

# 14. MOBILITÄTSAUSSCHUSS

der Kreisstadt Siegburg

- Sondersitzung -

29.4.2024,

18:00 Uhr,

„Am Turm 32“



## ÖFFENTLICHE SITZUNG

- 1 **Anerkennung und ggf. Erweiterung der Tagesordnung**
- 2 **Einwohnerfragestunde**
- 3 **Mobilitätskonzept SUMP, Zielkonzept**
- 4 **Bekanntgaben**
  - Querung Kaiserstraße
- 5 **Anfragen von Ausschussmitgliedern**

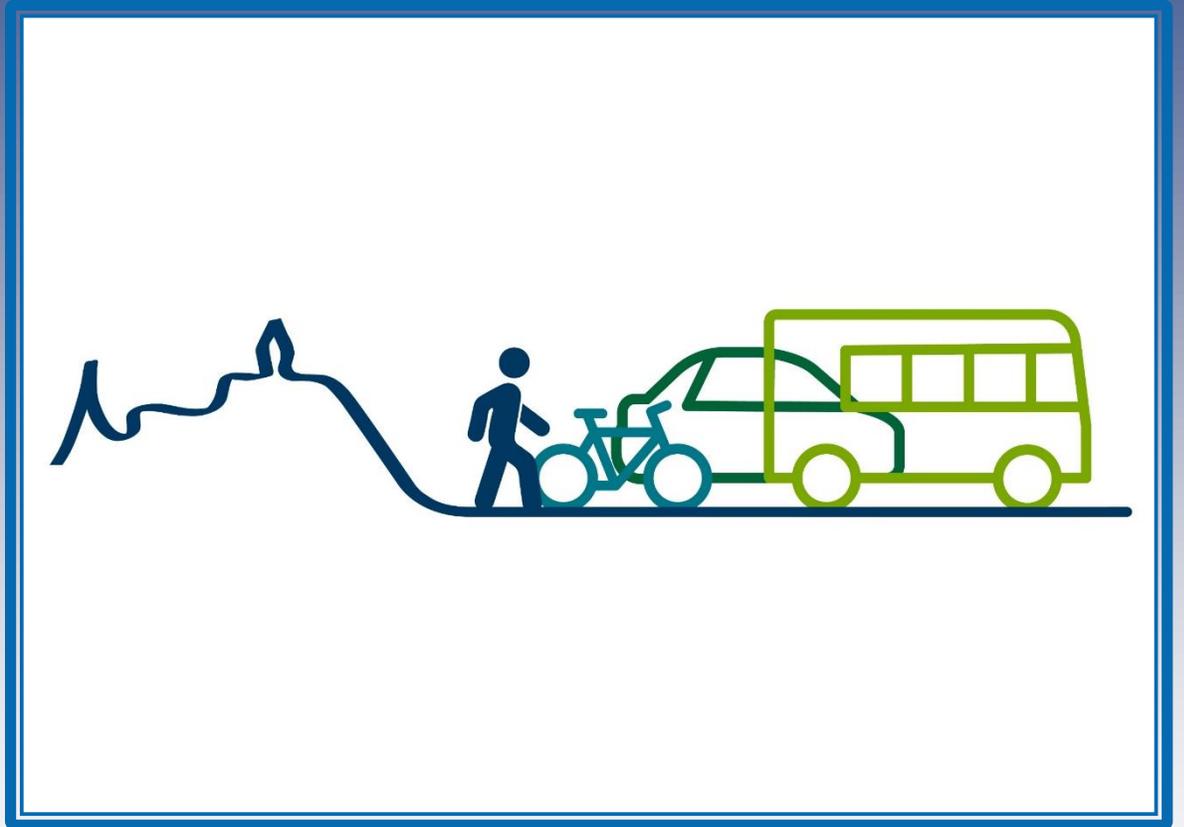
## NICHT ÖFFENTLICHE SITZUNG

- 6 **Bekanntgaben der Verwaltung**
- 7 **Anfragen von Ausschussmitgliedern**

# 2

## Einwohnerfragestunde

# 3 Mobilitätsplan SUMP



# Aufbau Zielkonzept



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

**BSV**  
HANBRUCHER STRASSE 9  
D-52064 AACHEN  
TELEFON 0241 70550-0  
TELEFAX 0241 70550-20  
MAIL@BSV-PLANUNG.DE  
WWW.BSV-PLANUNG.DE  
UST-IDNR. DE 121 688 630

Erstellung eines Mobilitätsplans  
für die Kreisstadt Siegburg

Erster Zwischenbericht  
**ENTWURF**

Bearbeitung:

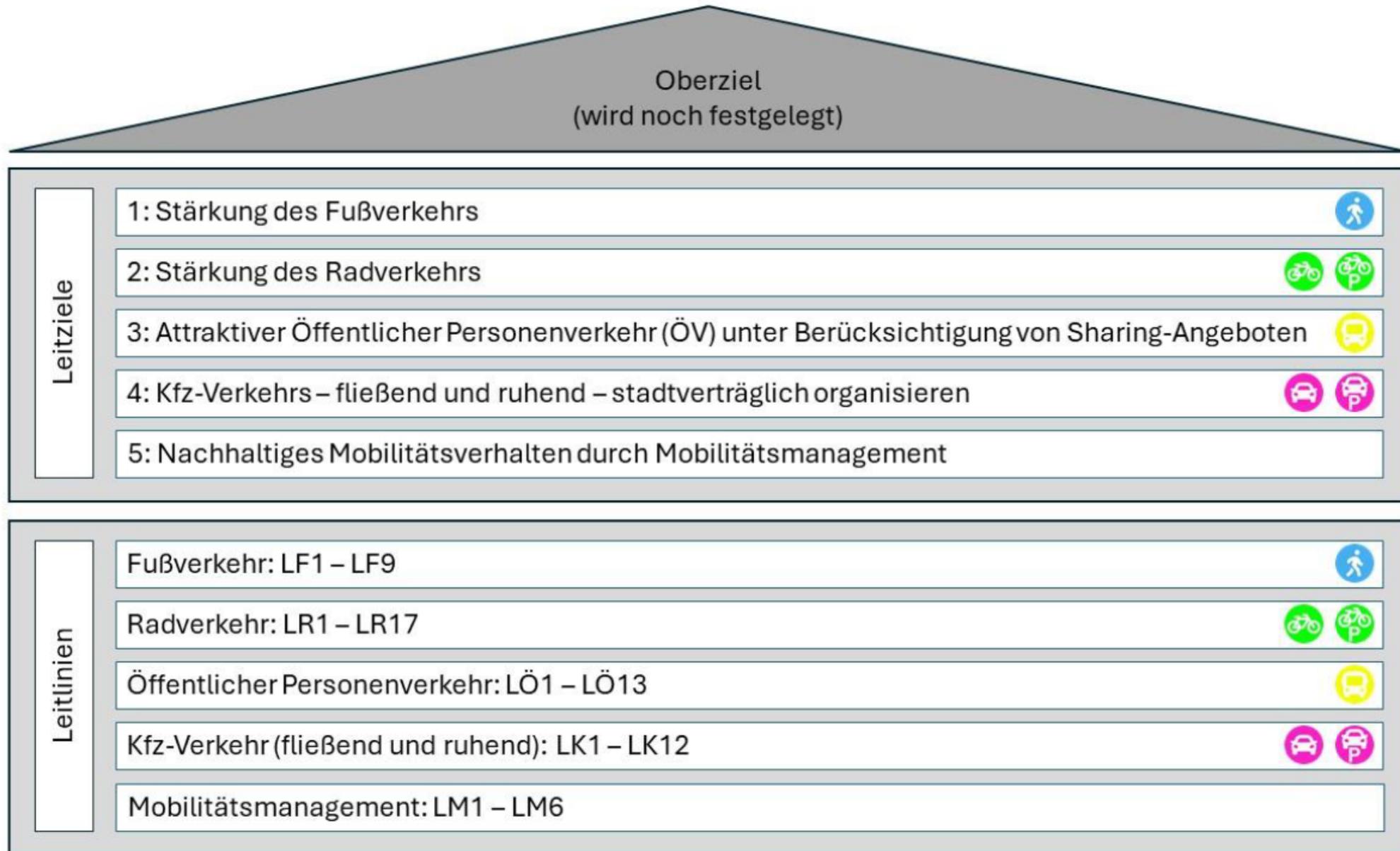
Dr.-Ing. Katja Engelen  
Rebecca Kleinjans, M.Sc.

