



## **Handlungsrahmen für das kommunale Mobilitätsmanagement zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung**

Ziele, Aufgaben

Ausgangslage

Organisations- und Arbeitsstruktur

Erstellt: 06.03.2020

Stand: 22.11.2021

**Amt 7: Stadtplanung und Liegenschaften  
Andreas Erll (Amtsleiter)  
Maximilian Proberz (Mobilitätsmanager)**

***Der Handlungsrahmen beschreibt, welche Schritte zur Einführung und Etablierung des kommunalen Mobilitätsmanagements in der Kommune notwendig sind. Dabei gilt es zu überlegen:***

***Welche verkehrspolitischen Ziele sind beschlossen?***

***Welche planerischen Grundlagen gibt es?***

***Wer ist einzubinden?***

***Wer unterstützt das Anliegen einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung?***

***Welche Organisationsstruktur ist zielführend?***

## **1. Unser Warum**

Hintergrund des Mobilitätsmanagements ist, die **Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger in der Zukunft zu sichern** und eine **gesellschaftliche Teilhabe gemäß den jeweiligen Bedürfnissen des Einzelnen zu ermöglichen**. Zudem ergeben sich aus den Folgen des Klimawandels gravierende Auswirkungen auf das gesellschaftliche Miteinander. Demnach ist die Einführung eines Mobilitätsmanagements ein wesentlicher Baustein zum Klimaschutz.

## **2. Ausgangslage und Rahmenbedingungen in der Kommune**

Perspektivisch sollte grundsätzlich ein kommunales Mobilitätskonzept erstellt werden, welches die bereits in einzelnen Abteilungen und zu den verschiedenen Themen vorliegenden Zielsetzungen, Pläne, Projekte und Maßnahmen bündelt. Dazu ist auch die Entwicklung einer gesamtstädtischen Zielsetzung sinnvoll, die gemeinsam mit der Entwicklung eines mobilitätstechnischen Leitbildes die grundsätzliche

Vorgehensweise in der Thematik Mobilität und Stadtentwicklung für die Stadt Bornheim vorgibt. Das kommunale Mobilitätskonzept ist als commitment aller Fachämter und des Rates der Stadt Bornheim zu sehen.

Dazu sollen nicht ausschließlich einzelne Verkehrsträger betrachtet, sondern im Sinne eines integrierten Ansatzes Strukturen geschaffen werden, die ein Umdenken hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens im alltäglichen Handeln der Bürgerinnen und Bürger erst möglich machen. Zu beachten ist dabei immer auch eine sozialverträgliche Ausgestaltung der Mobilitätsangebote, um letztendlich die Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am gesellschaftlichen Miteinander zu stärken, indem eine bedarfsgerechte Fortbewegung im Alltag ermöglicht wird. Ziel muss es daher sein, das Konglomerat aus öffentlichem Raum, baulichen Strukturen, Infrastruktur, verkehrlichen Gesichtspunkten und Klimaschutzaspekten so zu organisieren, dass eine gesellschaftliche Teilhabe gemäß den jeweiligen persönlichen Bedürfnissen der Mitglieder einzelner Personengruppen möglich ist. Dieses Ziel bedeutet, Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen gemäß ihren individuellen Bedürfnissen zu schaffen und dafür geeignete Strukturen fortzuentwickeln.

Die Planung der städtischen Langfristperspektive sollte daher nicht mehr vordergründig als Angebotsplanung an dem nach wie vor wachsenden Autoverkehr orientiert werden, sondern als integrierter Ansatz durch die Kombination von Strategien der Verkehrsvermeidung (Stadt der kurzen Wege, Nutzungsmischung), der Verkehrsverlagerung (Bauen in ÖPNV-affinen Lagen) und einer verträglichen Abwicklung der verbleibenden Verkehre (Schaffung von tatsächlichen verkehrlichen Alternativangeboten, Veränderungen im bebauten Raum). Hintergrund dessen ist, durch eine gezielte Angebotsplanung im Sinne von neuer und ergänzender Infrastruktur einzelne Stellschrauben so zu justieren, dass eine Änderung des Mobilitätsverhaltens auf einer Vielzahl von Ebenen städtischen Handelns möglich wird. Ein reines Angebot neuer Infrastruktur im Bereich alternativer Mobilität wird jedoch alleine nicht ausreichen. Dies ist durch gezielte Push- und Pull-Faktoren (z.B. Parkraumbewirtschaftung) zu ergänzen.

