

Nahmobilitätskonzept

Stadt Königswinter | 2026



Impressum

Auftraggeber Stadt Königswinter

Bearbeitung: Stefanie Otto

Auftragnehmer: Sweco GmbH

Bearbeitung: Thomas Baumann, Markus Parac

Bearbeitungszeitraum: November 2024 - Mai 2026

Sweco GmbH

Projekt
Projektnummer
Auftraggeber
Autor
Datum

Handelsregisternummer
HRB21768HB
Nahmobilität Königswinter
71006045
Stadt Königswinter
Thomas Baumann, Markus Parac
12.06.2026

Gefördert durch:

Ministerium für Umwelt,
Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



Vorwort

Sehr geehrte Bürgerinnen und Bürger,

Königswinter soll eine Stadt sein, in der sich alle Menschen sicher, selbstständig und gut fortbewegen können – ganz gleich, ob sie zu Fuß unterwegs sind, mit dem Fahrrad fahren oder den Bus nutzen.

Damit das gelingt, brauchen wir Wege und Verbindungen, die sicher, gut nutzbar und verlässlich sind. Denn Mobilität bedeutet mehr als nur von A nach B zu kommen: Sie ist ein Stück Lebensqualität und Voraussetzung dafür, am gesellschaftlichen Leben teilhaben zu können.

Besonders wichtig ist mir dabei, dass wir die Bedürfnisse aller Menschen im Blick haben. Kinder, ältere Menschen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität sind in besonderem Maße auf barrierefreie und sichere Wege angewiesen. Wenn wir unsere Stadt an ihren Bedürfnissen ausrichten, profitieren am Ende alle davon.

Auch den Radverkehr wollen wir in Königswinter weiter stärken. Sichere und durchgängige Radwege sind ein wichtiger Beitrag zu einer modernen und umweltfreundlichen Mobilität.

Gleichzeitig wissen wir, dass unsere Stadt mit ihrer besonderen Lage zwischen Berg und Tal eigene Herausforderungen mit sich bringt.

Gerade deshalb ist ein gut funktionierender öffentlicher Nahverkehr für viele Menschen unverzichtbar. Unsere Ortsteile und Dörfer müssen so miteinander verbunden sein, dass wichtige Ziele des Alltags auch ohne Auto gut erreichbar bleiben.

Auch in Zukunft soll Königswinter eine Stadt bleiben, in der Mobilität für alle möglich ist – sicher, inklusiv und zukunftsfähig.

Das Nahmobilitätskonzept bildet dafür eine wichtige Grundlage. Es zeigt Wege auf, wie wir unsere Stadt weiterentwickeln können: hin zu einer Stadt der kurzen Wege, in der Teilhabe möglich ist – zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖPNV.



Ihre Bürgermeisterin

Heike Jüngling

Das Nahmobilitätskonzept ist mehr als Planung – es ist unsere Strategie für eine lebenswerte Stadt. Mit dem Nahmobilitätskonzept schaffen wir bessere Wege und eine zukunftsfähige Infrastruktur für alle.

Stefanie Otto
Mobilitätsmanagerin
der Stadt Königswinter

Königswinter und das Rheinland, wir leben in einem Raum voller Angebote und guter Beziehungen. Mobilität ist ein ganz wichtiges Mittel, um diese Qualitäten zu nutzen.

Fabiano Pinto
Technischer Beigeordneter
der Stadt Königswinter

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung.....	12
1.1	Nahmobilität: Hintergründe und Definition.....	12
1.2	Königswinter im Fokus.....	14
1.3	Methodisches Vorgehen	16
1.3.1	Prozess und Arbeitspakete (AP)	16
1.3.2	Beteiligung und Abstimmung mit der Verwaltung	17
1.4	Grundlagen der Planung.....	18
1.4.1	Fußverkehrsplanung	21
1.4.2	Radverkehrsplanung.....	22
1.5	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit.....	26
1.5.1	Öffentliche Auftaktveranstaltung	27
1.5.2	Geführte Stadtspaziergänge und Rad-Befahrung	27
1.5.3	Öffentliche Onlinebeteiligung	33
2.	Bestandsanalyse	43
2.1	Räumliche Einordnung und Topografie.....	43
2.1.1	Räumliche Beziehung und Siedlungsstruktur	44
2.1.2	Lage im Verkehrssystem.....	45
2.1.3	Topografie und Landschaft	45
2.1.4	Barrieren und Querungen	46
2.2	Datengrundlagen	46
2.2.1	Fokus Radverkehr.....	49
2.2.2	Fokus Fußverkehr.....	54
3.	Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr.....	56
3.1	Leitbild	56
3.2	Netzgrundlagen	58
3.2.1	Pendlerströme	58
3.2.2	Radverkehrsströme.....	61
3.2.3	Quellen und Ziele.....	62
3.3	Netzkonzeption.....	64
3.3.1	Radverkehr	65
3.3.2	Fußverkehr	70
3.3.3	Zusammenfassung	78
4.	Umsetzungsstrategie	81
4.1	Umsetzungskonzept Radverkehr	82
4.1.1	Sichere und Bedarfsgerechte Führung.....	82
4.1.2	Poller und Sperrpfosten	88
4.1.3	Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr.....	91
4.1.4	Priorisierung.....	95
4.1.5	Umsetzungshorizonte	97
4.1.6	Kostenschätzung	97
4.2	Umsetzungskonzept Fußverkehr	98
4.2.1	Handlungsfelder im Fußverkehr	98
4.2.2	Fokusbereiche	110

5.	Roadmap: Der Weg zu einer guten Nahmobilität in Königswinter	176
5.1	Startermaßnahmen	176
5.1.1	Beschluss des Konzepts als strategische Grundlage zur Verbesserung der Nahmobilität in Königswinter.....	176
5.1.2	Zielnetze – Weiterentwicklung und Berücksichtigung bei Infrastrukturmaßnahmen.....	177
5.1.3	Verfügbarmachung ganzheitlicher Datengrundlagen.....	177
5.1.4	Detaillierte Bestandsaufnahmen der Focusbereiche des Fußverkehrs	178
5.1.5	Schulwegepläne – Aktualisierung und Neuaufstellung	179
5.2	Vorbereitung von mittel- und langfristigen Maßnahmen	180
5.2.1	Verwaltungsinterne Strukturen und Verstetigung	181
5.2.2	Abstimmung zw. Behörden und Akteuren	182
5.2.3	Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation der Ergebnisse des Nahmobilitätskonzepts.....	182
5.3	Finanzierung und Förderung.....	183
6.	Zusammenfassung & Ausblick	186
	Glossar	187
	Literaturverzeichnis.....	188

Abbildungsverzeichnis

Anmerkung zu den Bildquellen: Soweit nicht anders angegeben, obliegen alle Bildrechte der Sweco GmbH

Abbildung 1: Kernthemen der Nahmobilität in Königswinter.	14
Abbildung 2: Bausteine des Nahmobilitätskonzepts	16
Abbildung 3: Screenshot des verwaltungsinternen WebGIS	17
Abbildung 4: Impressionen aus der Veranstaltung	27
Abbildung 5: Route des Stadtspaziergangs.....	28
Abbildung 6: Impressionen Stadtspaziergang (Sweco GmbH)	29
Abbildung 7: Route der Rad-Befahrung	29
Abbildung 8: Impressionen der Befahrung in Oberpleis (Sweco GmbH)	30
Abbildung 9: Route der Begehung	31
Abbildung 10: Impressionen des Stadtspaziergangs (Sweco GmbH).....	32
Abbildung 11: Die Teilnahme war über alle Endgeräte hinweg möglich	33
Abbildung 12: Verfügbare Verkehrsmittel je Haushalt	34
Abbildung 13: Häufigkeit der Nutzung je Verkehrsmittel.....	35
Abbildung 14: Gewünschte Nutzung je Verkehrsmittel.....	35
Abbildung 15: Gründe gegen den Fußverkehr	36
Abbildung 16: Gründe gegen die Fahrradnutzung.....	37
Abbildung 17: Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV	37
Abbildung 18: Zufriedenheit des Nahmobilitätsangebots.....	38
Abbildung 19: Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter Menschen	38
Abbildung 20: Ergebnisübersicht - Hier gehe/fahre ich (Sweco GmbH).....	40
Abbildung 21: Übersicht aller Anmerkungen zum Radverkehr (Sweco GmbH)	41
Abbildung 22: Übersichtskarte aller Anmerkungen zum Fußverkehr	42
Abbildung 23: Die Lage der Stadt Königswinter in der Region.	43
Abbildung 24: Exemplarische Darstellung der Datengrundlage und deren Integration in das Nahmobilitätskonzept. Neben den hier dargestellten Unterlagen wurde zahlreiche weitere Daten und Konzepte berücksichtigt.	47
Abbildung 25: Screenshot aus WebGIS (ArcGIS Online).	48
Abbildung 26: Auszug aus den bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzen mit Bezug zur Stadt Königswinter: 1) Radverkehrsnetz NRW inkl. Knotenpunktnetz und lokalen Ergänzungen, 2) Knotenpunkte, 3) angestrebtes Radvorrangnetz auf Landesebene.....	49
Abbildung 27: Exemplarischer Auszug zu den bestehenden bzw. durchgeführten Planungen rund um das Thema Radverkehr.....	51
Abbildung 28: Auszug zu den RiDe-Daten der Stadt Königswinter. Darstellung der Anzahl der Fahrten - je dicker die Linie, desto höher die gemessene Radverkehrsstärke im Beobachtungszeitraum.	52

Abbildung 29: Kartenausschnitt zur Darstellung der Unfallstatistik zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung von 2019-2023 in Königswinter	53
Abbildung 30: Exemplarischer Schulwegeplan aus dem Jahr 2021 für die Katholische Grundschule im Stadtteil Ittenbach	54
Abbildung 31: Streckenverlauf des im Jahr 2021 im Stadtteil Oberpleis durchgeführten Fußverkehrs-Checks.....	55
Abbildung 32: Einpendlerströme 2024 in die Stadt Königswinter (Statistische Ämter der Länder, 2025)	59
Abbildung 33: Auspendlerströme 2024 der Stadt Königswinter (Statistische Ämter der Länder, 2025)	59
Abbildung 34: Verkehrsmittelübergreifende Pendlerverflechtungen innerhalb des Stadtgebiets von Königswinter (Quelle: eigene Darstellung)	60
Abbildung 35: Visualisierung der Radverkehrsströme (Eigene Darstellung auf Grundlage der RiDE-Daten aus dem STADTRADELN 2024)	61
Abbildung 36: Übersicht der hierarchischen Abstufung der einzelnen Ortslagen in Bezug auf ihre Bedeutung im Kontext Alltagsmobilität.	63
Abbildung 37: Wunschliniennetz mit relevanten Zielen und Quellen (eigene Darstellung).....	67
Abbildung 38: Zielnetz Radverkehr mit visualisierten Achsen (orange-rote Pfeile) (eigene Darstellung).	68
Abbildung 39: Zielnetz Radverkehr mit 500 m Puffer (blau) zur Verdeutlichung der Erschließung der Siedlungs- und Wohnlagen der Kommune.durch das konzipierte Netz.....	69
Abbildung 40: Kartenausschnitt zum Zielnetz der Stadt Königswinter nach Netzkategorien (vollständige Karte s. Anhang)	70
Abbildung 41: Untersuchungsraum (in rosa) zur Zielnetzentwicklung für den Fußverkehr.....	71
Abbildung 42: Schwerpunktbereiche (Hotspotanalyse) mit erhöhten Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur	74
Abbildung 43: Zielnetz Fußverkehr: Darstellung der Verbindungswege 1. Ordnung (blau), 2. Ordnung (grün) und 3. Ordnung (grau). Ebenfalls dargestellt -als ergänzende Wege - werden die straßenunabhängigen Wege (grün-gestrichelt).	77
Abbildung 44: 500 m Korridor um Radwegenetz; 15 min Fußwegepuffer um die zentralen Versorgungsbereiche und die Nahversorgungslage aus dem Einzelhandelskonzept.....	78
Abbildung 45: Überlagerte Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr.....	80
Abbildung 46: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (überarbeitet nach Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg., 2010): Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Anmerkung: Als Kfz-Belastung wird die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde zugrunde gelegt.....	83
Abbildung 47: Beispiel für eine Piktogrammspur (Quelle: Wikipedia / Von Mueck, CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57675490)	87
Abbildung 48: Standardgehwegbreiten und Sonderbereiche (Sweco GmbH).....	100
Abbildung 49: kombinierte Querungsanlage für Fuß- und Radverkehr in Kombination mit einer Mittelinsel (Quelle: CC BY-SA 4.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=92789823	102
Abbildung 50: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (RASt, S. 15).....	103

Abbildung 51: StVO Zeichen 274.1: Zone 30	103
Abbildung 52: Teilaufpflasterung in einem Bereich mit hoher Fußverkehrsdichte (Creative Commons Lizenz).....	104
Abbildung 53: Modaler Filter als Diagonalsperre an der Sternstraße in Münster (Quelle: CC BY-SA 4.0; https://de.wikipedia.org/wiki/Modale_Filter#/media/Datei:2021-12-08_Modaler_Filter_Heisstra%C3%9Fe_Sternstra%C3%9Fe_M%C3%BCnster.jpg)....	105
Abbildung 54: Shared Space in Bad Rothenfelde (Quelle: https://begegnungszone-sharedspace.de/beispiele/bad-rothenfelde/).....	106
Abbildung 55: Barrierefreie Kreuzung mit normgerechter Bordsteinabsenkung und taktilen Elementen (Quelle: https://www.stmb.bayern.de/min/barrierefreiheit/)	107
Abbildung 56: Bsp. eines Markierungsschildes für "Elternhaltestellen" (Quelle: https://landesverkehrswacht-nrw.de/unsere-themen/fur-schuler/elternhaltestellen/).....	108
Abbildung 57: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen.....	112
Abbildung 58: fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten	113
Abbildung 59: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur	115
Abbildung 60: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung ..	117
Abbildung 61: Ausschnitt aus dem Zielnetz für den Fußverkehr (Netzkarte siehe Anhang)	118
Abbildung 62: Bestandssituation der Rheinpromenade	119
Abbildung 63: Bestandssituation in der Drachenfelsstraße	120
Abbildung 64: stark eingeschränkte Gehwegbreite durch aufgesetztes Parken in der Grabenstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)	121
Abbildung 65: Aktuelle Kreuzungssituation im Bereich Hauptstraße / Ferdinand-Mühlens-Straße.....	122
Abbildung 66: Bestandssituation in der Fußgängerzone	123
Abbildung 67: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen.....	126
Abbildung 68: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten	127
Abbildung 69: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur	128
Abbildung 70: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung ..	130
Abbildung 71: Zielnetz für den Fußverkehr.....	132
Abbildung 72: Beengte Fußverkehrsflächen im Bereich Dollendorfer Str./ Weiler Weg (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	134
Abbildung 73: Vorher/nachher Vergleich einer verkehrsberuhigten Straßenraumgestaltung im Bereich Weiler Weg/Im Wiesengrund (Sweco-KI generierte Darstellung).....	135
Abbildung 74: Visualisierung eines "Shared-Space" im Bereich Dollendorfer Str. auf Höhe des Busbahnhofs (KI-generiert; Sweco GmbH).....	137
Abbildung 75: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen.....	139
Abbildung 76: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten	140
Abbildung 77: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur	141

Abbildung 78: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung ..	142
Abbildung 79: Zielnetz für den Fußverkehr.....	143
Abbildung 80: Bestandssituation der Hauptstraße auf Höhe Petersbergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)	144
Abbildung 81: Bestandssituation in der Heisterbacher Straße auf Höhe Herzogstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	145
Abbildung 82: FGÜ in der Heisterbacher Straße auf Höhe der Kreissparkasse, mit Längsparker im direkten Umfeld der Aufstellfläche	146
Abbildung 83: Bestandssituation Einmündung Proffenweg, in unmittelbarer Nähe des Schienenhaltepunkts (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)	147
Abbildung 84: fehlende Querungsstelle im Kreuzungsbereich Bergstraße / Petersbergstraße (rote Markierung: Fahrbahnfläche).....	148
Abbildung 85: Bestandssituation im Bereich der Bahnunterführung Bergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)	149
Abbildung 86: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen.....	151
Abbildung 87: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten	152
Abbildung 88: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur	153
Abbildung 89: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung ..	154
Abbildung 90: Zielnetz für den Fußverkehr.....	155
Abbildung 91: Bestandssituation in der Königswinterer Straße	156
Abbildung 92: Bestandssituation in der Kirchstraße auf Höhe der Grundschule	157
Abbildung 93: Kreuzungsbereich Königswinterer Straße / Kantering /Falkensteiner Gässchen	158
Abbildung 94: Querungsstelle ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs auf Höhe des Marienplatzes	159
Abbildung 95: ausgewiesene Parkplatzflächen im Seitenraum.....	160
Abbildung 96: Bestandssituation auf dem Marienplatz	161
Abbildung 97: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen.....	163
Abbildung 98: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten	164
Abbildung 99: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur	165
Abbildung 100: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung	166
Abbildung 101: Zielnetz für den Fußverkehr.....	167
Abbildung 102: Bestandssituation in der Dollendorfer Straße auf Höhe Einmündung Petrusstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	168
Abbildung 103: Bestandssituation in der Oelbergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	169
Abbildung 104: Bestandssituation in der Lauterbachstraße.....	170
Abbildung 105: Nicht bevorrechtigte Querungsstelle im Bereich des Haus Schlesien ...	171
Abbildung 106: Querungsbereich der in die Dollendorfer Straße einmündenden Straße Adriansberg (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)	172

Abbildung 107: unübersichtliche Querungssituation im direkten Schulumfeld im Kreuzungsbereich Oelbergstr. / Stenzelbergstr. / Rosenaustr. (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	173
Abbildung 108: ungenügende Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit im Kreuzungsbereich Ecke Dollendorfer Str. / Lauterbachstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche).....	174
Abbildung 109: Schulstandorte sowie bestehende Schulwegepläne	180

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht der Zugriffe der Umfrage	33
Tabelle 2: Einflussbereiche von Infrastruktureinrichtungen des Fußverkehrs nach Tabelle 4 der EFA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, 2002).....	73
Tabelle 3: Entwurfsklassen nach den RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg., 2010): Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA).	84
Tabelle 4: Übersicht der Führungsformen	87
Tabelle 5: Geschätzte Umsetzungshorizonte - Klassifikation und Angaben zu Zeiträumen in Jahren.....	97
Tabelle 6: gerundete Grobkostenschätzung für die Maßnahmen im Bereich Radverkehr. Nicht enthalten sind u. a., weitere erforderliche Gutachten, Ausgleichsmaßnahmen, Grunderwerb.....	97

1. Einleitung

1.1 Nahmobilität: Hintergründe und Definition

Nahmobilität beschreibt die Mobilität der Menschen über kurze Distanzen und in kurzen Zeiten. Sie fokussiert sich auf überschaubare Netze im direkten Lebensumfeld – etwa Quartier, Wohn- und Arbeitsumfeld sowie die Wege zur Nahversorgung – und betrachtet vor allem den nicht-motorisierten Verkehr mit Schwerpunkt auf Fuß- und Radverkehr. In diesem Sinne umfasst Nahmobilität:

- Mobilität über kurze Strecken und Zeiten (abhängig von Verkehrsmittel),
- den Fokus auf kleinräumige Netze (Quartier, Wohn- und Arbeitsumfeld, Nahversorgung),
- vorrangig den Fuß- und Radverkehr, ergänzt durch einen leistungsfähigen öffentlichen Nahverkehr.

Gemäß der AGFS NRW (AGFS, 2026) definiert sich Nahmobilität wie folgt: „Nahmobilität bezeichnet die individuelle Mobilität, vorzugsweise zu Fuß und mit dem Fahrrad, aber auch mit anderen nicht motorisierten Verkehrs- bzw. Fortbewegungsmitteln (Inliner, Skater etc.). Damit rückt jetzt neben dem Radverkehr mit dem Fußverkehr eine weitere Verkehrsteilnehmergruppe in den Mittelpunkt.

In Augenschein genommen wird aber auch der immer größer werdende Anteil der Bevölkerung, der in seiner Mobilität eingeschränkt und z. B. auf Rollatoren oder Rollstühle angewiesen ist. Der in der UN-Behindertenrechtskonvention formulierte Anspruch auf gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderung am Verkehr gehört somit zu den zentralen Maßgaben des Aktionsplans, wenn es um die Ausgestaltung von Verkehrsräumen geht. Als weitere, wesentliche Neuerung wurde im Rahmen des Zukunftskonzepts "Nahmobilität 2.0" (Linder, 2012) die Funktion und Bedeutung der Nahmobilität im Gesamtspektrum von Mobilität neu definiert und es wurden Aussagen zu einer in Zukunft strukturell und qualitativ wesentlich veränderten Verkehrsinfrastruktur gemacht.“

Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Königswinter setzt genau hier an: in einer Kommune, die sich zwischen Rheinufer und den Höhenlagen des Siebengebirges erstreckt, mit historischer Altstadt, touristischen Anziehungspunkten wie Drachenfels und Rheinpromenade, sowie vielfältigen Stadtteilen mit unterschiedlichen topografischen und verkehrlichen Anforderungen. Königswinter profitiert von einem guten ÖPNV-Angebot im Rhein-Sieg-Raum und gleichzeitig steht die Stadt vor spezifischen Herausforderungen wie u.a. dem Durchgangsverkehr entlang der B42, saisonal starkem Freizeit- und Tourismusverkehr oder anspruchsvollen Steigungen in einzelnen Stadtteilen. Ein Nahmobilitätskonzept schafft hier die Grundlage, Alltagswege¹ sicher, komfortabel und effizient zu gestalten und dabei die Standortqualität zu stärken.

Die **Vorteile der Nahmobilität** sind vielschichtig und zählen unmittelbar auf kommunale Ziele ein:

¹ Typische Alltagswege sind z. B.: Arbeitswege, Schul- und Ausbildungswege, Einkaufswege, Erledigungen/Behörden/Ärztliches, Begleit- und Bring-/Holwege

- **Lebensqualität:** Verkehrsberuhigte und sichere Straßenräume, attraktive öffentliche Plätze und Grünflächen sowie eine hochwertige Gestaltung dieser, erhöhen die Aufenthaltsqualität und fördern lebendige Quartiere.
- **Umwelt- und Klimaschutz:** Nachhaltige Mobilitätslösungen wie ein attraktiver öffentlicher Nahverkehr, durchgängige Radverbindungen und fußgängerfreundliche Räume reduzieren den Energieverbrauch und CO²-Ausstoß. Das senkt die verkehrsbedingten Emissionen im Stadtgebiet und leistet einen deutlichen Beitrag zum Klimaschutz. In der Energie- und Treibhausgasbilanz des Vorreiterkonzepts Klimaschutz wurde festgestellt, dass die Mobilität mit 45% den größten Anteil der Treibhausgasemissionen in Königswinter verursacht. Vor diesem Hintergrund und dem Ziel der Klimaneutralität bis spätestens 2040, ist es von größter Wichtigkeit Maßnahmen umzusetzen, die den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätslösungen fördern.
- **Gesundheit:** Weniger Abgase und Lärm durch reduzierten Autoverkehr schützen die Gesundheit. Gleichzeitig steigern aktive Mobilitätsformen, wie Gehen und Radfahren, die körperliche Fitness und wirken präventiv gegen den weitverbreiteten Bewegungsmangel.
- **Soziale Gerechtigkeit:** Ein gut ausgebauter ÖPNV sowie barrierefreie, sichere Fuß- und Radwege ermöglichen allen Menschen, unabhängig von Alter, Einkommen oder Mobilitätseinschränkungen, eine gleichberechtigte Teilhabe am städtischen Leben.
- **Wirtschaftliche Vorteile:** Effiziente und nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur verbessert den Zugang zu Arbeitsplätzen, unterstützt die lokale Wirtschaft und den Einzelhandel in den Stadtteilen und fördert den Tourismus. Wer Königswinter bequem und sicher zu Fuß, mit dem Rad oder per ÖPNV erreicht, belebt die Innenstadt und die Stadt- und Ortsteilzentren.
- **Verkehrssicherheit:** Der Ausbau sicherer Radverbindungen, fußgängerfreundlicher Querungen und Aufenthaltsbereiche sowie die Reduzierung des Kfz-Verkehrs senkt Unfallzahlen und erhöht die Sicherheit für alle, insbesondere für Kinder, Seniorinnen und Senioren und bewegungsingeschränkte Menschen.

Das Nahmobilitätskonzept definiert Ziele und Maßnahmen, die den Fuß- und Radverkehr als tragende Säulen des Alltagsverkehrs stärken, den ÖPNV intelligent verknüpfen, Barrieren abbauen und die lokale Topografie, sowie die Besonderheiten von Königswinter berücksichtigen. Es verfolgt das Leitbild direkter, sicherer und komfortabler Wege im Sinne der 15-Minuten-Stadt, in der alltägliche Ziele wie Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Bildung, Freizeit und Erholung innerhalb kurzer Zeit fußläufig oder mit dem Rad erreichbar sind: in den Quartieren sowie zwischen Stadt- und Ortsteilzentren, mit nahtlosen Übergängen zum ÖPNV. So wird Nahmobilität zu einem zentralen Baustein für Klimaschutz, Gesundheit, Lebensqualität, Teilhabe, Wirtschaftskraft, Verkehrssicherheit und nachhaltiger Stadtplanung.

Das Konzept basiert auf einer fundierten Analyse der tatsächlichen Bedarfe und Bewegungen der Menschen vor Ort. Im Mittelpunkt steht die Frage: Wie können die wichtigsten Ziele im Alltag, etwa Schulen, Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Freizeiteinrichtungen etc., sicher, direkt und komfortabel zu Fuß oder mit dem Rad erreicht werden? Auf Grundlage

dieser Analyse wurde ein Zielnetz für den Fuß- und Radverkehr entwickelt, welches das Fundament und den Orientierungsrahmen vorgibt, für einen sukzessiven Ausbau der Nahmobilität in Königswinter.

Das Konzept versteht sich dabei als strategische Grundlage für die kommenden Jahre zur Unterstützung bei städtebaulichen und infrastrukturellen Fragestellungen. Es zeigt auf, wo Handlungsbedarf besteht und welche Maßnahmen kurz-, mittel- und langfristig umgesetzt werden können, um Königswinter schrittweise zu einer Stadt zu entwickeln, in der nachhaltige Mobilität eine Selbstverständlichkeit ist. Die gesetzlichen Vorgaben des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes NRW (Ministerium des Inneren des Landes Nordrhein-Westfalen, 2021) sind dabei sowohl Orientierung als auch Verpflichtung, in Königswinter eine moderne und zukunftsfähige Mobilitätskultur zu etablieren.

Die erarbeiteten Ergebnisse, wie beispielsweise das entwickelte Zielnetz, sind dabei nicht in Stein gemeißelt, sondern sind in der weiteren Umsetzung detailliert zu prüfen und bei Bedarf an sich verändernde Rahmenbedingungen und neue Erkenntnisse anzupassen. Wichtig dabei ist, dass das übergeordnete Leitbild stets im Blick behalten wird.

1.2 Königswinter im Fokus

Das Nahmobilitätskonzept fußt auf den Kernthemen Sicherheit, Bedarfsorientierung, Integration, Attraktivität und Nachhaltigkeit. Durch die Berücksichtigung dieser Kernthemen wird die Wirksamkeit und Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen gefördert.

Sicherheit

Sicherheit ist Grundvoraussetzung für die Nutzung von Fuß- und Radwegen. Das Konzept orientiert sich konsequent an Regelkonformität (StVO), einschlägige Empfehlungen und Richtlinien) und am aktuellen Stand der Technik, etwa bei Gestaltung, Breiten, Oberflächen, Beleuchtung und Querungsstellen. Dabei werden objektive Sicherheitsaspekte (z. B. Unfallhäufungsstellen, Konfliktpunkte, Sichtweiten, Trennung der Verkehrsarten) ebenso berücksichtigt wie subjektive Sicherheit: klare Wegführung, soziale Kontrolle und angenehme Aufenthaltsqualität. Ziel ist es, Risiken messbar zu senken und gleichzeitig das Sicherheitsgefühl an Schulwegen, entlang von Hauptachsen und den Stadt- und Ortsteilzentren spürbar zu erhöhen.

Bedarfsorientierung

Nahmobilität muss die Bedürfnisse verschiedener Nutzergruppen abbilden. Das Konzept fördert gezielt die Wege von Kindern und Jugendlichen (verlässliche Schul- und Freizeitverbindungen, sichere Querungen, intuitive Orientierung) sowie von Senior*innen (barrierearme Oberflächen, Sitzgelegenheiten, kurze Querungszeiten, taktile und visuelle Leitsysteme). Barrierearmut wird überall angestrebt: stufenlose Zugänge, abgesenkte Bordsteine,



Abbildung 1: Kernthemen der Nahmobilität in Königswinter.

kontrastreiche Gestaltung, ausreichende Bewegungsflächen und barrierefreier Zugang zum ÖPNV. Für die Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und die Qualität öffentlicher Freiräume sollen hohe Gestaltungs- und Funktionsstandards angestrebt werden.

Integration

Nahmobilität wirkt am stärksten, wenn sie mit bestehenden Angeboten verknüpft wird. Das Konzept verbessert Übergänge zum ÖPNV (gute Erreichbarkeit von Haltestellen, sichere und direkte Zuwege, Bike-and-Ride, barrierefreie Umstiege) und integriert alternative Mobilitätsangebote wie zum Beispiel Leihfahrräder. Durch kluge Standortwahl – etwa an Ortszentren, Bildungs- und Gesundheitseinrichtungen sowie touristischen Zielen – entstehen dichte, gut erreichbare Netze. Digitale Informationen und einheitliche Beschilderung sollen später die Orientierung verbessern und die Angebote leicht auffindbar machen.

Attraktivität

Attraktive Wege und Räume motivieren zur Nutzung. Das Konzept soll ein Baustein sein für die Attraktivierung des öffentlichen Raumes. Bei der zukünftigen Ausgestaltung von Wegebeziehungen müssen Kriterien wie Bäume, Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Stadtmöblierung, Kunst und Sichtbeziehungen eine zentrale Rolle spielen. "Design for all" bedeutet, dass Wege und Plätze für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen erreichbar und nutzbar sind, zum Beispiel durch inklusive Details wie kontrastreiche Materialien, taktile Elemente, komfortable Wegebreiten und Ruheinseln. Auch das Thema Sicherheit und soziale Kontrolle macht Wege attraktiv und interessant. Durch die Berücksichtigung dieser Belange wird die "Stadt der kurzen Wege" erreichbar.

Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit ist ein fächerübergreifendes Thema. Die Stärkung lokaler Versorgung und sozialer Bindungen, etwa durch funktionsfähige Ortsteilzentren², wohnungsnah Angebote und qualitative Aufenthaltsräume, fördert die Nahmobilität und steigert die Aufenthaltsqualität. Die Reduzierung des Autoverkehrs senkt Luftverschmutzung, CO²- und Lärmemissionen und verbessert somit die Lebensqualität aller Bürger*innen. Eine nachhaltige Mobilität ist der wichtige Baustein zur Erreichung der Klimaziele der Stadt Königswinter

Diese Kernthemen bilden den Rahmen für die konkreten Maßnahmen und Prioritäten des Konzepts. Sie sorgen dafür, dass das Konzept technische Standards erfüllt aber auch für alle Menschen im Alltag funktioniert. Zusätzlich wird die lokal spezifische Topografie und Nutzungsstruktur von Königswinter berücksichtigt.

² Teilzentren innerhalb einer Stadt oder Gemeinde (Ortsteile), die dauerhaft die wichtigsten Versorgungs- und Treffpunktfunktionen für die Bevölkerung im Umfeld erfüllen

1.3 Methodisches Vorgehen

1.3.1 Prozess und Arbeitspakete (AP)

Die Konzepterstellung gliedert sich in mehrere Arbeitspakete (AP). Zu Beginn erfolgte im Rahmen der Bestandsanalyse eine Zusammentragung, Sichtung und Auswertung bestehender Konzepte, Datengrundlagen, und weiterer relevanter Informationen. Diese wurden nach Möglichkeit georeferenziert in ein GIS-System zur weiteren Analyse und Verarbeitung integriert und verschnitten. Aufbauend darauf erfolgte eine Analyse von Quellen und Zielen auf gesamtstädtischer sowie stadt- bzw. ortsteilbezogener Ebene (vgl. Kapitel 3.2.3 und Kapitel 3.3.2.3). Die Zwischenergebnisse wurden anschließend in ein WebGIS übertragen und der Verwaltung zur Verfügung gestellt (vgl. Kapitel 1.3.2). Die Anmerkungen der Verwaltung wurden anschließend bewertet und in die weitere Bearbeitung integriert. Anschließend erfolgte eine verwaltungsinterne Vorstellung der Zwischenergebnisse. Die abgestimmten Ergebnisse bildeten die Grundlage für die weitere Netzkonzeption.

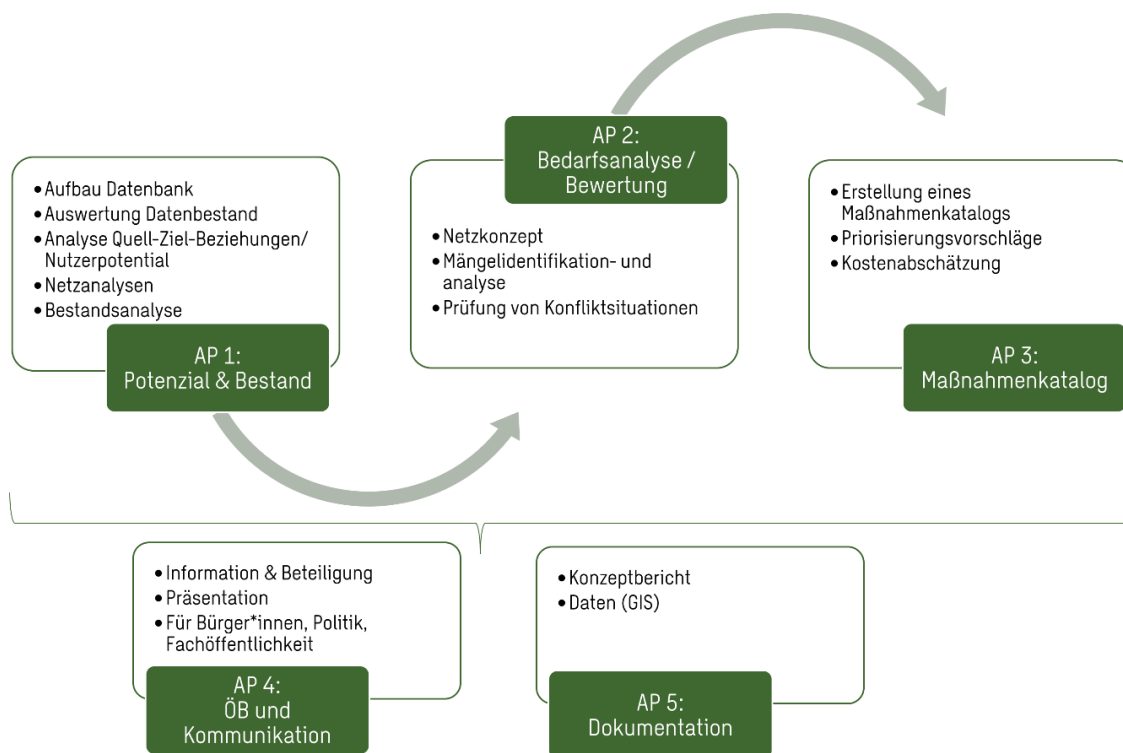


Abbildung 2: Bausteine des Nahmobilitätskonzepts

Im Rahmen der Bedarfsanalyse erfolgte eine Detailbetrachtung der bestehenden Fuß- und Radwegenetze- sowie weiterer Verbindungen, unter Berücksichtigung bestehender Quellen und Ziele. Zudem wurden weitere Datengrundlagen, wie bspw. offizielle Unfallstatistiken der letzten Jahre, Schulwegepläne, bestehende Planungen sowie übergeordnete Konzepte als auch Anmerkungen seitens der Verwaltung und der öffentlichen Onlinebeteiligung (vgl. Kapitel 1.5) in den Prozess der Netzkonzeption miteingebunden. Die Ergebnisse wurden ebenfalls in das verwaltungsinterne WebGIS übertragen und die Anmerkungen in der Konzeption berücksichtigt. Anschließend wurde die finale Netzkonzeption der Verwaltung vorgestellt. Das abgestimmte Zielnetz diente als Grundlage für die weiteren Maßnahmenempfehlungen (vgl. Kapitel 3).

Anhand der vorhandenen Datengrundlagen erfolgte eine Bewertung und Priorisierung der einzelnen Streckenabschnitte des Radverkehrsnetzes (vgl. Kapitel 3.3.1) Für den Fußverkehr wurden aufbauend auf einer Schwerpunktanalyse zentrale, besonders relevante Bereiche des Fußverkehrs innerhalb von Königswinter ermittelt und einer Detailbetrachtung unterzogen. Im Anschluss wurden davon ausgehend erste Handlungsempfehlungen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs formuliert (vgl. Kapitel 4.)

Die Information und Beteiligung der Verwaltung, Politik und der Öffentlichkeit erfolgten kontinuierlich über unterschiedliche Formate. Eine Übersicht der einzelnen Termine ist dem nächsten Kapitel zu entnehmen.

Die Ergebnisse wurden in einem Abschlussbericht aufgearbeitet und die zentralen georeferenzierten Ergebnisse wie Netzkonzeption etc. in zu bearbeitenden Formaten der Stadt Königswinter zur Verfügung gestellt.

1.3.2 Beteiligung und Abstimmung mit der Verwaltung

Verwaltungsinterne Steuerungsgruppe & Gremien

Zu Beginn des Projekts wurde eine verwaltungsinterne Steuerungsgruppe gebildet, um den Prozess fachlich eng zu begleiten und die Projektsteuerung effizient sicherzustellen. Diese Gruppe traf sich regelmäßig, um Zwischenergebnisse zu diskutieren, den aktuellen Stand abzustimmen und frühzeitig auf Hinweise oder neue Entwicklungen reagieren zu können. Zur Unterstützung der internen Kommunikation und Transparenz wurde ein WebGIS-System für die Verwaltung eingerichtet, über das alle relevanten Zwischenergebnisse digital bereitgestellt wurden. Die Plattform (vgl. Abbildung 3) ermöglichte es den Beteiligten zudem, georeferenzierte Anmerkungen direkt im Kartenmaterial zu hinterlegen und so gezielte Rückmeldungen oder Hinweise zu einzelnen Projektabschnitten einzubringen.

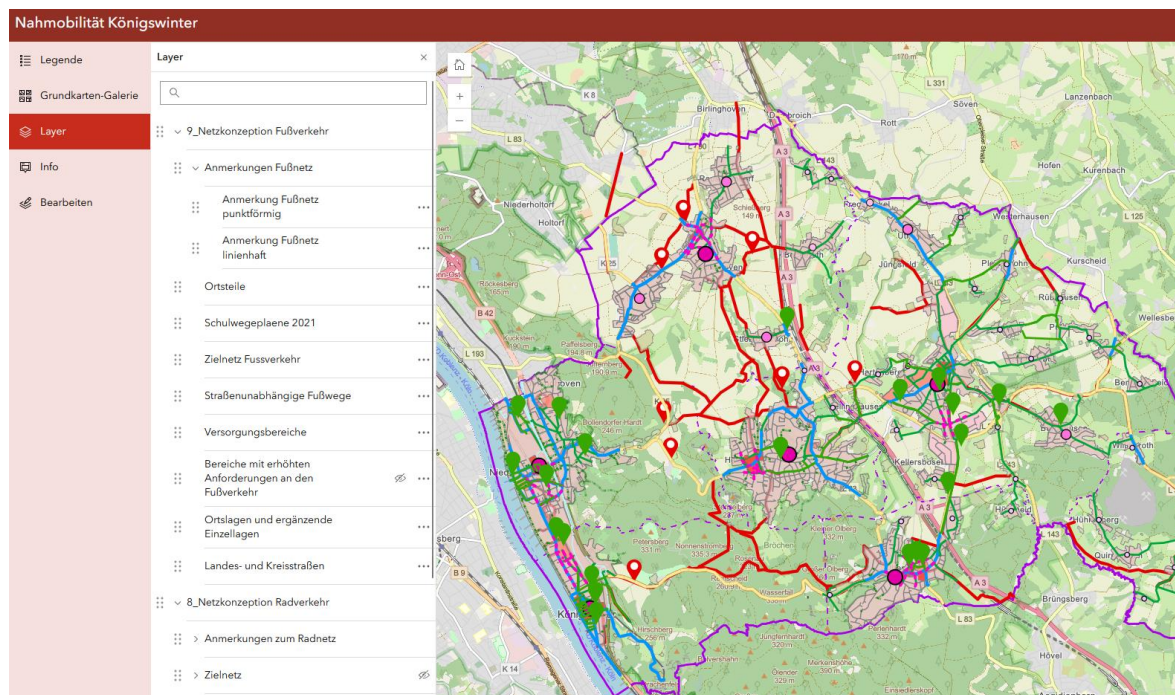


Abbildung 3: Screenshot des verwaltungsinternen WebGIS

Die Steuerungsgruppe kam zu folgenden Terminen zusammen:

Steuerungsgruppe

29.11.2024	Auftaktgespräch
24.02.2025:	AP 1 Vorstellung der Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse
27.05.2025:	Vorstellung Zwischenergebnisse öfftl. Auftaktveranstaltung und öfftl. Onlinebeteiligung, Sachstand Bedarfsanalyse
15.07.2025:	Vorstellung Entwürfe Netzkonzeption Fuß- und Radverkehr
29.08.2025:	AP 2: Finale Diskussion und Abstimmung der Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

Parallel zum Austausch und zur engen Abstimmung in den Treffen der Steuerungsgruppe wurde die Politik fortlaufend über den Projektfortschritt informiert. Dies geschah durch regelmäßige Sachstandsberichte im Ausschuss für Stadtentwicklung, Umwelt- und Klimaschutz sowie in der Arbeitsgruppe Mobilitätswende. Auf diese Weise wurden die relevanten politischen Gremien kontinuierlich in den Prozess eingebunden, sodass Transparenz und eine breite fachliche wie politische Rückkopplung während der gesamten Projektlaufzeit gewährleistet waren.

Gremientermine

09.04.2025	Berichterstattung im ASUK zu AP 1
04.06.2025	Berichterstattung im ASUK zu AP 2
29.07.2025	AG Mobilitätswende; Vorstellung Sachstand zum Zielnetz
03.09.2025	Berichterstattung im ASUK zum Sachstand des Zielnetzes

1.4 Grundlagen der Planung

Die Planung von Rad- und Fußverkehrsnetzen in Deutschland folgt einer Vielzahl von Gesetzen, technischen Regelwerken und Empfehlungen, welche die Qualität, Sicherheit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raums sichern sollen. Einige der für dieses Konzept besonders relevanten Werke werden nachfolgend kurz erläutert.

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW)

Das Gesetz stellt einen Meilenstein für die Förderung nachhaltiger Mobilität in Nordrhein-Westfalen dar. Mit dem Ziel, den Anteil des Rad- und Fußverkehrs sowie weiterer nahmobilitätsfreundlicher Verkehrsformen deutlich zu erhöhen, setzt das Gesetz verbindliche Rahmenbedingungen für die Entwicklung einer zukunftsorientierten und klimaschonenden Verkehrsinfrastruktur. §14 des Gesetzes nimmt dabei eine zentrale Rolle ein, da er die Anforderungen an die Planung und Gestaltung von Fußverkehrsnetzen konkretisiert und die Bedeutung des Fußverkehrs als integralen Bestandteil eines modernen Mobilitätskonzepts hervorhebt.

Die Regelungen betonen, dass Fußverkehr nicht nur unter dem Aspekt der Erschließung betrachtet werden darf, sondern als eigenständige Verkehrsart mit spezifischen Bedürfnissen und Anforderungen zu würdigen ist. So werden die Kommunen verpflichtet, den Fußverkehr systematisch zu fördern, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität sicherzustellen

sowie die Verkehrssicherheit und die Vernetzung mit anderen Verkehrsformen zu gewährleisten. Diese rechtliche Verankerung verschafft dem Fußverkehr eine neue Priorität in der kommunalen Verkehrs- und Stadtplanung und bildet die Grundlage für eine lebenswerte, sichere und inklusive Mobilitätskultur in Nordrhein-Westfalen.

Mit dem Gesetz wird die strategische Bedeutung der Nahmobilität erstmals rechtssicher definiert und in konkrete Handlungsanweisungen für die kommunale Praxis umgesetzt. Damit trägt das Gesetz wesentlich zur Zielerreichung des Landes bei, die Mobilität für alle Bevölkerungsschichten zu verbessern und den Wandel zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung aktiv zu gestalten.

Trotz klarer Zielvorgaben – wie einem Radverkehrsanteil von 25 % und der Vision Zero – bleibt die Umsetzung bislang hinter den Erwartungen zurück. Hemmnisse sind vor allem der Fachkräftemangel in Kommunen, unzureichende Finanzierung, rechtliche Einschränkungen durch die StVO sowie die schleppende Umverteilung des Verkehrsraums zugunsten nachhaltiger Mobilität. Das vorliegende Konzept und die hier dargestellten Maßnahmen stellen die strategische Grundlage dar, die Entwicklung Königswinters in Richtung nachhaltige Mobilität voranzubringen.

Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)

Die RAST, 2007 von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (FGSV) sind das grundlegende technische Regelwerk für die Planung, Gestaltung und den Bau von Stadtstraßen in Deutschland. Sie definieren die Anforderungen an alle Elemente des Straßenraums, einschließlich Fahrbahnen, Rad- und Gehwege, Grünflächen, Parkplätze sowie Querungsstellen und Aufenthaltsbereichen.

Die RAST verfolgen einen ganzheitlichen Ansatz und berücksichtigen neben den verkehrstechnischen Anforderungen auch städtebauliche, gestalterische und soziale Aspekte. Sie betonen die Bedeutung einer ausgewogenen Berücksichtigung aller Verkehrsarten und einer flächen- und funktionsgerechten Zuordnung der Teilräume des Straßenquerschnitts.

Für den Rad- und Fußverkehr legen die RAST insbesondere folgende Anforderungen fest:

- **Querschnittsaufteilung:** Gehwege werden als eigenständige Teilräume betrachtet, deren Breite und Ausstattung sich nach dem zu erwartenden Fußverkehrsaufkommen, den lokalen Nutzungsanforderungen und besonderen Zielgruppen (z. B. Menschen mit Behinderung, Eltern mit Kinderwagen) richten.
- **Barrierefreiheit:** Die RAST fordern die Umsetzung eines durchgängig barrierefreien öffentlichen Raums. Dazu zählen 2,50m breite Gehwege, stufenlose Übergänge, die Absenkung von Bordsteinen an Querungsstellen (maximal 3 cm Höhe), die Vermeidung von Engstellen und Hindernissen sowie die Integration von Leitsystemen.
- **Querungsstellen:** Die Richtlinien geben detaillierte Hinweise zur Gestaltung von Fußgängerüberwegen, Mittelinseln und Ampelanlagen. Sie fordern eine gute Sichtbarkeit und Erkennbarkeit, kurze und sichere Querungswege und die Berücksichtigung der Aufenthaltsqualität an diesen Punkten.
- **Verkehrssicherheit:** Die RAST legen Wert auf die Vermeidung von Konflikten mit dem Kfz- und Radverkehr durch räumliche Trennung, klare Sichtachsen und angemessene Beleuchtung. Sie empfehlen zudem die Einführung von Tempo-30-Zonen in Wohn- und Mischgebieten, um die Sicherheit für Fußgänger zu erhöhen.

- **Gestaltung und Aufenthaltsqualität:** Die RASSt berücksichtigen auch die Bedeutung von Begrünung, Sitzgelegenheiten und gestalterischen Elementen zur Förderung der Attraktivität des Fußverkehrs.

Die RASSt sind als Richtlinie eingestuft und somit für öffentliche Straßen im innerstädtischen Bereich verbindlich. Sie bilden die Grundlage für Planungsentscheidungen auf kommunaler Ebene und werden regelmäßig aktualisiert, um neue gesellschaftliche Entwicklungen, technische Innovationen sowie Anforderungen an Nachhaltigkeit zu integrieren.

E Klima 2022

Die E Klima 2022, kurz für „Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen“, der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen geben Kommunen und Planungsbüros einen erweiterten fachlichen Rahmen, um Klimaschutzziele in der Verkehrsplanung stärker zu berücksichtigen. Hintergrund ist das Bundes-Klimaschutzgesetz, das verbindliche Reduktionsziele vorgibt; für die Verkehrsplanung sollen Maßnahmen daher so gewählt werden, dass sie einen Beitrag zur Einhaltung der Klimaziele leisten

Für die kommunale Planung bedeutet dies eine klare Priorisierung des Umweltverbundes: Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Verkehr sollen gegenüber dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr bevorzugt behandelt werden. Beim Straßenentwurf wird entsprechend eine Planungsreihenfolge empfohlen: zuerst Fußverkehr, dann Radverkehr, ÖV, fließender Kfz-Verkehr und zuletzt ruhender Kfz-Verkehr. Damit unterstützen die E Klima 2022 eine Neuverteilung des öffentlichen Straßenraums zugunsten sicherer, attraktiver und klimafreundlicher Mobilitätsangebote.

Für den Radverkehr ergeben sich daraus konkrete Anforderungen: Es sollen durchgehende, regelkonforme und attraktive Radverkehrsnetze geschaffen werden. Radverkehrsanlagen sind möglichst nach Regelmaß oder breiter zu planen; bisherige Mindestbreiten sollen nicht mehr als Standard angesetzt werden. Zudem können schnell umsetzbare Maßnahmen wie Ummarkierungen oder die Umwandlung von Kfz-Fahrbahnen in Radverkehrsanlagen einen wichtigen Beitrag leisten.

Auch für den Fußverkehr werden höhere Qualitätsansprüche formuliert. Gehwege sollen durchgehend, attraktiv, barrierefrei und ausreichend breit sein; als nutzbare Mindestbreite für Begegnungsfälle werden 2,50 m genannt, wobei zusätzliche Flächenbedarfe für Ausstattung, Begrünung oder Aufenthalt hinzukommen.

Darüber hinaus enthalten die E Klima 2022 wichtige Aussagen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs. Verkehrsprognosen und Bemessungen sollen künftig berücksichtigen, dass Klimaschutzmaßnahmen, ein besseres ÖV-Angebot sowie attraktivere Fuß- und Radverkehrsnetze zu einem sinkenden Kfz-Verkehrsaufkommen führen können. Auch längere Wartezeiten oder geringere Verkehrsqualitäten für den Kfz-Verkehr können im Rahmen einer Gesamtabwägung vertretbar sein, wenn dadurch Umweltverbund und Klimaschutzziele gestärkt werden.

1.4.1 Fußverkehrsplanung

Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA)

Die EFA, 2002 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), sind das zentrale Fachregelwerk für die Detailplanung von Fußverkehrsanlagen. Sie ergänzen die RASt durch vertiefte, praxisbezogene Empfehlungen, die speziell auf die Belange des Fußverkehrs ausgerichtet sind.

Die EFA behandeln alle Aspekte der Planung und Gestaltung von Gehwegen, Fußgängerzonen, Querungsstellen, Übergängen, Aufenthaltsbereichen sowie Leitsystemen. Ziel ist es, eine sichere, komfortable und barrierefreie Nutzung für alle Menschen zu gewährleisten.

Zentrale Empfehlungen sind:

- **Mindestbreiten von Gehwegen:** Die EFA geben differenzierte Vorgaben für Gehwegbreiten, die sich nach Nutzungsintensität, Zielgruppen und Umgebung richten. In Wohngebieten wird eine Mindestbreite von 2,50 m empfohlen, in Einkaufsstraßen und an stark frequentierten Orten deutlich mehr.
- **Barrierefreiheit und Orientierung:** Die EFA verlangen eine durchgehend barrierefreie Gestaltung mit abgesenkten Bordsteinen, taktilen Leitelementen, kontrastreichen Markierungen und der Vermeidung von Stolperstellen. Die Integration von taktilen und visuellen Leitsystemen für Menschen mit Sehbehinderungen ist ein zentraler Bestandteil.
- **Gestaltung von Querungsstellen:** Die EFA geben detaillierte Empfehlungen für die Anlage von Zebrastreifen, Fußgängerampeln, Mittelinseln und Gehwegvorstreckungen. Sie fordern kurze Querungsdistanzen und möglichst direkte Wegeführungen. Die Aufenthaltsbereiche vor und nach der Querung sollen ausreichend dimensioniert und gut geschützt sein.
- **Verkehrssicherheit:** Die EFA empfehlen die Schaffung konfliktarmer Übergänge, z. B. durch Fahrbahneinengungen, die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und die klare Trennung von Geh- und Fahrverkehr. Sie legen Wert auf gute Sichtverhältnisse, angemessene Beleuchtung und die regelmäßige Kontrolle der Infrastruktur.
- **Aufenthaltsqualität:** Neben technischen Anforderungen geben die EFA auch Hinweise zur Gestaltung von Aufenthaltsbereichen, zur Begrünung, zur Integration von Sitzmöglichkeiten und Spielflächen sowie zur Schaffung von schattenspendenden und witterungsgeschützten Orten.

Die EFA ist die entscheidende Empfehlung, die den anerkannten Stand der Technik darstellt und als Grundlage für verbindliche Entscheidungen dient, um Fußgängern einen gleichberechtigten und sicheren Raum zu geben. Die EFA ist als R2-Empfehlung eingestuft und lässt bei Nichteinhaltung Haftungsrisiken für Behörden oder Planer entstehen.

In der praktischen Anwendung werden RASt und EFA oft kombiniert eingesetzt. Während die RASt die grundsätzlichen Anforderungen und die Struktur des Verkehrsraums festlegen, liefern die EFA die detaillierten Empfehlungen zur konkreten Ausgestaltung der Fußverkehrsinfrastruktur. Kommunale Mobilitätskonzepte, Verkehrsentwicklungspläne und Straßenbauprojekte orientieren sich verbindlich an diesen Regelwerken, um eine hohe Qualität und Nutzbarkeit des Fußwegenetzes sicherzustellen.

In Nordrhein-Westfalen, wie in ganz Deutschland, sind RASSt und EFA somit die maßgeblichen Grundlagen für die Entwicklung fußgängerfreundlicher, sicherer und inklusiver öffentlicher Räume. Sie unterstützen die Kommunen dabei, die gesetzlichen Anforderungen für Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit zu erfüllen und die Lebensqualität im städtischen und ländlichen Raum nachhaltig zu verbessern.

1.4.2 Radverkehrsplanung

Nationaler Radverkehrsplan

Der Nationale Radverkehrsplan 3.0 (NRVP 3.0) ((BMDV), 2022) ist die Strategie der Bundesregierung zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland.

Der Radverkehr stellt einen wichtigen und wachsenden Anteil am Verkehrsaufkommen in Deutschland dar. Darüber hinaus liefert er mit seinen positiven Effekten auf die Umwelt, das Klima, die Lebensqualität in den Städten und Gemeinden sowie die Gesundheit der Menschen Beiträge zu vielen aktuellen und zukünftigen verkehrspolitischen und gesellschaftlichen Herausforderungen. Vor diesem Hintergrund misst die Bundesregierung der Förderung des Radverkehrs als Teil eines modernen Verkehrssystems in Städten und ländlichen Räumen einen hohen Stellenwert bei.

Die Förderung des Radverkehrs kommt allen Menschen zugute, auch denjenigen, die überwiegend das Auto nutzen oder zu Fuß gehen. Denn der Radverkehr ist als umweltfreundlicher Verkehr weder mit Lärm noch mit schädlichen Emissionen verbunden. Sein Flächenbedarf ist gering. Zusammen mit dem ÖPNV und dem Fußverkehr bietet er die Möglichkeit, insbesondere die Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und damit vom Stau sowie von Schadstoffen und Lärm zu entlasten. Nicht zuletzt aus diesem Grund werden Städte, Gemeinden und Regionen mit hohen Radverkehrsanteilen meistens als besonders lebendig und lebenswert bewertet. Zudem ist der Radverkehr ein Wirtschaftsfaktor, der immer mehr an Bedeutung gewinnt.

Um die Nutzung des Fahrrades insgesamt steigern zu können, sind viele Einzelmaßnahmen aller Verantwortlichen in Bund, Ländern, Landkreisen und Kommunen erforderlich. Damit künftig noch mehr Menschen in Deutschland das Fahrrad nutzen, ist ein gemeinsames Handeln aller relevanten Akteure erforderlich. Eine der wichtigsten Voraussetzungen für einen Umstieg bzw. Wechsel auf das Fahrrad ist eine gute Radverkehrsinfrastruktur, die die Nutzung des Fahrrades komfortabel und sicher macht.

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

Neben der bereits eingangs erwähnten Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASSt, Baier 2006) bilden die Empfehlungen der FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) für Radverkehrsanlagen (ERA, 2010) das zentrale Regelwerk für Radverkehrsanlagen.

Die ERA sind der zentrale technische Regelwerkstandard für Planung, Entwurf und Betrieb von Radverkehrsanlagen in Deutschland. Sie konkretisieren die rechtlichen Rahmenbedingungen (u. a. StVO/VwV-StVO) und stellen Planungsgrundsätze, Einsatzkriterien und Gestaltungsdetails für sichere, durchgängige und attraktive Radverkehrsnetze bereit. Ziel ist eine netzweite konsistente Führung des Radverkehrs, die Sicherheit, Direktheit, Komfort und Verlässlichkeit gleichermaßen gewährleistet – von der Netzebene bis zum einzelnen Knotenpunkt.

Das Regelwerk gibt Planenden eine konsistente und praxiserprobte Grundlage an die Hand, um den Radverkehr sicher, attraktiv und leistungsfähig zu führen. Als Empfehlungen und damit als Stand der Technik unterstützen sie Kommunen dabei, die jeweils geeignete Führungsform auszuwählen, Knotenpunkte konfliktarm zu gestalten und Radverkehrsnetze ganzheitlich zu entwickeln, mit klar definierten Qualitätsstandards von der Flächenbemessung über Markierungen bis hin zum Betrieb.

Kommt es zu Widersprüchlichkeiten zwischen einzelnen Regelwerken, ist stets die jeweils aktuelle Fassung bindend. So haben beispielsweise neuere Empfehlungen Vorrang gegenüber älteren Regelungen, etwa bei der Dimensionierung von Radverkehrsanlagen oder der Führung an Knotenpunkten.

Insgesamt bilden die Regelwerke damit das Fundament für eine flächendeckende, alltagsfähige Radverkehrsinfrastruktur. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass sich die Empfehlungen kontinuierlich weiterentwickeln – aktuell befindet sich die ERA in Überarbeitung, um neue verkehrliche, gesellschaftliche und sicherheitsrelevante Anforderungen in den Stand der Technik zu integrieren.

Weitere wichtige Richtlinien und Regelwerke

- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2021: Hinweise zur einheitlichen Bewertung von Radverkehrsanlagen. H EBRA 2021. Köln-Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2008: Richtlinie für integrierte Netzgestaltung. RIN. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV) 2012a: Hinweise zum Fahrradparken. Köln.
- Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), in Kraft getreten am 01.04.2013. Novellierung am 28.04.2020.
- Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO): vom 22. Oktober 1998 in der Fassung vom 08. November 2021. (Verkehrswesen, 2026)

Neuerung für den Radverkehr in StVO und VwV-StVO

Die Straßenverkehrsordnung stellt die rechtlichen Rahmenbedingungen für alle Verkehrsteilnehmenden im Straßenverkehr gleichermaßen dar. Im Jahr 2020 wurde eine Novellierung der StVO (Verbraucherschutz, 2013) herausgegeben, in der sich einige Punkte zu Gunsten des Radverkehrs geändert haben. Auch die Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung stärkt seit ihrer Novelle von 2021 noch mehr die Rolle der Radfahrenden im Straßenverkehr und ermöglicht es Kommunen, größere Handlungsspielräume für die Förderung des Radverkehrs auszuschöpfen.

Zu den Kernpunkten der novellierten VwV 2021 sowie der StVO 2020 gehören u.a. die Verkehrssicherheit sowie die Stärkung des Radverkehrs. Oberste Planungsmaxime der VwVStVO (Bundesregierung, 2025) ist die Vision Zero:

„(...) Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die „Vision Zero“ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen.“

Unterstrichen wird dies mit dem Planungsgrundsatz Verkehrssicherheit vor Verkehrsfluss (§ 39 – 43 StVO):

„Dabei geht die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vor.“

(Verwaltungsvorschrift StVO zu den § 39 - 43)

Folgende Aspekte wurden im Zuge der Novellierungen zu Gunsten und zur Förderung des Radverkehrs geändert:

- **Angemessenheiten der Verkehrswegebreiten:** Die Breiten von Radverkehrsanlagen richten sich nicht mehr nach starren Mindestmaßen, sondern sind nun stärker am tatsächlichen Bedarf auszurichten und müssen Sicherheit, Begegnungsfälle, Überholvorgänge sowie das wachsende Verkehrsaufkommen berücksichtigen.
- **Grünpfeilregelung:** Die bestehende Grünpfeilregelung wurde erweitert. Der Grünpfeil für Kfz an Ampeln gilt jetzt auch für Fahrradfahrer, wenn sie von einem Radfahrstreifen oder Radweg aus rechts abbiegen wollen. Zusätzlich gibt es ein eigenes Grünpfeilschild (VZ 271) nur für Radfahrende.
- **Fahrradzonen:** Analog zu Tempo-30-Zonen können Kommunen Fahrradzonen einrichten. Hier sind nur Radfahrer*innen erlaubt, außer ein Zusatzschild gibt die Zone auch für andere Verkehrsteilnehmer*innen frei. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h und es gelten in der gesamten Zone die gleichen Regeln wie in einer Fahrradstraße.
- **Festsetzung des Überholabstandes:** Kraftfahrzeuge müssen beim Überholen auf der Fahrbahn einen Mindestabstand zu Radfahrenden, Fußgänger*innen und E-Scootern halten. Außerorts sind das mindestens 2,0 Meter, innerorts 1,5 Meter. Bisher schrieb die StVO lediglich einen „ausreichenden Seitenabstand“ vor.
- **Neues Verkehrszeichen:** Außerdem gibt es ein neues Verkehrszeichen „Überholverbot von Zweirädern“, das zum Beispiel an engen Stellen aufgestellt werden soll.
- **Mehr Schutz vor Abbiegeunfällen bzw. Vermeidung von schweren Unfällen:** Alle Kraftfahrzeuge über 3,5 Tonnen, zum Beispiel Lkw und Busse, die innerorts rechts abbiegen, dürfen auf Straßen, wo mit Rad- oder Fußverkehr gerechnet werden muss, nur noch Schrittgeschwindigkeit (7 bis 11 km/h) fahren.
- **Höhere Sicherheit an Knotenpunkten und Einmündungen:** Im Fall von Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) und an Kreuzungen oder Einmündungen mit vorfahrtgebendem Zeichen 301 sind stets Radwegefurten zu markieren. Zuvor galt dies nur für Radverkehrsanlagen im Zuge von Vorfahrtsstraßen.
- **Ausweisung von Lastenradstellplätzen:** Mit dem neuen Symbol "Lastenfahrrad" dürfen eigene Parkflächen und Ladezonen für diese Zweiräder ausgewiesen werden.
- **Sicherere Einfädelungen von Radwegen in Kreuzungsbereichen:** Wenn in Fahrtrichtung rechts neben der Fahrbahn ein baulich angelegter Radweg verläuft, müssen beim Parken vor Kreuzungen und Einmündungen jetzt mindestens acht Meter Abstand zu den Schnittpunkten der Fahrbahnkanten gehalten werden. Dadurch sollen abbiegende Fahrzeuge Radfahrer besser und schneller erkennen.

Vor der Neuregelung waren es mindestens fünf Meter. Die gelten weiterhin bei Straßen ohne Radweg.

- **Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht:** Gemeinsame Geh- und Radwege ohne Benutzungspflicht können seit der Novellierung auch durch Aufbringung der Sinnbilder „Fußgänger“ und „Radverkehr“ auf dem Boden gekennzeichnet werden.
- Für das **Parken auf Geh- und Radwegen** sowie für das **Halten in zweiter Reihe** gelten höhere Bußgelder.
- Die Bußgelder für **gefährdendes Abbiegen und Dooring** wurden verdoppelt.
- Das **Halten auf Radschutzstreifen** ist verboten.
- Das **Nebeneinanderfahren von Radfahrenden** ist ausdrücklich **erlaubt** (sofern anderer Verkehr hierbei nicht gehindert wird).
- **Personenbeförderung:** Auch Menschen jenseits des Kindesalters dürfen nun auf Fahrrädern mitgenommen werden, die auch zur Personenbeförderung gebaut und eingerichtet sind.
- Eine **weiße Fahrstreifenbegrenzung** links und rechts macht Radwege außerorts besser erkennbar.
- Es wurde eine **Bußgeldhöhung** für das **Radfahren auf Gehwegen** von aktuell 10 bis 25 Euro auf 55 bis 100 Euro eingeführt.
- „**Haifischzähne**“ sind jetzt auch zur Markierung der Vorfahrt von Radwegen möglich.

Im Jahr 2024 wurde die StVO erneut novelliert. Die dazugehörige Novelle der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) hat am 10.04.2025 Rechtskraft erlangt.

Die wichtigsten Änderungen sind wie folgt:

- **Neue Anordnungsgründe:** Erstmals wurden Umwelt- und Klimaschutz, Gesundheitsschutz sowie städtebauliche Entwicklung als eigenständige Gründe für verkehrsrechtliche Anordnungen (wie z.B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) in die StVG aufgenommen.
- **Tempo 30:** Die Möglichkeiten zur Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30 wurden erweitert. Der "Lückenschluss" zwischen bestehenden Tempo-30-Zonen kann nun generell auf bis zu 500 Meter ausgedehnt werden.
- **Fuß- und Radverkehr:** Die Novelle zielt darauf ab, den Fuß- und Radverkehr zu stärken.
 - Fußgängerüberwege (Zebrastreifen): Die Anordnung von Zebrastreifen wurde vereinfacht, insbesondere in Bereichen, in denen dies die Sicherheit erhöht, z.B. auf stark frequentierten Schulwegen
 - Radverkehrsanlagen: Die Einrichtung von Schutzstreifen und Fahrradstraßen wird erleichtert.

- **Bus- und Sonderfahrstreifen:** Kommunen können nun leichter Bussonderfahrstreifen sowie Sonderfahrstreifen für neue Mobilitätsformen einrichten.
- **Neues Verkehrszeichen "Ladebereich":** Mit dem neuen Zeichen 230 können Parkflächen exklusiv für Be- und Entladevorgänge reserviert werden, um eine anderweitige Nutzung auszuschließen.
- **S-Pedelecs: Ein neues Zusatzschild** ("S-Pedelecs frei") erlaubt es S-Pedelecs, unter bestimmten Voraussetzungen Radwege in den Bundesländern zu nutzen, in denen dies bereits umgesetzt wird.

Ein guter Überblick über die aktuellen Neuerungen wird vom Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr NRW bereitgestellt (MUNV, 2025).

1.5 Information und Beteiligung der Öffentlichkeit

Ziel der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts war es, die Umsetzbarkeit und Akzeptanz geplanter Maßnahmen zu erhöhen, lokales Wissen systematisch einzubinden sowie die Bürgerschaft zu informieren und für nachhaltige Mobilität zu sensibilisieren.

Den Auftakt bildete am 29. April 2025 ein Workshop in Oberpleis, in dessen Rahmen die Online-Umfrage vorgestellt und freigeschaltet wurde. Im Anschluss konnten sich Bürger*innen bis zum 18. Mai 2025 über die Umfrage sowie kartenbasierte Abfragen beteiligen.

Ergänzend fanden im Rahmen der Konzepterstellung mehrere öffentliche Veranstaltungen statt: am 12.06.2025 erfolgte eine öffentliche Begehung in der Altstadt von Königswinter mit anschließender geleiteter Fahrradbefahrung im Bergbereich von Oberpleis. Eine weitere Begehung folgte am 20.09.2025 im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche erneut in der Altstadt von Königswinter mit unterschiedlichen thematischen Schwerpunkten. Anschließend wurde eine öffentliche Informationsveranstaltung durchgeführt, auf der zum aktuellen Stand des Konzepts berichtet wurde.

Die Formate lieferten qualitative wie auch quantitative Rückmeldungen zum Fuß- und Radverkehrsverhalten in Königswinter, zeigten konkrete Bedürfnisse und Prioritäten der Bevölkerung auf und brachten so wertvolles lokales Wissen in den Prozess der Konzepterstellung mit ein.

