibilität, eignen sie sich zudem zur Einbindung im Rahmen intermodaler Mobilitätsformen (vgl. Kapitel 5.5).</p> <p>Durch die Einbindung von alternativen Antriebstechnologien (Elektromobilität) in den Betrieb des On-Demand-Verkehrs können erhöhte Klimaschutzpotenziale erreicht werden<sup>16</sup>.</p> <p>Es ist die Einführung eines neuen AST zu prüfen. Zur Erhöhung der Flexibilität ist zu prüfen, ob auf die Festlegung konkreter Linien verzichtet werden kann und lediglich ein engmaschiges Netz an Haltepunkten definiert wird. Die jeweilige Streckenführung könnte individuell per App gesteuert werden.</p> <p>Das Konzept des BAFO ist zu unterstützen und ggf. weiter zu entwickeln. Bei diesem geplanten Shuttle-Verkehr soll ebenfalls ein engmaschiges Netz an Haltepunkten definiert werden, welche nach Bedarf angefahren werden und bei dem per App die optimale Streckenführung ermittelt wird. Möglich wäre ein Netz von ca. 200 Haltepunkten, so dass jede/r Einwohner*In im Umkreis von 150 m einen dieser Haltepunkte erreichen kann. Der Algorithmus der App soll so gestaltet sein, dass jedes Fahrzeug möglichst gut ausgelastet wird, um die Anzahl der Fahrten so gering wie möglich zu halten.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfs- und Standortplanung</li> <li>• Betriebsplanung (verschiedene Betriebsmodelle möglich)</li> <li>• Flottenplanung (Einsatz von Elektromobilität!)</li> <li>• Umsetzung</li> <li>• Marketing</li> </ul>	

<sup>16</sup> Ein Praxisbeispiel für den Einsatz von Elektrofahrzeugen im Rahmen eines on-Demand-Angebotes ist in den Hamburger Stadtteilen Lurup und Osdorf vorzufinden. Dort stellt die ioki GmbH seit Juli 2018 elektrische betriebliche Fahrzeuge bereit, die unter einer Linienbuskonzession eingesetzt werden (vgl. VHH GmbH 2018)

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, BAFO
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, BAFO, Stadtwerke, Verkehrsverbund Rhein-Sieg
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Richtlinien zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements NRW (FöRi-MM), Förderfähig sind kommunale Vorhaben, die insbesondere zur stärkeren Vernetzung der Verkehrsmittel beitragen; Fördersatz: bis zu 80 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten
<b>Wirkungshorizont</b>	Langfristig
<b>Dauer</b>	Planung: ca. 6 Monate Umsetzung: ca. 6-12 Monate Betrieb: kontinuierlich
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM4), Förderung alternativer Antriebstechnologien (M4)
<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€€€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

Intermodalität fördern		AM4
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	In der Stadt Overath gibt es bereits Möglichkeiten, die zur Unterstützung von intermodalen Wegeketten dienen. Dies sind insbesondere die P+R-Möglichkeiten am Bahnhof, die dort vorhandenen Fahrradabstellanlagen sowie die zeitliche Abstimmung von ÖPNV und SPNV. Das vorhandene Angebot ist jedoch vom Umfang her zu gering, um eine effektive Verlagerung von Verkehrsaufkommen zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Umsetzung der geplanten Mobilstationen des Projektes „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“ ist zeitnah zu realisieren. Zudem ist zu prüfen, ob eine entsprechende Mobilstation auch am geplanten neuen Haltepunkt Vilkerath durch den Rheinisch-Bergischen Kreis gefördert werden kann.</p> <p>Die Fahrradabstellanlagen an Bushaltestellen sind zu erweitern bzw. auszubauen. Die kostenpflichtige Fahrradmitnahme sollte angepasst werden.</p> <p>Zudem ist zu prüfen, ob ein Shuttle-Verkehr von P+P-Anlagen in die Innenstadt Overaths eingerichtet werden sollte.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfs- und Potenzialermittlung intermodaler Mobilitätsangebote</li> <li>• Abstimmung mit ÖPNV-Betreibern und Mobilitätsdienstleistern</li> <li>• Entwicklung eines geeigneten Systems zur einheitlichen Vermittlung intermodaler Angebote (z. B. eine intermodale Mobilitäts-App)</li> <li>• Umsetzung</li> <li>• Marketing</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Rheinisch-Bergischer Kreis	
<b>Akteure</b>	Verkehrsverbund Rhein-Sieg, Deutsche Bahn AG	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>▪ Förderung durch Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“</li> <li>▪ Förderrichtlinien Nahmobilität NRW (FöRi-Nah), gefördert werden u. a. Fahrradabstellanlagen, Förderumfang: bis zu 80% der zuwendungsfähigen Ausgaben</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investition- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Planung: ca. 6 Monate Umsetzung: ca. 6-12 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Förderung von Carsharing (AM1), Förderung von (E-)Bikesharing (AM2), On-Demand-Verkehr (AM3), Ridesharing fördern (AM5)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Ridesharing fördern		AM5
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von Verkehrsaufkommen des MIV	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Unternehmen, Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im MIV	
<b>Ausgangssituation</b>	<p>Die Car- und Ridesharing-Community aus Marialinden kooperiert mit dem Portal GoFlux bezüglich des Ridesharing-Angebotes. Seit Januar 2020 ist die Nutzung für die Bürger*Innen möglich. Über das Portal können private Personen Mitfahrplätze anbieten oder Mitfahrmöglichkeiten zu beliebigen Zielen suchen.</p> <p>Im Rahmen des Projektes „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“ ist die Einrichtung von acht Mitfahrbänken an verschiedenen Standorten in den einzelnen Ortsteilen geplant. Diese sollen in den Außenbereichen umgesetzt werden und fungieren als Zubringer zu den neuen Mobilstationen.</p>	
<b>Maßnahme</b>	<p>Beide Ridesharing-Angebote sind von der Stadt zu unterstützen und zu bewerben. Die Nutzung des Ridesharings über das Portal GoFlux wird insbesondere dann für mitfahrende Personen attraktiv, wenn sich möglichst viele Personen (potenzielle Mitfahrer*In und potenzielle Fahrer*In) im Portal anmelden. Somit steigt die Wahrscheinlichkeit, eine passende Mitfahrgelegenheit zu finden und auf die Fahrt mit dem privaten Pkw zu verzichten oder langfristig den privaten Pkw abzuschaffen. Auch die Nutzung der Mitfahrbänke wird erst dann attraktiv, wenn möglichst viele Personen das Angebot kennen und bereit sind, andere Personen mitzunehmen bzw. sich mitnehmen zu lassen. Öffentlichkeitsarbeit ist für eine hohe Annahme zu empfehlen.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung der Mitfahrbänke</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit und Marketing</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, Ridesharing-Anbieter	
<b>Akteure</b>	Stadt Overath, Ridesharing-Anbieter	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderung durch Projekt „Mobilstation – Das Bausteinsystem des Rheinisch-Bergischen Kreises“</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Planung und Umsetzung: ca. 6 Monate Betrieb: kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Intermodalität fördern (AM3)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.6 Mobilitätsmanagement

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements werden zielgruppenspezifische Strategien entwickelt, die einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten einzelner Personen ausüben sollen. Dabei geht es um die Bereitstellung und Organisation verschiedener Mobilitätsangebote, die als Lösungsansatz für verschiedene Bedarfssituationen dienen. Neben der Schaffung eines breiten Spektrums an bedarfsspezifischen Mobilitätslösungen, zählen auch weiche Einflussfaktoren (Information, Kommunikation und Organisation) zum Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements.

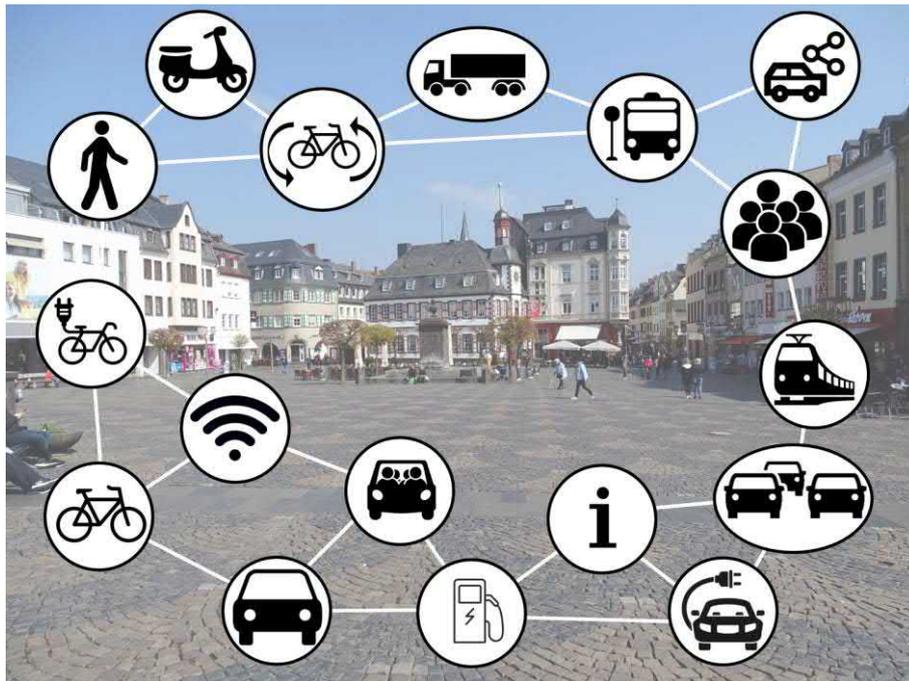


Abbildung 134: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement  
[eigene Darstellung]

### Einzelmaßnahmen

MM1	Mobilitätsmanagement für Schulen
MM2	Mobilitätsmanagement für das Schulzentrum Cyriax
MM3	Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche
MM4	Mobilitätsmanagement für Senior*Innen
MM5	Mobilitätsmanagement für Touristen
MM6	Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung (BMM)
MM7	Mobilitätsmanagement für Unternehmen (BMM)
MM8	Mobilitätsmanagement für KEP-Dienste

Mobilitätsmanagement für Schulen		MM1
<b>Leitziel</b>	Zielgruppenspezifische Verlagerung und Verbesserung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Schüler*Innen, Eltern	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Schulverkehr	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Stadt Overath verfügt insgesamt über 6 Grundschulen und zwei weiterführende Schulen. Hinsichtlich der Schulverkehrsplanung und des bestehenden Mobilitätsangebotes für Schüler*Innen konnte einige Defizite offengelegt werden.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Das schulische Mobilitätsmanagement nimmt eine bedeutungsvolle Funktion im Rahmen der Mobilitätserziehung ein, da der Schulverkehr die Möglichkeit bietet, Kindern und Jugendlichen von klein auf ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten beizubringen. Dabei steht eine Reduktion von Hol- und Bringfahrten im Vordergrund und soll zugunsten einer frühzeitigen Nutzung des Umweltverbundes ersetzt werden (vgl. Kapitel 5.11). Zur Förderung eines umweltfreundlichen Mobilitätsmanagements konnten folgende Handlungspotenziale für den Schulverkehr in Overath identifiziert werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Optimierung des Schulbusverkehrs</li> <li>2. Förderung des Fußverkehrs</li> <li>3. Förderung des Radverkehrs</li> <li>4. Reduktion von Hol- und Bringfahrten („Elterntaxis“)</li> <li>5. Mobilitätserziehung</li> <li>6. Kommunikation</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbesserung des Schulbusangebotes in den einzelnen Stadtteilen</li> <li>• Optimierung der Taktung des Schulbusverkehrs</li> <li>• Abstimmung des Schulbusverkehrs mit den Unterrichtszeiten</li> <li>• Schulfahrtkarten für alle Schüler*Innen (auch Oberstufe)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Errichtung sicherer Fußverkehrsverbindungen (siehe F1-6)</i></li> <li>• Kennzeichnung „sicherer“ Schulwege (z. B. durch „Gelbe Füße“)</li> <li>• Erstellung von Schüler-Stadtplänen (mit geeigneten Routen)</li> <li>• Schülerlotsen an schulnahen Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Errichtung sicherer Radverkehrsverbindungen (siehe R1-3)</i></li> <li>• Erstellung von Schüler-Radfahrtkarten</li> <li>• Fahrradtraining an Schulen</li> <li>• Ausbau der Fahrradabstellanlagen an Schulen</li> </ul> <p><u>Zu 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von „Elternhaltstellen“ an Schulen</li> </ul> <p><u>Zu 5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufnahme der Mobilitätserziehung in den Lehrplan</li> <li>• Durchführung von „Verkehrstrainings“</li> </ul> <p><u>Zu 6:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung einer AG „Mobilität“ in den Schulen</li> <li>• Durchführung von „Mobilitäts-Treffen“ (AG und Stadtverwaltung)</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Schulen, Stadt Overath (Initiator)
<b>Akteure</b>	Schüler*Innen, Eltern, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> </ul>
<b>Kosten</b>	Personalkosten
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)

<b>Bewertung</b>	
THG-Minderungspotenzial	
Kosten	€
Personalaufwand	
Anteil an der regionalen Wertschöpfung	
Priorisierung	

Mobilitätsmanagement für das Schulzentrum Cyriax		MM2
<b>Leitziel</b>	Zielgruppenspezifische Verlagerung und Verbesserung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Schüler*Innen, Eltern	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Schulverkehr	
<b>Ausgangssituation</b>	Am Schulzentrum Cyriax sind die weiterführenden Schulen Overaths angesiedelt. Dadurch kommt es in zu Schulbeginn und Schulschluss häufig zu einer hohen Verkehrsbelastung an der Propsteistraße.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Um die Verkehrsbelastung der umliegenden Straßen zu senken sollten gezielte Maßnahmen zur Reduktion des Hol- und Bringverkehrs und zur Entlastung insbesondere der Propsteistraße geprüft werden. Neben den oben genannten Maßnahmen sollte folgende gezielte Maßnahmen geprüft werden:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Errichtung sicherer Fuß- und Radverkehrsverbindungen: Hierbei bietet sich ein Ausbau der Fuß- und Radwege entlang der Agger an. Dabei sollte auf eine ausreichende Beleuchtung geachtet und die Wege als Schulwege gekennzeichnet werden. Hierbei steht der Weg zum Overather Bahnhof im Vordergrund. Zusätzlich könnte eine weitere Fußgängerbrücke über die Agger in nördlicher Richtung geschaffen werden, um für Entlastung zu sorgen. Bahnübergänge sind nach Möglichkeit sicher zu gestalten.</li> <li>2. Errichtung von Elternhaltestellen im Umfeld der Schule: Um die Propsteistraße zu entlasten, sollten geprüft werden, ob zwei Elternhaltestellen errichtet werden könnten. Dabei könnte eine an der Siegburger Straße auf Höhe der Aggerbrücke (hier besteht dank einer LSA eine sichere Quermöglichkeit), und eine nördlich der Agger auf der Propsteistraße.</li> <li>3. Einfahrtsbeschränkungen der Perenchiesstraße: Um die Nutzung der Elternhaltestellen zu fördern, könnten zeitliche Einfahrtsbeschränkungen der Perenchiesstraße geprüft werden.</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung sicherer Fuß- und Radverkehrsverbindungen (siehe F1-6, R1-3, MM1)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Elternhaltestellen (siehe MM1)</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prüfung der Einfahrtsbeschränkungen</li> <li>• Kommunikation mit den Eltern/Schulen</li> <li>• Einrichtung der Einfahrtsbeschränkungen</li> <li>• Überwachung</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Schulen, Stadt Overath (Initiator)	
<b>Akteure</b>	Schüler*Innen, Eltern, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	kurz- bis mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche		MM3
<b>Leitziel</b>	Zielgruppenspezifische Verlagerung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Kinder und Jugendliche, Eltern	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Durch die Dominanz des MIV in der Stadt Overath, sind Kinder- und Jugendliche in ihrem Mobilitätsverhalten stark von Hol- und Bringfahrten bzw. ihren Eltern abhängig.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist das Mobilitätsmanagement von Kindern und Jugendlichen stark durch elterliche Hol- und Bringfahrten geprägt. Daher sind Maßnahmen und alternative Angebote zu fokussieren, die eine verlässliche, sichere und umweltfreundliche Mobilität von Kindern und Jugendlichen fördern (vgl. Kapitel 5.11).</p> <p>Relevante Handlungsfelder sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs</li> <li>2. Optimierung des ÖPNV</li> <li>3. Ergänzende Angebote</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer sicheren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe F1-6, R1-3)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Zielstandorte im Rahmen der Netzplanung (siehe ÖV1)</li> <li>• Einführung von ermäßigten Tarifen für Personen unter 18 Jahren</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines „Jugendtaxi“ (Anrufsammeltaxi für Jugendliche, Gültigkeit v. a. außerhalb der ÖPNV-Fahrzeiten und -Netzabdeckung)</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Initiator)	
<b>Akteure</b>	Kinder/Jugendliche, Rheinisch-Bergischer Kreis, Taxiunternehmen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (beratend)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilitätsmanagement für Senior*Innen		MM4
<b>Leitziel</b>	Zielgruppenspezifische Verlagerung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Senior*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Im Stadtgebiet Overath bestehen abseits des MIV nur eingeschränkte Möglichkeiten für die Mobilität von Senior*Innen. Insbesondere die Verlagerung von Versorgungs- und Pflegeeinrichtungen führt zu Veränderungen in der Mobilitätsnachfrage der Zielgruppe. Diese Anforderungen können durch den Umweltverbund häufig nicht abgedeckt werden.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Altersgruppe der Senior*Innen nutzt in der Stadt Overath für die Befriedigung ihrer Mobilitätsbedürfnisse häufig den MIV. Im Rahmen einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung sind daher Lösungsansätze zu finden, die auf die spezifischen Bedürfnisse (Ziele, Sicherheitsbedürfnisse, Handhabung) von Senior*Innen eingehen (vgl. Kapitel 5.11).</p> <p>Relevante Handlungsfelder sind daher:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs</li> <li>2. Optimierung des ÖPNV</li> <li>3. Ergänzende Angebote</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer sicheren Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe F1-6, R1-3)</li> <li>• Förderung der Elektromobilität im Radverkehr (siehe R6)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Zielstandorte im Rahmen der Netzplanung (siehe ÖV1)</li> <li>• Förderung barrierefreier ÖPNV-Haltepunkte (siehe ÖV6)</li> <li>• Einführung eines ehrenamtlichen Begleitservices für Senior*Innen prüfen (vgl. Kapitel 5.11)</li> <li>• Einführung von Schulungsangeboten für Senior*Innen prüfen (vgl. Kapitel 5.11)</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines „Seniorentaxis“ prüfen (Anrufsammeltaxi für Senior*Innen, Gültigkeit v. a. außerhalb der ÖPNV-Fahrtzeiten und -Netzabdeckung; vgl. Kapitel 5.11)</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Initiator)	
<b>Akteure</b>	Senior*Innen, Bürger*Innen, Rheinisch-Bergischer Kreis, Taxiunternehmen, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (beratend)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilitätsmanagement für Touristen		MM5
<b>Leitziel</b>	Verlagerung von touristischen Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Touristen	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Der Tourismus, insbesondere die Unterbringung von Messegästen, hat eine wichtige wirtschaftliche Funktion für die Stadt Overath. Aktuell wird von Touristen sowohl bei der An- und Abreise als auch vor Ort überwiegend der MIV genutzt.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Das touristische Verkehrsaufkommen sollte zukünftig ebenfalls vermehrt auf den Umweltverbund verlagert werden. Dabei spielt vor allem ein leistungsstarker ÖPNV eine entscheidende Rolle, um Besuchern geeignete Mobilitätsmöglichkeiten zu bieten. Innerhalb des Stadtgebietes sind zusätzliche Angebote zu ergänzen, welche den spezifischen Anforderungen der Zielgruppe gerecht werden (vgl. Kapitel 5.11).</p> <p>Relevante Handlungsfelder sind daher:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Stärkung des Fuß- und Radverkehrs</li> <li>2. Optimierung des ÖPNV</li> <li>3. Ergänzende Angebote</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe F1-6, R1-3)</li> <li>• Erschließung touristischer Ziele; touristische und freizeitbezogene Wegenetze (siehe F1)</li> <li>• Förderung der Elektromobilität im Radverkehr (siehe R6)</li> <li>• Bereitstellung touristischer Stadtpläne prüfen (inkl. Fuß- und Radwege)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Zielstandorte im Rahmen der Netzplanung (siehe ÖV1)</li> <li>• Bereitstellung von Informationen zum Mobilitätsangebot bereits vor der Anreise</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Carsharing-Angebotes (siehe AM1)</li> <li>• Einführung eines Bikesharing-Angebotes (siehe AM2)</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Initiator)	
<b>Akteure</b>	Tourist Information, Bürger*Innen, Rheinisch-Bergischer Kreis, Mobilitätsdienstleister, Verkehrsverbund Rhein-Sieg (beratend)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV), Alternative Mobilitätsformen (AM)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung		MM6
<b>Leitziel</b>	Verlagerung und Verbesserung von kommunalen Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Stadtverwaltung	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Stadtverwaltung Overath verfügt über einen Fuhrpark mit insgesamt 32 Fahrzeugen. Sechs der bestehenden Fahrzeuge verfügen über alternative Antriebstechnologien. Darüber hinaus stehen den Mitarbeiter*Innen der Kommunalverwaltung zwei E-Bikes zur Verfügung.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Stadtverwaltung Overath trägt bei der Initiierung einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung eine Vorreiterrolle. Um mit gutem Beispiel voran zu gehen, sollte ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung etabliert werden. Diesbezüglich können verschiedene Maßnahmen getroffen werden, um das kommunale Verkehrsaufkommen (Pendler- und Dienstverkehr) zu verringern, zu verlagern oder zu verbessern (vgl. Kapitel 5.10). Folge Handlungsansätze sind möglich:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Förderung der Bildung von Fahrgemeinschaften im Pendlerverkehr</li> <li>2. Ausweitung der Mobilitätsangebote für Verwaltungsmitarbeiter*Innen</li> <li>3. Verstärkte Einbindung umweltfreundlicher Antriebstechnologien</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Mitarbeiterportals für Fahrgemeinschaften (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bereitstellung eines ÖPNV-Jobtickets (vgl. Kapitel 5.8)</li> <li>• Bereitstellung eines zinslosen Lohnvorschusses für Fahrräder für Verwaltungsmitarbeiter*Innen</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bereitstellung von E-Ladesäulen für Mitarbeiter*Innen (siehe M6)</i></li> <li>• Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebstechnologien (vgl. Kapitel 5.8)</li> <li>• Anpassung der Fahrzeugbeschaffungskriterien (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>	Stadtwerke, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Förderprogramm Elektromobilität vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten, Investitions- und Betriebskosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Abhängig von der jeweiligen Maßnahme	
<b>Bezug</b>	Radverkehr (R), Öffentl. Personennahverkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (MIV)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung	 (aufgrund des Vorbildcharakters)	

Mobilitätsmanagement für Unternehmen		MM7
<b>Leitziel</b>	Verlagerung und Verbesserung von betrieblichen Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Unternehmen, Beschäftigte	
<b>Potenzial</b>	direkter und indirekter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Der MIV stellt sowohl im Pendlerverkehr als auch im Dienst- und Lieferverkehr den dominierenden Verkehrsträger dar.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Das betriebliche Verkehrsaufkommen eröffnet weitreichende Potenziale zur Initiierung einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung in allen relevanten Handlungsbereichen. Die hier betrachteten Felder des Pendler-, Dienst- und Lieferverkehrs sorgen für einen erheblichen Anteil des Gesamtverkehrsaufkommens. Die Stadtverwaltung verfügt über keine direkten Handlungsmöglichkeiten, kann jedoch als Initiator einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung in Unternehmen agieren und die lokalen Betriebe unterstützen (vgl. Kapitel 5.7, 5.8, 5.9).</p> <p>Folgende Handlungsfelder tragen zu einer Reduktion des betrieblichen Verkehrsaufkommens und seiner Umweltauswirkungen bei:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verstärkte Einbindung des Umweltverbundes in den betrieblichen Verkehr</li> <li>2. Förderung von Fahrgemeinschaften</li> <li>3. Unterstützung intermodaler Mobilitätsformen im Pendlerverkehr</li> <li>4. Förderung alternativer Antriebstechnologien im Pendlerverkehr</li> <li>5. Förderung alternativer Antriebstechnologien im Dienst- und Lieferverkehr</li> <li>6. Reduktion des Lieferverkehrs</li> <li>7. Ergänzende Mobilitätsangebote</li> <li>8. Mobilitätsberatung und Organisation</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Errichtung einer attraktiven Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur (siehe F1-6, R1-3)</i></li> <li>• <i>Bereitstellung von E-Bikes (siehe R6)</i></li> <li>• Bereitstellung eines ÖPNV-Jobtickets (vgl. Kapitel 5.8)</li> <li>• Einführung von Jobrad- oder auch Bike-Leasing-Modellen für Mitarbeiter*Innen (vgl. Kapitel 5.8)</li> <li>• <i>Anschaffung von Lastenrädern für kurze Lieferwege (s. R9)</i></li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung eines Mitarbeiterportals für Fahrgemeinschaften (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Mobilstationen in Gewerbe- und Industriegebieten (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul> <p><u>Zu 4:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Bereitstellung von E-Ladesäulen für Mitarbeiter*Innen (siehe M6)</i></li> </ul> <p><u>Zu 5:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fuhrparkumstellung auf alternative Antriebstechnologien (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul> <p><u>Zu 6:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von zentralen Lieferannahmestellen in Gewerbe- und Industriegebieten (vgl. Kapitel 5.7)</li> </ul> <p><u>Zu 7:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Schaffung von Carsharing-Angeboten in Gewerbe und Industriegebieten für den Dienstverkehr (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul> <p><u>Zu 8:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einführung von Beratungsangeboten für Mitarbeiter*Innen (vgl. Kapitel 5.8)</li> <li>• Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten in Unternehmen (vgl. Kapitel 5.8)</li> </ul>	

<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Initiator), Unternehmen	
<b>Akteure</b>	Verkehrsverbund Rhein-Sieg / Zukunftsnetz Mobilität NRW, Stadtwerke	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Vgl. Maßnahmensteckbriefe der Einzelmaßnahmen</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	Abhängig von der jeweiligen Maßnahme	
<b>Bezug</b>	Fußverkehr (F), Radverkehr (R), Öffentlicher Personennahverkehr (ÖV), Motorisierter Individualverkehr (M)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten	€	
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Mobilitätsmanagement für KEP-Dienste		MM8
<b>Leitziel</b>	Verlagerung und Verbesserung von logistischen Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	KEP-Dienste	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Für den Logistikverkehr, hier v. a. die KEP-Dienste, bestehen in der Stadt Overath keine klimafreundlichen Mobilitätsangebote.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Das logistische Verkehrsaufkommen trägt weitere relevante Anteile am gesamtstädtischen Verkehrsaufkommen. Durch die Stadtverwaltung können wichtige Impulse ausgelöst werden, um das tägliche Verkehrsaufkommen durch die KEP-Dienste in Teilen zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern.</p> <p>Relevante Handlungsfelder im Bereich der KEP-Dienste sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reduktion des Verkehrsaufkommens</li> <li>2. Verstärkte Einbindung des Umweltverbundes (vgl. Kapitel 5.7)</li> <li>3. Förderung alternativer Antriebstechnologien</li> </ol>	
<b>Handlungsschritte</b>	<p><u>Zu 1:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Errichtung von Micro-Depots (vgl. Kapitel 5.7)</li> <li>• Errichtung von Paketstationen (vgl. Kapitel 5.7)</li> </ul> <p><u>Zu 2:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung von Lastenfahrrädern in den Lieferbetrieb (vgl. Kapitel 5.7)</li> </ul> <p><u>Zu 3:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einbindung von Elektrofahrzeugen in den Lieferbetrieb (vgl. Kapitel 5.7)</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath (Initiator), KEP-Dienste, RBW, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• FöRi-MM des Landes NRW</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	mittelfristig	
<b>Dauer</b>	Abhängig von der jeweiligen Maßnahme	
<b>Bezug</b>	Radverkehr (R), Motorisierter Individualverkehr (M), Stadtentwicklung (S)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.7 Stadtplanung

Die Stadtplanung umfasst die räumliche Ordnung und Gestaltung der gesellschaftlichen Organisation auf kommunaler Ebene. Um eine ausgewogene und verträgliche Entwicklung einer Stadt zu gewährleisten, sollte die Stadtplanung als integriertes Planungskonzept ausgelegt werden. Neben den zentralen Bereichen der Flächennutzung und Siedlungsentwicklung stellen u. a. auch öffentliche und soziale Einrichtungen, technische Ver- und Entsorgungssysteme sowie Verkehrsstrukturen einen wesentlichen Bestandteil der integrierten Planung dar. In diesem Zusammenhang kann auch die Stadtplanung zu einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung beitragen, indem verkehrsspezifische Auswirkungen bereits frühzeitig Berücksichtigung finden. Auf diese Weise kann eine integrierte Stadtplanung zur Vermeidung von Verkehrsaufkommen beitragen und eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in der Ordnung räumlichen Strukturen verankern.



