

## **Bekanntmachung der Universitätsstadt Siegen**

Die 8. Sitzung des Verkehrsausschusses findet am

**Dienstag, 14.06.2022, 17:00 Uhr,**

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

---

### **A. ÖFFENTLICHE SITZUNG**

1. Hinweise zu Niederschriften
  - 1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 15.02.2022
  - 1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2022
2. Fragestunde
3. Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung
4. „Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen  
hier: Beschluss der öffentlichen Auslegung des Satzungsentwurfes“
5. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der Universitätsstadt Siegen am 01.03.2022
6. Festlegung der Sitzungstermine der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses
7. Einrichtung der Straße „An der Alche“ als Fahrradstraße
8. Einrichtung einer Bewohnerparkzone am Wellersberg

### **B. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG**

1. Hinweise zu Niederschriften
  - 1.1 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2022
  - 1.2 Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2022

### **2. VERSCHIEDENES**

### **3. MITTEILUNGEN AN DIE PRESSE**

Alle Informationen sind auch im Ratsinformationssystem der Stadt Siegen unter [www.siegen.de](http://www.siegen.de) abrufbar.

---

## Ö F F E N T L I C H E   N I E D E R S C H R I F T

### über die 8. Sitzung des Verkehrsausschusses

vom:            **14.06.2022**

von:            **17:00 Uhr**

bis:            **17:49 Uhr**

Ort:            **Rathaus Geisweid, Lindenplatz 7,  
57078 Siegen, Großer Sitzungssaal**

#### **Anwesend waren:**

##### Vom Verkehrsausschuss:

Stv Eckhardt, Klaus	- als Vorsitzender
Stv Christian, Thomas	
AM Doppler, Christian	vertritt Vogt, Christian
Stv Englert, Franz	
Stv Heilmann, Martin	
Stv Heupel, Rüdiger	
AM Jagielski, Olaf	
Stv Kamieth, Jens	- ab 17.04 Uhr
AM Krüger, Jannik	
AM Maurer, Michael	vertritt Six, Annette
AM Müller, Manfred	- bis 18.00 Uhr
AM Neumann, Daniel	vertritt Jung, Angela
AM Neumann, Thomas	
AM Schloos, Ulrich	vertritt Schneider, Silke - ab 17.02 Uhr
Stv Stinner, Jürgen	
AM Waidmann, Maik	

##### Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar  
AM Dörner, Andreas  
AM Gebhardt, Ralf  
IntRM Neumann, Natalia  
AM Rhode, Manfred  
AM Schiffmann, Peter



Von der Verwaltung:

Städt. BD Schreiber

VA Born

VA Bockemühl

- bis 17.49 Uhr (ö.T.)

VA Mockenhaupt

- als Schriftführerin

Nicht anwesend waren:

Stv Jung, Angela

vertreten durch AM Neumann, Daniel

Stv Schneider, Silke

vertreten durch AM Schloos, Ulrich

Stv Schoew, Torsten

Stv Six, Annette

vertreten durch AM Maurer, Michael

AM Vogt, Christian

vertreten durch AM Doppler, Christian

AM Opterbeck, Ralf

- entschuldigt

AM Padt, Günter

AM Schlabach, Ulrich

- entschuldigt

**A.      ÖFFENTLICHE SITZUNG****1.      Hinweise zu Niederschriften****1.1      Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 15.02.2022**

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

**8. VerkA 14.06.2022**

**1.2      Hinweise zur Niederschrift über die Sitzung vom 16.03.2022**

Es werden keine Hinweise zur Niederschrift gegeben.

**8. VerkA 14.06.2022**

**2.      Fragestunde**

Es liegen keine Anfragen vor.

**8. VerkA 14.06.2022**

**3.      Anträge gemäß § 9 der Geschäftsordnung**

Es liegen keine Anträge vor.

**8. VerkA 14.06.2022**

**4. „Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen  
hier: Beschluss der öffentlichen Auslegung des Satzungsentwurfes“**

Vorlage Nr. VL 907/2022

**Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die öffentliche Auslegung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigefügten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**8. VerkA 14.06.2022**

**5. Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der  
Universitätsstadt Siegen am 01.03.2022**

Vorlage Nr. VL 852/2022

**Beschluss:**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen stimmt nachfolgenden Empfehlungen der Arbeitskommission zu:

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:**

**Zu 1. Samuel-Frank-Straße**

Die Arbeitskommission spricht einstimmig die Empfehlung aus, die bestehende Einbahnstraßenregelung (AK-VerkA 13.08.2020, VerkA 08.09.2020) beizubehalten.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:**

**Zu 2. Auf der Schemscheid**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig, die Temporeduzierung auf 30km/h durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone für die Straßen Am Alten Stadtplatz und Auf der Schemscheid ab Einmündung Achenbacher Straße.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 3. Kirlestraße**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Überwachung der Tempo-30-Zone.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 4. Kampenstraße**

Auf den Beschluss bzw. die Niederschrift des VerkA 15.02.2022 wird verwiesen.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Zu 5. An der Alche**

Die Frage von Herrn Heilmann nach dem Vorrang der Fahrradstraße bei der abknickenden Vorfahrt in die Weststraße, beantwortet Frau Schreiber dahingehend, dass das Aufheben der abknickenden Vorfahrt bei dem Abschnitt Weststraße bis Café de Sol noch nicht von Interesse sei. Von Interesse sei dies nur für den Bereich Fischbacherbergstraße bis Café de Sol.

Weiter fragt Herr Heilmann nach dem Vorliegen der Unterschriftenliste der Anwohner bei der Verwaltung zum Anliegen, in diesem Bereich das Parken nicht mehr zu erlauben.

