
**Verkehrliche Stellungnahme zum Bebauungsplanverfahren
für den Neubau einer Wohnanlage an der Waldstraße in
Siegburg**

Ergebnisbericht

Februar 2024

Auftragnehmer

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co.KG

Oppenhoffallee 171

52066 Aachen

office@ivv-aachen.de

www.ivv-aachen.de

Herausgeber*in / Ansprechpartner*in

Stadtbetriebe Siegburg

Inhaltsverzeichnis

1.	Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen	3
2.	Standortbezogenes Mobilitätskonzept	4
2.1	Aufgabenstellung und Untersuchungsinhalte	4
2.2	Verkehrliche Erschließung	5
2.3	Maßnahmen	10
3.	Parkraum	14
4.	Zukünftiges Verkehrsaufkommen im MIV	16
5.	Fazit und Handlungsempfehlung	18

Bildverzeichnis

Bild 1:	Lageplan Neubaugebiet Waldstraße (Quelle: Stadt Siegburg, bearbeitet)	3
Bild 2:	Anbindung des Entwicklungsgebiets an das Busnetz (Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim Online NRW).....	5
Bild 3:	Bus-Angebot im Umfeld des Entwicklungsgebiets (Quelle: Eigene Darstellung)	6
Bild 4:	Anbindung des Entwicklungsgebiets an den Fuß-/Radweg über die alte Bahntrasse (Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim Online NRW).....	7
Bild 5	Mobilitätsangebote im Umfeld des Entwicklungsgebiets (Quelle: Sharing-Anbieter, eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim Online NRW)	9
Bild 6:	Beispiel für eine Fahrradsammelgarage mit Fahrradkäfig, Fahrradboxen und Fahrradbügel (Quelle: AGFS NRW).....	12
Bild 7:	Bike Sharing von RSVG-Bike, Fahrrad-Reparaturstation (Quelle: Stadt Siegburg), Ladesäulen im Parkhaus (Quelle: ElektroMobilitätNRW, Mennekes).....	13
Bild 8:	Bewohnerparkbereiche im Umfeld (Ausschnitt) (Quelle: Stadt Siegburg, Stand Januar 2023).....	14

1. Planungsgrundlagen und Rahmenbedingungen

Die Kreisstadt Siegburg beabsichtigt, auf dem Gelände des ehemaligen Sportplatzes Waldstraße den Neubau einer Wohnanlage zu realisieren. Das Baugrundstück (Flur 2, Flurstücke 7814 und 7813) liegt zwischen Bambergstraße, Waldstraße und Am Kannenofen. Das Wohnquartier ist aufgeteilt in 5 Wohnblöcke mit insgesamt 60 Wohneinheiten. Eine zentrale Grünfläche innerhalb des Quartiers soll als Spiel- und Erholungsfläche dienen.

Die Erschließung des Plangebiets erfolgt im Süden über die bestehende nördliche Hansenstraße und einen Fuß- und Radweg zur westlichen Bambergstraße. Im Norden schließt das Gebiet an die Straße Am Kannenofen an.

Das Plangebiet soll weitestgehend autofrei gestaltet werden. Im Süden des Neubaugebiets ist die Errichtung eines kleinen Parkhauses mit ca. 100 Stellplätzen geplant. Die Zufahrt erfolgt über die nördliche Hansenstraße. Das Parkhaus steht den Bewohnern des Neubaugebiets zur Verfügung und soll außerdem einen öffentlich zugänglichen Bereich erhalten.

Eine Kindertagesstätte (KiTa) und die Grundschule Nord liegen im Süden des neuen Wohnquartiers an der Bambergstraße. Geplant ist, die KiTa von 5 auf 7 Gruppen und die Grundschule von 3 auf 4 Züge zu erweitern.

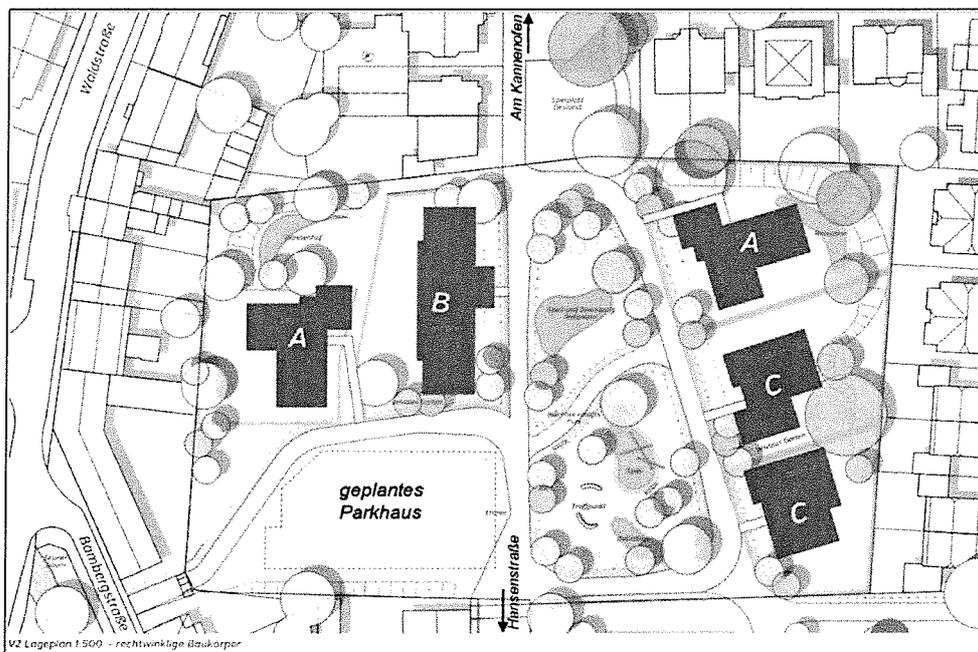


Bild 1: Lageplan Neubaugebiet Waldstraße (Quelle: Stadt Siegburg, bearbeitet)