Aachen, im April 2024  
220600 SUMP Siegburg Zwischenbericht 2023-04-11.docx

HRB 3329 AMTSGERICHT AACHEN  
GESCHÄFTSFÜHRER: DIPL.-ING. AXEL C. SPRINGSFELD DR.-ING. MICHAEL M. BAIER  
BANKVERBINDUNG: IBAN: DE 1638050000016011116 BIC: AACSD33

# Themen heute





Oberziel  
(wird noch festgelegt)

Leitziele

1: Stärkung des Fußverkehrs 

2: Stärkung des Radverkehrs  

3: Attraktiver Öffentlicher Personenverkehr (ÖV) unter Berücksichtigung von Sharing-Angeboten 

4: Kfz-Verkehr – fließend und ruhend – stadtverträglich organisieren  

5: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Mobilitätsmanagement

Leitlinien

Fußverkehr: LF1 – LF9 

Radverkehr: LR1 – LR17  

Öffentlicher Personenverkehr: LÖ1 – LÖ13 

Kfz-Verkehr (fließend und ruhend): LK1 – LK12  

Mobilitätsmanagement: LM1 – LM6

# Leitbild/Oberziel

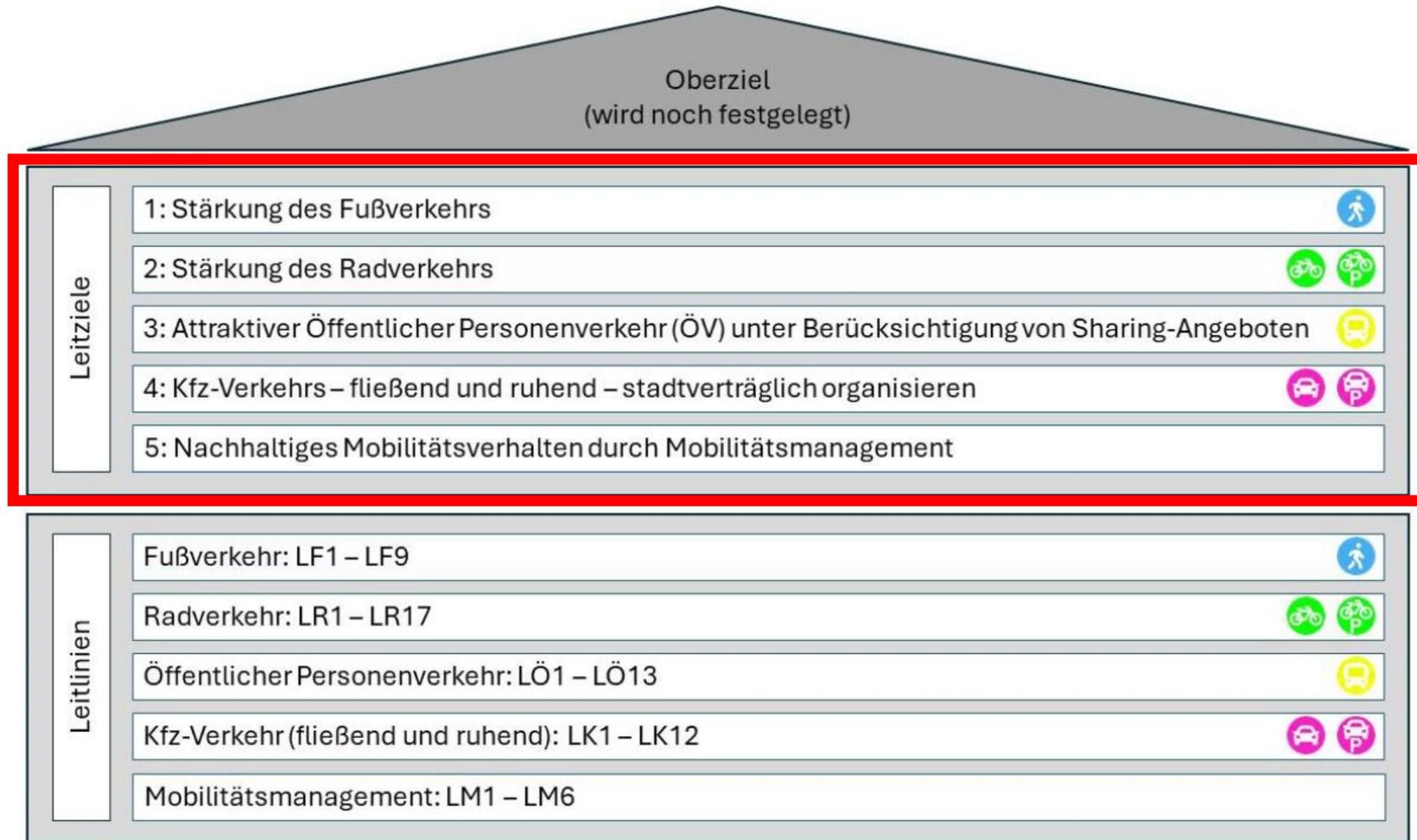
**V1:** Mobilitätswende in Siegburg: mehr nachhaltige Mobilität bei weniger Verkehr

**V2:** Siegburg verbindet – besser gemeinsam mobil und unterwegs.

**V3:** Siegburg – sicher. mobil. erreichbar.

**V4:** Kurze Wege und grüne Verweiliasen– Michaelsberggefühl in der ganzen Stadt.

**V5:....**



# Leitziele

## 1. Stärkung des Fußverkehrs

- Sicheres, komfortables, dichtes und geschlossenes Fußverkehrsnetz mit funktionsgerechten Querungsmöglichkeiten
- innerhalb der Ortsteile sowie Anbindungen zu den nächsten Nachbarn und Zuwegung zum ÖV
- regelkonforme Dimensionierung unter Berücksichtigung der Netzfunktion, der anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel
- Nutzbarkeit für alle
- Instandhaltung und Verkehrssicherung
- „anziehende“ Handlungsansätze (pull)