Die Unterschriftenliste liege sicherlich vor, betreffe aber den Abschnitt Fischbacherbergstraße bis Weststraße. Die Verwaltung habe dazu in der nächsten Sitzung des Arbeitskreises Optimierungsmöglichkeiten vorstellen sollen. Dem habe die Verwaltung durch die im weiteren Verlauf der Tagesordnung zur Beratung anstehende Vorlage vorgegriffen, da es keine Optimierungsmöglichkeiten, die der Sicherheit gerecht werde, gebe. Um die Straße bereits für die derzeitige Situation sicherer zu machen, müsse das Parken entfallen, so Frau Schreiber.

**Beschluss:****Zu 5. An der Alche**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig den Straßenabschnitt ab Rad- Gehweg Café del Sol bis Einmündung Weststraße als Fahrradstraße auszuschildern und beauftragt die Verwaltung für den Straßenabschnitt ab Weststraße bis Fischbacherbergstraße Optimierungsmöglichkeiten für den Fahrradverkehr zu untersuchen und diese in der nächsten AK VerkA wieder vorzustellen.

**Beratungsergebnis: 15 Stimmen dafür, 0 dagegen, 1 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 6. Ziegeleistraße**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Temporeduzierung auf 30 km/h.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 7. Auf der Maibras**

Die Arbeitskommission sieht einstimmig keinen Bedarf zur Einrichtung einer Bewohnerparkzone.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 8. Hermann-Böttger-Weg**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig aufgrund der durchschnittlichen Geschwindigkeitsmessergebnisse von 22 bzw. 23 km/h das Tempolimit 20 km/h auszuschildern und so die Parkmöglichkeiten nicht einzuschränken.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Beschluss:****Zu 9. Am Sender**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Einrichtung eines „Berliner Kissens“ an der Stelle, wo die Grundschüler die Fahrbahn zum Parkplatz queren.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**Zu Verschiedenes Ziffer b) Verkehrszählungen im Bereich Reichwalds Ecke/ Obergraben/ Häutebachweg**

Frau Schreiber teilt mit, dass die Verkehrszählungen erst nach Abschluss der Baumaßnahme Sinn machen und sagt die Vorlage der Ergebnisse nach Abschluss der Baumaßnahme zu.

⇒ *Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen nimmt die Information der Verwaltung, dass die Verkehrszählung nach Abschluss der Baumaßnahme durchgeführt wird und die Ergebnisse dann dem Verkehrsausschuss vorgelegt werden, zur Kenntnis.*

**8. VerkA 14.06.2022**

**6. Festlegung der Sitzungstermine der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses**

Vorlage Nr. VL 952/2022

**Beschluss:**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die vorgeschlagenen Sitzungstermine der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses:

Dienstag, 28.06.2022,Dienstag, 20.09.2022,Dienstag, 08.11.2022.**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)****8. VerkA 14.06.2022****7. Einrichtung der Straße „An der Alche“ als Fahrradstraße**

Vorlage Nr. VL 929/2022

Herr Schloos thematisiert die Erhebungen aus dem Jahr 2019, in dem ein Fahrradanteil von 3,9 % dargelegt worden sei. Im Arbeitskreis Klimaschutzteilkonzept Mobilität sei geplant und gehofft worden, den Fahrradanteil zu erhöhen. In 2020 habe der Bürgermeister vorgetragen, dieser Anteil habe sich verdoppelt. Er sei irritiert, mit 6,9 % planen zu wollen, wenn der Anteil in 2020 bereits 7,8 % hätte betragen müssen. Eine entsprechende Aufklärung sei bisher nicht erfolgt. Er habe bereits bei der Vorstellung des Klimaschutzteilkonzeptes vorgetragen, dass er diesen Ansatz für sehr konservativ halte, da man die Veränderungen durch Corona und die zunehmende Anzahl von Ebikes etc. nicht zur Kenntnis nehme. Er habe den Eindruck, man wolle die Stadt touristisch attraktiver machen, aber nicht den Fahrzeugverkehr antasten.

Auf den Einwand von Herrn Schloos führt Frau Schreiber aus, Frau Dr. Engelen habe die Gründe für den Ansatz in den Gremien erklärt. Sie werde ihm diese Erklärung noch einmal zur Verfügung stellen.

Zur Verwaltungsvorlage führt Frau Schreiber aus, Grund für deren Erstellung sei, dass es keine Möglichkeit gebe, die derzeitige Verkehrssituation zu optimieren. Bereits derzeit bestehe das Hauptproblem darin, dass die am Straßenrand parkenden Fahrzeuge in der engen Straße keinen Begegnungsverkehr zulassen und auch den Fahrradverkehr gefährden. Die Verwaltung habe aber auch den Auftrag, den Radverkehr zu fördern. Verkehrszählungen im Mai 2022 hätten 16.748 Radfahrer ergeben, die diese Strecke befahren hätten. Es würden durch die Maßnahme 25 parkende Fahrzeuge „vertrieben“. Die Anwohner hätten ausreichend Platz auf ihren Grundstücken, auch die Schule verfüge über Parkplätze. Die Parkplätze würden überwiegend von Schülern genutzt, die die Parkgebühren auf dem Parkplatz des Berufskollegs sparen wollen. Es erstrecke sich auch eine Bewohnerparkzone auf diesen Bereich, in welchen Straßen diese noch ausgewiesen werde, um Ersatz zu schaffen, werde geprüft. Auf-

grund der vorhandenen Garagen, würden in diesem Bereich keine Anlieger mit einem Bewohnerparkausweis parken, da diese keinen erhalten. Wollte man den Radverkehr fördern, müssten die Parkplätze auf dieser wichtigsten Verbindung auf der Ost/ West- Achse entfallen und die Strecke als Fahrradstraße ausgewiesen werden.