2. Standortbezogenes Mobilitätskonzept

2.1 Aufgabenstellung und Untersuchungsinhalte

Aufgabenstellung

Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung des Neubaugebiets an der Waldstraße soll eine möglichst umweltfreundliche Mobilität erreicht werden. Hierfür wird ein standortbezogenes Mobilitätskonzept mit alternativen Mobilitätsangeboten sowie erforderlichen bzw. sinnvollen Angeboten der E-Mobilität und der nicht MIV-gebundenen Mobilität entwickelt (u.a. Aussagen zu den Themen ÖPNV, Radinfrastruktur, Sharing-Angebote). Aussagen zur Integration der dafür erforderlichen Infrastrukturen in den städtebaulichen Entwurf werden getroffen.

Zielsetzung

Um eine möglichst umweltfreundliche Mobilität zu erreichen, sollen geeignete Maßnahmen zur Reduzierung des MIV-Anteils und der MIV-Emissionen entwickelt werden. Diese Zielsetzung ist über eine Reduzierung des Pkw-Besitzes der Bewohner, über eine Reduzierung der Pkw-Fahrleistung der Bewohner, über die Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrades und über eine multimodale Verkehrsmittelnutzung erreichbar.

Wesentliche Ansatzpunkte dabei sind die Förderung des Umweltverbunds (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) durch angebotsseitige Maßnahmen, die Förderung der Elektromobilität und eine wesentlich stärkere Vernetzung von Verkehrsmitteln sowie eine gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln (Sharing-Angebote, Fahrzeugpools, Schaffung von multimodalen Verknüpfungspunkten inkl. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge). Vor diesem Hintergrund sind erfolgversprechende Bausteine eines standortbezogenen Mobilitätskonzeptes z.B.

- Maßnahmen zur optimalen Erschließung und attraktiven Anbindung des Standortes an das vorhandene Fuß- und Radwegenetz,
- Attraktives Angebot an Radabstellplätzen, Serviceangebote für Radfahrende,
- Etablierung von Mobilitätsdienstleistungen, z.B. Car Sharing, (E-) Bike Sharing, Lastenfahrrad-Verleih,
- Maßnahmen zur attraktiven Anbindung des Standortes an den ÖPNV.

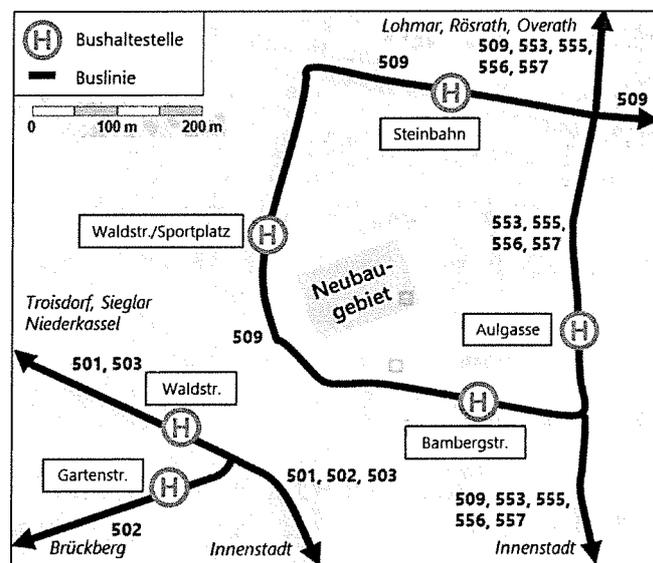
2.2 Verkehrliche Erschließung

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Anbindung des Neubaugebiets an den Bus ist gegeben. Insgesamt verkehren im Umfeld acht Buslinien (siehe Bild 2 und Bild 3). Alle umgebenden Bushaltestellen sind aus dem gesamten Entwicklungsgebiet fußläufig gut erreichbar.¹ Bei der Ermittlung der Fußwegentfernung zur Haltestelle wird von der Erschließung des Neubaugebiets in Richtung Süden zur Bambergstraße ausgegangen:

- Zum Erreichen der nächstgelegenen Haltestellen „Waldstr./Sportplatz“ und „Bambergstraße“ entsteht ein Fußweg aus der Mitte des Neubaugebiets von rund 250 m. Hier verkehrt die Taxibus-Linie 509.
- Regionalbuslinien in Richtung Troisdorf, Sieglar und Niederkassel (Linien 501 und 503) sind in ca. 450 m an der Haltestelle „Waldstraße“ erreichbar. In Gegenrichtung binden sie das Neubaugebiet im 10-Min-Takt an die Siegburger Innenstadt und an den Bahnhof Siegburg an.
- Regionalbuslinien in Richtung Lohmar, Rösrath und Overath (Linien 553, 555, 556, 557) verkehren in ca. 450 m an der Haltestelle „Aulgasse“.