Abbildung 135: Handlungsfeld Stadtentwicklung  
[Reutlinger General-Anzeiger Verlags-GmbH & Co. KG]

### Einzelmaßnahmen

<b>S1</b>	<b>Verringerung des Verkehrsaufkommens</b>
<b>S2</b>	<b>Bauleitplanung</b>
<b>S3</b>	<b>Nachhaltige Quartiersentwicklung</b>
<b>S4</b>	<b>Umgestaltung der Hauptstraße Overath</b>
<b>S5</b>	<b>Neuorganisation P&amp;R Bahnhof Overath</b>

Verringerung des Verkehrsaufkommens		S1
<b>Leitziel</b>	Vermeidung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Die strukturelle Gliederung der Stadt Overath ist durch eine kleinteilige Mischung von Funktionen im Innenstadtbereich gekennzeichnet. Währenddessen ist in den Außenbereichen der Kernstadt und insbesondere in den einzelnen Ortsteilen eine geringe Funktionsmischung zu erkennen.	
<b>Maßnahme</b>	Die geringe Mischung von Funktionen in den äußeren Bereichen der Stadt Overath führt zu einer erhöhten Entstehung von Verkehrsaufkommen. Im Rahmen einer integrierten Stadtplanung ist daher eine kleinteilige Funktionsmischung zu fokussieren, die zu einer Reduktion der täglichen Wegestrecken beiträgt. Eine Bereitstellung von Standorten der Funktionen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Erholen auf kleinräumiger Ebene fördert die Nahmobilität und trägt so zur Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen bei (vgl. Kapitel 5.3). Des Weiteren kann ein Fokus auf die Innenentwicklung <sup>17</sup> („Innen- vor Außenentwicklung“) ebenfalls dazu beitragen, dass die Nahmobilität gestärkt wird.	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten definieren</li> <li>• Analyse der aktuellen Funktionsmischung in den Stadtteilen</li> <li>• Darstellung von Defiziten und Optimierungspotenziale</li> <li>• Entwicklung einer gesamtstädtischen Entwicklungsstrategie</li> <li>• Fokussierung der Innen- vor Außenentwicklung</li> <li>• Beteiligung aller relevanten Akteure</li> <li>• sukzessive Umsetzung</li> <li>• <i>Abstimmung mit der Bauleitplanung (S2)</i></li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>	Stadtverwaltung, Rheinisch-Bergischer Kreis, Landesverwaltung NRW	
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenmittel</li> <li>• Städtebauförderung des Bundes und der Länder</li> </ul>	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Bauleitplanung (S2)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung	 (aufgrund der strategischen Wirkung)	

<sup>17</sup> Die Innenentwicklung bezeichnet eine städtebauliche Strategie, die dem Grundsatz folgt, zukünftige Flächenbedarfe durch die Nutzung bestehender und innerörtlicher Flächen (z. B. durch Flächenrecycling) zu decken und die Ausweisung neuer Fläche nach Möglichkeit zu vermeiden.

Bauleitplanung		S2
<b>Leitziel</b>	Vermeidung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Die strukturelle Gliederung der Stadt Overath ist durch eine kleinteilige Mischung von Funktionen im Innenstadtbereich gekennzeichnet. Währenddessen ist in den Außenbereichen der Kernstadt und insbesondere in den einzelnen Ortsteilen eine geringe Funktionsmischung zu erkennen.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Im Rahmen der Bauleitplanung erfolgt zum einen die Festsetzung städtebaulicher Entwicklungen. So ist eine kleinteilige Funktionsmischung (siehe S1) mittels städtebaulicher Instrumente (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) im Rahmen der Bauleitplanung umzusetzen.</p> <p>Zum anderen kann auch die Bereitstellung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote als fester Bestandteil der Bauleitplanung fokussiert werden. Durch die Ausweisung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung lassen sich beispielsweise Carsharing-Angebote oder Mobilstationen räumlich festsetzen (BauGB § 9, Abs. 1, Z. 11). So kann gewährleistet werden, dass Mobilitätsangebote im Rahmen der kleinteiligen räumlichen Planung berücksichtigt werden.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten definieren</li> <li>• Festlegung von Standards für die Mobilitätsentwicklung im Rahmen der Bauleitplanung</li> <li>• Beteiligung relevanter Planungs- und Umsetzungsakteure</li> <li>• Berücksichtigung von multimodalen Mobilitätsangeboten bei der Aufstellung oder Änderungen von Bebauungsplänen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Nachhaltige Quartiersentwicklung (S3)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Nachhaltige Quartiersentwicklung		S3
<b>Leitziel</b>	Vermeidung von Verkehrsaufkommen	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor	
<b>Ausgangssituation</b>	Die strukturelle Gliederung der Stadt Overath ist durch eine kleinteilige Mischung von Funktionen im Innenstadtbereich gekennzeichnet. Währenddessen ist in den Außenbereichen der Kernstadt und insbesondere in den einzelnen Ortsteilen eine geringe Funktionsmischung zu erkennen.	
<b>Maßnahme</b>	Die Umsetzung einer umweltfreundlichen Mobilitätsentwicklung durch die Bauleitplanung kann u. a. im Rahmen der Quartiersentwicklung (im Bestand) erfolgen. Bei der strukturellen Quartiersplanung sind entsprechende Maßnahmen zu treffen, die eine Verlagerung von Verkehrsaufkommen bewirken. Neben der Festsetzung von Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, kann insbesondere auch eine Reduktion des Stellplatzschlüssels zur Reduktion des MIV beitragen. Diese Vorgehensweise ist jedoch nur in Kombination mit der Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote zu empfehlen (vgl. Kapitel 5.3). In diesem Falle unterstützt ein verringerter Stellplatzschlüssel die Nutzung der alternativen und umweltfreundlichen Angebote (z. B. vermehrter Fuß-/Radverkehr, Nutzung des ÖPNV, Carsharing-Angebote).	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten definieren</li> <li>• Festlegung von Handlungsstrategien für die Quartiersentwicklung</li> <li>• Reduktion des Stellplatzschlüssels</li> <li>• <i>Bereitstellung alternativer Mobilitätsangebote (siehe S2)</i></li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, VRS / zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Langfristig	
<b>Dauer</b>	Kontinuierlich	
<b>Bezug</b>	Bauleitplanung (S2)	
Bewertung		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Umgestaltung der Hauptstraße Overath		S4
<b>Leitziel</b>	Erhöhung von Aufenthaltsqualität	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Gewerbe & Einzelhandel	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor, indirekte Wertschöpfung	
<b>Ausgangssituation</b>	Die Stadt Overath verfügt momentan über nur eine gering ausgeprägte Fußgängerzone im Kernbereich. Stattdessen wird die Innenstadt durch die stark befahrene Hauptstraße geprägt. Hier gilt es, die Aufenthaltsqualität zu erhöhen und die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbunds zu bevorzugen. Dies kann über eine Umwidmung von Flächen des MIV abgewickelt werden. Somit können die Verkehrssituation und die Innenstadt aufgewertet werden.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Die Umgestaltung der Hauptstraße im Kernbereich der Stadt Overath betrifft vielfältige Akteure und Fachbereiche. Daher sollte zunächst eine Art Gremium festgelegt werden, worin die Zuständigkeiten in der Verwaltung und die Aussprache zu Anmerkungen involvierter Akteure vorgenommen werden kann. Beispielsweise müssten Einzelhändler davon überzeugt werden, dass ein Wegfall von Parkflächen zu mehr Laufkundschaft führen kann. Vorab können hier durch temporäre Maßnahmen zur Umgestaltung (z.B. Parking Day) Bedenken ausgeräumt werden.</p> <p>Dieser Prozess sollte in der Festlegung eines kommunalen Kontextes gipfeln, für dessen Umsetzungsplanung als Basis eine Erfassung des Ist-Zustandes vorzunehmen ist. Daraufhin können Strategien zur Erreichung des Soll-Zustandes abgeleitet werden. Es ist davon auszugehen, dass die Umgestaltung der Hauptstraße mit einem langwierigen Abstimmungsprozess und einer mehrjährigen Umsetzung einhergeht.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Temporäre Umgestaltungen als Testphase durchführen</li> <li>• Verantwortlichkeit und Zuständigkeiten definieren</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit durchführen und gemeinsame Zielsetzung festlegen</li> <li>• Ist-Zustand in Gänze erfassen und Zielabgleich vornehmen</li> <li>• Festlegung von Handlungsstrategien für die Umgestaltung</li> <li>• Handlungskonzept etablieren</li> <li>• Umsetzung vornehmen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath, VRS / Zukunftsnetz Mobilität NRW (beratend)	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus NRW	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	Mittel- bis langfristig	
<b>Dauer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmungsprozess: 1 – 2 Jahre</li> <li>• Planungsprozess: 2 – 3 Jahre</li> <li>• Umsetzung: mehr als 5 Jahre</li> </ul>	
<b>Bezug</b>	Bauleitplanung (S2), Optimierung des ruhenden Verkehrs (M3)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

Neuorganisation P&R Bahnhof Overath		S5
<b>Leitziel</b>	Flächennutzung optimieren, Verkehrsaufkommen reduzieren	
<b>Zielgruppe</b>	Bürger*Innen, Pendler*Innen	
<b>Potenzial</b>	direkter Beitrag zur Emissionsreduktion im Verkehrssektor, indirekte Wertschöpfung	
<b>Ausgangssituation</b>	Nahe dem Bahnhof ist ein großer und gut genutzter P&R Platz vorhanden. Dieser für den Verkehr vorteilhaften Ausgangssituation steht eine allgemeine Flächenkonkurrenz entgegen. Bahnhof und P&R Platz sind unmittelbar zentral gelegen, wodurch prinzipiell eine Umstrukturierung des Parkplatzes im Sinne einer Erschließung von Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität interessant wird. Dabei ist darauf zu achten, dass für ÖPNV-Nutzer*Innen und Pendler*Innen eine Alternative geschaffen wird, so dass die Flächenerschließung keine Benachteiligung des Umweltverbunds bewirkt.	
<b>Maßnahme</b>	<p>Zunächst ist zu klären, in welchem Umfang der P&amp;R Platz umstrukturiert werden soll. Möglich sind sowohl eine Reduktion der Parkflächen, eine Umlegung in eine weniger zentrale Lage mit Zubringermöglichkeit oder die Schaffung eines Parkhauses oder einer Garage. Letztere ermöglicht es, gleichzeitig weiterhin nahe am Bahnhof zu parken und dennoch neue Flächen zu erschließen. Dieser Prozess ist unter Einbindung der Öffentlichkeit zu vollziehen, um Akzeptanz und Transparenz zu fördern. Begleitend ist ein Nutzungskonzept zum Aufzeigen des Mehrwerts der neu hinzugewonnenen Flächen in der Innenstadt zu empfehlen.</p> <p>Ergänzend zur Umwidmung kann eine bessere Nutzung durch eine digitale Auslastungsanzeige erreicht werden, wodurch der Parksuchverkehr reduziert werden kann. Hierzu sind weitere Angaben unter Maßnahme M3 zu finden.</p> <p>Als Grundlage des Umsetzungsprozesses ist es zudem zu empfehlen, eine Parkraumerhebung durchzuführen und den Bestand im Detail zu erfassen. Daraufhin können konkrete Umsetzungsschritte abgeleitet werden. Hier empfiehlt es sich, Vergleiche zwischen den möglichen Varianten im Rahmen von Konzeptarbeiten vorzunehmen. Je nach Variante variieren Kosten und Umsetzung deutlich.</p>	
<b>Handlungsschritte</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parkraumerhebung / Bestandsanalyse durchführen</li> <li>• Öffentlichkeitsarbeit zum Vorhaben</li> <li>• Partizipationsprozess initiieren &amp; Konsensfähiges Ziel etablieren</li> <li>• Konzeptarbeiten anstoßen und Varianten vergleichen</li> <li>• Handlungsschritte und Empfehlungen festlegen</li> <li>• Umsetzungsprozess anregen</li> </ul>	
<b>Verantwortung</b>	Stadt Overath	
<b>Akteure</b>		
<b>Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten</b>	Eigenmittel	
<b>Kosten</b>	Personalkosten	
<b>Wirkungshorizont</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mittel- bis langfristig</li> </ul>	
<b>Dauer</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmungsprozess: 1 – 2 Jahre</li> <li>• Planungsprozess: 1 – 2 Jahre</li> <li>• Umsetzung: bis zu 5 Jahre</li> </ul>	
<b>Bezug</b>	Bauleitplanung (S2), Optimierung des ruhenden Verkehrs (M3)	
<b>Bewertung</b>		
THG-Minderungspotenzial		
Kosten		
Personalaufwand		
Anteil an der regionalen Wertschöpfung		
Priorisierung		

## 7.8 Verwaltungsworkshop

Am 29.06.2020 fand gemeinsam mit Vertreter\*Innen der Stadtverwaltung Overath ein Workshop statt, indem die bereits ausformulierten Maßnahmen einer finalen Prüfung unterzogen wurden. Es bestand die Möglichkeit, sowohl letzte Hinweise und Änderungswünsche in die Konzeptarbeiten einzubringen als auch eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen vorzunehmen. In Anbetracht der durch Covid-19 bestehenden Auflagen fand dieser Termin nicht vor Ort, sondern online statt. Es wurde Wert daraufgelegt, dennoch ein hohes Maß an Interaktion und Zusammenarbeit zu erreichen, als ob Diskussionen in einem gemeinsamen Veranstaltungsort stattfinden würden. Diesem Anspruch wurde durch Einsatz des Besprechungstools Miro Rechnung getragen, durch das an einer gemeinsamen Arbeitsfläche gearbeitet werden konnte. Dabei konnten die Handlungsfelder und auch die einzelnen Maßnahmen mit einer Priorisierung versehen werden. Das Ergebnis dieses Workshops ist in Abbildung 136 vorzufinden, wohingegen im Anhang des Konzeptes Anwendungsfälle des gesamten Workshops zu finden sind. Wie zu erkennen ist, konnten auf die jeweiligen Handlungsfelder bzw. Maßnahmenpakete drei Stimmen je Teilnehmenden abgegeben werden, wodurch eine zusätzliche Bewertungsmöglichkeit der Signifikanz seitens der Verwaltung geschaffen werden konnte. Drei Bewertungsmöglichkeiten waren möglich:

- Einschätzung der Signifikanz im Vergleich der Handlungsfelder
- Einschätzung der Signifikanz der Maßnahmen innerhalb eines Handlungsfeldes
- Einschätzung der Signifikanz der Maßnahmen im gesamten Vergleich.

Diese Bewertungsmöglichkeit wurde im Rahmen der Priorisierung anhand einer geringfügigen Aufwertung der entsprechenden Maßnahmen und Bereiche aufgegriffen, um so das Expertenwissen und die Präferenzen der vor Ort aktiven Verwaltung mit einfließen lassen zu können. Denn nur, wenn die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen auf eine breite Akzeptanz und fundierten Konsens trifft, kann eine schnelle Umsetzung und somit ein zeitnahes Unterstützen von Maßnahmen des Klimaschutzes in Bezug auf Mobilität erreicht werden. Gleichzeitig findet keine Abwertung der gering benannten Handlungsfelder oder Maßnahmen statt, da eine geringe Benennung nicht mit einer mangelnden Signifikanz des jeweiligen Bereiches gleichzusetzen ist.

Zusätzlich war es möglich, neben den Handlungsfeldern gleichermaßen konkrete Maßnahmen zu bewerten, was in ähnlicher Form über das Besprechungstool abgewickelt wurde. Auch hier ist eine zusätzliche Bewertungsebene geschaffen worden, welche in die Priorisierung gleichermaßen miteingeflossen ist. In der Folge wird dargelegt, welche Bereiche eine besonders breite Zustimmung erfahren haben. Die Handlungsfelder wurden wie folgt bewertet:

- Mobilitätsmanagement – 6 Stimmen
- Fußverkehr – 5 Stimmen
- ÖPNV – 4 Stimmen

Bei diesen drei Bereichen handelt es sich somit um die favorisierten Handlungsfelder, was im Rahmen einer leichten Bevorteilung innerhalb der Priorisierung abgebildet wird. Im Bereich

des Mobilitätsmanagements ist hierbei die Maßnahme zum Mobilitätsmanagement am Schulzentrum Cyriax als am signifikantesten hervorgehoben worden. Demgegenüber ist im Rahmen des Fußverkehrs keine eindeutige Präferenz erkennbar. Innerhalb des ÖPNVs wird eine Optimierung der Netzgestaltung und Taktung präferiert. Wie zuvor erwähnt, konnte ebenfalls direkt über die Maßnahmen abgestimmt werden. Hierbei ist jedoch keine Bevorzugung erkennbar, da die Benennungen recht gleichverteilt zwischen den folgenden Maßnahmen ausfielen:

- Mobilitätsmanagement für Schulzentrum Cyriax
- Attraktivierung Fußverkehrsinfrastruktur
- Optimierung der Netzgestaltung und Taktung
- Nachhaltige Quartiers- und Stadtentwicklung

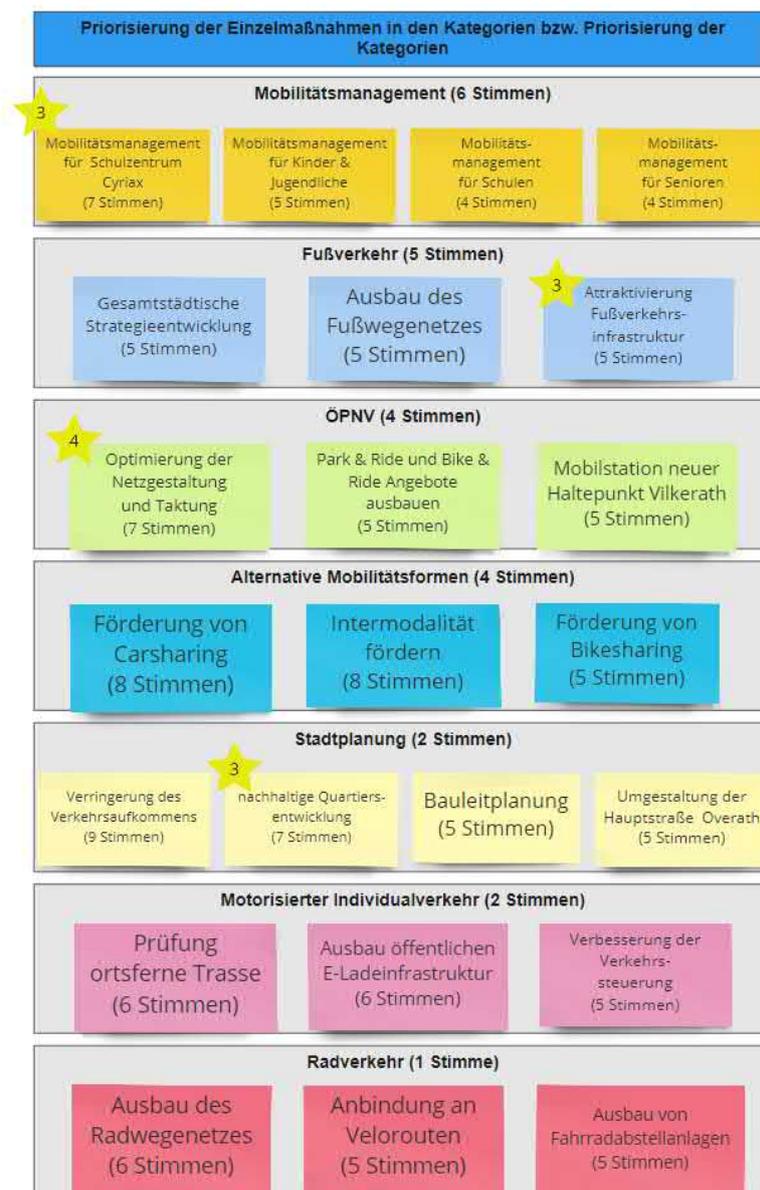


Abbildung 136: Beispiel Online Beteiligung Miro für den Verwaltungsworkshop

## 7.9 Zusammenfassung

Die beschriebenen Maßnahmenbündel werden folglich mit Blick auf die Priorisierung einzelner Maßnahmen zusammengefasst. Auf Grundlage der ermittelten Kosteneffizienz, also dem Verhältnis zwischen Kosten (für die Stadt Overath) und Nutzen (THG-Minderungspotenzial), und dem Wirkungshorizont (Dauer bis zum Eintritt der Wirkung) einer Maßnahme, wurden drei Priorisierungsstufen zugeteilt. Generell sind Maßnahmen mit einer hohen Kosteneffizienz und einem kurz- bis mittelfristigen Wirkungshorizont (hohe Priorisierung) im Rahmen einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung möglichst zeitnah umzusetzen. Weitere Faktoren, welche die Umsetzung einer Maßnahme ebenfalls betreffen, hier aber nur bedingt berücksichtigt werden konnten, sind:

- bestehende Planungen bzw. bereits geplante Maßnahmen und
- Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.

Das heißt, Maßnahmen mit einer geringeren Priorisierungsstufe können dennoch kurzfristig umgesetzt werden, wenn zum einen bereits Planungen (bspw. für Baumaßnahmen) bestehen, in die eine dargestellte Maßnahme integriert werden kann. Als Beispiel kann hier der Ausbau der E-Bike-Stationen oder Fahrradboxen genannt werden. Sollten bereits Planungen zur Umgestaltung einer Straße oder eines Straßenabschnittes (inkl. umfangreicher Baumaßnahmen) bestehen, kann die Errichtung von Infrastruktur für den Radverkehr möglicherweise im Rahmen des bestehenden Vorhabens kostengünstig umgesetzt werden.

Zum anderen unterliegen Förderkulissen des Bundes und der Länder einem ständigen Wandel. Sollten sich kurzfristig Möglichkeiten ergeben, um Finanzierungsmittel für eine Maßnahme akquirieren zu können, so kann diese Maßnahme hinsichtlich ihrer Priorität ebenfalls hochgestuft werden. In diesem Falle würde sich vor allem das Kriterium der Kosten bzw. der Kosteneffizienz durch die bestehenden Fördermöglichkeiten erhöhen. Eine Übersicht über aktuelle Förderprogramme findet sich auf der Internetseite: <https://www.foerderfinder.nrw.de/>.

Somit ist die Priorisierung der Einzelmaßnahmen als Momentaufnahme anzusehen, die einen Handlungsrahmen für die Initiierung einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung in Overath darstellt. Gleichzeitig sind jedoch im Einzelfall die Umsetzungsvoraussetzungen zu überprüfen.

Abbildung 137 und Abbildung 138 stellen das angewendete Priorisierungsschema dar und ordnen die Einzelmaßnahmen entsprechend ihrer Kosteneffizienz und ihres Wirkungshorizontes den drei Priorisierungsstufen zu. Dabei erfolgte eine Aufwertung der im Rahmen des Verwaltungsworkshops besonders hervorgehobenen Einzelmaßnahmen. Das gleiche Vorgehen wurde bei der Maßnahme *Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung (MM6)* angewendet, da sie zur Vorbildfunktion der Stadtverwaltung Overath beiträgt und trotz ihres relativ geringen THG-Minderungspotenzials und den vergleichsweise hohen Kosten einen bedeutenden Beitrag für die Mobilitätsentwicklung in ganz Overath leisten kann.