Es ergibt sich eine Aussprache, an der sich die Herren Doppler, Krüger, T. Neumann, Eckhardt und Stinner beteiligen. Fragen der Ausschussmitglieder werden von Frau Schreiber abschließend beantwortet.

Im Rahmen der Aussprache wird thematisiert,

- dass die Notwendigkeit der Anordnung von Haltverboten aufgrund der Straßenbreite gegeben ist,
- dass die Verkehrssituation aufgrund der ein- und ausfahrenden Fahrzeuge und der Straßenbreite sehr angespannt sei,
- dass keine Ausschilderung eines Fußgängerüberweges nach der StVO vorgenommen werden dürfe, um dem Radfahrer das Überfahren des Fußgängerüberweges zu erlauben. Hier müsse planerisch geprüft werden, wie dem Radverkehr Vorrang eingeräumt werden könne,
- dass es Ziel sein sollte, die abknickende Vorfahrt in die Weststraße aufzulösen und den abgesenkten Bordstein an dieser Stelle zu entfernen,
- dass die Schüler der Berufskollegs während der Schulzeit unter der HTS kostengünstig zum Tagesarif von 1 Euro parken könnten,
- dass die Maßnahme ein wichtiger Punkt im Hinblick auf die Verbesserung und Optimierung des Verkehrskonzeptes Mobilität und im Hinblick auf die Ost/ West- Achse darstelle,
- dass die Überquerung der Fischbacherbergstraße verbessert wird, um eine bessere Anbindung der Nord/ Süd- Achse zu erreichen.
- dass aufgrund der Anzahl der Fahrradbewegungen keine andere Möglichkeit bestehe, als dort eine Fahrradstraße einzurichten, um die Verkehrssicherheit zu gewährleisten
- dass man sich aufgrund der wegfallenden 25 Parkplätze den Wellersberg ansehen müsse, da sich die Verkehrsteilnehmer alternative Parkräume suchen würden,
- dass vorgeschlagen wird, sich den Bereich im Arbeitskreis des Verkehrsausschusses im Hinblick auf den Fußgängerüberweg über die Fischbacherbergstraße bzw. nach Fertigstellung der Mauer anzusehen.

Frau Schreiber stellt fest, dass sich nach Fertigstellung der Mauer an den vorhandenen Straßenbreiten und auch an der Örtlichkeit keine Änderungen ergeben. Die Verwaltung habe die Argumente vorgetragen, auch sei die Örtlichkeit bekannt. Dass sich der Arbeitskreis mit einer möglichen Lösung in Zusammenhang mit dem Fußgängerüberweg beschäftige, sei verständlich.

### **Beschluss:**

Der Verkehrsschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße „An der Alche“ von Einmündung Fischbacherbergstraße bis Ein-

mündung Weststraße, gemäß der Anlagen 1 und 2 der Vorlage VL 929/2022.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**8. VerkA 14.06.2022**

## **8. Beschluss des Bezirksausschuss V: Parksituation am Wellersberg**

Vorlage Nr. VL 939/2022

Im Rahmen ihrer Erläuterungen der Verkehrssituation tragen Frau Schreiber und Frau Born vor, eine Ausweisung einer Bewohnerparkzone hätte aufgrund des Aufwandes keinen sonderlichen Nutzen. Zudem sei davon auszugehen, dass sich die Parkplatznot lediglich verlagern werde. Ein bisher nicht betroffener Teil des Wellersbergs könnte damit belastet werden. Bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone würden zahlreiche Parkflächen entfallen. Eigentümer und Mieter von Garagen hätten keinen Nutzen, da diese keinen Bewohnerparkausweis erhalten würden. Auch sei es dann nicht mehr möglich, dass Anwohner ihren Besuch vor ihrer Garage parken ließen.

Beschwerden vom östlichen Wellersberg hielten sich in Grenzen. Für den westlichen Teil, der bei den derzeitigen Überlegungen nicht betroffen sei, seien der Verwaltung keine Probleme bekannt.

Seitens der Verwaltung werde daher vorgeschlagen, keine Bewohnerparkzone einzurichten und den vorliegenden Beschwerden der Anwohner nachzugehen und den Bewohnern des Wohngebietes punktuell zu helfen.

An der sich ergebenden Aussprache beteiligen sich die Herren T. Neumann, Krüger, Eckmann, Dörner, Englert, Schloos und Hellmann. Fragen werden durch Frau Schreiber beantwortet.

Als Fazit der Aussprache ist festzustellen:

- Aufgrund der Tatsache, dass im Bereich An der Alche 25 Parkplätze entfallen, erhöhe sich durch den Parksuchverkehr voraussichtlich der Druck im Bereich des Wellersbergs oder führe zu Beschwerden in dem Bereich, wo es derzeit noch keine gebe. Auch werde trotz der reduzierten Parkgebühr an der Kinderklinik außerhalb der Parkfläche ein Parkplatz gesucht. Aufgrund der komplexen Gemengelage schlagen die Fraktionen CDU und SPD vor, dass die Verwaltung das Gespräch mit den beteiligten Institutionen Kinderklinik und Berufskolleg, die den Parkdruck auslösen, sucht. Das Ergebnis der Gespräche solle im Arbeitskreis des Verkehrsausschusses vorgestellt werden, um weiter überlegen zu können.
- Da der Parkdruck dadurch entstehe, dass die kostenpflichtigen Parkplätze der Berufskollegs oder der Kinderklinik nicht genutzt würden, kommt die Frage auf, ob für die Seitenstraßen bei der Lösungsfindung die Ausweisung als Anliegerstraße berücksichtigt worden sei. Seitens der Verwaltung wird vorgetragen, dass dies keine Lösung bringe, da die Be-

schilderung „Anlieger frei“ bzw. das Vorliegen eines „Anliegens“ seitens der Polizei nicht kontrolliert werden könne.