Bild 2: Anbindung des Entwicklungsgebiets an das Busnetz
(Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim Online NRW)



¹ Siedlungsbereiche gelten als erschlossen, wenn die Luftlinienentfernung zur nächsten Bus- oder AST-Haltestelle 500 m nicht überschreitet (Quelle: Nahverkehrsplan für den Rhein-Sieg-Kreis, Version 2.5 - Januar 2022)

Haltestelle	Linie	Linienweg	Takt (tagsüber)		
			Mo-Fr	Sa	So
Bambergstraße Waldstr./Sportplatz	Taxibus 509	Siegburg Bf - Siegburg Nordfriedhof - Siegburg Bf	60	60	60
Waldstraße	501	Siegburg Bf - Troisdorf Bf - Sieglar - Bergheim - Rheidt - Niederkassel - Lülsdorf	20	20/30	30
	503	Siegburg Bf - Troisdorf - Spich - Sieglar	20	20/30	30
Gartenstraße	502	Siegburg Bf. - Blücherstraße - Siegburg Bf.	30	60	60
Aulgasse	553	Siegburg Bf - Lohmar - Scheiderhöhe - Honrath Bf - Neuhonrath Grundschule	60	-	-
	555	Siegburg Bf - Lohmar - Weegen - Pohlhausen	60	60	-
	556	Siegburg Bf - Lohmar - Rambrücken - Rösrath Bf	30	60	60
	557	Siegburg Bf - Lohmar - Donrath - Wahlscheid - Overath Bf	30	60	60

Datengrundlage: Fahrplan 2024, RSVG/VRS

Bild 3: Bus-Angebot im Umfeld des Entwicklungsgebiets
(Quelle: Eigene Darstellung)

Das vorhandene Busangebot bietet regelmäßige und direkte Verbindungen zur Siegburger Innenstadt, zum Bahnhof Siegburg, in den Westen von Siegburg sowie zu den Nachbarstädten im Westen und Norden. Stadtgebiete im Osten von Siegburg und benachbarte östlich gelegene Städte wie Hennef oder Neunkirchen-Seelscheid sind durch einmaligen Umstieg in der Innenstadt erreichbar.

Im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wird Siegburg durch den Regionalexpress (RE) und die S-Bahn bedient. Der RE9 (Aachen – Köln – Siegen) übernimmt die schnelle regionale Verbindung in die Nachbarstädte sowie die Oberzentren Köln und Siegen. Die S-Bahn-Linien S12 und S19 (Düren – Köln – Au (Sieg)) verbinden Siegburg mit den Städten und Gemeinden im Großraum Köln in einem dichten Takt.

Von überregionaler Bedeutung ist der Bahnhof Siegburg/Bonn als Halt des Schienenpersonenfernverkehrs (ICE) auf der Strecke Köln – Frankfurt-Flughafen – Frankfurt.

Der Bahnhof Siegburg wird auch durch die Stadtbahn bedient. Die Stadtbahnlinien 66 und 67 spannen die regelmäßige und dichte Verbindung in Richtung Bonn ab Siegburg Bf. auf.

Der Bahnhof in Siegburg liegt rund 1,5 km südlich des Entwicklungsgebiets und damit außerhalb des fußläufigen Einzugsbereichs. Mit dem Bus ist Siegburg Bf. jedoch schnell (Fahrzeit rund 7 Minuten) und in dichtem Takt erreichbar. Auch mit dem Fahrrad ist der SPNV, der SPFV und die Stadtbahn gut zu erreichen.²

Fuß-/Radverkehr

Das Entwicklungsgebiet liegt in einer Tempo-30-Zone und ist von schmalen Anliegerstraßen umgeben. Die Verkehrsbelastung ist gering. Die Straßen stellen keine Barriere für den Fußverkehr dar und sind geeignet für die Fahrradnutzung.

Eine attraktive Verbindung zur Siegburger Innenstadt (Kaiserstraße) mit Einzelhandelsgeschäften oder zum Bahnhof Siegburg stellt der Fuß-/Radweg über die alte Bahntrasse her, der unmittelbar am Neubaugebiet entlangführt (vgl. Bild 4).

In der Siegburger Innenstadt befinden sich an mehreren Standorten Fahrradabstellmöglichkeiten am Rand der Fußgängerzone z. B. an der Stadthalle, am Rathaus, an der Stadtbibliothek und am Markt. Am Bf. Siegburg ist eine B+R-Anlage vorhanden.