# Leitziele

## 2. Stärkung des Radverkehrs

- Sicheres, komfortables, dichtes und geschlossenes Radverkehrsnetz mit funktionsgerechten Querungsmöglichkeiten
- innerhalb der Ortsteile sowie Anbindungen zu den nächsten Nachbarn und Zuwegung zum ÖV
- regelkonforme Dimensionierung unter Berücksichtigung der Netzfunktion, der anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel
- sichere und ausreichende Radabstellanlagen
- Instandhaltung und Verkehrssicherung
- Förderung von Lastenfahrrädern (Leihangebot)
- „anziehende“ Handlungsansätze (pull)

# Leitziele

## 3. Attraktiver ÖV unter Berücksichtigung von Sharing-Angeboten

- Beachtung der Möglichkeiten zur Einflussnahme durch die Stadt
- Planung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur (Haltestellen und Verknüpfungspunkte)
- Busbeschleunigung (Bevorrechtigung, Bussonderfahrstreifen)
- enge Kooperation mit Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger
- konkurrenzfähiges ÖV-Angebot inkl. Sharing
- Nutzbarkeit für alle
- „anziehende“ Handlungsansätze (pull)

# Leitziele

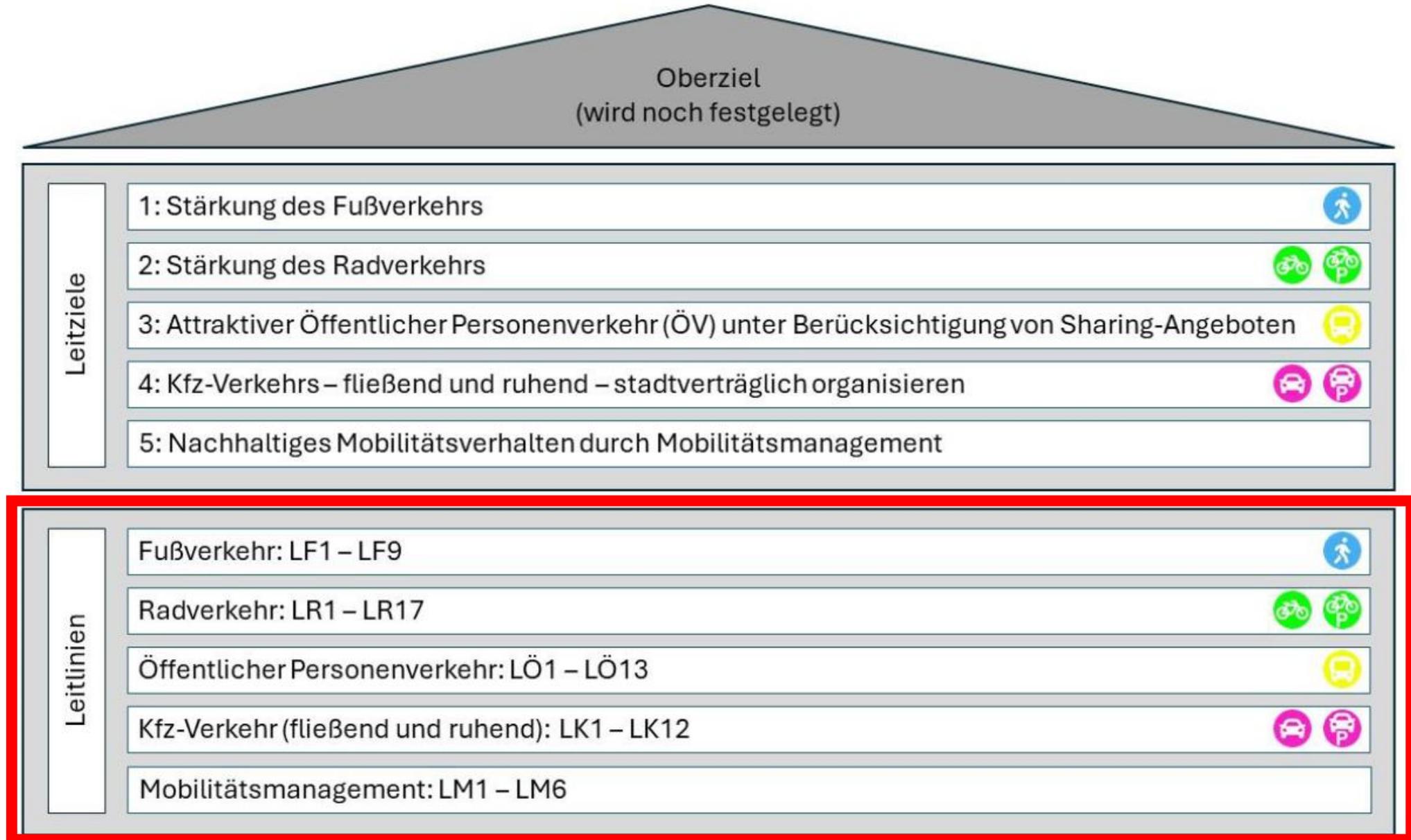
## 4. Kfz-Verkehr – fließend und ruhend – stadtverträglich organisieren

- „restriktive“ Maßnahmen (push)
- Vorbehaltsnetz zur Bündelung und Verstetigung des noch notwendigen Kfz-Verkehrs
- Vorrang Verkehrssicherheit ggü. Schnelligkeit und Flüssigkeit
- Führung des Lkw-Verkehrs (Wirtschaftsverkehr) über Wegweisung und Zufahrtsbeschränkungen
- räumlich angepasstes Geschwindigkeitsniveau (Vorbehaltsnetz und abseits des Vorbehaltsnetzes)
- flankierende Maßnahmen und Überwachung zur Unterstützung
- abseits des Vorbehaltsnetzes steht Umweltverbund im Vordergrund
- Regulierungen des ruhenden Kfz-Verkehrs
- Beschränkung des ruhenden Kfz-Verkehrs im Straßenraum auf ein notwendiges Minimum
- kreisweite Umsetzung des bedarfsgerechten Ladeinfrastrukturkonzepts

# Leitziele

## 5. Nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Mobilitätsmanagement

- Querschnittsaufgabe
- Zusammenarbeit mit ortsansässigen Akteuren (Netzwerk oder Arbeitsgruppe)
- Vorbildfunktion der Stadtverwaltung
- Neben Stadtverwaltung andere öffentliche Betriebe in das betriebliche Mobilitätsmanagement integrieren
- Anregung von Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖV-Betreibenden (u. a. auch organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung)
- Mitdenken von alternativen Mobilitätsangeboten



# Leitlinien Fußverkehr

- LF 1 – Fußwegenetz (sichere und komfortable Erschließung)
- LF 2 – integrierte Planung von Aufenthalts- und Verkehrsräumen
- LF 3 – Notwendigkeit und Dimensionierung von Gehwegen
- LF 4 – Berücksichtigung der Barrierefreiheit
- LF 5 – Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen
- LF 6 – ebene Oberflächen und ausreichende Beleuchtung
- LF 7 – fußnetzbezogene Wegweisung
- LF 8 – Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- LF 9 – Zuwegung zu Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten

# Leitlinien Radverkehr

- LR 1 – differenzierte, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz
- LR 2 – Verbindungen für Schülerinnen und Schüler
- LR 3 – Verbindungen für Pendlerinnen und Pendler
- LR 4 – attraktive Verbindungen zwischen Alltags- und Freizeitnetz
- LR 5 – sicherer und funktionsgerechter Ausbaustandard
- LR 6 – innerorts Führung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs
- LR 7 – Fahrradstraßen als besondere Radachsen
- LR 8 – Freigabe der Einbahnstraßen – so weit wie möglich
- LR 9 – bevorzugt direktes Linksabbiegen an signalisierten Knotenpunkten
- LR 10 – Mischverkehrsführung an Kreisverkehren
- LR 11 – Durchlässigkeit von Sackgassen
- LR 12 – ebene Oberflächen und ausreichende Beleuchtung
- LR 13 – funktionsgerechte Querungshilfen
- LR 14 – radnetzbezogene Wegweisung
- LR 15 – sichere u. witterungsgeschützte Abstellanlagen (wichtige Ziele)
- LR 16 – Entfernung von „Fahrradleichen“
- LR 17 – vereinfachter Zugang zu Lastenfahrrädern

# Leitlinien ÖV inkl. Sharing

- LÖ 1 – Anregungen in Fortschreibung Nahverkehrsplan einbringen
- LÖ 2 – Erschließungsstandards erfüllen
- LÖ 3 – Bedienungsstandards erfüllen
- LÖ 4 – Schnellbusse u. alternative nachfrageorientierte Bedienangebote
- LÖ 5 – Fahrradabstellanlagen an allen Bahnhaltepunkten und verkehrsrelevanten Bushaltestellen (Intermodalität)
- LÖ 6 – Park&Ride-Anlagen an allen Bahnhaltepunkten und verkehrsrelevanten Bushaltestellen (Randbereich) (Intermodalität)
- LÖ 7 – Vorrang des ÖV – so weit wie möglich
- LÖ 8 – Haltestellen am Fahrbahnrand
- LÖ 9 – gute Sichtbarkeit und Auffindbarkeit von Haltestellen
- LÖ 10 – Mindeststandard Haltestellenausstattung erfüllen
- LÖ 11 – ansprechende u. angepasste Haltestellengestaltung
- LÖ 12 – bedarfsgerechte Ausbau der Sharing-Angebote
- LÖ 13 – offen gestaltete, barrierefreie Mobilstationen (Intermodalität)

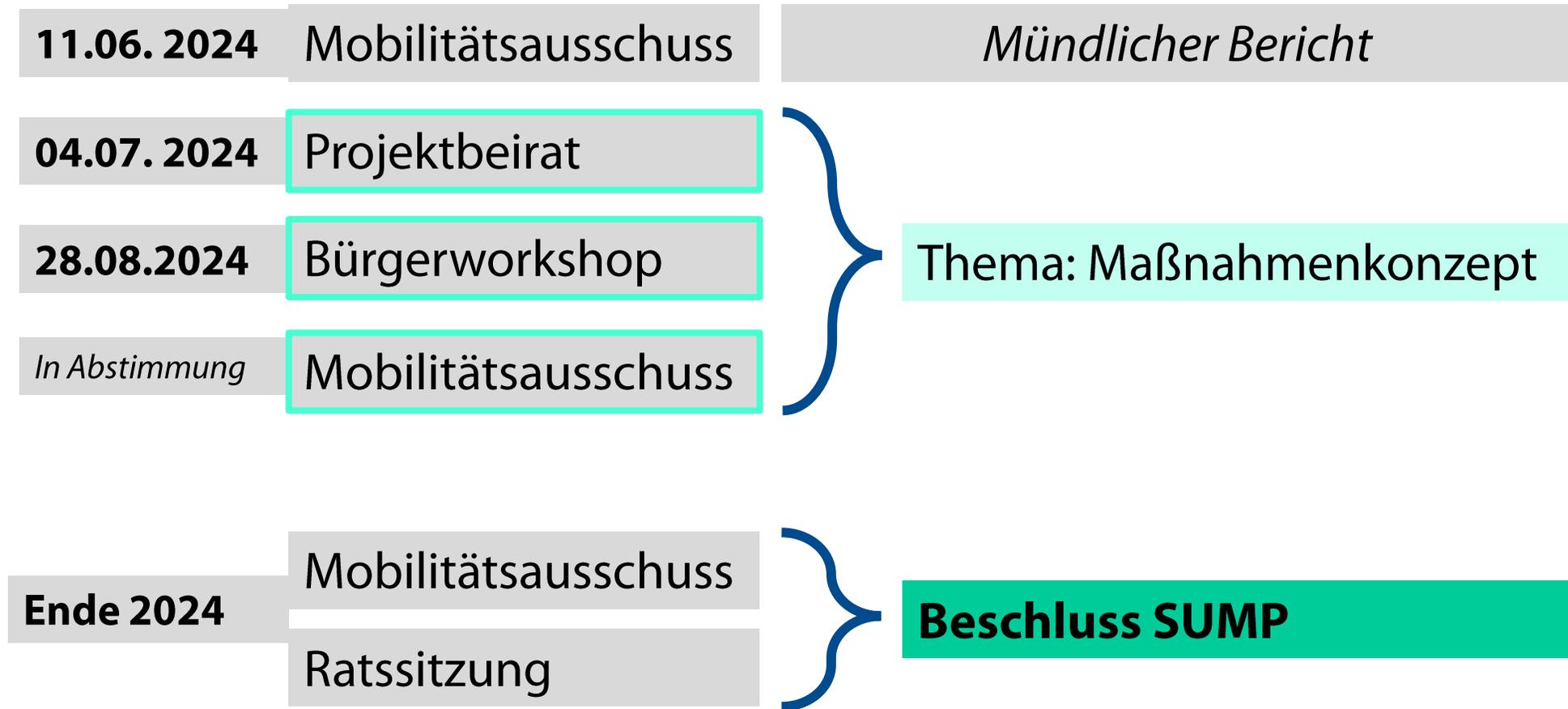
# Leitlinien Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

- LK 1 – Geschwindigkeitskonzept (Vorbehaltsnetz, abseits des Vorbehaltsnetzes)
- LK 2 – Vorrang Verkehrssicherheit ggü. Schnelligkeit und Flüssigkeit
- LK 3 – Auswahl Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen nach Kontinuität und Funktion
- LK 4 – Ausbaustandard und Gestaltung nach Regelmaßen
- LK 5 – Einbahnstraßen mitdenken, aber Einzelfallentscheidung
- LK 6 – diskriminierungsfreie Flächenbereitstellung für Ladeinfrastruktur
- LK 7 – Parkraummanagement mit, an aktuelle Situation angepasstem Parkraumangebot und bedarfsgerechter flexibler Umnutzung von Parkständen im Straßenraum
- LK 8 – begleitende Parkraumüberwachung
- LK 9 – Einführung eines dynamischen Parkleitsystems durch Technik
- LK 10 – Entwicklung Lkw-Führungskonzept (Wirtschaftsverkehr)
- LK 11 – wirtschaftsverkehrsnetzbezogene Wegweisung
- LK 12 – Ausweisung und Überwachung von Liefer- und Ladezonen
- LK 13 – punktuell Zufahrtsbeschränkung durch Technik

# Leitlinien Mobilitätsmanagement

- LM 1 – Umsetzung des Mobilitätsplans
- LM 2 – kommunales Mobilitätsmanagement mit thematischer Verankerung von Klimaschutz und Mobilität
- LM 3 – betriebliches Mobilitätsmanagement – Unterstützung bei Umsetzung
- LM 4 – zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement – Unterstützung bei Umsetzung
- LM 5 – Beachtung der Bezahlbarkeit von Mobilität
- LM 6 – Öffentlichkeitsarbeit