1.5.1 Öffentliche Auftaktveranstaltung



Abbildung 4: Impressionen aus der Veranstaltung

Am 29. April 2025 fand von 18 bis 20 Uhr im Forum der katholischen Grundschule Sonnenhügel in Oberpleis die öffentliche Auftaktveranstaltung zum Nahmobilitätskonzept statt. Ziel der Veranstaltung war es, einen Einstieg in die Thematik zu bieten, Ziele und zentrale Begriffe vorzustellen, den Aufbau und Zeitplan des Projekts zu erläutern sowie einen Überblick über den aktuellen Sachstand zu geben.

Ein besonderer Schwerpunkt lag auf dem **interaktiven Workshop-Teil**: An vier Themenwänden konnten die ca. 45 Teilnehmenden zu den Bereichen Sicherheit, Infrastruktur, Komfort und Attraktivität sowie Information und Öffentlichkeitsarbeit eigene Hinweise, Wünsche und Anregungen einbringen. Darüber hinaus wurde die öffentliche Onlineumfrage vorgestellt, mit der die Stadt weitere Anregungen und Meinungen aus der Bürgerschaft aufnehmen möchte (vgl. Kapitel 1.5.3).

1.5.2 Geführte Stadtpaziergänge und Rad-Befahrung

Ergänzend zur Auftaktveranstaltung fand am 12. Juni 2025 von 10 bis 12 Uhr ein öffentlicher **Stadtpaziergang** in der Altstadt von Königswinter statt. Rund 10 Teilnehmende nutzten die Gelegenheit, gemeinsam mit Vertreter*innen der Verwaltung zentrale Herausforderungen und Potenziale der Nahmobilität direkt vor Ort zu diskutieren.



Abbildung 5: Route des Stadtpaziergangs

Die Themenschwerpunkte des Rundgangs lagen auf Flächenkonflikten zwischen Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr, der Barrierefreiheit, der Attraktivität und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums sowie auf der Schulwegsicherheit. Im Laufe des Spaziergangs wurden konkrete Situationen analysiert, Verbesserungsvorschläge gesammelt und die unterschiedlichen Perspektiven der Teilnehmenden in den weiteren Planungsprozess eingebracht.



Abbildung 6: Impressionen Stadtpaziergang (Sweco GmbH)

Im Anschluss an den Stadtpaziergang, erfolgte nachmittags von 14 bis 16 Uhr eine **Befahrung in Oberpleis**. Die Befahrung mit dem Fahrrad begann am Rathaus in Oberpleis und führte über die L268, wobei die Kreuzungssituation am Obsthof als Gefahrenstelle näher betrachtet wurde. Die Route verlief weiter über den Zweikreuzenweg und die Wirtschaftswege in Richtung Bockeroth, anschließend über Elsfeld und Jüngsfeld zur Siegburger Straße und zurück zum Rathaus. Themenschwerpunkte waren die Sicherheit der Radwege, fehlende Querungsmöglichkeiten, Optimierungsbedarf bei der Beschilderung, zu geringe Abstände zu parkenden Fahrzeugen mit Blick auf mögliche Dooring-Unfälle sowie die Führung der Radwege an Bushaltestellen.

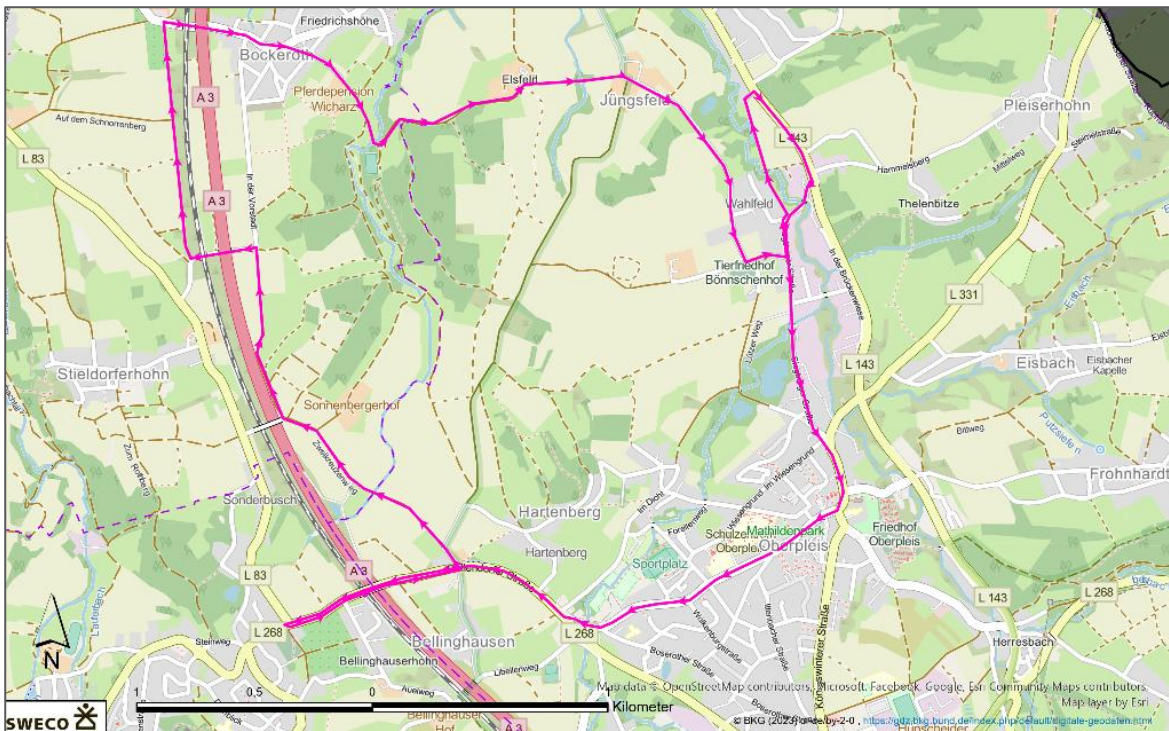


Abbildung 7: Route der Rad-Befahrung



Abbildung 8: Impressionen der Befahrung in Oberpleis (Sweco GmbH)

Die Teilnehmenden äußerten den Wunsch, vergleichbare Vor-Ort-Termine zu spezifischen Fragestellungen und Problemstellen regelmäßig durchzuführen. Das Mobilitätsmanagement plant, nach Auswertung der im Rahmen des Nahmobilitätskonzepts gewonnenen Erkenntnisse, weitere Begehungen zu organisieren. Um eine breitere Beteiligung zu ermöglichen, sollen künftige Termine auch in den Abendstunden angeboten werden.

Ein weiterer **Stadtspaziergang erfolgte am 20.09.2025** von 15 bis 17 Uhr. Die Veranstaltung begann mit einer kurzen Begrüßung und Vorstellung der ca. 8 Teilnehmenden.

Im Mittelpunkt stand die Leitfrage, wie der öffentliche Raum so gestaltet werden kann, dass Nahmobilität sicher, gerecht und barrierefrei für alle Nutzergruppen möglich ist. Im ersten Abschnitt wurden Konflikte und die Raumaufteilung zwischen Fuß- und Radverkehr thematisiert, insbesondere entlang der Rheinpromenade und im Zusammenhang mit der Rheinallee. Ein markanter Unfallort im Radverkehr bildete die Überleitung zum Schwerpunkt Verkehrssicherheit.



Abbildung 9: Route der Begehung

Im zweiten Abschnitt lag der Fokus auf Querungsstellen und allgemeiner Verkehrssicherheit entlang der Hauptverkehrsstraße in Richtung Schulzentrum. Dort angekommen erfolgte die Überleitung zum Themenkomplex der allgemeinen Schulwegsicherheit sowie dem schulischen Mobilitätsmanagement. Es wurden Maßnahmen für sichere und selbstständige Schulwege diskutiert, bestehende Sensibilisierungs- und Informationskampagnen angesprochen sowie ein Rundgang um die Schule durchgeführt.



Abbildung 10: Impressionen des Stadtpaziergangs (Sweco GmbH)

Am selben Tag fand von 18 Uhr bis 20 Uhr eine **öffentlichen Informationsveranstaltung in der Aula des CJD Königswinter Christophorusschule** statt. In einem einleitenden Vortrag wurde über die Ziele, den Ablauf und die einzelnen Bausteine des Nahmobilitätskonzepts informiert sowie die Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr vorgestellt.

Im Anschluss hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit in einem offenen Plenum Fragen zu stellen und einzelne Abschnitte des Zielnetzes an den Stellwänden zu diskutieren.

1.5.3 Öffentliche Onlinebeteiligung

Im Anschluss an die öffentlichen Auftaktveranstaltung am 29. April 2025 hatten die Bürgerinnen und Bürger für einen Zeitraum von rund 3 Wochen die Gelegenheit, an einer Onlineumfrage teilzunehmen und so die Erstellung des Nahmobilitätskonzepts aktiv zu unterstützen.

Definitionen:	Erläuterung	Anzahl
"Besucher"	Gesamtzahl der Aufrufe der Umfrage.	697
"Eingereicht"	Es wurden Antworten auf Fragen gegeben und es erfolgte der Abschluss des gesamten Fragebogens durch Klick auf den "Fertig"-Button.	324
"Nicht eingereicht"	Es wurde eine Antwort auf mindestens eine Frage in der gesamten Online-Umfrage gegeben, aber es erfolgte kein Abschluss des gesamten Fragebogens durch Klick auf "Fertig"-Button	184
"Abgesprungen"	Die Umfrage wurde aufgerufen, aber keine einzige Frage beantwortet.	189

Tabelle 1: Übersicht der Zugriffe der Umfrage

Diese Beteiligungsmöglichkeit wurde sehr rege genutzt. Insgesamt nahmen rund 500 Personen an der Umfrage teil und es gingen über 2.500 georeferenzierte Eingaben ein. Die Struktur des Fragebogens gliederte sich in allgemeine Fragen und spezifische Themenschwerpunkte zum Rad- und Fußverkehr. Ergänzend wurden Kurzinformationen zum Thema Nahmobilität bereitgestellt, um die Hintergründe und Zielsetzungen der Befragung nachvollziehbar zu machen. Die Kartenfunktion erlaubte es den Teilnehmenden, ihre Hinweise und Vorschläge direkt im Stadtgebiet zu verorten und damit besonders präzise Rückmeldungen zu geben. Die Umfrage lieferte dadurch wertvolle Hinweise und Anregungen für die weitere Entwicklung des Nahmobilitätskonzepts.

Insgesamt wurde der Fragebogen 697-mal aufgerufen. Davon haben 324 Personen den Fragebogen bis zum Ende beantwortet, 184 Personen haben den Fragebogen zum Teil beantwortet und 189 Personen haben den Fragebogen geschlossen, ohne eine einzige Frage zu beantworten.

Die detaillierten Ergebnisse flossen in den Prozess der Konzepterstellung mit ein. Die Rohdaten wurden der Verwaltung zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt.

Von den insgesamt 20 Fragestellungen, erfolgt im Weiteren eine Zusammenfassung der zentralen Ergebnisse der Umfrage.



Abbildung 11: Die Teilnahme war über alle Endgeräte hinweg möglich

Ausgewählte Ergebnisse der Umfrage

Allgemeiner Fragenteil zum Mobilitätsverhalten

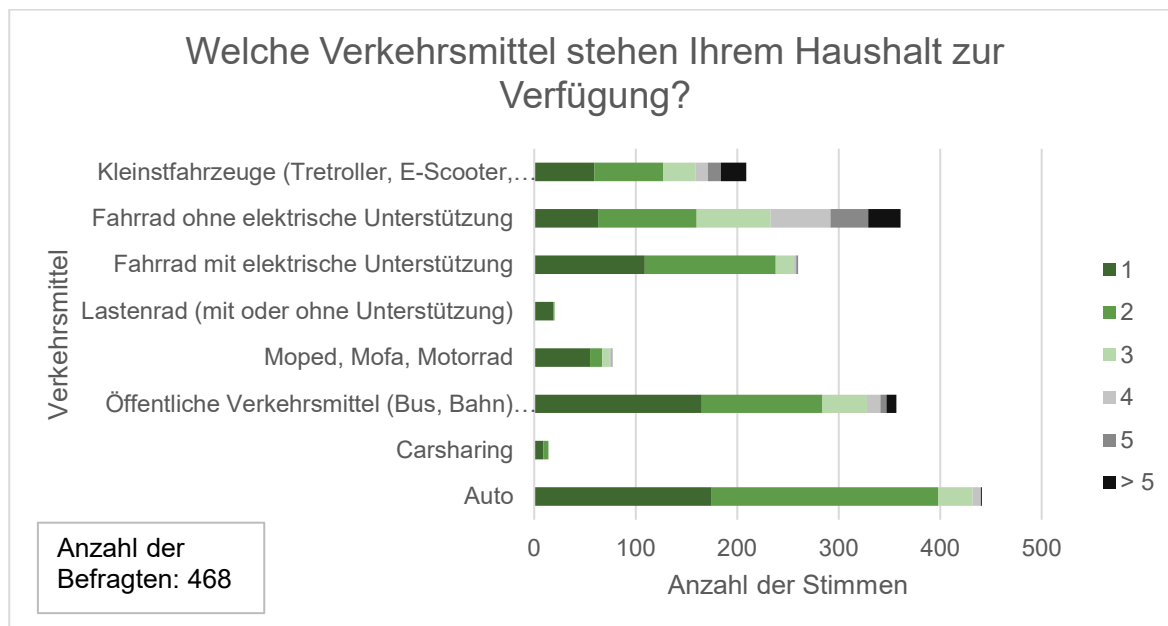


Abbildung 12: Verfügbare Verkehrsmittel je Haushalt

Zu Beginn wurde gefragt, welche Verkehrsmittel in jedem Haushalt, unabhängig von der Nutzung, grundsätzlich zur Verfügung stehen. Hier zeigt sich, dass der Pkw nach wie vor das dominierende Verkehrsmittel darstellt, mit i.d.R. 1-2 Pkw je Haushalt. Gleichzeitig verfügen die meisten Haushalte über mehrere Fahrräder, als auch eine Mehrheit über Fahrräder mit elektrischer Unterstützung. Zudem ist eine grundsätzliche Erreichbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel gegeben. Eine untergeordnete Rolle spielen motorisierte Zweiräder (Mopeds, Mofas, Motorräder) sowie Carsharing-Angebote und Lastenräder.

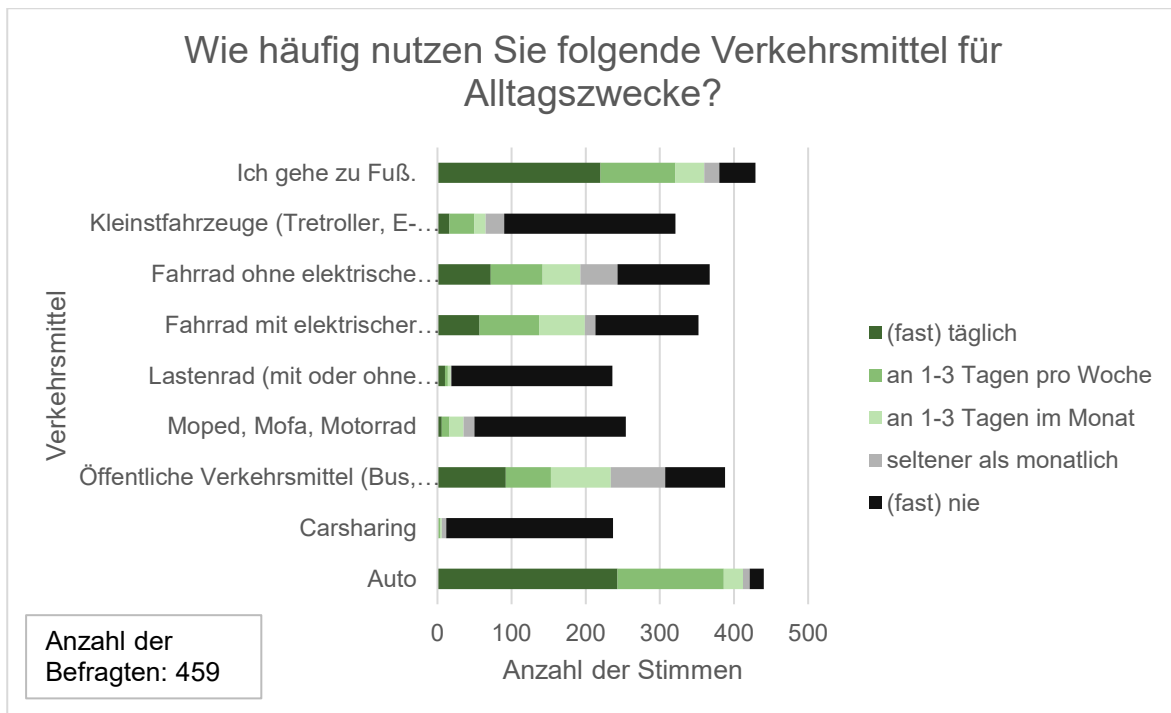


Abbildung 13: Häufigkeit der Nutzung je Verkehrsmittel

Betrachtet man die Nutzung der einzelnen Verkehrsmittel, ergibt sich ein differenzierteres Bild. Hier dominieren das Auto wie auch der Fußverkehr die täglichen Wege. Ebenfalls häufige Nutzung erfährt das Fahrrad, mit und ohne elektrische Unterstützung sowie die öffentlichen Verkehrsmittel. Gering genutzt werden Kleinstfahrzeuge, motorisierte Zweiräder sowie Carsharing und Lastenräder. Wobei hervorzuheben ist, dass ein großer Teil der Lastenradbesitzer, dieses täglich nutzt.

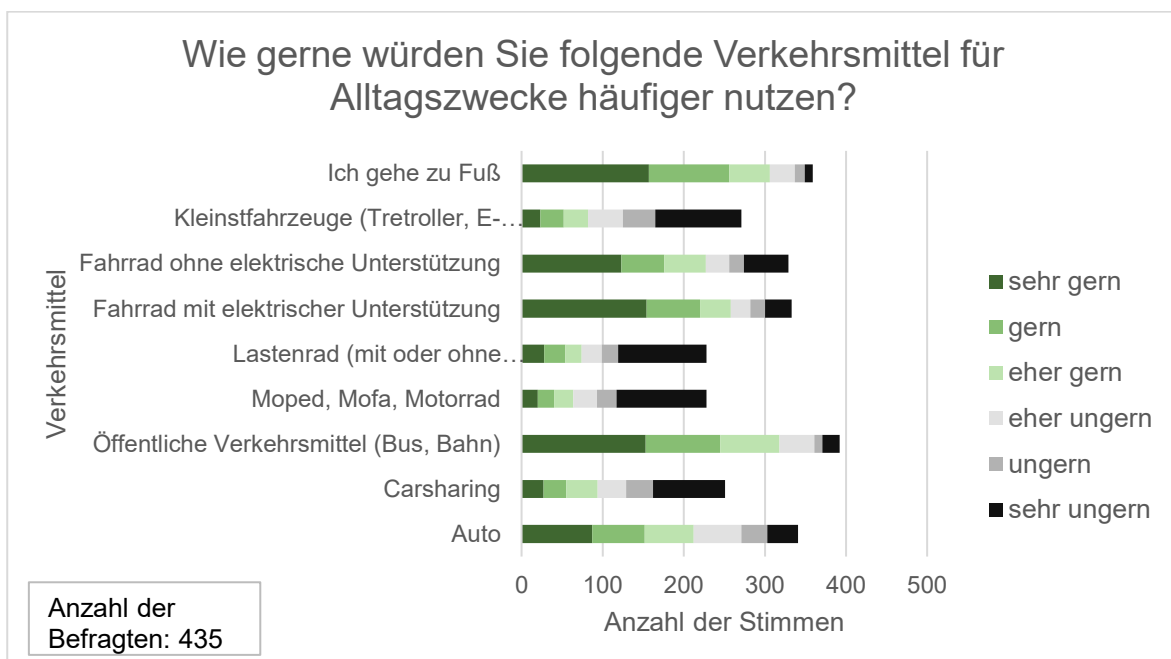


Abbildung 14: Gewünschte Nutzung je Verkehrsmittel

Auf die Frage, welche Verkehrsmittel man gerne häufiger nutzen möchte, dominiert klar der Umweltverbund mit Fuß- und Radverkehr und dem ÖPNV. Auch Lastenräder und Carsharing werden deutlich häufiger gewünscht, als Sie derzeit zur Verfügung stehen. Nichtsdestotrotz ist der Kfz-Verkehr ebenfalls ein gefragtes Verkehrsmittel.

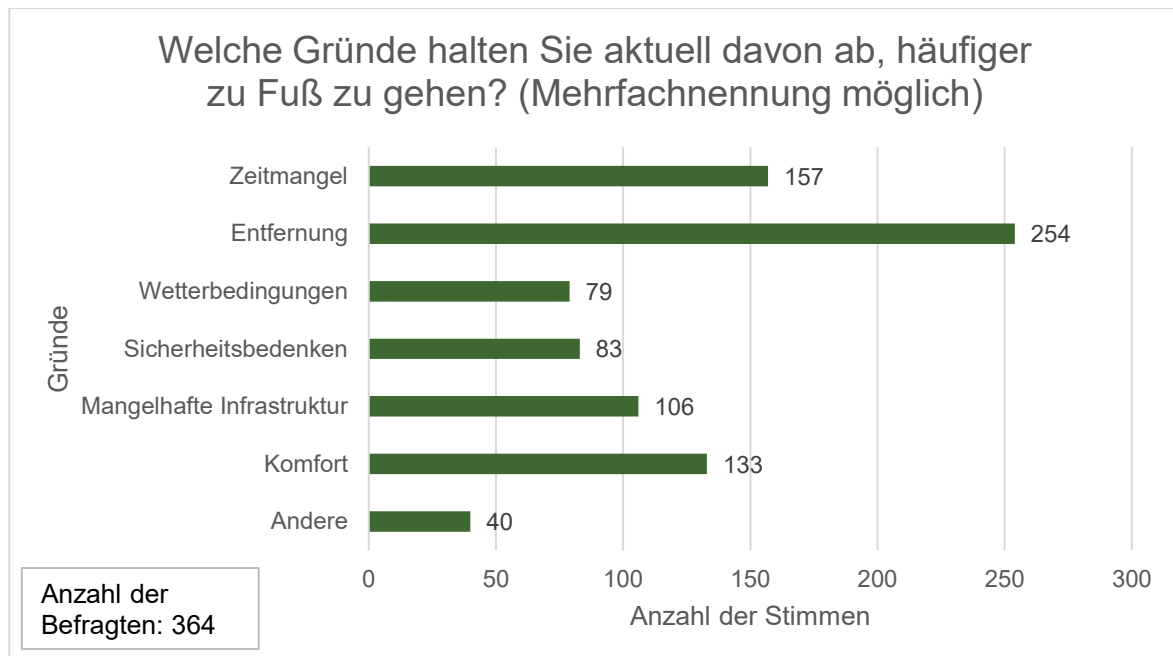


Abbildung 15: Gründe gegen den Fußverkehr

Die Hauptgründe, welche die Teilnehmenden von häufigerem zu Fuß gehen abhalten, sind die Entfernung und die erforderliche Zeit. Weitere Gründe sind der Komfort, gefolgt von mangelhafter Infrastruktur, Sicherheitsbedenken und an letzter Stelle die Wetterbedingungen.

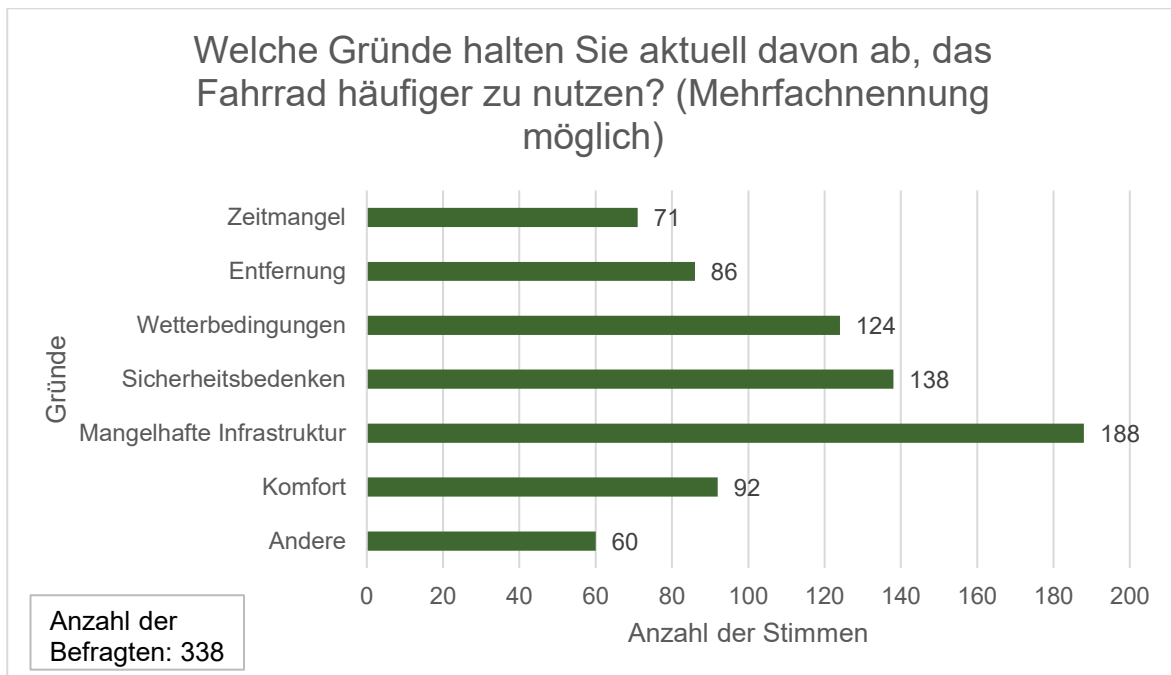


Abbildung 16: Gründe gegen die Fahrradnutzung

Betrachtet man die Gründe, welche die Teilnehmenden hemmt, das Fahrrad häufiger zu nutzen, ergibt sich ein anderes Bild. Größtes Hemmnis ist eine mangelnde Infrastruktur, gefolgt von Sicherheitsbedenken im Straßenverkehr. An dritter Stelle werden die Wetterbedingungen genannt. Aspekte wie Komfort, Zeitmangel und Entfernung spielen eine eher untergeordnete Rolle.

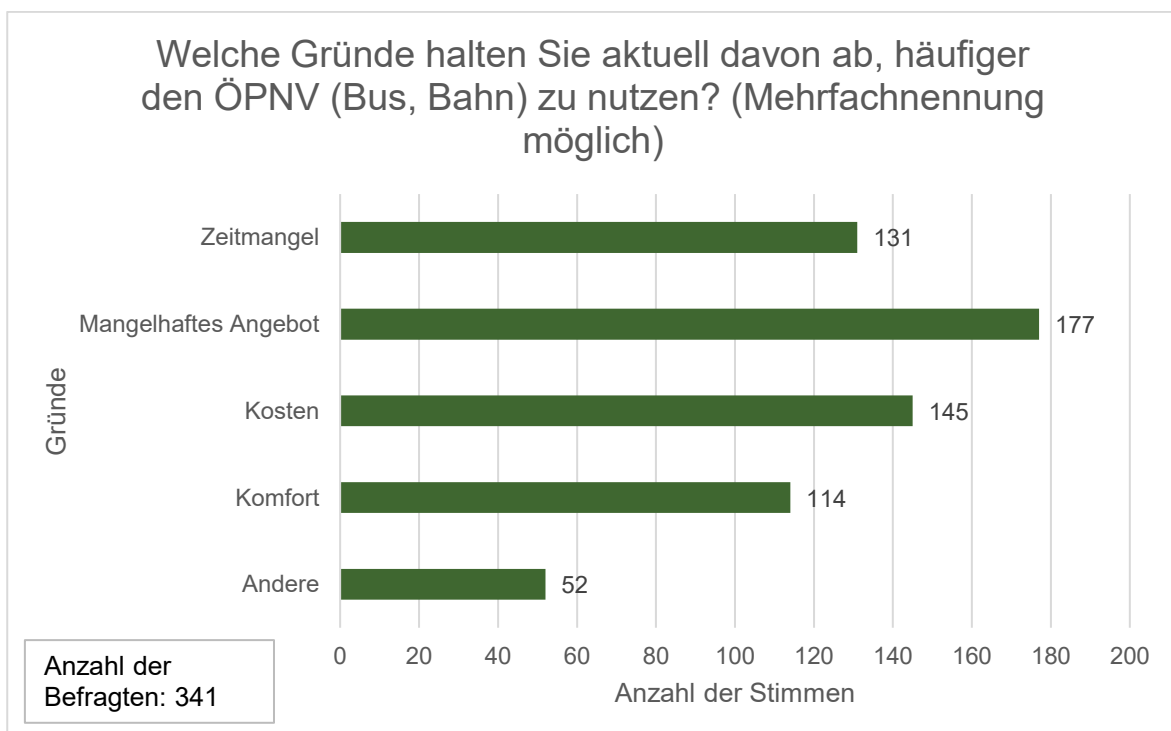


Abbildung 17: Gründe gegen die Nutzung des ÖPNV

Der Hauptgrund für eine geringe Nutzung des ÖPNV ist ein mangelhaftes Angebot, gefolgt von hohen Kosten, Zeitmangel und fehlendem Komfort. Es ist davon auszugehen, dass der Zeitmangel u.a. durch das mangelhafte Angebot, wie bspw. Taktung oder Verfügbarkeit, bedingt wird. Auch die Kosten werden in Relation als zu hoch empfunden.

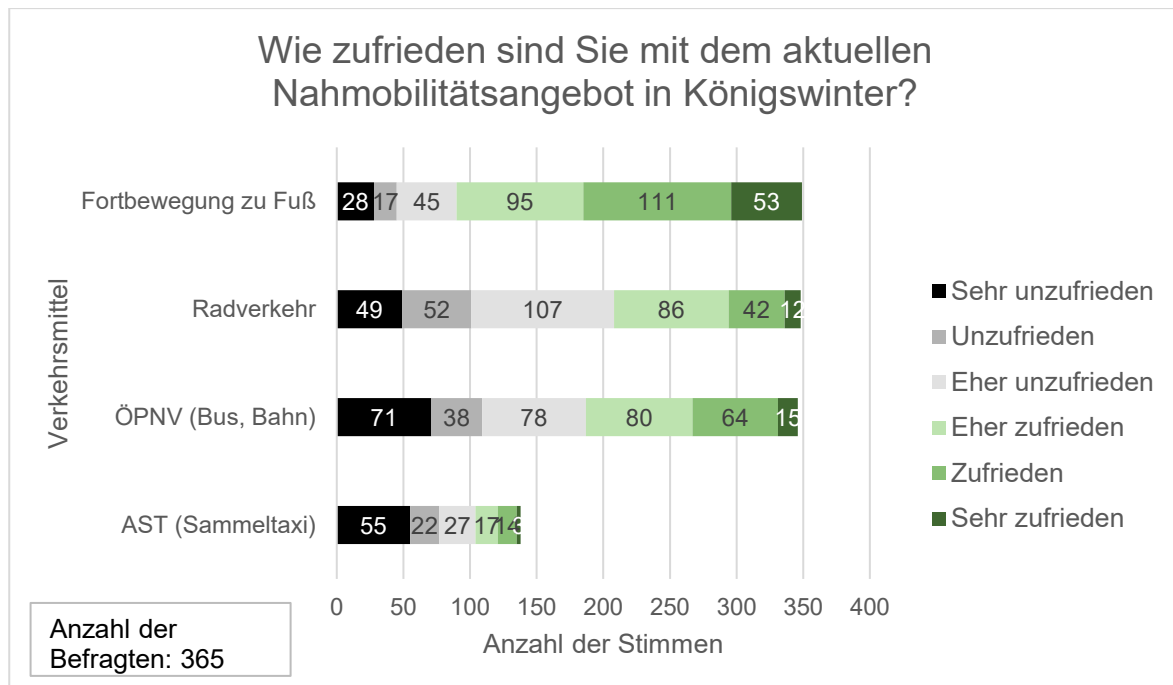


Abbildung 18: Zufriedenheit des Nahmobilitätsangebots

Bei den Ergebnisse zur Zufriedenheit der einzelnen Nahmobilitätsangebote, wird der Fußverkehr als überwiegend positiv bewertet. Der Radverkehr wird überwiegend, wie das ÖPNV-Angebot, als nicht zufriedenstellend empfunden. Auch das Sammeltaxi, wenn auch weniger häufig in der Nutzung, wird überwiegend als unzureichend wahrgenommen.

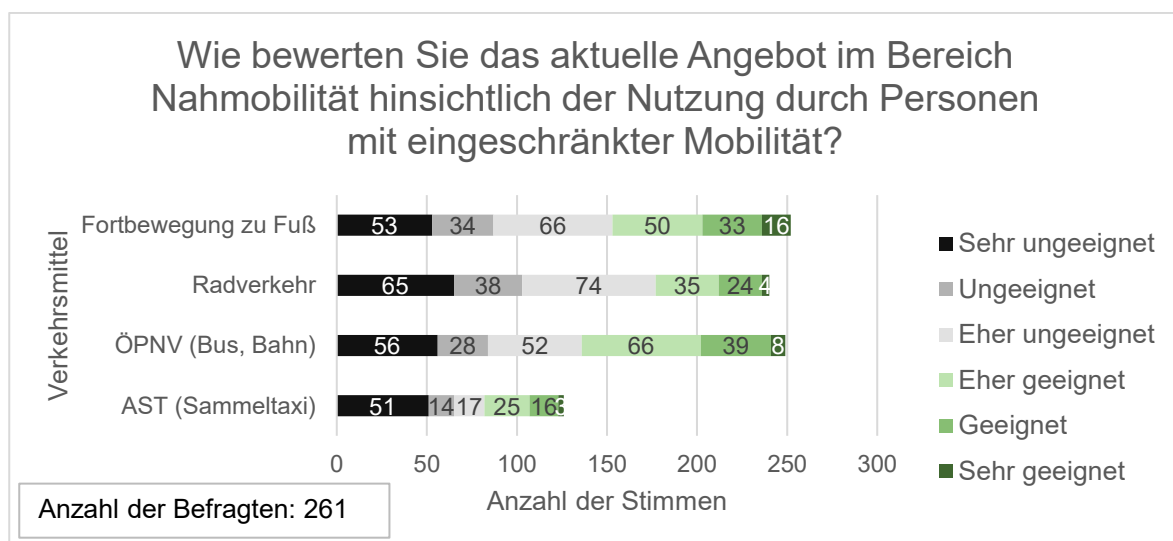


Abbildung 19: Zufriedenheit mobilitätseingeschränkter Menschen

Das Diagramm zeigt die Einschätzung des Nahmobilitätsangebots für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. Insgesamt überwiegen kritische Bewertungen. Beim Radverkehr ist der größte Anteil klar negativ; positive Stimmen bilden nur eine kleinere Gruppe. Zu Fuß wird die Situation ebenfalls eher skeptisch gesehen: Auch hier dominiert die Ablehnung, wenn auch etwas weniger stark als beim Radfahren. Der ÖPNV schneidet im Vergleich am günstigsten ab. Das Sammeltaxi wird seltener bewertet und erhält ebenfalls überwiegend kritische Rückmeldungen. Zusammengefasst betrachtet, werden die Angebote mehrheitlich als unzureichend bewertet, insbesondere beim Radverkehr. Als am ehesten geeignet wird der ÖPNV wahrgenommen, erreicht aber noch kein durchweg positives Bild.

Kartenbasierter Teil

Im Anschluss an die Fragen zum allgemeinen Mobilitätsverhalten, folgten mehrere raum-bezogene Fragestellungen. Hier hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, Ihre Antworten georeferenziert zu verorten. Die nachfolgenden Abbildungen zeigen die überlagerten Antworten, woraus sich unterschiedliche Schlussfolgerungen ableiten lassen, welche in die weitere Konzeptentwicklung miteingeflossen sind.

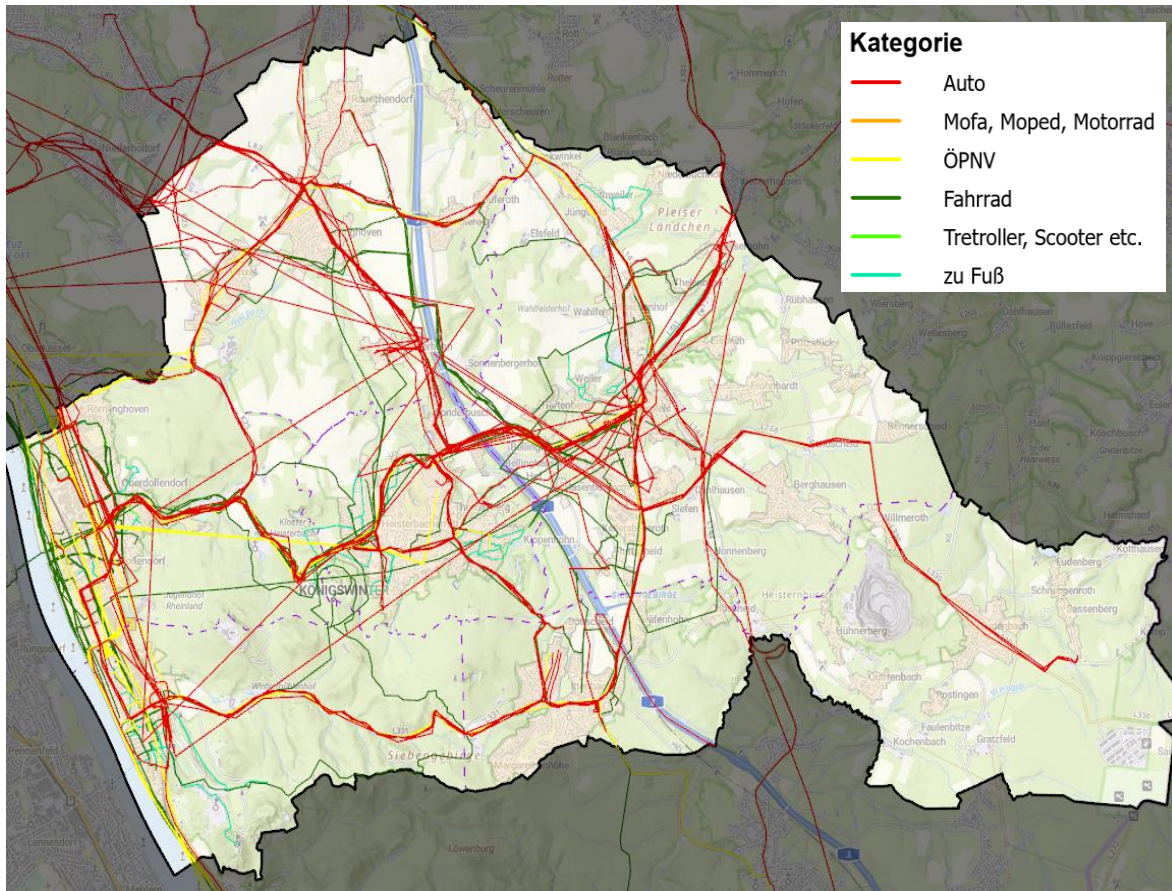


Abbildung 20: Ergebnisübersicht - Hier gehe/fahre ich (Sweco GmbH)

Abbildung 20 stellt die täglichen Wege differenziert nach Verkehrsmitteln dar. Auf gesamtstädtischer Ebene dominiert dabei die Nutzung des Pkw. Besonders deutlich treten die ausgeprägten Berg-Tal-Beziehungen hervor, insbesondere zwischen der Altstadt Königswinter und Ittenbach sowie zwischen Dollendorf und Heisterbacherrott. In deren Verlängerung ist zudem die Achse über Thomasberg und Oberpleis in Richtung Pleiserhohn und weiter nach Hennef erkennbar. Diese Verbindungsachse wird neben dem Pkw auch in erheblichem Maße vom Radverkehr genutzt.

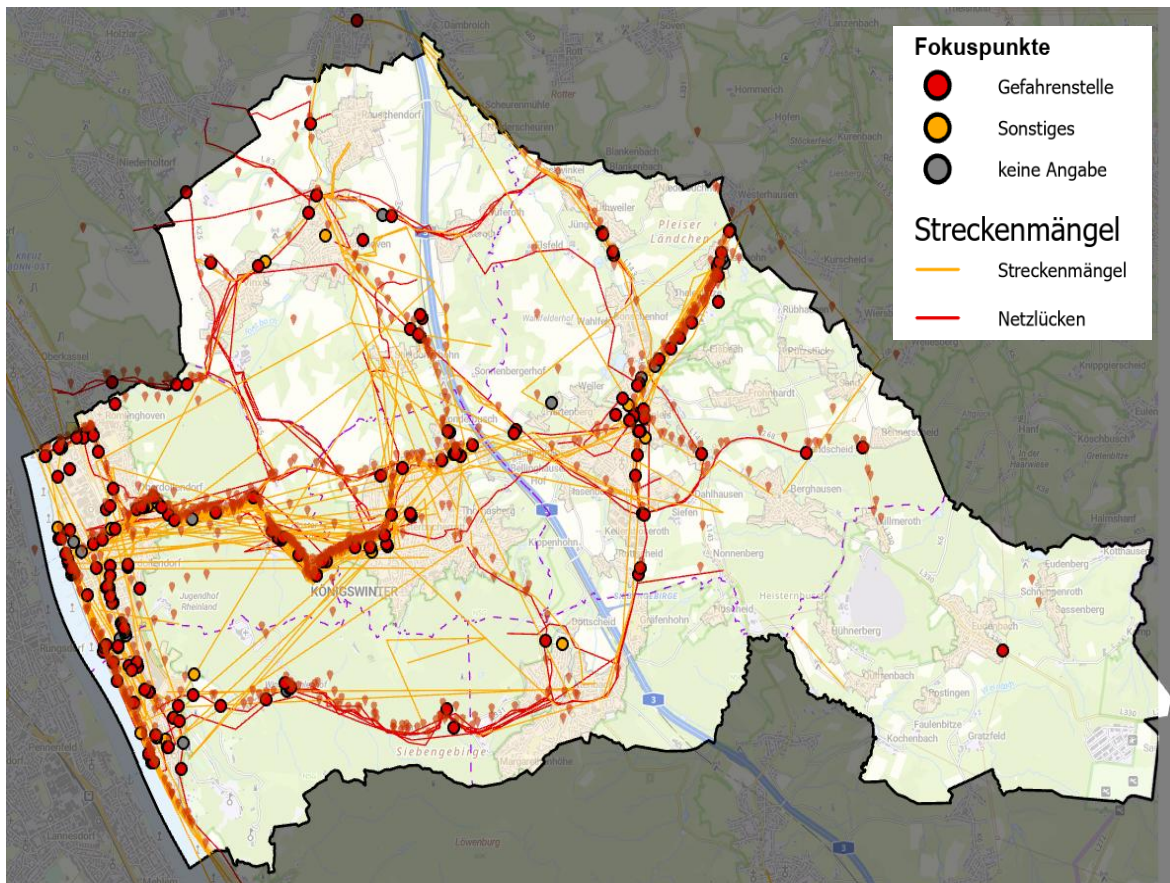


Abbildung 21: Übersicht aller Anmerkungen zum Radverkehr (Sweco GmbH)

Abbildung 21 gibt einen Überblick über die Fokuspunkte sowie die Streckenmängel bzw. Netzlücken im Radverkehrsbereich. Fokuspunkte sind Gefahrenstellen und Punkte, zu den Anmerkungen gemacht wurden bzw. die durch die Teilnehmenden genannt wurden. Hier, analog zur vorigen Abbildung, der starke Fokus auf die Berg-Tal Verbindungen, als auch entlang der Rheinschiene im Talbereich. Besonders deutlich die bereits seit längerem in der Stadt diskutierte Radverbindung zwischen Dollendorf und Heisterbacherrott entlang der L268. Netzlücken sind insbesondere in der Höhenlage im nördlichen Bereich zwischen Oberpleis, Pleiserhohn und Hennef zu erkennen sowie entlang der L331 im Süden zwischen der Altstadt und Ittenbach, aber auch in Nord-Süd-Richtung zwischen Vinxel und Heisterbacherrott und Stieldorf Richtung Bockeroth und weiter nach Freckwinkel, Hennef und Sankt Augustin.

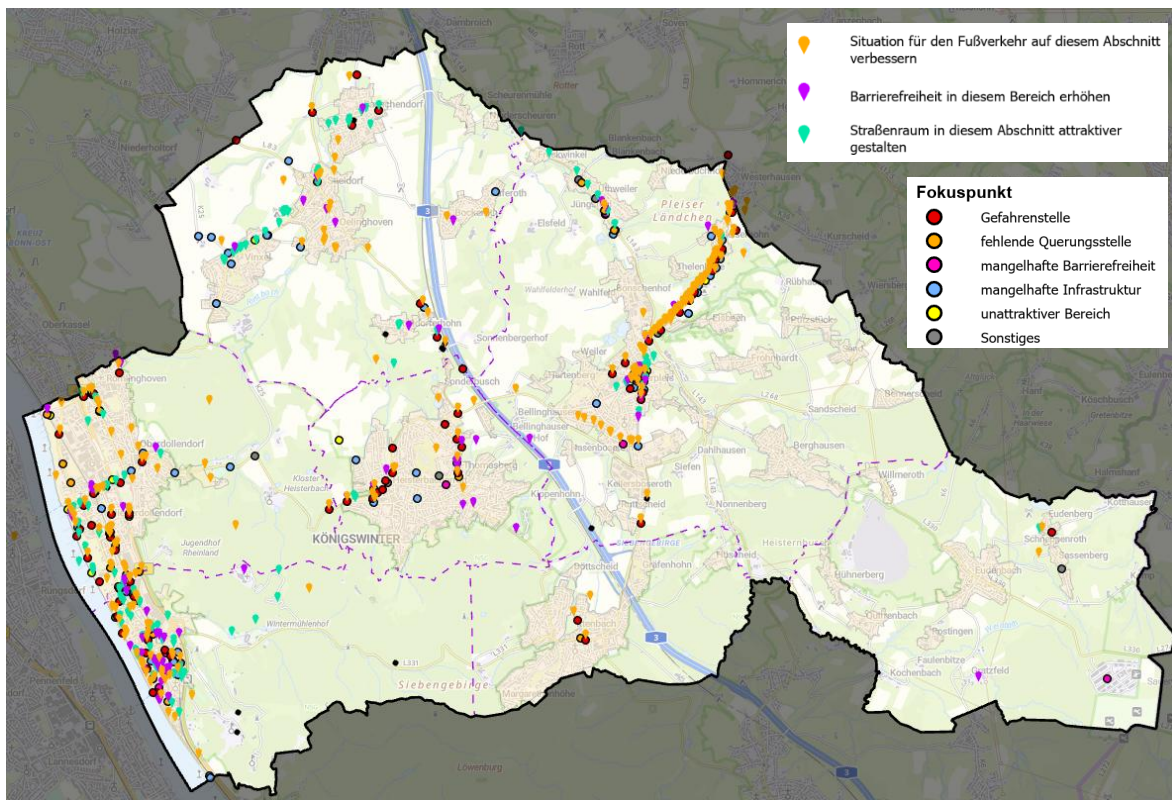


Abbildung 22: Übersichtskarte aller Anmerkungen zum Fußverkehr

Bezogen auf den Fußverkehr ergibt sich ein anderes Bild. Abbildung 22 gibt einen Überblick über alle fußverkehrsrelevanten Eingaben. Zum einen wurden Fokuspunkte zu verschiedenen Themenfeldern abgefragt, zum anderen wurde gefragt, wo der größte Bedarf hinsichtlich Barrierefreiheit, Attraktivität des Straßenraums oder der allgemeinen Fußverkehrsinfrastruktur herrscht. Hier ist ein klarer Fokus in den zentralen Siedlungsbereichen abzulesen. Erwartungsgemäß entlang der Rheinschiene Niederdollendorf, Oberdollendorf mit den Zentren in Dollendorf und der Altstadt sowie in der Höhenlage insbesondere in Oberpleis, Heisterbacherrott oder in Vinxel/Oelinghoven. Eine besondere Aufmerksamkeit erfuhr zudem die Verbindung zw. Oberpleis, Pleiserhohn und Hennef Westerhausen.

2. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse bildet die Grundlage für das Nahmobilitätskonzept der Stadt Königswinter. Sie beschreibt den Planungsraum in seiner räumlichen, funktionalen und verkehrlichen Struktur und stellt die Datengrundlagen zusammen, auf deren Basis die Analyse, Zielableitung und Maßnahmenentwicklung erfolgen. Ziel ist es, die Ausgangslage präzise und nachvollziehbar zu erfassen, um Chancen und Handlungsbedarfe für die Nahmobilität belastbar zu identifizieren.

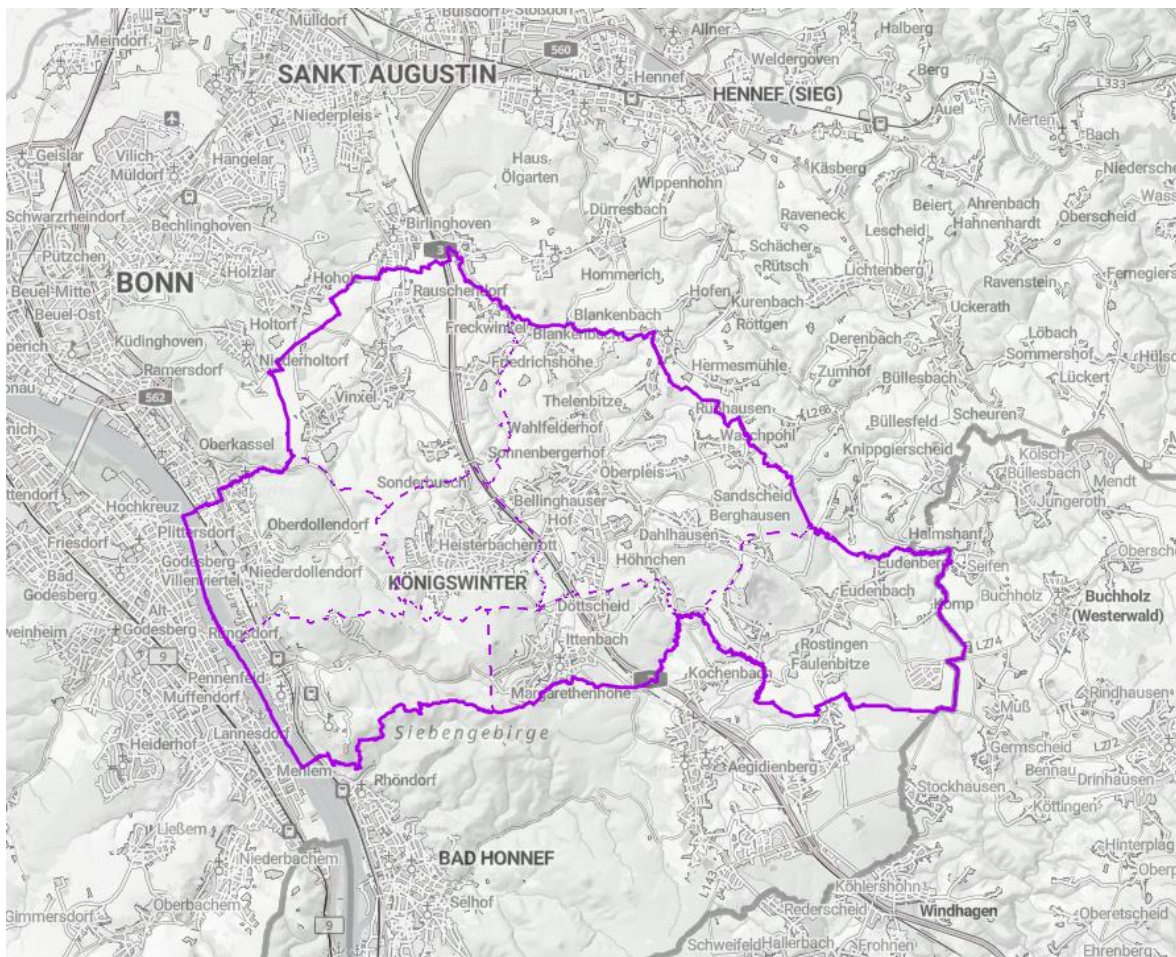


Abbildung 23: Die Lage der Stadt Königswinter in der Region.

2.1 Räumliche Einordnung und Topografie

Königswinter liegt im Süden des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen im Rhein-Sieg-Kreis. Königswinter gliedert sich in einen Berg- und einen Talbereich am Rhein. Das Stadtgebiet grenzt im Westen und Norden an die Bundesstadt Bonn sowie im Süden an Bad Honnef. Nördlich schließt auch die Stadt Sankt Augustin an, nordöstlich grenzt Königswinter an Hennef (Sieg), östlich an die Verbandsgemeinde Asbach.

Räumlich liegt Königswinter am Übergang vom stark verdichteten Rheintal zum landschaftlich geprägten Naturraum des Siebengebirges. Die Stadt ist Teil des Verdichtungsraums Rheinland und in das überregionale Achsensystem Bonn–Köln–Düsseldorf eingebunden. Bonn befindet sich etwa 10 – 15 km nordwestlich, Köln rund 30 – 35 km nordwestlich.

Aufgrund dieser Lage bestehen enge funktionale Verflechtungen mit den umliegenden Städten, insbesondere in den Bereichen Wohnen, Arbeiten, Versorgung, Verkehr und Tourismus. Diese äußern sich insbesondere in ausgeprägten Pendlerbeziehungen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie in einer gemeinsamen Nutzung von Infrastruktur-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen.

2.1.1 Räumliche Beziehung und Siedlungsstruktur

Die Stadt Königswinter erstreckt sich bandartig entlang des Rheins und fächert sich nach Osten in die Höhenlagen des Siebengebirges sowie in das Pleiser Hügelland auf. Die Siedlungsstruktur ist polyzentrisch ausgeprägt: Rheinnahe Ortsteile und Zentren wie die Altstadt Königswinter, Niederdollendorf und Oberdollendorf bilden gemeinsam mit den höher gelegenen Ortsteilen – darunter Ittenbach, Heisterbacherrott, Oberpleis und umliegende Ortslagen – ein differenziertes Gefüge aus historisch gewachsenen Siedlungsbereichen, jüngeren Wohngebieten und durchmischten genutzten Quartieren. Insgesamt besteht die Stadt aus rund 80 Ortschaften auf einer Fläche von ca. 76 qkm und rund 43.000 Einwohnern³.

Prägend für das Stadtbild sind einerseits historische Ortskerne mit kleinteiligem Einzelhandel, insbesondere in der Altstadt Königswinter und in Teilen von Niederdollendorf, andererseits großflächige Einzelhandelsstandorte innerhalb der wachsenden Siedlungsstrukturen im Bergbereich, etwa in Oberpleis, Ittenbach und Stieldorf, aber auch in Niederdollendorf. Touristische Schwerpunkte wie der Drachenfels, die Drachenfelsbahn, der Petersberg, die Rheinpromenade, das Siebengebirgsmuseum sowie weitere Ausflugsziele bilden wichtige Dreh- und Angelpunkte des baulichen und funktionalen Gefüges der Stadt.

Ergänzt wird die Siedlungsstruktur Königswinters durch großflächige Bildungseinrichtungen, darunter das CJD, die Gesamtschule und das Gymnasium am Ölberg, sowie durch großflächige Sportanlagen. Dazu zählen unter anderem das Hallenbad, das derzeit geschlossene Lemmerzfreibad, der Saunapark Siebengebirge mit seinen Tennishallen und größere Sportplätze in den Tal- und Berglagen des Stadtgebiets.

Zu den städtebaulich prägenden Gebäuden im Talbereich zählen unter anderem das ehemalige Sealife, das Alte Rathaus, das Seniorenzentrum St. Katharina, das ehemalige Adam-Stegerwald-Haus (Kaiser-Palais) sowie das Maritim Hotel. Auch repräsentative Villen aus der Gründerzeit und historischer Baubestand prägen das Stadtbild.

Ebenso prägend und bedeutend für die Pendlerströme sind Gewerbeareale in verkehrsgünstigen Lagen, darunter der Gewerbepark Siebengebirge, das Gewerbegebiet „Am Krahfeld“ sowie das Gewerbegebiet „Im Mühlenbruch“. Ergänzt werden diese durch das zwischen dem Stadtteil Königswinter und Oberdollendorf gelegene Industrieareal der Lemmerwerke (heute Maxion Wheels) sowie den Werken der Firmen Dinova und Didier. Diese Standorte tragen wesentlich zur wirtschaftlichen Funktion der Stadt bei und beeinflussen die Verkehrs- und Pendlerbewegungen innerhalb des Stadtgebiets sowie zu den angrenzenden Gemeinden.

Der Talbereich entlang des Rheins ist vergleichsweise dicht und zusammenhängend bebaut. Er wird von der stark befahrenen rechtsrheinischen Bahnstrecke und der autobahnähnlich ausgebauten Bundesstraße 42 – letztere verläuft teilweise in Tieflage bzw. als aufgeständerte Hochstraße – als durchaus stadtbildprägende Infrastruktur durchschnitten. Der Bergbereich hingegen wird durch eine weite Landschaft mit landwirtschaftlichen Flächen,

³ Einwohnerstatistik der Stadt Königswinter zum 31.12.2025

Wäldern und Streuobstwiesen geprägt, dem sogenannten Pleiser Hügelland (auch „Pleiser Ländchen“ genannt), mit zahlreichen Stadtteilen, Dörfern und Weilern. Im Freiraum zwischen den Stadtteilen verlaufen die Autobahn 3 sowie die ICE-Schnellfahrstrecke Köln – Rhein/Main. Zwischen Rhein und Pleiser Hügelland liegt das markante, überwiegend bewaldete Siebengebirge, das eines der ältesten Naturschutzgebiete Deutschlands ist und eine besondere ökologische und landschaftliche Bedeutung hat. Mit dem Drachenfels, Schloss Drachenburg, dem Petersberg und weiteren Anziehungspunkten weist das Siebengebirge eine überregionale touristische Bedeutung auf.

2.1.2 Lage im Verkehrssystem

Königswinter ist sehr gut in das überregionale Straßen- und Schienennetz eingebunden. In Nord-Süd-Richtung verläuft die Bundesstraße B 42 als übergeordnete Verkehrsachse. Die Bundesautobahn A 3 quert die östlichen Höhenlagen des Stadtgebiets und bindet insbesondere den Bergbereich in Richtung Köln und Frankfurt am Main an.

Über die Bahnhöfe Niederdollendorf und Königswinter an der rechten Rheinstrecke ist die Stadt an das Schienennetz angebunden. Hier verkehren die Regionalexpresslinie RE 8 sowie die Regionalbahnlinie RB 27 jeweils stündlich in Richtung Köln und Koblenz. Ergänzt wird das schienengebundene Angebot durch die Stadtbahnlinie 66 (Siebengebirgsbahn), die eine direkte Verbindung zwischen Bonn und Bad Honnef herstellt und darüber hinaus Anbindungen in Richtung Sankt Augustin und Siegburg mit Anschluss an den ICE-Fernverkehr bietet.

Ein regionales Busnetz mit insgesamt 13 Buslinien erschließt das Stadtgebiet, insbesondere die nicht mit dem Schienenverkehr erschlossenen Stadtteile im Bergbereich untereinander, mit dem Talbereich und den Nachbarstädten. Zwischen dem zentralen Busbahnhof in Oberpleis und dem Bahnhof Niederdollendorf besteht eine hochfrequente Busverbindung im 10-Minuten-Takt, in Richtung Bonn verkehrt der Bus halbstündlich.

Der von der Schweiz bis zur Nordsee führende Rheinradweg (EuroVelo 15) sowie ein dichtes Netz an Wander- und Radwegen im Siebengebirge bieten überörtliche Verbindungen für Alltags- und Freizeitmobilität.

2.1.3 Topografie und Landschaft

Das Stadtgebiet von Königswinter wird geprägt von mehreren, sehr unterschiedlichen und charakteristischen Landschaftsräumen. Neben dem dicht besiedelten, weitgehend ebenen Talbereich am Rhein, wo die Siedlungsbereiche teilweise ohne sichtbare Grenze nach Bonn-Oberkassel übergehen, erhebt sich mit dem Siebengebirge ein von Wäldern dominierter und weitgehend unbesiedelter Freiraum mit mehreren markanten Erhebungen. An einigen südexponierten Hängen am Übergang zum Talbereich wird Wein angebaut. Das Siebengebirge stellt eine räumliche und landschaftliche Zäsur zwischen dem Talbereich und den Stadtteilen im Pleiser Hügelland dar. Das Pleiser Hügelland hat eine sanftere Topografie mit landwirtschaftlich geprägten Flächen, Streuobstwiesen und Wäldern. Seine Siedlungsstruktur wird von zahlreichen Stadtteilen, Dörfern und Weilern geprägt, die in den Freiraum eingebettet sind. Das Höhenprofil reicht von etwa 55–65 m ü. NHN im Rheintal bis zu rund 461 m ü. NHN in den Gipfellagen des Siebengebirges sowie auf 150–235 m ü. NHN im Pleiser Hügelland.

Diese topografischen Gegebenheiten stellen differenzierte Anforderungen an die Nahmobilität. Entlang der Rheinachse herrschen überwiegend geringe Steigungen und eine vergleichsweise hohe Siedlungsdichte. Die Verbindungen durch das Siebengebirge zu den höher gelegenen Stadtteilen weisen hingegen teilweise erhebliche Aufstiege auf und führen entlang von stark befahrenen Landstraßen. Daraus ergeben sich besondere Anforderungen an die Linienführung – etwa über Tal- und Hangrouten, Serpentinien oder Umfahrungen – sowie an hochwertige Wegebeläge und unterstützende Angebote wie eine geeignete E-Bike-Infrastruktur.

2.1.4 Barrieren und Querungen

Zusammenfassung der relevanten linearen und flächenhaften Barrieren:

- **B42:** Dichte Führung entlang der Rheinachse mit begrenzten und teilweise konfliktträchtigen Quermöglichkeiten (L331 und Grüner Weg).
- **Rechte Rheinstrecke (Bahn):** Eingeschränkte Durchlässigkeit, punktuelle Engstellen.
- **Autobahn A3 und ICE-Strecke:** Großräumige Trennwirkung zwischen den Stadtteilen im Bergbereich.
- **Rhein:** Natürliche Barriere; Querungen abhängig von Fähren (im Stadtgebiet in den Stadtteilen Königswinter Altstadt und Niederdollendorf) oder den Straßenbrücken im angrenzenden Bonn
- **Steile Hanglagen und Geländekanten:** Erschweren direkte Verbindungen zwischen Tal- und Berglagen.
- **Schützenswerte Natur- und Forstflächen im Naturschutzgebiet Siebengebirge:** Nutzung und Erschließung durch Restriktionen eingeschränkt.

2.2 Datengrundlagen

Die Stadt Königswinter verfügte zu Beginn der Konzepterarbeitung bereits über eine breite Datenbasis zu Mobilität und Infrastruktur. In vielen Handlungsfeldern sind Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität in Konzeption, in Planung, in Umsetzung oder bereits realisiert gewesen. Für das Nahmobilitätskonzept wurden diese Bestände systematisch zusammengeführt (s. u. a. Abbildung 24) und durch weitere Erhebungen sowie externe Quellen ergänzt, darunter OpenStreetMap, ALKIS/ATKIS, Daten von Straßen.NRW und anderen regionale Geodaten. So entstand ein vollständiger Überblick über den Status quo und die bereits angestoßenen Entwicklungen.



Nahmobilitätskonzept Königswinter



Radverkehr RIDE-Daten RSK 2024	Wirtschaftswege- konzept Stadt 2021	Radvorrangroutennetz RSK/Land 2024	Fußverkehrscheck Oberpleis Stadt 2021	Mobilstationenkonzept RSK 2021
Radabstellanlagen- konzept / Achse Bahnhofsstraße Stadt 2023	Radwegeverbindungen Siebengebirge Stadt 2020	Schulwegepläne Stadt 2021	Technische Bestandserhebung Stadt 2019	RSVG- Leihfahrradsystem RSK 2021
Fahrradklimatest ADFC 2022	Radwegekonzept Heisterbacherott- Rhein Stadt 2019	Umgestaltung Rheinuferpromenade Stadt 2024	Markierungskonzept Rad Stadt 2020	Verkehrsgutachten Stadt 2018
Einzelhandelskonzept Stadt 2018	Nahverkehrsplan RSK 2022	Entwurf Klimavorreiterkonzept Stadt 2025	ÖPNV-Haltestellen RSK 2025	Carsharing-Standorte Stadt 2024
Unfalldaten Land 2018-2023	Radnetz NRW / Knotenpunkte RSK 2024	Aktuelle polit. Beschlüsse Stadt	eigene Erhebungen Sweco 2025	...

Abbildung 24: Exemplarische Darstellung der Datengrundlage und deren Integration in das Nahmobilitätskonzept. Neben den hier dargestellten Unterlagen wurde zahlreiche weitere Daten und Konzepte berücksichtigt.

Zum Einsatz kamen vielfältige, thematisch unterschiedliche Datentypen. Dazu zählen kommunale und regionale Konzepte und Planwerke (u. a. Rad- und Fußverkehrsnetze / -betrachtungen, Stadt- und Freiraumentwicklung, Einzelhandelskonzept, Wirtschaftswegekonzept), amtliche Statistiken (u. a. Bevölkerung, Pendlerverflechtungen, ÖPNV), Machbarkeitsstudien und Projektunterlagen mit Varianten und Kostenschätzungen, Zählungen und Erhebungen zu Kfz- und Radverkehr, Auswertungen zu Initiativen wie Stadtradeln. Hinzu kommen Rats- und Ausschussbeschlüsse sowie umfassende Geodatenbestände zu Netzen, Querungen, Barrieren, Schutzgebieten etc. Diese heterogene Datenlandschaft wurde im Projektverlauf konsolidiert und fachlich bewertet.

Aufgabe der Datenerhebung und -aufbereitung ist der systematische Abgleich, die Verschneidung und Integration des vorhandenen Wissens mit den im Zuge des Nahmobilitätskonzeptes gewonnenen Erkenntnissen. Ziel ist eine umfassende und konsistente Grundlage, auf der die Fuß- und Radverkehrsnetze konzipiert und konkrete Maßnahmen abgeleitet, bewertet und priorisiert werden können. Dabei werden bestehende Planungen, Beschlüsse und Zuständigkeiten berücksichtigt, um Synergien zu nutzen und Doppelarbeiten zu vermeiden.

Methodisch erfolgt die Aufbereitung in mehreren Schritten. Zunächst werden alle Daten gesichtet, inhaltlich geprüft und hinsichtlich Aktualität, räumlicher Genauigkeit und Vollständigkeit validiert. Analoge oder fragmentierte Informationen werden digitalisiert und – wo erforderlich – durch Vor-Ort-Prüfungen und fachliche Einschätzungen ergänzt. Die Daten fließen in eine zentrale GIS-Datenbank, die eine kartografische Visualisierung, Analyse und Berichterstellung ermöglicht.

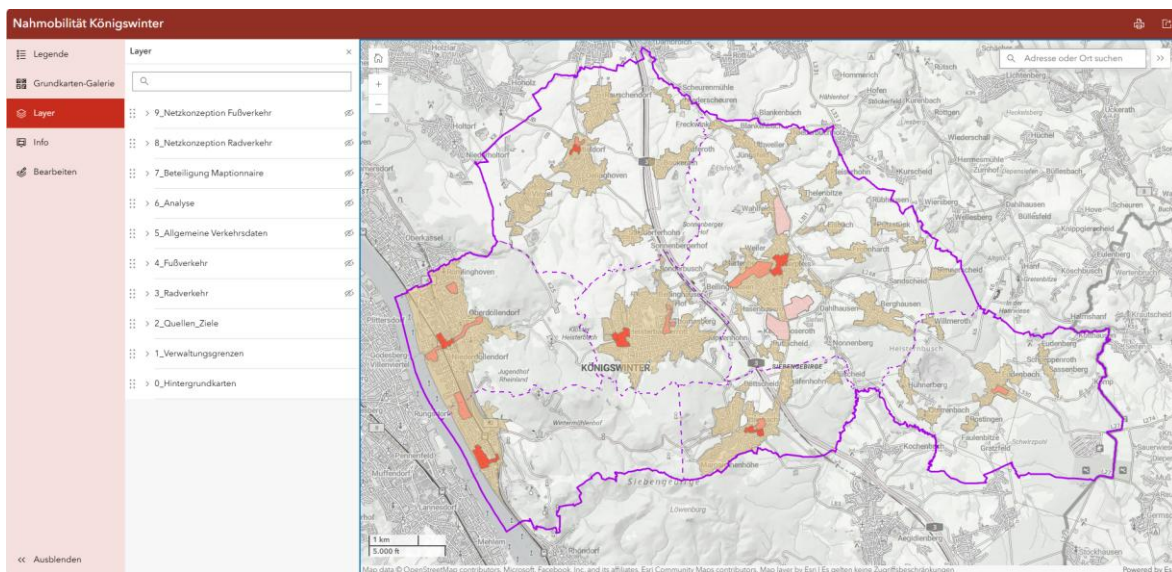


Abbildung 25: Screenshot aus WebGIS (ArcGIS Online).