- Weise man im Bereich des Wellersbergs in dem zusammenhängenden Wohngebiet nur einen Teilbereich als Bewohnerparkzone aus, werde sich der Parkdruck in den nächsten Bereich des Wellersbergs verschieben. Dann werde man in einigen Monaten über den anderen Teil diskutieren, vor allem wenn durch die Ausweisung der Zone auch dort Parkflächen entfallen, da nur noch in den ausgewiesenen Zonen geparkt werden dürfe oder es vor Garagen nicht mehr erlaubt sei.
- Die bewirtschafteten Parkplätze des Wellersberges hätten zwar zum Teil dazu geführt, dass kostenlose Parkplätze gesucht würden, würden aber trotzdem genutzt. Als Vorschlag zur Verringerung des Verkehrs wird darauf hingewiesen, dass es aus dem Charlottental einen Fahrradweg gebe, der Vielen nicht bekannt sei. Es wird angeregt, diese Zuwegung besser zu beschildern und deutlich auszuweisen. Weiter gebe es eine Buslinie, die nur stündlich fahre. Eine Verdichtung auf einen 15- Minuten- Takt biete sich auch für Mitarbeiter und Pflegeschüler an, ggf. könne auch eine Anbindung des Jung- Stilling-Krankenhauses erfolgen.

Im Zusammenhang mit der Verdichtung der Taktung wird aus dem Gremium angemerkt, es habe bei der Linie 116 eine halbstündige Taktung gegeben. Nach zwei Jahren sei diese aufgrund der Kostenstruktur auf 1 Stunde ausgedünnt worden.

- Es wird angemerkt, dass es bei der Kinderklinik im Kurvenbereich Probleme für den ÖPNV gebe. Die Schwierigkeiten werden seitens des Zweckverbandes Personennahverkehr bestätigt. Linienbusse blieben aufgrund parkender Fahrzeuge in der Straße hängen und die Fahrer müssten erst die Fahrer der parkenden Fahrzeuge aus den Häusern klingeln, was zu Verspätungen führe und die Busse aus dem Takt brächten. Verbesserungen der Busanbindungen und der Taktungen könnten jedoch nur im Rahmen der Neuaufstellung des Nahverkehrsplanes erfolgen.
- Aufgrund des Einwandes, dass für die drei Berufskollegs lediglich ein Parkhaus zur Verfügung stehe und die Vergrößerung des Parkhauses abgelehnt worden sei, wird seitens der Verwaltung informiert, dass in der Straße An der Unterführung ein bewirtschafteter Parkplatz des Kreises für die Berufsschüler zur Verfügung stehe.
- Die Zugänge zu den vorhandenen Flächen für den Fuß- und Radverkehr seien besser zu kommunizieren und die Möglichkeiten der Infrastruktur zu verbessern. Der Verwaltungsvorschlag beinhalte zwar eine gewisse „Grauzone“, ordne diese aber besser. Es werde sich jedoch keine Änderung einstellen, wenn man das Autofahren nicht unbequemer mache. Für den Lernprozess müsse man das Autofahren unbequemer oder teurer machen.
- Wenn innerhalb des nächsten Jahrzehnts die Hufeisenbrücke nicht mehr zur Verfügung stehe werde sich der Verkehr in der Innenstadt nicht entspannen. Man müsse dafür sorgen, den Fahrzeugverkehr aus der Innenstadt zu entfernen und dass zumindest die Siegerer Berufsschüler nicht mit dem Auto kommen. Es werde für den falschen Weg gehal-



ten, als Serviceleistung dafür zu sorgen, einen Parkplatz, der möglicherweise auch noch kostenlos ist, zur Verfügung zu stellen.

**Beschluss:**

Bezugnehmend auf den Beschluss des BezA V vom 03.11.2021 beschließt der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen unter Berücksichtigung der sich in der Aussprache ergebenden Ergänzungen von einer detaillierten Prüfung einer Bewohnerparkzone durch die Verwaltung abzusehen und der Empfehlung der Verwaltung, keine Bewohnerparkzone einzurichten, zu folgen.

Die Verwaltung wird beauftragt mit der Anordnung von temporären Park- / Halteverboten und Markierungen im Bereich des Wellersbergs den Parkraum zu ordnen.

**Beratungsergebnis: 16 Stimmen dafür, 0 dagegen, 0 Enthaltung(en)**

**8. VerkA 14.06.2022**

gez. Eckhardt  
Vorsitzender

gez. Mockenhaupt  
Schriftführerin

## VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4  
Bereich: Beigeordneter 4  
Bearbeitet von: Herrn Bockemühl

Siegen, 28.04.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

<b>Bauausschuss</b>	<b>18.05.2022</b>
<b>Ausschuss für Stadtentwicklung, Wirtschaftsförderung, Stadthallen und Liegenschaften</b>	<b>19.05.2022</b>
<b>Haupt- und Finanzausschuss</b>	<b>08.06.2022</b>
<b>Verkehrsausschuss</b>	<b>14.06.2022</b>
<b>Rat</b>	<b>15.06.2022</b>

Kurzbezeichnung:

„Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen  
hier:  
Beschluss der öffentlichen Auslegung des Satzungsentwurfes“

### Beschlussvorschlag:

Der Rat der Universitätsstadt Siegen beschließt die öffentliche Auslegung der Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen auf Grundlage des vorliegenden Satzungsentwurfes einschließlich der beigelegten Anlagen und ergänzenden Erläuterungen.

