

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßen- und Verkehrsplanung
Bearbeitet von: Hr. Hinkel, Fr. Kühnel

Siegen, 08.05.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	06.06.2023
Haupt- und Finanzausschuss	07.06.2023
Rat	21.06.2023

Kurzbezeichnung:

Einrichtung von Umweltpuren auf dem Straßenzug Weidenauer Straße - Hagener Straße - Sandstraße

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die Einrichtung der Umweltpuren gemäß den Anlagen 01 bis 23.

Sachverhalt / Begründung:

Seit einigen Jahren wird von Verbänden sowie Umweltorganisationen eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens gefordert.

Mit dem im November 2021 beschlossenen Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz NRW (FaNaG) hat die NRW-Landesregierung den rechtlichen Grundstein für eine Gleichberechtigung aller Verkehrsträger im Straßenverkehr geschaffen. Es wird beschrieben, dass zukünftig allen Verkehrsmitteln eine gleich bedeutsame Rolle zukommen soll. Dies schließt neben dem Kfz- und Radverkehr auch den ÖPNV und Fußverkehr ein.

Ziel des Gesetzes ist vor allem die Verbesserung des Radverkehrs sowie weiterer Formen der Nahmobilität. Das Fahrrad soll als vollwertiges Verkehrsmittel angesehen werden und dabei nicht nur als alleiniges Verkehrsmittel Anwendung finden, sondern auch innerhalb von intermodalen Mobilitätsketten fester Bestandteil werden.

Die Landesregierung hat daher einen Radverkehrsanteil von 25 % am Modal Split als Zielwert definiert. Der Modal Split beschreibt die Verkehrsmittelwahl der Verkehrsteilnehmenden.

Schon vor diesem Gesetz haben sich sowohl die Siegener Politik als auch die Stadtverwaltung dieser Thematik angenommen.

Mit dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurde in den Jahren 2019 bis 2021 ein umfassendes gesamtstädtisches Konzept zur Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) erarbeitet und 2021 mit der Vorlage 356/2021 vom Rat beschlossen.

Enthalten sind darin neben verschiedenen Maßnahmenempfehlungen auch eine prognostizierte Änderung des Modal Splits unter Berücksichtigung einer nachhaltigen Veränderung der Verkehrsinfrastruktur sowie des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung.

Beschlossen wurde der nachstehende Modal Split-Zielwert (moderat) als Mindestziel.

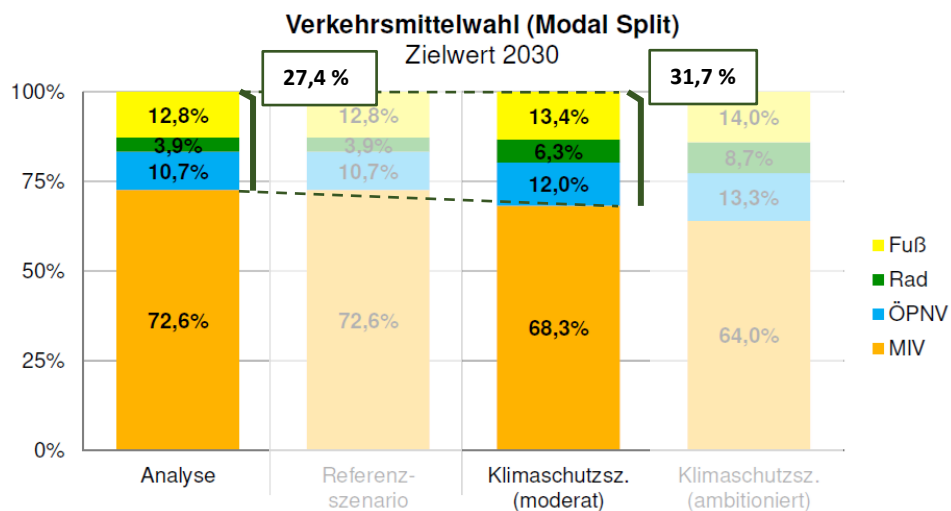


Abbildung 1: Übersicht Modal Split-Varianten im Klimaschutzteilkonzept Mobilität (2021)

Das Mindestziel beschreibt eine Steigerung des Modal Split-Anteils des Umweltverbundes um 4,3 % auf nunmehr insgesamt 31,7 %.

