

Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen

Die 12. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

Dienstag, 25.04.2023, 17:00 Uhr,

im Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7, 57078 Siegen, Großer Sitzungssaal, statt.

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

- 1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.02.2023**
- 2. Fragestunde**
- 3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung**
 - 3.1 Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
- Antrag der Fraktionen CDU und SPD -**
 - 3.2 Verbesserung der Gesamtsituation der Ortsdurchfahrt Oberschelden
- Antrag der Fraktionen CDU und SPD**
- 4. Vorstellung der Verkehrsführung während der Sanierung der Achenbacher Brücke
- Verkehrsausschuss 14.02.2023**
- 5. Fertigstellung Geschwindigkeitskonzept**
- 6. Radweg "Auf der Schemscheid"**
- 7. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der
Universitätsstadt Siegen am 07.02.2023**

B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

- 1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.02.2023**
- 2. Verschiedenes**
- 3. Mitteilungen an die Presse**

Alle Informationen sind auch im Ratsinformationssystem der Stadt Siegen unter www.siegen.de abrufbar.

ÖFFENTLICHE NIEDERSCHRIFT

über die 12. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom: **25.04.2023**
von: **17:00 Uhr**
bis: **18:00 Uhr**
Ort: **Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7,
57078 Siegen, Großer Sitzungssaal**

Anwesend waren:

Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Christian, Thomas	
Stv Englert, Franz	
Stv Heilmann, Martin	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Kamieth, Jens	
AM Köckritz, Thomas	
Stv Könen, Wolfgang Max	vertritt Schoew, Torsten
Stv Kraft, Florian	vertritt Jung, Angela
AM Müller, Manfred	
AM Neumann, Thomas	
Stv Schneider, Silke	
Stv Six, Annette	
Stv Steffe, Roland	
Stv Stinner, Jürgen	
AM Waidmann, Maik	

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar
AM Dörner, Andreas
AM Eckmann, Uwe

AM Frodl, Rüdiger
AM Gebhardt, Ralf
AM Krüger, Jannik
AM Schiffmann, Peter
AM Wied, Stefan

Als Zuhörer:

Herr Roth, Johannes	- VWS
AM Schmitt, Jens	- VWS
AM Semper, Manfred	

Von der Verwaltung:

Städt. BD Schreiber	
VA Hinkel	
VA Born	
VA Mockenhaupt	- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Jung, Angela	vertreten durch Stv Kraft, Florian
IntRM Neumann, Natalia	
AM Opterbeck, Ralf	- entschuldigt
Stv Schoew, Torsten	vertreten durch Stv Könen, Wolfgang Max
AM Vogt, Christian	

A. ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 14.02.2023

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

12. VerkA 25.04.2023

2. Fragestunde

Es liegen keine Anfragen vor.

12. VerkA 25.04.2023

3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung

3.1 Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention - Antrag der Fraktionen CDU und SPD -

Vorlage Nr. AT 242/2022

Herr Neumann erläutert den gemeinsamen Antrag der Fraktionen CDU und SPD, die UN-Behindertenrechtskonvention in praktischen Teilen auch in Siegen umzusetzen. Der Bauausschuss habe bereits über die Punkte 1 bis 4 entschieden, so dass der Verkehrsausschuss noch die Punkte 5 bis 7 zu beraten habe und er bittet um ein positives Votum, um ein Beitrag zu leisten, damit die UN-Behindertenrechtskonvention auch in Siegen Fuß fassen könne.

Zu Punkt 5 des Antrages trägt Frau Schreiber vor, bei der Neuausschreibung des Nahverkehrsplanes setze sich die Universitätsstadt für eine barrierefreie Erschließung des Siegberges durch ein dauerhaftes Busangebot ähnlich des Hübbelbummlers ein. Seitens der Verwaltung sei bereits darauf verwiesen worden, dass man sich eine Konkretisierung wünsche, welche Anbindung konkret wo und wann fehle.

Herr Neumann schlägt als Qualitätskriterium vor, die Taktanbindung im Rahmen eines 15-Minuten Taktes durch die Oberstadt zu führen sowie Niederflurbusse einzusetzen, um die barrierefreie Erschließung möglich zu machen.

Zu Punkt 4 des Antrages sprechen sich die Herren Könen und Christian für das beiderseitige Anbringen von Handläufen aus.

Bezugnehmend auf Punkt 6 weist Frau Schreiber darauf hin, dass die zur Verfügung stehenden Mittel für die Ausführungs- bzw. Umsetzungsgeschwindigkeit nicht ausschlaggebend seien. Die seit Anfang 2022 unbesetzte ÖPNV-Sachbearbeitungsstelle konnte zwar zum 01.02.2023 nach mehreren Ausschreibungsverfahren neu besetzt werden, hier müsse aber zunächst eine Einarbeitung in das Aufgabengebiet erfolgen. Zum anderen benennt sie die aufwendig gewordene Antragstellung und die lange Antragsbearbeitungszeit des Zuschussgebers als Verzögerungsgrund. Selbst wenn Mittel zur Verfügung stünden, könne sie nicht versprechen, dass sie auch ausgegeben werden könnten.

In diesem Zusammenhang regt Herr Kamieth an, auf externe Ingenieurbüros zurückzugreifen.

Die Betreuung eines externen Auftragnehmers binde ebenfalls Arbeitskraft und bedeute Vergaben. Auch in der Vergabestelle seien Stellen vakant. Die Verwaltung sei auch an einem barrierefreien Ausbau der Haltestellen interessiert, aber es gebe derzeit Hürden, so Frau Schreiber.

Zu Punkt 7 führt Frau Schreiber aus, aus Sicht der Verwaltung sei eine ausreichende Kennzeichnung dieser Parkplätze bereits gegeben. Sie bittet um konkrete Hinweise, wo dies nicht der Fall sei, in dem Fall werde nachgebessert.

Wer ohne entsprechenden Ausweis auf Behindertenparkplätzen parke, tue dies wissentlich und riskiere ein Bußgeld von mittlerweile 55 Euro. Nach Rückfragen bei der Ordnungsverwaltung seien im letzten Jahr 560 Verstöße geahndet worden, wobei es sich bei einer Vielzahl von Verstößen um illegal ausgelegte Ausweise gehandelt habe. Dies würde sich auch durch die blaue Markierung nicht ändern.

Auch gebe es gepflasterte Parkflächen, hier rate sie aus bautechnischen Gründen vom Anbringen der blauen Deckschichtmarkierung ab, da diese nicht hafte und abblättere und nach 1 bis 2 Wintern unschön aussehe, so Frau Schreiber.

Frau S. Schneider regt bezüglich der Anbindung des Siegberges im Falle von Straßensperrungen die Einrichtung einer Taxibuslinie an, damit behinderte Menschen die Oberstadt noch erreichen können. Bezüglich der Bußgelder bei Fremdnutzung der Behindertenparkplätze, könne sie sich ein höheres Bußgeld vorstellen.

Um im Falle von Baustellen und damit verbundenen Vollsperrungen solche Busse fahren zu lassen, seien politische Beschlüsse erforderlich, dass die Straßenbaulastträger oder im Falle von städtischen Baumaßnahmen die Universitätsstadt Mittel für diesen Zweck bereitstellen. Im Rahmen des bestehenden Nahverkehrsplans sei dies nicht möglich, so Frau Schreiber.

Herr Christian hält eine blaue Markierung für keinen Hinderungsgrund. Auch andere Markierungen würden mit der Zeit verblassen. Auch bei den Hol- und Bringzonen bei den Schulen gebe es farbige Markierungen, die eine Farbkonstanz aufweisen.

Herr Eckhard schlägt als Kompromiss vor, bei den verschiedenen Haltestellen und Parkplätzen die Möglichkeit der blauen Markierung zu prüfen und diese dort anzubringen, wo es aufgrund der Bodenbeschaffenheit möglich sei.

Werde dem Antrag gefolgt, müssten 115 Behindertenparkplätze blau markiert werden. Sie würde es vorziehen, wenn der Verwaltung zur Durchführung der Weißmarkierungen entsprechende Markierer zur Verfügung stünden, so Frau Schreiber.

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt einen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, der sich in erster Linie mit dem Thema Barrierefreiheit auseinandersetzt und insbesondere die folgenden Punkte umfassen soll, welche nach Sinn und Zweck umgesetzt werden sollen:

1. — ~~Auf der Homepage der Stadt Siegen wird ein digitales Meldetool installiert, um nicht barrierefreie Infrastruktur zu melden, so dass diese Mängel schnellstmöglich behoben werden können. (bereits durch Rat beschlossen)~~
2. — ~~Städtische Gebäude sollen grundsätzlich barrierefrei sein. Daher beschließt der Rat der Stadt Siegen, sämtliche städtischen Gebäude auf ihre Barrierefreiheit hin zu untersuchen. In einem Abschlussbericht sollen alle Maßnahmen aufgelistet werden, die für die Erreichung der Barrierefreiheit in sämtlichen städtischen Gebäuden notwendig sind.~~
3. — ~~Städtische Gebäude sollen grundsätzlich barrierearm betreten werden können — auch wenn durch Baumaßnahmen bestimmte Eingänge nicht nutzbar sein sollten (z. B. der~~

- ~~Nebeneingang im Rathaus Geisweid oder der Hintereingang im Rathaus Weidenau).~~
~~Der Rat der Stadt Siegen beschließt daher, dafür jährlich 5.000 € bereit zu stellen.~~
- ~~4. Treppenhäuser in städtischen Gebäuden sollen grundsätzlich mit durchgängigen Handläufen ausgestattet werden. Der Rat der Stadt Siegen beschließt, dafür in den kommenden 5 Jahren jeweils 20.000 € bereit zu stellen. Nach Abschluss des 5-Jahresprogramms wird ein Umsetzungsbericht dem Rat vorgelegt, um zu entscheiden, ob eine Verlängerung des Programms notwendig wird.~~
 5. Bei der kommenden Neuausschreibung des Nahverkehrsplans setzt sich die Stadt Siegen für eine barrierearme Erschließung des Siegbergs durch ein dauerhaftes Busangebot ähnlich des Hübbelbummlers ein.
 6. Der Rat der Stadt Siegen beschließt, die Haushaltsmittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen von aktuell 200.000 € in den kommenden Jahren auf 400.000 € zu verdoppeln, bis das Ziel, sämtliche Bushaltestellen barrierefrei bzw. barrierearm (wo barrierefrei nicht möglich ist) umzubauen, erreicht wurde.
 7. Behindertenparkplätze werden grundsätzlich mit blauer Farbe eingefärbt.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 1 Enthaltung (AfD/ Stv Six)

12. VerkA 25.04.2023

3.2 Verbesserung der Gesamtsituation der Ortsdurchfahrt Oberschelden - Antrag der Fraktionen CDU und SPD

Vorlage Nr. AT 254/2023

Herr Jagielski stellt den Antrag der Fraktionen CDU und SPD vor.

Es ergibt sich eine Aussprache, an der sich die Herren Könen, Heilmann, Jagielski und Eckhard sowie Frau S. Schneider beteiligen.

Frau Schreiber beantwortet die sich ergebenden Fragen der Ausschussmitglieder.

Die Aussprache zusammenfassend ist festzustellen, dass der am Ortseingang von Oberschelden vorhandene „Starenkasten“ in absehbarer Zeit durch den zuständigen Kreis Siegen-Wittgenstein abgebaut wird. Im Bereich des vorhandenen Fußgängerüberweges kommt es immer wieder zu brenzigen Situationen aufgrund von Geschwindigkeitsüberschreitungen. Vorschläge zur Verbesserung der Situation werden thematisiert, wie z. B. Einengungen, Baumtore, „Smiley“-Anzeigen und Blinkleuchten. Im Antrag sei bereits ein entsprechender Prüfauftrag enthalten.