#### **a. Politische Vorgaben**

Politische Vorgaben bestehen zurzeit als einzelne Fach- und Themenpläne, die grundsätzlich auch Aussagen zu Themen der Mobilität beinhalten. Zum jetzigen Zeitpunkt liegt ein politischer Beschluss zur Aufstellung eines integrierten Mobilitätskonzeptes vor. Dieser ist zur breiten Verankerung des Mobilitätsmanagements grundsätzlich sinnvoll.

### **b. Vorgaben in den kommunalen Fachplänen**

Wichtiges Instrument ist der seit dem Jahr 2011 wirksame Flächennutzungsplan (FNP). Der Flächennutzungsplan ist dabei nicht nur ein allgemeiner Rahmen für die städtebauliche Entwicklung, sondern ein differenziertes Steuerinstrument, in dem neben Baugebieten u.a. Entwicklungsziele, Prognosen, zentrale Versorgungsbereiche, Flächen zur Kompensation, Konzentrationsflächen für Windenergieanlagen und Abgrabungsflächen dargestellt werden. Bei der Bewertung der potenziellen Wohnbauflächen spielt für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung die Lage der Fläche eine wichtige Rolle.

Die Orientierung von neuen Bauflächen an die bestehenden Schwerpunkte der Infrastruktur und der Nahversorgung ermöglicht kurze Wege und verringert oder vermeidet Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr. Dies entspricht dem Leitgedanken einer nachhaltigen Entwicklung und einer Schonung der natürlichen Ressourcen. Dazu zählt auch die räumliche Nähe der Baugebiete zum ÖPNV, hier insbesondere zu den Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs (SPNV). In der Bewertung der Baulandpotenziale wurde daher auch die Lage zum SPNV berücksichtigt. Insbesondere im Hinblick auf die hohe Auspendlerquote wird somit eine gute Erreichbarkeit der benachbarten Oberzentren sichergestellt.

### **c. Weitere Datengrundlagen (Auflistung nicht abschließend)**

- Flächennutzungsplan (als Ausdruck der langfristigen Stadtentwicklungsstrategie)
- Bebauungspläne in einzelnen Ortschaften (zur Weiterentwicklung auf der Ebene der einzelnen Ortschaften)
- Radverkehrskonzept mit Radpendlerroute Bornheim - Alfter - Bonn
- Gesamtverkehrsgutachten Bornheim 2030 (MIV)
- Nahverkehrsplan des Rhein-Sieg-Kreises
- ÖPNV-Einzelplanungen (Bahnhof Roisdorf; zweigleisiger Ausbau Linie 18)
- Lärmaktionsplan
- Untersuchung zum P+R an den Haltepunkten der Stadtbahnlinien 16 und 18
- Interkommunales Klimaschutzkonzept für die Region Rhein-Voreifel
- Fuhrpark- und Elektromobilitätskonzept für die Stadt Bornheim (verwaltungsintern)

- Konzepte externer Planungsträger (Rhein-Sieg-Kreis, Nahverkehr Rheinland, Landesbetrieb Straßenbau NRW, die Autobahn GmbH des Bundes)

Die oben genannten themenspezifischen Fachpläne bilden zurzeit die Grundlage für die Bearbeitung einzelner Arbeitsfelder im Rahmen des Mobilitätsmanagements.

#### **d. Zuständigkeiten für das Mobilitätsmanagement in der Verwaltung**

Dem Bereich Stadtentwicklung und Bauleitplanung fällt eine koordinierende Rolle in der Steuerung und Bearbeitung der Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements zu. Daneben sind insbesondere die weiteren verkehrs- und mobilitätsaffinen Bereiche der städtischen Verwaltung von wesentlicher Bedeutung. (siehe auch 3.)