Eine Überschreitung dieses Ziels wurde mit dem Konzept und dem darin enthaltenen Ansatz nicht ausgeschlossen. Vielmehr sollte ein Übertreffen dieses Zielwertes forciert werden.

Insbesondere das Thema Verkehrsinfrastruktur ist ein wichtiges Thema für die Erreichung der geforderten Ziele und der Mobilitätswende.

Ohne ein adäquates Angebot ist nicht zu erwarten, dass sich eine nachhaltige Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) ergibt.

Denn nur wenn der Bevölkerung eine ausreichend gute Infrastruktur für alle Verkehrsmittel geboten werden kann, kann erwartet werden, dass Menschen z.B. das Rad anstelle des Kfz nutzen.

Neben dem o.g. Beschluss zum Klimaschutzteilkonzept Mobilität gab es weitere Beschlüsse, die den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für den Umweltverbund vorantreiben sollten.

Exemplarisch sind folgende Anträge bzw. Beschlüsse zu nennen:

Antrag, VerkA, 15.05.2019:

Prüfung der Einrichtung von Busspuren auf allen vierspurig verlaufenden Straßen

Antrag, Rat, 26.02.2020:

Auf Hauptachsen durchgängige Fahrradwege mind. 3,0 m breit

VL 359/2021, Rat 22.09.2021:

Ausarbeitung „Strategischer Rahmenplan Radverkehr“ unter Berücksichtigung vorh. / in Arbeit befindlicher Konzepte / Planungen

Allen Anträgen und Beschlüssen gemeinsam ist die Zielsetzung, den Umweltverbund nicht in ein Nebennetz zu drängen, sondern ihm auch auf der Hauptachse durch die Stadt eine möglichst durchgängige und sichere Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Aufgrund der beengten Platzverhältnisse ist es nicht möglich für jeden Verkehrsträger (Kfz, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) eine separate Infrastruktur im Bereich der Hauptachse zur Verfügung zu stellen.

Gleichsam ist es über die Förderung des Umweltverbundes hinaus notwendig, den Kfz-Verkehr in ausreichender Weise zu berücksichtigen und ihm die notwendige Infrastruktur weiterhin zur Verfügung zu stellen.

Es muss eine Abwägung aller Möglichkeiten erfolgen, um die beste Planungsvariante bestimmen zu können.

Diese Abwägung ist erfolgt und hat ein eindeutiges Ergebnis erbracht.

Vorgeschlagen wird die Einrichtung einer „Umweltspur“.

Diese Umweltspur soll dem geforderten, notwendigen Ausbau der Rad- und ÖPNV-Infrastruktur Rechnung tragen und gleichzeitig für den Kfz-Verkehr weiterhin die notwendigen Fahrstreifen bereithalten.

Die Grundzüge dieses Vorschlages sowie die Auswirkungen werden im Folgenden erläutert.

Gestaltung der Umweltspur

Für die Einrichtung der Umweltspur ist die Umwandlung eines Fahrstreifens in einen Radfahrstreifen vorgesehen. Dabei wird dieser Radfahrstreifen in der Breite des bereits vorhandenen Fahrstreifens ausgeführt. Im Regelfall hat dies eine gleichmäßige Aufteilung der zur Verfügung stehenden Breite der Fahrbahn zwischen dem verbleibenden Kfz-Fahrstreifen und der Umweltspur zur Folge.

Der Radfahrstreifen wird mit dem Zusatz „Linienverkehr frei“ versehen. Dadurch ist die Nutzung des Radfahrstreifens durch den ÖPNV möglich.

Die Umweltspur soll weitestgehend ohne straßenbauliche Maßnahmen und nur mit Hilfe von Markierungs- und Beschilderungsarbeiten umgesetzt werden.

In drei Abschnitten wird die Umweltspur abseits im Nebennetz geführt.

Der Verlauf der Umweltspur ist in Anlage 01 dargestellt.