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss beschließt, dass die Stadtverwaltung Konzepte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Gesamtsituation im Ortseingang Oberschelden im Bereich Oberschelder Straße / Vor der Hohler und im weiteren Verlauf bergab im Einmündungsbereich Scheldebachstraße, sowie im weiteren Verlauf bis zum Ortsausgang Oberschelden Fahrtrichtung Gosenbach erarbeitet und vorstellt, welches im Hinblick auf eine Kosten- und Nutzen-

analyse zeitnah umgesetzt werden kann. Der gesamte Bereich ist dahingehend zu überprüfen, ob

- a. Fahrbahnverswenkungen vor dem Fü1A/ (von Heisberg kommend) angebracht werden können,
- b. im Bereich der Oberschelder Straße bergab (etwa bei Hausnummer 80) ein Standort für den städtischen Blitzeranhänger geschaffen werden kann,
- c. ca. 100 Meter vor dem Überweg an einer dortigen Laterne ein sogenannter „Smiley“ angebracht werden kann, der Vorbeifahrenden die aktuelle Geschwindigkeit anzeigt und
- d. der FGÜ im Bereich der Scheldebachstraße im Hinblick auf die Erkennbarkeit deutlich aufgewertet wird, damit bergab Fahrende rechtzeitig auf den Überweg hingewiesen werden, z.B. durch eine weitere Blinkleuchte am oberen Mast oder ähnliches.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

12. VerkA 25.04.2023

4. Vorstellung der Verkehrsführung während der Sanierung der Achenbacher Brücke - Verkehrsausschuss 14.02.2023

Frau Schreiber stellt anhand von Plänen die Verkehrsführung während der Sanierung der Achenbacher Brücke vor und informiert über die beiden vorgesehenen Umleitungen und die erforderlichen Umleitungs- und Demarkierungsbeschilderungen.

Herr Englert fragt nach Zeitraum und Dauer der Baumaßnahme.

Frau Schreiber sagt die Beantwortung zur Niederschrift zu.

Antwort der Verwaltung:

Seitens der Verwaltung ist geplant, in 2024 die Ausschreibung der Sanierungsarbeiten für die Brücke Achenbacher Straße zu bearbeiten und den Bauauftrag zu vergeben. In 2025 sollen dann die eigentlichen Sanierungsarbeiten auszuführen werden. Es wird derzeit mit einer Bauzeit von 6 Monaten gerechnet.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Vorstellung der Verkehrsführung während der Sanierung der Achenbacher Brücke zur Kenntnis.*

12. VerkA 25.04.2023

5. Fertigstellung Geschwindigkeitskonzept

Vorlage Nr. VL 1335/2023

Herr Hinkel erläutert ausführlich die Verwaltungsvorlage sowie wie die Umsetzungsstufen aufgebaut sind und woraus diese resultieren.

An der sich ergebenden Aussprache beteiligen sich die Herren Krüger, Könen, Heilmann, Kamieth, Steffe, Dörner, Eckmann sowie Frau S. Schneider.

Im Rahmen der Aussprache wird

- die Qualität der Ausarbeitung, die auch viele Themen aus vergangenen Beratungen berücksichtigt, positiv herausgestellt,
- der Zeitplan bzw. der zeitliche Rahmen, in der die angesprochenen Stufen abgearbeitet werden sollen, erfragt,
- darum gebeten, die geplanten Fahrradstraßen in der Niederschrift aufzuführen,

Antwort der Verwaltung:

Die bisher vorgesehenen Fahrradstraßen aus dem Geschwindigkeitskonzept VL 1335/2023:

An der Unterführung

Gießereistraße

Häutebachweg

Stahlwerkstraße (ist mit aufgeführt, ist aber bereits Fahrradstraße)

- gefragt, ob sich die Universitätsstadt im Zuge der Städteinitiative für entsprechende Temporegulierungen mit einem offenen Brief an den Verkehrsminister wenden wird, da es aktuell gesetzlich noch keine Möglichkeit der Umsetzung der Phase 4 besteht,
- am Beispiel der Kampenstraße dafür geworben, die Geschwindigkeit von 30 km/h konsequenter und durchgängig anzuordnen und diese Geschwindigkeit in Wohngebieten und in den Bereichen von Schulen etc. grundsätzlich vorzusehen,
- gebeten, die Betroffenen, wie z.B. Handwerker und Selbständige nicht außer Acht zu lassen, die schnell zur Erledigung ihrer Aufträge von A nach B kommen müssen,
- der zeitliche Rahmen für die Umsetzung der Stufe 4 wird als langfristig angesehen,
- festgestellt, dass das vorgelegte Konzept den Handlungsfaden für die nächsten Jahre aufzeige. Die VWS sollte frühzeitig eingebunden werden, da es erhebliche Taktverschiebungen zur Folge haben und dies möglicherweise bei der nächsten Ausschreibung des Personennahverkehrs von Bedeutung sein könne,
- ins Gespräch gebracht, ob ein Projekt rechtlich möglich sei, den ÖPNV gegenüber dem Individualverkehr zu bevorteilen, im dem man Busse weiterhin mit Tempo 50 fahren lasse,
- es wird begrüßt, dass sich die Verwaltung dieses Themas angenommen hat. Dass eine komplette Umsetzung derzeit aufgrund der Gesetzeslage noch nicht möglich ist, wird teilweise kritisch gesehen.

Sich ergebende Fragen werden durch Herrn Hinkel abschließend beantwortet. Er macht deutlich, dass jeder Änderung ein Anhörverfahren vorangehen müsse. Es sei nicht möglich, eine Temporeduzierung vorab für alle Straßen vorzusehen, jede einzelne müsse individuell betrachtet werden. Hier gehe es zunächst um ein Grundkonzept, alles Weitere erfolge in weiteren Schritten. Nach positiver Beschlussfassung werde die Verwaltung in den Stufen 1

bis 3 mit den Straßen der höchsten Priorität beginnen, wie z. B. der Kampenstraße, Känerbergstraße, Batterieweg sowie der Straßen mit Radwegeverbindungen.

Herr Könen macht für die FDP- Fraktion deutlich, dass man der Vorlage nicht zustimmen könne. Man lehne in bestimmten Bereichen die 30 km/h nicht ab, es gebe aber auch Gründe, die gegen das Geschwindigkeitskonzept sprächen.

Die Grünen könnten der Vorlage zustimmen, so Herr Heilmann. Er bittet die Verwaltung jedoch um eine halbjährliche Information des Verkehrsausschusses welche Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes bereits umgesetzt worden seien.

Aufgrund des schlechten Zustandes sowie der zugeparkten Straßen werde in Siegen Tempo 30 nicht benötigt, so Herr Steffe. Bei Einführung der Tempo 30 werden bei der hiesigen Topografie Lärmpegel und Abgase steigen, so dass man das Gegenteil von dem erreiche, was man erreichen wolle. In Mainz habe man eine solche Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt und es sei unzumutbar. Aus diesem Grund lehne die AfS- Fraktion das Geschwindigkeitskonzept ab.

Herr Dörner befürwortet für die VWS grundsätzlich die Weiterentwicklung des Konzeptes. Wichtig sei, dass sich alle Maßnahmen, die sich in den Jahren ergeben haben, in dem neuen Konzept wiederfinden und sich die Neukonzeption nicht nachteilig für den ÖPNV auswirkt. Für die Ortsdurchfahrten Meiswinkel und Langenholdinghausen, die aktuell Tempo 30- Zonen seien, sollte man sich die Ortsdurchfahrt Setzen zum Vorbild zu nehmen, bei der auch die Geschwindigkeit reduziert, deren Einmündungen aber mit Zeichen 301 (Vorfahrt) beschildert seien. Die VWS seien grundsätzlich für Tempo 30 km/h, befürworteten aber nicht die Tempo 30-Zone, um die Vorfahrtsregelung für den ÖPNV nutzen zu können. Eine Harmonisierung der Beschilderung unter Berücksichtigung einer entsprechenden Vorfahrtsbeschilderung werde für verschiedene Straßen im Stadtgebiet unterstützt.

Im Rahmen der Stufe 3 sei vorgesehen, in Eiserfeld zwischen den beiden Kreisverkehren 30 km/h vorzusehen, hier spreche man sich dafür aus, durchgängig 50 km/h zu belassen. Im Bereich der Ortsdurchfahrt Eisern zwischen dem „Bahnhof Eisern“ und der Buswende Obersdorfer Straße spreche man sich für eine Harmonisierung auf 30 km/h aus.

Frau S. Schneider hat den Plan so interpretiert, dass auf der Freudenberger Straße (alt) auf dem Stück vom Ortsausgang Seelbach, wo die Straße im Bogen Richtung Freudenberger Straßen (neu) verläuft, 50 km/h verbleiben soll. Hier würde sie befürworten, dies ebenfalls auf 30 km/h zu reduzieren, auch wegen der Anbindung an die Fahrradstraße in der Numbach.

Herr Hinkel sagt die Beantwortung zur Niederschrift zu.

Antwort der Verwaltung:

Freudenberger Straße:

Die Einrichtung von Tempo 30 auf gesamter Länge ist in Stufe 4 vorgesehen. Vorgeschaltet ist die Ausweitung des vorhandenen streckenbezogenen Tempo 30 mit Stufe 2. Die genaue Länge wird im Rahmen der Umsetzung mit der Verkehrsbehörde abgestimmt werden.

Das Geschwindigkeitskonzept sei ein Schritt in die richtige Richtung, so Herr Eckmann. Er frage jedoch, ob bei der Stahlwerkstraße, die derzeit als Fahrradstraße ausgewiesen sei, eine Änderung vorgesehen sei.

Antwort der Verwaltung:

Stahlwerkstraße:

Wie in Anlagen 2 und 4 erkennbar, ist für die Stahlwerkstraße weiterhin eine Fahrradstraße vorgesehen. Die gekennzeichnete Veränderung in Anlage 3 bezieht sich auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die von Tempo 20 auf Tempo 30 (Regelgeschwindigkeit in Fahrradstraßen) angepasst werden soll.

Die Siegstraße und die Straße Am Eichenhang seien beides stark frequentierte Straßen, aber in Stufe 4 immer noch mit 50 km/h enthalten.

Antwort der Verwaltung:

Am Eichenhang:

Aufgrund des außerörtlichen Charakters der Straße wurde von einer Empfehlung zu Tempo 30 abgesehen. Da das Konzept aber nicht als abschließend betrachtet werden kann und situations- und verkehrsbedingte Änderungen jederzeit möglich sind, ist eine Korrektur dessen selbstverständlich denkbar.

Siegstraße:

Die Siegstraße (K4) stellt eine der Hauptverbindungsstraßen in Richtung Netphen dar und dient der Anbindung an die HTS. Aus diesem Grund wurde in Stufe 4 von einem Vorschlag zu Tempo 30 abgesehen. Darüber hinaus wurde die Siegstraße in weiten Teilen bereits mit einem Schutzstreifen ausgestattet.

Der ZWS unterstütze das Konzept ebenfalls, so Herr Wied. Er geht auf eine Studie über die Untersuchung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen aus den Jahren 2011 und 2013 ein, die einige Vorbehalte zu Zeitverlusten oder CO²- Ausstoß, die im Rahmen der Aussprache genannt worden seien entkräfte. Interessant sei die Studie dahingehend, dass die Verkehrsbehörden angesprochen worden seien, die Einzelfallentscheidungen vor den Hintergrund der Verkehrssicherheit zu stellen und den Verkehrsfluss nachgeordnet sieht, also den Verkehrsbehörden mehr Entscheidungskompetenz zuspricht. Analog der seitens Herrn Dörner angesprochene Vorfahrtsregelung im Bereich der Ortsdurchfahrten der K 8, die als Tempo 30 Zone ausgewiesen seien, regt er an zu prüfen, ob dies seitens der Verkehrsbehörde auch noch andernorts als sinnvoll angesehen werde.

Nach dem Ortsausgangsschild Seelbach könne man davon ausgehen, dass anschließend die Geschwindigkeit von 100 km/h erlaubt sei, da kein weiteres Schild mehr folge, so Herr Könen. Aus Richtung Trupbach sei die Begrenzung eindeutig. Fahrschulen hätten ihn auf diese Situation aufmerksam gemacht. Er bitte die Verwaltung um Prüfung, ggf. sei die Beschilderung fehlerhaft.

Herr Hinkel sagt zu, die Beschilderung zu prüfen und bei Bedarf nachzubessern.

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt das vorliegende Geschwindigkeitskonzept als Handlungsgrundlage für verkehrsbehördliche Anordnungen und Planungen und beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Konzeptes gemäß den Anlagen 1 bis 5 im Rahmen der rechtlichen und technischen Vorgaben.