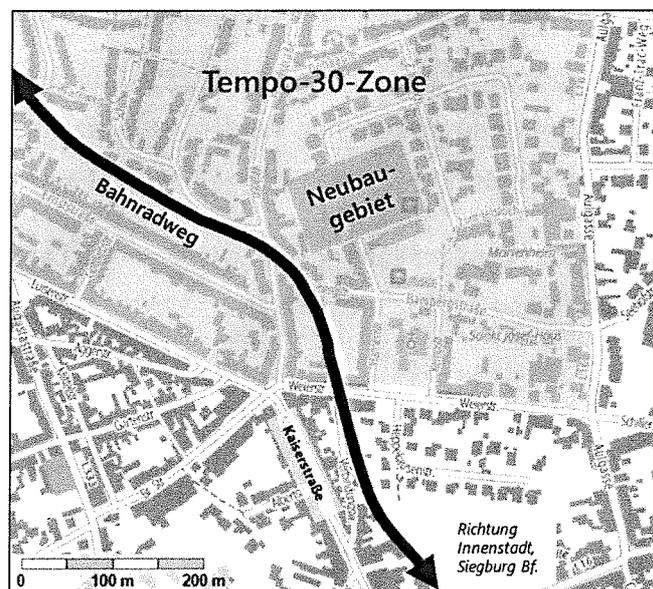


Bild 4: Anbindung des Entwicklungsgebiets an den Fuß-/Radweg über die alte Bahntrasse (Quelle: Eigene Darstellung, Kartengrundlage: Tim Online NRW)

² Für die Erreichbarkeit mit einem herkömmlichen Fahrrad werden üblicherweise Luftlinienentfernung von 500 bis 2.000 m angesetzt (Quelle: Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, Zukunftsnetz Mobilität NRW)

Multi-/Intermodalität

Multimodalität steht für die grundsätzliche Möglichkeit, verschiedene Verkehrsmittel für verschiedene Wege zu nutzen. Intermodalität bezeichnet eine Nutzung verschiedener Verkehrsmittel auf einer Reise.

Siegburg verfügt heute bereits über verschiedene Angebote der Multi-/Intermodalität:

- P+R: Für die Verknüpfung von Pkw und ÖPNV stehen am Bf. Siegburg/Bonn ein Parkhaus und ebenerdige Stellplätze bereit, beides gebührenpflichtig.
- B+R: Am Bf. Siegburg/Bonn befinden sich frei zugängliche Fahrradstellplätze und eine Fahrradstation. Der Zugang zur Fahrradstation ist mit einem kostengünstigen Abonnement möglich.
- Car Sharing: Verschiedene Anbieter bieten an knapp 20 Standorten im Stadtgebiet den Verleih von Car Sharing-Fahrzeugen an. Weitere Stationen befinden sich in der Planung.
- Bike Sharing: Das Verleihsystem RSVG-Bike wird in allen rechtsrheinischen Kommunen des Rhein-Sieg-Kreises angeboten. In Siegburg stehen an 31 Stationen insgesamt 113 Fahrräder zum Verleih zur Verfügung, darunter 15 E-Bikes und 5 E-Lastenräder.³
- E-Scooter Sharing: Rund 200 Elektro-Tretroller können in Siegburg nach dem Free-Floating-Prinzip ausgeliehen werden. Parkverbotszonen sind u.a. der Michaelsberg, Grünflächen, Friedhöfe, Flächen in Gewässernähe sowie die gesamte Fußgängerzone.³

Die zum Neubaugebiet nächst gelegenen vorhandenen Standorte für Bike Sharing und Car Sharing sind in Bild 5 dargestellt.

³ Quelle: <https://siegburg.de/stadtleben-aktuelles/verkehr/fahrradverleihsystem/index.html>, abgerufen am 07.02.2024

2.3 Maßnahmen

Fuß-/Radverkehr

Das Quartier soll weitestgehend autofrei gestaltet werden. Die Ringerschließung bleibt für Rettungs- oder Müllfahrzeuge sowie zur Anlieferung befahrbar. Für den ruhenden Kfz-Verkehr wird im Süden des Plangebiets am Ende der Hansenstraße ein neues Parkhaus errichtet.

Um ein attraktives Umfeld für die Fahrradnutzung zu schaffen, ist die Infrastruktur für den fließenden und ruhenden Radverkehr im Neubaugebiet attraktiv zu gestalten.

Alle Wege innerhalb des Quartiers sind ausreichend breit anzulegen, um dem Begegnungsverkehr von Fußgängern und Radfahrenden genügend Raum zu bieten. Die Wege sollten eine Mindestbreite von 2,50 m aufweisen.

Ziel ist es, das Neubaugebiet weitgehend autofrei zu halten. Der Parkbedarf des Zielverkehrs wird durch das Parkhaus im Süden des Quartiers aufgefangen. Die Zu- und Ausfahrt des Parkhauses sollte nach Möglichkeit unmittelbar an die Hansenstraße anschließen. Um den notwendigen Kfz-Verkehr (z.B. Anlieferung, Müllabfuhr) möglichst umfeldverträglich zu gestalten, ist das gesamte Quartier als Verkehrsberuhigter Bereich zu kennzeichnen. Damit nur in Ausnahmefällen eine Befahrung des Neubaugebiets durch Kfz erfolgt, sind die Zufahrten entsprechend zu beschildern. Die Einhaltung des Parkverbots im verkehrsberuhigten Bereich ist zu überprüfen.

