

Integriertes Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Siegburg

Leistungsbausteine

für die Ausschreibung

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dr.-Ing. Michael Frehn

Dipl.-Ing. Jan Diesfeld

M.Sc. Dennis Stocksmeier

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

1 Anlass und Aufgabenstellung

Die Kreisstadt Siegburg möchte für das Stadtgebiet ein integriertes, strategisches Mobilitätskonzept entsprechend der SUMP-Guidelines (Sustainable Urban Mobility Plan) sowie des darauf aufbauenden Handbuchs „Kommunale Mobilitätskonzepte“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW erstellen. Dieses Mobilitätskonzept soll die Verkehrswende in Siegburg einleiten und den strategischen Rahmen für die zukünftige Verkehrsentwicklung in Siegburg für die nächsten 10-15 Jahren abbilden. Bisher liegt ein Verkehrskonzept aus dem Jahr 2011 vor, der allerdings nicht mehr aktuell bzw. richtungsweisend.

Die Kreisstadt Siegburg mit ihren 40.000 Einwohnern liegt im Herzen des Rhein-Sieg-Kreises in Nordrhein-Westfalen zwischen den Ballungszentren Bonn und Köln an der ICE-Strecke Köln-Frankfurt. Als Einkaufs- und Dienstleistungszentrum wird die Innenstadt durch zahlreiche Menschen aus den umliegenden Städten und Gemeinden besucht. Durch den Sitz der Kreisverwaltung, der Kreispolizeibehörde, des Amtsgerichtes sowie zahlreichen kommt es täglich zu erhöhten Einpendler-Verkehren. Weiterhin ist der überregionale Bahnhof Siegburg/Bonn ein wichtiger Ausgangspunkt für z.B. Fahrten mit dem ICE nach Frankfurt, Pendlerverkehr nach Köln (ICE, RE/RB, S-Bahn) und Pendlerverkehr nach Bonn (Stadtbahn). Stadtlinien und Zubringerbusse aus dem Kreisgebiet laufen am Zentralen Busbahnhof mit über 1.000 Busbewegungen am Tag zusammen. Ebenfalls hat Siegburg für eine Mittelstadt vergleichsweise hohes Angebot an Sharing-Fahrzeugen (Auto, Fahrrad, Elektrotretroller).

Es wird verstärkt gefordert und gefördert, dass der Rad- und Fußverkehr sowie der öffentliche Verkehr attraktiviert werden.

Integrierte Mobilitätskonzepte auf kommunaler Ebene zeichnen sich durch eine gesamtstädtische Betrachtung aller relevanten Mobilitätsbedürfnisse aus, in der aber auch Stadtgrenzen-überschreitende Mobilität bzw. Zusammenhänge zwischen Stadt und Region einbezogen werden. Der umfangreiche Prozess eines Mobilitätskonzeptes ist in mehrere Phasen gegliedert:

Abbildung 1: Bausteine eines integrierten Mobilitätskonzeptes



Quelle: Zukunftsnetz Mobilität NRW 2021: Kommunale Mobilitätskonzepte –
Handbuch des Zukunftsnetzes Mobilität NRW

Als Fortentwicklung ehemals unter dem Namen „Verkehrsentwicklungsplan“ bekannter Konzepte gewinnen nicht nur die integrierte Herangehensweise und ein breiter Planungsdialog, sondern auch die Evaluation und Fortschreibung immer mehr an Bedeutung: gesellschaftliche und politische Rahmenbedingungen ändern sich fortlaufend, umgesetzte Maßnahmen müssen auf ihre Wirkungen hin geprüft werden und ggf. müssen Ziele nachjustiert werden. Nur durch Evaluation und Fortschreibung bleibt das Mobilitätskonzept ein aktueller und handlungsleitender roter Faden für die Verwaltung und die Politik.

2 Leistungsbausteine

Die folgenden Leistungsbausteine sind als erster Vorschlag für ein integriertes Mobilitätskonzept für die Kreisstadt Siegburg zu verstehen. Sie orientieren sich an den Bausteinen, die für einen SUMP empfohlen werden, am Handbuch kommunale Mobilitätskonzepte des Zukunftsnetzes NRW sowie an Erfahrungen der Planersocietät aus vergangenen Prozessen in ähnlichen Städten.