Beratungsergebnis: 13 Stimmen dafür, 3 dagegen (AfS/ Stv Steffe, AfD Stv Six, FDP Stv Könen), 0 Enthaltung(en)

12. VerkA 25.04.2023

6. Radweg "Auf der Schemscheid"

Vorlage Nr. VL 1326/2023

Ergänzend zur Verwaltungsvorlage informiert Herr Hinkel, die Vorlage enthalte noch den Hinweis, dass die schriftliche vertragliche Vereinbarung mit der Deutschen Bahn offen sei. Diese Vereinbarung liege nunmehr vor.

Herr Steffe befürwortet den Verwaltungsvorschlag und spricht sich für die Entschärfung der Gefahrenstelle im Bereich der Einmündung des Radweges auf die Straße Schemscheid aus. Sorge bereite ihm jedoch das zweimalige Queren der Straße im Anfangsbereich, wo der Radweg auf die Friedrich- Friesen- Straße führe. Es stelle sich für ihn die Frage nach einer anderen konzeptionellen Lösung.

Auf der anderen Seite sei der Radweg in Richtung Industriegebiet bis zur Bahnunterführung hin in einem katastrophalen Zustand. Er frage, ob die Baumaßnahme bis zur Bahnüberführung fortgesetzt werde.

Die Frage von Herrn Steffe nach der Art des Bodenbelages des Radweges und ob die Steigung im Bereich des Knotens Friedrich- Friesen- Straße rot markiert werden solle, beantwortet Herr Hinkel dahingehend, dass der Radweg asphaltiert und aufgrund der Machbarkeitsstudie für einen Radschnellweg in der dafür notwendigen Breite von 4 m ausgeführt werde. Was den angesprochenen Knoten angehe, habe der Arbeitskreis Radverkehr bereits Hinweise gegeben. Diese seien aber in der Vorlage nicht enthalten, da die Beratung des Arbeitskreises noch nicht lange zurückliege. Den Hinweis auf die Schlaglöcher nehme er auf.

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt den Bau des Radweges „Auf der Schemscheid“ gemäß Anlage 1 bis 3.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

12. VerkA 25.04.2023

7. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der Universitätsstadt Siegen am 07.02.2023

Vorlage Nr. VL 1333/2023

Beschluss:

- 7.1 Straße „Im Süßen Kampen“ Beschilderung als Anliegerstraße**
- Antrag der CDU- Fraktion
- Vorlage Nr. AT 223/2022

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen sieht aufgrund der Ergebnisse der Verwaltung keinen Handlungsbedarf.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

Beschluss:

- 7.2 Fußgängerüberweg Siegstraße**
- Vorlage Nr. 1097/2022

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu und spricht sich einstimmig für die Umsetzung der Variante 1 aus.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

Beschluss:

- 7.3 Freiengründer Straße – Schutzstreifen Radverkehr**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu, bergauf einen Schutzstreifen für Radfahrer einzurichten.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

Beschluss:

- 7.4 Fußgänger Weidenauer Giersberg**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt der Empfehlung der Arbeitskommission zu, im Rahmen der Umsetzung des Geschwindigkeitskonzeptes die derzeitige zeitliche Begrenzung zur bestehenden 30 km/h zu entfernen.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

Verschiedenes

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Informationen zur Kenntnis.*

Beschluss:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt den Empfehlungen der Arbeitskommission zu.

Beratungsergebnis: Einstimmig dafür, 0 Enthaltung(en)

12. VerkA 25.04.2023

gez. Eckhardt
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt
Schriftführerin

A N T R A G

gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Antragsteller/in	Fraktionen CDU/ SPD
Eingang	17.11.2022
Federführend	GB 4/ Abt. 4/4

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Ausschuss für Soziales, Familien und Senioren	25.01.2023
Rat	22.02.2023
Bauausschuss	19.04.2023
Verkehrsausschuss	25.04.2023
Rat	10.05.2023

Betreff:

Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention
- Antrag der Fraktionen CDU und SPD -



**CDU FRAKTION
SIEGEN**



Kopien erledigt

An die Universitätsstadt Siegen
Herrn Bürgermeister
Steffen Mues
Rathaus Siegen
Markt 2

57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
17. Nov. 2022	
GB 44	PR
ADL 41	IN. IT. IT. IT.

Datum:

17.11.2022

Antrag gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen zur nächsten Sitzung des Ausschusses für Soziales, Familien und Senioren am 25.01.2023 und der anschließenden Ratssitzung

Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Mues,

die Fraktionen von CDU und SPD im Rat der Universitätsstadt Siegen bitten, folgenden Antrag in der o. g. Sitzung des Ausschusses für Soziales, Familien und Senioren der Universitätsstadt Siegen zur Abstimmung zu stellen:

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt einen Aktionsplan zur Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, der sich in erster Linie mit dem Thema Barrierefreiheit auseinandersetzt und insbesondere die folgenden Punkte umfassen soll:

1. Auf der Homepage der Stadt Siegen wird ein digitales Meldetool installiert, um nicht barrierefreie Infrastruktur zu melden, so dass diese Mängel schnellstmöglich behoben werden können.
2. Städtische Gebäude sollen grundsätzlich barrierefrei sein. Daher beschließt der Rat der Stadt Siegen, sämtliche städtischen Gebäude auf ihre Barrierefreiheit hin zu untersuchen. In einem Abschlussbericht sollen alle Maßnahmen aufgelistet werden, die für die Erreichung der Barrierefreiheit in sämtlichen städtischen Gebäuden notwendig sind.
3. Städtische Gebäude sollen grundsätzlich barrierearm betreten werden können – auch wenn durch Baumaßnahmen bestimmte Eingänge nicht nutzbar sein sollten (z. B. der Nebeneingang im Rathaus Geisweid oder der Hintereingang im Rathaus Weidenau). Der Rat der Stadt Siegen beschließt daher, dafür jährlich 5.000 € bereit zu stellen.
4. Treppenhäuser in städtischen Gebäuden sollen grundsätzlich mit durchgängigen Handläufen ausgestattet werden. Der Rat der Stadt Siegen beschließt, dafür in den kommenden 5 Jahren jeweils 20.000 € bereit zu stellen. Nach Abschluss des 5-Jahresprogramms wird ein Umsetzungsbericht dem Rat vorgelegt, um zu entscheiden, ob eine Verlängerung des Programms notwendig wird.
5. Bei der kommenden Neuausschreibung des Nahverkehrsplans setzt sich die Stadt Siegen für eine barrierearme Erschließung des Siegbergs durch ein dauerhaftes Busangebot ähnlich des Hübbelbummlers ein.
6. Der Rat der Stadt Siegen beschließt, die Haushaltsmittel für den barrierefreien Umbau von Bushaltestellen von aktuell 200.000 € in den kommenden Jahren auf 400.000 € zu verdop-



CDU FRAKTION
SIEGEN



peln, bis das Ziel, sämtliche Bushaltestellen barrierefrei bzw. barrierearm (wo barrierefrei nicht möglich ist) umzubauen, erreicht wurde.

7. Behindertenparkplätze werden grundsätzlich mit blauer Farbe eingefärbt.

Begründung:

Die UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) wurde bereits am 26. März 2009 in Deutschland ratifiziert, jedoch ist Inklusion nach wie vor nicht in allen Bereichen des Lebens gängig. Wir möchten die Verwaltung daher beauftragen, einen Aktionsplan zur Durchsetzung der UN-BRK aufzulegen, der sich in erster Linie mit dem Thema „Barrierefreiheit“ auseinandersetzt.

Zu 1.: Um besser melden zu können, an welchen Stellen Infrastrukturen (z. B. Gehwege) nicht barrierefrei sind, soll ein digitales Meldetool geschaffen werden. So wird es der Stadtverwaltung erleichtert, Mängel schnellstmöglich auszubessern.

Zu 2.: Die städtischen Gebäude sollen auf ihre Barrierefreiheit hin untersucht werden. Mithilfe des Abschlussberichts soll dann in einem weiteren Schritt eine Planung erstellt werden, wie und bis zu welchem Zeitpunkt eine vollständige Barrierefreiheit der städtischen Gebäude zu erreichen ist. Das wird allerdings einige Zeit in Anspruch nehmen. Es ist für die antragstellenden Fraktionen keine Option, noch so lange zu warten, um erste Maßnahmen zu ergreifen. Deshalb werden im Weiteren einige Maßnahmen vorgeschlagen, die bereits einen Anfang machen, aber trotzdem auch nachhaltig zur Barrierefreiheit beitragen.

Zu 3.: Gerade in der Corona-Pandemie hat sich gezeigt, dass es nicht immer möglich war, die meist barrierefreien Haupteingänge der städtischen Gebäude zu nutzen. Auch in einer solchen Sondersituation muss es möglich sein, als körperlich eingeschränkte Person ein städtisches Gebäude zu betreten. Daher sollten meist kleine Veränderungen (wie z. B. die Anschaffung einer Rampe) ausreichend sein, um diese Problematik zu beheben.

Zu 4.: Treppenhäuser in städtischen Gebäuden sollen grundsätzlich mit durchgängigen Handläufen ausgestattet werden. Das kommt allen Menschen mit Bewegungseinschränkungen, auch unter anderem Senior*innen, zu Gute, denen ein Handlauf den Treppenaufstieg erleichtert oder sogar erst ermöglicht.


Zu 5.: Die städtischen Gebäude und Veranstaltungen auf dem Siegburg sind fast alle gänzlich barrierefrei. Leider ist es der Weg dorthin nicht. Ein individuelles, barrierearmes Busangebot ist die einzige Möglichkeit, diese Barriere abzubauen und so den Siegburg auch für eingeschränkte Menschen nutzbar zu machen.

Zu 6.: Bei der aktuellen Geschwindigkeit wird der barrierefreie bzw. barrierearme Ausbau aller Bushaltestellen noch Jahre, wenn nicht Jahrzehnte dauern. Das ist unzumutbar für die Menschen, die darauf angewiesen sind. Deshalb möchten wir die Mittel für den Ausbau verdoppeln, damit dieser schneller vorangeht.

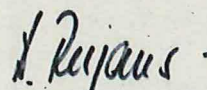
Zu 7.: In der Stadt Fürth wurden bereits gute Erfahrungen mit der blauen Einfärbung der Parkplätze gemacht. Einwohner der Stadt haben berichtet, dass sich seitdem das Falschparken auf diesen Plätzen reduziert hat.

<http://www.behindertenrat-fuerth.de/informationen/blau-behindertenparkplaetze/>

Mit freundlichen Grüßen


Marc Klein

(Fraktionsvorsitzender der CDU)



Detlef Rujanski

(Fraktionsvorsitzender der SPD)

A N T R A G

gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen
und seine Ausschüsse

Antragsteller/in	Fraktionen CDU/ SPD
Eingang	08.03.2023
Federführend	GB 4, Abt. 4/1

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

Bezirksausschuss VI - Siegen-Eiserfeld

24.04.2023

Verkehrsausschuss

25.04.2023

Betreff:

**Verbesserung der Gesamtsituation der Ortsdurchfahrt Oberschelden
- Antrag der Fraktionen CDU und SPD**



CDU FRAKTION
SIEGEN



An die Universitätsstadt Siegen
Herrn Bürgermeister
Steffen Mues
Rathaus Siegen
Markt 2
57072 Siegen

EINGANG BÜRGERMEISTER	
- 8. März 2023	
GB 4	PR
Abt. 411	INSTITUTE

Ø 212

Datum:

08.03.2023

Antrag gemäß § 9 der Geschäftsordnung für den Rat der Universitätsstadt Siegen für die Sitzung des Bezirksausschusses VI – Siegen-Eiserfeld am 24.04.2023 und des Verkehrsausschusses am 25.04.2023.

Verbesserung der Gesamtsituation der Ortsdurchfahrt Oberschelden

Sehr geehrter Herr Bürgermeister Mues,

die Fraktionen von CDU und SPD im Rat der Universitätsstadt Siegen beantragen folgenden Antrag in den o. g. Sitzungen des Beza VI und des Verkehrsausschusses zur Abstimmung zu stellen:

Beschlussvorschlag:

Der Bezirksausschuss empfiehlt, der Verkehrsausschuss beschließt, dass die Stadtverwaltung Konzepte zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Gesamtsituation im Ortseingang Oberschelden im Bereich Oberschelder Straße / Vor der Hohler und im weiteren Verlauf bergab im Einmündungsbereich Scheldebachstraße, sowie im weiteren Verlauf bis zum Ortsausgang Oberschelden Fahrtrichtung Gosenbach.