Die Stadtentwicklung als gesamtstädtische Planungsebene ist zunächst für die Entwicklung von Vorschlägen einer städtischen Grobstruktur zuständig, um grundsätzliche Ansatzpunkte für die Verkehrsvermeidung, die Verkehrsverlagerung und eine verträgliche Verkehrsabwicklung zu schaffen. Dazu gilt es, die bereits heute schon praktizierten Ansätze einer Stadt der kurzen Wege und der Erschließung von neuem Bauland an ÖPNV-affinen Standorten weiter fortzusetzen und konsequent umzusetzen. Durch die Realisierung von Neubauquartieren bzw. Gewerbestandorten, Infrastruktur und Nahversorgung in unmittelbarer Korrespondenz sind im Hinblick einer auf alltägliche Wege ausgerichteten Betrachtung erhebliche Veränderungen möglich. Zugehörige Ziele wurden bereits bei der Neuaufstellung des FNP berücksichtigt und vom Rat der Stadt Bornheim entsprechend beschlossen (siehe auch 2c).

In Zusammenarbeit mit den einzelnen Fachämtern soll daher ein kommunales Mobilitätskonzept für die Stadt Bornheim erstellt werden, welches entsprechende Zielsetzungen festlegt und passende Maßnahmen und Projekte formuliert. Zentral ist hier eine integrierte Betrachtung aller Mobilitätsbereiche. Das Mobilitätskonzept soll grundsätzlich auf bereits erarbeiteten Konzepten aufbauen und diesen einen thematischen und konzeptionellen Rahmen geben. Politische Grundlage zum kommunalen Mobilitätskonzept ist der Beschluss des Rates vom 06.05.2021 zu Vorlage 016/2021-2.

#### **e. Stakeholder/Interessengruppen**

Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements sollen neben der expliziten Einbeziehung der einzelnen Fachbereiche/Ämter der Stadt Bornheim zusätzlich relevante Interessengruppen und Akteure sowie Träger öffentlicher Belange einbezogen werden. Dazu zählen die Deutsche Bahn, die Häfen und Güterverkehr Köln AG, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland, sowie Rhein-Sieg-Kreis, der Landesbetrieb Straßenbau NRW und die Autobahn GmbH des Bundes. Dazu sind der ADFC als Interessensvertreter für den Radverkehr, das Kinder- und Jugendparlament als Stimme für die Interessen junger Bürgerinnen und Bürger sowie der Seniorenbeirat einzubeziehen. Zudem erscheint eine Vernetzung etwa mit dem Integrationsrat sinnvoll, um zielgruppenspezifische Angebote entwickeln zu können. Eine projektorientierte Kooperation mit Einrichtungen und Trägern der (sozialen) Infrastruktur wird angestrebt.

### **3. Organisations- und Arbeitsstruktur**

Der Mobilitätsmanager nimmt grundsätzlich innerhalb der Verwaltung eine koordinierende und vernetzende Rolle ein. Ziel ist es, innerhalb der einzelnen Fachbereiche ein Bewusstsein für mobilitätsaffine Themen zu schaffen, also demnach eine „Anstoßfunktion“ für ein Mitdenken des Themas Mobilität zu erzeugen. Auf Grundlage der Expertise der jeweiligen Fachämter sollen dann mobilitäts- und zielgruppenorientierte Einzelprojekte von den jeweiligen Fachämtern durchgeführt werden. Dazu ist zudem sinnvoll, jeweils konkrete Ansprechpartner in den Fachbereichen zu benennen, die wiederum als Multiplikatoren in den jeweiligen Aufgabenbereichen dienen. Auf diese Weise ist neben der unmittelbaren Arbeit an einzelnen Projekten auch eine Verankerung der Grundgedanken des Mobilitätsmanagements möglich. Eine enge Verzahnung von Mobilitätsmanagement und Klimaschutzmanagement ist aufgrund der thematischen Überschneidungen selbstverständlich.