# Nächste Schritte



# Maßnahme: Beispiel

**Fußgängerverkehr (inklusive Barrierefreiheit)**

**F7 Erweiterung des Angebots an Spielgelegenheiten**

**Bezug Oberziel**

- Sicherung von Mobilität für alle
- Klimaschonende Mobilität
- Vernetzte Mobilität

**Bestand**

**Lösung**



Brunnenanlage mit spielerischen Elementen, Koekkoekplatz



Wegebezogene Spielelemente  
Beispiel Griesheim (www.griesheim.de)

**Kurzbeschreibung**

Spaziergänge und Aktivitäten an der frischen Luft sind für besondere Zielgruppen, darunter Kinder und Senioren, von großer Bedeutung (u. a. zur Stärkung des Immunsystems, zur Erhaltung der körperlichen Fitness, zur Förderung der Motorik). Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind (vgl. F7 „Erweiterung des Angebots an Sitzgelegenheiten“). Dabei lassen sich manchmal Sitz- und Spielelemente auch kombinieren (z. B. Balancierbalken, der auch als Bank genutzt werden kann).

Im Hinblick auf die Erweiterung des Angebots an Spielgelegenheiten sind zunächst die relevanten Aufenthaltsbereiche und Wegeverbindungen von Kindern zu identifizieren. Erste Hinweise geben Platzbereiche und Freizeitanlagen, die für Kinder von Bedeutung sind. Im Idealfall erfolgt die Identifizierung im Rahmen eines partizipativen Prozesses gemeinsam mit Kindern und Eltern (siehe F10 „Durchführung des Fußverkehrs-Checks“). Im nächsten Schritt muss dann erarbeitet werden, an welchen Punkten eine Aufstellung von Spielgelegenheiten sinnvoll möglich ist. Hierbei sollte die Aufenthaltsqualität des Umfelds sowie die Sichtbarkeit und Erreichbarkeit des Aufstellungsortes berücksichtigt werden. Die Barrierefreiheit (Freihaltung von Fußgängerachsen) darf jedoch durch die Aufstellung nicht beeinträchtigt werden.

**Zielsetzung**

- ➡ Schaffung einer erhöhten Aufenthaltsqualität
- ➡ Förderung der Gesundheit, der Mobilität und des Wohlbefindens

**Klimaschutzorientierte Bewertung**

**CO<sub>2</sub>-Emissionen** (Minderungspotenzial) gering

**Kostenschätzung** (Planung, Material, Umsetzung) mittel

**Fertigstellung der Maßnahme** (Wirkungsbeginn) mittelfristig

**Klimaschutzorientierte Priorität** (Gesambewertung) ☆☆☆

**Umsetzungsorientierte Bewertung**



**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Kleve,  
Vertretende der Kindergärten und Grundschulen

← **Beispielmaßnahme Stadt Kleve**

**Beispielmaßnahme Stadt Neuwied** →

**Radverkehr**

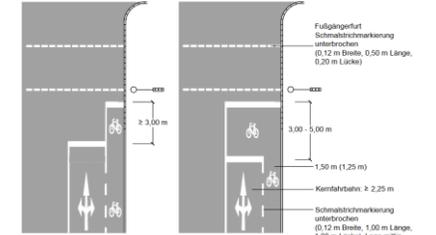
**R8 Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen**

**Bestand**



**Ergänzung/Lösung**

Vorgezogene Haltlinie und aufgeweiteter Radaufstellstreifen:



Quelle: Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg

**Kurzbeschreibung**

Bei der Führung des Radverkehrs auf Schutz- oder Radfahrstreifen ist an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlage zu prüfen, ob die Umsetzung einer vorgezogenen Haltlinie oder eines aufgeweiteten Radaufstellstreifens umsetzbar ist. Beide Varianten bieten für den Radverkehr die Möglichkeit, sich im Blickfeld des Kfz-Verkehrs aufzustellen und können durch eine Entflechtung rechts abbiegender Kfz von geradeaus fahrendem oder links abbiegendem Radverkehr zu einer erheblichen Entschärfung von Gefahrensituationen beitragen.

Aufgeweitete Radaufstellstreifen kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten zum Einsatz, damit die Mehrzahl der Radfahrer den Aufstellstreifen auch nutzen kann. (Quelle: ERA 2010)

Im Zuge der Umsetzung des Zielkonzepts für den Radverkehr und die Optimierung der Radverkehrsführung (u. a. durch Anlage von Schutzstreifen wo möglich), ist die Sicherung des Radverkehrs an Lichtsignalanlagen zu berücksichtigen. Dies spielt vor allem im Innenstadtbereich eine Rolle.

**Zielsetzung**

- ➡ Erhöhung der Verkehrssicherheit

**Wirkung auf ...**

	gering			hoch
<b>Verkehrsmittelwahl</b> (zu Gunsten des Umweltverbunds)				
<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen</b> (Minderungspotenzial)				

**Verantwortlichkeit/ Beteiligung**

Stadt Neuwied

# 4

## Bekanntgaben der Verwaltung

## 4 Querung Kaiserstraße



# 5

## Anfrage von Ausschussmitgliedern

# NICHT ÖFFENTLICHE SITZUNG

# 6

## Bekanntgaben der Verwaltung

7

# Anfrage von Ausschussmitgliedern

# Ende der Veranstaltung

# Erstellung eines Mobilitätsplans für die Kreisstadt Siegburg

Dr.-Ing. Katja Engelen  
Rebecca Kleinjans, M. Sc.

Siegburg, 29. April 2024



## Mobilitätsplan Siegburg

BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG  
DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH  
AACHEN

# Übergeordneter Handlungsebene

## Europäische Union und Bundesregierung

- allgemeine verkehrspolitische Handlungsziele

## Landesregierung

- Novellierung des Klimaschutzgesetzes NRW
- Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW

## Region

- Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rehinland“
- shaREgion, Initiative „StadtUmland.NRW“ (Bonn und Umland)
- REGIONALE 2025 – Strategiepapier Mobilität (Berg. RheinLand)
- Grundlagenuntersuchung Mobilität (Bonn und Rhein-Sieg-Kreis)

## Kreis

- Radverkehrskonzept Rhein-Sieg-Kreis inklusive Machbarkeitsstudien zu RadPendlerRouten
- Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis
- Nahverkehrsplan

# Vorliegende stadtp. Ziele/ Handlungsansätze

## gesichtete Unterlagen

- Verkehrskonzept Siegburg (2010),
- Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg (März 2018),
- Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schneffelrath, Schreck und Heide (2019),
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt (ISEK) (September 2019),
- Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Kreisstadt Siegburg 1. Fortschreibung (Mai 2021),
- Vitale Innenstädte Auswertungsergebnisse für Siegburg (2022),
- Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Juli 2022),
- NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg,
- Masterplan Grün (September 2023).