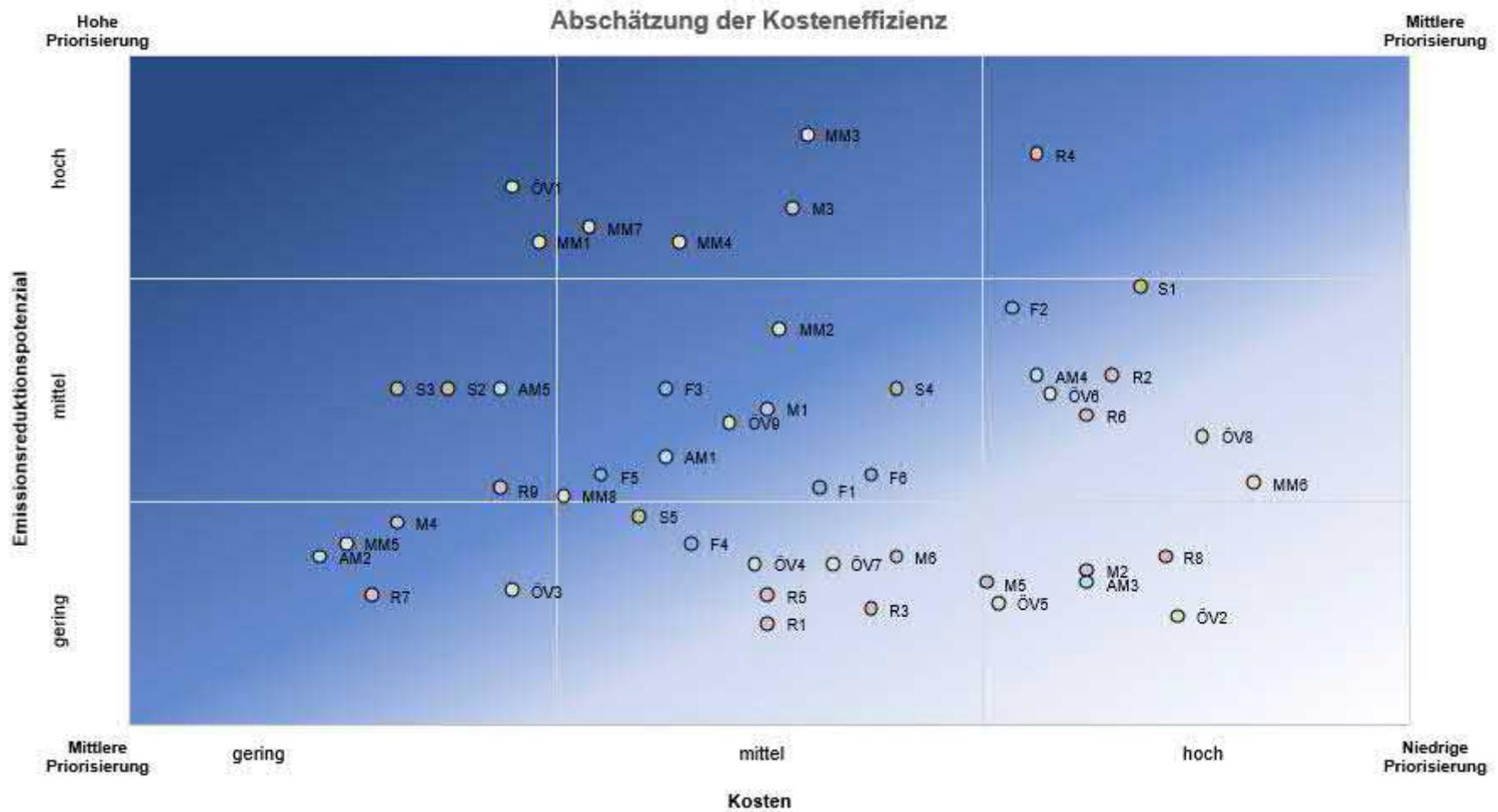


Abbildung 137: Priorisierungsmatrix Kosteneffizienz  
[eigene Darstellung]

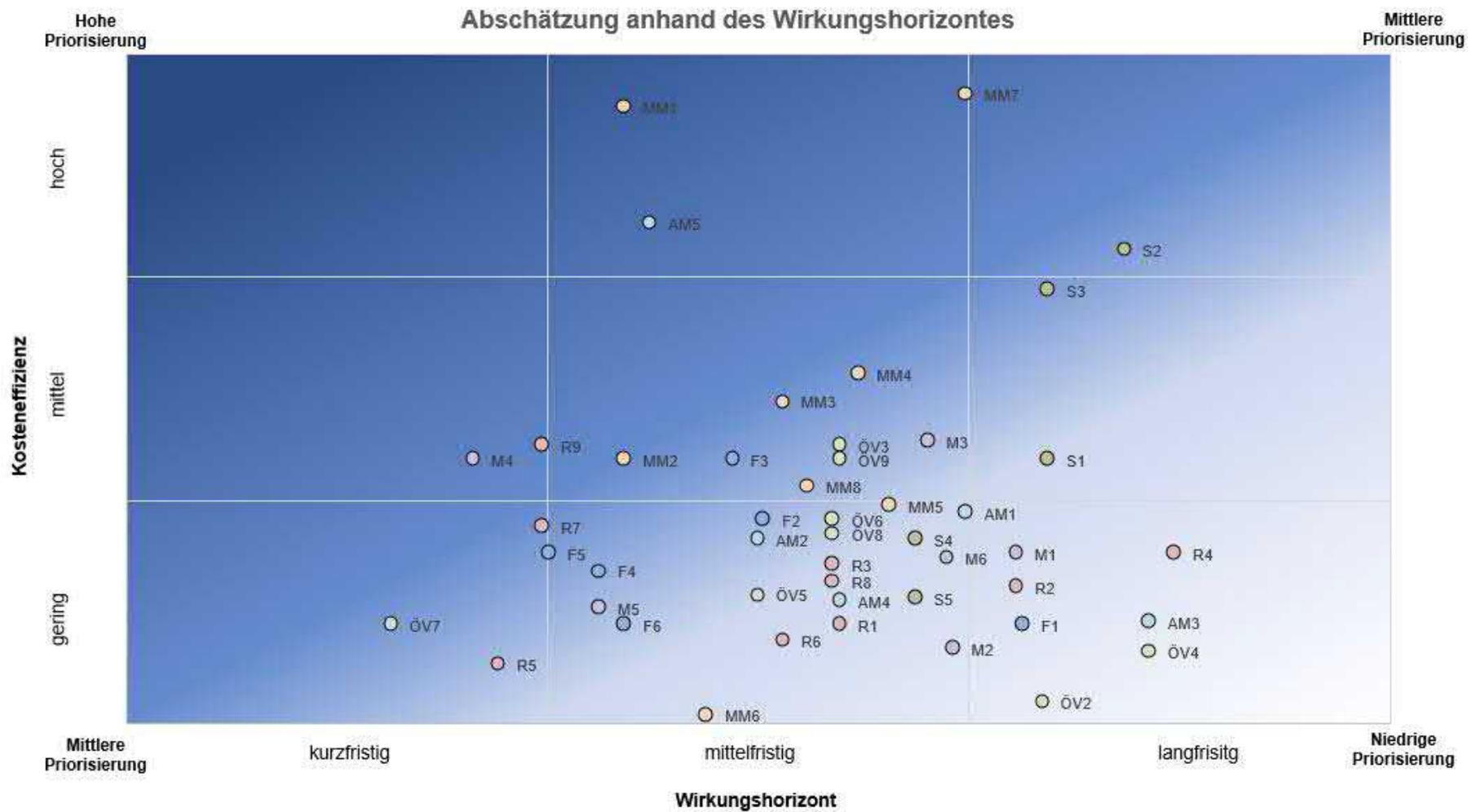


Abbildung 138: Priorisierungsmatrix Wirkungshorizont  
[eigene Darstellung]

## 8 Verstetigungsstrategie

Das Mobilitätskonzept der Stadt Overath wird im Rahmen der BMU-Klimaschutzinitiative gefördert und setzt sich mit dem Thema einer klimafreundlichen Mobilität auseinander. Dabei ist Klimaschutz als eine freiwillige, fachbereichsübergreifende, kommunale Aufgabe zu verstehen, die vor diesem Hintergrund der Unterstützung durch die Verantwortlichen der Stadtverwaltung und der Politik bedarf. Den Rahmen für einen effektiven Klimaschutz im Bereich Mobilität bilden u. a. die Ziele und Maßnahmen aus dem Integrierten Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis und die politische Verankerung der Thematik.

Ein zielführendes und dauerhaftes Engagement für eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath erfordert auch organisatorische Maßnahmen in der Kommune. Innerhalb der Stadtverwaltung ist die Thematik als fester Baustein zu etablieren und in bestehende Planungsabläufe sowie Aushandlungsprozesse zu integrieren. Ein genereller Austausch und eine verstärkte Kommunikation innerhalb der Stadtverwaltung zu den Themen Verkehr und Mobilität sind daher von hoher Bedeutung.

Des Weiteren werden die Schnittstellen zwischen unterschiedlichen Akteuren, der Kommune, Wirtschaft und Einwohner\*Innen ohne eine entsprechende Organisationsstruktur innerhalb der Stadtverwaltung häufig zu wenig genutzt (vgl. difu 2018: 38 ff.). Aus diesem Grund wurde mit Frau Gabriele Bräuer eine Mobilitätsmanagerin benannt, die eng mit den jeweils relevanten Fachbereichen und Fachabteilungen aber auch Akteuren aus Wirtschaft, Energieversorgung, Politik, Wissenschaft sowie überregionalen Netzwerken verbunden ist und die Prozesse für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung anstößt und koordiniert. Im Rahmen der Aufstellung des Mobilitätskonzeptes ist ein fachbereichsübergreifendes Projektteam als Steuerungsgruppe mit Vertreter\*Innen aus verschiedenen Fachbereichen der Stadtverwaltung gebildet worden. Dieses Team sollte auch während der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes weiterbestehen und den Fortschritt begleiten. Dadurch kann das Querschnittsthema Klimaschutz verwaltungsintern stärker verankert und der Informationsaustausch zum jeweiligen Umsetzungsstand effizient in alle Bereiche der Stadtverwaltung reflektiert werden.

Zudem sollte die politische Verankerung durch regelmäßige Berichterstattungen in relevanten Ausschusssitzungen (z. B. Bauplanung und Umweltausschuss / BPU), zum Fortgang der Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes, an die Kommunalpolitik sichergestellt werden.

## 8.1 Controlling

Durch die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Overath wurden diverse Maßnahmen ausgearbeitet, die in der anschließenden Umsetzung zu einer Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen beitragen können und die Lebensqualität im Stadtgebiet nachhaltig verbessern.

Das Controlling umfasst die Ergebniskontrolle der durchgeführten Maßnahmen unter Berücksichtigung der festgestellten Potenziale und Klimaschutzziele im Verkehrssektor der Stadt Overath. Neben der Feststellung des Fortschritts in den Projekten und Maßnahmen, ist eine stetige Anpassung an die aktuellen Gegebenheiten innerhalb der Stadt Overath sinnvoll. Dies bedeutet, dass realisierte Projekte bewertet und analysiert werden und ggfs. erneut aufgelegt, verlängert oder um weitere Projekte ergänzt werden. Dabei wird es auch immer wieder darum gehen, der Kommunikation und Zusammenarbeit der Projektbeteiligten neue Impulse zu geben. Um den Gesamtfortschritt beurteilen zu können, empfiehlt es sich, in regelmäßigen Abständen (ca. alle zwei Jahre) eine Prozessevaluierung durchzuführen. Dabei sollten nachstehende Fragen gestellt werden, die den Prozessfortschritt qualitativ bewerten:

**Netzwerke:** Sind neue Partnerschaften zwischen Akteuren entstanden? Welche Intensität und Qualität haben diese? Wie kann die Zusammenarbeit weiter verbessert werden?

**Ergebnis umgesetzter Projekte:** Was war ausschlaggebend für den Erfolg oder Misserfolg von Maßnahmen? Gab es Schwierigkeiten und wie wurden sie gemeistert?

**Auswirkungen umgesetzter Projekte:** Wurden Nachfolgeinvestitionen ausgelöst? In welcher Höhe?

**Umsetzung und Entscheidungsprozesse:** Ist der Umsetzungsprozess effizient und transparent? Können die Arbeitsstrukturen verbessert werden? Wo besteht ein höherer Beratungsbedarf? Wird ein/e Klimaschutzmanager\*In (zusätzlich) benötigt?

**Beteiligung und Einbindung regionaler Akteure:** Sind alle relevanten Akteure in ausreichendem Maße eingebunden? Konnten weitere (ehrenamtliche) Akteure hinzugewonnen werden?

**Zielerreichung:** Wie sind die Fortschritte bei der Erreichung der Klimaschutzziele bzw. der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs? Befinden sich Projekte aus verschiedenen Handlungsfeldern bzw. Zielbereichen in der Umsetzung? Wo besteht Nachholbedarf?

**Konzept-Anpassung:** Gibt es Trends, die eine Veränderung der Klimaschutzstrategie erfordern? Haben sich Rahmenbedingungen geändert, sodass Anpassungen vorgenommen werden müssen?

Für eine quantitative Bewertung werden die Finanzmittel (Eigen- und Fördermittel) für die Umsetzung von Projekten sowie ggfs. für Nachfolgeinvestitionen dargestellt und in Bezug zur Zielerreichung gesetzt. Eine Fortschreibung der Energie- und THG-Bilanz kann als quantitative Bewertung angesehen werden, in der die langfristigen Energie- und THG-Reduktionen erfasst und bewertet werden. Eine Fortschreibung wird hier in einem Zeitraum von drei bis fünf Jahren empfohlen, da dieses Instrument nur sehr träge reagiert und gleichzeitig keine oder nur sehr geringe Rückschlüsse auf die genauen Gründe der Veränderung zulässt.

Dennoch können mit Hilfe der Bilanz und der dafür zu erhebenden Daten Entwicklungstrends für die gesamte Stadt Overath oder einzelne Sektoren wiedergegeben werden, die auf andere Weise nicht erfasst werden können.

### **Allgemeine Erfolgsindikatoren für jede Maßnahme**

Im Rahmen des Controllings sind für viele Maßnahmen teilweise gleichlautende Indikatoren anzusetzen, die im Folgenden genannt werden. Die Herleitung dieser Indikatoren ist jedoch auf unterschiedliche Weise zu gewährleisten. Diese wird nachfolgend ebenfalls nachfolgend dargestellt.

### **THG-Einsparung pro Jahr [tCO<sub>2e</sub>/a]**

Dieser Indikator ist nicht zwingend für jede Maßnahme ermittelbar, da Maßnahmen teilweise nur mittelbaren Einfluss auf die THG-Emissionen haben.

### **Erreichung von Meilensteinen**

Die Erreichung eines Meilensteins ist z. B. die Erreichung einer bestimmten Zielmarke (z. B. Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur). Diese Zielmarke kann zusätzlich mit einem bestimmten Zeitpunkt verknüpft werden, um verbindliche Ziele zu setzen. In diesem Fall bilden die jeweiligen Zieldaten ein zeitliches Raster für die Evaluation.

Die nachfolgende Tabelle zeigt Erfolgsindikatoren auf, anhand derer das Controlling bzw. die Projekt- und Prozessevaluierung durchgeführt werden kann. Weitere Indikatoren können nach Notwendigkeit oder aus gemachten Erfahrungen heraus ergänzt werden.

Tabelle 13: Kriterien zur Messbarkeit der Maßnahmen

Nr.	Maßnahme	Messgröße / Indikator	Instrument / Basis
<b>Fußverkehr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung des Fußverkehrsanteils am Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modal-Split-Erhebung</li> <li>Verkehrszählung (Fußverkehr)</li> </ul>
F1	Gesamtstädtischen Strategieentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Entwicklung eines Fuß-/Radverkehrskonzeptes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
F2	Ausbau des Fußwegenetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
F3	Verbesserung bestehender Fußwege	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl verbesserter Gehwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
F4	Verbesserung der Querungssituationen für Fußgänger*Innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Querungsanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Öffentlichkeitsarbeit</li> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
F5	Optimierung Bestand Querungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl optimierter Querungsanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
F6	Schaffung einer attraktiven Fußverkehrsinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modal-Split-Erhebung</li> <li>Verkehrszählung (Radfahrende)</li> </ul>
R1	Umsetzung/Ausweitung Radverkehrskonzept	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
R2	Ausbau des Radwegenetzes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
R3	Fahrradfreundliche Querungsanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Querungshilfen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
R4	Anbindung an Velorouten	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Velo-Routen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
R5	Ausbau von Fahrradabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Fahrradabstellanlagen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
R6	Elektromobilität im Radverkehr begünstigen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>Anteil E-Bikes/Pedelecs am Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li>Modal-Split-Erhebung (inkl. Differenzierung der Fahrradtypen)</li> </ul>

R7	Fahrradtraining-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Fahrradtrainings</li> <li>• Anzahl Teilnehmer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
R8	Anreizprogramm für Radfahrende	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl realisierter Programme</li> <li>• Anzahl Teilnehmer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
R9	Einsatz von Lastenrädern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>• Auswertung der Nutzerzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Nutzungsanalyse</li> </ul>
Öffentlicher Personennahverkehr		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modal-Split-Erhebung</li> </ul>
ÖV1	Optimierung der Netzgestaltung und Taktung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
ÖV2	Beschleunigung des ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
ÖV3	Optimierung der Angebotsvermittlung / Infos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung der Maßnahmen aus dem Integrierten Mobilitätskonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
ÖV4	Verbesserung der Fahrgast-Information	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>• Kundenzufriedenheit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Evaluation</li> </ul>
ÖV5	Förderung von Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
ÖV6	Park & Ride und Bike & Ride Angebote ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>• Anzahl Nutzer*Innen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>•</li> </ul>
ÖV7	Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erweiterung der Mitnahmemöglichkeiten</li> <li>• Abstimmung mit dem Verkehrsverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Sitzungsprotokolle</li> </ul>
ÖV8	Förderung eines klimafreundlichen Busverkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>• Abstimmung mit dem Verkehrsverbund</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Sitzungsprotokolle</li> </ul>
ÖV9	Mobilstation neuer Haltepunkt Vilkerath	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Sitzungsprotokolle</li> </ul>

<b>Motorisierter Individualverkehr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduktion der MIV-Anteile am Modal-Split</li> <li>• Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen und Endenergiebedarfe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modal-Split-Erhebung (MIV)</li> <li>• Energie- und THG-Bilanz (Fortschreibung)</li> </ul>
M1	Optimierung des Verkehrsflusses	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
M2	Verbesserung der Verkehrssteuerung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
M3	Optimierung des ruhenden Verkehrs	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes</li> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
M4	Förderung alternativer Antriebstechnologien	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> <li>• Anzahl zugelassener Fahrzeuge</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Auswertung der Zulassungsdaten</li> </ul>
M5	Ausbau der (halb-)öffentlichen E-Ladeinfrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
M6	Prüfung ortsferne Trasse	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit betroffenen Kommunen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
<b>Alternative Mobilitätsformen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zunahme intermodaler Mobilitätsverhalten</li> <li>• Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modal-Split-Erhebung (intermodale Reiseketten, Umweltverbund)</li> </ul>
AM1	Förderung von Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswertung der Nutzerzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Nutzungsanalyse</li> </ul>
AM2	Förderung von (E-)Bikesharing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswertung der Nutzerzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Nutzungsanalyse</li> </ul>
AM3	On-Demand-Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Umsetzung eines On-Demand-Angebotes</li> <li>• Auswertung der Nutzerzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> <li>• Nutzungsanalyse</li> </ul>
AM4	Intermodalität fördern	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anzahl umgesetzter Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>
AM5	Ridesharing	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Auswertung der Nutzerzahlen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Projektdokumentation</li> </ul>

<b>Mobilitätsmanagement</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der MIV-Anteile am zielgruppenspezifischen Modal-Split</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modal-Split-Erhebung (zielgruppenspezifisch)</li> </ul>
MM1	Mobilitätsmanagement für Schulen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Befragung der Zielgruppe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
MM2	Mobilitätsmanagement für Schulzentrum Cyriax	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> </ul>
MM3	Mobilitätsmanagement für Kinder und Jugendliche	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Befragung der Zielgruppe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
MM4	Mobilitätsmanagement für Senior*Innen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Befragung der Zielgruppe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
MM5	Mobilitätsmanagement für Touristen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Befragung der Zielgruppe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Öffentlichkeitsarbeit</li> </ul>
MM6	Mobilitätsmanagement für die Stadtverwaltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Interne Befragung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Evaluation</li> </ul>
MM7	Mobilitätsmanagement für Unternehmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Unternehmensbefragung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Evaluation</li> </ul>
MM8	Mobilitätsmanagement für KEP-Dienste	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anzahl der umgesetzten Maßnahmen</li> <li>Unternehmensbefragung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li> Projektdokumentation</li> <li> Evaluation</li> </ul>
<b>Stadtplanung</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduktion der MIV-Anteile am Modal-Split und Förderung der Nahmobilität</li> <li>Reduktion der verkehrsinduzierten THG-Emissionen und Endenergiebedarfe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Modal-Split-Erhebung (MIV, Nahmobilität)</li> <li>Energie- und THG-Bilanz (Fortschreibung)</li> </ul>
S1	Verringerung des Verkehrsaufkommens	<ul style="list-style-type: none"> <li>Berücksichtigung im Rahmen der Stadtplanung</li> <li>Anzahl hierzu durchgeführter Planungs- und Abstimmungsarbeiten oder Partizipationsformate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sitzungsprotokolle</li> <li>Projektdokumentation</li> </ul>
S2	Bauleitplanung		
S3	nachhaltige Quartiersentwicklung		
S4	Umgestaltung der Hauptstraße Overath		
S5	Neuorganisation P&R Bahnhof Overath		

## 8.2 Klimaschutzmanagement

Um die Vielzahl der Projektvorschläge strukturiert bearbeiten, umsetzen und öffentlichkeitswirksam darstellen zu können, ist die Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle in der Verwaltung sinnvoll und erforderlich. Es sind Verantwortlichkeiten innerhalb der Stadtverwaltung zur Begleitung der Umsetzungsphase zu benennen und die verschiedenen Aufgaben auf die jeweiligen Fachbereiche zu verteilen. Kontinuierliche Abstimmungen zwischen den betreffenden Fachbereichen können dazu beitragen, dass die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes als Querschnittsaufgabe wahrgenommen wird.

Das Klimaschutzmanagement und auch das Mobilitätsmanagement ist als fester Bestandteil relevanter Planungen in der Stadtverwaltung zu verankern. Für diverse Themenbereiche des Klimaschutzes sind Anlauf- und Koordinationsstellen zu benennen. Diese bündeln aktuelle Themen und tragen sie in die einzelnen Fachbereiche sowie die Politik weiter. Die Benennung und / oder Einstellung eines/r zusätzlichen Klimaschutzmanager\*In könnte notwendig werden.

Für den Bereich „klimafreundliche Mobilität“ sind themenspezifische Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung Overath festzulegen. Diesbezüglich eignet sich eine Differenzierung nach den dargestellten Handlungsfeldern. Einzelne Arbeitsgruppen können die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept begleiten, koordinieren und zur Abstimmung zwischen allen relevanten Fachbereichen beitragen.

## 8.3 Kommunikationsstrategie

Eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath zu verankern, wird nicht nur Aufgabe der Verwaltung sein. Es handelt sich dabei um eine Gemeinschaftsleistung, an der eine Vielzahl von Akteuren in der Region beteiligt sind, und dies kann nur auf diesem Wege erfolgreich gelebt und umgesetzt werden.

Eine transparente Kommunikation im Rahmen des Mobilitätskonzeptes hilft, Vertrauen aufzubauen und zu halten. Informieren – sensibilisieren – zum Handeln motivieren, das muss der grundsätzliche Leitsatz sein. Ziel dieses Vorhabens ist es, die Bürgerschaft und lokalen Akteure über die Notwendigkeit des Klimaschutzes im Allgemeinen sowie einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung im Speziellen aufzuklären und Handlungsmöglichkeiten aufzuzeigen. Es wird erwartet, dass die Einwohner\*Innen und Akteure durch eine Sensibilisierung für das eigene Mobilitätsverhalten dazu motiviert werden können, eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung voranzutreiben.

Im Rahmen der Kommunikationsstrategie wird ein auf den lokalen Kontext zugeschnittenes Vorgehen erarbeitet, welches aufzeigt, wie einerseits die Inhalte des Mobilitätskonzepts in der Bevölkerung sowie bei weiteren relevanten Akteuren verbreitet und andererseits für die Umsetzung der dort entwickelten Maßnahmen ein breiter Konsens und aktive Mitarbeit erreicht werden können.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Zielgruppen beinhaltet die Kommunikationsstrategie auch Wege der Ansprache für die relevanten Akteursgruppen, um auf ihre spezifischen Interessen, Bedürfnisse und Möglichkeiten einzugehen (vgl. Abbildung 137). Hierzu finden insbesondere die vorhandenen örtlichen Medien und Verteiler ihre Berücksichtigung, die für Kampagnen genutzt werden und über die spezifischen Informationen verbreitet oder bestimmte Zielgruppen erreicht werden sollen.

Neben der klassischen zielgruppenorientierten Ansprache der Akteure ist es wichtig, dass die Stadtverwaltung als Gesamtkoordinator und Vermittler auch innerhalb der eigenen Strukturen gut vernetzt ist. Die verschiedenen Fachbereiche und politischen Gremien müssen untereinander in starkem Maße im Austausch stehen und kommunizieren.



Abbildung 139: Akteursnetzwerk im Stadtgebiet  
[difu 2018: 38]

## 8.4 Öffentlichkeitsarbeit

Der Wissens- und Informationstransfer in Overath ist essenziell für eine erfolgreiche Klimaschutzarbeit und die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Die wissenschaftlich belegten Zusammenhänge von Klimaschutz und Verbraucherverhalten sind jedoch vielen Menschen nicht hinreichend bekannt. Hieraus folgt, dass dem Einzelnen oft nicht bewusst ist, was dem Klima schadet und wie er dem anthropogenen Klimawandel durch sein eigenes Handeln entgegenwirken kann. Um ein entsprechendes Bewusstsein für ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten zu fördern, ist daher eine intensive und vor allem transparente Kommunikation mit allen relevanten Akteuren notwendig.

Bezogen auf die verschiedenen Akteursgruppen existiert eine unterschiedliche Einbindungsintensität (vgl. Abbildung 140). Von der Information und Motivation über die Beteiligung bis hin zur Kooperation mit unterschiedlichen Akteuren kann die Öffentlichkeitsarbeit und Akteursbeteiligung reichen. Je nachdem, welche Einbindungsintensität angestrebt wird, können verschiedene Methoden für den Beteiligungsprozess herangezogen werden.



Abbildung 140: Einbindungsintensität in der Öffentlichkeitsarbeit  
[difu 2018: 40]

Zur Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit wird auf zahlreiche gängige Medien-Formate zurückgegriffen. Hierzu zählen unter anderem; die Webseite der Stadt Overath, öffentliche Aktionen und Informationskampagnen, Broschüren, Plakate und Flyer, Ausstellungen, Wettbewerbe und Exkursionen sowie die Einbindung der lokalen Presse mit Presseartikeln für Funk und Printmedien sowie Internet-Portale bzw. Apps und Soziale Medien.

