

ENDBERICHT – KURZFASSUNG

Masterplan Mobilität für die Stadt Sankt Augustin



Auftraggeberin:

Stadt Sankt Augustin
Fachdienst Planung und Liegenschaften
Technisches Rathaus
An der Post 19
53757 Sankt Augustin

mobil@sankt-augustin.de

Köln, im Juli 2025



Bearbeitung:

Planungsbüro VIA eG

Marspfortengasse 6
50667 Köln

M.Sc. Joel Kruber
Dipl.-Ing (Raumpl.) Herbert Eidam
M.Sc. Geogr. David Philipps
Dipl. Geogr. Kirsten Niklas

0221 789 527-20
www.viakoeln.de



BPR Ingenieure GmbH & Co. KG

Ein Unternehmen der BPR Gruppe
Holzmarkt 2/2a
50676 Köln

B.Eng. Svenja Gest
M.Sc. Kübra Yakar

0221 888488-0
www.bpr-gruppe.de

Inhaltsverzeichnis

1	Kurzfassung / Einleitung	1
2	Erarbeitungsprozess	2
3	Ziele	3
4	Die Handlungsfelder	5
4.1	Einführende Problembeschreibung	5
4.2	Handlungsfeld 1: Integriert planen und steuern – Infrastruktur für alle schaffen	6
4.3	Handlungsfeld 2: Mobilitätsmanagement und Kommunikation verstetigen	8
4.4	Handlungsfeld 3: Umweltverbund stärken und Nahmobilität ausbauen	10
5	Fazit und Ausblick	12

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zeitlicher Ablauf der durchgeführten Beteiligungsformate	2
Abbildung 2: Kurzfassung des Zielsystems	4

Abkürzungsverzeichnis

Kfz	Kraftfahrzeug
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr

1 Kurzfassung / Einleitung

Die Stadt Sankt Augustin engagiert sich bereits seit vielen Jahren aktiv für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Zahlreiche Maßnahmen – vom Ausbau des Umweltverbundes über die Förderung des Radverkehrs bis hin zum Mobilitätsmanagement – sind in der Stadt bereits auf den Weg gebracht worden. Mit dem vorliegenden Masterplan Mobilität liegt nun ein strategischer Orientierungsrahmen vor, der diese Maßnahmen systematisiert, aufeinander abstimmt und neue Impulse gibt. Der Masterplan Mobilität stellt damit die konzeptionelle Grundlage für die weitere Entwicklung der Mobilität in Sankt Augustin dar.

Ziel ist es, den Verkehr in Sankt Augustin nachhaltiger, klimafreundlicher und sozialverträglicher zu gestalten. Dazu wurden bestehende Rahmenbedingungen analysiert, Stärken und Schwächen herausgearbeitet und in einem umfangreichen Beteiligungsprozess mit Verwaltung, Politik, Bürgerinnen und Bürgern sowie lokalen Akteuren gemeinsame Ziele definiert. Die Stadt kann mit diesem Masterplan Mobilität künftig die Verkehrswende und somit einen Wandel in der Mobilitätskultur weiter unterstützen. Darüber hinaus bietet das vorliegende Konzept die Möglichkeit, dass umzusetzende Maßnahmen zur Förderung der nachhaltigen Mobilität besser begründet und zielgerichteter umgesetzt werden können. Der Plan stellt somit auch einen zentralen Begründungszusammenhang für die Einwerbung von Fördermitteln zur Umsetzung dar.

Besonders betont wird in diesem Zusammenhang die regionale Zusammenarbeit im Agglomerationsraum Köln/Bonn und besonders mit den benachbarten Kommunen und dem Rhein-Sieg-Kreis. Der Erfolg vieler Maßnahmen hängt unmittelbar von dieser Kooperation ab – insbesondere mit Blick auf den geplanten Ausbau der Stadtbahnlinie, die als Rückgrat der regionalen Verkehrswende gilt und deren Taktverdichtung und Modernisierung einen entscheidenden Beitrag zur Verlagerung von Verkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel und zur Entlastung des örtlichen Straßennetzes leisten kann. Ebenso sei an dieser Stelle die Radpendlerroute in Richtung Bonn und Siegburg als Leitvorhaben zu nennen.

2 Erarbeitungsprozess

Die Erarbeitung des Masterplan Mobilität gliederte sich im Wesentlichen in drei Phasen: Zunächst erfolgte eine umfassende Bestandserhebung mit anschließender Stärken-Schwächen-Analyse. Darauf aufbauend wurde ein Zielsystem entwickelt, das schließlich in die Ausarbeitung konkreter Handlungsoptionen mündete, welche in Form von Projektsteckbriefen strukturiert zusammengeführt wurden. Diese Schritte wurden kontinuierlich durch umfangreiche Beteiligungsformate begleitet, bei denen verschiedene Zielgruppen angesprochen wurden.

