



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

Hauptbericht

ENTWURF

Bearbeitung:

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

Aachen, im November 2024

220600_SUMP_Siegburg_Hauptbericht_2024-11-15.docx

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	8
2	Methodische Überlegungen und Herangehensweise	9
3	Ausgangslage	12
3.1	Räumliche und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten	12
3.2	Verkehrsinfrastrukturelle Gegebenheiten	14
3.3	Datenbasis der Verkehrs- und Mobilitätsplanung	15
4	Abstimmungs- und Beteiligungsprozess	17
4.1	Beteiligung der Öffentlichkeit	17
4.1.1	Online-Bürgerbeteiligung	17
4.1.2	Bürgerworkshops	19
4.2	Austausch mit der Politik	21
4.3	Austausch in Expertenrunden	21
4.4	Austausch mit Nachbarkommunen	22
5	Ergebnis der Bestandsanalyse	22
5.1	Mobilitätsverhalten und Verkehrsleistung	22
5.2	Identifizierte Stärken und Schwächen	25
6	Ausrichtung der zukünftigen Siegburger Verkehrspolitik	27
6.1	Vorliegende stadtspezifische Ziele und Handlungsansätze	27
6.2	Szenarienbetrachtung	30
6.2.1	Referenzszenario – Prognose ohne aktives Handeln der Stadt	30
6.2.2	Zielszenario – Prognose mit aktivem Handeln der Stadt	32
6.2.3	Verkehrsmodell	34
6.3	Definition eines verkehrlichen Leitbilds mit Zielen	36
6.3.1	Oberziel	38
6.3.2	Leitziele	38
6.4	Stadtspezifische Zielwerte	41
6.4.1	Verkehrsmittelwahl	42
6.4.2	Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen	43
6.4.3	Verkehrsbedingter Flächenverbrauch	44
6.4.4	Verkehrssicherheit	45
6.4.5	Beförderungs- und Angebotsqualität	47
6.4.6	Subjektives Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden	47
7	Maßnahmenkatalog	48
7.1	Inhaltlicher Aufbau	48
7.2	Maßnahmenempfehlungen	49
7.2.1	Handlungsfeld Fußverkehr	49
7.2.2	Handlungsfeld Radverkehr (fließend und ruhend)	51
7.2.3	Handlungsfeld ÖPNV (inkl. Sharing)	54
7.2.4	Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)	55
7.2.5	Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	57
7.3	Bewertung/ Priorisierung	60
8	Schlüsselmaßnahmen	61
8.1	Definition eines Fußverkehrsnetzes für den Schulverkehr (Bezug zu F1 und MM1)	61
8.2	Integrierte Knotenpunktgestaltung (Bezug zu F3, R3 und K2)	68
8.3	Optimierung des Bewohnerparkens (Bezug zu K4, K5 und K6)	73

9	Umsetzungs- und Evaluationskonzept	78
9.1	Erfassung des Umsetzungsstands	78
9.2	Erfassung der bisher erreichten Wirkungen	79
9.3	Akteursbeteiligung	81
9.3.1	Umsetzungsphase	81
9.3.2	Planungsprozesse	81
9.3.3	Öffentlichkeitsarbeit	82
Anhang		84

Abbildungsverzeichnis

Bild 1:	Schematischer Darstellung der Projektinhalte und der Projektbearbeitung	11
Bild 2:	Stadtgebiet von Siegburg und Region Bonn/Rhein-Sieg	12
Bild 3:	Einträge nach Verkehrsarten	18
Bild 4:	Räumlicher Bezug der Einträge	19
Bild 5:	Impressionen zum durchgeführten ersten Bürgerworkshop	20
Bild 6:	Impressionen zum durchgeführten zweiten Bürgerworkshop (Quelle: Kreisstadt Siegburg, Zoë Hofmann)	20
Bild 7:	Modal Split (Verkehrsmittelwahl) – Analyse 2008 und 2023	24
Bild 8:	Durchschnittliche Wegelängen je Verkehrsmittel – Analyse 2023, abgeleitet für Stadt Siegburg	24
Bild 9:	Modal Split (Verkehrsmittelwahl) – Referenzszenario 2035, abgeleitet für die Kreisstadt Siegburg	31
Bild 10:	Modal Split [%] nach Verkehrsart, Zielszenario 2035	33
Bild 11:	Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV _{W5} für Montag bis Freitag außerhalb der Ferienzeit) im Analysefall (Ausschnitt)	35
Bild 12:	Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTV _{W5} für Montag bis Freitag außerhalb der Ferienzeit) im Prognose-Bezugsfall; Differenzen gegenüber dem Analysefall (Ausschnitt)	36
Bild 13:	Schematischer Darstellung des verkehrlichen Leitbilds	37
Bild 14:	Modal Split der Siegburger Bevölkerung (2008, 2023)	43
Bild 15:	Flächennutzung (Siedlung und Verkehr) von 2000 bis 2022 im Stadtgebiet Siegburg (Datengrundlage: IT.NRW)	45
Bild 16:	Unfälle von 2018 bis 2022	46
Bild 17:	Bewertung des Mobilitätsangebots im Wohnumfeld (Mobilitätsbefragung 2023)	47
Bild 18:	Schulstandorte im Stadtgebiet	62
Bild 19:	Vorliegender Schulwegplan – Beispiel Gymnasium Alleestraße	63
Bild 20:	Phasen der Erarbeitung von Schulwegplänen (angelehnt an Originalabbildung)	65
Bild 21:	Mögliche Beteiligte bei der Erstellung von Schulwegplänen [Quelle: BAST-Leitfaden]	65
Bild 22:	Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße	69
Bild 23:	Knotenpunkt Bahntrassenradweg/ Weierstraße	69
Bild 24:	Knotenpunkt Waldstraße – vom Mobilitätsausschuss (10.3.2021) beschlossene Umsetzungsvariante	71
Bild 25:	Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße – Zusammenstellung der Fakten zur Verkehrssituation im Bestand	72
Bild 26:	Bausteine des Parkraummanagements	74
Bild 27:	Parkraumauslastung (März 2023) im abgegrenzten Untersuchungsgebiet der Stadt Siegburg	75
Bild 28:	Bewohnerparkzonen (Stand: Januar 2023)	76
Bild 29:	Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung (links: Tönnisbergstraße, rechts: Michaelstraße)	76
Bild 30:	Beispielhafter Evaluationsbogen	79
Bild 31:	Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/Hauptstraße – Vorschlag zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	150

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Einwohnende der Kreisstadt Siegburg nach Stadt-/Ortsteilen	13
Tabelle 2:	Übersicht vorliegender Daten, Planungen und Informationen (Stand: März 2024)	16
Tabelle 3:	Personenbezogene Verkehrsleistung – Analyse 2023, Kreisstadt Siegburg	25
Tabelle 4:	Personenbezogene Verkehrsleistung – Referenzszenario 2035, Kreisstadt Siegburg	31

Tabelle 5:	Verkehrsleistung [Pers.-km], Zielszenario 2035	34
Tabelle 6:	Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Fußverkehr	49
Tabelle 7:	Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Radverkehr (fließend und ruhend)	51
Tabelle 8:	Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld ÖPNV (inkl. Sharing)	54
Tabelle 9:	Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)	56
Tabelle 10:	Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement	58
Tabelle 11:	Datenquelle der stadspezifischen Zielindikatoren	80
Tabelle 12:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zur Gesamtstadt	84
Tabelle 13:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zu einem Ortsteil/Quartier	84
Tabelle 14:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Verbindungen	84
Tabelle 15:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Strecken	85
Tabelle 16:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Knotenpunkten	85
Tabelle 17:	Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Einzelpunkten	86
Tabelle 18:	Allgemeine Zielformulierungen für die Kreisstadt Siegburg	87
Tabelle 19:	Zielformulierungen zum Thema Klimaschutz und Gesundheit für die Kreisstadt Siegburg	88
Tabelle 20:	Zielformulierungen zum Thema Fußverkehr für die Kreisstadt Siegburg	88
Tabelle 21:	Zielformulierungen zum Thema Radverkehr für die Kreisstadt Siegburg	88
Tabelle 22:	Zielformulierungen zum Thema ÖPNV für die Kreisstadt Siegburg	89
Tabelle 23:	Zielformulierungen zum Thema Kfz-Verkehr für die Kreisstadt Siegburg	89
Tabelle 24:	Zielformulierungen zum Thema Mobilitätsmanagement für die Kreisstadt Siegburg	89
Tabelle 25:	Zielformulierungen zum Thema Fuß- und Radverkehr für den Rhein-Sieg-Kreis	90
Tabelle 26:	Zielformulierungen zum Thema ÖPNV für den Rhein-Sieg-Kreis	90

Glossar

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club
AG	Arbeitsgruppe
AGFS	Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e. V.
BASt	Bundesanstalt für Straßenwesen
BISKO	Bilanzierungs-Systematik Kommunal
CO ₂	Kohlendioxid
EFA	Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (FGSV-Regelwerk)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV-Regelwerk)
FGÜ	Fußgängerüberweg (umgangssprachlich: Zebrastreifen)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
go.Rheinland	Zweckverband (ehemals Nahverkehr Rheinland (NVR))
ICE	Intercity-Express-Zug
IMT	interkommunaler Mobilitätstag – interessierte Kommunen können sich beteiligen
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
KEP	Kurier-Express-Paket (Dienstleistung)
Kfz	Kraftfahrzeug
Lkw	Lastkraftwagen
LSA	Lichtsignalanlage (umgangssprachlich: Ampel)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mobilitätsrate	Anzahl Wege pro Person und Tag (zählt zu den relevanten Mobilitätskennwerten)
Modal Split	Verkehrsmittelwahl (Anteilsverteilung)
NKI	Nationale Klimaschutzinitiative
NVP	Nahverkehrsplan
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Personenverkehr
Pedelec	Die Gruppe der Elektrofahrräder ist zu differenzieren. Die Elektrifizierung bei Pedelecs (Pedal Electric Cycle) ist auf eine maximale Nenndauerleistung des Motors auf 250 Watt beschränkt und der Antrieb darf nur bis maximal 25 km/h unterstützen. Aus juristischer Sicht handelt es sich um Fahrräder, für die weder eine Versicherungspflicht, Führerscheinplicht, Altersgrenze oder Helm-pflicht besteht. Im Gegensatz dazu ist ein Speed-Pedelec, kurz S-Pedelec, juristisch ein Leichtkraft-rad mit einer Tretunterstützung bis 45 km/h. Daraus ergibt sich für ein S-Pedelec eine Versicherungspflicht, Führerscheinplicht (mindestens Klasse AM), Altersgrenze und Helm-pflicht.

Pkw	Personenkraftwagen
POI	Point-of-Interest (Quell-/Zielpunkt)
push-Maßnahmen	restriktive/steuernde Maßnahmen wie z. B. Zufahrtsbeschränkungen, Parkraumbewirtschaftung etc.
pull-Maßnahmen	attraktivierende/anziehende Maßnahmen wie z. B. Ausbau des Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, Öffentlichkeitsarbeit etc.
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV-Regelwerk)
Referenzszenario	Prognose ohne Anpassung der kommunalen Verkehrspolitik, d. h. ohne Umsetzung des Mobilitätsplans (dient lediglich als Vergleichsfall)
RSVG	Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH
Sharing	gemeinschaftliche Teilung eines Gegenstands (z. B. Auto, Fahrrad)
SPNV	schienengebundener Personennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (steht für: nachhaltiger urbaner Mobilitätsplan)
SWOT	Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Chancen (opportunities) und Risiken (threats) (zusammenfassendes Analyseergebnis)
Umweltverbund	umfasst den Fußverkehr, Radverkehr und den öffentlichen Personenverkehr
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
Zielszenario	Prognose mit Anpassung der kommunalen Verkehrspolitik, d. h. mit Umsetzung des Mobilitätsplans (dient zur Darstellung des Idealfalls)
ZNM	Zukunftsnetz Mobilität NRW
ZOB	zentraler Omnibusbahnhof

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Die Kreisstadt Siegburg hat sich im Jahr 2021 dazu entschieden, mit externer fachlicher Unterstützung den hier vorliegenden Mobilitätsplan zu erarbeiten. Dieser soll die inhaltlich überholten, vorliegenden Gesamtverkehrsplanungen ersetzen und dabei das veränderte Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die Fortschritte in der Digitalisierung, die Auswirkungen der Pandemie sowie die notwendigen Maßnahmen im Klimaschutz berücksichtigen. Der Mobilitätsplan ist ein integriertes, strategisches Mobilitätskonzept, das anhand 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 aufgestellt wurde.

Es wurde die Gesamtmobilität der Kreisstadt Siegburg mit allen Auswirkungen auf das öffentliche und wirtschaftliche Leben betrachtet. Ziel des Mobilitätsplans ist die zuverlässige, bezahlbare und nachhaltige Mobilität aller Bürgerinnen und Bürger im gesamten Stadtgebiet. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung des Umweltverbunds (Fuß-, Rad- 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 Einpendlerstadt¹ 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. 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 Kreisstadt Siegburg sowie den Einpendelnden aus dem Umland – in Teilen Überzeugungsarbeit für ein umweltbewussteres, klimafreundlicheres und intelligenteres Mobilitätsverhalten zu leisten. Daher berücksichtigt der vorliegende Mobilitätsplan neben infrastrukturellen Maßnahmen auch sogenannte „weiche“ Maßnahmen aus den Bereichen der

¹ Stadt mit einem überwiegenden Anteil an Einpendelnden aus dem Umland

Information, Kommunikation, Motivation, Koordination und Service (Mobilitätsmanagement).

2 Methodische Überlegungen und Herangehensweise

Die Erarbeitung des Mobilitätsplans für die Kreisstadt Siegburg basierte 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) wurden alle notwendigen Daten und Materialien in Zusammenarbeit mit der Kreisstadt 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 wurden 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) – sind in Form von identifizierten Stärken und Schwächen zusammengefasst.

Im Rahmen einer Szenarienbetrachtung werden die Chancen und Risiken aus den zu erwartenden Entwicklungen mit Einfluss auf die Mobilität vor Ort analysiert („**Zukünftige Entwicklungen**“; Pos. 3, Bild 1). Im Referenzszenario wird die Entwicklung des Verkehrsaufkommen ohne Anpassung der Verkehrspolitik und im Zielszenario die Entwicklung mit Anpassung der Verkehrspolitik in der Kreisstadt Siegburg dargestellt.

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 Kreisstadt 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) wurden 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 wurden. Im Rahmen

der Priorisierung (Teil von Pos. 6) wurden Schlüsselprojekte ausgewählt, mit denen die Umsetzungsphase gestartet werden soll.

Für die Umsetzungsphase wurde 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 wurden Bewertungsindikatoren und Zielwerte festgelegt, um damit aufzuzeigen, 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 Jahre, erfolgt die Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts mit einer **kontinuierlichen Beteiligung verschiedenster Akteure** (Stadtverwaltung, Politik, fachrelevante Akteure, Nachbarkommunen, Öffentlichkeit; Bild 1).

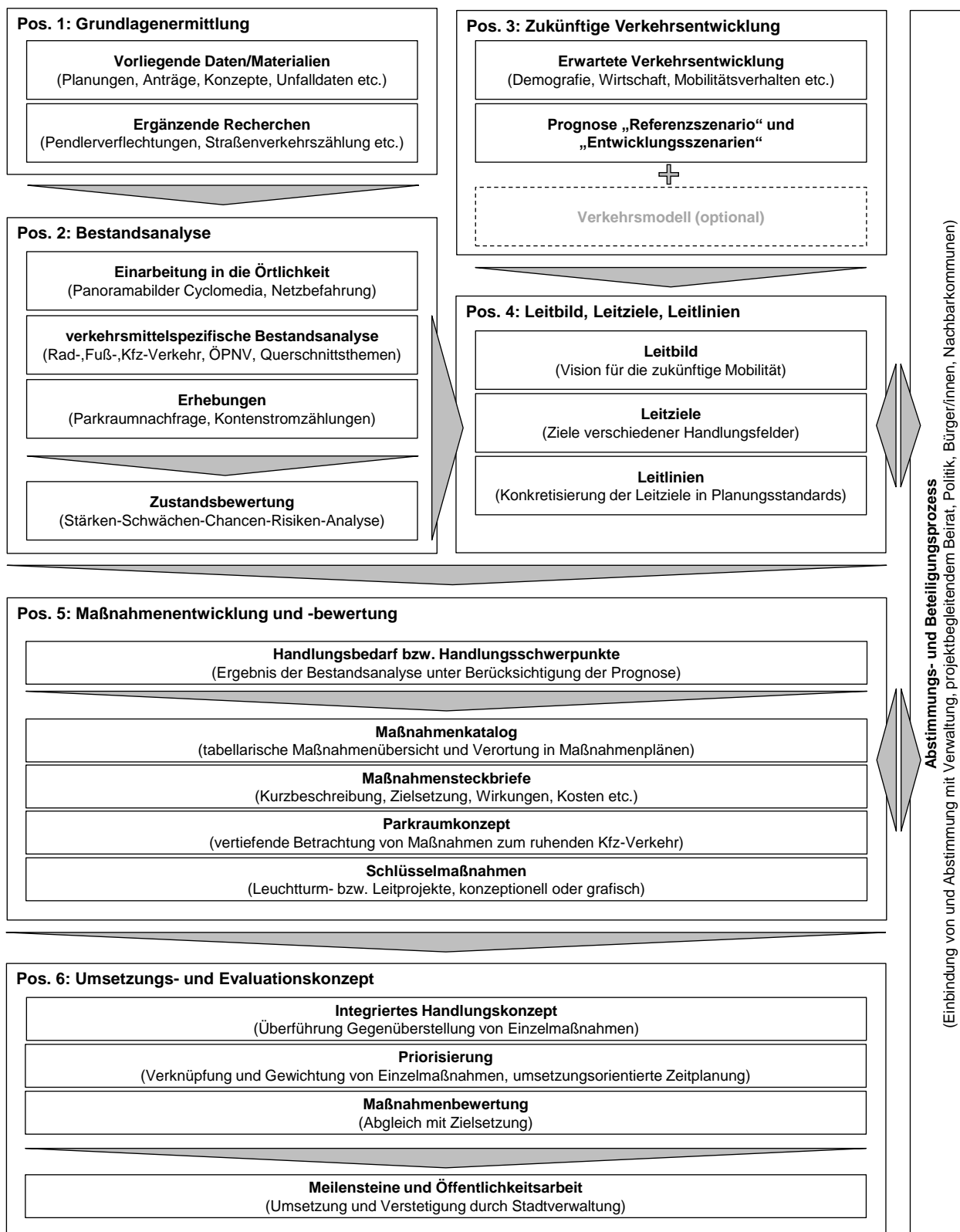


Bild 1: Schematische Darstellung der Projekthalte und der Projektbearbeitung

3 Ausgangslage

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

3.1 Räumliche und siedlungsstrukturelle Gegebenheiten

Siegburg, die Kreisstadt des Rhein-Sieg-Kreises, liegt östlich des Rheins unweit von Bonn und Köln. Die mittelgroße Stadt bildet aufgrund ihrer Versorgungsfunktionen ein Mittelzentrum. Sie hat formell gesehen keine fest abgegrenzten Stadt-/Ortsteile.

Zur Orientierung innerhalb des Stadtgebiets wurden im Zuge des Mobilitätsplans anhand der städtischen Wahlbezirke und der geographischen Lage der Siedlungsflächen elf Stadt-/Ortsteile definiert. (Detailkarte in Bild 2)

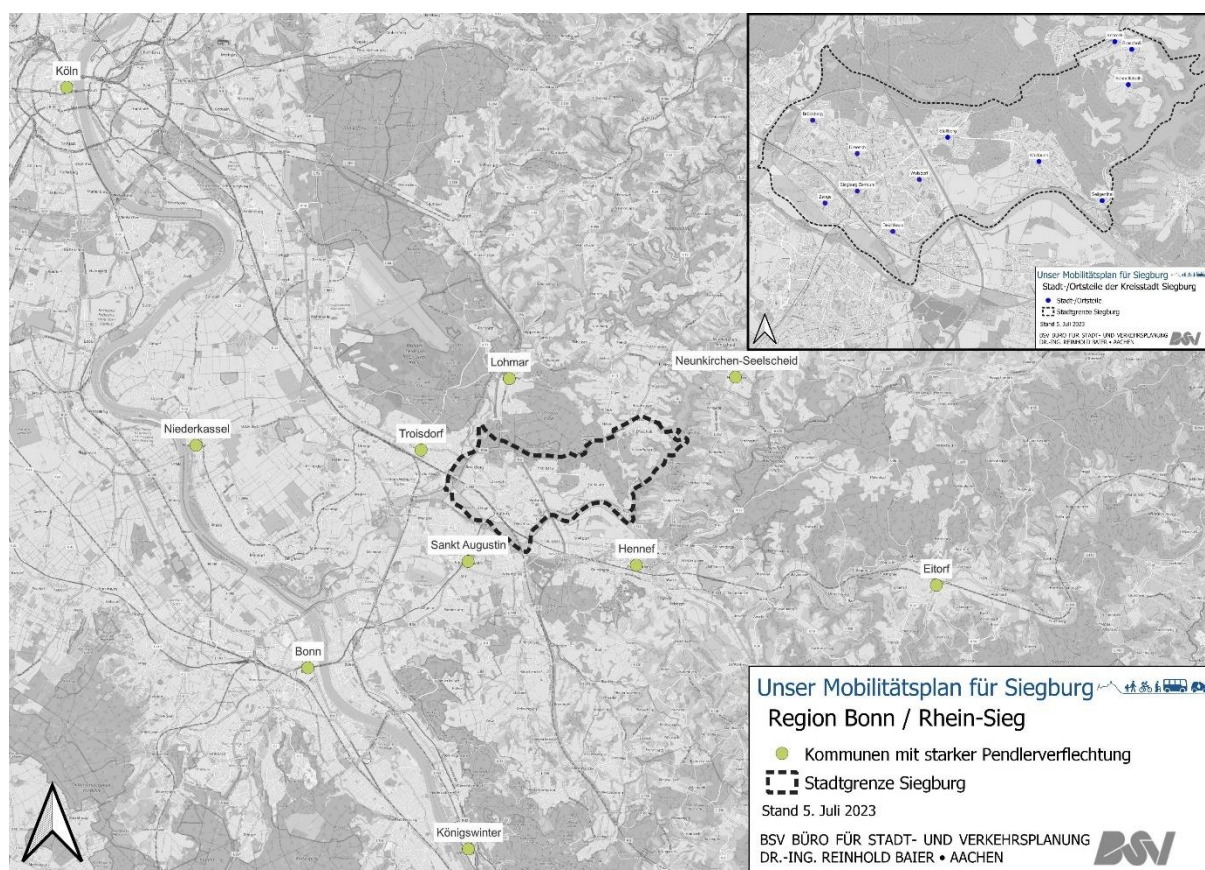


Bild 2: Stadtgebiet von Siegburg und Region Bonn/Rhein-Sieg

Auf einer Fläche von nahezu 24 km² (Kommunalprofil) leben 42.049 Einwohnende (Kreisstadt Siegburg; Stichtag: 31.12.2022). Die Verteilung auf die elf – im Rahmen des Projekts definierten – Stadt-/Ortsteile ist dabei sehr heterogen (Tabelle 1). Die Einwohnerverteilung auf die definierten Stadt-/Ortsteile erfolgte über die Angabe der Einwohnerzahl nach Wahlbezirken.

Der zur Nordstadt gehörende Bereich des Dreesch weist die höchste Anzahl an Einwohnenden auf – gefolgt von den Stadtteilen Kaldauen

und Wolsdorf – und ist in Bezug auf die Dichte der Einwohnenden an zweiter Stelle hinter dem Hauptort Siegburg-Zentrum einzuordnen.

Tabelle 1: Einwohnende der Kreisstadt Siegburg nach Stadt-/Ortsteilen²

Stadt-/Ortsteil	Fläche [km ²]	Einwohnende		
		Anzahl [EW]	Anteil [%]	Dichte [EW/km ²]
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
Nordstadt (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
Gesamtstadt	22,229	42.049³	100,0	1.891,6

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.

Siegburg zeichnet sich als Wirtschaftsstandort mit sehr guter Verkehrsanbindung aus. *„Die Kreisstadt Siegburg mit ihren rund 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.“⁴* 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 sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten (Stand: 30.06.2022) arbeiten im Bereich der sonstigen Dienstleistungen. Rund 20 % sind hingegen im Handel, Gastgewerbe, Verkehr und Lagerei beschäftigt.⁵

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

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

³ lt.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt. Stichtag: 31.12.2022

⁴ städtische Internetseite „Standortvorteile“ (<https://siegburg.de/wirtschaft-handel/wirtschaftsfoerderung/standortvorteile/index.html>), abgerufen am 15.01.2024.

⁵ lt.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt. Stand: 17.11.2023

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

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

Freizeitmöglichkeiten in Siegburg bieten verschiedene kulturelle Angebote (Museen⁷, Konzerte, Theater), touristische Sehenswürdigkeiten (z. B. 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 Kreisstadt Siegburg liegt an den 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 mehrere 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, S 19 und S 66. 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. Mit der Stadtbahnverbindung S 66 wird Siegburg über Bonn Hbf mit Bad Honnef verbunden. Zu den S-Bahnverbindungen S 12 sowie S 16 liegen Planungen vor. Die Planungen zur S 12 (Ausbau der Erftbahn RB 38 zur S-Bahn mit Taktverdichtung von 30 auf 20 Minuten und höheren Fahrgeschwindigkeiten) betreffen nicht direkt die Kreisstadt Siegburg. Die Entwicklung der neuen S 16 (Langenfeld – Leverkusen-Mitte – Köln Hbf – Köln Süd – Köln/Bonn Flughafen – Siegburg – Au (Sieg)) mit 20-Minuten-Takt ist ein Teilprojekt des NVR-Nahverkehrskonzepts 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 der Rhein-Sieg-Kreis für die kommunalen und interkommunalen Verbindungen (Verbindungen zwischen den kreisangehörigen Kommunen) im Stadt- und Kreisgebiet verantwortlich. Mit den bestehenden Busver-

⁶ Angaben aus Einzelhandelskonzept für die Kreisstadt Siegburg (Junker + Krause 2021)

⁷ Stadtmuseum Siegburg, Museum des Siegwerks und Schatz- und Heiltumskammer Sankt Servatius Siegburg

bindungen ist Siegburg 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.“⁸ 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 im Jahr 2018 ein verbundweites Konzept für die Errichtung von Mobilstationen erarbeiten lassen. Darauf aufbauend hat der Rhein-Sieg-Kreis ein Mobilstationsfeinkonzept im Jahr 2021 entwickeln lassen. In diesem sind für die Kreisstadt 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 Kreisstadt Siegburg vor. Der Ausbau beginnt voraussichtlich im Jahr 2025. Für die Mobilstation am Siegburger Bahnhof, wo bereits ein überdurchschnittliches Angebot vorhanden ist, sollen noch informative und wegweisende Elemente ergänzt werden.

Das Stadtgebiet Siegburg ist in das überregionale Radverkehrsnetz NRW sowie das kreisweite Radverkehrsnetz des Rhein-Sieg-Kreises integriert.

Darüber hinaus sind in Siegburg sowohl das auf den Alltagsverkehr ausgelegte Bike-Sharing-System RSVG-Bike, Car-Sharing mit verschiedenen Anbietern, sowie 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 Kreisstadt 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.

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

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

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

⁹ 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 Mobilitätsplans der Kreisstadt Siegburg 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 das Ziel des Projektteams sowohl den Bürgerinnen und Bürgern der Kreisstadt Siegburg als auch den Einpendelnden über die onlinegestützte Beteiligungsplattform zu ermöglichen, ihre Mitteilungen und Anregungen einzubringen (siehe Kap. 4.1.1). Darüber hinaus konnten sich die Bürgerinnen und Bürger in Präsenz stattfindenden Bürgerworkshops beteiligen (siehe Kap. 4.1.2).

4.1.1 Online-Bürgerbeteiligung

Um Hinweise und Ideen der Siegburger Bürgerinnen und Bürger zum Thema Mobilität/Verkehr zu sammeln, wurde die interaktive, onlinegestützte Beteiligungsplattform „mitmachen.siegburg“ der Kreisstadt Siegburg eingesetzt. Vom 24. April bis einschließlich 19. 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“) und/oder kommentieren. 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 Beitragsinhalt bezieht, zur Auswahl.

In Bezug auf die Auswertung der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Erstmitteilungen nicht nur einer, sondern bei Bedarf auch mehreren Verkehrsarten zugeordnet werden konnten.¹⁰ Ungeachtet der positiven Unterstützungen (ungewichtete Auswertung), beziehen sich

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

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 wurde genau einer Verkehrsart zugeordnet. Vor allem Fuß- und Radverkehr konnten oftmals zusammengedacht werden. 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 (ruhender Kfz-Verkehr) registriert.

Unter 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).

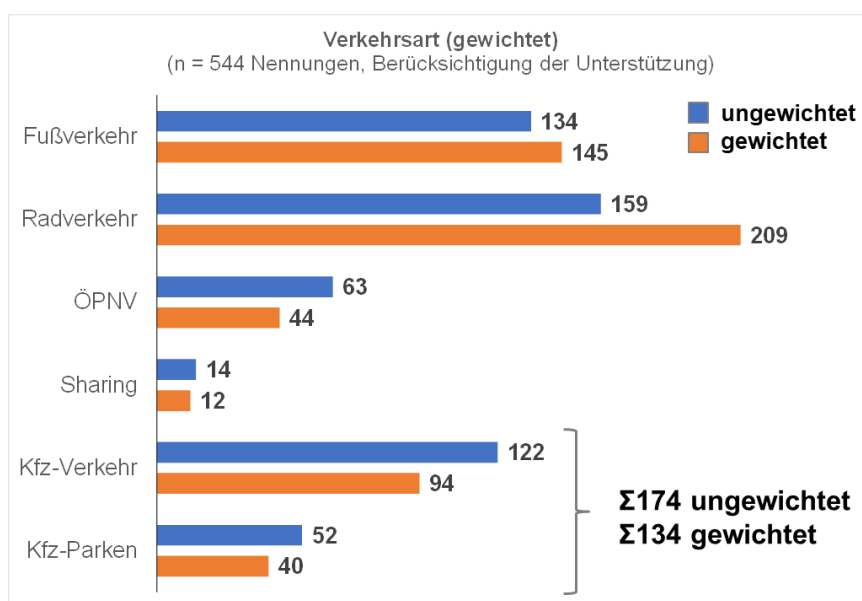


Bild 3: Einträge nach Verkehrsarten

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 beinhaltete Benennungen von Verbindungen (5 Mitteilungen).

Mitteilungen mit „konkretem“ räumlichen Bezug (rund 75 % aller Erstmitteilungen) lassen sich nach Streckenabschnitten (149 Mitteilungen), Knotenpunkten (56 Mitteilungen) und Einzelpunkten (20 Mitteilungen) differenzieren.

In der nachfolgenden Darstellung sind die Themenfelder differenziert nach dem räumlichen Bezug der Einträge und unter Berücksichtigung der positiven Unterstützungen (gewichtete Auswertung) angegeben.

Hinweis: Eine vollständige Auflistung der räumlichen Bezüge befindet sich im Anhang des Berichts (siehe Anhang Tabelle 12 bis Tabelle 17).

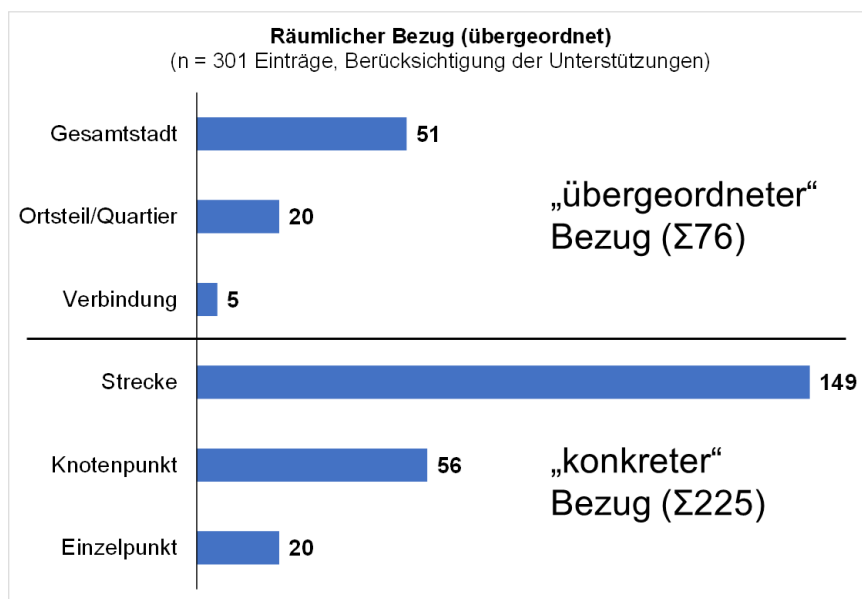


Bild 4: Räumlicher Bezug der Einträge

Für die Gesamtstadt sind für die Siegburger 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 Car-Sharing-Parkgebühr 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“ (Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse), 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.

4.1.2 Bürgerworkshops

Um erste Teilergebnisse aus Bürgersicht bewerten und ergänzen zu lassen, wurde am 7. Dezember 2023 mit Bezug zur Bestandsanalyse (siehe Kap. 5) ein erster Bürgerworkshop veranstaltet.



Bild 5: Impressionen zum durchgeführten ersten Bürgerworkshop

Im Zuge der Maßnahmenentwicklung und -bewertung (siehe Kap. 7) wurden die ersten Maßnahmen sowie Schlüsselmaßnahmen von den Bürgerinnen und Bürgern am 28. August 2024 im zweiten Bürgerworkshop gesichtet. Außerdem hatten sie die Möglichkeit diese zu ergänzen und zu priorisieren.



Bild 6: Impressionen zum durchgeführten zweiten Bürgerworkshop (Quelle: Kreisstadt Siegburg, Zoë Hofmann)

Zu den Bürgerveranstaltungen liegen separate Ergebnisprotokolle vor. Die Inhalte werden bei der Ausarbeitung bzw. der Überarbeitung des Maßnahmenkatalogs (inkl. Priorisierung) berücksichtigt.

4.2 Austausch mit der Politik

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

Der projektbegleitende Beirat, bestehend aus Mitgliedern des Mobilitätsausschusses und der Verwaltung, diente dazu, die Informationen zum Projektsachstand als Vorbereitung der nachfolgenden Ausschusssitzungen in die Fraktionen hineinzutragen. Vor der Einrichtung des Beirats wurden Einzelgespräche mit den Fraktionen durchgeführt.

Die Politik wurde wie folgt in das Projekt eingebunden (Stand: 07.10.2024):

- 21. Juni 2023 Einzelgespräche:
Abfrage der Erwartungen an den Mobilitätsplan (SUMP), Projektvorstellungen und Ziele, Themen- und Betrachtungsschwerpunkte,
- 9. November 2023 projektbegleitender Beirat:
Erstes Zwischenergebnis zur Zustandsanalyse der Ist-Situation,
- 30. November 2023 Mobilitätsausschuss:
Erstes 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):
Darstellung des Zielkonzepts; Diskussion zu Leitzielen und zum Leitbild,
- 11. Juni 2024 Mobilitätsausschuss:
Auflösung des projektbegleitenden Beirats; Beschluss des Leitbilds (Slogan),
- 9. Oktober 2024 Mobilitätsausschuss:
Beschluss des Maßnahmenkatalogs zur weiteren Bearbeitung des Mobilitätsplans,
- 3. Dezember 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 Mobilitätsplans berücksichtigt.

4.3 Austausch in Expertenrunden

In zwei Gesprächsrunden mit ausgewählten Akteuren und Akteurinnen wurden ausgewählte Einzelthemen diskutiert.

Fußverkehr und Radverkehr

Am 14. März 2024 wurde ein Akteursgespräch mit den Vertretenden der Stadtverwaltung, der Polizei, des ADFC sowie der Schulen und

Einrichtungen für Kinder und Jugendliche geführt. Mit ihnen wurde der erste Grobentwurf des Maßnahmenkatalogs für die Handlungsfelder Fußverkehr und Radverkehr diskutiert.

Einzelhandel und Gewerbe

Am 11. April 2024 wurde ein Akteursgespräch mit den Vertretenden der Stadtverwaltung, des Verkehrsvereins, des Citymanagements, der Taxenunternehmen, der in der Fußgängerzone ansässigen Betriebe sowie einer Immobilienagentur geführt. Mit ihnen wurde der Ersteindruck der verkehrlichen Situation in der Innenstadt besprochen und der erste Grobentwurf des Maßnahmenkatalogs für alle Handlungsfelder diskutiert.

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

4.4 Austausch mit Nachbarkommunen

Die Kreisstadt Siegburg hat im Rahmen des Mobilitätsplans einen Austausch mit den Nachbarkommunen zum Thema „Vernetzung im Rhein-Sieg-Kreis“ initiiert. Am 20. April 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 kommunenübergreifenden und kreisweiten Themen (u. a. Pendelverkehre, Busspuren und Busbeschleunigung, Rad-PendlerRouten und touristische Radrouten, Sharing-Angebote, Parkraummanagement, Verkehrssicherheit, Öffentlichkeitsarbeit). Eine Fortsetzung dieses Austauschs konnte für den Rhein-Sieg-Kreis sowie den kreisangehörigen Kommunen während der Projektlaufzeit des Mobilitätsplans bereits fest etabliert werden.

5 Ergebnis der Bestandsanalyse

Als zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse werden nachfolgend das Mobilitätsverhalten und die daraus resultierende Verkehrsleistung (siehe Kap. 5.1) sowie die verkehrsmittelspezifisch identifizierten Stärken und Schwächen (siehe Kap. 5.2) aufgeführt.

5.1 Mobilitätsverhalten und Verkehrsleistung

Zur Beschreibung des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsleistung der Siegburger Wohnbevölkerung werden ortsspezifische Mobilitätskennwerte benötigt:

- Die Mobilitätsrate beziffert die Anzahl der Wege pro Tag und einwohnende Person.
- Der Modal Split zeigt die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung für die Durchführung der Wege auf. Es werden die prozentualen Anteile der Verkehrsmittelgruppen Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Kfz-Verkehr aufgeführt.
- Für die Berechnung der personenbezogenen Verkehrsleistung (Personen-Kilometer) werden die verkehrsmittelspezifischen

Wege mit der durchschnittlichen Wegelänge je Verkehrsmittel multipliziert.

Zur Darstellung des Mobilitätsverhaltens wird auf die Ergebnisse der in 2023 durchgeführten Mobilitätserhebung der Kreisstadt Siegburg zurückgegriffen. Der Ergebnisbericht hierzu kann online abgerufen werden.

Mobilitätsrate (Wegeanzahl)

Aus der Siegburger Mobilitätsbefragung geht hervor, dass die Wegeanzahl pro Person und Tag 3,3 beträgt.

Aus der deutschlandweiten Mobilitätsbefragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD, Datenstand 2017) geht hervor, dass die Wegeanzahl in allen Raumtypen auf einem gleichen Niveau ist (Wert zwischen 3,1 und 3,2)¹¹. Die durchschnittliche Wegeanzahl der Kreisstadt Siegburg liegt etwas höher als die durchschnittliche Wegeanzahl des vergleichbaren Raumtyps „Stadtregion - Mittelstadt, städtischer Raum“¹².

Modal Split (Verkehrsmittelwahl)

Im Jahr 2023 werden 57,4 % aller Wege der Siegburger Bevölkerung mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV) zurückgelegt. Das „Zu Fuß gehen“ macht dabei einen Wegeanteil von 26,4 % aus. Das Rad wird für 19,3 % aller Wege und öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) werden für 11,6 % der Wege gewählt. 42,6 % aller Wege entfallen auf den motorisierten Individualverkehr (MIV), entweder als Selbst- oder Mitfahrende (Bild 7).

Im Gegensatz zur Wegeanzahl zeigt die wegebezogene Verkehrsmittelwahl räumliche Unterschiede (MiD 2017). Die Kfz-Nutzung ist in ländlichen Räumen durch das defizitäre Angebot des öffentlichen Verkehrs (resultiert aus der geringeren Nachfrage) und das größere Angebot an Privatflächen zum Abstellen des Kfz stärker ausgeprägt als in urbanen Räumen. Differenziert nach den Raumtypen variiert der Kfz-Anteil (Fahrer und Mitfahrer) bei der Verkehrsmittelwahl zwischen 38 % (Stadtregion – Metropole) und 70 % (Ländliche Region – kleinstädtischer, dörflicher Raum)¹³. Der MIV-Anteil der Siegburger Bevölkerung (42,6 %) ist deutlich niedriger als der Anteil des vergleichbaren Raumtyps (Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum 61 %).

Der Vergleich mit dem Modal Split aus dem Jahr 2008 zeigt eine deutliche Steigerung des Anteils des Umweltverbunds bzw. eine deutliche Reduzierung des MIV-Anteils (14,4 %-Punkte; Bild 7).

¹¹ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Mobilität in Deutschland MiD 2017 – Ergebnisbericht. Bonn 2019

¹² Das Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur (BMVI) - heute Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) - hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) die regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) zur Bedienung der Anforderungen für die Bedarfe der Verkehrs- und Mobilitätsforschung erstellt.

¹³ Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV): Mobilität in Deutschland MiD 2017 – Ergebnisbericht. Bonn 2019

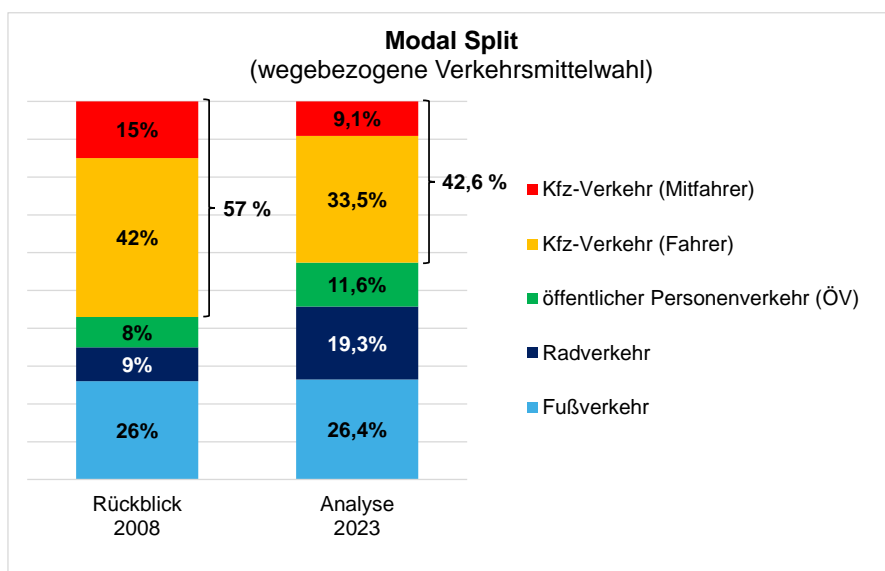


Bild 7: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) – Analyse 2008 und 2023

Wegelänge (Kilometer)

Die Ergebnisse der Siegburger Mobilitätsbefragung zeigt eine durchschnittliche Wegelänge von 9,9 km auf. Analog zum Modal Split variiert auch die verkehrsmittelspezifische Wegelänge nach den regionalstatistischen Raumtypen (Werte zwischen 11 und 14 km). Der ortsspezifische Wert für die Kreisstadt Siegburg liegt hier niedriger als der Wert des vergleichbaren Raumtyps (Stadtregion – Mittelstadt, städtischer Raum 13 km).

Aufgrund der verkehrsmittelspezifischen Aktionsradien variiert die durchschnittliche Wegelänge in Abhängigkeit des Verkehrsmittels (Werte zwischen 1,1 km und 25,2 km; Bild 8).

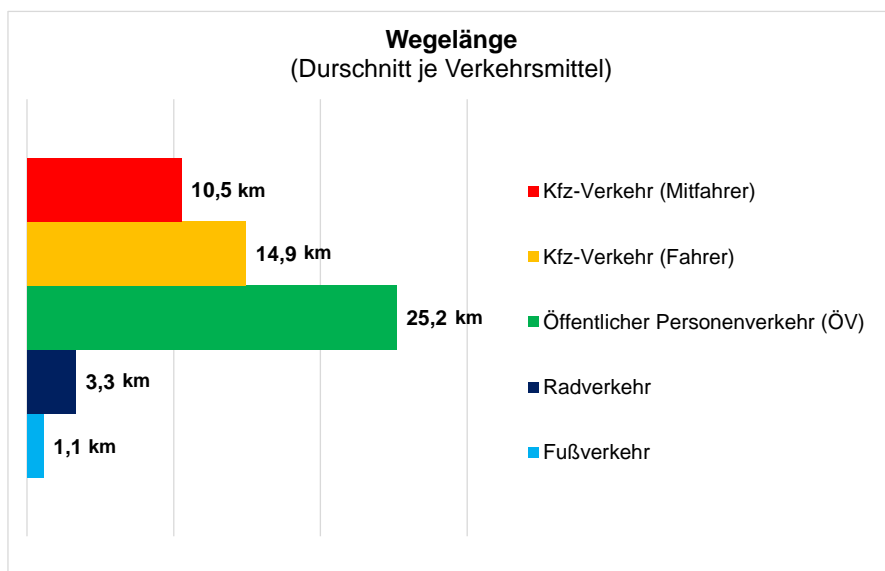


Bild 8: Durchschnittliche Wegelängen je Verkehrsmittel – Analyse 2023, abgeleitet für Stadt Siegburg

Verkehrsleistung (Personen-Kilometer)

Die personenbezogene Verkehrsleistung (Personen-Kilometer) ergibt sich auf Grundlage der Einwohnerzahl, der Mobilitätsrate, der Verkehrsmittelwahl und der Wegelänge je Verkehrsmittel (Tabelle 3).

Tabelle 3: Personenbezogene Verkehrsleistung – Analyse 2023, Kreisstadt Siegburg

Analyse 2023			
Einwohnerzahl	42.049		
Mobilitätsrate (Anzahl Wege pro Person und Tag)	3,28		
Wegeanzahl pro Tag (gesamt)	137.918		
	Modal Split [%]	Wegelänge [km]	Verkehrsleistung [Pers.-km]
Fußverkehr	26,4	1,1	40.116
Radverkehr	19,3	3,3	88.278
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bus	5,2	5,6	40.192
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bahn	6,4	42,5	375.370
Kfz-Verkehr (Fahrer)	33,5	14,9	688.215
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	9,1	10,5	132.413
	Summe		1.364.586

5.2 Identifizierte Stärken und Schwächen

Fußverkehr

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Netzdefinition für die Gestaltung eines Passantenleitsystems für das Stadtgebiet liegt vor ▪ Planungen für die Fortführung der Umgestaltung einer ehemaligen Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr (Kleiberg bis zur Frankfurter Straße) liegen vor ▪ Netzdefinition für den touristischen Fußverkehr liegt durch das Wanderroutennetz NRW vor 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ offiziell ausgewiesenes Netz zur Anbindung der Ortsteile an die Innenstadt fehlt ▪ Konflikte Fußverkehr/ Radverkehr und Fußverkehr/ Kfz-Verkehr

Radverkehr (fließend und ruhend)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ (über-)regionale Netzdefinition vorhanden (Radverkehrsnetz NRW, Radverkehrsnetz und RadPendlerRouten Rhein-Sieg-Kreis) ▪ Planungen für die Fortführung der Umgestaltung einer ehemaligen Bahntrasse für den Fuß- und Radverkehr (Kleiberg bis zur Frankfurter Straße) liegen vor ▪ Planungen von zwei RadPendlerRouten zwischen Lohmar, Siegburg und Sankt Augustin sowie Hennef, Sankt Augustin, Siegburg und Troisdorf liegen vor 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ kommunale Netzdefinition fehlt ▪ Konflikte zwischen Fußverkehr/ Radverkehr und Radverkehr/ Kfz-Verkehr ▪ punktueller Ausbaubedarf bzgl. Fahrradabstellanlagen

ÖV (Bus und Bahn)

Stärken	Schwächen
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Konzept zur Weiterentwicklung des Busnetzes auf Kreisebene vor (5-Jahres-Strategie-ÖPNV) ▪ barrierefreier Umbau von Bushaltestellen auf kommunaler Ebene ▪ Bahnverbindung in die Nachbarkommunen Troisdorf und Hennef sowie zum Flughafen Köln/ Bonn (S 12, S 19 und S 66) ▪ Bahnverbindung nach Köln durch RE 9 (starke Pendlerverflechtung Siegburg – Köln) ▪ Bahnverbindung nach Frankfurt durch ICE-Verbindungen 41, 42, 43, 45 47, 49, 78 und 79 (Köln, Dortmund, Frankfurt, Heidelberg, Ingolstadt, Hamburg, Amsterdam und Brüssel) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Barrierefreiheit im ÖPNV ist derzeit noch nicht überall gewährleistet

Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

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

Sharing-Angebote

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

Mobilitätsmanagement

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

6 Ausrichtung der zukünftigen Siegburger Verkehrspolitik

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dient der Stärkung des Umweltverbunds sowie der umweltverträglichen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs. Ziele sind die Steigerung des Anteils des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl und damit verbunden die Reduzierung der verkehrsbedingten Emissionen (Lärm und Luftschadstoffe).

Aufbauend auf einer allumfassenden Analyse wurde 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 stadtspezifische sowie kreisweiten Ziele und Handlungsansätze zusammengetragen als auch die Anmerkungen aus dem projektbegleitenden Beteiligungsprozess (Stadtverwaltung, Öffentlichkeit, Politik, Akteurinnen und Akteure; vgl. Kap. 4) miteinbezogen.

6.1 Vorliegende stadtspezifische Ziele und Handlungsansätze

Die Kreisstadt 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 (2018),
- Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schneffelrath, Schreck und Heide (2019),
- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Siegburg Innenstadt (ISEK) (2019),
- Einzelhandelskonzept für die Kreisstadt Siegburg (2021),
- Vitale Innenstädte (2022),
- Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (2022),

- NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg (2018-2020),
- Masterplan Grün (2023),
- Hitzeaktionsplan (2023)
- Lärmaktionsplan Stufe IV (2024).

In einem Großteil der Konzepte werden allgemeine Ziele formuliert, die nicht nur verkehrsmittelübergreifend, sondern auch ohne zeitlichen Zielhorizont gültig sind. Es geht 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. Auch im aktuellen Lärmaktionsplan der Stufe IV für die Kreisstadt Siegburg wird die Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen durch Straßen-, Flug- und im geringen Maße auch Schienenverkehr als Zielsetzung festgelegt. Eine konkrete Formulierung ist im integrierten Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für die Kreisstadt Siegburg zu finden, in dem 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 sowie des Hitzeaktionsplans. Außerdem sollen stadtnahe Erholungsräume gestärkt werden. 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 Fußwegenetzes für alle Gruppen formuliert. In anderen Konzepten werden konkrete Forderungen, wie z. B. eine Gehwegbreite von mind. 2 m auf mindestens einer Straßenseite¹⁴, genannt. Weitere Ziele, die für den Fußverkehr genannt werden, umfassen sichere Querungsmöglichkeiten an bedeutenden Netzpunkten, Barrierefreiheit der Gehwege sowie mobiles Stadtmobiliar für alle Bevölkerungsgruppen.

¹⁴ Es wird darauf hingewiesen, dass nach den Empfehlungen Fußverkehrsanlagen 2002 (FGSV) eine Mindestbreite von 2,50 m angesetzt werden soll.

Allgemein

Klimaschutz & Gesundheit

Fußverkehr

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 werden Verbesserungen der Führungsbreiten, der Oberflächenbeschaffenheit sowie der Linienführung gefordert. Zum anderen soll das lokale Radverkehrsnetz aufgebaut und damit der Radverkehr gefördert werden. Außerdem soll die Reisezeit verkürzt und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

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

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 Kreisstadt Siegburg eine Busbeschleunigung (z. B. an der B 56) an und verfolgt den barrierefreien Ausbau von Bushaltestellen. Außerdem ist die Ausgestaltung von weiteren Mobilstationen im Stadtgebiet Zielsetzung der Kreisstadt Siegburg.

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 Kreisstadt Siegburg aus dem Jahr 2010 festgelegt. Außerdem soll das Parken in Parkhäusern und Tiefgaragen attraktiver gemacht werden, sodass das Parkraumangebot im Straßenraum entlastet wird.

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.

Radverkehr (fließend & ruhend)

ÖPNV (Bus & Bahn)

Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Mobilitätsmanagement

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

6.2 Szenarienbetrachtung

Zur Darstellung der zu erwartenden Wirkungen der zukünftigen Mobilitätsstrategie der Kreisstadt Siegburg und des zugehörigen Maßnahmenkatalogs werden das heutige Mobilitätsverhalten und die heutige Verkehrsleistung (vgl. Kap. 5.1) mit einer Prognose für das Jahr 2035 verglichen. Hierfür werden zwei Prognosen gebildet und dadurch zwischen einer Prognose ohne aktives Handeln der Stadt (siehe Kap. 6.2.1) und einer Prognose mit aktivem Handeln der Stadt (siehe Kap. 0) differenziert.

6.2.1 Referenzszenario – Prognose ohne aktives Handeln der Stadt

Das Referenzszenario stellt die Prognose ohne aktives Handeln der Kreisstadt Siegburg für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dar. Folgende Annahmen gelten für das Referenzszenario: Die inhaltliche Ausrichtung der kommunalen Verkehrspolitik ändert sich in den nächsten Jahren nicht und der Mobilitätsplan wird nicht umgesetzt. Es handelt sich hierbei um kein anzustrebendes Szenario, sondern lediglich um einen Vergleichsfall.

Das Referenzszenario bildet die prognostizierten Verkehrsentwicklungen aus der gleitenden Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 für die Bundesrepublik Deutschland (Intraplan, Trimode 2023) ab. Die gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2021-2022 wurde im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bearbeitet. Sie schreibt die Inhalte der letzte vorliegende Verkehrsanalyse fort, die sich auf das Analysejahr 2010 bezieht. Die Langfrist-Verkehrsprognose baut auf dem Analysejahr 2019 auf. Für die Prognose werden zentrale Veränderungen (Pandemie, Klimawandel, Krieg in Europa), allgemeine Mobilitätstrends (mobiles Arbeiten, Dienstreisen, Online-Shopping), allgemeine Entwicklungen bzgl. der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsangebote (u. a. Umsetzung des Zielfahrplans des Deutschlandtakts), technologische Entwicklungen (Elektromobilität) sowie Kostenentwicklungen (u. a. Anstieg Treibstoffkosten) berücksichtigt.

In Bezug auf die Mobilitätsrate (Anzahl Wege pro Person und Tag) wird von einem leichten Rückgang ausgegangen (-0,1 Wege pro Person und Tag; Tabelle 4). Dieser begründet sich durch die Zunahme der älteren Bevölkerung, die eine geringere tägliche Mobilität aufzeigt als der Rest der Bevölkerung. Darüber hinaus wird die positive Entwicklung in Bezug auf das mobile Arbeiten berücksichtigt.

Die auf die Kreisstadt Siegburg heruntergebrochene Langfrist-Verkehrsprognose für das Jahr 2035 bewirkt eine Veränderung des Modal Splits. Der Anteil des MIV reduziert sich geringfügig von 42,6 % auf 41,4 %. Anteilssteigerungen zeigen sich für den Radverkehr und den ÖV. Der Anteil des Fußverkehrs nimmt leicht ab (Bild 9).

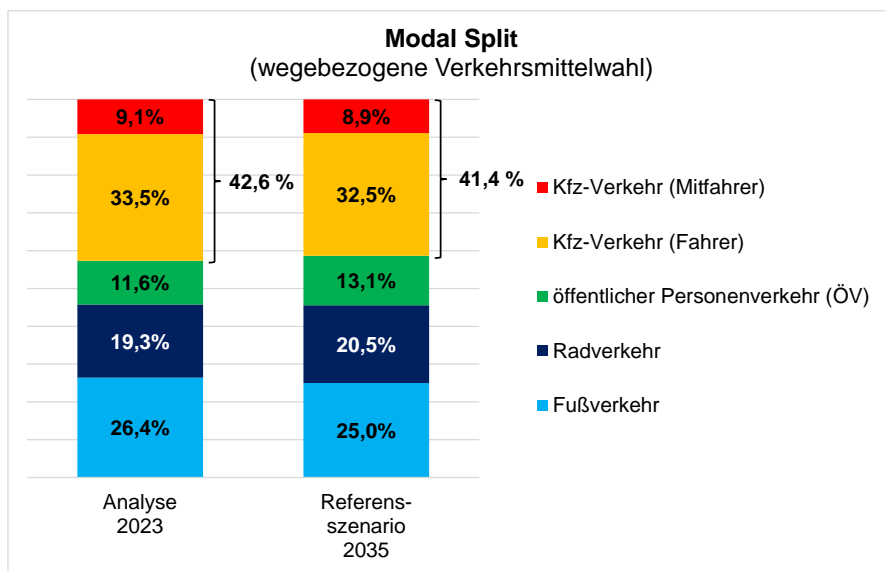


Bild 9: Modal Split (Verkehrsmittelwahl) – Referenzszenario 2035, abgeleitet für die Kreisstadt Siegburg

Im Hinblick auf die durchschnittliche Länge der Wege je Verkehrsmittel wird angenommen, dass die Zielwahl unverändert bleibt. Hierbei wird angenommen, dass die Veränderungen des Wegeaufkommens im Fuß- und Radverkehr sich ausschließlich auf Wege kürzer als 5 km beziehen. Im Gegensatz dazu wird angenommen, dass die Veränderungen des Wegeaufkommens im ÖV sich gleichmäßig auf alle Wege größer als 1 km Länge beziehen. Auf Grundlage dieser Annahmen ergibt sich lediglich für den Radverkehr eine marginale Veränderung der durchschnittlichen Wegelänge. Bei allen anderen Verkehrsmitteln zeigen sich keine Veränderungen (Tabelle 4).

Tabelle 4: Personenbezogene Verkehrsleistung – Referenzszenario 2035, Kreisstadt Siegburg

	Referenzszenario 2035 (Veränderung ggü. Analyse in Klammern)		
	Modal Split [%]	Wegelänge [km]	Verkehrsleistung [Pers.-km]
Einwohnerzahl		42.671 (+622)	
Mobilitätsrate (Anzahl Wege pro Person und Tag)		3,18 (-0,10)	
Wegeanzahl pro Tag (gesamt)		135.691 (-2.227)	
	Modal Split [%]	Wegelänge [km]	Verkehrsleistung [Pers.-km]
Fußverkehr	25,0 (-1,4)	1,1 (./)	37.985 (-2.131)
Radverkehr	20,5 (+1,2)	3,2 (-0,1)	89.995 (+1.717)
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bus	5,9 (+0,7)	5,6 (./)	44.633 (+4.441)
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bahn	7,2 (+0,8)	42,5 (./)	416.842 (+41.472)
Kfz-Verkehr (Fahrer)	32,5 (-1,0)	14,9 (./)	656.818 (-31.397)
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	8,9 (-0,3)	10,5 (./)	126.373 (-6.041)
		Summe	1.372.646 (+8.060)

Die zu erwartende Verkehrsleistung der Bevölkerung der Kreisstadt Siegburg für das Referenzszenario 2035 ohne Umsetzung des Mobilitätsplans ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen (Tabelle 4). Im Vergleich zur Analyse 2023 steigt die Verkehrsleistung trotz der geringeren Mobilitätsrate und der gleichbleibenden Zielwahl infolge des Bevölkerungsanstiegs.

6.2.2 Zielszenario – Prognose mit aktivem Handeln der Stadt

Das hier dargestellte Zielszenario ist als Maximalvariante zu verstehen. Es erfordert eine vollständige Umsetzung der im Leitbild verankerten Mobilitätsstrategie (siehe Kap. 6.2.3) und des zugehörigen Maßnahmenkatalogs (siehe Kap. 7). Dieses Szenario stellt den Idealfall dar, erfordert aber auch den höchstmöglichen Aufwand (Sach- und Personalkosten).

Für die Anzahl Wege pro Person und Tag wird im Vergleich zur Analyse bereits im Referenzszenario ein leichter Rückgang von -0,1 Wegen pro Person und Tag infolge der Bevölkerungsalterung und dem Trend zum mobilen Arbeiten berücksichtigt. Darauf aufbauend wird im Zielszenario ein weiterer geringfügiger Rückgang von -0,05 angenommen. Für das Zielszenario gilt daher eine Anzahl Wege pro Person und Tag von 3,13 (Tabelle 5).

Aufbauend auf den im Referenzszenario berücksichtigten allgemeinen Entwicklungstrends zur Stärkung des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Personenverkehr; vgl. Kap. 6.2.1) wird infolge der nachhaltigen verkehrsplanerischen Aktivitäten der Kreisstadt Siegburg eine weitere Steigerung des Umweltverbunds bei der Verkehrsmittelwahl angenommen.

Aus der aktuellen Mobilitätsbefragung gehen Anregungen der Bürgerinnen und Bürger zur Förderung des Umweltverbunds hervor. Hinsichtlich des Radverkehrs werden der Ausbau des Radverkehrsnetzes sowie eine Verbesserung der Verkehrssicherheit gewünscht. Hinsichtlich des ÖPNV werden niedrigere Fahrpreise und ein zuverlässiger ÖPNV gefordert. Auf dieser Grundlage wird für das hier dargestellte Zielszenario (Idealfall) angenommen, dass 50 % der heutigen Kfz-Fahrten kürzer als 5 km auf den Fuß- und Radverkehr und weitere 10 % der heutigen Kfz-Fahrten innerhalb des Stadtgebiets auf den ÖV verlagert werden. Auf Grundlage dieser Annahmen ergeben sich die nachfolgend dargestellten Anteile bei der Verkehrsmittelwahl (Bild 10). Die Kfz-Nutzung verliert im Vergleich zur Analyse und zum Referenzszenario an Bedeutung (-4,9 % ggü. Analyse 2024 und -3,6 % ggü. Referenzszenario 2035).

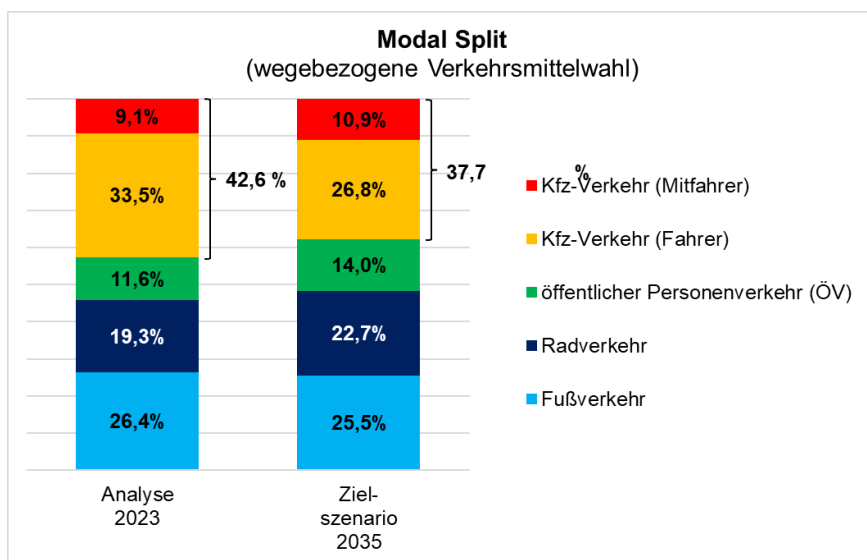


Bild 10: Modal Split [%] nach Verkehrsart, Zielszenario 2035

Analog zum Referenzszenario 2035 wird auch im Zielszenario eine unveränderte Zielwahl angenommen. Damit ändert sich die durchschnittliche Länge der Wege je Verkehrsmittel erneut allein infolge der geänderten Verkehrsmittelwahl. (Tabelle 5)

Im Vergleich zur Analyse 2023 sinkt die Verkehrsleistung im Zielszenario 2035 (Tabelle 5). Damit gleicht das aktive Handeln der Stadt (Umsetzung des Mobilitätsplans) den Verkehrsleistungsanstieg infolge des Bevölkerungsanstiegs mehr als aus.

Über die Differenzierung nach nicht-motorisierter und motorisierter Verkehrsleistung ist zu erkennen, dass die nicht-motorisierte Verkehrsleistung im Zielszenario gegenüber der Analyse 2023 sowie dem Referenzszenario 2035 angestiegen ist (Vergleich zur Analyse: 131.587 ggü. 128.395 nicht-motorisierte Personen-Kilometer; Vergleich zum Referenzszenario: 131.587 ggü. 127.981 nicht-motorisierte Personen-Kilometer). Darüber hinaus ist zu erkennen, dass die MIV-Verkehrsleistung einen deutlichen Rückgang zeigt (Vergleich zur Analyse: 686.561 ggü. 820.628 MIV-Personen-Kilometer). Dieser Rückgang wirkt sich positiv auf das Klima aus. Im Vergleich zum Referenzszenario fällt der Rückgang der MIV-Verkehrsleistung im Zielszenario deutlich größer aus (Vergleich zum Referenzszenario: 686.561 ggü. 783.191 MIV-Personen-Kilometer).

Tabelle 5: Verkehrsleistung [Pers.-km], Zielszenario 2035

	Zielszenario (Veränderung ggü. Analyse in Klammern)		
Einwohnerzahl	42.671 (+622)		
Mobilitätsrate (Anzahl Wege pro Person und Tag)	3,13 (-0,15)		
Wegeanzahl pro Tag (gesamt)	133.557 (-4.361)		
	Modal Split [%]	Wegelänge [km]	Verkehrsleistung [Pers.-km]
Fußverkehr	25,5 (-0,9)	1,1 (./.)	38.150 (-1.966)
Radverkehr	22,7 (+3,4)	3,1 (-0,2)	93.436 (+5.158)
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bus	6,3 (+1,1)	5,6 (./.)	46.938 (+6.745)
öffentl. Personenverkehr (ÖV) - Bahn	7,7 (+1,3)	42,5 (./.)	438.366 (+62.996)
Kfz-Verkehr (Fahrer)	26,8 (-6,7)	14,9 (./.)	533.419 (-154.796)
Kfz-Verkehr (Mitfahrer)	10,9 (+1,8)	10,5 (./.)	153.142 (+20.728)
	Summe		1.303.451 (-61.134)

6.2.3 Verkehrsmodell

Im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsplans wurden die verkehrlichen Auswirkungen der beiden Szenarien (Referenzszenario und Zielszenario) in einem makroskopischen Verkehrsmodell dargestellt. Nachfolgend sind die wesentlichen Informationen zum Verkehrsmodell aufgeführt. Details sind dem separaten Bericht zum Verkehrsmodell zu entnehmen.

Es wurde das Verkehrsmodell des Rhein-Sieg-Kreises mit Datenstand 2014 als Arbeitsgrundlage übernommen. Anschließend wurde das Netzmodell im Siegburger Stadtgebiet verfeinert, die Einspeisungen der teilweise sehr großen Verkehrszellen neu positioniert und ergänzt sowie das Verkehrsaufkommen der strukturellen Änderungen zwischen 2014 und 2022 den Verkehrszellen zugeordnet und in die vorliegenden Umlegungsmatrizen für den Pkw- und Lkw-Verkehr eingearbeitet. Zur Kalibrierung der Umlegungsergebnisse wurden vorliegende Zähldaten sowie zusätzlich Knotenstromzählungen (November 2022) herangezogen (insgesamt 223 (Knoten)ströme zur Bewertung der Modellqualität im Kfz-Verkehr).

Im Ergebnis liegt für die Ist-Situation 2022 ein Belastungsplan (Kfz-Verkehrsstärken am Tag, DTV_{WS} für Montag bis Freitag außerhalb der Ferienzeit)¹⁵ vor (Bild 11).

¹⁵ Im Plan werden Werte ab 500 Kfz/Tag dargestellt. Alle Werte werden auf 100er gerundet.

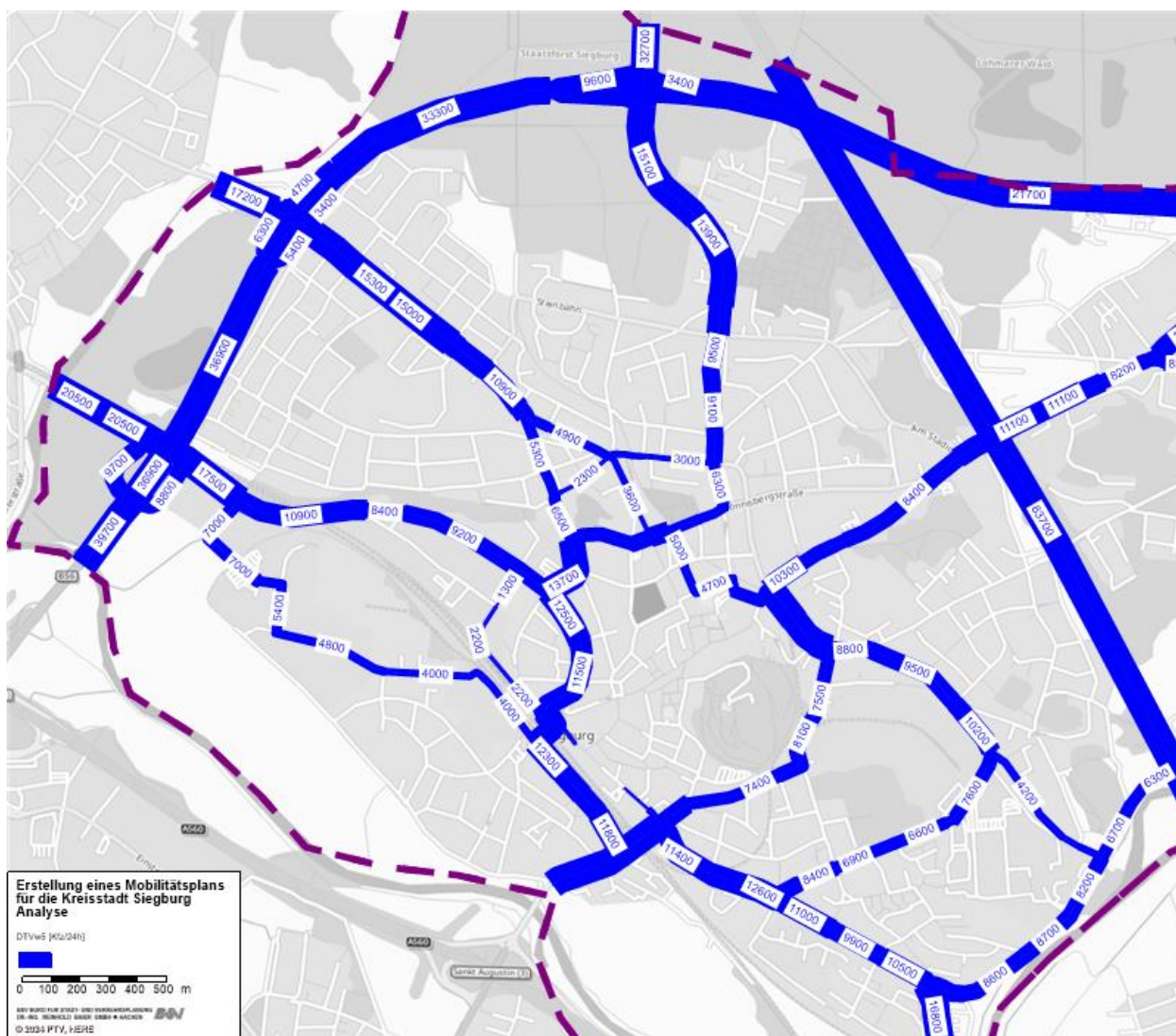


Bild 11: Kfz-Verkehrsstärken am Tag (DTVW5 für Montag bis Freitag außerhalb der Ferienzeit) im Analysefall (Ausschnitt)

Aufbauend auf der Analyse erfolgt die Ausarbeitung des Referenzszenarios als Prognose-Bezugsfall 2035 im Verkehrsmodell. Der Prognose-Bezugsfall 2035 berücksichtigt alle zum jetzigen Zeitpunkt feststehenden verkehrsinfrastrukturellen und siedlungsstrukturellen Veränderungen bis zum Jahr 2035, die für den Untersuchungsraum von Relevanz sind. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen infolge der strukturellen Entwicklungen wurden wieder den Verkehrszellen zugeordnet und in die Umlegungsmatrizen für den Pkw- und Lkw-Verkehr eingearbeitet. Darüber hinaus wurden die Außenverkehre für die Prognose angepasst.

Das Zielszenario baut auf dem Referenzszenario auf und berücksichtigt neben den feststehenden verkehrsinfrastrukturellen und siedlungsstrukturellen Veränderungen bis zum Jahr 2035 die prognostizierte Veränderung des Mobilitätsverhaltens infolge der Umsetzung der Mobilitätsstrategie und dem zugehörigen Maßnahmenkatalog.

Im Ergebnis liegen für das Referenzszenario 2035 und das Zielszenario 2035 jeweils ein Belastungsplan und darüber hinaus jeweils ein Differenzenplan, der die Veränderungen gegenüber der Analyse 2022 aufzeigt, vor (Bild 12). Rot beziffert ist jeweils eine Belastungs-

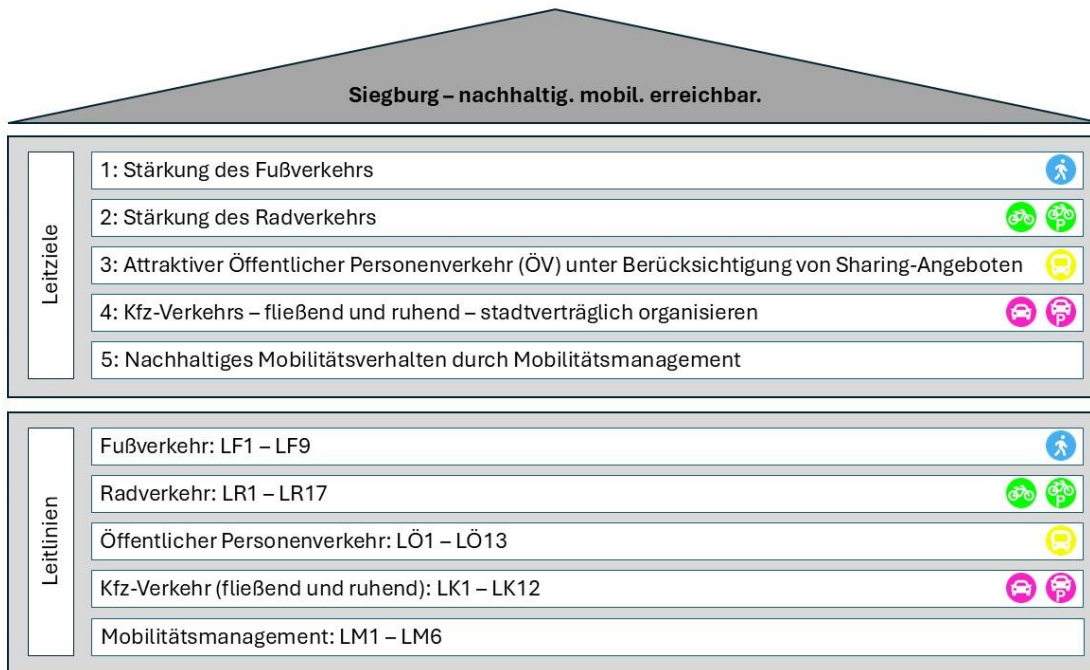


Bild 13: Schematische Darstellung des verkehrlichen Leitbilds

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.

Exkurs:

Im Rahmen der zweiten Sitzung des politischen Projektbeirats am 6. Februar 2024 wurde in Begleitung durch das Zukunftsnetz Mobilität NRW (ZNM) das BackCasting-Tool angewendet. Es dient der Entwicklung eines Zukunftsbild für die Mobilität.

Es wurden die nachfolgenden visionären Mobilitätsaspekte durch die Teilnehmenden zusammengetragen, die bei der Aufstellung des Leitbilds an unterschiedlichen Stellen berücksichtigt wurden (Reihenfolge entspricht keiner Priorisierung und keiner zeitlichen Reihenfolge):

- 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.

Zur Sitzung des projektbegleitenden Beirats liegt ein separates Ergebnisprotokoll vor. Die Inhalte wurden bei der Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie berücksichtigt.

6.3.1 Oberziel

Das Oberziel ist ein kurzer, kompakter Slogan, der als orientierunggebende Überschrift dient. Der übergeordneten Vision

„Siegburg – nachhaltig. mobil. erreichbar.“

folgend, strebt die Kreisstadt Siegburg eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung an, um auf der einen Seite die weltweiten Klimaschutzanstrengungen zu stützen und auf der anderen Seite die Lebensqualität in der Stadt Siegburg zu verbessern und damit langfristig auch Vorteile für Wohnen, Wirtschaft und Kultur zu erlangen.

Hinweis: Mit dem Oberziel wurde ein Arbeitstitel für den laufenden Erarbeitungsprozess festgelegt. Die Passgenauigkeit des Arbeitstitels wird am Ende des Projekts abschließend von der Stadtverwaltung unter Einbindung der kommunalen Pressestelle überprüft, damit der Slogan für die weitere Öffentlichkeitsarbeit verwendet werden kann.

Das Oberziel greift den Handlungsbedarf im Verkehrssektor im Hinblick auf den weltweit notwendigen Klimaschutz 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.

6.3.2 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 des Stadtgebiets Siegburg) und für kurze Strecken (bis 2 km) eine hohe Bedeutung.

Zufußgehende sind besonders schutzbedürftig und aufgrund ihrer physiologischen Grenzen besonders empfindlich gegenüber Steigungen und Umwegen. 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 Fußverkehrsverbindung 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 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 im Umfeld von Wohngebieten zu achten.

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

Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr sind sichere Radabstellanlagen für den ruhenden Radverkehr in ausreichender Zahl an den relevanten Quell- und Zielpunkten 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 Bike-Sharing in Kombination mit dem ÖPNV (RSVG-Bike) wird unter Leitziel 3 aufgegriffen. Zusätzlich fördert die Kreisstadt Siegburg den Radverkehr durch eigene Leihangebote (Lastenfahrräder).

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

Der Öffentliche Personenverkehr ist sowohl für den Binnenverkehr als auch für starke Pendlerrelationen ins Umland bedeutend.

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 (die Bevorrechtigung an Knotenpunkten und/ oder die Einrichtung eines Bussonderfahrstreifens, wo möglich) 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 eine konkurrenzfähige Alternative zum Kfz-Verkehr 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 verstärkte Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds fördern sollen.

Hinweis: Neben den pull-Maßnahmen gibt es restriktive Handlungsansätze (push), die die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds weiter stärken. Bei ausbleibender Wirkung der push-Maßnahmen sind diese zusätzlich anzusetzen.

Das Vorbehaltsnetz¹⁶ 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.

¹⁶ Ein Vorbehaltsnetz umfasst das klassifizierte Straßennetz (Bundesautobahnen, Bundesstraßen, Landesstraßen, Kreisstraßen) sowie bedeutende Kommunalstraßen.

Damit wird unerwünschter Durchgangsverkehr abseits des Vorbehaltssnetzes verhindert.

Der ruhende Kfz-Verkehr ist ebenfalls so effizient und die wie möglich zu organisieren. Dies gilt sowohl für die Flächeninanspruchnahme als auch die Erreichbarkeit.

Die Förderung alternativer Antriebe im Kfz-Verkehr löst nicht die Konflikte in Bezug auf die Flächeninanspruchnahme, dient aber dem Klimaschutz. Sie soll seitens der Kreisstadt 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 Verkehrsmittelwahl. Dies wird durch die Leitziele zum Fuß- und Radverkehr sowie zum ÖV aufgegriffen.

Die Zusammenarbeit mit relevanten ortsansässigen Vereinen, Institutionen und Unternehmen 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 die Einführung von alternativen Mobilitätsangeboten z. B. in Unternehmen kontinuierlich geprüft werden. Zu nennen ist hier beispielsweise Car-Sharing als Alternative zum eigenen Zweitwagen oder in Ergänzung zum ÖPNV-Angebot (siehe auch Leitziel 3).

6.4 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.

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

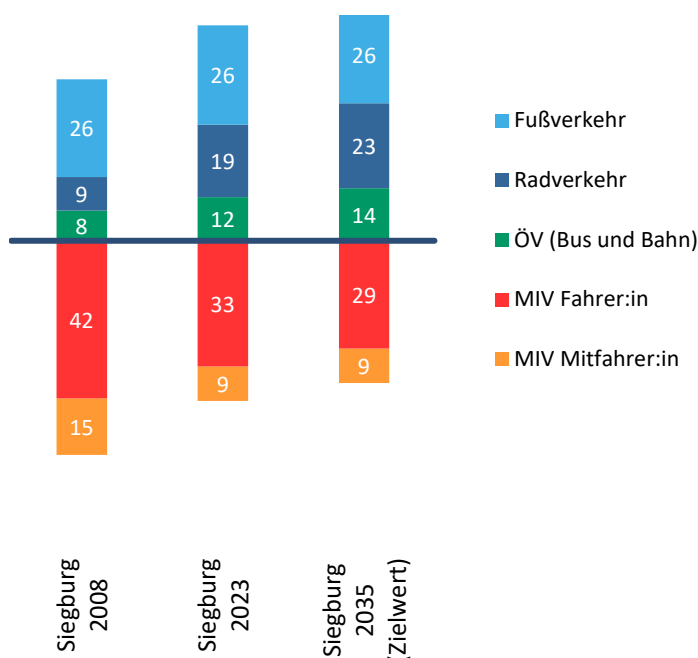
Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung zielt generell auf eine Steigerung des Anteils des Umweltverbunds (Fußverkehr, Radverkehr, ÖV) bzw. auf eine Minderung des Anteils des motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split ab. Des Weiteren gilt, dass eine Förderung des Umweltverbunds ausschließlich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

Der aktuelle Modal Split der Siegburger Bevölkerung ist ein Ergebnis der im Herbst 2023 durchgeführten Mobilitätsbefragung der Kreisstadt 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 14)

Es wurde ein Zielwert Modal Split für die Kreisstadt Siegburg auf Grundlage des aktuellen Modal Splits, einer deutschlandweiten langfristigen Verkehrsprognose¹⁷ (Prognose ohne aktives Handeln der Kreisstadt Siegburg) und aktivierbaren Verlagerungspotenzialen (Veränderung der Verkehrsmittelwahl weg vom Kfz-Verkehr hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds)¹⁸ abgeschätzt (vgl. Kap. 0). 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).

¹⁷ Intraplan, Trimode (2023): Verkehrsentwicklung in Deutschland - Langfristige Verkehrsprognosen

¹⁸ Es handelt sich hierbei um Verlagerungspotenziale, die vom Umweltbundesamt (UBA) im Sachstandsbericht „CO₂-Emissionsminderung im Verkehr in Deutschland“ (UBA 2010) aufgezeigt wurden, und sich durch ein ganzheitliches Maßnahmenpaket zur Förderung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung ergeben.



Angaben in Prozent
(Basis: Wegezähl)

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

Bild 14: 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 63 % Umweltverbund (+6%-Punkte ggü. 2023) – 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).

6.4.2 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 auch gesamtstädtisch berechnet werden; dies bezieht sich in der Regel auf die verkehrsbedingten CO₂-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.¹⁹ Durch die Bereit-

¹⁹ Seit Februar 2020 wird den Kommunen in Nordrhein-Westfalen das internetbasierte Bilanzierungstool Klimaschutz-Planer zur Verfügung gestellt.

stellung des Bilanzierungstools wird eine einheitliche Vorgehensweise bei der Bilanzierung (Bilanzierungs-Systematik Kommunal – kurz BSKO²⁰) sichergestellt, sodass die Bilanzierungsergebnisse der Kommunen untereinander vergleichbar sind.

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.

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 CO₂ ermittelt. Im Rahmen einer Szenarienbetrachtung wird das Reduzierungspotenzial für den Verkehrssektor bis 2030 aufgezeigt:

- Trendszenario 2030: 94.700 t CO₂,
- Aktivszenario 2030: 80.800 t CO₂.

Es erfolgt 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. Da bei der Verkehrsmittelwahl ein ambitionierter Zielwert festgelegt wurde, ist in Bezug auf die Treibhausgasemissionen der Zielsetzung der Bundesregierung zu folgen.

6.4.3 Verkehrsbedingter Flächenverbrauch

Eine nachhaltige Verkehrsentwicklung bezieht sich nicht nur auf die Verkehrsmittelnutzung (Querbezug zu Kap. 6.4.1), sondern auch auf den nachhaltigen Flächenverbrauch (Reduktion des Flächenverbrauchs von nicht versiegelten Flächen) zur Bereitstellung der erforderlichen Straßenräume.

Angaben zum Flächenverbrauch des Verkehrssektors können dem jährlichen Bericht (Kommunalprofil) des Statistischen Landesamts von Nordrhein-Westfalen entnommen werden. Das aktuelle Kommunalprofil weist für die Kreisstadt Siegburg eine Verkehrsfläche in

²⁰ 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.

Höhe von 278 ha aus (Stichtag: 31. Dezember 2022²¹), was einem Anteil von 11,7 % an der Gesamtfläche der Kreisstadt Siegburg entspricht. Dieser Anteil hat sich über die Jahre (seit 2000) nur geringfügig geändert (Minimum von 11,4 % und Maximum von 12,2 %) (Bild 15).

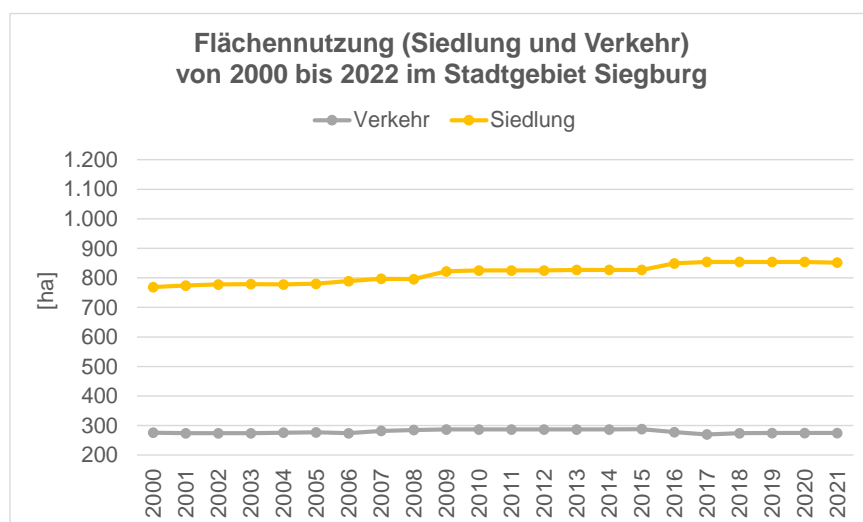


Bild 15: Flächennutzung (Siedlung und Verkehr) von 2000 bis 2022 im Stadtgebiet Siegburg (Datengrundlage: IT.NRW)

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 zu erfassen, aber nicht als Bewertungsindeikator festzulegen.

6.4.4 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 Erfassung und anschließende Beseitigung solcher Unfallhäufungen erfolgt durch die Unfallkommission, welche sich aus der örtlichen Straßenverkehrsbehörde und der zuständigen Straßenbaubehörde sowie der Straßenverkehrsbehörde des Rhein-Sieg-Kreises und der Kreispolizei zusammensetzt. Die Kommission und die Ergebnisse werden durch die Bezirksregierung überwacht.

Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen von 2021 verfolgt neben der Steigerung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs am Modal Split auch das Ziel, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Konkret wird hier die „Vision Zero“ (keine Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten) genannt, jedoch analog zum

²¹ It.NRW (2023): Kommunalprofil Siegburg, Stadt, S. 3

Radverkehrsanteil am Modal Split ohne zeitlichen Zielhorizont²². 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 16).

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 Entwicklung der Unfallzahlen (objektive Verkehrssicherheit) lediglich für die Anzahl an Unfällen mit Getöteten festzuhalten (keinen Unfall mit Getöteten im Stadtgebiet Siegburg). Für die weiteren Unfälle mit Personenschaden (Schwerverletzte und Leichtverletzte) sollte ein quantitativer Zielwert nur dann festzulegen, wenn diesbezüglich auch die Exposition berücksichtigt wird. Da dies aber sehr aufwändig ist, wird eine qualitative Zielformulierung in Anlehnung an die landesweite Zielsetzung empfohlen (Verringerung der Anzahl an Unfällen mit schwerverletzten bzw. leichtverletzten Personen).

Grundsätzlich strebt die Stadt Siegburg an, in den nächsten zehn Jahren alle bekannten Unfallhäufungsstellen abzubauen. Sollte sich eine neue Unfallhäufungsstelle ergeben, wird diese zusammen mit der Unfallkommission innerhalb eines Jahres mit dem Ziel einer schnellstmöglichen Aufhebung behandelt.

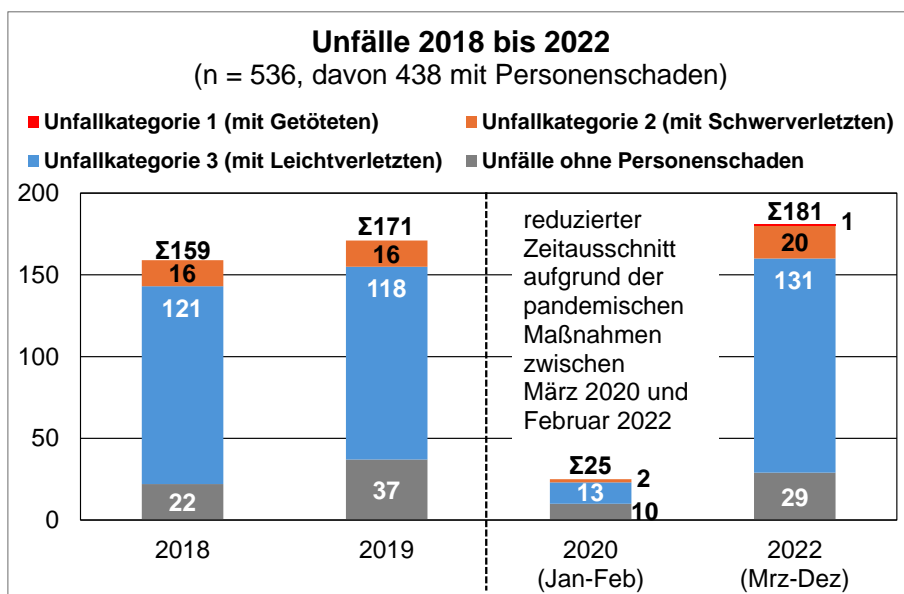


Bild 16: Unfälle von 2018 bis 2022

²² Die EU-Kommission bezieht sich für „Vision Zero“ auf 2050.

6.4.5 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 Überprüfung der vorhandenen Beförderungs- und Angebotsqualität im ÖPNV.

Da die Kreisstadt 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.

6.4.6 Subjektives Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden

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

Im Rahmen der aktuellen Mobilitätsbefragung der Kreisstadt 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 17).

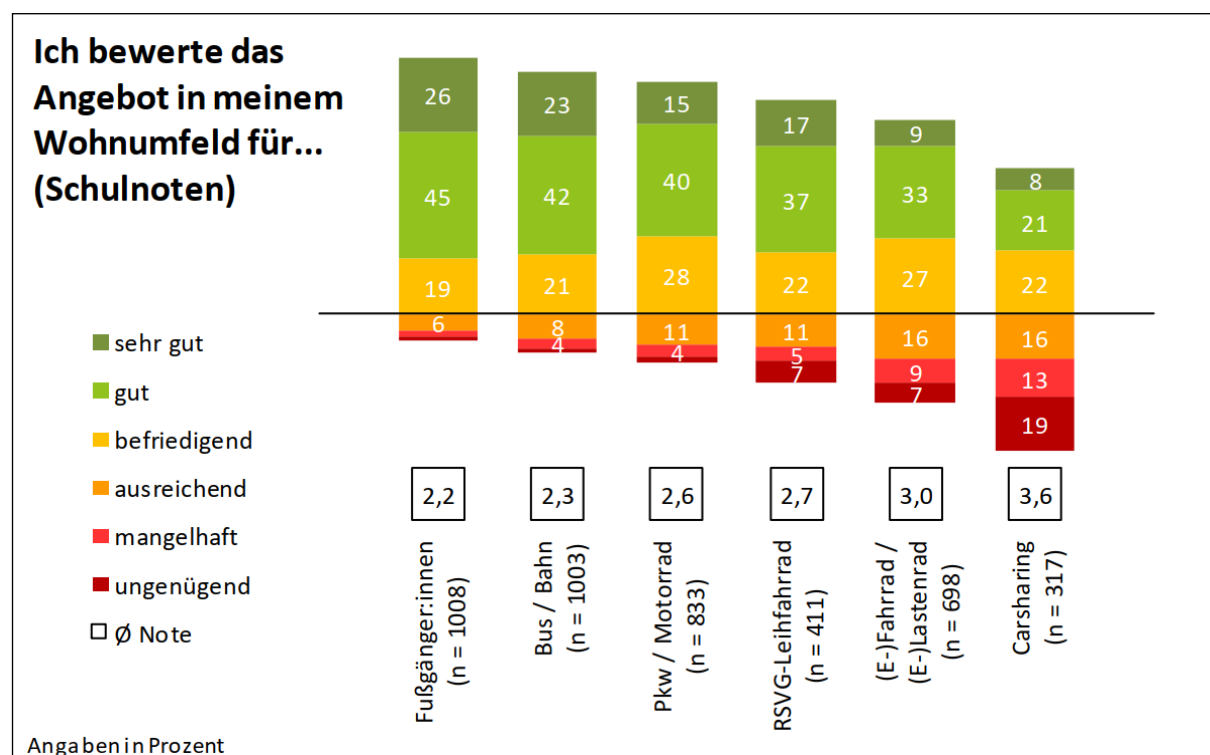


Bild 17: Bewertung des Mobilitätsangebots im Wohnumfeld (Mobilitätsbefragung 2023)

Neben der umfassenden Bewertung aller Verkehrssysteme im Rahmen der durchgeführten Mobilitätsbefragung gibt es auch verkehrs-

mittelspezifische 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 nicht²³. Jedoch bieten die verkehrsmittelspezifischen Befragungen eine Orientierung in Bezug auf den Handlungsbedarf zur Verbesserung der verkehrsmittelspezifischen Situation.

Es wird empfohlen, den ADFC-Fahrradklima-Test weiterhin aktiv zu bewerben, da die Teilnahme und die Auswertung für die Kommunen kostenfrei sind und die Stadtverwaltung gebündelte Rückmeldungen themenbezogen zur weiteren Verwendung zur Verfügung gestellt werden.

7 Maßnahmenkatalog

Der Maßnahmenkatalog verfolgt das übergeordnete Ziel, die Nutzung des Umweltverbunds attraktiver zu gestalten, um dessen Anteil an der Verkehrsmittelwahl zu erhöhen und dementsprechend die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen zu reduzieren. Siegburg soll als Wohn- und Wirtschaftsstandort durch eine multimodale Erreichbarkeit gesichert werden. Diese Zielsetzung ist im Oberziel „Siegburg – nachhaltig. mobil. erreichbar.“ ausdifferenziert verankert (vgl. Kap. 6.2.3) und wurde vom Mobilitätsausschuss der Kreisstadt Siegburg am 11. Juni 2024 als Grundlage für die weitere Maßnahmenentwicklung beschlossen.

7.1 Inhaltlicher Aufbau

Der Maßnahmenkatalog gliedert sich in fünf Handlungsfelder, für die relevante Handlungsansätze als Maßnahmenempfehlungen mit einem Zeithorizont bis 2035 zusammengestellt wurden:

- Fußverkehr (F),
- Radverkehr (fließend und ruhend) (R),
- Öffentlicher Personennahverkehr (inklusive Sharing) (Ö),
- Kfz-Verkehr (fließend und ruhend) (K),
- Mobilitätsmanagement (MM).

Die durchlaufende Nummerierung der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmen stellt keine Priorisierung dar, sondern resultiert vielmehr aus einer inhaltlichen Strukturierung.

Zu jeder Maßnahme liegt ein einseitiger Maßnahmensteckbrief vor (siehe Anhang). Die Maßnahmensteckbriefe enthalten eine kategorisierte Einordnung der Maßnahme (Schlüsselmaßnahme, Fortführung etc.), die Querbezüge zu anderen Maßnahmen (handlungsfeldübergreifend), eine Kurzbeschreibung, die Bausteine zur Umsetzung sowie planerische Teilaspekte, die von der Maßnahme tangiert werden.

²³ Die Befragten werden nicht nach Zufallsprinzip aus einer repräsentativen Stichprobe gezogen. Bei der ÖV-Kundenbefragung werden gezielt 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.

Darüber hinaus werden die mit der Maßnahme verfolgten Zielsetzungen aufgeführt. Für die Umsetzungsphase werden der Zeithorizont (Start der Maßnahme), die Priorität sowie die Kosten (Sachkosten und Personalaufwand) angegeben.

Es liegen insgesamt 58 thematische Maßnahmen zu fünf Handlungsfeldern vor. Es sei an dieser Stelle angemerkt, dass die Reihenfolge der Handlungsfelder und der zugeordneten Maßnahmen keine Priorisierung darstellt. Auf eine Priorisierung wird in Kap. 7.3 eingegangen.

7.2 Maßnahmenempfehlungen

7.2.1 Handlungsfeld Fußverkehr

Fußverkehr hat im Alltag vor allem für den Binnenverkehr und für kurze Strecken (bis zu 2 km) eine Bedeutung. Im Freizeitverkehr sind die Wegelängen durchaus größer. Die durchschnittliche Wegelänge im Fußverkehr in Siegburg beträgt derzeit rund 1 km. Dies geht über die Innenstadtgrenze hinaus.

Zur Förderung des Fußverkehrs liegen insgesamt 9 Maßnahmenempfehlungen vor. Diese sind in Tabelle 6 angegeben.

Tabelle 6: Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Fußverkehr

Zuordnung	Maßnahmentitel	
Fußverkehr	F1	Fußverkehrsnetz (Netzdefinitionen)
	F2	Dimensionierung Gehwege
	F3	Querungsanlagen
	F4	Barrierefreiheit (Umsetzung Konzept Barrierefreiheit)
	F5	LSA-Signalisierung
	F6	Fußverkehrs-Check
	F7	Aufenthaltsqualität
	F8	Konzept Passantenleitsystem
	F9	Betrieb von Fußverkehrsanlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustellensicherung)

Zufußgehende sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Eine dauerhafte Förderung des Fußverkehrs erfordert daher ein geschlossenes, sicheres, komfortables und dichtes Fußwegenetz zur Gewährleistung von möglichst direkten Wegeverbindungen (Maßnahmensteckbrief **F1 „Fußverkehrsnetz (Netzdefinitionen)“**). Schulkinder sind als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende gesondert zu berücksichtigen, weshalb die Definition von Schulwegnetzen empfohlen wird (Schlüsselmaßnahme; siehe Kap. 8.1).

Um den Zufußgehenden eine sichere Nutzung des Seitenraums zu ermöglichen, müssen die Barrierefreiheit und die weiteren Verkehrsteilnehmenden im Seitenraum (z. B. Fahrrad fahrende Kinder) beachtet werden. Hierfür sind die Gehwege entsprechend der Netz- bzw. Verbindungsfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel mindestens regelkonform zu dimensionieren (Maßnahmensteckbrief **F2 „Dimensionierung Gehwege“**). Zusätzlich zur Dimensionierung der Gehwege ist die Querbarkeit von Fahrbahnen für eine möglichst direkte Wegeführung der

Zufußgehenden maßgeblich. Je nach Bedeutung der Fußwegebeziehung, der Netz-/Verbindungsfunktion des Streckenabschnitts und der Stärke des Fuß- und Kfz-Verkehrs empfehlen sich unterschiedliche Maßnahmen, die eine sichere und komfortable Überquerung ermöglichen (Maßnahmensteckbrief **F3 „Querungsanlagen“**). Es wird eine integrierte Knotenpunktgestaltung empfohlen (Schlüsselmaßnahme; siehe Kap. 8.2).

Bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur ist immer die Nutzbarkeit für alle, d. h. die Barrierefreiheit und die Vermeidung von Nutzungsentfremdung der Gehwege z. B. durch Container, Einbauten oder Schilder, zu beachten. Im Zuge dessen ist das vorliegende Konzept „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“ gesamtstädtisch umzusetzen, um eine möglichst flächendeckende Barrierefreiheit zu erreichen (Maßnahmensteckbrief **F4 „Barrierefreiheit (Umsetzung Konzept Barrierefreiheit)“**).

Die Verkehrssicherheit sowie der Gehkomfort kann durch eine Optimierung der Signalisierung von Lichtsignalanlagen (LSA) an Knotenpunkten – sowohl Knotenpunkten innerhalb als auch außerhalb der Netzdefinition (Querbezug zu F1) – zu Gunsten des Fußverkehrs erzielt werden. Durch eine solche Verbesserung können auch die Nutzungsanforderungen an das Fußverkehrsnetz (Begehbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit) gewährleistet werden. Ist eine fußverkehrsfreundliche Signalisierung nicht möglich bzw. nicht sinnvoll, sind auch alternative Regelungs- und Querungsformen in Erwägung zu ziehen (Maßnahmensteckbrief **F5 „LSA-Signalisierung“**).

Um für die Bedarfe des Fußverkehrs zu sensibilisieren und attraktivere Fußverkehrsverbindungen zu schaffen, können Fußverkehrs-Checks²⁴ durchgeführt werden. Anhand dieser können entsprechende Handlungsbedarfe analysiert und identifiziert werden (Maßnahmensteckbrief **F6 „Fußverkehrs-Checks“**). Die Kreisstadt Siegburg hat in der Vergangenheit bereits Fußverkehrs-Checks durchgeführt. Dennoch wird eine wiederholte Anwendung als sinnvoll erachtet. Das Zukunftsnetz Mobilität NRW fördert die Durchführung im Rahmen eines Wettbewerbs.

Vor allem beim Zufußgehen ist der Wohlfühlfaktor (Aufenthaltsqualität, subjektives Sicherheitsgefühl) zu berücksichtigen. Eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität kann beispielsweise durch Sitzmöglichkeiten, Begrünung und Verschattung erreicht werden. Eine Verbesserung der subjektiven Sicherheit wird zum Beispiel durch Freihaltung von Blickachsen und einer angemessenen Beleuchtung erzielt. Während für Kinder ein Weg mit Hilfe von Spielelementen attraktiviert werden kann, ist es für ältere Menschen wichtig, dass auf ihren täglichen Wegen ausreichend Ruhepunkte vorhanden sind. Aus diesem Grund sind die Konzeptionierungen „beSITZbare Stadt“ und „beSPIELbare Stadt“ zu fördern (Maßnahmensteckbrief **F7**

²⁴ Die Fußverkehrs-Checks NRW unterstützen die kommunale Fußverkehrsförderung: Es handelt sich um Begehungen auf zuvor abgestimmten Routen, bei denen Teilnehmende vor Ort sich über Probleme und Sichtweisen zur aktuellen Fußverkehrs-Situation austauschen und neue Lösungsansätze und Ideen gemeinsam diskutieren. Durch den Dialog zwischen Stadtverwaltung, Politik, Anwohnende und verschiedenen Zielgruppen wird die Beteiligungskultur in der Kommune gestärkt.

„**Aufenthaltsqualität**“). Arbeitsgrundlage bietet hier ebenfalls das vorliegende Konzept „Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“.

Besonders für Ortsfremde ist die Orientierung im Stadtgebiet von Bedeutung. Diesbezüglich ist im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) zur Siegburger Innenstadt ein Passantenleitsystem erarbeitet worden. Die Umsetzung des Konzepts ist abzuschließen (Maßnahmensteckbrief **F8 „Konzept Passantenleitsystem“**).

Die Attraktivität des Fußverkehrs wird auch durch die Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur beeinflusst. Dabei ist auch an Baustellen auf eine ausreichende Beschilderung und Sicherung in Form eines Baustellensicherungskonzeptes zu achten (Maßnahmensteckbrief **F9 „Betrieb von Fußverkehrsanlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustelleneinrichtung)“**).

7.2.2 Handlungsfeld Radverkehr (fließend und ruhend)

Im Alltag hat der Radverkehr nicht nur im Binnenverkehr (Verkehr innerhalb der Kreisstadt Siegburg), sondern mit zunehmender Verbreitung von Pedelecs auch vermehrt auf Pendlerrelationen mittlerer Länge (bis zu 20 km) eine Bedeutung. Die durchschnittliche Wege­länge im Radverkehr in Siegburg beträgt derzeit rund 15 km. Dies deckt Verbindungen im gesamten Siegburger Stadtgebiet und zu den umliegenden kreisangehörigen Kommunen sowie zur Stadt Bonn ab.

Die Nutzungsanforderungen und damit auch die Zielsetzungen des Radverkehrs sind ähnlich zu denen des Fußverkehrs. Zur Förderung des Radverkehrs und damit zur Erhöhung seines Anteils am Modal Split liegen insgesamt 16 Maßnahmenempfehlungen vor. Diese sind in Tabelle 7 angegeben.

Tabelle 7: Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Radverkehr (fließend und ruhend)

Radverkehr (fließend & ruhend)	R1	Radverkehrsnetz
	R2	Radverkehrsführung (Strecke)
	R3	Radverkehrsführung (Knotenpunkt)
	R4	Radverkehrsführung (Überleitung)
	R5	RadPendlerRouten
	R6	Fahrradstraßennetz
	R7	Bürgerradwege
	R8	Querungsanlagen
	R9	Fahrradabstellanlagen
	R10	Bedarfserhebung Fahrradabstellanlagen
	R11	Fahrradparkleitsystem
	R12	Fahrrad-Ladeinfrastruktur
	R13	Lastenrad-Sharing
	R14	(Lasten-)Pedelecs und Nischenfahrräder
	R15	Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs
	R16	Betrieb von Radverkehrsanlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustellensicherung)

Wie Zufußgehende sind Radfahrende ebenfalls besonders schutzbedürftige und umwegempfindliche Verkehrsteilnehmende, weshalb sie für die dauerhafte Förderung ein sicheres, komfortables und möglichst direktes Radverkehrsnetz benötigen. Ein erster Netzentwurf wurde im Rahmen des Mobilitätsplans für die Kreisstadt Siegburg

definiert. Diese Netzdefinition ist im Sinne der Optimierung der Radverkehrsführung zu überprüfen (Maßnahmensteckbrief **R1 „Radverkehrsnetz“**). Auf den Strecken sowie an den Knotenpunkten des Radverkehrsnetzes ist die Radverkehrsführung zu verbessern. Die Führungsformen sind unter anderem an die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die Randnutzung, die Kfz-Belastung und die Knotenpunktformen anzupassen (Maßnahmensteckbrief **R2 „Radverkehrsführung (Strecke)“** und Maßnahmensteckbrief **R3 „Radverkehrsführung (Knotenpunkt)“**). Es wird eine integrierte Knotenpunktgestaltung empfohlen (Schlüsselmaßnahme; siehe Kap. 8.2).

An Ortseingängen und Ortsausgängen ist die Radverkehrsführung ebenfalls zu optimieren. Es sind im Sinne der Verkehrssicherheit, der Nutzbarkeit und des Fahrkomforts Überleitungen für den Radverkehr zu schaffen (Maßnahmensteckbrief **R4 „Radverkehrsführung (Überleitung)“**).

Für die Förderung des Radverkehrs sind sowohl klein- als auch großräumige Verbindungen notwendig. Vor allem das Aufkommen im Berufsverkehr bietet bei Entfernungen von bis zu 20 km aufgrund der Regelmäßigkeit der Wege und der zunehmenden Pedelektisierung ein hohes Potenzial. Dies erfordert möglichst zügig befahrbare RadPendlerRouten (Maßnahmensteckbrief **R5 „RadPendlerRouten“**).

Während geübte schnelle Radfahrende oftmals die direkten Verbindungen im Hauptverkehrsstraßennetz nutzen, fühlen sich ungeübte langsame Radfahrende abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes wohler. Parallel zu Hauptverkehrsstraßen verlaufende Erschließungsstraßen, über die die Haupttrouten des Radverkehrs verlaufen, sind – nach einer Detailprüfung – als Fahrradstraßen mit einer Gestattung des Kfz-Verkehrs über ein Zusatzschild zu gestalten, um so ein attraktives Verbindungsnetz zwischen den Stadt-/Ortteilen und der Innenstadt zu schaffen (Maßnahmensteckbrief **R6 „Fahrradstraßennetz“**).

Um die Bürgerinnen und Bürger in die Entwicklung der Radverkehrsinfrastruktur mit einzubeziehen und die Umsetzung von attraktiven Radverkehrsführungen zu beschleunigen, ist die Einsatzmöglichkeit von Bürgerradwegen zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **R7 „Bürgerradweg“**). Bei Bürgerradwegen ergreifen Bürgerinnen und Bürger die Initiative. Sie erstellen Planungsunterlagen, stellen Grundstücke zur Verfügung und wirken so selbst an der Umsetzung mit. Der Bau und die Pflege der Infrastruktur werden vom Land übernommen. Bürgerradwege können mit leicht reduzierten Standards gebaut werden. Zudem kann die Umsetzung von attraktiven Radverkehrsführungen durch Bürgerradwege, auf Grund ihrer schnelleren und unbürokratischeren Abläufe, beschleunigt werden.

Für den Radverkehr sollen Knotenpunkte und Querungsbereiche auf der Strecke analog zum Fußverkehr auch sicher und nutzbar gestaltet werden (Maßnahmensteckbrief **R8 „Querungsanlagen“**). Vor allem Knotenpunkte und Querungsbereiche sind im Siegburger Stadtgebiet Unfallhäufungsstellen. Daher wird eine integrierte Knotenpunktgestaltung empfohlen (Querbezug zu K2 und Schlüsselmaßnahme, siehe Kap. 8.2.).

Neben den Anlagen für den fließenden Radverkehr sind sichere Radabstellanlagen in ausreichender Zahl an den relevanten Quell-

und Zielpunkten des Radverkehrs zu schaffen (Maßnahmensteckbrief **R9 „Fahrradabstellanlagen“**). Die Notwendigkeit eines Witterungsschutzes (Überdachung) und eines höherwertigen Diebstahlschutzes (geschlossene Fahrradabstellanlagen mit beschränkter Zugänglichkeit) orientiert sich an der zu erwartenden Abstelldauer der Fahrräder. Je länger die Abstelldauer, desto größer sind die Anforderungen an die Qualität der Abstellanlagen. Die Kreisstadt Siegburg hat bereits seit Jahren die Potenziale im Blick und kümmert sich um die Aufstellung (temporärer) Abstellanlagen (z. B. Radgaragen Bahnhof), vor allem im Umfeld des Bahnhofes und an Schulstandorten. Diese Aktivitäten sollen fortgeführt und ausgebaut werden.

Um kontinuierlich eine adäquate Anzahl an Fahrradabstellplätzen vorhalten zu können, ist das vorhandene Angebot sowie die Auslastung regelmäßig zu erheben und zu analysieren (Maßnahmensteckbrief **R10 „Bedarfserhebung Fahrradabstellanlagen“**).

Um insbesondere Ortsfremden die Orientierung im Stadtgebiet und die Nutzung der Radabstellanlagen zu erleichtern bzw. zu erhöhen, soll ergänzend zum Passantenleitsystem (Querbezug zu F8) ein Fahrradparkleitsystem konzeptioniert und umgesetzt werden (Maßnahmenkatalog **R11 „Fahrradparkleitsystem“**). Im Zuge Projekts „NKI: Fahrrad“ wurde für die Mobilitätsstationen bereits ein Fahrradparkleitsystem implementiert.

Die zunehmende Nutzung von E-Bikes und Pedelecs führt zu einem steigenden Bedarf an Lademöglichkeiten für Fahrräder. Aus diesem Grund sind an ausgewählten neuralgischen Punkten im Stadtgebiet (z. B. Zugangspunkte zur Fußgängerzone) öffentlich zugängliche Lademöglichkeiten für Pedelecs vorzusehen. Es befinden sich bereits punktuell Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs im Siegburger Stadtgebiet, (z. B. in der Innenstadt und in den Radgaragen). Der Bestand ist in Netzform flächendeckend auszuweiten (Maßnahmensteckbrief **R12 „Fahrrad-Ladeinfrastruktur“**).

Im Hinblick auf das Sharing von Lastenfahrrädern werden Wohngebiete als Potenziale gesehen, da diese dort insbesondere für den Transport von Einkäufen eine Alternative zu privaten Pkw darstellen. Zum Thema Lastenrad-Sharing in Siegburg wird derzeit eine Bachelorarbeit angefertigt. Basierend auf dieser Arbeit kann ein entsprechendes Sharing-System ausgestaltet und eingeführt werden (Maßnahmensteckbrief **R13 „Lastenrad-Sharing“**). Die Verbreitung von (Lasten-)Pedelecs und weiteren Nischenfahrrädern ist weiter zu fördern. Durch den Kontakt zu Vereinen und Einrichtungen für Senioren und Seniorinnen sowie durch Analyse der bisherigen Nachfrage wird die Nutzung der (Lasten-)Pedelecs und Nischenfahrräder erhöht. Zusätzlich können auf diesem Weg mobilitäts- und sinneseingeschränkte Personen in den Radverkehr eingebunden werden. Die Stadtverwaltung prüft dazu bereits die Möglichkeiten (Maßnahmensteckbrief **R14 „(Lasten-)Pedelecs und Nischenfahrräder“**). Zur weiteren Attraktivierung der Fahrradnutzung sind mögliche Anschaffungsförderungen für Privatpersonen, Betriebe und Vereine zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **R15 „Bewerbung von Anschaffungsförderungen für Pedelecs und Lastenpedelecs“**).

Analog zum Fußverkehr sind auch für den Radverkehr Maßnahmen zur Instandhaltung der Infrastruktur sowie die Baustellensicherung für die Steigerung der Verkehrssicherheit und des Fahrkomforts von Bedeutung (Maßnahmensteckbrief **R16 „Betrieb von Radverkehrs-**

anlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustellen-sicherung“).

7.2.3 Handlungsfeld ÖPNV (inkl. Sharing)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist vor allem bedeutend für den Binnenverkehr und starke Pendlerrelationen ins Umland.

Die Zuständigkeit des ÖPNV liegt beim Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger. Im Rahmen der Einflussmöglichkeiten der Kreisstadt Siegburg soll der ÖPNV gefördert werden. Zur Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split liegen insgesamt 11 Maßnahmenempfehlungen vor. Diese sind in Tabelle 8 angegeben.

Tabelle 8: Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld ÖPNV (inkl. Sharing)

ÖPNV (inkl. Verknüpfung)	Ö1	ÖPNV-Beschleunigung
	Ö2	Angebotsverbesserung in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen
	Ö3	Shuttle-System (P+R)
	Ö4	Barrierefreiheit im ÖPNV
	Ö5	Park & Ride- und Bike & Ride-Angebote
	Ö6	Mobilstationen
	Ö7	Verknüpfung Bus & Bahn
	Ö8	RSVG-Bike
	Ö9	Car-Sharing-Systeme
	Ö10	E-Tretroller-Sharing und Mikromobilitätsangebote
	Ö11	Betrieb von ÖPNV-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen-/Umleitungssicherung)

Eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNV als attraktive Alternative zum Kfz-Verkehr stellt die ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten dar. Dazu sind Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Verlustzeiten zu identifizieren und anschließend durch Verbesserungsmaßnahmen wie Bevorrechtigungen an Knotenpunkten, Optimierung der Haltestellenlage/-form oder das Einrichten von Busspuren zu reduzieren (Maßnahmensteckbrief **Ö1 „ÖPNV-Beschleunigung“**).

Für Personen, die einen privaten Pkw nicht nutzen können, nicht besitzen oder auf die Nutzung des privaten Pkw verzichten wollen, sind neben einem guten ÖV-Angebot in der Hauptverkehrszeit auch Angebote in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen von Bedeutung. Um die Möglichkeiten zum Ausbau bzw. zur Verbesserung des Angebots zu analysieren, ist der Rhein-Sieg-Kreis als Aufgabenträger zu kontaktieren. Gemeinsam können dann geeignete Verbesserungsmaßnahmen entwickelt und umgesetzt werden (Maßnahmensteckbrief **Ö2 „Angebotsverbesserung in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen“**).

Mittels eines Shuttle-Systems – langfristig auch in autonomer Form – soll der Umstieg von Einpendelnden an der Innenstadtgrenze auf den ÖPNV attraktiviert werden. Die Einsatzmöglichkeit eines solchen Shuttle-Systems ist für bedeutende Einfahrtsstrecken zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **Ö3 „Shuttle-System (P+R)“**).

Wie im Fuß- und Radverkehr müssen auch im ÖPNV die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt werden. In diesem Sinne sind weitere Haltestellen/-punkte durch die Kreisstadt Siegburg barrierefrei um-

zubauen. Dies umfasst den barrierefreien Einstieg in die Fahrzeuge sowie die Ausstattung der Haltestellenbereiche mit taktilen Leitsystemen und akustischen Signalen. Dazu gehört verstärkt durch den demographischen Wandel auch die ausreichende Ausstattung mit überdachten Sitzgelegenheiten (Maßnahmensteckbrief **Ö4 „Barrierefreiheit im ÖPNV“**).

Das ÖPNV-Angebot sowie eine multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung können durch die Ausweitung von Park & Ride- bzw. Bike & Ride-Angeboten ergänzt werden. Die Förderung von Mitfahrten zur Erhöhung des Pkw-Besetzungsgrads bildet eine sinnvolle Ergänzung der multi- und intermodalen Verkehrsmittelnutzung und wird über den Ansatz sogenannter Mitfahrbänke inhaltlich integriert (Maßnahmensteckbrief **Ö5 „Park & Ride- und Bike & Ride-Angebot“**). Hier werden die „Höhenorte“ Heide, Schreck, Braschoß, Schneffelrath und Seligenthal als potenzielle Standorte identifiziert.

Ein weiteres Mittel zur Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsmittel mit dem ÖPNV stellen Mobilstationen dar. Auf Basis des vorliegenden kreisweiten Feinkonzepts Mobilstationen werden in Siegburg im Jahr 2025 die ersten Mobilstationen gebaut. In Ergänzung dazu sind die Möglichkeiten für weitere städtische Mobilstationen zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **Ö6 „Mobilstationen“**).

Einen erheblichen Einfluss auf die Attraktivität des ÖPNV hat die Qualität der Verknüpfung von Bus und Bahn. In Siegburg ist folglich auf eine gute Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Bus und gute Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Bahn zu achten. Mögliche Verbesserungsmaßnahmen stellen Taktanpassungen und Anpassungen der Linienverläufe dar. Die Details sind in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis als ÖV-Aufgabenträger abzustimmen (Maßnahmensteckbrief **Ö7 „Verknüpfung Bus & Bahn“**).

Eine sinnvolle Ergänzung zum klassischen ÖPNV-Angebot bilden öffentlich zugängliche Sharing-Angebote. Sie fördern die multi- und intermodale Verkehrsmittelnutzung und können damit im Idealfall auch den Bestand privater Pkw reduzieren. Auf Grund dessen ist eine bedarfsgerechte Ausweitung des vorhandenen Stationsnetzes des RSVG-Bike-Sharings, des Stationsnetzes der Carsharing-Systeme und des E-Tretroller-Sharings anzustreben (Maßnahmensteckbrief **Ö8 „RSVG-Bike“**, Maßnahmensteckbrief **Ö9 „Car-Sharing-System“** und Maßnahmensteckbrief **Ö10 „E-Tretroller-Sharing und Mikromobilitätsangebote“**). Zusätzlich zu den klassischen Sharing-Fahrzeugen (Fahrrad, Kfz, E-Tretroller) sind auch weitere Mikromobilitätsangebote (z. B. E-Roller bzw. E-Mopeds, Segways, E-Leichtfahrzeuge) mitzudenken.

Analog zum Fuß- und Radverkehr sind auch für den ÖPNV Maßnahmen zur Instandhaltung und Pflege der Infrastruktur sowie der Baustellensicherung von Bedeutung (Maßnahmensteckbrief **Ö11 „Betrieb von ÖPNV-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen-/Umleitungssicherung“**).

7.2.4 Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Aufgrund der ländlich geprägten Strukturen in den sogenannten „Höhenorten“ (Braschoß, Schneffelrath, Heide, Seligenthal) der Kreisstadt Siegburg wird der Kfz-Verkehr auch in Zukunft von Bedeutung sein. Vor diesem Hintergrund sollen die Maßnahmen zum

Handlungsfeld Kfz-Verkehr sowohl die Förderung des Umweltverbunds stützen als auch den Verkehrsfluss des verbleibenden Kfz-Verkehrs optimieren. Letzteres soll die Erreichbarkeit sichern und die verkehrsbedingten Luft- und Lärmemissionen reduzieren. Dazu liegen insgesamt 11 Maßnahmen vor, die in Tabelle 9 aufgelistet sind.

Tabelle 9: Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Kfz-Verkehr (fließend und ruhend)

Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)	K1	Einbahnstraßen
	K2	Knotenpunktformen
	K3	Geschwindigkeitskonzept
	K4	Parkraummanagement (Parkraumangebot, Parkraumbewirtschaftung)
	K5	Bewohnerparkzonen
	K6	Quartiersgaragen
	K7	Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle
	K8	Management des Lieferverkehrs (KEP-Verkehre, Liefer- und Ladezonen)
	K9	Alternative Antriebe (Kfz-Verkehr)
	K10	Verkehrsversuche
	K11	Betrieb von Kfz-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen-/Umleitungssicherung)

Zur Steuerung des Kfz-Verkehrs unter Berücksichtigung sensibler Stadtbereiche können Einbahnstraßen dienlich sein. Dies wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit und die Aufenthaltsqualität aus. Einbahnstraßen mindern aber nicht per se das Kfz-Verkehrsaufkommen, sondern verlagern dieses auf andere (verträglichere) Routen. Die Möglichkeiten für Einbahnstraßen sind vor allem in zentralen Innenstadtbereichen, in denen ein erhöhtes Kfz-Verkehrsaufkommen zu beobachten ist und baulich enge Stadtstrukturen vorhanden sind, zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **K1 „Einbahnstraßennetz“**). Dazu sollten stets die Auswirkungen auf die umliegenden Straßen sowie die erzeugten Umwegfahrten analysiert werden.

Im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, die Qualität und die Verbesserung des Verkehrsflusses ist eine Überprüfung der bestehenden Knotenpunktformen durchzuführen (Maßnahmensteckbrief **K2 „Knotenpunktformen“**). Es wird eine integrierte Knotenpunktgestaltung empfohlen (Schlüsselmaßnahme; siehe Kap. 8.2).

Zur Bündelung und Verstetigung des Kfz-Verkehrs werden Vorbehaltsnetze definiert. Unter deren Berücksichtigung ist ein Geschwindigkeitskonzept mit einer begleitenden gestalterischen Umsetzung abzustimmen (Maßnahmensteckbrief **K3 „Geschwindigkeitskonzept“**).

Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt im öffentlichen Straßenraum viel Flächen in Anspruch. Um Handlungsmöglichkeiten für den Umweltverbund im öffentlichen Straßenraum zu haben, sollte der ruhende Kfz-Verkehr über die Parkraumbewirtschaftung gesteuert und bei längerer Parkdauer in zentralen Parkbauten weitestgehend gebündelt werden (Maßnahmensteckbrief **K4 „Parkraummanagement (Parkraumangebot, Parkraumbewirtschaftung)“**). Bewohnerparken ist zu sichern. Dazu sind die bestehenden Bewohnerparkzonen auf Grundlage der Analyseergebnisse zu überprüfen und zielgerichtet anzupassen (Maßnahmensteckbrief **K5 „Bewohnerparkzonen“**). Die theoretischen Grundlagen zur Optimierung des Bewohnerparkens sind als Schlüsselmaßnahme ausgearbeitet (siehe Kap. 8.3). Das Be-

wohnerparken kann bspw. mit Hilfe von Quartiersgaragen zentral gebündelt werden. In welchem Umfang Quartiersgaragen bei potenziellen Neubaugebieten und Bestandsgebieten – auch unter Berücksichtigung von bestehenden Parkieranlagen größerer Nahversorgungseinrichtungen – eingesetzt werden können, ist zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **K6 „Quartiersgaragen“**).

Je höher die gefahrenen Geschwindigkeiten, desto größer ist die Wahrscheinlichkeit einer höheren Unfallschwere. Um die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs, aber auch die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, ist das Fahr- und Parkverhalten des Kfz-Verkehrs stetig zu kontrollieren (Maßnahmensteckbrief **K7 „Parkraum- und Geschwindigkeitskontrolle“**).

Die Kreisstadt Siegburg ist nicht für die Durchführung von Wirtschaftsverkehren, zu denen auch Kurier-, Express- und Paketdienstleister (KEP) gehören, zuständig. Dennoch hat sie ein Interesse daran, dass vor allem die innerstädtischen Lieferverkehre möglichst umweltfreundlich abgewickelt werden. Durch die Prüfung von kleinteiligen Verteilungsmöglichkeiten des innerkommunalen Warenverkehrs wie beispielsweise durch Mikro-Hubs oder kleinere Liefer- und Ladezonen in Bereichen mit höherem Lieferaufkommen kann die Kreisstadt Siegburg die KEP-Dienstleister bei der Feinverteilung mit umweltfreundlichen Kleinfahrzeugen (z. B. Sackkarre, E-Lastenfahrrad) unterstützen (Maßnahmensteckbrief **K8 „Management des Lieferverkehrs (KEP-Verkehr, Liefer- und Ladezonen“**).

Verkehrsbedingte Emissionen lassen sich durch den Einsatz alternativer Antriebe reduzieren. Um die Marktdurchdringung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu unterstützen, kann sich die Kreisstadt Siegburg für einen strukturierten Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur einsetzen (Maßnahmensteckbrief **K9 „Alternative Antriebe (Kfz-Verkehr“**).

Um die verkehrlichen Wirkungen von neu geplanten Maßnahmen (z. B. „Schulstraßen“, „Shared Space“-Bereiche) zu analysieren und den Diskussions- und Planungsprozess zu beschleunigen, sind temporäre Verkehrsversuche dienlich. Bei Erfolg können die temporären Verkehrsversuche dauerhaft umgesetzt werden. Die Möglichkeit des Verkehrsversuchs ist in der Verkehrsplanung stets mitzudenken (Maßnahmensteckbrief **K10 „Verkehrsversuche“**).

Analog zum Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV sind auch für den Kfz-Verkehr Aktivitäten zur Instandhaltung und Pflege der Infrastruktur sowie der Baustellensicherung von Bedeutung (Maßnahmensteckbrief **K11 „Betrieb von Kfz-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen-/ Umleitungssicherung)“**).

7.2.5 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Die Inhalte des Handlungsfelds Mobilitätsmanagement sind Schnittstellenthemen, die über die zuvor genannten infrastrukturellen Maßnahmen hinausgehen (z. B. Öffentlichkeitsarbeit, Kommunikation, Datenmanagement). Dazu liegen insgesamt 11 Maßnahmenempfehlungen vor (Tabelle 10).

Tabelle 10: Maßnahmenempfehlungen zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement	MM1	Schulisches Mobilitätsmanagement
	MM2	Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement
	MM3	Betriebliches Mobilitätsmanagement
	MM4	Dorfentwicklungskonzept; Teilkonzept Verkehr
	MM5	Smart-City und öffentliche Zugänglichkeit (Mobilitäts-App)
	MM6	Mitgliedschaft AGFS
	MM7	Zustandserfassung Verkehrsinfrastruktur (Gehwege, Radverkehrsinfrastruktur, Kfz-Verkehrsanlagen)
	MM8	Öffentlichkeitsarbeit
	MM9	öffentliche Beteiligung
	MM10	Runder Tisch "Mobilität"
	MM11	Mobilitätsdatenbank

Das oberste Ziel des schulischen Mobilitätsmanagements ist die Verkehrssicherheit der Kinder und Jugendlichen. Es trägt darüber hinaus dazu bei, die eigenständige Kindermobilität zu sichern, das Kfz-Verkehrsaufkommen im Bereich von Schulen zu reduzieren und die Beweglichkeit und damit die Gesundheit von Schülerinnen und Schülern zu fördern. Aus diesem Grund ist ein schulisches Mobilitätsmanagement zu initiieren bzw. weiterzuentwickeln. Die Kreisstadt Siegburg hat bereits mobilitätsfördernde Aktionen an Schulen initiiert und plant weitere Aktionen und Veranstaltungen (Maßnahmensteckbrief **MM1** „**Schulisches Mobilitätsmanagement**“). Schulkinder sind als besonders schutzbedürftige Verkehrsteilnehmende gesondert zu berücksichtigen, weshalb die Definition von Schulwegnetzen empfohlen wird (Schlüsselmaßnahme; siehe Kap. 8.1).

Auch das Mobilitätsmanagement für weitere Zielgruppen (z. B. Seniorinnen und Senioren, Neubürgerinnen und Neubürger) ist mit Unterstützung relevanter Akteure weiterzuentwickeln. Die Stadtverwaltung beschäftigt sich bereits mit der Erarbeitung von Informationsmaterialien für Neubürgerinnen und Neubürger. Eine Ausweitung und Weiterentwicklung für andere Zielgruppen wird angestrebt (Maßnahmensteckbrief **MM2** „**Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement**“).

Durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement wird die Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbunds auf Arbeitswegen gefördert. Auch wenn die Kreisstadt Siegburg auf die Umsetzung des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Unternehmen nur begrenzt Einfluss hat (Zuständigkeit liegt zum Großteil bei den Wirtschaftsbetrieben selbst), sind unterstützende Tätigkeiten möglich. So können lokal ansässige Betriebe bei der Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements unterstützt und Veränderungsprozesse für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre angestoßen werden. Beratungs- und Unterstützungsangebote zum betrieblichen Mobilitätsmanagement durch die Kreisstadt Siegburg sind geplant und befinden sich teilweise bereits in der Umsetzung. Zusätzlich soll das betriebliche Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung ausgebaut werden (Maßnahmensteckbrief **MM3** „**Betriebliches Mobilitätsmanagement**“). Hier wurden bereits erste Schritte in der Stadtverwaltung Siegburg ergriffen (z. B. „Jobwärts“). Außerdem umfasst die städtische Fahrzeugflotte elektrisch betriebene Kfz und Pedelecs. Ergänzt wird das Angebot durch Car-Sharing und Freiminuten für das RSVG-

Bike-Sharing sowie die Möglichkeit eines preisreduzierten ÖPNV-Tickets.

Für die Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl und die Förderung des Umweltverbunds und der gemeinschaftlichen Mobilitätswende können vorrangig in Randlagen Dorfentwicklungskonzepte genutzt werden. Die Kreisstadt Siegburg hat bereits ein solches erstellt. Für weitere Ortschaften soll jeweils ein Dorfentwicklungskonzept unter Berücksichtigung des Themenfelds Verkehr erstellt werden (Maßnahmensteckbrief **MM4 „Dorfentwicklungskonzept; Teilkonzept Verkehr“**).

In Bezug auf die zunehmende Digitalisierung sind die Möglichkeiten zur Entwicklung einer städtischen Mobilitäts-App bzw. zur Weiterentwicklung der App „City-Key“ zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **MM5 „Smart-City und öffentliche Zugänglichkeit (Mobilitätsapp)“**).

Die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS) unterstützt Kommunen bei Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen zur Nahmobilität sowie bei der Öffentlichkeitsarbeit. Zudem erhalten Mitgliedskommunen priorisierten Zugang zu Fördermitteln. Um den nicht-motorisierten Verkehr zu fördern ist eine Mitgliedschaft der Kreisstadt Siegburg in der AGFS anzustreben (Maßnahmensteckbrief **MM6 „Mitgliedschaft AGFS“**).

Der Arbeitsaufwand für die Zustandserfassung der Infrastrukturen für den Fußverkehr, Radverkehr und den Kfz-Verkehr kann mit Hilfe einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung reduziert werden. Die Möglichkeiten zur Einführung sind im Detail zu prüfen (Maßnahmensteckbrief **MM7 „Zustandserfassung Verkehrsinfrastruktur (Gehwege, Radverkehrsinfrastruktur, Kfz-Verkehrsanlagen)“**).

Zur Förderung subjektiver und objektiver Sicherheit im Straßenverkehr und zur Verbesserung der Kommunikation sind Kommunikationskampagnen und Veranstaltungen zu Mobilitätsthemen erforderlich (Maßnahmensteckbrief **MM8 „Öffentlichkeitsarbeit“**). Zusätzlich können durch die Beteiligung der Öffentlichkeit – sowohl im Planungsprozess (siehe Kap. 9.3) als auch bei der Pflege (z. B. in Form von Patenschaften für Straßenbegleitgrün zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität) – die Wünsche der Bevölkerung besser aufgenommen und berücksichtigt werden und eine emotionale Bindung zum öffentlichen Raum hergestellt werden (Maßnahmensteckbrief **MM9 „Öffentliche Beteiligung“**).

Die Stadtverwaltung pflegt bereits intensiven Kontakt zu den Nachbarkommunen im Themenfeld Mobilität. Um den (inter-)kommunalen Austausch zu spezifischen Mobilitätsthemen, wie Schulmobilität oder Wirtschaftsverkehr, zu intensivieren, sollen geeignete Austauschrunden etabliert werden. Der Runde Tisch „Mobilität“ ermöglicht zudem die Abstimmung von Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen auf kommunaler und interkommunaler Ebene (Maßnahmensteckbrief **MM10 „Runder Tisch „Mobilität“**).

Mobilitätsdatenbanken schaffen eine kommunale Datengrundlage für die Etablierung eines Monitorings und ermöglichen eine unkomplizierte Bereitstellung von Daten als Arbeitsgrundlage. Zusätzlich fördern sie das Netzwerk- und Schnittstellenmanagement zu Mobilitätsthemen. Aus diesem Grund soll eine Mobilitätsdatenbank für die

Kreisstadt Siegburg aufgebaut, genutzt und gepflegt werden. Über diese Datenbank sollen auch Informationen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsverteilung generiert werden können. Zusätzlich ist Smart City Siegburg in die Mobilitätsdatenbank einzubinden (Maßnahmensteckbrief **MM11** „**Mobilitätsdatenbank**“).

7.3 Bewertung/ Priorisierung

Für einen schnellen Vergleich bzw. eine schnelle Gegenüberstellung der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Maßnahmen wurden diese steckbriefartig aufbereitet (vgl. Kap. 7.1).

Zur Aufstellung des verwaltungsinternen Umsetzungskonzepts sind die Attribute Zeithorizont, Kosten und Priorität von Bedeutung.

Zeithorizont

Der Zeithorizont bezieht sich auf den geplanten zeitlichen Beginn der Maßnahmenumsetzung. Die Einstufung erfolgt qualitativ (3-Stufen-Skala; kurzfristig, mittelfristig, langfristig), wobei den Ausprägungen ein Zeitpunkt hinterlegt ist.

- kurzfristig: Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt innerhalb der nächsten zwei Jahre.
- mittelfristig: Die Umsetzung der Maßnahme erfolgt innerhalb von zwei bis fünf Jahren.
- langfristig: Die Umsetzung der Maßnahme erfordert vorbereitende Maßnahmen und erfolgt perspektivisch erst in fünf Jahren oder später.

Im Maßnahmenkatalog sind insgesamt 38 kurzfristig anzugehende und 16 mittelfristig anzugehende Maßnahmen aufgeführt. Perspektivisch sind weitere vier Maßnahmen mit einem langfristigen Umsetzungshorizont im Katalog enthalten.

Kosten

Die Kostenschätzung setzt sich aus den abgeschätzten Sachkosten (Planung, Material und Umsetzung) und Personalkosten zusammen.

Die abgeschätzten Sachkosten zeigen eine große Bandbreite auf (2.500 bis 500.000 Euro). Bei rund der Hälfte der Maßnahmen (30 von 58 Maßnahmen) liegen die Sachkosten bei maximal 15.000 Euro. Lediglich vier Maßnahmen weisen einen Bedarf von über 100.000 Euro auf, wobei bei zwei Maßnahmen eine sehr große Spannbreite für die Sachkosten angegeben ist, die bei weit unter 100.000 Euro beginnt (15.000 bzw. 35.000 Euro). Für alle Maßnahmen ergibt sich eine Gesamtsumme von 400.000 bis 1,3 Mio. Euro.

Die Personalkosten sind in Form von Arbeitstagen pro Monat angegeben und zeigen eine Spannbreite von 0,25 bis 4,0 Arbeitstagen pro Monat auf. Bei etwas mehr als einem Drittel der Einzelmaßnahmen (36 von 58 Maßnahmen) liegen die Personalkosten bei bis zu einem Tag pro Monat. Für alle Maßnahmen ergibt sich eine Summe in Höhe von 67,5 Arbeitstagen pro Monat. Daraus ergibt sich, dass für die Umsetzung des Maßnahmenkatalogs inklusive des Controllings (siehe Kap. 9) rund 1,75 Vollzeitstellen in der Stadtverwaltung in Anspruch genommen werden. Der Großteil des abgeschätzten Personalaufwands ist der Abteilung 64 zugeordnet. Die benötigten Personalkapazitäten können nicht vollständig auf das bestehende Personal

verteilt werden, sodass eine neue Personalstelle in Vollzeit für die Umsetzung des Mobilitätsplans erforderlich ist.

In Bezug auf die Kosten sind finanzielle Fördermöglichkeiten von Bedeutung. Da die Förderkulisse einem stetigen Wandel unterliegt, sind die Fördermöglichkeiten stets bei Umsetzung einer Einzelmaßnahme neu zu prüfen.

Priorität

Die Priorisierung der im Maßnahmenkatalog enthaltenen Einzelmaßnahmen erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und der Politik auf Grundlage eines vom Fachgutachter erstellten, regelbasierten, qualitativen Priorisierungsvorschlags (3-Stufen-Skala; gering, mittel, hoch).

Die Prioritäten der Maßnahmen spiegeln die Notwendigkeit des Handelns zur Förderung einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung wider. Der Maßnahmenkatalog enthält 14 Maßnahmen mit einer hohen Priorität, die, bis auf eine Maßnahme, auch kurzfristig umgesetzt werden sollen. Zum Großteil sind die Maßnahmen der mittleren Priorität zugeordnet (35 von 58 Maßnahmen), wobei davon wiederum der Großteil kurzfristig umgesetzt werden soll (23 von 35 Maßnahmen). Lediglich 9 Maßnahmen weisen eine geringe Priorität auf.

An dieser Stelle wird darauf hingewiesen, dass die Priorisierung der Maßnahmen nicht durchgehend die Basis für einen Umsetzungsfahrplan sein sollte, da die Maßnahmen räumlich verortete Einzelmaßnahmen thematisch bündeln. Der Umsetzungsfahrplan orientiert sich aber weniger an thematischen Bündeln, sondern vielmehr an einer räumlichen Bündelung von Maßnahmen. Zur Nutzung von baulichen Synergien sollte sich die räumliche Priorisierung an der Priorisierung der geplanten Straßenbauarbeiten (z. B. Kanalsanierung, Leitungsbau, Oberflächenerneuerung) bzw. an identifizierten Verkehrssicherheitsmängeln (z. B. Unfallhäufungsstelle) orientieren. Innerhalb eines Bauabschnitts kann dann die Priorisierung der Maßnahmen herangezogen werden.

8 Schlüsselmaßnahmen

Nach Aufstellung des Maßnahmenkatalogs wurden drei Schlüsselmaßnahmen als beispielhafte detaillierte Betrachtungen ausgearbeitet. Die Maßnahmenauswahl erfolgte in Abstimmung mit der Stadtverwaltung und unter Berücksichtigung von Querbezügen zu weiteren Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog.

8.1 Definition eines Fußverkehrsnetzes für den Schulverkehr (Bezug zu F1 und MM1)

Hintergrund

Kinder und Jugendliche müssen frühzeitig ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten erlernen. Vor diesem Hintergrund spielt die eigenständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen eine große Rolle. Dafür sind sichere Verkehrsinfrastrukturen notwendig, die auch die Belange von Kindern und Jugendlichen berücksichtigen.

„Im noch geltenden Erlass von 1994 des Ministeriums für Stadtentwicklung und Verkehr, des Kultusministeriums sowie des Innen-

ministeriums zum Thema „Schulwegsicherung und Beförderung von Schülerinnen und Schülern“ wurde festgehalten, dass Schulwegpläne ein geeignetes Mittel seien, um das Gefährdungspotential für die Kinder erheblich zu mindern.“²⁵

Die Aufstellung von Schulwegplänen ist in Nordrhein-Westfalen keine Pflicht, sie wird aber empfohlen. Die Kommunen können dabei die Schulen unterstützen, indem sie bereits bei der Aufstellung der Netzdefinitionen den Schulverkehr als besondere Zielgruppe berücksichtigen und für ihn besonders geeignete Routen ausbaut. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Fußverkehr insbesondere an Grundschulen eine sehr hohe Bedeutung hat.

Analyse

Im Siegburger Stadtgebiet gibt es insgesamt 18 Schulstandorte, die sich wie folgt auf die verschiedenen Schulformen aufteilen (Bild 18):

- neun Grundschulstandorte,
- sechs Standorte weiterführender Schulen,
- drei Standorte für Erwachsenenbildung.

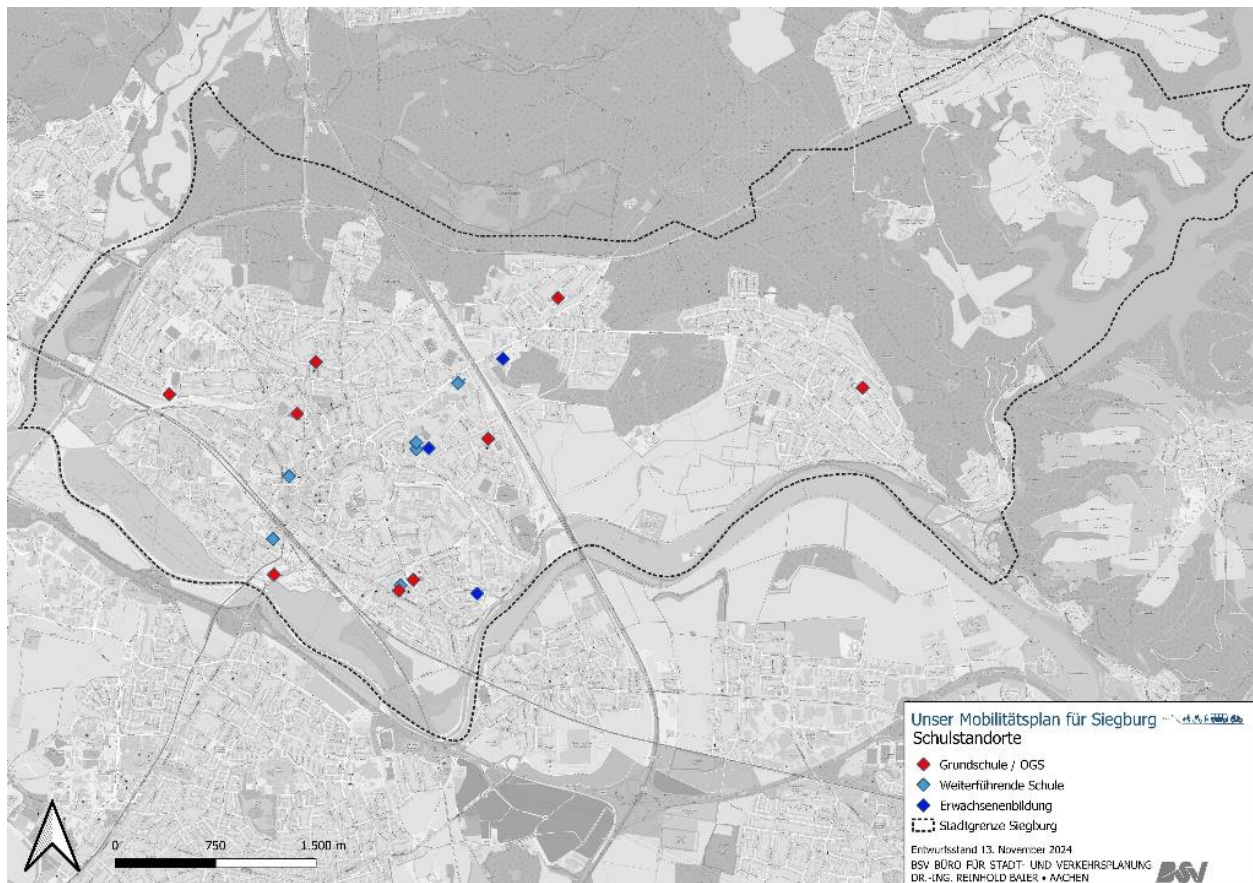


Bild 18: Schulstandorte im Stadtgebiet

Zur Förderung der Verkehrssicherheit der Schülerinnen und Schüler wurden für einige Schulstandorte der Kreisstadt Siegburg bereits Schulwegpläne erstellt, die jedoch teils veraltet sind und sich nicht mehr auf dem aktuellen Stand befinden. Die Netzdarstellung in einem

²⁵ <https://www.schulwegplaene.de/schulwegplanung/nordrhein-westfalen.html>; abgerufen am 31.10.2024

Schulwegplan kann außerdem nach Fuß- und Radverkehr differenziert werden. Allerdings ist für die Schulwegpläne der Grundschulen keine Differenzierung nach Fuß- und Radverkehr notwendig. Zu folgenden Schulstandorten liegen bereits Schulwegpläne vor:

- Grundschule Adolf-Kolping-Schule,
- Grundschule Hans Alfred Keller-Schule, Standort Deichhaus,
- Grundschule Hans Alfred Keller-Schule, Standort Zange
- Grundschule Kaldauen,
- Grundschule Nord,
- OGS Humperdinckstraße,
- Grundschule Stallberg,
- Grundschule Wolsdorf,
- Anno-Gymnasium,
- Gymnasium Alleestraße (Bild 19),
- Bildungscampus Neuenhof (Alexander-von-Humboldt-Realschule und Städtische Gesamtschule am Michaelsberg).

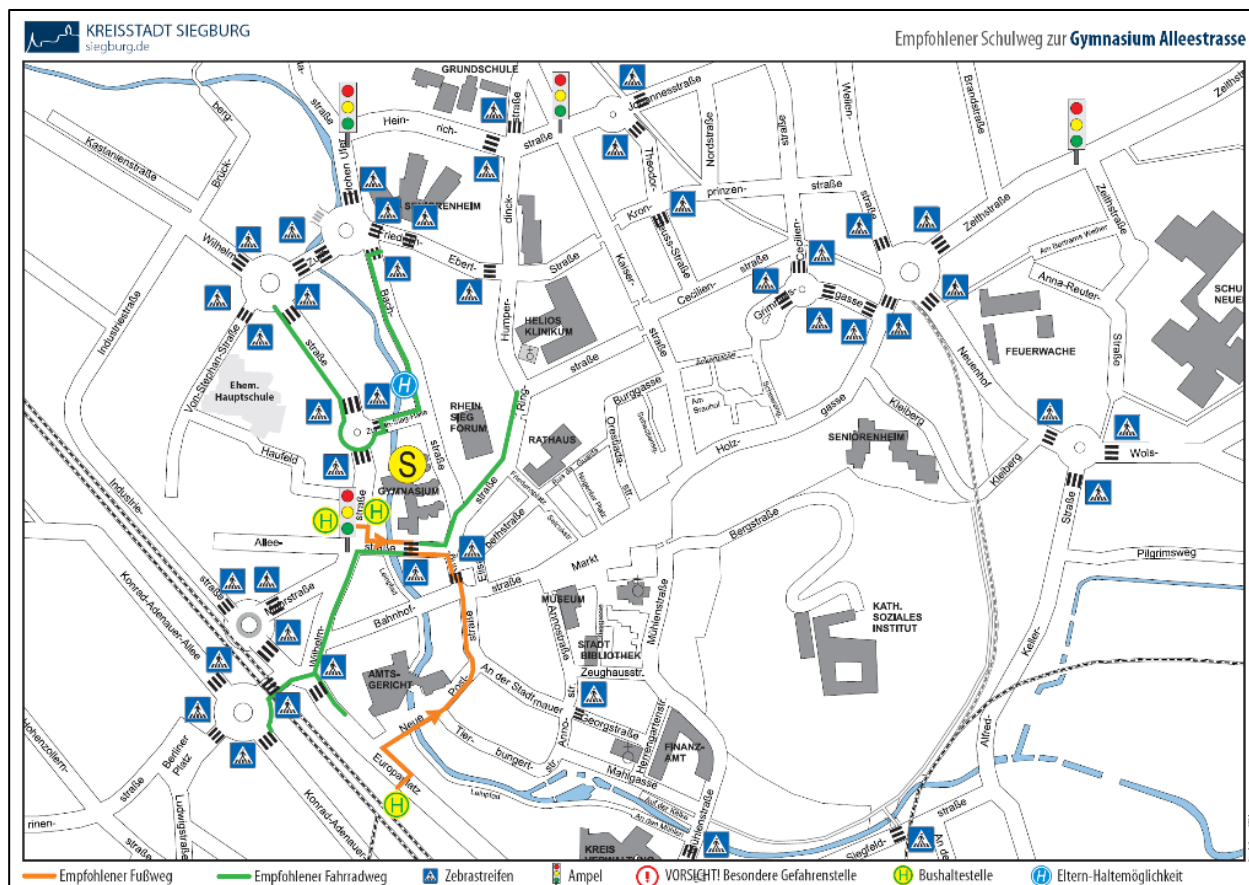


Bild 19: Vorliegender Schulwegplan – Beispiel Gymnasium Alleestraße

Auf übergeordneter Ebene hat der Rhein-Sieg-Kreis für die Elternschaft Hinweise in leichter Sprache formuliert, wie der Schulweg durch ein regelkonformes und sicheres Verhalten sicher zurückgelegt

werden kann. Darüber hinaus enthält der Leitfaden allgemeine Empfehlungen für die Routenauswahl.²⁶

Im Zuge des im Mobilitätsplan (SUMP) durchgeführten Beteiligungsprozesses wurde die Nutzbarkeit von Schulwegen kritisiert. Die Kritikpunkte bezogen sich auf zu hohe zulässige oder gefahrene Geschwindigkeiten (z. B. Frankfurter Straße, Aggerstraße/ Augustastraße, Alte Poststraße, Hauptstraße), auf fehlende Querungshilfen (z. B. Frankfurter Straße/ Wahnbachtalstraße) sowie auf die Eltern-taxi-Problematik (z. B. Lambertstraße, Humperdinckstraße).

Empfehlung

„Unfälle mit Kindern und Jugendlichen geschehen überwiegend an Hauptverkehrsstraßen und verteilen sich über das gesamte Hauptverkehrsstraßennetz. Insbesondere als zu Fuß Gehende sind sie im Hinblick auf ihre Verkehrsleistung überproportional gefährdet.“²⁷

Im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsplans wurde für den Radverkehr ein erster Entwurf eines städtischen Radverkehrsnetzes erarbeitet. Hier wurden auch potenzielle Schülerradrouten über die Schulstandorte (weiterführende Schulen), die vorliegenden Schulwegpläne für die entsprechenden Schulen sowie den in die Netzdefinition eingebundenen Nebenstraßen des Kfz-Verkehrs abgeleitet.

Analog zum Radverkehr gilt es nun, ein Fußwegenetz unter Berücksichtigung des Schulverkehrs zu definieren und umzusetzen. Im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsplans wurden Routen zur Anbindung der Stadt-/Ortsteile an die Innenstadt definiert. Die Routendefinition berücksichtigt nicht die Anbindung der Wohnquartiere an die Schulstandorte. Diese Anbindungen sind über die Aufstellung von Schulwegplänen zu identifizieren und zu analysieren. Sie sollen den Eltern und Kindern helfen, Problemstellen im Umfeld der Schule und auf dem Schulweg der Kinder zu erkennen. Darüber hinaus sollen sie aufzeigen, wie diese Probleme umgangen und einzelne Gefahren vermieden werden können (Bild 19).

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bietet für Kommunen und Schulen einen Leitfaden an, in welchem der Ablauf einer Schulwegplanung dargestellt ist (Bild 20).

²⁶ Rhein-Sieg-Kreis (2015): Sicher zur Schule – Hinweise für Eltern. Siegburg.

²⁷ Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR): Kinderfreundliche Verkehrsraumgestaltung – Vorstandsbeschluss vom 16.05.2022 auf Basis der Empfehlungen des Vorstandsausschusses Kinder und Jugendliche



Bild 20: Phasen der Erarbeitung von Schulwegplänen (angelehnt an Originalabbildung)²⁸

Die Erstellung eines Schulwegplans erfolgt in drei Phasen, gefolgt von einer optionalen Wirkungskontrolle. In einer ersten Phase (**Startphase**) sollte geklärt werden, welche Akteure an der Erarbeitung bzw. dem Prozess der Erstellung beteiligt werden sollten (Bild 21) und welche Ziele mit dem Schulwegplan verfolgt werden. Dabei kann der Anstoß dieses Prozesses von verschiedenen Seiten erfolgen: Kommune, Schule, Elternschaft oder von anderen Akteuren.

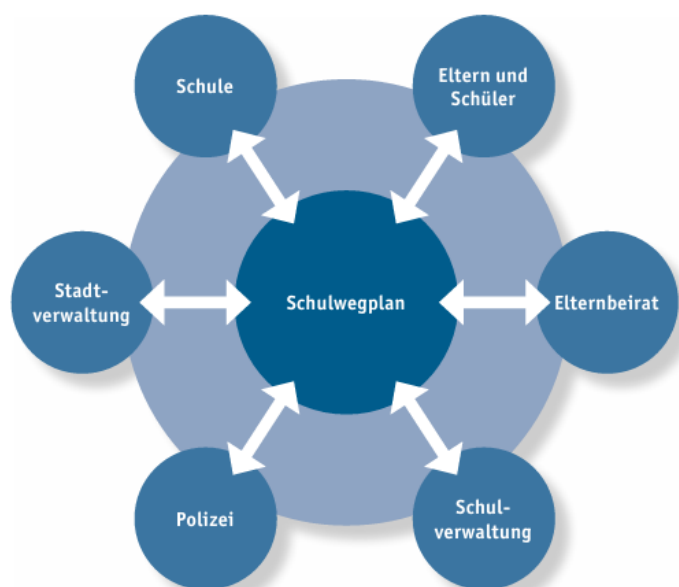


Bild 21: Mögliche Beteiligte bei der Erstellung von Schulwegplänen [Quelle: BAST-Leitfaden]

In einer zweiten Phase folgen umfangreiche **Bestandsaufnahmen und Analysen**. Hierzu werden beispielsweise Schülerinnen und Schüler (an weiterführenden Schulen) oder Eltern (an Grundschulen) u. a. zur konkreten Verkehrsmittelwahl auf dem Schulweg, ihren Schulwegrouten, Problemen und Gefahrenstellen oder nicht offiziell gemeldeten Schulwegunfällen befragt. Dabei gibt es verschiedene Möglichkeiten, auf online-basierte Erhebungsmethoden zurückzugreifen (z. B. [www. http://schulwegcheck.de/](http://schulwegcheck.de/)).

²⁸ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach.

Aus der Befragung ergeben sich der relevante Einzugsbereich der jeweiligen Schule, die genutzten Hauptschulwege und Hauptverkehrsmittel sowie konkrete Gefahrenstellen auf den Schulwegen. Des Weiteren sollten Informationen zu Art und Lage der Überquerungsstellen, Lotsenstandorten, fehlenden Gehwegen, zulässigen Geschwindigkeiten > 50 km/h, Anzahl der Fahrstreifen je Richtung, Art der Radverkehrsanlagen sowie Standorten von Bus- und Bahnhaltstellen berücksichtigt werden.

Optional können je nach Situation im Schulumfeld u. a. auch Spitzenstundenwerte des Kfz-Verkehrs, Breiten der Gehwege, Abschnitte mit fehlender Beleuchtung oder interessante Orte für Kinder und Jugendliche erfasst werden.

Im Rahmen von Schulwegbegehungen („Schulwegcheck“)²⁹ werden die Hauptschulwege, die sich aus der Befragung ergeben, genauer untersucht. Hierzu benennt der Leitfaden der BAST konkrete Prüfkriterien wie bspw. Sichtbeziehungen zum Kfz-Verkehr, falsche Benutzung von Radwegen, zu hohe Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs und fehlende oder zu schmale Gehwege. Für die Beurteilung von identifizierten Problemstellen auf den Schulwegen stellt der Leitfaden zudem Checklisten zur Verfügung, anhand derer vor Ort eine Prüfung erfolgt. Auch werden hier bereits Empfehlungen für den Schulwegplan gegeben.

Auf Grundlage der Analyse werden anschließend Routenempfehlungen für sichere Schulwege gegeben. Dabei sollten Routen gewählt werden, bei denen die Schülerinnen und Schüler möglichst wenige Straßen überqueren müssen. Die Routen sollten nach Möglichkeit durch Zonen mit geringer Geschwindigkeit geführt werden und für die Kinder und Jugendlichen attraktiv sein. Wenn möglich, sollten die Überquerungen im Bereich von Kreuzungen und Einmündungen erfolgen, die im Rahmen der Analyse bereits überprüft wurden. Bei der Routenempfehlung muss darauf geachtet werden, dass diese möglichst direkt geführt werden, da Zufußgehende bzw. Kinder und Jugendliche im Speziellen sehr umwegempfindlich sind. Daher ist es besonders wichtig, mögliche Gefahrenstellen auf den Schulwegen zu erfassen, in Maßnahmenpläne zu überführen und konsequent (schrittweise) abzubauen, statt Umwege zu empfehlen.³⁰

Dabei sollten kleinere Maßnahmen direkt und größere Maßnahmen möglichst zeitnah umgesetzt werden. Ist dies nicht möglich, sollte eine nachvollziehbare zeitliche Perspektive an die Eltern kommuniziert werden.³¹ Dabei gilt es, auf den Schulwegen zu prüfen, was hinsichtlich der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche machbar ist („Kür“) und nicht, was laut Regelwerken und Richtlinien gemacht werden muss („Pflicht“). Hintergrund ist, dass die sensomotorischen Fähigkeiten, die für eine sichere Teilnahme am Straßenverkehr notwendig sind, bei Kindern noch nicht ausreichend entwickelt sind. So benötigen Grundschul Kinder bspw. bei der Überquerung einer Straße einen deutlich längeren Zeitraum zur Orientierung, als dies bei

²⁹ Der Schulwegcheck entspricht im Allgemeinen einem Fußverkehrs-Check und kann als solcher auch durchgeführt werden (Querbezug zu F6).

³⁰ Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach.

³¹ Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V. (ADAC) (2018): Das Eltern-taxi an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis, München, S. 13.

gesunden Erwachsenen der Fall ist. Schon bei Kfz-Stärken um 200 Kfz in der Spitzenstunde können Kinder ihre Kompetenzgrenze erreichen. Es ist daher notwendig, ihnen an der „Grenze ihrer Kompetenz“ Hilfsmittel zu bieten, um kritische Situationen dennoch selbstständig zu meistern. Dies wären bspw. Überquerungsanlagen auch dort, wo laut Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) keine Maßnahme notwendig ist, oder längere Grün- und Räumzeiten auf Schulwegen, als diese in Regelwerken angegeben sind.³²

Sind die Schulwegrouten festgelegt, erfolgt in einer dritten Phase die **Umsetzung** in einen Schulwegplan. Bis die ermittelten Gefahrenstellen auf den Hauptschulwegen behoben sind, sollte im Schulwegplan explizit auf diese hingewiesen werden. Diese Hinweise sind für die Eltern wichtig, um die Gefahrenstellen mit ihren Kindern zu besprechen und deren Bewältigung zu üben.

Um die erstellten Schulwegpläne im weiteren Verlauf zu optimieren, sollten in einer letzten Phase **Wirkungskontrollen** durchgeführt werden. Hierbei ist zu klären, ob die Schulwegpläne rechtzeitig herausgegeben werden, ob sie generell den Eltern bekannt sind, ob sie gelesen und auch genutzt werden und ob die Kinder die vorgegebenen Schulwege nutzen/ akzeptieren. Darüber hinaus sollte regelmäßig geprüft werden, ob der Schulwegplan noch aktuell ist, oder ob es Anpassungsbedarfe gibt. Außerdem können die Hinweise auf Gefahrenstellen entfernt werden, sobald sie behoben sind. Zur Wirkungskontrolle sind gelegentliche Kontaktaufnahmen zu den Eltern notwendig.³³

Die Kreisstadt Siegburg hat bereits zu einem Großteil der Schulstandorte Schulwegpläne erstellt und bereits aktualisiert. Bisher betrachten die vorliegenden Schulwegpläne der Kreisstadt Siegburg das direkte Schulumfeld (rund 200 m Radius). Es wird vorgeschlagen, auf Grundlage einer schulbezogenen Wohnstandortanalyse Schulrouten aus den Wohnquartieren zur Schule zu definieren und zu analysieren. Es wird empfohlen, für alle 18 Schulstandorte in der Kreisstadt Siegburg die Schulwegpläne zu aktualisieren.

Ziel ist es, für alle Schulen einen Schulwegplan aufzustellen und in regelmäßigen Zeitabständen (z. B. alle zwei Jahre) zu prüfen und zu aktualisieren. Durch einen standardisierten Arbeitsablauf soll der Arbeitsaufwand auf ein notwendiges Minimum reduziert werden. Die Erstellung von Schulwegplänen soll in das schulische Mobilitätsmanagement (Querbezug zu MM1) integriert werden. Die Verwendungsmöglichkeit von Fußverkehrs-Checks ist zu prüfen.

Die identifizierten Schulwegrouten – sowohl im Fußverkehr als auch im Radverkehr – sind anschließend in die städtischen Netzdefinition aufzunehmen.

³² Leven, J. (2019): Moderne Schulwegplanung: Hol- und Bringzonen und „Verkehrszähmer“ - wie man das Elterntaxi-Problem wirksam löst (Handout zum Seminar).

³³ Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) (2019): Schulwegpläne leichtgemacht - Der Leitfaden, Bergisch Gladbach.

8.2 Integrierte Knotenpunktgestaltung (Bezug zu F3, R3 und K2)

Hintergrund

Knotenpunkte im Straßenverkehrsnetz sind bauliche Anlagen zur Verknüpfung von aufeinandertreffenden Straßen und Wegen. Die in der Vergangenheit praktizierte Kfz-orientierte Verkehrsplanung führte zu einer für die Belange des Kfz-Verkehrs optimierte Knotenpunktgestaltung. Die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts für den Kfz-Verkehr stand im Vordergrund. Aufgrund des integrierten Planungsansatzes zur Stärkung des Umweltverbunds sind heute die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden an die Gestaltung der Knotenpunkte zu berücksichtigen. Hierbei ist zu beachten, dass die Ansprüche für alle Verkehrsteilnehmende grundsätzlich gleich sind:

- rechtzeitige Erkennbarkeit des Knotenpunkts,
- freie Sichtbeziehungen am Knotenpunkt,
- übersichtliche, eindeutige und begreifbare Verkehrsführung,
- zügige und sichere „Querbarkeit“ der Knotenpunkte,
- ausreichend dimensionierte Warteflächen.

Aufgrund der verkehrsmittelspezifischen Sichtweisen und Verkehrsflächen sowie der begrenzten Flächenverfügbarkeit können sich jedoch Nutzungskonflikte ergeben. Gemäß der Verwaltungsvorschrift (VwV) zur Straßenverkehrsordnung (StVO) ist in den dann durchzuführenden Abwägungsprozessen die Verkehrssicherheit höher zu bewerten als die Qualität des Verkehrsflusses.

Analyse

Im Zuge des im Projekt durchgeführten Beteiligungsprozesses wurden verschiedene Knotenpunkte unter Betrachtung unterschiedlicher Gesichtspunkte kritisiert.

Aus Sicht von Kfz-Fahrenden werden lange Wartezeiten an überlasteten Knotenpunkten angezeigt. Es kommt zu Rückstaubildung, was wiederum zu Behinderungen des restlichen fließenden Verkehrs (z. B. des Busverkehrs oder des einbiegenden Kfz-Verkehrs) führt. Beispielhafte Knotenpunkte im Siegburger Stadtgebiet sind B 56/ Zeithstraße und L 333 Frankfurter Straße/ L 16 Bonner Straße (Kaiser-Wilhelm-Platz).

Aus Sicht des Fuß- und Radverkehrs werden fehlende, nicht bevorrechtigte oder als gefährlich empfundene Querungsstellen bemängelt. Als Begründung wird oftmals eine zu hohe Kfz-Verkehrsbelastung, eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit oder mangelhafte Sichtbeziehungen (z. B. durch eine Kurvenlage oder Grünbewuchs) genannt. Nachfolgend sind räumlich in Siegburg verortete Beispiele aufgeführt:

- mehrere Knotenpunkte auf der Hauptstraße in Kaldauen wie z. B. L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße (Bild 22; fehlende Querungshilfen bei hoher Kfz-Verkehrsbelastung und hoher Fahrgeschwindigkeit),
- Querungsstellen des Bahntrassenradwegs wie z. B. Johannesstraße und Weierstraße (Bild 23; fehlende Bevorrechtigung zur zügigen Befahrbarkeit),

- L 16 Bonner Straße/ Bonner Straße (Siegstraße) (schwer verständliche und keine direkte Führung des aus Richtung Sankt Augustin kommenden und nach Zange linksabbiegenden Radfahrende).



Bild 22: Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße



Bild 23: Knotenpunkt Bahntrassenradweg/ Weierstraße

Empfehlung

Hinsichtlich der im Projektverlauf kritisierten Knotenpunkte wird die Durchführung einer systematischen Überprüfung empfohlen. Hierzu ist für alle Verkehrsarten zunächst die Bestandssituation anhand von ausgewählten verkehrlichen Merkmalen (z. B. Knotenpunktform, verkehrsmittelspezifisches Aufkommen, zulässige Höchstgeschwindigkeit) sowie qualitative und quantitative Prüfkriterien (z. B. verkehrsmittelspezifische Warte- und Freigabezeiten, Sichtverhältnisse auf den Knotenpunkt und den Querverkehr, Größe der Aufstellflächen, Erfüllung der Barrierefreiheit) festzuhalten. Für die Bewertung der vorliegenden Bestandssituation sind die erfassten Prüfkriterien mit Zielwerten abzugleichen, die unter Berücksichtigung der planerischen Regelwerke und der demographischen Entwicklung festzulegen sind. Zeigen sich Abweichungen zu den Zielwerten, sind Lösungsansätze zusammenzustellen und situationsabhängig zu priorisieren (Abwägungsprozess).

Nachfolgend sind die relevanten Inhalte der Regelwerke kompakt zusammengefasst. Die Zusammenfassung ersetzt nicht die Heranziehung der Regelwerke im konkreten Planungsfall, sondern dient lediglich einem ersten Überblick über die Vielfalt der Aspekte einer Knotenpunktgestaltung und der Möglichkeiten zur Stärkung des Umweltverbunds.

Für den nicht-motorisierten Verkehr (Fuß- und Radverkehr) hat die Verbesserung der Verkehrssicherheit einen sehr hohen Stellenwert. Die inhaltliche Gliederung erfolgt daher – anders als in den aktuellen Regelwerken – aus Sicht des nicht-motorisierten Verkehrs und unter Berücksichtigung des Aspekts der Verkehrssicherheit:

- räumlich getrennte Querung,
- zeitlich getrennte Querung,
- gegenüber dem Kfz-Verkehr bevorrechtigte Querung,
- gegenüber dem Kfz-Verkehr nicht bevorrechtigte Querung.

Während der Fußverkehr nur im Seitenraum geführt werden kann, sind beim Radverkehr die verschiedenen Führungsformen zu berücksichtigen.

- auf der Fahrbahn im Mischverkehr,
- auf der Fahrbahn mit eigenem Fahrstreifen (Unterscheidung zwischen Schutzstreifen, der kurzzeitig bei Bedarf auch vom Kfz-Verkehr mitgenutzt werden kann, und Radfahrstreifen, der vom Kfz-Verkehr nicht befahren werden darf),
- im Seitenraum getrennt vom Fußverkehr,
- im Seitenraum gemeinsam mit dem Fußverkehr.

Es wird empfohlen, die Führung des Radverkehrs – sowohl auf der Strecke wie auch an Knotenpunkten – im Hinblick auf die Orientierung innerhalb der Kreisstadt Siegburg möglichst einheitlich zu gestalten (Kontinuitätsaspekt). An Knotenpunkten sollte das direkte Linksabbiegen bevorzugt und das indirekte Linksabbiegen so weit wie möglich vermieden werden.

Neben Einmündungen und Kreuzungen werden abschließend auch Kreisverkehre als Knotenpunktart betrachtet.

Eine **räumlich getrennte Querungsmöglichkeit** in Form einer Unter- oder Überführung stellt zwar objektiv die sicherste Form dar, erfordert aber kostspielige Bauwerke mit großem Flächenbedarf und hohen Ansprüchen an die subjektive Sicherheit und Barrierefreiheit. Innerhalb bebauter Gebiete ist daher auf die Neuanlage von Unter- und Überführungen im Straßennetz im Allgemeinen zu verzichten.

Einfacher umsetzbar ist eine **zeitliche Trennung der Verkehrsströme** mit Hilfe einer Lichtsignalanlage. Die Freigabezeiten für den Querverkehr sind nach Möglichkeit in die Umlaufzeit zu integrieren, um die individuelle Anforderung der Grünzeit, die oftmals mit zusätzlicher Wartezeit verbunden ist, zu vermeiden. Dies gilt insbesondere auf den Haupttrouten des Fuß- und Radverkehrs. Da die Integration in die Umlaufzeit die Verkehrsqualität des Kfz-Verkehrs beeinflusst, sind die Auswirkungen stets zu prüfen – ggf. auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs. Neben der Integration der Freigabezeiten in die Umlaufzeit sind stets auch die Möglichkeiten des Rückbaus der Lichtsignalisierung unter Berücksichtigung der alternativen Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr zur Verbesserung der Querungssituation in die Überlegungen einzubeziehen.

Bei lichtsignalisierten Knotenpunkten ist auf ausreichend dimensionierte Aufstellflächen für den Radverkehr zu achten. Es sind die Möglichkeiten eines Vorlaufs des Radverkehrs gegenüber dem Kfz-Verkehr (auf der Fahrbahn: vorgezogene Haltlinie, aufgeweiteter Aufstellstreifen; auf der Fahrbahn und im Seitenraum: separate Signalisierung des Radverkehrs) zu prüfen.

Eine Rundum-Grün-Schaltung stellt eine besondere – und damit punktuelle – Art der Signalisierung dar und wurde in Siegburg bisher ausschließlich am Knotenpunkt Johannesstraße/ Kaiserstraße umgesetzt. Hier erhält der Fußverkehr an allen Knotenpunktarmen zeitgleich eine Grünzeit, sodass keine Konfliktpunkte mit dem Kfz-Verkehr entstehen und prinzipiell ein diagonales Queren des Knotenpunkts möglich ist. Die zusätzlich erforderliche Signalphase führt aber zu einer Verlängerung der Gesamtwartezeiten. Eine Rundum-Grün-Schaltung eignet sich gut bei „Knotenpunkten mit ein oder zwei abführenden Einbahnstraßen“ (EFA 2002, S. 23f) und sollte an Querungsstellen mit hohem Anteil von Kindern, Älteren und mobilitätseingeschränkten Personen und bei hohem Schwerverkehrsanteil als

Möglichkeit geprüft werden. Auch hier sind die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität stets zu prüfen – ggf. auch im Rahmen eines Verkehrsversuchs.

Auf bedeutenden Achsen des Fuß- und Radverkehrs wird eine **Bevorrechtigung gegenüber dem Kfz-Verkehr** für sinnvoll erachtet. Dies ist für den Fußverkehr mit einem Fußgängerüberweg, für den Radverkehr mit einer entsprechend markierten Furt möglich. Die bevorrechtigte Führung beider Verkehrsarten lässt sich in gleicher Richtung an einem Knotenpunkt kombinieren. Da im Beteiligungsprozess Aussagen dazu getätigt wurden, dass die verkehrsrechtliche Bevorrechtigung des nicht-motorisierten Verkehrs vom Kfz-Verkehr nicht immer beachtet wird, ist hierzu intensive Aufklärungsarbeit zu tätigen und ggf. gesonderte Hinweise vor Ort anzubringen.

Hinsichtlich der besonderen Situation im Zuge des innerstädtisch verlaufenden Bahntrassenradwegs hat die Kreisstadt Siegburg eine gesonderte Untersuchung zu den Kreuzungsbereichen durchführen lassen. Hier wurden verschiedene Planungsvarianten exemplarisch für den Kreuzungspunkt mit der Waldstraße ausgearbeitet (Bild 24) und bewertet, sowie auch Aussagen für weitere Knotenpunkte im Zuge des Bahntrassenradwegs getätigt. Darauf aufbauend gilt es nun in die Umsetzung zu gehen.

Variante 2: Anhebung der Fahrbahn auf das Geh- / Radwegniveau

- Aufpflasterung
 - gemeinsame Führung des Fuß- und Radverkehrs
 - als Fortführung des Geh- und Radweges
 - bauliche Maßnahmen
 - Anhebung der Fahrbahn im gesamten Kreuzungsbereich (gradlinige Befahrbarkeit durch Kfz führt zu großem aufzupflasterndem Bereich)
 - Entfernung der Drängelgitter
 - Baukostenüberschlag ca. 83.000 €



Bild 24: Knotenpunkt Waldstraße – vom Mobilitätsausschuss (10.3.2021) beschlossene Umsetzungsvariante

Auch wenn aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus und der Kfz-Verkehrsbelastung **keine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs** für notwendig erachtet wird, können bauliche Maßnahmen wie Teil-/ Plateaufpflasterung, Mittelinsel/-streifen, Einengung und vorgezogener Seitenraum das Queren eines Straßenabschnitts erleichtern.

Analog zu den Einmündungen und Kreuzungen ist auch bei Kreisverkehren auf die Querbarkeit für den nicht-motorisierten Verkehr zu achten. Auch hier ist wieder beim Radverkehr die Führungsform zu unterscheiden (auf der Fahrbahn im Mischverkehr bzw. im Seitenraum bei höherem Verkehrsaufkommen). Innerorts sind bevorzugt Fußgängerüberwege anzuordnen. Wird der Radverkehr im Seitenraum geführt, ist eine Furt neben dem Fußgängerüberweg zu markieren. Die Notwendigkeit von Rechtsabbiegestreifen für den Kfz-Verkehr neben Dreiecksinseln ist aus Gründen der Verkehrssicherheit zu prüfen. Innerorts sollte dies nur in Ausnahmefällen angeordnet werden.

Die Empfehlungen zur Durchführung einer integrierten Knotenpunktgestaltung lassen sich wie folgt stichwortartig zusammenfassen:

- Stärkung der Sichtbeziehungen im Zulauf sowie im Knotenpunkt,
- Verdeutlichung der Verkehrsregeln durch eindeutige und erkennbare Beschilderung, Signalisierung und Markierung,
- Berücksichtigung einer direkten und vor allem barrierefreien Wegführung für den nicht-motorisierten Verkehr,
- Vermeidung einer unverhältnismäßigen Bevorrechtigung des Kfz-Verkehrs.

Mit Bezug auf die unter „Analyse“ genannten kritisierten Knotenpunkte wird an dieser Stelle angemerkt, dass der Knotenpunkt B 56/Zeithstraße Gegenstand einer Verkehrsuntersuchung des Rhein-Sieg-Kreises ist und hier Ergebnisse erwartet werden.

Zum Knotenpunkt L 333 Frankfurter Straße/ L 16 Bonner Straße (Kaiser-Wilhelm-Platz) liegen bereits Ergebnisse aus einer Verkehrsuntersuchung vor. Der Knotenpunkt soll zu einem Kreisverkehr umgebaut werden.

Auch zu den Querungsstellen des Bahntrassenradwegs liegen Verkehrsuntersuchungen vor. Für den Knotenpunkt Weierstraße werden sehr geringe Auswirkungen und für den Knotenpunkt Johannesstraße geringe Auswirkungen durch eine Bevorrechtigung des Fuß- und Radverkehrs auf den Verkehrsablauf erwartet. Auf Grundlage der für die Waldstraße ausgearbeiteten Varianten muss für die Johannesstraße und Weierstraße situationsabhängig geprüft werden, welche Art der bevorrechtigten Querungen baulich umgesetzt werden kann.

Aufgrund seiner Komplexität können zum Knotenpunkt L 16 Bonner Straße/Bonner Straße (Siegstraße) im Rahmen des Mobilitätsplans keine pauschalen Aussagen getätigt werden. Hier ist eine eigenständige Verkehrsuntersuchung erforderlich.

Die Situation am Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße gestaltet sich dagegen einfacher. Es wurden grundlegende Verkehrsdaten zusammengestellt, um einen ersten Vorschlag für die Verbesserung der Querungssituation abzuleiten (Bild 25).



Bild 25: Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Hauptstraße – Zusammenstellung der Fakten zur Verkehrssituation im Bestand

Der Querungsbedarf entsteht durch das Heinz-Böttner-Haus, dem Bürgerhaus des Ortsteils Kaldauen, in dem Veranstaltungen (z. B.

Karnevalspartys) durchgeführt werden. Die Wahnbachtalstraße, die im Knotenpunkt eine Kurven- sowie eine Kuppenlage aufweist, liegt im Außerortsbereich. Im Knotenpunktbereich gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Auf der südlichen Straßenseite der Wahnbachtalstraße sind keine Anlagen für den Fußverkehr vorhanden, auf der nördlichen Straßenseite lediglich im östlichen Abschnitt.

In Anlehnung an die planerischen Regelwerke ist aufgrund des zu erwartenden Fußverkehrsaufkommens, der vorhandenen Kfz-Verkehrslast sowie der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eine Querungshilfe nicht zwingend erforderlich. Aufgrund der vorhandenen Straßenraumgestaltung ist jedoch eine unzureichende Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Knotenpunktbereich zu erwarten. Vor diesem Hintergrund wird auf dem westlichen Abschnitt der Wahnbachtalstraße eine Fahrbahnverswenkung durch eine geschwindigkeitsdämpfende Mittelinsel ohne Funktion einer Querungshilfe vorgeschlagen. Auf dem östlichen Abschnitt der Wahnbachtalstraße wird zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten eine Mittelinsel mit Aufstellfläche für den Fuß- und Radverkehr empfohlen. Dazu ist der Parkplatz vor dem Heinz- Böttner-Haus sowie der benachbarte Knotenpunkt L 316 Wahnbachtalstraße/ Talsperrstraße umzugestalten.

Die Umsetzbarkeit der gestalterischen Vorschläge wurde im Lageplan geprüft. Die maßstabsgetreue Lageplanskizze liegt der Stadtverwaltung vor. Im Anhang befindet sich ein Abbild (Bild 31). Die Inhalte sind mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW (Straßenbaulast) zu diskutieren.

8.3 Optimierung des Bewohnerparkens (Bezug zu K4, K5 und K6)

Hintergrund

Der ruhende Kfz-Verkehr beansprucht – wie alle anderen Verkehre auch – Flächen. Um diesen Flächenbedarf im öffentlichen Raum möglichst gering zu halten, ist ein Parkraummanagement erforderlich, mit dem die Parkraumnachfrage gesteuert und das Parkraumangebot zentralisiert sowie effizient ausgenutzt werden kann. Es gilt ein verträgliches Gleichgewicht zwischen Parkraumangebot und Parkraumnachfrage zu schaffen.

Das Parkraummanagement umfasst demnach neben den Bausteinen Parkraumangebot und Parkraumbewirtschaftung (Querbezug zu K4) auch die Bausteine Angebotssteuerung und Informations-/Leitsysteme (Bild 26).

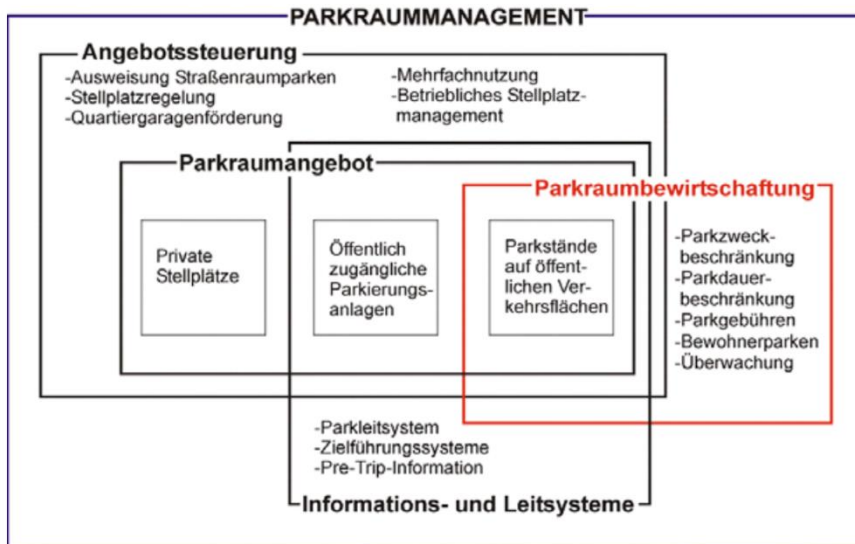


Bild 26: Bausteine des Parkraummanagements

Vor allem in dicht besiedelten innerstädtischen Wohngebieten mit angrenzenden publikumsintensiven Einrichtungen kommt es zu Nutzungskonkurrenzen zwischen den Bewohnenden und den Besuchenden.

Mit Hilfe des sogenannten Bewohnerparkens (Querbezug zu K5), einer Maßnahme der Parkraumbewirtschaftung, können Parkstände im öffentlichen Straßenraum für Bewohnende (zeitlich begrenzt) „reserviert“ werden. Es wird zwischen reinem Bewohnerparken und Bewohnerparken im Mischungsprinzip unterschieden. **Reines Bewohnerparken** bedeutet, dass nur Fahrzeuge mit Bewohnerparkausweis in einem abgegrenzten Gebiet parken dürfen. Wohingegen **Bewohnerparken im Mischungsprinzip** bedeutet, dass zusätzlich andere Parkraumbewirtschaftungen möglich sind (Bewirtschaftungstage, Bewirtschaftungszeit, Höchstparkdauer, Parkgebühren). Mit Hilfe des Bewohnerparkens sollen die Anzahl der gebietsfremden Langzeitparkenden im öffentlichen Straßenraum reduziert und die Parkchancen der Bewohnenden in Wohnungsnähe erhöht werden.

Soll das Bewohnerparken im öffentlichen Straßenraum reduziert werden, sind die Möglichkeiten von sogenannten Quartiersgaragen (Querbezug zu K6) zur zentralen Bündelung des Bewohnerparkens zu prüfen.

Analyse

Aus dem im Rahmen des Projekts durchgeführten Beteiligungsprozess gehen kritische Hinweise zum Kfz-Parken hervor. Auf der einen Seite werden Behinderungen infolge von – zum Teil regelwidrigem – Kfz-Parken (z. B. Einschränkung der Nutzbarkeit von Geh- und Radwegen, Sichtbehinderungen) angezeigt. Auf der anderen Seite wird ein zu geringes Stellplatzangebot bemängelt.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde das vorhandene Parkraumangebot und die zugehörige Parkraumnachfrage für ein abgegrenztes Untersuchungsgebiet aufgenommen und analysiert. Bei der Belegungszählung wurden alle öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten zu drei Zeitschnitten (05:00, 12:00 und 19:00 Uhr) an zwei aufeinanderfolgenden Normalwerktagen aufgenommen. Durch diese Erhebungsform kann nur in bedingtem Maß auf die Parkraumnachfrage

der unterschiedlichen Nutzergruppen (Bewohnerinnen und Bewohner, Pendlerinnen und Pendler, Kundinnen und Kunden sowie Besucherinnen und Besucher) geschlossen werden. Die Analyseergebnisse ermöglichen aufgrund der Erhebungsform und der räumlichen Bündelung lediglich übergeordnete Aussagen zur Parkraumauslastung, aber keine Detailaussagen zu einzelnen Nutzergruppen.

Die Ergebnisse zeigen auf, dass das Gebiet 2.2 nördlich der Innenstadt über alle drei Zeitschnitte eine hohe Parkraumauslastung herrscht. Die Gebiete 2.1 und 6.1 zeigen auch eine hohe Auslastung, weisen aber aufgrund ihrer Entfernung zur Innenstadt in der Mittagszeit freie Kapazitäten auf. Im Gegensatz dazu zeigen die an die Innenstadt angrenzenden Gebiete 3.1, 4.3 und 7.1 über Mittag eine hohe Auslastung, aber nicht in den frühen Morgen- und Abendstunden. (Bild 27)

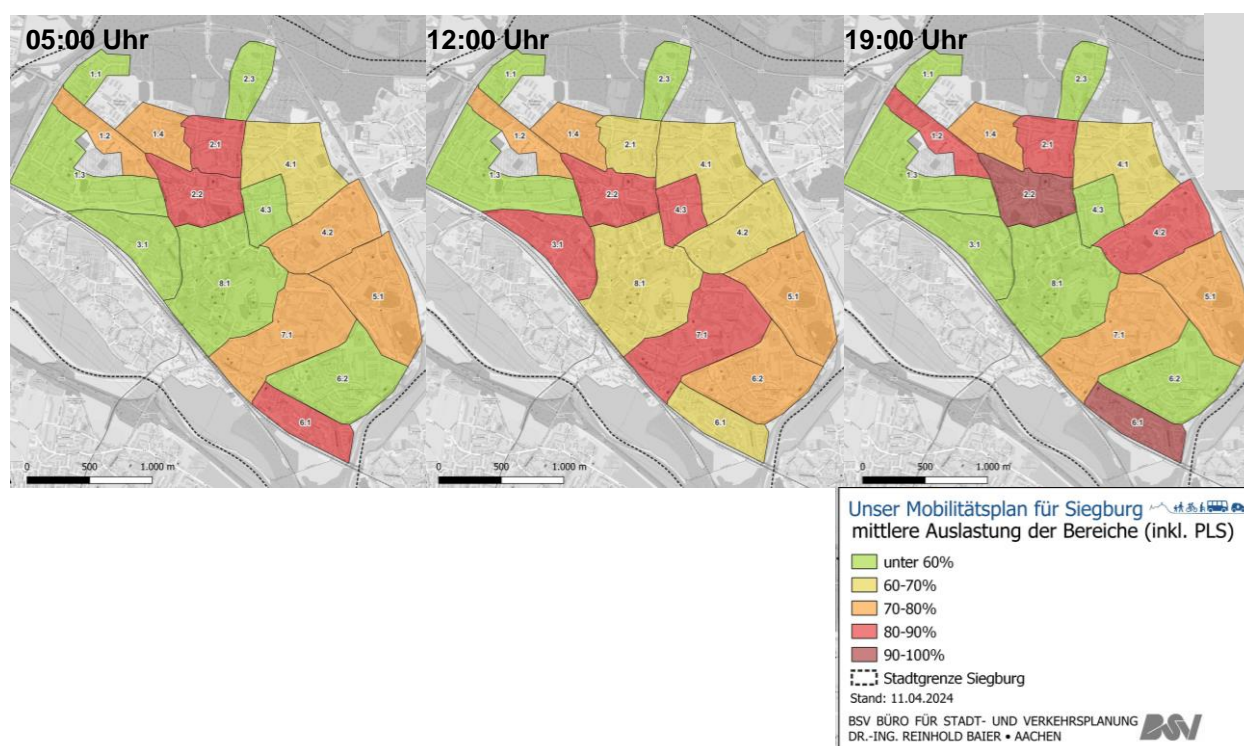


Bild 27: Parkraumauslastung (März 2023) im abgegrenzten Untersuchungsgebiet der Stadt Siegburg

Im Stadtgebiet Siegburg sind 16 Bewohnerparkzonen unterschiedlicher Größe eingerichtet. Sie befinden sich überwiegend in Innenstadtnähe sowie in urbanen Bereichen, in denen infolge der gemischten Gebietsstrukturen Nutzungskonkurrenzen vorliegen³⁴. (Bild 28)

³⁴ Die Bewohnerzonen liegen in den Gebieten 1.3, 2.2, 3.1, 4.3, 8.1, 7.1 sowie außerhalb des abgegrenzten Untersuchungsgebiets in Zange.

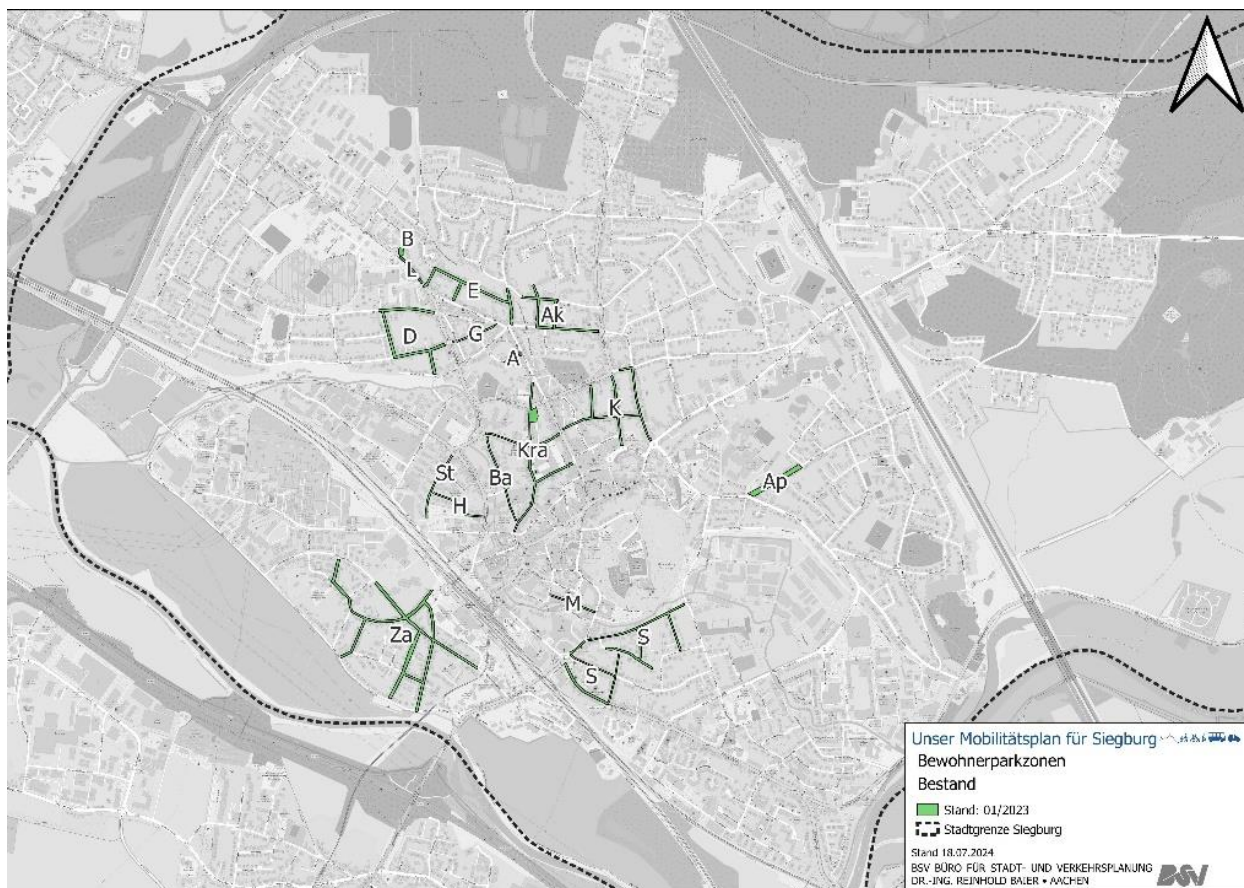


Bild 28: Bewohnerparkzonen (Stand: Januar 2023)

Allgemein zu den Siegburger Bewohnerparkzonen kann festgehalten werden, dass es unterschiedliche Bewirtschaftungsformen gibt (Bild 29).



Bild 29: Beschilderung der Parkraumbewirtschaftung (links: Tönnisbergstraße, rechts: Michaelstraße)

Empfehlung

Aufgrund der vorliegenden Kritik über ein unzureichendes Parkraumangebot für Bewohnerinnen und Bewohner ist eine Ausweitung des Bewohnerparkens an den Rändern der bestehenden Bewohnerparkzonen zu prüfen. Es sollten zunächst die Zonenränder der Gebiete analysiert werden, die mindestens in den frühen Morgen- und/oder Abendstunden eine hohe Parkraumauslastung (über 70 bzw. über 80 %) aufweisen. Dies betrifft die Gebiete 1.2, 2.1, 2.2, 4.2, 8.1 und 6.1.

Hierzu sind in einem ersten Schritt detaillierte Parkraumnachfragedaten zu erheben und zu analysieren. Zur Identifizierung der Nutzergruppe Bewohnende sowie zur Unterteilung der Parkdauern (kurz, mittel, lang) wird eine Kennzeichenerfassung mit stündlichen Zeitschnitten zwischen 05:00 und 19:00 Uhr empfohlen.

Die Analyseergebnisse sind nach Auslastung hinsichtlich ihrer Umsetzung zu priorisieren. Für die einzelnen Bereiche werden aufbauend auf den Analyseergebnissen unter Berücksichtigung der spezifischen Nutzungen Handlungsbedarfe zur Anpassung des Parkraummanagements identifiziert und die Gebietsabgrenzung des Bewohnerparkens angepasst.

Im Normalfall – wie derzeit auch in Siegburg – sind die Bewohnerparkzonen „scharf“ abgegrenzt. Das heißt, dass die Bewohnenden an den Zonenrändern nicht in den benachbarten Bewohnerparkzonen parken dürfen, sondern lediglich in der Bewohnerparkzone des eigenen Wohnstandorts. Um den Bewohnenden an den Zonenrändern mehr Möglichkeiten zu bieten, können sogenannte Überlappungszonen definiert werden (Anwendungsbeispiele sind Hamburg, Eimsbüttel)³⁵. In den Straßen der Überlappungszonen können dann die Nutzenden beider Bewohnerparkzonen parken. Die Festlegung von Überlappungszonen ist in Siegburg zu prüfen. Sinnvoll erscheint es an Zonenrändern mit unterschiedlicher Auslastung in den beiden angrenzenden Zonen. Durch die Überlappung kann ein Ausgleich geschaffen werden. Um die allgemeinen Vorteile des Bewohnerparkens nicht zu mindern, sollte sich die Anwendung von Überlappungszonen auf ein Minimum beschränken (einzelne Straßen in den Randgebieten). Die Überlappungszonen sind entsprechend zu kennzeichnen und zu kommunizieren.

Durch die Optimierung der Abgrenzung der Bewohnerparkzonen ist es möglich, die Bewohnerparkzonen flächig anzuordnen und nicht nur einzelne Straßenzüge zu bewirtschaften.

Darüber hinaus ist die Anordnung einer einheitlichen Bewirtschaftungsform einfacher verständlich und erkennbar und besitzt damit eine höhere Akzeptanz. Für die Kreisstadt Siegburg ist ein Mischungsprinzip zu empfehlen, bei dem die Bewirtschaftungstage, die Bewirtschaftungszeit, die Höchstparkdauer und evtl. anfallende Parkgebühren einheitlich sind. Diese Umsetzungsmaßnahmen müssen entsprechend überwacht werden.

Weiterhin ist die Informationspolitik der Kreisstadt Siegburg zum Thema Bewohnerparken zu verbessern. Der von der Kreisstadt Siegburg im Internet zur Verfügung gestellte Plan zu den Bewohnerparkzonen ist zu überarbeiten. Er ist widersprüchlich und zeigt die Vielzahl an unterschiedlichen Bewirtschaftungsformen.

³⁵ Die gesetzliche Grundlage für die Anordnung von Bewohnerparken ist §45 Abs. 1b Nr. 2a StVO. In der VwV-StVO zum §45 ist festgehalten, dass es sich bei einer Bewohnerparkzone jeweils um einen Nahbereich mit einer maximalen Ausdehnung von 1.000 m (ein Quadratkilometer) handelt. Die Möglichkeit der Zonenüberlappung wird nicht thematisiert.

9 Umsetzungs- und Evaluationskonzept

Zur Gewährleistung des anvisierten Erfolgs des Mobilitätsplans (SUMP) ist nach Aufstellung des Konzepts eine Umsetzung mit einer kontinuierlichen Evaluierung des Umsetzungsstands und der erzielten Wirkungen erforderlich. Hierbei ist zu beachten, dass für die Gewährleistung der Durchführung der Evaluierung entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen bereitgestellt werden müssen. Auch eine transparente Berichterstattung über die Ergebnisse der Evaluierung ist notwendig, um diese mit allen relevanten Akteuren rückkoppeln zu können (siehe Kap. 9.3).

9.1 Erfassung des Umsetzungsstands

Zur Erfassung des Umsetzungsstands ist ein Wissensaustausch zwischen der Projektleitung des Mobilitätsplans und den für die Maßnahmenumsetzung zuständigen Abteilungen erforderlich.

Dafür ist zunächst eine für die Projektleitung des Mobilitätsplans verantwortliche Person innerhalb der Stadtverwaltung festzulegen. Im Idealfall wird die Projektleitung von einer Person übernommen, die bereits im Arbeitsprozess zur Erstellung des Mobilitätsplans mit eingebunden war. Damit wird gewährleistet, dass die verantwortliche Person eine ausreichende Kenntnis über das notwendige Hintergrundwissen verfügt.

Da es sich um eine wiederkehrende Aufgabe handelt – Durchführung für jede Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog und wiederholt in regelmäßigen Zeitabständen – sollte der Wissensaustausch zur Minimierung des Arbeitsaufwands möglichst standardisiert durchgeführt werden. Es wird daher der Einsatz eines strukturierten Erfassungsbogens empfohlen (beispielhafter Evaluationsbogen aus einem anderen Mobilitätskonzept ist in Bild 30 dargestellt).

In diesem Erfassungsbogen sollten folgende Informationen für eine differenzierte Darstellung des aktuellen Umsetzungsstands abgefragt werden:

- grundlegende Informationen zu den Handlungsansätzen („Worum geht es?“) werden von der Projektleitung auf Basis der Informationen aus dem Mobilitätsplan vorausgefüllt (u. a. Titel, Ansatz, Ziele, geplanter Zeithorizont); diese können im Wesentlichen aus den Maßnahmensteckbriefen entnommen werden.
- beim Status „Zeit“ („Wo steht der Steckbrief zeitlich?“) wird differenziert nach „noch nicht gestartet“, „in Vorbereitung“, „läuft“ und „abgeschlossen“ sowie „Stillstand“.
- beim Status „Inhalt“ („Wo steht der Steckbrief inhaltlich?“) ist in Bezug auf den Status „Zeit“ bei „in Vorbereitung“ und „läuft“ abzufragen, was inhaltlich schon gemacht wurde, aktuell bearbeitet wird und als nächstes folgt; in Bezug auf „Stillstand“ ist nach den Gründen zu fragen.
- Schwierigkeiten („Was muss entschieden werden?“): Falls es Schwierigkeiten in Bezug auf den Steckbrief gibt/gab, ist zu klären, welche diese sind und wodurch sie sich ergeben/ergaben? Ebenfalls ist zu klären, ob Entscheidungen benötigt werden, um die Schwierigkeiten zu beheben. (Erfahrungen sammeln, um dies beim nächsten Mal besser machen zu können).


Maßnahmenvorschlag: ID 1		
Maßnahmenbeschreibung: Querungshilfen über Vogelsanger Straße in Höhe Bushaltestelle Gewerbegebiet		
Verkehrsarten	Steckbriefe	
ÖPNV	Querungshilfen	
Fußverkehr	Barrierefreiheit	kurzfristig
Projektziele:		
Beteiligte Baulastträger:		
Projektverantwortliche (Stadtverwaltung):		
Projektstatus		Zuständigkeit (intern/extern)
Beginn Vorplanung:		
Beginn Ausführungsplanung:		
Beginn Umsetzung:		
Abschluss der Maßnahme:		
Geplante Evaluierung:		
Evaluation und Monitoring		
Gibt es weiteren Abstimmungsbedarf?		
Wo gibt es Schwierigkeiten?		
Welche Entscheidungen werden benötigt?		
Welche Ziele können erreicht oder nicht erreicht werden?		
Gesamtbewertung: im Zeitplan <input type="checkbox"/> / Verzögerung bzw. noch nicht gestartet <input type="checkbox"/> / wird nicht umgesetzt <input type="checkbox"/>		

Bild 30: Beispielhafter Evaluationsbogen

Bezüglich des zeitlichen Rhythmus ist diese Erfassung des Umsetzungsstands alle drei Jahre durchzuführen (2027, 2030, 2033 sowie 2035).

Die Ergebnisse der Erfassung des Umsetzungsstands sind in einem Kurzbericht schriftlich zusammenzufassen und verwaltungsintern allen relevanten Abteilungen sowie der Politik vorzustellen. Auf dieser Grundlage kann über das weitere Vorgehen und die Notwendigkeit einer Anpassung entschieden werden.

9.2 Erfassung der bisher erreichten Wirkungen

Die Erfolgskontrolle gilt nicht für jede Einzelmaßnahme, sondern übergeordnet für den Umsetzungsstand des Mobilitätsplans.

Im Erarbeitungsprozess des Mobilitätsplans wurde eine Strategie für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung mit insgesamt fünf Leitzielen (vgl. Kap. 6.3.2) formuliert. Mit deren Umsetzung werden konkrete Ziele (vgl. Kap. 6.4) verfolgt. Die Erreichung dieser festgelegten Zielwerte mit einem zeitlichen Zielhorizont bis 2035 ist zu prüfen.

Spätestens in 2035 sind die erreichten Wirkungen kritisch zu reflektieren und die Zielwerte entsprechend anzupassen bzw. fortzuschreiben.

Zur Kontrolle der benannten stadtspezifischen Zielwerte werden regelmäßige Datenerhebungen benötigt, deren Ergebnisse in die empfohlene Mobilitätsdatenbank (siehe MM11 im Maßnahmenkatalog) einfließen können. Bereits in Kap. 6.4 wurden zu den dort aufgeführten sechs stadtspezifischen Zielindikatoren die Datenquellen benannt (Tabelle 11).

Tabelle 11: Datenquelle der stadtspezifischen Zielindikatoren

Zielindikator	Datenquelle
Verkehrsmittelwahl	Mobilitätsbefragung
Verkehrsbedingte Treibhausgasemissionen	Klimabilanzierung mit dem Bilanzierungstool Klimaschutzplaner
Verkehrsbedingter Flächenverbrauch	Kommunalprofil
Verkehrssicherheit	Unfalldaten der Kreispolizeibehörde
Beförderungs- und Angebotsqualität	ÖV: Nahverkehrsplan <i>(Empfehlung: nicht als Zielindikator festlegen, da erheblicher Erhebungs- und Analyseaufwand für die anderen Verkehrsmittel; vgl. Kap. 6.4.5)</i>
Subjektives Meinungsbild der Verkehrsteilnehmenden	Mobilitätsbefragung <i>(Kundenbefragung ÖV und ADFC-Fahrradklima-Test sind nicht repräsentativ; vgl. Kap. 6.4.6)</i>

Die Durchführung einer stadtspezifischen Mobilitätsbefragung, wie im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsplans für die Kreisstadt Siegburg erfolgt, stellt damit eine zentrale Datenerhebung zur Erfassung der bisher erreichten Wirkungen dar. Im Idealfall wird die Durchführung alle fünf Jahre wiederholt (2030 und 2035), mindestens aber in zehn Jahren (2035). Alternativ zur Mobilitätsbefragung im Jahr 2030 kann auf Grundlage von Verkehrszählungen an festgelegten bedeutenden Referenzquerschnitten im Stadtgebiet die Veränderung des Modal Splits abgeschätzt werden. Es wird empfohlen, an den Referenzquerschnitten alle zwei Jahre eine Verkehrszählung unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten durchzuführen.

Es wird empfohlen, die Klimabilanzierung für den Verkehrssektor möglichst kontinuierlich alle zwei (spätestens alle drei Jahre) unter Berücksichtigung einer Entwicklungsabschätzung fortzuschreiben. Es ist mit dem Rhein-Sieg-Kreis abzustimmen, ob dieser übergeordnet für die kreisangehörigen Kommunen die Klimabilanzierung (u. a. für den Verkehrssektor) auf Grundlage der im Bilanzierungstool hinterlegten Grundlegenden Daten und den kreisspezifischen ÖV-Daten durchführt. Ist dies nicht der Fall, ist die Bilanzierung von der Kreisstadt Siegburg selbst durchzuführen.

Aussagen zur Verkehrssicherheit (Aufkommensentwicklung der Unfälle mit Getöteten oder Schwerverletzten) können über die Daten-

erfassung und -analyse der Kreispolizeibehörde des Rhein-Sieg-Kreises getätigt werden. Die relevanten Angaben sollen von der verwaltungsinternen Projektleitung für den Mobilitätsplan aus der jährlichen Verkehrsunfallstatistik entnommen und tabellarisch zur Darstellung der Entwicklung zusammengestellt werden.

9.3 Akteursbeteiligung

Es wird zwischen der Akteursbeteiligung für die Umsetzungsphase (Kap. 9.3.1), bei Planungsprozessen (Kap. 9.3.2) sowie der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit (Kap. 9.3.3) zum Thema Mobilität differenziert.

9.3.1 Umsetzungsphase

Für die erfolgreiche Umsetzung des Mobilitätsplans (SUMP) der Stadt Siegburg wird die Einrichtung eines eigenen Arbeitskreises (Runder Tisch; Querbezug zu M11) empfohlen, der alle relevanten Akteure in regelmäßigen Zeitabständen an einen Tisch bringt. Der Kreis der Teilnehmenden sollte sich aus Vertretenden der relevanten Fachämter der Stadtverwaltung, der politischen Ratsfraktionen sowie weiteren verkehrsrelevanten Akteuren (u. a. Fuß e. V., ADFC, Rhein-Sieg-Kreis) zusammensetzen. Auch die allgemeine Öffentlichkeit könnte durch ausgewählte Bürgerinnen und Bürger (entweder durch Zufallsziehung oder durch aktiven Beteiligungsaufruf) eingebunden werden.

Dem Arbeitskreis sollte in regelmäßigen Abständen (mindestens einmal im Jahr, gegebenenfalls auch zweimal im Jahr) der Sachstand zur Umsetzung vorgestellt werden. Auf dieser Basis können Probleme und das weitere Vorgehen besprochen werden. Die Teilnehmenden fungieren dabei als Multiplikatoren, d. h. sie tragen die Informationen weiter (z. B. in die politischen Fraktionen). Maßgebende Entscheidungen (z. B. über neue Projekte) sind – wie bisher auch – in den entsprechenden politischen Gremien vorzubereiten bzw. zu treffen.

Neben dem Arbeitskreis wird auch eine weitere Einbindung der Öffentlichkeit für sinnvoll erachtet. Dies erfolgt unter anderem durch eine stetige Pressearbeit, die wiederholte Durchführung der Mobilitätserhebung und gegebenenfalls auch einer Online-Beteiligung sowie der Einbindung ausgewählter Bürgerinnen und Bürger in den Arbeitskreis. Darüber hinaus wird vorgeschlagen in einem Fünf-Jahres-Rhythmus (z. B. 2030 und 2035) eine öffentliche Informationsveranstaltung durchzuführen, in der der Umsetzungsstand des Mobilitätsplans (SUMP) und das weitere Vorgehen zur Diskussion gestellt wird.

9.3.2 Planungsprozesse

Die Bürgerinnen und Bürger sind Verkehrsteilnehmende, die ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig verändern sollen. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig, die Bevölkerung frühzeitig über Information und Mitgestaltung in Planungsprozesse mit einzubinden, um die Akzeptanz für neue Maßnahmen und Veränderungen zu erhöhen. Darüber hinaus kann die Bürgerschaft externe Fachplanende durch ihre Ortskenntnisse unterstützen.

Grundsätzlich ist eine formelle Information der Öffentlichkeit (z. B. über Bürgerversammlungen, durch Planaushänge an öffentlichen

Orten wie im Rathaus oder auf der städtischen Webseite <https://mitmachen.siegburg.de/> gesetzlich vorgeschrieben, damit Stellungnahmen getätigt oder Einwände, Bedenken oder Anregungen geäußert werden können. Diese sind von der zuständigen Behörde zu prüfen und entsprechend zu berücksichtigen.

Im Gegensatz zur formellen Information erfolgt in der freiwilligen informellen Öffentlichkeitsbeteiligung ein Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie weiteren Interessensvertretungen (z. B. über Zukunftswerkstätten, Bürgergutachten oder Beteiligungsplattformen im Internet). Diese Form der Beteiligung wurde bereits erfolgreich im Rahmen des Mobilitätsplans (SUMP) angewandt.

Es wird empfohlen, die Öffentlichkeit auch zukünftig gezielt in Planungsprozesse einzubinden. Dies kann sowohl allgemein über eine öffentliche Einladung, als auch zielgruppenspezifisch über eine Direktansprache (z. B. die Einbindung von Schülerinnen und Schülern bei der Schulwegplanung) erfolgen. Dabei sind die nachfolgend aufgelisteten Qualitätskriterien zu beachten:

- frühzeitige Einbindung,
- transparente Information,
- Ergebnisoffenheit,
- klare Kommunikation (u. a. Ergebnisverwendung, Entscheidungsspielräume, Einflussmöglichkeiten, Ergebnisbewertung),
- Beteiligung vieler verschiedener Zielgruppen.

Zur Vereinheitlichung der Öffentlichkeitsbeteiligung in der Planung können Leitlinien³⁶ formuliert werden, in denen alle wichtigen Aspekte, wie z. B. auch die zu berücksichtigenden Qualitätskriterien, festgehalten werden.

9.3.3 Öffentlichkeitsarbeit

Zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens ist die Öffentlichkeit zu informieren, aufzuklären und zu motivieren (Querbezug zu MM8 und MM9). Ziel ist es, die individuellen und gesellschaftlichen Vorteile eines nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu vermitteln.

Die Kreisstadt Siegburg beteiligte sich am interkommunalen Mobilitätstag (IMT), der im Jahr 2023 bereits zum zweiten Mal stattgefunden hat³⁷. Über den IMT mit den drei Elementen Fachveranstaltung, Minimesse und Aktivfläche erfolgt eine Vernetzung, sowohl zwischen Theorie und Praxis als auch zwischen den Kommunen sowie zwischen der Verwaltung und der Bürgerschaft. Er ist ein gutes Beispiel für Öffentlichkeitsarbeit. Der nächste IMT ist für das Jahr 2025 geplant. Es wird empfohlen, dass sich die Kreisstadt Siegburg wieder daran beteiligt und die Veranstaltung auch über das Jahr 2025 hinaus fortgesetzt wird. Darüber hinaus können gegebenenfalls auch noch

³⁶ Entsprechende Leitlinien haben beispielsweise die Stadt Bonn und die Stadt Köln formuliert.

³⁷ 2023 haben sich die Kreisstadt Siegburg zusammen mit fünf weiteren Kommunen aus dem Rhein-Sieg-Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis selbst sowie der Stadt Bonn am IMT beteiligt. Der Teilnehmerkreis ist offen gestaltet. Die Beteiligung wird von den Kommunen stets neu entschieden.

weitere (regelmäßige) Anlässe für Events und Kommunikation generiert werden (z. B. Europäische Mobilitätswoche).

Über Kooperationen und Patenschaften können persönliche Verbindungen zu Infrastrukturen geschaffen werden (Querbezug zu MM9). Bürgerinnen und Bürger können beispielsweise Patenschaften für kleinere Grünflächen übernehmen (Übernahme der Grünpflege in Zusammenarbeit mit dem Grünflächenamt) und Institutionen (z. B. Schulen, Vereine, Großunternehmen) Patenschaften für Sharing-Stationen (Übernahme der Pflege und Kontrolle in Zusammenarbeit mit dem jeweiligen Sharing-Unternehmen).

Darüber hinaus sind Pop-up-Aktionen (z. B. Einrichtung von Sommerstraßen mit Liegestühlen, Begrünung sowie Platz zum Spielen und Verweilen) sowie Verkehrsversuche (z. B. Einrichtung von Fahrradstraßen, Einbahnstraßen oder Kfz-Sperrungen; Querbezug zu K10) öffentlichkeitswirksame, zeitlich begrenzte Aktionen bzw. Testfelder.

Anhang

Tabelle 12: Themenfelder der Einträge mit Bezug zur Gesamtstadt

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

Tabelle 13: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu einem Ortsteil/Quartier

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

Tabelle 14: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu 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 15: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Strecken

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

Tabelle 16: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Knotenpunkten

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

Tabelle 17: Themenfelder der Einträge mit Bezug zu Einzelpunkten

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

Tabelle 18: Allgemeine Zielformulierungen für die Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung historisch gewachsener Strukturen	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Einbindung in die Landschaft	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung der kleinteiligen baulichen Struktur	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferath, Schreck und Heide	2019
Stadt Siegburg	allgemein	- Erhaltung / Verbesserung Infrastruktur	Dorfentwicklungskonzept für Braschoß, Schnefferath, 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	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		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 bürgertliche 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 Lärmmissionen 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 Schadstoffmissionen	NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg	

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

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene
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 Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene
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 Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschiene
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 Maßnahmenbe	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 Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschieden
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 Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschieden
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 Kreisstadt Siegburg

Raumbezug	Handlungsfelder	Inhalt/Ziele	Quelle	erschieden
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 n / 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 n / 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

Maßnahmensteckbriefe

F1

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input checked="" type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	F3, F4	

Fußverkehrsnetz

Kurzbeschreibung
Erweiterung der Fußverkehrsverbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadt-/Ortsteilen zur Verbesserung der fußläufigen Anbindung; besondere Berücksichtigung des Schulverkehrs als wichtige Zielgruppe

Bausteine:	Aufgabenträger:
Erstellung einer Netzdefinition für den Fußverkehr Begehung des definierten Fußverkehrsnetzes Identifizierung des Handlungsbedarfs unter Berücksichtigung des Gestaltungsleitfadens zum Konzept Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (2022) Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Gehkomforts

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (für die Netzdefinition, Netzbefahrung und Identifizierung des Handlungsbedarfs)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F2

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
./.

Weiterentwicklung

Dimensionierung Gehwege

Kurzbeschreibung
Bedarfsgerechte Verbreiterung von Gehwegen im Zuge von Neu-/Umbau (unter Berücksichtigung: Randnutzung, zul. Geschwindigkeit, Kfz-Belastung)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Streckenabschnitten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Fußverkehr (Randnutzung) Festlegung der erforderlichen Gehwegbreiten (u. a. EFA-Tabelle „Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs“) Ist-Soll-Abgleich zur Identifizierung des Handlungsbedarfs (Einzelstandortprüfung) ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:

Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Gehkomforts (u.a. zur Förderung des Fußverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Planungskosten - Bezug zur Einzelmaßnahme, Kosten sind abhängig von der Streckenlänge sowie den Handlungsmöglichkeiten)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehenden Personal Abt. 64

F3

Handlungsfeld:

FußverkehrNeue Maßnahme Schlüsselmaßnahme Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

F1, F5, R3

Weiterentwicklung

Querungsanlagen

Kurzbeschreibung

Bedarfsgerechte Verbesserung der Quersituation auf der Strecke und an Knotenpunkten in und abseits der Netzdefinition (unter Berücksichtigung: Wegeverbindungen, zul. Geschwindigkeit, Kfz-Belastung, Fahrbahn). Fokussierung auf zielgruppenspezifische Bedürfnisse.

Bausteine:

Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Streckenabschnitten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Fußverkehr (Randnutzung)

Festlegung der Notwendigkeit und Vorauswahl der Art der Überquerungsstellen auf Grundlage des EFA-Auswahldiagramms

Festlegung der Art der Überquerungsanlage unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Platzverhältnisse

Aufgabenträger:

Stadt Siegburg
(ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:

Fußverkehrsnetz Barrierefreiheit Verkehrssicherheit Aufenthaltsqualität

Ziele



Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit



Erhöhung der Verkehrssicherheit



Erhöhung des Gehkomforts (u.a. zur Förderung des Fußverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont

kurzfristig mittelfristig langfristig

Priorität

gering mittel hoch

Kosten:

15.000 €

(Bezug zur Einzelmaßnahme, Kosten sind abhängig von der Streckenlänge sowie den Handlungsmöglichkeiten)

Personalaufwand:

1,5 Tage / Monat

Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F4

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	F1, F9	

Barrierefreiheit (Umsetzung Konzept Barrierefreiheit)

Kurzbeschreibung
Umsetzung des Konzepts "Barrierefreiheit im öffentlichen Raum" für den Untersuchungsbereich Innenstadt; Umsetzung einer möglichst flächendeckenden Barrierefreiheit (u. a. Durchlässigkeit, Durchgängigkeit, Zugänglichkeit)

Bausteine: Besichtigung des Betrachtungsbereichs (ggf. mit Beteiligung einer Vertretung für das Themenfeld Barrierefreiheit) zur Identifizierung des Handlungsbedarfs ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Anordnung getrennte Querungsstelle, Veränderung Bordhöhe, Anordnung von taktilen/akustischen Elementen) unter Berücksichtigung der Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)	Aufgabenträger: Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft), ggf. Beteiligung einer Vertretung für das Themenfeld Barrierefreiheit
--	---

Teilaspekte:	
Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Gehkomforts

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten: 15.000 € (Bezug zur Einzelmaßnahme, Kosten sind abhängig von der Bereichsgröße sowie den Handlungsmöglichkeiten)	Personalaufwand: 0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
--	---

F5

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
F3, F4, R3, R8

Weiterentwicklung

LSA-Signalisierung

Kurzbeschreibung
Optimierung der LSA-Signalisierung an Knotenpunkten in und abseits der Netzdefinition zu Gunsten des Fußverkehrs

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Fußverkehr (Randnutzung) Überprüfung des Signalzeitenplans Analyse der Unfalldaten mit Fußverkehrsbeteiligung ggf. Anpassung des Signalzeitenplans mit Berücksichtigung des Fußverkehrs	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgererschaft)

Teilaspekte:

Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Gehkomforts (u.a. zur Förderung des Fußverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
3.000 € (pro Knotenpunkt)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F6

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Fußverkehrs-Check

Kurzbeschreibung
Durchführung von Fußverkehrs-Checks als Planungsinstrument (Bestandsanalyse, Akteursbeteiligung, Maßnahmenempfehlungen); standardisiertes Vorgehen nach den Vorgaben des Zukunftsnetz Mobilität NRW; Durchführung erfolgt durch externes Fachbüro (Bearbeitungszeitraum: ca. drei Monate)

Bausteine:	Aufgabenträger:
<ul style="list-style-type: none"> Auftaktgespräch zur Vorbereitung Auftaktworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden Durchführung und Nachbereitung der Begehungen Abschlussworkshop mit eingeladenen Teilnehmenden Abschlussgespräch zur Nachbereitung Umsetzung der identifizierten Maßnahmen 	Stadt Siegburg mit Einbindung relevanter Akteure (z. B. Polizei, Seniorenbeauftragte und Behindertenbeauftragte der Stadt Siegburg)

Teilaspekte:	
Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Identifizierung des Handlungsbedarfs auf den Fußverkehrsverbindungen
➔	Sensibilisierung für die Bedarfe des Fußverkehrs
➔	Attraktivierung der Fußverbindungen

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
./. (kostenlose Durchführung nach erfolgreicher Bewerbung beim Zukunftsnetz Mobilität NRW)	1,0 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F7

Handlungsfeld: Fußverkehr	
Neue Maßnahme <input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input checked="" type="checkbox"/>	

Aufenthaltsqualität

Kurzbeschreibung
Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Strecke und in Platzbereichen (z. B. "Verweiloasen", Sitzmöglichkeiten, Stadtmobiliar, Begrünung, Beleuchtung); Förderung von Kinder- und Seniorenmobilität durch die Konzeptionierungen "beSITZbare Stadt" und "beSPIELbare Stadt"

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung relevanter Straßenräume und Platzbereiche Durchführung von Erhebungen zur Bewertung der vorhandenen Aufenthaltsqualität (Ist-Situation) ggf. Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität (u. a. bauliche Öffnung des Raums, Schaffung von Grünflächen, Sitzmöglichkeiten, Spielmöglichkeiten und weiteren Serviceangeboten)	Stadt Siegburg, ggf. mit Einbindung relevanter Akteure (z. B. Akteure der Kinder- und Jugendarbeit, Senioren- und Behindertenbeauftragte)

Teilaspekte:	
Fußverkehrsnetz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Attraktivierung von Straßenräumen und Platzbereichen („verweilen“)
➔	Schaffung von Begegnungsräumen („Kommunikation“)
➔	Aufrechterhaltung der Mobilität von älteren Menschen
➔	Anregung der Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Pauschaler Kostenansatz pro Platzbereich, abhängig von Handlungsbedarf und Einzelementen)	1,0 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F8

Handlungsfeld: Fußverkehr	
Neue Maßnahme <input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input checked="" type="checkbox"/>	

Konzept Passantenleitsystem

Kurzbeschreibung
Umsetzung des Konzepts "Passantenleitsystem für die Siegburger Innenstadt"

Bausteine:	Aufgabenträger:
Übernahme der Netzdefinition des Passantenleitsystems für die Siegburger Innenstadt Identifizierung des Handlungsbedarfs durch Überprüfung des bestehenden Beschilderungsnetzes für das Passantenleitsystem ggf. Ergänzung des Beschilderungsnetzes	Stadt Siegburg

Teilaspekte:	
Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Verbesserung der Orientierung, vor allem für Ortsunkundige

Umsetzung			
Zeithorizont	<input type="checkbox"/>	Priorität	<input checked="" type="checkbox"/>
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
20.000 € (Netzbegehung, Identifizierung des Handlungsbedarfs, Umsetzung)	0,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

F9

Handlungsfeld:
Fußverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen analog R16, Ö11, K11	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>		

Betrieb von Fußverkehrsanlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustellensicherung)

Kurzbeschreibung
Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Fußverkehrs (u. a. Reinigung, Grünschnitt, Winterdienst); Berücksichtigung der Aspekte zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz bei (Neu-)Gestaltung

Bausteine:	Aufgabenträger:
kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst) Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulast- trägerschaft)

Teilaspekte:

Fußverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Aufenthaltsqualität	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Gehkomforts

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (pro Jahr, kontinuierliche Daueraufgabe)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehen- des Personal Amt 68

R1

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	R2, R3	

Radverkehrsnetz

Kurzbeschreibung
Überprüfung und Anpassung der im Projekt entwickelten Netzdefinition; Netzdefinition dient als Handlungspriorisierung der Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke (R2) und an Knotenpunkten (R3)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Überprüfung der vorliegenden Netzdefinition für den Radverkehr Ggf. Anpassung der im Projekt vorgeschlagenen Netzdefinition Befahrung des finalen Radverkehrsnetzes Identifizierung des Handlungsbedarfs (Strecken, Knotenpunkte) ggf. Prüfung der Handlungsmöglichkeiten (u. a. Änderung der Führungsform, Geschwindigkeitsreduzierung)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts (u.a. zur Förderung des Radverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
35.000 € (für die Netzbefahrung und Identifizierung des Handlungsbedarfs)	3,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R2

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	R1	

Radverkehrsführung (Strecke)

Kurzbeschreibung
Optimierung der Radverkehrsführung auf der Strecke (unter Berücksichtigung: Randnutzungen, zul. Geschwindigkeit, Kfz-Belastung); Prüfung zur Öffnung von Platzbereichen für den Radverkehr

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Streckenabschnitten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung) Festlegung des erforderlichen Ausbaustandards unter Berücksichtigung der Zielgruppendifferenzierung) Identifizierung der möglichen Führungsformen des Radverkehrs (u. a. ERA-Diagramm); Ist-Soll-Abgleich ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts (u.a. zur Förderung des Radverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
35.000 € (für die Netzbefahrung und Identifizierung des Handlungsbedarfs)	2,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R3

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input checked="" type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	F4, F6, R9	

Radverkehrsführung (Knotenpunkt)




Kurzbeschreibung
Optimierung der Radverkehrsführung an Knotenpunkten im Zuge von Streckenabschnittsplanungen (unter Berücksichtigung: Knotenpunktform, Führungsform vor und hinter dem Knotenpunkt)

Bausteine:	Aufgabenträger:
<p>Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)</p> <p>Festlegung einer anzustrebenden Radverkehrsführung im Knotenpunkt unter Berücksichtigung der Führungsform auf den vorherigen und nachfolgenden Streckenabschnitten</p> <p>Ist-Soll-Abgleich zur Identifizierung des Handlungsbedarfs</p> <p>ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung)</p>	<p>Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)</p>

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele:

	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
	Erhöhung der Verkehrssicherheit
	Erhöhung des Fahrkomforts (u.a. zur Förderung des Radverkehrs)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (pro Knotenpunkt)	2,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R4

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
R1

Weiterentwicklung

Radverkehrsführung (Überleitung)

Kurzbeschreibung
Optimierung der Radverkehrsführung an Ortsein-/ausgängen (Schaffung von Überleitungen)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung) Analyse der Unfalldaten mit Radbeteiligung qualitative Einschätzung des Handlungsbedarfs ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Schaffung von Überleitungen, Bordabsenkungen, Markierungen)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts (u.a. zur Förderung des Radverkehrs)
➔	barrierefreie, sichere Querung des Radverkehrs

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (gesamtes Stadtgebiet)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R5

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	R1	

Radpendlerrouten

Kurzbeschreibung
Umsetzung und Ausbau der Radpendlerrouten (u. a. Radpendlerroute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf); Prüfung zur Nutzung der alten Bahntrasse in Siegburg für den Radverkehr

Bausteine:	Aufgabenträger:
Überprüfung der vorliegenden Netzvorschläge der RadPendlerRouten sowie Weiterentwicklung des RadPendlerRoutennetzes Kontaktaufnahme zu den benachbarten relevanten Kommunen, um den Verlauf der RadPendlerRouten über die Stadtgrenze hinweg fortzusetzen Konkretisierung der neu zu planenden RadPendlerRouten Verständigung auf einen regionalen anzustrebenden Ausbaustandard für RadPendlerRouten	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft), relevante Nachbarkommunen und -kreise

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
➔	Stärkung des Radverkehrs zum Wegezweck Arbeit

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
35.000 € (ohne Ausbaurkosten)	2,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R6

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen R1
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Fahrradstraßennetz

Kurzbeschreibung
Fahrradstraßennetz in der Innenstadt (abseits des Vorbehaltsnetzes); Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Bausteine: Entwicklung eines Netzvorschlags Fahrradstraßen in Abstimmung mit Stakeholdern Überprüfung des Netzvorschlags auf Grundlage von Rahmenbedingungen (Kfz-Verkehrsstärke, verkehrsrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)) Überarbeitung der Netzkonzeptionierung	Aufgabenträger: Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)
--	--

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
➔	Verbesserung der Verkehrssicherheit

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten: 15.000 € (Netzkonzeptionierung und Überprüfung)	Personalaufwand: 1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
---	--

R7

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen R1
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Bürgeradwege

Kurzbeschreibung
Prüfung der Einsatzmöglichkeiten von Bürgeradwegen

Bausteine: Bewerbung des Förderprogramms NRW-Bürgeradwege Konzeptionierung von Bürgeradwegen im Stadtgebiet Siegburg (mit Unterstützung der Bürgerinnen und Bürger)	Aufgabenträger: Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)
--	--

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts
➔	Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger
➔	Beschleunigung der Umsetzung

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten: 15.000 € (Kosten sind abhängig von Streckenlänge sowie den Handlungsmöglichkeiten)	Personalaufwand: 0,25 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
--	--

R8

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	F4, F5, F6, R3	

Querungsanlagen





Kurzbeschreibung
Bedarfsgerechte Verbesserung der Quersituation (unter Berücksichtigung: Wegeverbindungen, zul. Geschwindigkeit, Kfz-Belastung, Fahrbahn)

Bausteine:	Aufgabenträger:
<p>Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Querungsstellen: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung)</p> <p>Festlegung der Notwendigkeit und Vorauswahl der Art der Überquerungsstellen (Querungsanlagen mit Wartepflicht, Lichtsignalanlagen, Querungsanlagen mit Bevorrechtigung des Radverkehrs)</p> <p>Festlegung der Art der Überquerungsanlage unter Berücksichtigung der ortsspezifischen Platzverhältnisse</p>	<p>Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)</p>

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

	Verbesserung der Quersmöglichkeiten im Radverkehr
	Attraktivierung der Verbindungen des Radverkehrs
	Erhöhung der Verkehrssicherheit
	Erhöhung des Fahrkomforts

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
35.000 € (Bezug zur Einzelmaßnahme, Kosten sind abhängig von der Streckenlänge sowie den Handlungsmöglichkeiten)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R9

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	R10, R11, R12	

Fahrradabstellanlagen



Kurzbeschreibung
Umsetzung eines gestuften Fahrradparkkonzepts für einen bedarfsgerechten Ausbau von Fahrradabstellanlagen; bei Bedarf saisonale/ temporäre Aufstockung mit mobilen Fahrradabstellanlagen (inkl. Spezialräder); Prüfung der Abstellmöglichkeiten in Parkhäusern

Bausteine:	Aufgabenträger:
<p>Erhebung des vorhandenen Angebots an Fahrradabstellanlagen (mindestens Innenstadt und publikumsintensive Einrichtungen)</p> <p>Erhebung der vorhandenen Nachfrage an Fahrradabstellanlagen (Auslastung der vorhandenen Anlagen sowie Anzahl frei abgestellter Fahrräder)</p> <p>Identifizierung des Bedarfs und der für die Aufstellung der (mobilen) Anlagen verfügbaren Flächen (u. a. umnutzbare Kfz-Parkstände im öffentlichen Straßenraum)</p> <p>Anschaffung und Aufstellung der Fahrradabstellanlagen</p>	Stadt Siegburg

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

	Attraktivierung der Fahrradnutzung
	Minderung der Konflikte mit dem Fußverkehr

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
20.000 € (Bezug zur Einzelmaßnahme, Kosten sind abhängig von Bereichsgröße und Art der Abstellanlage)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R10

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

Weiterentwicklung

R9

Bedarfserhebung Fahrradabstellanlagen

Kurzbeschreibung
Erhebung des Fahrradparkbedarf durch eine online-Beteiligung

Bausteine:	Aufgabenträger:
Erhebung des vorhandenen Angebots an Fahrradabstellanlagen (mindestens Innenstadt und publikumsintensive Einrichtungen) Erhebung der vorhandenen Nachfrage an Fahrradabstellanlagen (Auslastung der vorhandenen Anlagen sowie Anzahl frei abgestellter Fahrräder) Identifizierung des Bedarfs über ein städtisches Online-Portal (Bsp. Stadt Aachen), in dem sich alle Akteure und Bürgerinnen und Bürger beteiligen können Pflege und Auswertung der Mitteilungen des Online-Portals	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Fahrradnutzung
➔	Minderung der Konflikte mit dem Fußverkehr

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (Aufstellung und Betreuung eines online-Portals)	0,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R11

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

Weiterentwicklung

R9

Fahrradparkleitsystem

Kurzbeschreibung
Ausweisung des Radverkehrsnetzes mittels Fahrradparkleitsystem

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu dem betrachteten Gebiet des Leitsystems: vorhandenes Fahrradparkangebot, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung) Festlegung von für den Radverkehr bedeutenden Zielpunkten Konzeptionierung und Umsetzung eines Leitsystems inkl. Beschilderungskonzept	Stadt Siegburg mit Unterstützung eines Fachbüros

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Attraktivierung der Fahrradnutzung
➔	Vermeidung von wild abgestellten Fahrrädern
➔	Minderung der Konflikte mit dem Fußverkehr

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
60.000 € (Netzbegehung, Identifizierung des Handlungsbedarfs, Umsetzung)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R12

Handlungsfeld:
Radverkehr


Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen R9
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Fahrrad-Ladeinfrastruktur

Kurzbeschreibung
 Ausbau von Ladeinfrastruktur für E-Bikes/Pedelecs an zentralen Punkten (kombinierbar mit Fahrradparken, Schließfächern, Reparaturangeboten, Trinkwasserbrunnen); Serviceangebot zur Förderung der Sichtbarkeit von Radverkehr

Bausteine:	Aufgabenträger:
Definition von zentralen Punkten (u. a. POI) für das Siegburger Stadtgebiet Prüfung der Aufstellungsmöglichkeiten für einen Schließfachschrank mit Lademöglichkeiten Kontaktaufnahme zur Touristeninformation zur Identifizierung relevanter Freizeitziele mit Potenzialen für Ladeinfrastruktur	Stadt Siegburg

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
	Förderung der E-Bike/Pedelec-Nutzung

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (je Ladesäule; Kosten sind abhängig von Art der Ladesäule)	0,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R13

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

Weiterentwicklung




./.

Lastenrad-Sharing

Kurzbeschreibung
Einführung eines stadtweiten Lastenrad-Sharing (nicht RSVG-Bike-Sharing); Fokussierung auf Wohngebiete (u. a. zum Transport von Einkäufen)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Ermittlung und Analyse der Gebietsstrukturen: demographische Strukturen, vorhandenes Sharing-Angebot, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung) Erstellung eines Standortkonzepts für die Verleihstationen des Lastenrad-Sharings	Stadt Siegburg

Teilaspekte:	
Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele	
	Förderung der Multi-/Intermodalität
	Integration des Radverkehrs ins Stadtbild
	Förderung der E-Bike/Pedelec-Nutzung

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
50.000 € (Konzeptionierung und Anschaffung)	1,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R14

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
./.

Weiterentwicklung

(Lasten-)Pedelegs und Nischenfahrräder

Kurzbeschreibung
Förderung der Verbreitung von (Lasten-)Pedelegs und weiteren Nischenfahrrädern

Bausteine:	Aufgabenträger:
Analyse der bisherigen Nutzungsnachfrage des Lastenpedelec im RSVG-Bike-Sharing-System, ggf. stärkere Bewerbung der Verfügbarkeit Kontaktaufnahme zu Seniorenvereinen, Einrichtungen für Senioren etc. Konzepterstellung zur Implementierung der (Lasten-)Pedelegs und Nischenfahrrädern bei den entsprechenden Zielgruppen	Stadt Siegburg (Beirat der Menschen mit Behinderung/ Behindertenbeauftragter, Seniorenbeirat/ Seniorenbeauftragter)

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Einbindung von mobilitäts- und sinneseingeschränkten Personen in den Radverkehr
➔	Integration des Radverkehrs ins Stadtbild
➔	Förderung der E-Bike/Pedelec-Nutzung
➔	Förderung der Inter-/Multimodalität

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Kommunikationsarbeit und Konzepterstellung)	0,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

R15

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Bewerbung von Anschaffungsförderung für Pedelecs und Lastenpedelecs


Kurzbeschreibung
Prüfung von Anschaffungsförderungen für Pedelecs und Spezialfahrräder; Bewerbung der finanziellen Förderungsmöglichkeiten in der Stadtbevölkerung

Bausteine:	Aufgabenträger:
<p>Prüfung von verwaltungsinternen Möglichkeiten zur Bewerbung und Fördermöglichkeiten für Pedelecs und Lastenpedelecs (z. B. Versorgungswerk/-amt)</p> <p>Kommunikation mit Verkehrsbetrieben zur Evaluierung von Förderungsmöglichkeiten</p> <p>Kommunikation mit in Siegburg ansässigen Betrieben bezüglich der Möglichkeiten für Leasing-Dienstrad (als Teilbereich des BMM)</p>	<p>Stadt Siegburg (ggf. ortsansässige Betriebe, RSVG)</p>

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

	Attraktivierung der Fahrradnutzung
---	------------------------------------

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (Recherche, Kommunikation und Bewerbung)	0,25 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64

R16

Handlungsfeld:
Radverkehr

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
analog F9, Ö11, K11

Weiterentwicklung

Betrieb von Radverkehrsanlagen (Pflege, Instandhaltung, Beschilderung und Baustellensicherung)

Kurzbeschreibung
Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Radverkehrs (Oberfläche, Reinigung, Grünschnitt, Winterdienst); Berücksichtigung der Aspekte zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz bei (Neu-) Gestaltung

Bausteine:	Aufgabenträger:
kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst) Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)	Stadt Siegburg, ggf. Baulastträger der Maß- nahme

Teilaspekte:

Radverkehrsnetz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Verkehrssicherheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Fahrradparken	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (pro Jahr, kontinuierliche Daueraufgabe)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehen- des Personal Amt 68

Ö1

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	./.	

ÖPNV-Beschleunigung

Kurzbeschreibung
 ÖPNV-Beschleunigung auf der Strecke und an Knotenpunkten (Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen, Optimierung der Haltestellenform – Kap statt Bucht, Änderung der Haltestellenlage)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung der Streckenabschnitte und Knotenpunkte mit Verlustzeiten (in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis und der RSVG) Besichtigung der identifizierten Streckenabschnitte und Knotenpunkte Identifizierung der Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNV (Strecken, Knotenpunkte) Durchführung von Verbesserungsmaßnahmen	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:	
ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV
➔	Verbesserung der Anschlusssicherheit im ÖPNV
➔	Erhöhung der Zuverlässigkeit des ÖPNV

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
100.000 € (für die Besichtigung und Identifizierung des Handlungsbedarfs und ggf. Verbesserungsmaßnahmen)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64

Ö2

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	./.	

Angebotsverbesserung in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen

Kurzbeschreibung
 Prüfung der Möglichkeiten für die Verbesserung des Angebots in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen (z. B. Nachtbus-Verkehre, On-Demand- und Kleinbus-Angebot für ländliche Bereiche)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger gemeinsame Sichtung und Analyse des ÖPNV-Angebots in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen gemeinsame Sichtung der Pünktlichkeitsstatistik zur Identifizierung nach Störungsquellen im Betriebsablauf Ableitung und Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen (z. B. Konzeptionierung von weiteren Linien, Erhöhung der Taktung)	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis, RSVG

Teilaspekte:	
ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Attraktivierung der Verbindungen des ÖPNV
➔	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in ländlichen Räumen
➔	Verbesserung der Konkurrenzfähigkeit des Linienbusverkehrs

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
40.000 € (Kommunikation, Aufstellung von Verbesserungsmaßnahmen)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64

Ö3

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen Ö8
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Shuttle-System (P+R)

Kurzbeschreibung
Prüfung der Einsatzmöglichkeiten eines (autonom fahrenden) Shuttle-Systems zur besseren Erreichbarkeit der Innenstadt/ Michaelsbergs

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Auftraggeber Prüfung der räumlichen Möglichkeiten für ein (autonom fahrendes) Shuttle-System Konzeptionierung von Shuttle-Verbindungen (Anbindung an Innenstadt/Michaelsberg) Prüfung von Förderung- und Finanzierungsmöglichkeiten für die konzeptionierten Shuttle-Verbindungen	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis, RSVG

Teilaspekte:	
ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Attraktivierung der Verbindungen des ÖPNV
➔	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung in ländlichen Räumen

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
25.000 € (Prüfung der Einsatzmöglichkeiten)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64

Ö4

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	./.	

Barrierefreiheit im ÖPNV

Kurzbeschreibung
 Barrierefreier Umbau von Haltestellen/-punkten (inkl. Pflege des Haltestellenkatasters)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Aktualisierung der Übersicht zum Umsetzungsstand der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im Stadtgebiet Siegburg Umsetzung des geplanten Ausbaus der noch ausstehenden Haltestellen	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis, RSVG

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Intermodalität	<input type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Verbindungen des ÖPNV
➔	Gewährleistung der Zugänglichkeit und Nutzbarkeit des ÖPNV für alle

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
350.000 € (Um- und Ausbaurkosten je Haltestelle, teilweise gefördert durch Landesmittel)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64

Ö5

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)





Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	Ö8	

Park & Ride- und Bike & Ride-Angebote

Kurzbeschreibung
 Ausweitung und Anschlussoptimierung von Park & Ride und Bike & Ride; Aufstellung von Mitfahrer-
 bänken in den Stadt-/Ortsteilen zur Förderung von Mitnahmefahrten (Anbindung an die Innenstadt
 und untereinander)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis zur Besprechung der Möglichkeiten Bike & Ride: Einrichtung einer Anlage am Bahnhof Siegburg so- wie regelmäßige Nachfrageerhebung für eine gezielte Auswei- tung; regelbasierte Ausstattung von Bushaltestellen mit Fahr- radabstellanlagen Park & Ride: regelmäßige Nachfrageerhebung am Bahnhof für eine gezielte Ausweitung Prüfung zur Aufstellung von Mitfahrerbanken in den Stadt-/Orts- teilen (Standortüberlegungen)	Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis

Teilaspekte:	
ÖPNV-Netz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele	
	Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV
	Stärkung des ÖPNV
	Erhöhung der Einzugsbereiche der Bahnhöfe und ÖPNV-Haltestellen
	Vermeidung von innerstädtischem Kfz-Verkehr

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 €	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehen- des Personal Amt 64

Ö6

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen Ö7	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>		

Mobilstationen

Kurzbeschreibung
 Umsetzung und Konkretisierung des kreisweiten Feinkonzept Mobilstationen (auf Kreisebene); Prüfung von Möglichkeiten für städtische Mobilstationen

Bausteine: Umsetzung der Handlungsempfehlungen aus dem Feinkonzept Prüfung von Möglichkeiten für städtische Mobilstation (z. B. in Wohnquartieren) (Standortfindung und Umsetzung)	Aufgabenträger: Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis
---	---

Teilaspekte:	
ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Verbesserung der Verknüpfung mit dem ÖPNV
➔	Erhöhung der Einzugsbereiche der Umstiegshaltestellen/-punkte
➔	Stärkung des ÖPNV

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten: 35.000 bis 450.000 € (je Einzelstandort; Kosten sind abhängig von Handlungsmöglichkeiten, teilweise gefördert durch Landesmittel)	Personalaufwand: 1,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64
---	---

Ö7

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	Ö6	

Verknüpfung Bus & Bahn

Kurzbeschreibung
Ermöglichung der Verknüpfung von Bus und Bahn am Siegburger Bahnhof (z. B. Taktanpassung)

Bausteine:	Aufgabenträger:
<p>Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger</p> <p>gemeinsame Sichtung und Analyse der vorhandenen Verflechtungen (Verflechtungsmatrizen aus dem Verkehrsmodell) zur Identifizierung nachfragestarker Relationen</p> <p>Erstellung von Reisezeitvergleichen (ÖV und IV) für die nachfragestarken Relationen zur Identifizierung des Handlungsbedarfs</p> <p>Ableitung und Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen (z. B. Taktanpassung, Anpassung von Linienverläufen)</p>	<p>Stadt Siegburg, Rhein-Sieg-Kreis, RSVG</p>

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Verbindungen des ÖPNV
➔	Erhöhung der Attraktivität der Umstiegshaltestellen/-punkte
➔	Stärkung des ÖPNV

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Kommunikation und Reisezeitvergleiche)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

Ö8

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	Ö3, Ö5	

RSVG-Bike

Kurzbeschreibung
Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetzes des RSVG-Bike-Sharings

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung bedeutender Haltestellen und publikumsintensive Einrichtungen Analyse der Möglichkeiten zur Weiterentwicklung des Systems Integration von Bike-Sharing-Stationen in (bestehende) Mobilstationen	Stadt Siegburg, ggf. mit RSVG und nextbike

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Verbesserung des RSVG-Bike-Sharing-Angebots
➔	Förderung des Sharing-Gedankens in der Bevölkerung

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Kommunikation und Weiterentwicklung)	0,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

Ö9

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	./.	

Car-Sharing-Systeme

Kurzbeschreibung
 Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetzes der Car-Sharing-Systeme

Bausteine: Austausch mit einem öffentlichen und genossenschaftlichen Mobilitätsdienstleister für Car-Sharing Stadtweite Interessensabfrage zu Car-Sharing-Angebote in Siegburg (städtischer und ländlicher Raum)	Aufgabenträger: Stadt Siegburg, Mobilitätsdienstleister
---	--

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Reduzierung des Kfz-Bestands
➔	Förderung des Sharing-Gedankens in der Bevölkerung

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten: 10.000 €	Personalaufwand: 1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
----------------------------	---

Ö10

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

Weiterentwicklung

./.

E-Tretroller-Sharing und Mikromobilitätsangebote



Kurzbeschreibung
Bedarfsgerechte Ausweitung des Stationsnetzes (bei stationsbasiertem System) des E-Tretroller-Sharings; Prüfung zur Etablierungsmöglichkeiten von Mikromobilitätsangeboten

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung bedeutender Haltestellen im Stadtgebiet (z. B. am Rand der Innenstadt) Analyse der Möglichkeiten zur Ausweitung der Gebietsfestlegung Recherche und Kommunikation von Mikromobilitätsangeboten Bewerbung der Nutzung von E-Tretroller-Sharing und Mikromobilitätsangeboten	Stadt Siegburg, Mobilitätsdienstleister

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input type="checkbox"/>
Intermodalität	<input checked="" type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

	Verbesserung des E-Tretroller-Sharing-Angebots
	Förderung des Sharing-Gedankens in der Bevölkerung

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 €	1,5 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

Ö11

Handlungsfeld:
ÖPNV (inkl. Verknüpfung)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen analog F9, R16, K11	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>		

Betrieb von ÖPNV-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen-/Umleitungssicherung)

Kurzbeschreibung
 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des ÖPNV (u. a. Reinigung, Reparatur, Winterdienst); Berücksichtigung der Aspekte zur Klimaanpassung und zum Klimaschutz bei (Neu-)Gestaltung

Bausteine:	Aufgabenträger:
kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst) Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)	Stadt Siegburg, ggf. Baulastträger der Maß- nahme

Teilaspekte:

ÖPNV-Netz	<input checked="" type="checkbox"/>
Barrierefreiheit	<input checked="" type="checkbox"/>
Intermodalität	<input type="checkbox"/>
Sharing-Angebote	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Nutzungskomforts

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (pro Jahr, kontinuierliche Daueraufgabe)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehen- des Personal Amt 68 und ex- terne Dienstleister (z.B. Ströer)

K1

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen K2	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>		

Einbahnstraßen

Kurzbeschreibung
 Prüfung der Möglichkeiten von Einbahnstraßen für den zentralen Innenstadtbereich

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung von potenziellen Einbahnstraßen zur Entlastung von sensiblen Stadtbereichen Wirkungstechnische Analyse mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells Besichtigung der eingebundenen Straßen zur Identifizierung der baulichen Handlungsmöglichkeiten Aufbereitung der Ergebnisse als finale Entscheidungsgrundlage	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:	
Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Verkehrliche Entlastung des zentralen Innenstadtbereich
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit im zentralen Innenstadtbereich
➔	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im zentralen Innenstadtbereich

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (Planungs-, Untersuchungskosten und Beschilderung/Kommunikation)	1,0 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K2

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen K1	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>		

Knotenpunktformen

Kurzbeschreibung
 Überprüfung der bestehenden Knotenpunktformen im Stadtgebiet in Hinblick auf die Leistungsfähigkeit, die Qualität und die Verbesserung des Verkehrsflusses (z. B. KI-Steuerung)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Zusammenstellung der notwendigen Randinformationen zu den betrachteten Knotenpunkten: Kfz-Verkehrsstärke, verkehrrechtliche Situation, Unfallgeschehen, städtebauliche Situation, Bedeutung für den Radverkehr (Randnutzung, Zielgruppendifferenzierung) Durchführung von Verkehrsbeobachtungen und/oder Erstellung von Leistungsnachweisen ggf. Prüfung der Möglichkeiten (u. a. Änderung Flächenaufteilung, Geschwindigkeitsreduzierung, Änderung der Knotenpunktform)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:

Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
10.000 € (je Knotenpunkt; Kosten abhängig von den Handlungsmöglichkeiten)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 (je Knotenpunkt)

K3

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen K4
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Geschwindigkeitskonzept

Kurzbeschreibung
 Abstimmung eines Geschwindigkeitskonzepts unter Berücksichtigung des Vorbehaltensnetzes (Straßennetz zur Bündelung des Kfz-Verkehrs) und einer begleitenden gestalterischen Umsetzung (neue Gestaltungsstandards nach blue-green-streets)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Darstellung des aktuellen Vorbehaltensnetzes (klassifiziertes Straßennetz) Identifizierung (und Bewertung) des Straßennetzes mit Verbindungsbedeutung nach den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) Festlegung von Geschwindigkeitsstandards und zugehörigen Ausbaustandards in Abhängigkeit der Verbindungsbedeutung Umsetzung des Geschwindigkeitskonzepts	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis oder Straßen.NRW (je nach Baulastträgerschaft)

Teilaspekte:

Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Bündelung der Kfz-Verkehre auf Straßen mit Verbindungsfunktion
➔	Verbesserung der Erkennbarkeit der angeordneten zulässigen Höchstgeschwindigkeit
➔	Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
25.000 €	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K4

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	K3, K5	

Parkraummanagement (Parkraumangebot, Parkraumbewirtschaftung)

Kurzbeschreibung
 Zentralisierung des Parkraumangebots und im öffentlichen Straßenraum (u. a. Prüfung der Möglichkeiten von Quartiersgaragen); Ausweitung und Differenzierung der Parkraumbewirtschaftung (räumlich, zeitlich, finanziell, zielgruppenspezifisch)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Analyse der Parkraumnachfragedaten für das Untersuchungsgebiet aus dem SUMP Identifizierung von Handlungsbedarfen im Parkraummanagement Initiierung eines Regionaltreffens in Zusammenarbeit mit dem Rhein-Sieg-Kreis, zur Diskussion einer regional orientierten Gebührenordnung unter Berücksichtigung der regionalen Bedeutung der Zentren Verfeinerung der Zoneneinteilung der Parkraumbewirtschaftung (v. a. im Innenstadtbereich), Anpassung der Parkgebühren	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros), Rhein-Sieg-Kreis

Teilaspekte:

Straßennetz	<input type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input checked="" type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Neuordnung des Bewohnerparkens
➔	Schaffung von Parkraumangebot für Bewohnerinnen und Bewohner

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 €	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K5

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input checked="" type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	K3	

Bewohnerparkzonen

Kurzbeschreibung
 Aktualisierung und Überprüfung von Bewohnerparkzonen (ggf. Gebietserweiterungen)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Analyse der Parkraumnachfragedaten für das Untersuchungsgebiet aus dem SUMP Identifizierung von Handlungsbedarfen im Parkraummanagement Anpassung der Zoneneinteilung des Bewohnerparkens Anpassung der Parkgebühren für Bewohnerparken und Dauer-miete	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Straßennetz	<input type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input checked="" type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr
➔	Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr
➔	Neuordnung des Bewohnerparkens

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
25.000 €	3,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K6

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Quartiersgaragen

Kurzbeschreibung
 Prüfen der Einsatzmöglichkeiten von Quartiersgaragen bei potenziellen Neubaugebieten und bebaubaren Flächen

Bausteine:	Aufgabenträger:
Recherche und Kommunikation von Einsatzmöglichkeiten von Quartiersgaragen Identifizierung von potenziellen Neubaugebieten oder bestehenden Wohngebieten im Siegburger Stadtgebiet mit hohem Parkdruck Identifizierung von Flächen für die Umsetzung in den Gebieten unter Einbeziehung von Privatflächen (z. B. große Nahversorger) Einrichtung und Bewerbung von Quartiersgaragen	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Straßennetz	<input type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input checked="" type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr
➔	Schaffung von Handlungsmöglichkeiten für den nicht-motorisierten Verkehr
➔	Neuordnung des ruhenden Kfz-Verkehrs innerhalb von Quartieren

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input checked="" type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
80.000 €	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K7

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	K2, K3	

Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen

Kurzbeschreibung
 Intensivierung von Parkraum- und Geschwindigkeitskontrollen (Polizei, Ordnungsamt, Geschwindigkeitstafeln)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung von Streckenabschnitten bzw. Knotenpunkten mit Geschwindigkeitsüberschreitungen Intensivierung der Parkraumkontrolle Intensivierung der Geschwindigkeitskontrolle Aufstellung und Bewerbung von Geschwindigkeitstafeln (Betrachtung aller Stadt-/Ortsteile)	Stadt Siegburg, Polizei

Teilaspekte:

Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input checked="" type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Attraktivierung der Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs
➔	Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (je Geschwindigkeitstafeln/Erhebungen) 500.000 € (Radargeräte zur Kontrolle)	4,0 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Amt 64, 32 und Kreispolizei

K8

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Management des Lieferverkehrs (KEP-Verkehre, Liefer- und Ladezonen)

Kurzbeschreibung
 Prüfung von kleinteiligen Verteilungsmöglichkeiten des innerkommunalen Warenverkehrs (z. B. Mikro-Hubs, Einsatz von Elektrolastenfahrrädern im Innenstadtbereich) (Durchführung von Erstanalysen, Gespräche mit KEP-Dienstleistern, Unterstützung durch Flächenbereitstellung bei Umsetzung); Einrichtung von Liefer- und Ladezonen in bzw. im Bereich der Fußgängerzone

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zu Pilotprojekten, um sich nach den bisherigen Erfahrungen mit der Planung, Umsetzung und dem Betrieb des Mikro-Depots zu erkundigen Kontaktaufnahme zu den großen KEP-Dienstleistern, um die Teilnahmebereitschaft an einem Pilotprojekt Mikro-Depot teilzunehmen ggf. Prüfung der Möglichkeiten von Liefer- und Ladezonen im Bereich der Fußgängerzone (z. B. Flächenverfügbarkeiten)	Stadt Siegburg, ggf. KEP-Dienstleister

Teilaspekte:

Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input checked="" type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Umweltschonendere Gestaltung des Wirtschaftsverkehrs
➔	Reduzierung der Kfz-Belastung im Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt
➔	Reduzierung der Umweltbelastungen des Wirtschaftsverkehrs in der Innenstadt

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Bedarfsabschätzung; Umsetzungskosten abhängig davon, wer den Bau und Betrieb übernimmt)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K9

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	K4, K5	

Alternative Antriebe (KFZ-Verkehr)

Kurzbeschreibung
 Ausbau der Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur inkl. Herstellung und Speicherung; Einführung bzw. Ausweitung von alternativen Antrieben (Elektromobilität, Initiative "Erdgasmobilität")

Bausteine:	Aufgabenträger:
Bedarfsabschätzung für Wasserstoff-Tankstelleninfrastruktur und Elektro-Ladestationen (Erweiterung) unter Berücksichtigung des kreisweiten Elektromobilitätskonzepts Flächennutzungsanalyse zur Ermittlung von Potenzialgebiete für Ladeinfrastruktur Recherche und Kommunikation von Ergebnissen der Initiative „Erdgasmobilität“	Stadt Siegburg, rhenag

Teilaspekte:

Straßennetz	<input type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Unterstützung der Marktdurchdringung von Fahrzeugen alternativer Antriebe
➔	Reduzierung des Schadstoffausstoßes im Kfz-Verkehr

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input checked="" type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
50.000 € (Bedarfsabschätzung; Umsetzungskosten abhängig davon, wer den Bau und Betrieb übernimmt)	1,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K10

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)



Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Verkehrsversuche

Kurzbeschreibung
 Verbesserung der Verkehrssicherheit für schutzbedürftige Personengruppen durch die Prüfung von Verkehrsversuchen (u. a. Schulstraßen, Shared-Space-Bereich); Möglichkeit zur Wirkungsprüfung von neuen innovativen Gestaltungen (Testläufe)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Identifizierung von Gebieten bzw. Streckenabschnitten mit der Eignung für Verkehrsversuche (z. B. Schulumfeld, von verschiedenen Personengruppen genutzte Verkehrsfläche) Konzeptionierung und Projektanstoß eines Pilotprojekts mit einer festgelegten Laufzeit Begleitung eines Verkehrsversuchs mit Vorher- und Nachheruntersuchungen als Entscheidungsgrundlage für das weitere Vorgehen	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:	
Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele	
	Förderung von innovativen Maßnahmen
	Beschleunigung der Umsetzung

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
25.000 € (Konzeptionierung und Projektanstoß je Verkehrsversuch)	2,0 Tag / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

K11

Handlungsfeld:
Kfz-Verkehr (fließend & ruhend)

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen analog F9, R16, Ö11	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>		

Betrieb von KFZ-Infrastruktur (Pflege, Instandhaltung, Baustellen- und Umleitungssicherung)

Kurzbeschreibung
 Pflege und Instandhaltung der Infrastruktur des Kfz-Verkehrs (u. a. Reinigung, Grünschnitt, Winterdienst)

Bausteine:	Aufgabenträger:
kontinuierliche Reinigung (Sommer- und Winterdienst) Aufstellung eines Baustellensicherungskonzepts zu jeder Bau- maßnahme, die den Verkehrsraum einschränkt kontinuierliche Sichtung der über die „Citykey“-App eingehenden Hinweise (Statusmeldung an die mitteilende Person)	Stadt Siegburg, ggf. Baulastträger der Maß- nahme

Teilaspekte:

Straßennetz	<input checked="" type="checkbox"/>
Kfz-Parken	<input type="checkbox"/>
Wirtschaftsverkehr	<input type="checkbox"/>
Alternative Antriebe	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Gewährleistung von Nutzbarkeit, Direktheit und Durchlässigkeit
➔	Erhöhung der Verkehrssicherheit
➔	Erhöhung des Fahrkomforts

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (pro Jahr, kontinuierliche Daueraufgabe)	2,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehen- des Personal Amt 68

MM1

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	F1, R1	

Schulisches Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung
 Initiierung bzw. Weiterentwicklung des schulischen Mobilitätsmanagement (u. a. Fuß-Bus, Kinderstadtplan, Schulwegplanung, Radwegdetektive, AG Mobilität, Nachwuchsförderung für die Stadtverwaltung)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Durchführung einer stadtweiten Analyse zum schulischen Mobilitätsmanagement Analyse der Möglichkeiten zur Weiterentwicklung (ggf. in Zusammenarbeit mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW) Identifizierung von Pilotschulen für neue Maßnahmen Durchführung von neuen und verbesserten Maßnahmen	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Kommunal	<input type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input checked="" type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Sicherung von eigenständiger Kindermobilität
➔	Reduzierung des Kfz-Verkehrsaufkommens im Bereich von Schulen
➔	Förderung der Bewegung und damit der Gesundheit von Schülerinnen und Schülern

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
5.000 € (je Schulstandort)	1,0 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

MM2

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>	./.	

Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung
 Zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement (u. a. Sommerradrouen, Seniorenachsen, Stadtplan für mobilitätseingeschränkte Personen, Neubürgerpaket, Busbegleitservice, Broschüren und Infomaterial für bestimmte Zielgruppen)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Durchführung einer stadtweiten Analyse zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement Unterstützung des Kreises bei der Durchführung der kreisweiten Analysen zum zielgruppenspezifischen Mobilitätsmanagement Identifizierung von sinnvollen Ergänzungsmöglichkeiten Unterstützung bei der Umsetzung	Stadt Siegburg, Polizei, Schulen, Jobcenter, Rhein-Sieg-Kreis

Teilaspekte:

Kommunal	<input type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Sicherung von Mobilität ohne privaten Pkw
➔	Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl
➔	Sicherung von eigenständiger Kindermobilität
➔	Sicherung von Mobilität im Alter und für mobilitätseingeschränkte Personen

Umsetzung

Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
5.000 € (Konzeptionierung und Projektanstoß je Maßnahme)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

MM3

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	./.
Weiterentwicklung	<input checked="" type="checkbox"/>		

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Kurzbeschreibung
 Initiierung bzw. Weiterentwicklung des betrieblichen Mobilitätsmanagement (u. a. „Der neue Weg zur Arbeit“); Betriebsanalysen, aktive Ansprache der Betriebe (u. a. für Gewerbe- und Industriegebiete; Zusammenschluss mehrerer räumlich naheliegenden kleiner Arbeitgeber)

Bausteine:	Aufgabenträger:
Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements in der Stadtverwaltung Durchführung einer stadtweiten Betriebsanalyse zur Identifizierung potenzieller Ansatzpunkte Aktive Ansprache potenzieller Betriebe hinsichtlich betrieblichem Mobilitätsmanagement	Stadt Siegburg, ggf. mit Unterstützung des Rhein-Sieg-Kreises

Teilaspekte:

Kommunal	<input type="checkbox"/>
Betrieblich	<input checked="" type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Motivation von lokal ansässigen Betrieben zur Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements
➔	Unterstützung von lokal ansässigen Betrieben
➔	Anstoß von Veränderungsprozessen für eine nachhaltige Abwicklung der Betriebsverkehre

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
5.000 € (Konzeptionierung und Projektanstoß je Betrieb)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

MM4

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	./.	

Dorfentwicklungskonzept; Teilkonzept Verkehr

Kurzbeschreibung
 Dorfentwicklungskonzept mit Teilkonzept Verkehr Fortführung/Aktualisierung - zumindest für Ort-
 schaften in Randlagen

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zu Vertretern von ausgewählten potenziellen Stadt-/Orsteilen Konzeptionierung der Vorgehensweise weiterer Dorfentwicklungskonzepte (Teilkonzept Verkehr) Adaption des Dorfentwicklungskonzepts - Teilkonzept Verkehr Braschoß, Schneffelrath, Schreck und Heide auf weitere Stadt-/Orsteile (z. B. Kaldauen, Stallberg, Seligenthal) Begleitung der Dorfentwicklungskonzepte mit Beteiligungsformaten (Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern, Experten und politischen Vertretenden)	Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:

Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele

➔	Förderung des Umweltverbunds
➔	Unterstützung bei der Neuorientierung in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl
➔	Förderung der gemeinschaftlichen Mobilitätswende innerhalb eines Stadt-/Orsteils

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig <input checked="" type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
40.000 € (Konzeptentwicklung inkl. Beteiligungsprozess)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64

MM5

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen
MM11

Weiterentwicklung

Smart-City und öffentliche Zugänglichkeit (Mobilitätsapp)

Kurzbeschreibung
Prüfung der Möglichkeiten zur Entwicklung einer städtischen Mobilitäts-App bzw. zur Weiterentwicklung der App "City-Key" in Verbindung mit dem Projekt Smart-City

Bausteine:	Aufgabenträger:
Prüfung von Weiterentwicklungsmöglichkeiten der App „City-Key“ mit der Implementierung von Mobilitätsthemen Konzeptionierung zur Bündelung möglicher Informationen rund um die vorhandenen Mobilitätsangebote (z. B. Sharing-Angebote, ÖPNV-Angebot, Stadtrundgänge, Radrundtouren, Parkmöglichkeiten) Beteiligung von interessierten Akteuren (z. B. Rhein-Sieg-Kreis, RSVG)	Stadt Siegburg, (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)

Teilaspekte:	
Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Förderung der digitalen Darstellung und Informationsübermittlung
➔	Zentralisierung von Informationen zu vorhandenen Mobilitätsangeboten
➔	Förderung der Multi-/Intermodalität

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
30.000 € (Weiterentwicklung der App „City-Key“)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 und Amt 10

MM6

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Mitgliedschaft AGFS

Kurzbeschreibung
Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)

Bausteine: Kommunikation und Schließung der Mitgliedschaft in der AGFS Teilnahme an Mitgliederversammlungen zur Klärung von Fragen zur Förderung der Nahmobilität Verfolgung der von der AGFS aufgestellten Zielsetzungen	Aufgabenträger: Stadt Siegburg (ggf. mit Unterstützung eines Fachbüros)
---	--

Teilaspekte:

Kommunal

Betrieblich

Schulisch

Zielgruppenspezifisch

Ziele

- ➔ Stärkung des nicht-motorisierten Verkehrs
- ➔ Unterstützung bei (kommunenübergreifenden) Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen zur Nahmobilität
- ➔ Unterstützung bei der Öffentlichkeitsarbeit (Broschüren, Leitfäden)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten: 2.500 € (Mitgliedschaft pro Jahr)	Personalaufwand: 0,25 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
---	--

MM7

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Zustandserfassung Verkehrsinfrastruktur (Gehwege, Radverkehrsinfrastruktur, KFZ-Verkehrsanlagen)

Kurzbeschreibung
Einführung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen, Radverkehrsinfrastrukturen, Kfz-Verkehrsanlagen

Bausteine: Überprüfung der Notwendigkeit einer flächendeckenden Zustandserfassung Ausschreibung und Beauftragung einer KI-gestützten Zustandserfassung und Auswertung von Gehwegen Festlegung der Handlungspriorität hinsichtlich „Pflege und Instandhaltung“, ggf. Kontaktaufnahme zu zuständigem Baulastträger	Aufgabenträger: Stadt Siegburg
--	--

Teilaspekte:

Kommunal

Betrieblich

Schulisch

Zielgruppenspezifisch

Ziele

- ➔ Reduzierung des Aufwands der Zustandserfassung
- ➔ Erhöhung der Verkehrssicherheit

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input type="checkbox"/>	gering <input checked="" type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input checked="" type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten: 80.000 € (Zustandserfassung und Auswertung)	Personalaufwand: 0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64
---	---

MM8

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input checked="" type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	./.	

Öffentlichkeitsarbeit

Kurzbeschreibung
 Kommunikationskampagnen und Veranstaltungen zu den Themen Mobilität, Bewusstseinsbildung und zur Förderung der objektiven und subjektiven Sicherheit im Straßenverkehr

Bausteine:	Aufgabenträger:
Kontaktaufnahme zum Rhein-Sieg-Kreis und den anderen kreisangehörigen Kommunen Verständigung auf gemeinsame Anforderungen und Ziele der Verkehrssicherheit Sichtung der vom Zukunftsnetz Mobilität NRW bereitgestellten Anregungen und Beispielaktionen Suche nach Partnern und lokalen Unterstützenden Konzeptionierung und Umsetzung einer gemeinsamen Kommunikationskampagnen (und weiteren Aktionen)	Stadt Siegburg, Rhein Sieg Kreis, kreisangehörige Kommunen, weitere verkehrssicherheitsrelevante Akteure

Teilaspekte:

Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Förderung der subjektiven Sicherheit (individuelles Sicherheitsgefühl)
➔	Förderung der objektiven Sicherheit (Reduzierung der Unfallgefahr)
➔	Verbesserung der Kommunikation und Information von Akteuren

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input checked="" type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
5.000 € (Konzeptionierung Kommunikationskampagne)	1,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 und Amt 13

MM9

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme

Schlüsselmaßnahme

Fortführung

Querbezug zu Maßnahmen

Weiterentwicklung

./.

Öffentliche Beteiligung

Kurzbeschreibung
 Möglichkeiten zur Beteiligung der Öffentlichkeit, bspw. zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Patenschaften von Straßenbegleitgrün

Bausteine:	Aufgabenträger:
Darstellung der Ergebnisse und des Umsetzungsprozesses des Mobilitätsplans (SUMP) Fortsetzung des im SUMP angestoßenen Kommunikationsprozesses Durchführung einer zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit zur Vermittlung von Verkehrsregeln und zur Notwendigkeit eines respektvollen Umgangs miteinander im Straßenverkehr	Stadt Siegburg

Teilaspekte:

Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Information und Aufklärung über die Auswirkungen von Mobilität
➔	Motivation für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten
➔	Information über den Sachstand zum Mobilitätsplan (SUMP)

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
5.000 € (Konzeptionierung und Durchführung der Öffentlichkeitsarbeit je Aktion/Maßnahme)	0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 und Amt 13

MM10

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme <input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme <input type="checkbox"/>
Fortführung <input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen ./.
Weiterentwicklung <input type="checkbox"/>	

Runder Tisch „Mobilität“

Kurzbeschreibung
Etablierung städtischer Austauschtreffen zur Thematisierung von verschiedenen Mobilitätsthemen (u. a. Schulmobilität, Wirtschaftsverkehr)

Bausteine: Konzeptionierung des Gremiums Runder Tisch „Mobilität“ (u. a. Teilnehmenden, Kontinuität) Kontaktaufnahme und Interessensabfrage bei potenziellen Teilnehmenden Einberufung eines Runden Tisches zu ausgewählten Mobilitätsthemen (u. a. Schulmobilität, interkommunale Mobilität, Wirtschaftsverkehr, Betriebsmobilität)	Aufgabenträger: Stadt Siegburg, ggf. Einbindung vom Rhein-Sieg-Kreis, Nachbarkreisen und -kommunen
--	--

Teilaspekte:	
Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input checked="" type="checkbox"/>
Schulisch	<input checked="" type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input checked="" type="checkbox"/>

Ziele	
➔	Information über den Sachstand zum Mobilitätsplan (SUMP)
➔	(Inter)kommunaler Austausch über Mobilitätsthemen
➔	Abstimmung von Aktionen, Kampagnen und Veranstaltungen auf kommunaler und interkommunaler Ebene

Umsetzung			
Zeithorizont		Priorität	
kurzfristig	<input checked="" type="checkbox"/>	gering	<input type="checkbox"/>
mittelfristig	<input type="checkbox"/>	mittel	<input checked="" type="checkbox"/>
langfristig	<input type="checkbox"/>	hoch	<input type="checkbox"/>

Kosten: 10.000 € (pro Jahr)	Personalaufwand: 0,5 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 und Amt 13, Amt 80
---	--

MM11

Handlungsfeld:
Mobilitätsmanagement

Neue Maßnahme	<input checked="" type="checkbox"/>	Schlüsselmaßnahme	<input type="checkbox"/>
Fortführung	<input type="checkbox"/>	Querbezug zu Maßnahmen	
Weiterentwicklung	<input type="checkbox"/>	MM5	

Mobilitätsdatenbank

Kurzbeschreibung
 Aufbau, Nutzung und Pflege einer Mobilitätsdatenbank für die Stadt, über die auch Informationen zur Verkehrsentwicklung und Verkehrsverteilung generiert werden können (Stichwort Controlling); Einbindung von Smart City Siegburg

Bausteine:	Aufgabenträger:
Aufbau einer Mobilitätsdatenbank für die Stadtverwaltung und interessierte Nutzerinnen und Nutzer (z. B. Verkehrsbetriebe) Anfrage von Mobilitätsdaten bei entsprechenden Akteuren (u. a. Rhein-Sieg-Kreis, RSVG, rhenag, Sharing-Dienstleister) Einbindung und Pflege der Mobilitätsdaten in der Datenbankstruktur Prüfung der Auswertungsmöglichkeiten der Mobilitätsdaten	Stadt Siegburg

Teilaspekte:

Kommunal	<input checked="" type="checkbox"/>
Betrieblich	<input type="checkbox"/>
Schulisch	<input type="checkbox"/>
Zielgruppenspezifisch	<input type="checkbox"/>

Ziele

➔	Schaffung einer kommunalen Datengrundlage für die Etablierung eines Monitorings
➔	Einfache und schnelle Bereitstellung von Daten als Arbeitsgrundlage
➔	Förderung des Netzwerk- und Schnittstellenmanagements zu Mobilitätsthemen

Umsetzung

Zeithorizont	Priorität
kurzfristig <input checked="" type="checkbox"/>	gering <input type="checkbox"/>
mittelfristig <input type="checkbox"/>	mittel <input checked="" type="checkbox"/>
langfristig <input type="checkbox"/>	hoch <input type="checkbox"/>

Kosten:	Personalaufwand:
15.000 € (Konzeptionierung und Etablierung der Mobilitätsdatenbank)	0,25 Tage / Monat Abwicklung durch bestehendes Personal Abt. 64 und Amt 10

