

Aktionsplan mit Projektsteckbriefen

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes für Troisdorf wurden Projektsteckbriefe entwickelt, die darstellen und illustrieren wie die Mobilität zukünftig stadtverträglich gestaltet und nachhaltiger organisiert werden kann. Die Kernaufgabe liegt dabei darin, alle Verkehrsmittel mit ihren Stärken und Schwächen zu betrachten und die derzeitige Dominanz des Kfz-Verkehrs zurückzunehmen, indem die Angebote der Nahmobilität (Rad, Fuß, ÖPNV) in ihrer Vernetzung angebotsorientiert ausgebaut und gestärkt werden.

Ausdrücklich darauf hinzuweisen ist dabei, dass die Ausführungen in den Projektsteckbriefen keine abgeschlossenen Planungen sind, die exakt wie beschrieben umgesetzt werden müssen. Vielmehr handelt es sich um eine Empfehlung und Diskussionsgrundlage aus fachlicher Sicht, wie verkehrliche und städtebauliche Defizite im Hinblick auf die Ausgestaltung des Mobilitätssystems behoben werden können. Um einer Realisierung näher zu kommen, bedarf es weiterer ausführlicher Beratungen mit den verschiedensten, in den einzelnen Steckbriefen vermerkten Beteiligten, auf deren Grundlage im nächsten Schritt Fein- und Vertiefungsplanungen vorzunehmen sind.

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

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

Der Aktionsplan fußt dabei abgeleitet von den Oberzielen des Leitbildes auf insgesamt 6 Handlungsfeldern. Diese sind umrahmt von der übergreifenden Strategie des „Vorrausschauenden Planens“, welche ein neues Prozessmanagement für eine agileres Verwaltungshandeln darlegt.

Strategie besteht
aus 6
Handlungsfeldern

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



Bezug zu den Leitzielen

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

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

Folgende **Piktogramme** symbolisieren den Bezug zu den jeweiligen Leitzielen des Mobilitätskonzepts:



Abbildung: Piktogramme zu den jeweiligen Leitzielen¹

Wirkung

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

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

¹ Planungsbüro VIA eG

- ➔ *qualitative Einschätzung des CO₂-Einsparungspotenzials, je größer das Einsparungspotenzial, desto höher das Scoring für den jeweiligen Maßnahmenvorschlag.*

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

Umsetzung

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

Kosten

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

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

Abbildung: Kostenklassen nach gutachterlicher Ersteinschätzung

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

Vorrausschauend Planen

*Effektive und vorrausschauende Umgestaltung der
Infrastruktur*

Steckbrief: Vorrasschauend planen: Effektive und vorausschauende Umgestaltung der Infrastruktur als Teil des Mobilitätskonzeptes

Ziel und Hintergrund

Die Stadt Troisdorf hat sich vorgenommen, den Verkehr zukunftssicher und damit klimafreundlich und sozialverträglich zu gestalten. Sieben Leitziele für die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung wurden vom Ausschuss/Stadtrat beschlossen. Den sieben Leitzielen sind entsprechenden Strategien zugeordnet, wobei sich eine davon auf die Planungsprozesse und damit auf das Verwaltungshandeln in Troisdorf bezieht.

Hierzu heißt es im Leitbild:

Vorausschauend Planen: „Effektive und vorausschauende Umgestaltung der Infrastruktur“

- *Troisdorf passt seine Arbeitsweisen dem hohen Handlungs- und Umgestaltungsbedarf an beispielsweise über*
- *Die systematische Bewertung der Projekte hinsichtlich ihres Beitrages zu den Zielen der Mobilitäts- und Energiewende.*
- *Eine Ausrichtung der Infrastrukturmaßnahmen auf die Anforderungen der Mobilitäts- und Energiewende hin.*
- *Eine strategische Kooperation zwischen Stadtentwicklung und Mobilitätsplanung.*
- *Eine Optimierung des verwaltungsinternen Informationsaustausches über technische und organisatorische Maßnahmen.*

Der Hintergrund hierfür ist, dass zum einen die Umsetzung von strategischen Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes ein hohes Maß und mehr an Management erfordert sowie in zwei Workshops festgestellt wurde, dass trotz der bereits guten Zusammenarbeit der Fachbereiche, Prozesse und die Kooperation verbessert werden müssen, um wichtige Projekte und Maßnahmen zielgerichteter und schneller umsetzen zu können. Insofern wird eine Veränderung der Arbeitsweisen und Abläufe für notwendig erachtet als auch neue Verantwortlichkeiten und mehr Steuerung sowie standardisierte Prozesse sollen helfen Aufgaben bzw. definierte Projekte effektiv und effizient zu bearbeiten und zu ihrem Ziel zu führen. Folgende grundlegenden Kriterien sollen die Prozesse erfüllen.

- Zusammenarbeit der Fachabteilungen unterstützen
- Transparenz und Nachvollziehbarkeit für die Kolleg*innen erhöhen
- Kompetenzen und Zuständigkeiten festlegen
- Kommunikation und deren Regeln zwischen den Beteiligten bestimmen
- Abläufe besser strukturieren
- Systematischer vorgehen
- Grundlagen und Ressourcen für die Arbeit benennen
- Risiken identifizieren und adressieren
- Abweichungen erkennen und gegensteuern

Projektbereiche

Die künftige Arbeitsweise soll deutlicher durch die gemeinsame Arbeit an Projekten geprägt sein mit einer stärkeren Ausrichtung an den Zielen des Mobilitätskonzeptes. Projekt in diesem Zusammenhang sind zu verstehen als komplexe, mehrphasige Vorhaben mit starker Vernetzung in unterschiedliche

Fachbereiche, die vielfältige Fachkompetenzen nebst einem Management bedürfen. In der Regel sind die Vorbereitung und Umsetzung der Projekte mit einem entsprechend höheren Budget verbunden.