Zu Anfang der Erarbeitung fand eine umfangreiche Online-Beteiligung über die Plattform *senf.app* statt. Hier konnten Bürgerinnen und Bürger im Zeitraum von Mai bis Juni 2024 ihre Anregungen und Verbesserungsvorschläge in eine interaktive Dialogkarte eintragen. Zum Start der Beteiligung fand hierzu eine Informationsveranstaltung statt.

Im Anschluss fand die Bestandserfassung, inklusive einer Datenerfassung zur Radverkehrsinfrastruktur statt, auf deren Grundlage dann die Stärken-Schwächen-Analyse aufbaute.

Im September 2024 fanden in den Stadtteilen Menden und Sankt Augustin-Ort zwei Mobilitätstouren zu Fuß statt. Dabei wurden im Rahmen geführter Rundgänge die lokalen Mobilitätsangebote sowie die Situation vor Ort gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern in Augenschein genommen und erörtert.

Abgerundet wurde die umfangreiche Beteiligung durch zwei Stakeholder-Workshops. Dabei wurden als Zielgruppen Kinder und Jugendliche sowie die Kommunalpolitik gewählt, um einerseits die Belange der jungen Bevölkerung anzuhören, und andererseits die lokal Entscheidungstragenden stärker in den Erarbeitungsprozess der Ziele einzubinden.



Abbildung 1: Zeitlicher Ablauf der durchgeführten Beteiligungsformate (Darstellung: Planungsbüro VIA eG)

In den politischen Gremien wurden zusätzlich Sachstände zur Analyse und zum Zielsystem präsentiert. Der Entwurf des Handlungskonzeptes wurde der Lokalpolitik in einem informellen Sondertermin vorgestellt.

Die Rückmeldungen aus allen Veranstaltungen wurden bei der Erarbeitung des Handlungskonzeptes berücksichtigt.

3 Ziele

Auf Grundlage der Bestandserfassung wurden in einem nächsten Schritt Zielvorgaben für die zukünftige Mobilität in Sankt Augustin entwickelt. Diese werden weiter unten in Abbildung 2 zusammenfassend dargestellt.

Dabei wurden insbesondere bestehende Planungen und Konzepte der Stadt Sankt Augustin und auch Ergebnisse aus den durchgeführten Beteiligungsformaten verwendet. Insbesondere wurden dabei bestehende Zielsysteme berücksichtigt, sodass es bei der Formulierung der Ziele des Masterplan Mobilität, nicht zu Konflikten kam. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang das Städtebauliche Entwicklungskonzept 2025, der Verkehrsentwicklungsplan, das städtische Radverkehrskonzept und der im Jahr 2022 fortgeschriebene Aktionsplan Inklusion, der den Anspruch an ein barrierefreies Mobilitätssystem unterstreicht.

Es wird deutlich, dass sich die Stadt Sankt Augustin bereits in der Vergangenheit realistische und zielgerichtete Vorgaben gesetzt hat, um die nachhaltige Mobilität zu fördern. Die bestehenden Ziele – wie die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs, die Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine bessere Erreichbarkeit sowie gleichberechtigte Teilhabe – werden schrittweise verfolgt. Zahlreiche Maßnahmen der vergangenen Jahre greifen diese Zielrichtungen bereits auf. So tragen das schulische und betriebliche Mobilitätsmanagement innerhalb der Stadtverwaltung dazu bei, nachhaltige Mobilität im Alltag zu fördern und das Bewusstsein für klimafreundliche Alternativen zu stärken. Auch neue Mobilitätsangebote wie E-Tretroller und Carsharing erweitern das bestehende Angebot und werden aktiv weiterentwickelt.

Mit dem Aktionsplan Inklusion verfolgt die Stadt zudem das Ziel, Barrieren im öffentlichen Raum abzubauen und die Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen zugänglich zu gestalten. Damit leistet sie einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen und inklusiven Mobilitätsentwicklung, die sich unmittelbar in die strategischen Zielsetzungen des Masterplan Mobilität einordnet.

Der Masterplan greift diese positiven Entwicklungen auf und führt sie konsequent weiter. Er adressiert zugleich die regionalen Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität und die Verkehrsplanung auf einer strategischen Ebene. Im Fokus steht die Verlagerung von Verkehren auf nachhaltige Verkehrsmittel – insbesondere durch die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs sowie der Ausbau von Nahmobilitätsachsen, die als Zubringer zur Stadtbahnlinie. Um bestehende Kapazitätsengpässe zu bewältigen, wird zudem eine Erweiterung des Stadtbahnangebots angestrebt. Ergänzend wird der Ausbau von Mobilstationen verfolgt, um die Verknüpfung der Verkehrsträger zu verbessern und das Straßennetz zu entlasten.

