



**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

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Aufgabenstellung und Zielsetzung</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Methodische Überlegungen und Herangehensweise</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Ausgangslage</b>	<b>7</b>
3.1	Räumliche und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten	7
3.2	Verkehrsinfrastrukturelle Gegebenheiten	9
3.3	Datenbasis der Verkehrs- und Mobilitätsplanung	10
<b>4</b>	<b>Abstimmungs- und Beteiligungsprozess</b>	<b>12</b>
4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	12
4.1.1	Online-Bürgerbeteiligung	12
4.1.2	Bürgerworkshops	14
4.2	Austausch mit der Politik	15
4.3	Austausch in Expertenrunden	16
4.4	Austausch mit Nachbarkommunen	16
<b>5</b>	<b>Bestandsaufnahme und -analyse</b>	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung auf übergeordneten Ebenen</b>	<b>19</b>
6.1	Ebene der Europäischen Union	19
6.2	Ebene der Bundesregierung	19
6.3	Ebene der Landesregierung	20
6.4	Ebene der Region	21
6.5	Kreisebene	22
<b>7</b>	<b>Ausrichtung der Mobilität der Stadt Siegburg</b>	<b>23</b>
7.1	Vorliegende stadtspezifische Ziele und Handlungsansätze	24
7.2	Definition eines verkehrlichen Leitbilds mit Zielen	26
7.2.1	Oberziel	27
7.2.2	Leitziele	28
7.2.3	Leitlinien	31
7.3	Stadtspezifische Zielwerte	41
7.3.1	Verkehrsmittelwahl	41
7.3.2	Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen	44
7.3.3	Verkehrsbedingter Flächenverbrauch	45
7.3.4	Verkehrssicherheit	46
7.3.5	Beförderungs- und Angebotsqualität	47
7.3.6	Subjektives Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden	48
	<b>Anhang</b>	<b>50</b>

## 1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Aufgrund der inhaltlichen Überholung vorliegender Gesamtverkehrsplanungen und dem sich im Wandel befindlichen Mobilitätsverhaltens – infolge der Notwendigkeit des Klimaschutzes, der zunehmenden Digitalisierungen und den damit verbundenen Möglichkeiten, aber auch der pandemischen Auswirkungen und vorliegenden politischen Beschlüssen – hat die Stadt Siegburg beschlossen mit externer fachlicher Unterstützung einen Mobilitätsplan zu erarbeiten. Die Stadt Siegburg möchte mit dem Mobilitätsplan ein integriertes, strategisches Mobilitätskonzept entsprechend der europäischen Leitlinien „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)“ – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne – und den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für das Stadtgebiet aufstellen.

Es wird die Gesamtmobilität der Stadt Siegburg mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben betrachtet. Ziel des Mobilitätsplans ist es, zuverlässige, bezahlbare und nachhaltige Mobilität für alle Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet dauerhaft sicherzustellen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung des Umweltverbunds (Fuß-, Radverkehr und öffentlicher Personenverkehr) und somit der Unterstützung der allgemein angestrebten Verkehrswende. Dabei sind die spezifischen Herausforderungen der Stadt Siegburg in ihrer Rolle als Kreisstadt des Rhein-Sieg-Kreises sowie als Einpendlerstadt<sup>1</sup> zu berücksichtigen.

Der Mobilitätsplan wird als ganzheitliche Strategie für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung und damit als zentrales Instrument des kommunalen Mobilitätsmanagements verstanden. Dazu sollen auf Grundlage einer Bestandsaufnahme und -analyse zunächst Leitziele definiert werden, die die inhaltliche Ausrichtung des Mobilitätsplans vorgeben. Unter Berücksichtigung der zu erwartenden Entwicklungen werden dann zu den definierten Handlungsfeldern (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement) Handlungsansätze identifiziert, die sich dazu eignen, den negativen Entwicklungen entgegenzuwirken. Über die Handlungsansätze

- Verkehrsvermeidung,
- Verkehrsverlagerung sowie
- alternativen Lösungen (beispielsweise Sharing-Systeme, technische Innovationen, Elektromobilität)

soll sich die Verkehrsmittelwahl (Modal Split) in den kommenden Jahren zu Gunsten des Umweltverbunds verändern.

Um diese Zielsetzung effektiv erreichen zu können, ist bei den Verkehrsteilnehmenden – den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Siegburg sowie den Einpendelnden aus dem Umland – in Teilen Überzeugungsarbeit für ein umweltbewussteres, klimafreundliche-

---

<sup>1</sup> Stadt mit einem überwiegendem Anteil an Einpendelnden aus dem Umland

res und intelligenteres Mobilitätsverhalten zu leisten. Von daher berücksichtigt der auszuarbeitende Mobilitätsplan neben infrastrukturellen Maßnahmen auch sogenannte „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen der Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service (Mobilitätsmanagement).

## 2 Methodische Überlegungen und Herangehensweise

Die Erarbeitung des Mobilitätsplans für die Kreisstadt Siegburg basiert auf folgenden acht inhaltlichen Leistungsbausteinen:

- Grundlagenermittlung,
- Bestandsanalyse einschließlich SWOT-Analyse,
- Abschätzung der zukünftigen Verkehrsentwicklung,
- Leitbild, Leitziele, Leitlinien,
- Maßnahmenentwicklung und -bewertung,
- Umsetzungs- und Evaluationskonzept,
- Abstimmungs- und Beteiligungsprozess,
- Dokumentation.

In der „**Grundlagenermittlung**“ (Pos. 1, Bild 1) werden alle notwendigen Daten und Materialien in Zusammenarbeit mit der Stadt Siegburg sowie über eigene ergänzende Recherchen zusammengetragen. Diese Daten bilden die Arbeitsgrundlage für die nächsten Arbeitsbausteine.

Die „**Bestandsanalyse**“ (Pos. 2, Bild 1) beinhaltet eine Sichtung der gesammelten Daten und Materialien. In Ergänzung dazu werden ausgewählte Verkehrserhebungen und Begehungen vor Ort durchgeführt. Die Erkenntnisse zur Bestandssituation – Situation für die einzelnen Verkehrsarten (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr, Kraftfahrzeugverkehr) sowie der Sachverhalt zu Querschnittsthemen (Verkehrssicherheit, Elektromobilität, Sharing, Mobilitätsmanagement) – werden in Form von identifizierten Stärken und Schwächen zusammengefasst.

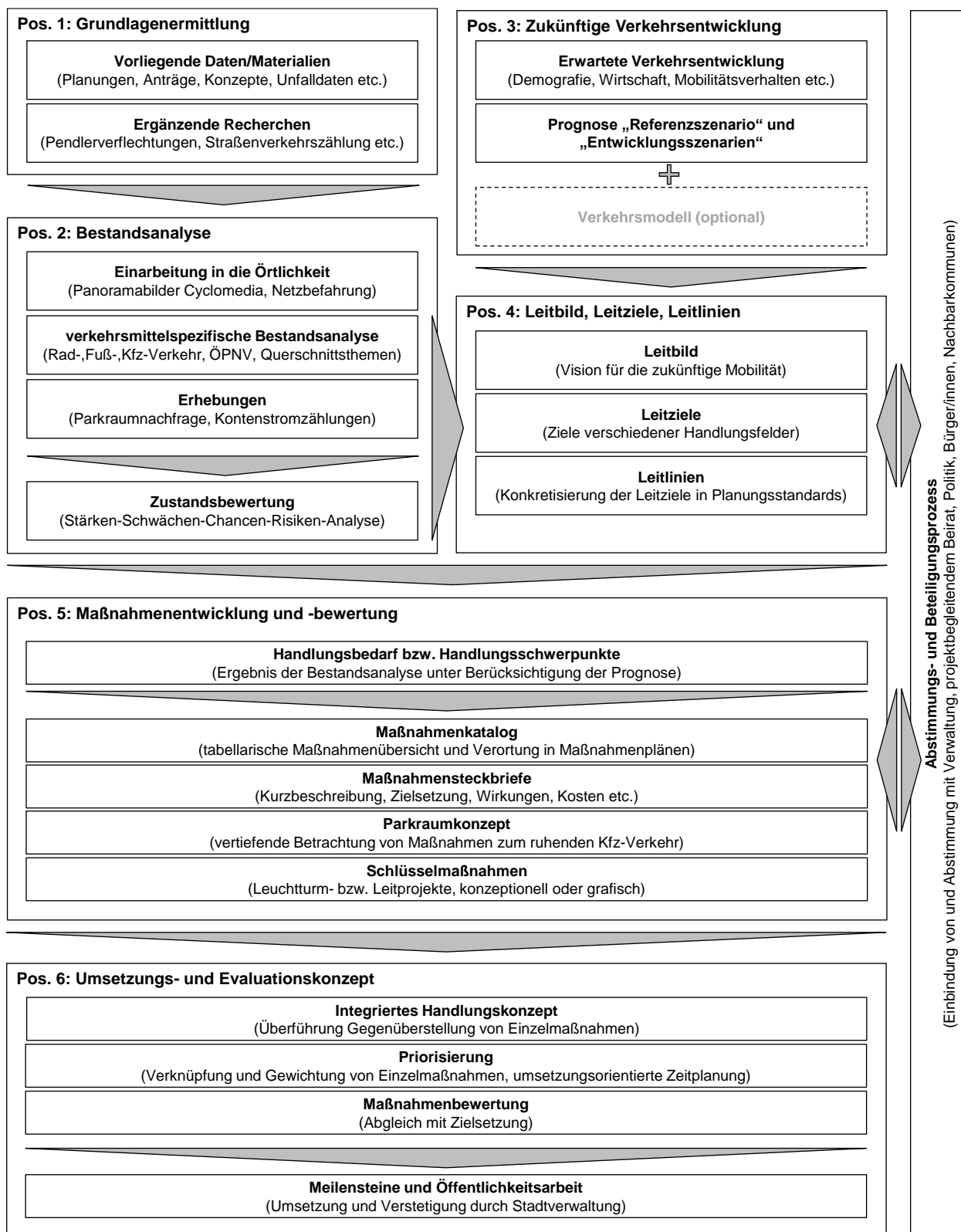
In Ergänzung zu den Stärken und Schwächen im Bestand ergeben sich Chancen und Risiken aus den zu erwartenden Entwicklungen mit Einfluss auf die Mobilität vor Ort. Diese werden im Baustein „**Zukünftige Entwicklungen**“ (Pos. 3, Bild 1) zusammengetragen. Darauf aufbauend erfolgt eine Darstellung, wie sich das Verkehrsaufkommen ohne Anpassung der Verkehrspolitik (Referenzszenario) voraussichtlich entwickeln wird. Dieses Szenario wird nicht als erstrebenswert erachtet, sondern dient lediglich dem Vergleich. Viel wichtiger ist das Aufzeigen von verschiedenen Entwicklungsszenarien. Mit ihrer Hilfe soll dargestellt werden, welche Verlagerungspotenziale (Veränderung der Verkehrsmittelwahl zu Gunsten des Umweltverbands, d. h. dem Fußverkehr, Radverkehr und des öffentlichen Personenverkehrs) durch eine unterschiedliche inhaltliche Anpassung der Verkehrspolitik aktiviert werden können. Sie zeigen das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen in der Kreisstadt Siegburg auf.

Die Szenarienbetrachtung dient als Arbeitsgrundlage für die „**Aufstellung eines Leitbilds, von Leitzielen und Leitlinien**“ (Pos. 4, Bild 1). Das verkehrliche Leitbild stellt eine Vision über die zukünftige Mobilität in der Stadt Siegburg dar. Dem untergeordnet werden Leitziele formuliert. Es handelt sich hierbei um qualitativ formulierte Zielsetzungen, wie den identifizierten Schwächen und Risiken begegnet werden soll. Für die Planung werden diese durch planerische Leitlinien konkretisiert.

Für die „**Maßnahmenentwicklung und -bewertung**“ (Pos. 5, Bild 1) werden auf Grundlage der Ergebnisse der Bestandsanalyse und der Prognose Handlungsfelder als Handlungsschwerpunkte abgeleitet. Sie werden weiter konkretisiert durch Maßnahmen, die in tabellarischer Form und Steckbriefform ausgearbeitet werden. Im Rahmen der Priorisierung (Teil von Pos. 6) werden Schlüsselprojekte ausgewählt, mit denen die Umsetzungsphase gestartet werden soll.

Für die Umsetzungsphase wird ein „**Umsetzungs- und Evaluationskonzept**“ (Pos. 6, Bild 1) ausgearbeitet. Auf der einen Seite muss der Umsetzungsstand des Mobilitätskonzepts regelmäßig erfasst werden (Abfragekonzept zur Erfassung des Umsetzungsstatus und der Gründe für eventuelle Verzögerungen bei der Umsetzung), um auf eventuell aufgetretene Schwierigkeiten zielgerichtet reagieren zu können. Auf der anderen Seite muss der bisher erreichte Wirkungsgrad des Mobilitätskonzepts erfasst werden, um bei zu großen Abweichungen Anpassungen in Bezug auf die Maßnahmen und das Konzept vornehmen zu können, sodass die Erfüllung des Gesamtziels (vgl. Pos. 4) weiterhin im Visier bleibt. Dazu werden Bewertungsindikatoren und Zielwerte festgelegt und aufgezeigt, welche Daten in welchem zeitlichen Rhythmus und mit welcher Methode erhoben werden müssen.

Im Hinblick auf die Akzeptanz des Mobilitätskonzepts als strategischer Verkehrsplan für die nächsten Jahren erfolgt die Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts mit einer **kontinuierlichen Beteiligung verschiedenster Akteure** (Verwaltung, Politik, fachrelevante Akteure, Nachbarkommunen, Öffentlichkeit).



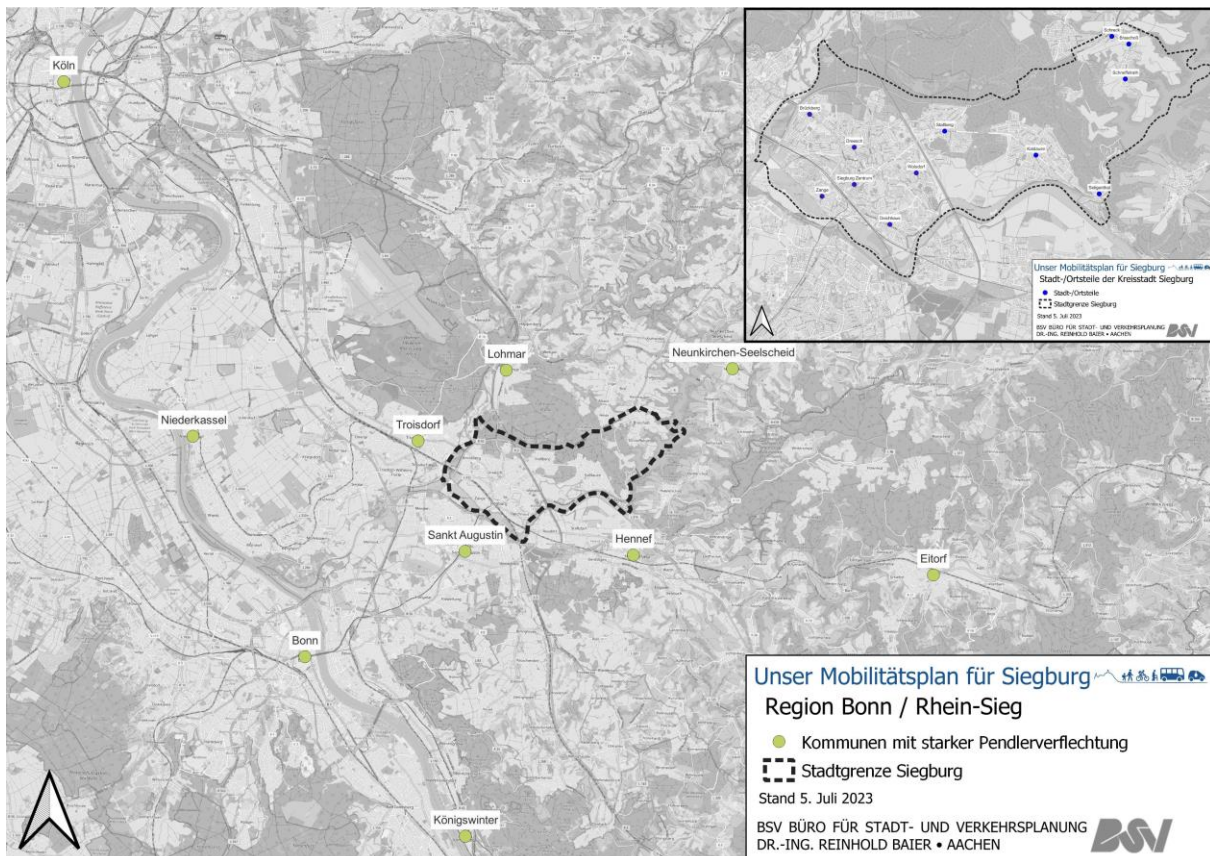
**Bild 1: Schematische Darstellung der Projekthalte und der Projektbearbeitung**

### 3 Ausgangslage

Zunächst werden die räumlichen sowie siedlungs- und verkehrsinfrastrukturellen Gegebenheiten in Siegburg als Rahmenbedingungen für Mobilitätsverhalten skizziert. Zudem wird die aktuelle Datenbasis in Bezug auf die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklungsplanung mit Bezug zur Stadt Siegburg, die Arbeitsgrundlage für die Bestandsanalyse ist, dargestellt.

#### 3.1 Räumliche und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten

Die Stadt Siegburg, die Kreisstadt des Rhein-Sieg-Kreises, liegt östlich des Rheins unweit von Bonn und Köln. Die mittelgroße Stadt Siegburg bildet nach ihren Versorgungsfunktionen ein Mittelzentrum. Sie hat formell gesehen keine festen Stadt-/Ortsteile, wobei zur Orientierung innerhalb des Stadtgebiets im Zuge des Mobilitätsplans elf Stadt-/Ortsteile anhand der Wahlbezirke und der geographischen Lage der Siedlungsflächen definiert wurden. (Detailkarte in Bild 2)



**Bild 2: Stadtgebiet von Siegburg und Region Bonn/Rhein-Sieg**

Auf einer Fläche von nahezu 24 km<sup>2</sup> (Kommunalprofil) leben 42.049 Einwohnende (Stadt Siegburg; Stichtag: 31.12.2022). Die Verteilung auf die elf Stadtteile ist dabei sehr heterogen (Tabelle 1). Der einwohnerstärkste Stadtteil ist Dreesch gefolgt von den Stadtteilen Kaldauen und Wolsdorf. Der Hauptort (Siegburg-Zentrum) weist mit Abstand die höchste Einwohnerdichte auf, hier gefolgt vom Stadtteil Dreesch.

**Tabelle 1:** Einwohnende der Stadt Siegburg nach Stadtteilen<sup>2</sup>

Stadtteil	Fläche [km <sup>2</sup> ]	Einwohnende		
		Anzahl [EW]	Anteil [%]	Dichte [EW/km <sup>2</sup> ]
Braschoß	5,2	1.539	3,7	309,2
Brückberg	1,1	3.815	9,1	3.655,0
Deichhaus	1,8	5.267	12,5	3.000,5
Dreesch	2,0	7.769	18,5	3.992,6
Haus zur Mühle	1,7	0	0	0
Kaldauen	2,7	6.983	16,6	2.711,8
Seligenthal	1,8	486	1,2	277,2
Siegburg-Zentrum	0,6	3.356	8,0	5.689,9
Stallberg	1,7	3.889	9,2	2.352,8
Wolsdorf	1,6	5.668	13,5	3.715,6
Zange	1,9	3.276	7,8	1.824,5
<b>Gesamtstadt</b>	<b>22,229</b>	<b>42.049<sup>3</sup></b>	<b>100,0</b>	<b>1.891,6</b>

Die an das Stadtgebiet angrenzenden Kommunen sind die Mittelzentren Lohmar, Troisdorf, Sankt Augustin und Hennef sowie das Grundzentrum Neunkirchen-Seelscheid. Alle Nachbarkommunen gehören ebenfalls zum Rhein-Sieg-Kreis.

Die Stadt Siegburg zeichnet sich als Wirtschaftsstandort mit sehr guter Verkehrsanbindung aus. *„Die Kreisstadt Siegburg mit ihren rd. 42.000 Einwohnern [Stand 2022] liegt in zentraler Lage zwischen den Metropolen des Rheintals (Köln und Bonn) und den Erholungsgebieten des Siebengebirges und des Bergischen Landes. Ihre verkehrsgünstige Lage (u. a. durch den Halt Siegburg/Bonn an der ICE-Strecke Köln – Frankfurt), ihre überdurchschnittliche Infrastruktur sowie ein reichhaltiges Kulturangebot machen sie zum attraktiven Mittelpunkt der Region.“*<sup>4</sup> In diesem Zusammenhang gibt es in Siegburg Standorte mit ausgewiesenen Gewerbeflächen. Insgesamt gibt es acht Betriebe des verarbeitenden Gewerbes sowie des Bergbaus und der Gewinnung von Steinen und Erden in Siegburg. Ca. 2/3 der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Stand: 30.06.2022) arbeiten im Bereich der sonstigen Dienstleistungen. Ca. 20 % sind hingegen im Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei beschäftigt.<sup>5</sup>

Das Hauptzentrum für den Einzelhandel in Siegburg befindet sich in Siegburgs Innenstadt. *„Die Innenstadt der Kreisstadt Siegburg als Hauptgeschäftsbereich ist sowohl quantitativ der bedeutendste Angebotsschwerpunkt in Siegburg als auch unter qualitativen und städtebaulichen Gesichtspunkten. Sie stellt darüber hinaus unter versorgungsstrukturellen Gesichtspunkten einen schützenswerten*

<sup>2</sup> Berechnung der Verteilung der Einwohnenden (Stichtag: 31.12.2022) unter Heranziehung des Wählerverzeichnisses zur Kommunalwahl 2020

<sup>3</sup> lt.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt. Stichtag: 31.12.2022

<sup>4</sup> städtischen Internetseite „Standortvorteile“

(<https://siegburg.de/wirtschaft-handel/wirtschaftsfoerderung/standortvorteile/index.html>), abgerufen am 15.01.2024.

<sup>5</sup> lt.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt. Stand: 17.11.2023



*zentralen Versorgungsbereich u. a. im Sinne der §§ 2 (2), 9 (2a) und 34 (3) BauGB sowie des § 11 (3) BauNVO dar.“<sup>6</sup>*

Im Stadtgebiet von Siegburg gibt es 23 Kindertageseinrichtungen, sieben Grundschulen und sechs weiterführende Schulen. Darüber hinaus befinden sich vier Berufsschulen, eine Volkshochschule, ein Abendgymnasium, wodurch ebenfalls Angebote zur Erwachsenen Aus- und Weiterbildung vorhanden sind. (Stand: Oktober 2023)

Freizeitmöglichkeiten in Siegburg bieten verschiedene kulturelle Angebote (Museen<sup>7</sup>, Konzerte, Theater), touristische Sehenswürdigkeiten (z. B. Abtei Michaelsberg) und Sportanlagen (v. a. Schwimmbad mit Freibad und Deutschlands tiefstem Tauchturm). Darüber hinaus gibt es Freizeitangebote in der Natur (z. B. Wandern oder Radfahren an den Siegauen, an der Wahnbachtalsperre, auf dem Siegradweg und dem Siegsteig), sodass ein umfangreiches Angebot zur Naherholung vorhanden ist.