Die Ziele des Mobilitätskonzepts sind ehrgeizig und umfassen nicht nur Strategien aus dem Bereich Verkehr wie beispielsweise Mobilität und Multimodalität, sondern ebenso integrative Aufgaben wie die Aufwertung des Stadtraums, eine veränderte Mobilitätskultur, die soziale Teilhabe am städtischen Leben und den Mobilitätsangeboten oder auch die Schaffung einer klimaangepassten Stadt. Dies erfordert eine intensivere, interdisziplinäre Zusammenarbeit innerhalb der Stadtverwaltung in Troisdorf.

Es werden folgende Grundtypen von Projekten unterschieden:

1. Übergeordnete Konzepte, Projekte (mit Verkehrs- oder Mobilitätsrelevanz)
2. Bau- und Stadtentwicklungsvorhaben
3. Bauanträge und Genehmigungen mit Relevanz für die Verkehrsentwicklung
4. Vorhaben mit geringerer Relevanz (laufendes Geschäft)

Zwischen den Grundtypen gibt es zahlreiche Berührungspunkte und vor allem eine Vielzahl von Akteuren. Die Projekte in den Projektbereichen Mobilität und Stadtentwicklung gilt es jeweils von den Zuständigen so zu optimieren, damit diese auf die Zielsetzung des Mobilitätskonzepts einzahlen.

Arbeitsweise

Die heutige Verwaltungsstruktur bietet die Voraussetzungen einer neuen Arbeitsweise. Benötigt wird hierfür eine neu zu schaffende **Koordinierungsgruppe**, welche die Vernetzung der Projekte untereinander und eine Priorisierung festlegt und darüber entscheidet, welches Projekt im Bereich der Mobilität und des Verkehrs relevant ist. Die fachliche Bearbeitung der definierten Einzelprojekte obliegt mehreren aber einer begrenzten Anzahl an parallel agierenden **Projektgruppen**.

Folgende Aufgaben obliegen der Koordinierungsgruppe:

- Das Große und Ganze im Blick behalten und die relevanten Projekte über Mobilität hinaus identifizieren
- Anlage und Pflege einer Projektliste mit Nennung der beteiligten Fachbereiche
- Berücksichtigung der Konzepte/Planungen/Projekte aller Ämter
- Information der Amtsleitungen über die Sachstände, damit diese in den Ausschüssen an die Politik weitergegeben werden können
- Darstellung möglicher Querbezüge mit dem Ziel deren Vernetzung
- Priorisierung der Vorhaben anhand einer Bewertungsmatrix
- Durchführung von Jour Fixe mit Projektgruppen
- Bewertung des Sachstandes und der Zielerreichung der Projekte anhand eines zuvor festgelegten Kriteriensets

Die Koordinierungsgruppe benötigt für die genannten Aufgaben Instrumente, die ämterübergreifend eingesetzt werden können, z.B. folgenden:

- Zuständigkeitsorganigramm zu den Ämtern 60, 61, 66
- Erstellung eines festen (einfachen) Ablaufschemas
- Standardisierte Word Vorlage für ergebnisorientierte Protokolle (was ist Information, was eine Entscheidung, welche Folgeaktivitäten gibt es und wer übernimmt diese)
- Word-Vorlage für Sachstandberichte
- Matrix mit Kriterien zur Bewertung des Projektstands
- Gemeinsame digitale Datenablagemöglichkeit mit Projektordnern

- Amtsübergreifende, interdisziplinäre Planungstools, z.B.
 - internes GIS mit Karte zum Stand der Projekte und eventueller Hinterlegung von Daten
 - Aufgabenplanung mit OpenProject o.ä.
 - Informationsaustausch über projektbezogenen Messengerdienst statt über Email

Die Aufgabe der Projektgruppe ist es Projekte, die einen Mobilitätsbezug haben, in der gesamten Laufzeit zu begleiten und hinsichtlich der vereinbarten Ziele nachzusteuern und zu optimieren. Das typische Beispiel für eine Projektgruppe ist zum Beispiel die für einen Bebauungsplan, der wesentliche verkehrliche Aspekte, wie die Anlage einer Mobilstation oder die Ansiedlung wichtiger Verkehrserzeuger beinhaltet.

Die Projektgruppe wird in der Regel von einem federführenden Amt betreut. Hier liegen die meisten Kompetenzen, und hier sind auch die entsprechenden Planungsroutinen vorhanden. Die Projektgruppe käme zusätzlich hinzu. Sie ersetzt mit ihrer Arbeit die bislang übliche Ämterbeteiligung.

Die Projektgruppe erhält somit eine frühere Einbindung aller beteiligten Stellen, einen verbesserten Informationsfluss, einen intensiveren und möglichst auch frühzeitigen fachlichen Input. Die Projektgruppe sollte möglichst eine personelle Kontinuität aufweisen und über eine Leitung und Mitarbeitende verfügen. Ein entsprechender Arbeitsplan legt fest, wenn die aktiven Beteiligungsphasen laufen, in denen die Projektgruppenarbeit erforderlich ist.

Innerhalb der Projektgruppe sind folgende standardisierten Arbeitsschritte vorgesehen:

1. Bestimmung der Zuständigkeiten und Kapazitäten
2. Durchführung einer Risikoanalyse und -monitoring
3. Festlegung der Planungsschritte
4. Berichtspflicht über den Sachstand

Die Planungsschritte richten sich nach dem Verfahren, das für den jeweiligen Typ von Projekt vorgesehen ist. Dies kann ein Bebauungsplanverfahren sein oder kann als Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Auch andere weniger formalisierte Vorgehensweisen sind hier denkbar. Um die Arbeit der verschiedenen Akteure aus den verschiedenen Ämtern zu koordinieren, ist es sinnvoll, die Zeitfenster, in denen die Projektgruppe intensiv arbeitet, vorab zu bestimmen und im weiteren Verfahren nachzjustieren. Die Projektgruppe muss nicht immer aktiv sein. In bestimmten Phasen der formalisierten Verfahren kann das federführende Amt dies in gewohnter Weise durchführen.