Weiterhin ist eine ausreichende Anzahl an hochwertigen Fahrradstellplätzen im Gebiet zu errichten. Die Anzahl notwendiger Stellplätze ergibt sich aus der Stellplatzsatzung der Stadt Siegburg⁴ und den zum heutigen Planungsstand bekannten Größen:

- 60 Wohneinheiten in 5 Gebäuden,
- 1,5 Stellplätze je Wohneinheit in Gebäuden ab der Gebäudeklasse 3,

In Summe ergeben sich für das Neubaugebiet rund 90 Fahrradstellplätze.

Neben der Quantität ist auch auf die Qualität der Fahrradstellplätze zu achten. Die Stellplatzsatzung der Stadt Siegburg gibt hier Folgendes vor. Fahrradabstellplätze müssen

⁴ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Kreisstadt Siegburg - „Stellplatzsatzung“ vom 12.12.2023

- von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
- einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
- einzeln leicht zugänglich sein,
- eine Fläche von mindestens 1,5 m² (z.B. 2,00m x 0,75m) pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben,
- gebäudenah angeordnet sein (die Entfernung zum Baugrundstück darf maximal 75 Meter betragen),
- zu 10 % als Stellplätze für Spezialfahräder hergestellt werden (u.a. Lastenfahräder, Kinderfahräder oder Anhänger), sofern mehr als zehn Fahrradstellplätze hergestellt werden,
- spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der Gebäude fertiggestellt sein.

Erfahrungen zeigen, welche Anforderungen Fahrradabstellanlagen weiterhin erfüllen müssen, um die Nutzung attraktiv zu gestalten und auch Nicht-Fahrradenthusiasten zu motivieren. Dazu gehören:

- witterungsgeschützte Abstellanlagen (überdacht),
- Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit im Interesse einer verbesserten sozialen Kontrolle.

Im Neubaugebiet Waldstraße sollten die notwendigen 90 Fahrradstellplätze in gebäudenah angeordneten Fahrradsammelgaragen eingerichtet werden. 10 % der Stellplätze sind hier als Stellplätze für Spezialfahräder (z.B. Lastenräder, Anhänger) herzustellen. Der Großteil der Stellplätze für die Bewohner sollte gesichert in Fahrradkäfigen (abgeschlossener Raum mit einer gemeinschaftlichen Nutzung) eingerichtet werden. Insbesondere für Besucher sind an jedem Standort auch einzelne frei zugängliche Fahrradbügel zu installieren.

E-Bikes sind nachweislich hochwirksam zur Substitution von Pkw-Kilometern auf dem Weg zum Arbeitsort. Daher sollte die Möglichkeit zum Laden von e-Bikes bestehen. Es wird empfohlen, rund 25 % der Stellplätze in den Fahrradsammelgaragen „E-Mobility-Ready“ zu gestalten, d.h. nachrüstbar für Elektromobilität. Ein Beispiel für eine Fahrradsammelgarage ist in Bild 6 dargestellt.

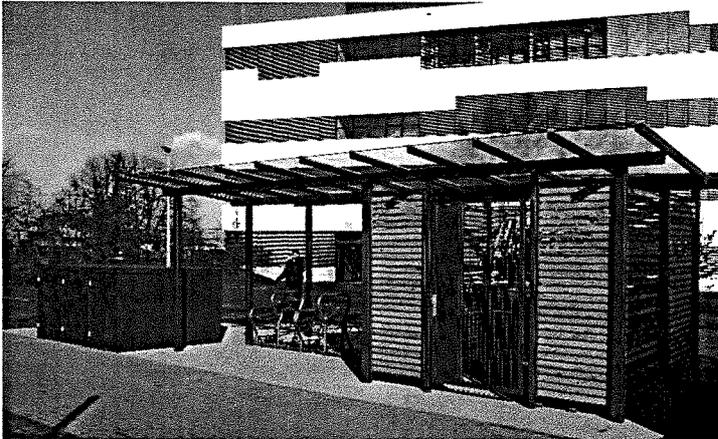


Bild 6: Beispiel für eine Fahrradsammelgarage mit Fahrradkäfig, Fahrradboxen und Fahrradbügel (Quelle: AGFS NRW)

Multi-/Intermodalität

Ein Baustein für eine möglichst umweltgerechte Mobilität ist die stärkere Vernetzung von Verkehrsmitteln sowie eine gemeinschaftliche Nutzung (Sharing-Angebote, Fahrzeugpools, Schaffung von multimodalen Verknüpfungspunkten inkl. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge). Auf diese Weise werden ein multi- und intermodales Verkehrsverhalten gefördert, ein Beitrag zur Verbesserung der Erreichbarkeit geleistet und die Attraktivität des Standorts erhöht.

Empfohlen wird neben der Einrichtung von Fahrradstellplätzen (wie oben beschrieben) die Ergänzung von folgenden Angeboten auf dem Gelände des Neubaugebiets:

- Lastenrad-Sharing: Ein frei zugängliches Lastenrad stellt für die Bewohner des Neubaugebietes und der angrenzenden Hansenstraße und Bambergstraße eine Alternative zur Pkw-Nutzung dar. Die nächsten Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf befinden sich mit Diskonter, Supermarkt und Drogeriemarkt in fahrradtauglicher Entfernung an der Luisenstraße. Zum Erreichen ist eine Strecke von rund 900 m zurückzulegen, weitgehend über schmale Anliegerstraßen. Auch die Siegburger Innenstadt und die Einzelhandelsgeschäfte an der Kaiserstraße sind über den Bahnradweg gut zu erreichen.
- Bike Sharing: Da Siegburg bereits über eine große Anzahl an Bike Sharing Stationen verfügt (RSVG-Bike), bietet ein zusätzlicher Standort am Neubaugebiet viele Möglichkeiten, sich flexibel, spontan und umweltfreundlich fortzubewegen (z.B. vom/zum Bahnhof).
- Eine Fahrradreparaturstation als Stele mit frei zugänglichem Werkzeug stellt ein Serviceangebot für Radfahrende dar.