### **3.2 Verkehrsinfrastrukturelle Gegebenheiten**

Die Stadt Siegburg liegt an der Autobahnen A 3 (Anschlussstelle Lohmar) und A 560 (Anschlussstellen Siegburg, Sankt Augustin und Niederpleis). Das „Grundgerüst“ des Straßennetzes innerhalb des Stadtgebiets und zu den benachbarten Kommunen bilden die Bundesstraße B 56 und Landesstraßen (L 16, L 316, L 332 und L 333).

Hinsichtlich des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) gehört Siegburg dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) an und verfügt mit dem Bahnhof Siegburg/Bonn über eine Schienennetzanbindung (Regional- und Fernverkehr). Siegburg liegt an der Strecke des Regionalexpresses von Aachen über Köln nach Siegen (RE 9) und den S-Bahn-Linien S 12 und S 19, durch diese bestehen Verbindungen in die Nachbarkommunen Troisdorf und Hennef sowie zum Flughafen Köln/Bonn. Mit den Intercity-Express-Zügen (ICE) 41, 42, 43, 45 47, 49, 78 und 79 bestehen Fernverkehrsverbindungen nach Köln, Dortmund, Frankfurt, Heidelberg, Ingolstadt, Hamburg, Amsterdam und Brüssel. Zu den S-Bahnverbindungen S12 sowie S16 liegen Planungen vor. Die Planungen zur S12 (Ausbau der Erftbahn RB 38 zur S-Bahn mit Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten und höheren Fahrgeschwindigkeiten) betreffen nicht direkt die Stadt Siegburg. Die Entwicklung der neuen S16 (Langenfeld – Leverkusen-Mitte – Köln Hbf – Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen – Au (Sieg)) mit 20-Minuten-Takt ist ein Teilprojekt des NVR-Nahverkehrsplankonzepts 2030+ und soll die Erreichbarkeit des Kölner Südens verbessern.

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) von Siegburg ist direkt an den Bahnhof angeschlossen. Hinsichtlich des Busverkehrs ist die Stadt Siegburg für den kommunalen Ortsbusverkehr und der Rhein-Sieg-Kreis für die interkommunalen Verbindungen (Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen) im Kreisgebiet verantwortlich. Mit den bestehen Busverbindungen ist Siegburg

<sup>6</sup> Angaben aus Einzelhandelskonzept für die Kreisstadt Siegburg (Junker + Krause 2021)

<sup>7</sup> Stadtmuseum Siegburg, Museum des Siegwerks und Schatz- und Heiltumskammer Sankt Servatius Siegburg

burg in Richtung Neunkirchen-Seelscheid, Hennef, Sankt Augustin, Troisdorf und Lohmar angebunden.

In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage gibt es zudem noch den TaxiBus (vorherige Anmeldung erforderlich). „Der TaxiBus [...] [ergänzt] das Angebot unseres regulären Linienverkehrs auf wenig genutzten Strecken bzw. zu selten genutzten Uhrzeiten zur Sicherung Ihrer Mobilität.“<sup>8</sup> Einen Bürgerbus gibt es in Siegburg nicht.

Definierte Mobilstationen sollen eine optimierte Verknüpfung zwischen dem ÖV und anderen Mobilitätsangeboten ermöglichen. Der Zweckverband go.Rheinland, dem auch der VRS angehört, hat hierzu in 2018 ein verbandweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen erarbeiten lassen. Darauf aufbauend hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Mobilstationsfeinkonzept in 2021 entwickeln lassen. In diesem sind für die Stadt Siegburg die sieben Haltestellen Brückberg, Franzhäuschen, Heinrichstraße, Holzgasse, Rhein-Sieg-Forum, Schreck und Schwimmbad im Hinblick auf die vorhandenen und erforderlichen Angebote analysiert worden. Für den Ausbau und die Umsetzung der Mobilstationen Volkshochschule, Holzgasse und Schreck liegt bereits ein politischer Beschluss des Mobilitätsausschusses der Stadt Siegburg vor.

Die Stadt Siegburg ist in das überregionale Radverkehrsnetz NRW sowie das kreisweite Radverkehrsnetz des Rhein-Sieg-Kreises integriert, hat aber kein eigenes, offiziell ausgewiesenes, lokales Radverkehrsnetz. Darüber hinaus sind in Siegburg sowohl das auf den Alltagsverkehr ausgelegte Bike-Sharing-System RSVG-Bike, Car-Sharing mit verschiedenen Anbietern sowie ein E-Tretroller-Sharing verfügbar.

Für die Siegburger Innenstadt, in der sich auch der Hauptgeschäftsbereich befindet, gibt es ein Fußwegenetz, welches im Jahr 2022 hinsichtlich der Barrierefreiheit untersucht wurde. Außerdem wurde im Jahr 2023 ein Passantenleitsystem ausgearbeitet.

### 3.3 Datenbasis der Verkehrs- und Mobilitätsplanung

In den vergangenen Jahren hat die Stadt Siegburg sich bereits mit nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsplanungsansätzen beschäftigt. Dementsprechend existieren hierzu bereits erste Grundlagen auf städtischer Ebene. Auch auf regionaler Ebene gibt es verschiedene abgeschlossene und laufende Aktivitäten. Zudem liegen diverse Daten auf Landes- und Bundesebene vor. Tabelle 2 enthält eine Übersicht über vorliegende Daten und Planungen sowie sonstige Informationen.

**Tabelle 2:** Übersicht vorliegender Daten, Planungen und Informationen (Stand: März 2024)

Bezugsebene	Bezeichnung der Daten, Planung, Informationen	Jahr
Städtische Ebene	<b>Gesamtstadt</b>	
	Kommunalprofil IT.NRW Stadt Siegburg	2023
	Verteilung der Einwohnenden differenziert nach Wahlbezirken	2020
	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	2019
	Integriertes Entwicklungskonzept Michaelsberg	2019
	Verkehrskonzept Siegburg	2010

<sup>8</sup> RSVG: Bestellung TaxiBus & Anrufsammeltaxi, abgerufen am 02.04.2024 über <https://www.rsvg.de/ondemand>

	<p>Vitale Innenstädte 2022 Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg Schulentwicklungsplan für die Stadt Siegburg Siegburg Haufeld Städtebaulicher Masterplan Masterplan Grün Siegburg Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schneffelrath, Schreck und Heide Einzelhandelskonzept für die Kreisstadt Siegburg Unfalldaten Stadt Siegburg Hitzeaktionsplan Masterplan Grün <b>Mobilitätsverhalten und Verkehrsbeziehungen</b> Mobilitätserhebung Stadt Siegburg (Büro Helmert, Aachen) Berufsein- und -auspendler (Daten des Landesbetriebs IT.NRW) <b>Fußverkehr</b> Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum Gestaltungsleitfaden zum Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum Passantenleitsystem für die Siegburger Innenstadt <b>Radverkehr</b> Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar – Siegburg – Sankt Augustin RadPendlerRoute Siegburg – Sankt Augustin – Bonn Radverkehrsdaten (Heatmap) Mikroskopische Verkehrssimulation der Kreuzungsbereiche des Fuß- und Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse in Siegburg ADFC-Fahrradklimatest NKI<sup>9</sup>: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg <b>ÖPNV</b> Liniennetzplan, Fahrpläne (SPNV, ÖPNV) Haltestellenkataster der Stadt Siegburg <b>Kfz-Verkehr (inklusive Alternative Antriebe)</b> Lärmaktionsplan Stufe I Lärmaktionsplan Stufe II Lärmaktionsplan Stufe III Lärmaktionsplan Stufe IV  E-Ladestationen in der Stadt Siegburg (Standorttool, NOW GmbH) Verkehrsuntersuchung Kaiser-Wilhelm-Platz in Siegburg <b>Sharing</b> Bike-Sharingstationen in der Stadt Siegburg Car-Sharingstationen in der Stadt Siegburg E-Tretroller-Bereiche und /-Ausbringungsorte in der Stadt Siegburg</p>	<p>2022 2018  2023 2018 2023 2019 2021 2021-2023 2023 2023  2024 2020  2022 2022 2023  2014 2021 2021 2022 2022  2022  2023 2023  2010 2016 2018 in Bearbeitung 2024 2023  2021 2022 2022</p>
Regionale Ebene	<p>Kommunalprofil IT.NRW Rhein-Sieg-Kreis Nahverkehrsplan Version 2.5. für den Rhein-Sieg-Kreis Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis Agglomerationskonzept Region Köln/Bonn SPNV-Nahverkehrsplan NVR (go.Rheinland) Nahverkehrsplan NVR (in Fortschreibung) Ladeinfrastrukturkonzept</p>	<p>2023 2022 2021 2018 2016 2024 in Bearbeitung</p>
Landes- und Bundesebene	<p>Pendleratlas NRW Weitere Daten des Landesbetriebs IT.NRW Digitale Netzkarte zum Radverkehrsnetz NRW</p>	<p>2015</p>

<sup>9</sup> Nationale Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz

## 4 Abstimmungs- und Beteiligungsprozess

Den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie den Empfehlungen der Europäischen Kommission zur Erstellung von Kommunalen nachhaltigen Mobilitätsplänen (SUMP) folgend, kommt dem Abstimmungs- und Beteiligungsprozess im Hinblick auf die Akzeptanz des fertiggestellten Mobilitätsplans (SUMP) eine hohe Bedeutung zu. Vor diesem Hintergrund wurden über den gesamten Arbeitsprozess des Mobilitätsplans verschiedene Akteursgruppen kontinuierlich beteiligt.

### 4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Zur Beteiligung der Öffentlichkeit war es das Ziel des Projektteams sowohl den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Siegburg als auch den Einpendelnden über die onlinegestützte Beteiligungsplattform die Möglichkeit ihre Mitteilungen und Anregungen einzubringen (siehe Kap. 4.1.1). Darüber hinaus wurden die Bürgerinnen und Bürger in Präsenz stattfindenden Bürgerworkshops beteiligt (siehe Kap. 4.1.2).

#### 4.1.1 Online-Bürgerbeteiligung

Um Hinweise und Ideen der Bürgerinnen und Bürger der Stadt Siegburg zum Thema Mobilität/Verkehr zu sammeln, wurde die interaktive, onlinegestützte Beteiligungsplattform „mitmachen.siegburg“ der Stadt Siegburg eingesetzt. Vom 24. April bis einschließlich zum 4. Juni 2023 konnten die Siegburger Bürgerinnen und Bürger über diese online-Anwendung entweder eigene, räumlich verortete Mitteilungen zum Thema Mobilität/Verkehr tätigen oder bereits eingetragene Mitteilungen bewerten („positive Unterstützung“). Außerdem wurden auch Mitteilungen per Post oder E-Mail berücksichtigt.

Insgesamt wurden 301 Einträge gesammelt. Ein Teil dieser „Erstmitteilungen“ (267 Einträge) wurden zudem insgesamt 2.741 mal bewertet. Ebenfalls wurde ein Teil der „Erstmitteilungen“ (157 Einträge) mit insgesamt 421 Kommentaren versehen.

Über die Freitexteingabe haben die Bürgerinnen und Bürger ihre Erstmitteilung inhaltlich spezifiziert. Dadurch konnte die von den Teilnehmenden durchgeführte Kategorienzuordnung überprüft und punktuell angepasst werden.

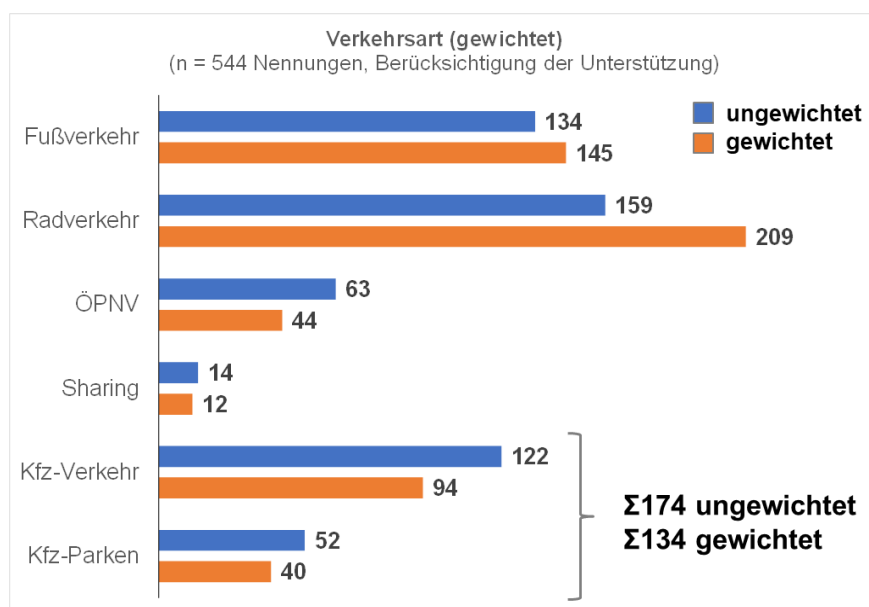
#### Verkehrsart

Neben den vier Verkehrsmittelgruppen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV (Bus- und Bahnverkehr) und Kfz-Verkehr standen Sharing und Kfz-Parken als weitere Antwortkategorien zur Kennzeichnung der Verkehrsart, auf die sich der Eintragsinhalt bezieht, zur Auswahl.

In Bezug auf die Auswerteergebnisse ist zu beachten, dass einer Erstmitteilung nicht nur eine, sondern bei Bedarf auch mehrere

Verkehrsarten zugeordnet werden.<sup>10</sup> Unberücksichtigt der positiven Unterstützungen (ungewichtete Auswertung), beziehen sich die meisten Erstmitteilungen auf den Kfz-Verkehr (174 Mitteilungen) sowie den Radverkehr (159 Mitteilungen). Es folgt der Fußverkehr (134 Mitteilungen). Die Menge der Mitteilungen zum ÖPNV und dem Sharing ist mit 63 und 14 Mitteilungen am geringsten. Rund die Hälfte der Erstmitteilungen wurden genau einer Verkehrsart zugeordnet. Vor allem Fuß- und Radverkehr werden oftmals zusammengedacht. Es wurden 87 der Erstmitteilungen zum Radverkehr (55 %) ebenfalls dem Fußverkehr zugeordnet. Beim Kfz-Verkehr (174 Mitteilungen) wurden 122 Mitteilungen zum allgemeinen Kfz-Verkehr und 52 Mitteilungen zum Kfz-Parken (runder Kfz-Verkehr) registriert.

Mit Berücksichtigung der positiven Unterstützungen (gewichtete Auswertung) gewinnt vor allem der Radverkehr an Bedeutung. Der Fußverkehr gewinnt demgegenüber weniger stark an Bedeutung. Damit ändert sich die Reihenfolge der meisten verkehrsmittelbezogenen Mitteilungen in der Spitzenposition (Radverkehr vor Kfz-Verkehr).



**Bild 3** Einträge nach Verkehrsarten

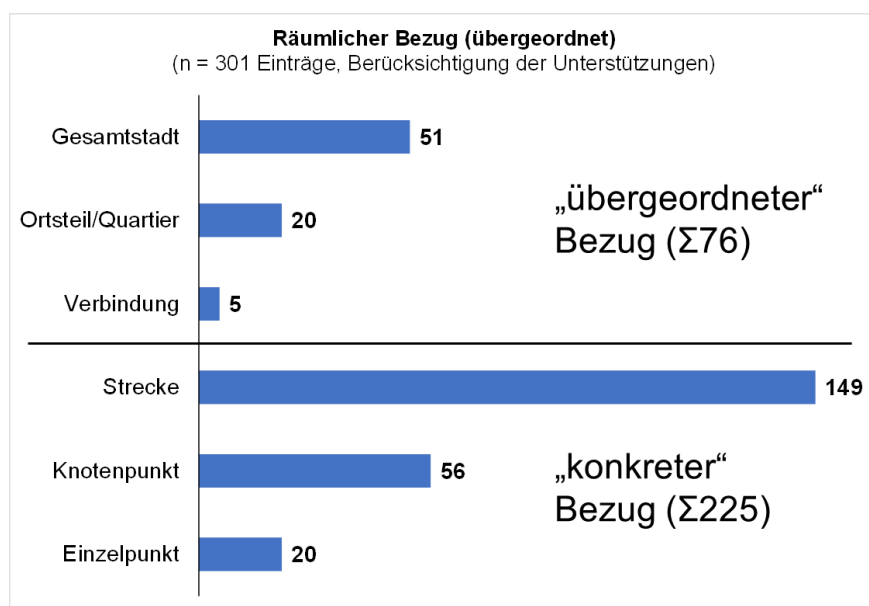
### Räumlicher Bezug

Obwohl alle Einträge auf einer interaktiven Karte im Stadtgebiet Siegburg verortet werden mussten, sind die Inhalte einiger Einträge (rund 25 % aller Erstmitteilungen) allgemein ohne konkrete räumliche Verortung formuliert. Sie beziehen sich „übergeordnet“ überwiegend auf die Gesamtstadt (51 Mitteilungen) oder Teilbereiche der Stadt (20 Mitteilungen). Lediglich ein geringer Anteil beinhalten Benennungen von Verbindungen (5 Mitteilungen).

Mitteilungen mit „konkretem“ räumlichen Bezug (rund 75 % aller Erstmitteilungen) lassen sich nach Streckenabschnitte (149 Mittei-

<sup>10</sup> Die Auswertemengen (544 Nennungen) ist daher größer als die Grundgesamtheit aller Einträge (301 Einträge).

lungen), Knotenpunkte (56 Mitteilungen) und Einzelpunkte (20 Mitteilungen) differenzieren.



**Bild 4: Räumlicher Bezug der Einträge**

In der nachfolgenden Darstellung sind die Themenfelder differenziert nach dem räumlichen Bezug der Einträge und unter Berücksichtigung der positiven Unterstützung (gewichtete Auswertung) angegeben. Die dazugehörigen detaillierten Tabellen sind im Anhang zu finden (siehe Anhang, Tabelle 3 bis Tabelle 8).

Für die Gesamtstadt sind für die Bürgerinnen und Bürger vor allem die Themenfelder Radverkehr (Netz, Infrastruktur, Fahrradparken) und Kfz-Verkehr (Aufkommen, Geschwindigkeit, Parken) von großer Bedeutung.

Über die Hälfte der Einträge mit Bezug zu einem Ortsteil/Quartier beziehen sich auf die Innenstadt. Hier werden vor allem eine Entlastung vom Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) ein Radverkehrskonzept, Maßnahmen zum Fahrradparken sowie eine reduzierte Carsharing-Parkgebühren thematisiert.

Auch die Einträge mit Bezug zu einer Verbindung beziehen sich zum Großteil auf die Innenstadt.

Hinsichtlich der streckenbezogenen Einträge werden vor allem die vier Abschnitte Aggertalbahn, Wahnbachtalstraße, Luisenstraße und Zeithstraße thematisiert. Bei den Knotenpunkten sind Wahnbachtalstraße/Frankfurter Straße sowie Bahntrassenradweg/Weierstraße von Bedeutung. Bei den Einzelpunkten handelt es sich um Einzeleinträge. Hier zeigt sich keine räumliche Auffälligkeit.

Punktuell lassen sich auch Einzelpunkte in den verorteten Einträgen der Bürgerinnen und Bürger erkennen.

#### 4.1.2 Bürgerworkshops

Um erste Teilergebnisse aus Bürgersicht bewerten und ergänzen zu lassen, wurde am 07.12.2023 mit Bezug zur Bestandsanalyse (Pos. 2) ein erster Bürgerworkshop veranstaltet.



**Bild 5: Impressionen zum durchgeführten Bürgerworkshop vom 07.12.2023**

*Hinweis: Ein weiterer Bürgerworkshop soll im Zuge der Maßnahmenentwicklung und -bewertung (Pos. 5) zur gemeinsamen Identifizierung des Handlungsbedarfs- bzw. -schwerpunkts stattfinden.*

Zu den Bürgerveranstaltungen liegen separate Ergebnisprotokolle vor. Die Inhalte werden bei der Ausarbeitung des Maßnahmenkatalogs berücksichtigt.

#### **4.2 Austausch mit der Politik**

Neben der Öffentlichkeit ist vor allem auch die Beteiligung der Politik als Entscheidungsträger von Bedeutung.

Die Politik der Stadt Siegburg hat sich dazu entschlossen, neben Präsentationen von Zwischenergebnissen im Mobilitätsausschuss einen rein politisch besetzten projektbegleitenden Beirat einzurichten, um aktiv in den Arbeitsprozess des Mobilitätsplan eingebunden zu werden. Der projektbegleitende Beirat sollte die Informationen zum Projektsachstand als Vorbereitung der nachfolgenden Ausschusssitzungen in die Fraktionen hineinbringen. Vor der Einrichtung des Beirats wurden Einzelgespräche mit den Fraktionen durchgeführt.

Die Politik wurde wie folgt in das Projekt eingebunden (Stand: 25.03.2024):

- 21. Juni 2023 Einzelgespräche: Abfrage der Erwartungen an den Mobilitätsplan (SUMP), Projektvorstellungen und Ziele, Themen- und Betrachtungsschwerpunkte,
- 9. November 2023 projektbegleitender Beirat: Erste Zwischenergebnis zur Zustandsanalyse der Ist-Situation,

- 30. November 2023 Mobilitätsausschuss: Erste Zwischenergebnis zur Zustandsanalyse der Ist-Situation,
- 6. Februar 2024 projektbegleitender Beirat: Diskussion zum Zielkonzept (Anwendung des BackCasting-Tools; betreut durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW),
- 29. April 2024 Mobilitätsausschuss (Sondersitzung): *(geplant, noch nicht durchgeführt)*,
- 19. Juni 2024 Mobilitätsausschuss: *(geplant, noch nicht durchgeführt)*.

Zu den Ausschüssen liegen Niederschriften und zu den durchgeführten Sitzungen mit dem projektbegleitenden Beirat separate Ergebnisprotokolle vor. Die Inhalte werden bei der Ausarbeitung des Maßnahmenkatalogs berücksichtigt.

### 4.3 Austausch in Expertenrunden

In zwei Gesprächsrunden mit ausgewählten Akteuren wurden ausgewählte Einzelthemen diskutiert.

#### Fußverkehr und Radverkehr

Am 14.03.2024 wurde ein Akteursgespräch mit den Vertretenden der Stadtverwaltung, der Polizei, des Fuß e.V., des ADFC sowie der Schulen und Einrichtungen für Kinder und Jugendlichen geführt. Mit ihnen wurde der erste Grobentwurf des Maßnahmenkatalogs für die Handlungsfelder Fußverkehr und Radverkehr diskutiert.