Vorteile dieser Vorgehensweise

Die neue Arbeitsweise bringt Veränderungen, jedoch auch Vorteile:

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

Die Umsetzung der neuen Arbeitsweise sollte nach Einführung zu evaluieren hinsichtlich Praktikabilität, Effektivität und Effizienz.

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
0_1	Planungstool	1,4,5,6,7	3	3	3	kurz		<p>Bereitstellung eines Geoinformationssystem für alle planungsrelevanten Ämter:</p> <p>Ziele und Umfang:</p> <ul style="list-style-type: none"> - kartographisch verortete Darstellung aller Projekte im Stadtgebiet mit Status - Informationstool für die Mitarbeitenden über Gesamtheit der Projekte - Verbesserung des Informationsaustausch zur Verbesserung der gemeinsamen Ämter und Vermeidung von Überschneidungen und gegensätzlichen Planungen - enthaltenes Projektmanagementtool zur Dokumentation des Projektfortschritts <p>Nächste Schritte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erstellung Anforderungsprofil und LV - Definition Projektgruppe und -leitung - Prüfung Implementierung in das interne bestehende GIS
1_1	Rahmenplan Radverkehr Troisdorf – Gelb-Grüner Netzansatz					Rahmenplan		<p>Entwicklung eines längerfristigen Rahmenplans für das zukünftige Radnetz als Planungsgrundlage</p> <p>Gelb-grüner Netzansatz: Im grünen Netz erfolgt die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit anderen Verkehrsteilnehmern (T30-Straße, Fahrradstraße, Parkwege), im gelben Netz erfolgt aufgrund der hohen Verkehrsbelastung eine Trennung vom Kfz-Verkehr in Form von baulichen oder Markierungslösungen.</p> <p>Der Rahmenplan gibt somit schon für die Zukunft vor, welche Art an Radverkehrsführung als Zielzustand für den jeweiligen Straßenabschnitt eingerichtet werden soll und welche baulichen oder markierungstechnischen Lösungen zur Anwendung kommen können.</p> <p>Im Wechselspiel mit dem Kfz-Grundnetz (siehe Steckbrief 5.1.) ergibt sich somit auch eine Hierarchisierung des Straßennetzes sowie zukünftige Nutzungsaufteilung.</p>
1_2	Umsetzung Fahrradstraßenkorridore	2,3,4,6	4	3	3	mittel	läuft	<p>Fahrradstraßenkorridore bilden eine wichtige Führungsform im künftigen "grünen" Netz sowie in den Korridoren der Radpendlerrouten.</p> <p>Über diese Korridore können Radfahrende in Troisdorf sternförmig von der Innenstadt sowie zwischen den Stadtteilen größtenteils abseits der großen Kfz-Hauptverkehrsstraßen radfahren.</p> <p>Weitere wichtige Planungsschritte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde und Erstellung eines Vorentwurfs der betreffenden Abschnitt 2. Abstimmung mit Politik sowie TöB 3. Antrag auf Förderung bei geeignetem Förderprogramm 4. Erstellung eines konkreten Beschilderungsplans in Zusammenarbeit mit der Straßenverkehrsbehörde 5. Durchführung Ausschreibung für die Markierungsarbeiten
1_3	Schließung von Radnetzlücken	2,3,4,6	3	4	2	Daueraufgabe		<p>Ziel ist es, ein lückenloses und sicheres Radverkehrsnetz im Stadtgebiet von Troisdorf für den Freizeit und Alltagsverkehr herzustellen</p> <p>Bestehende Netzlücken im gelb-grünen Radnetz in Troisdorf:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Siegbrücke nach Menden b. Willy-Brandt-Ring (L332n) zwischen AS Spich und KP Rathausstr. / Konrad-Adenauer-Ring c. Netzlücke zwischen Fuß-Rad Brücke Rotter Viehtrift und Bonner Straße d. Netzlücke Rheinstraße e. B8 im Abschnitt Stadtgrenze Köln - Spich f. Anbindung Altenrath über K20 oder Panzerstraße g. Netzschluss Friedrich Wilhelms-Hütte – Sieglar (Autobahnbrücke) h. Netzlücke L332 zur Stadtgrenze Niederkassel