Nach der Beschlussfassung wird die Planung im Detail mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Auswirkungen

Die Umweltspur bietet einige Vorteile gegenüber anderen möglichen Lösungsansätzen zur Führung des Radverkehrs auf der Hauptachse.

- Der Radweg unter der HTS bzw. entlang der Sieg hat eine hohe Verbindungsfunktion für den Rad- und Fußverkehr. Die Umweltspur wird als ergänzende Infrastruktur angeboten, welche insbesondere für Berufspendler und jene Radfahrende ansprechend sein soll, die Zielbereiche in Stadtteilzentren erreichen möchten.
- Der Radweg unter der HTS wird weiterhin zur Verfügung stehen und sowohl im Alltags- als auch Freizeitradverkehr nutzbar sein. Somit ergänzt die Umweltspur das vorhandene Radnetz sinnvoll.
- Die Umweltspur ermöglicht die getrennte Führung vom Kfz-Verkehr und gleichzeitig die sichere Nutzung der Hauptachse durch den Radverkehr. Der ÖPNV hat mit der Ausführung als Radfahrstreifen mit Freigabe für den Linienbusverkehr die vollkommene Wahlfreiheit. Er ist nicht an die Nutzung der Umweltspur gebunden, kann diese jedoch jederzeit befahren.
So ist die Anforderung der Bereitstellung von separater Verkehrsinfrastruktur sowohl für den Radverkehr als auch den ÖPNV erfüllt.
- Durch die bereits im Bestand in weiten Teilen vorhandenen zwei Fahrstreifen je Fahrtrichtung ist die Umweltspur nahezu komplett zwischen Geisweid und Siegen umsetzbar. Dies erhöht den Komfort für den Radfahrer deutlich.
- Durch die Herstellung der Umweltspur fast ausschließlich durch Anpassung der Markierung und Beschilderung ist es möglich, schnell notwendig werdende Maßnahmen umzusetzen. Diese Möglichkeit kann beispielsweise bei einer Vollsperrung auf der HTS zum Tragen kommen.
- Es wird erwartet, dass sich die gewünschten Verlagerungseffekte und die mittelfristige Änderung des Modal Split-Anteils des MIV zu Gunsten des Radverkehrs und des ÖPNV zeitverzögert einstellen werden und sich ein akzeptabler Verkehrsfluss einstellen wird.

Umsetzungszeitraum

Um die Nutzung der Umweltspur direkt sichtbar zu machen, soll diese zum Beginn der Fahrradsaison betriebsbereit sein. Da es sich, wie nachfolgend beschrieben, hauptsächlich um Veränderungen der Beschilderung und Markierung handelt, ist die Umsetzung im Frühjahr 2024 vorgesehen.

Bauliche Eingriffe

Insbesondere an Knotenpunkten ist die Umsetzung nicht ohne bauliche Veränderungen möglich.

Diese betrifft vor allem Anpassungen und Änderungen im Bereich der Signaltechnik und Signalsteuerung.

Um das Linksabbiegen von der Umweltspur leichter zu ermöglichen, sollen einige Knotenpunkte mit einem „indirekten Linksabbiegefahrstreifen“ für Radfahrende ausgestattet werden. Dies bietet Radfahrenden die Möglichkeit, sich zwischen dem direkten Linksabbiegen über den Kfz-Fahrstreifen und dem indirekten Linksabbiegen zu entscheiden.

Beim indirekten Linksabbiegen fährt der Radfahrende in die Abbiegetasche und erwartet die eigene Freigabe zum Abbiegen. Diese wird einige Sekunden vor der Nebenrichtung gegeben. Der Radfahrende fährt damit dem Verkehr der Nebenrichtung voraus.