### Sachverhalt / Begründung:

#### Ausgangslage:

Die Bauordnung des Landes Nordrhein-Westfalen 2018 (§ 48 Absatz 1 Satz 1) sieht vor, dass notwendige Stellplätze und Garagen sowie Fahrradabstellplätze einer baulichen oder sonstigen Anlage, für die ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, auf dem Baugrundstück oder in zumutbarer Entfernung davon auf einem geeigneten Grundstück herzustellen sind. Dessen Benutzung ist für diesen Zweck öffentlich-rechtlich zu sichern.

Darauffolgend regelt § 48 Absatz 1 Satz 2 den Vorrang kommunaler Regelungen, da landesweite Regelungen den unterschiedlichen lokalen Bedürfnissen nicht ausreichend Rechnung tragen können. Kommunale Regelungen können sowohl per Bebauungsplan als auch per örtlicher Satzung (§ 89 Absatz 1 Nummer 4) erlassen werden. Letztere erleichtert einer Kommune durch eine umfangreiche Satzungsbefugnis über Umfang und Erfüllungsmodalitäten der Stellplatzpflicht selbst zu entscheiden und damit Einfluss auf die verkehrliche und städtebauliche Entwicklung zu nehmen. Auch wenn sich der direkte Einfluss einer Stellplatzsatzung auf den privaten Raum bezieht, beeinflusst sie als Instrument kommunaler Verkehrsentwicklung indirekt den öffentlichen Raum.

Vornehmliches Ziel ist es, das Parken im öffentlichen Straßenraum zu vermeiden, indem Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf den jeweiligen Grundstücken hergestellt werden, die den Bedarf auslösen. Dadurch werden der Verkehrsfluss verbessert, Staus und Gefahrenstellen vermieden sowie das städtebauliche Bild verbessert. Eine Stellplatzsatzung dient in erster Linie dazu, dem aktuellen Ist-Zustand des Stellplatzbedarfes gerecht zu werden. Daher kann diese Satzung nur flankierend zu Maßnahmen der Mobilitätswende beitragen. Sie kann lediglich für den beschränkten Einflussbereich (der Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen im privaten Raum bei genehmigungspflichtigen Vorhaben) Impulse setzen.

Die Landesregierung NRW hat am 14.03.2022 die „Verordnung über notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrräder (StellplatzVO NRW)“ erlassen, die am 01.07.2022 in Kraft tritt. Diese Landesverordnung betont den Vorrang kommunaler Stellplatzsatzungen und schreibt ausdrücklich nur das unverzichtbare Minimum an Regelungsinhalten für Stellplätze und Fahrradabstellplätze fest. Für darüber hinausgehende Anforderungen stehen den Kommunen unverändert die Instrumente örtlicher Satzungen zur Verfügung.

#### Regelungsinhalte der Stellplatzsatzung für die Universitätsstadt Siegen:

Mit einer Stellplatzsatzung für das Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen besteht daher die Möglichkeit, detaillierte und auf die örtlichen Anforderungen angepasste Regelungen zu erlassen. Der Satzungsentwurf regelt neben der Anzahl herzustellender Stellplätze und Fahrradabstellplätze unter anderem deren Beschaffenheit und Standort sowie Möglichkeiten der Reduzierung und Ablöse. Für Letztere wurde die bisher geltende Ablösesatzung aus dem Jahr 2003 hinsichtlich der Gebietszonierung und der Ablösebeträge aktualisiert und in die Stellplatzsatzung integriert. Die Satzung gilt nur bei Neuerrichtung, wesentlicher Änderung oder wesentlicher Nutzungsänderung baulicher und sonstiger Anlagen. In Bebauungsplänen und sonstigen Satzungen können weiterhin abweichende Regelungen getroffen werden.

Der vorliegende Satzungsentwurf orientiert sich grundsätzlich an der neuen Landesverordnung sowie einem Leitfaden mit Mustersatzung des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“. Das Zukunftsnetz hat diesen Leitfaden sowohl in Workshops mit Akteurinnen und Akteuren entsprechender Fachdisziplinen als auch unter Beteiligung kommunaler Spitzenverbände (u. a. dem Städtetag NRW, dem Städte- und Gemeindebund sowie der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW) erarbeitet. Somit bietet dieser eine fachlich und rechtlich fundierte Basis, auf welcher der Siegener Satzungsentwurf unter Beteiligung der städtischen Fachabteilungen im Detail ausgearbeitet wurde.

Grundsätzlich wurde den Empfehlungen zu Regeltatbeständen und Rahmenwerten des Leitfadens gefolgt. Diese sind im Satzungsentwurf einschließlich der Anlagen ersichtlich und werden in den ergänzenden Erläuterungen detailliert erklärt. Im Folgenden werden daher nur die im Vergleich zu bisher geltenden Regelungen neuen Regeltatbestände oder wesentlichen Änderungen aufgeführt:

- Neben herzustellenden Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sind nun auch Fahrradabstellplätze nachzuweisen. Somit ist der zum Abstellen notwendige Teil der Radverkehrsinfrastruktur im privaten Raum herzurichten.
- Bei der Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand kann unter bestimmten Voraussetzungen von der Herstellungspflicht von zusätzlichen Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen abgesehen werden. Damit soll die Schaffung von Wohnraum nicht durch die Stellplatzpflicht verhindert werden, wenn die Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist.
- Für Vorhaben, bei denen die Stellplätze oder Fahrradabstellplätze nicht auf demselben Grundstück errichtet werden können, setzt die Satzung zumutbare Entfernungen fest.
- Eine Regelung von Zu- und Abfahrtsbreiten an öffentlichen Verkehrsflächen beugt Gefahrenstellen vor und sichert die Qualität des Ortsbildes.
- Zur optischen Auflockerung und umwelt- wie klimafreundlichen Anpassung von größeren Stellplatzanlagen wird für je fünf Stellplätze die Pflanzung eines Baumes gefordert.
- Sowohl bei Stellplätzen als auch bei Fahrradabstellplätzen ab einer gewissen Größe werden Vorbereitungen zur Elektrifizierung festgesetzt. Die Vorbereitung von Stromleitungen zur Ladung von Elektrofahrzeugen wird ohnehin per EU-Gesetz geregelt. Die Regelung zur Vorbereitung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrräder sowie grundsätzliche Anforderung an Fahrradabstellplätze sichern deren Qualität und fördern den Radverkehr.
- Reduzierungsmöglichkeiten für die Anzahl herzustellender Stellplätze:
  - Durch die Kopplung der Herstellungspflicht an Lage und Angebotsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden Anreize zum Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf andere Verkehrsträger gesetzt. Der „ÖPNV-Abzug“ basiert dabei auf festgelegten Kriterien der Angebotsqualität. In gut angebundenen Lagen ist der Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV wesentlich einfacher und wahrscheinlicher als in ländlichen Stadtteilen. Stellplätze können folglich dort sinnvoll reduziert werden, wo der Umstieg leicht gelingen kann.
  - Bis zu 25 % der Stellplätze können durch zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Dies setzt einen Anreiz zur Förderung des Radverkehrs.
  - Aussetzungsmöglichkeiten durch besondere Mobilitätsmaßnahmen setzen Anreize für alternative Fortbewegungsarten. Aussetzungen sind bereits ab fünf herzustellenden Stellplätzen möglich, erscheinen aber erst für größere Stellplatzbedarfe lohnenswert. Da hierbei im interkommunalen und fachlichen Diskurs bisher wenige Erfahrungswerte vorliegen, werden vorerst geringe Aussetzungsanteile festgesetzt.
- Die Ablösebeträge für Stellplätze wurden unter Berücksichtigung aktueller Bau- und Grunderwerbskosten angepasst. Neben gegenwärtigen Baukosten wurden die Grunderwerbskosten durch über die jeweilige Fläche gemittelte Bodenrichtwerte von

2022 GIS-basiert ermittelt. Dies stellt eine statistisch belastbare Berechnungsgrundlage dar. Zudem wurden die Gebietszonierungen genauer untersucht und von bisher drei auf fünf Zonen erweitert. Dies gewährleistet eine praxisnähere Zuordnung von Ablösebeträgen.

- Der maximale Reduzierungs- und Ablöseanteil von insgesamt 50 % gewährleistet, dem Mindestmaß des Stellplatzbedarfes gerecht zu werden.
- Fahrradabstellplätze können nicht reduziert oder abgelöst werden.
- Die Anzahl herzustellender Stellplätze und Fahrradabstellplätze orientieren sich grundsätzlich an den Mittelwerten der empfohlenen Spanne des Leitfadens. Dies gewährleistet in erster Linie, dass aktuellen Bedarfen Rechnung getragen wird.
- Die Stellplatzsatzung kann immer nur einen gewissen Generalisierungsgrad für herzustellende Stellplätze und Fahrradabstellplätze über alle möglichen Nutzungsarten, Gebietszonen, Reduzierungs- und Ablösemöglichkeiten hinweg bieten. Daher lässt die Satzung unter bestimmten Voraussetzungen bei einzelnen Regelungstatbeständen eine Einzelfallberechnung sowie Spielraum für abweichende Festlegungen in begründeten Ausnahmefällen zu. Die Entscheidung über diese obliegt stets der Universitätsstadt Siegen.

Als Anlage und Bestandteil der Satzung gelten die Richtzahltablette, die Tabellen der Reduzierung nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung und der Aussetzungsmöglichkeiten durch besondere Mobilitätsmaßnahmen sowie die kartographische Darstellung der Gebietszonierung. Der Satzung liegen zudem ergänzende Erläuterungen bei, die die Regelungsinhalte und deren Hintergrund detailliert erklären.

#### Weiteres Vorgehen:

Nach Beschluss zur Offenlage erfolgen die öffentliche Bekanntmachung und externe Beteiligung. Die Stellungnahmen werden anschließend geprüft und der Satzungsentwurf gegebenenfalls überarbeitet. Der Beschluss zum Erlass der Satzung soll nach aktuellem Stand in der Ratssitzung am 14.09.2022 erfolgen, wonach die Satzung in Kraft treten kann.

Darüber hinaus ist in den ersten Jahren nach Erlass der Stellplatzsatzung eine regelmäßige (voraussichtlich jährliche) Evaluation geplant, um die vielen detaillierten Regelungen zu prüfen und gegebenenfalls nachzubessern.

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 <sub>2</sub> -Emissionen	Übereinstimmung mit den Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input checked="" 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
<b>Erläuterung Klimarelevanz</b>			
<b>Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)</b> Einerseits erhöht die Herstellungspflicht von Stellplätzen den Grad der Flächenversiegelung und kann bei hohen Richtzahlen den motorisierten Individualverkehr fördern. Andererseits weist die Richtzahlentabelle jedoch größtenteils mittlere Richtzahlen im Vergleich zu den empfohlenen Spannen des Leitfadens auf. Zudem wird der öffentliche Raum vom ruhenden Verkehr entlastet, wodurch der Verkehrsfluss verbessert wird. Dadurch werden auch der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr attraktiver. Darüber hinaus werden erstmals verbindlich Fahrradabstellplätze gefordert und der kommunale Satzungsentwurf setzt einige Anreize zum Umstieg auf andere Verkehrsträger. Eine belegbare Aussage ist aufgrund des komplexen Sachverhalts und des indirekten Einflusses der Satzung auf den Verkehr im öffentlichen Raum daher nicht möglich.			