- Car Sharing: Im Bereich Bamberger Straße / Waldstraße ist ein Standort für Car Sharing seitens der Stadt Siegburg geplant. Eine Verlagerung in das neue Parkhaus ist zu prüfen.
- E-Mobilität: Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur gilt als Schlüssel für den Durchbruch der Elektromobilität. Mindestens 20 % der Stellplätze müssen mit einer Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen versehen sein („E-Mobility-Ready“).⁵ Im öffentlich zugänglichen Teil des Parkhauses sollten Ladesäulen bereits installiert sein.

Als Standort für Bike Sharing, Lastenrad Sharing, Car Sharing und die Fahrradreparaturstation bietet sich das Erdgeschoss des Parkhauses an. Es bietet Platz und Schutz vor Witterungseinflüssen und Vandalismus. Das Parkhaus wird so zur Mobilstation, an der unterschiedliche Verkehrsmittel räumlich verknüpft werden. Beispiele für Elemente einer solchen Mobilstation sind Bild 7 zu entnehmen.

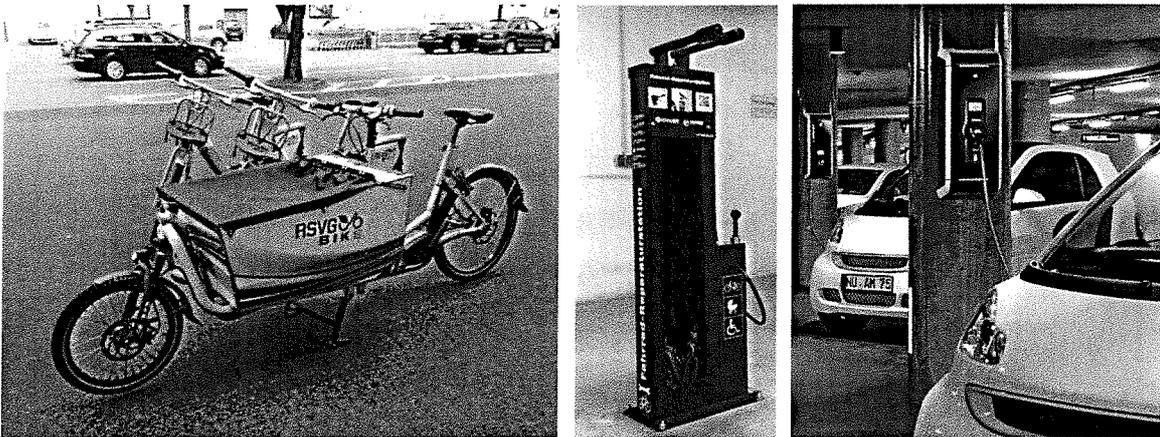


Bild 7: Bike Sharing von RSVG-Bike, Fahrrad-Reparaturstation (Quelle: Stadt Siegburg), Ladesäulen im Parkhaus (Quelle: ElektroMobilitätNRW, Mennekes)

⁵ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradabstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Kreisstadt Siegburg - „Stellplatzsatzung“ vom 12.12.2023

3. Parkraum

Die Straßen im Süden des Neubaugebiets sind heute als Bewohnerparkbereich ausgewiesen (Bambergstraße im Bereich der Grundschule bis Bahnradweg, Hansenstraße, Kempstraße und Weierstraße bilden den Bereich Ak). Bewohner mit Bewohnerparkausweis sind hier zum Parken berechtigt. Im Tagesverlauf zwischen 9.00 und 16.00 Uhr ist das Parken für Jedermann mit Parkscheibe für maximal 2 Stunden erlaubt (siehe Bild 8).

Die Stellplätze auf der nördlichen Hansenstraße und der Bambergstraße im Bereich der Grundschule sind montags bis freitags von 7.00 bis 14.00 Uhr zum Teil für das Lehrpersonal der Grundschule reserviert.