Durch bereits in der Vergangenheit geschaffene Voraussetzungen, insbesondere in Form von personellen und finanziellen Mitteln in der Stadtverwaltung, lassen sich so die Weichen in Richtung der gewünschten Veränderungen stellen.

Das Zielsystem besteht aus fünf Zielen, die jeweils durch Unterziele konkretisiert werden. Es hat den Anspruch, dass diese auch realistisch und messbar sind. Dies kann anhand eines einfachen Indikatorensets überprüft werden.

Das Zielsystem des Masterplan Mobilität wurde am 04. Februar 2025 vom Ausschuss für Mobilität beschlossen.



OBERZIEL 1: INTEGRIERT PLANEN UND STEUERN

Die Definition übergeordneter Grundnetze für motorisierte und nicht-motorisierte Mobilität schafft die Grundlage für eine bedarfsgerechte und ausgewogene Verkehrsorganisation. Die Grundnetze bilden so die planerischen Leitplanken für die zukünftige Strukturierung der Infrastruktur, um die ganzheitliche und integrierte Planungsweise zu fördern.



OBERZIEL 2: KOMMUNALES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Mobilitätsmanagement, Vernetzung lokaler Unternehmen und gezielte Öffentlichkeitsarbeit, fördern umweltfreundliches Verhalten. Systematische Datenerhebungen und Analysen unterstützen die Optimierung der Verkehrsplanung und die Bewertung bereits umgesetzter Maßnahmen.



OBERZIEL 3: BARRIEREFREIE UND VERKEHRSSICHERE INFRASTRUKTUR GEWÄHRLEISTEN

Die Stadt fördert eine inklusive und sichere Mobilität durch barrierefreie Zugänglichkeit, optimierte Infrastruktur und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Ziel ist eine nachhaltige und gleichberechtigte Mobilitätsnutzung für alle.



OBERZIEL 4: UMWELTVERBUND STÄRKEN, NAHMOBILITÄT AUSBAUEN

Die Stadt stärkt den Umweltverbund im innerörtlichen Verkehr durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und die Entwicklung von Nahmobilitätsachsen, die die Kombination von Fahrrad und ÖPNV erleichtern. Ergänzend wird die Elektromobilität durch den Ausbau von Ladeinfrastruktur unterstützt, um die CO₂-Emissionen zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern.



OBERZIEL 5: REGIONALE UND DIGITALE VERNETZUNG FÖRDERN

Die regionale Zusammenarbeit bei Verkehrsprojekten wird intensiviert, um eine abgestimmte Planung und Ressourcennutzung zu fördern. Ein durchgehendes regionales Radwegenetz und die Förderung von hochwertigen Radpendlerwegen sollen die nachhaltige Mobilität stärken, während die Stadtbahnlinie als zentraler Verkehrsträger etabliert wird. Durch den Ausbau von Mobilstationen und die Integration regionaler Mobilitätslösungen in digitale Plattformen wird eine nahtlose, multimodale Nutzung des Verkehrssystems ermöglicht.

Abbildung 2: Kurzfassung des Zielsystems (Darstellung: Planungsbüro VIA eG)

4 Die Handlungsfelder

Das Handlungskonzept des Masterplan Mobilität besteht im Wesentlichen aus drei Handlungsfeldern. Diesen vorgeschaltet ist eine einführende Problembeschreibung, um die strategischen und systematischen Herangehensweisen an bestehende regionale Herausforderungen darzustellen.

4.1 Einführende Problembeschreibung

Die Ausgangssituation in Sankt Augustin ist durch ein über viele Jahrzehnte hinweg gewachsenes Mobilitätssystem geprägt, das stark auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichtet ist. Gleichzeitig zeigt sich, dass der Umweltverbund – bestehend aus Radverkehr, Fußverkehr und öffentlichem Nahverkehr – bereits heute eine zentrale Rolle im Mobilitätsgeschehen der Stadt Sankt Augustin einnimmt und zunehmend an Bedeutung gewinnt. Gleichzeitig bestehen weiterhin spürbare Defizite, insbesondere in der Infrastrukturqualität, der Verkehrssicherheit und der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger.