2.1 Grundlagenermittlung

Zum Beginn findet ein Kick-Off-Gespräch statt, bei dem die konkretisierte Zeit- und Arbeitsplanung sowie das Beteiligungskonzept abgestimmt werden soll.

In enger Abstimmung mit dem Auftraggeber sollen die bereits bestehenden Planungen und Gutachten gesichtet und die darin enthaltenen Maßnahmen auf ihren Einfluss und ihre Relevanz in Bezug zum Mobilitätskonzept Siegburg geprüft werden. Darüber hinaus liegen dem Auftraggeber eine Reihe von Anträgen aus Politik und Öffentlichkeit vor die auf unterschiedlichen Maßstabsebenen das Themenfeld Mobilität und Verkehr betreffen. Die Anträge sollen gesichtet und strukturiert und ggf. in die Erarbeitung der Mobilitätskonzeptes integriert werden.

2.2 Bestandsanalyse

Die Bestandsaufnahme soll integriert unter den einzelnen „Blickwinkeln“ der verschiedenen Verkehrsträger entwickelt werden. Als Ergebnis soll eine synoptische Zusammenführung der Stärken und Schwächen des Verkehrssystems stehen.

Über die Dokumentenanalyse heraus soll eine analytische Auseinandersetzung mit dem Raum, der Stadt- und Straßenraumgestaltung, den straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sowie mit den einzelnen modalen Verkehrssystemen und den intermodalen Schnittstellen erfolgen. In Ortsbesichtigungen mit Fotodokumentation zu besonderen Schwerpunktbereichen, Problempunkten und Teilräumen soll die Verkehrssituation vor Ort verkehrsmittelübergreifend festgehalten werden. Dabei wird die Situation differenziert für die verschiedenen Verkehrsträger (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und MIV) und auch im Blickfeld von Querschnittsthemen aufgenommen, wobei sowohl positive als auch negative Beispiele erfasst und überprüft werden sollen. Aus diesen Bausteinen der Bestandserfassung und -analyse werden in einer integrierten Weise Stärken, Schwächen sowie Potenziale und Entwicklungsbereiche der vorhandenen Verkehrssysteme identifiziert.

Erwartet werden mindestens:

- vor Ort-Befahrungen/Erkundungen wichtiger Stadtbereiche und Routen, bspw. wichtige Radverkehrsachsen, zielgerichtete Auswertung relevanter Konzepte und Grundlagen,
- Situation für den Fußverkehr in zentralen Bereichen und auf wichtigen Wegeachsen
- Radverkehrsnetz (Haupttrouten) und Fahrradparken

- ÖPNV & Intermodale Schnittstellen (Mobilstationen)
- MIV & Straßenraumgestaltung
- Wichtige Querschnittsthemen: Ruhender Verkehr (inkl. Stichprobenerhebung im Innenstadtbereich), E-Mobilität, Barrierefreiheit, Verkehrssicherheit, Pendler- und Wirtschaftsverkehr/Lieferverkehr, Mobilitätsmanagement, Marketing, Verkehr & Umwelt
- Zusammenführung in einer verkehrsträgerübergreifenden Stärken-Schwächen-Analyse, die Handlungsbedarfe für die Zielentwicklung sowie Maßnahmenausarbeitung aufzeigt

Als optionale Bausteine der Bestandsanalyse sollen eine repräsentative Erhebung des Mobilitätsverhaltens (Haushaltsbefragung inkl. der Übernahme sämtlicher Sachkosten wie Druck-, Sach- und Versand-/Portokosten durch den Auftragnehmer, Ziel: Rückmeldung von mindestens 1.000 Personen) sowie eine Verkehrszählung an 10 Knotenpunkten an einem repräsentativen Werktag (mit Hochrechnung der Ergebnisse auf den DTVw) angeboten werden.

Darüber hinaus soll als optionaler Baustein eine detaillierte Erfassung des öffentlichen Parkraumbesetzes, der Auslastung des Parkraumes sowie der Parkdauern an einem repräsentativen Werktag optional erfolgen. Untersuchungsbereich ist die erweiterte Innenstadt zwischen Bahnstraße und Cecilienstraße/Neuenhof sowie zwischen Gartenstraße/Weierstraße bis Siegfriedstraße). Auf Grundlage der Parkraumanalyse soll optional im Rahmen der Maßnahmenentwicklung ein Parkraummanagementkonzept mit Bewirtschaftungskonzept und Aussagen zum Bewohnerparken erstellt werden.