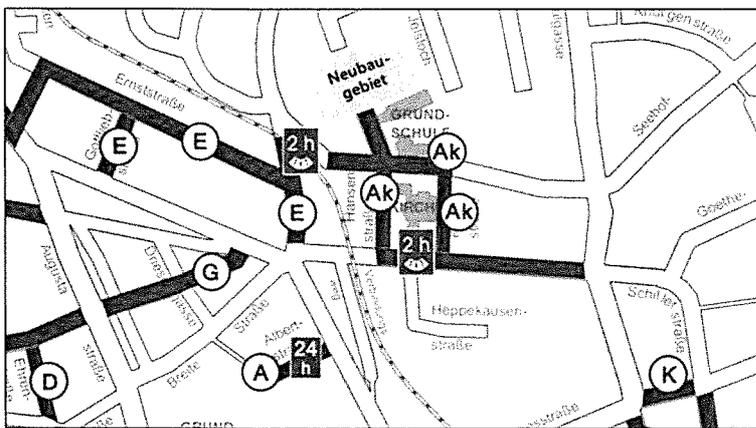


Bild 8: Bewohnerparkbereiche im Umfeld (Ausschnitt)

(Quelle: Stadt Siegburg, Stand Januar 2023)

Aktuell herrscht ein hoher Parkdruck im Umfeld der Bambergstraße. Zur Entlastung plant die Stadt Siegburg, das Parkhaus im Süden des Neubaugebiets mit insgesamt 100 Stellplätzen auch öffentlich zugänglich zu machen. Für die Bewohner des neuen Wohnquartiers ist die Errichtung von 60 Stellplätzen notwendig. Eine Reduktion um 10 % ist aufgrund der Lage des Quartiers möglich⁶ Eine weitere Reduzierung ist infolge einer Realisierung der oben beschriebenen Mobilitätsangebote denkbar. Rund 40 bis 50 Stellplätze stehen somit für eine anderweitige Nutzung zur Verfügung (Bewohner der angrenzenden Straßen, Beschäftigte der KiTa und der Grundschule, Besucher).

⁶ Satzung über die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrradstellplätzen sowie die Erhebung von Ablösebeträgen der Kreisstadt Siegburg - „Stellplatzsatzung“ vom 12.12.2023

Nach den Plänen der Stadt Siegburg soll das Parkhaus bewirtschaftet werden. Der aktuelle Flächennutzungsplan lässt eine solche gewerbliche Nutzung jedoch nicht zu. Die Voraussetzungen für eine Bewirtschaftung sind deshalb zu prüfen.

Durch die zusätzlichen Parkmöglichkeiten für die öffentliche Nutzung im Parkhaus wird der bestehende Parkdruck im Umfeld der Bambergstraße gemildert. Eine Ausweitung der Bewohnerparkbereiche auf die östlichen und westlichen Abschnitte der Bambergstraße ist vor diesem Hintergrund nicht notwendig.

4. Zukünftiges Verkehrsaufkommen im MIV

Durch die Stadt Siegburg ist bereits ein Verkehrsgutachten für das Neubaugebiet Waldstraße und die Erweiterung der KiTa und Grundschule erstellt worden mit folgenden Ergebnissen:

- Die im unmittelbaren Umfeld des Plangebiets liegenden Straßen, insbesondere die maßgebende Bambergstraße, liegen in ihrer Bestandsbelastung im normalen Bereich für Straßen mit ähnlicher Funktion nach Richtlinien und Regelwerk (rund 850- 900 Kfz/24h).
- Die Verkehrserzeugung der Neuplanung liegt bei 390 Kfz/24h.
- Der Mehrverkehr ist in den durchschnittlichen Stunden eines Tages kaum spürbar: Neuverkehre verteilt auf die 12 maßgebenden Stunden des Tages ergeben rund 23 Kfz zusätzlich in der durchschnittlichen Stunde auf der Bambergstraße.
- Der neue Verkehr kann im bestehenden Straßennetz ohne Bedenken abgewickelt werden.
- In den Spitzenstunden können vereinzelt pulkartige Verkehrserzeugungen festgestellt werden, die sich in kurzer Zeit allerdings wieder auflösen.
- Die Situation im verkehrsberuhigten Bereich der Hansenstraße und die Durchgangsverkehre sind unabhängig des städtebaulichen Projektes verkehrlich zu prüfen.⁷

Diese Einschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens wird grundsätzlich geteilt. Da es sich bei dem Verfahren der Verkehrserzeugung um einen worst-case-Ansatz handelt und die bestehenden Gegebenheiten (gute Anbindung an den ÖPNV und das Radverkehrsnetz) sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen gute Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Mobilität bieten, ist von weniger motorisiertem Neuverkehr durch das Neubaugebiet und die Erweiterung der KiTa und Grundschule auszugehen.

Die südliche Hansenstraße ist als verkehrsberuhigter Bereich mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 7 km/h gekennzeichnet. Daher wird erwartet, dass nur ein sehr geringer Teil der Neuverkehre die südliche Hansenstraße nutzen und es daher kaum zu Beeinträchtigungen kommen wird. Es wird jedoch empfohlen, nach Fertigstellung und Bezug der 60 neuen Wohneinheiten das Verkehrsgeschehen im Umfeld und insbesondere in der südlichen Hansenstraße zu evaluieren und gegebenenfalls verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen.

⁷ Verkehrsgutachten Bericht - Entwurf Waldstraße, Amt für Mobilität und Infrastruktur Kreisstadt Siegburg, April 2023

Die nördliche Hansenstraße, die zur Erschließung des Neubaugebiets genutzt wird, weist einen Straßenquerschnitt von ca. 4,50 m auf. Die westliche Straßenseite wird heute zum Parken genutzt. Die Fahrzeuge nutzen sowohl den abgesenkten Gehweg als auch die Fahrbahn. Hierdurch wird die Breite der nutzbaren Fahrbahn reduziert.