Daraus ergeben sich zentrale Handlungserfordernisse: Die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn alle Mobilitätsformen im Verbund gedacht und entwickelt werden. Dies betrifft nicht nur die funktionale Integration, sondern auch die räumliche und planerische Abstimmung auf lokaler und regionaler Ebene. Denn viele Herausforderungen – etwa die Organisation übergeordneter Verkehrsachsen, Umsteigepunkte oder die Siedlungsentwicklung – überschreiten die kommunalen Zuständigkeiten. Deshalb wird ein abgestimmtes Handeln im regionalen Kontext notwendig. Zwar unternimmt Sankt Augustin bereits heute schon wichtige Schritte, doch einige zentrale Hebel zur Veränderung liegen außerhalb des direkten Einflussbereichs der Stadt. Die Entwicklung einer gemeinsamen regionalen Strategie im Verflechtungsraum Bonn/Rhein-Sieg sowie im gesamten Agglomerationsraum Köln/Bonn ist somit nicht nur sinnvoll, sondern Voraussetzung für wirksame Lösungen.

Ein weiterer zentraler Aspekt ist es, dass die künftige Mobilitätsplanung vor Ort sich stärker an Netzen und Korridoren für jedes Verkehrsmittel orientieren sollte. Ziel ist es, die Anforderungen von Fuß-, Rad-, ÖPNV- und Kfz-Verkehr systematisch aufeinander abzustimmen. Dabei dienen die bestehenden Klassifizierungen für den Kfz-Verkehr – nach Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sowie ein im Zuge der kommunalen Verkehrsplanung definiertes Grundnetz für den Radverkehr – als Planungsrahmen. Durch die Überlagerung dieser Netze kann ein Zielnetz entstehen, das für alle Verkehrsträger Entwicklungsperspektiven aufzeigt und so die Grundlage für die konkrete Netzplanung vor Ort bildet.

Wichtige Maßnahmen bestehen folglich in der Entwicklung und Abstimmung solcher integrierten Zielnetze, in der Schaffung sicherer und lückenloser Verbindungen insbesondere für den Umweltverbund sowie in der aktiven Abstimmung mit regionalen Partnern. Nur so können die individuellen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsmittel berücksichtigt und gleichzeitig die übergeordneten Klimaziele erreicht werden.

4.2 Handlungsfeld 1: Integriert planen und steuern – Infrastruktur für alle schaffen

Ein zentrales Anliegen des Masterplan Mobilität ist es, eine Verkehrsinfrastruktur zu entwickeln, die für alle Menschen gleichermaßen zugänglich, sicher und komfortabel nutzbar ist. Daraus ergeben sich grundlegende Handlungserfordernisse: Die im Zielsystem verankerten Prinzipien, insbesondere aus dem Aktionsplan Inklusion, unterstreichen die Notwendigkeit, Mobilitätsangebote künftig konsequenter an den Bedürfnissen aller Verkehrsteilnehmenden auszurichten. Im Vordergrund stehen dabei die Verbesserung der Verkehrssicherheit, die Verringerung von Nutzungskonflikten sowie die gerechte Aufteilung des öffentlichen Raums.

Dies erfordert ein Umdenken in der Planung und Gestaltung von Straßenräumen. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen rücken die Anforderungen der Nahmobilität stärker in den Fokus. Ziel ist es, dass Gehende, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Personen bedarfsgerecht berücksichtigt werden – etwa durch barrierefreie Übergänge, sichere Querungen oder klare und konfliktarme Führungsformen. Die Umsetzung erfolgt dabei idealerweise im Rahmen eines integrierten Planungsansatzes, der alle Verkehrsarten systematisch mitdenkt und koordiniert.

Im Handlungskonzept werden hierfür eine Reihe von Maßnahmenvorschlägen formuliert, die als Orientierung für künftige Planungen dienen. So wird angeregt, **verkehrskritische Knotenpunkte** zu identifizieren und – wo notwendig – im Sinne einer sicheren, übersichtlichen und inklusiven Gestaltung weiterzuentwickeln. Dazu können beispielsweise der Rückbau überdimensionierter Fahrbahnen in Einmündungsbereichen, die Entfernung freier Rechtsabbieger oder die Neugestaltung von Querungsstellen gehören.

Auch bei der **Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen** wird eine stärkere Berücksichtigung aller Verkehrsarten empfohlen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen verfolgen das Ziel, den vorhandenen Straßenraum bedarfsgerecht und ausgewogen neu zu gestalten. Durch den Ausbau von Geh- und Radwegen sowie gezielte **Maßnahmen zur Begrünung und Möblierung** soll die **Aufenthaltsqualität** deutlich verbessert werden – ohne dabei die grundsätzliche Leistungsfähigkeit für den ÖPNV und den Kfz-Verkehr infrage zu stellen.

Für Wohnquartiere wird empfohlen, bestehende Ansätze zur **Verkehrsberuhigung** weiterzuentwickeln. Neben verkehrsrechtlichen Regelungen könnten hier insbesondere bauliche Maßnahmen wie Fahrgassenversätze, Aufpflasterungen oder Fahrbahneinengungen zur Reduzierung von Geschwindigkeiten beitragen und die Sicherheit im unmittelbaren Wohnumfeld erhöhen.