# Vorliegende stadtp. Ziele/ Handlungsansätze

## **Allgemein** (ohne Verkehrsmittelbezug und Zeithorizont)

- Förderung von zukunftsorientierter und klimafreundlicher Mobilität
- Sicherung und Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung der Siegburger Innenstadt als multifunktionales Zentrum
- Verbesserung der Infrastruktur
- Verkehrsartentrennung auf hoch belasteten Straßenabschnitten

## **Klimaschutz und Gesundheit**

- Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen
- Reduzierung der Belastungen für die natürliche Umwelt und für die Bevölkerung
- Senkung des Endenergieverbrauchs
- Klimaneutralität bis zum Jahr 2050
- Entwicklung von „cool spots“ und „cool streets“
- Entwicklung von urbanem Wasser u. grünen Quartieren (öffentl. Raum)
- Stärkung einer blau-grünen Baukultur (Fassaden, Luftschneisen etc.)
- Stärkung von Erholungsräumen

# Vorliegende stadtp. Ziele/ Handlungsansätze

## **Fußverkehr**

- Vollständigkeit und Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen
- barrierefreie Gehwege
- Gehwegbreite von mind. 2 m auf mindestens einer Straßenseite
- sichere Querungen
- Quermöglichkeiten für Zufußgehende an bedeutenden Netzpunkten
- mobiles Stadtmobiliar für alle Bevölkerungsgruppen

## **Radverkehr (fließend und ruhend)**

- Verbesserung der Reisezeit
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Führungsbreiten
- Verbesserung der Oberflächenbeschaffenheit
- Verbesserung der Linienführung
- Aufbau des lokalen Radverkehrsnetzes zur Förderung des Radverkehrs

# Vorliegende stadbsp. Ziele/ Handlungsansätze

## ÖPNV (Bus und Bahn)

- Abbau von Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem
- Verbesserung der Angebotsqualität
- Optimierung des ÖPNV-Angebots
- Busbeschleunigung
- barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

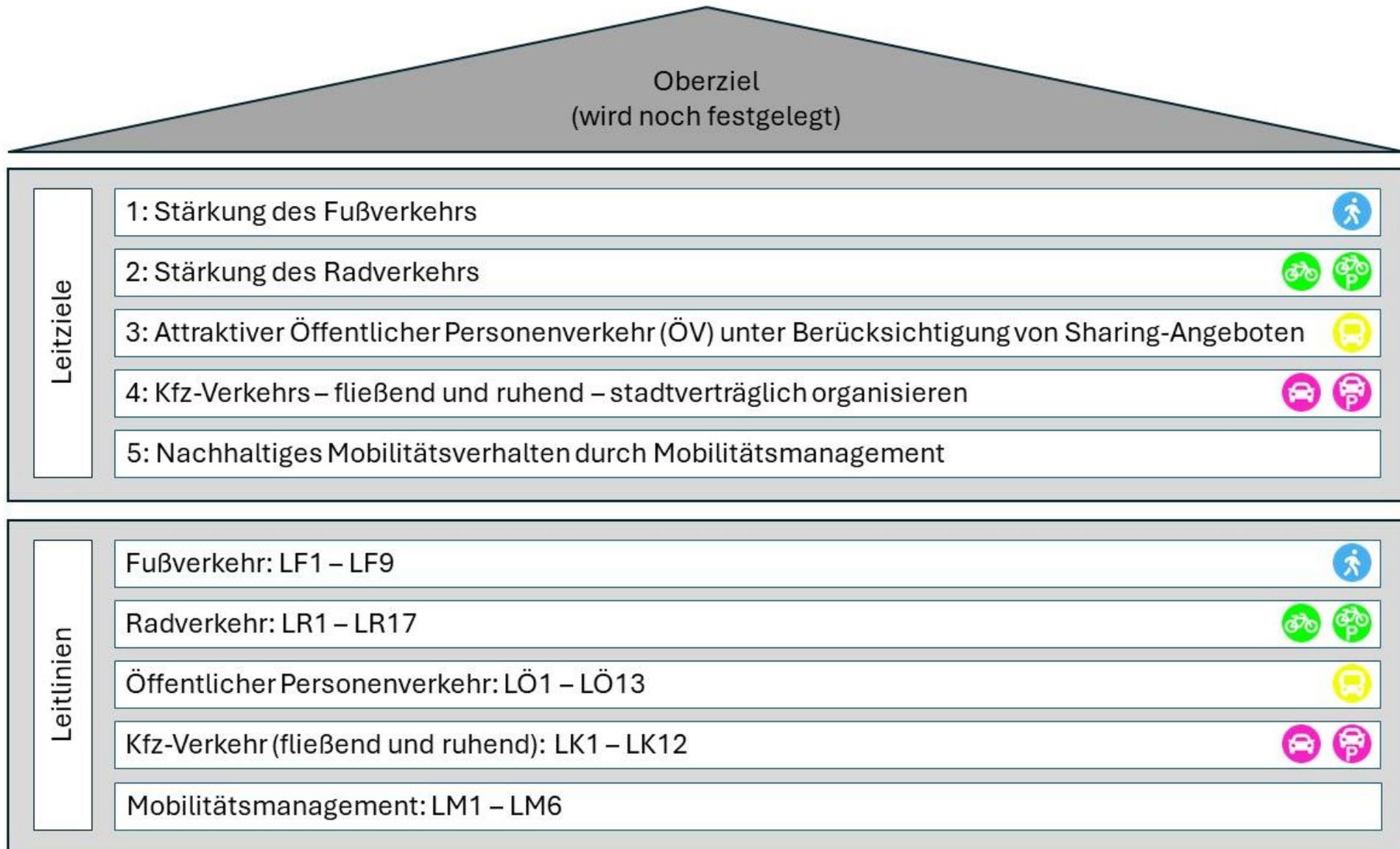
## Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

- Verminderung des Durchgangsverkehrs
- Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen
- Minimierung der Parksuchverkehre
- Attraktivierung des Parkens in Parkhäusern und Tiefgaragen

## Mobilitätsmanagement

- Etablierung (selbstverständlich und transparent)

# Verkehrliches Leitbild mit Zielen



# Oberziel

## Formulierungsvorschläge

1. Mobilitätswende in Siegburg: mehr nachhaltige Mobilität bei weniger Verkehr
2. Siegburg verbindet – besser gemeinsam mobil und unterwegs
3. Siegburg – sicher. mobil. erreichbar.