Das Ergebnis dieses Prozesses ist eine umfassende, thematisch gegliederte GIS-Datenbank, die alle relevanten Informationen für die Analyse und die spätere Maßnahmenkonzeption bereitstellt. Sie umfasst insbesondere:

- Quellen und Ziele des Alltags (Gastronomie, Einzelhandel, Gesundheits- und Versorgungsangebote), Mobilitätspunkte (Bahnhöfe, Haltestellen, Bikesharing, projektierte Carsharing Standorte, Mobilitätsstationenkonzept des RSK), Kinderbetreuung und Bildungseinrichtungen, touristische und kulturelle Attraktionen sowie die Versorgungsbereiche aus dem Einzelhandelskonzept.
- Radverkehrsdaten mit bestehenden Netzen, Qualitätsmerkmalen und Breiten, geplanten Achsen und Lückenschlüssen aus Konzepten, ergänzende Erhebungen sowie verfügbare Zähl- und Nutzungsdaten (z. B. Stadtradeln).
- Fußverkehrsdaten mit Schulwegeplänen, Ergebnissen aus Fußverkehrs-Checks, zentralen Fußwegeverbindungen,
- Allgemeine Verkehrsdaten wie Kfz-Belastungen, Geschwindigkeiten, Unfallstatistiken, das Wirtschaftswegekonzept (Wegeklassen, Befahrbarkeit, Zuständigkeiten), Mobilitätsbarrieren (B42, rechte Rheinstrecke, A3, Rhein, Gewässer, Hanglagen, Schutzgebiete) sowie das Straßen- und Wegenetz mit Klassifizierung.

Im weiteren Projektverlauf wurde ein WebGIS als zentrales Arbeits- und Kommunikationswerkzeug eingesetzt, das sukzessive erweitert wurde. Neben den Ergebnissen der vertiefenden Analysen fließen hier auch Beiträge aus der Beteiligung ein: Hinweise der Bürgerschaft, wurden geordnet erfasst und räumlich verortet. Auf diese Weise entstand ein aktuelles, transparentes und praxisnahes Instrument, das Planung, Abstimmung und Umsetzung der Nahmobilitätsmaßnahmen in Königswinter effizient unterstützt.

2.2.1 Fokus Radverkehr

Für den Radverkehr gab es zu Bearbeitungsbeginn bereits zahlreiche relevante Daten, die es zu berücksichtigen galt. Im Folgenden werden einige der wichtigen Datengrundlagen für diesen Bereich exemplarisch beschrieben:

2.2.1.1 Netze

Verschiedene bestehende und geplante Netze in Planung, im Bereich Radverkehr wurden als Grundlage für das Nahmobilität ausgewertet und berücksichtigt.

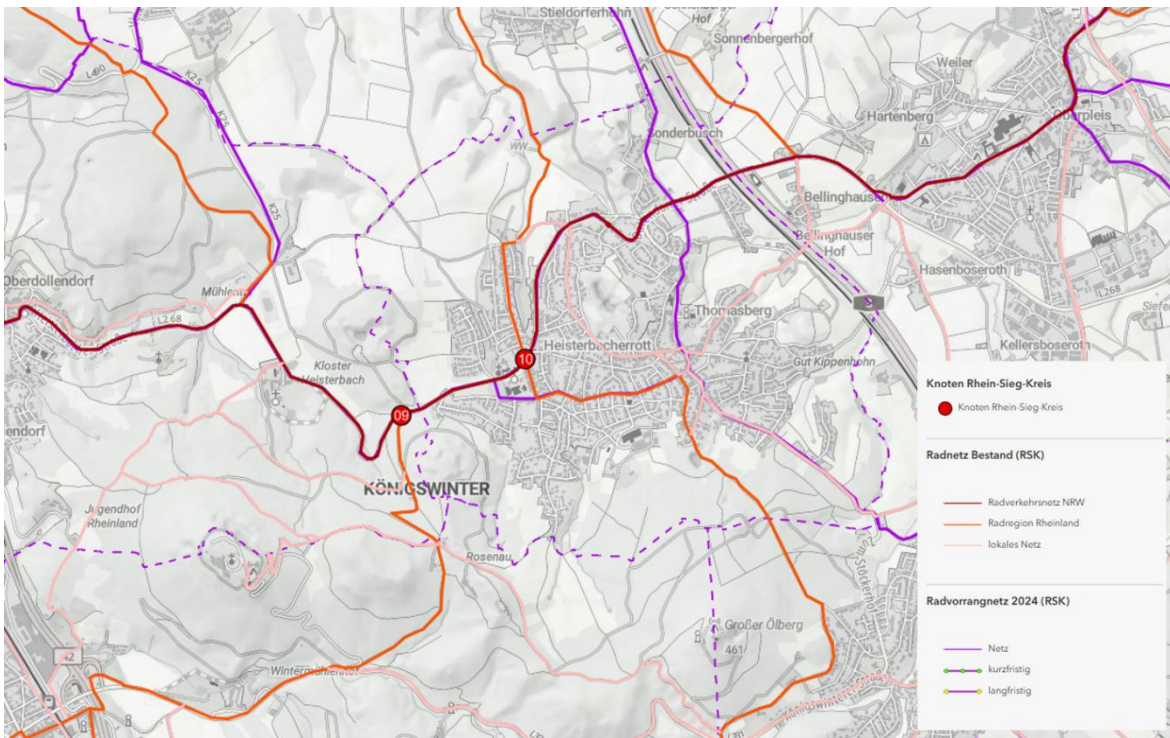


Abbildung 26: Auszug aus den bestehenden und geplanten Radverkehrsnetzen mit Bezug zur Stadt Königswinter: 1) Radverkehrsnetz NRW inkl. Knotenpunktnetz und lokalen Ergänzungen, 2) Knotenpunkte, 3) angestrebtes Radvorrangnetz auf Landesebene

Radnetz NRW

Die Stadt Königswinter ist bereits Teil des umfassenden *Radnetzes NRW*. Nicht alle ausgewiesenen Teile des gewachsenen Netzes entsprechen den aktuellen Vorgaben und Regelwerken für den Radverkehr. Zahlreiche Verbindungen weisen weiterhin keine Alltagsrelevanz bzw. -tauglichkeit auf. Daher kann das Radnetz NRW nicht 1:1 in das Netzkonzept der Stadt übernommen werden. Vielmehr bietet es eine Grundlage für die Routenfindung im Rahmen der im Zuge der Netzkonzeption identifizierten Verbindungsbedarfe.

Landesweites Radvorrangnetz

Hohe Relevanz für das Netzkonzept für den Radverkehr in der Stadt haben die angestrebten Radvorrangrouten des Rhein-Sieg-Kreises, die sich auch quer durch das Stadtgebiet von Königswinter ziehen.

Radvorrangrouten nach H RSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2021)) sind hochwertige, durchgängige Hauptachsen des Radverkehrsnetzes, die

bedeutende Quellen-Ziel-Beziehungen verbinden und dem Radverkehr eine bevorzugte, zügige und sichere Führung bieten. Kennzeichnend sind hohe Direktheit und Reisegeschwindigkeit, wenige Unterbrechungen, bevorrechtigte Führung an Knoten (z. B. Vorfahrt, optimierte Signalzeiten), breite und komfortable Querschnitte mit guter Oberfläche, geringe Neigungen, durchgängige Beleuchtung sowie klare, einheitliche Wegweisung. Sie können eigenständig oder straßenbegleitend geführt werden und liegen qualitativ oberhalb regulärer Hauptrouten, jedoch unterhalb von Radschnellverbindungen.

Im Gebiet des Rhein-Sieg-Kreises wurden diese von Kreis und Kommunen identifiziert, festgehalten und an das Land im Zuge des kommunalen Beteiligungsprozesses zum landesweiten Radvorrangnetzes an das Land gemeldet. Die vorgeschlagenen Routen würden entsprechend direkt in das landesweite Radvorrangnetz mitaufgenommen oder bei Ablehnung durch das Land oder durch den Kreis als wichtige relevante Verbindung auf Kreisebene besonders in den Vordergrund gehoben. Die Achsen des Radvorrangnetzes wurde in das Netzkonzept als Hauptrouten übernommen, um die Bestrebungen von Kreis und Land für den Alltagsradverkehr entsprechend zu berücksichtigen.

Exkurs: Entwicklung des landesweiten Radvorrangnetzes

Das Radvorrangnetz bildet die oberste Netzhierarchie und soll Metropolen, Ober- und Mittelzentren sowie (in der kleinsten Stufe) Mittel- mit Grundzentren verbinden; untergeordnete Netze (überörtlich, lokal) erschließen ergänzend Grundzentren, Gemeinden und Ortsteile in NRW.

Ein landesweit lückenloses, sicheres Radvorrangnetz ist Voraussetzung, um in NRW einen Radverkehrsanteil von 25 Prozent zu erreichen. Gemäß § 17 FaNaG definiert das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen das Radvorrangnetz. Das Landesverkehrsmodell 2035 dient als Grundlage der Potenzialanalyse Radverkehr. Deren Ergebnis ist ein baulastübergreifender Initialvorschlag für das Radvorrangnetz.

Seit Mai 2024 läuft die kommunale Beteiligung über beteiligung.nrw mit interaktiver Karte: Kommunen kommentieren, reichen Planungen ein und können Alternativen vorschlagen; passende kommunale Trassen ersetzen den Initialvorschlag. Das Netz wird baulastneutral definiert, der Ausbaustandard richtet sich ausschließlich nach den ermittelten Potenzialen: Radschnellverbindungen > 2.000 Radfahrende/Tag, Radvorrangrouten 500–2.000, sonstige (über)regionale Verbindungen < 500. Nächste Schritte sind die zielkonforme Nachsteuerung der Modellannahmen, die Netzkonsolidierung mit den kommunalen Rückmeldungen und die priorisierte Umsetzung hochwirksamer Abschnitte.

2.2.1.2 Planungen und Konzepte

Neben den zu berücksichtigenden Radverkehrsnetzen gibt es weiterhin abgeschlossene und laufende Planungen bzw. Konzepte zu Verbindungen im Stadtgebiet. Hierzu zählen z. B. die Neugestaltung des Rheinuferbereiches oder die Betrachtung der Berg-Tal-Verbindung zwischen Niederdollendorf und Heisterbacherrott. Auch die Radverkehrsachse Bahnhofsallee ist eine wichtige Untersuchung, die in das Netzkonzept für den Radverkehr in der

Stadt mit eingeht. Neben diesen Projekten gingen weiterhin viele kleinere Maßnahmen, Beschlüsse etc. in die zu berücksichtigende Datengrundlage ein.

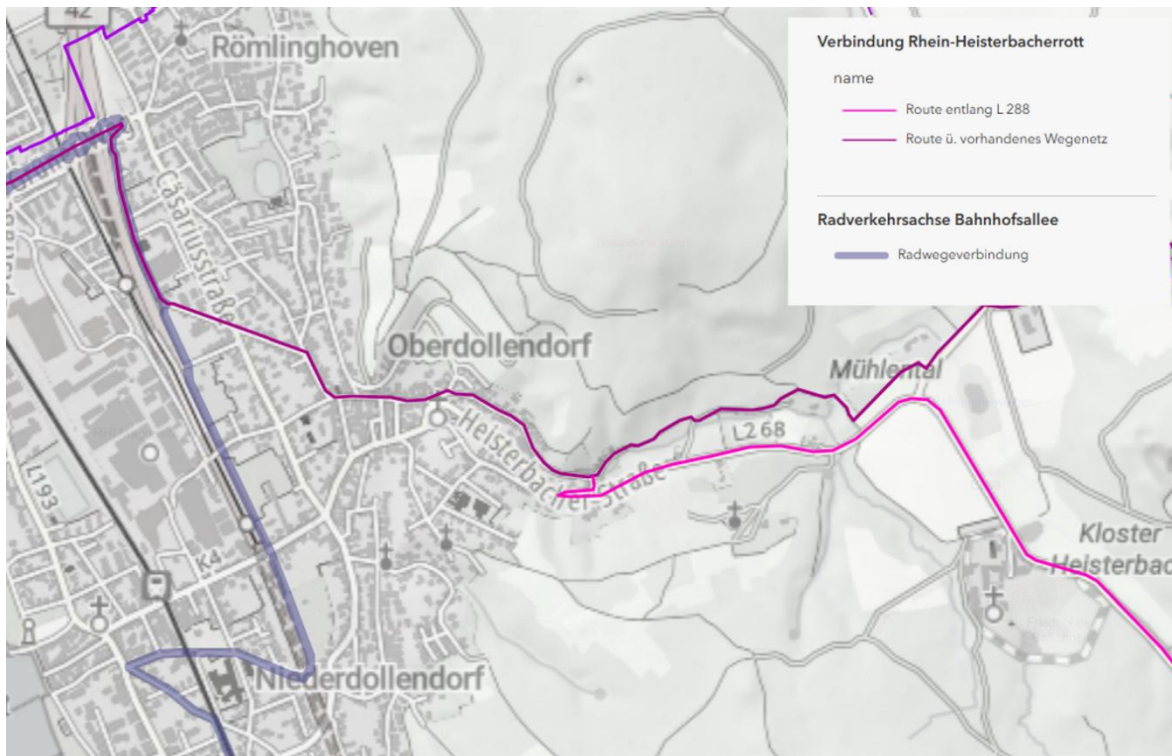


Abbildung 27: Exemplarischer Auszug zu den bestehenden bzw. durchgeführten Planungen rund um das Thema Radverkehr.

2.2.1.3 Zählungen

Für die Netzkonzeption genutzt wurden auch Zählungen des Radverkehrs. Diese wurden im Zuge der jährlichen Aktion „Stadtradeln“ (Stadtradeln, 2026) durchgeführt. Die dort erhobenen Daten werden aufbereitet und den Kommunen über die Plattform RiDE – Radverkehr in Deutschland (Radverkehr in Deutschland, 2026) bereitgestellt. Diese liefert Kommunen leicht verständliche Einblicke in reale Fahrtrouten:

Wo ist der Radverkehr lebhaft, wo stockt er? Welche Wege werden bevorzugt, welche gemieden? Grundlage sind anonymisierte, freiwillig aufgezeichnete GPS-Daten aus der Aktion Stadtradeln. Diese werden qualitätsgeprüft, zeitlich und räumlich aggregiert und als Heatmaps visualisiert, sodass sich Radverkehrsströme innerhalb und zwischen Kommunen anschaulich darstellen lassen. RiDE unterstützt damit die Planungsarbeit: identifiziert fehlende Verbindungen und Engstellen, zeigt Potenzialkorridore und Umwege, hilft bei der Priorisierung von Maßnahmen und erlaubt Vorher-/Nachher-Vergleiche nach Umbauten.

Wichtig ist die richtige Einordnung: RiDE bildet nur teilnehmende Fahrten ab und ist damit eine Stichprobe, keine Vollerhebung. Die Daten sind abhängig vom Aktionszeitraum, vom Wetter und vom Nutzungsverhalten, werden datenschutzkonform anonymisiert und großräumig aggregiert.

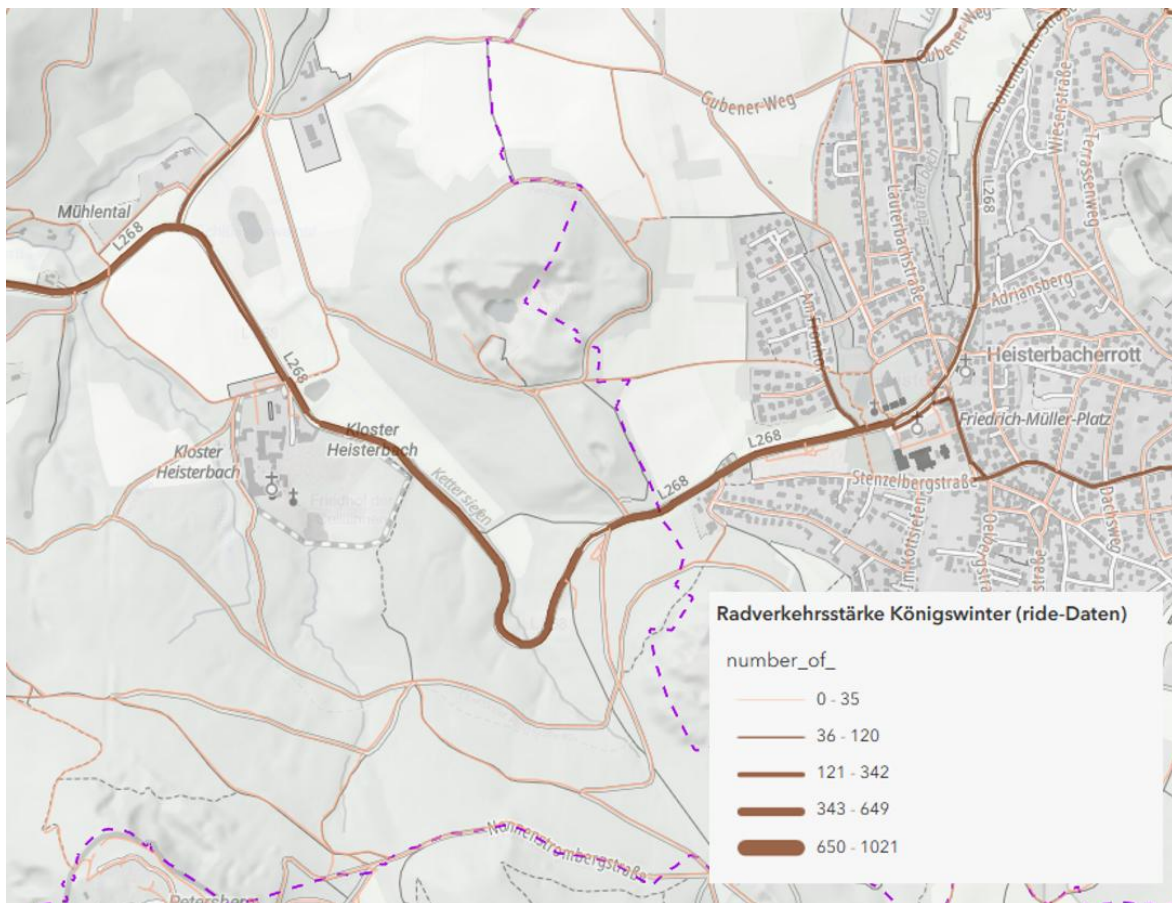


Abbildung 28: Auszug zu den RiDe-Daten der Stadt Königswinter. Darstellung der Anzahl der Fahrten - je dicker die Linie, desto höher die gemessene Radverkehrsstärke im Beobachtungszeitraum.

Die Ride-Daten für das Jahr 2025 lagen erst nach der Erarbeitung der konzeptionellen Grundlage Anfang 2026 vor. Daher konnten die Daten in diesem Konzept nicht mehr in der Analyse berücksichtigt werden. Bei der Detailprüfung der Maßnahmen und den weiteren Planungen sollten diese aber dringend integriert werden.

2.2.1.4 Unfalldaten

Als weitere relevante Datengrundlage erfolgte auch eine Visualisierung und Auswertung der Unfallstatistiken zu Unfällen mit Radverkehrs-Beteiligung der letzten 5 Jahre im Stadtgebiet. Die Daten stammen aus dem Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (Unfallatlas Deutschland, 2024)

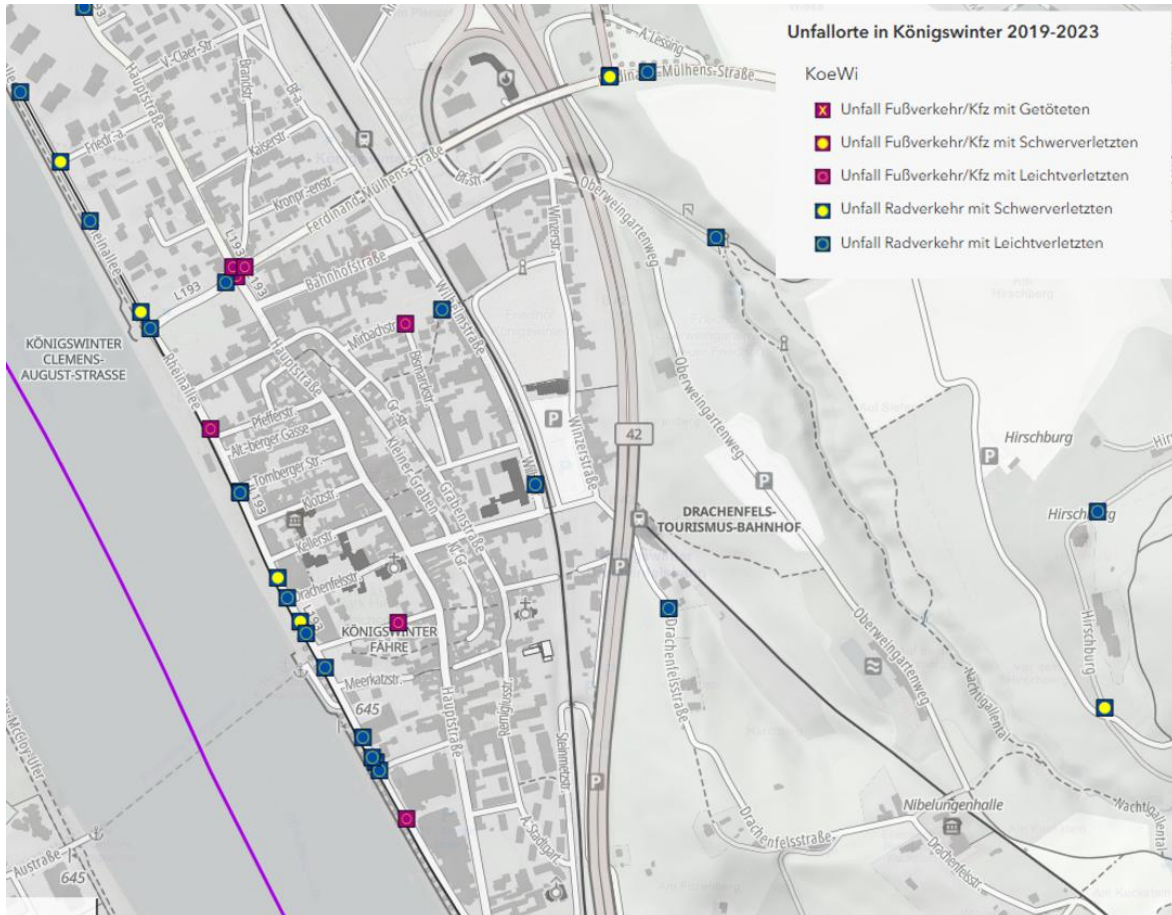


Abbildung 29: Kartenausschnitt zur Darstellung der Unfallstatistik zu Unfällen mit Radverkehrsbeteiligung von 2019-2023 in Königswinter

2.2.2.2 Fußverkehrs-Check Oberpleis

Der Fußverkehrs-Check in NRW ist ein durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW angebotener, moderierter Prozess, mit dem Kommunen die Qualität und Sicherheit ihrer Fußwege systematisch überprüfen und verbessern. Kernbestandteile sind ein Auftaktworkshop zur Zielsetzung, gemeinsame Begehungen mit Verwaltung, Politik, Polizei, Schulen, Verbänden und Bürger*innen sowie ein Abschlussworkshop zur Auswertung. Dabei werden Barrieren, fehlende Querungen, unklare Wegführung, Aufenthaltsqualität, Beleuchtung, Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit vor Ort bewertet. Das Ergebnis ist ein dokumentierter Maßnahmenkatalog mit kurzfristig umsetzbaren „Quick Wins“ (z. B. Markierungen, Beschilderung, Ampelzeiten, Möblierung) und mittel- bis langfristigen Infrastrukturprojekten (z. B. Gehwegbreiten, Querungshilfen, Netzlücken schließen), inklusive Priorisierung und Zuständigkeiten. Der Check stärkt die Sensibilität für die Bedürfnisse zu Fuß Gehender, schafft belastbare Entscheidungsgrundlagen, erleichtert die Kommunikation mit der Öffentlichkeit und unterstützt die Verankerung des Fußverkehrs in integrierten Mobilitäts- und Stadtentwicklungsplanungen. Kommunen erhalten Methoden, Materialien und fachliche Begleitung, um den Prozess effizient durchzuführen und Ergebnisse transparent zu veröffentlichen.

In Königswinter wurde der Fußverkehrs-Check 2021 im Stadtteil Oberpleis durchgeführt. Die Erkenntnisse aus diesem Prozess gingen ebenfalls in die Bearbeitung des Nahmobilitätskonzeptes mit ein.

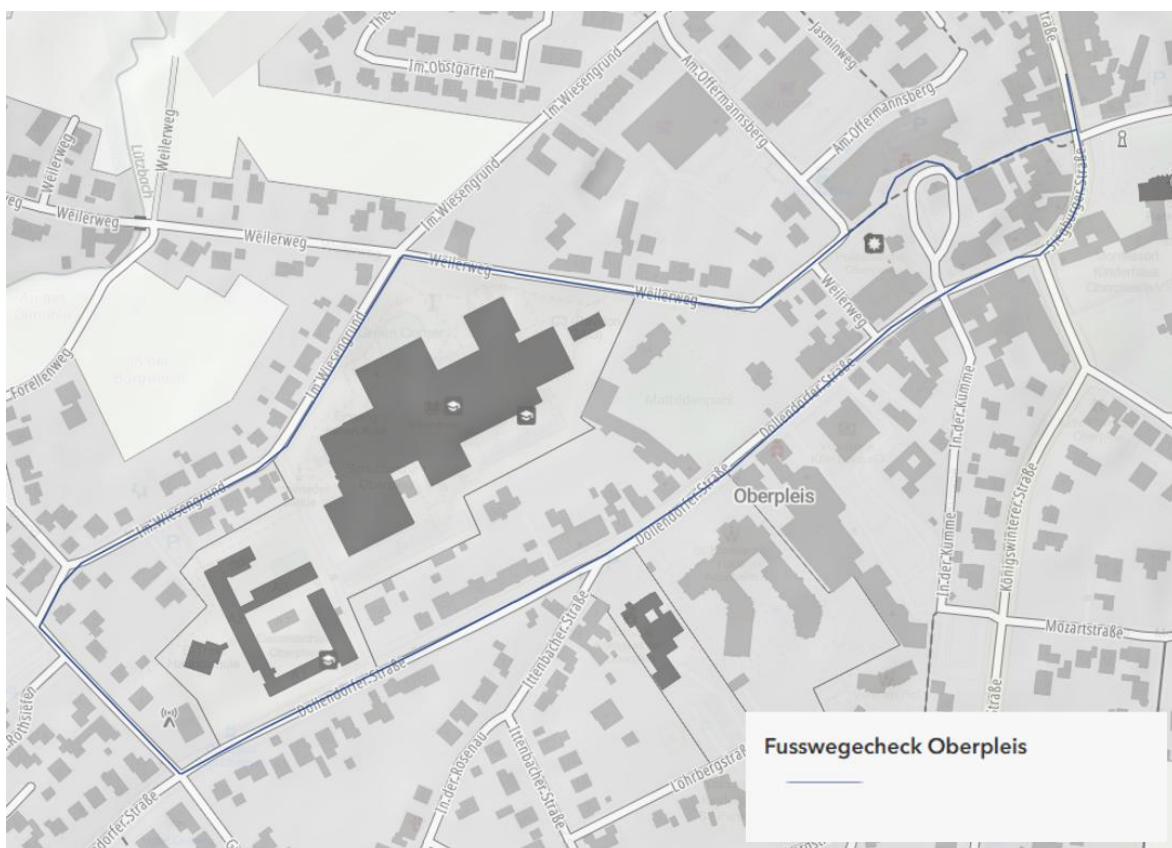


Abbildung 31: Streckenverlauf des im Jahr 2021 im Stadtteil Oberpleis durchgeführten Fußverkehrs-Checks.

3. Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

Die Zielnetze beschreiben die angestrebten, zusammenhängenden und attraktiven Netze von Wegen und Routen für den Fuß- und Radverkehr. Sie definieren Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen (z. B. Wohnorten, Schulen, Haltestellen, Zentren), legen Netzhierarchien und Qualitätsstandards (Sicherheit, Direktheit, Durchgängigkeit, Komfort) fest und dienen als Planungsgrundlage, um Lücken zu schließen, Maßnahmen zu priorisieren und eine attraktive Alltagsmobilität zu ermöglichen.

Im Folgenden werden die Leitgedanken und Grundlagen der Zielnetze, die Methodik der Erarbeitung und abschließend die finalen Netzkonzepte beschrieben.

3.1 Leitbild

Das nachfolgende Leitbild beschreibt die übergeordneten Zielvorstellungen, die als Orientierung für zukünftige Entscheidungen und Handlungen dienen. Es fasst die grundlegenden Werte, Leitgedanken und langfristigen Ziele der Stadt Königswinter zusammen und schafft damit eine klare, verbindliche Richtung für die Entwicklung. Das Leitbild gibt allen Beteiligten, von der Verwaltung über die Politik bis hin zur Bürgerschaft, ein gemeinsames Verständnis über den angestrebten Zustand der Nahmobilität in Königswinter und die Ausprägungen der Fuß- und Radverkehrsnetze. Das bereits beschlossene Leitbild aus dem integrierten Vorreiterkonzept Klimaschutz (Stadt Königswinter (2025): Band 1: Integriertes Vorreiterkonzept Klimaschutz – Die Strategie, S. 18ff) beschreibt die grundlegenden Ziele für das Leitbild des Nahmobilitätskonzeptes.

Beide Konzepte ergänzen sich; hierbei vertieft das Nahmobilitätskonzept die Belange der Mobilität in Bezug auf erforderliche Fuß- und Radwegenetze.

Das Leitbild setzt sich aus folgenden Leitsätzen zusammen:

Nahmobilität in Königswinter soll als **ganzheitlich vernetztes System** gestaltet werden, das alle Stadtteile miteinander verbindet, die Bedürfnisse möglichst aller Menschen berücksichtigt und so eine uneingeschränkte Mobilität für die ganze Bevölkerung ermöglicht.

Die **Berg- und Talbereiche** werden durch sichere und alltagsgerechte **Radverkehrsverbindungen** verbunden.

Die **Wege entlang des Rheins** werden als durchgängige, sichere und barrierefreie **Hauptachsen des Umweltverbunds** entwickelt und Nutzungskonflikte zwischen den Verkehrsarten minimiert.

Der **innerörtliche Fußverkehr** wird durch breite, durchgängige und hindernisfreie Gehwege, sichere Querungsstellen und attraktive Aufenthaltsbereiche gefördert.

Wege zu zentralen Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind im gesamten Stadtgebiet so gestaltet, dass eine **selbstständige Mobilität** insbesondere für Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Personen flächendeckend gewährleistet ist.

Die Entwicklung der Nahmobilität in Königswinter soll **partizipativ** gestaltet werden und alle relevanten Akteur*innen sowie die Bürgerschaft aktiv einbeziehen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wirkt als Ergänzung und Rückgrat der nachhaltigen Nahmobilität und verknüpft Verkehrsangebote zu einem leistungsfähigen, umweltfreundlichen Gesamtsystem.

Die Leitsätze berücksichtigen die topografischen und siedlungsstrukturellen Besonderheiten in Königswinter und nehmen damit gezielt Bezug auf die unterschiedlichen Anforderungen, die sich aus der Lage zwischen Rheinschiene, Höhenlagen und den verschiedenen Stadtteilen ergeben. Sie schaffen einen langfristigen Gestaltungsrahmen für die nachhaltige Entwicklung der Nahmobilität in Königswinter und dienen als Leitplanken für künftige Planungen und Maßnahmenentwicklungen.

Auf diese Weise werden Grundlagen und Entscheidungskriterien geschaffen, die die spezifischen Gegebenheiten vor Ort konsequent in den Mittelpunkt stellen und die nachhaltige Nahmobilitätsentwicklung in Königswinter sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum fördern.

3.2 Netzgrundlagen

Grundlage für die Netzplanung im Nahmobilitätskonzept sind die aktuellen Verkehrsströme sowohl auf Meso- als auch auf Mikroebene. Die Mesoebene beschreibt dabei die räumliche Betrachtung zwischen Gesamtstadt und Quartier, etwa Verbindungen zwischen Stadtteilen, während die Mikroebene kleinräumige Strukturen wie einzelne Straßen, Wege und Knotenpunkte umfasst. Um ein bedarfsgerechtes und leistungsfähiges Verkehrswegenetz entwickeln zu können, werden im Folgenden zunächst die Pendlerströme von und nach Königswinter analysiert. Ergänzend dazu erfolgt eine Betrachtung der innerstädtischen Pendlerverflechtungen, um die wichtigsten Bewegungsmuster innerhalb des Stadtgebiets zu identifizieren. Darüber hinaus werden die Radverkehrsströme auf Basis realer Streckendaten ausgewertet, um bereits heute relevante Routen sowie zukünftige Potenziale für eine gezielte Förderung des Radverkehrs zu identifizieren.

3.2.1 Pendlerströme

Im Zentrum des Nahmobilitätskonzeptes steht die Förderung der Mobilität auf kurzen Wegen innerhalb der Stadt Königswinter. Dennoch ist es für eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie unerlässlich, auch den Pendlerverkehr über die kommunalen Grenzen hinweg in den Blick zu nehmen – insbesondere, da viele dieser Wege mit dem Fahrrad oder in Kombination mit dem öffentlichen Nahverkehr problemlos zurückgelegt werden könnten.

Der Pendleratlas Deutschland⁴ liefert dazu jährlich umfassende Informationen zu den Pendelbewegungen zwischen Wohn- und Arbeitsorten in Deutschland. Er dient als Grundlage für Analysen zur potenziellen Mobilität der Erwerbstätigen und zeigt, wie sich Arbeitswege über regionale Grenzen hinweg verteilen (Pendleratlas Deutschland, 2024)

Die Analyse der Einpendlerströme nach Königswinter zeigt (vgl. Abbildung 32), dass mehr als die Hälfte der Einpendler*innen aus den direkt angrenzenden Nachbarkommunen kommt. An erster Stelle steht dabei die Stadt Bonn, gefolgt von Bad Honnef, Hennef (Sieg) und der Verbandsgemeinde Asbach. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Alltagswege vieler Menschen nach Königswinter führen – Wege, die ein großes Potenzial für den Radverkehr bieten.

⁴ <https://pendleratlas.statistikportal.de/> (Stand 2024)

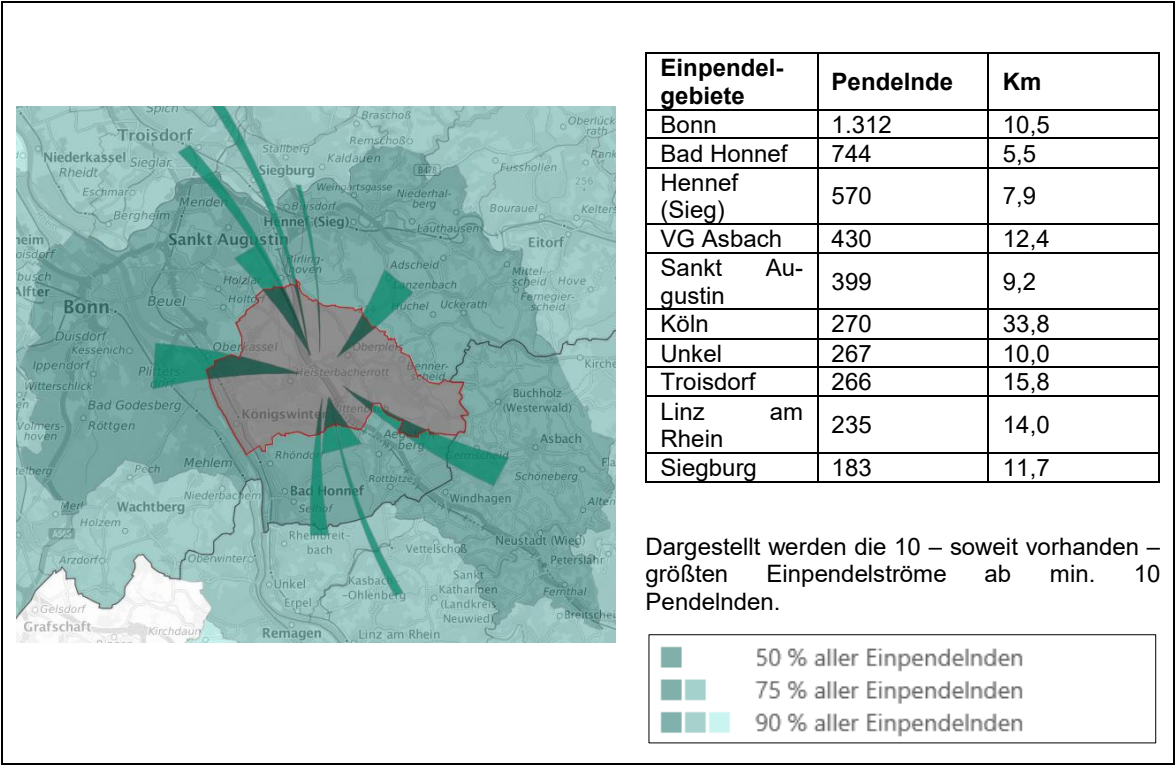


Abbildung 32: Einpendlerströme 2024 in die Stadt Königswinter (Statistische Ämter der Länder, 2025)

Ein anderes Bild ergibt sich hingegen bei den Auspendler*innen (vgl. Abbildung 33), also jenen, die ihren Wohnsitz in Königswinter haben und ihre Alltagswege in eine andere Kommune führen. Auch hier ist Bonn mit deutlichem Abstand das wichtigste Ziel, was die enge Verflechtung der beiden Städte unterstreicht, gefolgt von der Stadt Köln, bevor sich die direkt benachbarten Städte wie Sankt Augustin, Hennef, Bad Honnef oder die Verbandsgemeinde Asbach anschließen. In Summe ergibt sich hier allerdings ebenfalls ein großes Potenzial für den Umweltverbund.

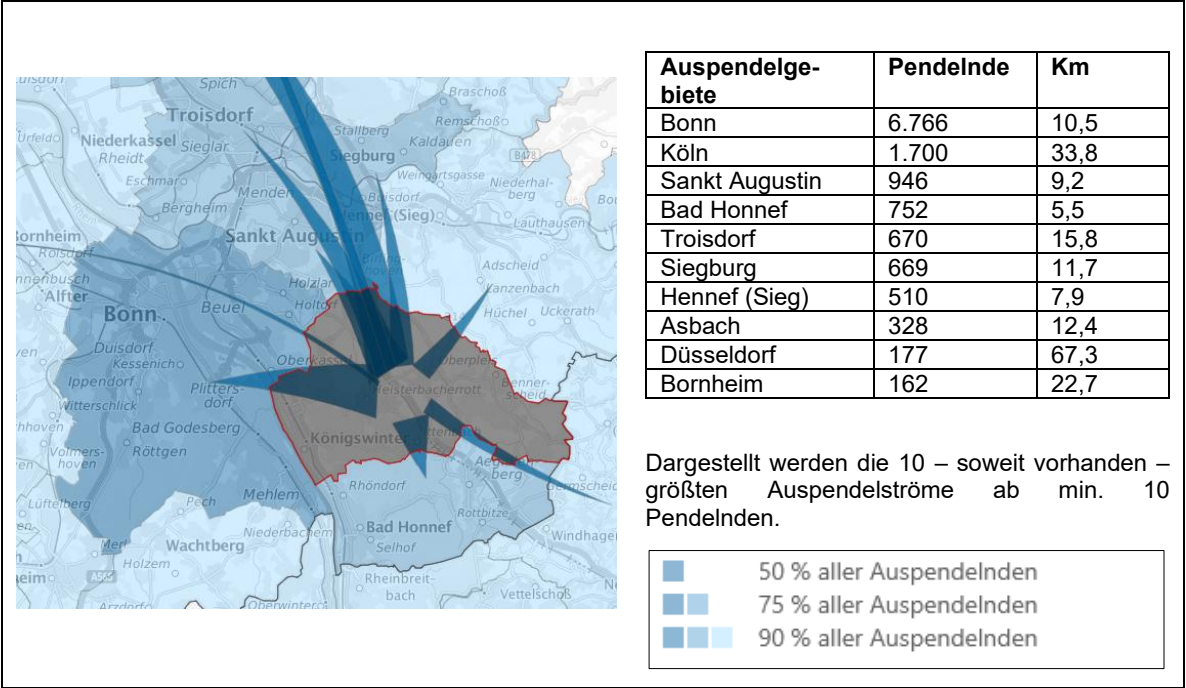


Abbildung 33: Auspendlerströme 2024 der Stadt Königswinter (Statistische Ämter der Länder, 2025)

Diese Auswertungen machen deutlich, dass neben der innerstädtischen Nahmobilität auch die Vernetzung mit den Nachbarkommunen und den Oberzentren einen wichtigen Baustein für die Mobilitätsplanung darstellt. Gerade für die Relationen zwischen Königswinter und den größeren Kommunen sollten die Potenziale des Radverkehrs und des Umweltverbunds weiter geprüft und, wenn erforderlich, ausgebaut werden.

Innerstädtische Pendlerströme

Für die Analyse der innerstädtischen Pendlerverflechtungen in Königswinter wurde ein mehrstufiges methodisches Vorgehen gewählt. Zunächst wurden zweckübergreifende Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr aus dem Verkehrsmodell NRW ausgewertet, um die Bewegungsströme zwischen den einzelnen Stadtteilen zu erfassen. Im nächsten Schritt wurden die prozentualen Anteile dieser Fahrten zwischen den Stadtteilen berechnet, um die Verflechtungen differenziert abbilden zu können.

Diese Werte wurden anschließend mit der Anzahl der verkehrsmittelübergreifenden Binnenpendler aus der amtlichen Statistik verschnitten. Daraus ergibt sich ein umfassenderes Bild, das die tatsächlichen Pendlerbewegungen unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel berücksichtigt. Die prozentualen Anteile aus dem Verkehrsmodell wurden schließlich mit den Binnenpendlerzahlen multipliziert, um die Größenordnung der Verflechtungen realistisch abzuschätzen.

Das Ergebnis dieser Vorgehensweise ist eine grobe, aber aussagekräftige Abschätzung der verkehrsmittelübergreifenden Pendlerverflechtungen zwischen den Stadtteilen von Königswinter. Die Abbildung 34 visualisiert die Ergebnisse anhand der Anzahl der Pendlerwege zwischen den einzelnen Stadtteilen, sodass die wesentlichen innerstädtischen Bewegungsachsen und deren Bedeutung für die Nahmobilitätsplanung deutlich werden.

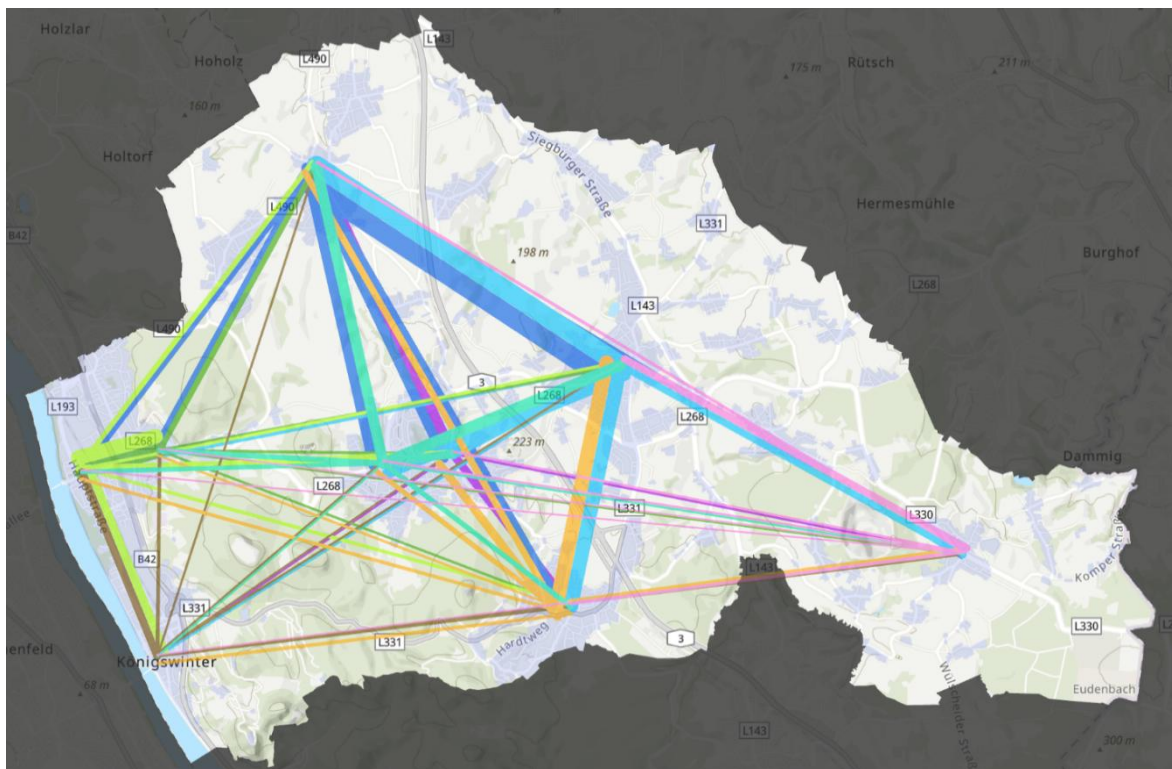


Abbildung 34: Verkehrsmittelübergreifende Pendlerverflechtungen innerhalb des Stadtgebiets von Königswinter (Quelle: eigene Darstellung)

Die Auswertung der Ergebnisse macht deutlich, dass sich innerhalb von Königswinter mehrere markante Pendlerachsen herausbilden. Besonders auffällig ist die Verbindung zwischen Stieldorf und Oberpleis. Ebenso zeigt sich eine ausgeprägte Berg-Tal-Verbindung, die sich von Dollendorf über Heisterbacherrott bis nach Oberpleis zieht und damit mehrere größere Stadtteile miteinander verknüpft. Weiterhin ist die Achse Oberpleis-Ittenbach als wichtige Verbindung zu erkennen. Darüber hinaus ist ein starker innerörtlicher Verkehr entlang der Rheinschiene festzustellen. Diese Achsen verdeutlichen, welche Relationen im alltäglichen Pendlerverkehr eine herausragende Rolle spielen und welche Verbindungen bei der Planung und Weiterentwicklung des Nahmobilitätsnetzes besondere Aufmerksamkeit erhalten sollten.

3.2.2 Radverkehrsströme

Für die Analyse der tatsächlichen Radverkehrsströme in Königswinter wurden die Daten der Plattform RiDE (Radverkehr in Deutschland) aus dem Jahr 2024 herangezogen (Radverkehr in Deutschland, 2026). Diese Datengrundlage bildet die realen Wege und Fahrtrouten der Radfahrenden im Stadtgebiet präzise ab. Die Erhebung erfolgte im Rahmen der STADTRADELN-Kampagne, bei der zahlreiche Bürger*innen und Bürger ihre Alltags- und Freizeitwege dokumentiert haben. Dadurch stehen detaillierte Informationen zur Verfügung, die einen authentischen Einblick in das Mobilitätsverhalten der Radfahrenden vor Ort bieten. Die RiDE-Daten liefern somit wertvolle Hinweise darauf, welche Strecken tatsächlich bevorzugt genutzt werden, wo besonders hohe Verkehrsdichten auftreten und an welchen Stellen konkreter Handlungsbedarf besteht, um das Radwegenetz weiter zu verbessern und gezielt auf die Bedürfnisse der Nutzer*innen einzugehen.

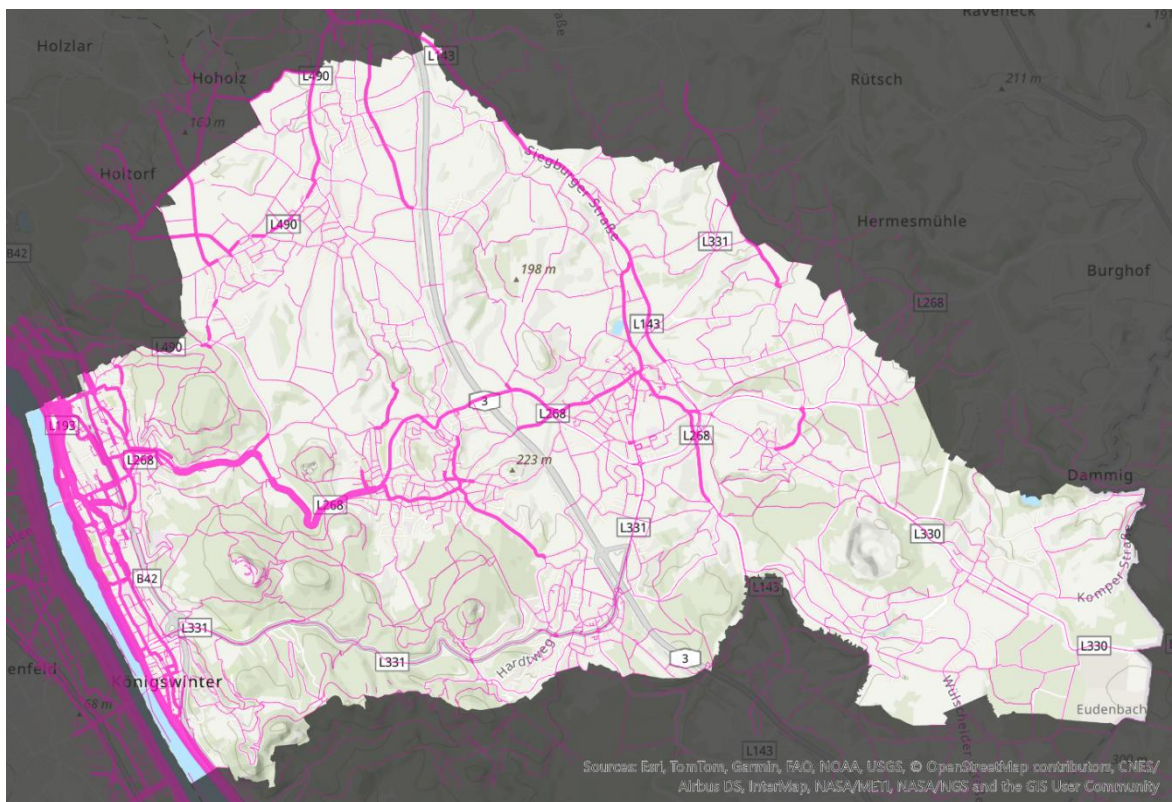


Abbildung 35: Visualisierung der Radverkehrsströme (Eigene Darstellung auf Grundlage der RiDE-Daten aus dem STADTRADELN 2024)

Die Auswertung der visualisierten Ergebnisse zeigt (vgl. Abbildung 35), dass sich in Königswinter mehrere deutliche Radverkehrsachsen herauskristallisieren. Besonders markant ist die Achse entlang der Rheinschiene, was vor allem auf die hohe Bedeutung und Nutzung des Rheinradweges zurückzuführen ist. Ebenfalls sehr präsent ist die bereits erwähnte Berg-Tal-Verbindung, die von Dollendorf über Heisterbacherrott entlang der L 268 bis in Richtung Oberpleis verläuft und als zentrale Route für den Radverkehr zwischen den Höhenlagen und dem Talgebiet dient.

Im Bergbereich (Pleiser Hügelland) lässt sich eine weitere wichtige Achse entlang der Siegburger Straße in nördliche Richtung erkennen. Von dort aus verzweigen sich mehrere Strecken weiter in Richtung Bonn, was die Bedeutung dieser Verbindung für den überörtlichen Radverkehr unterstreicht. Insgesamt machen die Ergebnisse deutlich, welche Routen im Radverkehrsnetz von Königswinter besonders stark frequentiert werden und wo gezielte Verbesserungen und Ausbaumaßnahmen das größte Potenzial für eine nachhaltige Förderung des Radverkehrs bieten.

3.2.3 Quellen und Ziele

3.2.3.1 Quellen und Ziele des Alltags

Für die Ausrichtung einer alltagsorientierten, nachhaltigen Mobilität wurden die relevanten Quellen und Ziele des täglichen Lebens systematisch identifiziert und räumlich verortet. Unter Quellen werden vor allem Wohngebiete und bedeutende Mobilitätsknotenpunkte verstanden (z. B. Bahnhöfe, Haltepunkte des ÖPNV, Mobilitätsstationen, Park+Ride), von denen Wege ihren Ausgang nehmen. Ziele umfassen die zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge und des täglichen Bedarfs: Versorgung (z. B. Lebensmitteleinzelhandel, Wochenmärkte, Apotheken, Haus- und Fachärzte, Krankenhäuser), Bildung (z. B. Kitas, Grund- und weiterführende Schulen, Berufsschulen, Hochschulstandorte), Betreuungseinrichtungen und soziale Infrastruktur (z. B. Horte, Jugend- und Senioreneinrichtungen), ergänzend Kultur-, Freizeit- und Sportangebote sowie Arbeits- und Dienstleistungsstandorte. Diese Gesamtschau bildet die Grundlage, um fuß- und radverkehrsrelevante Verbindungen bedarfsgerecht zu priorisieren.

Die Erfassung erfolgte primär auf Basis von OpenStreetMap (OSM) sowie amtlichen Geobasisdaten aus ALKIS (Amtliches Liegenschaftskataster-Informationssystem) und ATKIS (Amtliches Topographisch-Kartographisches Informationssystem). OSM liefert eine hohe thematische Detailtiefe bei Points of Interest, Wegen und Haltestellen, während ALKIS/ATKIS belastbare Geometrien und Nutzungsabgrenzungen (z. B. Wohnbauflächen, gemischte Bauflächen, Verkehrsflächen) bereitstellen. Die Daten wurden durch das Fachbüro und die Verwaltung validiert, konsolidiert und dort ergänzt, wo lokale Kenntnisse oder aktuelle Entwicklungen (Neubaugebiete, Verlagerungen, temporäre Einrichtungen) vorlagen. Doppelungen wurden bereinigt, Kategorien harmonisiert und die Georeferenzierung vereinheitlicht, um eine konsistente Auswertung zu ermöglichen.

Die kartierten Quellen und Ziele bilden das Rückgrat der Netzplanung. Vorrang erhalten direkte, sichere und komfortable Achsen zwischen Wohnschwerpunkten und Zielen der Grundversorgung, Bildung und Betreuung sowie die hochrangigen Zubringer zu ÖPNV-Knoten.

Auf der übergeordneten Ebene, d. h. der Ebene der Teilorte und Stadtteile, wurden die Ziele und Quellen in Ihrer Bedeutung zusammengefasst und als Basis für die Kategorisierung der einzelnen Ortslagen herangezogen. Dieser Schritt wird im nächsten Kapitel erläutert.

3.2.3.2 Bewertung und Kategorisierung der einzelnen Ortslagen

Zur Ermittlung der Bedeutung der verschiedenen Stadtteile bzw. der Ortslagen innerhalb der Stadtteile wurde eine hierarchische Abstufung vorgenommen, die auf einer klaren Methodik basiert. Zuerst wurden alle relevanten Ortsteile und Standorte aufgelistet und entsprechend ihrer Funktion innerhalb der Stadt klassifiziert. Als Grundlage dienten dabei die aktuellen Einwohnerzahlen (Stand 31.12.2024), die von der Stadt zur Verfügung gestellt wurden, sowie bereits vorhandene Konzepte und die erhobenen Quellen und Ziele (s. Kap. 3.2.3.1). Anschließend erfolgte die räumliche Verortung der Ortsteile im Geoinformationssystem (GIS). In einigen Fällen wurden benachbarte Ortsteile und deren Einwohnerzahlen zusammengefasst, um die örtlichen Gegebenheiten besser abzubilden.

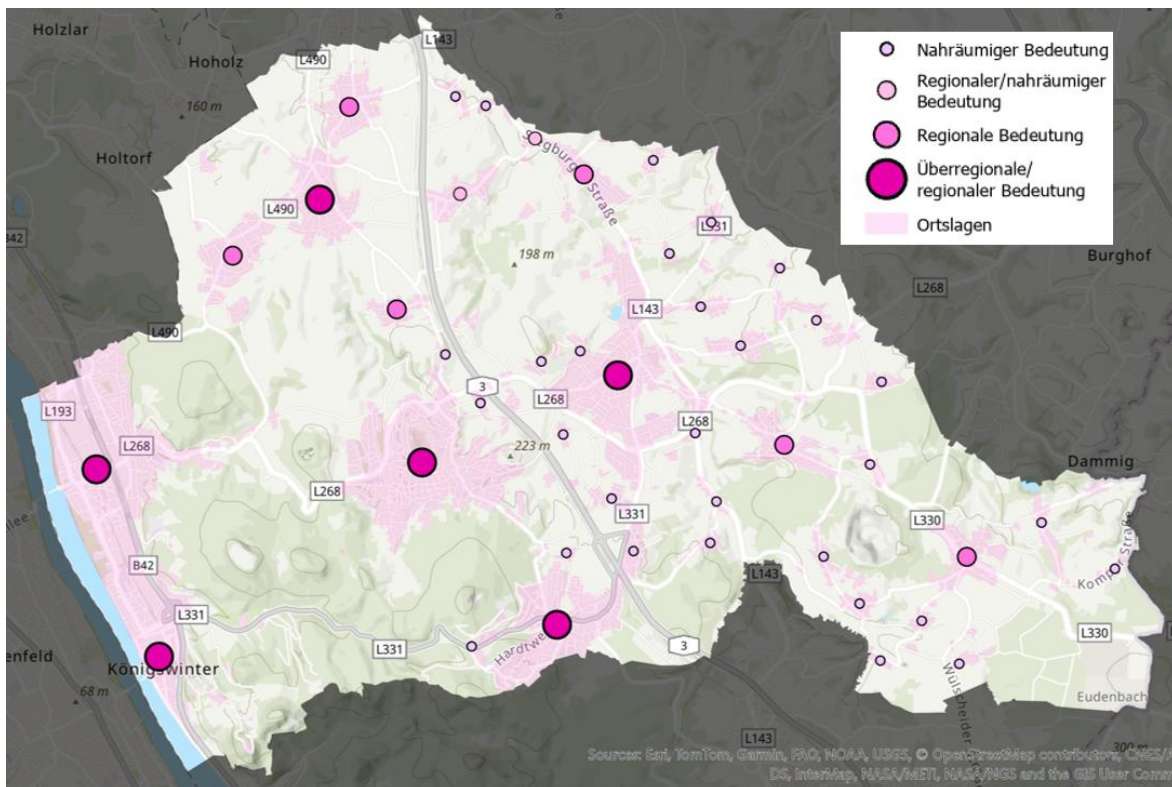


Abbildung 36: Übersicht der hierarchischen Abstufung der einzelnen Ortslagen in Bezug auf ihre Bedeutung im Kontext Alltagsmobilität.

Die Siedlungen wurden im Anschluss nach zwei Hauptkriterien bewertet: der Einwohnerzahl und der Versorgungsfunktion. Für die Einwohnerzahl gab es je nach Größe des Ortsteils bis zu drei Punkte: Ortsteile mit mehr als 500 Einwohnern erhielten 3 Punkte, solche mit mehr als 30 Einwohnern 2 Punkte und kleine Siedlungen mit 30 oder weniger Einwohnern 1 Punkt. Die Bewertung der Versorgungsfunktion richtete sich danach, inwieweit ein Ortsteil auch für benachbarte Siedlungen bedeutsam ist. Für eine umfassende Versorgungsfunktion, etwa mit wichtigen Einkaufsmöglichkeiten oder überregionalen Freizeit- und Tourismusangeboten, gab es 3 Punkte. Ortsteile mit einem Basisangebot für die

Nachbarsiedlungen erhielten 2 Punkte, während Siedlungen ohne oder mit nur geringer Versorgungsfunktion 0 bis 1 Punkt bekamen.

Die Punkte für Einwohnerzahl und Versorgungsfunktion wurden schließlich addiert. Daraus ergaben sich insgesamt sechs Bedeutungsstufen: Ortsteile mit 6 Punkten gelten als besonders bedeutsam auf überregionaler oder regionaler Ebene, während Ortsteile mit 5 oder 4 Punkten vor allem regional oder im näheren Umfeld eine wichtige Rolle spielen. Siedlungen mit 3 Punkten sind vor allem für die Nahversorgung bedeutsam, während Ortsteile mit nur 1 oder 2 Punkten als Standorte mit begrenzter lokaler Bedeutung eingestuft werden – überwiegend reine Wohnorte.

- Kategorie 1: Ortsteil mit überregionaler/regionaler Bedeutung
- Kategorie 2: Ortsteil mit regionaler Bedeutung
- Kategorie 3: Ortsteil mit regionaler/nahräumiger Bedeutung
- Kategorie 4: Ortsteil mit nahräumiger Bedeutung
- Kategorie 5: Ortsteil mit begrenzter lokaler Bedeutung

Betrachtet man die Ergebniskarte, treten in Tallage erwartungsgemäß insbesondere Dollendorf und die Altstadt als regionale und überregionale bedeutsame Zentren hervor, während in den Höhenlagen die Stadtteilzentren Heisterbacherrott, Oberpleis, Ittenbach und Stieldorf sowie Thomasberg als Verwaltungsstandort und der Rewe-Markt als wichtiger Nahversorgungsstandort als prominente Verbindungs- und Zielpunkte erscheinen. Diese Zentren fungieren als Drehscheiben für den Alltags- und Freizeitverkehr und spiegeln die parallelen Strukturen zu den zuvor betrachteten allgemeinen Verkehrsströmen im Stadtgebiet wider.

3.3 Netzkonzepction

Ein Netzkonzept stellt das angestrebte Verkehrsnetz auf Basis einer umfassenden Analyse der Quellen und Ziele, der Zielgruppen, deren Bedürfnisse und Motive sowie der Nutzungszwecke dar. Sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr in der Stadt Königswinter wurde ein zusammenhängendes, sicheres und attraktives Netz, das Zielnetz, mit einem mittel- bis langfristigen Zeithorizont (> 3 Jahre) erarbeitet. Es definiert, wie Wege und Verbindungen künftig funktionieren sollen, damit Nahmobilität effizient, barrierearm und konfliktarm möglich ist.

Kurzfristige Maßnahmen (< 3 Jahre) umfassen dabei insbesondere schnell umsetzbare Verbesserungen wie Markierungen, kleinere bauliche Anpassungen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Mittelfristige Maßnahmen (ca. 3–6 Jahre) beinhalten größere Umgestaltungen und gezielte Netzlückenschlüsse, während langfristige Maßnahmen (> 6 Jahre) vor allem umfangreiche infrastrukturelle Eingriffe und strategische Netzergänzungen darstellen. Durch die Hierarchisierung und Priorisierung entsteht eine Grundlage für den effizienten Einsatz von Ressourcen.

Die Netzkonzepte / Zielnetze sollen Politik und Verwaltung als verbindliche Entscheidungsgrundlage dienen und zugleich als klares Kommunikationsziel gegenüber externen Akteuren wie Straßen, NRW, dem Kreis und den Nachbarkommunen fungieren.

In den folgenden Abschnitten werden die Methodik und die Grundlagen der Netzkonzepction für diese beiden Verkehrsarten erläutert und die Ergebnisse dargestellt.

3.3.1 Radverkehr

Zur Konzeption des Zielnetzes wurden klare Zielvorgaben entwickelt, ein Wunschliniennetz erstellt und die dort enthaltenen Relationen in einen Netzentwurf übertragen. Dessen Überarbeitung und Anpassung hat schlussendlich das Zielnetz als Ergebnis.

Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte im Detail erläutert.

3.3.1.1 Zielvorgaben

Das Zielnetz für den Radverkehr in Königswinter verfolgt den Anspruch, alle Siedlungsgebiete der Stadt durch leistungsfähige, sichere und alltagsgeeignete Verbindungen zu erschließen und die Ortsteile untereinander zuverlässig zu verknüpfen. Hierbei steht die alltagstaugliche Erreichbarkeit von Versorgung, Bildung, Betreuung, Arbeit und Mobilitätsknoten im Vordergrund, sodass für breite Bevölkerungsgruppen attraktive, durchgängige und verständliche Wegeketten entstehen.

Zentral sind dabei die Integration und Weiterentwicklung bestehender Planungen. Das Zielnetz berücksichtigt einschlägige Konzepte und Festlegungen auf Stadt- und Kreisebene⁵, insbesondere das Radvorrangroutenkonzept des Rhein-Sieg-Kreises (RSK), um Doppelstrukturen zu vermeiden und Synergien zu nutzen. Wo bestehende Routen qualitative Defizite oder Netzlücken aufweisen, setzt das Zielnetz an, um Standards zu sichern, Lückenschlüsse herzustellen und Prioritäten zu schärfen.

Ebenso ist die Anbindung an überregionale Achsen und Netze ein verbindliches Ziel. Das städtische Zielnetz schließt an landes- und regional bedeutsame Radachsen sowie interkommunale Verbindungen an und stellt durchgängige Übergänge zu Nachbarkommunen, Regionalrouten und relevanten ÖPNV-Knoten her. So wird der Alltagsradverkehr adressiert und die Anschlussfähigkeit Königswinter im regionalen Kontext gestärkt.

Die besonderen räumlichen und topografischen Herausforderungen der Stadt fließen explizit in die Zieldefinition ein. Die Berg-Tal-Beziehung und der Übergang zwischen urban geprägter Rheinschiene und ländlichen Ortsteilen auf der Höhe, erfordern einerseits direkte, sichere Talachsen, andererseits topografisch angepasste, möglichst steigungsarme Verbindungen in die Hang- und Berglagen. Gleichzeitig sind Natur- und Landschaftsschutzgebiete zu berücksichtigen.

Besonderes Augenmerk gilt schutzbedürftigen Zielgruppen. Schulwege, Wege zu Betreuungseinrichtungen sowie Routen mit hoher Bedeutung für Kinder, Jugendliche, Senior*innen oder ungeübte Radfahrende sollen besonders sicher, übersichtlich und barrierearm ausgestaltet werden. Zielgrößen sind hierbei u. a. konfliktarme Führungen, sichere Querungen, gute Beleuchtung, verständliche Wegweisung, möglichst geringe Kfz-Belastung.

Zur wirksamen Umsetzung identifiziert das Zielnetz prioritäre Achsen, die große Quell- und Zielpotenziale erschließen, zentrale Ortsteile verbinden und hohe Reisezeit- und Sicherheitsgewinne versprechen. Auf diesen Korridoren werden hohe Qualitätsstandards für Führung, Breite, Oberflächen, Knotenpunktgestaltung und Bevorrechtigung festgelegt. Ergänzend werden Verbindungsäste und Quartiersrouten so entwickelt, dass ein kohärentes Gesamtgefüge entsteht, welches Umwege minimiert und Orientierung erleichtert.

⁵ u. a. Wirtschaftswegekonzept, Radregion Rheinland, Radverkehrsnetz NRW usw.

Sicherheit und eine konsequente Ausrichtung an den Bedürfnissen der Nutzenden bilden zentrale Leitprinzipien. Die Planung erfolgt regelwerkskonform gemäß EFA, RASt und RIN und gewährleistet eine umfassende Barrierefreiheit. Im Sinne der Vision Zero ⁶ ist es dabei ein wesentliches Ziel, insbesondere Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen zu schützen, etwa durch sichere und gut einsehbare Querungsstellen, reduzierte Kfz-Geschwindigkeiten, rutschhemmende Beläge sowie taktile, visuelle und akustische Leitelemente. Darüber hinaus sollen soziale Sicherheit und Aufenthaltskomfort durch eine gute Beleuchtung, soziale Kontrolle, Hindernisfreiheit, Witterungsschutz und eine angemessene Beschattung gestärkt werden.

3.3.1.2 Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz bildet den analytischen Ausgangspunkt für die Entwicklung des Zielnetzes. Es übersetzt die Zielvorgaben – flächendeckende Erschließung aller Siedlungsbereiche, Verknüpfung der Ortsteile, Anschluss an überregionale Achsen, topografie- und naturschutzgerechte Führung, besondere Sicherheit für schutzbedürftige Gruppen sowie Fokus auf prioritäre Achsen – in ein räumliches Nachfragebild.

Wunschlinien sind dabei die „geraden“ Verbindungen zwischen relevanten Quellen (v. a. Wohnschwerpunkte und Mobilitätsknoten) und Zielen des Alltags (Versorgung, Bildung, Betreuung, Arbeit, Freizeit). Sie zeigen unabhängig von heutigen Wegeverläufen, wo Verbindungsbedarfe bestehen, und machen sichtbar, welche Relationen für die Netzleistung besonders wichtig sind. Damit schafft das Wunschliniennetz die Brücke zwischen strategischen Zielvorgaben und der konkreten Netzkonzeption (vgl. Abbildung 37).

Das Wunschliniennetz ermöglicht eine transparente Priorisierung, indem es zeigt, wo Maßnahmen die größten Erreichbarkeits- und Sicherheitsgewinne erzielen und damit die Auswahl geeigneter Projekteinstiege unterstützt. Es liefert Ansätze für Lückenschlüsse, kritische Netzlücken, fehlende Querungen und Abschnitte mit hoher Umwegigkeit – zentrale Hebel für die Zielnetzqualität. Der räumliche Abgleich mit regionalen Achsen stellt darüber hinaus sicher, dass das städtische Zielnetz nahtlos in das übergeordnete Radnetz eingebettet ist.