Darüber wird empfohlen, das bestehende **Radverkehrskonzept** der Stadt unter Berücksichtigung der aktuellen Regelwerke fortzuschreiben. Dabei sollte ein Maßnahmenkatalog aufgebaut werden, das sowohl kurzfristig umsetzbare Einzelmaßnahmen als auch mittel- bis langfristige Infrastrukturprojekte umfasst. Ziel ist es, die bestehende Infrastruktur systematisch weiterzuentwickeln und Netzlücken perspektivisch zu schließen. Eine Priorisierung nach Wirkpotenzial, Umsetzbarkeit und Kosten soll dazu dienen, die vorhandenen Ressourcen effizient einzusetzen.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf dem Thema **Barrierefreiheit**, das im Handlungskonzept als durchgängiges Planungsprinzip verankert ist. Vorgeschlagen werden unter anderem

der Ausbau barrierefreier Gehwege, niveaugleiche Zugänge zu Haltestellen, differenzierte Bordausbildungen an Querungen sowie die Integration taktiler Leitelemente. Diese Maßnahmen sollen dazu beitragen, die selbstbestimmte Mobilität aller Menschen zu stärken – insbesondere von älteren Personen, Familien mit Kindern sowie Menschen mit körperlichen Einschränkungen.

Insgesamt macht das Handlungsfeld deutlich, dass der Weg zu einer inklusiven, sicheren und zukunftsfähigen Verkehrsinfrastruktur eine grundlegende Veränderung der Planungslogik erfordert: Weg von einer rein fahrzeugzentrierten Sicht hin zu einer menschenfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums. Die vorgestellten Maßnahmen dienen dabei als Empfehlungen und Impulse, die im weiteren Planungsprozess konkretisiert, geprüft und angepasst werden können – idealerweise unter Beteiligung aller relevanten Fachbereiche und der Öffentlichkeit.

Folgende Steckbriefe sind Inhalt des Handlungsfeldes:

- 1.1 Verkehrskritische Knotenpunkte sicher und nutzenden-orientiert optimieren**
- 1.2 Straßenquerschnitte nutzungsgerecht gestalten**
 - 1.2.1 Hauptverkehrsstraßen verkehrssicher, funktionsgerecht und städtebaulich attraktiv gestalten
 - 1.2.2 Verkehrsberuhigung in Wohnquartieren weiterentwickeln
 - 1.2.3 Radverkehrskonzept fortschreiben
- 1.3 Verkehrsräume flächendeckend barrierefrei gestalten**

4.3 Handlungsfeld 2: Mobilitätsmanagement und Kommunikation verstetigen

Mit dem Masterplan Mobilität verfolgt die Stadt Sankt Augustin das Ziel, die Verkehrswende nicht nur planerisch, sondern auch organisatorisch und kommunikativ konsequent zu begleiten. Erste Aktivitäten in den Bereichen **Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit** wurden auf den Weg gebracht – etwa durch Projekte in Schulen, Einzelmaßnahmen zur Begleitung von Umgestaltungen im Straßenraum oder Aktionen zur Förderung des Umweltverbands. Diese Initiativen zeigen, dass das Thema in bei der Stadt angekommen ist und Impulse gesetzt wurden, die künftig strukturell verstetigt und kontinuierlich weiterentwickelt werden sollen.

Im Handlungskonzept wird deshalb empfohlen, **Mobilitätsmanagement als dauerhafte Querschnittsaufgabe** zu etablieren. Hierzu gehört insbesondere der Ausbau der bestehenden Ansätze: Zuständigkeiten bündeln, ressortübergreifende Prozesse anstoßen, externe Fördermittel erschließen und als fachliche Schnittstelle sowohl nach innen als auch nach außen wirken. Flankierend dazu wird die Einrichtung eines interfraktionellen Arbeitskreises vorgeschlagen, um politische Abstimmungsprozesse zu erleichtern und Umsetzungsperspektiven frühzeitig zu klären.

Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Entwicklung einer städtischen Kommunikationsstrategie, die langfristig angelegt ist und über Einzelprojekte hinauswirkt. Ziel ist es, den Mobilitätswandel als gesamtstädtisches Thema sichtbar zu machen, Transparenz zu schaffen und die Stadtgesellschaft aktiv einzubinden. Informationen zu Maßnahmen sollen verständlich, kontinuierlich und zielgruppenorientiert aufbereitet werden. Zugleich soll Kommunikation motivieren, zum Mitmachen anregen und zeigen, dass die Stadt Mobilität als gestaltbaren Raum begreift. Digitale Formate, persönliche Ansprache, stadtweite Kampagnen sowie ein konsistentes Erscheinungsbild von öffentlichkeitswirksamen Kommunikationsmaterialien können dabei zur Wiedererkennbarkeit und Glaubwürdigkeit beitragen.