# Spezifische Zielwerte

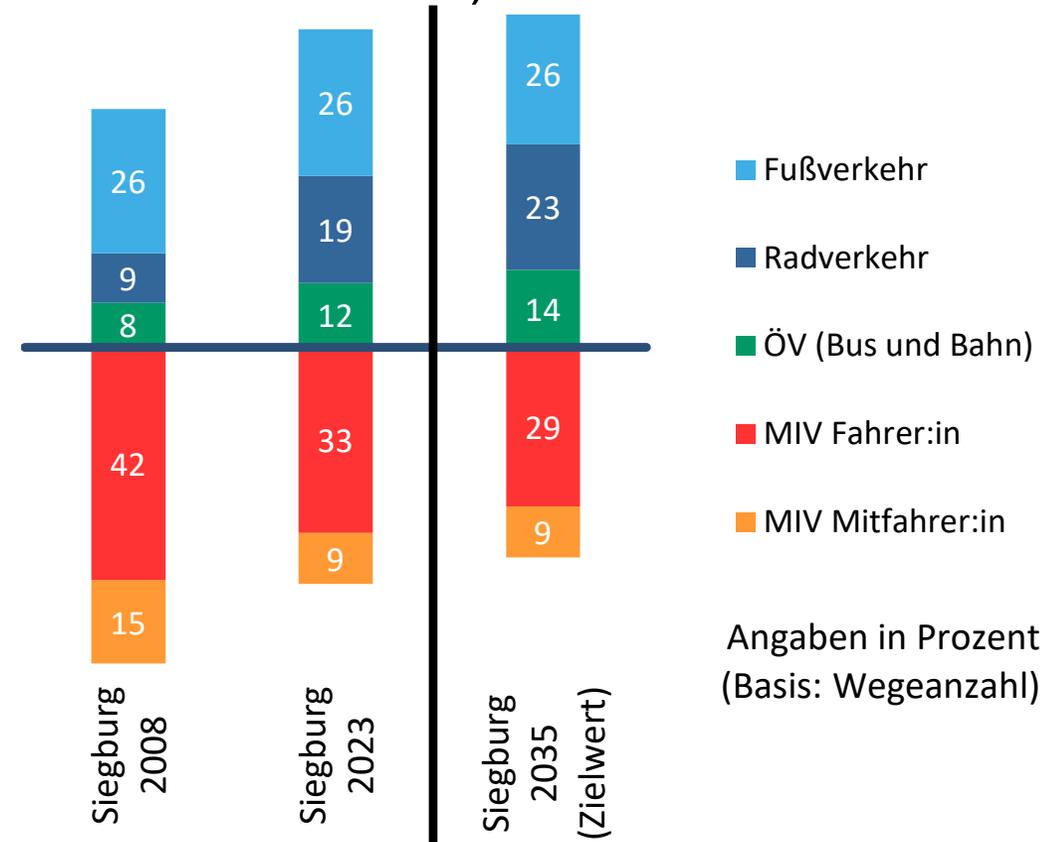
## Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

- gängigster Bewertungsindikator
- Verkehrsmittelwahlverhalten bezogen auf das Verkehrsaufkommen (Wegeanzahl)
- Zielsetzung (qualitativ):
  - Steigerung des Anteils des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV) bzw.
  - Minderung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
  - Förderung des Umweltverbunds ausschließlich zu Lasten des MIV
  - einzelnen Anteile des Fußverkehrs, Radverkehrs und des ÖV am Modal Split sollen in den kommenden Jahren nicht geringer werden, in ihrer Summe jedoch steigen

# Spezifische Zielwerte

## Verkehrsmittelwahl (Modal Split)

- Prognose: deutschlandweite langfristige Verkehrsprognose (Prognose ohne aktives Handeln der Stadt) und aktivierbare Verlagerungspotenziale (Veränderung der Verkehrsmittelwahl weg vom Kfz hin zum Umweltverbund durch aktives Handeln der Stadt)
- Siegburg Ist 2023:  
57 % Umweltverbund  
43 % MIV
- **Siegburg Ziel 2035:**  
62 % Umweltverbund  
38 % MIV



(Abweichungen zur Gesamtsumme 100 % ergeben sich durch Werterundung)

# Spezifische Zielwerte

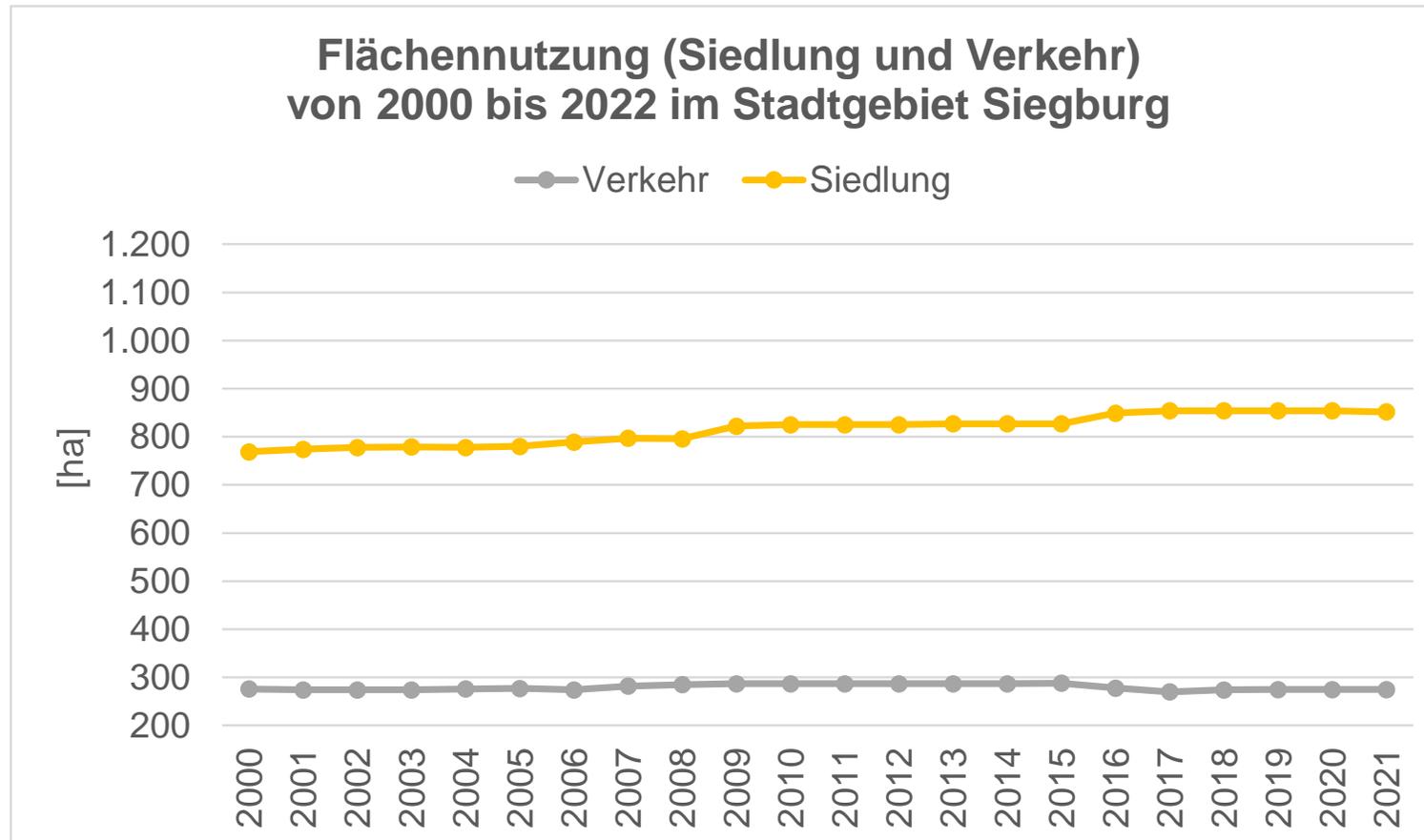
## Treibhausgase

- gesamtstädtische Bezug (Lärm wird streckenbezogen berechnet)
- Land NRW stellt Bilanzierungstool kostenfrei den Kommunen zur Verfügung
- Zielsetzungen auf übergeordneten Handlungsebenen, Minderung gegenüber 1990:
  - EU: 23 % bis 2030
  - Bund: nahezu 50 % bis 2030
  - Land: 31 % bis 2030, mindestens 60 % bis 2050
- Berechnung im integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept (2018), aber kein Abgleich mit Referenzjahr 1990
- **Siegburg Ziel 2035:** mindestens Landesziel (-31 %)