#### Einzelhandel und Gewerbe

*Hinweis: Die Durchführung des Akteursgesprächs zu den Themenfeldern Einzelhandel und Gewerbe steht noch aus.*

Zu allen Akteursgesprächen liegen separate Ergebnisprotokolle vor. Die Inhalte werden bei der Ausarbeitung des Maßnahmenkatalogs berücksichtigt.

### 4.4 Austausch mit Nachbarkommunen

Die Stadt Siegburg hat im Rahmen des Mobilitätsplans einen Austausch mit den Nachbarkommunen zum Thema „Vernetzung im Rhein-Sieg-Kreis“ initiiert. Am 20.04.2024 haben sich Vertretende des Rhein-Sieg-Kreises sowie der kreisangehörigen Kommunen Neunkirchen-Seelscheid, Troisdorf, Hennef, Sankt Augustin und Siegburg getroffen. Im Rahmen des Treffens wurde der Sachstand zu Mobilitätskonzepten in den Kommunen erfasst und es erfolgte ein Austausch zu kommunenübergreifende und kreisweite Themen (u. a. Pendelverkehre, Busspuren und Busbeschleunigung, Radpendler Routen und touristische Radrouten, Sharing-Angebote, Parkraummanagement, Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit). Eine Fortsetzung dieses Austauschs ist für den Rhein-Sieg-Kreis sowie den kreisangehörigen Kommunen über die Projektlaufzeit des Mobilitätsplans hinaus geplant.



## 5 Bestandsaufnahme und -analyse

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse lassen sich komprimiert mit Hilfe der verkehrsmittelspezifisch identifizierten Stärken und Schwächen zusammenfassen. Diese sind nachfolgend tabellarisch aufgeführt.

*Hinweis: Eine detaillierte handlungsfeldspezifische Bestandsanalyse erfolgt im nächsten Zwischenbericht.*

### Fußverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Netzdefinition für die Gestaltung eines Pasantenleitsystems für die verschiedenen Stadtgebiete liegt vor</li> <li>▪ Planungen für die Umgestaltung einer ehemaligen Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr liegen vor</li> <li>▪ Netzdefinition für den touristischen Fußverkehr liegt durch das Wanderroutennetz NRW vor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ offiziell ausgewiesenes Netz zur Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt fehlt</li> <li>▪ Konflikte Fußverkehr/Radverkehr und Fußverkehr/Kfz-Verkehr</li> </ul>

### Radverkehr (fließend und ruhend)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ (über-)regionale Netzdefinition vorhanden (Radnetz NRW, RSK Radnetz)</li> <li>▪ Planungen für die Umgestaltung einer ehemaligen Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr liegen vor</li> <li>▪ Planung einer RadPendlerRoute zwischen Lohmar, Siegburg und Sankt Augustin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ kommunale Netzdefinition fehlt</li> <li>▪ Konflikte zwischen Fußverkehr/Radverkehr und Radverkehr/Kfz-Verkehr</li> <li>▪ punktueller Ausbaubedarf bzgl. Fahrradabstellanlagen</li> </ul>

ÖV (Bus und Bahn)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Konzept zur Weiterentwicklung des Busnetzes auf Kreisebene vor (5-Jahres-Strategie-ÖPNV)</li> <li>▪ Planungen zum barrierefreien Umbau der Bushaltestellen auf kommunaler Ebene liegen vor</li> <li>▪ Bahnverbindung in die Nachbarkommunen Troisdorf und Hennef sowie zum Flughafen Köln/Bonn (S12 und S19)</li> <li>▪ Bahnverbindung nach Köln durch RE 9 (starke Pendlerverflechtung Siegburg – Köln)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Barrierefreiheit im ÖPNV ist derzeit noch nicht überall gewährleistet</li> <li>▪ unzufriedenstellende Fahrplanabstimmung von Bus und Bahn</li> </ul>

Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ gute regionale Erreichbarkeit über das klassifizierte Straßennetz</li> <li>▪ Bewohnerparkzonen in Bereichen mit hoher Parkraumnachfrage und gemischter Nutzung</li> <li>▪ Parkleitsystem vorhanden</li> <li>▪ mittlere Auslastung des Parkraumangebots in zentrumsfernen Bereichen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pkw-Bestand steigt jährlich um 1 % (Auswertung des Kfz-Bestands; Stand: 2023)</li> <li>▪ Luftreinhalteplan liegt nicht vor</li> <li>▪ starke Belastung der Einwohnenden durch Straßen- sowie Flug- und Schienenlärm (Lärmaktionsplan 2017)</li> <li>▪ Konflikte durch ein starkes Aufkommen von Parksuchverkehren</li> <li>▪ starke Auslastung des Parkraumangebots in der Innenstadt</li> </ul>

Sharing-Angebote

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Städtisches Bikesharing-Angebot durch RSVG-Bike</li> <li>▪ Carsharing-Anbieter wie Cambio oder Flinkster sind in Siegburg vertreten</li> <li>▪ E-Tretroller-Sharing des Anbieters Tier (Stand: April 2024)</li> <li>▪ Kooperation von ortsansässigen Unternehmen mit dem Bikesharing-Angebots RSVG-Bike</li> </ul>	./.

## Mobilitätsmanagement

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Modell des Businessbike ermöglicht eine Kooperation von ortsansässigen Unternehmen und RSVG-Bike.</li> <li>▪ Jobwärts-Programm (Betriebliches Mobilitätsmanagement)</li> <li>▪ Schulwegpläne der Grundschulen und weiterführenden Schulen für zu Fußgehende und radfahrende Schülerinnen und Schüler liegen vor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schulwegpläne der Grundschulen und weiterführenden Schulen sind veraltet und erfordern eine Überholung</li> </ul>

## 6 Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung auf übergeordneten Ebenen

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung wird nicht allein von der Stadt Siegburg auf Kommunalebene angestrebt, sondern auch auf den der Stadt übergeordneten verkehrspolitischen Handlungsebenen (Europäische Union, Bund, Land, Region).

Nachfolgend werden verkehrspolitische Handlungsziele der übergeordneten Handlungsebenen aus verschiedenen Dokumenten zusammengefasst dargestellt. Detaillierte Übersichtstabellen mit den konkreten Handlungszielen (Ober- und Unterziele) und zugeordneten Handlungsansätzen werden im Anhang aufgeführt.

### 6.1 Ebene der Europäischen Union

Die Verkehrspolitik der Europäischen Union (EU) hat die Aufgabe, für einen reibungslosen, effizienten, sicheren und freien Personen- und Warenverkehr innerhalb der EU zu sorgen. Ziel ist es, effiziente, sichere und umweltfreundliche Mobilitätslösungen in der EU anzubieten und die Voraussetzungen für eine wettbewerbsfähige Industrie zu schaffen, die Wachstum und Arbeitsplätze generiert. Dazu werden gemeinschaftlich integrierte Netzwerke für alle Verkehrsträger (Straße, Schiene, Wasser und Luft) aufgebaut.

Im Hinblick auf die energie- und klimapolitischen Ziele der EU hat der Einsatz nachhaltiger und innovativer Verkehrsmittel an Bedeutung gewonnen.

Um den Herausforderungen, die sich durch das stetig steigende Verkehrsaufkommen ergeben, zu begegnen, verfolgt die EU mehrere Handlungsziele (siehe Anhang, Tabelle 9).

### 6.2 Ebene der Bundesregierung

Analog zur EU verfolgt auch die Bundesregierung in Bezug auf die Verkehrspolitik derzeit das Oberziel, die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen gegenüber dem Referenzjahr 1990 zur Erreichung der Klimaziele zu senken: *„Um sektorübergreifend eine THG-Minderung von 95 % bis zum Jahr 2050 in Deutschland zu erreichen, muss der Verkehr nahezu THG-neutral sein. Vorausset-*

zung hierfür ist erstens, dass der Verkehr seinen Endenergieverbrauch deutlich senkt.“<sup>11</sup>

Diese Zielsetzung klingt vor dem folgenden Hintergrund ambitioniert. „Während die Treibhausgasemissionen in Deutschland seit 1990 stark gesunken sind, gab es im Verkehrssektor bisher kaum eine Verbesserung. Der Anteil des Verkehrs an den Gesamtemissionen ist seit 1990 von etwa 13 % auf 19,4 % im Jahr 2021 gestiegen. Das lag vor allem am stetig wachsenden Straßengüterverkehr, dem Motorisierten Individualverkehr und dem zunehmenden Absatz von Dieselmotoren.“<sup>12</sup>

Darüber hinaus wurde bereits im Rahmen des Energiekonzepts 2010 eine Reduzierung des Endenergieverbrauchs im Verkehrssektor bis 2020 um 10 % und bis 2050 um rund 40 % gegenüber 2005 angestrebt.<sup>13</sup> Um diese Ziele zu erreichen, verfolgt die Bundesregierung mehrere Handlungsziele (siehe Anhang, Tabelle 10).

### 6.3 Ebene der Landesregierung

Auch bei der NRW-Landesregierung steht der Klimaschutz an vorderster Stelle. Im Juni 2023 hat das Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes NRW das erste Klimaschutzpaket NRW veröffentlicht. Darin werden zu sowohl bundesgesetzliche Vorhaben im kommunalen Klimaschutz als auch übergeordnete Trends zusammengeführt. Im Klimaschutzpaket NRW wird auf das Treibhausgasemissionsminderungsziel eingegangen. So ist es das Ziel des Landes NRW für das Jahr 2030 „im Rahmen des technisch und wirtschaftlich zuverlässig Möglichen von aktuell minus 65 Prozent gegenüber 1990“<sup>14</sup> anzuheben.

Gesonderte Zielsetzungen für die einzelnen Sektoren sind im NRW-Klimaschutzgesetz nicht festgehalten. Diese können jedoch dem Klimaschutzplan aus dem Jahre 2015 entnommen werden, wobei dieser sich noch auf die Zielsetzung des ersten Klimaschutzgesetzes des Landes NRW von 2013 bezieht. In Bezug auf die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor sind hier bis zum Jahr 2030 eine Minderung gegenüber 1990 um 31 % als Zielwert und bis 2050 um mindestens 60 % als Orientierungswert ausgewiesen. Darüber hinaus sind im Klimaschutzplan sektorale Handlungsstrategien aufgezeigt (siehe Anhang, Tabelle 11).

Vor dem Hintergrund einer besseren, sicheren und sauberen Mobilität und dem hohen Stellenwert des Fahrrades und der Nahmobilität hat die Landesregierung im Herbst 2021 den Entwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW) sowie zur Änderung des Straßen- und Wegegesetzes verabschiedet. Damit bekommt Nordrhein-Westfalen als erstes Flächenland in Deutschland ein eigenes Gesetz, das den Rad- und Fußverkehr noch attraktiver machen soll. Mit dem neuen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

**Novellierung des Klimaschutzgesetzes NRW**  
(aufgestellt 2021)

**Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW**  
(2022)

<sup>11</sup> UBA (2016): Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung.

<sup>12</sup> UBA: Emissionen des Verkehrs. Abgerufen über <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung> am 16.01.24

<sup>13</sup> BMWI (2010): Energiekonzept für eine umweltschonende, zuverlässige und bezahlbare Energieversorgung.

<sup>14</sup> MWIKE (2023): Erstes Klimaschutzpaket Nordrhein-Westfalen

wird per Gesetz festgeschrieben, dass jedes Jahr Rad- und Fußverkehr verlässlich vom Land mit Geld gefördert wird. Hierzu wurden strategische Handlungsansätze formuliert (siehe Anhang, Tabelle 12).

#### 6.4 Ebene der Region

Um die Mobilität als unverzichtbaren Bestandteil einer modernen und vernetzten Welt zu gewährleisten, dabei aber die negativen Auswirkungen auf ein Minimum zu beschränken, engagiert sich der Rhein-Sieg-Kreis in verschiedenen Projekten, die sich mit der Zukunft des Themenkomplexes „Verkehr und Mobilität“ beschäftigen. Nachfolgend wird auf eine Auswahl dieser Projekte, aus denen verkehrsbezogene Zielsetzungen hervorgehen, in zeitlicher Chronologie Bezug genommen.

Die NVR GmbH wurde im Jahr 2015 durch die Verbandsversammlung des NVR beauftragt, eine regionale Mobilitätsentwicklung zu initiieren. Zielsetzung ist u. a. ein Strategie- und Handlungskonzept mit Lösungsansätzen und Maßnahmen zur Sicherung einer effizienten, zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung (Infrastruktur und Management) im Verbandsgebiet des NVR. Als wichtiger Baustein des regionalen Mobilitätsentwicklungsprozesses wurde vom NVR mit externer Unterstützung das Klimaschutzteilkonzept „Mobilität im Rheinland“ erarbeitet und 2016 fertiggestellt.

Unter Berücksichtigung der internationalen und nationalen Klimaschutzziele verfolgt auch das Klimaschutzteilkonzept eine Minimierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen als Oberziel. Im Klimaschuttszenario wurde für das NVR-Verbandsgebiet ein CO<sub>2</sub>-Einsparpotenzial von bis zu 37 % bis 2030 gegenüber 2014 ermittelt. Auf Grundlage der Berichtsinhalte lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze für das NVR-Verbandsgebiet identifizieren (siehe Anhang, Tabelle 13).

Die Stadt Bonn, die Umlandkommunen aus dem Rhein-Sieg-Kreis (Alfter, Bad Honnef, Bornheim, Hennef, Königswinter, Meckenheim, Niederkassel, Rheinbach, Sankt Augustin, Siegburg, Swisttal, Troisdorf, Wachtberg) und der Rhein-Sieg-Kreis haben sich als shaREgion zusammengeschlossen, um gemeinsam ein Zukunftskonzept im Rahmen der Initiative „StadtUmland.NRW“ zu erarbeiten: *„Bereits heute existiert in der Region ein dichtes und leistungsfähiges Straßen- und Schienennetz für den Nah- und Fernverkehr, welches aber zunehmend an seine Leistungsgrenzen stößt („Verkehrsinfarkt“). Der weitere Ausbau des Verkehrsnetzes ist vielerorts jedoch nur auf Kosten konkurrierender Flächennutzungen und mit Behinderungen durch zahlreiche Baustellen möglich. Auch die Freiraumqualität ist zu beachten und steht oft in direkter Konkurrenz zur bedarfsgerechten Mobilitätssicherung.“<sup>15</sup>*

Um die vorhandene Verkehrsinfrastruktur nachhaltig und bedarfsgerecht an das steigende Verkehrsaufkommen in der wachsenden Region anzupassen und dabei die sich wandelnden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung und Wirtschaft zu berücksichtigen, wurde in 2017 ein innovatives Mobilitätskonzept mit externer Unter-

**Klimaschutzteilkonzept  
„Mobilität im Rheinland“**  
(aufgestellt 2016)

**Projektauftrag „StadtUmland.NRW“ BonnUmland“**  
(aufgestellt 2017)

<sup>15</sup> Planersocietät (2017): Projektauftrag StadtUmland.NRW BonnUmland – shaREgion, Dokumentation der Arbeitsergebnisse im Themenfeld „Mobilität und Verkehr“

stützung und einem Planungshorizont bis 2030 erarbeitet. Auf Grundlage der Berichtsinhalte lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze für die shaREgion identifizieren (siehe Anhang, Tabelle 14).

Die REGIONALE 2025 ist ein Strukturförderprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen, mit dem sich das Bergische RheinLand, welches sich aus insgesamt 28 Kommunen der drei Kreise Rhein-Berg, Oberberg und Rhein-Sieg zusammensetzt, als Teilraum innerhalb der Region Köln/Bonn für die Zukunft positioniert. Ziel ist es, bis zur Präsentation im Jahr 2025 und darüber hinaus im Bergischen RheinLand lokale sowie interkommunale Strategien und Projekte mit strukturpolitischer und regionaler Bedeutung zu entwickeln, zu begleiten und umzusetzen. Für insgesamt sechs Handlungsfelder, darunter auch das Handlungsfeld Mobilität, wurde jeweils ein Strategiepapier ausgearbeitet. Auf Grundlage des mobilitätsbezogenen Strategiepapiers lassen sich mehrere Handlungsziele und Handlungsansätze identifizieren (siehe Anhang, Tabelle 15).

Der Rhein-Sieg-Kreis ist Mitglied der Metropolregion Rheinland: *„Es besteht die Notwendigkeit, den Verkehr in der Region auf zukunftsfähige nachhaltige und multimodale Mobilitätskonzepte auszurichten, damit die Entwicklung der Region nicht im Verkehrsstau stecken bleibt. Gleichzeitig hat sich die Metropolregion Rheinland als dynamisch wachsende Region in der Mitte Europas zum Ziel gesetzt, dass die Zukunft der Mobilität innovativ, CO<sub>2</sub> neutral und digital sein soll.“*<sup>16</sup>

Vor diesem Hintergrund verfolgt die Metropolregion Rheinland den Erhalt eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems sowie des Ausbaus alternativer metropolverträglicher Mobilitätsstrukturen. Der Arbeitskreis „Verkehr und Infrastruktur“ hat aktuell (2021) ein regionsspezifisches Positionspapier zum ÖPNV-Bedarfsplan NRW verfasst, aus dem regionsbezogene Handlungsziele hervorgehen (siehe Anhang, Tabelle 16).

In der Grundlagenuntersuchung Mobilität des Agglomerationsraumes der Bundesstadt Bonn sowie des Rhein-Sieg-Kreises wird *„die derzeitige Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems in der Region Köln/Bonn sowie heute bereits erkennbare Zukunftsentwicklungen untersucht“*<sup>17</sup>. Mit der Grundlagenuntersuchung Mobilität werden für die Bundesstadt Bonn und den Rhein-Sieg-Kreises die Zielsetzung der Förderung des Fuß- und Radverkehrs formuliert. Für das Handlungsfeld ÖPNV wird ein Ausbau und eine Qualitätsverbesserung des ÖPNV zum Erreichen der Verkehrswende als Ziel festgelegt.

## 6.5 Kreisebene

Analog zu den vorliegenden Zielen und Handlungsansätzen auf europäischer, bundesweiter, landesweiter und regionaler Ebene werden bereits konzeptionierte Ziele und Handlungsansätze auf Kreisebene aufgezeigt. Diese stammen aus folgenden kreisweiten Konzepten und Studien:

**REGIONALE 2025 –  
Strategiepapier Mobilität**  
(aufgestellt 2021)

**Metropolregion Rheinland  
– Positionspapier zum  
ÖPNV-Bedarfsplan NRW**  
(aufgestellt 2021)

**Grundlagenuntersuchung  
Mobilität Bundesstadt  
Bonn und Rhein-Sieg-  
Kreis**  
(aufgestellt 2019)

<sup>16</sup> metropolregion-rheinland.de/arbeitskreise/ abgerufen am 28.03.2024

<sup>17</sup> Region Köln/Bonn e.V. (2019): Grundlagenuntersuchung Mobilität

- Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin (März 2021),
- Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis (Februar 2014),
- Feinkonzept Mobilstationen Rhein-Sieg-Kreis (Juli 2021),
- Nahverkehrsplan (Januar 2022).

Zu allgemeinen sowie die Themen Klimaschutz und Gesundheit betreffende Zielsetzungen wurden in den vorliegenden kreisweiten und regionalen Konzepten keine Aussagen getroffen.

Da der Fußverkehr kein explizites Thema aufgrund der geringen Reichweite des Fußverkehrs auf der kreisweiten Ebene ist. Im Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis sind die Ziele der Radverkehrsförderung spezifischer. Dabei wird das Ziel der Standardisierung von funktionaler und baulicher Vernetzung formuliert. Außerdem werden die Schaffung einer flächenhaften, fahrradfreundlichen Erschließung des Kreises für den Fahrradverkehr sowie die Schaffung einer engen Vernetzung des Fahrradverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln als Ziele festgelegt (siehe Anhang, Tabelle 25).

Da der Rhein-Sieg-Kreis Aufgabenträger des ÖPNV ist, hat dieser die Pflicht auf Kreisebene regelmäßig den Nahverkehrsplan aufzustellen. Der Nahverkehrsplan dient dementsprechend als Grundlage zur Abstimmung mit allen am Gesamtsystem ÖPNV Beteiligten. Im Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis aus dem Jahr 2022 werden die Ziele einer Verbesserung der nachfragestarken Relationen, einer Schaffung von begreifbaren Strukturen und einer besseren Erschließung von Fahrgastpotenzialen sowie einer langfristigen Sicherung der Attraktivität des ÖPNV formuliert. Im Hinblick auf die Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln wird im Feinkonzept Mobilstationen des Rhein-Sieg-Kreises der Aufbau eines flächendeckenden Netzes an Mobilstationen als Beitrag zur Verkehrswende als Oberziel festgelegt (siehe Anhang, Tabelle 26).

Die Themenfelder Kfz-Verkehr (fließend & ruhend) sowie Mobilitätsmanagement werden konzeptionell vor allem auf kommunaler Ebene behandelt. Es liegen keine kreisweiten oder regionalen Zielsetzungen zum Kfz-Verkehr und zum Mobilitätsmanagement vor.

## 7 Ausrichtung der Mobilität der Stadt Siegburg

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung verfolgt zum einen die Reduzierung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr auf ein notwendiges Minimum und zum anderen eine möglichst umweltverträgliche Abwicklung des verbleibenden motorisierten Individualverkehrs, sodass die verkehrsbedingten Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe) weitestgehend eingedämmt werden.

Aufbauend auf einer allumfassenden Analyse wird ein Zielkonzept mit einem Leitbild, Leitzielen sowie Leitlinien für die zukunftsorientierte Entwicklung der Mobilität in der Kreisstadt Siegburg aufgestellt. Um ein gesamtstädtisches und verkehrsmittelübergreifendes Zielkonzept zu entwickeln, wurden sowohl die vorliegenden stadt-

**Allgemein  
Klimaschutz & Gesundheit**

**Fuß- und Radverkehr**

**ÖPNV  
(Bus & Bahn)**

**Kfz-Verkehr  
Mobilitätsmanagement**

spezifische sowie kreisweiten Ziele und Handlungsansätze zusammengetragen als auch die Anmerkungen aus dem projektbegleitenden Beteiligungsprozess (Verwaltung, Öffentlichkeit, Politik, Akteur:innen; vgl. Kap. 4) miteinbezogen.

## 7.1 Vorliegende stadtspezifische Ziele und Handlungsansätze

Die Stadt Siegburg hat in verschiedenen Konzepten bereits gesamtstädtische Ziele mit Bezug zur Mobilität formuliert. In den nachfolgend aufgelisteten Konzepten wurden sowohl allgemein formulierte sowie verkehrsmittelspezifische Ziele und Handlungsansätze erarbeitet:

- 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).