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
1_4	Radpendlerrouten	2,3,4,6	4	4	2	mittel	läuft	<p>Die Radpendlerrouten bilden langfristig die Premiumrouten im Radnetz in Troisdorf, vor allem zur Verlagerung von Pendlerverkehren vom MIV auf das Fahrrad in die benachbarten Städte. Radpendlerrouten weisen einen erhöhten Infrastrukturstandard auf (breitere Wege, direktere Führung in Knotenpunkten, etc.)</p> <p>Für folgende Routenkorridore existieren schon vertiefte Planungen und Machbarkeitsstudien:</p> <p>a. Korridor K-Deutz - K-Porz - Troisdorf (Route 4a der rrrh. RadPendlerrouten) b. Korridor Troisdorf - Siegburg - Hennef</p> <p>Durch Kombination beider Korridore kann eine hochwertige West-Ost-Achse für den Radverkehr im Stadtgebiete verwirklicht werden.</p> <p>Eine Lücke existiert dann nur noch in den Süden in Richtung Bonn. Aufbauend auf die Fahrradstraßenkorridore C und S wird folgender Routenverlauf vorgeschlagen: Troisdorf Bf - Oberlar - Rotter See - Sieglar - Eschmar - Müllekoven - Bergheim - Stadtgrenze Bonn Dieser Korridor verläuft gleichzeitig größtenteils auf der in Bau/Planung befindlichen Radachse Sieglar - Rotter See, wodurch sich Synergieeffekte ergeben</p>
1_5	Radachse Sieglar-Rotter See	2,3,4,6	3	4	3	kurz	läuft	<p>Im Rahmen des IHK Sieglar/Rotter See soll eine attraktive Fuß- und Radverkehrsachse als Nord-Süd-Achse zwischen beiden Stadtteilen entwickelt werden. Diese soll eine verkehrssichere und hochwertige Führung abseits der Kfz-Hauptverkehrsstraßen bieten. Neuralgische Punkte an Knotenpunkten sollen radverkehrsfreundlich optimiert werden. Diese Achse bildet einen wichtigen Bestandteil des Fahrradstraßenkorridors C sowie einer möglichen Radpendlerroute nach Bonn.</p>
1_6	Errichtung hochwertiger Fahrradabstellanlagen à Lastenradabstellplätze	1,3,4,5,6,7	2	2	2	Daueraufgabe		<p>Für Troisdorf wird vorgeschlagen, dass je nach Standort und Parkdauer abgestufte Qualitätsstandards für die Radabstellanlagen gelten, um das Angebot an Fahrradabstellanlagen auf die Bedürfnisse unterschiedlicher Nutzengruppen abzustimmen:</p> <p>Basisstandard Anlehnbügel für Kurzzeitparker: Handlungsbedarf an MobilStationentypen S und Q, Sieglar Kerpstraße, Oberlarer Platz, Spich bei EDEKA</p> <p>Mittlerer Standard Überdachte Radabstellanlage für Mittelfristparker: Handlungsbedarf Eingänge Fußgängerzone, Rathaus, AGGUA</p> <p>Hoher Standard: Abschließbare, überdachte Abstellmöglichkeit: Handlungsbedarf: Parkhäuser nahe Innenstadt, MobilStationentyp L</p> <p><i>Weitere Schritte: Bestandsanalyse mit Bedarfsermittlung und vertiefte Standortanalyse</i></p>
1_7	Ausbau des RSVG-Bikesharings	3,4,5,6,7	2	1	2	Daueraufgabe	läuft	<p>Folgende Optimierungspotenziale ergeben sich aus gutachterlicher Sicht zur Erhöhung der Wirksamkeit des RSVG Bikes:</p> <p>a. Durchführung Info-Kampagne b. neben stationsbasiertem System Prüfung eines reduzierten freefloating-Systems v.a. im Kernstadtbereich und Oberlars mittels Geofencing c. Herstellung Interoperationalität mit Nachbarsystemen in Nachbarstädten, Ziel: einheitliches System im VRS d. Mehr virtuelle E-Bike-Verleihstationen einrichten</p>
2_1	Stadtweites Mobilstationennetz Troisdorf – „alle 10 Minuten eine Möglichkeit“ – Stufenkonzept	1,3,4,5,6,	4	4	2	lang	läuft	<p>MobilStationen sind Verknüpfungspunkte an denen mindestens zwei Verkehrsmittel miteinander verknüpft sind. Durch die räumliche Konzentration von Sharingsystemen, aber auch von weiteren Service-Angeboten an den MobilStationen sollen diese zu kleinräumlichen Mobilitäts-Hubs werden, bei denen der ÖPNV das Rückgrat bildet.</p> <p>In Troisdorf existieren zwei erste Standorte am Bahnhof in Troisdorf und in Spich. Langfristig ist ein netzweiter Ausbau für das gesamte Stadtgebiet vorgesehen. Je nach Standort soll allerdings ein abgestuftes System an Ausstattungsmerkmalen mit den Stationskategorien L-M-S/Q vorgehalten werden, sodass diese an die örtlichen Begebenheiten, Ansprüche und Potenzialen angepasst sind:</p> <p>Typ L: Vollständige MobilStation an den Bahnhofpunkten (große Verknüpfungsstation von Bahn und Bus, ggfs. P+R, B+R (überdacht & Boxen), CarSharing, BikeSharing, etc.)</p> <p>Typ M: vorwiegend nahe Innenstadt und in den großen Stadtteilen (zentrale Busstation, CarSharing, BikeSharing, E-Ladestation)</p> <p>Typ S: Mobilstation an zentralen Bushaltestellen in jedem Stadtteil mit Grundausstattung</p> <p>Typ Q: Ausstattung wie bei Typ S, als Quartiersstation allerdings ohne ÖPNV-Anschluss</p> <p>Langfristiges Ziel ist es, dass innerhalb von 10 Minuten fußläufig aus allen Siedlungsgebieten eine MobilStation erreichbar ist.</p>