# Spezifische Zielwerte

## Flächenverbrauch

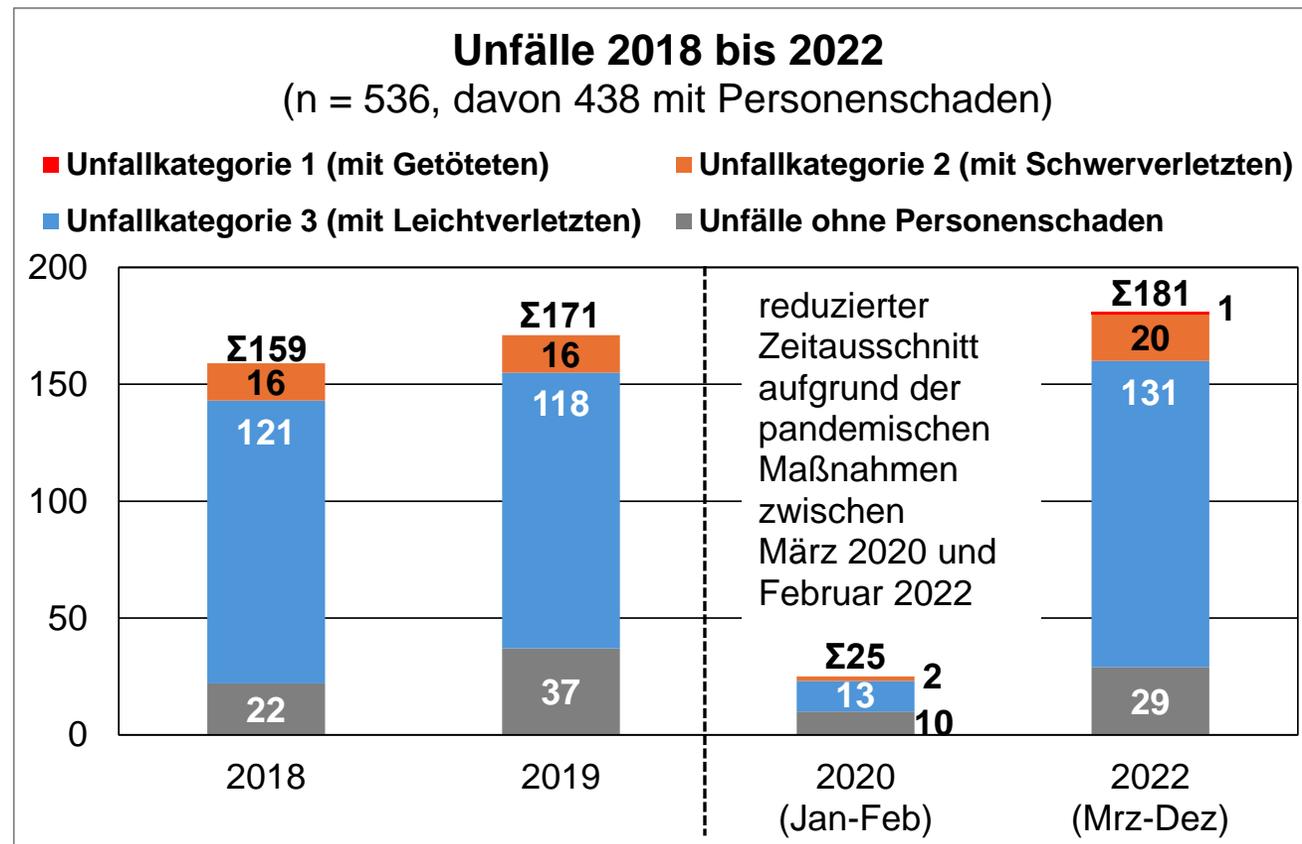
- keine konkrete Zielsetzung auf übergeordneten Handlungsebenen
- **Siegburg Ziel 2035:** nicht erforderliche Versiegelung von Verkehrsflächen vermeiden (qualitativ)



# Spezifische Zielwerte

## Verkehrssicherheit

- NRW: Vision Zero - keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten
- **Siegburg Ziel 2035:** Verringerung der Anzahl an Unfällen mit Personenschaden, mindestens die Anzahl an Unfällen mit Getöteten und Schwerverletzten



# Spezifische Zielwerte

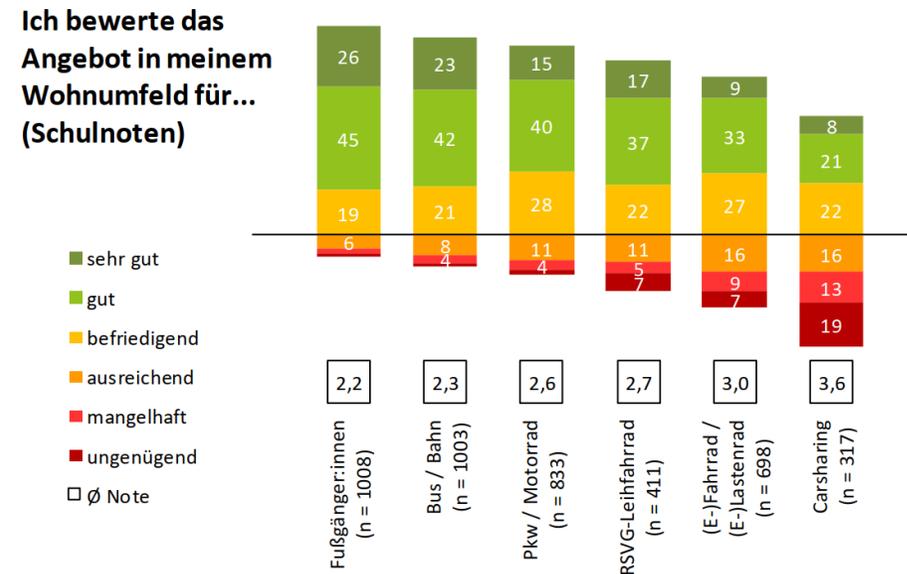
## Beförderungs- und Angebotsqualität

- großen Evaluationsaufwands für eine quantitative Analyse der verkehrsmittelspezifischen Beförderungs- und Angebotsqualität (z. B. in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 2008)
- ÖV: Festlegung und Überprüfung von Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan
- vergleichbare Analyse auf übergeordneter Ebene für Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr gibt es nicht
- **Siegburg Ziel 2035:** Empfehlung, Beförderungs- und Angebotsqualität nicht als Bewertungsindikator festzulegen

# Spezifische Zielwerte

## Subjektives Meinungsbild

- keine konkrete Zielsetzung auf übergeordneten Handlungsebenen
- großen Evaluationsaufwands für repräsentative Ergebnisse bezogen auf Gesamtbevölkerung (Mobilitätsbefragung)
- ÖV: Kundenbefragung, aber keine Befragung der Nichtnutzer und daher nicht repräsentativ für Gesamtbevölkerung
- Rad: ADFC-Fahrradklima-Test, spricht aber vornehmlich Fahrradfahrende an und daher nicht repräsentativ für Gesamtbevölkerung
- **Siegburg Ziel 2035:** subjektives Meinungsbild nicht als Bewertungsindikator, aber als Hinweis nutzen



Angaben in Prozent