In einem Großteil der Konzepte werden allgemeine Ziele formuliert, die nicht nur verkehrsmittelübergreifend, sondern auch allgemein und ohne zeitlichen Zielhorizont gültig sind. Zum einen geht es um die Förderung von zukunftsorientierter und klimafreundlicher Mobilität oder um die Sicherung und Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche. Zu den verkehrsmittelübergreifenden Zielen gehören beispielsweise die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Stärkung der Siegburger Innenstadt als multifunktionales Zentrum oder die Verbesserung der Infrastruktur. Außerdem wird eine Verkehrsartentrennung auf hoch belasteten Straßenabschnitten als Zielformulierung gefordert.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der allgemeinen Zielformulierungen befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 18).*

Neben den allgemeinen Zielformulierungen liegen auch Ziele zu den Themen Klimaschutz und Gesundheit vor. Diese sind u. a. die Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen, die Reduzierung der Belastungen für die natürliche Umwelt und für die Bevölkerung sowie die Senkung des Endenergieverbrauchs. Eine konkrete Formulierung ist im integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg zu finden, indem Klimaneutralität bis zum Jahr 2050 als Oberziel festgelegt wird. Die Entwicklung von „cool spots“ sowie „cool streets“ sowie die Stärkung einer blau-grünen Baukultur sind Ziele des Masterplans Grün. Außerdem sollen stadtnahe Erholungsräume gestärkt wer-

### Allgemein

### Klimaschutz & Gesundheit



den. Ebenfalls zur Kategorie Klimaschutz gehören die Entwicklung von urbanem Wasser und grünen Quartieren.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum Klimaschutz und Gesundheit befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 19).*

Im Gegensatz zu den übergeordneten und allgemeinen Zielen, die bereits in städtischen Konzepten formuliert wurden, beziehen sich die Ziele zum Fußverkehr nur auf Aspekte, die den Fußverkehr betreffen. Im Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum wird als Oberziel die Vollständigkeit und Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen formuliert. In anderen Konzepten werden konkrete Forderungen wie z. B. eine Gehwegbreite von mind. 2 m auf mindestens einer Straßenseite gefordert. Darüber hinaus werden sichere Querungen, Querungsmöglichkeiten für Zufußgehende an bedeutenden Netzpunkten, Barrierefreiheit der Gehwege sowie mobiles Stadtmobiliar für alle Bevölkerungsgruppen als Ziele für Siegburg konzipiert.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum Fußverkehr befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 20).*

Für den Radverkehr werden sowohl Ziele bezüglich des fließenden (u. a. Radnetz, Führungsform) als auch des ruhenden (u. a. Fahrradabstellformen) Radverkehrs formuliert. Zum einen wird eine Verbesserung der Reisezeit, der Verkehrssicherheit, der Führungsbreiten, der Oberflächenbeschaffenheit sowie der Linienführung gefordert. Zum anderen soll das lokale Radverkehrsnetz aufgebaut und damit der Radverkehr gefördert werden.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum Radverkehr befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 21).*

Die Stadt Siegburg liegt im Rhein-Sieg-Kreis, der Mitglied des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg (VRS) ist. Der Rhein-Sieg-Kreis ist der Aufgabenträger für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). In Ergänzung zu den kreisweiten Zielsetzungen zum ÖPNV aus dem Nahverkehrsplan sind im Verkehrskonzept (2010) der Abbau von Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem, die Verbesserung der Angebotsqualität und die Optimierung des ÖPNV-Angebots genannt. Darüber hinaus strebt die Stadt Siegburg eine Busbeschleunigung (z. B. B 56) an und ist für den barrierefreien Ausbau von Bushaltstellen verantwortlich.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum ÖPNV befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 22).*

Analog zum Radverkehr wird beim Kfz-Verkehr ebenfalls zwischen fließendem (u. a. Verkehrsbelastungen, Kfz-Geschwindigkeiten) und ruhendem (u. a. Parksuchverkehre, Parkieranlagen) Kfz-Verkehr unterschieden. Beispielsweise werden die Verminderung des Durchgangsverkehrs, die Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen und die Minimierung der Parksuchverkehre als Zielformulierungen im Verkehrskonzept für die Stadt Siegburg aus dem Jahr 2010 festgelegt. Außerdem

## **Fußverkehr**

## **Radverkehr (fließend & ruhend)**

## **ÖPNV (Bus & Bahn)**

## **Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)**

soll das Parken in Parkhäusern und Tiefgaragen attraktiver gemacht werden.

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum Kfz-Verkehr befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 23).*

Das Handlungsfeld Mobilitätsmanagement wird in vielen Bereichen mitgedacht und inkludiert und ist damit ein handlungsfeld- und verkehrsmittelübergreifendes Thema. Dementsprechend wurde Mobilitätsmanagement nur selten in städtischen Konzepten separat thematisiert. Stattdessen hat sich eine selbstverständliche Herangehensweise und entsprechend transparente Arbeit des Mobilitätsmanagements im Sinne der Mobilitätswende bei der generellen Projektbearbeitung etabliert.

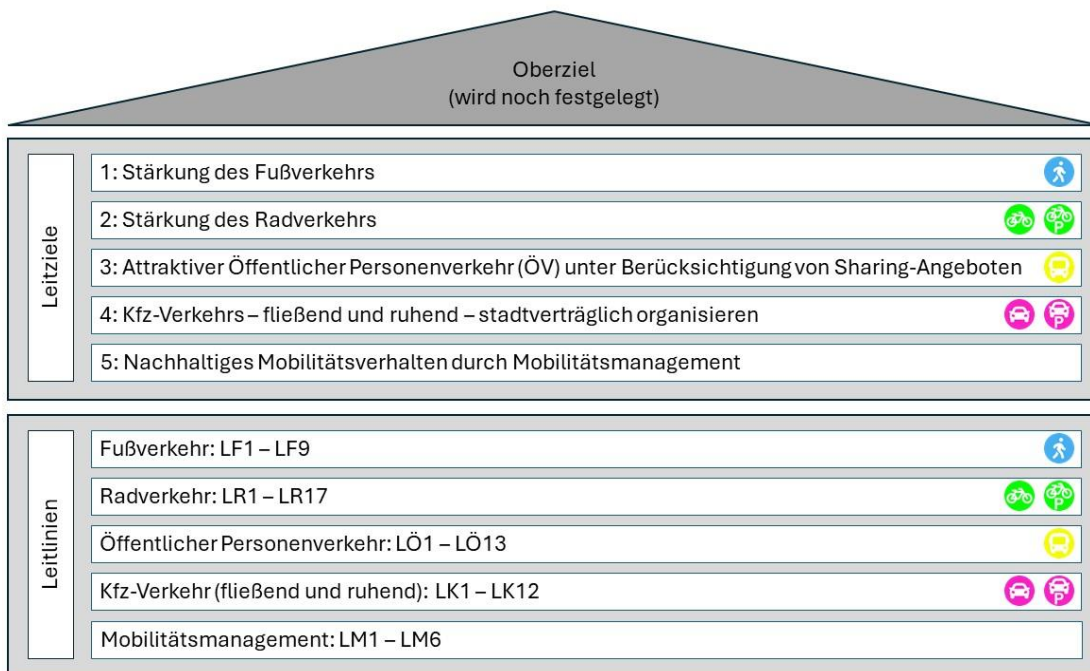
## Mobilitätsmanagement

*Hinweis: Eine vollständige Auflistung der Zielformulierungen zum Mobilitätsmanagement befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang, Tabelle 24).*

### 7.2 Definition eines verkehrlichen Leitbilds mit Zielen

Das Zielkonzept für die Kreisstadt Siegburg besteht aus einem **zentralen Leitbild**. Dieses Leitbild setzt sich zusammen aus einem zukunftsorientierten **Oberziel**, das durch handlungsfeldspezifische Leitziele thematisch konkretisiert wird. Die **Leitlinien** zeigen der Verwaltung die planerische Umsetzung der Leitziele auf. (Bild 6)

Das verkehrliche Leitbild mit den Leitzielen und den Leitlinien skizziert eine „Vision“, die den Rahmen für die strategische Ausrichtung der zukünftigen kommunalen Verkehrsplanung vorgibt. Es bildet die Grundlage der inhaltlichen Ausrichtung der späteren Maßnahmenentwicklung.



**Bild 6: Schematische Darstellung des verkehrlichen Leitbilds**

**Exkurs:**

*Im Rahmen der zweiten Sitzung des politischen Projektbeirats am 06.02.2024 wurde in Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) das BackCasting-Tool angewendet. Im Vordergrund steht bei dem Tool die Entwicklung eines Zukunftsbild für die Mobilität in Siegburg.*

*Es wurden die nachfolgenden visionären Mobilitätsaspekte durch die Teilnehmenden zusammengetragen, die bei der Aufstellung des Leitbilds an unterschiedlichen Stellen berücksichtigt wurden:*

- attraktiver ÖPNV,
- gute Anbindung,
- attraktive Preise / Tarife,
- Integration aller Lebensbereiche,
- weniger Verkehr,
- kurze Wege,
- barrierefreie Mobilität,
- hohe Verkehrssicherheit,
- keine Staustadt,
- Erreichbarkeit und Attraktivität der (Innen-) Stadt,
- Siegburg ist eine fahrradfreundliche Stadt,
- mehr Aufenthaltsqualität - "Verweil-Oasen".

*Die Reihenfolge entspricht keiner Priorisierung und keiner zeitlichen Reihenfolge.*

**7.2.1 Oberziel**

Das Oberziel ist ein kurzer, kompakter Slogan, der als orientierungsgebende Überschrift dient. Als übergeordnete Vision werden folgende Formulierungen vorgeschlagen:

„Mobilitätswende in Siegburg:  
mehr nachhaltige Mobilität bei weniger Verkehr“

„Siegburg verbindet – besser gemeinsam mobil und unterwegs“

„Siegburg – sicher. mobil. erreichbar.“

*Hinweis: Die drei Vorschläge sind erste Formulierungen, die aus vorliegenden Zielsetzungen, den Ergebnissen des bisher durchgeführten Beteiligungsprozess und büroeeigenen Erfahrungswerten entwickelt wurden. Eine Anpassung oder Neuformulierung ist problemlos möglich. Es gilt einen Arbeitstitel für den laufenden Erarbeitungsprozess festzulegen. Die Passgenauigkeit des Arbeitstitels wird am Ende des Projekts abschließend unter Einbindung der kommunalen Pressestelle überprüft, damit der Slogan für die weitere Öffentlichkeitsarbeit verwendet werden kann.*

Die Formulierungsvorschläge greifen den Handlungsbedarf im Verkehrssektor im Hinblick auf den weltweit notwendigen Klima-

schutz auf. Zugleich soll mit dem visionären Oberziel auch ein wichtiges Signal, sowohl nach innen als auch nach außen, gesetzt werden. Diese beiden Aspekte werden auch in den europäischen Leitlinien „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP“ – Leitlinien für nachhaltige urbane Mobilitätspläne – sowie den Hinweisen zur Verkehrsentwicklungsplanung und Anwendung von Mobilitätsmanagement der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) als erforderliche Zielsetzungen benannt.

### 7.2.2 Leitziele

Die Leitziele konkretisieren das kompakt formulierte visionäre Oberziel thematisch. Sie greifen die thematischen Handlungsfelder Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr und Mobilitätsmanagement auf und zielen auf eine Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung und verträgliche Verkehrsorganisation ab.

#### Leitziel 1: Stärkung des Fußverkehrs

Fußverkehr hat im Alltag vor allem für den Binnenverkehr (Verkehr innerhalb der Stadt Siegburg) und für kurze Strecken (bis 2 km) eine hohe Bedeutung.

Zufußgehende sind besonders schutzbedürftig und aufgrund ihrer physiologischen Grenzen gegenüber Steigungen und Umwegen besonders empfindlich. Eine dauerhafte Förderung des Fußverkehrs erfordert daher nicht nur ein geschlossenes Fußwegenetz in den Ortsteilen, sondern auch ein sicheres, komfortables und dichtes Fußwegenetz zur Gewährleistung von kurzen und direkten Wegen zur Innenstadt und benachbarten Ortsteilen. Dabei können auch Wege abseits des Straßenverkehrs einbezogen werden, wobei hier insbesondere die soziale Sicherheit berücksichtigt werden muss.

Für eine sichere Nutzung sind Gehwege im Seitenraum oder Mischverkehrsflächen entsprechend der Netzfunktion, der anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel regelkonform zu dimensionieren. Dabei ist immer die Nutzbarkeit für alle, d.h. die Barrierefreiheit und die Vermeidung von Nutzungsentfremdung der Gehwege (z. B. durch geparkte Autos, Mülltonnen, Geschäftsauslagen) zu beachten.

Zusätzlich zur Nutzung der Gehwege ist die Querbarkeit von Fahrbahnen für eine direkte Wegeführung der Zufußgehenden von Bedeutung. Je nach Verbindungsbedeutung und der Netzfunktion des Streckenabschnitts sowie in Abhängigkeit der Stärke des Fuß- und des Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Handlungsansätze, die eine sichere und komfortable Überquerung ermöglichen.

Weitere wichtige Punkte sind die Erreichbarkeit von Zielen, die eine großräumige, punktuell überregionale, Bedeutung aufweisen, in Kombination mit dem ÖPNV und Handlungsansätze zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung.

#### Leitziel 2: Stärkung des Radverkehrs

Im Alltag hat der Radverkehr nicht nur im Binnenverkehr, sondern mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs auch auf Pendlerrelationen mittlerer Länge (bis zu 20 km) eine Bedeutung.

Die Anforderungen und damit auch die Zielsetzungen des Radverkehrs sind ähnlich zu denen des Fußverkehrs.

Radfahrende sind ebenfalls schutzbedürftig und umwegempfindlich, weshalb sie für die dauerhafte Förderung ein sicheres, komfortables und möglichst direktes Radverkehrsnetz benötigen. Notwendig sind sowohl klein- als auch großräumige Verbindungen. Dabei ist auf die Erreichbarkeit des Hauptradnetzes, sowie der Verknüpfungspunkte und Haltestellen aus den Wohngebieten zu achten.

An Knotenpunkten und in Querungsbereichen auf der Strecke ist neben dem Fußverkehr gleichfalls der Radverkehr mitzudenken.

Neben den Radverkehrsanlagen für den fließenden Radverkehr sind sichere Radabstellanlagen für den ruhenden Radverkehr in ausreichender Zahl an den relevanten Quell- und Zielpunkten des Radverkehrs zu schaffen. Je länger die Abstelldauer, desto größer sind die Anforderungen an die Qualität der Abstellanlagen.

Radverkehrsanlagen und für den Radverkehr vorgesehene Bereiche sollen von Nutzungsentfremdungen (z. B. durch geparkte Autos, Mülltonnen) freigehalten werden. Analog zum Fußverkehr sind auch für den Radverkehr Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie zur Verkehrssicherung von Bedeutung.

Das Thema Bikesharing in Kombination mit dem ÖPNV (RSVG-Bike) wird unter Leitziel 3 aufgegriffen. Zusätzlich fördert die Stadt Siegburg den Radverkehr durch eigene Leihangebote (Lastenfahrräder).

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

ÖV ist bedeutend für den Binnenverkehr und starke Pendlerrelationen ins Umland.

Der ÖV soll im Rahmen der Einflussmöglichkeiten der Stadt gefördert werden. Dazu zählt vor allem die Planung und Bereitstellung notwendiger Infrastruktur wie Haltestellen und Verknüpfungspunkte mit je nach Lage und Umfeld notwendiger Ausstattung. Auch die Busbeschleunigung (wo möglich die Bevorrechtigung an Knotenpunkten und/oder die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens) dient der Stärkung des ÖV als attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr. Weitere Maßnahmen zur Förderung des ÖV (Taktverdichtung, Liniennetz, Anpassung von Abfahrzeiten) sind sinnvollerweise in enger Kooperation mit dem Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger zu erarbeiten und durchzuführen.

Insgesamt soll der ÖV inklusive der verschiedenen Sharing-Angebote (Auto, Fahrrad, E-Tretroller) durch Verbesserungen, Weiterentwicklungen und Ausweitungen zu einem zum Kfz-Verkehr konkurrenzfähigen Mobilitätsangebot ausgebaut werden.

Um allen Menschen den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln gewähren zu können, sollen sowohl bei der Zuwegung als auch bei den Haltestellen/-punkten und den Fahrzeugen des ÖV die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden.

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

Die Leitziele zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖV dienen der Verbesserung der Angebote des Umweltverbunds und berücksichtigen vor allem „anziehende“ Handlungsansätze (pull), die eine Verkehrsverlagerung – weg vom Kfz-Verkehr, hin zum Umweltverbund – ermöglichen sollen. Darüber hinaus gibt es im Kfz-Verkehr restriktive Handlungsansätze (push), die die Verlagerung weiter fördern sollen.

Das Vorbehaltsnetz<sup>18</sup> dient der Bündelung und Verstetigung des noch notwendigen fließenden Kfz-Verkehrs. Dabei ist jedoch zu beachten, dass grundsätzlich die Verkehrssicherheit gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs auf dem Vorbehaltsnetz absoluten Vorrang hat. Die Führung des Lkw-Verkehrs erfolgt über Wegweisung und Zufahrtsbeschränkungen. Zur Verringerung der Umweltbelastungen und Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf einem der räumlichen Situation angepassten Geschwindigkeitsniveau – innerorts punktuell sowie gegebenenfalls visionär auch flächendeckend maximal 30 km/h – anzustreben und durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.

Abseits des Vorbehaltsnetzes ist die Fahrgeschwindigkeit allgemein auf maximal 30 km/h zu beschränken, um die Verkehrssicherheit in den Wohnstraßen zu erhöhen, die negativen Auswirkungen des Kfz-Verkehrs (Lärm- und Luftschadstoffemissionen) zu minimieren und die Lebensqualität zu sichern bzw. zu verbessern. In diesem Netz steht der Umweltverbund im Vordergrund, weshalb die zulässige Höchstgeschwindigkeit niedriger angesetzt ist als im Vorbehaltsnetz. Damit wird unerwünschter Durchgangsverkehr abseits des Vorbehaltsnetzes verhindert.

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ebenfalls so effizient wie möglich zu organisieren. Vor allem im urbanen Raum sind hier aufgrund der stark begrenzten Flächenverfügbarkeit Regelungen zu treffen, um die Flächeninanspruchnahme des ruhenden Kfz-Verkehrs – vor allem im öffentlichen Straßenraum – auf ein notwendiges Minimum zu beschränken.

Die Förderung alternativer Antriebe im Kfz-Verkehr löst nicht die Konflikte in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme, dient aber dem Klimaschutz. Sie soll seitens der Stadt Siegburg durch eine Unterstützung des Aufbaus einer öffentlichen Infrastruktur erfolgen. Mit der Erstellung des kreisweiten E-Ladekonzepts wird der Bedarf aufgezeigt sowie eine einheitliche Herangehensweise angestrebt.

#### Leitziel 5: Nachhaltiges Mobilitätsverhalten durch Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement wird als Querschnittsaufgabe verstanden. Die Schaffung von attraktiven Angeboten im Umweltverbund bildet die allgemeine Grundlage zur Veränderung der Verkehrsmittel-

---

<sup>18</sup> Ein Vorbehaltsnetz umfasst das klassifizierte Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) sowie bedeutende Kommunalstraßen.

wahl. Dies wird durch die Leitziele zum Fuß und Radverkehr sowie zum ÖV aufgegriffen.

Die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Akteuren trägt dazu bei, dass neue Projektideen entwickelt und initiiert werden. Der fachliche Austausch kann dazu in Form eines Netzwerkes bzw. einer Arbeitsgruppe erfolgen.

Grundsätzlich stellt die Stadtverwaltung als Arbeitgeberin einen öffentlichen Betrieb dar, der im Hinblick auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds, aber auch des Einsatzes von alternativen Antrieben eine wichtige Vorbildfunktion hat. Dies gilt u. a. in Bezug auf Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Die Stadtverwaltung geht hier bereits mit gutem Beispiel voran. Andere öffentliche Betriebe sind im Hinblick auf die Vorbildfunktion zu integrieren. Auf Grundlage der gewonnenen Erfahrungswerte kann somit auch praxisnahe Überzeugungsarbeit hinsichtlich der Einbindung privater Betriebe durchgeführt werden.

Auch sollten Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖV-Betreibenden für ihre Kundschaft im Stadtgebiet von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.

Zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens und der Verlagerung auf den Umweltverbund soll kontinuierlich die Einführung von alternativen Mobilitätsangeboten z. B. in Unternehmen geprüft werden. Zu nennen ist hier beispielsweise Car-Sharing als Alternative zum eigenen Zweitwagen oder in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot (siehe auch Leitziel 3).

### 7.2.3 Leitlinien

Die Leitlinien sind den Leitzielen untergeordnet und konkretisieren diese in Bezug auf die Umsetzung.

#### Fußverkehr

- LF 1 **Fußwegenetz** soll in den Ortsteilzentren sowie zwischen benachbarten Ortsteilen so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und komfortablen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfelds dient als auch attraktive, sichere und umwergarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen des ÖPNV schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen dabei besonders berücksichtigt werden (siehe LF 2).
- LF 2 Bei Um- und Neuplanung soll einer **integrierten Planung von Aufenthalts- und Verkehrsräumen** nachgegangen werden. In der Regel sind bei innerörtlichen Straßen die Belange des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs, der Aufenthaltsfunktion und des Klimaschutzes zu priorisieren. Im Sinne der Schaffung von kurzen und direkten Wegen ist auf die Durchlässigkeit von Aufenthalts- und Verkehrsräumen zu achten. Wirkt eine Straße einladend auf zu Fußgehende und radfahrende Menschen, existieren Gelegenheiten zum Aufenthalt, so entstehen Kommunika-

tion und Interaktion. Zu den sich daraus ergebenden Anforderungen an den Straßenraum ist die Dimensionierung von Gehwegen zu beachten (siehe LF 3).

- LF 3 Die Notwendigkeit und Dimensionierung von **Gehwegen** richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in den Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RAS<sup>19</sup> und EFA<sup>20</sup> empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten.<sup>21</sup>

Bei Neubaumaßnahmen soll die empfohlene Dimensionierung nach den planerischen Regelwerken und Empfehlungen berücksichtigt werden. Im Bestand sind diese sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen unter Berücksichtigung der räumlichen Verhältnisse umzusetzen.

- LF 4 Bei der Gestaltung aller Fußwege und Fußverkehrsanlagen sollen Standards für Mobilitätseingeschränkte realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der **Barrierefreiheit** (DIN 18040-3 „Barrierefreies Bauen: Planungsgrundlagen“) angemessen zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Oberflächengestaltung sind fußverkehrsfreundliche Bodenbeläge zu wählen (z. B. gespaltenes oder gesägtes Natursteinpflaster statt „unförmigem“ Natursteinpflaster; siehe auch LF 6).

Bei Neubaumaßnahmen sollen die genormten Standards berücksichtigt werden. Im Bestand sind die Elemente der Barrierefreiheit sukzessive im Rahmen von Umbaumaßnahmen zu ergänzen.

- LF 5 Zur Sicherung der **Überquerbarkeit** von Hauptverkehrsstraßen sollen Mittelinseln als Querungshilfen (bei gebündelt vorliegendem Querungsbedarf) konsequent angeboten werden, da diese auch zur Geschwindigkeitsdämpfung im Kfz-Verkehr beitragen.