Damit ist das Wunschliniennetz die nachfrageorientierte, datenbasierte Grundlage für das Zielnetz: Es verankert die Zielvorgaben im Raum, macht prioritäre Achsen und notwendige Lückenschlüsse sichtbar und leitet eine machbare, sichere und topografiegerechte Netzstruktur ab, die alle Siedlungsbereiche erschließt, Ortsteile verbindet und Königswinter wirkungsvoll an die regionalen Radverkehrsachsen anbindet.

⁶ Vision Zero bezeichnet eine verkehrspolitische Leitidee, die darauf abzielt, Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten vollständig zu vermeiden.

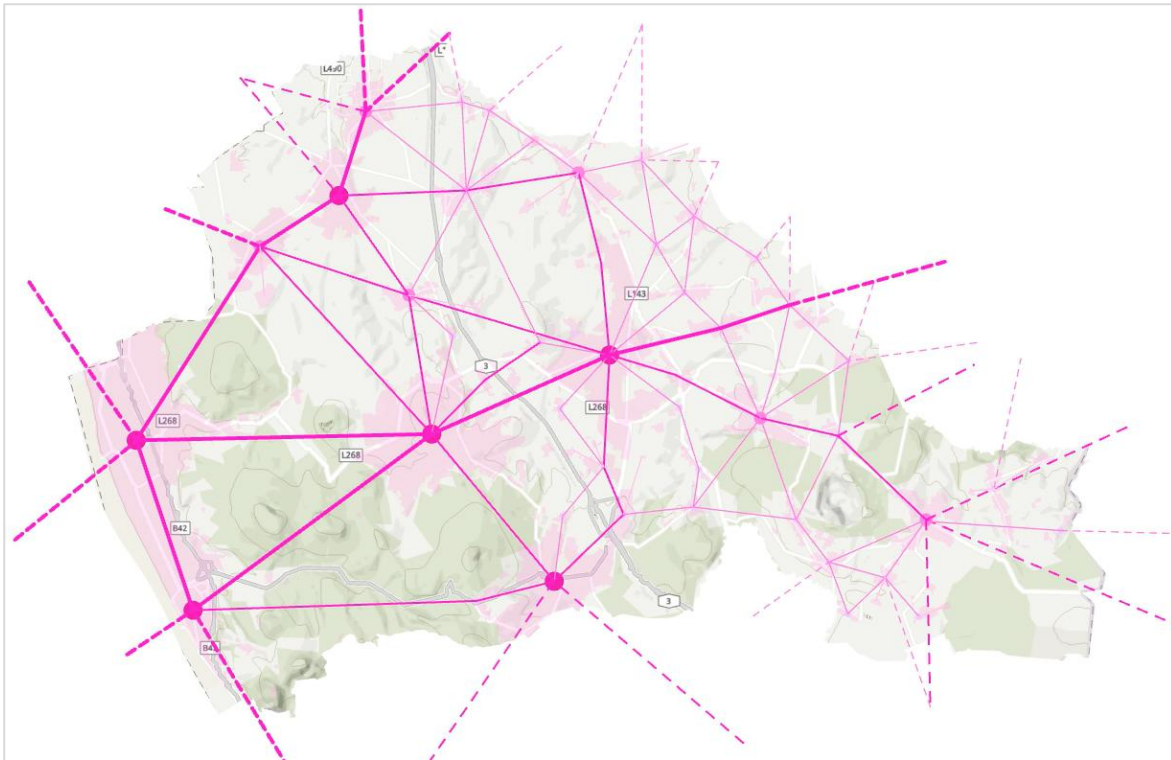


Abbildung 37: Wunschliniennetz mit relevanten Zielen und Quellen (eigene Darstellung)

3.3.1.3 Netzentwurf

Das Wunschliniennetz bildet die Grundlage für den Netzentwurf. Dieser übersetzt konkrete Bedarfe in konkrete Radverkehrsbeziehungen und -netze. Beim Netzentwurf werden die identifizierten Wunschlينien in möglichst umsetzbare Verläufe überführt, die topografische und räumliche Rahmenbedingungen berücksichtigen: steigungsarme Alternativen werden bevorzugt, notwendige Querungen definiert und Abschnitte entlang bestehender, aufwertbarer Strecken genutzt.

In den Hanglagen erhalten geeignete Verbindungen wie z. B. Serpentin- oder Talrouten Priorität, während im Tal direkte, durchgängige Achsen angestrebt werden. Parallel dazu integriert das Konzept vorhandene Planungen: Wo Wunschlينien mit den RSK-Radvorrangrouten und überregionalen Achsen übereinstimmen, werden diese als Zielnetz-Stammachsen übernommen, geprüft und ggf. angepasst. Abweichungen oder zusätzliche Wunschlينien markieren Ergänzungs- und Lückenschlussbedarfe.

Der entstandene Netzentwurf wurde im Anschluss fachlich geprüft und mit der Verwaltung abgestimmt. Die angemerkten Änderungen wurden eingearbeitet. Das Ergebnis dieses Prozesses stellt das finale Zielnetz dar.

3.3.1.4 Zielnetz

Das Zielnetz beschreibt den mittel- bis langfristig angestrebten, abgestimmten Sollzustand des Radverkehrs in Königswinter. Es übersetzt die strategischen Vorgaben in eine klare Netzstruktur mit definierten Funktionen, Standards und Prioritäten und legt fest, welche Verbindungen künftig angestrebt werden, wie sie geführt werden und welche Rolle sie im Gesamtgefüge einnehmen.

Der resultierende Netzaufbau folgt einer klaren Hierarchie (s. Abbildung 38). Rückgrat bilden Hauptachsen mit überregionaler Bedeutung: eine rheinparallele Achse als leistungsfähige Talverbindung, Achsen parallel zur A3 und zur Pleistalstraße zur Erschließung der Bergbereiche sowie verknüpfende Querachsen, die Berg und Tal miteinander verbinden und an regionale Routen andocken. Ergänzt werden sie durch regionale Achsen mit wichtiger Verbindungsfunktion innerhalb des Stadtgebiets. Diese knüpfen Ortsteile, Zentren, Bildungs- und Versorgungsstandorte sowie ÖPNV-Knoten an die Hauptachsen an und sichern leistungsfähige Alltagsrelationen. Nahräumige Verbindungen komplettieren das Netz: kurze, sichere Routen innerhalb der Ortslagen, mit besonderem Fokus auf Schul-, Kita- und Nahversorgungswege sowie auf konfliktarme Führung für schutzbedürftige Gruppen.

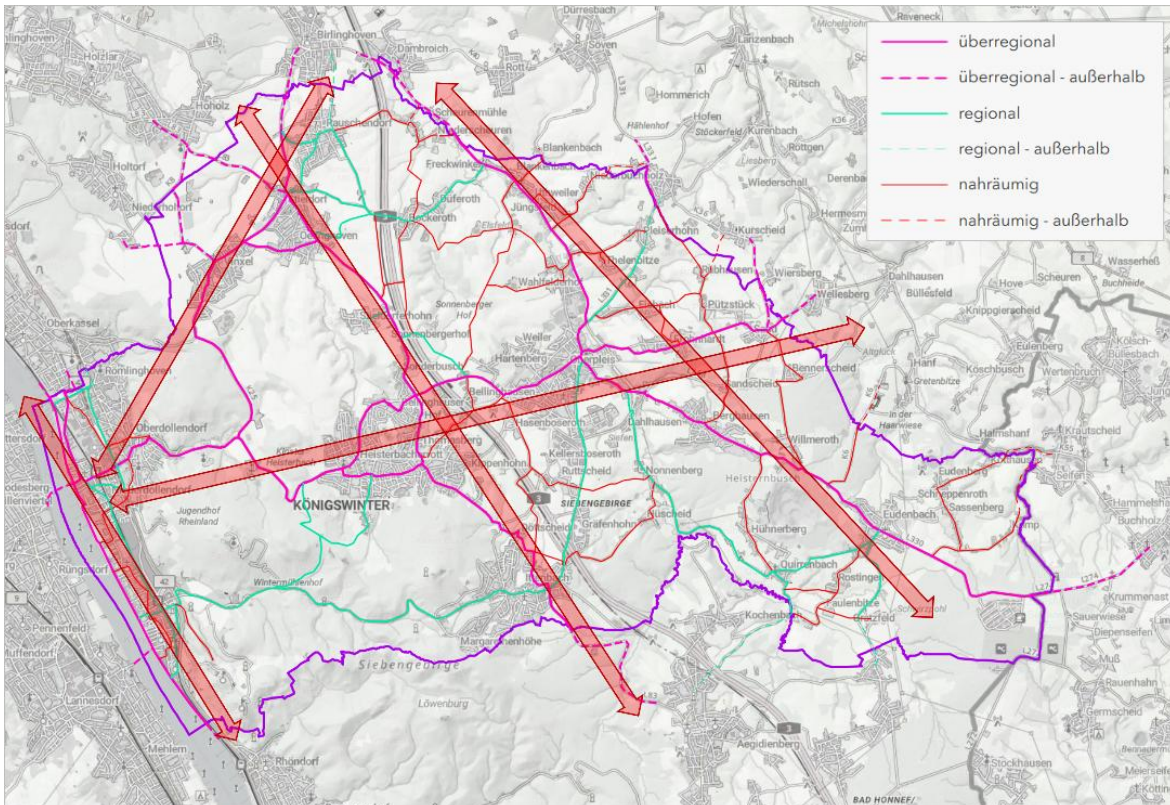


Abbildung 38: Zielnetz Radverkehr mit visualisierten Achsen (orange-rote Pfeile) (eigene Darstellung).

Ein zentrales Erreichbarkeitsziel ist die flächendeckende Anbindung aller Siedlungen: Jede Wohnlage soll maximal 500 Meter Luftlinie (s. Abbildung 39) von einer Zielnetzverbindung entfernt liegen. Dieses Kriterium sorgt dafür, dass die Haupt- und Regionalachsen überall im Stadtgebiet niederschwellig erreichbar sind. Gleichzeitig gewährleistet die Hierarchie eine klare Aufgabenverteilung: direkte, durchgängige Führung und hohe Qualitätsstandards auf den Hauptachsen; leistungsfähige Anbindungen auf den regionalen Achsen; sichere, feinmaschige Erschließung im Nahraum.

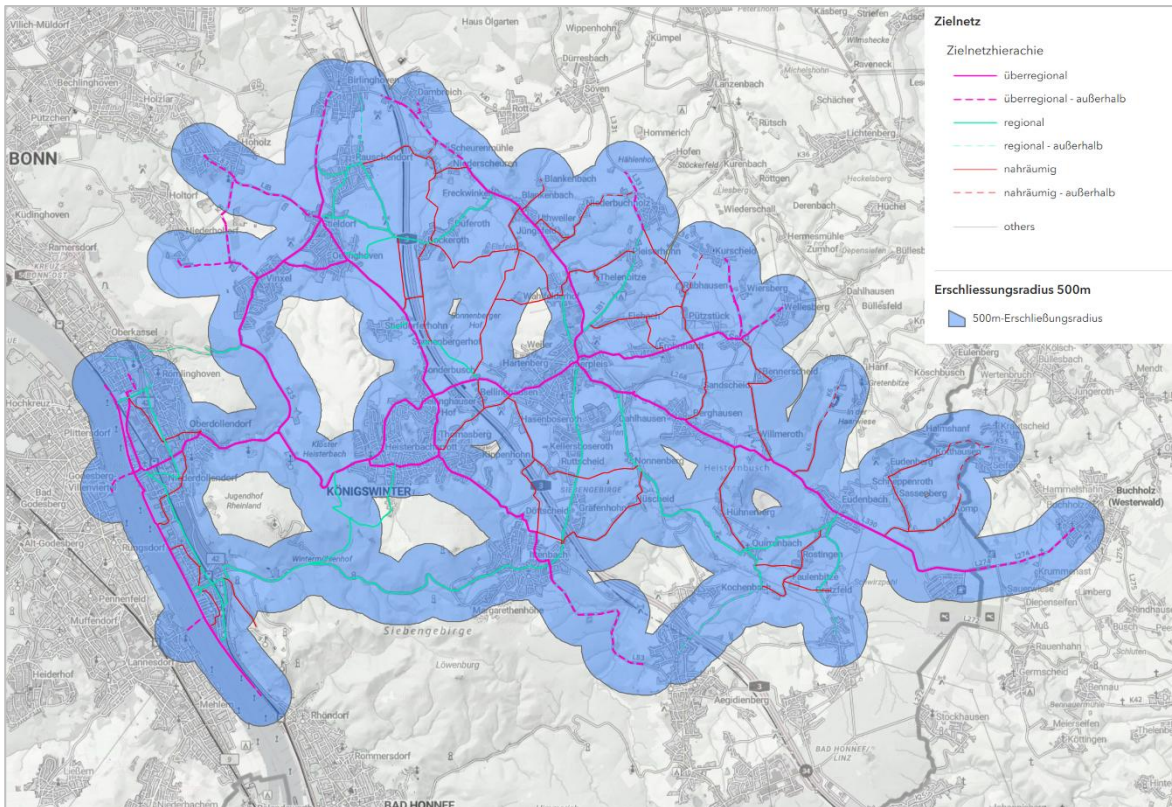


Abbildung 39: Zielnetz Radverkehr mit 500 m Puffer (blau) zur Verdeutlichung der Erschließung der Siedlungs- und Wohnlagen der Kommune durch das konzipierte Netz.

Das Zielnetz integriert und aktualisiert bestehende Konzepte. Wo vorhandene Planungen – etwa Radvorrang- und Regionalrouten (z. B. Radregion Rheinland, Radnetz NRW) – mit dem Wunschlinienbild übereinstimmen, werden sie als Achsen übernommen und qualitätsgesichert. Abweichungen, Lücken und zusätzliche Verbindungserfordernisse werden sichtbar gemacht und in realistisch fuhrbare Korridore überführt, inklusive der Definition notwendiger Querungen und der bevorzugten Nutzung sowie Aufwertung bestehender Trassen. So entsteht ein konsistentes, topografiegerechtes und zukunftsfähiges Netz, das Königswinter zuverlässig innerhalb der Stadt verbindet und nahtlos an die überregionalen Radverkehrsachsen anbindet.

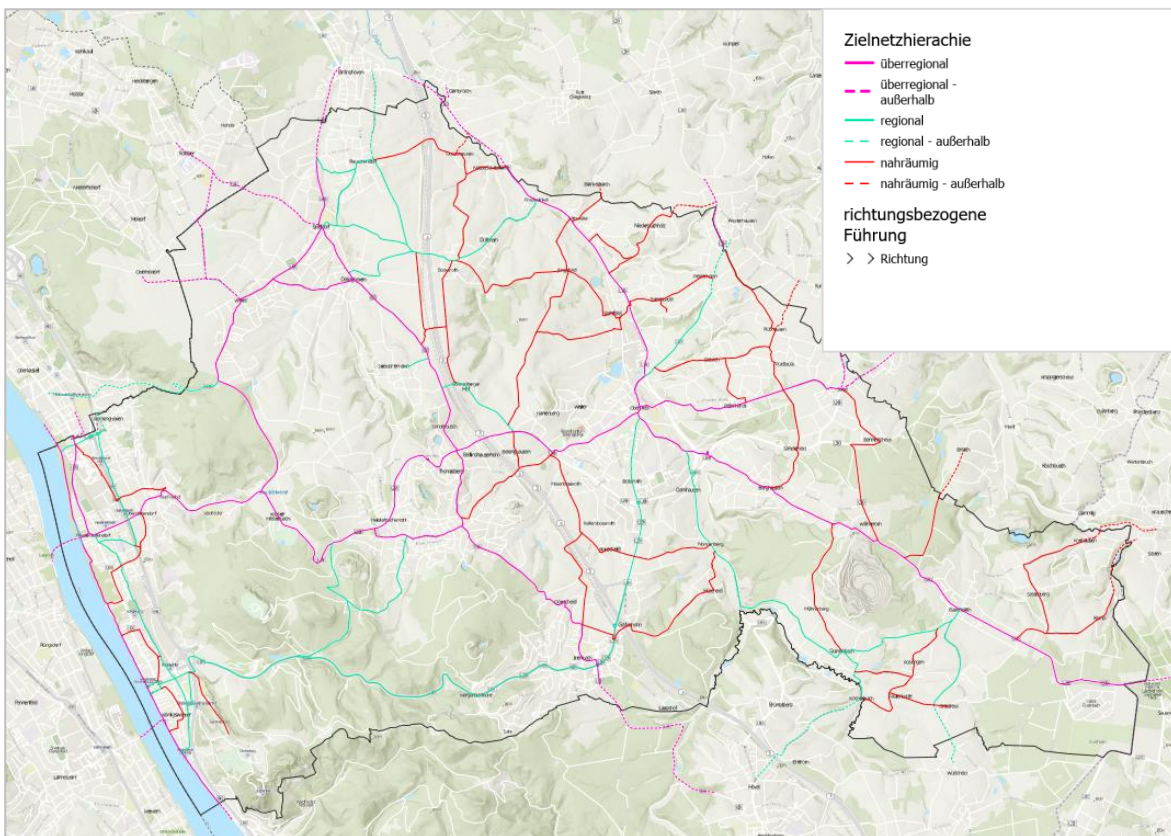


Abbildung 40: Kartenausschnitt zum Zielnetz der Stadt Königswinter nach Netzkategorien (vollständige Karte s. Anhang)

3.3.2 Fußverkehr

Zur Konzeption des Zielnetzes für den Fußverkehr wurde der Betrachtungsraum definiert, klare Zielvorgaben formuliert, die zentralen Fokusbereiche des Fußverkehrs identifiziert und darauf aufbauend ein Netzentwurf erarbeitet. Nach Abstimmung und Überarbeitung dieses Entwurfs liegt nun das Zielnetz in seiner finalen Form vor. Im Folgenden werden die einzelnen Aspekte im Detail erläutert.

3.3.2.1 Betrachtungsraum des Fußwegenetzes

Der Betrachtungsraum für den Fußverkehr konzentriert sich überwiegend auf die bestehenden Ortslagen sowie die darin enthaltenen Wege- und Straßennetze. Um eine ganzheitliche Analyse und Bewertung zu ermöglichen, wurde dieser Bereich erweitert. Hierzu wurden neben den Ortslagen weitere Einzellagen berücksichtigt, insbesondere einzelne Wohnbauflächen sowie Flächen gemischter Nutzung, die aus fachlicher Sicht relevant für die Nahmobilität sind. Durch diese Erweiterung wird gewährleistet, dass alle potenziell bedeutsamen Siedlungsbereiche und deren Verbindungen in die Betrachtung einbezogen werden. So entsteht eine umfassende Grundlage für die Planung und Entwicklung eines bedarfsgerechten Fußwegenetzes.

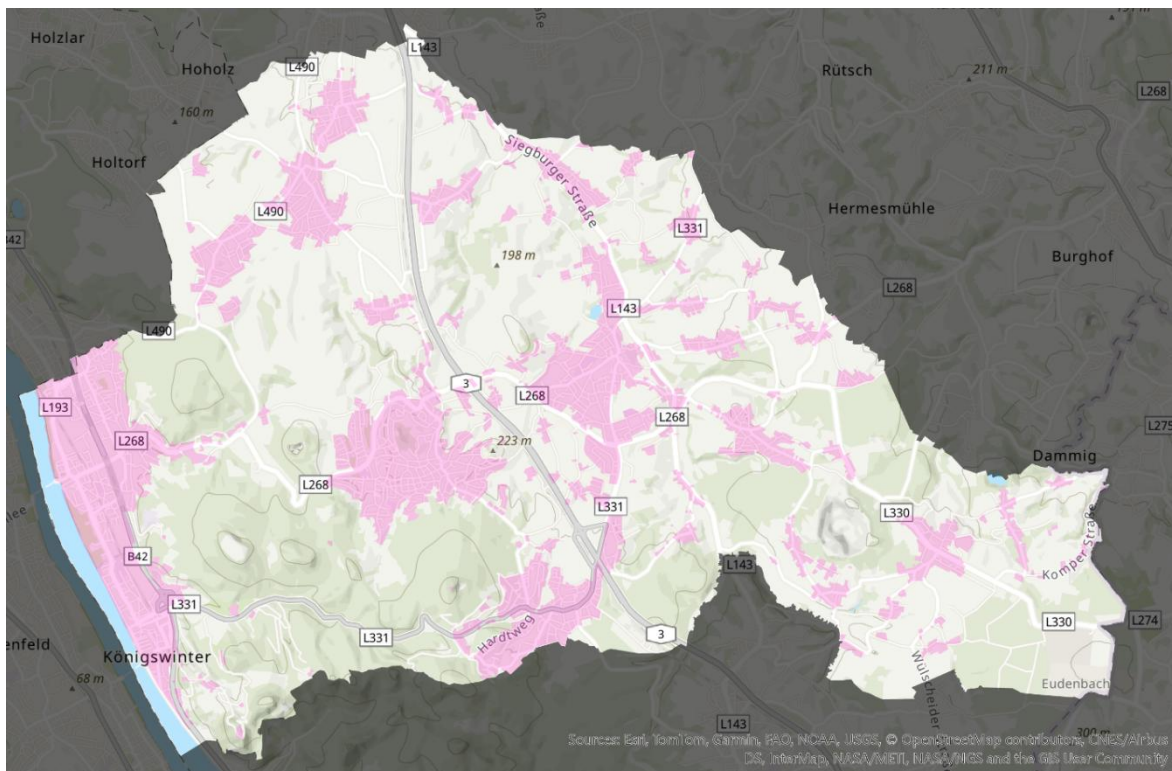


Abbildung 41: Untersuchungsraum (in rosa) zur Zielnetzentwicklung für den Fußverkehr

3.3.2.2 Zielvorgaben

Das Fußverkehrs-Zielnetz ist angelegt auf einen mittel- bis langfristigen Zeithorizont. Ziel ist, ein durchgängiges, sicheres und attraktives Zufußgehen in allen Stadt- und Ortsteilen zu erreichen.

Zur Schaffung valider Entscheidungsgrundlagen ist ein zentrales Ziel die Identifikation von Fokusbereichen – also Räumen und Relationen mit besonders hoher Relevanz für den Fußverkehr. Diese sollen anhand der Quell-/Zielkonzentrationen festgelegt werden. Angestrebt ist, dass prioritäre Fokusgebiete definiert werden, um Investitionen zu bündeln, Sicherheitsgewinne schnell zu realisieren und Abstimmungen über Zuständigkeitsgrenzen hinweg zu erleichtern.

Die Erfüllung der Netzfunktionen Versorgung, Verbindung und Aufenthalt ist ein ausdrücklich formuliertes Ziel. Versorgung zielt auf einen sicheren, barrierefreien Zugang zu Alltagszielen (Wohnen, Bildung, Nahversorgung, Gesundheit, Verwaltung, Freizeit) mit flächendeckender Erreichbarkeit und kurzen Wegen. Verbindung hat zum Ziel, durchgängige, intuitive Hauptrouten zwischen Ortsteilen, Quartieren und ÖPNV-Knoten bereitzustellen, konfliktarm geführt und mit sicheren Querungen an Hauptverkehrsstraßen. Aufenthalt soll durch ausreichende Breiten, Möblierung, Begrünung, Witterungsschutz, Beleuchtung und Lärminderung, insbesondere in Zentren und Fokusbereichen, qualitativ gestärkt werden.

Sicherheit und Bedürfnisorientierung sind leitende Ziele. Planungen sollen regelwerkskonform nach EFA, RASt und RIN erfolgen; Barrierefreiheit sichergestellt werden. Mit Blick auf Vision Zero⁷ ist das Ziel, Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen besonders zu schützen, unter anderem durch sichere, gut einsehbare Querungen, die Reduktion von

⁷ Vision Zero bezeichnet eine verkehrspolitische Leitidee, die darauf abzielt, Verkehrsunfälle mit Getöteten und Schwerverletzten vollständig zu vermeiden.

Kfz-Geschwindigkeiten, rutschhemmende Beläge sowie taktile, visuelle und akustische Unterstützung. Ein weiteres Ziel ist die Stärkung sozialer Sicherheit und Komfort durch gute Ausleuchtung, soziale Kontrolle, Hindernisfreiheit, Witterungsschutz und angemessene Beschattung.

Schließlich ist eine optimale Netzdichte als Ziel vorgegeben: Das gesamte Stadtgebiet soll feinmaschig erschlossen sein, während primäre Routen selektiv festgelegt werden. Ziel ist, über eine ausreichende Maschenweite alle Siedlungsbereiche fußläufig gut erreichbar zu machen und wichtige Ziele ohne Umwege anzubinden. Gleichzeitig soll ein klar begrenztes Primärroutengerüst die Ressourcen auf die wirkungsstärksten Korridore konzentrieren – etwa bei Breiten, Oberflächenqualität, Querungssicherheit, Beleuchtung und Winterdienst. Die Hierarchie im Fußwegenetz baut auf durchgängigen, barrierefreien Hauptrouten unter Berücksichtigung von Querungen und Aufenthaltsqualität sowie einem sekundären Netz zur flächigen Feinerschließung, insbesondere für sichere Schulwege und Nahversorgungswege, auf. Dabei müssen Orientierungspunkte und Wegweisungspunkte verlässlich und barrierefrei vorhanden sein.

3.3.2.3 Identifikation von Fokusbereichen für den Fußverkehr

Fokusbereiche sind jene Räume, in denen aufgrund der vorhandenen Einrichtungen des täglichen Bedarfs und weiteren relevanten Zielen und Quellen (vgl. Kapitel 3.2.3), ein besonders hohes Fußgängeraufkommen und/oder eine besonders starke Nutzung durch schutzbedürftige Zielgruppen (Senior*innen, Schüler*innen usw.) besteht und dementsprechend hohe Anforderungen an die Fußwegeinfrastruktur gestellt werden müssen. Durch die Konzentration auf diese zentralen Bereiche – wie zum Beispiel Verbindungen zu öffentlichen Einrichtungen, Schulen, Betreuungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten und ÖPNV-Haltestellen – kann mit gezielten Maßnahmen der größtmögliche Nutzen für die städtische Nahmobilität und Lebensqualität erreicht werden.

Zur deren Identifikation innerhalb des Untersuchungsraums wurden daher zuerst alle relevanten Infrastruktureinrichtungen – bspw. Schulen, Haltestellen, Einkaufsmöglichkeiten oder soziale Einrichtungen – systematisch identifiziert und nach ihrer Bedeutung für die Nahmobilität bewertet.

Um die unterschiedlichen Anforderungen an diese Standorte korrekt abzubilden, erfolgte eine Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung ihrer Kategorisierung nach den Vorgaben der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, 2002). Somit konnte im Anschluss ermittelt werden, innerhalb welcher Distanzen – über die Grundanforderungen des Fußverkehrs hinaus – erhöhte Anforderungen an das Fußwegenetz vorliegen (s. Tabelle 2).

Tabelle 2: Einflussbereiche von Infrastruktureinrichtungen des Fußverkehrs nach Tabelle 4 der EFA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV, 2002)

Art der Einrichtung	Einflussbereich (Radius)
Wohnen	
- Wohnheime	200 m
- Altenheime	500 m
Schulen	
- Kindergärten/Grundschulen	200 m
- weiterführende Schulen	300 m
- Hochschulen	400 m
Dienstleistung	
- Verbrauchermärkte (lokaler Bedeutung)	200 m
- Einkaufszentren	300 m
- Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen (z. B. Rathaus, Post, Bank, Ärztehaus)	300 m
Versammlungsstätten, Sport- und Freizeit	
- Spiel-, Sportanlagen, öffentl. Bäder	200 m
- Hotels, Pensionen, Kurheime	300 m
- Museen, Denkmäler, Gebäude mit überörtlicher Bedeutung	200 m
- ÖPNV-Haltestelle	200 m
- Bahnhof	500 m
- Städtisches Krankenhaus	200 m
- Pflegeheime	300 m

Zur Identifikation der relevanten Bereiche wurden mit den aufgezeigten Radien für jeden Standort relevanter Infrastruktureobjekte ein **Kreispuuffer** gem. Tabelle 2 erstellt. Das Ergebnis ist eine digitale Karte, die die Pufferflächen im Stadtgebiet abbildet. Innerhalb dieser Flächen gelten erhöhte Anforderungen an die Qualität und Sicherheit der Fußwege.

Zur Bestimmung von **Schwerpunktbereichen**, wurden die Pufferflächen überlagert und in Form einer Hotspotanalyse visualisiert. Je höher die Anzahl überlagerter Pufferflächen, desto höher sind die Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur in diesen Bereichen.

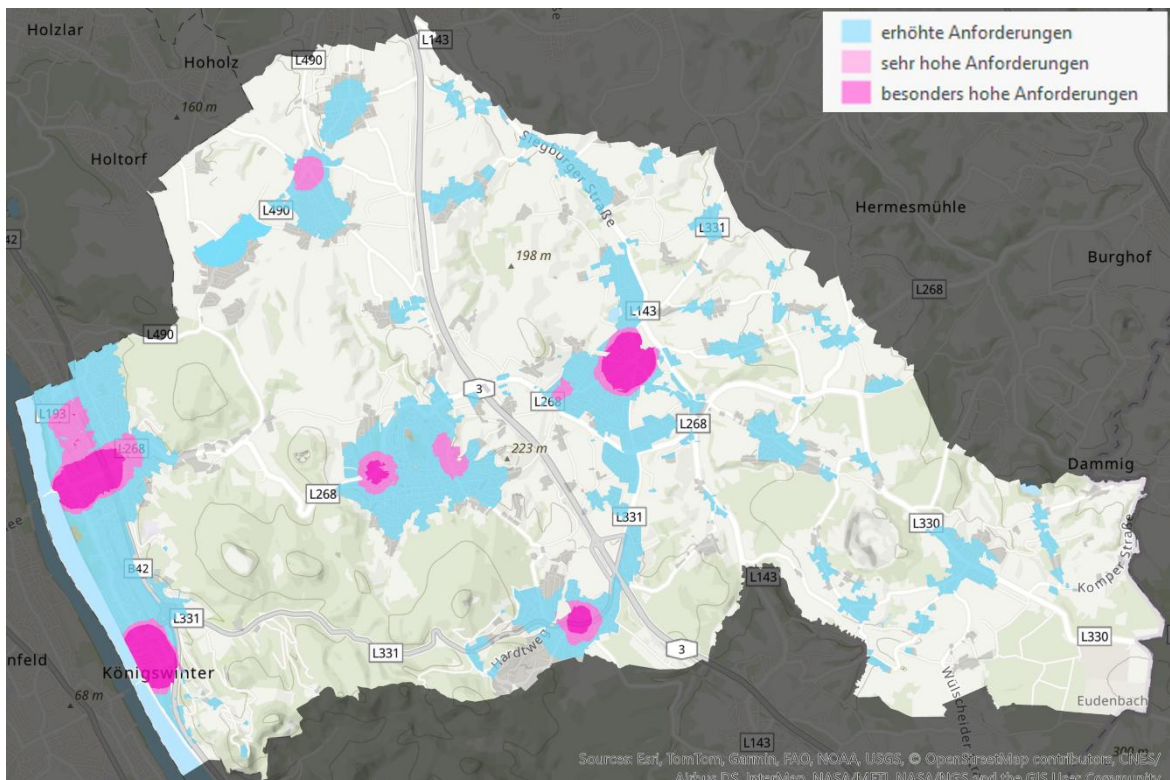


Abbildung 42: Schwerpunktbereiche (Hotspotanalyse) mit erhöhten Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur

Die **Hotspotanalyse** (vgl. Abbildung 42) zeigt, dass der Großteil der Ortslagen bereits erhöhte Anforderungen an die Fußwegeinfrastruktur aufweist. Schwerpunkte sind, erwartungsgemäß, in den Stadtteilzentren bzw. den Ortszentren zu verzeichnen, da hier eine Vielzahl von Angeboten und Versorgungseinrichtungen für den Alltagsbedarf der Bevölkerung zu finden sind (medizinische Versorgung, Gastronomie, Betreuungseinrichtungen, Schulen usw.). Die identifizierten Fokusbereiche weisen ebenfalls eine starke Überlagerung mit den zentralen Versorgungsbereichen überein, die bereits im Einzelhandelskonzept ausgewiesen wurden und unterstreichen somit zusätzlich deren Relevanz. Bereiche ohne erhöhte Anforderungen finden sich vor allem in den Randlagen der Siedlungsbereiche, wo weniger Infrastruktur und damit geringerer Fußverkehr zu erwarten ist.

Die Hotspotanalyse ist eine wichtige Grundlage für den effizienten Ressourceneinsatz bei der Verbesserung des Fußverkehrs in der Stadt. Die identifizierten Fokusbereiche sind besonders relevant, weil sie eine klare Priorisierung ermöglichen und damit Haushaltsmittel, Personal und Maßnahmen zielgerichtet steuern. Verbesserungen in diesen Räumen entfalten die größte Wirkung, da hier hohe Frequentierungen und vulnerable Gruppen wie Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen unterwegs sind. Gleichzeitig helfen sie, rechtliche Pflichten in Bezug auf Verkehrssicherung und Barrierefreiheit systematisch zu erfüllen und erhöhen die Förderfähigkeit durch eindeutig abgegrenzte Schwerpunkte.

Als belastbare Grundlage beschleunigen sie die Abstimmung mit Straßen.NRW, dem Kreis, ÖPNV-Trägern und Eigentümer*innen und ermöglichen die Bündelung mit ohnehin anstehenden Vorhaben wie Straßenbauprojekte, Schulwegsicherung oder ÖPNV-Projekten.

Zudem verbessern sie die Kommunikation: Sie bieten ein anschauliches Raster für Beteiligung, politische Beschlussfassungen und Öffentlichkeitsarbeit und sichern die inhaltliche Verzahnung mit Einzelhandels-, Schulweg-, Klimaschutz-, Lärmaktions-, Rad- und ÖPNV-Konzepten.

3.3.2.4 Zielnetzentwicklung

Aufbauend auf den methodischen Grundlagen aus dem vorhergehenden Kapitel wurde für das Nahmobilitätskonzept ein zielgerichtetes Netzkonzept für den Fußverkehr entwickelt. Da der Fußverkehr generell überall in der Ortslage stattfindet, wurden dabei alle Straßen inklusive deren Seitenräumen berücksichtigt.

Zuerst erfolgte eine Kategorisierung der Fußwegeverbindungen in Verbindungen 1., 2. und 3. Ordnung, wobei sich der Prozess der Hierarchisierung grundsätzlich an den bestehenden Straßenkategorien im Stadtgebiet orientierte. Als Orientierung dienten dabei die Unterscheidung zwischen klassifizierten Straßen – also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen – sowie nicht klassifizierten Gemeindestraßen. Ziel dieser Vorgehensweise war es, die verschiedenen Verbindungen nach ihrer Bedeutung für die innerörtliche Mobilität und ihre jeweilige Funktion im Gesamtnetz zu differenzieren.

Eine besondere Berücksichtigung wurde auf die Verbindungswege innerhalb der Schwerpunktbereiche gelegt (vgl. Karte zu den Fokusbereichen in Abbildung 42).

Das Netz bzw. dessen Kategorisierung wurde im Anschluss nach fachlicher Einschätzung bewertet und bei Bedarf an die derzeitige Nutzung sowie die zu erwartende zukünftige Nutzung im Kontext der städtebaulichen Entwicklung und tatsächlicher Bedarfe angepasst und mit der Verwaltung abgestimmt.

Die übergeordneten Ziele bei der Netzkonzeption waren dabei wie folgt:

- Berücksichtigung des aktuellen und zukünftigen Nutzeraufkommens
- Berücksichtigung von Fokusbereichen
- Berücksichtigung bestehender Verkehrsnetze
- Sicherstellung der innerörtlichen Anbindung an das Stadt- bzw. Ortszentrum
- Verknüpfung innerörtlicher Ziele
- Berücksichtigung besonders schutzbedürftiger Zielgruppen (Schülerschaft, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen)

Im Ergebnis wurden die Straßen und Wege in drei Kategorien unterteilt. Die **Verbindungen der 1. Ordnung** umfassen zum einen sämtliche innerörtlich klassifizierten Straßen, zum anderen aber auch weitere Straßen, die eine besonders hohe Bedeutung aufgrund ihrer Verbindungsfunktion für den Fußverkehr und ihrer wirtschaftlichen Relevanz besitzen. Typischerweise handelt es sich hierbei um zentrale Achsen im Bereich von Nahversorgungszentren, die sowohl als Hauptverbindung als auch für die Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen eine Schlüsselrolle einnehmen.

Die **Verbindungen der 2. Ordnung** beinhalten in erster Linie Verbindungen, die Bestandteil der bestehenden Schulwegenetze sind. Zudem zählen dazu ergänzende Wege innerhalb von Nahversorgungszentren und zentralen Bereichen, die entweder den Charakter einer Sammelstraße oder einer wichtigen Nebenroute für den Fußverkehr aufweisen. Auch dörfliche Hauptstraßen sowie Ortsdurchfahrten in geschlossenen Ortslagen, die eine überregionale, regionale oder nähräumige Bedeutung besitzen, werden dieser Kategorie zugeordnet. **In Einzelfällen wurde die Zuordnung erweitert**, wenn besondere räumliche Gegebenheiten dies erforderlich machten – beispielsweise, wenn Fußwegeverbindungen über

die eigentliche Ortslage hinausführen, um zwei nahe beieinanderliegende Siedlungen oder relevante Einzellagen miteinander zu verbinden. Solche Verbindungen zeichnen sich meist durch eine Entfernung von unter 500 Metern aus und sind insbesondere dann bedeutsam, wenn entlang der Strecke weitere wichtige Einzellagen liegen.

Die dritte Kategorie – **Verbindungen der 3. Ordnung** – umfasst alle übrigen Verbindungen, die in der Regel als Wohn- oder Anliegerstraßen klassifiziert werden können. Ergänzt wird diese Kategorie durch straßenunabhängig geführte Wege, die insbesondere in Wohngebieten oder zur Erschließung von Grün- und Freiflächen eine wichtige Rolle für den Fußverkehr spielen. Durch diese differenzierte Netzstruktur entsteht ein Zielnetz, dass sowohl die innerörtliche Erschließung als auch die Verbindung zwischen den Stadtteilen sichert und somit die Grundlage für eine bedarfsgerechte und zukunftsfähige Nahmobilität bildet.

Mittels des beschriebenen Ansatzes konnte so ein methodisch fundiertes und bedarfsorientiertes Fußwegenetz entwickelt werden (vgl. Abbildung 43).

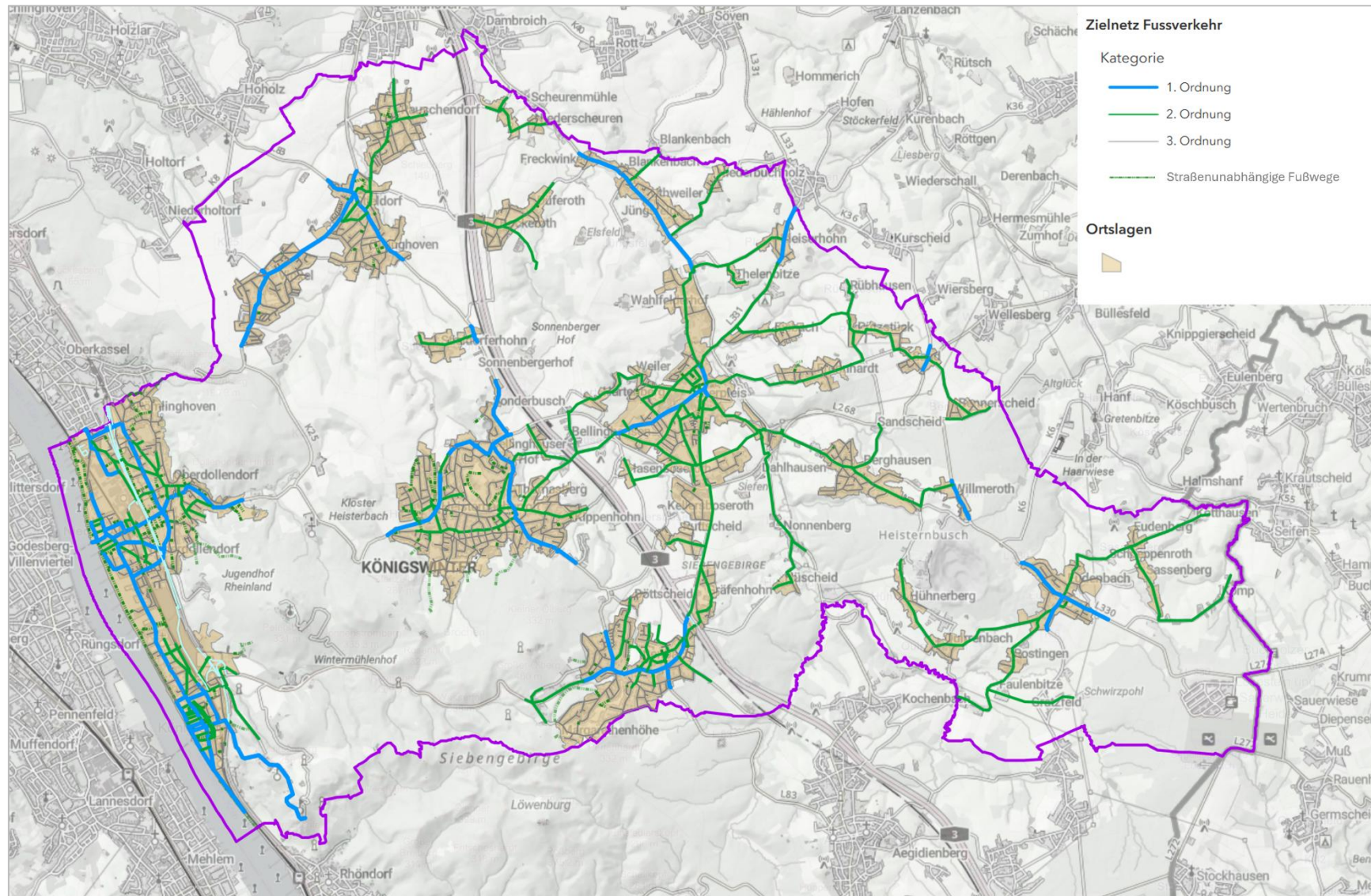


Abbildung 43: Zielnetz Fußverkehr: Darstellung der Verbindungswege 1. Ordnung (blau), 2. Ordnung (grün) und 3. Ordnung (grau). Ebenfalls dargestellt -als ergänzende Wege - werden die straßenunabhängigen Wege (grün-gestrichelt).

3.3.3 Zusammenfassung

Das Leitbild formuliert eine ganzheitlich vernetzte Nahmobilität (vgl. 3.1), die alle Stadtteile verbindet und die unterschiedlichen Bedürfnisse der Menschen in Königswinter berücksichtigt – sowohl im Tal als auch in den Höhenlagen. Es fordert sichere, alltagsgerechte Radverbindungen zwischen Berg und Talbereich, breite, hindernisfreie Gehwege, sichere Querungen und attraktive Aufenthaltsbereiche sowie eine partizipative Entwicklung unter Einbeziehung von Verwaltung, Politik und Bürgerschaft. Die vorliegenden Zielnetze operationalisieren diese Leitsätze: Die Hierarchisierung der Rad- und Fußwege, die definierte Netzdichte mit klaren Primärrouten, die Fokusbereiche für Alltagsziele und schutzbedürftige Gruppen und die verbindliche Ausrichtung an einschlägigen Regelwerken setzen das Leitbild in einen strategischen Rahmen.

Das Nahmobilitätskonzept legt ein mittel- bis langfristig angelegtes Zielnetz für Fuß- und Radverkehr fest, das sichere, barrierearme und alltagstaugliche Verbindungen zwischen Tallagen und Höhenlagen sowie innerhalb der Ortsteile schafft. Für den Radverkehr werden alle Siedlungsbereiche durch leistungsfähige, verständliche und durchgängige Wegeketten erschlossen; verschiedene bestehende Planungen – insbesondere das Radvorrangroutenkonzept des Rhein-Sieg-Kreises und überregionale Routen wie Radregion Rheinland und Radnetz NRW – werden integriert, Lücken geschlossen und Qualitätsstandards gesichert.

Für den Fußverkehr definiert das Konzept die Rahmenbedingungen für die Betrachtung, legt Zielvorgaben für ein attraktives und sicheres Zufußgehen fest und priorisiert Fokusbereiche mit besonders hoher Relevanz hinsichtlich des Nutzeraufkommens, wo durch gezielte Maßnahmenumsetzungen die größtmögliche Hebelwirkung erzielt werden kann.

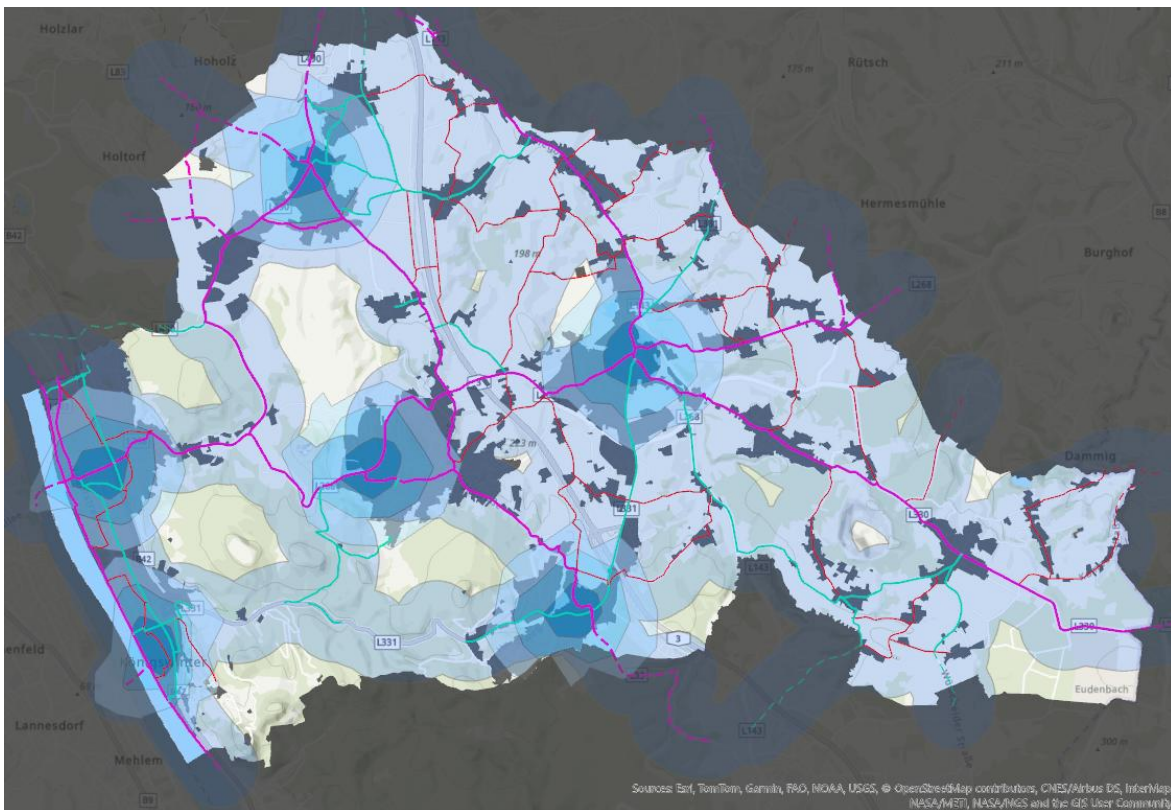


Abbildung 44: 500 m Korridor um Radwegenetz; 15 min Fußwegepuffer um die zentralen Versorgungsbereiche und die Nahversorgungslage aus dem Einzelhandelskonzept

Abbildung 44 veranschaulicht die Netzabdeckung bzw. die Erreichbarkeit für den Fuß- und Radverkehr in Königswinter. Das Radverkehrsnetz wurde mit einem Korridorpuffer von 500 m überlagert. Zudem verdeutlicht die isochrone Erreichbarkeitsanalyse um die im Einzelhandelskonzept definierten zentralen Versorgungsbereiche bzw. die Nahversorgungslage in Heisterbacherrott, die fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von 15 Gehminuten⁸. Die Ergebniskarte verdeutlicht, dass durch die Netzkonzeption alle relevanten Bereiche sowie alle Siedlungsbereiche in Königswinter erschlossen werden.

Beide Netze (s. Abbildung 45) folgen einer klaren Hierarchisierung zur effizienten Ressourcenbündelung: Hauptachsen mit hohen Qualitätsstandards, regionale Verbindungen als leistungsfähige Anbindungen sowie nahräumige, sichere Feinerschließungen für zentrale Alltagswege (Schule, Kita, Nahversorgung). Für den Fußverkehr ist Regelwerkskonformität maßgebend; soziale Sicherheit und Komfort werden explizit gestärkt. Die Identifikation und Abgrenzung der Fokusbereiche ermöglicht gezielte Investitionen, beschleunigt Abstimmungen mit relevanten Fachakteure wie Straßen, NRW, Kreis und ÖPNV-Trägern und verbessert die Verzahnung mit Einzelhandels-, Schulweg-, Klima-, Lärmaktions-, Rad- und ÖPNV-Konzepten.

⁸ Eine isochrone Erreichbarkeitsanalyse ist ein Verfahren der Netzwerkanalyse, bei dem anhand eines Verkehrsnetzes berechnet wird, welche Bereiche von einem Startpunkt aus innerhalb einer bestimmten Zeit erreichbar sind. Grundlage sind Algorithmen zur Bestimmung der jeweils schnellsten Wege entlang der vorhandenen Infrastruktur. Das Ergebnis wird als Fläche dargestellt, die zeigt, wie gut ein Standort zeitlich erreichbar ist und welche Gebiete in der definierten Zeit erschlossen werden können.

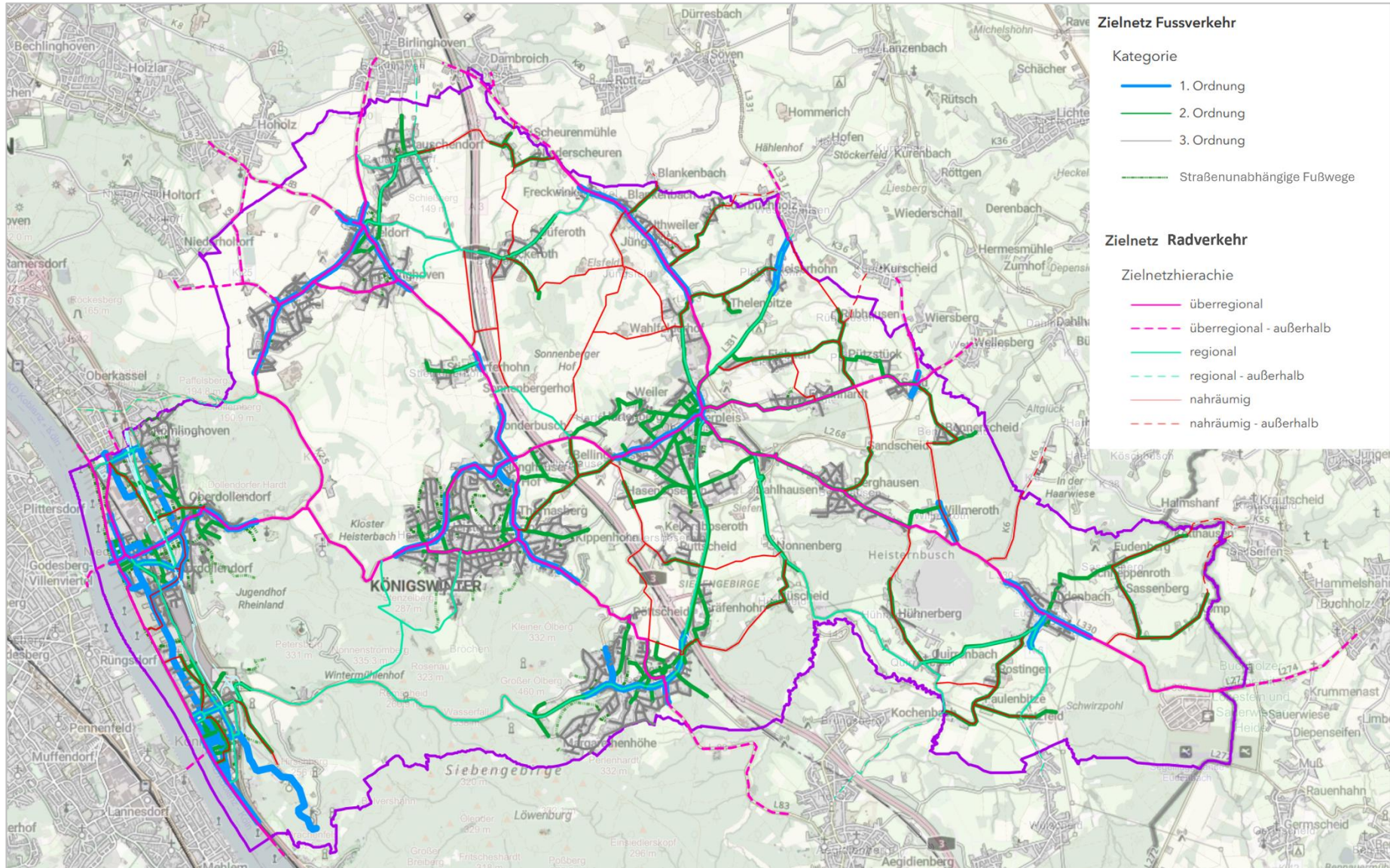


Abbildung 45: Überlagerte Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr

4. Umsetzungsstrategie

Die Umsetzungsstrategie für das Nahmobilitätskonzept der Stadt Königswinter ist als langfristiger, integrierter Prozess angelegt, der eine nachhaltige Verbesserung von Mobilität, Verkehrssicherheit und Lebensqualität bewirkt. Im Zentrum stehen die Zielnetze für den Fuß- und den Radverkehr, die als verbindlicher Orientierungsrahmen dienen und künftig konsequent in alle infrastrukturellen Planungen, Sanierungsprogramme und städtebaulichen Entscheidungen einfließen sollen. Für den Fuß- und Radverkehr bedeutet das: ein durchgängiges, komfortables und sicheres Netz mit klaren Qualitätsstandards (u. a. ausreichende Breiten, sichere Knotenpunkte, eindeutige Führungen, gute Oberflächen sowie winterdienst- und wartungsfähige Lösungen). Ein wichtiger Schritt ist dabei die schrittweise Umgestaltung der Stadtteil- und Ortszentren: weg von autozentrierten Strukturen, hin zu lebendigen, menschenfreundlichen Räumen, in denen Zufußgehen und Radfahren selbstverständlich, sicher und attraktiv möglich sind – auch durch die Neuaufteilung von Flächen zugunsten von Gehwegen, Radinfrastruktur und Aufenthaltsbereichen.

Darüber hinaus leisten lebenswerte Städte einen wichtigen Beitrag zur wirtschaftlichen Entwicklung. Attraktive, gut erreichbare und sichere Ortszentren erhöhen die Aufenthaltsqualität und machen Königswinter als Wohn- und Arbeitsort ebenso wie als Einkaufs- und Freizeitstandort attraktiver. Ein gut ausgebautes Nahmobilitätsnetz verbessert die Erreichbarkeit von Geschäften, Dienstleistern und Gastronomie – nicht nur zu Fuß, sondern auch mit dem Fahrrad als alltagstauglichem Verkehrsmittel für mittlere Distanzen und Pendelwege. Dafür sind direkte Radverbindungen in die Zentren, eine gute Anbindung der Stadtteile sowie ausreichende, gut sichtbare und sichere Fahrradabstellanlagen (kurz- und längerfristig, auch für Lastenräder und E-Bikes) entscheidend. Dies fördert regionale Wertschöpfung, stärkt das lokale Gewerbe und erhöht zugleich die Standortattraktivität für Unternehmen, die zunehmend auf nachhaltige Mobilitätsangebote achten (z. B. radfreundliche Erreichbarkeit, Abstellangebote, Ladepunkte).

Die Umsetzung des Konzepts erfolgt schrittweise. Kurzfristig stehen gezielte, schnell wirkende Maßnahmen im Vordergrund. Für den Radverkehr gehören hierzu punktuelle Entschärfungen an Gefahren- und Unfallschwerpunkten, sichere Führungen an Knotenpunkten, bessere Sichtbeziehungen, Markierungs- und Beschilderungslösungen sowie die Optimierung von Oberflächen und Führungen an Engstellen.

Mittelfristig folgen umfassendere Umgestaltungen von Straßenräumen und die Aufwertung wichtiger Wegeverbindungen. Hierzu zählen beispielsweise die Einrichtung von Gemeinschaftsstraßen, die Umverteilung von Verkehrsflächen zugunsten des Umweltverbunds, der Ausbau zusammenhängender Radachsen sowie die Verbesserung von Knotenpunkten durch sichere Kreuzungen, eindeutige Vorfahrtregelungen und geeignete Querungshilfen. Zugleich soll das Netz zwischen Stadtteilen, Zentren, Schulen und Haltestellen konsequent verdichtet werden.

Langfristig verfolgt das Konzept die Ziele des Leitbildes zu verwirklichen. Nahmobilität und Aufenthaltsqualität sollen dabei zentrale Leitlinien für alle weiteren Entwicklungen bilden. Für den Radverkehr bedeutet dies ein komfortables, durchgängiges und sicheres Netz, das für alle Altersgruppen nutzbar ist.

Für den Erfolg dieser Strategie ist eine klare Vision unerlässlich, die als roter Faden durch alle Maßnahmen führt. Die kontinuierliche Verankerung der Nahmobilitätsziele in der

Stadtplanung und Verkehrsplanung – einschließlich verbindlicher Priorisierung, Umsetzungsprogramm, Finanzierung und Monitoring – macht Königswinter Schritt für Schritt zu einer lebenswerteren, wirtschaftlich starken und zukunftsfähigen Stadt, in der die Bedürfnisse der Menschen im Mittelpunkt stehen und Rad- und Fußverkehr als gleichwertige, zentrale Säulen der Alltagsmobilität konsequent gestärkt werden.

4.1 Umsetzungskonzept Radverkehr

Im Radverkehr steht die Schaffung von sicheren und bedarfsgerechten Führungen des Radverkehrs auf den Verbindungen des Zielnetzes im Fokus, um ein attraktives Angebot zu schaffen, das die Nahmobilität in der Stadt Königswinter verbessert und valide Alternativen zum motorisierten Individualverkehr bereitstellt.

Hierzu wurden die relevanten Abschnitte und Knotenpunkte im Zielnetz analysiert, die Bestandsführung des Radverkehrs evaluiert und bei Bedarf Handlungsempfehlungen formuliert. Diese Handlungsempfehlungen wurden im Anschluss mit groben Kostenschätzungen, Zeithorizonten und Priorisierungen versehen, um eine Grundlage für die effiziente Umsetzung der Maßnahmen zu erhalten.

Am Ende fasst ein Maßnahmenkatalog sowie entsprechende Karten die Ergebnisse zusammen und bildet die Grundlage für die weitere Bearbeitung des Themas in der Verwaltung.

4.1.1 Sichere und Bedarfsgerechte Führung

Ziel der Umsetzung des Netzkonzepts ist es, den Radverkehr auf den Verbindungen des Netzes sicher, attraktiv und bedarfsgerecht zu führen. Die dargestellten Lösungsansätze zeigen hierfür mögliche Wege auf. In nahezu allen Fällen ist jedoch eine vertiefende Prüfung unter Einbindung der relevanten Akteure erforderlich. Entscheidend ist dabei die Frage, was „sicher“ und „bedarfsgerecht“ im Kontext des Radverkehrs konkret bedeutet.

Die Gewährleistung einer sicheren und bedarfsgerechten Radverkehrsführung setzt an zwei Ebenen an: Zum einen sind geeignete Verbindungen zu wählen, die den Anforderungen des jeweiligen Radverkehrszwecks entsprechen. Für den Alltagsradverkehr bedeutet dies insbesondere direkte, allwettertaugliche, komfortable und verlässliche Routen. Zum anderen sind die Führungsform und der Ausbaustandard der jeweiligen Verbindung maßgeblich für deren Attraktivität und Sicherheit. Dabei sind sowohl die objektive Verkehrssicherheit als auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Radfahrenden zu berücksichtigen, um ein nutzbares, akzeptiertes und attraktives Angebot zu schaffen.

Gleichzeitig ist darauf zu achten, dass die gewählte Führungsform und der mit ihrer Herstellung verbundene Aufwand in einem angemessenen Verhältnis zur Bedeutung und zum Potenzial der jeweiligen Verbindung stehen. Bei einem sehr geringen Radverkehrspotenzial beziehungsweise einer geringen zu erwartenden Nutzung ist beispielsweise der Bau eines aufwendig baulich getrennten Radwegs nicht zwangsläufig verhältnismäßig, sofern eine regelkonforme Mitführung auf der Fahrbahn möglich ist. In solchen Fällen sind unter anderem Aspekte des Naturschutzes, der Wirtschaftlichkeit, der Flächenverfügbarkeit und des voraussichtlichen Nutzens sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Die möglichen Führungsformen des Radverkehrs auf den Verbindungen des Netzes ergeben sich aus den Vorgaben der ERA 2010.

Führungsformen innerorts

Die Wahl der geeigneten Führungsform auf innerörtlichen Straßen erfolgt auf Basis der Belastungsbereiche der ERA (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 2002) (vgl. Kapitel 2.3.3, S. 18ff.). Diese setzen sich aus der Verkehrsstärke pro Stunde und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (V_{zul} , km/h) zusammen. Darüber hinaus spielen weitere Faktoren wie z. B. Flächenverfügbarkeit, erwartete Nutzergruppen, Schwerverkehr, Art und Anzahl von Einmündungen, Fußgängerverkehr oder Einsehbarkeit eine wichtige Rolle. Dementsprechend müssen auf der Grundlage der Einstufung in die Belastungsbereiche weitere eigens für den Abschnitt geltende Kriterien geprüft werden, wodurch die Wahl der Führungsform für einen Abschnitt individuell ist und somit häufig eine Einzelfallentscheidung darstellt.

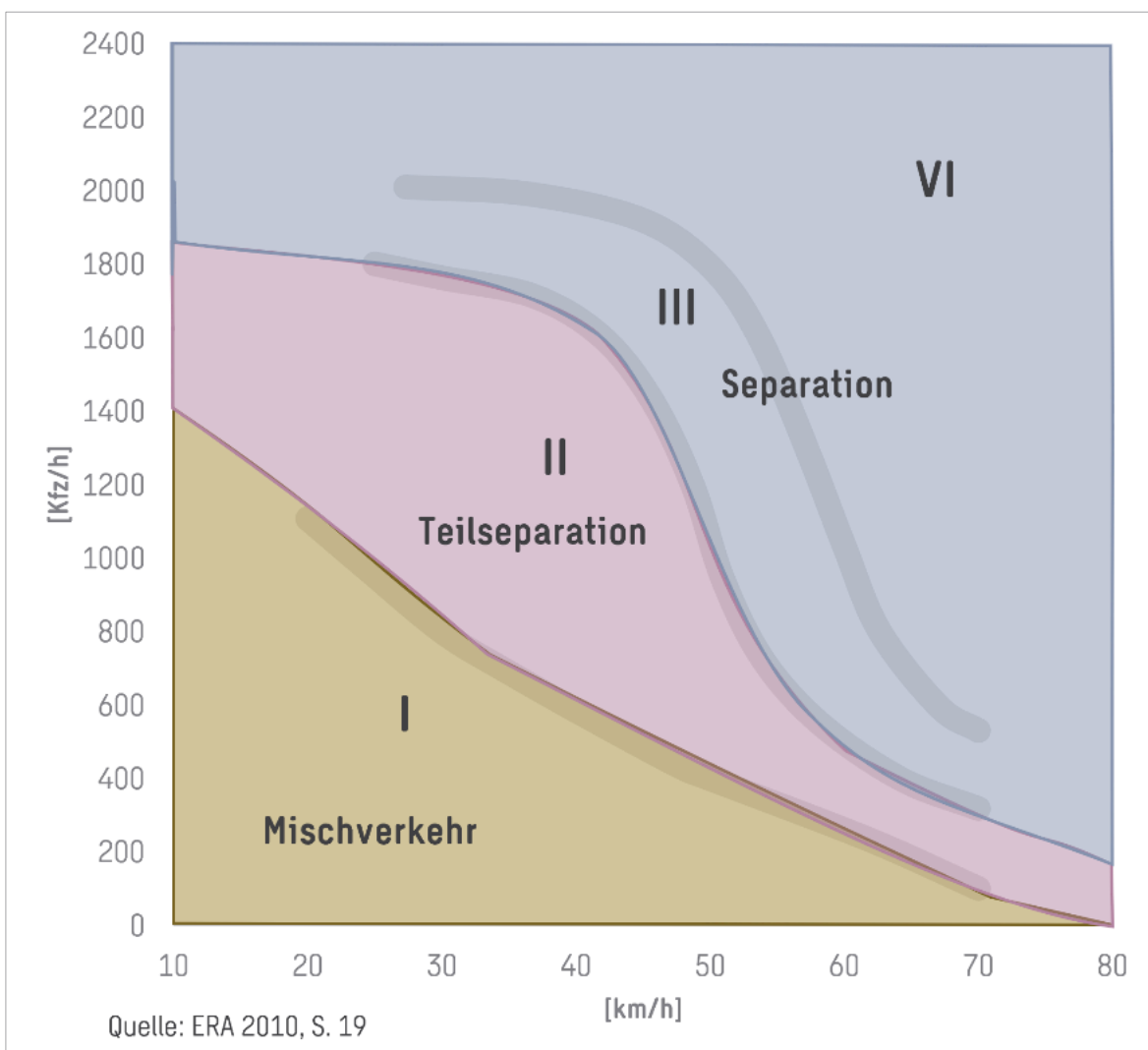


Abbildung 46: Belastungsbereiche zur Vorauswahl von Radverkehrsführungen bei zweistreifigen Stadtstraßen (überarbeitet nach Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg., 2010): Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA). Anmerkung: Als Kfz-Belastung wird die Prognosebelastung in der werktäglichen Spitzenstunde zugrunde gelegt.

Führungsformen außerorts

Für Landstraßen gibt die ERA ebenfalls einen Ansatz zur Einordnung vor (vgl. Kapitel 9, S. 66ff.). Folgende Tabelle gibt einen ersten Überblick, ab welchen Belastungsgrenzen gemäß ERA die separate Führung erforderlich ist.

Entwurfs- klasse nach den RAL	Betriebs- form	Führung des Radverkehrs	Hinweis
EKL 3	allgemeiner Verkehr	fahrbahn-beglei- tend oder auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll bei DTV > 2.500 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 100$ km/h) oder DTV > 4.000 Kfz/24 h (bei $V_{zul} = 70$ km/h) oder soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen
EKL 4	allgemeiner Verkehr	auf der Fahrbahn	fahrbahnbegleitende Radwege sinnvoll, soweit besondere Netzbedeutung nachgewiesen

Tabelle 3: Entwurfsklassen nach den RAL und Radverkehrsführung an Landstraßen (Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hg., 2010): Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA).

Die Entscheidung, ob außerorts eine Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn möglich ist, hängt jedoch ebenso wie innerorts von weiteren Faktoren (vgl. Kapitel 9.1.4, S. 67) ab. Hierzu zählen u.a.

- das Auftreten besonders schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer*innen (bspw. Schüler*innen),
- die Verkehrsstärke des Schwerverkehrs,
- die zu erwartende Verkehrsstärke des Radverkehrs,
- der Verlauf der Straße (Längsneigung, Kurvigkeit),
- die Einsehbarkeit der Straße,
- die Fahrbahnbreite,
- die Netzkategorie der Radverkehrsverbindung nach RIN
- die Bedeutung der Radverkehrsverbindung im Freizeitverkehr

Exkurs: Übersicht der Führungsformen

Die Führungsform des Radverkehrs bezeichnet die Art und Weise, wie der Radverkehr im Seitenraum oder auf der Fahrbahn geführt wird. Sie hängt im Wesentlichen ab von der Stärke und der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Verschiedene weitere Faktoren wie bspw. die Verfügbarkeit der Flächen vor Ort, ruhender Verkehr, Zielgruppen oder die Längsneigung des betrachteten Abschnitts haben Einfluss auf die Führungsform.