Begründung:

Die Oberschelder Straße kommt bergab aus Richtung Heisberg / Lurzenbach mit einem deutlichen Gefälle und führt in den Ort Oberschelden.

Schon vor einigen Jahren wurde hier im Bereich des Friedhofs, Vor der Hohler, eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung (Starenkasten) installiert. Diese Anlage soll in naher Zukunft vom Kreis Siegen-Wittgenstein demontiert und auch nicht weiter betrieben werden, was zwangsläufig zu einer Steigerung der gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich und dem weiteren Verlauf führen wird. Dies stellt in der Folge eine erhebliche Gefahr für zu Fuß gehende und Rad fahrende Verkehrsteilnehmer dar, zumal an der Oberschelder Straße kein Bürgersteig vorhanden ist und sich etwa 200 Meter nach dem Ortseingang im Bereich der Scheldebachstraße ein Fußgängerüberweg (FüW) befindet, der dann mitten in der zu erwartenden „Rennstrecke“ liegt. Der Fahrbahnquerschnitt der L907 ist innerorts von Oberschelden breiter als der Fahrbahnquerschnitt Außerorts in Richtung Gosenbach sowie in Richtung Heisberg. Dadurch wird den Fahrzeugführern suggeriert, dass das Befahren der L907 innerorts mit einer höheren Geschwindigkeit möglich sei.

Immer wieder nutzen Fahrzeugführer bei höherer Geschwindigkeit einen Großteil der Fahrbahnbreite aus, um die sogenannte „Ideallinie“ zu fahren.



CDU FRAKTION
SIEGEN



Der Bezirksausschuss empfiehlt, diesen gesamten Bereich dahingehend zu überprüfen, ob

- a. Fahrbahnverswenkungen vor dem FÜW (von Heisberg kommend) angebracht werden können,
- b. im Bereich der Oberschelder Straße bergab (etwa bei Hausnummer 80) ein Standort für den städtischen Blitzeranhänger geschaffen werden kann,
- c. ca. 100 Meter vor dem Überweg an einer dortigen Laterne ein sogenannter „Smiley“ angebracht werden kann, der Vorbeifahrenden die aktuelle Geschwindigkeit anzeigt und
- d. der FÜW im Bereich der Scheldebachstraße im Hinblick auf die Erkennbarkeit deutlich aufgewertet wird, damit bergab Fahrende rechtzeitig auf den Überweg hingewiesen werden, z.B. durch eine weitere Blinkleuchte am oberen Mast oder ähnliches.

Der Bezirksausschuss empfiehlt dem Verkehrsausschuss ein dementsprechendes Konzept vorzustellen, welches auch im Hinblick auf eine Kosten- Nutzenanalyse zeitnah umgesetzt werden kann.

Mit freundlichen Grüßen

Marc Klein
(Fraktionsvorsitzender der CDU)

Detlef Rujanski
(Fraktionsvorsitzender der SPD)

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßen- und Verkehrsplanung
Bearbeitet von: Larena Kühnel

Siegen, 28.03.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss	25.04.2023
Haupt- und Finanzausschuss	26.04.2023
Rat	10.05.2023

Kurzbezeichnung:

Fertigstellung Geschwindigkeitskonzept

Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt das vorliegende Geschwindigkeitskonzept als Handlungsgrundlage für verkehrsbehördliche Anordnungen und Planungen und beauftragt die Verwaltung mit der Prüfung und Umsetzung der Einzelmaßnahmen des Konzeptes gemäß den Anlagen 1 bis 5 im Rahmen der rechtlichen und technischen Vorgaben.

Sachverhalt / Begründung:

In dem 2021 fertiggestellten Klimaschutzteilkonzept Mobilität wurden zahlreiche Maßnahmenvorschläge zur Förderung des Umweltverbundes und der verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs festgehalten.

Der Umsetzungsbeschluss zum Klimaschutzteilkonzept wurde mit der VL 356/2021 getroffen.

Daraus ging eine erste Vorlage zur Erarbeitung eines nachfolgenden Konzeptes hervor. Mit Vorlage VL 359/2021 wurde die „Aktualisierung und Überarbeitung des Tempo-30-Zonen-Konzeptes aus 1991 zu einem Geschwindigkeitskonzept“ beschlossen.

Bislang gab es keine Gesamtübersicht über die vorhandenen Geschwindigkeiten im Siegener Stadtgebiet.

Es erfolgte daher zunächst eine Bestandsaufnahme über die vorhandenen Geschwindigkeiten. Berücksichtigt wurden dabei auch die während des Prozesses angeordneten neuen Geschwindigkeiten.

Anlage 1 stellt den Ist-Zustand dar. Er dient als Grundlage für die weiteren Betrachtungen.

Anlage 2 stellt den zukünftigen Zustand nach Umsetzung der Stufen 1 bis 3 dar.

Anlage 3 zeigt diejenigen Straßenzüge und –abschnitte, auf denen im Rahmen der Stufen 1 bis 3 eine Veränderung notwendig ist.

Anlage 4 stellt den zukünftigen Zustand nach Umsetzung der Stufe 4 dar.

Anlage 5 zeigt diejenigen Straßenzüge und –abschnitte, auf denen im Rahmen der Stufen 4 eine Veränderung geplant ist. Diese Darstellung ist überlagert mit dem klassifizierten Straßennetz.

Ziel des Konzeptes

Das Klimaschutzteilkonzept Mobilität beschreibt als ein zentrales Leitbild ein „Lebenswertes Siegen“.

„Lebenswertes Siegen“ bedeutet nicht nur die Nähe zur Naherholungsgebieten, gute Bildungseinrichtungen oder vielfältige Arbeits- und Vergnügungsmöglichkeiten.

„Lebenswertes Siegen“ bedeutet mehr. In einer lebenswerten Stadt können Menschen jeder sozialen Schicht an den Aktivitäten des alltäglichen Lebens teilnehmen, in Interaktion mit anderen Menschen treten und sich im Stadtgebiet auf sicheren Wegen bewegen und begegnen.

Ein zentraler Baustein ist dabei die sowohl subjektiv als auch objektiv empfundene Sicherheit der Bevölkerung auf den Straßen und die Bereitschaft der Menschen die Infrastruktur zu nutzen.

Dies trifft dabei vor allem auf den Rad- und Fußverkehr zu. Menschen, die sich zu Fuß oder mit dem Rad fortbewegen, sind darauf angewiesen, dass eine sichere und komfortable Infrastruktur vorgehalten wird.

Da innerstädtisch häufig die Straßenraumbreiten zur Anlage einer separaten Radinfrastruktur oder einer nach Regelwerk notwendigen Gehwegbreite fehlen, müssen alternative Möglichkeiten zur Erhöhung der Sicherheit für den Rad- und Fußverkehr ausgeschöpft werden.

Eine verringerte innerörtliche Geschwindigkeit von 30 km/h trägt dazu bei, dass sich sowohl der Rad- als auch der Fußverkehr auf innerstädtischen Straßen sicherer fühlen (kann), nicht notwendigerweise eine separate Radverkehrsanlage vorhanden sein muss, um den Radverkehr sicher führen zu können und eine gesteigerte Aufenthaltsqualität entlang dieser Strecken entsteht.

Insgesamt soll dieses Geschwindigkeitskonzept zu einer Vereinheitlichung des Geschwindigkeitsniveaus beitragen und dadurch sowohl das Verständnis im Straßenverkehr als auch die Verkehrssicherheit erhöhen. Gleichzeitig werden dadurch weitere Wegebeziehungen des Radnetzes erschlossen.

Ziel des nun vorliegenden Konzeptes ist es demnach, eine Handlungsgrundlage für zukünftige Planungen und verkehrsbehördliche Anordnungen hinsichtlich der Anordnung von Tempo 30 zu bieten.

Grundlagen

Wichtige Grundlage für das Konzept ist die Bereitschaft der Stadt Siegen im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten die Geschwindigkeiten zu reduzieren und die Bedingungen für einen lebenswerten und sicheren Stadtraum weiter auszubauen.

Diese Bereitschaft wurde durch den Beitritt zur „Städteinitiative Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ im Mai 2022 und den zugehörigen Ratsbeschluss AT 177/2022 bekräftigt.

Das vorliegende Geschwindigkeitskonzept umfasst mehrere Umsetzungsstufen.

Diese Stufen beschreiben den möglichen Ausbaustandard in verschiedenen Etappen.

Berücksichtigt wurde dabei insbesondere die aktuelle rechtliche Grundlage der Straßenverkehrsordnung (StVO, Stand 02.2023).

Ergänzend zu den bereits heute umsetzbaren Stufen 1 bis 3 wurde die Umsetzungsstufe 4 erarbeitet.

Diese berücksichtigt die zukünftig erwartete Möglichkeit für Kommunen, auch auf klassifizierten Straßen nach eigenem Ermessen eine Geschwindigkeitsreduzierung anzuordnen.

Diese Stufe 4 umfasst kein flächendeckendes Tempo 30 im gesamten Stadtgebiet. Vielmehr umfasst diese Stufe 4 das Ziel, im Bereich der Wohnquartiere und weiteren Nebenstraßen weitestgehend Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit auszuweiten bzw. einzuführen. Darüber hinaus ist auf den Hauptverkehrsstraßen weiterhin vornehmlich Tempo 50 vorgesehen.

Die Anordnung von Tempo 30 auf den verbleibenden Hauptverkehrsstraßen (z.B. Weidenauer Straße, Spandauer und Frankfurter Straße oder Leimbachstraße) sollte erst geprüft werden, wenn die rechtlichen Rahmenbedingungen für eine Anordnung von Tempo 30 vorliegen (Lärmaktionsplan mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen oder Änderung der StVO). Eine Einführung von Tempo 30 auf diesen Hauptverkehrsstraßen bedeutet einen erhöhten Umsetzungsaufwand und deutlich intensivere Prüfungen. Beispielsweise wären sämtliche Signalprogramme an Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zu überprüfen und in deutlich größerem Umfang Prüfungen im Bereich des ÖPNV (ggfs. Verlängerung von Umlaufzeiten etc.) notwendig.

Dieser Fall wird daher nicht betrachtet.

In die Planung eingebunden wurden Buslinien sowie das Vorbehaltsnetz aus dem Jahr 2016. Für diese Streckenabschnitte wurde vorausgesetzt, dass die Vorfahrtsregeln unabhängig von der Geschwindigkeit beibehalten werden. Dies entspricht den Vorgaben der Verwaltungsvorschrift zur StVO zum § 45. Dadurch kann ein leistungsfähiges Netz für den ÖPNV sowie den Wirtschaftsverkehr sichergestellt werden.

Sowohl eine Buslinie als auch die Einbindung in das Vorbehaltsnetz sind jedoch aus verkehrsplanerischer Sicht nicht zwingend ein Grund für eine ausbleibende Geschwindigkeitsreduzierung.

In einigen wenigen Fällen wurde als neuer Vorschlag zur Geschwindigkeit nicht nur „Tempo 30“ oder „Tempo 30-Zone“, sondern auch „Fahrradstraße“ gewählt. Dies betrifft z.B. die Straße „Gießereistraße“. Dies resultiert aus weiteren in Bearbeitung befindlichen Planungen,

die den Radverkehr betreffen und bei denen bereits jetzt eine solche Notwendigkeit absehbar ist.

Im Regelfall werden jedoch Veränderungen zu Tempo 30-Zonen und streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgesehen.

Umsetzungsstufen

Im Folgenden werden die einzelnen Umsetzungsstufen beschrieben.

Stufe 1:

In der Stufe 1 werden vorrangig all diese Straßen betrachtet, auf denen bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder Zonenbeschilderung vorhanden ist. In einigen Fällen kann diese Beschilderung ausgeweitet werden. Diese Ausweitung ist als Stufe 1 vorgesehen. Rund 80 % der Strecken in Stufe 1 sind kleiner als 70 m und umfassen damit vorrangig Einfahrtsbereiche in Tempo 30-Zonen oder geringfügige Verlängerungen im Streckenverlauf. Auch wenn es sich dabei „nur“ um Ausweitungen bestehender Bereiche handelt, sind diese wichtig, um ganze Bereiche zu erfassen und bereits ab der Einmündung auf das niedrigere Geschwindigkeitsniveau aufmerksam zu machen und dadurch die Verkehrssicherheit im Einmündungsbereich zu erhöhen.