Neben der **strategischen Kommunikation** wird empfohlen, spezifische Angebote für verschiedene Zielgruppen weiterzuentwickeln. Im schulischen Bereich steht dabei die Mobilitätsbildung im Vordergrund, etwa durch Schulwegtrainings, Projekttag oder altersgerechte Materialien. Für ältere Menschen können Informationsangebote, begleitete Beratungen oder Mobilitätstrainings dazu beitragen, **neue Mobilitätsformen** sicher und selbstbestimmt zu nutzen. Unternehmen und Verwaltungseinrichtungen sollen durch **betriebliches Mobilitätsmanagement** in ihrer Rolle als Vorbilder und Multiplikatoren gestärkt werden – etwa durch Dienstwegekonzepte, Jobticket-Angebote, Fahrradabstellanlagen oder gezielte Anreize zur multimodalen Mobilitätsnutzung.

Ergänzend hierzu sieht das Handlungskonzept in **temporären Aktionsformaten** eine Chance, Mobilität neu erlebbar zu machen, um eine breite Öffentlichkeit zu erreichen. Pop-up-Infrastrukturen, autofreie Tage oder Beteiligungsaktionen im öffentlichen Raum können Veränderungen greifbar machen, Irritationen abbauen und Neugier auf alternative Wege schaffen. Entscheidend ist, dass diese Maßnahmen nicht isoliert erfolgen, sondern in eine **übergeordnete Strategie** eingebettet sind.

Ein zunehmend wichtiger Bestandteil des kommunalen Mobilitätsmanagements ist der **strukturierte Umgang mit Daten**. Verlässliche und kontinuierlich erhobene Verkehrsdaten

werden künftig eine zentrale Rolle für die Planung, Entscheidungsfindung und Evaluation spielen. Um die Wirkung von Maßnahmen nachvollziehen und rechtzeitig nachsteuern zu können, wird empfohlen, ein datenbasiertes Monitoring aufzubauen. Dieses soll sowohl qualitative als auch quantitative Informationen zu Verkehrsmengen, Nutzendenverhalten, Erreichbarkeiten und Infrastrukturzuständen erfassen und auswerten. Damit wird die Grundlage geschaffen, die Mobilität in Sankt Augustin datenbasiert, transparent und zielgerichtet zu steuern.

Insgesamt wird deutlich: Die Stadt hat wichtige Grundlagen geschaffen und erste Erfahrungen gesammelt. Um dauerhaft wirksam zu werden, müssen diese Ansätze verstetigt, weitergeführt und strukturell abgesichert werden. Kommunikation und Mobilitätsmanagement sind dabei zentrale Werkzeuge, um den Wandel hin zu einer nachhaltigen, gerechten und inklusiven Mobilität aktiv zu gestalten.

Folgende Steckbriefe sind Inhalt des Handlungsfeldes:

- 2.1 Mobilitätsmanagement in der Verwaltung weiterentwickeln**
- 2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement in ortsansässigen Einrichtungen und Unternehmen unterstützen**
- 2.3 Mobilitätsmanagement für Schulen und Kitas aufbauen und verstetigen**
- 2.4 Parkraummanagement weiterentwickeln**
 - 2.4.1 Bestandsanalyse durchführen
 - 2.4.2 Erarbeitung eines flächendeckenden Parkraumkonzeptes
- 2.5 Verkehrsplanung datengestützt organisieren**
 - 2.5.1 Modal-Split-Erhebung durchführen
 - 2.5.2 Verkehrsdaten erheben
- 2.6 Kommunales Mobilitäts-Dashboard aufbauen**
- 2.7 Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsangebote verstetigen**

4.4 Handlungsfeld 3: Umweltverbund stärken und Nahmobilität ausbauen

Ein leistungsfähiges und gut vernetztes Mobilitätsangebot ist Grundvoraussetzung dafür, dass Menschen ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern. Im dritten Handlungsfeld stehen daher die Angebotsausweitung im Umweltverbund sowie die intelligente Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel im Vordergrund. Ziel ist es, durch konkrete Infrastruktur- und Angebotsverbesserungen echte Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zu schaffen – sowohl entlang der bestehenden Stadtbahnachse als auch in den weniger gut angebundenen Stadtbereichen.