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.

## **Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen**

Der Rat der Universitätsstadt Siegen hat in seiner Sitzung am [\[Datum\]](#) aufgrund der §§ 48 Abs. 1, 89 Abs. 1 Nr. 4, 5 und 7 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen vom 14.09.2021 (GV. NRW. S. 1086) und des § 7 der Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. 1994, S. 666), zuletzt geändert durch Gesetz vom 01.12.2021 (GV. NRW. S. 1353), folgende Satzung beschlossen:

### **§ 1**

#### **Geltungsbereich**

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Universitätsstadt Siegen. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

### **§ 2**

#### **Herstellungspflicht und Begriffe**

- (1) Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, sind notwendige Stellplätze (im Folgenden „Stellplätze“) und notwendige Abstellplätze für Fahrräder (im Folgenden „Fahrradabstellplätze“) in ausreichender Anzahl herzustellen.
- (2) <sup>1</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertigzustellen. <sup>2</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. <sup>3</sup>Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.
- (3) Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderung vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gemäß § 49 Bauordnung NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

### **§ 3**

#### **Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze**

- (1) <sup>1</sup>Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. <sup>2</sup>Besteht tatsächlich ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen als die Richtzahlentabelle in Anlage Nr. 1 vorgibt, legt die Bauherrschaft dies anhand einer begründeten Einzelfallberechnung dar. <sup>3</sup>Besteht aus Sicht der Bauaufsichtsbehörde ein geringerer oder höherer Bedarf, teilt sie dies unter Angabe der maßgeblichen Gründe der Bauherrschaft mit und fordert sie auf, eine begründete Einzelfallberechnung vorzulegen. <sup>4</sup>Die Anwendung eines aus der Einzelfallbetrachtung hervorgehenden Stellplatzansatzes sowie möglicher Abweichungen obliegt der Universitätsstadt Siegen.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage Nr. 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage Nr. 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

- (4) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Nur bei Wohngebäuden der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung sind zwei hintereinander liegende Stellplätze zulässig, sofern diese eindeutig der gleichen Wohneinheit zugeordnet werden.
- (5) Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
  2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses
- erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen Stellplätze und/oder Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In diesem Fall ist ein Nachweis seitens der Bauherrschaft verpflichtend.
- (6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist kaufmännisch auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden. Gerundet wird dabei nach einer eventuellen Reduzierung nach Maßgabe der folgenden Absätze.
- (7) Die Anzahl herzustellender Stellplätze kann nach Lage und Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr unter den in Anlage Nr. 2 genannten Voraussetzungen um bis zu 30 % reduziert werden. Der verpflichtende Nachweis der Voraussetzungen zur Reduzierung ist seitens der Bauherrschaft zu erbringen.
- (8) Bis zu 25 % der Stellplätze, maximal jedoch 25 Stellplätze, können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für je einen ganzen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.
- (9) <sup>1</sup>Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann durch besondere Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage Nr. 3 für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung um maximal 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Abs. 1 mehr als 5 Stellplätze notwendig sind. <sup>2</sup>Bei Vorhaben in Gebietszone 1 ist eine Aussetzung ebenfalls bei bis zu 5 Stellplätzen möglich. <sup>3</sup>Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. <sup>4</sup>Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. <sup>5</sup>Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. <sup>6</sup>Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. <sup>7</sup>Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

#### **§ 4**

##### **Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen**

- (1) <sup>1</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. <sup>2</sup>Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. <sup>3</sup>Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. <sup>4</sup>Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.



- (2) Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.
- (3) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.
- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.
- (5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.
- (6) <sup>1</sup>Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. <sup>2</sup>Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. <sup>3</sup>Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: <sup>4</sup>Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. <sup>5</sup>Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. <sup>6</sup>Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. <sup>7</sup>Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.
- (7) Fahrradabstellplätze müssen
1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
  2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
  3. einzeln leicht zugänglich sein und
  4. eine Fläche von mindestens 1,5 m<sup>2</sup> pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.
- (8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m<sup>2</sup> zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.
- (9) <sup>1</sup>Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. <sup>2</sup>Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrrädern vorzusehen. <sup>3</sup>§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

## **§ 5**

### **Ablösung**

- (1) <sup>1</sup>Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,
1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
  2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,
  3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

<sup>2</sup>Die zur Herstellung Verpflichteten zahlen in diesem Falle einen Geldbetrag zur Ablösung an die Universitätsstadt Siegen nach Maßgabe der folgenden Absätze. <sup>3</sup>Fahrradabstellplätze sind nicht ablösefähig.

(2) <sup>1</sup>Es sind maximal 50 % der Stellplätze, höchstens aber 50 Stellplätze, ablösefähig. <sup>2</sup>Insgesamt darf die Anzahl der Stellplätze durch Aussetzung, Ablöse und Ersatz durch Fahrradabstellplätze maximal um 50 % reduziert werden. <sup>3</sup>Es sind nur ganze Stellplätze ablösefähig.

(3) <sup>1</sup>Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages gemäß Abs. 1 wird das Gebiet der Universitätsstadt Siegen in folgende Gebietszonen gegliedert und wie folgt allgemein umschrieben:

**<sup>2</sup>Gebietszone I umfasst**

- den Bereich der historischen Altstadt sowie
- unmittelbar angrenzende Bereiche, die der Altstadt zugeordnet werden können.

**<sup>3</sup>Gebietszone II umfasst**

- a) den Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) sowie
- b) die Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid.