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
2_2	Ausbau der Bahnhaltstellen zu regionalen Mobilitätshubs	1,3,4,5,6,	4	4	2	mittel		Die Bahnhaltstellen in Troisdorf bilden die zentralen Mobilitätshubs in Troisdorf zur regionalen Erreichbarkeit. Deswegen würden diese nach dem planerischen Ansatz auch die höchste Stationskategorie „L“ erhalten, da diese die größte Palette an Ausstattungsmerkmalen vorhalten würden. Die Hauptaufgabe dieser Mobilitätshubs liegt in der Feinverteilung der ankommenden Verkehrsströme über die Bahnstrecken aus der Region in die Stadtteile von Troisdorf. An diesen Hubs spielt dementsprechend die Organisation der Letzten Meile via Fahrrad (Bike&Ride), Sharing-Angebote und Park&Ride eine wichtige Rolle. Die noch zu errichtenden Ausstattungsmerkmale werden im Steckbrief tabellarisch aufgeschlüsselt.
2_3	Interkommunale MobilStation Bergheim/Mondorf	1,3,4,5,6,	3	4	1	lang		Die MobilStation an der Provinzialstraße in der Nachbarstadt Niederkassel besitzt zukünftig eine sehr wichtige Bedeutung für die südlichen Stadtteilen Troisdorf. Durch den geplanten Bau einer Umgehungsstraße und Verlagerung des Verkehrs der heutigen L269 auf diese, entsteht an dieser Stelle in Zukunft ein vollkommen neuer Knotenpunkt. Insbesondere durch die geplante Stadtbahnlinie 17 steigt die Wichtigkeit der MobilStation enorm, da in Zukunft ein hochwertiges, schienengebundenes ÖPNV-Produkt mit einer Fahrzeitreduktion von bis zu 30% im Vergleich zum Bus nach Bonn verkehrt. Die Schritte zum weiteren Vorgehen sind im Steckbrief näher beschrieben.
2_4	Mobilitätshub Sieglar	1,3,4,5,6,	3	4	1	lang		Die Verknüpfungssituation für den Busverkehr als auch weitere Mobilitätsangebote ist im Stadtteil derzeit eher unbefriedigend. Der äußerst komplexe Knoten Pastor-Böhm-Straße / Spicher Straße sowie die parallel zum RSVG-Gelände in Richtung Norden verlaufende Spicher Straße lassen derzeit keinen zentralen Verknüpfungspunkt zu. Die verkehrliche Situation ist neben der starken Nutzung durch den Kfz-Verkehr ebenfalls durch die RSVG-Güterzugtrasse gekennzeichnet, die vom Kreisel aus nördlich auf das RSVG-Gelände verläuft. Diese hoch frequentierte und für alle Verkehrsteilnehmenden häufig sehr unübersichtliche Situation befindet zu den Hauptverkehrszeiten sich am Rande ihrer Kapazität und erlaubt keine spürbaren Verbesserungen für eine nachhaltige innerstädtische Mobilität. Daher wird vorgeschlagen, eine grundlegende Neuorganisation der verkehrlichen Nutzungen und Infrastruktur, ggf. auch der angrenzenden städtebaulichen Situation zu prüfen. Ziel dabei ist die Entwicklung eines städtebaulich hochwertigen intermodalen Verknüpfungspunktes „Mobilitätshub Sieglar“, über den Sieglar mit dem Troisdorfer Bahnhof und Zentrum und weiteren Stadtteilen sowie an die Stadt Bonn und die angrenzenden Städte Niederkassel und Siegburg angebunden ist.
2_5	Stadtbahnlinie 17 und Ausbauoptionen für Troisdorf	4,5,6,7	4	4	1	lang		Die projektierte rechtsrheinische Stadtbahnlinie 17 stellt das größte ÖPNV-Vorhaben im Rhein-Sieg-Kreis für die nächsten Jahre dar. Mit der Stadtbahnlinie 17 kann auf diese Weise eine ähnlich attraktive und hochleistungsfähige ÖPNV-Achse entwickelt werden wie die Linie 16 als linksrheinisches Pendant. Troisdorf ist auf mehrere Ebenen von diesem Projekt betroffen. Einerseits wird der südliche Stadtbereich über die neuen Stadthaltpunkte Mondorf Mitte/Bergheim (MobilStation) und Bergheim Siegaue angebunden, die auf Troisdorfer Seite ungefähr ein Einwohnerpotenzial von 8.000 Menschen erschließen. Darüber hinaus sind umfangreiche Umstellungen im Busverkehr im Zulauf nötig.
2_6	Hochwertige ÖPNV-Achse im Süden von Troisdorf	4,5,6,7	3	2	2	mittel		Im Korridor Troisdorf – Sieglar – Eschmar – Bergheim/Mülleken – Niederkassel/Bonn sollte analog zu den genannten ÖPNV-Hochleistungsachsen entlang der Bahnstrecken eine hochwertige ÖPNV-Achse entwickelt werden. Folgende Handlungsoptionen bestehen: Entwicklung Linie 501 zu einer Metrobuslinie (busbeschleunigende Maßnahmen, hochwertige Haltestellen, Einsatz hochwertige Fahrzeuge) Einführung einer neuen Schnellbuslinie Spich – Sieglar – Eschmar – MobilStation Niederkassel/Bergheim – Bonner Norden – (Bonn Innenstadt)
2_7	Etablierung gesamtstädtisches CarSharing	1,3,5,6,	2	1	3	kurz	läuft	Der Ausbau und die Etablierung eines gesamtstädtischen stationsbasierten CarSharing im öffentlichen Raum bildet zusammen mit dem Fahrradverleihsystem „RSVG-Bike“ einen wichtigen Baustein des Leitziels 5 „Multimodalität“. Als „Autobaustein“ ermöglicht das CarSharing in einer multimodalen Mobilitätspalette die zeitlich und räumlich flexible Fortbewegung in Ergänzung zum ÖPNV als Rückgrat für ein insgesamt nachhaltiges Mobilitätssystem. Die Stadt Troisdorf hat eine erste Markterkundung schon durchgeführt. Die Verwaltung strebt an über das Verfahren einer öffentlichen Bekanntmachung sowie nachgeschalteter Vergabe über eine Sondernutzungsvereinbarung interessierte Unternehmen für ein Angebot in Troisdorf anzuwerben. Es handelt sich somit um ein Zuteilungsverfahren für eine Sondernutzung. Die weiteren Verfahrensschritte sind in einer Checkliste im Steckbrief niedergeschrieben