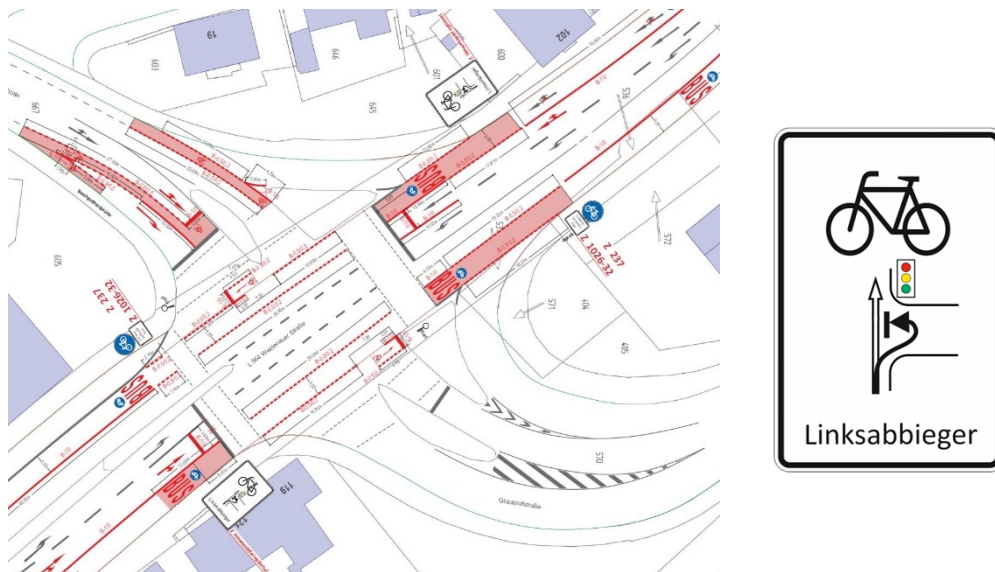


Abbildung 2: Indirektes Linksabbiegen – Systemskizze und Beschilderung

An einigen Knotenpunkten ist es darüber hinaus notwendig, bauliche Veränderungen vorzunehmen, um Fahrbeziehungen zu ermöglichen, die bislang nicht möglich waren oder um fahrdynamische Verbesserungen zu erwirken.

Da es sich dabei um größere Maßnahmen handelt bzw. zunächst verkehrliche Entwicklungen abgewartet werden müssen, werden die notwendigen Maßnahmen an diesen Knotenpunkten in zwei Schritten umgesetzt.

Dies betrifft die Knotenpunkte Sandstraße/Heeserstraße/Emilienstraße und Sandstraße/Sieghütter Hauptweg.

Die Detailplanung im Verlauf der Umweltpur ist in den Anlagen 02 bis 23 dargestellt. Dabei ist für die beiden oben genannten Knotenpunkte die erste Umsetzungsstufe in den Anlagen 20 und 22 dargestellt. Die Anlagen 21 und 23 zeigen den Endzustand der Knotenpunkte.

Führung Radverkehr im Seitenraum

Bedingt durch die hohe Verkehrsbelastung zwischen den Knotenpunkten Weidenauer Straße/HTS-Anschluss Geisweid Ost und Geisweider Straße/Birlenbacher Straße ist es nicht möglich, die Umweltpur über den HTS-Anschluss Geisweid Ost hinaus in Fahrtrichtung Geisweid zu verlängern (s. dazu Anlagen 04 und 05).

Vorgesehen ist die Auflösung der Umweltpur am Knotenpunkt Weidenauer Straße/HTS-Anschluss Geisweid Ost und die gleichzeitige Überleitung des Radverkehrs in den Seitenraum. Die weitere Führung entlang der Weidenauer Straße wird als gemeinsamer Geh- und Radweg vorgesehen bis schließlich unter der HTS an den dortigen, bereits vorhandenen, Radweg angeschlossen wird.

Um diese Führung umzusetzen und den Anschluss der Umweltspur an das vorhandene Radnetz zu ermöglichen, ist die Aufgabe der Haltestelle „P & R Ferndorfbrücke“ notwendig.

Die Folge der Haltestellen ist in beiden Richtungen sehr dicht. Zudem ist die Frequentierung der Haltestelle „P & R Ferndorfbrücke“ im Vergleich zu den Haltestellen „P & R Kirche“ sowie „Weidenau Krankenhaus“ deutlich geringer.