2.3 Zieldefinition

Basierend auf der Grundlagenermittlung sowie den Ergebnissen der Bestandserfassung soll ein Zielsystem erarbeitet werden, an dem sich das verkehrspolitische Handeln der kommenden Jahre ausrichtet. Ihre Inhalte stellen die Grundlage der zu entwickelnden Maßnahmenvorschläge dar.

Das Zielsystem soll auf den bestehenden Zielen und Konzepten der Stadt Siegburg aufbauen bzw. daran anknüpfen. Das zu entwickelnde Zielsystem ist im projektbegleitenden Beirat (siehe Kapitel 2.8) zu diskutieren und mit möglichst messbaren Indikatoren zu hinterlegen. Dabei sollen ebenfalls erste Zielwerte für die zu entwickelnden Maßnahmen in das Zielsystem aufgenommen werden.

2.4 Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung

Die aus der demografischen Entwicklung und der gesellschaftlichen Mobilitätsentwicklung absehbaren Veränderungen im Verkehrsverhalten und -aufkommen sind abzuschätzen. Unter Berücksichtigung unterschiedlicher Faktoren wie

- Demografischer Entwicklung
- Wirtschaftlicher Entwicklung

- Verändertes Mobilitätsverhalten durch allgemeine gesellschaftliche Trends
- Technologische Entwicklungen (neue Antriebe, autonomes Fahren etc.)
- Sowie eine sich verändernde Flächennutzung

soll eine (qualitativ begründete) Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens vorgenommen werden. Die daraus abzuleitenden Eckdaten und die Konsequenzen für die zukünftige Verkehrsentwicklung sind im Rahmen einer Präsentation vorzustellen.

Optional sind zusätzlich zwei Alternativszenarien anzubieten. Diese sollen aufzeigen, in welchem Spektrum sich das zukünftige Verkehrsgeschehen ebenfalls entwickeln könnte und welche Möglichkeiten die Stadt Siegburg hat, Einfluss auf die zukünftige Verkehrsentwicklung zu nehmen. So könnte z.B. ein Entwicklungsszenario mit einem ambitionierten Maßnahmenpaket untersetzt sein sowie ein weiteres Klimaschutzszenario könnte aufzeigen, was im Verkehrsbereich in Siegburg bis wann umgesetzt werden müsste, um die gesetzten Klimaschutzziele erreichen zu können. Die Abstimmung über die Auswahl der Szenarien würde in enger Abstimmung mit der Verwaltung erfolgen. Die Ausarbeitung und Wirkungsabschätzung der Szenarien kann qualitativ erfolgen, sollte aber vor allem plausibel und zugleich neue Perspektiven für die politische Zieldiskussion ermöglichen.

2.5 Maßnahmenentwicklung und -bewertung

Aufbauend auf der Bestandserfassung und -analyse sind Handlungsempfehlungen und Maßnahmen zu definieren. Dabei sind Schlüsselmaßnahmen zu identifizieren, die für eine klimaneutrale Mobilität erforderlich sind und/oder geeignet sind, den Veränderungsprozess einzuleiten oder zu unterstützen. Die Schlüsselmaßnahmen müssen die stadträumlichen, wirtschaftlichen und sozio-kulturellen Voraussetzungen der Stadt aufgreifen und speziell auf die Stadt Siegburg zugeschnitten sein. Die Funktion der Stadt sowie die starken regionalen Verflechtungen sind dabei zu berücksichtigen.

Der Fokus liegt dabei auf der Verlagerung der Verkehrsanteile hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes, um verkehrsbedingte Emissionen einzusparen und Platz zu schaffen für einen Stadtraum mit hoher Aufenthalts- und Bewegungsqualität. Bewertungsmaßstab sind die zuvor definierten Ziele und damit das Potenzial, mit der einzelnen Maßnahme zur Zielerreichung beizutragen.

Eine wesentliche Grundlage der Schwerpunktsetzung und der Maßnahmenentwicklung sind wiederum auch die in der Grundlagen- und Bestandsanalyse bewerteten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen bereits vorhandener Konzepte. Die dort aufgeführten Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen sind im Hinblick auf die definierten Ziele der Mobilitätsentwicklung zu bewerten, eventuelle Zielkonflikte sind gegeneinander abzuwägen und die Empfehlungen aufeinander abzustimmen. Schließlich sind sie gemeinsam mit weiteren Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen einheitlich strategisch auszurichten und zu einem integrierten Gesamtkonzept zu bündeln. Darauf aufbauend erfolgt die Entwicklung der Schlüsselmaßnahmen.