Sind eindeutige Vorrangregelungen notwendig bzw. sinnvoll, sind Lichtsignalanlagen oder – unter bestimmten Bedingungen – Fußgängerüberwege anzuordnen oder baulich anzulegen. Die Auswahl der Art der Querungsstelle erfolgt unter Berücksichtigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und des Querungsaufkommens (siehe EFA, 2002).

- LF 6 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit (vgl. LF 4) und den Komfort beim Zufußgehen bedarf es allgemein ebener **Oberflächen** mit einer hohen Griffbarkeit sowie einer ausreichenden **Beleuchtung**. In beiden Fäl-

<sup>19</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

<sup>20</sup> Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2002

<sup>21</sup> Die Straßenverkehrsordnung (StVO) und die zugehörige allgemeine Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) geben für Gehwege keine Mindest- oder Regelbreiten vor.



len sind die Belange des Landschafts- und Umweltschutzes in Bezug auf die Gestaltung zu beachten. Des Weiteren ist eine ausreichende Festigkeit des Unterbaus erforderlich, da die Fußverkehrsanlagen im Hinblick auf die Instandhaltung und Reinigung temporär auch von Fahrzeugen des Bauhofs befahren werden müssen.

- LF 7 Eine fußwegbezogene **Wegweisung** („Fußverkehrsleitsystem“) ist Bestandteil des Netzangebotes und vor allem für externe Besucher:innen (Tourismus) von Bedeutung. Darüber hinaus sind Fußwegenetze mit Hilfe von Übersichtsplänen – vor allem in digitaler (z. B. öffentliche digitale Routenplaner), aber auch bedarfsorientiert in analoger Form (z. B. als Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger) – öffentlich zu kommunizieren. Informationen zur Barrierefreiheit können hier gut integriert werden.
- LF 8 Zur Verbesserung der **Aufenthaltsqualität** soll geprüft werden, inwieweit sich das bestehende Parkraumangebot des Kfz-Verkehrs im Straßenraum bedarfsgerecht flexibel umnutzen (z. B. im Sommer Sitzen statt Parken), in baulichen Parkieranlagen (Quartiersgaragen, Parkhäuser, Tiefgaragen) zentralisieren und/oder in die Randlagen der urbanen Zentren verschieben lässt (siehe LP 1). Bezüglich der Nutzungsflexibilisierung durch sinkende Nachfrage nach Parkflächen sind alternative (Nach-)Nutzungen mitzudenken.
- LF 9 Bei der Gestaltung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen/-punkten ist auf die **Zuwegung** dieser zu achten. Eine der wichtigsten Eigenschaften jeder Haltestelle/-punktes ist eine befestigte und baulich angemessene Zuwegung zum Wartebereich. Dieser sollte ebenfalls mit einer befestigten Oberfläche zu versehen. Darüber hinaus sind die Aspekte der Barrierefreiheit bei der Zuwegung zu berücksichtigen (siehe LF 4).

### Radverkehr

- LR 1 Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes **Alltagsnetz** für Radfahrende entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen als auch in verkehrsrühigen Straßen (Erschließungsstraßen) und auf Routen abseits von Straßen weiterentwickelt werden.
- LR 2 Die **Verbindungen für Schülerinnen und Schüler** zu weiterführenden Schulen sollen neben den Routen zur Innenstadt und zu nachgefragten Pendlerachsen vorrangig behandelt werden.
- LR 3 Für die **Verbindungen für Pendlerinnen und Pendler** sind möglichst zügig und sicher befahrbare Routen zu identifizieren und in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis umzusetzen.
- LR 4 Das **Alltagsradverkehrsnetz** soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwege-

netz angeschlossen werden.

- LR 5 Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten **Ausbaustandard** hinsichtlich Breite, Oberfläche, Linienführung und Kontinuität ausgeführt werden. Breiten werden durch die VwV-StVO<sup>22</sup> und das zugrunde liegende Regelwerk der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen wie RAS<sup>t23</sup> und ERA<sup>24</sup> vorgegeben. Mindestbreiten sollten bei Radverkehrsanlagen bei Möglichkeit vermieden werden.
- LR 6 Innerorts ist eine **Führung des Radverkehrs** im Blickfeld des Kfz-Verkehrs zu bevorzugen. In Anlehnung an die ERA bedeutet dies, dass der Radverkehr bei niedriger Höchstgeschwindigkeit und/oder Kfz-Verkehrsbelastung gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt wird. Andernfalls ist die Markierung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen oder eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit zu prüfen. Konkrete Empfehlungen hinsichtlich der Anwendbarkeit der verschiedenen Führungsformen sind den ERA zu entnehmen.
- LR 7 Abseits des Vorbehaltsnetzes sind **Fahrradstraßen** als besondere Radachse einzurichten. Sie dienen der Förderung des Radverkehrs im städtischen Bereich und sind innerorts sowie außerorts anwendbar. Neben einer Beschilderung ist eine besondere Gestaltung – sowohl der Knotenpunkte als auch der Strecken – zu empfehlen.

Fahrradstraßen stehen dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung. Andere Verkehrsarten müssen durch Zusatzbeschilderung explizit zugelassen werden (Kfz-frei, Anlieger). Für alle fahrenden Verkehre gilt in einer Fahrradstraße 30 km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit. Der Radverkehr darf durch andere weder gefährdet noch behindert werden, erforderlichenfalls muss der Kfz-Verkehr seine Geschwindigkeit an den Radverkehr anpassen.

Radfahrende dürfen in Fahrradstraßen abweichend zum Rechtsfahrgebot (§2 Abs 2) nebeneinander fahren. Dennoch muss auch der Radverkehr das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme (§1 Abs. 1) beachten.

Durch Beschilderung kann die Rechts-vor-Links-Regelung aufgehoben und die Fahrradstraße bevorrechtigt werden. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Bevorrechtigung sich nicht auf den Radverkehr beschränkt, sondern auch für den Kfz-Verkehr gilt. Bei Nichteinhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen umzusetzen.

---

<sup>22</sup> Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung

<sup>23</sup> Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006

<sup>24</sup> Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2010

- LR 8 Bei **Einbahnstraßen**, die mit der heutigen Gestaltung keine ausreichende Begegnungsbreiten aufweisen, aber Bestandteil des Radverkehrsnetzes sind, sind zunächst die Möglichkeiten zur Umgestaltung ohne Umbau zu überprüfen (z. B. Entfernung von Parkständen auf der Fahrbahn für punktuelle Begegnungs- und Ausweichstellen, Einrichtung einer Fahrradstraße). Sprechen trotz dieser Maßnahmen Sicherheitsgründe gegen eine Freigabe der Einbahnstraße für den Radverkehr in Gegenrichtung, ist ein Umbau des Straßenraums zu prüfen. Die Umsetzung einer Freigabe einer Einbahnstraße für den Radverkehr sollte zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz mit einer öffentlichen Informationskampagne durchgeführt werden (z. B. Pressemitteilung, Informationsplakat, Informationsflyer).
- LR 9 An signalisierten **Knotenpunkten** von Hauptverkehrsstraßen wird das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen vorgezogene und nach Möglichkeit aufgeweitete Aufstellbereiche für den Radverkehr angelegt werden.
- LR 10 An **Kreisverkehren** soll der Radverkehr idealerweise gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr (Mischverkehr) auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Die Führung im Blickfeld des Kfz-Verkehrs erhöht nachweislich die Verkehrssicherheit.
- LR 11 **Sackgassen** sollen für den Radverkehr durchlässig gehalten und entsprechend beschildert werden.
- LR 12 Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit, die Barrierefreiheit und den Komfort beim Radfahren bedarf es allgemein ebener **Oberflächen** mit einer hohen Griffigkeit sowie einer ausreichenden **Beleuchtung**. In beiden Fällen sind die Belange des Landschafts- und Umweltschutzes in Bezug auf die Gestaltung zu beachten. Des Weiteren ist eine ausreichende Festigkeit des Unterbaus erforderlich, da die Radverkehrsanlagen im Hinblick auf die Instandhaltung und Reinigung temporär auch von Fahrzeugen des Bauhofs befahren werden müssen.
- LR 13 In Hinblick auf eine regelkonforme Nutzung und ein zügiges Vorankommen sollte als **Querungshilfe** auf der Strecke für den Radverkehr entweder eine Mittelinsel, ein Fußgängerüberweg mit Radverkehrsfurt oder eine Lichtsignalanlage (keine Lichtsignalanlage mit Anforderung, sogenannte „Bettelampel“) angeordnet werden.
- LR 14 Eine alltags- und freizeittaugliche **Radwegweisung** ist Bestandteil des Netzangebotes. Hierbei sind die definierten landesweiten Wegweisungsstandards aus „Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW“ (HBR NRW) zu beachten.
- Darüber hinaus ist das vorhandene Radverkehrsnetzes für Alltags- und Freizeitverkehr mit Hilfe von Übersichtspläne – vor allem in digitaler (z. B. Integration in den Radroutenplaner NRW), aber auch bedarfsorientiert in analo-

- ger Form (z. B. als Informationsangebot für Neubürgerinnen und Neubürger) – öffentlich zu kommunizieren.
- LR 15 An wichtigen Zielen im Stadtgebiet sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte **Fahrradabstellanlagen** – unter Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen – errichtet werden. Dabei ist darauf zu achten, dass die Fahrradabstellanlagen in die straßenräumliche Gestaltung (z. B. Begrünung) integriert werden. Der Bedarf an Fahrradabstellanlagen ist anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.
- LR 16 Um das Stadtbild und die **Fahrradabstellanlagen** von nicht mehr funktionstüchtigen Fahrrädern („Fahrradleichen“) frei zu halten, soll in regelmäßigen Zeitabständen eine Markierung der aufgefallenen Fahrräder durchgeführt werden (z. B. Anbringen von orangefarbenen Informationsklebezetteln am Fahrradrahmen durch das Ordnungsamt). Wird das markierte Fahrrad nicht innerhalb von vier Wochen vom Besitzer instandgesetzt oder eigenhändig entsorgt, sammelt die Stadt das Fahrrad ein. Diese Fahrräder können je nach Zustand wieder instandgesetzt werden und als Gebrauchtfahrräder verkauft werden (z. B. bei einem regelmäßig durchgeführten Fahrradmarkt) oder müssen von der Stadt entsorgt werden.
- LR 17 Zur Förderung der Radnutzung zum Wegezweck Einkauf ist der Zugang zu **Lastenfahrrädern** zu vereinfachen. Neben der Bereitstellung von Leihlastenfahrrädern durch die Stadt ist eine finanzielle Förderung für die private Anschaffung für Familien mit Kindern denkbar.

### Öffentlicher Personenverkehr und Sharing-Angebote

- LÖ 1 Aufgabenträger des öffentlichen Personenverkehrs (ÖV) ist der Rhein-Sieg-Kreis. Damit liegt die Angebotsplanung nicht im Zuständigkeitsbereich der Kreisstadt Siegburg. Sie kann im Rahmen der Fortschreibung des **Nahverkehrsplans** (NVP) Anregungen zur Verbesserung des ÖV-Angebots einbringen. Dazu gehören auch Anregungen bezüglich einer Einbindung neuer Antriebsformen zur Reduzierung der Emissionen des ÖV.
- LÖ 2 Die im NVP definierten **Erschließungsstandards** sollen grundsätzlich sichergestellt sein. Für „fußwegsensible“ Einrichtungen (z. B. Altenheim) sollte ein Abgleich mit der tatsächlichen Fußwegweite erfolgen, damit hier bei großen Abweichungen nachgesteuert werden kann.
- LÖ 3 Im Hinblick auf die Verbindungsqualität sind mindestens die im NVP festgelegten **Bedienungsstandards** (u. a. Fahrtenangebot bzw. Takt) zu erfüllen. Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren.
- LÖ 4 Zur Verbesserung des ÖV-Angebots sind neben **Schnellbuslinien** auch **weitere alternative nachfrageorientierte Bedienangebote** (z. B. On-Demand-

Kleinbusangebote) mitzudenken. Während Schnellbuslinien das bestehende Linienangebot auf wichtigen ÖV-Achsen ergänzen, dienen alternative Angebote dazu, das Angebot in verkehrsschwachen Zeiten und/oder Räumen aufrecht zu erhalten. Der Rhein-Sieg-Kreis unterstützt als ÖV-Aufgabenträger seine kreisangehörigen Kommunen dabei die konkreten Möglichkeiten zu eruieren, um das richtige alternative nachfrageorientierte ÖV-Angebote zu identifizieren. Durch die zunehmende Verbreitung der Digitalisierung gewinnt bei diesen flexiblen Angeboten die digitale Buchung und visionär betrachtet auch der Einsatz von autonom fahrende Elektrokleinbusse (voraussichtlich auf ausgewählten Strecken) zunehmend an Bedeutung.

- LÖ 5 Zur Förderung der Intermodalität im Zusammenhang mit dem ÖV sollen an allen Bahnhaltstellen sowie an verkehrsrelevanten Bushaltstellen – sowohl im urbanen als auch im dörflichen Bereich – ausreichend sichere und witterungsgeschützte **Fahrradabstellanlagen** angeboten werden (Bike&Ride-Anlagen). Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 6 Analog sollen an allen Bahnhaltstellen sowie an verkehrsrelevanten Bushaltstellen im Randbereich der beiden urbanen Ortsteilzentren geeignete **Park&Ride-Anlagen** angelegt werden. Auch hier richtet sich der Stellplatzbedarf nach der zu erwartenden Nachfrage. Die Auslastung des vorhandenen Angebots ist regelmäßig zu prüfen und bei Mehrbedarf entsprechend anzupassen.
- LÖ 7 Der öffentliche Linienbusverkehr soll im Straßenraum präsent sein. Wo Buslinien die Verkehrsflächen mit dem allgemeinen Kfz-Verkehr teilen, ist der **Vorrang des ÖV** – soweit möglich – durchzusetzen, vor allem bei hohen Kfz-Verkehrslastungen. Dies sichert die Pünktlichkeit im Linienbusverkehr.
- LÖ 8 Die **Haltestellen** sollen in der Regel **am Fahrbahnrand** ausgebildet werden (Fahrbahnrandhaltestelle oder Buskap), damit das Einfädeln in den fließenden Kfz-Verkehr beschleunigt werden kann.
- LÖ 9 Haltestellen müssen gut **sichtbar** bzw. auffindbar sein.
- LÖ 10 Die Anforderungen an die **Haltestellenausstattung** (u. a. Sitzmöglichkeit, Überdachung, Beleuchtung) müssen als Mindeststandard erfüllt sein. Da Sitzmöglichkeiten und Barrierefreiheit vor allem für ältere und mobilitätseingeschränkte Personen eine hohe Bedeutung haben, sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit und nach Möglichkeit auch der Bedarf an Sitzgelegenheiten flächendeckend zu erfüllen. Hierdurch wird die Zugänglichkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV für alle gewährleistet.
- LÖ 11 Darüber hinaus sind **Haltestellen** ansprechend und der straßenräumlichen Gestaltung angepasst zu gestalten, d. h. sie sollen sauber, ohne Beschädigungen und nach Möglichkeit modern sein. Die Einhaltung erfordert eine

regelmäßige Kontrolle, **Pflege und Instandhaltung**.

- LÖ 12 Die verschiedenen **Sharing-Angebote** (E-Tretroller, RSVG-Bike, Carsharing) sind als Bestandteil des ÖV zu verstehen. Sie stellen auf der einen Seite allgemein alternative Mobilitätsangebote dar. Auf der anderen Seite können Sharing-Angebote vor allem den ÖV auf der „letzten Meile“ unterstützen. Vor diesem Hintergrund ist der räumliche Bedarf an Sharing-Angeboten kontinuierlich zu prüfen, sodass die vorhandenen Sharing-Angebote in Zusammenarbeit mit den Betreibern nachfrageorientiert angepasst werden können.
- LÖ 13 Zur Förderung der multi- und intermodalen Verkehrsmittelnutzung sollen offen gestaltete, barrierefreie **Mobilstationen** umgesetzt werden.

#### Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

- LK 1 Das Straßennetz für den Kfz-Verkehr ist unter Berücksichtigung des definierten Vorbehaltsnetzes im Hinblick auf die vorhandenen **zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** zu prüfen. Auch abseits des Vorbehaltsnetzes sind die Höchstgeschwindigkeiten zu prüfen (z. B. Abgrenzung zwischen Tempo 30-Zone und verkehrsberuhigtem Bereich). Wo möglich und sinnvoll, ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren.
- LK 2 Die **Verkehrssicherheit** soll gegenüber der Schnelligkeit und Flüssigkeit im Kfz-Verkehr den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll allgemein zum Schutz des Menschen (unabhängig von der Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen.
- LK 3 Beim Neu- oder Umbau von **Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen** ist die Wahl der Knotenpunktart unter Berücksichtigung der Kontinuität und der anzustrebenden Funktion zu wählen. Bezüglich des Verkehrsaufkommens des Knotenpunkts ist nicht nur der Fokus auf die Leistungsfähigkeit in der Spitzenstunde zu legen, sondern auch die Verteilung der Verkehrsbelastung im Tagesverlauf abzuwägen.
- LK 4 Der **Ausbaustandard** und die **Gestaltung** sollen nach den in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt)<sup>25</sup> empfohlenen Regelmaßen ausgebaut werden. Mindestmaße sollen eine Ausnahme darstellen und sind zu begründen. Lassen sich auch die Mindestmaße nicht umsetzen, sind Abwägungen hinsichtlich der Unterbringung der verschiedenen Nutzungsansprüche notwendig.

<sup>25</sup> Seit 2022 liegen Empfehlung zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzzielen (E Klima 2022) vor. Die FGSV empfiehlt, die E Klima 2022 bei allen Verkehrsplanungen sowie beim Entwurf und beim Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen heranzuziehen. Die E Klima 2022 enthalten Empfehlungen, die zur Senkung der THG-Emissionen und des Endenergieverbrauchs im Bereich Verkehr beitragen können.

Nutzungsansprüche, die alternativ untergebracht werden können, sind auszulagern (z. B. Straßenraumparken in Parkierungssammelanlagen).

- LK 5 **Einbahnstraßen** bieten grundsätzlich die Möglichkeit dem nicht-motorisierten Verkehr und dem Aufenthalt mehr Raum zu verschaffen. Hinsichtlich des Quell- und Zielverkehrs können sie aber auch zu Umwegen mit einer höheren Anwohnerbetroffenheit und Umweltauswirkungen (Luft, Lärm) führen.

Im Allgemeinen ist die Möglichkeit von Einbahnstraßen im Zuge von Abwägungsprozessen zur Förderung des Umweltverbunds mitzudenken und hinsichtlich der Netzauswirkungen zu prüfen (z. B. mit Hilfe einer verkehrsmodellgestützten Simulation). Das Ergebnis ist stets eine Einzelfallentscheidung.

- LK 6 Zur Unterstützung des bedarfsgerechten Ausbaus einer öffentlichen Infrastruktur für Kfz-Verkehr mit **alternativen Antriebsformen** sind die Kommunen angehalten durch Flächenbereitstellung einen Beitrag dazu zu leisten. Dabei ist auf eine diskriminierungsfreie Flächenbereitstellung zu achten, sodass ein integrierter Ansatz für die Einbindung verschiedener Verkehrsträger verfolgt werden kann. Unabhängig von der Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur hat die Stadt Siegburg bei der Flächenbereitstellung als Sondernutzung ihren Gestaltungsspielraum, d. h. die zugehörigen Vorgaben an potenzielle Betreiber bzgl. Ablauf oder Standorten können angepasst werden.

- LK 7 Ein **Parkraummanagement** dient der Verkehrsvermeidung und Verkehrsverlagerung und ist vor allem in Bereichen mit einer hohen Parkraumnachfrage durch verschiedene Nutzergruppen erforderlich.

Hierzu ist das Parkraumangebot angepasst an die aktuelle Situation ausulegen. Dies erfordert in regelmäßigen Zeitabständen eine Überprüfung des Angebots und der Nachfrage unter Berücksichtigung der Kapazitäten im öffentlichen Raum (Straße, Parkierungsanlagen).

Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität soll geprüft werden, inwieweit sich das bestehende Parkraumangebot des Kfz-Verkehrs im Straßenraum bedarfsgerecht flexibel umnutzen (z. B. im Sommer Sitzen statt Parken), in baulichen Parkierungsanlagen (Parkhäuser, Tiefgaragen) zentralisieren und/oder in die Randlagen der urbanen Zentren verschieben lässt (siehe LK 7). Dabei soll auch die Tarifierung als Handlungsansatz einbezogen werden (kostengünstigere Tarife in baulichen Parkierungsanlagen als im Straßenraum, kostengünstigere Tarife in Randlage als im Zentrum).

- LK 8 Erfolge mit dem Parkraummanagement können nur dann erzielt werden, wenn ein begleitendes **Überwachungskonzept** konsequent umgesetzt wird.

- LK 9 Im Hinblick auf ein innovatives Parkraummanagement sind technische Systeme zur automatischen Auslas-

tungserfassung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum in Betracht zu ziehen. Diese ermöglichen auch die Einführung eines **dynamischen Parkleitsystems** sowie eine gezielte Überwachung, das Parkdauerüberschreitungen online detektiert und an das Ordnungsamt weitergeleitet werden können.

- LK 10 Für den **Wirtschaftsverkehr** (Güter- und Lieferverkehr, einschließlich Kurier-, Express- und Paketdiensten) ist ein eigenständiges Netz für den Wirtschaftsverkehr innerhalb des Netzes für den allgemeinen Kfz-Verkehr zu entwickeln.
- LK 11 Für dieses Netz sollte eine begreifbare und leicht verständliche, aber zugleich auch auffällige **Wegweisung** erfolgen (Beschilderung und Markierung im Straßenraum). Zudem sind die Informationen zu diesem Netz an Navigationsanbieter, aber auch an die betroffenen Betriebe, Einzelhandel usw., weiterzugeben.
- LK 12 Für **Liefer- und Ladezonen** sollten nicht nur gezielt ausgewiesen werden, sondern auch überwacht werden. Auch hier ist der Einsatz technischer Systeme zur automatischen Auslastungserfassung in Betracht zu ziehen.
- LK 13 In besonders sensiblen Bereichen sollten neben rein verkehrsrechtlichen Ver- und Geboten auch technische Systeme für **Zufahrtbeschränkungen** in Betracht gezogen werden (z. B. versenkbare Poller), die nur für Nutzungsberechtigte „überwindbar“ sind.