Generell gilt es, alle Maßnahmen öffentlich wirksam zu begleiten, um Beispiele aufzuzeigen, zu motivieren sowie um Hemmungen zu senken. Die folgende Abbildung führt die unterschiedlichen geeigneten Medienformate auf, welche zur Umsetzung der Maßnahmen geeignet sind. Hierbei sollten die Formate zielgruppenspezifisch eingesetzt werden (z. B. Zielgruppe Kinder und Jugendliche → Soziale Netzwerke und Appbasierte Medien).

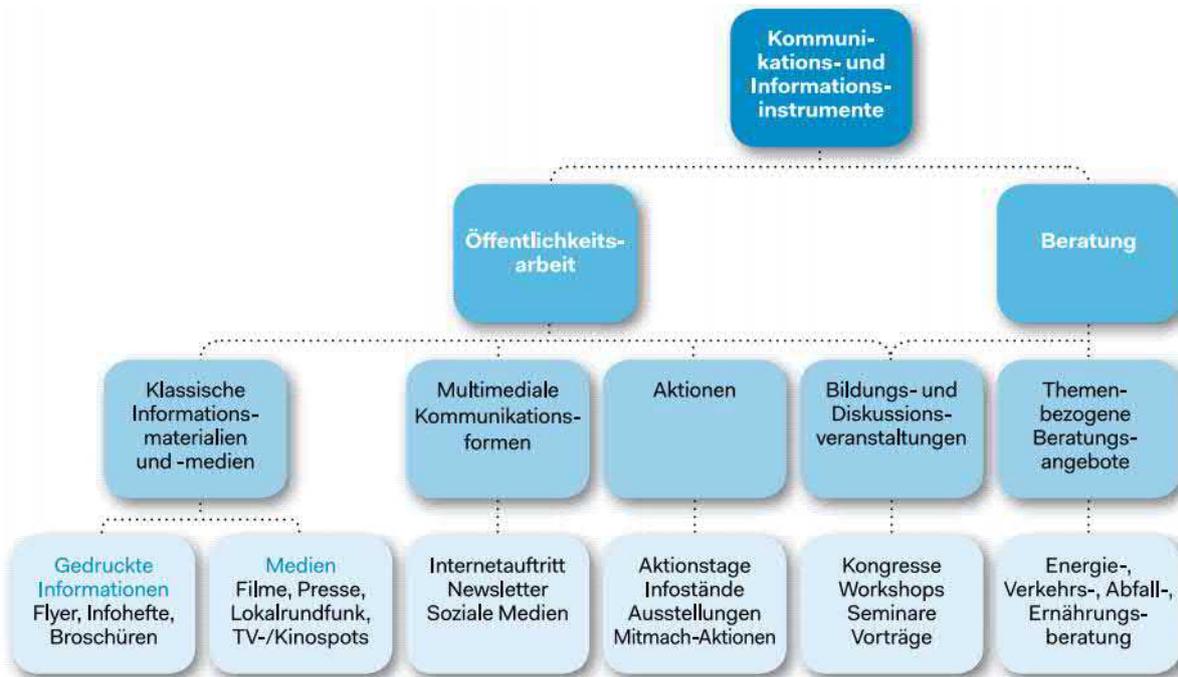


Abbildung 141: Darstellung geeigneter Medienformate zur Umsetzung der Maßnahmen  
[difu 2018: 85]

## Medienlandschaft

Methodisch steht der Stadtverwaltung Overath eine Vielzahl von Instrumenten zur Verfügung, die bereits eingesetzt werden, um Projekte und Projektinformationen sowie weitere öffentlichkeitswirksame Informationen zu kommunizieren. Die wesentlichen Kommunikationsmedien und Produkte in Overath stellen sich wie folgt dar:

Die Stadtverwaltung verfügt über eine öffentlichkeitswirksame Internetseite (<http://www.overath.de/>), worüber Aktivitäten im Stadtgebiet sowie viele relevante Informationen und Hintergrundinformationen zu diversen Themen abrufbar sind und kommuniziert werden.

Des Weiteren werden durch die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit der Stadt Overath die presserelevanten Projekte und Informationen über die regionalen Tageszeitungen oder Anzeigenblätter (Overather Mitteilungsblatt) kommuniziert.

Um die verschiedenen Wege der Öffentlichkeitsarbeit abzudecken und eine optimale Nutzung zu erzielen ist es wichtig, die Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit zu strukturieren und zu koordinieren.

Nachstehend sollen wesentliche Aufgaben der Öffentlichkeitsarbeit erläutert werden, die für eine erfolgreiche und zielorientierte Umsetzung des Maßnahmenpaketes im Mobilitätskonzept notwendig sind und übergeordnet zu allen Maßnahmen in der Umsetzungsphase Anwendung finden sollen.

### **Außendarstellung der Stadt Overath**

Eine zentrale Rolle in der Öffentlichkeitsarbeit und Klimaschutzkommunikation spielt die Vorbildfunktion der Stadt Overath. Laufende und umgesetzte Maßnahmen aus dem Mobilitätskonzept und erreichte Erfolge sind ebenfalls im Rahmen des Internetauftritts und durch Pressemitteilungen zu publizieren.

### **Aktive Beteiligung der Öffentlichkeit**

Die Einwohner\*Innen sind eine der wichtigsten Akteursgruppen, deren Verhaltensänderungen für die Erreichung der Klimaschutzziele und zur tatsächlichen Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel unabdingbar ist. Durch bewussteren Umgang mit Ressourcen und einer Änderung des Mobilitätsverhaltens, können sie einen wesentlichen Beitrag leisten. Dennoch muss trotz vorhandenem Umweltbewusstsein häufig noch die Bereitschaft zum aktiven Handeln entstehen. Eine intensive Einbindung der Einwohner\*Innen verbunden mit Informations- und Beratungsangeboten soll motivieren und die Handlungsbereitschaft der Bevölkerung zu einem klimagerechten Mobilitätsverhalten erhöhen.

### **Motivieren und überzeugen**

Es ist notwendig, die Öffentlichkeit anzusprechen, Betroffenheit zu generieren und sie zu einem klimafreundlichen Handeln zu bewegen. Die Betroffenheit muss durch entsprechende Maßnahmen und qualifizierte, zielgruppenbezogene Öffentlichkeitsarbeit hergestellt werden. Darüber hinaus sollen Hemmnisse zur Änderung des Mobilitätsverhaltens abgebaut werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt eine allgemeine maßnahmenbezogene Zusammenstellung zu Inhalten und Akteuren für eine offensivere Öffentlichkeitsarbeit in der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes der Stadt Overath.

Tabelle 14: Öffentlichkeitsarbeit zur Umsetzung des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität

Maßnahme	Inhalt	Akteure	Zielgruppe			
			Private Haushalte	Gewerbe / Industrie	Schulen und Kindergärten	Öffentlichkeit allgemein
Pressearbeit	Pressemitteilungen (über aktuelle Projekte aus dem Mobilitätskonzept, Veranstaltungen, realisierte Maßnahmen, etc.); Presseverteiler	Stadtverwaltung, örtliche / regionale Presse	•	•	•	•
	Pressetermine zu aktuellen Themen		•	•	•	•
Kampagnen	Auslobung von Wettbewerben	Stadtverwaltung, Schulen / Lehre/Innen	•	•	•	
	Nutzung bestehender Angebote	öffentliche Institutionen	•	•	•	
Informationsveranstaltungen	zielgruppen-, branchen-, themenspezifisch	Fachleute, Referent/innen, Stadtverwaltung, Hochschule	•	•	•	
	Status quo Klimaschutz/ Mobilität in der Stadt Overath					•
	Nutzung bestehender Angebote	Märkte, Festspiele, Automobilausstellungen	•	•		•
Internetauftritt	Homepage: Information wie Pressemitteilungen, Allg. und spezielle Informationen, Verlinkungen, Downloads und soziale Netzwerke	Stadtverwaltung, öffentliche Institutionen, ggf. regionale Fachleute	•	•	•	•
Anlaufstelle / Beratungsstelle	Informations- und Koordinationsangebote Einrichtung von Sprechzeiten	Stadtverwaltung, Verbraucherzentrale	•	•	•	
Informationsmaterial	Beschaffung und Bereitstellung von Informationsmaterial (insb. Broschüren und Infoblätter)	Stadtverwaltung, Energieversorger, öffentliche Institutionen, Kreditinstitute, Verbraucherzentrale, Energieberatende	•	•	•	•
Erziehungs- und Bildungsangebote	Durchführung bzw. Initiierung von Projekten in Schulen sowie weiteren Bildungseinrichtungen	Stadtverwaltung, Lehrerinnen und Lehrer, öffentliche Institutionen, Fachleute, Referenten			•	•

## 9 Zusammenfassung

Das Mobilitätskonzept der Stadt Overath stellt die strategische Grundlage für eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung in den kommenden Jahren dar. Im Rahmen der Projektlaufzeit wurden diverse Maßnahmen zur Beteiligung verschiedener Akteure, verwaltungsinternen Abstimmung und Konkretisierung der Handlungsbedarfe durchgeführt. Dabei fußt das Konzept auf einen fundierten Partizipationsprozess, womit ein hohes Maß an Transparenz und somit eine in der Folge hohe Akzeptanz der Maßnahmen gefördert werden konnte. Es ist festzustellen, dass im Stadtgebiet Overaths bereits zahlreiche, innovative Ansätze verfolgt werden. So sind die nächsten Jahre davon geprägt, die unterschiedlichen Vorhaben, seien es Mobilstationen oder eine Digitalisierung des Verkehrssystems, aufeinander abzustimmen und im Sinne einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung voranzubringen. Hierfür gibt das ausgearbeitete Mobilitätskonzept den Rahmen vor und zeigt die Grundlage vor Ort im Rahmen einer umfassenden Bestandsanalyse auf und bietet zudem eine maßgeschneiderte Ausarbeitung einzelner Maßnahmen mit detailliert zusammengestellten Informationen für die folgende Umsetzung.

Alle Arbeiten stehen dabei im Anspruch des Voranbringens des Klimaschutzes. Daher bildet die Bilanzierung der Endenergieverbräuche und THG-Emissionen des Verkehrssektors die Basis und gibt zusammen mit der durchgeführten Bestandsanalyse den aktuellen Status Quo wieder. Dabei wurde aufgezeigt, dass die Stadt Overath bereits im Bereich des Klimaschutzes sowohl allgemein als auch im Mobilitätsmanagement und Verkehrssektor aktiv ist. Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität sowie dem integrierten Mobilitätskonzept des Rheinisch-Bergischen Kreises verfügt die Stadt Overath auf übergeordneter Ebene über einen fundierten Handlungsrahmen. Zudem existieren zahlreiche weitere Konzepte im Mobilitätsbereich wie z. B. der Fußverkehrscheck, das Radverkehrskonzept sowie Konzeptarbeiten zum Parkraum mit Maßnahmen zu einer nachhaltigen Mobilität in Overath. Dennoch bestehen vor allem im Verkehrssektor weitere Handlungspotenziale zur Förderung des Klimaschutzes im Stadtgebiet.

Im Rahmen der Bilanzierung zeigte sich, dass die zielgerichtete Förderung einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung einen wichtigen Baustein im gesamtstädtischen Klimaschutz darstellt. Durch das Erreichen des zukunftsweisenden Szenarios sollen die verkehrsinduzierten THG-Emissionen im Stadtgebiet bis 2050 um bis zu 87,6 % und der Endenergieverbrauch des Verkehrssektors um bis zu 71,7 % gesenkt werden.

Zukünftig soll eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung insbesondere im Alltagsverkehr dazu beitragen, dass verkehrsinduzierte THG-Emissionen und Endenergiebedarfe verringert werden. In diesem Zusammenhang nehmen eine Reduktion bzw. Verlagerung von MIV-Verkehrsaufkommen einen entscheidenden Stellenwert ein. Es gilt, Pkw-Fahrten durch eine vermehrte Abwicklung von Streckenbedarfen mittels umweltfreundlicher Verkehrsträger (Umweltverbund) zu ersetzen, indem bedarfsgerechte Angebote und eine attraktive Infrastruktur geschaffen werden.

## Zusammenfassung

---

Gleichzeitig können öffentlichkeitswirksame Maßnahmen eine Bewusstseinsänderung und umweltfreundliche Mobilitätsverhalten auf der Nutzerseite fördern.

Zur Initiierung einer wirkungsvollen Mobilitätsförderung in der Stadt Overath wurde zunächst ein Überblick zum Mobilitätsverhalten und den einzelnen Mobilitätsbereichen erarbeitet, welcher sich auf die unterschiedlichen Verkehrsträger, kombinierte Mobilitätsformen und spezifische Zielgruppen bezieht. Diese Bestandsanalyse beinhaltet zudem zahlreiche kartografische Ausarbeitungen, wodurch Informationen zur jetzigen Situation leicht zugänglich nach außen kommuniziert und somit zu einem zielgerichteten Diskussionsprozess auf den Weg gebracht werden kann. Die Bestandssituation wurde mittels vorhandener Informationen, eigen Aufbereitungen und den Ergebnissen des Beteiligungsprozesses dargestellt. Die Erkenntnisse aus den geführten Experteninterviews und der Online-Mängel-Karte und den Workshops ermöglichten eine umfangreiche Bestandsaufnahme in den unterschiedlichen Mobilitätsfeldern.

Auf der Status-Quo-Analyse aufbauend folgte eine Ermittlung entsprechender Handlungsmöglichkeiten, die einzelne Bausteine einer klimafreundlichen Entwicklung des Verkehrssektors darstellen können. Sie umfassen sowohl bewährte Ansätze aus der kommunalen Praxis als auch und innovative Handlungspotenziale. Dabei wurden technologische und gesellschaftlichen Entwicklungen aufgegriffen, die maßgebliche Rahmenbedingungen für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung darstellen.

Auf Grundlage der erfassten Ausgangssituation und den dargestellten Handlungsmöglichkeiten konnten perspektivische Potenziale einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung für die Stadt Overath abgebildet werden. Die Handlungsstrategie gibt den weit gefassten Rahmen künftiger Zielsetzungen für den Verkehrssektor vor und konkretisiert die bestehenden Potenziale. Somit erfolgte die Entwicklung geeigneter und spezifisch auf die Ausgangslage der Stadt Overath bezogener Strategien, welche in einzelnen Maßnahmenpaketen festgehalten wurden.

Die Beschreibung der Maßnahmen sind im anschließenden Maßnahmenkatalog anhand einzelner Steckbriefe zusammengefasst. Dort sind sämtliche während des Erarbeitungsprozesses festgelegten Maßnahmen enthalten und werden anhand einheitlicher Kriterien miteinander verglichen. Dadurch wird eine Auswahl der vorzuziehenden Maßnahmen wesentlich erleichtert. Neben einer genauen Maßnahmenbeschreibung erfolgt eine Darstellung der beteiligten Akteure und der Verantwortlichkeiten, der erforderlichen Umsetzungsschritte, des zeitlichen Umsetzungshorizontes, der Kosten und der Finanzierungsmöglichkeiten. Die nachfolgende Priorisierung der Einzelmaßnahmen analysiert ihre Effizienz hinsichtlich der zu erwartenden Kosten und Nutzen im Sinne einer klimafreundlichen Mobilitätsentwicklung. Auf diese Weise werden prioritär zu behandelnden Maßnahmen herausgestellt. Dabei wurden Maßnahmen, die für eine kurzfristige Umsetzung in Frage kommen und mit hohen Emissionseinsparpotenzialen, herausgestellt.

## Zusammenfassung

---

Eine fortlaufende Bearbeitung der Thematik einer klimafreundlichen Verkehrsentwicklung ist Bestandteil der anschließenden Verstetigungsstrategie. Sie soll dazu beitragen, dass eine Umsetzung des Mobilitätskonzeptes organisatorisch innerhalb der Stadtverwaltung verfestigt und fokussiert wird. Da eine wirkungsvolle Mobilitätsförderung über bauliche Infrastrukturmaßnahmen hinausgeht, werden weitere öffentlichkeitswirksame Maßnahmen durch die Kommunikationsstrategie benannt. Sie beziehen sich vor allem auf eine fortlaufende Öffentlichkeitsarbeit und eine Aktivierung sowie Sensibilisierung der Bürgerschaft bzw. relevanter Interessensgruppen. Ziel ist es, eine umweltbewusste Mobilitätskultur als Sinnbild einer attraktiven sowie lebendigen Stadtgesellschaft zu verankern. Auf diesem Wege ist die Akzeptanzschaffung innerhalb der Bevölkerung als zentraler Schritt anzusehen. Gleichzeitig sind Anregungen und Ideen diverser Nutzergruppen weiterhin zu berücksichtigen, um dauerhafte Strategieanpassungen vornehmen zu können und die Akzeptanz aufrecht zu erhalten.

Begleitet durch öffentlichkeitswirksame Ansätze stellt das Mobilitätskonzept einen umfassenden Handlungsleitfaden für die Stadt Overath dar, der eine klimafreundliche Mobilitätsentwicklung anstoßen kann und einen Beitrag zu den übergeordneten Klimaschutzzielen von Bund und Ländern ermöglicht. Auf diese Weise kommt die Stadt Overath ihrer kommunalen Verantwortung nach und trägt zu einer lebendigen Stadtentwicklung bei.

Für die erfolgreiche Umsetzung der entwickelten Handlungsstrategie wird die Beteiligung relevanter Akteure auf lokaler und regionaler Ebene von entscheidender Bedeutung sein. Einen wesentlichen Erfolgsfaktor stellt daher die Fortführung des initiierten Beteiligungsprozesses dar. Netzwerkstrukturen und Teilhabeformen, die im Rahmen der Konzepterstellung entstanden sind, sollten in die Umsetzungsphase übertragen werden und zu einer abgestimmten Umsetzung der Handlungsstrategie beitragen.

## 10 Literaturverzeichnis

- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2018a): *ADFC erklärt: „Protected Bike Lanes“ – Radfahren mit Schutz und Komfort*. Abrufbar unter: <https://www.adfc.de/pressemitteilung/adfc-erklaert-protected-bike-lanes/>
- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2018b): *ADFC-Positionspapier: Geschützte Radfahrstreifen*. Berlin. Abrufbar unter: [https://www.adfc.de/fileadmin/user\\_upload/Im-Alltag/Radverkehrsgestaltung/Download/Positionspapier\\_geschuetzte\\_Radfahrstreifen.pdf](https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Im-Alltag/Radverkehrsgestaltung/Download/Positionspapier_geschuetzte_Radfahrstreifen.pdf)
- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Berlin (2020): *Infrastruktur für den Radverkehr in reinickendorf*. Abrufbar unter: <https://adfc-berlin.de/radverkehr/aus-den-bezirken/reinickendorf/109-infrastruktur-fuer-den-radverkehr-in-reinickendorf.html>
- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Hamburg (2017): *Einbahnstraße: Gegenläufiger Radfahrstreifen*. Abrufbar unter: <https://hamburg.adfc.de/verkehr/themen-a-z/gute-beispiele/einbahnstrasse-gegenlaeufiger-radfahrstreifen/>
- ADFC, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Kreisverband Gütersloh (2019): *Gütersloh, Lindenstraße - Neuenkirchener Straße: Baulicher Zustand und Benutzungspflicht*. Abrufbar unter: <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-guetersloh/maengel-db/mangel/radweg/0/guetersloh-lindenstrasse-neuenkirchener-strasse-b.html>
- ADFC Arnsbach, Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Bayern e. V. (2019): *Viel zu viele Radwegebenutzungspflichten!* Abrufbar unter: <http://www.adfc-arnsbach.de/verkehrspolitik/radwegebenutzungspflicht/>
- Agentur für clevere Städte (2014): *Autofahrer 20 mal mehr Flächen als Radfahrer: Flächen-Gerechtigkeits-Report online*. Abrufbar unter: <https://www.clevere-staedte.de/blog/artikel/flaechen-gerechtigkeits-report-online>
- AGFS, Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V. (2015): *Radschnellwege: Leitfaden für die Planung. Fachbroschüre der AGFS*. Abrufbar unter: [https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user\\_upload/downloads/RSW\\_Planungshilfe\\_RZ\\_web.pdf](https://www.radschnellwege.nrw/fileadmin/user_upload/downloads/RSW_Planungshilfe_RZ_web.pdf)
- Agora Verkehrswende (2019): *Parkraummanagement lohnt sich*. Abrufbar unter: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/parkraummanagement-lohnt-sich/>

## Literaturverzeichnis

---

- APKPure (Hrsg.): *Mobility Broker (Unreleased)*. Abrufbar unter: <https://apkpure.com/de/mobility-broker-unreleased/de.regioit.mobilitybroker.app>
- ASEAG Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (Hrsg.): *Mobilität in einer neuen Dimension*. Abrufbar unter: <https://mobility-broker.com/sogehts/>
- BMU, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2016): *Klimaschutzplan 2050. Klimaschutzpolitische Grundsätze und Ziele der Bundesregierung*. 2. Auflage, Berlin. Abrufbar unter: <https://www.bmu.de/publikation/klimaschutzplan-2050/>
- BMU, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (2019): *Wie klimafreundlich sind Elektroautos?* Abrufbar unter: [https://www.bmu.de/fileadmin/Daten\\_BMU/Download\\_PDF/Verkehr/emob\\_klimabilanz\\_2017\\_bf.pdf](https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/emob_klimabilanz_2017_bf.pdf)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2017): *Umweltverbund*. Abrufbar unter: <https://fis.server.de/servlet/is/21907/>
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018a): *Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)*. Abrufbar unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/18218/>
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018b): *Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht*. Bonn. Abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018c): *Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)*. Abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html>
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018d): *Verkehr in Zahlen 2018/2019. 47. Jahrgang*. Kraftfahrt-Bundesamt, Flensburg. Abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen\\_2019.html](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/verkehr-in-zahlen_2019.html)
- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2019): *Nationaler Radverkehrsplan 3.0. Ergebnisse der Onlinebeteiligung*. Berlin. Abrufbar unter: [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/nrvp-3-0-ergebnisse.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/nrvp-3-0-ergebnisse.pdf?__blob=publicationFile)

- BMVI, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2020): Neuerungen zum Car-sharing, elektrisch betriebenen Fahrzeugen und weitere Änderungen. Abrufbar unter: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Strassenverkehr/neuerungen-carsharing-elektrisch-betriebene-fahrzeuge-weitere-aenderungen.html>
- BMWi, Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (2010): *Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung*. Berlin. Abrufbar unter: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/E/energiekonzept-2010.html>
- BRIMMERS, O. (2018): Vitale Innenstädte - Was Konsumenten wollen [Vortragsreihe]
- Daimler AG (Hrsg.): *Mit der Umgebung vernetzt. Car-to-X Kommunikation geht in Serie*. Abrufbar unter: <https://www.daimler.com/innovation/case/connectivity/car-to-x.html#>
- Deutsche Post AG (2019): *Das Umweltschutzprogramm GoGreen*. Abrufbar unter: <https://www.dpdhl.com/de/verantwortung/umweltschutz/gogreen-programm.html>
- Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB) (2020): Positionspapier, Innenstädte stärken. Abrufbar unter: <https://www.dstgb.de/dstgb/Homepage/Publikationen/Positionspapiere/Allianz%20f%C3%BCr%20Innenst%C3%A4dte/>
- DHL Paket GmbH (2019): *DHL Packstation*. Abrufbar unter: <https://www.dhl.de/de/privatkunden/pakete-empfangen/an-einem-abholort-empfangen/packstation-empfang.html>
- difu, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2015): *Elektromobilität in der kommunalen Umsetzung. Kommunale Strategien und planerische Instrumente*. Berlin. Abrufbar unter: [https://www.starterset-elektromobilität.de/Bausteine/Kommunale\\_Flotte/elektromobilitaet\\_in\\_der\\_kommunalen\\_umsetzung.pdf](https://www.starterset-elektromobilität.de/Bausteine/Kommunale_Flotte/elektromobilitaet_in_der_kommunalen_umsetzung.pdf)
- difu, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2018): *Klimaschutz in Kommunen. Praxisleitfaden. 3., aktualisierte und erweiterte Auflage*. Abrufbar unter: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=D6P23I8O>
- difu, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2019a): *Freie Fahrt auf dem ersten Teilabschnitt zwischen Frankfurt und Darmstadt. Erster Radschnellweg in Hessen eröffnet*. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/aktuell/nachrichten/erster-radschnellweg-hessen-eroeffnet>

## Literaturverzeichnis

---

- difu, Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH (2019b): *Radverkehr in der verkehrsabhängigen Signalsteuerung. Detektion des Radverkehrs durch Wärmebildkameras*. Abrufbar unter: <https://nationaler-radverkehrsplan.de/de/praxis/detektion-des-radverkehrs-durch-waermebildkameras>
- DLR, Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (2015): *Intermodalität*. Projekt Verkehrsentwicklung und Umwelt (VEU). Abrufbar unter: [https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU\\_Intermodalitaet.pdf](https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2017/VEU_Intermodalitaet.pdf)
- DLR Verkehr, Institut für Verkehrsforschung des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (Hrsg.): *Intermodales Mobilitätsverhalten in Berlin – ausgewählte Ergebnisse einer Befragung im Projekt „Urbane Mobilität“*. Abrufbar unter: [https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2018/2017\\_LNdW\\_Poster\\_UrMo-Befragung.pdf](https://verkehrsforschung.dlr.de/public/documents/2018/2017_LNdW_Poster_UrMo-Befragung.pdf)
- DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2019a): *Hauptstraße | Wehr*. Abrufbar unter: [https://www.dvr.de/publikationen/gute-strassen/hauptstrasse\\_wehr/](https://www.dvr.de/publikationen/gute-strassen/hauptstrasse_wehr/)
- DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat (2019b): *Verkehrszeichen in der StVO*. Abrufbar unter: <https://www.dvr.de/publikationen/downloads/verkehrszeichen.html>
- E. ZIEGLER Metallbearbeitung GmbH (2017): *Projektreportage RegioTrans 2017: Moderne Bike+Ride-Anlagen in Hamburg*. Abrufbar unter: <https://www.ziegler-metall.de/news/projektreportage-regiotrans-2017-moderne-bike-ride-anlagen-in-hamburg>
- Fahrgemeinschaft.de GmbH a (Hrsg.): *Die iOS und Android Apps zum verwalten deiner Mitfahrgelegenheiten*. Abrufbar unter: <https://www.fahrgemeinschaft.de/app.php>
- Fahrgemeinschaft.de GmbH b (Hrsg.): *Unternehmenslösung*. Abrufbar unter: <https://www.fahrgemeinschaft.de/unternehmen.php>
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2006): *RASt - Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen*. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2010): *ERA 2010 – Empfehlungen für Radverkehrsanlagen*. Köln.
- FGSV, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (2011): *Lichtsignalanlagen*. Abrufbar unter: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/342328/>