Zentrales Rückgrat der städtischen Mobilität ist die **Stadtbahnlinie**. Sie übernimmt bereits heute eine tragende Rolle im Alltagsverkehr, stößt jedoch an ihre Kapazitätsgrenzen. Damit sie diese Funktion auch künftig erfüllen kann, ist eine Ausweitung des Angebots zwingend erforderlich. Im Handlungskonzept wird deshalb die **Taktverdichtung auf fünf Minuten** zunächst zu den Spitzenstunden als vorrangige Maßnahme benannt, verbunden mit dem langfristigen Ziel einer leistungsfähigeren Infrastruktur – perspektivisch bis hin zu einer planfrei geführten Stadtbahnlinie. Aus Sicht der Stadt Sankt Augustin ist eine gerechte Neubewertung der Kostenverteilung für die Schaffung der notwendigen Infrastruktur die Voraussetzung für eine Taktverdichtung. Da die Maßnahme weit über die Stadtgrenzen hinauswirkt und insbesondere Pendelverkehren aus der Region dient, sollte die finanzielle Last nicht einseitig getragen werden. Eine faire Kosten-Nutzen-Abwägung sowie eine abgestimmte Lastenverteilung auf Kreisebene werden daher als notwendig erachtet. Dies unterstreicht einmal mehr den regionalen Charakter der Maßnahme und die Bedeutung abgestimmter Planungen im Stadt-Umland-Zusammenhang.

Ergänzend zur Stadtbahn wird in Bereichen ohne direkte Schienenanbindung ein **Ausbau des Busverkehrs** empfohlen. Durch dichtere Takte, erweiterte Betriebszeiten und bessere Anbindungen sollen Quartiere abseits der Hauptachsen stärker in das Gesamtsystem integriert werden.

Einen besonders hohen Stellenwert nimmt auch die geplante **RadPendlerRoute** entlang der Stadtbahnachse ein. Als parallele Hauptverbindung für den Radverkehr bietet sie das Potenzial, Verkehrsanteile vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern – insbesondere im Pendlerverkehr. Die RadPendlerRoute ist dabei nicht nur ein eigenständiges Infrastrukturprojekt, sondern wirkt als integrativer Bestandteil eines multimodalen Gesamtsystems.

Flankierend dazu sollen sogenannte **Nahmobilitätsachsen als Zubringer** von den angrenzenden Quartieren zur Stadtbahn und zur RadPendlerRoute fungieren. Diese Achsen stärken die „letzte Meile“ und tragen dazu bei, die Flächenwirkung der Hauptachsen zu erhöhen. Ihre infrastrukturelle Aufwertung – etwa durch sichere Wegeführungen, durchgängige Beleuchtung oder barrierefreie Gestaltung – ist ein wesentlicher Bestandteil des Konzepts.

Eine zusätzliche Rolle bei der Vernetzung spielt der **Ausbau von Mobilstationen** an allen Haltepunkten der Stadtbahnlinie. Diese sollen sich künftig zu echten Knotenpunkten entwickeln, an denen unterschiedliche Verkehrsmittel gebündelt und nahtlos miteinander verknüpft werden können. Bestehende Planungen sollen erweitert und funktional weiter-

entwickelt werden – mit Angeboten wie Leifahrrädern, Carsharing, gesicherten Abstellmöglichkeiten, Ladeinfrastruktur und digitaler Fahrgastinformation. Ziel ist eine hohe Anschlussmobilität und ein lückenloses multimodales Angebot.

Auch **digitale Anwendungen** werden als wichtiger Bestandteil eines nutzungsfreundlichen Systems betrachtet. Über Apps, Buchungsplattformen oder Echtzeitinformationen können Zugänge vereinfacht und die Transparenz verbessert werden. Tarifliche Vereinfachungen, einheitliche Buchungssysteme oder integrierte Verkehrsangebote sollen ebenfalls dazu beitragen, Schwellen abzubauen und Umstiege zu erleichtern.

Insgesamt wird deutlich: Sankt Augustin verfügt bereits über wichtige strukturelle Grundlagen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung. Um diese Potenziale vollständig auszuschöpfen, ist jedoch ein weiterer Ausbau erforderlich – technisch, organisatorisch und finanziell. Die Kombination aus Stadtbahnausbau, RadPendlerRoute, Zubringersystemen und Mobilstationen bildet dabei ein strategisch abgestimmtes Maßnahmenpaket, das zugleich die Bedeutung des regionalen Kontexts deutlich macht. Die verkehrliche Wirkung endet nicht an der Stadtgrenze – ebenso wenig darf es die Verantwortung für ihre Umsetzung tun.