Berücksichtigt wurde dabei stets das Verhältnis zwischen dem Nutzen des Versetzens und des zu überbrückenden Abstandes zwischen vorhandenem Schild und Straßeneinmündung. Gemäß StVO ist die Anordnung der Beschilderung in einem solch ausreichenden Abstand aufzustellen, dass die Erkennbarkeit gewährleistet werden kann. Dies ist auch in diesem Fall zu berücksichtigen, sodass nicht jedes Versetzen als sinnvoll zu erachten ist und bereits im Vorhinein nicht in diese Stufe aufgenommen wurde.

Stufe 2:

Stufe 2 umfasst nicht klassifizierte Straßen und längere Streckenabschnitte, auf denen aktuell eine Geschwindigkeit von 50 km/h angeordnet ist.

Da es sich hierbei um Gemeindestraßen handelt, liegt die Ermessensgrenze zur Anordnung von Tempo 30 bei der jeweiligen Kommune bzw. der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Der Untersuchungsbereich umfasst hauptsächlich die Möglichkeit zur Anordnung von streckenbezogenem Tempo 30. Die Möglichkeiten zur Anordnung von Tempo 30-Zonen sind vielfach bereits ausgeschöpft. Komplett neue Tempo 30-Zonen können vorrangig im Rahmen neuer Baugebiete umgesetzt werden und sind daher in dieser Stufe deutlich weniger vorzufinden als streckenbezogene Anordnungen.

Die Umsetzung dieser Stufe trägt dazu bei, Wechsel von Geschwindigkeiten kurz hintereinander (z.B. Tempo 30 – Tempo 50 – Tempo 30) zu reduzieren und so zu harmonisieren.

In dieser Stufe sind beispielsweise folgende Strecken berücksichtigt:

- Känerbergstraße/Batterieweg
- Samuel-Frank-Straße
- Wichernstraße
- Engsbachstraße
- Kampenstraße

- Heeserstraße
- Otto-Brenner-Straße

Stufe 3:

Umsetzungsstufe 3 beinhaltet Abschnitte auf klassifizierten Straßen.

Diese Abschnitte sind insbesondere Lückenschlüsse zwischen bereits bestehenden Tempo 30-Bereichen sowie Abschnitte auf denen bereits in einer Richtung Tempo 30 angeordnet ist. Ergänzend sind einzelne Streckenabschnitte von klassifizierten Straßen inbegriffen, die aus Gründen der städtebaulichen Ordnung gemäß § 45 Abs. 1b Nr. 5 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen werden sollten.

Stufe 4:

Stufe 4 wurde unter der Annahme erarbeitet, dass es Kommunen und den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zukünftig möglich ist, auch auf klassifizierten Straßen nach eigenem Ermessen Tempo 30 anzuordnen ohne die bislang gültigen Kriterien einhalten zu müssen. Es handelt sich dabei zum jetzigen Zeitpunkt um einen fiktiven Planfall, der noch nicht umsetzbar ist, weil der rechtliche Rahmen dafür nicht gegeben ist.

Diese Stufe umfasst Streckenabschnitte auf klassifizierten Straße, denen im Rahmen der Wohngebietserschließung eine höhere Bedeutung zu kommt.

Darüber hinaus befinden sich viele dieser Streckenabschnitte auf Routen des städtischen Radverkehrsnetzes (Klimaschutzteilkonzept Mobilität/Radverkehrskonzept Hr. Eike Bieneck), sodass diese eine höhere Bedeutung für den Radverkehr haben.

Ausblick

Das hier vorliegende Konzept soll als Handlungsempfehlung für die Straßenverkehrsbehörde und des Straßenbaulastträgers dienen.

Eine grobe Abstimmung hinsichtlich der einzelnen Stufen sowie die Einarbeitung von Maßnahmenvorschlägen ist bereits im Vorfeld zu dieser Vorlage erfolgt.

Vorgesehen ist, dass sich die Verkehrsbehörde bei zukünftigen Anordnungen auf den Prüfungs- und Umsetzungsbeschluss zu diesem Konzept berufen kann.

Weiterhin wird nach dem Konzeptbeschluss der Austausch mit dem Aufgabenträger des ÖPNV, ZWS, und den Verkehrsbetrieben VWS gesucht, um möglicherweise auftretende Problematiken auszuräumen.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☒ nein

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

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode
				Sachkonto

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 checked="" type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Förderung des Rad- und Fußverkehrs durch eine attraktivere Verkehrsinfrastruktur.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Durch die Entschleunigung des Kfz-Verkehrs insbesondere innerhalb von Wohnquartieren bzw. Quartieren, in denen das Wohnen dominiert, entsteht ein verbessertes Sicherheitsempfinden. Dadurch wird der Rad- und Fußverkehr attraktiver, was wiederum langfristig zu einer Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split führen soll. Die positive Klimarelevanz stellt sich in der Hauptsache durch die erwartete Attraktivierung des Umweltverbundes ein. Hinsichtlich der CO ₂ -Emissionen ist mit einer leichten Erhöhung der Emissionsfaktoren zu rechnen.			

In Vertretung

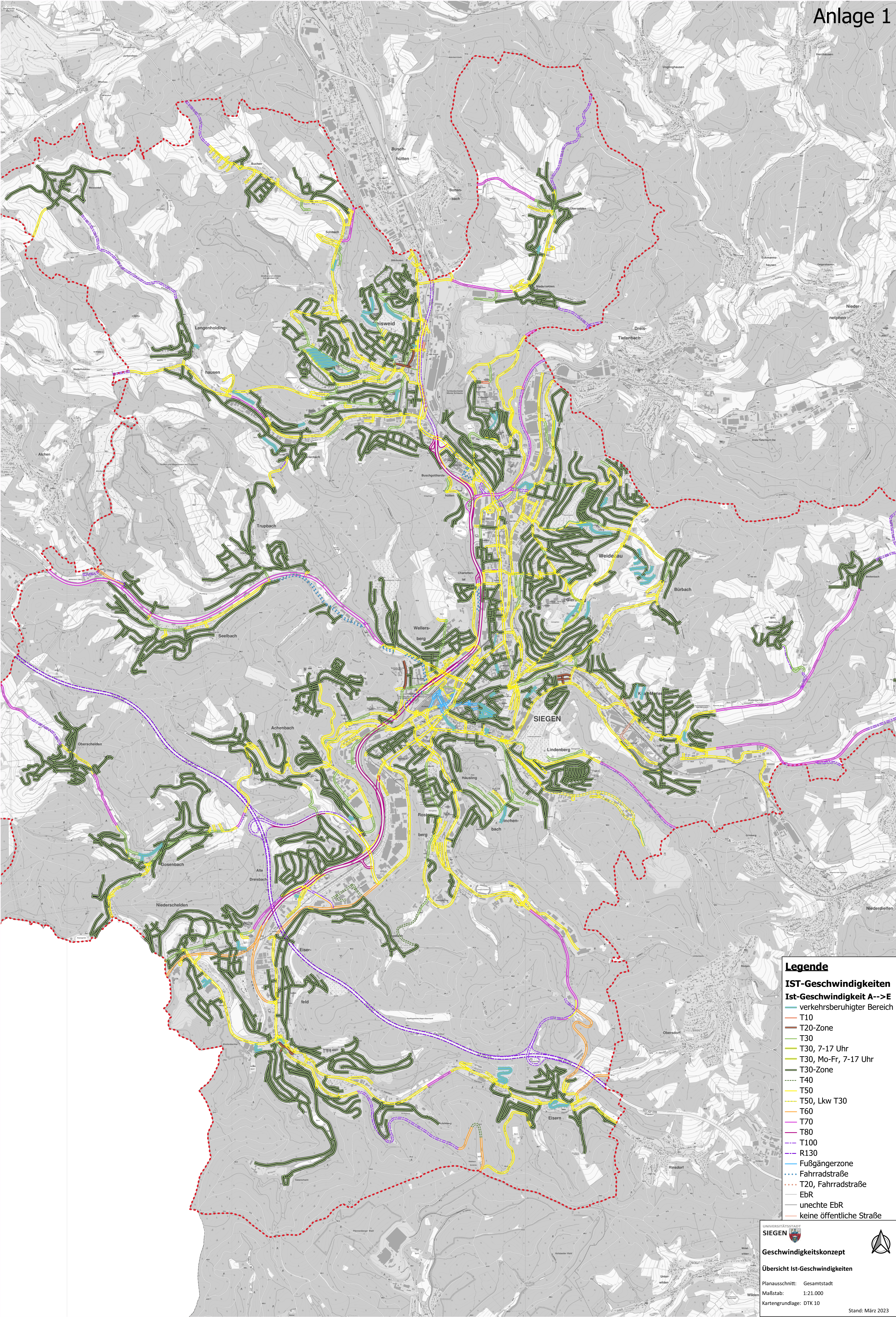
gez.

Henrik Schumann
 Stadtbaurat

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

Anlage(n):

1. [Anlage 1 Gesamtstadt Ist-Geschwindigkeiten](#)
2. [Anlage 2 Gesamtstadt Soll-Geschwindigkeiten nach Stufe 1-3](#)
3. [Anlage 3 Gesamtstadt Stufen 1-3](#)
4. [Anlage 4 Gesamtstadt Soll-Geschwindigkeiten nach Stufe 4](#)
5. [Anlage 5 Gesamtstadt Stufe 4 inkl klassifizierte Straßen](#)



Legende

IST-Geschwindigkeiten

Ist-Geschwindigkeit A-->E

- verkehrsberuhigter Bereich
- T10
- T20-Zone
- T30
- T30, 7-17 Uhr
- T30, Mo-Fr, 7-17 Uhr
- T30-Zone
- T40
- T50
- T50, Lkw T30
- T60
- T70
- T80
- T100
- R130
- Fußgängerzone
- Fahrradstraße
- T20, Fahrradstraße
- EbR
- unechte EbR
- keine öffentliche Straße



**UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN**

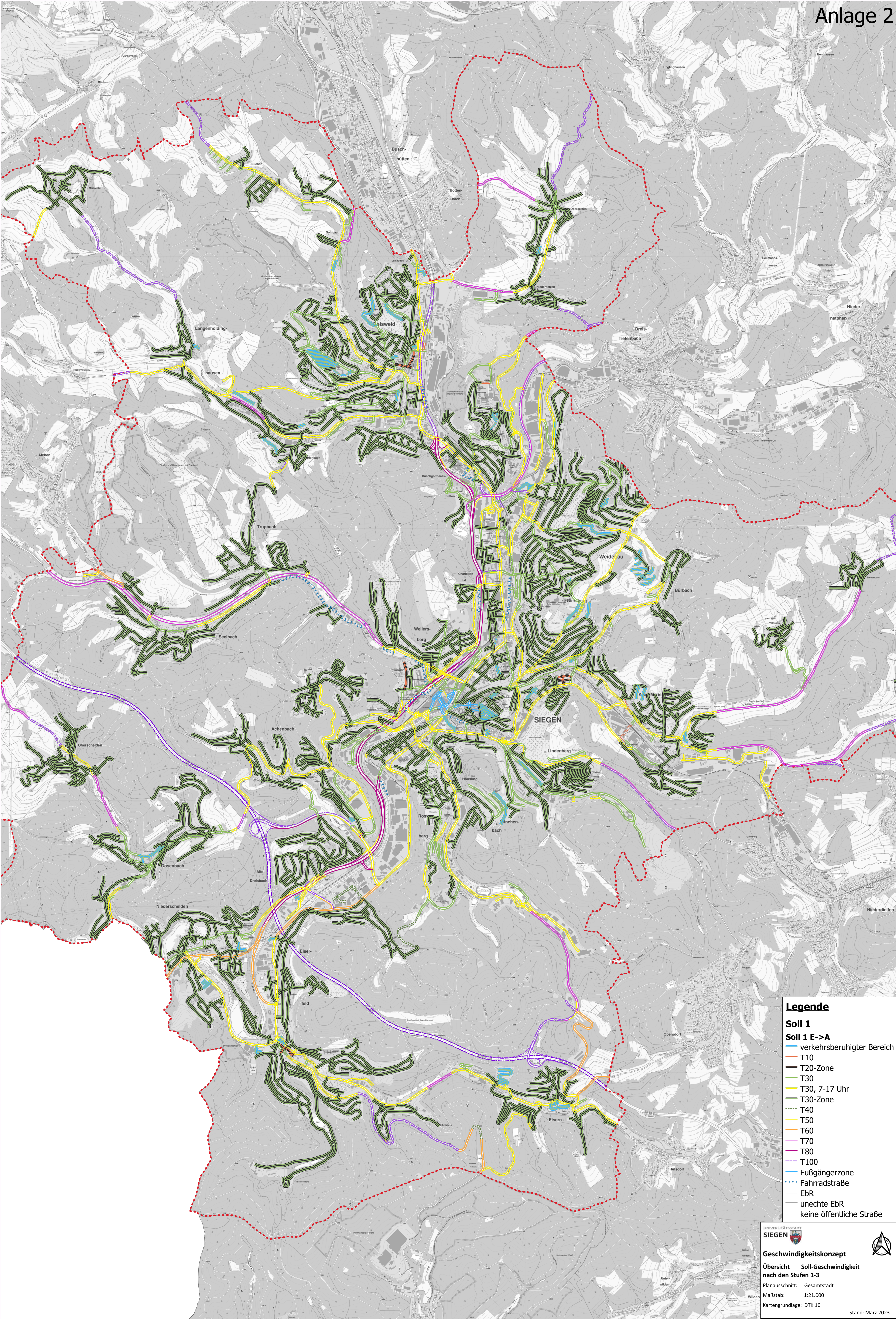


Geschwindigkeitskonzept

Übersicht Ist-Geschwindigkeiten

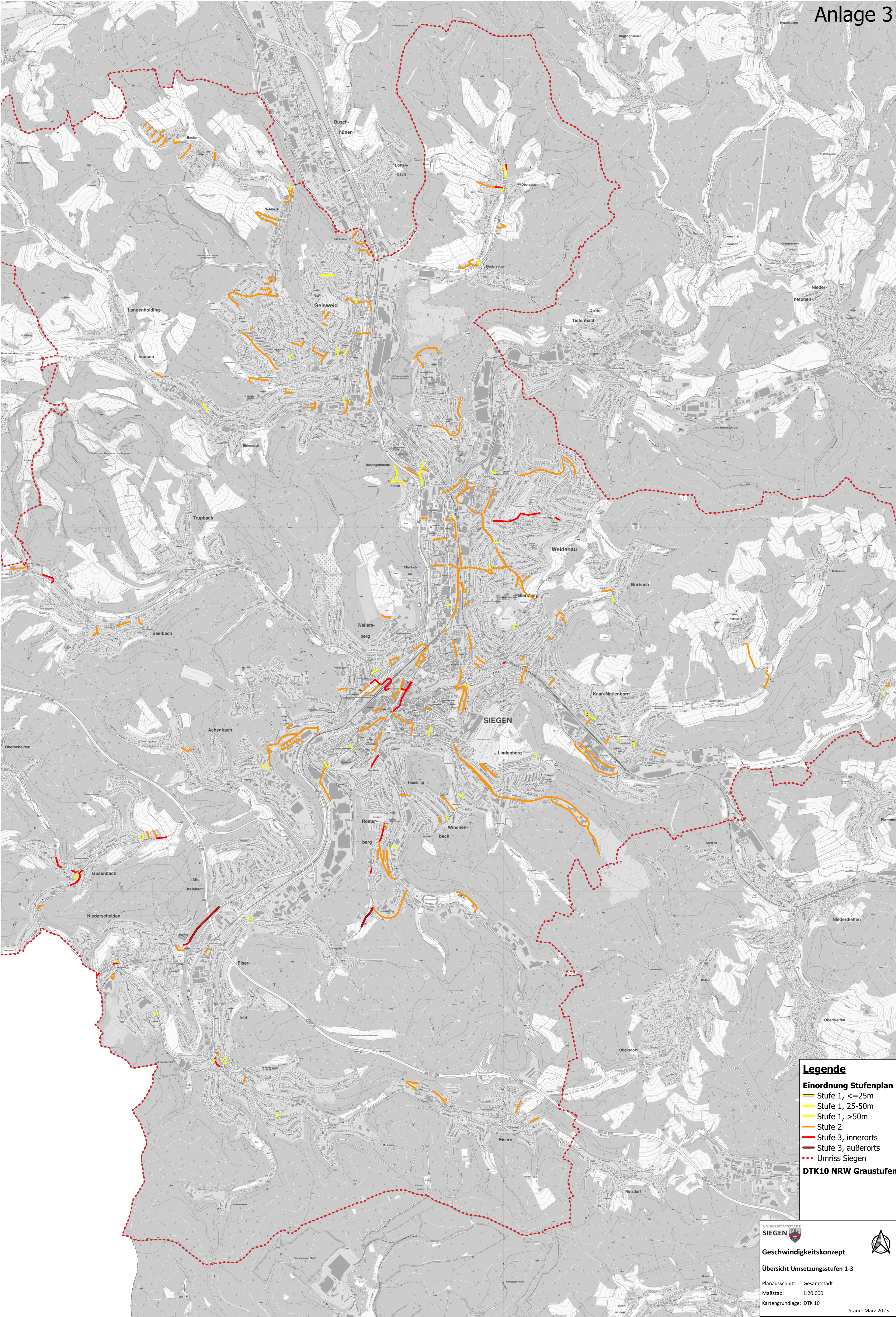
Planausschnitt: Gesamtstadt
Maßstab: 1:21.000
Kartengrundlage: DTK 10

Stand: März 2023



Legende

- Soll 1**
Soll 1 E->A
- verkehrsberuhigter Bereich
 - T10
 - T20-Zone
 - T30
 - T30, 7-17 Uhr
 - T30-Zone
 - T40
 - T50
 - T60
 - T70
 - T80
 - T100
 - Fußgängerzone
 - Fahrradstraße
 - EbR
 - unechte EbR
 - keine öffentliche Straße



Legende

Einordnung Stufenplan

- Stufe 1, <=25m
- Stufe 1, 25-50m
- Stufe 1, >50m
- Stufe 2
- Stufe 3, innerorts
- Stufe 3, außerorts
- Umriss Siegen

DTK10 NRW Graustufen

UNIVERSITÄTSSTADT
SIEGEN

Geschwindigkeitskonzept

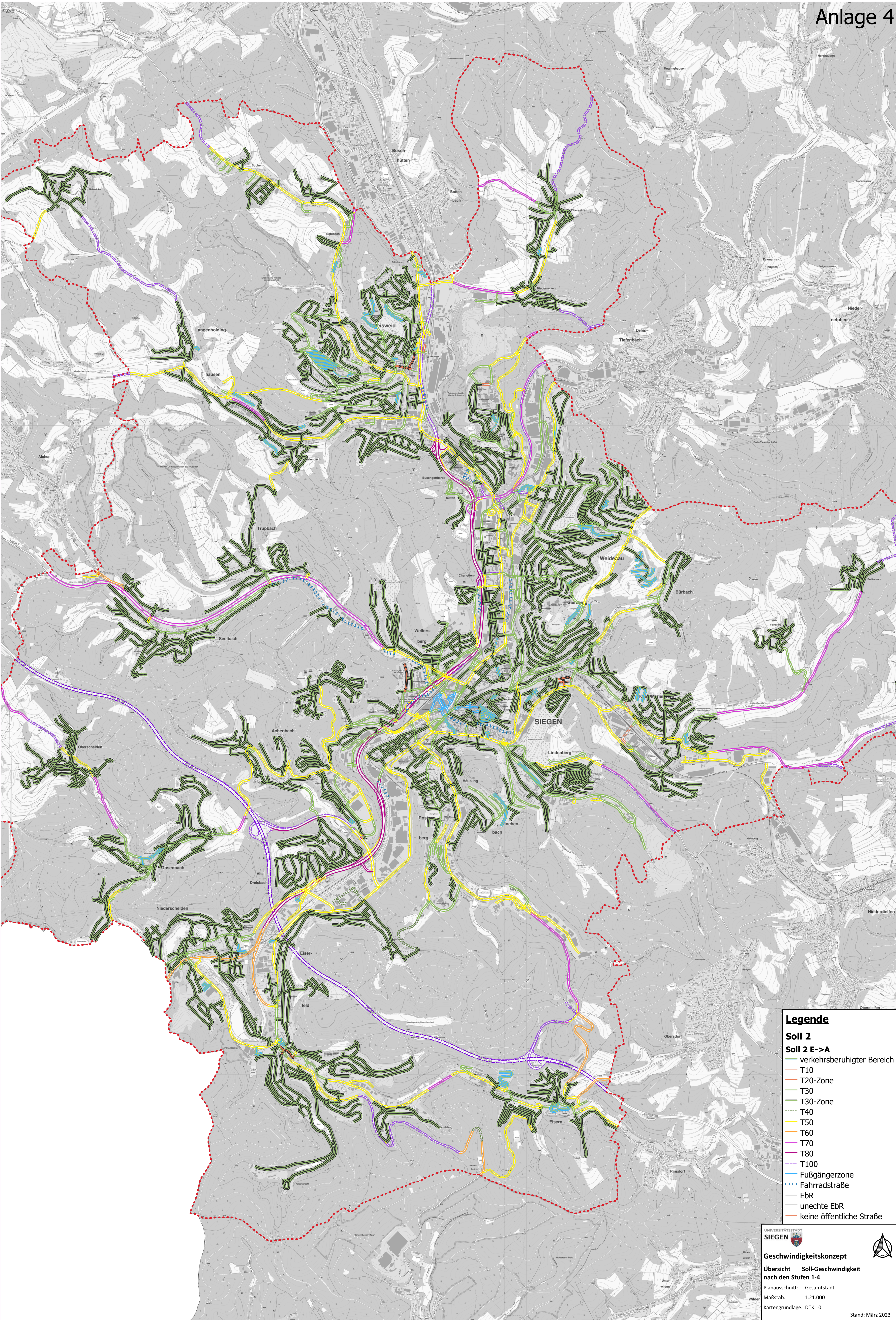
Übersicht Umsetzungsstufen 1-3

Planausschnitt: Gesamtstadt

Maßstab: 1:20.000

Kartengrundlage: DTK 10

Stand: März 2023



Legende

Soll 2

Soll 2 E->A

- verkehrsberuhigter Bereich
- T10
- T20-Zone
- T30
- T30-Zone
- T40
- T50
- T60
- T70
- T80
- T100
- Fußgängerzone
- Fahrradstraße
- EbR
- unechte EbR
- keine öffentliche Straße