- Fraunhofer ISE, Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme (2019): *Treibhausgas-Emissionen für Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge mit Reichweiten über 300 km*. Studie im Auftrag der H2 Mobility. Vortrag vom 13.07.2019, Freiburg. Abrufbar unter: [https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/documents/news/2019/ISE\\_Ergebnisse\\_Studie\\_Treibhausgasemissionen.pdf](https://www.ise.fraunhofer.de/content/dam/ise/de/documents/news/2019/ISE_Ergebnisse_Studie_Treibhausgasemissionen.pdf)
- FREYER, W. & GROß, S. (2003): *Tourismus und Verkehr. Die Wechselwirkungen von mobilitätsrelevanten Ansprüchen von touristischen Reisenden und Angeboten touristischer Transportunternehmen* (= Diskussionsbeiträge aus dem Institut für Wirtschaft und Verkehr der Technischen Universität Dresden, Nr. 1/2003).
- FOLLMER, R. & GRUSCHWITZ, D. (2018): *Mobilität in Deutschland – MID Kurzreport*. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Abrufbar unter: [http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas\\_Mobilitaet\\_in\\_Deutschland\\_2017\\_Kurzreport\\_DS.pdf](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/infas_Mobilitaet_in_Deutschland_2017_Kurzreport_DS.pdf)
- GGEMO, Gemeinsame Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (2013): *Technischer Leitfaden Ladeinfrastruktur*. Berlin. Abrufbar unter: <https://www.din.de/blob/97246/c0cbb8df0581d171e1dc7674941fe409/technischer-leitfaden-ladeinfrastruktur-data.pdf>
- Handelsverband Deutschland (HDE) (2020): *Innenstadt*. Abrufbar unter: <https://einzelhandel.de/innenstadt>
- Heise Medien GmbH & Co. KG (2018): *Grüne Welle: Ampel-App soll Radfahrer in Marburg schneller voranbringen*. Abrufbar unter: <https://www.heise.de/newsticker/meldung/Marburg-Ampel-App-soll-Radfahrer-schneller-voranbringen-4079474.html>
- ifeu gGmbH, Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (2018): *Gemeindespezifische Fahrleistungen und Verkehrsenergieverbräuche 2018*.
- infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (Hrsg.): *Mobilität in Tabellen (MIT 2017)*. <https://www.mobilitaet-in-tabellen.de/mit/login.html?brd>
- ioki GmbH a (Hrsg.): *Autonomes Fahren*. Abrufbar unter: <https://ioki.com/autonomes-fahren/>
- ioki GmbH b (Hrsg.): *On-Demand-Mobilität*. Abrufbar unter: <https://ioki.com/on-demand-mobilitaet/>

## Literaturverzeichnis

---

- IT.NRW, Information und Technik Nordrhein-Westfalen – Statistische Landesdatenbank (2019): Kommunalprofil Overath. Abrufbar unter: <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/l05378024.pdf>
- ivm GmbH (2014): *Förderung des Rad- und Fußverkehrs. Kosteneffiziente Maßnahmen im öffentlichen Straßenraum* (= Handbuch kommunale Praxis, Nr. 3). Frankfurt am Main. Abrufbar unter: <http://edoc.difu.de/edoc.php?id=VFRBXQY3>
- KBA, Kraftfahrt-Bundesamt (2019): *Fahrzeugzulassungen (FZ). Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden*. Abrufbar unter: [https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2019/fz3\\_2019\\_xlsx.xlsx;jsessionid=3DF4D1B05B8F33B71BFEF16BCF7CC18D.live21301?\\_\\_blob=publicationFile&v=4](https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2019/fz3_2019_xlsx.xlsx;jsessionid=3DF4D1B05B8F33B71BFEF16BCF7CC18D.live21301?__blob=publicationFile&v=4)
- KÖFLER, H.; WÄRMER, R.; LOTZE, B. et al. (2018): *Intelligent mobil im Wohnquartier. Themenkompass für Wohnungsunternehmen*. VCD e. V., Berlin. Abrufbar unter: [https://www.vcd.org/fileadmin/user\\_upload/Redaktion/Themen/Wohnen\\_leitet\\_Mobilitaet/pdf/VCD\\_Themenkompass\\_Intelligent\\_mobil\\_im\\_Wohnquartier.pdf](https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/Wohnen_leitet_Mobilitaet/pdf/VCD_Themenkompass_Intelligent_mobil_im_Wohnquartier.pdf)
- Kreisjugendring Straubing-Bogen (Hrsg.): *Angebot für junge Menschen: Jugendtaxi Straubing-Bogen*. Abrufbar unter: <https://www.kjr-straubing-bogen.de/Einrichtungen/Jugendtaxi/Jugendtaxi.html>
- Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (2012): *Leitfaden 2012. Barrierefreiheit im Straßenraum*. Gelsenkirchen. Abrufbar unter: [https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub\\_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf](https://www.strassen.nrw.de/files/commons/pdf/pub_leitfaden-barrierefreiheit-im-strassenraum-2012.pdf)
- LAUER, J. & DICKHAUT, W. (2018): *Elektromobilität im Rahmen der Stadtentwicklung in Hamburg und Shenzhen*. HafenCity Universität, Hamburg. Abrufbar unter: [http://edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/volltexte/2018/402/pdf/SINGER\\_Dokumentation\\_Elektromobilitaet\\_und\\_Stadtentwicklung\\_HCU\\_2018.pdf](http://edoc.sub.uni-hamburg.de/hcu/volltexte/2018/402/pdf/SINGER_Dokumentation_Elektromobilitaet_und_Stadtentwicklung_HCU_2018.pdf)
- LNC LogisticNetwork Consultants GmbH (Hrsg.): *KoMoDo Berlin*. Abrufbar unter: <https://www.komodo.berlin/>

## Literaturverzeichnis

---

- mgf Gartenstadt-Farmsen Mieter- und Wohnungsbaugenossenschaft e G (Hrsg.): *mgf Mobilitätskonzept – Kooperation mit cambio Hamburg*. Abrufbar unter: [https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/pdf/presentation\\_mgf\\_cambio\\_gartenstadt\\_farmsen\\_hamburg.pdf](https://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/arbeitschwerpunkte/pdf/presentation_mgf_cambio_gartenstadt_farmsen_hamburg.pdf)
- N-ERGIE AG (Hrsg.): *Ladelösungen für Unternehmen*. Abrufbar unter: <https://www.n-ergie.de/geschaeftskunden>
- NOAA, National Oceanic and Atmospheric Administration (2018): Trends in Atmospheric Carbon Dioxide.
- Öko-Institut, e. V. (2012): *Renewbility II. Szenario für einen anspruchsvollen Klimaschutzbeitrag des Verkehrs*. Berlin. Abrufbar unter: <http://www.renewbility.de/wp-content/uploads/renewbility-broschuere-2.pdf>
- Öko-Institut, e. V. (2015): *Klimaschutzszenario 2050 - 2. Endbericht*. Berlin: Öko-Institut e.V. und Fraunhofer Institut für System- und Innovationsforschung. Abrufbar unter: <https://www.oeko.de/oekodoc/2451/2015-608-de.pdf>
- Öko-Institut, e. V. (2020): *Kostenrechner für Elektrofahrzeuge*. Abrufbar unter: <https://emobkostenrechner.oeko.de/#/>
- Pakadoo (2019a): *Customer Story LAGO Konstanz*. Abrufbar unter: <https://www.pakadoo.de/ueber-pakadoo/news/customer-story-lago-konstanz/>
- Pakadoo (2019b): *Wie funktioniert Pakadoo?* Abrufbar unter: <https://www.pakadoo.de/arbeitgeber/video-so-funktioniert-pakadoo/>
- photonus GmbH & Co KG (Hrsg.): *protos100*. Abrufbar unter: <https://www.photonus-lighting.at/solarleuchte-protos-solare-stra%C3%9Fenbeleuchtung-solarstrassenleuchte.html#tab2>
- PRILL, T.; FINK, J.; KULUS, D. & DICKHAUT, W. (2017): „e-Quartier Hamburg – Möglichkeiten von Elektromobilität als fester Bestandteil von Wohnquartieren“. In: SCHRENK, M.; POPOVICH, V. V.; ZEILE, P.; ELISEI, P. & BEYER, C. (Hrsg.): *REAL CORP 2017 – PANTA RHEI – A World in Constant Motion. Proceedings of 22nd International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society*, S. 155-164.
- Region Hannover (Hrsg.): *Radwegeschild*. Abrufbar unter: <https://www.hannover.de/Media/01-DATA-Neu/Bilder/Landeshauptstadt-Hannover/Umwelt/Umweltinformation/Radwegeschild>

## Literaturverzeichnis

---

- Reutlinger General-Anzeiger Verlags-GmbH & Co. KG (2019): *Mobilität und Stadtentwicklung der Zukunft*. Abrufbar unter: <https://www.mobilitaetstage-rt.de/programm/mobilitaet-und-stadtentwicklung-der-zukunft/>
- Rheinisch-Bergischer Kreis (RBK), B.A.U.M. Consult GmbH Johannes Auge (2013) Integriertes Klimaschutzkonzept für den Rheinisch-Bergischen Kreis.
- Rheinisch-Bergischer Kreis (RBK), B.A.U.M. Consult GmbH Johannes Auge (2018): Fortschreibung des integrierten Klimaschutzkonzeptes für den Rheinisch-Bergischen Kreis (Oktober 2018).
- Rheinisch-Bergischer Kreis, Wupsi GmbH, RVK GmbH, VRS GmbH (2018): Kooperationsprojekt. Mobilstationen im Rheinisch-Bergischen Kreis – Das Bausteinsystem.
- Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH (Hrsg.): *Umgestaltung Bahnhofstraße*. Abrufbar unter: <https://www.rgs-rostock.de/sanierungsgebiet/bahnhofstrasse.php>
- ruhr24 GmbH & Co. KG (2018): *Dortmunder SPD fordert: „In Zukunft nur noch asphaltierte Radwege!“*. Abrufbar unter: <https://www.ruhr24.de/dortmund/dortmunder-spd-fordert-in-zukunft-nur-noch-asphaltierte-radwege-152097/>
- RWTH Aachen (2014): *Mobility Broker – Flexible Intermodale Mobilität*. Abrufbar unter: <http://www.ict.rwth-aachen.de/cms/ICT/Forschung/Projekte/~fycp/Projekt-Mobility-Broker-Flexi/>
- Schröter, Dr; (2020): Homepage: Bodenzähler, Flächenverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland. Abrufbar unter: [https://www.dr-frank-schroeter.de/Bodenverbrauch/Aktueller\\_Stand.htm](https://www.dr-frank-schroeter.de/Bodenverbrauch/Aktueller_Stand.htm)
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin (Hrsg.): *Mittelinseln seit 2002* - Gutschmidtstraße 37. Abrufbar unter: <https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/fussgaenger/db/inseln/extrafenster?id=41>
- S O NAH GmbH (Hrsg.): *Parkplatz-Sensoren*. Abrufbar unter: <https://info.ac.sonah.xyz/strassenlaternen>
- STA, Südtiroler Transportstrukturen AG (2019): *Die Pyramide der nachhaltigen Mobilität*. Abrufbar unter: <https://www.greenmobility.bz.it/projekte/die-pyramide-der-nachhaltigen-mobilitaet/die-pyramide-der-nachhaltigen-mobilitaet/>

## Literaturverzeichnis

---

- Stadt Aachen (Hrsg.): *FahrRad in Aachen. Das Onlineportal zur Mobilitäts- und Verkehrserziehung*. Abrufbar unter: <http://www.fahrrad-in-aachen.de/>
- Stadt Düren (2018): Einführung Job-Ticket in der Stadtverwaltung Düren. Abrufbar unter: <https://www.dueren.de/verwaltung-politik/presse-meldungen/meldung/article/einfuehrung-job-ticket-in-der-stadtverwaltung-dueren/>
- Stadt Hamburg (2019): Umbau fertiggestellt, Stadtraumerneuerung Osterstraße. Abrufbar unter: <https://www.hamburg.de/eimsbuettel/osterstrasse/>
- Stadt Hamm (2016): *Die Bestandteile des Stadtleitsystems*. Abrufbar unter: [https://www.hamm.de/de/bildergalerie.html?tx\\_cqsimplegaler%5Buid%5D=264&cHash=9af7a5557f9b16bc7472f01986466134](https://www.hamm.de/de/bildergalerie.html?tx_cqsimplegaler%5Buid%5D=264&cHash=9af7a5557f9b16bc7472f01986466134)
- Stadt Köln (2010): Schutzstreifen auf dem Karolingerring. <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/radfahren/aktuelle-info/schutzstreifen-auf-dem-karolingerring?kontrast=weiss>
- Stadt Münster – Amt für Mobilität und Tiefbau (Hrsg.): *In Münster unterwegs mit dem Rad Radweg oder Fahrbahn? – Manchmal haben Sie die Wahl*. Abrufbar unter: <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/radweg-oder-fahrbahn.html>
- Stadt Öhringen (2018): *Das Öhringer Fußgänger-Leitsystem*. Abrufbar unter: <https://www.oehringen.de/buerger/stadtverwaltung/stadtmanagement/projekte/fussgaenger-leitsystem.html>
- Stadtwerke Meerane GmbH (Hrsg.): *LED-Straßenbeleuchtung für Meerane: Mehr Lichtausbeute, weniger Energieaufwand, längere Lebensdauer*. Abrufbar unter: <https://www.sw-meerane.de/Unternehmen/Engagement/Fuer-die-Umwelt/LED-Strassenbeleuchtung/LED-Strassenbeleuchtung-fuer-Meerane-Mehr-Lichtausbeute-weniger-Energieaufwand-laengere-Lebensdauer.html>
- Stadtwerke Münster GmbH (2015): *War das gerade Rot? – so funktioniert die Busampel*. Abrufbar unter: <https://www.stadtwerke-muenster.de/blog/verkehr/war-das-gerade-rot-so-funktionieren-die-busampeln/>
- Stadtwerke Münster GmbH (2018): *Fahrgäste geben Stadtwerken Münster Bestnote in Kundenzufriedenheit*. Abrufbar unter: <https://www.stadtwerke-muenster.de/presse/presse-meldungen/gesamt/nachricht/artikel/fahrgaeste-geben-stadtwerken-muenster-bestnote-in-kundenzufriedenheit.html>

## Literaturverzeichnis

---

- Stadtwerke Oberhausen GmbH (STOAG) (o.J.): Dynamische Fahrgastinformation. Abrufbar unter: <https://www.stoag.de/service/dynamische-fahrgastinformation.html?print=1>
- Touristeninformation Altenburger Land (2017): Informationsveranstaltung touristischer Marktplatz Altenburg. Abrufbar unter: <https://altenburg.travel/index.php/informationsveranstaltung-touristischer-marktplatz-altenburg/>
- UBA, Umweltbundesamt (2012): *Daten zum Verkehr Ausgabe 2012*. 1. Auflage, Berlin. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/daten-verkehr>
- UBA, Umweltbundesamt (2018): *Emissionsdaten*. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#textpart-1>
- UBA, Umweltbundesamt (2020a): Bodenversiegelung. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/boden/bodenversiegelung#bodenversiegelung-in-deutschland>
- UBA, Umweltbundesamt (2020b): Siedlungs- und Verkehrsfläche. Abrufbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrsflaeche#umstellung-der-erhebungsmethodik-im-jahr-2016>
- VCD, Verkehrsclub Deutschland (2020): Flächengerechtigkeit, Lebenswerte Städte durch faire Flächenverteilung. Abrufbar unter: <https://www.vcd.org/strasse-zurueckerobern/flaechengerechtigkeit/>
- VZKat.de Website (2020): StVO-Novelle 2020. Abrufbar unter: <http://www.vzkat.de/2020/StVO-2020/StVO-2020.htm>
- VHH GmbH, Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein GmbH (2018): *ioki Hamburg – On-Demand Shuttle*. Abrufbar unter: <https://vhbus.de/ioki-hamburg/>
- ViA Planungsbüro (2019): Fußverkehrs-Checks NRW 2019 – Overath. Im Auftrag des Zukunftsnetz Mobilität NRW.
- VIB, Verkehrsingenieur-Besprechung (2017): *Niederschrift der Verkehrsingenieurbesprechung des Landes Nordrhein-Westfalen am 26./27. April 2017 in Bad Sassendorf (VIB I/2017)*.

## Literaturverzeichnis

---

- VRS GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2011): *Handlungsleitfaden kommunales Mobilitätsmanagement für Senioren*. Netzwerk „Verkehrssichere Städte und Gemeinden im Rheinland“, Köln. Abrufbar unter: [https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/handlungsleitfaden\\_final.pdf](https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/handlungsleitfaden_final.pdf)
- VRS GmbH, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2020): *Verbundraum - Das Verbundgebiet - Der Zusammenschluss der Kommunen*. Abrufbar unter: [vrs.de/der-vrs/verbundraum](https://vrs.de/der-vrs/verbundraum)
- Westfälischer Anzeiger (2018): *Wo Radfahrer Vorfahrt haben: Rote Markierung neben dem Zebrastreifen*. Abrufbar unter: <https://www.wa.de/lokales/werne/radfahrer-werne-vorfahrt-haben-rote-markierung-neben-zebrastreifen-10021905.html>
- ZENGERLING, C. (2017): *e-Quartier Hamburg. Elektromobilität in urbanen Wohnquartieren. Rechtgutachten*. HafenCity Universität, Hamburg. Abrufbar unter: [https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren\\_und\\_Mitarbeiter/Cathrin\\_Zengerling/Rechtsgutachten\\_e-Quartier\\_Hamburg\\_Langfassung.pdf](https://www.hcu-hamburg.de/fileadmin/documents/Professoren_und_Mitarbeiter/Cathrin_Zengerling/Rechtsgutachten_e-Quartier_Hamburg_Langfassung.pdf)
- ZÖLLER, S.; PAPAGEORGIOU, A; SCHMITT, J.; MEYER, M.; STEINMETZ, R. (2011): „Innovative Technologie für mobile Fahrgastinformationssysteme“. In: *Proceedings of HEUREKA '11 – Optimierung in Verkehr und Transport*, S. 29-48.
- Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): *Der Startpunkt für vernetzte Mobilität. Kompaktwissen Mobilstation. Förderwege – Förderprogramme*.
- Zurpolitik.com Website (2012): *Wie viel Platz brauchen Bus, Auto und Rad in der Stadt?* Abrufbar unter: <https://zurpolitik.com/2012/01/26/wie-viel-platz-brauchen-bus-auto-und-rad-in-der-stadt/>

## Anhang

### Verzeichnis:

Anhang A: Präsentation Bürgerveranstaltung

Anhang B: Protokoll Bürgerveranstaltung

Anhang C: Expertengespräche

Anhang D: Schülerworkshop

Anhang E: Verwaltungsworkshop

### Anhang A: Präsentation Bürgerworkshop

Hinweis: Stand der Präsentation 04.12.2019

Aufgrund der COVID-19-Situation wurde das Projekt um 3 Monate bis zum 30. September 2020 verlängert.





**Zielsetzung**

Unternehmensvorstellung

Kurzportrait

Leistungsspektrum und Schwerpunkte

**Agenda**

Punkt	Thema
1.	<b>Vorstellung</b>
2.	Hintergrund & Zielsetzung
3.	Vorgehensweise
4.	Jetzt sind Sie gefragt!

04.12.2019

Büroworkshop | 2

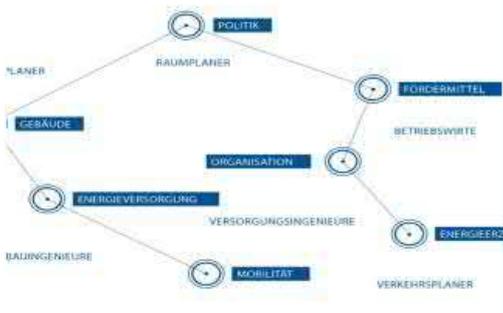


**Wir sind...**

energielenker

Die Berater







04.12.2019

Büroworkshop | 3

### Unternehmensvorstellung energielenker Beratungsgesellschaft mbH



	<b>Die Berater</b> energielenker Beratungs GmbH	<b>Die Planer</b> energielenker Planungs GmbH	<b>Die Macher</b> energielenker GmbH	<b>Die Entwickler</b> energielenker Entwicklungs GmbH
<b>Leistungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Klimaschutz und Klimaanpassung</li> <li>▪ Sektorale Zukunftsentwicklung</li> <li>▪ Energetische Strategieberatung</li> <li>▪ Energiemanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gebäude</li> <li>▪ Energie</li> <li>▪ Smart Solutions</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Technische Betriebsführung</li> <li>▪ Kaufmännische Betriebsführung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Messen, Steuern und Regeln (MSR)</li> <li>▪ Anlagensteuerung</li> <li>▪ Prozessautomation</li> <li>▪ Verbrauchsmessung und -optimierung</li> <li>▪ Energiedatenmanagement</li> </ul>
<b>Kunden</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Kommunen &amp; Länder</li> <li>▪ Kommunale Unternehmen</li> <li>▪ Energieversorger</li> <li>▪ Unternehmen mit Energiemanagement-Anforderungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anlagenbetreiber &amp; Investoren</li> <li>▪ Unternehmen/ Kommunen/ Länder mit Sanierungs-/ Investitionsvorhaben im Energiebereich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Anlagenbetreiber und Investoren</li> </ul>	

In den einzelnen Unternehmen unter der Marke **energielenker** arbeiten **180 Mitarbeiter an 7 Standorten** an den Themen Klimaschutz und Energie

04.12.2019 | 4

### Die Berater im Kurzportrait kennenlernen...



- 
**Leistungen auf einen Blick**  
 Konzept- und Strategieentwicklung in den Feldern: Kommunaler Klimaschutz, Sektorale Zukunftsentwicklung, Energetische Strategieberatung und Energiemanagement
- 
**Mitarbeiter**  
 Interdisziplinäres Team von 41 Mitarbeitern an den Standorten Greven, Berlin, Fellbach (Stuttgart) und Lorup (Emsland) mit langjähriger Erfahrung in der Begleitung öffentlicher Auftraggeber und Unternehmen aus der Privatwirtschaft
- 
**Zielgruppen**  
 Kommunen und kommunale Unternehmen, Länder und deren Verwaltungen, Energieversorger und Unternehmen mit Energiemanagement-Anforderungen
- 
**Bestandskunden**  
 300 Städte, Gemeinden und Kreise, 900 Krankenhäuser und sozial-caritative Einrichtungen (Benchmarking), 60 Unternehmen
- 
**Referenzprojekte**  
 >90 Klimakonzepte, >35 Quartierskonzepte, >60 eea-Beratungen, >50 Machbarkeitsstudien/Energieversorgungskonzepte, >800 Gebäudeanalysen, >500 Energie- und CO<sub>2</sub>-Bilanzierungen, >50 Energieaudits

04.12.2019 | Bürgerworkshop | 5

### Motivierte Mitarbeiter aus verschiedensten Gebieten...



- Versorgungsingenieure
- Geographen
- Wirtschaftsingenieure
- Raumplaner
- Stadtplaner
- Umwelt- und Ressourcenmanagement
- Betriebswirte
- Verkehrsplaner
- Bauingenieure
- Kommunikations- und Marketingexperten
- Elektroingenieure

04.12.2019 Büro@workshop | 6

### Projektverantwortliche Mitarbeiter



**Projektteam**

- overath
- ZUKUNFTSNETZ MOBILITÄT NRW
- energielenker Die Berater

**Projektleitung**

- Bernd Sassenhof, Erster Beigeordneter
- Tim Krätner M.Sc.

**Projektmitarbeit**

- Gabriele Bräuer Dipl. Kffr., Mobilitätsmanagement
- Nicole Mirgeler Dipl. Ing. FH, Stadtplanerin
- Sven Brückner Dipl. Geogr.
- Jenny Kamp M.Sc.
- Jana Busse

04.12.2019 Büro@workshop | 7



**Zielsetzung**

Zielsetzung, Strategie und Handlungsschwerpunkte

**Agenda**

Punkt	Thema
1.	Unternehmensvorstellung
2.	<b>Hintergrund &amp; Zielsetzung</b>
3.	Vorgehensweise
4.	Jetzt sind Sie gefragt!

04.12.2019

Bürgerworkshop | 8



**Hintergrund**

**Erhöhte öffentliche Aufmerksamkeit für den Klimaschutz**



Abbildung 1: Fridays for Future

**Ziele der Bundesregierung**

- Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen um 40 % bis 2030
- weitere Senkung in Stufen bis 2050

**Entwicklungspfad CO<sub>2</sub>-Reduzierung:**

1990	100 %
2030	- 40 %
2050	- 80 - 95 %

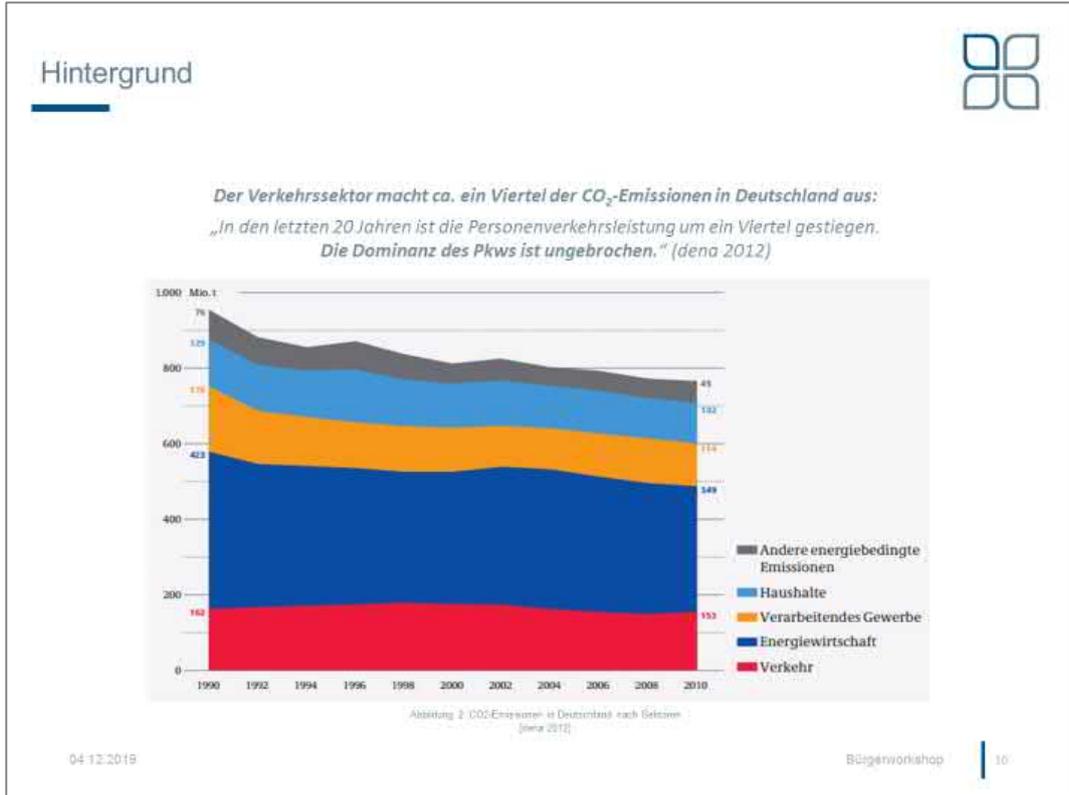
**Weltweites Ziel bis 2050:**



**max. 2 t CO<sub>2</sub> pro Kopf**

04.12.2019

Bürgerworkshop | 9



### Zielsetzung

#### ZUKUNFTSORIENTIERTE STRATEGIE

Entwicklung einer **strategischen Grundlage** zur langfristigen **Verbesserung der Verkehrssituation** im Stadtgebiet.  
Erhöhung der Lebensqualität durch eine **bedarfsorientierte und umweltfreundlichen** Mobilitätsentwicklung.