Folgende Tabelle 4 gibt einen Überblick über die verschiedenen Führungsformen im innerörtlichen sowie außerörtlichen Bereich. Alle konkreten Maße und regelnden Vorgaben können im technischen Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)“ (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010) nachgeschlagen werden:

		Führungsform	Beispielfoto
innerorts	Mischverkehr (mit Teilseparation)	Schutzstreifen Führung des Radverkehrs auf einem Schutzstreifen als einem überfahrbaren Teil der Fahrbahn (diese sind nur dort anzuordnen wo keine sichere bauliche Lösung möglich ist und die Belastungswerte es zulassen); Regelbreite 1,50 m; Befahrung durch Kfz nur im Bedarfsfall; keine Beschilderung; generelles Halteverbot auf Schutzstreifen. Die Restfahrbahnbreite für den Kfz-Verkehr muss mindestens 4,50 m betragen.	
		Für den Radverkehr freigegebener Bussonderstreifen Mitführung des Radverkehrs auf einem für diesen freigegebenen Bussonderstreifen; Breite > 4,75 m (sicheres Überholen möglich) oder < 3,50 m (kein Überholen möglich).	
innerorts & außerorts		Radweg ohne Benutzungspflicht Führung des Radverkehrs gemeinsam mit dem Fußgängerverkehr, im Gegensatz zu „Gehweg / Radfahrer frei“ jedoch nicht mit der dauerhaften Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit verbunden. Es herrscht keine Benutzungspflicht für den Radfahrer. Dieser kann alternativ auch auf der Straße fahren.	

		Fahrradstraße Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr. In der Regel sind Fahrradstraßen ausschließlich für den Radverkehr vorgesehen, können jedoch für Anlieger oder den Kfz-Verkehr freigegeben werden. Der Kfz-Verkehr ist hierbei jedoch dem Radverkehr untergeordnet. Radfahrer dürfen hier nebeneinander fahren und müssen dem Kfz-Verkehr keinen Platz zum Überholen lassen.	
	Mischverkehr	Radverkehr auf der Fahrbahn Führung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr; Verträglichkeit abhängig von Fahrbahnbreite sowie Verkehrsstärke und Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs. Weitere Faktoren sind zu prüfen.	
	Trennung vom Kfz-Verkehr	Radfahrstreifen Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen; durch Breitstrich abgetrennter Sonderfahrstreifen; Regelbreite 1,85 m; benutzungspflichtig für den Radverkehr; Verbot der Befahrung durch Kfz.	
		Baulich angelegter Radweg Führung des Radverkehrs auf einem baulich angelegten Radweg; befindet sich im Seitenraum bzw. abgesetzt/abseits von der Fahrbahn; durch Borde (innerorts), Park- oder Grünstreifen (außerorts) von mind. 0,50 m Breite (innerorts)/mind. 1,75 m Breite (außerorts) von Fahrbahn getrennt; Regelmaß im Einrichtungsverkehr 2,00 m, Regelmaß im Zweirichtungsverkehr 2,50 m.	

außerorts		Gemeinsame Führung mit dem Fußgängerverkehr Führung des Radverkehrs auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg; Regelmaß $\geq 2,50$ m; nur bei geringem Verkehr; Beachtung der Ausschlusskriterien; Beschilderung nötig. Gemeinsame Geh- und Radwege sollten innerorts nur die Ausnahme sein.	
		Forst- und Wirtschaftswege Vorausgesetzt die Forst- und Wirtschaftswege sind für den Radverkehr freigegeben, kann der Radverkehr auf diesen mitgeführt werden. Regelmaß 2,5 m.	

Tabelle 4: Übersicht der Führungsformen

Auch richtungsbezogen unterschiedliche Führungen sind sinnvoll, wenn die vorhandene Fahrbahnbreiten keine beidseitigen Schutzräume für den Radverkehr zulassen. So kann bspw. dem bergauffahrenden Radverkehr, der aufgrund der Höhenüberwindung an Geschwindigkeit verliert, eine eindeutig dem Radverkehr zugeordnete Verkehrsfläche in Form von einseitigen (in Fahrtrichtung bergauf) Schutzstreifen zugeordnet werden.



Abbildung 47: Beispiel für eine Piktogrammspur (Quelle: Wikipedia / Von Mueck, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=57675490>)

Neben den hier aufgeführten Führungsformen des Radverkehrs wird in einigen Kommunen bereits mit Piktogrammketten gearbeitet (s. Abbildung 47): Piktogrammketten sind in regelmäßigen Abständen auf der Fahrbahn markierte Fahrrad-Piktogramme, die verdeutlichen sollen, dass der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. In der Radverkehrsplanung können sie insbesondere bei beengten Verhältnissen oder Netzlücken sinnvoll sein, um die Präsenz des Radverkehrs sichtbar zu machen, Kfz-Fahrende zu sensibilisieren

und Radfahrende zur Nutzung der Fahrbahn zu ermutigen. Rechtlich ist jedoch zu beachten, dass Piktogrammketten nach StVO/VzKat kein eigenständiges Verkehrszeichen mit

benutzungspflichtiger oder schützender Wirkung darstellen und daher keine regelkonforme Radverkehrsanlage ersetzen. Sie sind vielmehr als ergänzende, kommunikative Maßnahme zu verstehen und sollten nur in Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde eingesetzt werden. Maßgeblich bleiben die anerkannten Regelwerke wie ERA, RASSt sowie ggf. landesspezifische Musterlösungen; entscheidend sind weiterhin sichere Querschnitte, angemessene Geschwindigkeiten und eine konfliktarme Führung des Radverkehrs.

Die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) aus dem Jahr 2010 befinden sich derzeit in der Überarbeitung. Die aktualisierte Fassung wird voraussichtlich bis Ende 2026 veröffentlicht. Mit der Überarbeitung soll auch den Entwicklungen im Radverkehrsbereich Rechnung getragen werden: Es gibt mehr Radfahrende als 2010, die Räder sind nicht nur schneller und breiter (bspw. zweispurige Dreiräder, Lastenräder, Gespanne mit Anhänger), sondern insgesamt auch heterogener.

4.1.2 Poller und Sperrpfosten

Für die Verkehrssicherheit und Nutzbarkeit von Radverkehrsanlagen ist das Freihalten des lichten Raums von zentraler Bedeutung. Feste Einbauten wie Poller (Sperrpfosten), Schranken, Geländer oder Umlaufsperrn stellen grundsätzlich potenzielle Gefahrenstellen dar und beeinträchtigen insbesondere die Sicherheit, den Verkehrsfluss und die Barrierefreiheit des Radverkehrs.

Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) sind derartige Einbauten nur dann zulässig, wenn

- der angestrebte Zweck (z. B. Fernhaltung des Kfz-Verkehrs oder Schutz an besonderen Gefahrenstellen) nicht mit milderer Mitteln erreicht werden kann und
- die Nachteile eines Verzichts auf die Maßnahme schwerer wiegen als die Risiken für den Radverkehr.

Kommunen sollten daher unbedingt vor jeder Installation eine strenge Notwendigkeitsprüfung durchführen und alternative Lösungen vorrangig prüfen.

Typische Risiken und negative Wirkungen

Poller und Umlaufsperrn sind mit einer Reihe von sicherheitsrelevanten Nachteilen verbunden:

- Erhöhte Unfallgefahr, insbesondere durch schlechte Erkennbarkeit bei Dunkelheit, Nässe oder bei Gruppenfahrten.
- Sturz- und Kollisionsrisiken infolge von Einengungen des Lichtraumprofils und erzwungener enger Fahrkurven, insbesondere für Lastenräder, Anhänger, Handbikes oder Kinderanhänger.
- Sichtbehinderungen und Ablenkung der Aufmerksamkeit von querendem Kfz- oder Schienenverkehr, vor allem an Knotenpunkten und Bahnübergängen.
- Erschwerte Räumung von Gefahrenstellen, etwa an Bahnübergängen, durch Umlaufsperrn bei hohem Verkehrsaufkommen oder bei Radfahrendengruppen.

Die Rechtsprechung bestätigt, dass Kommunen bei selbst geschaffenen Hindernissen besonders hohe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht erfüllen müssen. Mangelhafte Sichtbarkeit von Pollern kann zu Schadensersatzansprüchen bei Unfällen führen.

Empfohlenes Vorgehen für Kommunen

Kommunen sollten beim Umgang mit Pollern und Umlaufsperrn der Erforderlichkeit in allen Fällen prüfen:

1. Ist die Maßnahme zwingend erforderlich?
z. B. aus rechtlichen Gründen (Bahnübergänge nach EBO/BoStrab) oder bei nachgewiesenem, nicht anders lösbarem Kfz-Missbrauch.
2. Gibt es gleich wirksame, aber sicherere Alternativen?
z. B. Verkehrszeichen, bauliche seitliche Einengungen, Aufpflasterungen, gestalterische Maßnahmen oder konsequente Kontrollen .
3. Kann auf Umlaufsperrn verzichtet werden?
Insbesondere bei Neubau von Straßenquerungen mit Wartepflicht ist laut ERA grundsätzlich auf Umlaufsperrn zu verzichten und stattdessen eine sichere, übersichtliche Gestaltung zu wählen .

Erst wenn diese Prüfungen negativ ausfallen, darf eine bauliche Sperreinrichtung in Betracht gezogen werden.

Gestaltung und Ausführung

Poller (Sperrpfosten)

Sind Poller unvermeidbar, sind folgende Gestaltungsgrundsätze zwingend einzuhalten:

- Bevorzugt seitliche Anordnung: Poller sollen nicht mittig, sondern zur seitlichen punktuellen Verengung eingesetzt werden. Empfohlen wird eine Reduzierung der nutzbaren Breite auf mindestens 2,00 m, ggf. unterstützt durch Bordführungen.
- Ausreichende Durchfahrtsbreiten: Die verbleibende Durchlassbreite darf die Mindestmaße für Radverkehrsanlagen nicht unterschreiten; der ADFC empfiehlt mindestens 1,30 m, um Sonderfahräder nicht auszuschließen.
- Hohe Sichtbarkeit: Poller sind auffällig zu färben und beidseitig voll retroreflektierend auszuführen. Zusätzlich sind sie in der Zufahrt in einen etwa 20 m langen Keil aus weißer Randmarkierung einzufassen, der den Weg optisch teilt .
- Beleuchtung und Warnhinweise: Eine gute Ausleuchtung sowie frühzeitige visuelle Hinweise (Markierungen, Oberflächenwechsel) sind sicherzustellen.
- Betriebliche Belange berücksichtigen: Die Durchfahrbarkeit für Winterdienst- und Reinigungsfahrzeuge ist zwingend zu gewährleisten.

Umlaufsperrn

Umlaufsperrn stellen die stärkste Eingriffsform dar und sollen nur dort eingesetzt werden, wo sie rechtlich oder technisch unvermeidbar sind (z. B. bestimmte Bahnübergänge).

Für den Fall einer Umsetzung gelten folgende ERA-konforme Mindestanforderungen:

- Keine Überlappung der Gitter, um plötzliche Richtungswechsel zu vermeiden.
- Mindestabstand zwischen den Gittern von 1,50 m, unabhängig von der Wegbreite.

- Einfahrbreiten abhängig von der Wegbreite gemäß Tabelle 21 der ERA:
- Aufstellfläche von mindestens 3,00 m Länge zwischen Umlaufsperrre und querendem Verkehrsweg, um ein Anhalten außerhalb des Gefahrenbereichs zu ermöglichen .
- Mehrere Durchlässe nebeneinander bei stark frequentierten Wegen, um Rückstaus und Konflikte zu vermeiden.

Weiterführende Informationen und Regelwerke

Das FGSV-Regelwerk „Empfehlungen für Radverkehrsanlage“ von 2010 (Kap. 11.1.11, S.81f) sowie das Positionspapier des ADFC zum Umgang mit Pollern und Umlaufsperrren⁹ geben umfassend Auskunft zum Umgang mit diesen Hindernissen. Ergänzend geben die Qualitätsstandards und Musterlösungen für den Radverkehr des Landes Hessen ebenfalls konkrete Empfehlungen zur praktischen Umsetzung inkl. Schaubilder¹⁰.

⁹ Abrufbar unter: https://www.adfc.de/fileadmin/user_upload/Expertenbereich/Touristik_und_Hotellerie/Positionspapier/ADFC_Positionspapier_Umgang_Poller_Umlaufsperrren.pdf (letzter Abruf 25.05.2026)

¹⁰ Beispiele für Verkehrseinrichtungen im Straßenraum, S. 80ff: https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2024/10/241030_Qualitaetsstandards_und_Musterloesungen_2te-Auflage_inkl_Ergaenzungen_web.pdf (letzter Abruf 25.05.2026)

4.1.3 Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr

Eine gut erkennbare, durchgängige und verständliche Wegweisung ist ein wichtiger Baustein der Radverkehrsförderung. Sie erleichtert die Orientierung, macht sichere und komfortable Verbindungen sichtbar und unterstützt sowohl den Alltagsradverkehr als auch den Freizeit- und touristischen Radverkehr. Gerade in einer topografisch und räumlich vielfältigen Stadt wie Königswinter mit Rheinufer, Tal- und Höhenlagen, Stadtteilen, touristischen Zielen sowie Verknüpfungen zum ÖPNV trägt eine einheitliche Radverkehrswegweisung dazu bei, geeignete Routen im Stadtgebiet nachvollziehbar zu kommunizieren.

Die Wegweisung ersetzt dabei keine sichere Radverkehrsinfrastruktur. Sie entfaltet ihre Wirkung insbesondere dann, wenn die ausgewiesenen Strecken gut befahrbar, verkehrssicher und im Netzzusammenhang sinnvoll sind. Die wegweisende Beschilderung ist daher als nachgelagerter Umsetzungsschritt des Nahmobilitätskonzeptes zu verstehen: Zunächst sind die im Konzept vorgesehenen Netz- und Infrastrukturmaßnahmen umzusetzen bzw. die ausgewählten Routen verkehrssicher herzustellen. Anschließend kann die Beschilderung auf Grundlage des realisierten Zielnetzes geplant, angeordnet und installiert werden.

Die „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW)“¹¹ verfolgen das Ziel, Planung, Installation und Pflege der Radverkehrswegweisung landeseinheitlich zu unterstützen und die Wegweisung analog zur Kfz-Wegweisung auf ein einheitliches Qualitätsniveau zu bringen. Für Königswinter bilden sie damit die maßgebliche Grundlage für alle zukünftigen Maßnahmen der Radverkehrswegweisung.

Rechtliche und fachliche Grundlagen

Die Ausführung der wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen wird durch die HBR NRW definiert. Diese beziehen sich auf § 25 des Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetzes Nordrhein-Westfalen und konkretisieren die landeseinheitlichen Standards für Planung, Gestaltung, Anordnung, Installation und Unterhaltung der Beschilderung. Fachliche Grundlage der HBR NRW ist das „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen.

Die Radverkehrswegweisung ist in Nordrhein-Westfalen in das Gesamtsystem des Radnetz NRW eingebunden. Dieses umfasst das landesweite Radverkehrsnetz, kommunale Netzverdichtungen, Knotenpunktnetze und Themenrouten. Das landesweite Radverkehrsnetz bildet dabei das Grundgerüst, das durch kommunale Netze verdichtet werden kann. Für Königswinter bedeutet dies, dass eine kommunale Wegweisungsplanung nicht isoliert erfolgen sollte, sondern an bestehende Beschilderungen, das Radnetz NRW, touristische Routen, das Knotenpunktsystem sowie Nachbarkommunen anzuschließen ist.

Die wegweisende Beschilderung für den Radverkehr ist straßenverkehrsrechtlich anzuordnen. Die Straßenverkehrsbehörden bestimmen, wo und welche Wegweiser anzubringen oder zu entfernen sind; die Straßenbaulastträger sind für Beschaffung, Montage, Unterhaltung und Ersatzbeschaffung zuständig. Nach der Anordnung und Aufstellung gehört die Beschilderung zur Straße. Ihre Unterhaltung einschließlich Sichtbarkeit, Reinigung und Freihaltung ist Aufgabe der zuständigen Baulastträger.

¹¹ Abrufbar unter: https://www.radverkehrsnetz.nrw.de/downloads/HBR-NRW_Dez2024.pdf (letzter Abruf 5.06.26)

Systematik der Radverkehrswegweisung

Die HBR NRW unterscheiden zwischen zielorientierter und routenorientierter Wegweisung. Beide Systeme werden im Radnetz NRW miteinander kombiniert. Die zielorientierte Wegweisung richtet sich insbesondere an Radfahrende, die ein bestimmtes Ziel auf möglichst direktem und gut nachvollziehbarem Weg erreichen möchten. Sie benennt Fern- und Nahziele und gibt die Entfernung vom aktuellen Standort aus an. Die routenorientierte Wegweisung kennzeichnet dagegen touristische oder thematische Routen über Routeneinschübe bzw. Symbole.

Für Königswinter ist diese Kombination besonders relevant, da sowohl alltagsbezogene Verbindungen – etwa zwischen Stadtteilen, Schulen, Bahnhöfen, Haltepunkten, Versorgungsschwerpunkten und Nachbarkommunen – als auch freizeitbezogene und touristische Verbindungen eine Rolle spielen.

Die zielorientierte Wegweisung besteht im Wesentlichen aus:

- **Pfeilwegweisern** mit Ziel-, Entfernungs- und Richtungsangabe,
- **Tabellenwegweisern**, insbesondere bei beengten Platzverhältnissen oder zur gebündelten Darstellung,
- **Zwischenwegweisern** zur Bestätigung des Routenverlaufs zwischen Knotenpunkten oder Abzweigungen.

Anforderungen an die Wegweisungsplanung in Königswinter

Die Wegweisung ist immer im Netzzusammenhang zu planen. Voraussetzung sind eine abgestimmte Netzplanung sowie sichere Streckenführungen der einzelnen Routen. Für Königswinter bedeutet dies, dass die Beschilderung nicht auf einzelne, isolierte Maßnahmen beschränkt werden sollte. Vielmehr ist ein zusammenhängendes Wegweisungskonzept für das kommunale Radverkehrsnetz zu entwickeln, das die im Nahmobilitätskonzept definierten Haupt- und Nebenverbindungen aufgreift.

Bei der Planung sind insbesondere folgende Anforderungen zu berücksichtigen:

1. Einbindung in das bestehende Radnetz NRW
Bestehende Wegweisungen, Zielspinnen, Routenverläufe und Wegweiserstandorte sind zu erfassen und möglichst in die neue Planung zu integrieren. Erforderliche Änderungen sind durchgängig und konsequent fortzuschreiben.
2. Kontinuität der Zielangaben
Die Zielplanung muss sicherstellen, dass Fern- und Nahziele in beiden Fahrtrichtungen nachvollziehbar und widerspruchsfrei geführt werden. Neue kommunale Netzergänzungen müssen sich nahtlos in das vorhandene System einfügen.
3. Abstimmung über Stadtgrenzen hinaus
Radverkehrsbeziehungen enden nicht an der Stadtgrenze. Die HBR NRW weisen ausdrücklich darauf hin, dass lokale Fortschreibungen oder Verdichtungen des Radnetz NRW nicht an Gemeindegrenzen enden dürfen, sondern bis zum Erreichen der jeweiligen Fern- und Nahziele fortzuführen sind. Für Königswinter sind daher insbesondere Anschlüsse an benachbarte Kommunen und überörtliche Verbindungen abzustimmen.

4. Berücksichtigung von Alltags- und Freizeitzielen
In der Zielplanung sind in der Regel Stadt- und Stadtteilnamen, Nachbarkommunen sowie wichtige Alltagsziele zu verwenden. Touristische und lokale Einzelziele – etwa Bahnhöfe, zentrale öffentliche Einrichtungen, Freizeitziele oder touristische Anziehungspunkte – können insbesondere als Nahziele integriert werden .
5. Verknüpfung mit dem öffentlichen Verkehr
Bahnhöfe, Haltepunkte, zentrale Umsteigepunkte und Mobilstationen besitzen für die Netzbildung eine besondere Bedeutung . In Königswinter sollte die Wegweisung daher insbesondere auf gute Verknüpfungen zwischen Radverkehr, Stadtbahn, Bahn, Bus und ggf. Fährverbindungen ausgerichtet werden.
6. Berücksichtigung touristischer Routen und Knotenpunktsysteme
Das Knotenpunktsystem ist in NRW ein nahezu flächendeckendes radtouristisches Orientierungssystem und integraler Bestandteil des Radnetz NRW . Bestehende Knotenpunkte, Themenrouten und touristische Wegweisungen sind bei der Planung zu berücksichtigen, dürfen jedoch die Verständlichkeit der Alltagswegweisung nicht überlagern.

Zeitpunkt im Umsetzungsprozess

Die wegweisende Beschilderung sollte im Prozess des Nahmobilitätskonzeptes nach der Umsetzung der vorgesehenen Streckenmaßnahmen erfolgen. Maßgeblich ist, dass die zu beschildernden Routen tatsächlich befahrbar, verkehrssicher und entsprechend der im Konzept vorgesehenen Qualitätsstandards hergestellt sind. Eine frühzeitige Beschilderung noch nicht ertüchtigter oder unsicherer Strecken ist zu vermeiden, da sie Radfahrende auf Verbindungen lenken würde, die den Anforderungen des Zielnetzes noch nicht entsprechen.

Empfohlen wird folgendes Vorgehen:

1. Umsetzung der priorisierten Netz- und Infrastrukturmaßnahmen
Zunächst werden die im Nahmobilitätskonzept definierten prioritären Radverkehrsverbindungen baulich, verkehrsrechtlich oder organisatorisch umgesetzt.
2. Überprüfung der Strecken vor Ort
Nach Umsetzung der Strecken erfolgt eine Befahrung zur Prüfung der sicheren Befahrbarkeit, der tatsächlichen Führungsform, der Knotenpunkte und der potenziellen Wegweiserstandorte. Die HBR NRW empfehlen im Rahmen der Netzplanung ausdrücklich eine Überprüfung der Strecken vor Ort und die Dokumentation vorhandener Wegweisung.
3. Erstellung der Wegweisungsplanung
Auf Grundlage des realisierten Netzes werden Zielplanung, Standortplanung und Wegweiserinhalte erarbeitet. Dabei sind Fern- und Nahziele, Entfernungsangaben, Routeneinschübe, Knotenpunkte und vorhandene Wegweiser systematisch abzustimmen.
4. Abstimmung und straßenverkehrsrechtliche Anordnung
Die Planung ist mit den zuständigen Fachämtern, der Straßenverkehrsbehörde, den Straßenbaulastträgern, Polizei, Tourismusakteuren, ggf. Straßen.NRW sowie den

Nachbarkommunen abzustimmen. Anschließend erfolgt die straßenverkehrsrechtliche Anordnung.

5. Beschaffung, Montage und Demontage überholter Beschilderung
Nach der Anordnung werden die neuen Wegweiser beschafft und montiert. Nicht mehr erforderliche oder nicht HBR-konforme Beschilderungen sind zu entfernen oder anzupassen.
6. Dokumentation und Katasterpflege
Alle Standorte, Inhalte und Änderungen sind in einem Beschilderungskataster zu dokumentieren. Änderungen am Radnetz NRW bzw. am Knotenpunktsystem sind mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abzustimmen und in die entsprechenden Datenbestände einzupflegen.

Umsetzung und Qualitätssicherung

Die Umsetzung der Wegweisung umfasst gemäß HBR NRW insbesondere Ausschreibung und Vergabe, Installation, Abnahme sowie die Demontage nicht mehr benötigter Beschilderung. Für Königswinter sollte die Wegweisung möglichst abschnittsweise entlang zusammenhängender Achsen umgesetzt werden. Dadurch können Prioritäten aus dem Nahmobilitätskonzept aufgegriffen werden, ohne die notwendige Kontinuität der Wegweisung zu verlieren.

Nach der Installation ist eine regelmäßige Qualitätssicherung erforderlich. Die HBR NRW benennen hierfür insbesondere Streckenkontrollen, Verkehrsschauen bzw. Wegweisungsschauen sowie ein Beschwerdemanagement. Dies ist wichtig, da fehlende, verdrehte, beschädigte oder verdeckte Wegweiser die Nutzbarkeit des gesamten Systems beeinträchtigen können. Auch Änderungen im Straßenraum, neue Radverkehrsanlagen, Baustellen oder geänderte Routenführungen müssen zeitnah in der Wegweisung nachvollzogen werden.

Die wegweisende Beschilderung ist damit kein isoliertes Gestaltungsdetail, sondern ein wichtiger Bestandteil der Netzwirkung. Sie macht die umgesetzten Maßnahmen sichtbar, erleichtert die Orientierung, stärkt die Alltagstauglichkeit des Radverkehrs und unterstützt die touristische Erlebbarkeit Königswinter als Stadt am Rhein und am Siebengebirge.

4.1.4 Priorisierung

Ziel der Priorisierung ist es, eine transparente, nachvollziehbare und reproduzierbare Reihenfolge für Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung entlang einer definierten Trasse festzulegen. Im Mittelpunkt stehen die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Herstellung einer durchgängigen und regelkonformen Befahrbarkeit im Netz, die qualitativ hochwertige Führung im Bestand sowie die realistische Umsetzbarkeit unter Berücksichtigung kommunaler Belange. Die Priorisierung dient zugleich der Identifikation der Bereiche mit der höchsten Relevanz, der zielgerichteten Mittelverwendung und der strukturierten Kommunikation mit Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Grundlage sind die anerkannten Regelwerke, insbesondere die Einhaltung des Basisstandards der ERA.

Die Bewertung erfolgte auf Basis der Bestandssituation und der fachlichen Einschätzung der Erforderlichkeit von Verbesserungen für den Radverkehr am jeweiligen Abschnitt. Die abgeleiteten Prioritäten dienen als Grundlage für die weitere Entscheidungsfindung.

Die Prioritäten wurden auf der dazugehörigen Karte dargestellt (s. Anhang V).

Hohe Priorität

Maßnahmen mit hoher Priorität sind solche, die für ein sicheres, durchgängiges und attraktives Radverkehrsnetz kurzfristig entscheidend sind und bei denen zugleich ein hoher Handlungsdruck besteht. Dazu zählen insbesondere:

- Netzlücken auf Hauptrouten und Zielnetzachsen, die die Nutzbarkeit des Netzes wesentlich beeinträchtigen,
- Strecken mit hohem Radverkehrsaufkommen oder besonderer Bedeutung (z. B. Schulwege, ÖPNV-Verknüpfungen, Pendlerachsen),
- Unfallhäufungsstellen, Knotenpunkte und Querungen mit erkennbaren Sicherheitsdefiziten,
- Fälle, in denen die bestehende Führung nicht regelkonform bzw. nicht ERA-gerecht ist und daraus relevante Sicherheits- oder Komfortnachteile entstehen.

Mittlere Priorität

Maßnahmen mit mittlerer Priorität verbessern Qualität und Attraktivität spürbar, sind aber in der Regel nicht unmittelbar sicherheitskritisch oder betreffen Abschnitte mit geringerer Netzrelevanz. Typische Fälle:

- Qualitätsverbesserungen auf bereits vorhandenen, grundsätzlich funktionierenden Verbindungen (z. B. bessere Oberfläche, Führungsklarheit, Optimierung von Einmündungen),
- Komfort- und Reisezeitmaßnahmen (z. B. Verstetigung der Linienführung, bessere Vorfahrtregelungen auf untergeordneten Knoten),
- Ergänzungen, die die ERA-Konformität erhöhen, ohne dass die bisherige Situation als gravierend unsicher einzustufen ist.

Geringe Priorität

Maßnahmen mit geringer Priorität sind überwiegend „Nice-to-have“-Verbesserungen oder betreffen Bereiche mit geringer Netz- und Nachfragerrelevanz. Beispiele:

- Lokale Optimierungen ohne wesentlichen Einfluss auf Netz-Durchgängigkeit oder Sicherheit.
- Gestalterische Ergänzungen oder Komfortdetails, die keine wesentlichen Konflikte lösen.
- Maßnahmen in Abschnitten, die bereits weitgehend ERA-konform sind und in denen nur geringe Qualitätsgewinne zu erwarten sind.

4.1.5 Umsetzungshorizonte

Neben den Kosten wurde weiterhin der zu erwartende Umsetzungshorizont abgeschätzt und in drei Klassen eingeteilt (siehe Tabelle 5). Grundlage dafür sind der Umfang und der voraussichtliche Aufwand der Maßnahmen. Dazu gehört eine Betrachtung der verschiedenen relevanten Aspekte (z. B. ökonomische, ökologische, politische, rechtliche) und ihrer potentiellen Einflüsse auf die Dauer der Umsetzung. Auch hier kann nur eine erste Einschätzung abgegeben werden, da sich die tatsächlichen Einflussfaktoren erst im Rahmen der weiteren Schritte wie der Detailplanung und -prüfung im Umsetzungsprozess ergeben.

Tabelle 5: Geschätzte Umsetzungshorizonte - Klassifikation und Angaben zu Zeiträumen in Jahren.

Nr.	Klassifikation	Jahresangabe
1	kurzfristig	< 3 Jahre
2	mittelfristig	3-6 Jahre
3	langfristig	> 6 Jahre

4.1.6 Kostenschätzung

Für jeden identifizierten Abschnitt wurden die voraussichtlich anfallenden Kosten für die Umsetzung ermittelt, sofern dies möglich war. Bei Abschnitten mit weiteren erforderlichen Untersuchungen oder bei Abschnitten, die aktuell in Planung sind, wurden keine weiteren Kosten ermittelt.

Grundlage der Kostenschätzung bilden aktuelle Submissionsergebnisse der erforderlichen Leistungen sowie Erfahrungswerte aus der Praxis. Aufgrund des Maßstabs und des frühen Zeitpunktes im Prozess von der Idee zur Umsetzung können hier nur ungefähre Schätzungen abgegeben werden. Spezifische, individuelle Gegebenheiten, die sich erst im Zuge der weiteren Detailplanung auf Basis von Vermessungsergebnissen sowie weiteren Abstimmungen und Untersuchungen ergeben, können zu diesem Zeitpunkt nicht berücksichtigt werden. Dennoch wurde eine möglichst realistische Abschätzung des zu erwartenden finanziellen Aufwandes angestrebt. Die Kosten für die Maßnahmen finden sich auf den jeweiligen Maßnahmensteckbriefen (siehe Anhang 6) wieder. In der folgenden Tabelle wurden die Werte entsprechend summiert und um die weiteren Kosten wie Planung, Baustelleneinrichtung, Verkehrssicherung etc. ergänzt (Tabelle 6).

Gesamtbaukosten brutto	Planung	Baustellen- einrich- tung	Verkehrs-si- cherung	Gesamtkosten brutto
	20%	15%	5%	
10 Mio. €	2 Mio. €	1,5 Mio. €	0,5 Mio. €	14 Mio. €

Tabelle 6: gerundete Grobkostenschätzung für die Maßnahmen im Bereich Radverkehr. Nicht enthalten sind u. a., weitere erforderliche Gutachten, Ausgleichsmaßnahmen, Grunderwerb

4.2 Umsetzungskonzept Fußverkehr

4.2.1 Handlungsfelder im Fußverkehr

Der Fußverkehr ist das Fundament urbaner Mobilität. Er ist das Bindeglied sämtlicher Verkehrsarten und wichtig für die Erschließung der "letzten Meile" zwischen Wohnort und Umweltverbund. Eine hohe Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum fördert das Zufußgehen. Eine Voraussetzung hierfür sind sichere, komfortable und barrierefreie Wege und klare, intuitive Wegeführungen wie auch Bereiche zum Verweilen und Ausruhen. Die Förderung des Fußverkehrs ist eine Voraussetzung für eine inklusive Stadt im Sinne eines "Design for all". Sie ist Grundlage für die Erreichung verkehrs- und umweltpolitischer Ziele (Klimaschutz, Lärm- und Emissionsminderung, Flächeneffizienz) ebenso wie für Verkehrssicherheit und soziale Teilhabe.

Für eine zielgerichtete und effektive Förderung des Fußverkehrs ist es notwendig, die verschiedenen Handlungsfelder systematisch zu betrachten. Zu den wichtigsten zählen der **Längsverkehr** (Bewegung entlang der Wegeachsen), der **Querverkehr** (sichere und barrierefreie Straßenquerungen), die **Verkehrsberuhigung**, die **Barrierefreiheit**, der **Schulverkehr** sowie die **Aufenthaltsqualität** des öffentlichen Raums.

Grundsätzlich gilt: Die Wirkung steigt, wenn Maßnahmen als integriertes Paket auf Netzebene und Korridorebene (Ebene räumlicher Korridore (Suchräume), in denen eine Verbindung grundsätzlich möglich und sinnvoll ist) umgesetzt und Bedarfe der anderen Handlungsfelder systematisch mitgedacht werden. Im weiteren Verlauf erfolgt eine Beschreibung der Handlungsfelder.

4.2.1.1 Längsverkehr

Der Längsverkehr bildet die Basis der fußläufigen Erschließung entlang der Straßenzüge und ist damit ein zentraler Baustein für die Nahmobilität in Städten und Gemeinden. Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) und die Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) betonen, dass Faktoren wie Gehwegbreiten, Kontinuität der Wegeführung, Oberflächenqualität, Seitenraumfreiheit und die **Funktionstrennung** – wie Gehen, Möblierung, Außengastronomie oder Begrünung – maßgeblich für die Sicherheit und den Komfort des Fußwegenetzes sind. Die Ausgestaltung des Längsverkehrs hat direkten Einfluss auf das **Unfallgeschehen**, beispielsweise in Bezug auf Stolper- und Sturzrisiken oder Konflikte an Grundstückszufahrten. Ebenso wird die **Barrierefreiheit** beeinflusst, etwa durch Querneigungen und Auftrittskanten. Weitere relevante Aspekte sind die Netzkonnektivität und Durchgängigkeit, die Aufenthaltsqualität sowie die Leistungsfähigkeit von Querungen, da der Längsverkehr die Zulaufströme zu diesen steuert.

Maßgebend für einen sicheren und komfortablen Längsverkehr ist die **regelgerechte Gestaltung** (vgl. nachfolgende Abbildung) der Gehwegbreiten unter Berücksichtigung notwendiger Sonderbereiche. Der Regelfall sieht dabei eine Seitenraumbreite von 2,5 m vor, welche sich zusammensetzt aus 180 cm nutzbarer Gehwegbreite für den Begegnungsfall, 20 cm Hausabstand sowie 50 cm Sicherheitsabstand zur Fahrbahn. Die Oberflächen der Gehwege sollten ebenflächig und rutschhemmend ausgeführt sein, mit geringer Fugenbreite und einer maximalen Querneigung von 2,5 Prozent, um Barrierefreiheit zu gewährleisten.

Engstellen dürfen nur vorkommen, wenn es die Rahmenbedingungen nicht anders erlauben. Separate Möblierungs- und Grünbänder helfen, Blockaden auf der nutzbaren

Gehfläche zu verhindern. Die Entwässerung – insbesondere an Bordsteinabsenkungen – muss so gelöst werden, dass keine Pfützen entstehen. Die Seitenraumfreihaltung ist durch eine **konsequente Ordnung** von Aufstellflächen für Stadtmobiliar, Werbeanlagen sowie durch die Steuerung von Außengastronomie über Sondernutzungen und gestalterische Leitfäden sicherzustellen. Illegales Parken auf Gehwegen kann durch bauliche Elemente wirkungsvoll vermieden werden.

Die konsequente Anwendung dieser Richtlinien trägt dazu bei das Unfallrisiko deutlich zu senken, wobei gleichzeitig die **Aufenthaltsqualität** erhöht wird. Dies steigert den Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege und die Verweildauer im Straßenraum.

An Schnittstellen zum Radverkehr sind eine Trennung der bzw. die Wahl einer **geeigneten Führungsform** gemäß den entsprechenden Empfehlungen umzusetzen. Insbesondere in engen Bestandsquerschnitten sind klare Führungsprinzipien erforderlich, um Mischflächen mit hohem Radaufkommen zu vermeiden. Eine gleichmäßige Beleuchtung, insbesondere an Haltestellen, Einmündungen und Querungen, fördert die **soziale Sicherheit** und sollte mit ausreichend hohen Beleuchtungsstärken umgesetzt werden. Insbesondere in Hauptstraßen sind Querungshilfen und Gehwegvorstreckungen wichtige Maßnahmen, um die effektive Querungsbreite (vgl. nachfolgendes Kapitel) zu reduzieren.

Der Längsverkehr legt somit die Grundlage für sichere Querungen, ermöglicht barrierefreie Kontinuität und schafft Raum für bauliche Verkehrsberuhigung sowie qualitätsvolle Aufenthaltsbereiche. Durch die Verknüpfung mit den weiteren Handlungsfeldern kann so ein ganzheitliches, leistungsfähiges und nutzerorientiertes Fußwegenetz geschaffen werden.

Die Machbarkeit vieler Maßnahmen ist hoch: In vielen Fällen lassen sich i.d.R. durch **geringinvestive Maßnahmen**, wie Markierungsarbeiten, Neuordnung von Stadtmobiliar oder punktuelle Bordmaßnahmen kurzfristig Verbesserungen erzielen. Größere Umverteilungen im Straßenquerschnitt erfordern einen deutlich längeren Planungshorizont sowie eine sorgfältige Abwägung der Bedürfnisse unterschiedlicher Interessensgruppen. Eine Einbindung aller relevanter Akteure ist daher unerlässlich, um eine für alle zufriedenstellende und langfristige Lösung zu entwickeln.

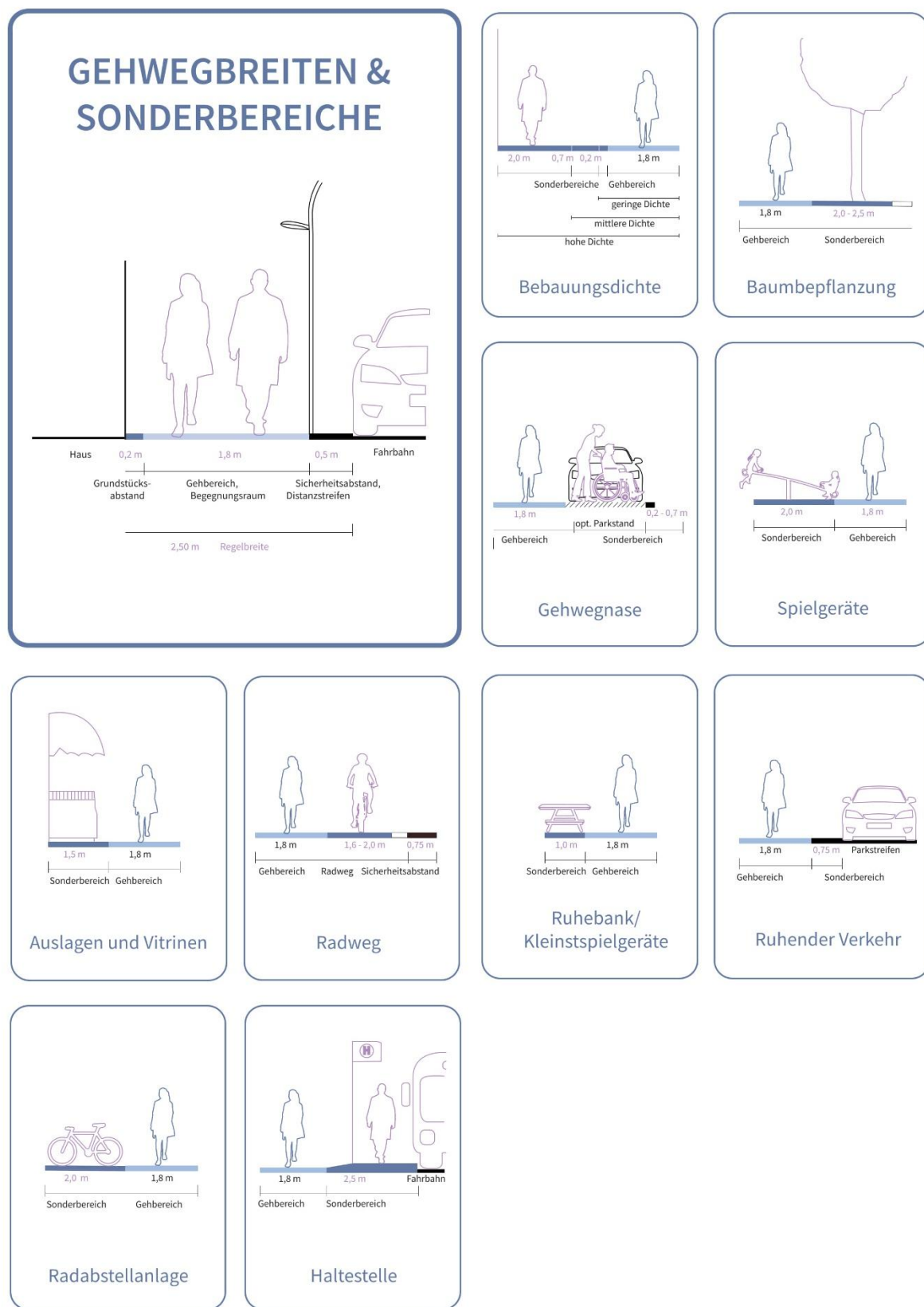


Abbildung 48: Standardgehwegbreiten und Sonderbereiche (Sweco GmbH)

4.2.1.2 Querverkehr

Neben dem Längsverkehr ist der Querverkehr der zweite zentrale Baustein in der Entwicklung eines ganzheitlichen Fußwegenetzes.

Die **sichere, komfortable und barrierefreie Querung** von Straßen und anderen Verkehrsflächen, stellt für den Fußverkehr häufig ein wesentliches Hemmnis dar und ist maßgeblich für die objektive und subjektiv wahrgenommene Sicherheit, Attraktivität und Nutzungsbereitschaft von Wegenetzen.

Grundsätzlich lassen sich Querungsstellen in **Anlagen mit und ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs** unterscheiden. Querungsanlagen mit Bevorrechtigung, wie **Fußgängerüberwege** (FGÜ, „Zebrastreifen“) und Lichtsignalanlagen (LSA, „Fußgängerampel“), sichern dem Fußverkehr Vorrang vor dem Kfz-Verkehr zu. Solche Anlagen sind insbesondere an Hauptachsen, in Zentrumsbereichen, im Umfeld von Schulen, Haltestellen oder stark frequentierten Haltestellen von besonderer Bedeutung. Der Fußgängerüberweg (FGÜ) ist gemäß § 26 StVO klar geregelt und signalisiert dem Kfz-Verkehr eine Wartepflicht zugunsten querender Fußgängerinnen und Fußgänger. Die EFA und die RAST fordern für FGÜ unter anderem eine gute Sichtbarkeit und eine angemessene Beleuchtung (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2007).

Die Fußgänger-**Lichtsignalanlage** (LSA) ermöglicht insbesondere an stark befahrenen oder mehrspurigen Straßen eine sichere Querung. Hierbei sind ausreichend lange Grünphasen, taktile und akustische Signalgeber für Menschen mit Sehbehinderung sowie eine barrierefreie Ausgestaltung der Querungsstellen zu berücksichtigen. LSA und FGÜ erhöhen nachweislich die Verkehrssicherheit, erfordern jedoch eine sorgfältige Standortwahl und eine sorgfältige Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten.

Querungshilfen ohne explizite Bevorrechtigung des Fußverkehrs können insbesondere an Straßen mit mittlerem Verkehrsaufkommen oder außerhalb von Knotenpunkten zur sicheren Querung beitragen. Zu den wichtigsten Maßnahmen zählen **Mittelinseln**, die ein Überqueren der Fahrbahn in zwei Etappen ermöglichen und für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zusätzliche Sicherheit bieten. **Vorgezogene Seitenräume** (Gehwegnasen) verkürzen die Querungsdistanz, und erhöhen die Sichtbarkeit der zu Fuß gehenden für den Kfz-Verkehr.



Abbildung 49: kombinierte Querungsanlage für Fuß- und Radverkehr in Kombination mit einer Mittelinsel (Quelle: CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=92789823>)

Die Gestaltung der **Sichtbeziehungen** ist ein zentrales Kriterium für die Sicherheit an Querungsstellen. Die Freihaltung der Sichtachsen sollte durch gezielte Bodenmarkierungen, das Setzen von Pfosten oder bspw. auch die Anordnung von Radabstellanlagen sichergestellt werden. Auf diese Weise werden Sichthindernisse durch parkende Fahrzeuge oder andere Objekte wirksam verhindert, wodurch die gegenseitige Wahrnehmbarkeit von Fuß- und Kfz-Verkehr erheblich verbessert wird. Die **Beleuchtung** spielt ebenfalls eine wichtige Rolle: Gut ausgeleuchtete Querungsstellen erhöhen die Sichtbarkeit und das Sicherheitsgefühl, vor allem in den Abend- und Nachtstunden oder bei schlechter Witterung. Eine durchgängige Barrierefreiheit ist obligatorisch (vgl. Kapitel 4.2.1.4). Die nachfolgende Abbildung (Abbildung 50) verschafft einen Überblick über die Anforderungen von Querungsanlagen in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen und des Siedlungscharakters.

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾	Maßnahmen im Querverkehr ²⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m	(wenn Straßen gequert werden, gegebenenfalls dort erforderlich)
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m	keine Querungsanlagen erforderlich
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m	in der Regel keine Querungsanlagen, gegebenenfalls vorgezogene Seitenräume
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m	vorgezogene Seitenräume
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m	Mittelinseln, vorgezogene Seitenräume, Teilaufpflasterungen, FGÜ
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m	Mittelinseln, FGÜ, gegebenenfalls LSA LSA
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m	Linienhafte Querung: Mittelstreifen, FGÜ LSA

Abbildung 50: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts (RASt, S. 15)

Die Planung und Umsetzung von Querungsstellen steht stets im Zusammenhang mit anderen Handlungsfeldern der Nahmobilität. Insbesondere die Themen Längsverkehr und Verkehrs- bzw. Schulwegsicherheit sind eng mit der Gestaltung sicherer Querungen verknüpft und müssen ganzheitlich geplant und umgesetzt werden.

4.2.1.3 Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung ist ein wesentliches Element in der Förderung der Nahmobilität und der Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr. Ihr Ziel ist die Reduzierung von Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen und Konflikten im Straßenraum, um mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität für alle Verkehrsteilnehmenden zu schaffen. Verkehrsberuhigte Bereiche bieten sich insbesondere an in Wohnquartieren, Ortsmitten oder im Umfeld von Schulen, Kindergärten und öffentlichen Einrichtungen.



Abbildung 51: StVO Zeichen 274.1: Zone 30

Eine der effektivsten und am weitesten verbreiteten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung ist die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. **Tempo-30-Zonen** reduzieren nachweislich das Unfallrisiko und die Schwere von Verkehrsunfällen. Die Einrichtung solcher Zonen ist rechtlich in der Straßenverkehrsordnung (StVO) geregelt und lässt sich mit vergleichsweise geringem Aufwand realisieren. Insbesondere in Wohngebieten, auf Sammelstraßen mit hoher Fußverkehrsfrequenz oder im Umfeld sensibler Einrichtungen sollte Tempo 30 als Grundsatz gelten.

Bauliche Maßnahmen wie **Teilaufpflasterungen** und **Plateaufpflasterungen** dienen dazu, die

Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zusätzlich zu begrenzen und den Straßenraum optisch wie funktional zu gliedern. Teilaufpflasterungen sind erhöhte Bereiche, meist an Querungsstellen oder Einmündungen, die den Verkehrsfluss verlangsamen und die Aufmerksamkeit der Fahrenden steigern. Plateaufaupflasterungen erstrecken sich über größere Abschnitte und führen zu einer dauerhaft reduzierten Geschwindigkeit. Diese Maßnahmen sind insbesondere an Knotenpunkten, im Umfeld von Schulen oder Einkaufsmöglichkeiten sinnvoll.



Abbildung 52: Teilaufpflasterung in einem Bereich mit hoher Fußverkehrsdichte (Creative Commons Lizenz)

Modale Filter sind weitere Instrumente zur Verkehrsberuhigung. Sie dienen dazu, den Durchgangsverkehr für bestimmte Verkehrsarten – meist den motorisierten Individualverkehr – zu unterbinden, während der Fuß- und Radverkehr sowie gegebenenfalls der öffentliche Nahverkehr weiterhin freie Fahrt haben. Modale Filter können bspw. durch bauliche Elemente wie versenkbare Poller realisiert werden. Sie sind besonders wirksam in Wohngebieten mit hohem Schleichverkehr oder zur Schaffung ruhiger, sicherer Verbindungen für Fußgängerinnen und Fußgänger.



Abbildung 53: Modaler Filter als Diagonalsperre an der Sternstraße in Münster (Quelle: CC BY-SA 4.0; https://de.wikipedia.org/wiki/Modale_Filter#/media/Datei:2021-12-08_Modaler_Filter_Heisstra%C3%9Fe_Sternstra%C3%9Fe_M%C3%BCnster.jpg)

Einbahnstraßenregelungen sind ebenfalls ein probates Mittel zur Verkehrsberuhigung. Durch die Umstellung von Straßen auf Einbahnverkehr kann der Verkehrsfluss gezielt gesteuert, das Verkehrsaufkommen reduziert und die Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr erhöht werden. Gleichzeitig entstehen neue Chancen für die **Umgestaltung des Straßenraums**, etwa durch Verbreiterung der Gehwege oder die Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch Stadtmobiliar oder Begrünung.

Ein innovativer Ansatz im Kontext der Verkehrsberuhigung ist das **Shared-Space-Prinzip bzw. die Gemeinschaftsstraße**. Hier wird der Straßenraum bewusst nicht nach Verkehrsarten getrennt, sondern als gemeinsamer Aufenthalts- und Bewegungsraum gestaltet. Alle Verkehrsteilnehmenden begegnen sich auf Augenhöhe, wodurch die gegenseitige Rücksichtnahme gefördert wird. Der Wegfall von klassischen Bordsteinen, Markierungen und umfangreicher Beschilderung schafft mehr Flexibilität und Aufenthaltsqualität. Shared Spaces eignen sich besonders für innerstädtische Bereiche mit viel Fußverkehr und hoher sozialer Interaktion.

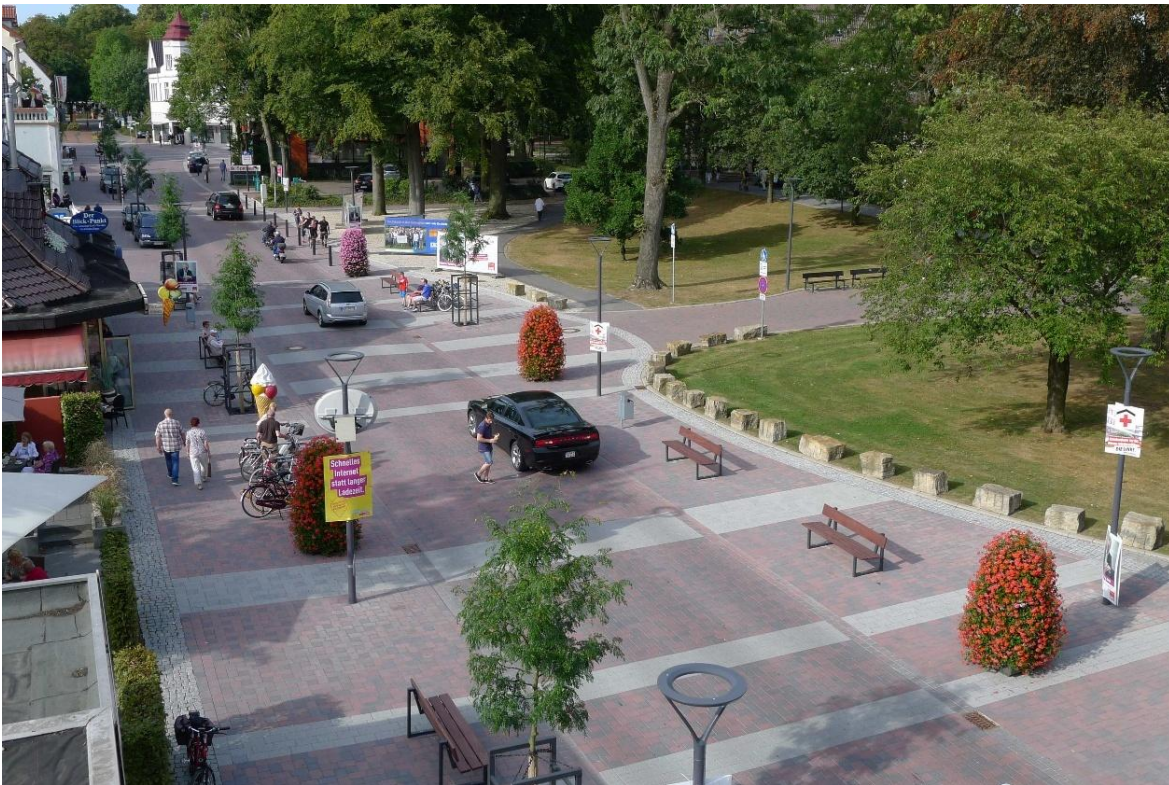


Abbildung 54: Shared Space in Bad Rothenfelde (Quelle: <https://begegnungszone-sharedspace.de/beispiele/bad-rothenfelde/>)

4.2.1.4 Barrierefreiheit

Barrierefreiheit ist ein unverzichtbares Element für eine inklusive Nahmobilität und Voraussetzung für die gleichberechtigte Teilhabe aller Menschen und somit als Querschnittsthema zu verstehen. Sie stellt sicher, dass Personen mit eingeschränkter Mobilität – ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen, aber bspw. auch Eltern mit Kinderwagen – den Straßenraum sicher und komfortabel nutzen können. Die RAS, EFA und DIN 18040 definieren die zentralen Standards für barrierefreie Infrastruktur.

Taktile und akustische Leitsysteme sind essenziell für die Orientierung blinder und sehbehinderter Menschen. Taktile Bodenindikatoren – Rippen- und Noppenplatten – führen sicher zu Querungsstellen, Haltestellen und öffentlichen Einrichtungen. **Akustische Signalgeber** an Lichtsignalanlagen erleichtern das sichere Überqueren von Straßen. **Bordsteinabsenkungen** auf maximal 3 cm sind an allen Übergängen und Einmündungen notwendig, um den niveaugleichen Übergang für Rollstuhlfahrende und Personen mit Rollatoren zu ermöglichen.



Abbildung 55: Barrierefreie Kreuzung mit normgerechter Bordsteinabsenkung und taktilen Elementen (Quelle: <https://www.stmb.bayern.de/min/barrierefreiheit/>)

Die **Oberflächenqualität** ist ein weiteres Kriterium. Die Oberfläche muss eben, rutschfest und frei von Stolperstellen gestaltet sein. Hindernisse wie Schilder, Mülltonnen oder abgestellte Fahrzeuge sind konsequent aus dem Gehbereich zu entfernen, um den Bewegungsfluss nicht einzuschränken. Die **Querneigung** von Gehwegen darf maximal 2,5 % betragen, längere oder steilere Abschnitte können durch Zwischenpodeste oder Handläufe erleichtert werden.

Rastmöglichkeiten – etwa Sitzbänke mit Armlehnen entlang von Wegen oder an Haltestellen – sind für ältere Menschen und Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen unverzichtbar und steigern gleichzeitig die **Aufenthaltsqualität** für alle. **Kontrastreiche** Markierungen sowie eine gut lesbare Beschilderung sind weitere wichtige Maßnahmen.

4.2.1.5 Schulverkehr

Die Sicherheit und Qualität der Schulwege nimmt im Rahmen der Nahmobilitätsplanung einen besonders hohen Stellenwert ein. Kinder und Jugendliche zählen zu den **besonders schutzbedürftigen** Verkehrsteilnehmenden und sind im Straßenverkehr auf eine Infrastruktur angewiesen, die ihren spezifischen Bedürfnissen Rechnung trägt. Die „Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen“ (EFA) sowie die „Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“ (RASt) betonen, dass Schulwege höchste Anforderungen an Übersichtlichkeit, Sicherung und Barrierefreiheit erfüllen müssen.

Ein wichtiger Baustein ist die **Information und Sensibilisierung** (vgl. Kapitel 1.5 und Kapitel 5) aller Beteiligten. Durch gezielte Maßnahmen, etwa Verkehrserziehung in den Schulen, Informationskampagnen für Eltern und lokale Öffentlichkeitsarbeit, wird das Bewusstsein für die Bedeutung sicherer Schulwege gestärkt. Hierzu zählt auch die Aufklärung über Gefahrenschwerpunkte, das richtige Verhalten an Querungsstellen und die Vorteile selbstständiger Mobilität für Kinder und Jugendliche.

Die **Infrastruktur im Umfeld** von Schulen und auf den Schulwegen muss besonderen Standards genügen. Breite, hindernisfreie Gehwege, sichere und gut sichtbare Querungsstellen, ausreichende Beleuchtung und eine klare Trennung von Geh- und Fahrbereichen sind unerlässlich. Die Erstellung von **Schulwegplänen** stellt sicher, dass Schülerinnen und Schüler sowie deren Eltern verlässliche und sichere Wege kennen. Solche Pläne identifizieren Gefahrenpunkte, schlagen bevorzugte Routen vor und werden idealerweise regelmäßig überprüft und an aktuelle Veränderungen im Verkehrsraum angepasst.

Schülerlotsen leisten einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit an besonders kritischen Querungsstellen. Sie unterstützen die jüngsten Verkehrsteilnehmenden dabei, Straßen gefahrlos zu überqueren und sensibilisieren gleichzeitig andere Verkehrsteilnehmende für die Belange der Schulkinder.

Elternhaltestellen, oft als „Kiss-&-Ride“-Zonen bezeichnet, und temporäre Verkehrsbeschränkungen im unmittelbaren Schulumfeld können das Verkehrsaufkommen vor der Schule deutlich reduzieren. Eltern werden angehalten, ihre Kinder außerhalb der direkten Schulumgebung aussteigen zu lassen, um gefährliche Situationen im dichten Bring- und Holverkehr zu vermeiden. Ergänzend dazu bieten sogenannte „Schulstraßen“ die Möglichkeit, den Straßenraum vor Schulen zu bestimmten Zeiten exklusiv für den Fuß- und Radverkehr zu reservieren. Temporäre Sperrungen oder Verkehrsberuhigungsmaßnahmen während der Stoßzeiten erhöhen die Sicherheit und fördern eigenständige Mobilität.



Abbildung 56: Bsp. eines Markierungsschildes für "Elternhaltestellen" (Quelle: <https://landesverkehrswacht-nrw.de/unsere-themen/fur-schuler/elternhaltestellen/>)

Insgesamt bilden die genannten Maßnahmen ein wirkungsvolles Bündel zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Sie sind in der Praxis gut umsetzbar und profitieren von einer engen Zusammenarbeit zwischen Schulen, Kommunen, Polizei und Elternschaft. Langfristig tragen sie dazu bei, die selbstständige Mobilität und das Sicherheitsgefühl der Kinder nachhaltig zu stärken und eine lebenswerte Umgebung für alle zu schaffen.

4.2.1.6 Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist ein zentraler Aspekt für die Förderung des Fußverkehrs und die Gestaltung lebenswerter Städte und Gemeinden. **Hochwertige Aufenthaltsräume** laden Menschen dazu ein, sich nicht nur fortzubewegen, sondern auch zu verweilen, sich zu begegnen und aktiv am sozialen Leben teilzunehmen. Die Attraktivität des Straßenraums trägt maßgeblich zur **Akzeptanz und Nutzung des Fußverkehrs** bei und ist eng mit weiteren Handlungsfeldern wie Barrierefreiheit und Verkehrsberuhigung verknüpft.

Ein grundlegendes Element zur Steigerung der Aufenthaltsqualität sind ausreichend und gut platzierte **Sitzgelegenheiten**. Sitzbänke und andere Möglichkeiten zum Ausruhen erfüllen nicht nur funktionale Zwecke für alle Nutzergruppen, sondern sind insbesondere für ältere Menschen und **mobilitätseingeschränkte Personen** von großer Bedeutung (vgl. Kapitel 4.2.1.4). Sie erleichtern das Zufußgehen auf längeren Strecken, schaffen Orte für Begegnung und stärken die **soziale Teilhabe** im öffentlichen Raum.

Die Begrünung von Straßenräumen hat vielfältige positive Effekte auf das **Mikroklima**, die Verschattung und die **ästhetische Qualität**. Bäume, Sträucher, Blumenbeete und Grüninseln verbessern die Luftqualität, spenden Schatten und sorgen für angenehme Temperaturen, besonders in Hitzephasen. Begrünte Bereiche fördern das Wohlbefinden, bieten Rückzugsorte im städtischen Umfeld und tragen zur Identifikation der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihrem Quartier bei.

Die Schaffung von **Begegnungszonen** mit hoher Aufenthaltsqualität ist ein weiteres zentrales Ziel moderner Nahmobilitätskonzepte. Begegnungszonen, auch als verkehrsberuhigte Bereiche oder „Shared Spaces“ konzipiert, bieten Raum für soziale Interaktion, Veranstaltungen und gemeinschaftliches Erleben. Hier stehen Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrende im Mittelpunkt, während der motorisierte Verkehr in den Hintergrund tritt. Solche Bereiche fördern die Kommunikation, stärken das Sicherheitsgefühl und machen Ortskerne und zentrale Versorgungsbereiche attraktiver.

Eine **ganzheitliche Straßenraumgestaltung** verbindet all diese Elemente miteinander und sorgt für ein harmonisches, funktionales und ästhetisches Gesamtbild. Die klare Trennung von Verkehrsarten, barrierefreien Oberflächen, gute Beleuchtung, Möblierung und gestalterischen Akzente machen den Straßenraum zu einem lebendigen Ort, der vielfältigen Bedürfnissen gerecht wird. Dabei sollte stets auf die Einbindung der lokalen Bevölkerung und die Berücksichtigung individueller Ortsstrukturen geachtet werden.

Insgesamt trägt eine hohe Aufenthaltsqualität im Straßenraum wesentlich dazu bei, den Fußverkehr zu fördern, die Identität des Ortes zu stärken und einen Beitrag zur **sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit** zu leisten.

4.2.2 Fokusbereiche

Im Rahmen der durchgeführten Analyse (vgl. Kapitel 3.3.2.3) konnten in Königswinter zentrale Bereiche für den Fußverkehr identifiziert werden. Diese Bereiche sind von besonderer Bedeutung, da sie täglich von einer großen Anzahl von Fußgänger*innen frequentiert werden und somit besondere Anforderungen an die Fußwegeinfrastruktur bestehen.

Faktoren wie die Sicherheit, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität sowie die Anbindung an wichtige Ziele des alltäglichen Lebens – beispielsweise Einkaufsgelegenheiten, ÖPNV-Haltestellen, Schulen und öffentliche Einrichtungen – spielen hier eine entscheidende Rolle.

Im nachfolgenden Kapitel werden fünf Fokusbereiche einer vertieften Betrachtung unterzogen. Hierbei erfolgt eine erste Analyse entlang der in Kapitel 4.2.1 beschriebenen Handlungsfelder. Ziel ist es erste Ansatzpunkte und Potenziale zur Förderung des Fußverkehrs in den Fokusbereichen zu identifizieren und entsprechende Maßnahmen abzuleiten.

Die ausgewählten Fokusbereiche weisen häufig Defizite in der bestehenden Infrastruktur auf, die sowohl die Attraktivität als auch die Nutzbarkeit für den Fußverkehr beeinträchtigen. Dazu gehören unter anderem schmale Gehwege, unzureichende Querungsmöglichkeiten, fehlende Beleuchtung oder mangelnde Aufenthaltsqualität durch fehlende Sitzgelegenheiten und Begrünung.

Die Konzentration auf diese Fokusbereiche ist ein wichtiger Schritt für eine nachhaltige Entwicklung der Nahmobilität in Königswinter. Durch gezielte infrastrukturelle Verbesserungen kann nicht nur die Attraktivität des Fußverkehrs gesteigert, sondern auch ein Beitrag zur Klimafreundlichkeit und Lebensqualität vor Ort geleistet werden. Die Ergebnisse dieser ersten vertiefenden Betrachtung dienen als Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung von Maßnahmen im Sinne einer fußgängerfreundlichen Stadtentwicklung

4.2.2.1 Fokusbereich Königswinter-Altstadt

Gebietsbeschreibung

Die am Rhein gelegene Altstadt von Königswinter zählt rund 5.500 Einwohnerinnen und Einwohner stellt mit der historisch gewachsenen Innenstadt sowie als zentraler Versorgungsbereich und überregional bekannte Touristendestination, eines der zwei Hauptzentren der Stadt Königswinter dar. Die Altstadt bietet ein vielfältiges Nahversorgungsangebot, das sich vor allem entlang der Hauptstraße und Drachenfelsstraße konzentriert. Hier finden sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, Gastronomiebetriebe und Versorgungseinrichtungen.

Wichtige öffentliche Einrichtungen wie das Rathaus, das Amtsgericht oder das Siebengebirgsmuseum prägen das Stadtbild, ergänzt durch unterschiedliche soziale Einrichtungen wie beispielsweise das Seniorenzentrum St. Katharina, Kitas oder öffentliche Begegnungsräume wie, der Spielplatz, der Marktplatz, kleine Parks und der Rheinpromenade (vgl. Abbildung 57).

Die Altstadt ist durch den nördlich gelegenen Bahnhof sowie die Rheinfähre und die Stadtbahnlinie 66 verkehrlich sehr gut angebunden. Dank ihrer historischen Bausubstanz, dem attraktiven Rheinzugang sowie der Nähe zum Drachenfels ist die Altstadt zugleich ein bedeutender touristischer Anziehungspunkt.

Begrenzt wird die Altstadt westlich durch den Rhein, sowie im Osten durch die Bahntrasse. Die Ferdinand-Mühlens-Straße grenzt das Gebiet zum Norden hin ab.

Die fußläufige Erreichbarkeit ist als sehr gut zu bezeichnen (vgl. Abbildung 58). Die Hauptstraße, welche, teilweise als Fußgängerzone ausgewiesen ist, ist nahezu von jedem Punkt innerhalb des Siedlungsbereichs im Stadtteil in weniger als 15 min erreichbar.