### Mobilitätsmanagement

- LM 1 Der **Mobilitätsplan** dient als strategischer Handlungsrahmen für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung. Das Handlungskonzept des Mobilitätsplan ist sukzessive umzusetzen. Es ist eine regelmäßige Erfolgskontrolle durchzuführen.
- LM 2 Das **kommunale Mobilitätsmanagement** erfordert eine thematische Verankerung der Themenfelder Klimaschutz und Mobilität in der Verwaltung. Ein regelmäßiger Austausch zwischen den Fachabteilungen sowie den Nachbarkommunen (Was? Wer? Bis wann?) ist dazu erforderlich (z. B. in einem verwaltungsinternen Arbeitskreis Verkehr).
- LM 3 **Betriebliches Mobilitätsmanagement** soll betriebliche Veränderungsprozesse für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre – sowohl die der Belegschaft als auch die der Kunden und der Waren – anstoßen. Die Kreisstadt Siegburg soll hier zusammen mit weiteren Akteuren (z. B. Industrie- und Handelskammer, Wirtschaftsförderung) durch Information und Beratung entsprechend unterstützen. Auch die Stadtverwaltung selbst bildet einen Betrieb. Aufgrund ihrer öffentlichen Funktion hat sie – wie andere öffentliche Betriebe auch – eine Vorbildfunktion und sollte daher bzgl. der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagement weiterhin vorangehen.



- LM 4 Der Ansatz des **zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagements** fokussiert sich auf die Mobilität einzelner Personengruppen (z. B. Kinder, ältere oder aber mobilitätseingeschränkte Personen), Fahrtzwecke (z. B. Schul-, Arbeitswege) und Standorte (z. B. ländlicher Raum, Schule). Die Kreisstadt Siegburg soll hier die relevanten Akteure unterstützen bzw. mit ihnen zusammenarbeiten.
- LM 5 In Bezug auf die Ausgestaltung aller Mobilitätsangebote sind neben der Barrierefreiheit vor allem auch die **Bezahlbarkeit** zu beachten. Nur so kann die Teilhabe an Mobilität auch für einkommensschwache Personen gewährleistet werden.
- LM 6 Mit einer breitgefächerten **Öffentlichkeitsarbeit** zur Förderung des Umweltverbunds und eines rücksichts- und respektvollen Miteinanders im Straßenverkehr können (Verkehrs-)Verhaltensmuster aufgebrochen werden. Entsprechend anspruchsvoll ist der Weg der Veränderung des Kfz-dominierten Verkehrsmittelwahlverhaltens hin zu einer multimodalen, klimafreundlichen und sozialen Mobilitätskultur. Zusätzlich ist ein ämter- und fraktionsübergreifendes Verständnis für alle Verkehrsarten und ihre Organisation als Querschnittsaufgabe zu implementieren.

Die Umsetzung der jeweiligen verkehrsmittelspezifischen Konzepte, aber auch von Maßnahmen aus dem Bereich des Mobilitätsmanagements, sollten zur besseren Wahrnehmung und Akzeptanz jeweils durch öffentliche Informationskampagnen begleitet werden (Pressemitteilungen, Informationsplakate, Informationsflyer, Online-Informationen auf der städtischen Homepage, Informationen über soziale Medien wie Facebook, Instagram usw.). Die Stadtverwaltung muss hier ihre informierende, motivierende und koordinierende Rolle zum Auf- und Ausbau der Öffentlichkeitsarbeit wahrnehmen.

### 7.3 Stadtspezifische Zielwerte

Für die spätere Evaluation und Kontrolle der Umsetzung und der Überprüfung der bisher erreichten Wirkungen werden für die aufgestellten verbalen Ziele Bewertungsindikatoren und Zielwerte für den Bezugshorizont 2035 (10 Jahre Umsetzungszeit) benötigt. Hierbei ist darauf zu achten, dass der Erhebungsaufwand zur Bestimmung der aktuellen Indikatorenwerte sich in einem verträglichen Rahmen bewegt. Vor diesem Hintergrund erfolgt die Auswahl geeigneter Bewertungsindikatoren nicht ausschließlich auf Grundlage der aufgestellten Ziele, sondern auch unter Berücksichtigung des auszuarbeitenden Umsetzungs- und Evaluationskonzepts.

#### 7.3.1 Verkehrsmittelwahl

Der gängigste Bewertungsindikator für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ist das Verkehrsmittelwahlverhalten. Das Verkehrsmittelwahlverhalten kann einerseits auf das Verkehrsaufkommen (Wegeanzahl) und andererseits auf die Verkehrsleistung (Kilometer) bezogen werden. Vor dem Hintergrund der weiteren Bewertungsindikatoren wird an dieser Stelle die Bezugsgröße Verkehrs-

aufkommen gewählt. Die Verteilung des verkehrsmittelspezifischen Verkehrsaufkommens wird auch als Modal Split bezeichnet.

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zielt generell auf eine Steigerung des Anteils des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV) bzw. auf eine Minderung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split ab. Des Weiteren gilt, dass eine Förderung des Umweltverbunds ausschließlich zu Lasten des MIV gehen sollte. Daraus ergibt sich die qualitative Zielsetzung, dass die einzelnen Anteile des Fußverkehrs, Radverkehrs und des ÖV am Modal Split in den kommenden Jahren nicht geringer werden, in ihrer Summe jedoch steigen sollten.

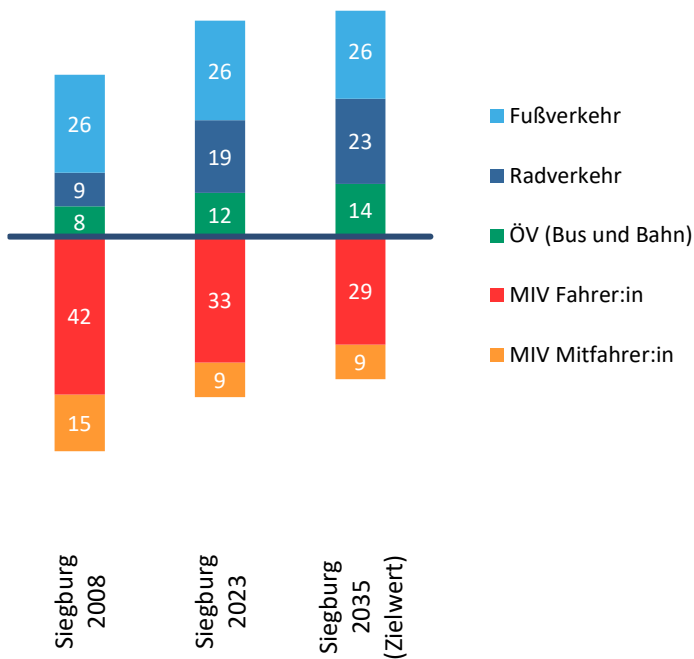
Der aktuelle Modal Split der Siegburger Bevölkerung ist ein Ergebnis der im Herbst 2023 durchgeführten Mobilitätsbefragung der Stadt Siegburg. Bezogen auf die vier einzelnen Verkehrsmittelgruppen zeigt sich zwar eine Dominanz des MIV (43 %), jedoch überwiegt der Anteil des Umweltverbunds als Gruppe der umweltfreundlichen Verkehrsmittel (57 %). Darüber hinaus verdeutlicht die Betrachtung der Modal Split-Entwicklung, dass der MIV-Anteil in den vergangenen 15 Jahren bereits um 14%-Punkte reduziert bzw. der Umweltverbund-Anteil um 14 %-Punkte gesteigert werden konnte. (Bild 7)

Es wurde ein Zielwert Modal Split für die Stadt Siegburg auf Grundlage des aktuellen Modal Splits, einer deutschlandweiten langfristigen Verkehrsprognose<sup>26</sup> (Prognose ohne aktives Handeln der Stadt Siegburg) und aktivierbaren Verlagerungspotenzialen (Veränderung der Verkehrsmittelwahl weg vom Kfz-Verkehr hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds)<sup>27</sup> abgeschätzt. Während der Anteil des Fußverkehrs unverändert bei 26 % liegt, steigen die Anteile des Radverkehrs (23 % ggü. 19 % in 2023) und des ÖV (14 % ggü. 12 % in 2023) zu Lasten des MIV-Anteils (38 % ggü. 43 % in 2023).

---

<sup>26</sup> Intraplan, Trimode (2023): Verkehrsentwicklung in Deutschland - Langfristige Verkehrsprognosen

<sup>27</sup> Es handelt sich hierbei um Verlagerungspotenziale, die vom Umweltbundesamt (UBA) im Sachstandsbericht „CO<sub>2</sub>-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“ (UBA 2010) aufgezeigt wurden, und sich durch ein ganzheitliches Maßnahmenpaket zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung, wie es durch das noch zu entwickelnde Maßnahmenkonzept des Mobilitätsplans der Stadt Siegburg widerspiegelt wird, ergeben.



Angaben in Prozent  
(Basis: Wegeanzahl)

(Abweichungen zur Gesamtsumme 100 % ergeben sich durch die Werterundung)

**Bild 7: Modal Split der Siegburger Bevölkerung (2008, 2023)**

Um den systematischen Anteilsschwankungen im Modal Split kein zu großes Gewicht zu geben, wird die Festlegung eines Zielwerts für den Umweltverbund als Ganzen – also 62 % Umweltverbund – und nicht für die einzelnen Verkehrsmittelgruppen empfohlen. Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass die Erreichung des Zielwert Modal Split stetig überprüft wird (Evaluationskonzept). Sollte der Zielwert Modal Split vorzeitig erreicht werden, muss vor Ablauf des 10-Jahres-Horizonts ein neuer Zielwert Modal Split festgelegt werden.

### 7.3.2 Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen

Im Hinblick auf den Klimaschutz zielt eine nachhaltige Verkehrsentwicklung generell auf eine Minderung der verkehrsbedingten Emissionen sowie der hieraus resultierenden Lärm- und Luftschadstoffbelastungen. Während Lärmemissionen und Lärmbelastungen nur bezogen auf ausgewählte Straßenräume oder Abschnitte des Straßennetzes berechnet werden (z. B. im Rahmen der Lärmaktionsplanung oder bei konkreten Lärmschutzuntersuchungen im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen oder verkehrsinfrastrukturellen Maßnahmen), können verkehrsbedingte Luftschadstoffemissionen (i. d. R. Treibhausgasemissionen) mit Hilfe eines Bilanzierungstools<sup>28</sup> auch gesamtstädtisch berechnet werden; dies bezieht sich in der Regel auf die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Treibhausgasemissionen). Vor diesem Hintergrund wird nachfolgend nur noch eine gesamtstädtische Klimabilanzierung berücksichtigt.

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt seine Kommunen als Akteure des Klimaschutzes bei der Klimabilanzierung durch eine kostenlose Bereitstellung eines Bilanzierungstools.<sup>29</sup> Durch die Bereitstellung des Bilanzierungstools wird eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – kurz BSKO) sichergestellt, sodass die Bilanzierungsergebnisse der Kommunen untereinander vergleichbar sind<sup>30</sup>.

Auf übergeordneten Handlungsebenen werden Minderungen der Treibhausgasemissionen als Bewertungsindikator zur Beobachtung der Entwicklung der Nachhaltigkeit angesetzt:

- Ebene der Europäischen Union: Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 23 % bis 2030 gegenüber 1990,
- Ebene der Bundesregierung: Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um nahezu 50 % bis 2030 gegenüber 1990 bzw. gegenüber 2019 (-48 %),
- Ebene der Landesregierung: Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 31 % bis 2030 und um mindestens 60 % bis 2050 gegenüber 1990.

<sup>28</sup> Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt seine Kommunen als Akteure des Klimaschutzes bei der Klimabilanzierung durch eine kostenlose Bereitstellung eines Bilanzierungstools. Seit Februar 2020 wird den Kommunen in Nordrhein-Westfalen das internetbasierte Bilanzierungstool Klimaschutz-Planer zur Verfügung gestellt. Durch die Bereitstellung des Bilanzierungstools wird eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – kurz BSKO) sichergestellt, sodass die Bilanzierungsergebnisse der Kommunen untereinander vergleichbar sind.

<sup>29</sup> Seit Februar 2020 wird den Kommunen in Nordrhein-Westfalen das internetbasierte Bilanzierungstool Klimaschutz-Planer zur Verfügung gestellt.

<sup>30</sup> Zur Bilanzierung wird die Bilanzierungs-Systematik Kommunal (kurz BSKO) angewendet. Für den Verkehrssektor sieht der BSKO-Standard ein endenergiebasiertes Territorialprinzip vor, d. h. die Bilanzierung umfasst die Emissionen des motorisierten Verkehrs innerhalb der Gemeindegrenzen; die Verkehrsaktivität wird dabei über die verkehrsmittelspezifische Fahrleistung erfasst.

Damit verfolgt die Bundesregierung die ambitionierteste Minderung bis 2030.

Im Integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg (2018) wurde zuletzt eine kommunale Klimabilanzierung für das Stadtgebiet Siegburg durchgeführt. Für das Bilanzierungsjahr 2016 und den Verkehrssektor wurden Treibhausgasemissionen in Höhe von 105.400 t CO<sub>2</sub> ermittelt. Im Rahmen einer Szenarienbetrachtung wird das Reduzierungspotenzial für den Verkehrssektor bis 2030 aufgezeigt:

- Trendszenario 2030: 94.700 t CO<sub>2</sub>,
- Aktivszenario 2030: 80.800 t CO<sub>2</sub>.

Es erfolgt leider kein sektorspezifischer Abgleich mit den Treibhausgasemissionen des Referenzjahrs 1990, weshalb an dieser Stelle keine Aussage zum Zielerreichungsgrad der übergeordneten Zielformulierungen getroffen werden können.

Es wird an dieser Stelle auf den Zusammenhang zwischen dem Zielindikator Verkehrsmittelwahl und dem Zielindikator Treibhausgasemissionen hingewiesen. Wird bei der Verkehrsmittelwahl ein ambitionierter Zielwert festgelegt, ist in Bezug auf die Treibhausgasemissionen der Zielsetzung der Bundesregierung zu folgen.

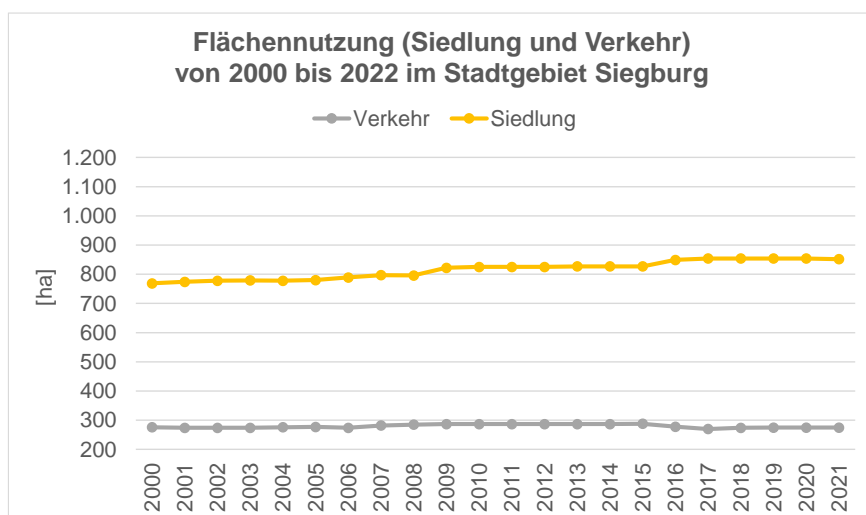
### 7.3.3 Verkehrsbedingter Flächenverbrauch

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung bezieht sich nicht nur auf die Verkehrsmittelnutzung (Querbezug zu Kap. 7.3.1), sondern auch auf den Flächenverbrauch zur Bereitstellung der erforderlichen Straßenräumen. Der Flächenverbrauch ist für den Verkehrssektor auf ein notwendiges Minimum zu beschränken.

Angaben zum Flächenverbrauch des Verkehrssektors können dem jährlichen Bericht (Kommunalprofil) des Statistischen Landesamts von Nordrhein-Westfalen entnommen werden. Das aktuelle Kommunalprofil weist für die Stadt Siegburg eine Verkehrsfläche in Höhe von 278 ha aus (Stichtag: 31. Dezember 2022<sup>31</sup>), was einem Anteil von 11,7 % an der Gesamtfläche der Stadt Siegburg entspricht. Dieser Anteil hat sich über die Jahre (seit 2000) nur geringfügig geändert (Minimum von 11,4 % und Maximum von 12,2 %). (Bild 8)

---

<sup>31</sup> lt.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt, S. 3



**Bild 8: Flächennutzung (Siedlung und Verkehr) von 2000 bis 2022 im Stadtgebiet Siegburg (Datengrundlage: IT.NRW)**

Auf den übergeordneten Handlungsebenen werden zum Flächenverbrauch für den Verkehrssektor keine konkreten Zielwerte festgelegt. Es sollte das qualitative Ziel „nicht erforderliche Versiegelung von Verkehrsflächen vermeiden“ festgehalten werden. Vor diesem Hintergrund und der Tatsache der marginalen Änderungen in den vergangenen Jahren wird vorgeschlagen, den Flächenverbrauch zwar im Rahmen der Evaluation mit zu erfassen, aber nicht als Bewertungsindikator festzulegen.

#### 7.3.4 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit wird objektiv über das tatsächliche, polizeilich erfasste Unfallgeschehen bewertet.

Alle polizeilich registrierten Unfälle werden von der Polizei statistisch erfasst. In der jährlichen Verkehrsunfallstatistik berichtet die Kreispolizeibehörde des Rhein-Sieg-Kreises über die Unfallentwicklung des jeweiligen Vorjahres. Wird anhand definierter Kriterien eine Unfallhäufung festgestellt (Unfallhäufungsstelle oder Unfallhäufungslinien), wird von der Polizei eine Unfallliste und ein Unfalldiagramm erstellt. Die Behandlung solcher Unfallhäufungen erfolgt durch die Unfallkommission, deren Hauptaufgabe ist die Beseitigung von Unfallhäufungen ist. Die Unfallkommission setzt sich aus der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der zuständigen Straßenbaubehörde sowie der Straßenverkehrsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises zusammen.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen von 2021 verfolgt neben der Steigerung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split (vgl. Kap. 6.3) auch das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Als konkrete Zielsetzung wird hier eine „Vision Zero“ (keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten) benannt, jedoch analog zum Radverkehrsanteil am Modal Split ohne zeitlichen Zielhorizont. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass das Unfallaufkommen grundsätzlich im Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen zu werten ist (Exposition). Dies wird in Bezug auf den hier benannten Zielwert „Vision Zero“ nicht berücksichtigt.

Innerhalb der Gesamtstadt Siegburg wurde in den Jahren 2018 bis einschließlich Februar 2020 und März 2022 bis einschließlich Dezember 2022 insgesamt 536 Unfälle polizeilich erfasst, wovon 438 Unfälle mit Personenschaden waren. Lediglich in 2022 wurde ein Unfall mit Getöteten registriert. Ungeachtet der zwei Monate des Jahres 2020 schwankt die Unfallanzahl mit Schwerverletzten zwischen 16 und 20 Unfällen pro Jahr (Bild 9).

Über die vorliegenden Analysen der Kreispolizeibehörde und der Unfallkommission können Aussagen zur Aufkommensentwicklung der Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten („Vision Zero“) getätigt werden.

Es wird vorgeschlagen, einen quantitativen Zielwert für die objektive Verkehrssicherheit nur dann festzulegen, wenn diesbezüglich auch die Exposition berücksichtigt wird. Da dies aber sehr aufwändig ist, wird eine qualitative Zielformulierung analog zu der landesweiten Zielsetzung empfohlen. Es ist zu diskutieren, ob in die Zielsetzung noch die Unfälle mit Leichtverletzten mit eingebunden werden. In dem Fall wird eine allgemeine Verringerung der Anzahl an Unfällen mit Personenschaden als Zielformulierung vorgeschlagen.

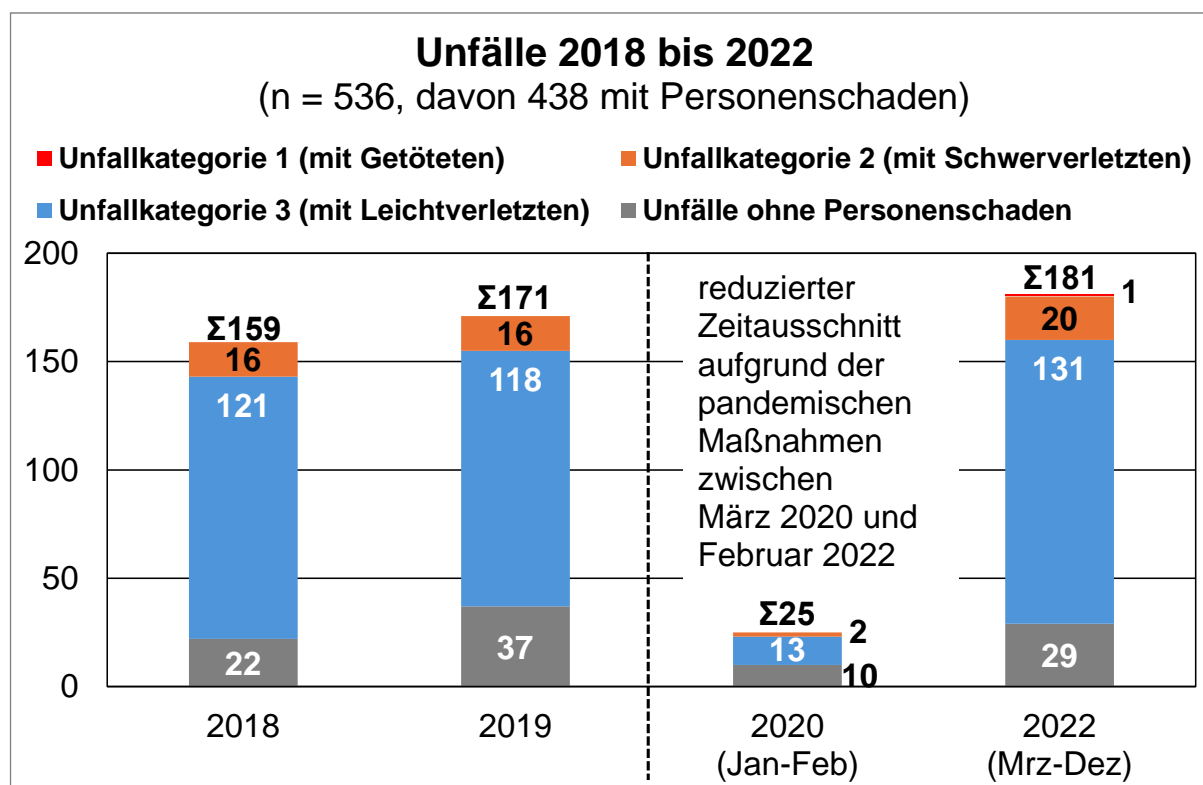


Bild 9: Unfälle von 2018 bis 2022

### 7.3.5 Beförderungs- und Angebotsqualität

Die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die Zweckverbände als Aufgabenträger für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV gemäß § 8 ÖPNVG NRW jeweils einen Nahverkehrsplan auf. In diesem Zusammenhang erfolgt anhand von festgelegten Bedienungsstandards, die als Zielwerte fungieren, eine Überprü-

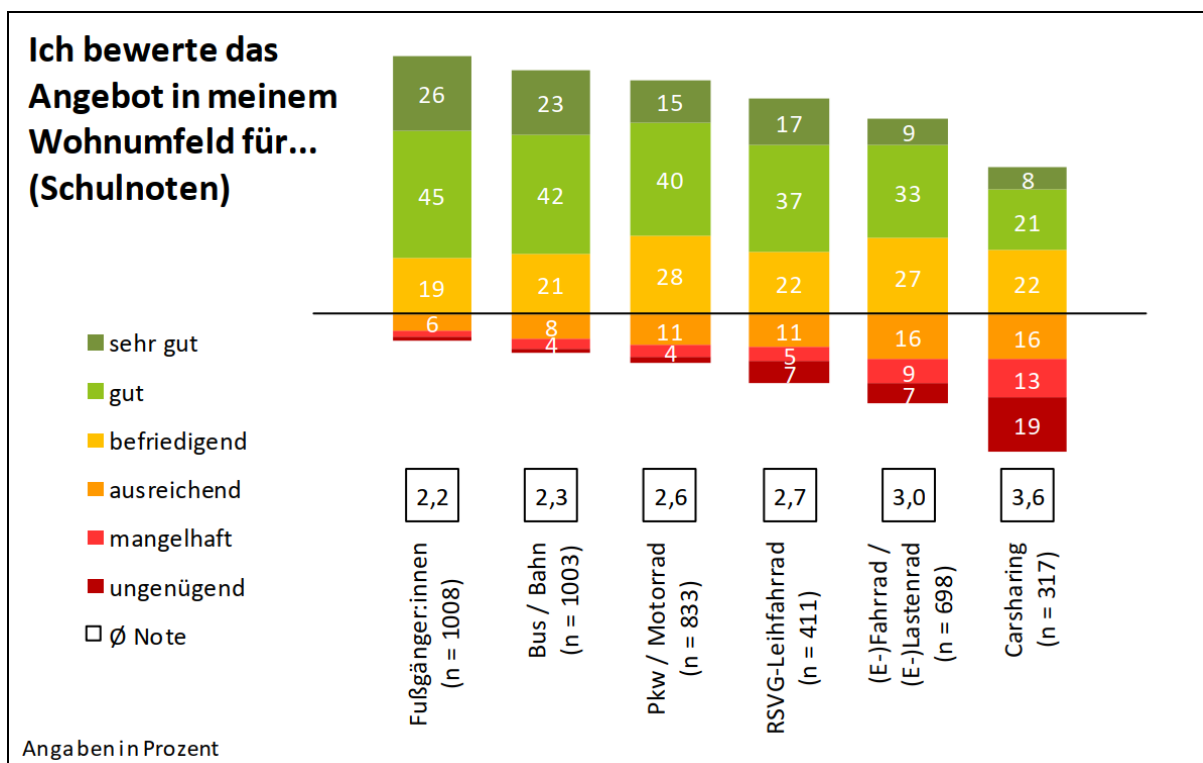
fung der vorhandenen Beförderungs- und Angebotsqualität im ÖPNV.