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief	
3_1	Zukunftsfähige Stellplatzsatzung	1,3,4,5,6,	2	1	2	mittel/Lang		<p>Zur Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilitätsstrategie gehört auch die Umsetzung einer zukunftsfähigen Stellplatzsatzung, um den Gesamtbedarf an Stellplätzen für Kfz sinnvoll zu reduzieren, aber auch den Radverkehr und Sharingangebote zu pushen.</p> <p>Eine Stellplatzsatzung hat im Wesentlichen folgende Stellschrauben:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herstellungspflicht für Stellplätze bei neuen Bauvorhaben (Mindeststellplätze) • Differenzierung zwischen verschiedenen Stadtteilen möglich • Reduzierung der Mindeststellplätze durch verkehrsmindernde Maßnahmen der Bauherren <p>Gemäß der Musterstellplatzsatzung des Landes NRW sollte in Troisdorf im Neubau die Anzahl der notwendigen zu schaffenden Stellplätze nachhaltiger und flächensparsamer gesteuert werden. Folgende Instrumente zur Stellplatzveringerung sollten hierbei in Betracht gezogen werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ÖPNV-Angebotskriterien als Grundlage für die innergemeindliche Differenzierung • Mobilitätsmanagement als Ansatz zur Verringerung der Kraftfahrzeug-Stellplätze • Angabe eines Minderungskataloges bzw. Vorgabe von objektspezifischen Mobilitätskonzepten 	
3_2	Integrierte Betrachtung der Bauleitplanung mit nachhaltigen Mobilitätsaspekten (Verkehrssparsame Infrastrukturen für Neubaugebiete und im Bestand)	Rahmenplan							<p>Während in der Vergangenheit der Schwerpunkt der verkehrlichen Überlegungen zur Bauleitplanung in der Kfz-Erschließung lag, gilt es nun hier einen Ausgleich zu schaffen und die Nutzung anderer Verkehrsmittel gleichberechtigt zu behandeln.</p> <p>Folgende Handlungsfelder sind zu betrachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Integration der Fachplanungen in die Bauleitplanung (Steuerungsgruppe Mobilität) • Feinerschließung durch die Verkehrsmittel der Nahmobilität (Fuß, Fahrrad, Scooter, etc.) • Schaffung von Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln • Stärkung der nachhaltigen Mobilität durch Schaffung von Gelegenheiten im unmittelbaren (fußläufigen) Umfeld. <p>In diesem Rahmen sind bei neuen Baugebieten oder Konversionsflächen folgende Maßnahmen zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zentrale MobilStation mit ÖPNV-Anbindung, Parken, CarSharing-Angeboten (schwere Mobilität) • Dezentrale Quartiers-MobilStationen für die leichte Mobilität, z.B. Radparken, Bike-Sharing, Lastenräder • Keine Kfz-Stellplätze außerhalb der zentralen MobilStation, sondern Multifunktionsflächen mit der Möglichkeit diese als Liefer- und Ladezone, Handwerker- und Behindertenstellplatz zu nutzen.
4_1	Sichere Verkehrsräume	1,2,3,6	2	2	2	Daueraufgabe		<p>Die Schaffung sicherer Verkehrsräume zielt darauf ab, das Verkehrsverhalten zu optimieren und Unfallrisiken zu minimieren. Dies wird durch die Identifikation und Anpassung von kritischen Bereichen in der Verkehrsinfrastruktur erreicht. Hierbei sollen Sichtfelder an kritischen Knotenpunkten und Übergängen überprüft und freigehalten werden. Entsprechend der im Steckbrief dargestellten Kennwerte soll ein "Sicht-Kataster" erstellt werden.</p>	
4_2	Städtebauliche Aufwertung und Klimaresilienz von Verkehrsflächen durch integrierte Grünflächenplanung schaffen	1,6,	2	2	2	Daueraufgabe		<p>Die Auswirkungen des Klimawandels stellt Troisdorf, genauso wie alle Städte, vor die Herausforderung, jenen entgegenzutreten und klimaresilient zu werden. In Kooperation mit dem Umweltamt sind folgende Aspekte aus Sicht der Grünplanung bei der Verkehrsplanung mitzubersichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sicherheitsaspekt für den Straßenbau (u.a. Erosionsschutz) und den fahrenden Verkehr (bspw. Blendschutz, Verkehrsberuhigung) - Attraktivierung des zu Fuß-Gehens durch schattige und gut temperierte Straßenräume - Aufwertung der Aufenthalts- und Lebensqualität für die Bewohner und Gäste einer Stadt oder Kommune - Verbesserung des Stadtklimas und Klimaanpassung - grüne Korridore, die eine bessere Durchlüftung der Siedlungsgebiete und damit die Versorgung mit Frischluft ermöglichen - Reduzierung von CO2 Emissionen - Entstehung von Biotopen und Lebensräumen für Tiere und Pflanzen im bebauten Raum - Förderung der ökologischen Vernetzung in der Stadt 	