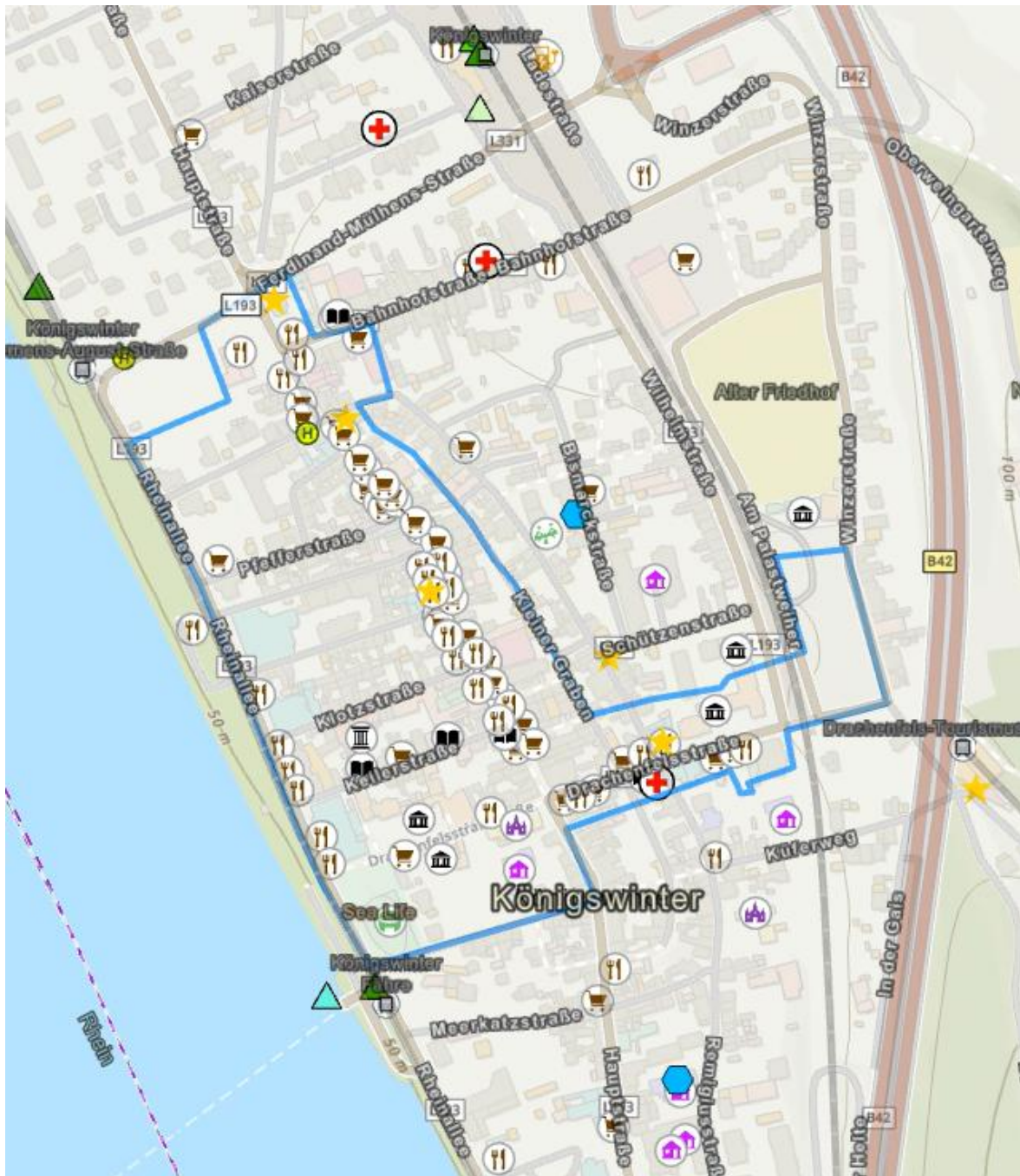


Abbildung 57: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen

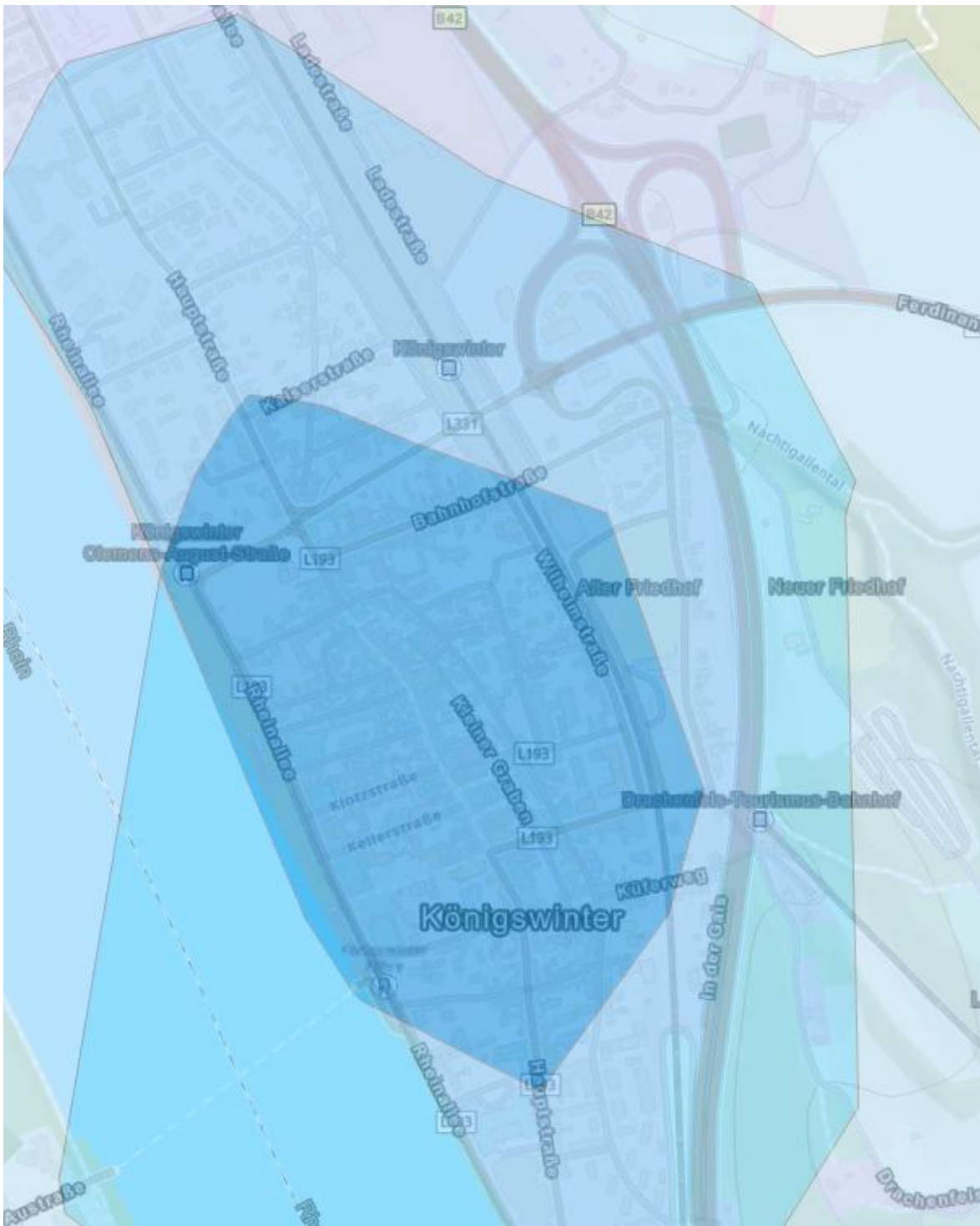


Abbildung 58: fußläufige Erreichbarkeit der Altstadt in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten

Straßennetz und Verbindungswege

Die wichtigsten Verbindungen für den Fußverkehr in der Altstadt von Königswinter sind vielfältig und spiegeln die zentrale Rolle des Stadtteils als Versorgungs- und Tourismuszentrum wider. Die Fußgängerzone bildet die Haupteinkaufsstraße und ist ein zentraler Anlaufpunkt für Bewohnerinnen, Bewohner, Besucherinnen und Besucher. Die Drachenfelsstraße stellt eine besonders wichtige Verbindung vom Fähranleger und weiter auf den Drachenfels dar und hat eine hohe touristische Bedeutung. Im Abschnitt zwischen Rheinallee und Hauptstraße ist die Drachenfelsstraße für den Kfz-Verkehr gesperrt, was den Fußgängern und Radfahrern Vorrang einräumt. Ab der Hauptstraße bis zur Drachenfelsbahn wird sie als Einbahnstraße geführt; der Straßenraum ist beengt und wird stark von Fußgänger*innen, Radfahrenden und dem Kfz-Verkehr frequentiert. Dies führt häufig zu Nutzungskonflikten und Flächenkonkurrenzen, insbesondere während der touristischen Hochsaison.

Die Rheinpromenade ist als Flaniermeile für den Fußverkehr besonders attraktiv und bietet einen direkten Zugang zum Rhein. Parallel zur Promenade verlaufen die Straßenbahn, wichtige Radwegeverbindungen und die L 193, auf der an einem durchschnittlichen Tag etwa 2.300 Kraftfahrzeuge unterwegs sind. Parallel zur Drachenfelsstraße wird die Fußgängerzone durch mehrere Anliegerstraßen bzw. „Rheingässchen“ mit der Rheinpromenade verbunden, welche i.d.R. für den Durchgangsverkehr gesperrt und als Parkverbotszonen ausgewiesen sind. Die enge Verflechtung von Freizeit-, Einkaufs- und Verkehrswegen macht die Altstadt zu einem lebendigen Ort, stellt aber auch besondere Anforderungen an die Gestaltung und Organisation der Mobilitätsangebote für alle Verkehrsteilnehmenden.

Relevanz des Fokusraums und erhöhte Anforderungen an den Fußverkehr

Die Analyse der Einflussbereiche relevanter Infrastruktureinrichtungen für den Fußverkehr gemäß EFA (vgl. Kapitel 3.3.2.3) zeigt, dass der gesamte Betrachtungsraum die Voraussetzungen für erhöhte Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur erfüllt.

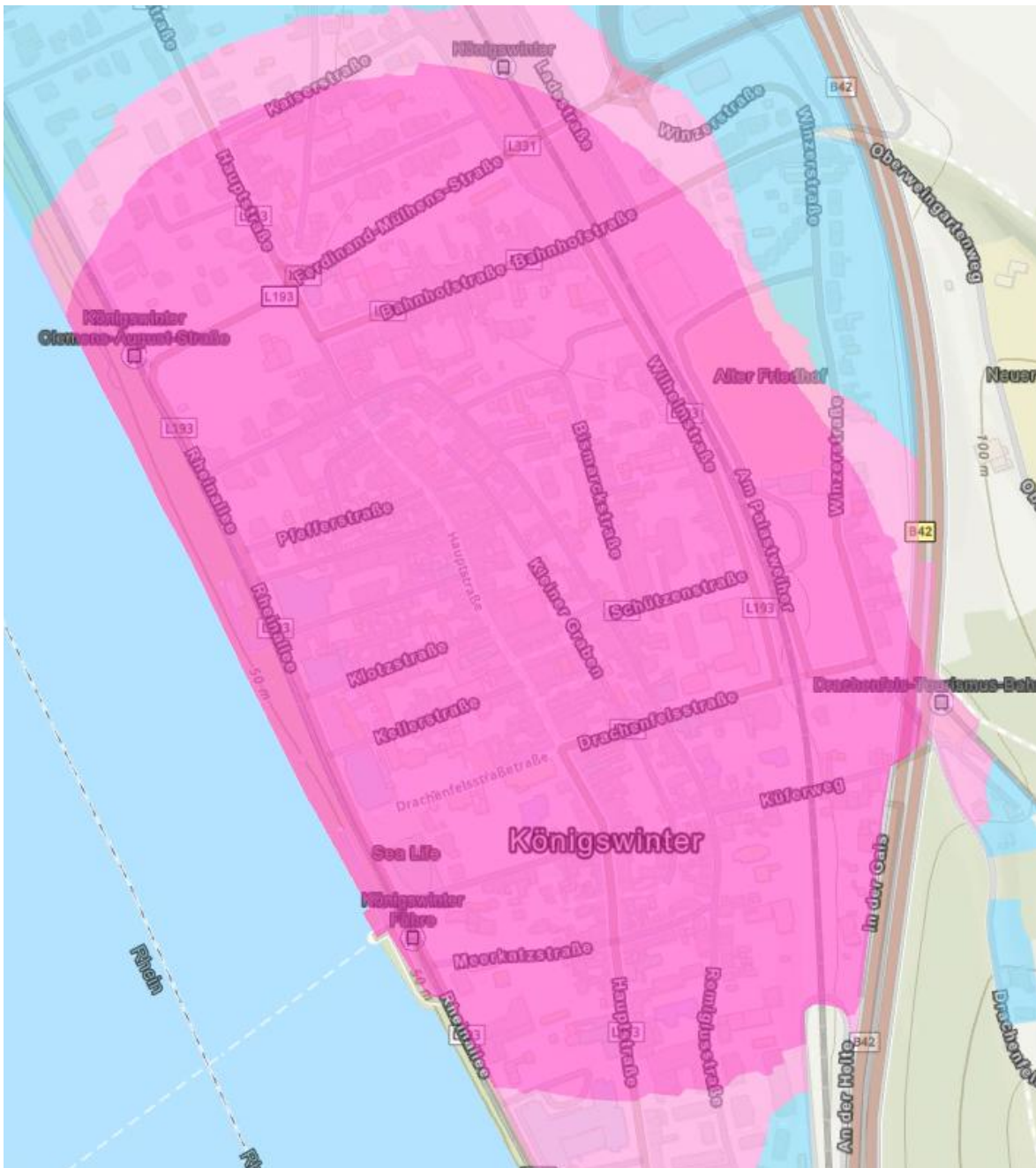


Abbildung 59: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur

Unfall- und Gefahrenstellen

Ein Blick auf die amtlich erfassten Unfallstellen der Jahre 2019 bis 2023 zeigt, dass sich Unfälle im Radverkehr besonders häufig entlang der Rheinpromenade ereignen. In den meisten Fällen handelt es sich um Unfälle mit leichtverletzten Personen, allerdings wurden auch mehrere schwere Verletzungen registriert. Darüber hinaus gab es vereinzelt Unfälle zwischen Fußgängern und Kraftfahrzeugen in den Nebenstraßen der Altstadt. Eine auffällige Häufung der Unfallzahlen lässt sich zudem an der Kreuzung Hauptstraße Ecke Ferdinand-Mühlens-Straße beziehungsweise Clemens-August-Straße feststellen.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass die genannten Zahlen ausschließlich polizeilich registrierte und zur Anzeige gebrachte Unfälle erfassen. Die tatsächliche Zahl nicht erfasster Konfliktsituationen oder Beinahe-Unfälle kann höher liegen.

Die Auswertung der gemeldeten Gefahrenstellen aus der öffentlichen Onlinebeteiligung bestätigt das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen. Weitere Einzelmeldungen finden sich beispielsweise im Bereich der Pfeffer- und Karolinenstraße, welche als kleine schmale Sackgassen für nicht ortsansässige Kraftfahrzeuge genutzt werden, als auch im bereits zuvor genannten Kreuzungsbereich Hauptstraße Ecke Ferdinand-Mühlens-Straße.



Abbildung 60: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung

Zielnetz

Das abgestimmte Zielnetz orientiert sich an den zuvor beschriebenen Hauptrouten. Die Rheinpromenade, die parallel verlaufende Hauptstraße, die Drachenfelsstraße und Kellerstraße sowie die Clemens-August-Straße sind als Fußwegeverbindungen 1. Ordnung deklariert. Die Rheingässchen zw. Hauptstraße und Rheinstraße sowie ergänzende Nebenrouten und Sammelstraße wie bspw. die Bahnhofstraße, Grabenstraße und Kleiner Graben, sind Verbindungen 2. Ordnung. Ergänzt wird das Netz durch weitere Gassen und straßenunabhängig geführte Wege wie bspw. Peters- und Bollsgäßchen welche die Grabenstraße und die Fußgängerzone miteinander verbinden, oder das Wallgäßchen in Verlängerung der Straße Kleiner Graben.

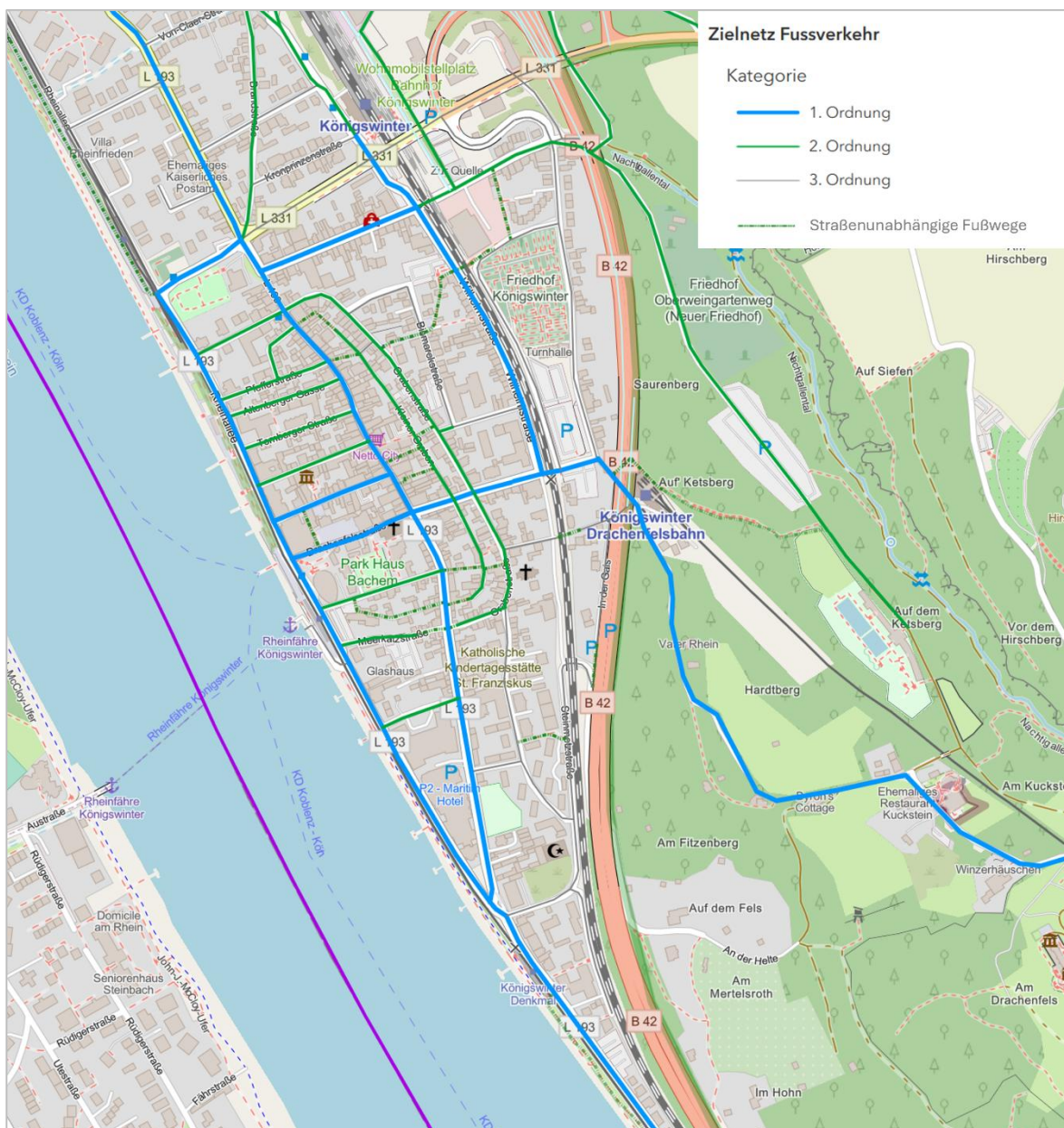


Abbildung 61: Ausschnitt aus dem Zielnetz für den Fußverkehr (Netzkarte siehe Anhang)

Handlungsempfehlungen

Durch die beengten Bestandsverhältnisse kommt es immer wieder zu Konfliktsituationen zwischen den unterschiedlichen Nutzergruppen. Eine konsequente Separierung einzelner Verkehrsflächen ist in der Regel nicht umsetzbar, sodass verstärkt alternative Lösungsansätze in den Fokus rücken müssten, wie zum Beispiel die Einführung von Mischverkehrsflächen. Im Uferbereich steht mit dem geplanten Umbau der Rheinallee mitsamt der Rheinpromenade zudem eine große bauliche und infrastrukturelle Maßnahme an. Ziel dieses Vorhabens ist insbesondere, die Aufenthaltsqualität zu verbessern und die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu gewährleisten und dadurch eine Vielzahl der bestehenden Probleme im Verkehrsraum zu adressieren.

Längsverkehr

Im Bereich des Längsverkehrs in der Altstadt von Königswinter stehen mit der Rheinpromenade beziehungsweise Rheinallee, der Fußgängerzone und der Drachenfelsstraße drei Hauptachsen im Fokus. Die Rheinpromenade bildet die wichtigste Flaniermeile in Königswinter und ist zugleich Gegenstand eines umfassenden Umgestaltungsprojekts. Hier sind der Erhalt der dreireihigen Allee, die Anlage eines neuen Rheinparks sowie die Herausnahme des Radverkehrs aus der Allee zentrale Bestandteile der Planung. Für dieses Projekt sind Kosten von rund 14 Millionen Euro veranschlagt. Der Baubeginn ist für Ende 2026 angesetzt, zunächst an der Promenade mit einer voraussichtlichen Bauzeit von etwa zwei Jahren, anschließend folgt bis 2029 die Umgestaltung der Rheinallee.



Abbildung 62: Bestandssituation der Rheinpromenade

Die Fußgängerzone verläuft parallel zur Rheinpromenade und ist über zahlreiche Rheingassen mit dieser verbunden. In diesem Bereich steht insbesondere die Erhöhung der

Aufenthaltsqualität und die Verbesserung der Barrierefreiheit im Vordergrund. Die Drachenfelsstraße fungiert als zentrale Verbindung zwischen dem Fähranleger und der Drachenfelsbahn und bündelt dabei Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr. Sie wird Richtung Wilhelmstraße und Bahn als Mischverkehrsfläche ausgebildet. Hier treten regelmäßig Nutzungs- und Flächenkonflikte auf, da die Gehwege zu schmal und nicht durchgängig barrierefrei sind und der Straßenraum durch Längsparker zusätzlich eingeengt wird. Die Drachenfelsstraße wird zu einem sogenannten "shared space" ausgebaut. Zwischen dem schon umgestalteten Bereich von der Fähre über den Marktplatz Richtung Hauptstraße und dann weiter von der Hauptstraße Richtung Drachenfelsbahn, so dass ein gestalterisch einheitlicher Eindruck entsteht. Zudem soll der derzeitige Bahnübergang Mitte 2026 durch den Bau einer barrierefreien und gestalterisch hochwertigen Unterführung kreuzungsfrei gestaltet werden.



Abbildung 63: Bestandssituation in der Drachenfelsstraße

Querungen

Die Fokusbereiche für Querungsstellen liegen vor allem im Bereich der Rheinpromenade. Viele dieser Querungsstellen werden im Rahmen des bevorstehenden Umbaus gezielt verbessert, um die Sicherheit und Zugänglichkeit für den Fußverkehr nachhaltig zu erhöhen. Auch die Problematik des bestehenden Bahnübergangs am Ende der Drachenfelsstraße wird aufgegriffen und durch den Bau einer barrierefreien Unterführung gelöst.

Verbleibende Schwerpunkte bestehen an der Kreuzung mit der Grabenstraße/Generalkonsul-von-Weiß-Straße am nördlichen Ende der Fußgängerzone sowie in der nördlichen Verlängerung der Hauptstraße, im Kreuzungsbereich mit der Ferdinand-Mühlens-Straße und der Clemens-August-Straße. Diese Bereiche sind durch eine hohe Verkehrsdichte und

vielfältige Nutzungsanforderungen gekennzeichnet und erfordern ebenfalls besondere Aufmerksamkeit bei der Planung sicherer und barrierefreier Quermöglichkeiten.

Barrierefreiheit

Das Thema Barrierefreiheit spielt insbesondere bei der Gestaltung der zuvor genannten Querungsstellen eine zentrale Rolle. Darüber hinaus richtet sich der Fokus auf die Sicherstellung ausreichender Gehwegbreiten, um die uneingeschränkte Nutzbarkeit für alle Fußgängerinnen und Fußgänger zu gewährleisten (vgl. Abbildung 64).



Abbildung 64: stark eingeschränkte Gehwegbreite durch aufgesetztes Parken in der Grabenstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Besonders im östlichen Abschnitt der Drachenfelsstraße sowie in den angrenzenden Nebenstraßen im Einzugsgebiet der Seniorenresidenz St. Katharinen (Kleiner Graben, Grabenstraße und Bismarckstraße) besteht besonderer Handlungsbedarf. In diesen Bereichen ist es wichtig, durchgängige und hindernisfreie Wege zu schaffen, um älteren Menschen und Personen mit Mobilitätseinschränkungen einen sicheren und komfortablen Zugang zu

den zentralen Einrichtungen zu ermöglichen und das Wohnumfeld für Anwohnende zu verbessern.

Verkehrssicherheit

In Bezug auf die Verkehrssicherheit stechen insbesondere die Nutzungskonflikte zwischen Passanten und Radfahrenden im Bereich der Rheinpromenade heraus. Dieser Problematik wird im Zuge der grundlegenden Neugestaltung der Rheinallee und des Promenadenbereichs, mittels einer Separierung von Fuß- und Radverkehr, begegnet. Ein weiterer kritischer Punkt betrifft die bereits genannte Kreuzungssituation im Bereich Hauptstraße / Ferdinand-Mühlens-Straße. Hier sollte im Zuge einer Umgestaltung des Kreuzungsbereichs, neben der Verkehrssicherheit auch der Aspekt der Barrierefreiheit konsequent mitgedacht werden.



Abbildung 65: Aktuelle Kreuzungssituation im Bereich Hauptstraße / Ferdinand-Mühlens-Straße

Schulverkehr

Die Anbindung der Altstadt an den nördlich gelegenen Schulkomplex findet laut aktuellem Schulwegeplan hauptsächlich über die Hauptstraße und die Bahnhofsallee statt. Im Rahmen der Beteiligung wurde angemerkt, dass die Schülerinnen und Schüler aus der Altstadt weniger die Hauptstraße nutzen, sondern vielmehr die Brandstraße die bevorzugte direkte Verbindung darstellt. Eine besondere Aufmerksamkeit sollte daher auf die Anbindung zwischen Fußgängerzone über den Kreuzungsbereich Hauptstraße/Ferdinand-Mühlens-Straße gelegt werden, welche ebenfalls einen Schwerpunkt in der Verkehrssicherheit wie auch der Barrierefreiheit darstellt und derzeit gestalterisch dem Kfz-Verkehr eine höhere Priorität einräumt.

Die Brandstraße wird derzeit hauptsächlich als Anliegerstraße genutzt und ist daher dementsprechend verkehrsarm. Ein Gefahrenschwerpunkt liegt allerdings im Kreuzungsbereich mit der Kaiserstraße. Hier wurde u.a. im Rahmen der Begehung auf schlechte Sichtbeziehungen aufgrund ausgewiesener Parkplätze im direkten Kreuzungsbereich hingewiesen.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr in der Altstadt von Königswinter ist eng mit den zentralen öffentlichen Räumen, insbesondere der Fußgängerzone und der Rheinpromenade, verbunden. Die Fußgängerzone bildet das Herz der Altstadt und fungiert als Hauptachse für den innerstädtischen Einkaufs- und Begegnungsverkehr. Hier konzentrieren sich zahlreiche Einzelhandelsgeschäfte, Cafés und Restaurants, die zum Verweilen einladen. Allerdings werden in der öffentlichen Beteiligung immer wieder Wünsche nach zusätzlichen konsumfreien Sitzmöglichkeiten, mehr Begrünung und einer verbesserten Gestaltung geäußert, um die Aufenthaltsqualität weiter zu erhöhen. Die Fußgängerzone ist weitgehend barrierefrei gestaltet, doch punktuelle Engstellen und Pflasterungen können für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen nach wie vor eine Herausforderung darstellen.



Abbildung 66: Bestandssituation in der Fußgängerzone

Die Rheinpromenade, die bislang als zentrale Flaniermeile für Bewohnerinnen und Bewohner sowie Gäste gilt, wird in den kommenden Jahren grundlegend neugestaltet. Die geplante Umgestaltung verspricht eine deutliche Verbesserung der Aufenthaltsqualität, unter anderem durch neue Begegnungsräume, Grünflächen und attraktive Aufenthaltsbereiche.

Bis zur Fertigstellung bleibt die Fußgängerzone jedoch ein zentraler Ort für den Fußverkehr in der Altstadt. Bereits derzeit arbeitet die Stadt an der Umsetzung eines Grün- und Ausstattungskonzepts für die Haupteinkaufsstraße. Gleichzeitig sollte auch die Verbindung zum Wasser gestärkt werden, insbesondere durch eine Attraktivierung der Rheingassen. In diesem Zusammenhang ist zu prüfen, inwieweit zusätzliche Sitzgelegenheiten und Begrünungselemente dort umgesetzt werden können.

Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität

Die gewachsene Altstadt von Königswinter stellt vielfältige Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur. Dabei sind die überregionalen Verkehrskorridore ebenso zu berücksichtigen wie die Anforderungen der Nahmobilität, insbesondere mit Blick auf den Fuß- und Radverkehr. Hinzu kommen erhöhte Anforderungen durch touristische Verkehrsströme, die eine leistungsfähige, sichere und zugleich attraktive Infrastruktur erfordern.

Das Integrierte Handlungskonzept für die Altstadt bietet hierfür einen ersten Umsetzungsrahmen. Darin sind bereits bedeutende Infrastrukturmaßnahmen eingebettet, darunter die Umgestaltung der Rheinpromenade sowie die Herstellung einer attraktiven Bahnunterführung am nördlichen Ende der Drachenfelsstraße.

Dringenden Gefahrenstellen kann kurzfristig durch punktuelle Maßnahmen begegnet werden. Zur Identifizierung konkreter Handlungsbedarfe und zur Einbindung unterschiedlicher Interessengruppen bieten sich öffentlichkeitswirksame Fußverkehrschecks an. Für einen vertiefenden fachlichen Austausch zu spezifischen Problemlagen wird zudem die Durchführung einer Verkehrsschau mit den relevanten Fachbehörden empfohlen, darunter insbesondere Straßenverkehrsbehörde, Straßenbaubehörde, Baulastträger und Polizei.

Kurzfristig

- Planung und Durchführung eines oder mehrerer Fußverkehrschecks für den Bereich der Hauptstraße und der Nebengassen, sowie der Verbindungen 2. Ordnung (u.a. Straßen Kleiner Graben, Grabenstraße sowie der Rheingässchen). Die Bereiche der Rheinpromenade als auch der Bereich der geplanten Bahnunterführung am östlichen Ende der Drachenfelsstraße sind aufgrund der bestehenden Planungen nicht weiter vertiefend zu betrachten. Themenschwerpunkte sind insbesondere die effiziente Flächennutzung sowie Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit sowie die attraktive Anbindung der Rheinpromenade an die Fußgängerzone. Bei der Begehung sollten unterschiedliche Interessensgruppenvertreter (bspw. Senioren, Einzelhandel, Stadtjugend etc.) eingebunden werden.
- Prüfung und Überarbeitung der Schulwegepläne unter Einbeziehung der Schulen, zur besseren Anbindung der Altstadt an das Schulzentrum (bspw. Prüfung der Brandstraße als Schulweg)
- Prüfung und konsequente Freihaltung von Sichtachsen für den Fußverkehr in Kreuzungsbereichen (bspw. Ecke Kaiser- /Brandstraße)
- Prüfung der Barrierefreiheit straßenunabhängiger Wege und Gassen (bspw. Aberfelds Gäßchen, Bollsgäßchen, Hermanshof)

Mittelfristig

- Prüfung möglicher Optionen zur ganzheitlichen Straßenraumumgestaltung im nördlichen Abschnitt der Drachenfelsstraße zw. Hauptstraße und neuer Bahnunterführung (u.a. Prüfung der Machbarkeit einer Mischverkehrsfläche bzw. einer „Gemeinschaftsstraße“)
- Fußgängerfreundliche Planung und Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Hauptstraße / Ferdinand-Mühlens-Straße / Brandstraße
- Umsetzung der relevanten Maßnahmen aus dem Integrierten Handlungskonzept, bspw. Maßnahme B3 – Altstadtmobiliar, B5 – Umgestaltung kleiner Graben, B6 – Akzentuierung der Altstadtengängen, E8 – Parkraumkonzept (plan-lokal, 2020)

Langfristig

- Berücksichtigung der Zielnetzkonzeption bei infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen.
- Fortschreibung des Integrierten Handlungskonzepts mit verstärkter Betrachtung des Themenfelds Nahmobilität.

4.2.2.2 Fokusbereich Oberpleis

Gebietsbeschreibung

Oberpleis ist ein Stadtteil im Höhenbereich der Stadt Königswinter mit knapp 9.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Im zentralen Siedlungsbereich leben rund 4.300 Menschen. Der Stadtteil übernimmt die Funktion des wichtigsten Versorgungszentrums in der Höhenlage von Königswinter und ist neben der Altstadt in der Tallage einer der beiden ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereiche der Stadt. Im Zentrum befinden sich zahlreiche Einzelhandelsangebote, darunter Lebensmittelmärkte, Drogerien und verschiedene Fachgeschäfte. Sie sichern die Grundversorgung und stellen wichtige Dienstleistungen für die Bevölkerung in Oberpleis sowie für die umliegenden Ortschaften bereit.

Darüber hinaus verfügt Oberpleis über eine vielfältige soziale Infrastruktur. Dazu zählen unter anderem das Rathaus, das Schulzentrum mit überregionaler Bedeutung, das Freizeitzentrum im Westen, mehrere Kindertagesstätten, Alten- und Pflegeheime, Arztpraxen, die Polizeiwache, die Bücherei sowie kirchliche Einrichtungen.

Der zentrale Busbahnhof stellt die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr sicher. Zudem befindet sich dort ein Standort des Fahrradverleihsystems „WELO“. Die Dollendorfer Straße bildet die zentrale Achse für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr im Zentrum und verbindet wichtige Einrichtungen, Versorgungsangebote und Wohngebiete miteinander.

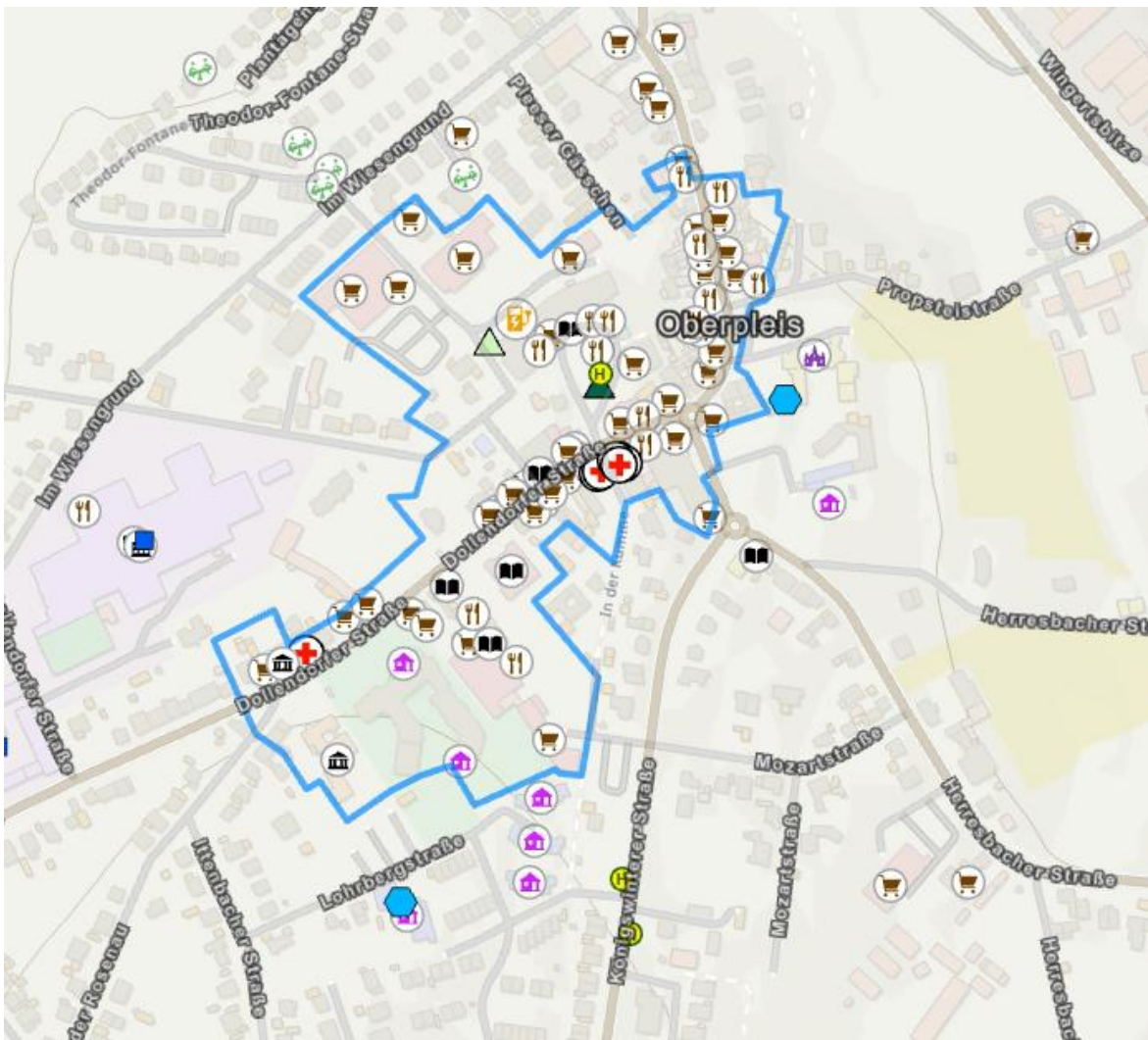


Abbildung 67: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen

Die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums kann als sehr gut bewertet werden. Nahezu jeder Punkt innerhalb der geschlossenen Ortslage, kann in weniger als 15 min zu Fuß erreicht werden (vgl. nachfolgende Abbildung).

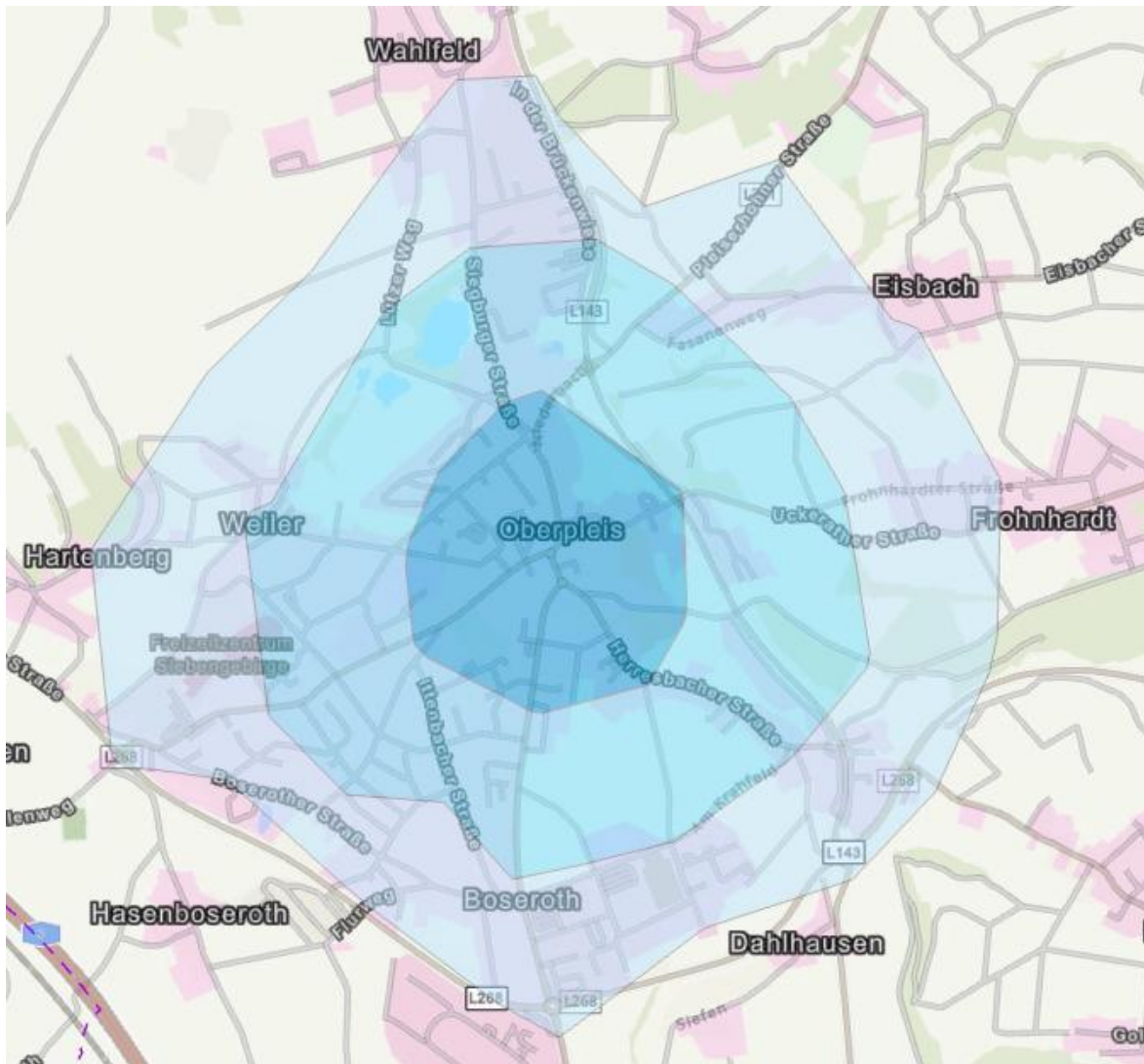


Abbildung 68: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten

Straßennetz und Verbindungswege

Im Zentrum von Oberpleis bilden die Dollendorfer Straße und die Siegburger Straße die wichtigsten Hauptverkehrsachsen. Die Dollendorfer Straße zieht sich aus westlicher Richtung kommend bis zur Kirche durch das Fokusgebiet und geht dort in die Siegburger Straße über.

Die beiden Straßen stellen für unterschiedliche Verkehrsmittel (Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr) die zentrale Verbindungslinie zwischen dem Schulzentrum, dem Busbahnhof sowie den zentral gelegenen Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten dar und sind dementsprechend stark frequentiert. Es liegen derzeit keine Verkehrszählungen vor. Laut planerischen Richtwerten für vergleichbare innerörtliche Hauptverkehrsstraßen und

Quartiersstraßen liegt die mittlere Verkehrsstärke typischerweise im Bereich von 400 bis 1.000 Kfz pro Stunde.

Die Bereiche rund um das Schulzentrum, den zentralen Busbahnhof sowie die angrenzenden Einzelhandelslagen werden durch verschiedene Sammel- und Wohnstraßen sowie zum Teil straßenunabhängige Wege erschlossen. Fußwege führen dabei mitunter insbesondere im Bereich nördlich des Busbahnhofs über private Parkplatzflächen der angrenzenden Supermärkte, was teilweise zu Nutzungskonflikten führen könnte

Entlang der Dollendorfer- bzw. Siegburger Straße bestehen einzelne Querungsstellen, die insbesondere an Knotenpunkten wie dem Busbahnhof, dem Rathaus und dem Schulzentrum wesentliche Verknüpfungen für den Fußverkehr schaffen. Darüber hinaus existieren Verbindungen zu den umliegenden Wohnquartieren und Ortsteilen, sodass zentrale Ziele innerhalb des Zentrums aus den angrenzenden Siedlungsbereichen fußläufig gut zu erreichen sind.

Relevanz des Fokusraums und erhöhte Anforderungen an den Fußverkehr

Wie bereits in Kapitel 3.3.2.3 beschrieben, erfüllt nahezu die gesamte Ortslage die Voraussetzungen für erhöhte Anforderungen an Gehwege. Ein besonderer Schwerpunkt bildet dabei der Bereich im Umfeld des Versorgungszentrums, des Busbahnhofs und Schulzentrums sowie den angrenzenden Wohnbereichen (vgl. nachfolgende Abbildung).

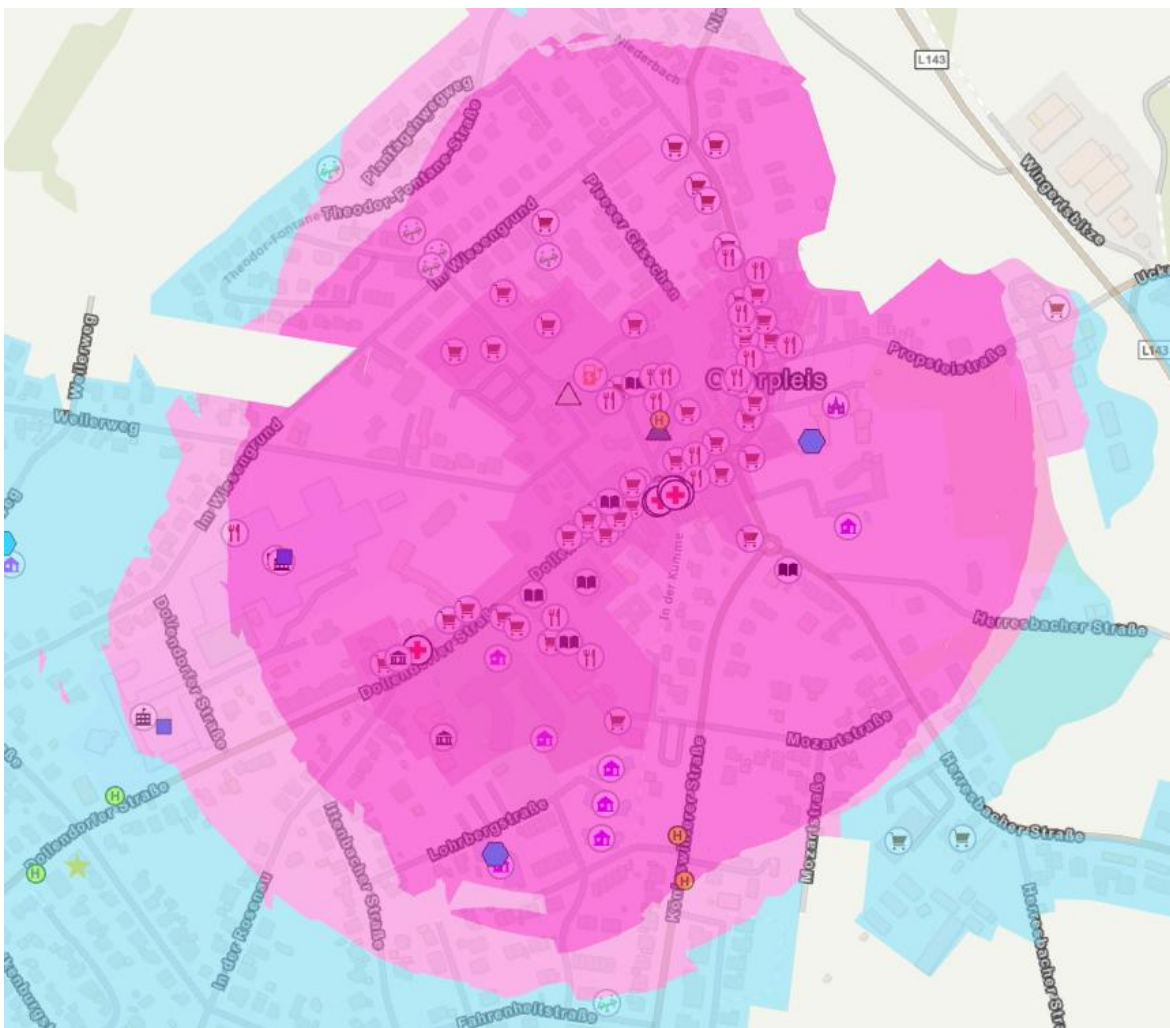


Abbildung 69: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur

Unfall- und Gefahrenstellen

Aus Sicht der Verkehrssicherheit zeigt sich, dass im Zeitraum von 2019 bis 2023 mehrere polizeilich erfasste Unfälle mit leicht- und schwerverletzten Personen im Fokusraum registriert wurden. Ein besonderer Unfallschwerpunkt liegt dabei im Abschnitt der Dollendorfer Straße zwischen Mathildenspark und Busbahnhof. In diesem Bereich ereigneten sich vier Unfälle zwischen Fußgängerinnen bzw. Fußgängern und Kraftfahrzeugen mit leichtverletzten Personen sowie ein Unfall mit einer schwerverletzten Person. Weiter südwestlich auf der Dollendorfer Straße wurden zudem zwei Unfälle zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen registriert, bei denen jeweils eine Person schwer und eine Person leicht verletzt wurde.

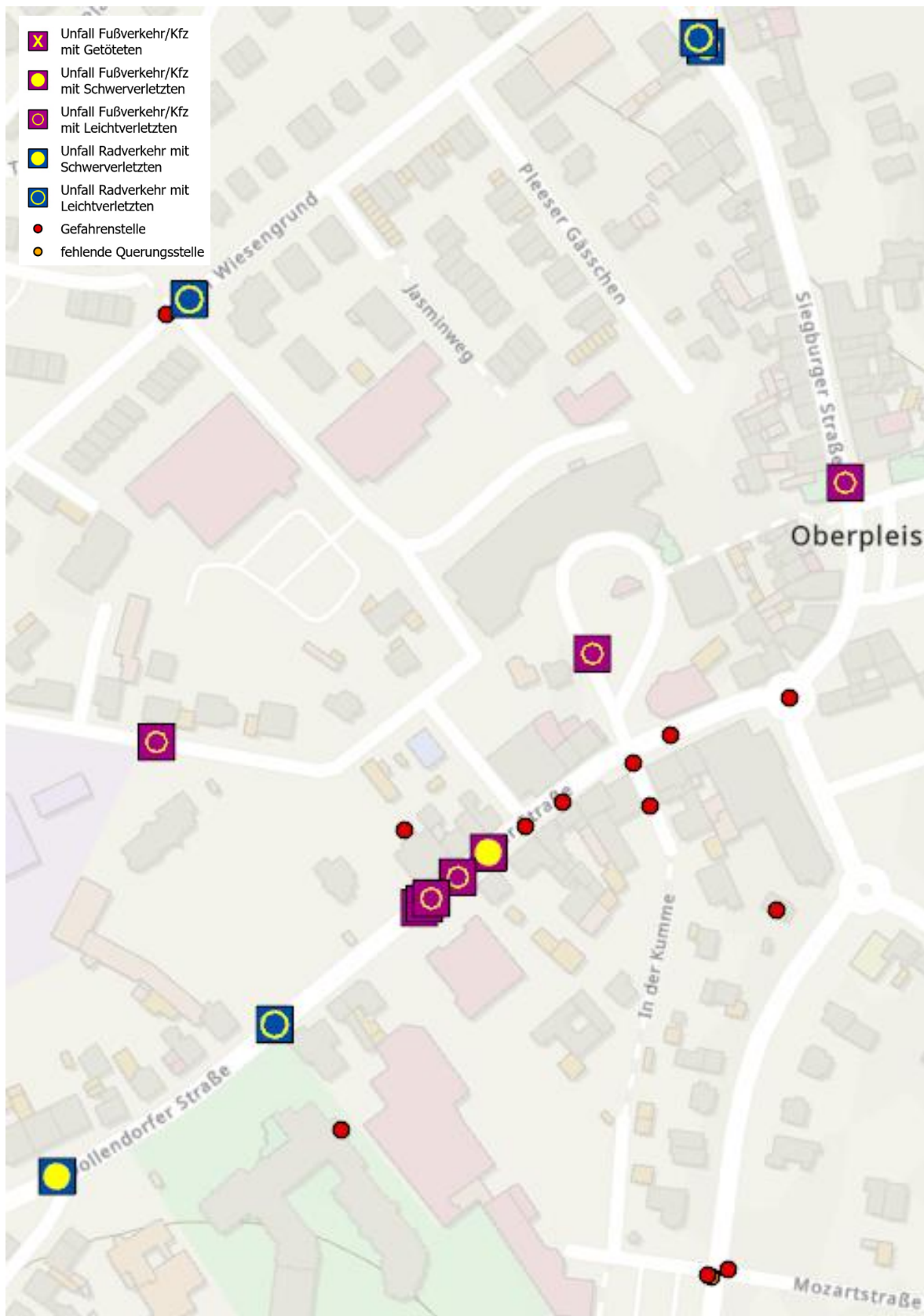


Abbildung 70: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung

Darüber hinaus kam es zu jeweils einem Unfall mit leichtverletzter Person im Bereich Siegburger Straße/Ecke Propsteistraße, auf dem Weilerweg in Höhe des Mathildensparks sowie direkt im Bereich des Busbahnhofs, jeweils im Zusammenhang zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugen. Weitere Unfälle zwischen Radfahrenden und Kraftfahrzeugen wurden an der Kreuzung Im Wiesengrund/Am Offermannsberg sowie an der Kreuzung Im Wiesengrund/Weilerweg erfasst. Es ist zu beachten, dass die dargestellten Zahlen nur polizeilich aufgenommene und zur Anzeige gebrachte Unfälle abbilden. Die Dunkelziffer nicht erfasster Konfliktsituationen oder Beinahe-Unfälle dürfte deutlich höher liegen.

Auch die Rückmeldungen aus der Online-Beteiligung bestätigen das Bild der identifizierten Gefahrenstellen. Besonders häufig genannt wird hierbei ebenfalls der Bereich der Dollendorfer Straße zwischen dem Kreisverkehr und dem Weilerweg. Thematisiert werden vor allem die unzureichende Breite der Gehwege, bestehende Nutzungskonflikte mit dem Kfz-Verkehr sowie unübersichtliche Situationen und Schwierigkeiten an den Querungsstellen. Im Bereich der Supermärkte und am Weilerweg wird zudem auf eine allgemeine unzureichende Infrastruktur für den Fußverkehr hingewiesen. Weiterhin wird die Schulwegsicherheit als unzureichend bewertet; offizielle Schulwege sind bisher nicht ausgewiesen.

Neben der grundsätzlich als gering eingeschätzten Aufenthaltsqualität werden verschiedene Aspekte benannt, die das Zufußgehen im Ortskern unattraktiv machen. Insbesondere fehlen einladende Plätze oder gestaltete Aufenthaltsbereiche, die zum Verweilen und zur Begegnung einladen. Sitzgelegenheiten, Begrünung oder witterungsgeschützte Bereiche sind kaum vorhanden oder nur in sehr begrenztem Umfang auffindbar. Zudem wird die Gestaltung des öffentlichen Raums als wenig ansprechend und funktional beschrieben; Aufenthaltsflächen sind oft verkehrsdominiert, sodass sie vor allem als Durchgangsräume und weniger als Aufenthaltsorte wahrgenommen werden.

Zielnetz

Das Zielnetz für den Fußverkehr im Fokusraum orientiert sich primär an der Hauptroute entlang der Dollendorfer Straße und der Siegburger Straße, welche das zentrale Versorgungszentrum durchqueren und die wichtigsten Einrichtungen miteinander verbinden. Ergänzt wird das Netz durch zahlreiche Nebenrouten und Sammelstraßen, die die fußläufige Erreichbarkeit aus den umliegenden Wohn- und Siedlungsbereichen gewährleisten.

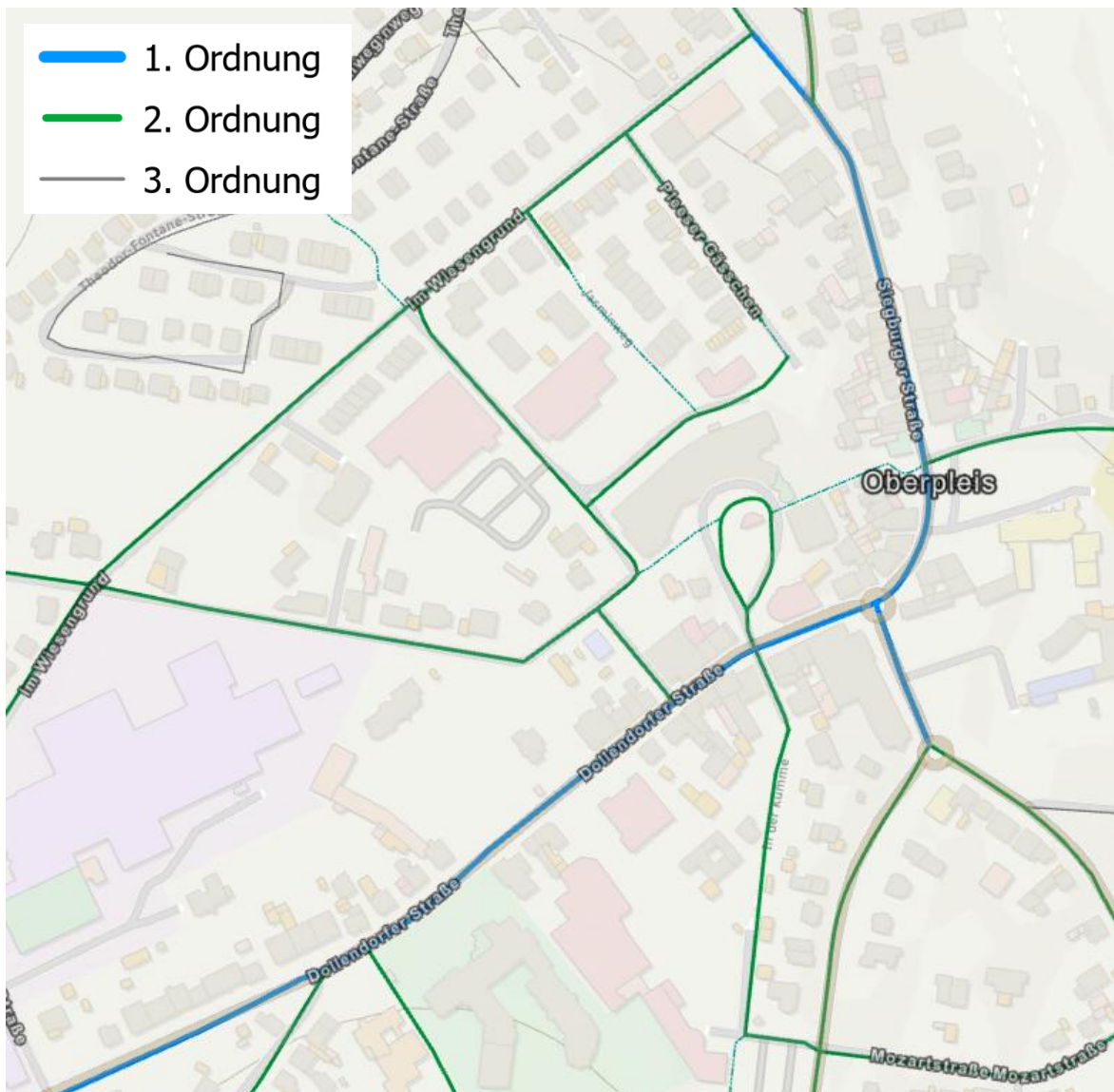


Abbildung 71: Zielnetz für den Fußverkehr

Im Nordwesten und Norden verlaufen u.a. die Straßen Weilerweg, Am Offermannsberg sowie Im Wiesengrund, welche als Sammelstraßen bzw. Nebenrouten fungieren und die dortigen Siedlungsbereiche fußläufig an das Zentrum anbinden. Im Osten binden die Niederbachstraße und die Propsteistraße die umliegenden Ortschaften an das Zentrum an. Im Süden sind es vor allem die Herresbacher Straße, die Königswinterer Straße, sowie die Ittenbacher Straße, die als Verbindungsachsen für den Fußverkehr fungieren und die südlich gelegenen Wohngebiete mit dem Versorgungsbereich verknüpfen. Somit entsteht ein verzweigtes Fußwegenetz, das es ermöglicht, die zentralen Ziele in Oberpleis aus allen Richtungen komfortabel und sicher zu erreichen. Ergänzt werden diese durch straßenunabhängig geführte Wege wie bspw. der Jasminweg, das Pleeser Gässchen im Norden oder In der Kumme im Süden.

Im Bereich des Radverkehrs kommt der Dollendorfer- bzw. Siegburger Straße ebenfalls eine hohe Bedeutung zu. Diese Straßen sind im Zielnetz Radverkehr als überregionale Routen vorgesehen und übernehmen damit eine wichtige Verbindungsfunktion über den Stadtteil hinaus. Ergänzt wird das Netz durch die Herresbacher Straße sowie die

Königswinterer Straße, welche ebenfalls als überregionale bzw. regionale Verbindung ausgewiesen sind. Daraus ergeben sich erhöhte Anforderungen an die Ausgestaltung und Infrastruktur, um sowohl die Sicherheit als auch den Komfort für Radfahrende zu gewährleisten und eine reibungslose Führung des Radverkehrs im Zusammenspiel mit dem Fuß- und Kfz-Verkehr sicherzustellen.

Handlungsempfehlungen

Im Rahmen des Fußverkehrschecks wurden bereits zahlreiche kleinteilige Maßnahmen für die Verbesserung der Fußverkehrssituation im Zentrum von Oberpleis detailliert herausgearbeitet. Im Folgenden werden diese Empfehlungen zusammengefasst.

Die zentralen Handlungsschwerpunkte liegen insbesondere im Bereich der Dollendorfer Straße, die als Hauptachse das Versorgungszentrum durchzieht. Weitere wichtige Maßnahmen betreffen den Bereich rund um den Busbahnhof, da hier hohe Fußverkehrsströme aufeinandertreffen und besondere Anforderungen an Sicherheit und Aufenthaltsqualität bestehen. Auch die Wegebeziehungen zwischen dem Busbahnhof und dem Schulkomplex wurden als besonders relevant identifiziert, da sie von einer großen Anzahl an Schülerinnen und Schülern genutzt werden und verbesserte Infrastruktur erfordern. Darüber hinaus wurde dem Bereich der Vollsortimenter (Aldi, Edeka und Rossmann) nördlich des Busbahnhofs besondere Aufmerksamkeit gewidmet, da hier die Erreichbarkeit und die sichere Führung der Fußwege angesichts hoher Besucherzahlen optimiert werden müssen.

Längsverkehr

Die allgemeine Bestandssituation im Längsverkehr in Oberpleis ist durch ein uneinheitliches Bild gekennzeichnet. Während einzelne Abschnitte über ausreichend breite und gut ausgebaute Gehwege verfügen, zeigen sich vielerorts Mängel hinsichtlich der Breite, Oberflächenqualität und Barrierefreiheit. Im gesamten Stadtteilzentrum kommt es immer wieder zu Engstellen, die durch unterschiedliche Nutzungen des Seitenraums, wie abgestellte Fahrzeuge, Werbetafeln oder Mülltonnen, zusätzlich verschärft werden. Die Kontinuität der Gehwege wird häufig durch Grundstückszufahrten oder nicht eindeutig geführte Wege unterbrochen, was zu Unsicherheiten und Nutzungskonflikten beiträgt.

Besondere Defizite bestehen im Bereich der Dollendorfer Straße und Siegburger Straße, die als Hauptachsen das Zentrum von Oberpleis prägen. Hier stellen zu schmale, teilweise durch Hindernisse blockierte Gehwege Fußgängerinnen und Fußgänger vor Herausforderungen. Die hohen Fußverkehrsfrequenzen, insbesondere zu Stoßzeiten, verschärfen die Engpasssituation zusätzlich. Die Oberflächenqualität ist stellenweise beeinträchtigt, sodass Unebenheiten und schadhafte Stellen die sichere Nutzung erschweren. Auch die Barrierefreiheit ist nicht durchgängig gewährleistet, insbesondere an Übergängen und Zufahrten.



Abbildung 72: Beengte Fußverkehrsflächen im Bereich Dollendorfer Str./ Weiler Weg (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Querungen:

Entlang der Dollendorfer Straße, insbesondere im Abschnitt zwischen Mathildenspark und Busbahnhof, sind sichere Quermöglichkeiten nur punktuell vorhanden. Viele Fußgängerinnen und Fußgänger überqueren die Fahrbahn auf direktem Weg, da markierte Übergänge fehlen oder schlecht einsehbar sind. Beispielsweise gibt es im Bereich der Supermärkte keine baulich hervorgehobene Querungsstelle, sodass Passanten häufig zwischen parkenden Fahrzeugen auf die gegenüberliegende Straßenseite wechseln. Auch an den Nebenwegen wie am Weilerweg oder an der Propsteistraße sind Querungsstellen selten als solche gestaltet und werden im Straßenbild nicht klar hervorgehoben.

Zu den prioritären Maßnahmen zur Verbesserung der Querungssicherheit und Barrierefreiheit können gemäß des Fußverkehrschecks gezielte Anpassungen an den Fußgängerüberwegen entlang der Hauptachsen in Oberpleis zählen. An der Dollendorfer Straße am FGÜ auf Höhe des Schulzentrums wäre beispielsweise die Installation eines Doppelbords

(Kombination zweier unterschiedlicher Bordhöhen) denkbar, um die Querung für alle Nutzergruppen sicherer und komfortabler zu gestalten. Im Bereich des Rathauses sowie auf Höhe des Weilerwegs könnte der barrierefreie Ausbau der Fußgängerüberwege ebenfalls durch differenzierte Bordhöhen erfolgen. Am Weilerweg entstünde zusätzlich eine separate Aufstellfläche, die insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen vorteilhaft wäre. Auch am Kreisverkehr Dollendorfer Straße/Herresbacher Straße ließe sich ein barrierefreier Ausbau mit abgestuften Bordhöhen umsetzen. An der Siegburger Straße auf Höhe der Propsteistraße wäre ebenfalls ein barrierefreier Umbau des Fußgängerüberwegs mit differenzierten Bordhöhen denkbar, um allen Passantinnen und Passanten eine sichere und komfortable Überquerung der Fahrbahn zu ermöglichen.



Abbildung 73: Vorher/nachher Vergleich einer verkehrsberuhigten Straßenraumgestaltung im Bereich Weiler Weg/Im Wiesengrund (Sweco-KI generierte Darstellung)

Barrierefreiheit:

Die Barrierefreiheit ist vor allem an den Hauptwegen nicht durchgängig gewährleistet. Während an zentralen Punkten wie dem Busbahnhof oder vor dem Rathaus abgesenkte Bordsteine vorhanden sind, fehlen an anderen Stellen, etwa an der Ecke Siegburger Straße/Propsteistraße, häufig taktile Leitelemente oder ausreichend abgesenkte Bordsteinkanten. In den Nebenstraßen wie Im Wiesengrund oder Am Offermannsberg sind Gehwege teilweise schmal, unterbrochen oder gar nicht vorhanden, was die Nutzung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, Rollstuhlfahrende oder Eltern mit Kinderwagen deutlich erschwert.

Verkehrssicherheit:

Die Verkehrssicherheit ist vor allem entlang der Dollendorfer Straße ein Thema. In den letzten Jahren kam es hier zu mehreren polizeilich erfassten Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugen, insbesondere im Bereich zwischen Mathildenspark und Busbahnhof. Die unübersichtlichen Querungssituationen, parkende Autos am Straßenrand sowie das hohe Verkehrsaufkommen sorgen für erhöhte Unfallgefahr. Auch an den Nebenwegen, etwa am Weilerweg, gibt es Unsicherheiten: Hier fehlt eine klare Trennung zwischen Geh- und Fahrbereich, und Radfahrende nutzen teils die Gehwege, was zu Konflikten mit Fußgängern führt.

Schulwegesicherheit:

Der Schulverkehr konzentriert sich vor allem im Bereich rund um das Schulzentrum Oberpleis, den angrenzenden zentralen Busbahnhof sowie die Straßen Im Wiesengrund und Weilerweg. Zu den Stoßzeiten am Morgen und Mittag sind hier viele Schülerinnen und Schüler unterwegs, die häufig die Dollendorfer Straße queren müssen. Da keine offiziellen, als sicher ausgewiesenen Schulwege bestehen und Querungsstellen fehlen, entstehen unsichere und teilweise chaotische Situationen. Schulwegpläne oder Lotsen sind im Fokusraum bislang nicht vorgesehen, sodass sich die Kinder oft eigenständig einen Weg durch den fließenden und ruhenden Verkehr suchen müssen.

Aufenthaltsqualität:

Die Aufenthaltsqualität entlang der Haupt- und Nebenwege ist insgesamt gering. Es gibt nur wenige Sitzgelegenheiten oder gestaltete Plätze, die zum Verweilen einladen. Im Bereich der Dollendorfer Straße und Siegburger Straße dominieren der Verkehr und funktionale Nutzungen das Straßenbild. Grünflächen, Bänke oder kleine Plätze sind selten und wenn, dann kaum ansprechend gestaltet. Die Nebenstraßen, wie In der Rosenau oder im Bereich Am Offermannsberg, bieten zwar ein ruhigeres Umfeld, verfügen aber ebenfalls kaum über Aufenthaltsangebote oder Begegnungsflächen jenseits der reinen Erschließungsfunktion.

Shared-Space als innovativer und ganzheitlicher Lösungsansatz

Aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Verkehrsteilnehmender und der begrenzten Flächenverfügbarkeit ist die Prüfung einer Gemeinschaftsstraße (Shared-Space) empfehlenswert. Ein Shared-Space-Konzept bietet die Möglichkeit, die Engstellen durch eine gemein



Abbildung 74: Visualisierung eines "Shared-Space" im Bereich Dollendorfer Str. auf Höhe des Busbahnhofs (KI-generiert; Sweco GmbH)

same Nutzung des Straßenraums zu überwinden, wobei auf Bordsteine, trennende Elemente und eine übermäßige Beschilderung weitgehend verzichtet wird. Dies kann die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum steigern und die Entwicklung einer nachhaltigen, attraktiven und lebenswerten Innenstadt fördern.

Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität

Das Stadtteilzentrum von Oberpleis fungiert als wichtiger Ort zur Nahversorgung in der Höhenlage von Königswinter mit angegliedertem Schulzentrum und Busbahnhof. Der gewachsene Ortskern stellt die Verbesserung der Nahmobilität aufgrund beengter Straßenquerschnitte vor Herausforderungen. Den dringendsten Fragestellungen kann kurzfristig durch die Umsetzung von Einzelmaßnahmen aus dem Fußverkehrscheck begegnet werden. Mittel- und Langfristig sollte ein ganzheitliches Konzept den Rahmen setzen zur Gestaltung und sukzessiven Umsetzung hin zu einer fußgängerfreundlichen Ortsmitte.

Die anstehende Neugestaltung des zentralen Omnibusbahnhofs kann als Initialfunke für die Neugestaltung der Oberpleiser Mitte und der angrenzenden Schulwege genutzt werden.

Kurzfristig

- Prüfung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen aus dem Fußverkehrscheck
- Entwicklung eines Schulwegeplans unter Beteiligung der Schülerschaft

- Prüfung und Umsetzung temporärer modaler Filter zu Stoßzeiten im Bereich des Schulumfelds (bspw. durch Einrichtung einer Schulstraße)

Mittelfristig

- Prüfung der Umlegung der Kfz-Verkehrsströme sowie Prüfung von Einbahnstraßenregelung einzelner Straßenabschnitte im Umfeld der Supermärkte/Busbahnhof.
- Prüfung der Machbarkeit einer „Gemeinschaftsstraße“ im Bereich der Dollendorfer Straße.
- Prüfung möglicher Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Busbahnhofs (Platzgestaltung, Grünelemente, Stadtmobiliar etc.)

Langfristig

- Berücksichtigung der Zielnetzkonzeption bei infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen.
- Umgestaltung des Stadtteilzentrum: Nachhaltiges Entwicklungskonzept zur infrastrukturellen Anpassung des zentralen Siedlungsbereichs. Ziel der langfristigen Planung ist die ganzheitliche Gestaltung einer Ortsmitte, welche die Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit von zu Fuß gehenden und Radfahrenden in den Vordergrund stellt.