Es soll ein ganzheitliches, zunächst abschließendes, auf die Stadt Siegburg zugeschnittenes Konzept mit realistischen und umsetzbaren Maßnahmen entstehen, das sowohl „harte“ bauliche Maßnahmen als auch „weiche“ Maßnahmen aus allen Bereichen der Mobilität umfassen kann. Für alle vorgeschlagenen Maßnahmen ist eine Kurzdarstellung, inkl. einer ersten Kostenschätzung, zu erarbeiten.

Im Einzelnen sind folgende Leistungen einzuplanen:

- Identifizierung von Handlungsschwerpunkten
- Maßnahmenentwicklung in den Handlungsfeldern und ggf. in weiteren Querschnittsthemen (z.B. Verkehrssicherheit, Wirtschafts- und Güterverkehr, Mobilitätsmanagement, Öffentlichkeitsarbeit) aufbauend auf der Bestandsanalyse
- Überprüfung, Bewertung und Abwägung von Zielkonflikten
- Bewertung der Maßnahmen im Hinblick auf Potenzial zur Unterstützung der definierten Ziele
- Definition und Ausarbeitung von Schlüsselmaßnahmen, Zusammenfassung der Maßnahmen in Text und Karte

2.6 Integriertes Handlungskonzept

Einzelmaßnahmen stellen noch kein integriertes Mobilitätskonzept dar. Die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Maßnahmen der Teilkonzepte und Querschnittsthemen, der Grad der Einbindung in das Zielkonzept sowie die Rückkopplung mit den allgemeinen Zielen der Stadtentwicklung sollen in einem zusammenfassenden Arbeitsschritt fokussiert werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Maßnahmenpakete sollen hinsichtlich der Kosten, der Zielkonformität und -effizienz sowie der Realisierbarkeit bewertet werden.

Darüber hinaus sollen Schlüsselmaßnahmen und Leuchtturmprojekte/Leitprojekte identifiziert und ggf. besonders hervorgehoben werden. Schlüsselmaßnahmen dienen dazu, sichtbar ein konkretes Zeichen für einen Mobilitätswende in Siegburg zu setzen. Sie können aber auch Maßnahmen sein, die schnell umzusetzen sind und daher schon bereits während oder kurz nach Fertigstellung des Mobilitätskonzeptes eine Öffentlichkeitswirkung entfalten. Die Schlüsselmaßnahmen sollen in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber identifiziert werden. Leuchtturmprojekte/Leitprojekte können ggf. auch größere Maßnahmen sein, die eine besondere Strahlkraft haben oder die Mobilität in Siegburg deutlich voranbringen.

- Darstellung von Prioritäten, funktionalen Zusammenhängen der Maßnahmen untereinander, ggf. Maßnahmenpaketen, zuständigen und kooperierenden Akteuren für Umsetzung und Betrieb, Aufwänden (erste Schätzung zu Investitions- und Betriebskosten, Personalaufwand), Darstellung möglicher Fördermittel, Zeithorizonte zur Realisierung
- Vorschläge zur verwaltungsinternen Steuerung und Begleitung des Themenkomplexes Mobilität sowie zur Realisierung des Mobilitätskonzeptes
- Festlegung von Schlüsselmaßnahmen, die von herausragender Bedeutung für Siegburg sind.

- Tabellarische sowie öffentlichkeitswirksame Darstellung der Maßnahmen nach Umsetzungshorizont, Priorität, beteiligten Akteuren und Kostenschätzungen
- Abschließende Bewertung des Handlungskonzeptes entsprechend der gesetzten Ziele des Mobilitätskonzeptes, textlich sowie anschauliche Darstellung der Zielwirkung

2.7 Evaluationskonzept

Zur Überprüfung der Umsetzung des Maßnahmenkatalogs und seiner ggf. erforderlichen Aktualisierung bzw. Anpassung soll ein Controlling eingeführt werden. Es stellt die Grundlage zur Erfassung der Maßnahmenentwicklung dar und ermöglicht die zielgerichtete Anpassung der Maßnahmenkonzeption. Eine Erfolgskontrolle kann auch helfen, die Transparenz des verkehrspolitischen Handelns zu erhöhen, der Politik und der Öffentlichkeit die positiven Wirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen zu verdeutlichen, Diskussionsprozesse zu versachlichen und so die Akzeptanz dieser Planung zu verbessern.