#### LANGFRISTIGE MOBILITÄTSSICHERUNG

Beitrag zur langfristigen Sicherung von Mobilität für **alle Bevölkerungsgruppen**.  
Stärkung **effizienter und kostengünstiger** Mobilitätsformen.  
Ausweitung **gemeinschaftlicher Organisationsstrukturen (sharing-economy)**.

#### AKTEURSBETEILIGUNG

Einbindung **relevanter Akteursgruppen** in den Planungsprozess der zukünftigen Mobilitätsentwicklung in Overath.  
Entwicklung einer **bedarfs- und anforderungsorientierten** Strategie.

#### NACHHALTIGE VERKEHRSENTWICKLUNG

Senkung der verkehrsinduzierten **Endenergiebedarfe und THG-Emissionen** durch die verstärkte Einbindung **umweltfreundlicher Verkehrsmittel**.  
Stärkung des **Umweltverbundes** und eines **umweltbewussten Mobilitätsverhaltens**.  
Einbindung **technologischer Fortschritte** zur **Effizienzsteigerung** und **Verringerung der Umweltauswirkungen**.

04.12.2019 Bürgerworkshop | 11

Strategie



## BAUSTEINE NACHHALTIGER MOBILITÄT

Initiierung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung durch

- Vermeidungs-,
- Verlagerungs- und
- Verbesserungsstrategien



**VERBESSERUNG**  
Steigerung der Effizienz und Verringerung der Umweltauswirkungen verbleibender Verkehrsaufkommen (bspw. durch Elektrifizierung oder geteilten Besitz)

**VERLAGERUNG**  
Substitution gegenwärtiger MIV-Anteile durch Verkehrsmittel des Umweltverbundes

**VERMEIDUNG**  
Verringerung der MIV-Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen

04.12.2019 Bürgerworkshop | 13

Projektzeitplan




04.12.2019 Bürgerworkshop | 14

### Vorgehensweise



- 

**Bestandsanalyse**

  - Erfassung und Auswertung bestehende Daten
  - Energie- und THG-Bilanzierung für den Verkehrssektor
- 

**Potenzialanalyse**

  - Identifikation von Ansätzen zur Initiierung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung
  - Entwicklung einer Handlungsstrategie für den Verkehrssektor der Stadt Overath
- 

**Akteursbeteiligung**

  - Partizipative Erarbeitung einer zukünftigen Mobilitätsstrategie
  - Einbindung relevanter Akteure zur Erfassung von Handlungsbedarfen
  - Expertengespräche, Workshops, Online-Befragung
- 

**Handlungskonzept**

  - Entwicklung konkreter Maßnahmen zur Umsetzung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung in Overath
  - Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (Beschreibung einzelner Ansätze)
- 

**Verstetigungsstrategie**

  - Strategie zur Verankerung der Thematik einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung
  - Sicherung von Netzwerk- und Kooperationsstrukturen
  - Personelle Besetzung
- 

**Controlling-Konzept**

  - Entwicklung eines Konzeptes zur Kontrolle der Umsetzung des Konzeptes
  - Überprüfung der Wirkung von Maßnahmen

04.12.2019 Bürgerworkshop | 15

### Vorgehensweise





Erfassung der Ausgangssituation



Identifikation von Handlungsbedarfen und Handlungsmöglichkeiten



Überführung der Handlungsmöglichkeiten in konkrete Maßnahmenvorschläge



Entwicklung einer Strategie zur fortlaufenden Bearbeitung der Thematik

---



Beteiligung relevanter Akteure



**Entwicklung einer Handlungsstrategie für die Mobilitätsentwicklung in der Stadt Overath**



1. Vermeidung der Entstehung von Verkehrsaufkommen
2. Verlagerung von Verkehrsaufkommen auf den Umweltverbund
3. Optimierung verbleibender Pkw-Verkehrsaufkommen

04.12.2019 Bürgerworkshop | 16



**Zielsetzung**

---

Vorhandene Daten für die  
Konzepterstellung

**Agenda**

Punkt	Thema
1.	Unternehmensvorstellung
2.	Hintergrund & Zielsetzung
3.	Vorgehensweise
4.	<b>Jetzt sind Sie gefragt!</b>

04.12.2019

Büroworkshop | 17



**Unsere Kontaktdaten**



Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit!

**energielenker Beratungs GmbH**

<p><b>Büro Greven</b></p> <p>Airport Center II, Eingang West Hüttruper Heide 90 48268 Greven</p> <p>T 02571 58866 10 F 02571 58866 20 E <a href="mailto:die-berater@energielenker.de">die-berater@energielenker.de</a> W <a href="http://www.energielenker.de">www.energielenker.de</a></p>	<p><b>Büro Berlin</b></p> <p>Schumannstraße 9 10117 Berlin</p> <p>T 030 308 7446 10 F 030 308 7446 20 E <a href="mailto:die-berater@energielenker.de">die-berater@energielenker.de</a> W <a href="http://www.energielenker.de">www.energielenker.de</a></p>	<p><b>Büro Süd</b></p> <p>Eisenbahnstraße 17 70736 Fellbach</p> <p>T 0711 520 387 10 F 0711 520 387 17 E <a href="mailto:die-berater@energielenker.de">die-berater@energielenker.de</a> W <a href="http://www.energielenker.de">www.energielenker.de</a></p>	<p><b>Büro Nord</b></p> <p>Vosseberg 11 26901 Lorup</p> <p>T 05954 93820 17 F 02571 58866 20 E <a href="mailto:die-berater@energielenker.de">die-berater@energielenker.de</a> W <a href="http://www.energielenker.de">www.energielenker.de</a></p>
---	---	--	--

04.12.2019

Büroworkshop | 18

**Anhang B: Protokoll Bürgerworkshop****Stadt Overath****Klimaschutz-Teilkonzept Mobilität für die Stadt Overath****PROTOKOLL**

---

**Bürgerworkshop am 04.12.2019**

---

**TOP 1: Begrüßung**

Der Vertreter des Bürgermeisters, begrüßt die anwesende Bürgerschaft und stellt die Vertreter\*Innen der Stadtverwaltung sowie des Planungsbüros energielenker vor. Anschließend erläutert die Mobilitätsmanagerin die bestehenden Aktivitäten der Stadtverwaltung im Bereich der Mobilität und des Klimaschutzes und ordnet das Mobilitätskonzept als Bestandteil dieser Klimaschutzaktivitäten ein. Danach übergibt sie das Wort an einen Mitarbeiter der energielenker Beratungs GmbH.

Er begrüßt ebenfalls die anwesenden Teilnehmer und bedankt sich für deren Interesse am Overather Mobilitätskonzept. Anschließend erläutert er kurz die Ziele und Inhalte des Workshops und leitet damit zur Präsentation der Konzeptvorstellung über.

**TOP 2: Konzeptvorstellung**

Die Ziele des Mobilitätskonzeptes, die Vorgehensweise bei der Konzepterstellung, sowie der aktuelle Bearbeitungsstand werden vorgestellt. Mit dem Mobilitätskonzept soll eine zukunftsorientierte Strategie für eine langfristige Mobilitätssicherung für alle Bevölkerungsgruppen im Rahmen einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung entwickelt werden. Dabei sollte dies immer unter Einbindung von relevanten Akteursgruppen erfolgen, um eine bedarfs- und anforderungsorientierte Strategie gewährleisten zu können. Die Beteiligung relevanter Akteure begleitet das Mobilitätskonzept in der gesamten Projektlaufzeit, von der Erfassung der Ausgangssituation und der Identifikation von Handlungsbedarfen und Handlungsmöglichkeiten über die Überführung dieser Handlungsmöglichkeiten in konkrete Maßnahmenvorschläge und der konkreten Strategieentwicklung. Dabei wird betont, dass eine demnächst erstellte Online-Umfrage (auf der Homepage der Stadt

Overath: <https://www.overath.de/klima-u.-mobilitaet.aspx>) interessierten Bürger\*Innen die Möglichkeit gegeben wird, ihre Vorschläge und Anregungen über eine Online-Karte einzureichen. Auf diese Weise soll es Bürger\*Innen ermöglicht werden, sich in den Prozess der Konzepterstellung einzubringen. Mit der Bitte um Teilnahme und Verbreitung der Online-Umfrage im persönlichen Kontaktfeld, wird die Konzeptvorstellung seitens des bearbeitenden Büros beendet.

### **TOP 3: Anmerkungen und Rückfragen**

Anschließend erhalten die anwesenden Teilnehmer die Möglichkeit, Fragen zur Konzeptvorstellung zu stellen, Anregungen anzubringen und die dargestellten Inhalte zu kommentieren. Dabei werden nachfolgende Anmerkungen durch das Plenum gemacht:

Overath verfügt bereits über viele Konzepte, die auch den Bereich der klimafreundlichen Mobilität berühren. Die Bürger\*Innen betonen, dass es vor allem auf eine konsequente und zeitnahe Umsetzung der Konzepte ankomme. Die bestehenden Konzepte betreffen allerdings überwiegend den Ortskern Overaths und betrachten die umliegenden Ortsteile nur unzureichend.

Weiterhin wird durch die Bürger\*Innen auf fehlende Radwegeverbindungen zwischen den Ortsteilen hingewiesen.

Die konstruktiven Anmerkungen und Vorschläge des Plenums werden im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigt.

Der Mitarbeiter der energielenker Beratungs GmbH bedankt sich für die informativen Anregungen und leitet zur Arbeit an den vier Thementischen (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr, MIV (motorisierter Individualverkehr) und Mobilität der Zukunft) über.

Anhang

**TOP 4: Thementische**

Die Vertreter\*Innen des Planungsbüros energielenker erläutern die Vorgehensweise des interaktiven Teils der Veranstaltung. Dieser umfasst vier Thementische in den Bereichen ÖPNV, MIV, Fuß- und Radverkehr, sowie Mobilität der Zukunft. Die Bürger\*Innen werden in vier Gruppen aufgeteilt und haben jeweils 15 Minuten Zeit ihre Anregungen an jedem Thementisch anzubringen. An jedem Tisch können die Stärken und Schwächen des Themenfeldes in Overath, sowie die Chancen, die sich in diesem Bereich ergeben können, erfasst werden. Außerdem stehen Karten zur Verfügung an denen räumlich spezifische Anregungen bzw. Probleme erfasst werden können.

**1) ÖPNV**

Die Teilnehmer werden gebeten die Stärken und Schwächen des ÖPNV in Overath zu erfassen, sowie mögliche Chancen des ÖPNV zu nennen.



**Anhang**

ÖPNV		
Stärken	Schwächen	Chancen
Linienführung	feste Strecken	Autonome Busse
Haltepunkt Vilkerath SB 25	Frequenz	HP Vilkerath mit Busanbindung
Bürgerbus flexibler Halt möglich	keine Direkte Verbindung OV -GL	kleiner Bus (wie Bürgerbus)
OV - Köln praktisch, da regelmäßig	Fahrpreis (Ferrenberg - City) 2,80 €	Flexibel auf Anfangszeiten von Betrieben reagieren
	Preis	Werbeflächen
	fehlende Kommunikation	kleinere Busse einsetzen
	Unzuverlässigkeit RB 25/ Linie 1	Flexibel auf Pausenzeiten von Firmen reagieren
	Von einem Stadtteil zum anderen zu Zeitaufwendig	Betriebliches & überbetriebliches Mobilitätsmanagement anregen
	es fehlen direkte Verbindungen z.B. nach Siegburg (Schnellbus)	Schulbusse auf "Rückfahrten" für öffentlichen Verkehr
	Preise zu hoch Bsp. Siegburg	Fahrradabstellmöglichkeiten verbessern an möglichst jeder Haltestelle
	Taktzeit (abends)	Bürgerbus attraktiver für alle gestalten
	Anfangszeiten Bus zu spät	Marketing für Bürgerbus
	Verbände nicht aufeinander abgestimmt	preiswert gegenüber Auto
	Mitnahmemöglichkeiten von E-Bikes/Rädern ausweiten	Bürgerbus stärker bewerben
	AST = Anrufsammeltaxi zu unflexibel	Mobilitätsmarketing
	fehlende Abstimmung zwischen Linie 1 Bonsberg und Bus Fr/Sa	
	Unterschiedliche Preisgestaltung Tickets	
	Bustaktung Much - Marialinden - Overath	
	Zug / Busverbindung nicht optimal aufeinander abgestimmt	
	Ruf-Taxi zu spät / nicht alle Tiefe (?)	
	Dieselzug	
	Bus (420) Köln - Overath nur am WE als Nachtbus (Fr/Sa)	
	Vernetzung (Ticket & Routen) von Ruftaxi und ÖPNV	
	Bürgerbus fährt nicht Mittwoch und Samstag	

**Anhang**

Der Fokus im Bereich ÖPNV lag auf einer einheitlichen Preisgestaltung. Es wurde wiederholt kritisiert, dass die Preise des ÖPNV zu hoch seien, bzw. dass bei günstigeren Preisen der ÖPNV von mehr Menschen genutzt werden würde. Außerdem sei die Preisgestaltung zwischen den unterschiedlichen Verbänden sowie zwischen Ruf-Taxi und Bussen nicht einheitlich. Weitere Kritikpunkte bezogen sich auf die Taktung und Netzplanung sowie die Abstimmung mit anderen Mobilitätsangeboten.

**2) Motorisierter Individualverkehr**

Die Teilnehmer werden gebeten die Stärken und Schwächen des MIV in Overath zu erfassen, sowie mögliche Chancen des MIV zu nennen.



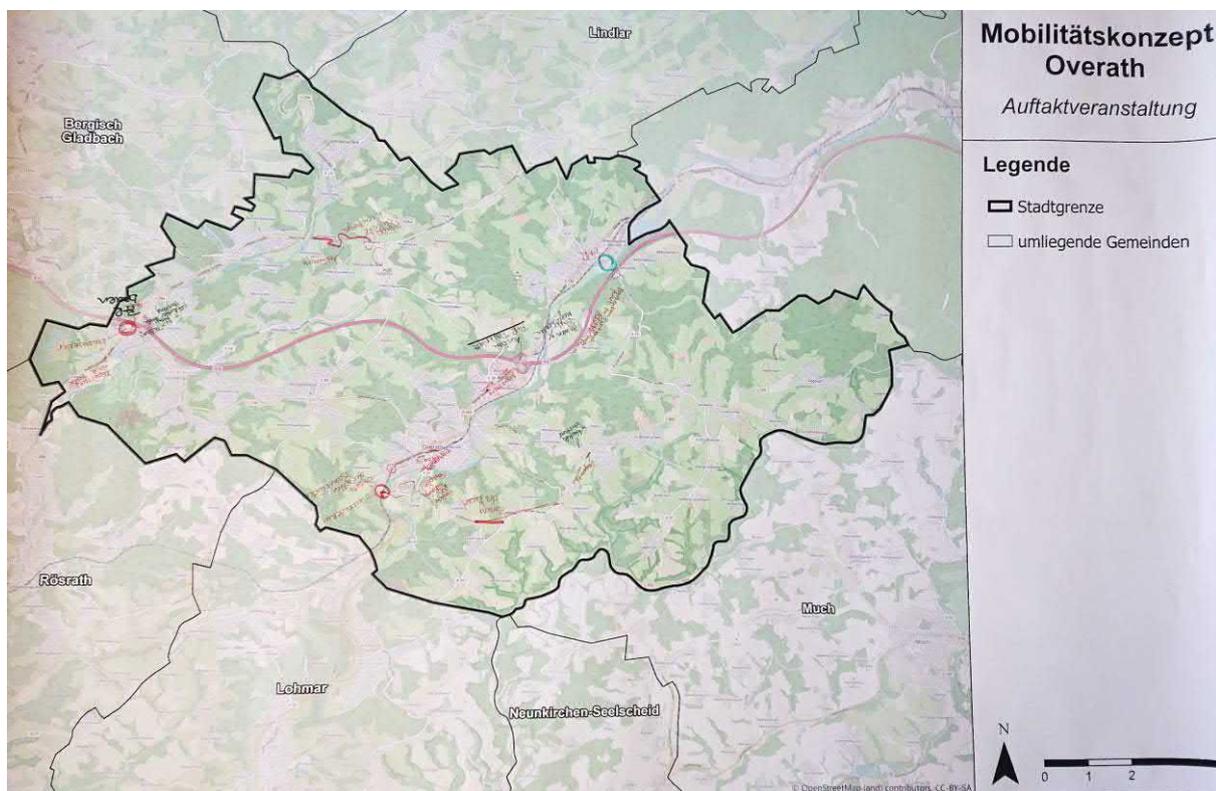
**Anhang**

MIV		
Stärken	Schwächen	Chancen
Gute Erreichbarkeit der Ortsteile mit dem Pkw	fehlende Ortsumgebung Overath und Immekeppel	Notwendigkeit von stationären Einzelhändlern? Lieferservice statt eigenem Auto
Autobahnanbindung (zügige Verbindung)	Verbreiterung der Brücke am Tennisheim nicht ausreichend	Zebrastrifen in Overath zur Entschleunigung des Verkehrs
Mitfahrerbänke werden genutzt	Durchgangsverkehr (Abkürzung bei Stau auf der Autobahn)	flexible Arbeitszeiten (Homeoffice)
Carsharing in Marialinden	Zuwege zur Autobahn, Pendlerstau	digitales Parklenksystem
	ruhender Verkehr (zu viele Parkplätze, Angebot schafft Nachfrage)	bessere Möglichkeiten für intermodale Mobilität, P+R vor der Stadt
	P+R Parkplätze zu wenige ab 7:00 Uhr	Carsharing ausbauen
	Verkehrsbelastung am Schulzentrum durch "Elterntaxis"	Online Zugang für Verwaltung -> Wegevermeidung
	Parksituation Marialinden zw. Rewe und Autohaus	kommerzielles Ridesharing als Chance zur Verkehrsvermeidung
	zu viel Verkehr	Umgehungsstraße
	Radverkehrsspuren wurden bei Brückensanierung nicht eingeplant	Autonomes Fahren als Chance zur Vermeidung des ruhenden Verkehrs
	MIV nimmt zu viel Raum im Ortskern mit Durchgangsverkehr ein	HP Vilkerath -> P+R
	Durchgangsverkehr A4 zur A3 Pkw und Lkw	Tempo 30 in der Innenstadt
	Navis leiten über kleine Wege (auch Lkw-Navis)	Lösung der letzten Meile
	Umgehungsstraße zu teuer/Umweltschutz (Flächenversiegelung)	Ridesharing -> Motivation
	Stau auf der Autobahn führt zu Durchgangsverkehr in Overath	HP Vilkerath als Chance für den Pendlerverkehr aus Much
	Gemeindestraßen als Bypass zu klassifizierten Straßen	Parkhaus am Bahnhof
	Änderung LSA Propsteistr./Hauptstr. Behindert Verkehr	Reduktion des Pendlerverkehrs
	Nadelöhr Aldi, Hit Baumarkt -> Entlastungsstraße	Ausbau des ÖPNV in den Ortsteilen
	Einstellung Auto vs. Fahrrad	
	Kontrolle des Lkw-Verkehrs -> illegale Abkürzungen	
	Ausbau Fahrradinfrastruktur -> Vermeidung Autoverkehr	

**Anhang**

	Fußgänger*Innen Querungen/LSA führt zu stockendem Verkehr	
	Mangelhafte ÖPNV-Verbindungen nach Overath aus den Kirhdörfern	
	Verlegung der Grundschule wird zu mehr Verkehr am Cyriax führen	
	P+R an der Autobahn zu klein	
	lange Wege zu Einzelhändlern	

Am Thementisch MIV wurden viele Anmerkungen in die Karte eingezeichnet:



Im Bereich des Ortsteils Untereschbach wurde der Neubau eines P+R Platzes an der Autobahnauffahrt, sowie ein Neubau eines Kreisverkehrs an dieser Stelle angeregt. Außerdem wurden der schlechte Zustand und das Fehlen eines Fußweges an der Zöllner Straße bemängelt.

Zwischen Brodhausen und Leffelsend befindet sich laut eines Bürgers eine Abkürzung über nicht klassifizierte Straßen, die gerne als „Rennstrecke“ genutzt wird. In Leffelsend befindet sich eine unübersichtliche Kreuzung.

In Vilkerath wurde der Bau des Haltepunktes mit P+R Platz positiv hervorgehoben. Der Neubau der Brücke an der Straße zum Schlingenbach führe jedoch zu einer Steigerung des Durchgangsverkehrs in Overath.

**Anhang**

In Overath wurde der Ausbau des P+R-Platzes an der Autobahnauffahrt angeregt, da dieser nicht über genügend Parkplätze verfüge. Die L136 wird von vielen Pendler\*Innen als Abkürzung nach Köln genutzt, was zu einem erhöhten Durchgangsverkehr führt. An der Siegburger Straße kam es zu mehreren Unfällen mit Fußgänger\*Innen, auch die Propsteistraße sei sehr gefährlich für den Fußverkehr. Südlich der Propsteistraße solle der Bau eines Parkplatzes/Parkhauses in Erwägung gezogen werden, um die angespannte Parksituation im Ortskern zu entlasten. An der Siegburger Straße solle die alte Bahnbrücke ersetzt werden um die Kreuzung Siegburger Straße/Bensburger Straße zu entlasten. Die Brücke über die Agger nördlich des Cyriax solle verbreitert werden, um Platz für einen Radweg zu schaffen. Zu dem Ausbau der Kreisstraßen K25 und K34 gebe es bereits bestehende Pläne der Kreisverwaltung.

In Marialinden sei die Pilgerstraße häufig zugeparkt und einige Straßen befänden sich in einem schlechten Zustand.

Der Schwerpunkt der Diskussion am Thementisch MIV lag auf der hohen Verkehrsbelastung in Overath. Es wurde wiederholt eingebracht, dass bei Stau auf der A 4 häufig durch das Overather Stadtgebiet abgekürzt wird, sowohl vom Pkw- als auch vom Lkw-Verkehr. Als positives Beispiel wurde das Carsharing Angebot in Marialinden genannt und es wurde angeregt dieses auf das gesamte Stadtgebiet auszuweiten. Als Chance wurde der neue Haltepunkt Vilkerath und der damit verbundene Ausbau des P+R-Platzes genannt.

**3) Fuß- und Radverkehr**

Die Teilnehmer werden gebeten die Stärken und Schwächen des Fuß- und Radverkehrs in Overath zu erfassen, sowie mögliche Chancen zu nennen.