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
4_3	Sommerstraßen	1, 3, 4, 7	1	1	1	mittel		In gewachsenen verdichteten Stadtstrukturen, wie sie auch in Troisdorf vorhanden sind, ist zunehmend ein Nutzungsdruck bzw. eine Konkurrenz um die knapp bemessenen Straßenraumflächen festzustellen, der mit herkömmlichen Planungsinstrumenten nicht aufzulösen ist. Die Pandemie hat den Druck auf den öffentlichen Raum noch einmal verstärkt, da die meisten Aktivitäten der Menschen wohnungsnah vollzogen werden (müssen). Hieraus ergibt sich verstärkt der Bedarf den Verkehrsraum zu managen und multifunktionaler aufzustellen. Ein Ansatz dazu ist die temporäre / saisonale Umnutzung. Sommerstraßen können hier ein Ansatz sein. Die Vorschläge zu den „Sommerstraßen“ sollten aus der Bevölkerung kommen, die ihr Quartier am besten kennen. In einem Teilnahmewettbewerb sollte eine Straße pro Jahr ausgewählt werden. Eine Sommerstraße stellt „keine Zwangsbeglückung“ von oben dar, der Wunsch muss aus der Bevölkerung kommen. Weitere Kriterien sind im Steckbrief hinterlegt.
4_4	Erstellung Fußverkehrskonzept - Bewerbung auf die Fußverkehrs-Checks	1,2,3,4,6	2	2	2	kurz	in Planung	Als Auftakt zu einer stärkeren Fokussierung des Fußverkehrs in Troisdorf sollte Troisdorf an den landesweiten Fußverkehrs-Checks teilnehmen, die durch das Ministerium für Verkehr Nordrhein-Westfalen bezahlt und intensiv vom Zukunftsnetz Mobilität NRW begleitet werden. Dieses Programm bietet neben der Sensibilisierung zum Thema Fußverkehr auch eine Untersuchung der Fußverkehrsinfrastruktur mit Blick auf die Bedürfnisse aller Zielgruppen. Dies geschieht im Rahmen einer intensiven Beteiligung von Bürger:innen, Politik und Verwaltung, die über verschiedene Formate in einen konstruktiven Austausch kommen. Begleitet werden die Fußverkehrs-Checks von Fachplanungsbüros, die moderierend durch das Projekt begleiten und konkrete Handlungsempfehlungen aussprechen.
4_5	Intelligentes Parkraummanagement	1,6,7	2	2	2	Daueraufgabe		Ziel der Weiterentwicklung der Parkraumstrategie ist es, nicht weitere neue Stellplätze in der Innenstadt zu schaffen, sondern eine effizientere Nutzung des bestehenden Parkraums, insbesondere der kostenintensiven Parkbauten herbeizuführen. Folgende Planungsschritte sind hierzu anzugehen: a. Aktualisierung des Parkraumkonzepts und der Datengrundlage mit Blick auf die Digitalisierung des Parkraummanagements b. Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems c. Digitalisierung der Parkhäuser d. Smartparking auch für straßenbegleitende Parkstände e. Parkraumbewirtschaftung und Parkgebührenstaffelung Insbesondere der letzte Punkt sieht vor, dass im Sinne eines kosteneffizienten und lenkenden Ansatzes die Parkgebühren in Parkhäusern günstiger sind, als an straßenbegleitenden Parkständen.
5_1	Rahmenplan für das zukünftige Grundnetz für den Kfz- und Wirtschaftsverkehr	Rahmenplan						Ziel des Rahmenplans für das zukünftige Kfz-Grundnetz ist die Lenkung des motorisierten Transitverkehrs auf eine einzige Route, abseits von Wohnquartieren und zentralen Stadtteilen. Das Kfz-Grundnetz priorisiert Straßen, auf denen der motorisierte Verkehr Vorrang hat und als wichtiges Erschließungsnetz für den Wirtschaftsverkehr fungiert. Die Auswahl basiert auf Kriterien wie Verkehrsbelastung, LKW-Führungskonzept, Busnetz, Randonutzung, Rad- und Fußverkehr, Kfz-Verkehrsentwicklung sowie Ortsumgehungen. Autobahnen und klassifizierte Straßen dienen als Rückgrat des Straßennetzes, während Ortsumgehungen den Transitverkehr aus zentralen Lagen ableiten. Das Ergänzungsnetz mit Sammel- und Verteilerfunktion wird für die Nahmobilität in Erwägung gezogen. Defizite im Erschließungsnetz, insbesondere in Spich, werden identifiziert, und eine Netzergänzung wird empfohlen.
5_2	Verkehrsmodell	6,7	3	3	3	kurz	läuft	Die Stadt Troisdorf entwickelt im Rahmen ihrer "Smart City Strategie" ein stadtweites Verkehrsmodell. Ziel ist die adaptive Lenkung und Leitung von Verkehrsströmen durch Echtzeitdatenerhebung und intelligentes Verkehrsmanagement. Die Optimierung von Lichtsignalanlagen (LSA) und die Simulation von Verkehrsänderungen sollen den Verkehrsfluss verbessern. Das Modell ermöglicht auch die frühzeitige Regulierung von Verkehrsströmen bei Ereignissen oder Veranstaltungen. Klima- und umweltpolitische Ziele, wie die Reduzierung von NOx- und CO2-Emissionen, werden unterstützt. Die Planungsschritte umfassen die Bewilligung von Förderanträgen, die Hardwareinstallation an Verkehrsknotenpunkten, die Implementierung der Simulationssoftware, die Sammlung von Echtzeitdaten und die schrittweise Erweiterung des Systems. Der Ausführungszeitraum für die Grundlagenerstellung ist 2023/2024.