Neben einer sorgfältigen Wirkungsprognose kommt einer nachträglichen Wirkungskontrolle mit einem laufenden Monitoring eine größere Bedeutung zu. Ein handhabbares Evaluations- und Monitoringsystem ist aber bereits in der Konzeptionsphase anzulegen und muss mit quantifizierbaren Zielsetzungen sowie der richtigen Auswahl von Kenngrößen bzw. Indikatoren unterlegt werden.

- handhabbare und möglichst quantifizierbare Indikatoren basierend auf dem Ziel- und Maßnahmenkonzept
- Empfehlung zum zeitlichen Vorgehen einer Evaluation

2.8 Öffentlichkeitsbeteiligung und Planungsdialog

Um die Bürgerinnen und Bürger sowie alle weiteren wichtige Akteure der Stadtgesellschaft zu beteiligen und eine möglichst hohe Akzeptanz des Planwerks wie auch der damit verbundenen Veränderungsprozesse erreichen zu können, ist ein breiter und zugleich zielorientierter Planungsdialog sehr bedeutsam. Eine konsensorientierte Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die Stadt Siegburg trägt daher wesentlich zur Akzeptanz der Ergebnisse bei. Deshalb soll ein projektbegleitender Beirat eingerichtet werden, in der die wesentlichen Entscheider der Politik und der Verwaltung gemeinsam mit den beauftragten Gutachterinnen und Gutachtern sowie externen Interessenvertretern aktiv mitwirken. Der projektbegleitende Beirat übernimmt wichtige Funktionen im Rahmen einer breiten öffentlichen Vermittlung des Planungsprozesses. Zusätzlich ist die Bevölkerung im Rahmen von Bürgerveranstaltungen in den Planungsprozess zu integrieren.

- Laufende Abstimmung mit der Verwaltung telefonisch/per Email sowie in mehreren Sitzungen vor Ort
- mindestens 4 Sitzungen eines Beirates zur Einbeziehung von Politik, TÖB, Vereinen/Verbänden, Wirtschaft, Interessensvertretern etc.

- mindestens zwei öffentliche Bürgerforen
- zwei Präsentation von (Zwischen-) Ergebnissen in politischen Gremien
- Inhaltliche Vorbereitung, Moderation, Protokollierung aller Veranstaltungen
- Erarbeitung von Materialien für die Sitzungen des Beirats sowie die Bürgerforen (ggf. z.B. Plakate, Workshop-Unterlagen etc.)

Ebenso sollen optional Vorschläge für eine erweiterte Öffentlichkeitsbeteiligung unterbreitet werden. Über das Projekt soll auf den Internetseiten der Stadt Siegburg informiert werden. Hierzu können Textbausteine und Dokumentente zur Verfügung gestellt werden. Ebenso ist optional eine Online-Beteiligung anzubieten, die den gesamten Prozess begleiten kann.

2.9 Dokumentation und Übergabe

Als Ergebnis sollen für die erarbeiteten Maßnahmen bzw. Projektkonzeptionen Powerpoint-Präsentationen mit textlichen, grafischen und/oder kartografischen Inhalten sowie kurze textliche Erläuterungen, die als Tischvorlagen dienen, erstellt. Der gesamte Prozess wird in einem abschließenden, anschaulichen Endbericht dokumentiert. In einer Korrekturschleife wird die finale Version inhaltlich und layouttechnisch überarbeitet und mit dem Auftraggeber abgestimmt. Das Mobilitätskonzept wird im Layout der Stadt Siegburg verfasst und der Auftraggeberin als PDF-Datei zur Verfügung gestellt.

- Erstellungen von Präsentationsdokumenten mit den Maßnahmen bzw. Projektkonzeptionen (.ppt- bzw. pdf-Dateiformat) und kurzen textlichen Erläuterungen der erarbeiteten Projektskizzen
- Abschließender Endbericht, inkl. einer Korrekturschleife, 5 gedruckte Exemplare des Endberichts sind dem Auftraggeber zu übergeben
- Übergabe sämtlicher (Roh-) Daten (ggf. shape-files, Verkehrszählungen etc.)