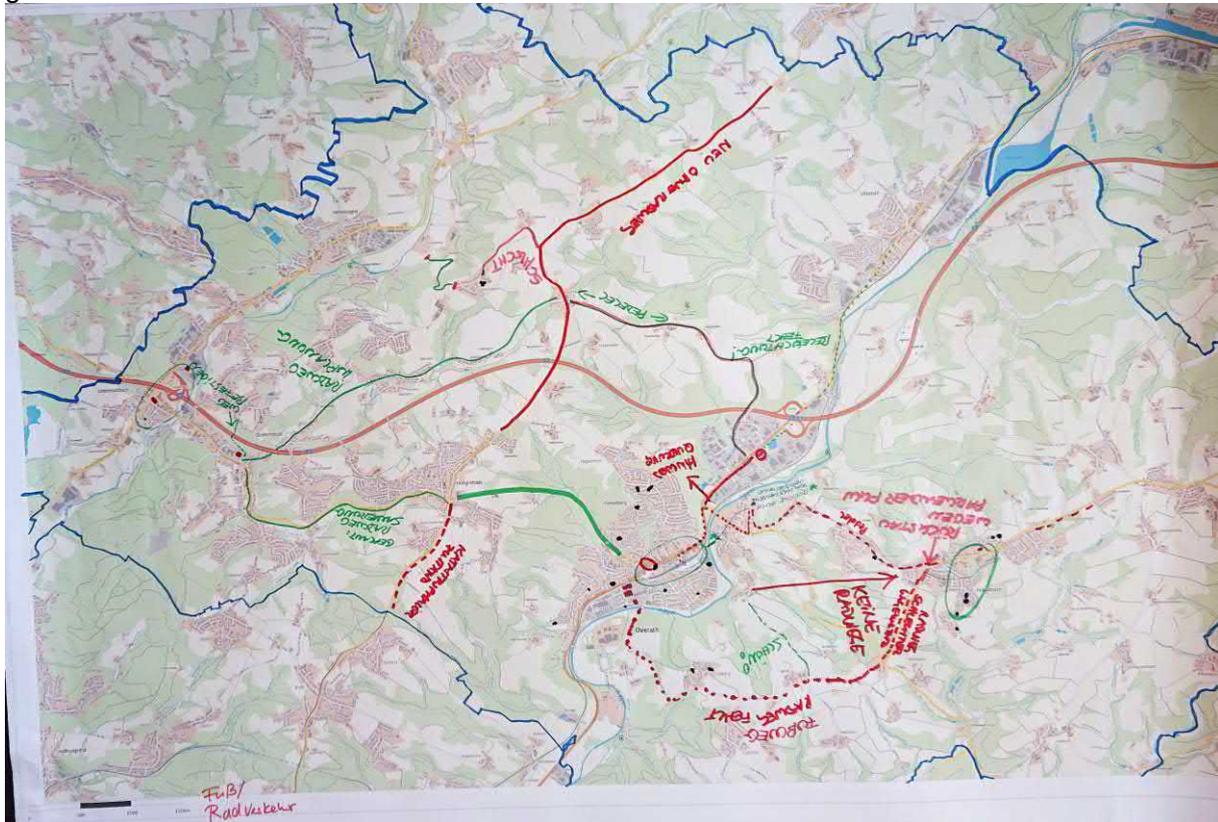


**Anhang**

Fuß und Radverkehr		
Stärken	Schwächen	Chancen
kurze Wege Zentrum	Topographie	E-Bikesharing
	Entfernung	Leihsystem-Bikesharing Stadtweit Lastenräder E-Roller
	Beleuchtung	Mitnahme Zug
	Außerhalb des Zentrums kaum Zebrastreifen	Bessere Radinfrastruktur -> Anreiz
	Spiegel und Schilder	Umsteigepunkte Anbieten
	"Wo ist denn hier überhaupt ein Radweg?"	Radmitnahme in Bussen
	"Radwege enden immer irgendwo..."	Bessere Vermarktung des Wanderbahnhofs Overath
	Angst Fahrrad zu fahren	Mobilitätstag in Overath
	Kreuzungen an der Kirche und Kreisverkehr	Pedelec- Testen
	Innenstadt für Kinder lebensgefährlich (Rad)	Overath - Heiligenhaus -> positiv! Best practice
	Radwegekonzept für ganz Overath (insbesondere qualifizierte Straßen)	Straßensanierung ohne Radweg/ "L" Straßen NRW
	Straßen - enge, kurvenreich, zu viel Verkehr - keine Radwege	Agger-Sülz-Radweg als Pendlerroute
	Hinweise auf kreuzende Radfahrende	Mehr (sichere) Fahrrad-Parkplätze/ Überall
	Hauptstraße -> Baumscheiben rutschig	
	Fehlende Abstellmöglichkeiten Pedelec Bahnhof -> vorhandene sind versteckt	
	Verbindungen Hohenstraßen/Täler fehlen	

**Anhang**

Am Thementisch Fuß- und Radverkehr wurden ebenfalls viele Anmerkungen in die Karte eingetragen:



Die Hohenkeppeler Straße sei ohne Radweg erneuert worden, der Radweg zwischen Untergründernich und Leffelsend sei schlecht. Außerdem sei der Radweg entlang der Durbuscher Straße in einem „katastrophalen Zustand“. An der Propsteistraße fehle ein Rad- sowie Fußweg, auch zwischen Aulhof und Marialinden fehlen Radwege. In Marialinden kommt es häufig zu Rückstaus, aufgrund von parkenden Autos in der Pilgerstraße. Der Zustand des Radweges in der Pilgerstraße sei schlecht. Die Verbindung Weißenstein – Marialindener Straße – Mucher Straße könnte als Pedelec-Strecke ausgebaut werden. Entlang der Kölner Straße fehlen Hinweise für Querungshilfen. Die Brücken über die Agger sollen für Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen verbreitert werden, ferner solle der Feldweg zwischen Untereschbach und Steinenbrück (Unterführung der Autobahn) befestigt werden. An der Kölner Straße wurde zwischen Vilkerath und Overath die fehlende Beleuchtung bemängelt

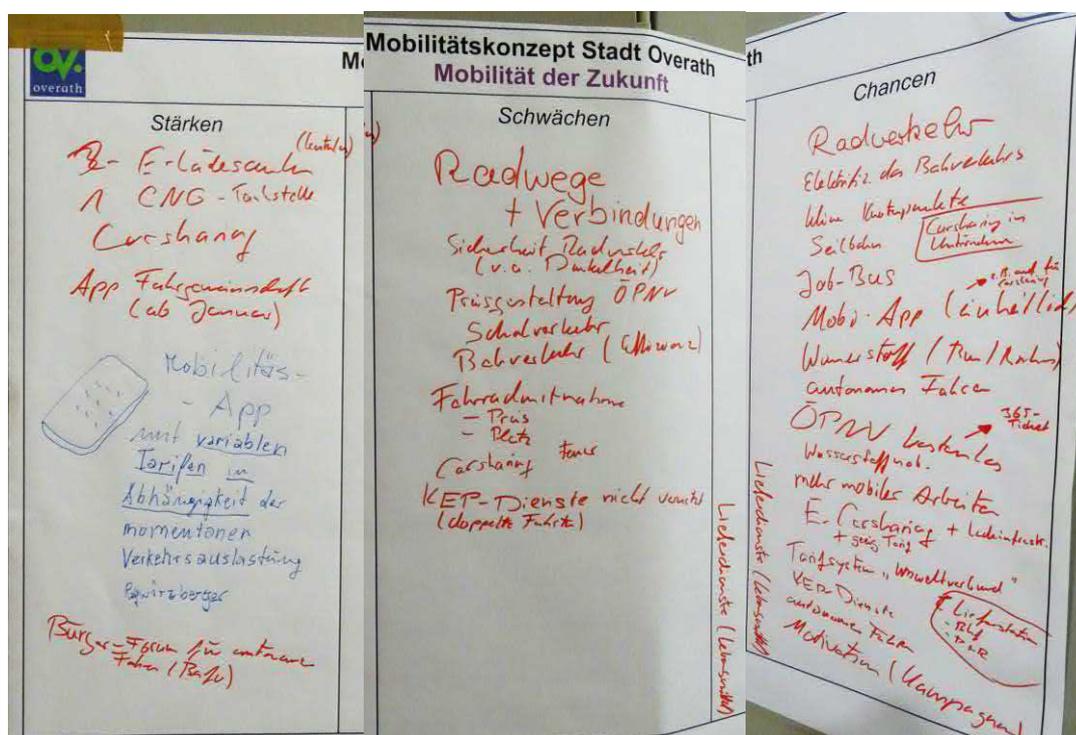
Positiv wurden die geplanten Radwege an der Holzbachtalstraße, sowie an Bensberger Straße notiert.

Anhang

Für den Thementisch Rad- und Fußverkehr lässt sich zusammenfassen, dass die Bürger\*Innen den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur als unzureichend ansehen. Es gebe nur wenige Radwege und insbesondere für Kinder sei es sehr gefährlich Fahrrad zu fahren. Das Zentrum sei aufgrund der kurzen Wege gut zu Fuß zu erreichen, jedoch wurde die Kreuzung an der Kirche und der Kreisverkehr als Schwäche eingeordnet.

4) Mobilität der Zukunft

Die Teilnehmer werden gebeten die Stärken und Schwächen zukunftsweisender Mobilität in Overath zu erfassen, sowie mögliche Chancen zu nennen.



**Anhang**

Mobilität der Zukunft		
Stärken	Schwächen	Chancen
2 E-Ladestationen	Radwege + Verbindungen	Radverkehr
1 CNG tankstelle	Sicherheit Radverkehr v.a. Dunkelheit	Elektrifizierung des Bahnverkehrs
Mobilitäts-App mit variablen Tarifen in Abhängigkeit der momentanen Verkehrsauslastung	Preisgestaltung ÖPNV Schnellverkehr/ Bahnverkehr (Effizienz)	Mobilitäts-App (einheitlich, z. B. auch für Carsharing)
App Fahrgemeinschaften ab Januar	Fahrradmitnahme Preis/Platz	Job-Bus
Wendepunkte (Prof. Wörzberger)	Carsharing teuer	Carsharing in Unternehmen
Bürgerforum für autonomes Fahren (BAFO)	KEP-Dienste nicht vernetzt (doppelte Fahrten)	Seilbahn
		kleine Knotenpunkte
		Wasserstoff (Bus/Bahn)
		autonomes Fahren
		ÖPNV Kostenlos/365 Ticket
		Wasserstoffmobilität
		mehr mobiles Arbeiten
		E-Carsharing + Ladeinfrastruktur + geeignete Tarife
		Tarifsystem "Umweltverbund"
		KEP-Dienste
		Lieferstation Bhf, P+R
		autonomes Fahren
		Motivation Kampagnen)
		Lieferdienste (Lebensmittel)

Als Stärken wurden vor allem die Overrather Initiativen herausgestellt, die u.a. das Carsharing ermöglicht haben, bei der Mitfahrgelegenheits-App „goFlux“ beteiligt sind, sowie das Bürgerforum für

autonomes Fahren. Als Schwächen wurden die Kosten alternativer bzw. vernetzter Mobilitätsformen genannt, z.B. die Kosten des Carsharings. Chancen wurden vor allem in alternativen Antrieben sowie der Digitalisierung (Mobilitäts-Apps, KEP, mobiles Arbeiten) gesehen.

**TOP 5: Verabschiedung**

Das Projekt-Team bedankt sich bei den anwesenden Teilnehmern für deren zahlreiches Erscheinen und deren äußerst konstruktive Mitarbeit. Es wird betont, dass die Beteiligung beim Bürgerworkshop eine hervorragende Basis für die weitere Konzepterstellung darstellt. Außerdem wird nochmals auf die bevorstehende Online-Beteiligung, sowie auf aktuelle Informationen auf der Homepage der Stadt Overath (<https://www.overathde/klima-u.-mobilitaet.aspx>) hingewiesen.

## **Anhang C: Expertengespräche**

Die folgenden Seiten beinhalten eine aggregierte und anonymisierte Auswertung der geführten Expertengespräche. In Summe wurden 16 Interviews geführt, deren Inhalte an den entsprechenden Stellen eingeflossen sind und zudem genutzt wurden, um die Ausgangslage umfassend aufzunehmen. Im Sinne der gewünschten Anonymisierung werden keine weiteren Informationen über die Interviewpartner angegeben. Die Gesprächstermine erstreckten sich über mehrere Wochen Anfang des Jahres 2020.

### Auswertung der Interviews zur Mobilität in Overath

#### **Straßenverkehr**

##### **Ist-Zustand:**

In der Stadt Overath spielt der MIV verglichen mit allen anderen Verkehrsformen eine herausragende Rolle. Das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt resultiert besonders aus dem Binnenverkehr, z. B. dem innerstädtischen Verkehr von Overath Mitte bis Untereschenbach. Pendelnde nutzen größtenteils private Pkw für den Weg zur Arbeit. Zudem ist Overath vom Ausweichverkehr der Autobahn betroffen. Dies zeigt sich primär zu den Hauptverkehrszeiten und den Zeiten mit einem erhöhten Stauaufkommen auf der A4. Während dieser Zeiten zeigt sich eine besonders kritische Verkehrssituation, da zahlreiche Pendler\*Innen das Overather Stadtgebiet als Ausweichstrecke zur Autobahn nutzen.

Eine ebenso kritische Verkehrssituation zeigt sich ebenso im Bereich der Gemeinschaftsgrundschule. Hier besteht zwar eine Hol- und Bringzone zwischen Hauptstraße und Burgholzweg, jedoch findet aufgrund zahlreicher parkender Fahrzeuge eine geringe Nutzung dieser statt. Insgesamt gestaltet sich die Verkehrssituation an der Schule somit während der schulischen Hauptverkehrszeiten (Hol- und Bringzeiten) als sehr unübersichtlich. Eine weitere Konfliktstelle im Schulverkehr ist die Kreuzung Propsteistraße/Hauptstraße. Hierfür liegt bereits ein Gutachten mit Maßnahmen zur Optimierung der Verkehrssicherheit vor.

Zur Reduzierung des MIV gibt es bereits Car- und Ridesharing. Die Car- und Ridesharing-Community ist eine Genossenschaft aus Marialinden und bietet seit Ende 2019 eine Mischung

aus Dorfauto und Carsharing an. Sie hat bis jetzt 24 Mitglieder (Stand: Januar 2020). Auch die Stadt und die Stadtwerke Overath sind Teil der Genossenschaft. Aktuell gibt es zwei Elektrofahrzeuge in Marialinden und eins in Heiligenhaus. Bezüglich des Ridesharing gibt es eine Kooperation mit GoFlux. Seit Januar 2020 ist die Nutzung für die Bürger\*Innen möglich. Über das Portal können private Personen Mitfahrplätze anbieten oder Mitfahrmöglichkeiten zu beliebigen Zielen suchen.

Im Rahmen des Luftreinhalteplans wurde eine Umleitung des Schwerlastverkehrs für den Overather Stadtkern eingerichtet.

Bezüglich des Parkraumes in der Innenstadt gibt es unterschiedliche Ansichten der einzelnen Akteure. Einige Interviewpartner halten das aktuelle Parkplatzangebot für zu gering und haben bereits Ideen, dies zu erweitern. Andere Interviewpartner sehen das Parkplatzangebot als ausreichend an.

Der Bereich touristischer Verkehr spielt in Overath eine untergeordnete Rolle. Die Anzahl der Touristen ist verhältnismäßig gering, so dass sich der entsprechende Verkehr nicht nennenswert auf die gesamte Verkehrssituation auswirkt. Die hauptsächlich genutzte Verkehrsform von Touristen ist der MIV.

**Geplante Maßnahmen:**

Aktuell ist ein Ausbau der am höchsten belasteten Kreisstraße 34 auf einer Länge von 2 km geplant.

Auch im Bereich Carsharing lassen sich Ausbaupotenziale erkennen. So wird im Rahmen der Mobilstation am Bahnhof Overath ein weiteres Carsharing-Angebot eingerichtet und auch die Car- und Ridesharing Community plant ihr Angebot in Overath weiter auszubauen.

**Zukunftspotenzial:**

Zur Reduzierung des MIV in Overath bietet sich laut mehreren Interviewpartnern eine Parkraumbewirtschaftung an. Der vorhandene Parkraum in der Innenstadt könnte höher bepreist werden und gleichzeitig können für Carsharing-Fahrzeuge gratis Stellflächen zur Verfügung gestellt werden. Vereinzelt Akteure halten eine Vergrößerung des Parkraumangebotes für sinnvoll. Im Zuge des Ausbaus der A4 regen einige Interviewpartner an eine Spur für den ÖPNV und vollbesetzte Kfz zu reservieren, vergleichbar mit der Umweltspur in Düsseldorf.

Um den Schwerlastverkehr optimal zu lenken, wird eine Lkw-Navigation in Zusammenarbeit mit anderen Kommunen und der Kreisverwaltung erstellt. Zur effizienten Reduktion der sogenannten Elterntaxis, sollten die Schulwege generell sicherer für den Rad- und Fußverkehr gestaltet werden. Die Stadt könnte beispielsweise einen Schulwegeplan erstellen und diesem entsprechend die Infrastruktur der Schulwege umgestalten. Zur Förderung des Carsharings regen einige Akteure die Kooperation des lokalen Carsharing-Anbieters mit dem zukünftigen Anbieter des Carsharings an der Mobilstation an, so dass die Fahrzeuge beider Anbieter von allen Kund\*Innen genutzt werden können.

## **Radverkehr**

### **Ist-Zustand:**

Der Radverkehr in Overath ist aktuell wenig ausgeprägt. Dies liegt zum einen an der Topografie. Da es im Stadtgebiet Overath sehr bergig ist und die Straßen teilweise große Steigungen aufweisen, ist das Radfahren eher unattraktiv. Zum anderen ist die Radinfrastruktur an vielen Stellen unzureichend ausgebaut.

Für den Schulweg, insbesondere im Bereich der Grundschulen, wird das Fahrrad kaum benutzt. Dies liegt laut den Akteuren an der unübersichtlichen Verkehrssituation. Fahrradständer sind an den Schulen vorhanden. Einen Radweg zur Gemeinschaftsgrundschule gibt es nicht. Einige Kinder benutzen einen Roller als Verkehrsmittel auf dem Weg zur Schule. Eine ausreichende Sicherheit für Radfahrer\*Innen gibt es aus Sicht vieler Akteure nicht. An der Propsteistraße beispielsweise ist es bereits zu mehreren Fahrradunfällen gekommen.

Die vorhandenen Radwege weisen eine Breite von 2,5 m bis 2,7 m innerorts auf sowie eine Breite von 2,5 m außerorts. Innerorts handelt es sich in der Regel um Hochbord-Wege aus Bitumen. Bei der Sanierung und dem Ausbau der Radwege wird sich aktuell am Bestand orientiert. Problematisch ist es, dass Radwege teilweise plötzlich enden, z. B. an der Landkreisgrenze aber auch an einigen anderen Stellen. Das Radwegenetz ist insgesamt sehr lückenhaft.

Der Agger-Sülz-Radweg ist in der Südschleife bereits fertig gestellt, die Nordschleife befindet sich noch im Bau. Dieser Radweg ist an den Bergischen Panorama-Radweg mit der Bahn angeschlossen. Obwohl dieser Radweg ursprünglich für den Tourismus konzipiert wurde, bietet er auch hohes Potenzial für den Alltagsradverkehr. Außerdem gibt es weitere (touristische) Radrouten und ein paar inoffizielle Mountainbiketrails.

Bikesharing wird zur Zeit durch die Car- und Ridesharing Community in Marialinden angeboten. Dort stehen zwei E-Bikes zur Verfügung, welche per App gebucht werden können. Einen E-Bike-Verleih gibt es außerdem bei Fahrradhändlern und in einigen Hotels.

Die Fahrradmitnahme in Bussen ist grundsätzlich möglich, Ausnahme hierzu stellt eine Übernutzung des jeweiligen Busses dar.

**Geplante Maßnahmen:**

Der Agger-Sülz-Radweg wird vollständig fertiggestellt. Der Ausbau des Agger-Sülz-Radweges setzt 2,5 m breite gemeinsame Geh- und Radwege als Mindeststandard fest.

Zusätzlich zu dem Agger-Sülz-Radweg sind laut Expert\*Innen weitere Pendlerradwege z. B. nach Köln geplant. Diese beginnen allerdings außerhalb des Overather Stadtgebietes.

Im Rahmen der Regionale 2025 ist ein Radwegemanagement mit dem Naturpark Bergisches Land geplant. Dabei wird die Beschilderung berücksichtigt, die Instandhaltung der Wege und es soll ein Austausch über Netzlücken erfolgen. Es gibt bereits einen Radwegemanager.

Für ein Geoportal vom Rheinisch-Bergischen-Kreis erfolgt eine Basiserfassung der Radwege.

Die Radverkehrsinfrastruktur soll auf bzw. entlang verschiedener Teilstücke von Kreisstraßen optimiert werden. Im Rahmen des Ausbaus der Mobilstationen wird ein Bikesharing-Angebot am Bahnhof Overath zur Verfügung gestellt werden.

**Zukunftspotenzial:**

Generell soll ein durchgängiges Radverkehrsnetz mit ausreichend Querungshilfen und Knotenpunkten eingerichtet werden. Aktuell gibt es noch zu viele Lücken im Netz. Außerdem wird von wenigen Interviewpartnern vorgeschlagen, offizielle Mountainbiketrails anzubieten.

An Bushaltestellen können Abstellanlagen für Fahrräder errichtet werden.

Für das betriebliche Mobilitätsmanagement bietet das Jobradmodell Zukunftspotenzial. Besonders die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs ist bei der Topografie im Gebiet Overath attraktiv. Firmen und Unternehmen haben die Möglichkeit, sich vom ADFC zum fahrradfreundlichen Arbeitgeber zertifizieren zu lassen.

Damit verstärkt E-Bikes und Pedelecs im Alltag genutzt werden, sollten sichere Abstellanlagen (z. B. Fahrradboxen) im Stadtgebiet eingerichtet werden. Eventuell wäre eine Kooperation des

aktuellen Bikesharing-Anbieters mit den zukünftigen Mobilstationen sinnvoll. Es können weitere Fahrräder angeschafft werden. Außerdem könnten z. B. für Senior\*Innen Schulungen für den Umgang mit Pedelecs angeboten werden.

Konkrete Verbesserungsvorschläge der befragten Akteure:

- An der Siegburger Straße sollte eine Querungshilfe zur Kita am Eichenweg eingerichtet werden.
- Die Fahrradinfrastruktur an der Kreisstraße 25 über die Agger Richtung Cyriax soll verbessert werden, da diese Strecke von vielen Schüler\*Innen genutzt werden kann.

## **Fußverkehr**

### **Ist-Zustand:**

Der Fußverkehr spielt in Overath eine wichtige Rolle. In der Gemeinschaftsgrundschule machen die Schüler\*Innen in der ersten Klasse einen sogenannten Fußgängerpass. Die Schulwege sind jedoch zu wenig auf den Fußverkehr ausgerichtet. Sehr unübersichtlich ist die Verkehrssituation an der Kreuzung Kirchberg/Ferrenberg.

Es gibt an mehreren Straßen bereits einige Querungshilfen, welche jedoch nicht alle barrierefrei sind. Teilweise betragen die Bordsteinabsenkungen 5 cm, was für Menschen mit Rollator in der Regel unüberwindbar ist.

Im näheren Umfeld von Overath bestehen viele, zum Teil zertifizierte, Wanderwege, welche insbesondere von Senior\*Innen häufig genutzt werden. Die Vermarktung der Wanderwege erfolgt oft über Broschüren, was bei vielen Senior\*Innen beliebt ist. Außerdem gibt es eine neue Info-Steile mit QR-Code mit einem Verweis auf das Online-Angebot.

### **Zukunftspotenzial:**

Im Bereich des Fußverkehrs bestehen große Potenziale im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Der Anteil der Fußgänger\*Innen an allen zurückgelegten Wegen kann deutlich erhöht werden. Dazu sollte die Verkehrsinfrastruktur besser auf den Fußverkehr ausgerichtet werden. Die Fußwege in und zwischen den einzelnen Kirchkörfern sollten ausgebaut werden. Zudem sollen mehr Fußgängerüberwege eingerichtet werden. Zum einen um vorhandene Mittelinseln zu ersetzen und zum anderen als zusätzliches Angebot an weiteren Stellen im Straßenverkehr. Die Lichtsignalanlagen können so geschaltet werden, dass sie Fußgänger\*Innen und Radfahrer\*Innen Vorrang einräumen.

Zur Verbesserung der Barrierefreiheit für Fußgänger\*Innen kann ein barrierefreies Wegeleitsystem erstellt werden. Des Weiteren sollen barrierefreie Einrichtungen, wie z. B. Rampen, besser ausgeschildert werden.

## **ÖPNV**

### **Ist Zustand:**

Das ÖPNV-Angebot in Overath besteht aktuell aus 6 regulären Buslinien (Linie 420, 421, 422, 310, 557 und 575). Diese verkehren im 30-Minuten-Takt oder im 60-Minuten-Takt. Am Wochenende verkehren alle Linien tagsüber mindestens im Stundentakt. Die Buslinien 420, 310 und 422 sind auf die Regionalbahn 25 abgestimmt und die Buslinie 421 ist auf die Stadtbahnlinie 1 in Bensberg abgestimmt. Außerdem verkehrt ein Nachtbus nach Mitternacht in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag. Dieser bietet drei Fahrten im Stundentakt auf die Stadtbahnlinie 1 und die Regionalbahnlinie 25 abgestimmt aus Richtung Bergisch-Gladbach.

Die eingesetzten Busse sind Niederflurbusse mit Kneeling-Möglichkeit und manueller Rampe für Rollstuhlfahrer\*Innen sowie Stellfläche für Rollstühle und Kinderwägen. Zudem sind sie ausgestattet mit einem kontrastreichen Farbschema für Sehbehinderte. Informationen in den Bussen erhalten die Fahrgäste akustisch und visuell. Die Haltestellen sind größtenteils mit einem Hochboard von 12 cm ausgestattet, aber nicht alle barrierefrei.

Zusätzlich zu den regulären Buslinien gibt es drei Taxibuslinien (Linie 440, 448 und 449) vom Regionalverkehr Köln (RVK). Diese verkehren nur auf telefonische Voranmeldung bis 30 Minuten vor der fahrplanmäßigen Abfahrt.

Außerdem existieren ein Schulbusangebot, welches auch von anderen Personen genutzt werden kann, und Schulwegespezialverkehr, d. h. Busse, welche ausschließlich Schüler\*Innen transportieren.

Für Touristen gibt es am Bahnhof Overath eine Infowand. Die Buslinie 421 wird zusammen mit Naturarena als Tourismuslinie vermarktet. Sie fährt das Bergische Freilichtmuseum an.

Bezüglich alternativer Antriebstechnologien gibt es aktuell den Einsatz von Wasserstoffantrieb. Der RVK hat in der Summe 60 Busse in der Region um Overath, davon fünf wasserstoffangetriebene Fahrzeuge.

**Geplante Maßnahmen:**

Bis zum Juni 2020 wird die Auslastung des ÖPNV erhoben. Insgesamt soll der ÖPNV kreisweit ausgebaut werden, so dass in der Hauptverkehrszeit auf allen Hauptlinien eine Taktung von 30 Minuten realisiert werden kann.

Bis zum Jahr 2030 möchte der RVK nur noch mit Brennstoffzellen-Bussen verkehren. Das bedeutet, dass jeder Bus, der neu angeschafft wird und einen alten ersetzt, wasserstoffangetrieben sein soll. Es wird ein Kataster für barrierefreie Haltestellen erstellt. Der Ausbau der Stadtbahnlinie 1 wird weiter geprüft. Nach der aktuellen Machbarkeitsstudie ist dieser Ausbau nicht wirtschaftlich, eventuell soll er dennoch erfolgen.

**Zukunftspotenzial:**

Viele Interviewpartner sehen ein hohes Potenzial im Ausbau und der Verbesserung des ÖPNV-Angebotes. Sie stufen das Potenzial beim ÖPNV höher ein als das Potenzial beim Radverkehr.

Generell sollte der ÖPNV in der Innenstadt sowie in den umliegenden Orten ausgebaut werden und eine bessere Taktung realisiert werden. Eine Taktverdichtung sollte in Anlehnung mit dem Ausbau des Bahnangebotes erfolgen, so dass weiterhin eine gute Kombination von ÖPNV und SPNV möglich ist.

Bezüglich der Barrierefreiheit sind die Haltestellen besonders an den Kreisstraßen entsprechend umzubauen. Sowohl für Touristen als auch für die einheimische Bevölkerung sollte das ÖPNV-Angebot zu Sehenswürdigkeiten verbessert werden.

**Bahnverkehr****Ist-Zustand:**

Der Bahnverkehr in Overath ist von großer Bedeutung, vor allem in Richtung Köln.

**Geplante Maßnahmen:**

Die Regionalbahn 25 soll elektrifiziert werden und es soll ein Haltepunkt in Vilkerath eingerichtet werden.

**Zukunftspotenzial:**

Im Bereich Bahnverkehr würde sich eine bessere Taktung positiv auf die Nutzung auswirken. Besonders sollte es mehr Fahrten am Wochenende geben, wovon sowohl Touristen als auch Overather Bürger\*Innen profitieren würden.

Außerdem kann der Informationsaustausch zwischen Bus und Bahn verbessert werden. Es ist sinnvoll, dass die Busfahrer\*Innen direkt vom Zug aktuelle Informationen über eventuelle Verspätungen in Echtzeit erhalten.