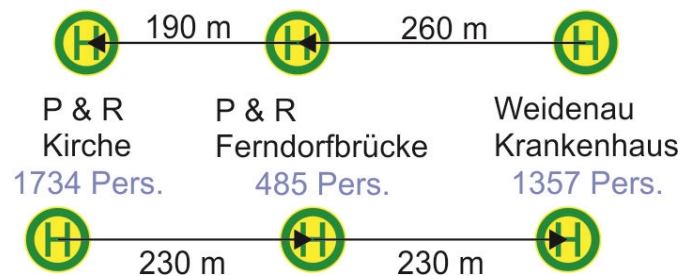


Abbildung 3: Entfernungen zwischen den benachbarten Haltestellen sowie die Nachfrage gemäß Nahverkehrsplan 2016 (in blau: Ein-/Aussteiger je Werktag inkl. aller Steige/Richtungen, Stand 2008)

Zudem bedeutet der Entfall der Haltestellen P&R Ferndorfbrücke eine merkbare Verbesserung im Betriebsablauf der Buslinie R 10 im Abschnitt Weidenau (ZOB) – Geisweid (ZOB) für beide Fahrtrichtungen. Die Bedienung der Haltestellen verursacht durch den Rückstau im Haltestellenbereich insbesondere in den Verkehrsspitzen oftmals zusätzliche Wartezeit in der Größenordnung einer Umlaufphase an den Lichtsignalanlagen der HTS Abfahrten. Erst während der Freigabezeit kann der Bus die Haltestellen anfahren, sodass nach dem Fahrgastwechsel der Bus regelmäßig vor Rot fährt und den nächsten Umlauf und die nächste Freigabezeit abwarten muss. Verlustzeiten von etwa zwei Minuten sind demzufolge der Regelfall.

Der Wegfall der Haltestellen kann daher aus Sicht des ZWS zur Fahrplanstabilität, einer geringeren Verspätungsanfälligkeit und einer verbesserten Gewährleistung der Anschlussverbindungen am ZOB Geisweid und ZOB Weidenau beitragen.

In Rücksprache mit ZWS und VWS kann aus diesen Gründen zu Gunsten der Umweltspur auf die Haltestellen „P & R Ferndorfbrücke“ verzichtet werden.

Führung Radverkehr im Nebennetz

In einigen Teilabschnitten ist der hohen Kfz-Belastung Rechnung zu tragen.

In diesen Bereichen ist es nicht möglich die Umweltspuren durchgängig einzurichten, sodass eine adäquate Führung des Radverkehrs im Nebennetz notwendig wird.

Der ÖPNV kann in den Bereichen ohne Umweltspur wie gewohnt im Kfz-Verkehr „mitschwimmen“, sodass für jenen kein zusätzlicher Handlungsbedarf besteht.

In Anlage 01 ist die Führung des Radverkehrs im Nebennetz separat ausgewiesen (hellblau).

Radfahrende sollen auf das Ende der Umweltspur rechtzeitig hingewiesen werden.

Im Nebennetz wird die Wegführung mit Hilfe von Piktogrammen und ggfs. Beschilderung gekennzeichnet werden.

Vorgesehen ist die Ausweitung von Fahrradstraßen in eben diesen Bereichen. Darüber hinaus ist geplant, die für den Radverkehr vorgesehene Wegeführung nach Möglichkeit zu bevorzugen.

Dies wird jedoch erst in einem zweiten Umsetzungsschritt vorgenommen, um zunächst die sich ergebenden verkehrlichen Veränderungen insbesondere im motorisierten Individualverkehr beobachten und bewerten zu können.

Die detaillierte Ausgestaltung wird nach der Beschlussfassung mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmt.

Anpassung der Verkehrsführung/Links- und Rechtsabbiegen

Die Einrichtung der Umweltpuren wird für den Kfz-Verkehr eine Umstellung bedeuten. Von den in weiten Teilen heute zur Verfügung stehenden zwei Fahrstreifen, wird überwiegend nur noch ein Fahrstreifen verfügbar sein.

Zahlreiche Abbiegevorgänge sind aktuell über separate Rechts- bzw. Linksabbiegefahrstreifen möglich, dies bleibt unverändert. Gleichmaßen gibt es aber auch Abbiegemöglichkeiten, an welchen der Abbiegeprozess von dem gemeinsamen Fahrstreifen mit dem Geradeausverkehr erfolgen muss.