Da die Stadt Siegburg nicht selbst Aufgabenträger des ÖPNV ist, ist sie auch nicht für die Evaluierung der Beförderungs- und Angebotsqualität zuständig. Zudem gibt es für den Fußverkehr, Radverkehr und Kfz-Verkehr auf übergeordneter Ebene keine vergleichbare Analyse der Angebotsqualität. Vor dem Hintergrund des großen Evaluationsaufwands einer quantitativen Analyse der verkehrsmittelspezifischen Beförderungs- und Angebotsqualität (z. B. in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, RIN 2008) wird empfohlen, die Qualität nicht als Bewertungsindikator zu verwenden.

### 7.3.6 Subjektives Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden

Das subjektive Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden lässt sich messbar über Befragungen erfassen.

Im Rahmen der aktuellen Mobilitätsbefragung der Stadt Siegburg wurden die Teilnehmenden um Einschätzung der Qualität der verkehrsmittelbezogenen Situation gebeten (Bewertung mittels Schulnote). Die Durchschnittsnoten variieren zwischen 2,2 und 3,6. (Bild 10)



**Bild 10: Bewertung des Mobilitätsangebots im Wohnumfeld (Mobilitätsbefragung 2023)**

Neben der umfassenden Bewertung aller Verkehrssysteme im Rahmen der durchgeführten Mobilitätsbefragung gibt es auch verkehrsmittelspezifische Befragungen (Kundenbefragung ÖV und ADFC-Fahrradklima-Test). Während jedoch die Ergebnisse der kommunalen Mobilitätsbefragung die Anforderung nach Repräsentativität erfüllen, gilt dies für die anderen Befragungen nicht<sup>32</sup>. Je-

<sup>32</sup> Die Befragten werden nicht nach Zufallsprinzip aus einer repräsentativen Stichprobe gezogen. Bei der ÖV-Kundenbefragung werden gezielt



doch bieten die verkehrsmittelspezifischen Befragungen eine Orientierung in Bezug auf den Handlungsbedarf zur Verbesserung der verkehrsmittelspezifischen Situation.

Im Hinblick auf den ADFC-Fahrradklima-Test wird eine aktive Bewerbung der Teilnahmemöglichkeit empfohlen, da die Teilnahme und Auswertung für die Kommunen kostenlos sind.

---

ÖV-Kunden im Haltestellenumfeld angesprochen. Beim ADFC-Fahrradklima-Test kann sich jeder dran beteiligen, der möchte. Aufgrund des Fokus Radverkehr, beteiligen sich vor allem Radfahrende. In beiden Fällen fehlt das Meinungsbild der Nichtnutzenden.

## Anhang

Tabelle 3: Themenfelder der Einträge mit Bezug zur Gesamtstadt

Themenfelder Gesamtstadt	51 Einträge (gewichtet)
<b>Fußverkehr</b> (Stärkung Sitzmöglichkeiten, Ampelschaltungen)	5
<b>Radverkehr</b> (Netz, Infrastruktur, Fahrradparken)	17
<b>ÖPNV</b> (Angebot, Bushaltestellen, Fahrzeuge, Tickets)	5
<b>Sharing</b> (E-Tretroller, RSVG-Bike, Carsharing)	6
<b>Kfz-Verkehr</b> (Aufkommen, Geschwindigkeit, Parken)	16

Tabelle 4: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu einem Ortsteil/Quartier

Ortsteil/Quartier	20 Einträge (gewichtet)
<b>Haufeld</b> (Kfz-Parken)	3
<b>Innenstadt</b> (Kfz-Entlastung fließend und ruhend, Radkonzept, Fahrradparken, reduzierte Carsharing-Parkgebühren)	12
<b>Kaldauen</b> (Radverkehrsanlagen, E-Ladestation)	4
<b>Wolsdorf</b> (Einbahnstraßenkonzept)	1

Tabelle 5: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu einer Verbindungen

Verbindung (Hin/Rück)	5 Einträge (gewichtet)
Innenstadt – Kaldauen	2
Innenstadt – Deichhaus, Gewerbegebiet Am Turm, Wolsdorf, Feuerwehr	1
Innenstadt – Braschoss, Lohmar, Neunkirchen-Seelscheid, Much	1
Linie 510/527, Linie 509, Linie 66, Linie 67	1

Tabelle 6: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Strecken

Strecke	149 Einträge (gewichtet)
<b>Aggertalbahn</b> (RadPendlerRoute)	24
<b>Wahnbachtalstraße</b> (Radverkehrsanlage)	15
<b>Luisenstraße</b> (Radverkehrsanlage, Kfz-Parken)	13
<b>Zeithstraße</b> (Radverkehrsanlage, Kfz-Parken, Geschwindigkeit)	12
<b>Wilhelmstraße</b> (Radverkehrsanlage, Kfz-Belastung, Busbeschleunigung)	7
<b>Kaiserstraße</b> (Radverkehrsanlage, Kfz-Belastung, Hitzeschutz)	7
<b>Hauptstraße Kaldauen</b> (Geschwindigkeit, Kfz-Parken)	6
Summe	84 (56 %)

Tabelle 7: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Knotenpunkte

Knotenpunkt	56 Einträge (gewichtet)
<b>Wahnbachtalstraße/Frankfurter Straße</b> (Querungsstelle, Knotenpunktart, Geschwindigkeit)	10
<b>Bahntrassenradweg/Weierstraße</b> (Querungsstelle)	8
<b>Augustastrasse/Aggerstraße</b> (Gefahrenstelle, Geschwindigkeit)	2
<b>Wahnbachtalstraße/Gerhart-Hauptmann-Weg</b> (Querungsstelle)	2
<b>Querungsstelle Luisenstraße Nr. 52-56</b> (Querungsstelle)	2
<b>Bahntrassenradweg/Waldstraße</b> (Querungsstelle)	2
<b>Zeithstraße/Neuenhof</b> (Knotenpunktart)	2
<b>Lambertstraße/Jakobstraße</b> (Problem Elterntaxi)	2
Summe	30 (54 %)

Tabelle 8: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Einzelpunkten

Einzelpunkt	20 Einträge (gewichtet)
<b>Pfarrer-Frey-Platz</b> (Freigabe für Radverkehr)	2
<b>Busbahnhof</b> (Gestaltung, Einsteigeverhalten, Direktzugang vom Kino aus)	2
<b>Fahrradstation am Bf</b> (fehlende Bekanntheit, Konflikte mit Fahrradparken im öffentlichen Raum)	2
<b>Kirche St. Hedwig (Zange) + Europaplatz</b> (RSVG-Bike-Station)	2
<b>HAK Grundschule</b> (Problem Elterntaxi)	2
Summe	10 (50 %)

Tabelle 9: Verkehrspolitische Handlungsziele der EU

Problemlage	Handlungsziel	
./.	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990 <sup>33</sup>	Oberziel
Verkehrsüberlastung im Straßen- und Luftverkehr	Verlagerung von 50 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf andere Verkehrsträger wie Eisenbahn- oder Schiffsverkehr	Unterziele
	Verlagerung des Großteils der Personenbeförderung über mittlere Entfernungen auf die Eisenbahn	
Abhängigkeit des Verkehrs vom Erdöl ist ökologisch und wirtschaftlich untragbar	Vollständiger Verzicht auf mit konventionellem Kraftstoff betriebene Pkw im Stadtverkehr	
	Anteil CO <sub>2</sub> -emissionsarmer nachhaltiger Flugkraftstoffe von 40 %	
Große Menge an verkehrsbedingten Emissionen	Senkung der CO <sub>2</sub> -Emissionen durch Bunkeröle für die Seeschifffahrt um 40 %	
	Aufbau eines vollständigen transeuropäischen Verkehrsnetzes	
Infrastruktur ist innerhalb der EU unterschiedlich gut entwickelt	Vollendung des europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes	
Zunehmender Wettbewerb mit den rasch wachsenden Verkehrsmärkten in anderen Regionen der Welt	Senkung der Zahl der Unfalltoten im Straßenverkehr auf nahe Null	
./.		

<sup>33</sup>Europäische Kommission, abgerufen am 13.03.2024 über [https://commission.europa.eu/topics/transport\\_de](https://commission.europa.eu/topics/transport_de) .

Tabelle 10: Verkehrspolitische Handlungsziele der Bundesregierung

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziele	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 80-95 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990 <sup>34</sup>	
	Minderung des verkehrsbedingten Endenergieverbrauchs um rund 25 % im Straßengüterverkehr bis 2050	./.
<b>Elektromobilität</b>		
Unterziele	Sieben bis zehn Millionen Elektro-Kfz in Deutschland bis 2030	Staatlicher „Umweltbonus“ beim Kauf von Kfz mit alternativen Antrieben (batterieelektrisch, Brennstoffzelle, aufladbarer Hybrid)
		Steuerliche Förderung der Anschaffung und Nutzung von Elektro-Dienst- und Lieferfahrzeugen
		Anpassung der Kfz-Steuer an die CO <sub>2</sub> -Emissionsmengen der Fahrzeuge, wobei Elektro-Kfz von der Kfz-Steuer befreit sind
<b>Handlungsziel</b>		<b>Handlungsansatz</b>
Unterziele	50 % der Stadtbusse in Deutschland fahren bis 2030 elektrisch	Staatliche Förderung von Busflotten mit elektrischen, wasserstoffbasierten und Biogas-Antrieben
		Finanzielle Förderung für die Installation von Ladepunkten (öffentlich, halb-öffentlich, privat)
	Eine Millionen Ladepunkte in Deutschland bis 2030	Gesetzliche Regelung der Verbindlichkeit von Ladepunkten bei größeren Parkplätzen von Gebäuden
		Reduzierung des Einsatzes fossiler Kraftstoffe
		Finanzielle Förderung von Erzeugungsanlagen für strombasierte Kraftstoffe und fortschrittliche Biokraftstoffe
<b>Öffentlicher Personenverkehr</b>		
Unterziele	Attraktivierung des öffentlichen Nahverkehrs	Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernbahntickets auf 7 %
		Steuererhöhung (Luftverkehrsabgaben) im Flugverkehr
	Ausbau des Nahverkehrsnetzes	Erhöhung des Investitionsvolumen für den öffentlichen Nahverkehr
	Steigerung der Kapazitäten und Effizienz auf der Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
<b>Güterverkehr</b>		

<sup>34</sup>Umweltbundesamt (2016): Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050, Dessau-Roßlau.

Untersziel	Verlagerung von mehr Gütern vom Lkw auf die Schiene	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Erhalt und die Modernisierung des bestehenden Schienennetzes (u. a. Erweiterung des elektrifizierten Netzes und der Digitalisierung der Leit- und Sicherheitstechnik, Förderung des Einzelwagenverkehrs als Alternative, Erweiterung des Streckennetzes für längere Güterzüge)
<b>Radverkehr</b>		
Untersziele	Deutliche Stärkung des Radverkehrs bis 2030	Erhöhung des Investitionsvolumen für den Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur (u. a. flächendeckende Radwegenetze)
		Finanzielle Förderung von Modellprojekten

**Tabelle 11: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Klimaschutzgesetz NRW**

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen um 31 % bis 2030 und um mindestens 60 % bis 2050 gegenüber dem Referenzjahr 1990	./.
Handlungsziel		Handlungsansatz
<b>Personenverkehr</b>		
Oberziele	Ballungsräume: langfristig soll nur noch ein Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden	./.
	Ländliche Gebiete: ebenfalls Reduzierung des MIV-Anteils, aber deutlich geringer als in den Ballungsräumen	./.
Untersziele	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf den Rad- und Fußgängerverkehr	Infrastrukturmaßnahmen zur Attraktivierung und zum Ausbau der (Wege-)Infrastruktur
		Kommunikationsmaßnahmen zu den positiven ökonomischen, ökologischen und gesundheitlichen Aspekten von Rad- und Fußgängerverkehr
	Verlagerung von Pkw-Verkehr auf Schienenpersonenverkehr und ÖPNV	Bereitstellung von attraktiven Alternativen zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs (Attraktivierung und Erweiterung)
		Verbesserung der Finanzausstattung
	Aufbau/Ausbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements	Förderung eines abgestimmten Vorgehens innerhalb der Kommune
		Aufstellen von Mobilitätskonzepten
Entwicklung neuer Mobilitätsangebote		
Kooperation zwischen den Verkehrsträgern		
Aufbau/Ausbau von betrieblichem Mobilitätsmanagement	Anreize für Betriebe durch Modellprojekte	
	Schaffung eines landesweiten Netzwerks für Mobilitätsmanagement	
⊃	Klimagerechterer motorisierter Individualverkehr	Informationsmaßnahmen zur Reduzierung der durch

		Fahrten verursachten CO <sub>2</sub> -Emissionen
		Straßenverkehrsrechtliche Regelungen zur Reduzierung der durch Fahrten verursachten CO <sub>2</sub> -Emissionen
<b>Wirtschafts- und Güterverkehr</b>		
Oberziele	Tatsächlichen Güterverkehr so klimafreundliche wie möglich gestalten	./.
	Zuwachs des Güterverkehrs durch entsprechende Rahmenbedingungen begrenzen	./.
Unterziele	Effiziente Gestaltung von Produktions- und Transportketten	Optimierung von Zulieferverkehren
		Vermeidung von Leerfahrten
	Steigerung der Auslastung der im Zulieferverkehr sowie im Weitertransport der Produkte und Halbprodukte eingesetzten Verkehrsträger	
	Herausforderung durch Online-Handel/Expresslieferungen kleinteiliger Sendungen direkt an den Konsumenten identifizieren und bewältigen	./. (Es fehlen derzeit ausreichende wissenschaftliche Grundlagen, um den Online-Handel in Bezug auf die Treibhausgasemissionen mit dem konventionellen Handel vergleichen zu können.)
<b>Handlungsziel</b>		<b>Handlungsansatz</b>
Unterziele	Effiziente co-modale Nutzung aller Verkehrsträger	Schaffung von geeigneten Rahmenbedingungen für die im Hinblick auf Klimaschutz und Gesamtwirtschaft ideale Verkehrsträgernutzung (u. a. Kapazitätserweiterung bei Schiff und Schiene)
<b>Fahrzeugtechnik und Kraftstoffe</b>		
Oberziele	Beschleunigte Marktdurchdringung alternativer Antriebe und Kraftstoffe sowie von Fahrzeugen mit besonders sparsamen konventionellen Antrieben	./.
	Hemmnisse für Bürgerinnen und Bürger abbauen alternativ angetriebene Fahrzeuge zu nutzen	./.
Unterziele	Erhöhung des Anteils sparsamer Fahrzeuge und alternativer Antriebe	Beschleunigung der Entwicklung, Markteinführung und Marktdurchdringung
	Förderung alternativer Kraftstoffe	Nutzung des Treibhausgasreduzierungs potenzials von bereits eingeführten alternativen Kraftstoffen  Vorantreibung wirtschaftlicher Erzeugung und Bereitstellung von weiteren alternativen emissionsarmen Energieträgern (Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten)
<b>Verkehrsinfrastruktur</b>		
Ober-	Schaffung der Grundlage für die Erreichung der angestrebten Verlagerungsziele	./.

	Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandorts NRW	./.
Unterziele	Schaffung bzw. Erhaltung von Siedlungsräumen mit kurzen Wegen	Integrierte Stadt- und Verkehrsplanung Gleichrangige Gewährleistung der Erreichbarkeit der städtischen Kernbereiche für alle Verkehrsträger
	Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur (Ausbau von Schienennetz und Wasserstraßen, Erhaltung und Lückenschlüsse von Straßennetz)	Bereitstellung organisatorischer und finanzieller Ressourcen
	Minderung des kilometerspezifischen Energieverbrauchs der Fahrzeuge	Verstetigung des Verkehrsflusses (v. a. im übergeordneten Straßennetz)

**Tabelle 12: Verkehrspolitische Handlungsziele der NRW-Landesregierung aus dem Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz (FaNaG NRW)**

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs und sonstigen Formen der Nahmobilität	./.
<b>Allgemeines</b>		
Unterziele	Öffentlichkeitsarbeit	Initiierung einer breit angelegten Informations-, Aktions- und Umsetzungsoffensive des Landes
	Unterstützungsangebote	Weitere flankierende Aktivitäten und Unterstützungsangebote der übrigen Netzwerke
<b>Verkehrssicherheit</b>		
Unterziel	„Vision Zero“, d. h. keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten	Verkehrssichere Planung und Gestaltung der verkehrlichen Infrastruktur
		Einbeziehung des ruhenden Kfz-Verkehrs in die Planung
		Fortschreibung des Verkehrssicherheitsprogramms des Landes
		Intensivierung der Mobilitätsausbildung an den Schulen
<b>Fußgängerverkehr</b>		
Unterziel	Steigerung des Modal Split-Anteils des Fußgängerverkehrs	Ausreichende Dimensionierung und barrierefreie Gestaltung der Gehwege
		Freihaltung der Gehwege von illegal abgestellten Fahrzeugen und Hindernissen
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrsstrategie
		Entwicklung einer Fußgängerverkehrskampagne
		Durchführung von Fußverkehrschecks



<b>Radverkehr</b>		
Unterziele	Radverkehrsanteil von 25 % im Modal Split der Wege	Bedarfsgerechter Ausbau der Radverkehrsinfrastrukturen über die heutigen Standards hinaus
		Zusammenhängende und durchgängig befahrbare Netze für den Radverkehr (barrierefrei und ohne Netzlücken) mit schnellen und komfortablen Achsen
		Die Wahl der Führungselemente richtet sich nach den spezifischen lokalen städtebaulichen beziehungsweise verkehrsräumlichen Gegebenheiten.
		Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen zum Einsatz von Lastenfahrrädern und damit verbundenen Liefer- und Ladeprozessen
		Neuordnung bzw. Ergänzung der Innenstadtlogistik durch Einbindung von Lastenfahrrädern
		Bildung von Lastenfahrradnetzwerken zum Informationsaustausch und Förderung der Verbreitung gewerblicher Fahrradnutzung
		Vereinfachung und Beschleunigung des Planungsprozesses für Radschnellverbindungen
		Ausbau der Kommunikation und Bewerbung des radtouristischen Angebots
		Zusammendenken von Radverkehr und Radtourismus auf allen Ebenen
<b>Andere Formen der Nahmobilität</b>		
Unterziel	Elektrokleinstfahrzeuge in das multimodale Mobilitätsangebot zur Stärkung von vernetzten Wegeketten integrieren	Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum
		Entwicklung von Lösungen für das bislang nicht geregelte Parken im Rahmen von Verleihsystemen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge
		Rad-Sharing mit einer Vielzahl an verschiedenen Fahrradtypen z. B. auch Lastenfahrräder und Fahrräder für mobilitätseingeschränkte Menschen
<b>Mobilitätsmanagement</b>		
Unterziel	Kombination von verschiedenen Verkehrsmitteln zur Förderung der Nahmobilität	Errichtung und Förderung von Mobilstationen zur Verknüpfung mehrerer Verkehrsangebote im Umfeld von Bahnhöfen und Haltepunkten, aber auch in Wohnquartieren
		Verbesserung der Verknüpfung des motorisierten Individualverkehrs mit dem Fahrrad
		Mobilitätsdienstleistungen für einen reibungslosen und komfortablen Reiseablauf
		Vorantreiben von Sharing-Modellen für Fahrräder und Elektrokleinstfahrzeuge, insbesondere an Mobilstationen, in zentralen Lagen von Wohngebieten wie auch im ländlichen Raum

		Einrichtung einer digitalen Mobilitätsplattform, die verkehrsmittelübergreifend Informationen zu verschiedenen Angeboten bündelt und nutzbar macht (Echtzeitinformationen, Fahrpläne, Tarife etc.) um den Komfort und die Nutzerfreundlichkeit zu erhöhen
<b>Parken</b>		
Unterziel	Neuorganisation des ruhenden Kfz-Verkehrs zur Raumgewinnung für den Fußgänger- und Radverkehr	Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs aus dem Straßenraum in Sammelparkanlagen

Tabelle 13: Verkehrspolitische Handlungsziele in der Region – hier: NVR-Verbandsgebiet

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Oberziel	Minderung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen	./.	
Unterziele	Umweltfreundliches Pendeln im Rheinland voranbringen	lokal	Einführung einer bzw. Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung
			Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur
			Einführung von Carsharing und/oder Bikesharing als Ergänzung
			Erhöhung der Verkehrssicherheit
			Stärkung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements vor Ort
		regional	Optimierung des verkehrlichen ÖV-Angebotes (Taktichte und Liniennetz)
			Optimierung des tariflichen ÖV-Angebotes (Sortiment, Preise, Vertrieb etc.)
			Elektrifizierung von dieselbetriebenen SPNV-Trassen
			Bau von Radschnellwegen
		Vernetzung der Mobilität fördern	lokal
	regional		
	regional		Umsetzungskonzept Mobilstationen für die Region (Pendlerachsen)
	lokal		Entwicklung eines kommunalen Mobilitätskonzepts
			Optimierung der kommunalen Infrastruktur
			Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements für kommunale Liegenschaften
		Etablierung eines sogenannten Mobilitätsmanagers	
		Einführung von zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen	
	Förderung/Unterstützung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen der Kommunen	lokal	Einführung von wohnstandortspezifischen Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Unterziele		regional	Best-Practice-Austausch im »Zukunftsnetz Mobilität NRW«
			Schaffung von Standards für Schulweg- und Verkehrssicherheit allgemein
			Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement für Betriebe, Schüler, Senioren und Neubürger*innen
			Weiterentwicklung des regionalen Baustellenmanagements (»Mobil im Rheinland«)
	Förderung von E-Mobilität bei verschiedenen Verkehrsträgern	lokal	Festlegung der Standorte für E-Ladesäulen
			Angebotsgestaltung im Bereich »E-Mobilität« (z. B. Art und Anzahl E-Fahrzeuge)
		regional	Entwicklung bzw. Einigung auf regionalen Standard für E-Ladeinfrastruktur
			Aufzeigen von Best Practices für E-Mobilität (»Handbuch E-Mobilität«)
			Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken
	Umweltfreundliche Mobilitätsangebote für Touristen im Rheinland	lokal	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von beliebten Ausflugszielen
			Ausbau der kommunalen Fahrradinfrastruktur (Wegenetz, Abstellmöglichkeiten etc.)
		regional	Ausweitung der kommunenübergreifenden Radwegeplanung
			Bau von Radschnellwegen
			Untersuchung zur Verbesserung des Fahrradtourismus im ÖPNV
			Erstellung einer Broschüre "Umweltfreundlicher Tourismus im Rheinland"
	Mobilitätsoptionen im ländlichen Raum erhalten und erweitern	lokal	Ausweitung/Erhaltung des ÖPNV-Systems als Rückgrat der kommunalen Mobilität
			Einführung bzw. Optimierung von »Alternativen und flexiblen Bedienformen«
			Potenzialprüfung für die Einführung von Carsharing
			Errichtung von Mobilstationen
		regio-	Kommunenübergreifende Einführung von »Alternativen Bedienformen« prüfen
	Kommunenübergreifende Einführung von Carsharing prüfen		
Digitale Vernetzung der Mobilität im Rheinland forcieren	lokal	Digitalisierung von Mobilitätsservices der Kommunen	
		Ernennung eines Kümmerers für Digitalisierungsprozesse im Mobilitätsbereich	
	regio-	Einheitliche Standards und Datendrehscheibe der Verkehrsunternehmen	
		Abstimmung bei der Gestaltung von Mobilitäts-Apps	

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Unterziele	Umweltfreundliche Mobilität in der Siedlungsentwicklung berücksichtigen	lokal	Anpassung oder Neuentwicklung von Stellplatzsätzen
			Optimierung des Fußgängeretzes inkl. Schulwegsicherheit und Barrierefreiheit
			Umsetzung des Konzeptes der sog. »Smart City«
			Aktive Einbeziehung der ÖPNV-Betreiber, Verkehrsplaner und -Aufgabenträger in die Bauleitplanung
		regional	Bereitstellung/Mitarbeit an einer Musterstellplatzsätzen, möglichst landesweit
			Aktive Einbeziehung der Verkehrsplaner und -Aufgabenträger in die Bauleitplanung auf regionaler Ebene
			Austausch von Best Practices zur Gestaltung einer »Smart City« als ganzheitlicher, effizienter und grüner Ansatz zur Planung von Städten

**Tabelle 14: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: shaREgion**

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Oberziele	Nachhaltige und zukunftsfähige Gestaltung von Mobilität und Verkehr in der shaREgion unter Berücksichtigung der Mobilitätsbedürfnisse und unter Gewährleistung einer hohen Lebensqualität	Verkehr vermeiden	
		Verkehr verlagern	
		Verkehr verträglich abwickeln	
Unterziele	Ausbau bzw. Attraktivierung des ÖPNV	Kapazitätserweiterung Stadtbahnlinie 66	
		Bus-Bevorrechtigung im Zulauf zum SPNV	
		Ausbau der Linie 13	
	Förderung des Radverkehrs	Planung und Bau von Radpendlerwegen	
		Projekt RadRegionRheinland	
		E-Bike-Pendeln im Rhein-Sieg-Kreis „Ein Rad für alle Fälle“	
	Sicherung der kleinräumigen Mobilität	Individuelle, lokale/kleinräumige ÖV-Angebote (Bestandssicherung und Übertragbarkeit)	
		Mitfahrbänke	
		Regionaler Gestaltungsleitfaden Barrierefreiheit	
	Förderung alternativer Antriebe	Erfahrungsaustausch SWB / RVK / RSVG	
		E-Mobilität bei kommunalen Diensten	
		E-Tankstellen/E-Ladesäulen	
	Ausbau der Multi- und Intermodalität	Planung und Bau von Mobilstationen	
		Mobilitätskarte	
		Regionsweit einheitlicher B+R-Standard	
Verträgliche Organisation des Wirtschaftsverkehrs	Teilnahme am VRS-Projekt „Effiziente und stadtver-		

		trägliche Lkw-Navigation“
Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele		Lastenradangebot
		Cargotram
	Steuerungsmöglichkeiten bzgl. des ruhenden Kfz-Verkehr	Planung und Bau von Mitfahrerparkplätzen
		shaREgion-spezifische Stellplatzsatzung
	Abstimmung/Koordinierung von Siedlung und verkehr	Stadtbahnachse Bonn – Niederkassel – Köln
		Mustersiedlung „Homeoffice / Coworking Spaces“
	Information / Kommunikation / Organisation / Marketing	Zukunftsnetz Mobilität NRW – Teilnahme / Beitritt aller shaREgion-Kommunen
Betriebliches Mobilitätsmanagement		
Neubürger*innen-Information		

**Tabelle 15: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Bergisches RheinLand**

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Stärkung des Umweltverbunds, um eine Gleichberechtigung der Verkehrsmittel zu erreichen	Kurzfristig: Beispiele zeigen und Impulse setzen
		Langfristig: Schaffung eines Gesamtsystems, in dem die (wirtschaftlichen, ökologischen, sozialen) Stärken aller Verkehrsmittel besser genutzt werden (Synergien, Vernetzung, Kombinierbarkeit)
Unterziele	Siedlungsentwicklung, Verkehr und Mobilität gemeinsam denken	Anstreben von Raumstruktur mit kurzen Distanzen (vielfältige funktionale Ausstattung und Nutzungsdurchmischung von Quartieren)
	Multimodalen Verkehr ermöglichen und koordinieren	Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
		Verbesserung der organisatorischen Verzahnung der Verkehrsmittel (digitale Informationen und Zahlungsabwicklung)
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote
ÖPNV auf den Hauptachsen stärken und in der Fläche flexibel bereitstellen		ÖPNV-Hauptachsen
		Ergänzung der bestehenden Bahnlinien um weitere schnelle, regionale Verbindungen
		Taktverdichtungen durch den NVR auf den bestehenden Linien des SPNV
		Ergänzung des SPNV durch neue Schnellbuslinien
		Konsequente ÖPNV-Bevorzugung (z. B. an Lichtsignalanlagen oder durch Busspuren)

Handlungsziel		Handlungsansatz	
Untерziele		ÖPNV „in der Fläche“	Nutzung neuer technischer Möglichkeiten für Verbindungen „in der Fläche“ als Zubringer (z. B. On-demand-Angebote)
			Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden
			Einbindung neuer Antriebsformen (langfristig auch automatisiertes Fahren)
		Verbesserung der Fahrzeugausstattung (Digitalisierung und Komfort)	
		Verbesserung der organisatorischen Verzahnung der Verkehrsmittel (digitale Informationen und Zahlungsabwicklung)	
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote	
	Regionale Fahrradinfrastruktur ausbauen und qualifizieren	Durchgängiges sicheres alltagstaugliches Radverkehrsnetz (Netz aus regionalen Verbindungen mit Anknüpfung der geplanten Radpendler Routen und feingliedrigere kommunale Netze)	
		Umsetzung von gut gestalteten barrierefreien Mobilstationen, die den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln erleichtern und die durch andere Nutzungen (Nahversorgung, Post etc.) ergänzt werden	
		Öffentlichkeitsarbeit zur Kommunikation der Angebote	
		Verbesserung der Fahrradabstellmöglichkeiten	
Innovationen im Reallabor erproben	Prüfung der Übertragbarkeit bzw. Anpassung urbaner Innovationen		
	Entwicklung von neuen Lösungen speziell für den ländlich geprägten Raum mit starken Pendlerverflechtungen		

**Tabelle 16: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Metropolregion Rheinland**

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziele	Erhalt eines leistungsfähigen Straßen- und Schienensystems	./.
	Ausbau alternativer metropolverträglicher Mobilitätsstrukturen	./.
<b>ÖPNV</b>		
Oberziele	Änderung des Modal Splits zu Gunsten des ÖPNV	./.
	Umstellung des ÖPNV-Systems auf umweltfreundliche und CO <sub>2</sub> -neutrale Antriebe	./.

Handlungsziel		Handlungsansatz
Unterziele	Das ÖPNV-System wird als vorrangiger Bestandteil eines multimodalen Mobilitätssystem der Metropolregion Rheinland entwickelt.	Investitionen im ÖPNV, die ein in der Fläche bedarfsgerechtes, zuverlässiges und komfortables Angebot schaffen
	Das ÖPNV-System dient als Rückgrat der bestehenden Siedlungsstruktur und neuer Wohn- und Gewerbegebiete in der Metropolregion Rheinland.	Integrative und antizipierende Raumplanung: Vorhandene Siedlungsbereiche sind optimal an leistungsfähige ÖPNV-Systeme anzubinden Neue Wohn- und Gewerbegebiete sind vordringlich entlang bestehender, leistungsfähiger ÖPNV-Systeme zu realisieren
	In der Metropolregion Rheinland wird die Teilhabe aller Menschen an der Mobilität unabhängig der geografischen Lage in der Metropolregion Rheinland sowie der individuellen, sozio-ökonomischen Voraussetzungen ermöglicht.	Ausbau des ÖPNV in urbanen Zentren und sinnvolle Anbindung der ländlich geprägten Räume an den ÖPNV: Lückenschlüsse und Ausbau des Streckennetzes Effiziente Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsträger (Mobilstationen) Intelligente Informationssysteme für die Planung eines reibungslosen Wechsels und zur Etablierung von Mobility on Demand

**Tabelle 17: Verkehrspolitische Handlungsziele der Region – hier: Nahverkehrsplan Rhein-Sieg-Kreis**

Handlungsziel		Handlungsansatz
Oberziel	Optimierung des vorhandenen Angebots im öffentlichen Personennahverkehr	./.
Unterziele	Nachfragestarke Relationen verbessern	Stärkung der Hauptachsen
	Schaffung von begreifbaren Strukturen („ÖPNV für jedermann“)	Systematisierung des Liniennetzes
		Abbau von Parallelstrukturen
	Bessere Erschließung des Fahrgastpotenzials	Herstellung flächendeckender Bedienungsstandards
Ausweitung des Konzepts der differenzierten Bedienung		
Langfristige Sicherung der Attraktivität des ÖPNV		



Tabelle 18: allgemeine Zielformulierungen für die Stadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung historisch gewachsener Strukturen	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferrath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Einbindung in die Landschaft	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferrath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung der kleinteiligen baulichen Struktur	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferrath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung / Verbesserung Infrastruktur	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferrath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Sicherung und Stärkung der zentralen Versorgungsbereiche	Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Kreisstadt Siegburg 1. Fortschreibung	Mai 21
Stadt Siegburg	allgemein	- Sicherung und Weiterentwicklung einer funktionsfähigen Grundversorgungssituation	Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Kreisstadt Siegburg 1. Fortschreibung	Mai 21
Stadt Siegburg	allgemein	Oberziel: Stärkung der Siegburger Innenstadt als multifunktionales Zentrum "Innenstadt Siegburg 2030 - Eine Stadtmitte für Alle"	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	- Beteiligung und Aktivierung von Bewohnerschaft und Privatwirtschaft	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	- Stärkung des Images und Erhöhung der Identifikation mit der Innenstadt als Einzelhandels-	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Entwicklungs-/Handlungsleitlinien:	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Entwicklungs-/Handlungsleitlinien:	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Entwicklungs-/Handlungsleitlinien:	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Entwicklungs-/Handlungsleitlinien:	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Entwicklungs-/Handlungsleitlinien:	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt	Sep 19
Stadt Siegburg	allgemein	Sicherung natürlicher Lebensgrundlagen	Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Kreisstadt Siegburg 1. Fortschreibung	Mai 21
Stadt Siegburg	allgemein	Gestaltung und Dimensionierung der Verkehrsinfrastruktur	Einzelhandelsentwicklungskonzept für die Kreisstadt Siegburg 1. Fortschreibung	Mai 21
Stadt Siegburg	allgemein	Förderung von zukunftsorientierter und klimafreundlicher Mobilität	Masterplan Grün Siegburg	Sep 22
Stadt Siegburg	allgemein	Förderung von zukunftsorientierter und klimafreundlicher Mobilität	Masterplan Grün Siegburg	Sep 22
Stadt Siegburg	allgemein	Klima: -Luftleitbahn sichern -cool Spots und Cool Streets entwickeln -Blau-grüne Baukultur stärken	Masterplan Grün Siegburg	Sep 23
Stadt Siegburg	allgemein	Erholung: -stadtnahe Erholungsräume stärken -Erlebniswert der Landschaft sichern -Ortsränder und Kerne qualifizieren -urbanes Wasser entwickeln	Masterplan Grün Siegburg	Sep 23
Stadt Siegburg	allgemein	Biologische Vielfalt: -Wälder, Gewässer und Auen sichern -Stadt Natur fördern -Land- und Forstwirtschaft einbinden -Naturerfahrung und Umweltbindung stärken	Masterplan Grün Siegburg	Sep 23
Stadt Siegburg	allgemein	Urbanes Wasser entwickeln	Masterplan Grün Siegburg	Sep 23
Stadt Siegburg	allgemein	Wohnen -grüne Quartiere entwickeln -Umweltgerechtigkeit fördern -Partizipation und bürgerliche Verantwortung stärken -Dreifache Innenentwicklung	Masterplan Grün Siegburg	Sep 23
Stadt Siegburg	allgemein	Zukunftsweisende Innenstadt und Attraktivitätssicherung der Innenstadt	Vitale Innenstädte Auswertungsergebnisse für Siegburg	22
Stadt Siegburg	allgemein	Sicherung der Erreichbarkeit des Einkaufsstandortes Siegburg	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	Reduzierung der Belastungen für die Bevölkerung	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	Reduzierung der Belastungen für die natürliche Umwelt	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	Wirtschaftlichkeit und Realisierbarkeit von Investitionen und Betrieb	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	langfristige Ausrichtung der Verkehrsplanung (Nachhaltigkeit)	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	Verkehrsbedingte Schadstoff- und Lärmemissionen verringern	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	allgemein	Oberziel: Klimaneutralität bis zum Jahr 2050	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18
Stadt Siegburg	allgemein	Reduktion der CO2-Emissionen	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18
Stadt Siegburg	allgemein	Senkung des Endenergieverbrauchs	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18
Stadt Siegburg	allgemein	Sensibilisierung, Motivierung und Mobilisierung der kommunalen Akteure und Einwohner für	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18
Stadt Siegburg	allgemein	Schaffung eines Klimaschutzbewusstseins auf breiter Ebene	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18
Stadt Siegburg	allgemein	Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	

**Tabelle 19: Zielformulierungen zum Thema Klimaschutz und Gesundheit für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Verkehrssicherheit	Beseitigung von Unfallhäufungsstellen	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Verkehrssicherheit	Entschärfung von Konfliktpunkten im Verkehrssystem	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit	Schulwegsicherungsplanung	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Verkehrssicherheit	Verkehrsartentrennung auf hoch belasteten Straßenabschnitten	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Alternative Antriebe	Schaffung eines guten Zugangs zu Elektro-Mobilität	Integriertes Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg	Mrz 18

**Tabelle 20: Zielformulierungen zum Thema Fußverkehr für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Radverkehr,	Attraktivitätssteigerung für Radfahrer und Fußgänger	Masterplan Grün Siegburg	Sep 22
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Querungs-Möglichkeiten für Fußgänger an neuralgischen Punkten	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Gefährdungspotentiale für Fußgänger verringern	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Oberziel: Vollständigkeit und Nutzbarkeit des Netzes für alle Gruppen	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Gehwegbreite von min. 2m auf mindestens einer Straßenseite	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Barrierefreiheit der Gehwege (inkl. Leitsysteme)	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22
Stadt Siegburg	Fußverkehr	sichere Querungen	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22
Stadt Siegburg	Fußverkehr	auf Stadtmobiliar eindeutig für Menschen mit Behinderung aufmerksam machen	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22
Stadt Siegburg	Fußverkehr	Barrierefreie Eingänge in Gebäude	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22

**Tabelle 21: Zielformulierungen zum Thema Radverkehr für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Radverkehr,	Attraktivitätssteigerung für Radfahrer und Fußgänger	Masterplan Grün Siegburg	Sep 22
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Radverkehr	Förderung des Fahrradverkehrs in Siegburg	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Radverkehr	Aufbau eines lokalen Radverkehrsnetzes	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Radverkehr	Verbesserung der Reisezeit, Verkehrssicherheit, Breiten, Oberflächenbeschaffenheit, Linienführung	Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin Prozessbericht	Mrz 21
Stadt Siegburg	Radverkehr	Trasse für eine RadPendlerRoute zwischen dem Bahnhof Honrath (Lohmar) und der Stadtgrenze Sankt Augustin/Bonn	Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin Prozessbericht	Mrz 21
Stadt Siegburg	Radverkehr	Trasse für eine RadPendlerRoute zwischen dem Bahnhof Honrath (Lohmar) und der Stadtgrenze Sankt Augustin/Bonn	Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute Lohmar - Siegburg - Sankt Augustin Maßnahmenbericht	Mai 21
Stadt Siegburg	Radverkehr	Zeitersparnis im Kurzstreckenverkehr	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	
Stadt Siegburg	Radverkehr	Kostensparnis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	
Stadt Siegburg	Radverkehr	Unabhängigkeit von fossilen Energien	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	
Stadt Siegburg	Radverkehr	Geringer Flächenbedarf im Fahrbetrieb und bei Abstellanlagen	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	

**Tabelle 22: Zielformulierungen zum Thema ÖPNV für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr, ÖPNV	Abbau von Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	ÖPNV	Verbesserung der Angebotsqualität im Verkehr	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	ÖPNV	Optimierung des ÖPNV-Angebots und Verbesserung der ÖPNV-Qualität	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10

**Tabelle 23: Zielformulierungen zum Thema Kfz-Verkehr für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr, Radverkehr, Fußverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr, ÖPNV	Abbau von Kapazitätsengpässen im Verkehrssystem	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Verlagerung von Verkehrsbelastungen aus sensiblen Innerorts- in die Außerortsbereiche	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	keine Steigerung des Durchgangsverkehrs	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Reduzierung der Kfz-Geschwindigkeiten in sensiblen Bereichen	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Neubau von Straßen zur Entlastung überlasteter Bereiche und zur Verbesserung der Erschließung	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Schaffung ausreichender Kapazitäten im Straßennetz	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Sicherung der Erreichbarkeit für den Wirtschaftsverkehr	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Minimierung der Parksuchverkehre	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Verkehr	Parken in Parkhäusern und Tiefgaragen attraktiver machen	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Kfz-Parken	ausreichende und adäquate Anzahl an Behindertenstellplätzen	Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	Jul 22

**Tabelle 24: Zielformulierungen zum Thema Mobilitätsmanagement für die Stadt Siegburg**

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschienen
Stadt Siegburg	Mobilitätsmanagement, Verkehrssicherheit	Schulwegsicherungsplanung	Verkehrskonzept Siegburg (2010)	Jun 10
Stadt Siegburg	Mobilitätsmanagement	Schaffung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilitätskultur	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	

**Tabelle 25: Zielformulierungen zum Thema Fuß- und Radverkehr für den Rhein-Sieg-Kreis**

Raumbezug	Bezug zu Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene / abgerufen
Rhein-Sieg-Kreis	Radverkehr	baulichen Vernetzung (Radverkehrsführung, Fahrradabstellanlage, Radstation, Witterungsschutz im Haltebereich des Fahrzeuges)	Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis	Feb 14
Rhein-Sieg-Kreis	Radverkehr	funktionale Vernetzung (Definition der Ausstattungselemente in Abhängigkeit von der Netz funktion der Verkehrsträger) standardisieren	Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis	Feb 14
Rhein-Sieg-Kreis	Radverkehr	Schaffung einer flächenhaften, fahrradfreundlichen Erschließung des Kreises für den Fahrradverkehr	Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis Abschlussbericht	Feb 14
Rhein-Sieg-Kreis	Radverkehr	Schaffung einer engen Vernetzung des Fahrradverkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln	Radverkehrskonzept für den Rhein-Sieg-Kreis Abschlussbericht	Feb 14
Rhein-Sieg-Kreis	Fußgänger; Radverkehr	Ebenso Förderung des Fuß- und Radverkehrs	Regionalbericht Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	Okt 19

**Tabelle 26: Zielformulierungen zum Thema ÖPNV für den Rhein-Sieg-Kreis**

Raumbezug	Bezug zu Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene / abgerufen
Rhein-Sieg-Kreis	ÖPNV	Ausbau und Qualitätsverbesserung des ÖPNV zum Erreichen der Verkehrswende	Regionalbericht Bundesstadt Bonn und Rhein-Sieg-Kreis	Okt 19
Rhein-Sieg-Kreis	ÖPNV	nachfragestarke Relationen zu verbessern	NVP	Jan 22
Rhein-Sieg-Kreis	ÖPNV	begreifbare Strukturen zu schaffen („ÖPNV für jedermann“)	NVP	Jan 22
Rhein-Sieg-Kreis	ÖPNV	Fahrgastpotenziale besser zu erschließen	NVP	Jan 22
Rhein-Sieg-Kreis	ÖPNV	Attraktivität des ÖPNV langfristig zu sichern	NVP	Jan 22