Das kommunale Mobilitätsmanagement hat die Aufgabe, das Planen und Handeln der für Mobilität und Verkehr relevanten Fachstellen der Kommunalverwaltung zu koordinieren und auf das Ziel einer nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung auszurichten. Dies erfordert einen strukturierten, kontinuierlichen fachbereichsübergreifenden Abstimmungs- und Entscheidungsprozess. In dem folgenden Organigramm der Verwaltung sind die Fachstellen gekennzeichnet, die in den Prozess des kommunalen Mobilitätsmanagements einbezogen werden sollten. Diese werden folgend erläutert:

### ***Wirtschaftsförderung***

Der Bereich Wirtschaftsförderung wird für den Themenbereich Wirtschaft und Betriebe relevant, um zielgruppenspezifische Mobilitätsthemen gezielt bei örtlichen Unternehmen einzubringen. Dazu können den Unternehmen beispielsweise allgemeine Beratungsangebote (in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität) unterbreitet werden, wie diese durch einzelne Maßnahmen einen positiven Beitrag zur Mobilitätswende und zum Klimaschutz leisten können und nicht zuletzt auch positive Effekte für das jeweilige Unternehmen zu erzielen sind (Erhöhung der Attraktivität als Arbeitgeber, Imagegewinn). (Beispiele: Firmenticket, Dienstradleasing). Perspektivisches Ziel kann die Etablierung eines gezielten Beratungsangebots mit Hinzunahme externer Fachberater sein.

### ***Schulen, Soziales, Senioren und Integration sowie Kinder, Jugend und Familie***

Die für die o.g. Themen zuständigen Fachämter werden im Rahmen einer zielgruppenorientierten Mobilitätsplanung relevant. Dabei geht es beispielsweise um eine gezielte Beratung und Entwicklung von Angeboten etwa für Kinder und Jugendliche, Familien und ältere Menschen. Besonders wichtig ist es in diesem Themenbereich, durch gezielte Aktionen sowohl auf bekannte Angebote aufmerksam zu machen, als auch einzelne neue Impulse zu setzen sowie konkrete Projekte durchzuführen. Dies können etwa Projekte zur Verkehrssicherheit von Kindern, Jugendlichen und Senioren sein, aber auch Beratungsangebote älterer Menschen oder zur Sicherheit von Schulwegen und der Vermeidung von Elternbringverkehren (sog. Elterntaxi). Darüber hinaus ist es sinnvoll, einzelne Nutzergruppen aktiv und wiederkehrend zielgruppenorientiert über die Angebote des ÖPNV zu informieren (z.B. Nutzung Buslinien und Anrufsammeltaxi, digitale Angebote).

### ***Tiefbau- und Straßenverkehr***

Eine enge Verzahnung des Mobilitätsmanagements mit dem Tiefbau- und Straßenverkehrsamt ist notwendig, um konkrete Einzelmaßnahmen tatsächlich (baulich) umsetzen zu können. Die bauliche bzw. straßenverkehrliche Umsetzung sollte dabei unmittelbar mit der jeweilig für das Einzelprojekt federführenden Stelle verzahnt sein.

Durch einheitliche und abgestimmte gemeinsame Standards können die notwendigen Planungsparameter bereits zu Beginn des Gesamtprozesses verankert werden. Somit wird eine inhaltliche Stringenz gewährleistet. Beispielhaft zu nennen sind etwa der Ausbau von Radwegen, die Anlage von P+R-Anlagen, Mobilstationen und verkehrsberuhigte Bereiche.

### ***Presse und Öffentlichkeitsarbeit***

Dem Bereich Presse- und Öffentlichkeitsarbeit fällt eine die einzelnen Fachbereiche unterstützende Aufgabe zu, indem dieser die adäquate Außendarstellung der Mobilitätsthemen und Einzelmaßnahmen unterstützt und demnach den Informationsfluss zu den Bürgern aufrecht hält. Die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit ist dabei immer auf die Zuarbeit der einzelnen Fachbereiche angewiesen.

Folgende Organisations- und Arbeitsstruktur wird für die Umsetzung des kommunalen Mobilitätsmanagements gebildet (vorläufig). In der letzten Legislaturperiode wurden Strukturen, wie die interfraktionellen Arbeitskreise (AK) ÖPNV und Radverkehr etabliert. Diese sollen, sofern ein politischer Wille dazu weiterhin vorhanden ist, bestehen bleiben und ein Forum zur Diskussion zwischen Politik und Verwaltung darstellen. Das folgende Schaubild stellt die Organisationsstruktur dar:

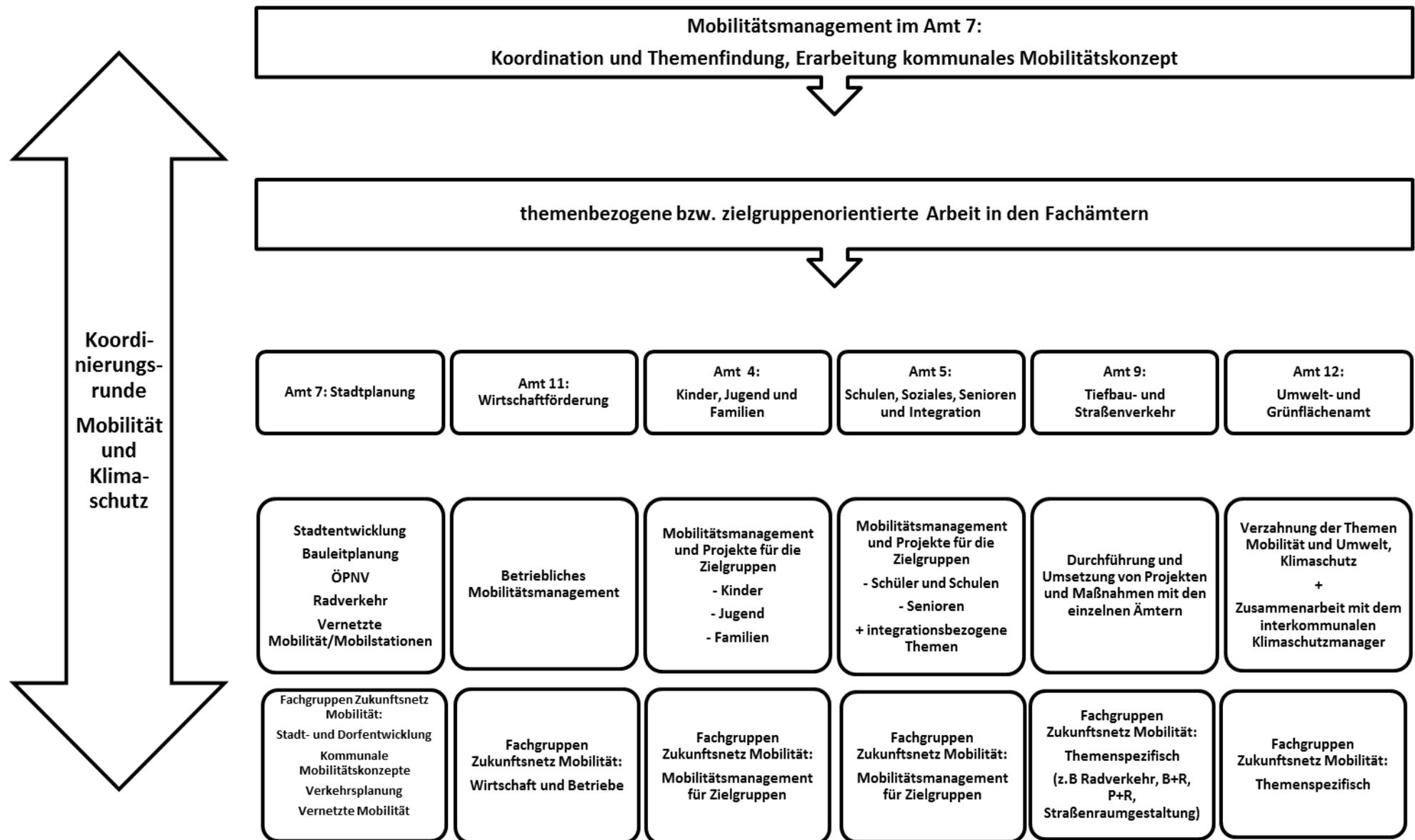


Abb. Organisationsstruktur „Kommunales Mobilitätsmanagement“ bei der Stadt Bornheim

Es sollen keine Parallelstrukturen aufgebaut werden. Geprüft werden sollte, in welche bestehenden Strukturen die verschiedenen Elemente eingebaut werden können (siehe Abb. oben):

**a. Aufgaben des Lenkungskreises (hier: Koordinierungsrunde Mobilität und Klimaschutz)**

Um den Informationsfluss in einzelnen Projekten zu sichern und einen stetigen Austauschprozess zum mobilitätsaffinen Themen zu gewährleisten, ist die wiederkehrende Einberufung einer *Koordinierungsrunde Mobilität und Klimaschutz* unter Einbeziehung des Klimaschutzmanagers sowie der für Radverkehr zuständigen Mitarbeiterin im Amt 7 (Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt), vorgesehen. Themenbezogen und bedarfsorientiert können darüber hinaus Vertreter der anderen Fachbereiche hinzugezogen werden, um Möglichkeiten zur Initiierung bzw. Umsetzung einzelner Mobilitätsprojekte in den Fachämtern zu besprechen.