Diese Abbiegemöglichkeiten sollen auch bei einem alleinigen verbleibenden Kfz-Fahrstreifen bestehen bleiben.

Sollte sich im Laufe der Etablierung herausstellen, dass insbesondere das Linksabbiegen an solchen Punkten als problematisch und sicherheitsbedenklich, z.B. auf Grund von Rückstau, eingestuft werden muss, besteht auch im Nachhinein noch die Möglichkeit, das Abbiegen zu untersagen.

Die vorgesehen umfangreiche Ummarkierung am Knotenpunkt Kaisergarten gewährleistet zukünftig das konfliktfreie Nebeneinanderfahren von ÖPNV und Schwerverkehr insb. in Fahrtrichtung Siegen-Mitte.

Ladezonen

Der derzeitig rechte Kfz-Fahrstreifen wird aktuell häufig von KEP-Dienstleistern, Lieferwagen und Lkw im Rahmen von Ladevorgängen genutzt. Dies wird zukünftig nicht mehr möglich sein.

Aus diesem Grund sollen an mehreren Stellen Ladezonen vorgesehen werden. Diese Zonen können zum Be- und Entladen genutzt werden.

Die Verortung dieser Ladezonen wird bereits bei der Planung der Umweltpur berücksichtigt, jedoch noch nicht in den Anlagen 02 bis 23 dargestellt.

Die endgültige Abstimmung dazu mit Dritten erfolgt erst im Nachgang zu dieser Beschlussfassung.

Längsparkstände

Im Verlauf der Umweltpuren sind aktuell an zahlreichen Stellen Längsparkstände angeordnet. Diese können weitestgehend erhalten werden.

Stellenweise ist es jedoch notwendig, die Anzahl der Stellplätze zu verringern. Dies kann z.B. bei der Verlängerung von Abbiegefahrstreifen oder der Anordnung von Ladezonen notwendig werden.

Die Reduzierung soll auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Eine gänzliche Vermeidung des Stellplatzwegfalls lässt sich jedoch nicht verhindern.

Verkehrliche Auswirkungen

Durch die Einrichtung der Umweltpuren ist mit einigen Verkehrsverlagerungen zu rechnen. Die zu erwartenden Verlagerungseffekte wurden mit Hilfe des städtischen Verkehrsmodells simuliert.

Es ist festzustellen, dass vor allem die HTS-Anschlussstellen durch die Verkehrsverlagerungen auf die HTS mehr belastet werden. Dabei heben sich einige Anschlussstellen (Geisweid und Freudenberger Straße) deutlich von den übrigen Anschlussstellen ab.

Weitere Verlagerungseffekte sind im gesamten Bereich um die Umweltpur herum zu beobachten. Diese fallen deutlich geringer aus als auf der HTS, sind jedoch an einigen Stellen beachtenswert.

Die aufgezeigten Verlagerungen dienen einer groben Einschätzung, welche Knotenpunkte bereits im Vorfeld verkehrstechnisch betrachtet werden müssen und welche Fahrbeziehungen zukünftig stärker belastet sein werden.

Die Zahlen sind nicht als absolute Zahlen zu bewerten, sondern sollen vielmehr einen Aufschluss über die Größenordnung der Verkehrsverlagerung geben.

Mit Einrichtung der Umweltpuren werden dann anhand dieser Grobeinschätzung Änderungen an betroffenen Lichtsignalanlagen (z.B. Anpassung der Freigabezeiten) vorgenommen oder anderweitig notwendige Maßnahmen getroffen.

Dennoch werden auf Grund der sich in Realität einstellenden Verkehrsverlagerungen auch nach der Einrichtung weitere Anpassungen notwendig sein. Dies wird im Rahmen der Etablierung genau beobachtet werden.

Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten

Mittelfristig ist davon auszugehen, dass die Umweltpuren eine Steigerung des Modal Split-Anteils des Radverkehrs und gleichzeitig eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs bewirken werden.

In der Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2017 wurde unter anderem das Verkehrsverhalten auf Strecken im innerstädtischen Bereich betrachtet.