4.2.2.3 Fokusbereiche Dollendorf

Gebietsbeschreibung

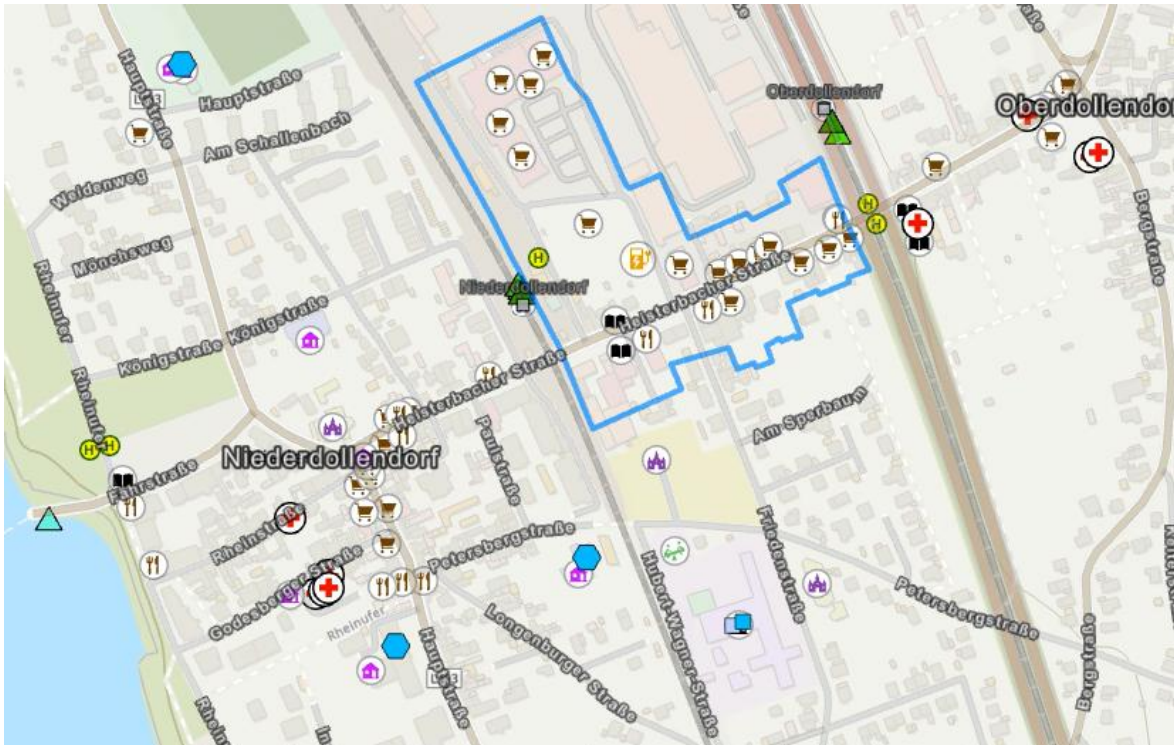


Abbildung 75: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen

Der Stadtteil Dollendorf mit rund 8.700 Einwohner*innen liegt im nördlichen Teil von Königswinter direkt am Rhein. Im Fokusbereich befinden sich zahlreiche Angebote zur Nahversorgung, die den täglichen Bedarf der Anwohnenden abdecken (vgl. Abbildung 75). Zudem verfügt Dollendorf über einen Schienenhaltepunkt, eine Buslinie, einen Standort des Fahrradverleihsystems „WELO“, sowie einen Fähranleger, was eine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die gegenüberliegende Rheinseite ermöglicht. Ergänzt wird die Infrastruktur durch mehrere Kindertagesstätten und einen Schulkomplex, der sowohl eine Grundschule als auch eine weiterführende Schule umfasst. Teile des Zentrums sind offiziell als Nahversorgungsbereich (Kirchen, Apotheken) ausgewiesen und bieten eine hohe Versorgungsdichte.

Die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums ist sehr gut. Das Zentrum ist von nahezu von jedem Punkt innerhalb des Stadtteils in weniger als 15 Gehminuten zu erreichen und bietet so optimale Voraussetzungen für den Fußverkehr (vgl. Abbildung 76).

Straßennetz und Verbindungswege

Die wichtigsten Straßenverbindungen im Stadtteil sind die Heisterbacher Straße und die Hauptstraße. Die Heisterbacher Straße verbindet Nieder- und Oberdollendorf miteinander und stellt in Verlängerung eine zentrale Verbindung zu den Höhenlagen für den Kfz-Verkehr als auch für den Radverkehr her. In Niederdollendorf wird die Heisterbacher Straße von der Hauptstraße gekreuzt, welche in südlicher Richtung eine zentrale Verbindung zur Altstadt herstellt. Die Hauptstraße weist insbesondere im Bereich zwischen Gropfgasse und Rheinstraße einen historisch gewachsenen schmalen Querschnitt auf und die Geschwindigkeit

ist auf 30 km/h beschränkt. Die Heisterbacher Straße weist einen größeren Querschnitt auf, die Fußwegbreiten variieren stellenweise aufgrund von Längsparker-Stellplätzen. Einzelne Sammel- und Anliegerstraßen rund um den Schulkomplex (Petersbergstraße, Longenburger Straße, Friedensstraße) sind, wie die zentralen Abschnitte der Hauptstraße und der Heisterbacher Straße, Teil des offiziellen Schulwegenetzes.

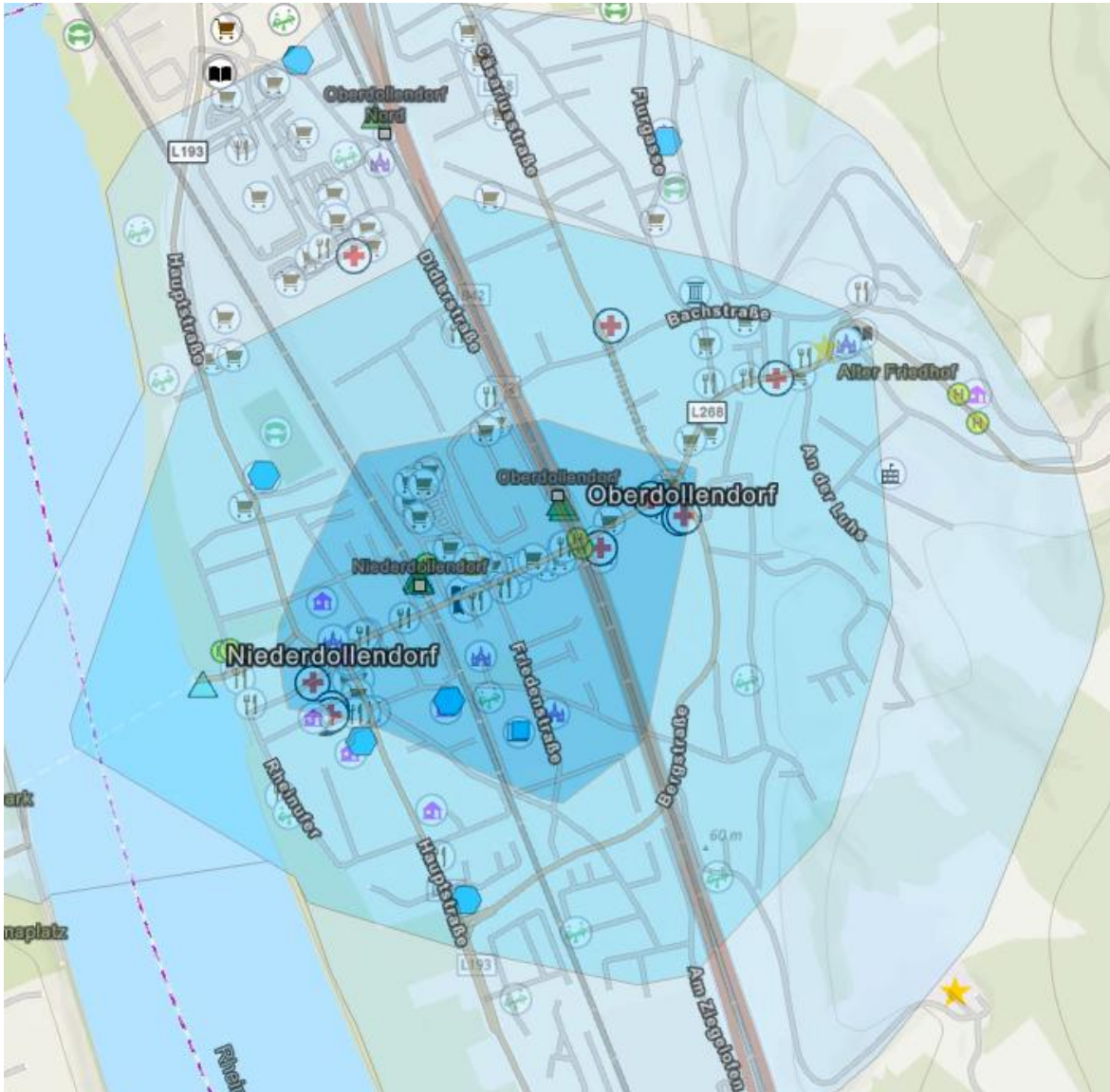


Abbildung 76: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten

Relevanz des Fokusraums und erhöhte Anforderungen an den Fußverkehr

Aufbauend auf den Ergebnissen der Schwerpunktanalyse (vgl. 3.3.2.3), erfüllt nahezu die gesamte Ortslage die Voraussetzungen für erhöhte Anforderungen an die Fußverkehrsinfrastruktur (vgl. Abbildung 77). Einen Schwerpunkt bildet der Bereich rund um die Heisterbacher Straße zwischen den Zentren von Nieder- und Oberdollendorf.

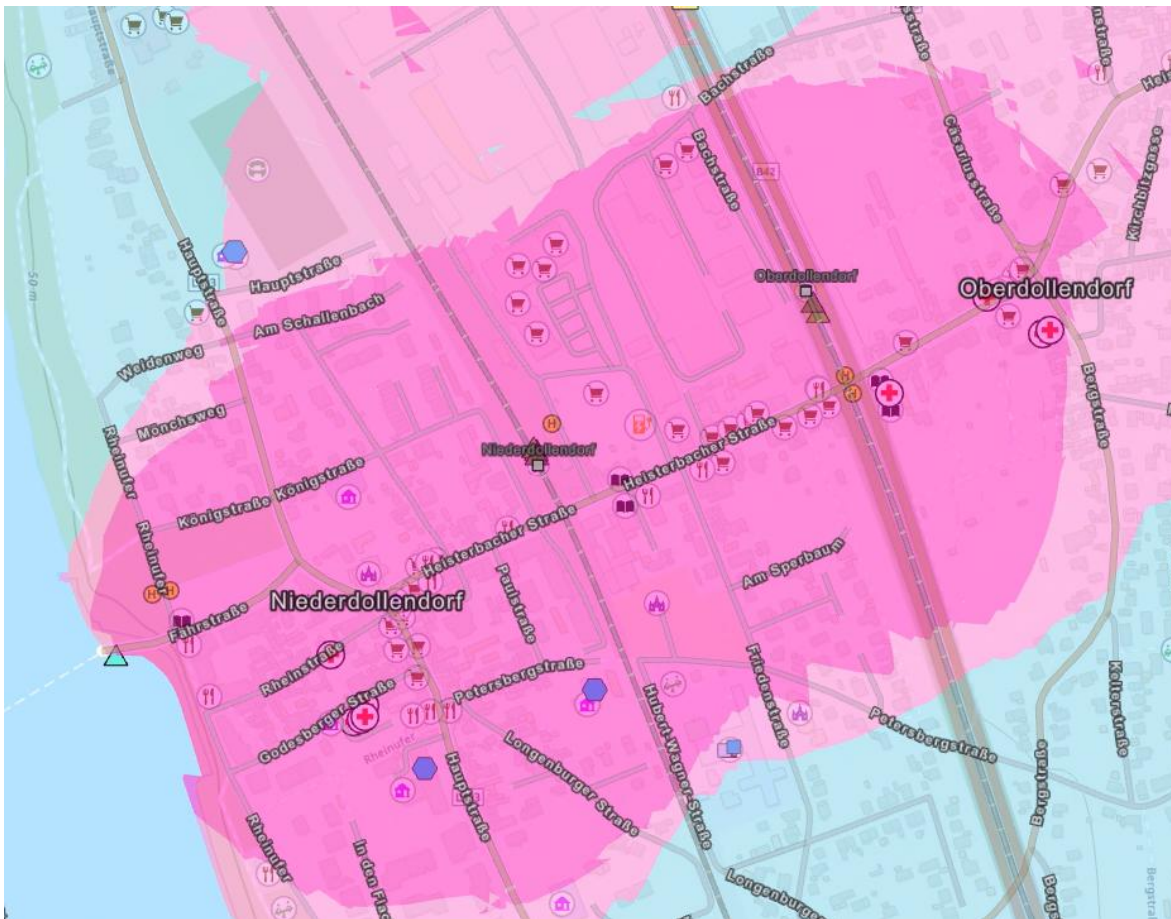


Abbildung 77: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur

Unfall- und Gefahrenstellen

Die Auswertung der amtlich erfassten Unfallstatistik für die Jahre 2019 bis 2023 zeigt im Fokusbereich mehrere Unfallschwerpunkte. Besonders auffällig ist die Häufung von Radverkehrsunfällen im Kreuzungsbereich der Fährstraße und Rheinufer, wo es zu mehreren Unfällen mit Schwerverletzten gekommen ist. Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Heisterbacher Straße, vor allem im Abschnitt zwischen den Schienenhaltepunkten Nieder- und Oberdollendorf. Hier wurden mehrere Unfälle mit leichtverletzten Radfahrenden registriert. Zudem kam es zu Kollisionen zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugen, bei denen ebenfalls leichte Verletzungen zu verzeichnen waren. Besonders tragisch war ein schwerer Unfall im Jahr 2021, bei dem ein Fußgänger kurz vor dem Bahnübergang tödlich verletzt wurde. Diese Statistik unterstreicht den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Verkehrssicherheit in den genannten Bereichen.

Die Angaben aus der öffentlichen Beteiligung konzentrieren sich hauptsächlich auf die Schulwege. Hier wird bemängelt, dass die ausgewiesenen Schulwege aufgrund fehlender Gehwegbreiten, starkem Kfz-Verkehr als auch unübersichtlichen Querungssituationen, keine ausreichende Sicherheit für den Fußverkehr aufweisen.

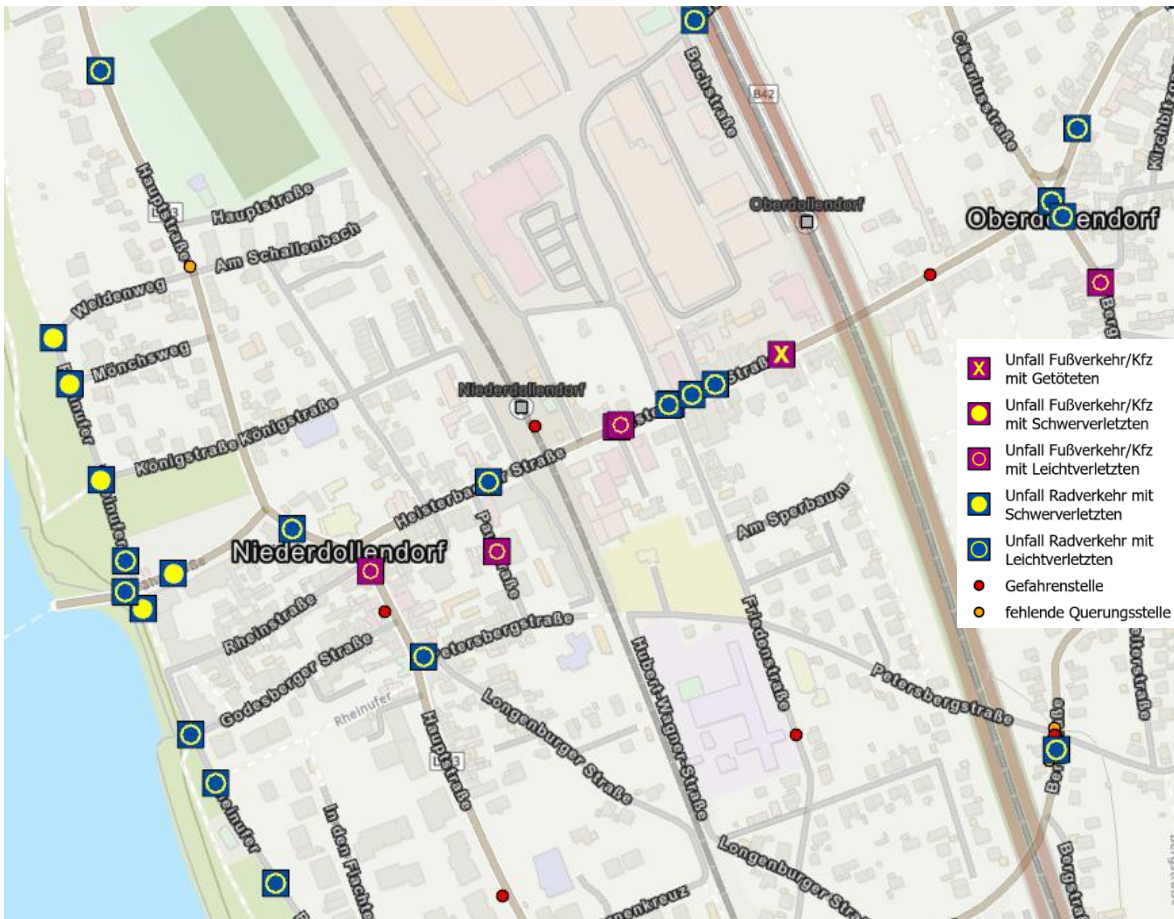


Abbildung 78: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung

Zielnetz

Das Zielnetz für den Fußverkehr in Dollendorf orientiert sich an den bestehenden Hauptrouten. Zentral ist dabei die Hauptstraße (L 193), die als wichtige Nord-Süd-Achse zwischen Dollendorf und der Altstadt fungiert. Eine ebenso bedeutende Rolle spielt die Heisterbacher Straße, die Nieder- und Oberdollendorf miteinander verbindet und als Hauptverbindung in Richtung der Höhenlagen dient. Ergänzt wird das Zielnetz durch weitere Hauptrouten wie die Rheinuferstraße sowie die Petersbergstraße. Sekundäre Wegeverbindungen werden insbesondere durch die Anliegerstraßen geschaffen, die zum Rhein führen, darunter die Godesberger Straße, die Rheinstraße, die Königsstraße, sowie der Mönchsweg und der Weideweg. Weitere Nebenrouten, wie die Friedensstraße und die Longenburger Straße, sind bereits teilweise als Bestandsrouten im Schulwegeplan verankert.

Ergänzt wird das Netz durch eine Vielzahl straßenunabhängiger Fußwegeverbindungen, oft in Form kleiner Gassen, wie bspw. Am Sperbaum oder der Gropfgasse. Zusammen bilden diese Haupt- und Nebenverbindungen die Grundlage für ein gut vernetztes Zielnetz in Dollendorf.

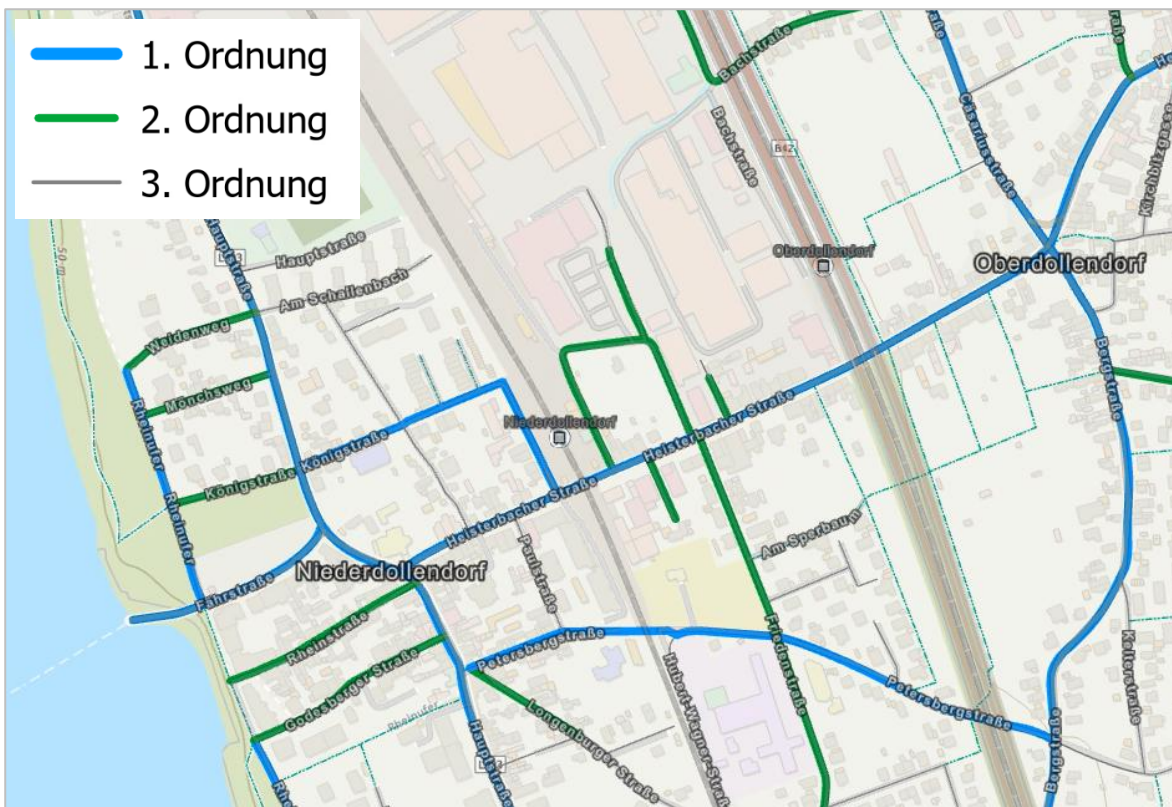


Abbildung 79: Zielnetz für den Fußverkehr

Handlungsempfehlungen

Die Heisterbacher Straße stellt die zentrale Verbindungsachse im Fokusraum dar und verbindet Nieder- und Oberdollendorf miteinander. Der Straßenraum weist Defizite in der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und der Aufenthaltsqualität auf. Nachfolgend erfolgt eine erste Einordnung mit Handlungsvorschlägen.



Abbildung 80: Bestandssituation der Hauptstraße auf Höhe Petersbergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Längsverkehr

Der Bereich der Hauptstraße verfügt über eine beengte Bestandssituation und stellt mit mehr als 6.000 Kfz/Tag eine wichtige überregionale Verbindung für den Kfz-Verkehr dar. Die aktuelle Situation ist bereits größtenteils, im Rahmen der Möglichkeiten im Bestand, optimiert. Der Straßenquerschnitt erlaubt keine größeren Gehwegbreiten. Niedrige Bordsteinkanten sind bereits umgesetzt und erhöhen somit die Barrierefreiheit. Engstellen werden durch Poller von der Fahrbahn abgegrenzt, zudem ist die Höchstgeschwindigkeit im zentralen Abschnitt auf 30 km/h beschränkt (vgl. Abbildung 80).

Die Heisterbacher Straße weist einen deutlichen größeren Straßenquerschnitt auf, mit stark variierenden Gehwegbreiten. In vielen Abschnitten ist die Gehwegbreite aufgrund ausgewiesener Längsparker-Stellplätze unzureichend. Hier sollte kritisch geprüft werden, wie eine durchgängige akzeptable Gehwegbreite durch Allokation oder Wegfall von Stellplätzen erreicht werden kann.



Abbildung 81: Bestandssituation in der Heisterbacher Straße auf Höhe Herzogstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Querungen

Im Bereich der Hauptstraße und Heisterbacher Straße existieren mehrere Querungsstellen mit Fußgängerbevorrechtigung (FGÜ oder LSA). Die Dichte an Querungsstellen im Bereich der Hauptstraße kann als ausreichend bezeichnet werden. Defizite bestehen primär in der Heisterbacher Straße. Insgesamt existieren auf dem Abschnitt zw. Hauptstraße und dem Kreuzungsbereich Heisterbacher Straße/Bergstraße zwei Fußgängerüberwege.



Abbildung 82: FGÜ in der Heisterbacher Straße auf Höhe der Kreissparkasse, mit Längsparker im direkten Umfeld der Aufstellfläche

Hier sollten im Rahmen eines Fußverkehrschecks potenzielle Querungsstellen identifiziert werden. Weitere Defizite bestehen in den Einmündungsbereichen der Nebenstraßen in die Heisterbacher Straße (vgl. Abbildung 83). Diese sind größtenteils ohne Querungshilfe ausgestattet und erschweren einen durchgängigen und sicheren Längsverkehr. Dem könnte punktuell durch Aufpflasterungen oder durch vorgezogene Seitenräume Abhilfe geleistet werden (vgl. Kapitel 4.2.1.2).



Abbildung 83: Bestandssituation Einmündung Proffenweg, in unmittelbarer Nähe des Schienenhaltepunkts (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Weitere Schwerpunkte bildet der jeweilige Kreuzungsbereich Cäsariusstraße/ Heisterbacherstraße und Hauptstraße/ Heisterbacherstraße des beschriebenen Abschnitts. Die Gestaltung der Kreuzungssituationen sind primär auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und sollten mittelfristig hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit kritisch geprüft werden.

Barrierefreiheit

Im Kontext der Barrierefreiheit weist die Heisterbacher Straße eine Vielzahl von Defiziten auf. Wie bereits im Vorfeld beschrieben, ist ein durchgängiger sicherer Längsverkehr aufgrund variierender Gehwegbreiten und unzureichend ausgestalteter Querungsstellen von einmündenden Nebenstraßen nicht gewährleistet. Taktile Elemente finden sich derzeit nur im Bereich des Schienenhaltepunkts und den beiden FGÜ. Die Oberflächenqualität ist größtenteils homogen, aufgrund zahlreicher abgesenkter Zufahrten und inhomogener Gehwegniveaus an Querungsstellen, ergeben sich Unterschiede in der Längs- und Querneigung.

Im Rahmen eines Fußverkehrschecks lassen sich die dringendsten Konflikt- und Gefahrenstellen identifizieren, um so kurzfristig punktuelle Problembereiche zu entschärfen.

Schulverkehr

Der Schulkomplex, bestehend aus Grundschule und weiterführender Verbundschule, befindet sich zwischen der Petersberg- und Michaelstraße. Im Rahmen der öffentlichen Onlinebeteiligung wurde auf mehrere Defizite bzw. Gefahrenstellen im Rahmen des offiziellen Schulwegeplans hingewiesen. Beispielfhaft genannt ist an dieser Stelle die

Kreuzungssituation im Bereich Petersbergstraße / Bergstraße. Die Bergstraße führt täglich mehr als 2.000 Kfz. Es existiert keine Querungshilfe (Abbildung 84). Ein weiteres Beispiel in der Bergstraße findet sich im Bereich der Bahnunterführung. Defizite bestehen insbesondere aufgrund unzureichender Gehwegbreiten und fehlender Beleuchtung (Abbildung 85).



Abbildung 84: fehlende Querungsstelle im Kreuzungsbereich Bergstraße / Petersbergstraße (rote Markierung: Fahrbahnfläche)

Um die Sicherheit im Schulverkehr zu erhöhen, empfiehlt sich eine kurzfristige Überprüfung und ggf. Anpassung der bestehenden Schulwegepläne. Kurzfristige Maßnahmen können durch verkehrsrechtliche Anordnungen zeitnah umgesetzt werden (Bspw. Tempo-30-Abschnitte oder temporäre Sperrungen für den Kfz-Verkehr zu Stoßzeiten). Mittel- und langfristige Lösungen beinhalten umfassende infrastrukturelle Anpassungen, wie die fußgängerfreundliche Umgestaltung von Kreuzungsbereichen, oder die Anpassung von Straßenquerschnitten.



Abbildung 85: Bestandssituation im Bereich der Bahnunterführung Bergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Verkehrssicherheit

Die zuvor beschriebenen Defizite in der Fußverkehrsinfrastruktur spiegeln sich in der amtlichen Unfallstatistik wider, u.a. mit mehreren Radunfällen sowie Verkehrsunfällen zwischen Passanten und Kraftfahrzeugen, insbesondere im Abschnitt zwischen den beiden Schienenhalt punkten in der Heisterbacher Straße.

Kurzfristige, punktuelle Verbesserungen können durch Fußverkehrschecks oder Verkehrsschauen in die Umsetzung gebracht werden.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität entlang der Heisterbacher Straße weist ebenfalls Defizite in der Gestaltung auf. Hauptgründe sind hier ebenfalls mangelhafte Gehwegbreiten sowie unzureichendes Stadtmobiliar in Form von attraktiven und witterungsgeschützten Sitzgelegenheiten. Stadtbäume zur Verbesserung des Mikroklimas und als Sonnenschutz sind nicht flächendeckend vorhanden. Mögliche Räume hierfür wären die Platzflächen an der Kreuzung Hauptstraße und Heisterbacher Straße. Darüber hinaus fehlen attraktive Plätze als Räume sozialer Interaktionen.

Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität

Die zentrale Fußverkehrsachse des Fokusraums bildet die Heisterbacher Straße. Diese fungiert als Ersatz für eine funktionale Ortsmitte mit hoher Aufenthaltsqualität. Wie zuvor beschrieben, weist sie jedoch Defizite hinsichtlich der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie der Gestaltung des öffentlichen Raums auf. Um die Attraktivität des gesamten Zentrumsbereichs zu steigern, empfiehlt sich langfristig die Entwicklung einer ganzheitlichen Planung zur fuß- und radverkehrsfreundlichen Umgestaltung des Straßenquerschnitts.

Ziel des Konzepts sollte unter anderem sein, die Anbindung an die Rheinpromenade zu optimieren – insbesondere im Hinblick auf die Querungssituation der Hauptstraße zwischen Rheinstraße und Heisterbacher Straße. Die Rheinstraße sollte dabei als Verlängerung der Heisterbacher Straße fungieren und als attraktive Verbindung zum Rhein ausgestaltet werden. Hierzu zählen insbesondere geeignete Aufenthalts- und Rastmöglichkeiten sowie Begrünungsmaßnahmen.

Als Grundlage für die konzeptionelle Planung sowie zur Identifizierung und Behebung punktueller Gefahrenschwerpunkte empfiehlt sich die Durchführung eines Fußverkehrschecks oder einer Verkehrsschau unter Beteiligung der relevanten Fachakteure.

Kurzfristig

- Planung und Durchführung eines Fußverkehrschecks für den Bereich der Hauptstraße und Heisterbacher Straße mit Themenschwerpunkt Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität. Bei der Begehung sollten unterschiedliche Interessensgruppenvertreter (bspw. Senioren, Einzelhandel, Stadtjugend etc.) eingebunden werden.
- Prüfung der Ausweitung der Tempo-30-Zone im Bereich der Hauptstraße in Richtung Kreuzungsbereich Heisterbacher Straße.
- Prüfung und Überarbeitung der Schulwegepläne unter Einbeziehung der Drachenfels- und Longenburgschule. Hier hat sich im Rahmen der Beteiligung gezeigt, dass die ausgewiesenen Schulwege zum Teil große Defizite in der Verkehrssicherheit aufweisen.

Mittelfristig

- Prüfung und Umsetzung zusätzlicher Querungsstellen im zentralen Bereich der Heisterbacher Straße (Verkehrsschau)
- Fußgängerfreundliche Planung und Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Hauptstraße / Heisterbacher Straße
- Prüfung eines Leitsystems zur Ausweisung attraktiver Fußwegeverbindungen und Aufenthaltsbereiche

Langfristig

- Berücksichtigung der Zielnetzkonzeption bei infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen.
- Erarbeitung einer Gesamtplanung zur ganzheitlichen Umgestaltung der Heisterbacher Straße.

4.2.2.4 Fokusbereich Ittenbach

Gebietsbeschreibung

Das Stadtteilzentrum Ittenbach liegt im südöstlichen Bereich von Königswinter und zählt rund 3.900 Einwohner und Einwohner*innen. Als ausgewiesenes Nahversorgungszentrum verfügt Ittenbach über eine vielfältige Grundversorgung mit Einrichtungen des täglichen Bedarfs, darunter unter anderem eine Bäckerei, mehrere gastronomische Betriebe sowie eine Apotheke. Darüber hinaus befinden sich im Zentrum zahlreiche öffentliche Einrichtungen wie eine Grundschule, mehrere Kindergärten, eine Tagespflege, eine Kirche sowie verschiedene Arztpraxen.

Der zentral gelegene Marienplatz wird derzeit überwiegend als Parkplatzfläche für Kraftfahrzeuge genutzt. Südlich der Königswinterer Straße ergänzen zudem zwei Lebensmittelversorger sowie ein Drogeriemarkt das Nahversorgungsangebot. Der ebenfalls zentral gelegene Busbahnhof ist mit einer Fahrradverleihstation ausgestattet und ermöglicht eine verkehrsmittelübergreifende Vernetzung von Bus- und Radverkehr.

Straßennetz und Verbindungswege

Die verkehrliche Anbindung des Stadtteils erfolgt über die Königswinterer Straße (L 83 bzw. L 331), die als zentrale Ortsdurchfahrt mit knapp 11.000 Kfz/Tag, die Hauptachse für den motorisierten Verkehr bildet. Ergänzt wird das Straßennetz durch Verbindungsstraßen wie die Kirchstraße und das Falkensteiner Gässchen. Insgesamt zeichnet sich Ittenbach durch eine kompakte Struktur aus, in der Wohnen, Nahversorgung, Bildung und Freizeit räumlich eng miteinander verbunden sind.

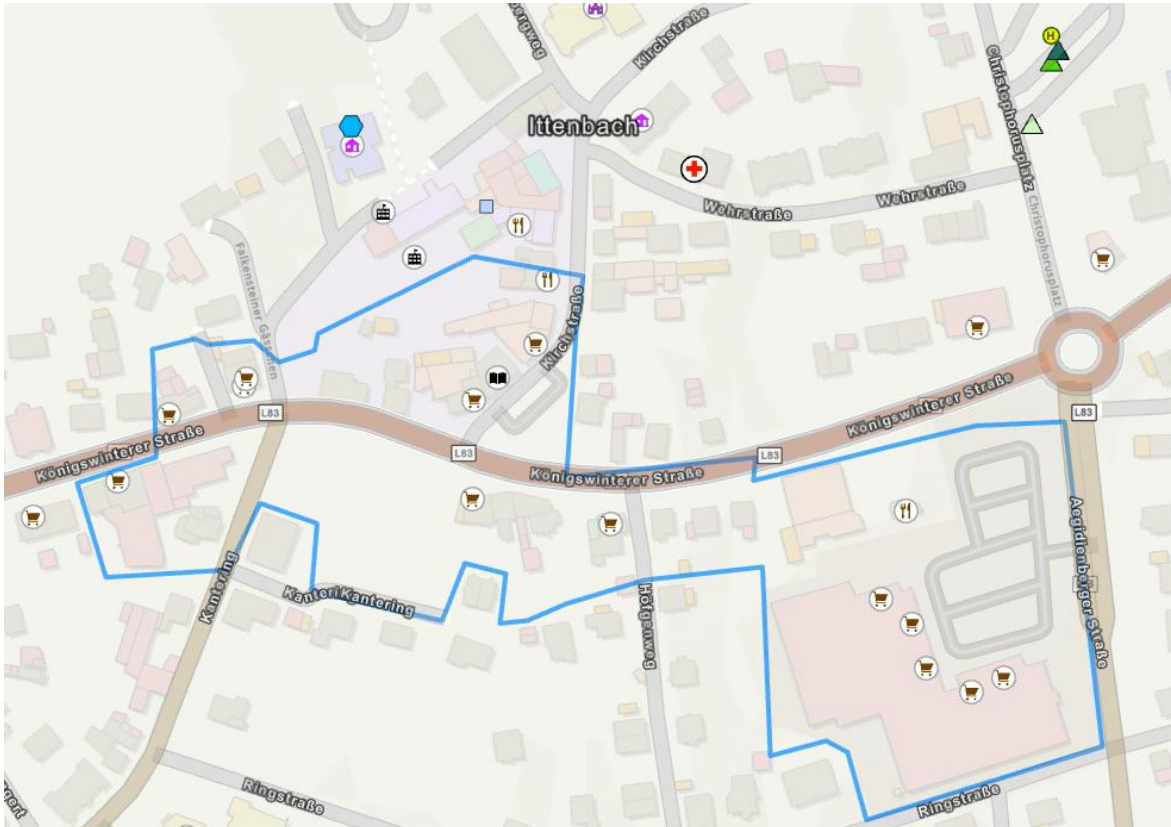


Abbildung 86: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen

Die fußläufige Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums Ittenbach ist von nahezu allen Bereichen des Siedlungsraums aus gewährleistet. In der Regel beträgt die maximale Gehzeit bis ins Zentrum etwa 15 Minuten. Die kurzen Wege schaffen gute Voraussetzungen für den Fußverkehr und erleichtern den Zugang zu Einkaufsmöglichkeiten, öffentlichen Einrichtungen sowie Freizeitangeboten für alle Bewohner und Bewohner*innen des Stadtteils.

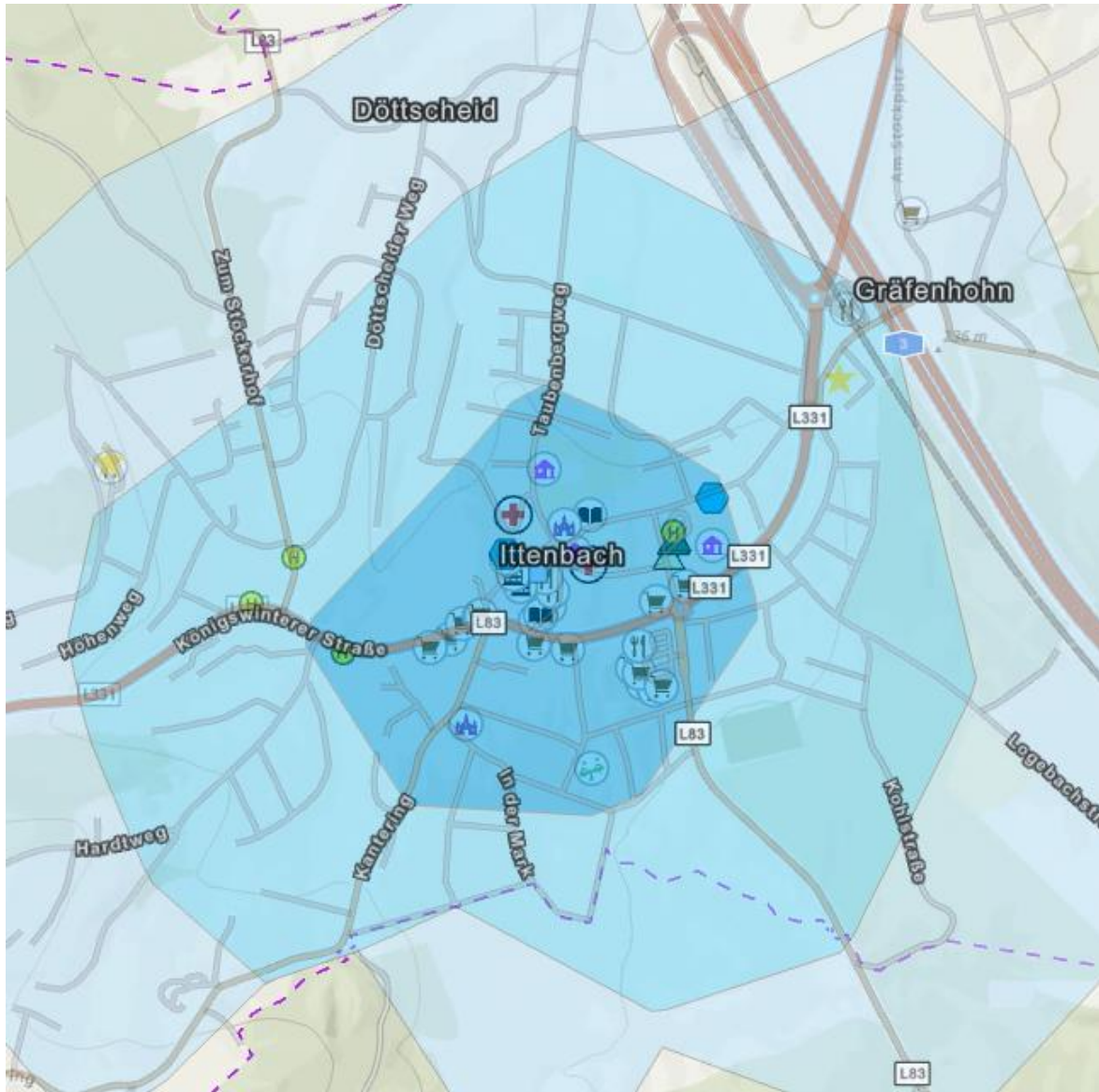


Abbildung 87: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten

Relevanz des Fokusraums und erhöhte Anforderungen an den Fußverkehr

Basierend auf der im Kapitel 3.3.2.3 dargestellten Methodik erfüllen große Teile der Ortslage die Kriterien für erhöhte Anforderungen an die Fußwegeinfrastruktur. Einen Schwerpunkt bildet das beschriebene Stadtteilzentrum mit seinen vielfältigen Einrichtungen und Angeboten. Weniger relevante Bereiche finden sich im Norden im angrenzenden Ortsteil Döttscheid sowie im Südwesten im angrenzenden Ortsteil Lahr.

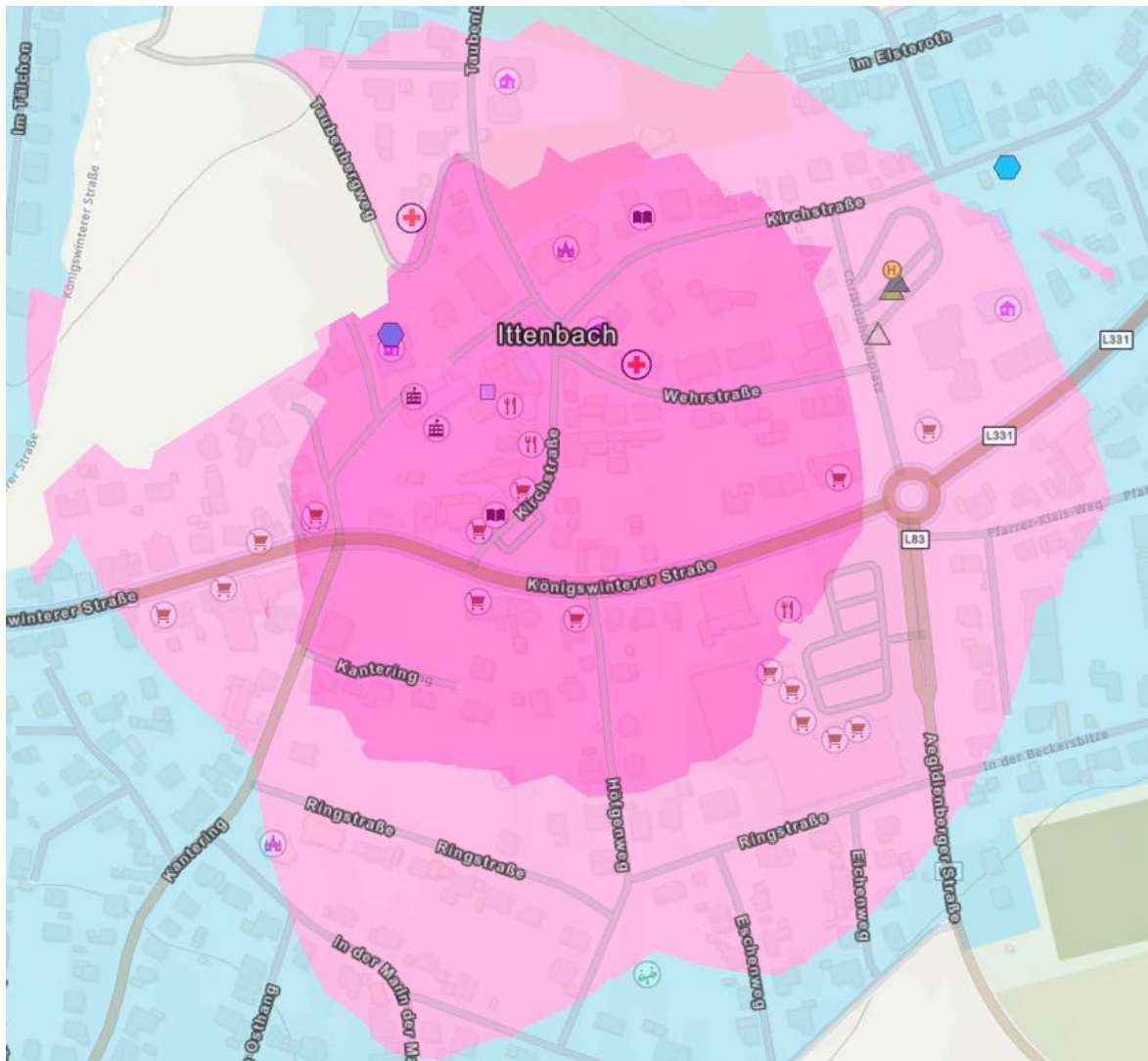


Abbildung 88: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur

Unfall- und Gefahrenstellen

Gemäß der amtlichen Unfallstatistik von 2019 bis 2023, ereigneten sich zwei Unfällen mit leichtverletzten Radfahrern im Bereich des Kreisverkehrs sowie ein Unfall auf Höhe des Marienplatzes zwischen einem Fußgänger und einem Kfz. Im Rahmen der öffentlichen Onlinebeteiligung wurde zudem derselbe Bereich als Gefahrenstelle beschrieben.

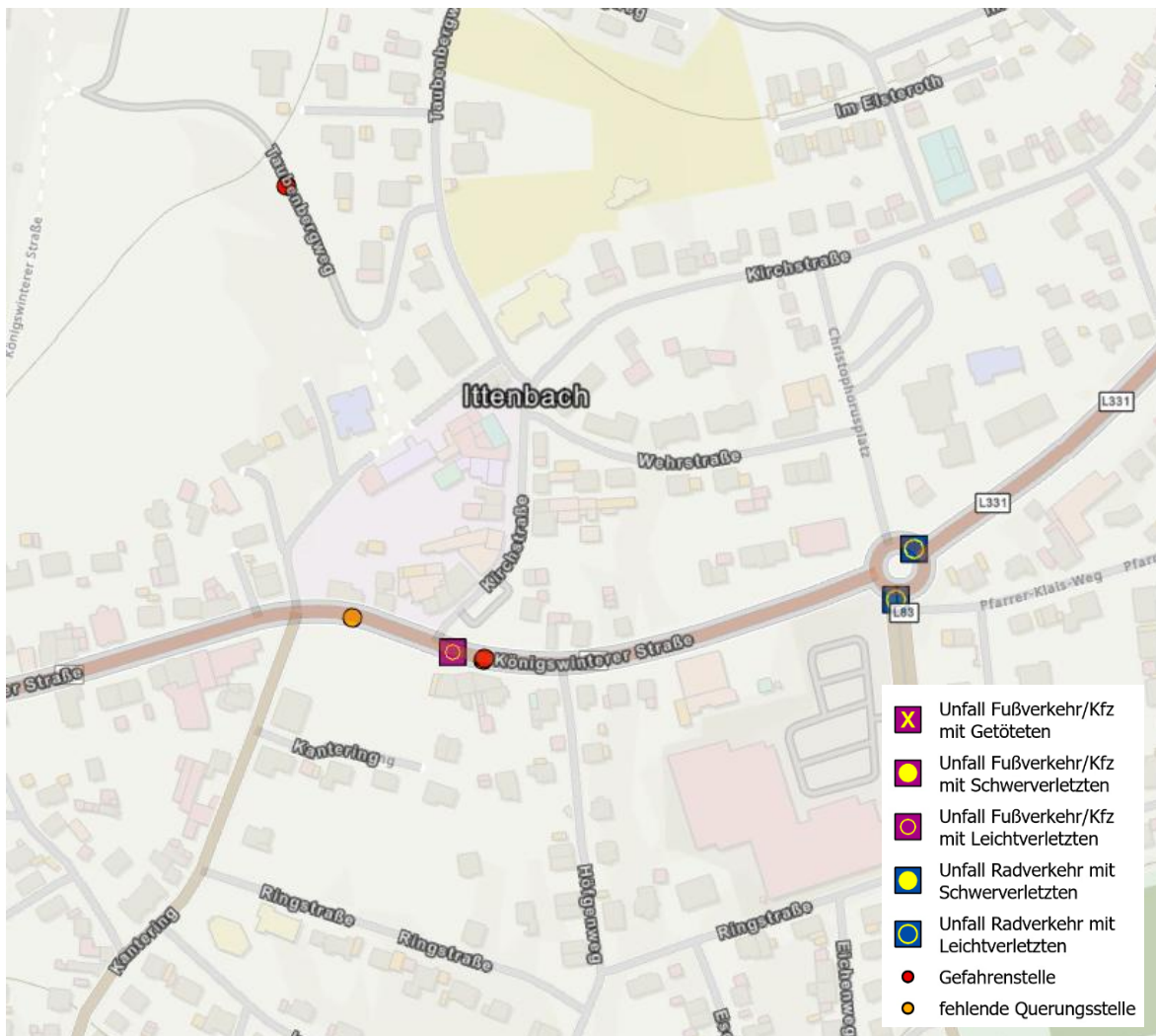


Abbildung 89: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung

Zielnetz

Die zentrale Ortsdurchfahrt bildet die Hauptverbindung für den Fußverkehr im Stadtteilzentrum Ittenbach. Diese Achse wird durch mehrere Sammelstraßen und Nebenverbindungen zweiter Ordnung ergänzt, die größtenteils mit den im bestehenden Schulwegeplan ausgewiesenen Routen übereinstimmen. Zusätzlich gewährleisten weitere straßenunabhängige Nebenwege eine flexible und sichere Erreichbarkeit der wichtigsten Ziele im Stadtteil. Insgesamt ermöglicht dieses Netz aus Haupt- und Nebenverbindungen eine gute fußläufige Vernetzung innerhalb des gesamten Siedlungsbereichs

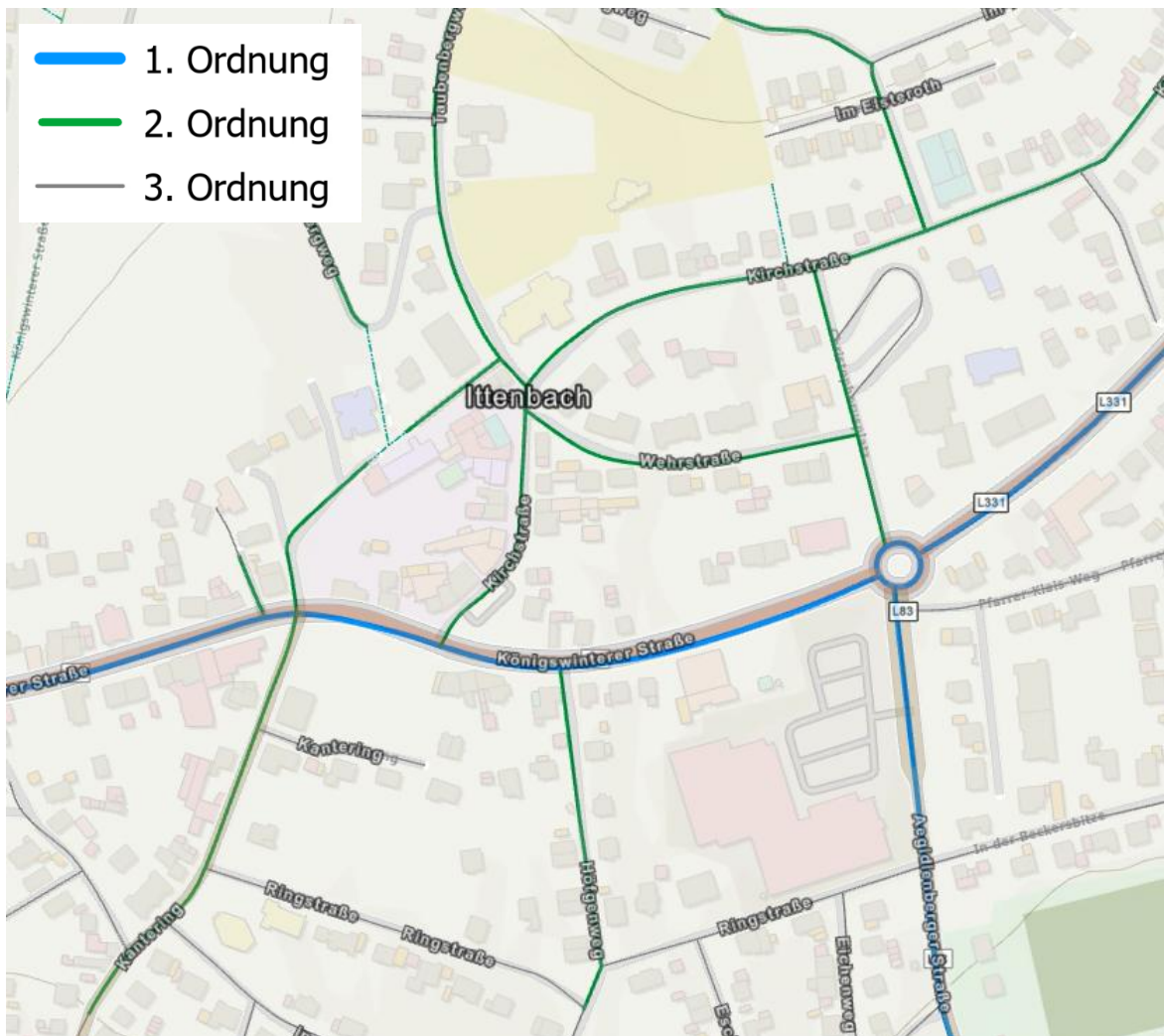


Abbildung 90: Zielnetz für den Fußverkehr

Handlungsempfehlungen

Längsverkehr

Die Königswinterer Straße bildet die zentrale Erschließungsachse in Ittenbach und ist mit <11.000 Kfz/Tag stark frequentiert. Der Straßenquerschnitt erlaubt in den meisten Abschnitten eine ausreichende Breite der Gehwege, welche durch Grünstreifen, Parkstreifen und Stadtbäume zusätzlich von der Fahrbahn abgegrenzt sind.



Abbildung 91: Bestandssituation in der Königswinterer Straße

Der Marienplatz markiert die historische Ortsmitte und ist wie die daran anliegende Kirchstraße als niveaugleiche Straße ausgebildet und als Tempo-30-Zone ausgewiesen. Ein Großteil der Anwohnerstraßen im Fokusraum ist ebenfalls als Tempo-30-Zone ausgewiesen.



Abbildung 92: Bestandssituation in der Kirchstraße auf Höhe der Grundschule

Querungen

Die Fußgängerquerungen im Bereich des östlich gelegenen Kreisverkehrs sind als barrierefreie differenzierte Fußgängerüberwege ausgeführt und erfüllen einen sehr guten Standard in der Ausgestaltung.



Abbildung 93: Kreuzungsbereich Königswinterer Straße / Kanterring /Falkensteiner Gässchen

Auf Höhe des Marienplatzes besteht eine Querungsstelle mit Mittelinsel ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs (vgl. Abbildung 94). Hier ereignete sich bereits ein Unfall mit Leichtverletzten. Zudem wurde im Rahmen der öfftl. Beteiligung die Querung als Gefahrenstelle angemerkt. Aufgrund der zentralen Verbindungsfunktion zwischen dem Marienplatz und dem jüngst fertiggestellten Carré Siepen sowie der Bedeutung als ausgewiesener Schulweg sollte eine Prüfung hinsichtlich einer fußverkehrsbevorrechtigten Querungsmöglichkeit erfolgen.



Abbildung 94: Querungsstelle ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs auf Höhe des Marienplatzes

Barrierefreiheit

Die Gehwege im Zentrum Ittenbachs bieten überwiegend ausreichende Gehwegbreiten. Der zentrale Bereich des Marienplatzes und die Kirchstraße sind als niveaugleiche Straße ausgeführt. Der Kreuzungsbereich Ecke Königswinterer Straße / Kantering ist mit niveaugleichen Querungen versehen, ebenso die Querungen im Bereich des Kreisverkehrs, welcher zudem über ein taktils Leitsystem verfügt. Flächendeckende Leitsysteme sind nicht vorhanden. Einzelne Rastmöglichkeiten finden sich am Marienplatz und der Kirche. Einzelne Parkplatzmarkierungen in der Kirchstraße zwingen Personen mit Gehhilfen oder mit Kinderwagen auf die Fahrbahnmitte auszuweichen. Die nicht bevorrechtigte Querungsstelle an der Königswinterer Straße stellt bewegungseingeschränkte Personen vor Herausforderungen.

Die Gesamtsituation kann übergeordnet als akzeptabel eingestuft werden. Einzelne Konfliktstellen sollten im Rahmen eines Fußverkehrschecks geprüft werden.

Gleiches gilt für die Querungsstellen im Bereich des Kreisverkehrs, der zudem über ein taktils Leitsystem verfügt. Flächendeckende Leitsysteme sind jedoch nicht vorhanden. Einzelne Rastmöglichkeiten befinden sich am Marienplatz sowie im Umfeld der Kirche.

Durch einzelne Parkplatzmarkierungen in der Kirchstraße werden Personen mit Gehhilfen oder Kinderwagen teilweise gezwungen, auf die Fahrbahnmitte auszuweichen. Zudem stellt die nicht bevorrechtigte Querungsstelle an der Königswinterer Straße insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen eine Herausforderung dar.

Insgesamt kann die Situation aus übergeordneter Sicht als akzeptabel bewertet werden. Einzelne Konfliktstellen sollten jedoch im Rahmen eines Fußverkehrschecks näher untersucht werden.



Abbildung 95: ausgewiesene Parkplatzflächen im Seitenraum

Schulverkehr

Die Schulwegsicherheit kann aufgrund der ausgewiesenen Tempo-30-Zonen im direkten Schulumfeld insgesamt als gut eingeschätzt werden. Im Rahmen der öffentlichen Beteiligung wurden jedoch für den nach Norden führenden Taubenbergweg Defizite bei der Gehwegpflege angemerkt. Außerdem gibt es Beleuchtungsdefizite auf dem Fußweg Richtung Döttscheid. Einer der größten Gefahrenbereiche stellt zudem auch bei der Schulwegsicherheit die Querungsstelle über die Königswinterer Straße auf Höhe des Marienplatzes dar.

Verkehrssicherheit

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit stellt die Ortsdurchfahrt mit mehr als 11.000 Kfz/Tag das größte Gefahrenpotenzial im Fokusraum dar. Die beschriebenen Nebenstraßen sind i.d.R. als Tempo-30-Zone ausgeführt, der zentrale Bereich der Kirchstraße zudem niveaugleich und verkehrsberuhigt ausgestaltet. Die Ausgestaltung der Gehwege entlang der Königswinterer Straße kann allgemein hin als ausreichend betrachtet werden.

Größter Kritikpunkt bildet die bereits mehrfach erwähnte Querungsstelle über die Königswinterer Straße auf Höhe des Marienplatzes, welche eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen Grundschule und den südöstlich gelegenen Wohngebieten darstellt.

Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität im Zentrum von Ittenbach wird maßgeblich durch den Marienplatz, die Kirchstraße und die angrenzende Ortsdurchfahrt geprägt. Der Marienplatz fungiert als zentraler Platz und bietet mit Sitzgelegenheiten, einem Brunnen, Bücherschrank sowie Grünelementen und schattenspendenden Stadtbäumen ein insgesamt aufgeräumtes Erscheinungsbild. Die Kirchstraße verbindet den Marienplatz mit wichtigen öffentlichen Einrichtungen und gewährleistet kurze Wege im Ortskern. Durch den niveaugleichen Ausbau sowie

die regelmäßig angeordneten Stadtbäume wird hier eine insgesamt gute Aufenthaltsqualität erreicht.

Potenzial zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bietet die Königsberger Straße. Durch gezielte Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Aufpflasterungen, könnte die Aufenthaltsqualität im direkten Straßenumfeld weiter verbessert werden.

Der Marienplatz wird derzeit überwiegend als Parkplatzfläche genutzt. Eine Umgestaltung hin zu einer stärker fußgängerfreundlichen Nutzung würde die Aufenthaltsqualität zusätzlich erhöhen. Denkbar wäre zudem die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs, ausgehend vom Marienplatz bis zur Ecke Kirchstraße / Taubenbergweg.



Abbildung 96: Bestandssituation auf dem Marienplatz

Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität

Der Fokusraum in Ittenbach bietet grundsätzlich eine gute Ausgangslage für eine sichere Nahmobilität. Die Wege abseits der Ortsdurchfahrt weisen insgesamt geeignete Grundvoraussetzungen hinsichtlich Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität auf.

Das größte Hemmnis stellt die stark befahrene Ortsdurchfahrt dar. Aufgrund ihrer überregionalen Bedeutung sowie der siedlungsstrukturellen und topografischen Gegebenheiten ist in absehbarer Zeit keine Veränderung hinsichtlich ihrer Funktion zu erwarten. Ein Schwerpunkt sollte daher auf einer stärkeren Verkehrsberuhigung sowie auf ausreichend gesicherten Querungsstellen liegen

Zudem sollte die Aufenthaltsqualität zwischen Grundschule und Marienplatz langfristig gesichert und gesteigert werden.

Kurzfristig

- Planung und Durchführung eines Fußverkehrschecks für den Zentrumsbereich (u.a. Königswinterer Straße, Kirchstraße, Falkensteiner Gässchen)
- Prüfung und Überarbeitung des Schulwegeplans unter Einbeziehung der Grundschule und weiteren Interessensvertretern
- Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo-30 im Bereich der Königswinterer Straße zwischen Kantering und dem Kreisverkehr.
- Prüfung der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs für Teile der Kirchstraße

Mittelfristig

- Prüfung einer fußgängervorberechtigten Querung der Königswinterer Straße auf Höhe des Marienplatzes (Verkehrsschau)
- Prüfung einer fußgängerfreundlichen Umgestaltung des Marienplatzes

Langfristig

- Berücksichtigung der Zielnetzkonzeption bei infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen.

4.2.2.5 Fokusbereich Heisterbacherrott

Gebietsbeschreibung

Das Stadtteilzentrum von Heisterbacherrott verfügt über kleinteilige Nahversorgungsstrukturen, die sich überwiegend entlang der zentralen Ortsdurchfahrt befinden. Im Betrachtungsraum finden sich neben einzelnen gastronomischen Betrieben unter anderem eine Apotheke, ein Kindergarten, zwei Kirchengemeinden sowie mehrere Arztpraxen. Ergänzt wird das Angebot durch eine Grundschule mit angrenzendem Basketballplatz und Spielplatz. Das „Haus Schlesien“ stellt eine bekannte touristische Destination dar (vgl. Abbildung 97).

Die Wege ins Zentrum sind entsprechend kurz und ermöglichen einen guten Zugang zu den zentralen Einrichtungen und Angeboten im Stadtteil (vgl. Abbildung 98).

Straßennetz und Verbindungswege

Die Dollendorfer Straße (L 268) übernimmt die Funktion der Ortsdurchfahrt und weist eine Verkehrsstärke von knapp 5.500 Kraftfahrzeugen pro Tag auf. Weitere relevante Straßen sind die Lauterbachstraße, Oelbergstraße, Stenzelbergstraße und Rosenaustraße sowie die Straße Am Fronhof, die unter anderem Bestandteil des Schulwegenetzes sind.

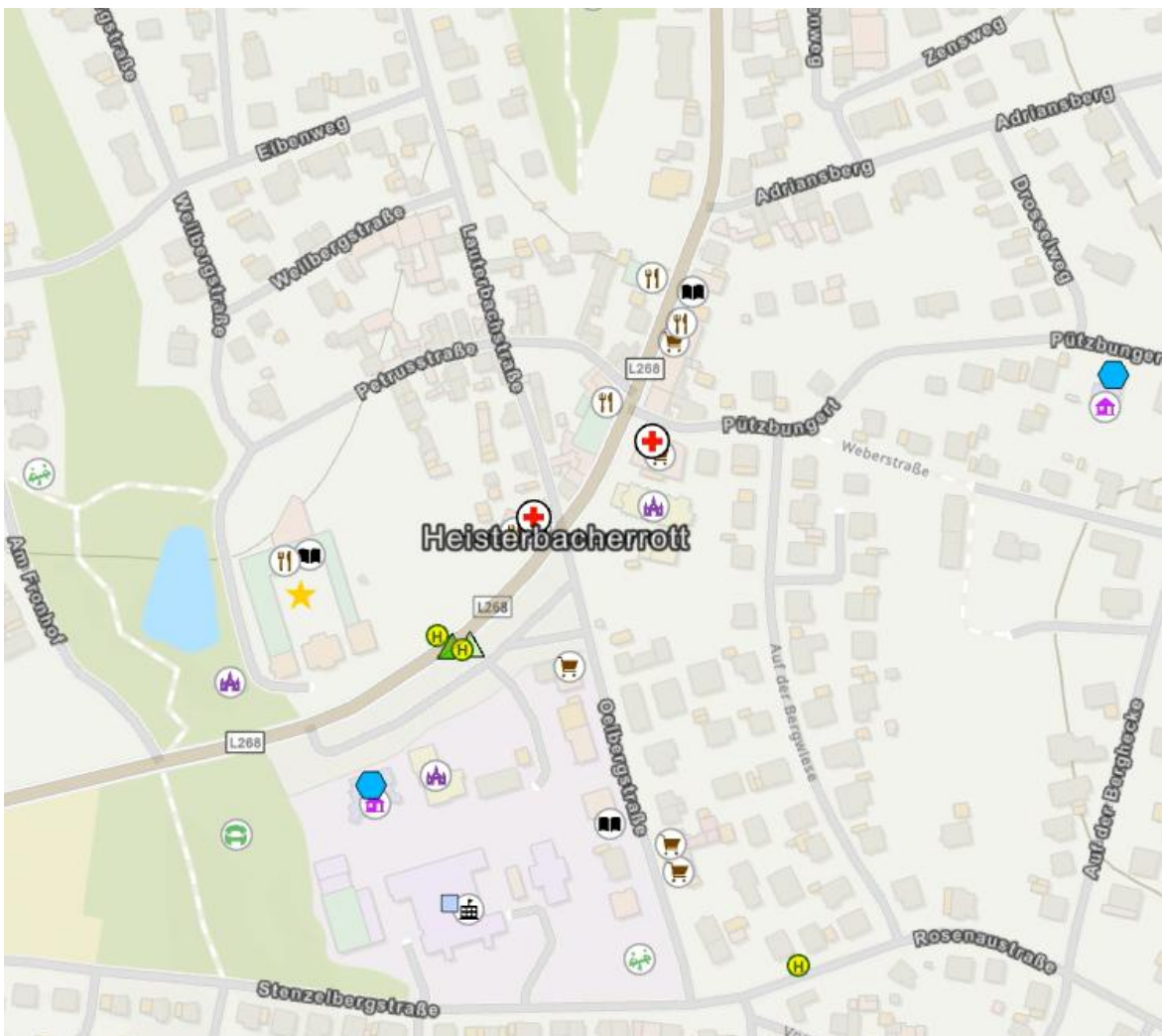


Abbildung 97: Übersichtskarte des Fokusraums mit relevanten Zielen

Relevanz des Fokusraums und erhöhte Anforderungen an den Fußverkehr

Das Stadtteilzentrum in Heisterbacherrott ist nahezu von jeder Stelle des Siedlungsgebiets innerhalb von weniger als 15 Gehminuten erreichbar (vgl. Abbildung 99).