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
5_3	Multifunktionaler Straßenraum: Multifunktionsflächen für Fahrradparken, Lieferzonen, Handwerker, Begrünung und Gastronomie Lastenradverleih	1,2,3,6,7	2	1	2	Daueraufgabe		<p>Die Empfehlungen für die Anlage von Stadtstraßen wird künftig die Einrichtung von Multifunktionsstreifen empfehlen. Diese Multifunktionsstreifen sollen zwischen 2,50 und 3,00 m breit sein. Diese vereinigen vielfältige Funktionen, die sich jenseits des fließenden Verkehrs ergeben. Dazu zählen ganz unterschiedliche Funktionen, die den Handlungsfeldern</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verkehr, Handel und Logistik • Ökologie und Klima • Aufenthaltsqualität <p>Priorisierung der Nutzung der Flächen erfolgt nach folgender Reihenfolge (höchste zu niedrigste):</p> <ul style="list-style-type: none"> - ÖPNV (Flächen für Buskaps) - Parkstände für mobilitätseingeschränkte Personen - Parkstände für Handwerkerverkehre - Lade- und Lieferzonen für KEP-Dienste - Grünflächen/Aufenthaltsflächen/Außergastronomie - Parkstände für Fahrradabstellmöglichkeiten oder Kfz-Kurzparker
5_4	Stadtweites Netz an Mikrodepots in Kombination zum Mobilstationennetz Lastenradlogistik	1,3,6,7	2	2	2	mittel/lang		<p>Neben den großen Güterverkehrsströmen in die Gewerbegebiete von Troisdorf hat der Warenverkehr durch KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Dienste) vor allem in den letzten Jahren durch den immer weiterwachsenden Internethandel rasant Zuwachs erhalten.</p> <p>Zur Steuerung der Lieferverkehre auf der letzten Meile, vor allem in zentralen Stadtgebieten, sollte die Nutzung von Mikrodepots getestet werden.</p> <p>Neben der reinen logistischen Komponente können Mikrodepots, aber vielmehr noch Paketstationen, ein zentrales Element von MobilStationen bilden um diese zu Kristallisationspunkten in Quartieren zu machen. Neben der Zentrierung von Mobilitätsangeboten können auf diese Art und Weise zusätzliche alltägliche Dienstleistungen hinzugefügt werden.</p>
6_1	Schulisches Mobilitätsmanagement	2,3,4,6,7	3	2	3	mittel	läuft	<p>Das schulische Mobilitätsmanagement in Troisdorf setzt sich aktiv für sichere und nachhaltige Schulwege für Kinder ein. Es kombiniert "weiche" (z.B. das Verkehrszählerprogramm des Zukunftsnetz Mobilität NRW) und "harte" Maßnahmen (infrastrukturelle Bauarbeiten) zur Lösung von Verkehrssicherheitsproblemen im Schulbereich. Ziel ist es, Kindern einen selbstbewussten und sicheren Umgang im Verkehrsraum zu ermöglichen und dabei Umweltbelastungen zu reduzieren.</p> <p>Folgende Arbeitsschritte erfolgen hierzu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elternbefragung zur Schulwegsituation mit Auswertung • Prüfung und Begehung der genannten Gefahrenstellen durch zertifizierte Sicherheitsauditoren • Erstellung Maßnahmensteckbriefe <p>Hierauf aufbauend erfolgt die Erstellung von Schulwegplänen sowie die Prüfung der Ausweisung von Hol- und Bringzonen.</p>
6_2	Kampagne Nahmobilität	3,4,5,6,7	2	2	3	kurz	läuft	<p>Um für alternative Mobilitätsformen zu werben und um das öffentliche Bewusstsein hierfür zu sensibilisieren, eignet sich die Durchführung von Awarenesskampagnen und Mobilitätstrainings.</p> <p>Hauptziel dieser Kampagnen und Aktionen ist es, die Aufmerksamkeit zu verschiedenen Themen der Mobilität zu steigern, durch individuelle Mobilitätstrainings die Hemmnis zur Nichtnutzung zu verringern und die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden untereinander zu steigern.</p> <p>Folgende Awareness-Kampagnen und Mobilitätstrainings eignen sich zur Durchführung in Troisdorf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mobilitäts-Testwoche • Interkommunaler Mobilitätstag • Weitere Awareness-Kampagnen <ul style="list-style-type: none"> • Teilnahme Europäische Mobilitätswoche • Teilnahme Stadtradeln • Kampagne für ein kooperatives Miteinander (Rücksichtnahme) • Mobilitätstrainings <ul style="list-style-type: none"> • Senioren-Bustraining • Fahrradführerschein an Grundschulen

NR	Maßnahme	Leitziele	Wirkung	Kosten	Prio	Umsetzung	Status	Kurzzusammenfassung Inhalt Steckbrief
6_3	Neubürgerpaket	3,4,5,6,7	2	1	1	Daueraufgabe	läuft	<p>Das "Neubürgerpaket" dient als proaktive Maßnahme der Stadt Troisdorf, um Neuankömmlinge herzlich willkommen zu heißen und sie zugleich umfassend über die vielfältigen Mobilitätsangebote der Stadt zu informieren. Ziel ist es, den Umstieg auf nachhaltige und lokale Verkehrsoptionen attraktiv und leicht zugänglich zu gestalten. Durch die Bereitstellung von Gutscheinen wird den Neubürger:innen ein unkomplizierter und oft vergünstigter Zugang zu verschiedenen Mobilitätsdiensten, wie beispielsweise dem öffentlichen Nahverkehr, CarSharing oder dem Fahrradverleih, ermöglicht.</p> <p>Teilprojekte davon sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Informationen zur nachhaltigen Mobilität 2. Kennenlern-Touren für Neubürger*innen 3. Mobilitätsberatung (inkl. Vorabbefragung) 4. Vorteilsangebote: Gutscheine und Rabatte
6_4	BMM	2,3,4,5,6,7,	2	1	2	Daueraufgabe		<p>Die Stadt Troisdorf verfolgt eine aktive Rolle im betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM), insbesondere durch die Teilnahme am "JOBWÄRTS"-Programm. Um die Vorreiterrolle in nachhaltiger Mobilität zu stärken, wird ein strategischer Plan für das verwaltungsinterne Mobilitätsmanagement entwickelt. Dies beinhaltet die Gründung einer internen Task Force, die Erfassung der Mobilitätsgewohnheiten der Mitarbeiter:innen, Kategorisierung nach Bedürfnissen, Entwicklung zielgruppenspezifischer Maßnahmen und die schrittweise Umrüstung des städtischen Fuhrparks auf emissionsfreie Fahrzeuge.</p> <p>Für externe Mobilitätsmaßnahmen in Unternehmen sollen Netzwerktreffen initiiert und Informationsmaterial bereitgestellt werden. Die Stadtverwaltung wird dabei als Vermittler und Unterstützer agieren, unterstützt von der IHK Bonn-RheinSieg, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW und der städtischen Wirtschaftsförderung.</p>