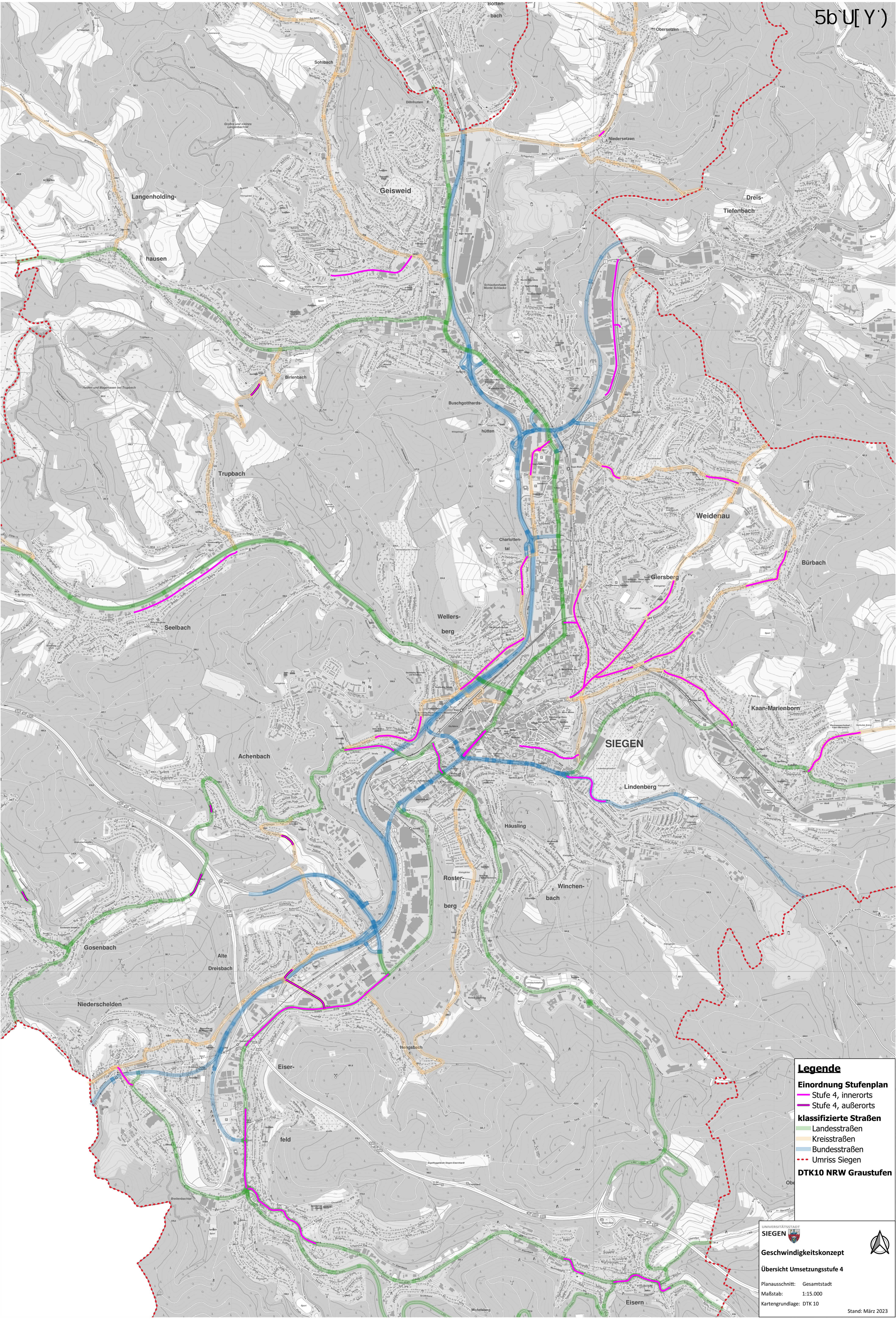


Geschwindigkeitskonzept

Übersicht Soll-Geschwindigkeit nach den Stufen 1-4

Planausschnitt: Gesamtstadt
Maßstab: 1:21.000
Kartengrundlage: DTK 10





Legende

Einordnung Stufenplan
— Stufe 4, innerorts
— Stufe 4, außerorts

klassifizierte Straßen
— Landesstraßen
— Kreisstraßen
— Bundesstraßen
--- Umriss Siegen

DTK10 NRW Graustufen



Geschwindigkeitskonzept

Übersicht Umsetzungsstufe 4

Planausschnitt: Gesamtstadt
Maßstab: 1:15.000
Kartengrundlage: DTK 10



Stand: März 2023

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßen- und Verkehrsplanung
Bearbeitet von: Herr Hinkel

Siegen, 21.03.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss 25.04.2023

Bauausschuss 24.05.2023

Kurzbezeichnung:

Radweg "Auf der Schemscheid"

Beschlussvorschlag:

Der Bauausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt den Bau des Radweges „Auf der Schemscheid“ gemäß Anlage 1 bis 3.

Sachverhalt / Begründung:

Der Radverkehr auf der Nord-/Südachse wird heute im Bereich des Industriegebietes „Auf der Schemscheid“ im Mischverkehr durch das Industriegebiet geführt. Im Anschlussbereich an den vorhandenen Rad-/Gehweg am Ende des Industriegebietes befinden sich zwei unübersichtliche 90-Grad-Kurven im Streckenverlauf, in denen es dauerhaft zu Konfliktsituationen zwischen Radverkehr, Kfz-Verkehr und Fußverkehr kommt.

Beschreibung der Maßnahme

Um den Radverkehr vom motorisierten Verkehr zu separieren sollen auf einer Länge von 450 m die Flächen unter der HTS / B62 genutzt und die Wegeführung entsprechend verlegt werden. Dafür wurde ein Antrag auf Mitbenutzung von Straßenflächen beim Landesbetrieb Straßenbau NRW gestellt. Dem Antrag wurde zugestimmt.

In Fahrtrichtung Süden wird die geplante Radwegverbindung nach ca. 250 m ab Kreuzungsbereich „Achenbacher Straße“ - „Auf der Schemscheid“ unter die HTS / B62 verlegt und am Ende mit einem geraderen Verlauf auf den vorhandenen Rad- / Gehweg geführt.

In Fahrtrichtung Norden wird der Radfahrer im Übergang vom neuen Radweg auf die Straße „Auf der Schemscheid“ über einen neuangelegten 1,50 m breiten Schutzstreifen bis hoch zur „Achenbacher Straße“ geführt.

Für den Bau des neuen 450 m langen Radweges wird das vorhandene Recyclingmaterial profiliert und ein 4,0 m breiter beleuchteter Radweg asphaltiert.

Weiterhin ist vorgesehen dem Radverkehr zusätzlichen Schutz in Richtung Norden zu geben, indem der Radverkehr außerhalb der scharfen S-Linienführung der Straße „Auf der Schemscheid“ geführt werden soll. Dafür ist bei der Deutschen Bahn angefragt worden Flächen für den Radverkehr nutzen zu können. Im Kreuzungsbereich „Auf der Schemscheid“ – „Friedrich-Friesen-Straße“ soll der Radverkehr rechts vom Pfeiler der HTS / B62 über ca. 25 m über das Gelände der Deutschen Bahn geführt werden. Danach wird der Radverkehr wieder auf den 1,50 m breiten Schutzstreifen geführt.

Die schriftliche Bestätigung wird aufgrund positiver Gesprächsergebnisse erwartet. Eine gemeinsame Umsetzung beider Maßnahmen ist vorgesehen, sind aber nicht voneinander abhängig.

Dem Arbeitskreis Radverkehr wurde in der Sitzung vom 29.03.2023 die Planung des Radweges vorgestellt. Der Arbeitskreis empfiehlt den Ausbau des Radweges.

Im Haushalt sind Mittel für den Ausbau des Radweges eingestellt. Eine Ausschreibung kann entsprechend des Arbeitsprogrammes noch dieses Jahr erfolgen, um den Ausbau in 2024 umsetzen zu können.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer
210.000,00 €	-	100 %	-	<input checked="" type="checkbox"/> ist erfolgt. <input type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.

Veranschlagung

<input checked="" type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input checked="" type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode
HH 2023			350.000,00 €	T120201130 Sachkonto 7852000

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein

<input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<input checked="" type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz Förderung und Erhöhung des Radverkehrsanteils.			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen) Stimmt mit den Zielen „Siegen zu neuen Radlern“ und dem Klimaschutzteilkonzept Mobilität überein.			

Im Auftrag

gez.

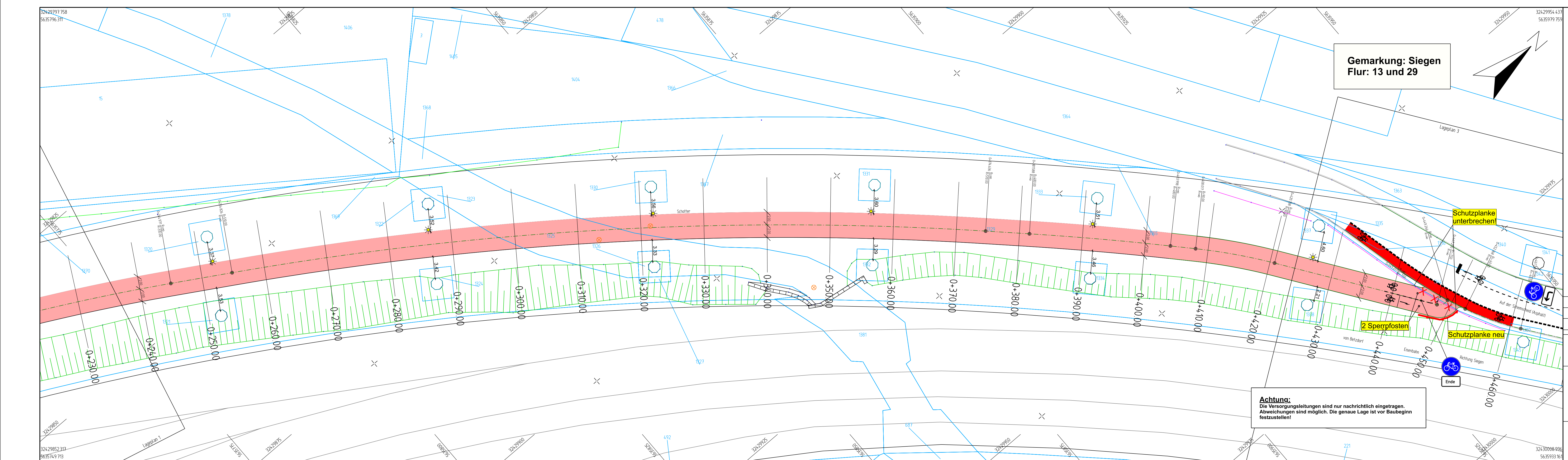
Hinkel

stellvertr. Abteilungsleiter 4/1

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

Anlage(n):

1. [Anlage-1 2023-03-22 LP1 AufderSchemscheid 250](#)
2. [Anlage-2 2023-03-22 LP1 AufderSchemscheid 250](#)
3. [Anlage-3 2023-03-22 LP1 AufderSchemscheid 250](#)



Legende

Bestand:

- Regeneinlauf
- Kanaldeckel
- Gasschieber
- Wasserschieber
- Hydrant
- Straßenlaterne

Planung:

- Bodenhülle für Sperrpfosten bzw. Verkehrsschild
- Straßenlaterne
- Radweg, Geh-/Radweg

- Baum
- Kanal / ESi
- Telekommunikation
- RWE Kabel
- Gasleitung

- Regeneinlauf mit Entwässerungsleitung
- Baum entfällt
- Böschung/Auftrag
- Böschung/Abtrag
- Grünfläche/Bankett

Achsenbeschriftung:

- Querprofil
- Tangentenschnittpunkt mit Ausrundung und Längsneigungen

Hinweis: Es sind ggf. nicht alle in dieser Legende aufgeführten Planungselemente im Lageplan enthalten!

Anlage 2

Bezeichnung der Änderung	geändert am/von	geprüft am/von

Universitätssstadt Siegen
Abteilung 4/1 - Straße und Verkehr

Entwurfsplanung

Radweg Auf der Schemscheid
in Siegen Mitte

Station 0+230.000 bis 0+460.000

Planart:
Lageplan 2

Blatt:

Datum: Mai 2022
gezeichnet: Mai 2022
geprüft: Mai 2022

Name: Bläßer
Bläßer
Hinkel

Gesehen / Aufgestellt:
Siegen, Mai 2022
im Auftrag
gez. Hinkel

Maßstab:
1 : 250

Reg.Nr.:
7918

VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4
Bereich: Straßenverkehrsbehörde
Bearbeitet von: Frau Born

Siegen, 22.03.2023

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

Verkehrsausschuss **25.04.2023**

Kurzbezeichnung:

Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der Universitätsstadt Siegen am 07.02.2023

Beschlussvorschlag:

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt den Empfehlungen der Arbeitskommission zu.

Sachverhalt / Begründung:

Die Arbeitskommission hat am 07.02.2023 verschiedene verkehrliche Maßnahmen im Stadtgebiet beraten und entsprechende Vorschläge und Empfehlungen ausgesprochen. Das Ergebnis ist in der Niederschrift zusammengefasst und wird im Verkehrsausschuss zur Einzelberatung und Entscheidung vorgelegt.

Finanzielle Auswirkungen ☐ ja ☐ nein

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

Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode
				Sachkonto

Klimaschutz

Klimarelevanz	Veränderungen CO ₂ -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input type="checkbox"/> Nein <input 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 type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
Erläuterung Klimarelevanz			
Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)			

Im Auftrag

gez.