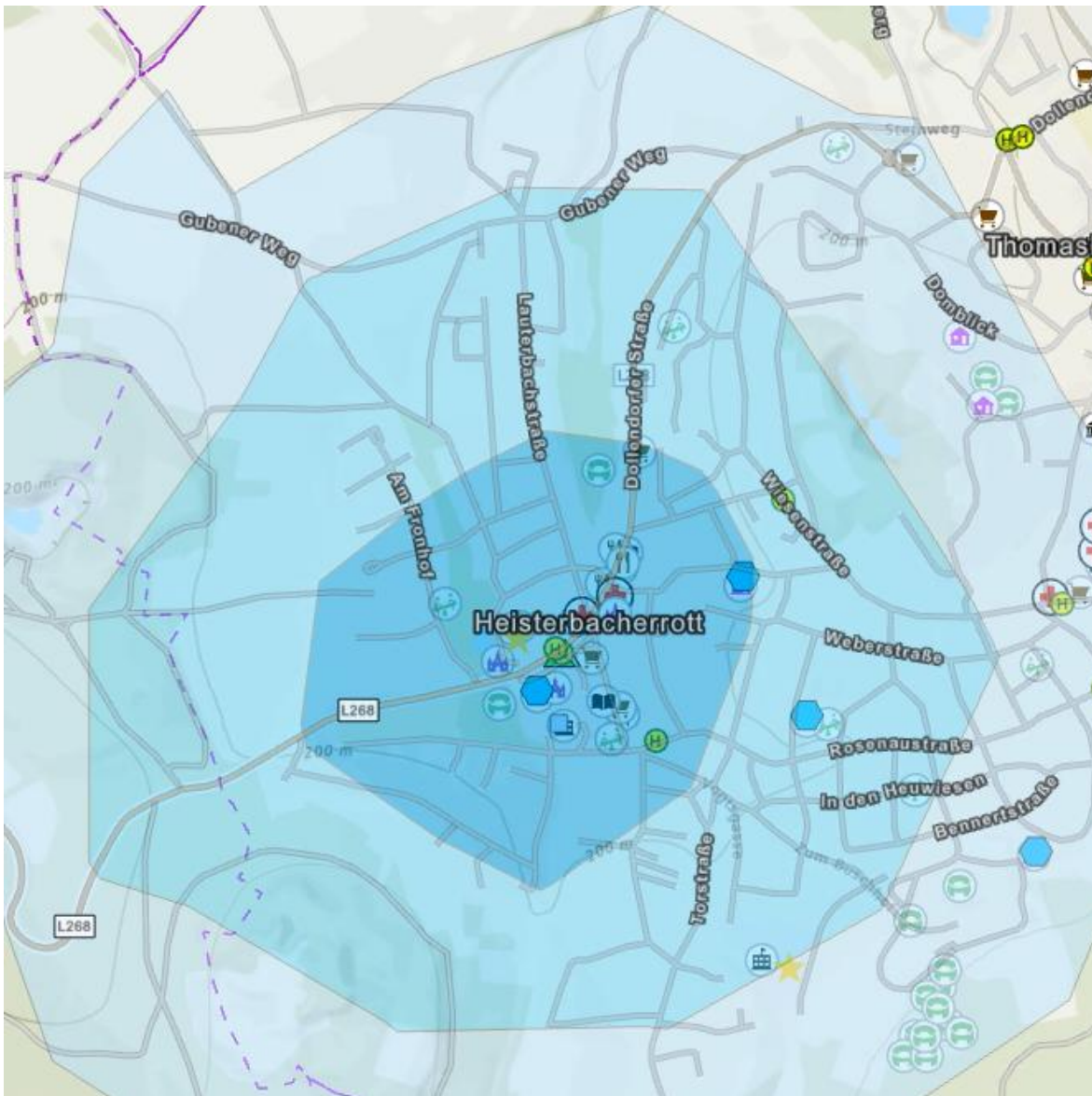


Abbildung 98: fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums in Radien von 5, 10 und 15 Gehminuten

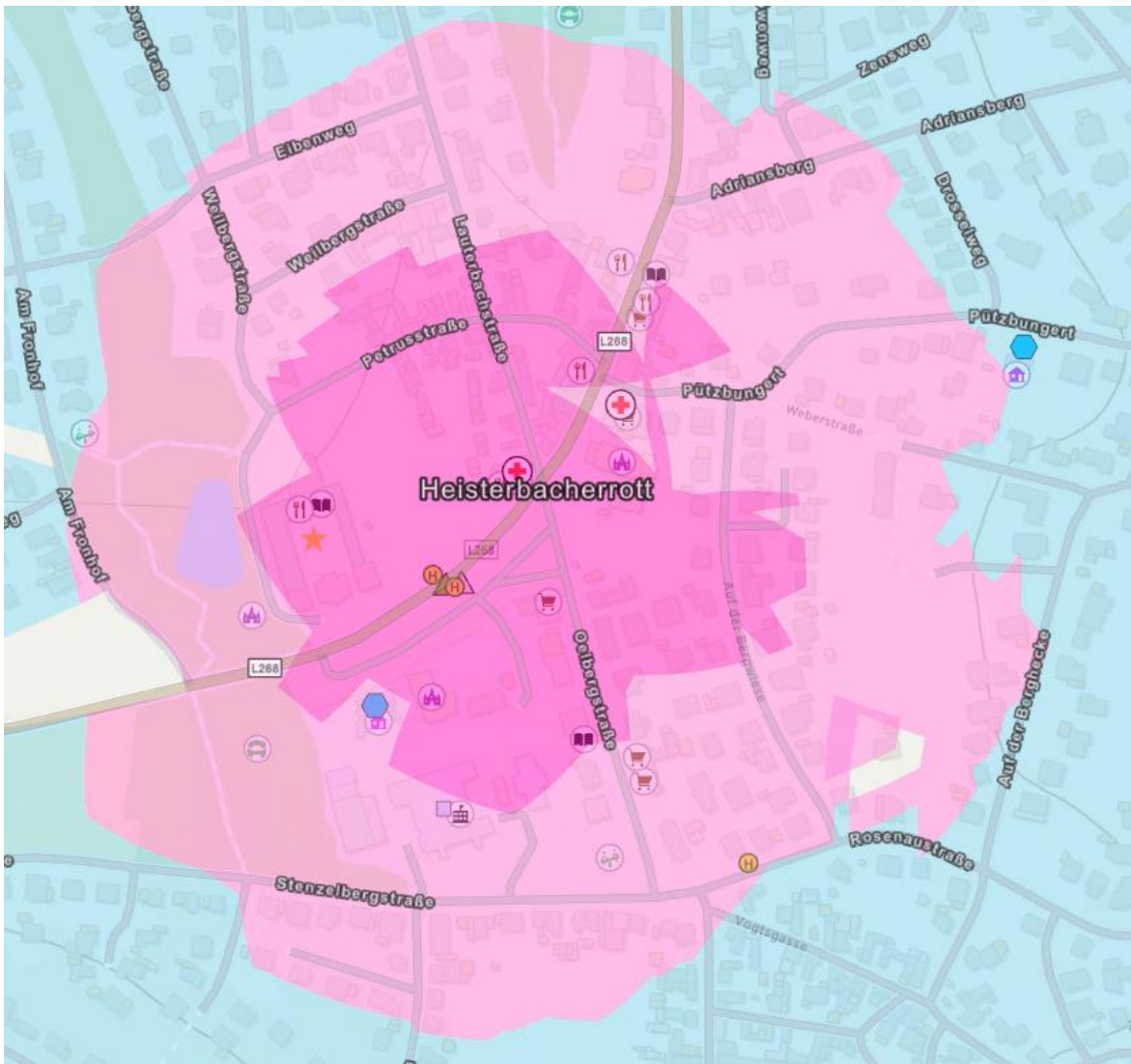


Abbildung 99: Dichte relevanter Einrichtungen und Infrastruktur

Unfall- und Gefahrenstellen

Die Auswertung der offiziellen Unfallstellen für die Jahre 2019 bis 2023 zeigt, dass es im Stadtteil Heisterbacherrott zu zwei Unfällen zwischen zu Fuß Gehenden und Kraftfahrzeugen mit jeweils leichtverletzten Personen kam. Einer dieser Unfälle ereignete sich in der Ortsdurchfahrt auf Höhe des Kindergartens beziehungsweise der Querungshilfe, der andere in der Rosenaustraße. Ein weiterer Unfall mit einem leichtverletzten Radfahrenden ereignete sich an der Ecke Lauterbachstraße / Eibenweg. Ein klarer Unfallschwerpunkt lässt sich auf Basis der Daten nicht erkennen.

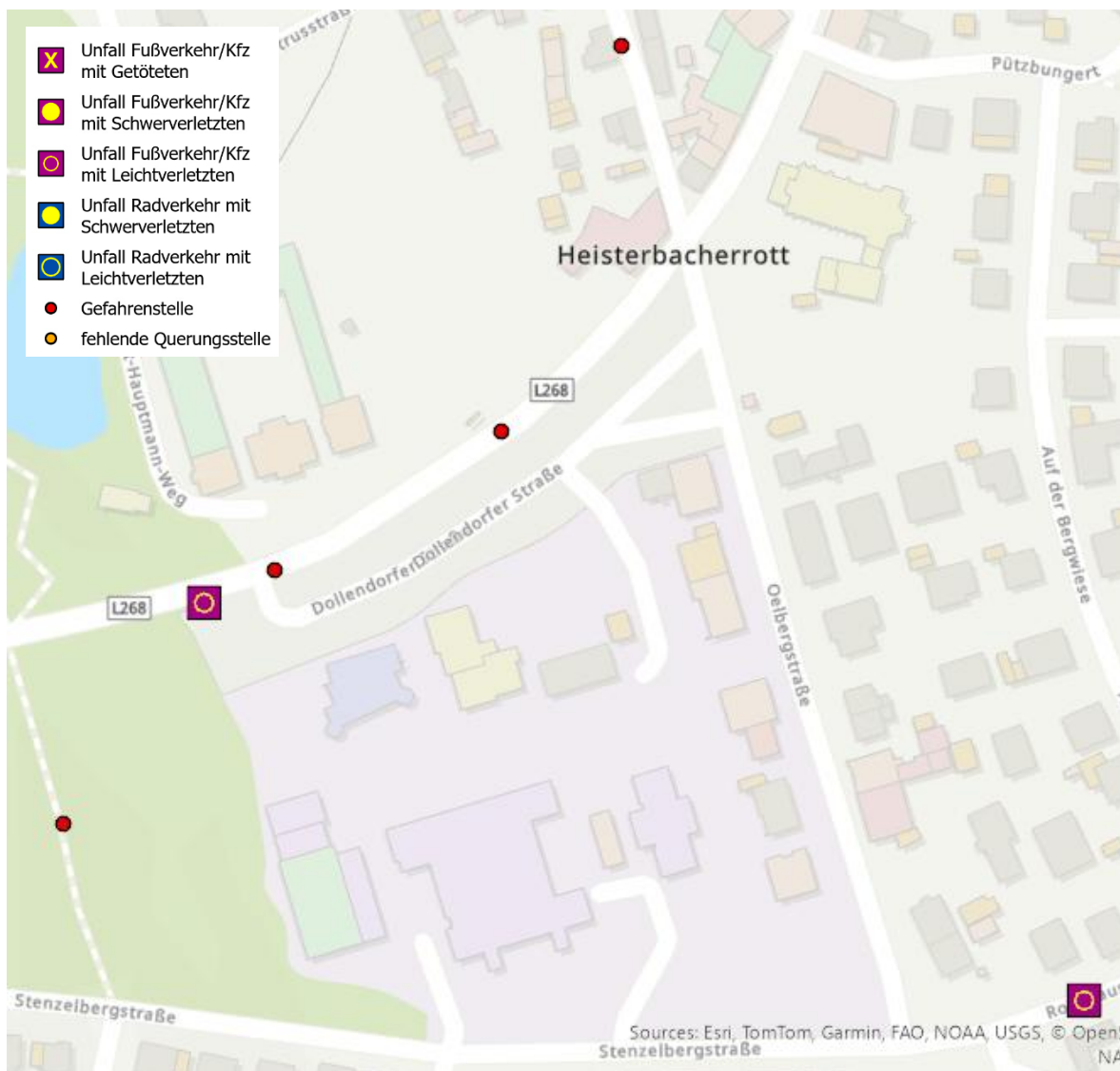


Abbildung 100: Offizielle Unfallstellen sowie Gefahrenstellen aus der öfftl. Beteiligung

Eine Rückmeldung aus der öffentlichen Onlinebeteiligung weist ebenfalls auf die Wichtigkeit der Querungsstelle im Bereich des Kindergartens hin. Darüber hinaus werden in den Nebenstraßen vereinzelt unzureichende Beleuchtung sowie gefährliche Überholvorgänge von Kraftfahrzeugen während des Haltevorgangs von Bussen an den Bushaltestellen entlang der Dollendorfer Straße thematisiert. Des Weiteren werden Teile der Lauterbachstraße als eng und gefährlich eingestuft, ebenso der Kreuzungsbereich an der Einmündung der Straße Adriansberg in die Dollendorfer Straße.

Zielnetz

Das Zielnetz im Fokusraum weist die Dollendorfer Straße als Verbindung erster Ordnung aus und unterstreicht damit ihre zentrale Bedeutung für die Erschließung des Stadtteils. Zu den relevanten Sammel- und Nebenstraßen zählen unter anderem die bereits genannten Schulwegeverbindungen sowie ergänzend die Petrusstraße und die Oelbergstraße. Die Straße Adriansberg verbindet die Bushaltestelle in der Wiesenstraße direkt mit dem Hauptwegenetz. Als Verbindung zweiter Ordnung führt die Rosenaustraße in östlicher Richtung nach Thomasberg. Ergänzend dazu wird das Netz durch straßenunabhängige Wege

vervollständigt, beispielsweise im Bereich des Nikolausbachs, westlich des Haus Schlesiens sowie nördlich im Bereich der Schäferwiese (vgl. Abbildung 101).

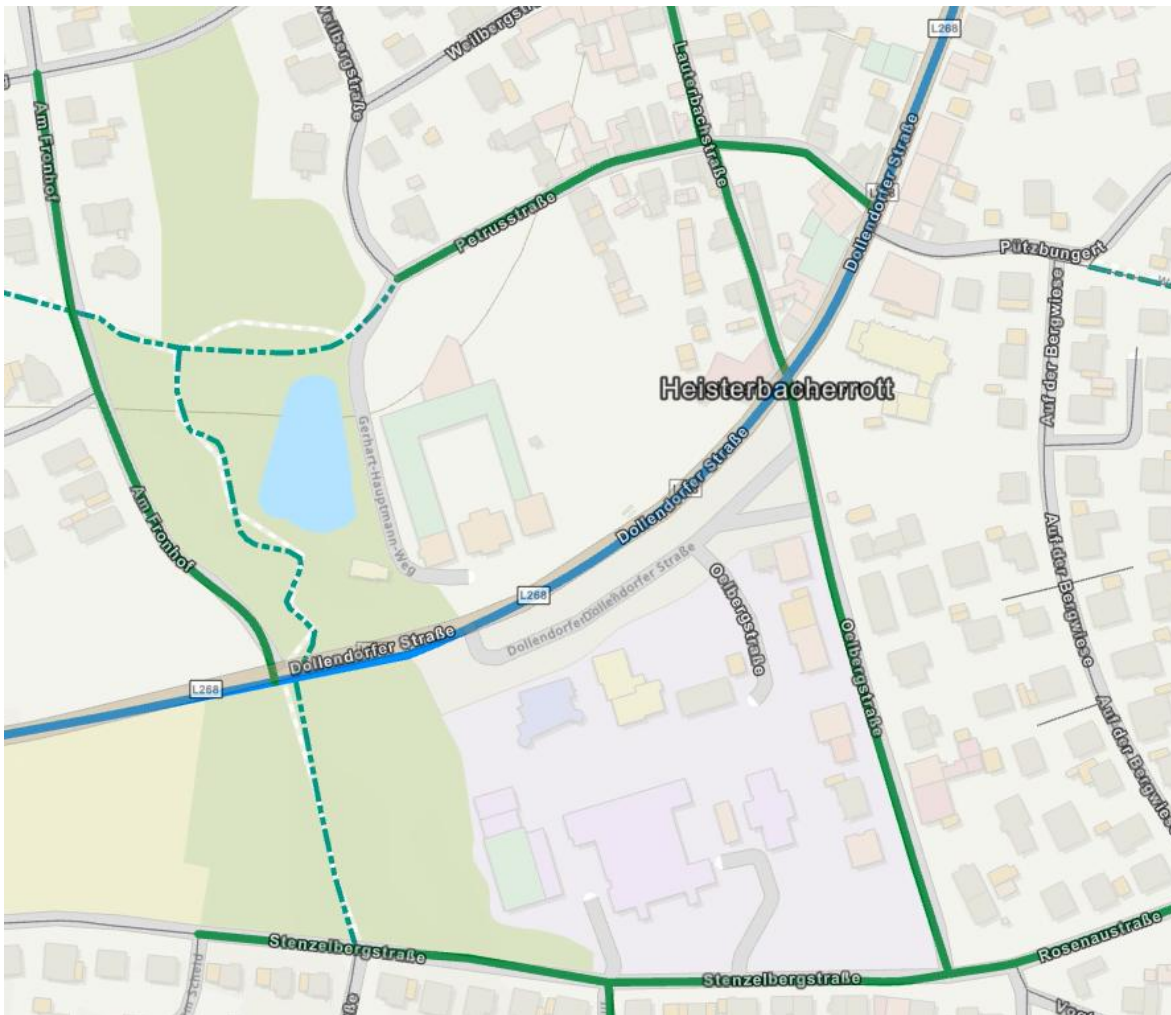


Abbildung 101: Zielnetz für den Fußverkehr

Handlungsempfehlungen

Der Fokusraum ist geprägt durch die Dollendorfer Straße. Die darin einmündenden Nebenstraßen verbinden die relevanten Ziele und Quellen im Untersuchungsraum. Nachfolgend wird die Bestandssituation detaillierter beschrieben und es werden erste Handlungsansätze abgeleitet.

Längsverkehr

Die Dollendorfer Straße fungiert als zentrale Erschließungsachse des Stadtteils. Die Gehwege innerhalb des Abschnitts zwischen Haus Schlesien und der Straße Adriansberg weisen abwechselnde Oberflächenqualitäten sowie variierende Wegebreiten auf.



Abbildung 102: Bestandssituation in der Dollendorfer Straße auf Höhe Einmündung Petrusstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Aufgrund der beengten Bestandslage ist die Gehwegbreite an einzelnen Abschnitten sowie an Einzelpunkten unzureichend (vgl. Abbildung 102).

Die Nebenrouten weisen in vielen Abschnitten ebenfalls mangelhafte Gehwegbreiten auf. Teilweise sind Gehwege nur einseitig oder gar nicht vorhanden, wie beispielsweise in der Lauterbachstraße oder Oelbergstraße (vgl. Abbildung 103 und Abbildung 104).



Abbildung 103: Bestandssituation in der Oelbergstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)



Abbildung 104: Bestandssituation in der Lauterbachstraße

Querungen

Für den Fußverkehr bevorrechtigte Querungsstellen existieren entlang der Dollendorfer Straße einzig im Kreuzungsbereich mit der Lauterbacher- bzw. Oelbergstraße, welche als Fußgänger-LSA ausgeführt sind. Im Bereich des westlichen Ortseingangs existiert eine Querungshilfe in Form einer Mittelinsel ohne Bevorrechtigung des Fußverkehrs. Die Querung ist u.a. Bestandteil des offiziellen Schulwegeplans (vgl. Abbildung 105). Die Querungsstellen von in die Dollendorfer einmündenden Nebenstraßen weisen keine Maßnahmen zur Sicherung des Fußverkehrs auf (vgl. Abbildung 106).

Insgesamt kann die die Anzahl wie auch die Qualität der bestehenden Querungen als unzureichend bewertet werden.



Abbildung 105: Nicht bevorrechtigte Querungsstelle im Bereich des Haus Schlesien

Barrierefreiheit

Die Barrierefreiheit ist in vielen Bereichen ungenügend. Die Gehwegbreiten wie auch die Oberflächenqualität entlang der Ortsdurchfahrt, variieren stark. Der Abschnitt zwischen Haus Schlesien bis zum Kreuzungsbereich verfügt über ein taktils Leitsystem. Die Gehwege in den Nebenstraßen sind, wie bereits erläutert, stellenweise gar nicht, oder nur einseitig vorhanden. Oft reichen die Gehwegbreiten nicht aus, um diese mit einem Rollator sicher zu begehen (vgl. Abbildung 104). Querungsstellen verfügen stellenweise nicht über ausreichend Aufstellfläche (vgl. Abbildung 108) oder sind bedingt durch den Straßenquerschnitt und unzureichender Gehwegbreiten nicht barrierefrei zu nutzen (vgl. Abbildung 106).



Abbildung 106: Querungsbereich der in die Dollendorfer Straße einmündenden Straße Adriansberg (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Durch fehlende oder zu schmale oder abwechselnd nur einseitig vorhandene Gehwege in den Nebenstraßen werden Passanten gezwungen auf der Fahrbahn zu laufen oder öfter die Straßenseite zu wechseln. Dies geht insbesondere für ältere und bewegungseingeschränkte Menschen sowie für Schulkinder mit Ängsten und Unbehagen einher und stellt ein Sicherheitsrisiko dar.

Schulverkehr

Für die Stenzelberggrundschule im Westen des Betrachtungsraums existiert ein offizieller Schulwegeplan. Die ausgewiesenen Schulwege weisen Defizite in der Sicherheit auf, bspw. kann die Kreuzungssituation im direkten Schulumfeld im Bereich Oelbergstr. / Stenzenbergstr. / Rosenaustr. aufgrund fehlender Querungshilfen und dem weiten Kreuzungsquerschnitt als sehr unübersichtlich und risikobehaftet bezeichnet werden (vgl. Abbildung 107).



Abbildung 107: unübersichtliche Querungssituation im direkten Schulumfeld im Kreuzungsbereich Oelbergstr. / Stenzelbergstr. / Rosenaustr. (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

In dem Zusammenhang sei auf die bereits genannte Querungsstelle an der Dollendorfer Straße verwiesen (vgl. Abbildung 105), welche ebenfalls Bestandteil des Schulwegenetzes ist. Die Dollendorfer Straße wird täglich von mehr als 5.000 Kfz befahren, zudem besteht die Gefahr überhöhter Geschwindigkeiten am Ortseingang. Die Querung ist nicht fußgängerbevorrechtigt und birgt somit ein sehr hohes Unfallrisiko, insbesondere für Grundschulkinder. Auch die bereits beschriebenen Defizite im Längsverkehr entlang der Ortsdurchfahrt als auch in den Nebenstraßen stellen ein Risiko für einen sicheren Schulweg dar.

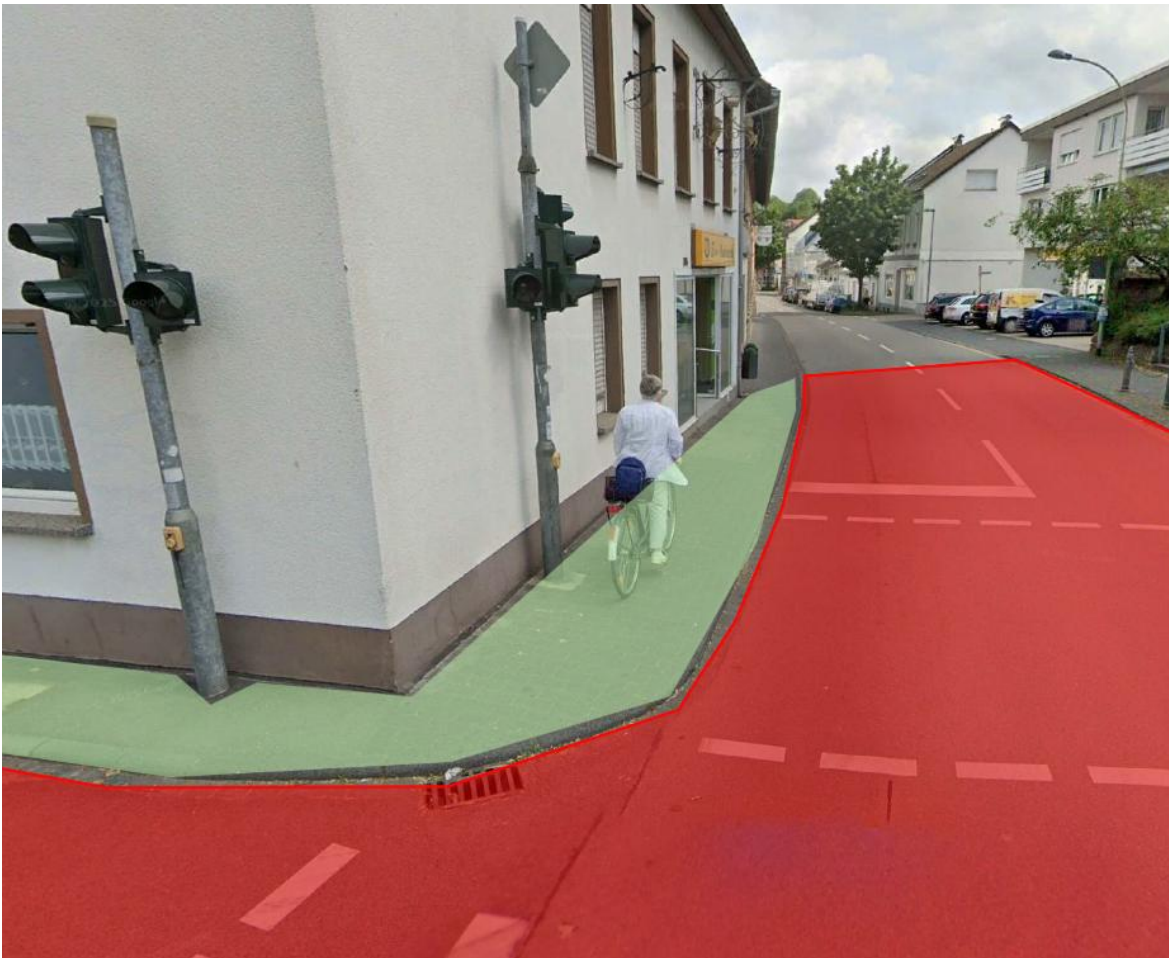


Abbildung 108: ungenügende Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit im Kreuzungsbereich Ecke Dollendorfer Str. / Lauterbachstraße (grün: Gehwegfläche, rot: Fahrbahnfläche)

Verkehrssicherheit

Die beschriebenen Defizite im Längs- und Querverkehr sowie die Mängel in der Barrierefreiheit und Schulwegsicherheit ergeben eine Vielzahl potenzieller Handlungsfelder, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dringendster Handlungsbedarf besteht grundsätzlich entlang der Dollendorfer Straße, da diese am stärksten durch den Kfz-Verkehr frequentiert wird. Viele allgemeine Gefahrenstellen sind zudem Bestandteil des Schulwegenetzes, so dass diese Punkte prioritär zu betrachten sind.

Aufenthaltsqualität

Die aufgeführten Defizite im Längs- und Querverkehr wirken sich direkt auf die Aufenthaltsqualität entlang der Haupt- und Nebenrouten aus. Aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen besteht nur wenig Spielraum für gestalterische Elemente wie Grünstreifen oder Stadtmobiliar in Form von Begegnungszonen oder Aufenthalts- und Verweilflächen. Sitzgelegenheiten sind im Bereich der Dollendorfer Straße beispielsweise nahezu ausschließlich im Umfeld der Kirche verortet. Einzelne Baumstandorte tragen zwar positiv zum Straßenbild bei und sorgen im Sommer für Verschattung, reichen jedoch für eine hohe Aufenthaltsqualität nicht aus. Insgesamt ist die Aufenthaltsqualität als verbesserungswürdig zu bewerten und sollte bei infrastrukturellen Maßnahmen stets mitgedacht werden.

Die Etablierung einer zentralen Ortsmitte sollte langfristig forciert werden und würde zu einer aktiveren Nahmobilität beitragen.

Schritte zur Verbesserung der Nahmobilität

Die Detailbetrachtung hat einen vielfältigen punktuellen sowie abschnittsbezogenen Handlungsbedarf aufgezeigt. Besondere Handlungsschwerpunkte, wie beispielsweise Querungsstellen im Schulwegeplan, sollten kurzfristig angegangen werden.

Um eine möglichst fundierte Entscheidungsgrundlage zu erhalten und entsprechende Prioritäten abzuleiten, sollte zunächst eine detaillierte Bestandsaufnahme unter Einbezug der Öffentlichkeit sowie weiterer Fachakteure und Fachbehörden erfolgen. Hierfür bieten sich unterschiedliche Formate an, wie beispielsweise ein organisierter öffentlicher Stadtspaziergang, eine offizielle Verkehrsschau oder ein Fußverkehrsscheck mit externer Unterstützung.

Langfristig können umfassende Verbesserungen nur durch eine ganzheitliche Umgestaltung der Ortsdurchfahrt erzielt werden. Die Etablierung einer neuen Ortsmitte sollte dabei strategisch und langfristig vorangetrieben werden.

Kurzfristig

- Planung und Durchführung eines Fußverkehrsschecks für den Zentrumsbereich (u.a. Dollendorfer Str. Oelberg-, Lauterbach- und Petrusstraße)
- Prüfung und Überarbeitung des Schulwegeplans unter Einbeziehung der Grundschule und weiteren Interessensvertretern
- Prüfung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo-30 im Bereich der Dollendorfer Str. zw. den Straßen Am Fronhof und Adriansberg

Mittelfristig

- Prüfung einer fußgängervorberechtigten Querung der Dollendorfer Straße auf Höhe des Haus Schlesien (Verkehrsschau).
- Prüfung einer fußgängerfreundlichen Umgestaltung des Kreuzungssituation im Bereich Dollendorfer Str. / Lauterbacherstraße / Oelbergstraße.
- Prüfung weiterer Querungsstellen entlang der Dollendorfer Straße

Langfristig

- Berücksichtigung der Zielnetzkonzeption bei infrastrukturellen und städtebaulichen Entwicklungen.
- Gesamtplanerische Umgestaltung der Ortsdurchfahrt unter besonderer Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs
- Konzeptionelle Planung und Etablierung einer „neuen Ortsmitte“

5. Roadmap: Der Weg zu einer guten Nahmobilität in Königswinter

Erste Schritte und allgemeine Handlungsempfehlungen

Mit der Erarbeitung des Nahmobilitätskonzepts legt die Stadt Königswinter das strategische Fundament zur sukzessiven Aufwertung und Weiterentwicklung der Nahmobilität innerhalb des Stadtgebiets.

Ziel dieser Roadmap ist es, den eingeschlagenen Weg von der Strategie zur konkreten Maßnahme nachvollziehbar und planbar zu gestalten. Dabei werden zentrale Handlungsschwerpunkte benannt und die nächsten Schritte zeitlich und inhaltlich geordnet.

Die Stadt stellt somit sicher, dass alle Akteure – von der Verwaltung über die Politik bis hin zur Bürgerschaft – einen klaren Orientierungsrahmen erhalten, der sowohl kurzfristige als auch langfristige Entwicklungen abbildet und Synergien zwischen den Maßnahmen ermöglicht. Besonderer Wert wird auf die Anpassungsfähigkeit und die fortlaufende Evaluierung gelegt, um flexibel auf neue Herausforderungen und Chancen reagieren zu können.

5.1 Startermaßnahmen

Die Startermaßnahmen verfolgen zwei zentrale Ziele: Zum einen soll das Konzept verstetigt werden, etwa durch seinen politischen Beschluss, die Berücksichtigung der Zielnetze sowie die Verbesserung des Informationsflusses zwischen den Fachabteilungen. Zum anderen steht die Beteiligung der Bürgerschaft sowie relevanter Fachakteure im Mittelpunkt, insbesondere im Rahmen geeigneter Beteiligungsformate.

Durch diese Einbindung können die dringendsten punktuellen Probleme identifiziert und gezielt angegangen werden. Gleichzeitig wird die Grundlage für weitere mittel- und langfristige Maßnahmen geschaffen. Erste Erfolge werden so frühzeitig sichtbar, wodurch zudem das Vertrauen der Öffentlichkeit in das Konzept gestärkt wird.

5.1.1 Beschluss des Konzepts als strategische Grundlage zur Verbesserung der Nahmobilität in Königswinter

Der formale Beschluss des Nahmobilitätskonzepts ist ein zentraler Schritt zur Verbesserung der Nahmobilität in Königswinter. Mit dem Ratsbeschluss wird das Konzept zur strategischen Grundlage für die Stadtentwicklung und bildet einen klaren Orientierungsrahmen für Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit. Durch die offizielle Verankerung ist sichergestellt, dass die Ziele und Maßnahmen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr, Barrierefreiheit, Aufenthaltsqualität und Schulwegsicherheit systematisch verfolgt und regelmäßig überprüft werden.

Der Beschluss erleichtert die gezielte Beantragung von Fördermitteln, da ein beschlossenes Konzept häufig Voraussetzung für die finanzielle Unterstützung durch Land, Bund oder EU ist (vgl. Kapitel 5.3). Gleichzeitig schafft er Transparenz für die Bürgerschaft und gibt allen Akteuren Planungssicherheit.

Mit dem Beschluss können Startermaßnahmen priorisiert und kurzfristig umgesetzt werden, während mittel- und langfristige Projekte vorbereitet und kontinuierlich weiterentwickelt werden. So wird das Nahmobilitätskonzept zu einem dynamischen Instrument, das flexibel auf

neue Herausforderungen reagieren kann und Königswinter auf dem Weg zu einer nachhaltigen, attraktiven und zukunftsfähigen Stadt maßgeblich unterstützt.

5.1.2 Zielnetze – Weiterentwicklung und Berücksichtigung bei Infrastrukturmaßnahmen

Die entwickelten Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr bilden die konzeptionelle Grundlage für ein engmaschiges Fuß- und Radwegenetz in Königswinter (vgl. Kapitel 3.3.3). Sie stellen sicher, dass bei städtebaulichen Neubau- oder Sanierungsvorhaben die relevanten Strecken des Zielnetzes systematisch berücksichtigt und nach den jeweils geltenden technischen Normen und Empfehlungen, wie etwa der EFA oder der ERA, gestaltet werden. Ziel ist es, eine durchgängige, sichere und attraktive Infrastruktur für die Nahmobilität zu schaffen und bestehende Lücken im Wegenetz Schritt für Schritt zu schließen.

Die Zielnetze sind keine statischen Gebilde, sondern unterliegen einem kontinuierlichen Anpassungs- und Weiterentwicklungsprozess. Sie müssen flexibel auf veränderte Rahmenbedingungen, neue Mobilitätsmuster oder städtebauliche Entwicklungen reagieren können. Daher ist es erforderlich, den Informationsaustausch zwischen den zuständigen Fachämtern, externen Behörden und weiteren relevanten Fachakteuren zu stärken. Nur so kann gewährleistet werden, dass Planungen frühzeitig abgestimmt und Änderungen schnell und zielgerichtet in die Zielnetze integriert werden.

Hilfreich dabei sind u.a. die Schaffung verwaltungsinterner Strukturen, regelmäßige Abstimmungen zw. relevanten externen Akteuren oder die Nutzung einer gemeinsamen Datengrundlage bzw. Katasters (vgl. Kapitel 5.1.3, 5.2.1 und 5.2.2).

Zur Umsetzung dieser Maßnahme gehört es, regelmäßige Abstimmungsrunden und Workshops zwischen den beteiligten Stellen zu organisieren, relevante Daten aktuell zu halten und die Zielnetze bei jeder relevanten Baumaßnahme als verbindlichen Prüfungsmaßstab heranzuziehen. Durch diese kontinuierliche Weiterentwicklung bleiben die Zielnetze ein wirksames Planungsinstrument und tragen maßgeblich dazu bei, die Nahmobilität in Königswinter bedarfsgerecht, zukunftsorientiert und qualitativ zu gestalten.

Diese Strukturen gilt es im ersten Schritt zu etablieren und langfristig in der Verwaltung zu verankern.

5.1.3 Verfügbarmachung ganzheitlicher Datengrundlagen

Ein wichtiges Instrument zur transparenten Kommunikation georeferenzierter Informationen stellt ein fachamtübergreifende digitale Datengrundlage dar. Bereits während der Konzepterstellung wurde dies in Form eines WegGIS-Anwendung erfolgreich genutzt, um georeferenzierte Informationen verwaltungsintern bereitzustellen, abzustimmen und verschiedene Akteure aktiv einzubinden (vgl. Kapitel 1.3.2). Das WebGIS ermöglichte es, relevante Informationen direkt auf einer digitalen Karte zu verorten und so eine gemeinsame, transparente Arbeitsgrundlage für alle Beteiligten zu schaffen.

Das Ziel ist es, dieses digitale Kataster dauerhaft in den Arbeitsalltag der Verwaltung zu integrieren. Ein solches System fördert eine transparente Kommunikation über den aktuellen Stand und die Fortschritte bei der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Nahmobilität. Es unterstützt eine ganzheitliche Herangehensweise, indem es Informationen aus unterschiedlichen Fachbereichen – etwa Stadtplanung, Verkehr, Umwelt und Schulverwaltung – zusammenführt und Synergien sichtbar macht.

Darüber hinaus ermöglicht es eine effiziente Dokumentation, Nachverfolgung und Priorisierung von Projekten und erleichtert die Abstimmung zwischen den verschiedenen Akteuren sowohl innerhalb der Verwaltung als auch mit externen Partnern. Die Verfestigung eines digitalen Katasters trägt somit wesentlich dazu bei, die Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts systematisch, koordiniert und nachhaltig zu gestalten.

Ein Möglichkeit zur Umsetzung besteht bspw. in der Integration aller relevanten Fachdaten in das bereits genutzte städtische GIS-System. Die im Rahmen des Konzeptes erarbeiteten georeferenzierten Datengrundlagen werden dazu der Stadt (bspw. durch Shapefiles) zur Verfügung gestellt.

5.1.4 Detaillierte Bestandsaufnahmen der Fokusbereiche des Fußverkehrs

Im Rahmen der Konzepterstellung wurden in Königswinter Fokusbereiche für den Fußverkehr identifiziert und erste Maßnahmenideen entwickelt (vgl. Kapitel 4.2.2). Um die Handlungsgrundlage weiter zu präzisieren, kann im nächsten Schritt eine detaillierte Bestandsaufnahme in diesen Bereichen durchgeführt werden. Dabei können sowohl Fachakteure aus Verwaltung und Verkehrsplanung als auch die Öffentlichkeit aktiv eingebunden werden. Geeignete Methoden hierfür sind beispielsweise ein **Fußverkehrscheck** (Zukunftsnetz Mobilität NRW, 2026) oder eine **Verkehrsschau**, bei denen gezielt Schwachstellen und Potenziale vor Ort erfasst und diskutiert werden. Ebenso kann ein von der Stadt organisierter, **geführter Spaziergang** durch die Fokusbereiche genutzt werden, um gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Gewerbetreibenden sowie Interessenvertretungen konkrete Hinweise und Anregungen zu sammeln.

Was ist ein Fußverkehrscheck?

Ein Fußverkehrscheck ist ein praxisorientiertes Beteiligungs- und Analyseverfahren. Ziel ist es, gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern, Fachakteuren und der Verwaltung die Situation für den Fußverkehr im Alltag zu bewerten. Im Rahmen eines geführten Rundgangs durch ausgewählte Bereiche werden Stärken und Schwächen vor Ort identifiziert, etwa im Hinblick auf Gehwegbreiten, Querungsstellen, Barrierefreiheit oder Aufenthaltsqualität. Die Teilnehmenden bringen ihre Erfahrungen und Perspektiven ein; daraus entstehen konkrete Maßnahmenvorschläge, die dokumentiert und in die kommunale Planung eingebracht werden. Fußverkehrschecks ermöglichen es, die tatsächlichen Bedürfnisse vor Ort zu erfassen, Akzeptanz für Veränderungen zu schaffen und die Nahmobilität zielgerichtet und bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Das Land NRW fördert über ein Bewerbungsverfahren jedes Jahr Fußverkehrschecks in 12 Kommunen. Alternativ können Kommunen Fußverkehrschecks in Eigenregie durchführen.

Darüber hinaus ist die Einbindung von Schulvertretern besonders sinnvoll, um Schulwegepläne zu aktualisieren oder neu aufzustellen. So können spezifische Gefahrenstellen für Kinder und Jugendliche identifiziert und passgenaue Maßnahmen zur Verbesserung der

Schulwegsicherheit entwickelt werden. Allgemeine Verkehrssicherheit und spezifische Anforderungen an den Schulverkehr werden so zusammen gedacht (vgl. nachfolgendes Kapitel). Die detaillierte Bestandsaufnahme bildet somit die Grundlage für eine zielgerichtete, bedarfsgerechte und von Akzeptanz getragene Weiterentwicklung der Nahmobilität in den jeweiligen Schwerpunktbereichen.

Was ist eine Verkehrsschau?

Eine Verkehrsschau ist ein behördlich organisiertes Verfahren zur Überprüfung und Bewertung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit von Straßen und Wegen. In Nordrhein-Westfalen werden Verkehrsschauen regelmäßig von Vertreterinnen und Vertretern der Straßenverkehrsbehörde, der Polizei, der kommunalen Verwaltung und ggf. weiterer Fachstellen durchgeführt. Im Rahmen gemeinsamer Begehungen oder Befahrungen werden unter anderem Unfallhäufungsstellen, Beschilderungen, Querungsstellen und Gefahrenpunkte vor Ort begutachtet. Ziel ist es, Gefahren frühzeitig zu erkennen, Verbesserungsmaßnahmen zu entwickeln und die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zu prüfen. Die Ergebnisse der Verkehrsschau werden dokumentiert und dienen als Grundlage für die Umsetzung konkreter Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Verkehrsschauen sind ein bewährtes Instrument, um die Mobilitätsinfrastruktur kontinuierlich zu überprüfen und sicherer zu gestalten.

5.1.5 Schulwegepläne – Aktualisierung und Neuauflistung

Die Aktualisierung der bestehenden Schulwegepläne ist eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung der Schulwegsicherheit in Königswinter. Für alle Grundschulen im Stadtgebiet – darunter GS Eudenbach, GS Ittenbach, GS Königswinter, GS Niederdollendorf, GS Oberdollendorf, GS Oberpleis, GS Stieldorf und GS Heisterbacherrott – liegen bereits Schulwegepläne vor, die zuletzt in den Jahren 2021/2022 überarbeitet wurden. Im Zuge der öffentlichen Onlinebeteiligung (vgl. Kapitel 0) sowie im Rahmen von Stadtspaziergängen (vgl. Kapitel 0) wurde jedoch deutlich, dass die aufgeführten Routen vielfach nicht mit den tatsächlich genutzten Wegen der Schülerinnen und Schüler übereinstimmen. So dient beispielsweise die Brandstraße als zentrale Verbindungsachse zwischen der Altstadt und der IGS, wird aber im aktuellen Plan nicht entsprechend berücksichtigt.

Zudem sind zahlreiche ausgewiesene Wege aufgrund eingeschränkter Verkehrssicherheit – etwa durch fehlende oder nicht DIN gerechte Querungshilfen, unübersichtliche Stellen oder eine höhere Verkehrsbelastung – nur eingeschränkt als Schulwege geeignet (vgl. Kapitel 4.2.2). Daher ist eine regelmäßige Überarbeitung von Schulwegeplänen sinnvoll.

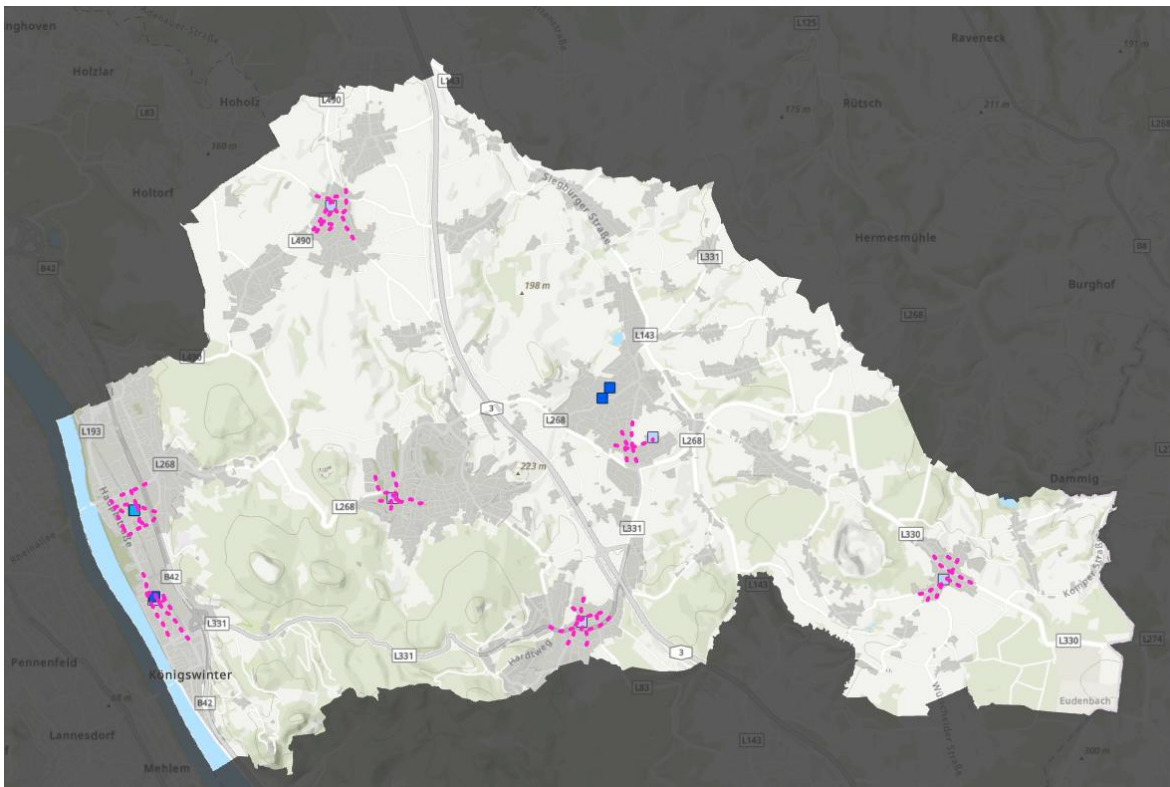


Abbildung 109: Schulstandorte sowie bestehende Schulwegepläne

Die Schulwegepläne sind daher in enger Abstimmung mit der Schülerschaft, den Schulleitungen und den zuständigen Behörden regelmäßig zu überprüfen. Zur Identifizierung von Gefahrenstellen und zur Entwicklung praxisnaher Lösungen bieten sich geführte Spaziergänge, Fußverkehrschecks oder Verkehrsschauen gemeinsam mit Schulkindern, Eltern und Fachkräften an. Die Wegeführung in den Plänen ist an die real genutzten Routen anzupassen und muss durch gezielte Maßnahmen zur Verkehrssicherheit unterstützt werden – hierzu zählen Verbesserungen im Längs- und Querverkehr, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung oder die Einrichtung zusätzlicher Querungshilfen.

Für das gesamte Schulzentrum der weiterführenden Schulen in Oberpleis besteht derzeit kein Schulwegeplan. Um die Verkehrssicherheit insbesondere der unteren Klassenstufen zu erhöhen, sollte hier ebenfalls ein entsprechender Schulwegeplan partizipativ entwickelt werden. Hierzu kann ggf. auf die Ergebnisse des Fußverkehrschecks aus 2021 aufgebaut werden, wo u.a. auch die Schülerschaft eingebunden wurde (vgl. Kapitel 0).

Begleitend ist eine intensive Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit wichtig, um Eltern, Schülerinnen und Schüler für das Thema zu sensibilisieren und die neuen Schulwegführungen transparent zu machen. Auf diese Weise können die Schulwegepläne zu einem wirksamen Instrument für mehr Sicherheit und eigenständige Mobilität auf dem Schulweg werden (vgl. Kapitel 5.2.3).

5.2 Vorbereitung von mittel- und langfristigen Maßnahmen

Die nachhaltige Transformation der Nahmobilität in Königswinter erfordert eine langfristige Planung und sukzessive Umsetzung einer Vielzahl unterschiedlicher Maßnahmen. Übergeordnetes Ziel ist der flächendeckende und engmaschige Ausbau der entwickelten Zielnetze

für den Fuß- und Radverkehr. Grundlegende Verbesserungen können oftmals nur durch einen ganzheitlichen Umbau des Straßenquerschnitts erzielt werden, wie bspw. im Zuge der Neugestaltung und Umbau von Ortsdurchfahrten. Besonders relevant ist hier die fachamtübergreifende Zusammenarbeit bei der Sanierung oder dem Neu- und Umbau von Infrastrukturmaßnahmen. Insbesondere die Zusammenarbeit und Abstimmung mit dem Tiefbau ist hier besonders hervorzuheben. Eine aktuelle fachliche Orientierungshilfe stellen bspw. die Musterlösungen¹² des Landes Baden-Württemberg für die ganzheitliche Gestaltung von Ortsmitten und Ortsdurchfahrten dar.

Besondere Bedeutung kommt der Integration dieser Maßnahmen in die Stadtentwicklungsplanung zu, um Synergieeffekte mit anderen Vorhaben – etwa im Bereich Klimaanpassung, Wohnungsbau oder Tourismus – zu nutzen. Die Vorbereitung umfasst zudem die frühzeitige Beantragung von Fördermitteln und die Sicherstellung von Planungskapazitäten innerhalb der Verwaltung. So wird gewährleistet, dass Königswinter systematisch und strategisch auf die Umsetzung der Nahmobilitätsziele hinarbeitet.

Die kontinuierliche Berücksichtigung und ggf. Anpassung der Zielnetze und Berücksichtigung in infrastrukturellen Planungen ist daher der unablässige Treiber zur sukzessiven Entwicklung einer guten Nahmobilität in Königswinter (vgl. Kapitel 5.1.2). Um dies zu erreichen, müssen entsprechende Strukturen geschaffen werden.

5.2.1 Verwaltungsinterne Strukturen und Verstetigung

Für eine erfolgreiche und dauerhafte Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts sind klare Strukturen innerhalb der Verwaltung von Königswinter unerlässlich. Die Einrichtung einer verwaltungsinternen Steuerungsgruppe, regelmäßige Abstimmungsrunden mit relevanten Fachbereichen sowie die Verankerung des Themas in der politischen Agenda bilden die organisatorische Grundlage für Kontinuität und Verlässlichkeit. Wichtig ist zudem das Monitoring der Fortschritte und eine fortlaufende Evaluation der Maßnahmen, um Anpassungsbedarf frühzeitig zu erkennen und nachzusteuern. Die Verstetigung wird durch die Entwicklung verbindlicher Arbeitsprozesse und die Qualifizierung der Mitarbeitenden unterstützt. Ziel ist es, die Nahmobilität als festen Bestandteil der Stadtentwicklung zu etablieren und langfristig weiterzuentwickeln.

Als zentrale Koordinierungsstelle fungierte während der Konzepterstellung die Stabsstelle Mobilitätsmanagement. Zudem wurden Zwischenergebnisse mit einer verwaltungsinternen Steuerungsgruppe rückgekoppelt (vgl. Kapitel 1.3.2). Es empfiehlt sich, diese Strukturen auszubauen und zu verstetigen. Die Zusammenstellung der Steuerungsgruppe ist nochmals zu evaluieren. Sie sollte sich mindestens zusammensetzen aus der Verwaltungsspitze sowie Vertretern aus relevanten Fachbereichen wie dem Tiefbau, Stadtplanung, Fördermitelakquise, Klimaschutz oder dem Bereich Schulen und Soziale Einrichtungen.

Die Steuerungsgruppe sollte sich regelmäßig zum Umsetzungsstand austauschen. Hier ist beispielsweise ein quartalsweiser Turnus sinnvoll. Die Steuerungsgruppe kann bei Bedarf durch weitere interne wie auch externe Akteure erweitert werden. Zu spezifischen Fragestellungen kann fachlicher Input über Fachbüros hinzugezogen werden. Darüber hinaus sollten aktuelle Entwicklungen im Bereich Verkehrs- und Nahmobilitätsplanung mit den Nachbarkommunen ausgetauscht werden.

¹² https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/Ortsmitten_Musterloesungen.pdf

5.2.2 Abstimmung zw. Behörden und Akteuren

Eine enge und kontinuierliche Abstimmung zwischen den beteiligten Behörden und relevanten Akteuren ist eine zentrale Voraussetzung für die erfolgreiche Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts in Königswinter. Ziel ist es, die Zusammenarbeit zwischen städtischen Fachämtern, übergeordneten Behörden und Akteuren (z. B. Straßenverkehrsbehörde, Polizei, Zweckverbänden) sowie externen Partnern wie Schulen, Unternehmen, Verkehrsbetrieben und Interessenvertretungen dauerhaft zu stärken. In regelmäßigen Arbeitskreisen, Besprechungen oder Workshops werden Informationen ausgetauscht, Zuständigkeiten geklärt und Schnittstellen definiert. Die frühzeitige Einbindung aller Beteiligten ermöglicht es, Synergien zu nutzen, Konflikte frühzeitig zu erkennen und gemeinsam tragfähige Lösungen für komplexe Fragestellungen im Bereich der Nahmobilität zu entwickeln. Die Abstimmung fördert zudem eine transparente Kommunikation, beschleunigt Entscheidungsprozesse und trägt dazu bei, die Umsetzung von Maßnahmen zielgerichtet und effizient zu gestalten.

Als zentrales Format bietet sich die regelmäßig tagende Steuerungsgruppe an (vgl. Kapitel 5.2.1), welche bei konkreten Fragestellungen um externe Akteure erweitert werden kann.

Zur Abstimmung kleinteiliger Einzelmaßnahmen bieten sich zudem gemeinsame Begehungen an. Die Formate können hier, in Abhängigkeit der Thematik und der Zielgruppe, variieren (vgl. Kapitel 5.1.4 und 5.1.5). Zudem erleichtert eine gemeinsame Datengrundlage die Kommunikation und Partizipation unterschiedlicher Akteure und Interessensgruppen (vgl. Kapitel 5.1.3).

5.2.3 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation der Ergebnisse des Nahmobilitätskonzepts

Die Akzeptanz und Unterstützung durch die Bürgerinnen und Bürger ist ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Nahmobilität in Königswinter. Sensibilisierungsmaßnahmen und eine zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit tragen dazu bei, Vorbehalte abzubauen, Wissen zu vermitteln und Veränderungen positiv zu besetzen.

Ein zentraler Fokus liegt auf der Vermittlung des entwickelten Zielnetzes für Fuß- und Radverkehr. Dieses wird in verständlicher Form über verschiedene Kanäle, wie Pressemitteilungen, Berichte in der lokalen Presse sowie durch den gezielten Einsatz von Social Media, einer breiten Öffentlichkeit präsentiert. Über regelmäßige Posts, Infografiken u.Ä. auf städtischen Social-Media-Kanälen, können wichtige Entwicklungen, Fortschritte und Meilensteine direkt kommuniziert werden. Ergänzend dazu bieten Informationsveranstaltungen oder Präsentationen im Rahmen von Bürgerversammlungen die Möglichkeit, Fragen zu beantworten und Anregungen aufzunehmen.

Die Fortführung partizipativer Formate ist ebenfalls von zentraler Bedeutung. Themenbezogene Stadtspaziergänge bieten Bürgerinnen und Bürgern die Gelegenheit, gemeinsam mit Fachleuten aus Verwaltung und Politik konkrete Bereiche vor Ort zu begutachten und eigene Erfahrungen einzubringen (vgl. Kapitel 0 und 5.1.4). Zusätzlich sollten regelmäßig kartenbasierte Onlineumfragen eingesetzt werden, um Hinweise auf Problemstellen, Wünsche und Ideen aus der Bevölkerung gezielt aufzugreifen und für die weitere Planung zugänglich zu machen (vgl. Kapitel 0).

Durch diese kontinuierliche und vielfältige Kommunikation und Partizipation, bleibt die Umsetzung des Nahmobilitätskonzepts für alle transparent und nachvollziehbar. Gleichzeitig

wird die Möglichkeit geschaffen, weitere Akteure und die Bürgerschaft aktiv am Prozess zu beteiligen, wodurch die Qualität und Akzeptanz der Maßnahmen langfristig gesichert werden kann.

5.3 Finanzierung und Förderung

Die Finanzierung ist ein zentraler Baustein für die Umsetzung der Nahmobilitätsstrategie in Königswinter. Neben eigenen Haushaltsmitteln kann die Stadt hierfür auf ein breites Spektrum an Förderprogrammen von Land, Bund und EU zurückgreifen. Dazu zählen insbesondere Programme zur Planung und Umsetzung von Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, zur Herstellung von Barrierefreiheit sowie zur Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltungsqualität im öffentlichen Raum.

Wichtige Erfolgsfaktoren sind eine gezielte Kombination geeigneter Fördermittel, eine vorausschauende und fristgerechte Antragstellung sowie die frühzeitige Einbindung externer Fachberatung. Zugleich ist eine ausreichende personelle Ausstattung innerhalb der Verwaltung erforderlich. Denn nach der konzeptionellen Planung des Nahmobilitätskonzeptes folgen die Projektsteuerung, Vergabe, Abstimmung, Begleitung der Ausführungsplanung sowie die Betreuung der baulichen Umsetzung. Sollen kurzfristig sichtbare Fortschritte erzielt und Maßnahmen kontinuierlich umgesetzt werden, muss die personelle Ausstattung daher von Beginn an als wesentliche Voraussetzung für die zukünftige Umsetzung des Nahmobilitätskonzeptes berücksichtigt werden.

Nahmobilität

Für die Förderung der Nahmobilität stehen Kommunen verschiedene Förderprogramme und Fördertöpfe zur Verfügung. Zu den bekanntesten zählen folgende Programme:

Förderinitiative Fußverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMV)

Die Förderinitiative Fußverkehr des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr unterstützt Städte und Gemeinden gezielt bei der Planung und Umsetzung fußverkehrsfreundlicher Maßnahmen. Gefördert werden unter anderem Konzepte, Modellprojekte und Investitionen in die Infrastruktur. Ziel ist es, sichere, attraktive und barrierefreie Bedingungen für den Fußverkehr zu schaffen und die Nahmobilität nachhaltig zu stärken.

Link:

https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Fussverkehr/Fussverkehr_inhalt.html

FöRI-Nah

Die FöRI-Nah ist die Richtlinie zur Förderung der Nahmobilität in Nordrhein-Westfalen. Sie unterstützt Kommunen finanziell bei Planung und Umsetzung von Projekten zur Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs. Ziel ist es, nachhaltige, sichere und barrierefreie Nahmobilität in Städten und Gemeinden zu stärken.

Link: <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/nahmobilitaet>

FöRI-kom-Stra

Die FöRI-kom-stra ist die Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus in Nordrhein-Westfalen. Sie bietet Kommunen finanzielle Unterstützung für den Aus- und Umbau sowie die Modernisierung besonders verkehrswichtiger Straßeninfrastruktur. Ziel ist es, die

Verkehrssicherheit, Leistungsfähigkeit und Aufenthaltsqualität im kommunalen Straßennetz nachhaltig zu verbessern.

Link: <https://www.umwelt.nrw.de/themen/verkehr/strasse/strassenbau/foerderung-der-kommunalen-strasseninfrastruktur>

Nachhaltige städtische Mobilität EFRE/JTF

Das EFRE-Programm (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) legt u.a. einen Schwerpunkt auf nachhaltige städtische Mobilität. Gefördert werden Projekte, die dazu beitragen, den Fuß- und Radverkehr zu stärken, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen und innovative Mobilitätslösungen in Städten zu etablieren.

Link: <https://www.efre.nrw/einfach-machen/foerderung-finden/nachhaltige-staedtische-mobilitaet-fuer-alle>

Lebenswerte Zentren

Lebendige Stadtteil- und Ortszentren mit kurzen Wegen und ein auf die menschlichen Bedürfnisse gestalteter öffentlicher Raum sind das Fundament für eine funktionierende Nahmobilität. Der Erhalt, die Weiterentwicklung oder die Revitalisierung dieser Zentren ist daher essenziell und ein komplexes und langwieriges Unterfangen, wofür spezielle Förderungen in Anspruch genommen werden können.

Das bekannteste Programm ist die klassische **Städtebauförderung** mit verschiedenen Schwerpunktthemen:

Link: <https://www.mhkbd.nrw/themenportal/staedtebaufoerderung>

Ein weiteres Programm, insbesondere auch für kleinere Untersuchungsräume, stellen **Integrierte Quartierskonzepte** der KfW dar (KfW 432). Trotz dem Schwerpunkt auf energetische Sanierung, können weitere Schwerpunkte, wie bspw. Klimaanpassung und Mobilität mitbetrachtet werden.

Link: <https://www.kfw.de/s/deiB9DYE>

Fördermittelberatung und -suche

Die Förderlandschaft ist einem stetigen Wandel unterzogen, sodass sich Programme, Schwerpunkte und Förderbedingungen laufend verändern können. Die genannten Programme bilden daher lediglich einen Teil des aktuellen Standes ab und können durch neue Angebote ergänzt werden. Aus diesem Grund empfiehlt es sich, bei der Planung konkreter Projekte stets zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten zum jeweiligen Zeitpunkt zur Verfügung stehen.

Eine individuelle Fördermittelakquise sowie eine Beratung durch Fachstellen oder externe Experten ist ratsam, um die passenden Programme zu identifizieren und die Erfolgschancen für eine Förderung zu maximieren. Die Stadt Königswinter verfügt über eine eigene **Personalstelle zur Fördermittelakquise** und ist daher bereits gut aufgestellt. Alternativ ist speziell für Mobilitätsthemen, der „förderfinder“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW zur Eigenrecherche zu empfehlen.

Link: <https://www.foerderfinder.nrw.de/>

Bei spezifischen Fragestellungen können zusätzlich **Beratungsstellen** in Anspruch genommen werden. Die jeweiligen Ansprechpartner finden sich i.d.R. auf den Webseiten der entsprechenden Förderprogramme.

Weiterführende Informationen

Es existieren eine Vielzahl von Verbänden, Interessensgemeinschaften und Netzwerken, die wertvolle weiterführende Informationen und Arbeitshilfen zur Nahmobilität bereitstellen. Nachfolgende beispielhafte Auflistung gibt einen ersten Orientierungsrahmen.

Ein bedeutender Akteur ist das **Zukunftsnetz Mobilität NRW** (<https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>). Diese Plattform bietet umfassende Ressourcen, darunter Initiativen und Projekte zur Verbesserung der Nahmobilität und nachhaltiger Verkehrskonzepte. Sie stellt Informationen zu konkreten Maßnahmen, Best-Practice-Beispielen und Fördermöglichkeiten für Kommunen bereit, die darauf abzielen, eine umweltfreundlichere und lebenswertere Region zu schaffen.

Ein weiterer wichtiger Verband ist die **Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW** (<https://www.agfs-nrw.de/>). Diese Organisation konzentriert sich auf die Förderung des Fuß- und Radverkehrs und bietet eine Vielzahl von technischen Leitfäden, Schulungsmaterialien und weiteren Best Practice Beispielen für den Erfahrungsaustausch. Ihre Arbeit unterstützt die Entwicklung einer fuß- und fahrradfreundlichen Infrastruktur und trägt dazu bei, insbesondere den Radverkehr als zentrale Komponente der Nahmobilität zu stärken.

Darüber hinaus engagiert sich der **Fachverband Fußverkehr Deutschland** (<https://www.fuss-ev.de/>) intensiv für die Verbesserung des Fußverkehrs. Die Webseite des Verbandes enthält wissenschaftliche Studien, praktische Tipps zur Erhöhung der Fußverkehrssicherheit und Hinweise auf aktuelle Aktionen und Kampagnen.

Der **Verkehrsclub Deutschland** (<https://www.vcd.org/fussverkehr>) bietet ebenfalls umfassende Informationen und Aktionen zur Verbesserung des Fußverkehrs. Auf dieser Webseite finden Interessierte detaillierte Berichte, Empfehlungen und Arbeitshilfen, die den Fußverkehr als wichtigen Bestandteil der Nahmobilität unterstützen.

6. Zusammenfassung & Ausblick

Das Nahmobilitätskonzept der Stadt Königswinter bildet eine strategische Grundlage zur systematischen Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Auf Basis umfangreicher Bestandsanalysen, Beteiligungsformate und relevanter Datengrundlagen wurden ein Leitbild sowie abgestimmte Zielnetze für den Fuß- und Radverkehr entwickelt. Diese Zielnetze definieren sichere, durchgängige und alltagstaugliche Verbindungen zwischen Wohngebieten, Stadt- und Ortsteilzentren, Bildungs- und Versorgungseinrichtungen sowie ÖPNV-Knoten. Besonderes Augenmerk liegt auf der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit und der bedarfsgerechten Dimensionierung der Infrastruktur – insbesondere vor dem Hintergrund wachsender Anforderungen durch neue Mobilitätsformen und schutzbedürftige Nutzergruppen.

Das Konzept versteht Nahmobilität als integralen Bestandteil einer nachhaltigen Stadtentwicklung. Es verknüpft Klimaschutz, Gesundheit, soziale Teilhabe, Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität und berücksichtigt die besonderen topografischen Herausforderungen Königswinters zwischen Rheintal und Höhenlagen. Durch die Hierarchisierung der Netze, die Definition von Fokusbereichen im Fußverkehr sowie die Priorisierung von Maßnahmen entsteht ein klarer Orientierungsrahmen für Politik und Verwaltung. Gleichzeitig ist das Konzept bewusst flexibel angelegt, um auf veränderte Rahmenbedingungen, neue Erkenntnisse und künftige Planungen reagieren zu können.

Ausblick: Wie geht es nach Konzepterstellung weiter?

Mit dem Beschluss des Nahmobilitätskonzepts beginnt die Umsetzungsphase. Zunächst dient das Konzept als fachliche Grundlage für künftige Planungen, Haushaltsentscheidungen und Abstimmungen mit externen Akteuren wie Straßen. NRW, dem Rhein-Sieg-Kreis oder ÖPNV-Trägern. Kurzfristig stehen geringinvestive Verbesserungen im Vordergrund, etwa die Beseitigung von Engstellen, die Verbesserung von Querungen oder punktuelle Sicherheitsmaßnahmen. Parallel sollten organisatorische und personelle Strukturen innerhalb der Verwaltung gestärkt werden, Zuständigkeiten geklärt, Fördermöglichkeiten geprüft und langfristige Maßnahmenumsetzungen vorbereitet und angestoßen werden.

In einem nächsten Schritt folgen vertiefende Planungen für priorisierte Maßnahmen und Fokusbereiche, einschließlich Detailuntersuchungen, Verkehrsschauen und weiterer Beteiligungsformate. Mittel- und langfristig werden größere Umgestaltungen und Netzerweiterungen umgesetzt, wobei das Zielnetz als Leitplanke dient. Durch kontinuierliches Monitoring, Fortschreibung und transparente Kommunikation wird das Nahmobilitätskonzept schrittweise in konkrete Verbesserungen im Stadtraum übersetzt.

Glossar

Abkürzung	Erläuterung
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV, 2010)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
GIS	Geoinformationssystem
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV, 2007)
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
WebGIS	Webbasiertes Geoinformationssystem
RIN	Richtlinie für integrale Netzgestaltung (FGSV, 2008)
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen 2002

Literaturverzeichnis

- Statistische Ämter der Länder. (Dezember 2025). *Pendleratlas Deutschland*. Von <https://pendleratlas.statistikportal.de/> abgerufen
- (BMDV), B. f. (2022). *Bundesministerium für Digitales und Verkehr*. Von https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/nationaler-radverkehrsplan-3-0.pdf?__blob=publicationFile abgerufen
- AGFS. (2026). Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V.
- Baier, D.-I. R. (2006). *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen*. Von <https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/200.i.pdf> abgerufen
- Bundesregierung, D. (2025). *Verwaltungsvorschriften im Internet*. Von https://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm abgerufen
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2002). Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA).
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2007). Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RASSt 06. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2010). *Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA*. Köln.
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). (2021). Von https://www.fgsv-verlag.de/pub/media/pdf/284_1.i.pdf abgerufen
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. (2002). *Hinweise zum Radverkehr außerhalb städtischer Gebiete*. Köln: FGSV-Verlag.
- GMA. (2024). *Fortschreibung des Einzelhandelsstandort- und Zentrenkonzepts für die Stadt Königswinter*.
- Linder, F. (2012). AGFS. Von https://campus.agfs.nrw/ilius.php?baseClass=ilrepositorygui&cmdNode=xx:mw&cmdClass=ilObjFileGUI&cmd=sendfile&ref_id=217 abgerufen
- MUNV. (2025). *Umwelt NRW*. Von https://www.umwelt.nrw.de/system/files/media/document/file/25-05-27_kurzuebersicht_novellen_stvo_und_vwv-stvo.pdf abgerufen
- Nordrhein-Westfalen, M. d. (2021). Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz - FaNaG).
- Nordrhein-Westfalen, M. d. (1. Januar 2022). Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf, Nordrhein-Westfalen.
- Pendleratlas Deutschland*. (2024). Von <https://pendleratlas.statistikportal.de/> abgerufen
- plan-lokal. (2020). *Integriertes Handlungskonzept Königswinter-Altstadt*.
- Radverkehr in Deutschland*. (2026). Von <https://www.radverkehr-in-deutschland.de/> abgerufen
- Stadtradeln*. (2026). Von <https://www.stadtradeln.de/home> abgerufen
- Unfallatlas Deutschland*. (2022). Von <https://unfallatlas.statistikportal.de/> abgerufen
- Verbraucherschutz, B. d. (2013). *Gesetze im Internet*. Von https://www.gesetze-im-internet.de/stvo_2013/BJNR036710013.html abgerufen
- Verkehrswesen, F. e.-u. (2026). *FGSV Verlag*. Von <https://www.fgsv-verlag.de/> abgerufen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW*. (2026). Von <https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check> abgerufen

Anhang [X]

- I. Karte Zielnetz Fußverkehr
- II. Karte Zielnetz Fußverkehr mit Fokusbereichen
- III. Karte Zielnetz Radverkehr
- IV. Karte Zielnetz Radverkehr mit Bestandsnetz
- V. Karte Zielnetz Radverkehr mit Prioritäten
- VI. Maßnahmensteckbriefe