**b. Aufgaben der Projektteams**

Projektteams setzen sich temporär und lösungsorientiert mit einzelnen Themen und Problemstellungen auseinander. Diese Teams werden projektspezifisch unter Einbeziehung der relevanten Fachämter und ggf. externer Akteure besetzt. Die Projektteams sind insbesondere für die Umsetzung einzelner Projekte und Maßnahmen gedacht. Sie setzen sich primär aus den jeweils projektrelevanten Fachbereichen und Akteuren zusammen. Diese Vorgehensweise ist beispielsweise bereits im Projekt Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn geübte Praxis.

**c. Aufgaben des interfraktionellen Arbeitskreises (hier: AK ÖPNV und AK Radverkehr)**

Die in der letzten Legislaturperiode etablierten Arbeitskreise (AK) ÖPNV und Radverkehr sollen, sofern seitens der im Rat der Stadt Bornheim vertretenen Fraktionen gewünscht, auch weiterhin als zentrale Schnittstelle zwischen Verwaltung und Politik dienen. In den Arbeitskreisen werden unter Einbeziehung auch der relevanten Fachämter Themen aus ÖPNV- und radverkehrsaffinen Bereichen diskutiert. Ziel ist es, zum einen Sachstände bereits in Durchführung befindlicher Planungen und Projekte zu besprechen, gleichzeitig aber auch neue Themen zu diskutieren, politische Meinungen zu erfragen und entsprechende Diskurse zu führen. Der Austausch zwischen Verwaltung und Politik soll zudem dazu dienen, einen politischen Diskurs hinsichtlich der nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu fördern.

#### d. Einbindung Stakeholder/Interessengruppen

Stakeholder und Interessengruppen können temporär beteiligt werden. Dazu ist eine themenspezifische und projektorientierte Einbeziehung relevanter Gruppen möglich. Die Interessengruppen können in Abhängigkeit ihrer jeweiligen Expertise, Rolle und Relevanz für das Projekt bzw. die einzelne Maßnahme einbezogen werden. Bei der bereits politisch beschlossenen Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts ist eine Einbeziehung dieser Akteure sowie der allgemeinen Öffentlichkeit sinnvoll. Die Erstellung eines kommunalen Mobilitätskonzepts sollte unter Einbeziehung eines externen Fachbüros erfolgen.

#### e. Die Rolle (und inhaltliche Schwerpunktsetzung) des Mobilitätsmanagers

Die Rolle des Mobilitätsmanagers bei der Stadt Bornheim ist es, koordinierend zwischen einzelnen Fachbereichen der Stadtverwaltung tätig zu werden. In diesem Zusammenhang sollen insbesondere Themen gesetzt und einzelne Projekte initiiert werden. Da der Mobilitätsmanager zurzeit beim Stadtplanungs- und Liegenschaftsamt angesiedelt ist, ist zudem eine unmittelbare Beziehung zu Themen aus Stadtentwicklung- und Bauleitplanung gegeben. Die themenspezifische Federführung und insbesondere die Umsetzung von Projekten muss aufgrund der vorliegenden Expertise weiterhin bei den einzelnen Fachämtern liegen.