Nach RASt 068 ist bei einem Begegnungsverkehr und dem Begegnungsfall zweier Pkw sowie einer Geschwindigkeit ≤ 40 km/h ein Straßenquerschnitt von 4,10 m notwendig. Um dieses Mindestmaß einzuhalten, sollte das Parken auf der westlichen Straßenseite der nördlichen Hansenstraße untersagt werden.

Für einen Begegnungsverkehr von Pkw und Lkw sind Querschnitte von mindestens 5,00 m notwendig. Aufgrund des sehr geringen Schwerverkehrsanteils und der geringen Verkehrsbelastung im Abschnitt der Hansenstraße wird dieser Begegnungsfall so selten eintreten, dass die vorhandenen Fahrbahnbreiten als vertretbar eingestuft werden.

⁸ Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt 06, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV

5. Fazit und Handlungsempfehlung

Auf der Fläche eines ehemaligen Sportplatzes an der Waldstraße in Siegburg wird ein Wohngebiet mit 60 Wohneinheiten geplant. Dieses soll weitestgehend autofrei gestaltet werden. Im Süden des Neubaugebiets ist die Errichtung eines Parkhauses mit ca. 100 Stellplätzen geplant. Das Parkhaus steht den Bewohnern des Neubaugebiets zur Verfügung und soll außerdem einen öffentlich zugänglichen Bereich erhalten. Wie die geplante Bewirtschaftung realisiert werden kann, ist noch zu prüfen. Das Parkhaus wird dazu beitragen, den aktuell hohen Parkdruck im Umfeld der Bambergstraße zu reduzieren. Eine Ausweitung der Bewohnerparkbereiche auf den östlichen und westlichen Abschnitt der Bambergstraße ist daher aus heutiger Sicht nicht notwendig.

Durch das Neubaugebiet und die geplante Erweiterung von KiTa und Grundschule entstehen Neuverkehre. Erwartet wird, dass diese im bestehenden Straßennetz ohne Bedenken abgewickelt werden können.

Die Erschließung des Neubaugebiets erfolgt über die nördliche Hansenstraße. Hier sollte das Parken auf der westlichen Straßenseite untersagt werden, um einen ungehinderten Begegnungsverkehr im Begegnungsfall zweier Pkw zu ermöglichen.

Das gesamte Quartier ist als verkehrsberuhigter Bereich zu kennzeichnen. Alle Wege sind ausreichend breit anzulegen, um dem Begegnungsverkehr von Fußgängern und Radfahrenden genügend Raum zu bieten. Zufahrten mit dem Kfz sind nur in Ausnahmefällen zu gestatten. Dafür sollten die Zu- und Ausfahrt zum Parkhaus unmittelbar an die Hansenstraße anschließen.

Die Lage des Neubaugebiets und die vorhandene Infrastruktur bieten heute bereits gute Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Mobilität:

- Das Busangebot ist fußläufig gut erreichbar, verkehrt regelmäßig sowie in dichtem Takt und bietet Fahrtmöglichkeiten in die Innenstadt, zum Bahnhof und in die umliegenden Städte.
- Der Schienenverkehr ist mit dem Bus, dem Fahrrad oder dem Pkw erreichbar. Vom Bahnhof aus bestehen regionale und überregionale Verbindungen mit Stadtbahn, SPNV und Fernverkehr.
- Der südlich des Neubaugebiets verlaufende Fuß-/Radweg über die alte Bahntrasse bietet eine attraktive Verbindung in die Innenstadt und zum Bahnhof.

- In fußläufiger Entfernung liegt die Kaiserstraße mit Einzelhandelsgeschäften. Diskonter, Supermarkt und Drogeriemarkt befinden sich in fahrradtauglicher Entfernung an der Luisenstraße.
- Siegburg verfügt heute bereits über ein dichtes Netz an Bike Sharing Standorten und über ein free-floating Skooter-Angebot.

Um diese Gegebenheiten zu nutzen und zu erweitern, ist innerhalb des Neubaugebiets folgendes Angebot zu schaffen:

- Mindestens 90 Fahrradstellplätze sind gebäudenah in Fahrradsammelgaragen einzurichten, davon 10 % für Spezialfahrräder (z.B. Lastenräder, Anhänger). Für die Bewohner sollte der Großteil der Stellplätze gesichert in Fahrradkäfigen eingerichtet werden. Insbesondere für Besucher sind an jedem Standort auch einzelne frei zugängliche Fahrradbügel zu installieren. Auch die Möglichkeit zum Laden von e-Bikes sollte bestehen.
- Das geplante Parkhaus wird zur Mobilstation für Bewohner und Besucher des Neubaugebiets, für Bewohner und Besucher der angrenzenden Straßen und für Beschäftigte von KiTa und Grundschule. Hier bieten Car Sharing, Bike Sharing und Lastenrad Sharing die Möglichkeit, sich multi- und intermodal fortzubewegen. Eine Fahrradreparatur-Station ist dort vorzusehen.
- Um die Elektromobilität zu fördern, sind im öffentlich zugänglichen Teil des Parkhauses Ladesäulen zu installieren. Weiterhin sind mindestens 20 % der Stellplätze „E-Mobility-Ready“ zu gestalten.