## **Sonstiges**

### **Ist-Zustand:**

Der Bereich multimodale Mobilität spielt bereits beim Bus- und Bahnangebot eine Rolle. Der ÖPNV ist kreisweit auf den SPNV abgestimmt. Die Busse warten in der Regel im Minutenbereich auf Bahnreisende, falls der entsprechende Zug Verspätung hat.

Am Bahnhof gibt es Informationen für Fahrgäste durch digitale Fahrgastinformationen (DFI). Diese sind barrierefrei zu erhalten, d. h. visuell und per Sprachausgabe.

Als zusätzliches Mobilitätsangebot gibt es in Overath einen Bürgerbus. Dieser stellt eine gute Ergänzung zum ÖPNV dar, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Außerdem gibt es das Bürgerforum Autonomes Fahren in Overath. Dies besteht aus einer Gruppe von Bürger\*Innen, welche sich mit dem Thema nachhaltige Mobilität auseinandersetzen. Die Gruppe möchte Denk-Anstöße zu dem Thema geben und hat bereits ein vollständiges Konzept zum Testen des autonomen Fahrens in Overath erstellt. Zentraler Themenschwerpunkt des BAFO ist es, mit Hilfe des autonomen Fahrens zwischen den einzelnen Ortsteilen von Overath Verbindungen zu schaffen. Mit dem Konzept soll zum einen der Industrie die Möglichkeit geboten werden, ein ganzes Stadtgebiet zum Testen zu nutzen. Zum anderen sollen die Menschen in Overath „mitgenommen“ werden. D. h. die Bürger\*Innen könnten Schritt für Schritt erleben und erfahren, wie sich das autonome Fahren vom zunächst teilautonomen Fahren bis hin zu vollständig fahrerlosen Fahrzeugen entwickelt und welche Vorteile dies für die nachhaltige Mobilität in Overath bringen kann.

### **Geplante Maßnahmen:**

Im Bereich Elektromobilität wird ein Ladesäulen-Konzept für den Kreis erstellt.

Im Bereich multimodale Mobilität ist die Einrichtung von Mobilstationen geplant. Dazu wird ab Anfang Februar eine Projektmanagerin vom Rheinisch-Bergischen-Kreis eingestellt. Zunächst soll es zwei Mobilstationen geben, eine in Overath am Bahnhof und eine am geplanten Haltepunkt in Vilkerath. Die Stationen sollen barrierefrei ausgebaut werden, es soll Fahrradboxen geben, einen E-Bike-Verleih und Info-Stelen. Außerdem sollen zwei Stellplätze Carsharing-Fahrzeuge entstehen.

Für das geplante Bikesharing-Angebot und für Fahrradboxen wird der RVK zuständig sein. Für den ÖPNV und das Carsharing soll der Betreiber WUPSI zuständig sein.

Zudem ist die Einführung einer zentralen Mobilitätskarte für alle Angebote geplant.

### **Zukunftspotenzial:**

Die touristische Infrastruktur kann ausgebaut werden. Es besteht die Möglichkeit, Online-Angebote zu erstellen und Verknüpfungen mit verschiedenen Mobilitätsangeboten zu erarbeiten. Des Weiteren könnte die Nutzung des Bürgerbusses auch Touristen ermöglicht werden.

Die Stadt sowie die Stadtwerke können hier durch die gezielte Umstellung ihrer Fahrzeugflotte auf Elektro-Antriebe und das Bereitstellen von Dienstfahrrädern bzw. Dienst-E-Bikes ihre Vorbildfunktion stärken und gegenüber der Bevölkerung mit gutem Beispiel vorangehen.

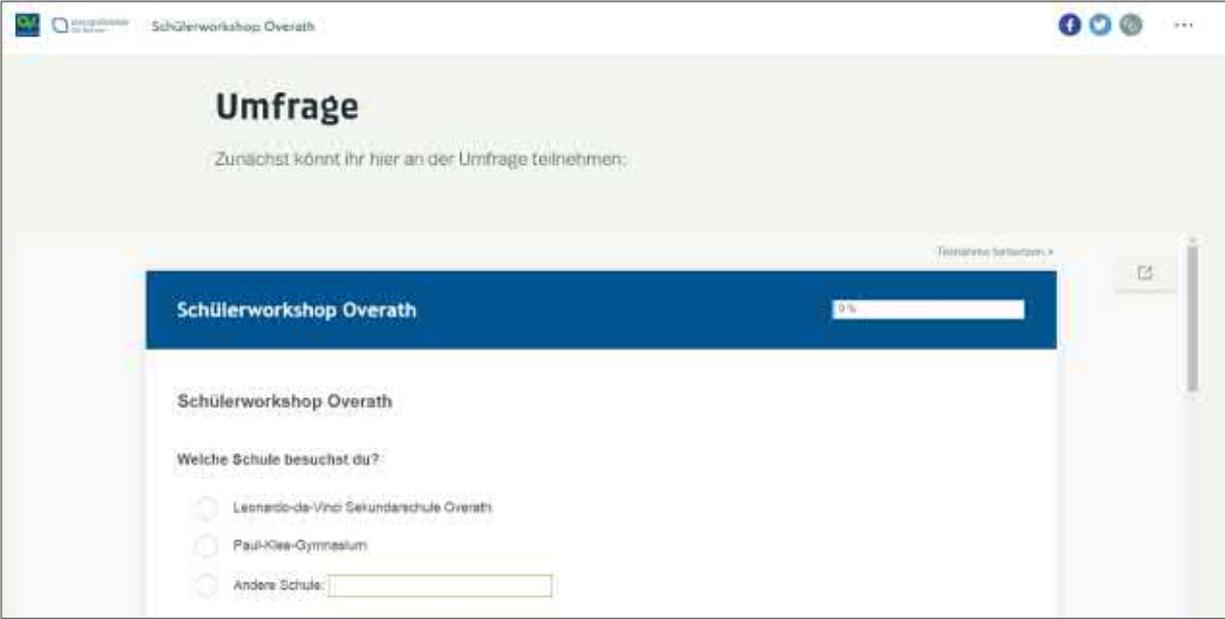
### **Autonomes Fahren:**

Die Stadt Overath würde gerne Modellstadt für autonomes Fahren werden (s. o.). Das Zielkonzept des Bürgerforums Autonomes Fahren Overath (BAFO) ist bereits sehr ausführlich und könnte, sobald sich ein Investor findet, zeitnah umgesetzt werden. Der wesentliche Baustein des Konzeptes beruht auf der Umsetzung eines Shuttle-Verkehrs mit Autos im Stadtgebiet Overath. Dieser Shuttleverkehr soll dazu dienen, dass Menschen in Overath nicht mehr auf private Pkw angewiesen sind und trotzdem flexibel mobil sein können. Zunächst könnten dafür Elektrofahrzeuge mit Fahrer\*Innen eingesetzt werden und später autonome Fahrzeuge. Das Argument für autonome Fahrzeuge ist der Aspekt der Wirtschaftlichkeit. Es ist geplant, die Fahrten im Stadtgebiet zu einem Fahrpreis zwischen einem und drei Euro anzubieten. Dies ist langfristig nur realisierbar, wenn die Fahrzeuge fahrerlos verkehren.

## Anhang D: Schülerworkshop

Um den aufgrund der Covid-19 Situation ausgefallenen Schülerworkshop aufzufangen, wurde eine online Alternative angeboten. Die folgenden Seiten beinhalten einen Auszug der Website, auf der an diesem Online Workshop teilgenommen werden konnte.





Schülerworkshop Overath

### Umfrage

Zunächst könnt ihr hier an der Umfrage teilnehmen:

Schülerworkshop Overath 0%

Teilnahme fortsetzen >

Schülerworkshop Overath

Welche Schule besuchst du?

- Leonardo-da-Vinci Sekundarschule Overath
- Paul-Klee-Gymnasium
- Andere Schule:

Schülerworkshop Overath

## Wie sind die Karten zu bedienen?

Das Video zeigt eine kurze Anleitung!

**Anleitung**

**Kritikphase**

- Was stört dich auf dem Weg zur Schule und wo siehst du besondere Problemstellen?
- Überlege dir: Was stört dich an der Mobilitätsituation in Overath besonders und wo kommt dieses Problem vor?
- Denkbar sind z.B. stark befahrene Straßen, Umwege beim Überqueren von Straßen oder gar keine sichere Überquerungsmöglichkeit, fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten und und und...

0:00 / 1:21 on Straßen oder gar keine sichere

Schülerworkshop Overath

**falls das Video bei dir nicht abgespielt wird, findest du hier eine kurze Übersicht zur Bedienung der Karte**

**So funktioniert's:**

Mithilfe dieser Buttons kannst du näher ran zoomen, um dein Symbol am exakten Ort zu platzieren.

**(1) Kritikphase**

- Was stört dich auf dem Weg zur Schule und wo siehst du besondere Problemstellen?
- Überlege dir: Was stört dich an der Mobilitätsituation in Overath besonders und wo kommt dieses Problem vor?
- Denkbar sind z.B. stark befahrene Straßen, Umwege beim Überqueren von Straßen oder gar keine sichere Überquerungsmöglichkeit, fehlende Fahrradabstellmöglichkeiten und und und...
- Du kannst zu einem gewünschten Orte direkt zoomen und dort einen Marker setzen oder die allgemeinen Felder westlich der Karte für Notizen setzen.

1 Mit einem Klick auf diesen Button öffnet sich das Bearbeitungsfenster.

2 Du wählst eines der Symbole aus und platzierst es an dem passenden Ort auf der Karte.

3 Nachdem du ein Symbol platziert hast, öffnet sich dieses Fenster. Hier kannst du deine Kritik genauer beschreiben.

4 Durch runter scrollen am linken Seitenbereich, gelangst du zur zweiten Phase. Die Bedienung der Karte funktioniert genau gleich.

Wenn deine Anmerkung keinem spezifischen Ort zugeordnet werden kann, platzierst du das Symbol auf diesen Notzetteln.

Anhang

Schülerworkshop Overath

## Und jetzt seid ihr an der Reihe!

Alle Eintragungen in die Kommentarfelder neben der Karte werden genauso durchgeführt wie Eintragungen in die Karte selber. Alle Eintragungen werden sofort gespeichert!

### (1) Kritikphase

- Was stört dich auf dem Weg zur Schule und wo siehst du besondere Problemstellen?

Kritikphase
Overath Zukunftswerkstatt

Was stört mich?

Wie fühle ich mich unalcher?

Zukunftswerkstatt

Schülerworkshop Overath

### (2) Fantasiephase

- Was wünschst du dir, damit du deinen Weg zur Schule besser zurücklegen kannst und wo sollten Verbesserungen umgesetzt werden?
- Überlege dir: was müsste wo verbessert werden, damit du seltener mit dem Auto und öfter zu Fuß, per Fahrrad oder dem Bus unterwegs bist?
- Denkbar sind z.B. nähere Haltestellen für öffentliche Verkehrsmittel oder besser abgestimmte Fahrpläne, sichere Verkehrswege, zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten und und und . .
- Du kannst zu einem gewünschten Orte direkt zoomen und dort einen Marker setzen

Fantasiephase
Schülerworkshop

Wünsche

Ideen

Zukunftswerkstatt

  Schülerworkshop Overath f t s ...

## Wie geht es weiter?

Zusammen mit der Stadt Overath erarbeiten wir ein Konzept, wie Mobilität vor Ort zukünftig nachhaltiger stattfinden kann. Dafür lassen wir eure Kritikpunkte und Wünsche möglichst mit einfließen. Unter folgendem Link werden die Ergebnisse auf der Website der Stadt veröffentlicht:

**Klimaschutzteilkonzept Mobilität - Stadt Overath**

Alle gesammelten Daten und Fakten zu den Thementischen . ÖPNV .  
Motorisierter Individualverkehr (MIV) . Fuß- und Radverkehr . Mobilität der...

<https://www.overath.de>



**Vielen Dank für die Teilnahme!**

  Schülerworkshop Overath f t s ...

*Die größte Gefahr im Straßenverkehr sind Autos, die schneller fahren, als ihr Fahrer denken kann. - Robert Lembke*

## Hast du noch Fragen?

Dann melde dich bei uns:

**Energielenker Beratungs GmbH**

Fabian Wagner

[Wagner@energielenker.de](mailto:Wagner@energielenker.de)

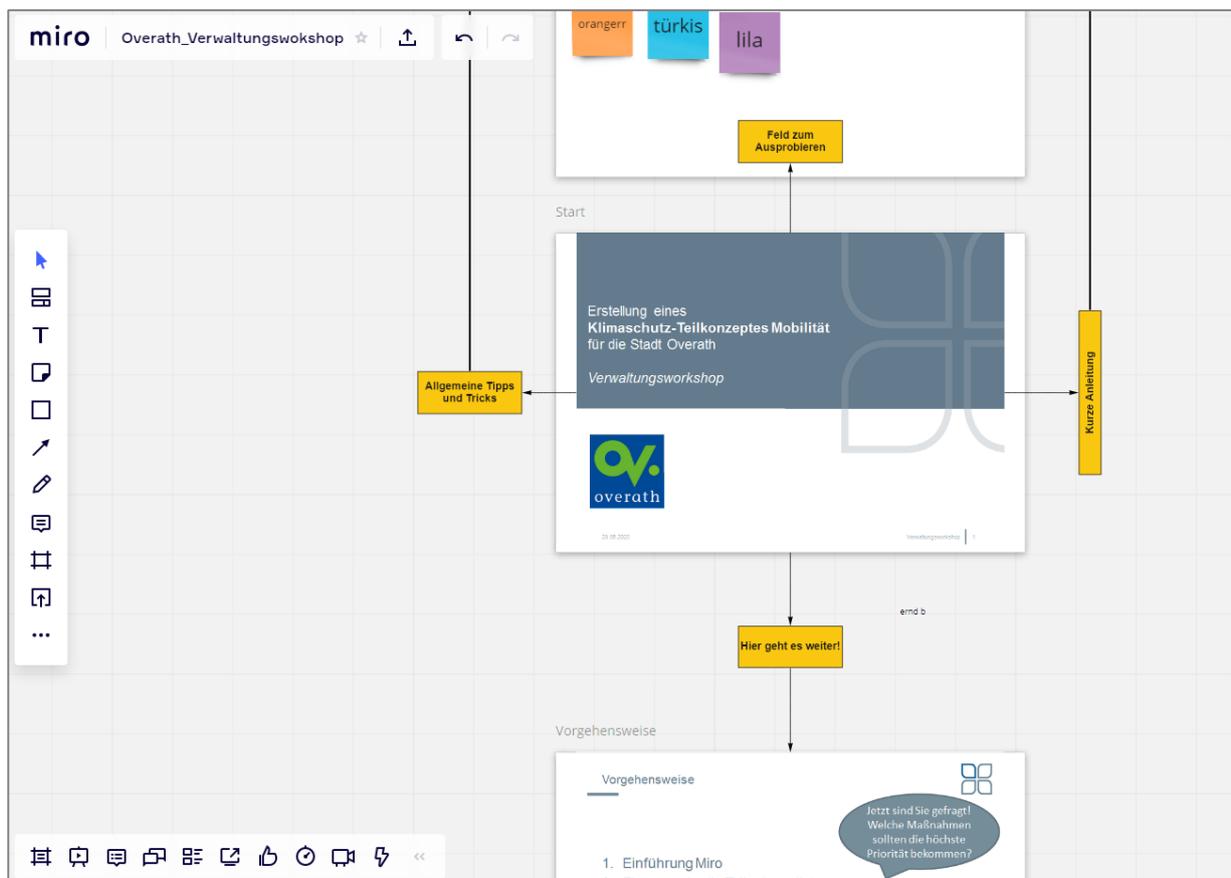
Die vorangegangenen Abbildungen wurden direkt der Website entnommen. Durch scrollen gelangt man vom obersten Teil bzw. der ersten Abbildung zum unteren Teil bzw. der letzten Abbildung. Die aufgezeigten Inhalte sind interaktiv, was z.B. die Präsentation, die Umfrage und die Karten (Kritik- und Wunschphase) betrifft.

**Anhang**

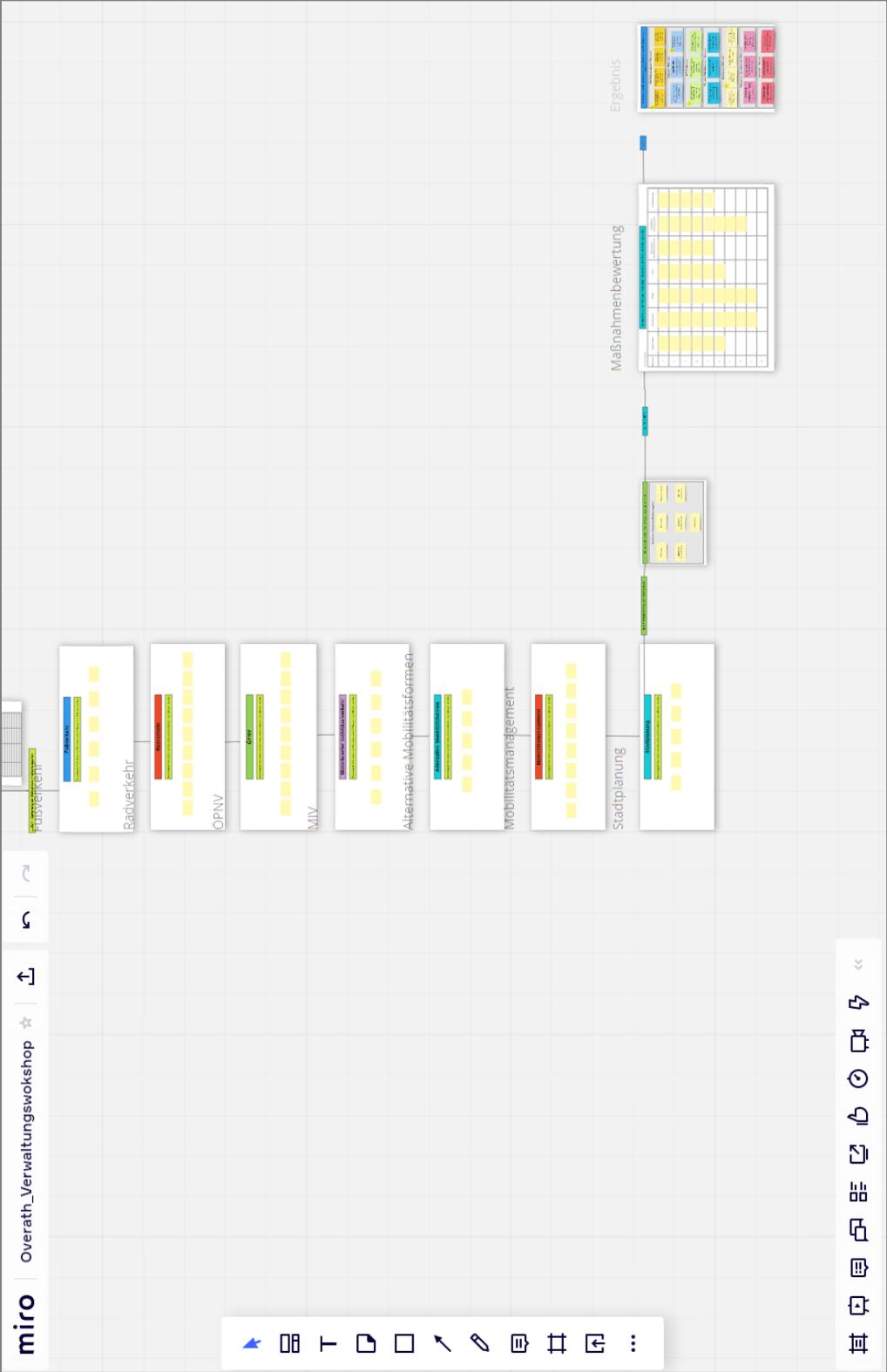
**Anhang E: Verwaltungsworkshop**

In Folge ist ein Auszug des Online-Tools für den Verwaltungsworkshop aufgezeigt, um eine Impression der Arbeitsweise zu übermitteln. Das Tool wurde für einen Termin mit der Stadtverwaltung Overath eingerichtet und diente der Zusammenarbeit, als würde an einem Ort zusammengearbeitet werden. Somit konnte trotz aufgrund der Covid-19 Kontaktbeschränkungen sichergestellt werden, dass der Partizipationsprozess fortgeführt werden konnte.

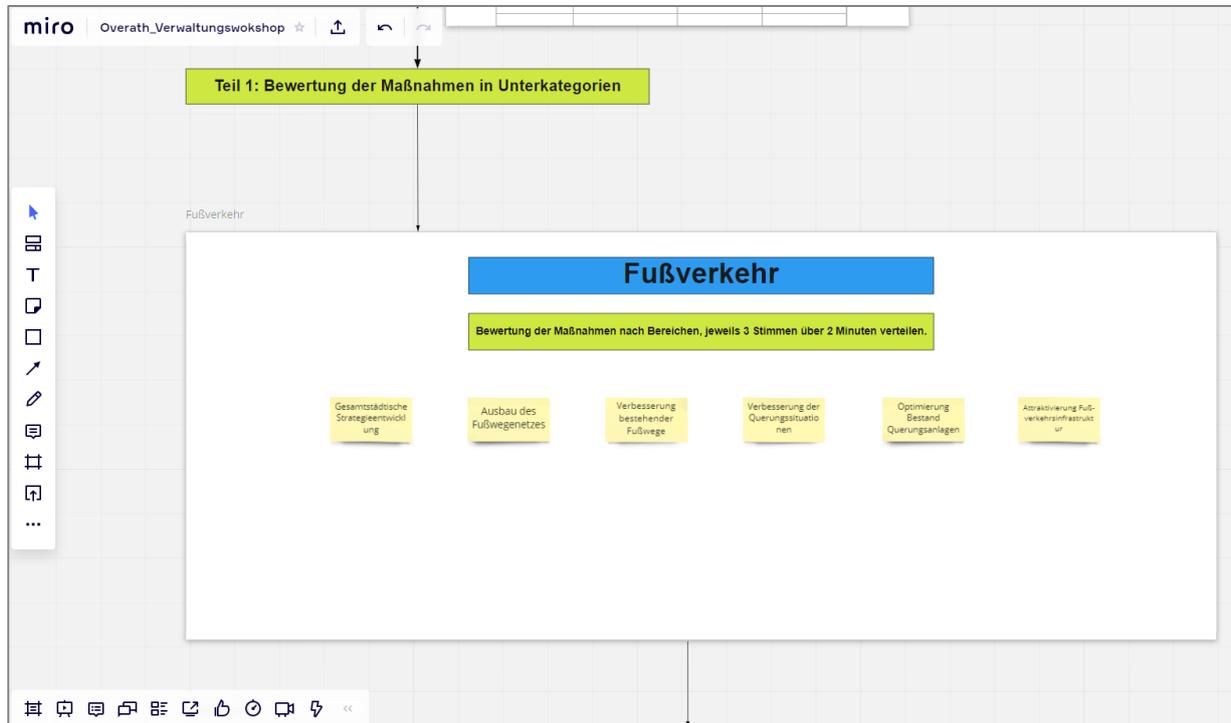
Startansicht:



**Gesamtübersicht:**



**Beispiel Handlungsfeld:**



Handlungsfelder mit jeweils 3 Stimmen zur Zuordnung auf die Maßnahmen:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- ÖPNV
- Motorisierter Individualverkehr
- Alternative Mobilitätsformen
- Mobilitätsmanagement
- Stadtplanung

Anhang

Priorisierung der Handlungsfelder + Gesamtbewertung Maßnahmen:

miro Overath\_Verwaltungsworkshop

**Teil 2: Priorisierung der Kategorien**

Bitte auswählen, welchen Bereich Sie als am wichtigsten Erachten.

Sie können in Summe drei Stimmen vergeben!

Fußverkehr	Radverkehr	Öffentlicher Verkehr
Motorisierter Individualverkehr	Alternative Mobilitätsformen	Mobilitätsmanagement
	Stadtplanung	

miro Overath\_Verwaltungsworkshop

Maßnahmenbewertung

**Teil 3: TOP 3**

Übersichtstabelle

Gesamte Bewertung der Maßnahmen, welche finden Sie am wichtigsten? Sie können 3 Stimmen vergeben

Nummer	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	MIV	Alternative Mobilitätsformen	Mobilitätsmanagement	Stadtplanung
1	Gesamtsidische Strategieentwicklung	Umsetzung/ Ausweitung Radverkehrsflächen	Optimierung der Netzgestaltung und Taktung	Optimierung des Verkehrsflusses	Förderung von Carsharing	Mobilitätsmanagement für Schulen	Verringerung des Verkehrsaufkommens
2	Ausbau des Fußwegenetzes	Anbindung an Velorouten	Beschleunigung des ÖPNV	Verbesserung der Verkehrssteuerung	Förderung von Bikeshaaring	Mobilitätsmanagement für Schulen	Budgetplanung
3	Verbesserung bestehender Fußwege	Fahrradtraining-Angebot	Optimierung der Angebotsvermittlung/ Infos	Optimierung des öffentlichen Verkehrs	On-Demand-Verkehr	Mobilitätsmanagement für Schulen/ Unternehmen	nachhaltige Quartiersentwicklung
4	Verbesserung der Querungssituationen	Ausbau des Radwegenetzes	Verbesserung der Fahrgast-Information	Förderung elektrischer Antriebsmöglichkeiten	Intermodalität fördern	Mobilitätsmanagement für Schulen/ Unternehmen	Umgestaltung der Hauptstraße Querachse
5	Optimierung Bestand Querungsanlagen	Ausbau von Fahrradabstellanlagen	Förderung betrieblicher und privater Mobilität	Ausbau öffentlicher E-Carsharing-Angebote	Rideshaaring	Mobilitätsmanagement für Schulen/ Unternehmen	Neuorganisation des P+R Parkplatzes
6	Attraktivierung Fußverkehrsinfrastruktur	Anreizprogramm für Radfahrer	Feri & Bike and Bike & Bike Angebote entwickeln	Prüfung ortsfester Trasse		Mobilitätsmanagement für Schulen/ Unternehmen	
7		Fahrradfreundliche Querungshilfen	Mitarbeitermöglichkeiten von Fahrrädern			Mobilitätsmanagement für Unternehmen	
8		Elektrifizierung im Radverkehr begünstigen	Förderung eines klimafreundlichen Busverkehrs			Mobilitätsmanagement für KEP-Dienste	
9		Einsatz von Lastenrädern	Mobilisierung neuer Haltepunkt Flächen				
10							

Anhang

Festschreiben des Ergebnisses:

