



# NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg

## Rad - Lasten - Gepäck - Elektro

---

### 1. Ausgangslage

In Siegburg werden bereits heute rund 43 % der Wege - im Sinne des Klimaschutzes mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad-/Fußverkehr) zurückgelegt (Quelle: Mobilität in Deutschland 2008). Gerade der Radverkehr bietet mit einem Wegeanteil von derzeit 9 % ein Ausbaupotential, mit dessen Ausschöpfung das Kfz-Verkehrsaufkommen und damit einhergehend die Lärm- und Schadstoffemissionen in der Stadt Siegburg reduziert werden können. Das Ziel ist die Schaffung einer nachhaltigen, umweltfreundlichen Mobilitätskultur.

In den letzten Jahren wurde der Radverkehr im Rahmen eines Verkehrskonzeptes für die Stadt Siegburg (2010) behandelt sowie in internen Konzeptüberlegungen berücksichtigt, die seitens der Politik unterstützt bzw. beschlossen wurden.

Die „Einkaufsstadt Siegburg“ ist Anziehungspunkt für ca. 350.000 Menschen aus dem Rhein-Sieg-Kreis. Das Einzelhandelskonzept, welches 2009 erstellt und 2014 partiell fortgeschrieben wurde, weist eine hohe Zentralität aus und dokumentiert die Attraktivität der Innenstadt mit ihrem Handels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebot. Die Siegburger Stadtteile verfügen ebenfalls über gut erreichbare Nahversorgungsangebote. Für drei Stadtteile definiert das Einzelhandelskonzept die Nahversorgungszentren Brückberg, Stallberg und Kaldauen. Die Erreichbarkeit und die Verknüpfung der Handelseinrichtungen per Fahrrad sind bereits gut, aber optimierbar. Insbesondere Fahrradabstellmöglichkeiten und der Lastentransport bieten im Umfeld der Handelseinrichtungen Potenzial.

### 2. Projektziel

Der Radverkehr erfüllt in idealer Weise alle drei Dimensionen der Nachhaltigkeit (sozial, ökonomisch und ökologisch) und kann einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur Förderung der Gesundheit leisten. In einer Stadt mit kleinräumigen Versorgungsstrukturen und kurzen Wegen bietet die Nutzung des Fahrrades vielfältige Vorteile, wie z.B.

- Zeitersparnis im Kurzstreckenverkehr
- Kostenersparnis im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr und öffentlichen Verkehr
- Unabhängigkeit von fossilen Energien
- geringer Flächenbedarf im Fahrbetrieb und bei Abstellanlagen
- Reduktion von Lärm- und Abgasemissionen

**Leitbild**



Die Siegburger Akteure aus Politik, Verwaltung, Verbraucherzentrale, ADFC und Gewerbetreibenden setzen sich für eine klimafreundliche Mobilität ein. Das Ziel ist die Steigerung des bisherigen Radverkehrsanteils von 9 % auf 25 % bis zum Jahre 2025, um einen wesentlichen Beitrag zu den Klimaschutzzielen der Bundesregierung zu leisten und die Lebensqualität in Siegburg zu erhöhen. Eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um 10 % zugunsten des Fuß- und Radverkehrs würde eine Treibhausgasminimierung um ca. 800 t/a ermöglichen.

**Kommunales Mobilitätsmanagement**

Im August 2014 wurde eine Stabsstelle „Kommunales Mobilitätsmanagement“ bei der Kreisstadt Siegburg eingerichtet. Seit nunmehr vier Jahren wird der Vorsatz, die CO<sub>2</sub>-Bilanz durch Verlagerung der Kraftfahrzeugnutzung auf alternative Verkehrsmittel zu verbessern, verstärkt vorangetrieben. Das Ziel der Stadt Siegburg ist es durch attraktive Fahrradinfrastruktur gute Voraussetzungen zu schaffen, damit der Fuß- und Radverkehr den Mobilitätsmix auch bei Transporten dominieren.



Angestrebt ist die Gleichberechtigung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr im Alltag. Hierzu gilt es den Komfort beim Aufenthalt und Einkauf mit dem Rad in der Stadt zu erhöhen. Es sollen Anreize geschaffen werden, die die Benutzungsfrequenz des Fahrrades in allen Bevölkerungsgruppen signifikant steigern, um dauerhaft die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch den Verkehr zu reduzieren. Gerade als Kleinstadt mit hoher Siedlungsdichte (1.700 Einwohner/km<sup>2</sup>) bietet sich

in Siegburg die Chance bundesweit zu beweisen, dass der Wandel zu einer klimagerechten Mobilität möglich ist.

### 3. Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr

Im Rahmen des Bundeswettbewerbs „Klimaschutz durch Radverkehr“ werden modellhafte, investive Projekte zur Verbesserung der Radverkehrssituation in konkret definierten Gebieten wie beispielsweise Wohnquartieren, Dorf- oder Stadtteilzentren gefördert. Das Ziel ist, neben der Einsparung von Treibhausgasemissionen, auch einen Beitrag zur Verbesserung der Lebensqualität vor Ort zu leisten sowie durch Vorbildcharakter bundesweit zur Nachahmung anzuregen.

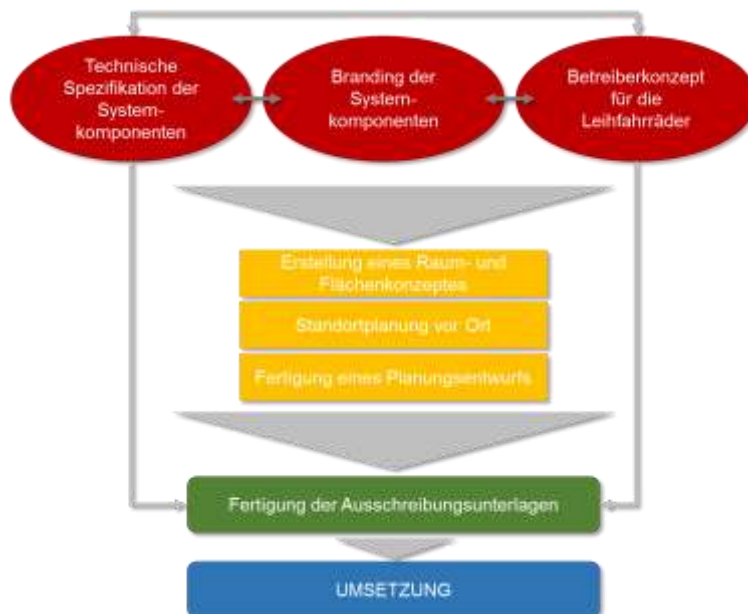
Die Stadt Siegburg hatte sich mit einem Förderantrag unter der Projektbezeichnung

**„NKI: Fahrrad = Berechtigung in der Kreisstadt Siegburg RAD – Lasten – Gepäck – Teilen – Elektro“**

an diesem Bundeswettbewerb beteiligt und Anfang Dezember 2016 den Zuwendungsbescheid aus den Mitteln der nationalen Klimaschutzinitiative erhalten.

Im Rahmen der vierjährigen Projektlaufzeit sollen die im Förderantrag erarbeiteten Planungen in der Stadt Siegburg umgesetzt werden. Das Planungskonzept, welches Bestandteil des Förderantrags war, wird dazu in umsetzungsreife Detailplanungen überführt.

Ein wichtiger Baustein des Projektes ist der Aufbau einer zeitgemäßen und nutzerfreundlichen Radinfrastruktur. Der Fokus der Stadt Siegburg liegt hierbei auf dem Aufbau von Mobilitätsstationen, an denen mehrere Mobilitätsangebote und Serviceelemente gebündelt angeboten werden. An diesen Mobilitätsstationen, aber auch an weiteren ausgewählten Standorten, sollen zudem neue Radabstellanlagen aufgebaut oder vorhandene Abstellmöglichkeiten ersetzt oder erweitert werden. In Abhängigkeit von den Rahmenbedingungen am jeweiligen Standort (Lichtraum, Flächenverfügbarkeiten etc.) sollen die Mobilitätsangebote bestmöglichen Komfort bieten.



## 3.1 Arbeitspakete

### 3.1.1 Mobilitätsstationen

Im Rahmen der Erstellung des Förderantrags zu dem Projekt wurde bereits eine erste Auswahl an Systemkomponenten/ Bestandteilen für Mobilitätsstation vorgenommen. Die Mobilitätsstationen in der Stadt Siegburg sollen zukünftig, in Abhängigkeit unterschiedlicher Kriterien (u.a. Flächenverfügbarkeit), über eine Auswahl der folgenden Systemkomponenten verfügen:



Im Weiteren wurde eine Standortanalyse in der Stadt Siegburg durchgeführt. Diese bezog sich zum einen auf die Makroebene, so dass eine optimale Verteilung und Netzabdeckung der Stationen im Stadtgebiet erzielt und zum anderen geeignete und ausreichend große Flächen ausgewählt werden, die eine gute Einsehbarkeit/ Sichtbarkeit und Zugänglichkeit gewährleisten.

Als Ergebnis der Standortanalyse wurden elf Mobilitätsstationen definiert, die im Laufe des kommenden Jahres im Stadtgebiet errichtet werden sollen.

## Standorte für Mobilitätsstationen



Bahnhof Siegburg/  
Bonn



Brückberg/ Adolf-  
Kolping-Platz



Johannesstraße



Kaiserstraße/  
Ringstraße



Kaldauen



Katholisch-soziales  
Institut



Luisenstraße/  
Barbarossaplatz



Markt



Mühlentorplatz



Rathaus



Stallberg/ Kaldauer  
Straße

### 3.1.2 Radabstellanlagen

Des Weiteren werden im Rahmen des Förderprojektes, neben den Radabstellanlagen an den geplanten Mobilitätsstationen, weitere solitäre Radabstellanlagen im Stadtgebiet aufgebaut, um eine ausreichende Anzahl an Abstellmöglichkeiten bereitzustellen, die quell- und zielortnah platziert sowie komfortabel zu nutzen sein werden. Bei der Wahl der Abstellanlagen wird zwischen Standorten mit besonders hoher Nachfrage und geringerem Umschlagsgrad (z.B. Bahnhof) sowie Standorten mit geringerer Nachfrage, aber höherem Umschlagsgrad, unterschieden.

### 3.1.3 Leitsystem

Die Stadt Siegburg wird durch hochwertige Achsen des Radverkehrsnetzes NRW erschlossen. Zwischen diesen Premiumrouten und den Fahrradmobilstationen wird der Streckenverlauf mittels eines Fahrradparkleitsystems ausgewiesen. Damit finden die Radfahrenden die Wege zwischen den Premiumrouten und den Fahrrad-Mobilstationen.



Nachdem die Radfahrenden ihre Fahrräder abgestellt haben, wird eine Vielzahl von Wegen in der Siegburger Innenstadt zu Fuß zurückgelegt. Damit die Ortsunkundigen anschließend wieder zu den Mobilstationen zurückfinden, werden die Strecken mittels eines Fußgängerleitsystems vor Ort gekennzeichnet.

Die Ergebnisse der Beschilderungsplanung vor Ort werden im Anschluss digital aufbereitet und zu einem Wegweisungskataster zusammengestellt. Das Wegweisungskataster enthält, getrennt nach Fuß- und Radverkehr, eine Vielzahl an Informationen (z.B. Knotenbeschreibung, Schilderart).