Aufgrund der engen Verzahnung von Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung gilt es, Themen auf der Ebene der Bauleitplanung zu konkretisieren. Dazu sollen **bereits in der Phase eines städtebaulichen Entwurfsprozesses die Belange der unterschiedlichen Verkehrsträger und Möglichkeiten der Reduzierung von Verkehren gedacht werden**. Im Planungsprozess sollen die gebietsinternen- und -externen Wegebeziehungen mit passenden Lösungsmöglichkeiten, bezogen auf die **Mobilitätsbedürfnisse einzelner Nutzergruppen (z.B. Kinder/Jugendliche, Familien, Senioren) lösungsorientiert betrachtet** werden. Ein besonderes Augenmerk ist dabei auf die Bereiche Fuß- und Radverkehr zu richten, so dass insbesondere eine gleichrangige Gewichtung der einzelnen Verkehrsträger gewährleistet wird. Beispielsweise sollte in neuen Baugebieten, in Abhängigkeit der tatsächlichen Bedingungen, zur Stärkung alternativer Verkehrsmittel und als Alternative zum PKW mindestens eine Fläche für alternative Verkehrsmittel, etwa in Kombination mit einem Quartiersplatz, vorgesehen werden. Derartige Standorte sollten vornehmlich im Zusammenhang mit evtl. geplanten Haltestellen des ÖPNV vorzusehen. Zu einer zukunftssträchtigen Stadtplanung gehören zudem die konsequente Ausweisung von Tempo 30-Zonen, verkehrsberuhigten Bereichen und eine Vernetzung von Neubaugebieten mit Bestandsstrukturen.

In diesem Zusammenhang ist, auch in Verbindung mit der Weiterentwicklung des baulichen Bestands, die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum eine Aufgabe der Stadtentwicklung, in Verbindung mit dem Tiefbau- und Straßenverkehrsamt.

Teil der Aufgaben des Mobilitätsmanagers ist die (Weiter-)Entwicklung des ÖPNV zusammen mit den Aufgabenträgern Rhein-Sieg-Kreis und dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland.

Zur Steigerung der Attraktivität der alternativen Verkehrsmittel wird angestrebt, die Verknüpfung der Verkehrsträger untereinander zu verbessern, um alltägliche Wegeketten unabhängig vom MIV verrichten zu können. Dazu ist mittelfristig die Weiterentwicklung bestehender ÖPNV-Haltestellen (u.a. Bf Roisdorf, Hp Merten Stadtbahn) zu multimodalen Mobilstationen vorgesehen. Zudem erfolgt hier eine Verknüpfung mit dem Themenbereich Radverkehr, der in erster Linie durch die Bearbeitung und Umsetzung des Radverkehrskonzepts der Stadt Bornheim sowie durch in die Stadtentwicklung integrierte Einzelprojekte, wie der Radpendlerroute Bornheim-Alfter-Bonn, abgedeckt wird.

#### **f. Meilensteine**

Die folgend genannten „Meilensteine“ zeigen Politik, Öffentlichkeit sowie Bürgerinnen und Bürgern beispielhaft mögliche Projekte des kommunalen Mobilitätsmanagements bei der Stadt Bornheim auf. Neben der unmittelbaren Beteiligung der Öffentlichkeit ist dabei immer auch eine enge Rückkoppelung mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW vorgesehen.

- Absprachen mit Bürgermeister und Verwaltungsspitze über Ziele und Anforderungen für bzw. an das Mobilitätsmanagement und das konkrete weitere Vorgehen
- Verstetigung von (bereits geschaffenen bzw. etablierten) Strukturen
- Durchführung des verwaltungsinternen Workshops des Zukunftsnetzes Mobilität
- Durchführung kleinschrittiger Einzelmaßnahmen bzw. Projekte, um „Zeichen“ zu setzen und das Thema nach außen zu tragen
- Möglichkeiten schaffen, den Gedanken nachhaltiger bzw. zukunftsgerechter Mobilitätsentwicklung im täglichen Handeln verankern zu können
- Perspektivische Bündelung bereits in Planung bzw. in Durchführung befindlicher Maßnahmen unter einer noch zu entwickelnden gesamtstädtischen Strategie und Zielsetzung

- Breite Kommunikation aktueller und zukünftiger Maßnahmen und Projekte des Bereiches Mobilität sowie regelmäßige Information über Angebote des ÖPNV

→ **Ziel perspektivisch:** Erstellung eines integrierten kommunalen Mobilitätskonzepts für die Stadt Bornheim

Folgende Projektideen könnten im Rahmen eines Mobilitätsmanagements umgesetzt werden. Die Aufstellung ist beispielhaft und dient zunächst der Ideenfindung.