Im Folgenden werden jene Verkehre zwischen den drei Stadtteilzentren Siegen-Mitte, Weidenau und Geisweid betrachtet, die durch die Umweltpur miteinander verbunden werden. Dabei wurden die Pendelverkehre in Wege/Tag ermittelt.

Die Klammerwerte geben den jeweiligen IV-Anteil (Anteil der mit dem Kfz/Motorrad oder als Kfz-Beifahrer zurückgelegten Wege) an diesen Wegen an:

Tabelle 1: Pendelverkehre [Wege/Tag] zwischen den Stadtteilen inkl. des jeweiligen IV-Anteils

von / nach	Geisweid	Weidenau	Siegen-Mitte
Geisweid	/	7.120 Wege/Tag (74 % IV-Anteil)	5.090 Wege/Tag (72 % IV-Anteil)
Weidenau	7.150 Wege/Tag (73 % IV-Anteil)	/	15.460 Wege/Tag (66 % IV-Anteil)
Siegen-Mitte	5.290 Wege/Tag (77 % IV-Anteil)	14.400 Wege/Tag (66 % IV-Anteil)	/

Die Entfernungen zwischen den Stadtteilen liegen im optimalen Entfernungsbereich, auf dem viele Fahrten gut mit dem Rad unternommen werden können:

Tabelle 2: Entfernungen [km] zwischen den Stadtteilen

von / nach	Geisweid	Weidenau	Siegen-Mitte
Geisweid	/	~ 2,5 km	~ 5,5 km
Weidenau	~ 2,5 km	/	~ 3,0 km
Siegen-Mitte	~ 5,5 km	~ 3,0 km	/

Die Überlagerung der Tabellen 1 und 2 ergibt folgendes Ergebnis:

Es besteht ein hoher IV-Anteil auf den täglichen Wegen bei gleichzeitig optimalem Entfernungsbereich für den Radverkehr. Dies spricht für ein hohes Verlagerungspotenzial vom IV auf das Fahrrad.

Sicherheitsaudit

Das Thema „Verkehrssicherheit“ spielt bei Infrastrukturmaßnahmen eine wichtige Rolle. Vor allem für Radfahrende ist die Bereitstellung einer sicheren Infrastruktur von entscheidender Bedeutung.

Aus diesem Grund wird an fünf ausgewählten Knotenpunkten ein Sicherheitsaudit in Form einer externen Prüfung der Planung durchgeführt werden.

Die ausgewählten Knotenpunkte stellen potenzielle Stellen dar oder repräsentieren wiederkehrende Elemente, die aufgrund ihrer Häufigkeit hinsichtlich der Verkehrssicherheit betrachtet werden sollten (z.B. freigeführte Rechtsabbieger).

Das Sicherheitsaudit wird von einem externen Sicherheitsauditor durchgeführt. Die Ergebnisse werden der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Gemeinsam mit dem Auditor erfolgt ein Austausch über die erkannten Mängel und mögliche Verbesserungen.

Gegebenenfalls schließt sich eine Überarbeitung der Planung an.

Ziel ist es, Mängel in der Planung bereits im Vorfeld nach Möglichkeit auszuschließen und so das Risiko für notwendige Anpassungen auf Grund von Sicherheitsproblemen im Nachhinein zu minimieren.

Finanzielle Auswirkungen ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input checked="" type="checkbox"/> ist erfolgt. <input type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
310.000,00 €		100 %		

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnisplan Haushalt 2024	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit 310.000,00 €	Kostenträger/ Investitionscode A120101000 Sachkonto 5291800
--	--	-------------------------------	---	---

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Durch die Umweltspuren soll der Modal Split-Anteil des Umweltverbundes, insbesondere der Anteil des Radverkehrs und des ÖPNV, gesteigert und der Kfz-Verkehr verringert werden.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Die Förderung des Umweltverbundes und der Ausbau der Radinfrastruktur ist ein Hauptbestandteil des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (Mobilitätskonzept) und in mehreren Beschlüssen verankert.			

i.V.

gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

Die Verwaltungsvorlage wurde im Rahmen eines Workflows durch die beteiligten Adressaten digital verifiziert und weitergegeben und ist ohne Unterschrift gültig.