Folgende Steckbriefe sind Inhalt des Handlungsfeldes:

- 3.1 Stadtbahnlinie leistungsfähig ausbauen**
- 3.2 Busnetz um leistungsfähige Korridore und Anbindungen ergänzen**
- 3.3 Attraktive RadPendlerRouten entwickeln**
- 3.4 Vernetzte Mobilität ausbauen**
 - 3.4.1 Mobilstationen vervollständigen
 - 3.4.2 Nahmobilitätsachsen gezielt weiterentwickeln
 - 3.4.3 Sharing-Angebote weiterentwickeln
 - 3.4.4 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ausbauen
 - 3.4.5 Fahrradparken sowie Bike+Ride an ÖPNV-Haltepunkten ausbauen

5 Fazit und Ausblick

Mit dem Masterplan Mobilität verfügt die Stadt Sankt Augustin über eine strategisch fundierte Grundlage, um die Mobilitätsentwicklung zukunftsgerichtet und integrierend zu gestalten. Der Plan liefert belastbare Orientierungsgrößen für Politik, Verwaltung und Fachöffentlichkeit und trägt dazu bei, vorhandene Aktivitäten zu bündeln, neue Maßnahmen strukturiert zu priorisieren und die Grundlage für eine langfristige Verkehrs- und Infrastrukturplanung zu schaffen. Zudem unterstützt er die gezielte Einwerbung von Fördermitteln und stellt sicher, dass Maßnahmen aufeinander abgestimmt und nachhaltig verankert werden.

Damit der eingeschlagene Weg konsequent verfolgt werden kann, bedarf es nun einer klaren politischer Priorisierung sowie langfristiger personeller und finanzieller Ressourcen zur Umsetzung.

Durch den Beschluss des Rates erhält der Masterplan einen verbindlichen Charakter als Rahmenplan, der Orientierung bietet, ohne einzelne Maßnahmen in der Detailplanung vorzugeben. Dies schafft Flexibilität in der Umsetzung – bei gleichzeitiger Klarheit in den übergeordneten Zielen.

Bei der Priorisierung der Maßnahmen durch Politik und Verwaltung sollten zunächst besonders sogenannte „low hanging fruits“ identifiziert werden – also Maßnahmen mit geringem Planungsaufwand, kurzer Umsetzungszeit und hoher Sichtbarkeit. Diese sollten möglichst kurzfristig angegangen werden, um eine Signalwirkung auszulösen. Dazu zählen unter anderem Bordsteinabsenkungen, Querungshilfen oder die Einrichtung von Fahrradstraßen. Solche Maßnahmen können schnell zu sichtbaren Verbesserungen führen und tragen dazu bei, das Vertrauen in die Wirksamkeit der Planungen zu stärken. Wichtig ist hierbei auch eine begleitende, öffentlichkeitswirksame Kommunikation, um erzielte Fortschritte sichtbar zu machen und die Bevölkerung aktiv mitzunehmen. Im Rahmen der Online-Beteiligung wurden von Bürgerinnen und Bürgern bereits zahlreiche kleinere Maßnahmen angeregt – einige davon konnten durch die Stadtverwaltung zeitnah aufgegriffen und bereits umgesetzt werden.

Für größere, investive Maßnahmen, zum Beispiel die laufende Umsetzung der RadPendlerRoute oder die Angebotsverbesserung der Stadtbahn, ist in der Regel ein längerer Vorlauf erforderlich – sei es zur Vorplanung oder zur Antragstellung für Fördermittel. Der Masterplan Mobilität bietet hierfür einen wertvollen Begründungszusammenhang und stärkt die Position der Stadt bei der Akquise externer Mittel. Darüber hinaus kann der Plan als strategischer Rahmen dienen, anhand dessen neue Projektvorschläge, externe Anträge oder auch Ideen aus der Bürgerschaft systematisch eingeordnet und bewertet werden können.

Durch ein systematisches Monitoring auf Basis der vorgeschlagenen Indikatoren werden Umsetzungsprozesse und Erfolge sichtbar, sodass – falls erforderlich – nachjustiert werden kann.

Als dynamisches Planungsinstrument ist der Masterplan offen für Weiterentwicklungen. Neue Projekte können jederzeit integriert werden, sofern sie den Zielen des Masterplans

entsprechen. Die Stadtbahn, die geplante RadPendlerRoute sowie der Ausbau von Mobilstationen gelten dabei als Leitprojekte mit besonderer regionaler Strahlkraft. Sie stehen beispielhaft für die angestrebte Verlagerung auf nachhaltige Verkehrsmittel und verdeutlichen den interkommunalen Charakter der Mobilitätswende.

Der Masterplan Mobilität ist damit nicht nur ein Planungsinstrument, sondern ein gemeinsamer Fahrplan für eine lebenswertere, klimafreundlichere und besser vernetzte Stadt – mit dem klaren Ziel, Sankt Augustin zu einer Stadt zu machen, in der man nicht nur gerne lebt, sondern sich auch einfach, sicher und nachhaltig fortbewegen kann.