- **Neubürgerinformation:**

Mit einer gezielten Neubürgerinformation können Angebote des öffentlichen Verkehrs in Bornheim unmittelbar bei neu Zugezogenen platziert werden. Durch einen Umzug in eine andere Kommune ergeben sich Chancen auf eine Änderung bestehender Handlungsmuster. Demnach ist hier eine frühzeitige Information über bestehende Möglichkeiten der Fortbewegung, vorhandene Infrastrukturen und insbesondere deren Erreichbarkeiten sinnvoll und nötig. Neubürgerinnen und Neubürgern können demnach selbst entscheiden, einen positiven Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, ohne auf alte Handlungsmuster verzichten zu müssen. Bei der Zusammenstellung von Materialien zur Neubürgerinformation kann grundsätzlich auf die Erfahrung und Beispiele des Zukunftsnetzes Mobilität NRW und des VRS zurückgegriffen werden. (Amt 7, Amt 1.2, Zukunftsnetz Mobilität/VRS)

- **Informationskampagne Mobilität nach Corona:**

Die Auswirkungen des Corona-Virus auf das alltägliche Leben sind mannigfaltig. Durch die grundsätzlichen Folgen und die zeitweise Einschränkung des öffentlichen Personennahverkehrs ist zumindest kurzfristig eine Verschiebung der Verkehrsmittelnutzung festzustellen. Dabei handelt es sich einerseits um positive Veränderungen zugunsten der Nutzung des Fahrrads, gleichzeitig aber auch eine vermehrte Nutzung individueller motorisierter Fahrzeuge. Nach Ende der Corona-Lage sollte daher eine Kampagne gestartet werden, um zum einen die positiven Aspekte vermehrter Fahrradnutzungen zu verstärken, gleichzeitig aber auch den ÖPNV als umweltverträgliches Fortbewegungsmittel wieder in den Fokus der Bürger zu rücken. Damit könnte auch insgesamt die Bekanntheit der Angebote des ÖPNV, insbesondere des Busverkehrs in Bornheim gesteigert werden. Daneben sollten zudem durch die Pandemie etablierte Verhaltensmuster und Organisationsstrukturen (z.B. Durchführung von Besprechungen als Videokonferenzen, Beibehaltung der Möglichkeiten des mobilen Arbeitens) aufrechterhalten werden. (Amt 7, Amt 1.2, Amt 12, Zukunftsnetz Mobilität/VRS) Für die

Verwaltung der Stadt Bornheim ist ein Fuhrpark- und Elektromobilitätskonzept erstellt worden. Ein Projektteam arbeitet zurzeit an der Umsetzung dieses Konzeptes. Dazu sollen u.a. die Fahrzeuge des Fuhrparks auf alternative Antriebe umgestellt werden. Teil des Konzeptes ist es ebenso, Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen zur Nutzung des ÖPNV zu motivieren. Die Verwaltung nimmt demnach auch eine Vorbildposition ein.

- **Teilnahme Europäische Mobilitätswoche:**

Die Europäische Mobilitätswoche (EMW) findet regelmäßig jährlich im September statt. Ziel ist es, kommunale Mobilitätsangebote öffentlich wirksam vorzustellen. Der Öffentlichkeit können so bestehende Mobilitätsangebote vorgestellt und neue Perspektiven zu ihrem bisherigen Mobilitätsverhalten eröffnet werden. Innerhalb der EMW werden durch einzelne Aktionen etwa etablierte Strukturen bekannter gemacht oder eine Änderung bestehenden Denk- und Verhaltensmuster angeregt. Aktionen, beispielsweise zielgerichtet für einzelne Bevölkerungsgruppen oder grundsätzlich zu einzelnen Themenbereichen sollen angeboten werden (z.B. Rollatortraining im Bus für ältere Menschen, die befristete Sperrung einzelner Straßen für Pkw zur Aneignung des öffentlichen Raums, oder auch spezielle Angebote für Schülerinnen und Schüler bzw. Kinder und Jugendliche). Hier ist zudem regelmäßig die Verbindung mit dem Thema Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sinnvoll. (Amt 7, Amt 12, evtl. Ämter 4 und 5)

Der vorliegende Handlungsrahmen zum kommunalen Mobilitätsmanagement bei der Stadt Bornheim ist nicht abschließend und soll bei Bedarf aktualisiert werden.