A. Schreiber
 Abteilungsleiterin 4/1

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

Anlage(n):

1. [Gesamte Niederschrift](#)

GESAMTE NIEDERSCHRIFT

über die 6. Sitzung des AK-VerKA

vom: 07.02.2023
von: 15:00 Uhr
bis: 15:51 Uhr
Ort: VWS GmbH, Marienhütte 2,
57080 Siegen, Betriebsgelände

Anwesend waren:

Vom :

Stv Stinner, Jürgen
Stv Eckhardt, Klaus
Stv Englert, Franz
AM Köckritz, Thomas
Stv Könen, Wolfgang Max
AM Krüger, Jannik
AM Maurer, Michael
AM Zavadil, Michael

vertritt Six, Annette

Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar
AM Dörner, Andreas
AM Frodl, Rüdiger

Als Zuhörer:

Semper, Manfred
Schmitt, Jens

Von der Verwaltung:

Schreiber, Anke
Born, Melanie

Nicht anwesend waren:

AM Korczak, Dominik
Stv Six, Annette
Stv Steffe, Roland

vertreten durch AM Maurer, Michael

A. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Straße „Im süßen Kampen“ Beschilderung als Anlieger-Straße - Antrag der CDU-Fraktion -

Vorlage Nr. AT 223/2022

Frau Born unterbreitet den Vorschlag der Verwaltung, den Verkehr erst einmal verdeckt zu messen um dann auf Basis der Ergebnisse Maßnahmen vorzuschlagen.

Herr Eckhardt merkt an, dass bei einer Anliegerstr. 90 % KAG-Beiträge fällig würden und dann vorher alle Anliegenden befragt werden müssten.

Herr Stinner sieht die Funktion der Straße als Durchgangsstraße zwischen Giersberg und Kaan-Marienborn.

Herr Zavadil bestätigt die Einschätzung von Herrn Stinner und weißt als häufiger Nutzer auf Abbiegeschwierigkeiten hin und äußert Überlegungen zu einer möglichen Einbahnstraße.

Herr Krüger merkt an, dass der Antragsteller auch Anlieger ist und bei einer Einbahnstraße schneller gefahren würde.

Herr Englert teilt die Meinung Herrn Krügers und bestärkt, dass das beidseitige Parken die Geschwindigkeit reduziert. Es handele sich nur um ein zeitlich begrenztes Problem aufgrund der Schulen, daher solle man vormittags und nachmittags messen. Er sieht die Straße als Entlastungsstraße und eine Einbahnstraße überlaste die Giersbergstraße. Beschwerden, dass Anliegende nicht aus und in ihre Zufahren kommen seien ihm nicht bekannt. Das Thema Raserei sei ihm neu.

Herr Maurer gibt Herrn Englert Recht. Es sei eine Verbindung zwischen Giersberg und Bürbacher Weg. Er fahre oft dort her und dass gerast würde habe er nie erlebt.

Herr Könen verweist nochmal auf die Konsequenzen höherer KAG-Beiträge bei einer Anliegerstraße hin und fragt, ob zwischenzeitig gemessen wurde.

Frau Born verneint dies. Am 14.02.2023 werde im Verkehrsausschuss mitgeteilt, wann und wo man messen wolle und im VerkA am 07.03.2023 teile man das Ergebnis und evtl. Maßnahmenvorschläge mit.

Herr Frodl findet eine verdeckte Messung gut. Aus polizeilicher Sicht sei das Verkehrszeichen „Anlieger frei“ nicht kontrollierbar. Der Bauzustand sei aus seiner Sicht kein Argument. Die Unfallauswertung ergebe Fehlanzeige.

Beschluss:

Die Verwaltung führt eine verdeckte Messung durch und stellt in der Märzszitzung des Verkehrsausschusses das Ergebnis vor.

Nachtrag zur Niederschrift

Im VerkA 14.02.2023 konnte mitgeteilt werden, dass die verdeckte Messung in der 7. KW 2023 zw. Hsnr. 7-9 erfolgt.

Das Messgerät hat vom 13.02.23 (14 Uhr) bis 17.02.23 (10 Uhr) zwischen Hsnr. 11-13 gemessen. Die sog. V85 liegt in Fahrtrichtung Wittgensteiner Str. bei 32 km/h und in Fahrtrichtung Bürbacher Weg bei 31 km/h. Die Anzahl der KFZ in der Spitzenstunde liegt annähernd bei ca. 100 KFZ/Std. Die Belastung entspricht der kleinsten Straßenkategorie dem Wohnweg. Der Wohnweg ist i.d.R. eine Stichstraße. Anhand der Zahlen lässt sich nicht eine übermäßige Belastung durch Durchgangsverkehr ablesen, sondern eher, dass die Straße „Im Süßen Kampen“ sehr schwach und zudem noch sehr gleichmäßig frequentiert ist. Auch eine Nutzung in den Spitzenzeiten, Berufsverkehr, lässt sich nicht ablesen.

Für die Verwaltung leitet sich somit kein Handlungsbedarf ab. Die Verwaltung schlägt die Rücknahme des Antrages 223/2022 vor.

6. AK VerkA 07.02.2023

2. Fußgängerüberweg Siegstraße

Vorlage Nr. VL 1097/2022

Frau Born geht inhaltlich auf die Verwaltungsvorlage ein, die im Dez. 2022 aus dem VerkA in die Arbeitskommission zur weiteren Beratung verwiesen wurde und ergänzt um die Möglichkeit einer LSA-Prüfung.

Die Nachfrage von Herrn Könen, ob die Verlegung der Bushaltestelle „vom Tisch“ sei, bejaht Frau Born.

Herr Eckhardt favorisiert aus finanziellen Gründen Variante 1.

Herr Könen befürwortet dies, auch vor dem Hintergrund der 80 %-igen Förderung, die zu erwarten sei.

Beschluss:

Der Arbeitskommission spricht sich einstimmig für die Umsetzung der Variante 1 aus.

6. AK VerKA 07.02.2023

3. Freigründer Straße - Schutzstreifen Radverkehr

Frau Schreiber trägt die Historie vor.

Herr Frodl führt aus, dass bei der Anlegung eines Schutzstreifens bergauf die Halteverbotsbeschilderung für Schwertransporte entfalle. Das Ziel solle sein, die Radfahrenden auf der stark befahrenen Straße zu schützen.

Herr Stinner ergänzt, dass die Straße stark und schnell befahren würde.

Eine Nachfrage, ob die Radfahrenden auch den Gehweg nutzen können, verneint Frau Schreiber.

Herr Könen fragt, ob aufgrund des Schutzstreifens mit Wegfall der parkenden Fahrzeuge nicht zu schnell gefahren würde.

Herr Frodl teilt die Bedenken nicht.

Herr Krüger verweist auf Kosteneinsparungen beim Schwerlastverkehr.

Herr Englert äußert Bedenken, dass die Anlieger durch den Wegfall der Parkmöglichkeiten „beschnitten“ würden.

Herr Frodl merkt an, dass kein Anwohner ein einforderbares Recht habe auf öffentlicher Straße zu parken.

Frau Schreiber ergänzt, dass bergab ja noch geparkt werden dürfe und bergauf Stellplätze vor den meisten Häusern vorhanden seien.

Zur Anfrage von Herrn Stinner trägt Frau Born den Sachstand zum Fußgängerüberweg Freigründer Straße, Höhe Wiedthalstraße, vor. Der Zuschussantrag ist gestellt, die Bewilligung wird abgewartet.

Ergänzend berichtet Frau Born, dass die Querungshilfe Höhe „Am Brüderbund“ bei entsprechender Witterung angebracht werde und nimmt hierzu den Hinweis von Herrn Stinner mit, dass der Verkehrsspiegel im Anschluss wieder aufgestellt werden müsse, der das Ausfahren aus „Am Brüderbund“ nach links auf die Freigründer Straße erleichtere.

Beschluss

Die Arbeitskommission spricht sich bei einer Enthaltung dafür aus, bergauf einen Schutzstreifen für Radfahrer einzurichten.

6. AK VerkA 07.02.2023

4. Fußgänger Weidenauer Giersberg

Frau Born trägt den zu beratenden Antrag vor und führt aus, dass die Verwaltung das Zusatzschild „7-17 h“ im Zuge der Umsetzung des Geschwindigkeitskonzeptes entfernen möchte.

Herr Semper kann den Anlass den Antrages nicht nachvollziehen, da ihm dort kein Unfall bekannt sei. Ein Schild „Achtung Wanderer“ sollte ausreichen.

Herr Frodl bestätigt, dass es hier keine Unfälle gegeben hat und führt aus, dass es sich um das Gefahrenzeichen „Fußgänger“ handele, dass hier nicht aufgestellt werden dürfe, da es zwei Querungsmöglichkeiten innerhalb 40 m gebe.

Beschluss

Im Rahmen der Umsetzung des Geschwindigkeitskonzepts ist vorgesehen, die derzeitige zeitliche Begrenzung zur bestehenden 30 km/h zu entfernen, dem schließt sich die Arbeitskommission an.

6. AK VerkA 07.02.2023

5. Verschiedenes

- a) Obwohl gesetzlich verboten, wird im Wendehammer Oberlinstraße geparkt, so Herr Semper. Er bittet um zusätzliche Beschilderung.
- b) Herr Stinner fragt nach dem Sachstand zur Wetzlarer Straße und Westerwaldstraße im Bezug auf die Schulkinder. Zur möglichen Etablierung von Schülerlotsen muss der Sachstand nachgereicht werden, so Frau Born. Zur Überprüfung der Parkmarkierung in der Hol-Bring-Zone vereinbaren Herr Stinner und Frau Born einen Ortstermin.

Herr Krüger erfragt den Sachstand zur gewünschten Aussetzung der Überwachung des ruhenden Verkehrs im Bereich der o. g. Hol-Bring-Zonen sowie der Westerwaldstraße entlang der Pestalozzischule während der Schulferien.

Nachtrag zur Niederschrift:

Am 20.02.2023 hat der Ortstermin zwischen Herrn Krüger und Frau Born stattgefunden, mit Herrn Stinner im telefonischen Austausch. Es wurde keine gegenläufige Beschilderung und Markierung festgestellt.

Am 13.02.2023 wurde von der städtischen Verkehrsüberwachung mitgeteilt, dass einem Agreement zur Aussetzung der Überwachung des ruhenden Verkehrs während der Schulferien nicht zugestimmt wird.

- c) Frau Born geht auf die Parksituation Freudenberger Straße (alt), zwischen „Schelderberg“ und „Am Ehrenmal“ ein. Es habe mehrere Ortstermine gegeben und die Verwaltung schlage einen „Lückenschluss“ der Halteverbotsbeschilderung in Fahrtrichtung Siegen vor.

Herr Könen mutmaßt als Ortskundiger, dass die Beschilderung ignoriert würde.

Herr Dörner merkt an, dass die Busse kaputt gefahren würden und sie die Fahrten einstellen würden, wenn man keine Lösung finde.

Da der Sachverhalt noch nicht in der Anhörung zwischen der Polizei und der Verwaltung war, hofft Herr Englert, dass die Verwaltung und Polizei eine Lösung finden.

Nachtrag zur Niederschrift:

Im Anschluss an die Sitzung hat ein Ortstermin zwischen Herrn Frodl und Frau Born stattgefunden.

Auf der Freudenberger Straße ist nach Einmündung „Schelderberg“ VZ 286-10 (Anfang eingeschränktes Halteverbot) aufzustellen und vor Einmündung „Am Ehrenmal“ VZ 286-20 (Ende), je mit Zusatz 1040-30 „6-13 h“.
Damit erfolgt o. g. Lückenschluss.

Unter Berücksichtigung des angrenzenden Gewerbes erfolgt die Anordnung des eingeschränkten statt absoluten Halteverbotes.

Die zeitliche Eingrenzung zum eingeschränkten Halteverbot orientiert sich an den im Vergleich zur Hsnr. 477 (Kaffeerösterei) + 484 (Tierarzt) kürzeren Öffnungszeiten der Bäckerei (Hsnr. 482).

Die auf ganzer Länge wegfallenden *parkenden* PKW schaffen Fläche zur Entzerrung der Pulkbildung *haltender* PKW.

6. AK VerKA 07.02.2023

Siegen, den 22.02.2023

gez.

Born