**<sup>4</sup>Gebietszone III umfasst**

- den Bereich bandartig entlang der Hauptverkehrsstraßen Weidenauer Straße, Hagener Straße, Sandstraße, Koblenzer Straße, Spandauer Straße, Frankfurter Straße, Leimbachstraße (je ausschließlich der Zonen I und II) sowie
- die Stadtteilzentren Seelbach, Kaan-Marienborn, Eiserfeld und Niederschelden.

**<sup>5</sup>Gebietszone IV umfasst**

- in Eiserfeld den Bereich bandartig entlang der Freiengründer Straße bis zur Trinitatiskirche einschließlich Marktplatz,
- den Bereich Eiserfeld-Eisenhut entlang der Eiserfelder Straße unter Einschluss des IHW-Parks,
- in Weidenau den Bereich „Auf den Hütten“ sowie
- in Geisweid den Bereich „Birlenbacher Hütte“.

**<sup>6</sup>Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet.**

<sup>7</sup>Die genauen Grenzen der Gebietszonen sind in den als Bestandteil dieser Satzung beigegeführten Plänen (Anlage Nr. 4) dargestellt. <sup>8</sup>Die Gebietszone I ist in der Originalfassung in der Farbe „gelb“, die Gebietszone II a in der Farbe „dunkelblau“, die Gebietszone II b in der Farbe „hellblau“, die Gebietszone III in der Farbe „orange“ und die Gebietszone IV in der Farbe „grün“ dargestellt. <sup>9</sup>Die Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet und hat keine farbliche Kennzeichnung.

(4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

1. in Gebietszone I auf	5.290,00 €
2. in Gebietszone II	
a. im Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) auf	9.380,00 €
b. in den Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid auf	4.050,00 €
3. in Gebietszone III auf	3.720,00 €
4. in Gebietszone IV auf	3.070,00 €
5. in Gebietszone V auf	3.550,00 €

festgelegt. Maßgebend für die Zuordnung zu einer Gebietszone ist die Lage des Grundstücks, auf dem das Vorhaben, das die Stellplatzpflicht auslöst, durchgeführt werden soll.

- (5) Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.
- (6) <sup>1</sup>Über die Möglichkeit der Ablösung entscheidet die Universitätsstadt Siegen auf Antrag. <sup>2</sup>Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen. <sup>3</sup>Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht.

## **§ 6**

### **Abweichungen**

Abweichungen von dieser Satzung können in begründeten Ausnahmefällen gemäß § 69 Bauordnung NRW 2018 zugelassen werden, wenn sie mit der Zielsetzung der Satzung vereinbar sind. Über die Zulässigkeit von Abweichungen, gegebenenfalls einschließlich der Nachweispflicht durch Gutachten, entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

## **§ 7**

### **Ordnungswidrigkeiten**

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer
1. entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben oder
  2. die Verpflichtung nach § 4 Abs. 6 zur Baumpflanzung und -unterhaltung nicht einhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet werden.

## **§ 8**

### **Inkrafttreten**

- (1) Diese Satzung tritt am [\[Datum\]](#) in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.
- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

(Ort, Datum, Siegel)      (Bürgermeister)

## Anlage Nr. 1 zu § 3: Richtzahlentabelle

Abkürzungsverzeichnis:

WE	Wohneinheit
BGF	Bruttogeschossfläche
Stpl.	Notwendiger Stellplatz
Abstpl.	Notwendiger Abstellplatz

Nr.	Nutzungsart	Zahl der Stellplätze für Pkw	Zahl der Abstellplätze für Fahrräder <sup>1</sup>
<b>1</b>	<b>Wohngebäude und Wohnheime</b>		
1.1	Ein- und Zweifamilienhäuser	1,5 je WE	Kein Nachweis erforderlich, bei Bedarf 2 Abstpl. je WE
1.2	Mehrfamilienhäuser (ab 3 WE)	1,3 je WE	1,5 Abstpl. je WE
1.3	Kinder- und Jugendwohnheime	1 Stpl. je 10 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 3 Betten, davon 10 % Besucheranteil
1.4	Pflegeheime, Seniorenwohnheime, Wohnheime für Menschen mit Behinderung	1 Stpl. je 8 Betten, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 20 Betten, mindestens 3 Abstpl. davon 10 % Besucheranteil
1.5	Studierenden- und sonstige Wohnheime	1 Stpl. je 5 Betten, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 1 Bett, davon 10 % Besucheranteil
<b>2</b>	<b>Gebäude mit Büro-, Verwaltungs- und Praxisräumen</b>		
2.1	Büro- und Verwaltungsgebäude allgemein	1 Stpl. je 35 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 10 % Besucheranteil
2.2	Räume mit erheblichem Besucher/innenverkehr (Schalter-, Abfertigungs- oder Beratungsräume, Arztpraxen o. ä.)	1 Stpl. je 25 m <sup>2</sup> Nutzfläche, jedoch mindestens 3 Stpl., davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 40 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
<b>3</b>	<b>Verkaufsstätten</b>		
3.1	Verkaufsstätten bis 800 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1 Stpl. je 40 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 40 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.2	Verkaufsstätten mit mehr als 800 m <sup>2</sup> Verkaufsfläche	1 Stpl. je 20 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
3.3	Verkaufsstätten mit großen Ausstellungsflächen (z. B. Autohäuser, Möbelhäuser etc.)	1 Stpl. je 75 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 150 m <sup>2</sup> Verkaufsnutzfläche, davon 75 % Besucheranteil
<b>4</b>	<b>Versammlungsstätten außer Sportstätten, Kirchen</b>		
4.1	Versammlungsstätten	1 Stpl. je 5 Sitzplätze, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Sitzplätze, davon 90 % Besucheranteil
4.2	Kirchen und andere Räume, die der Religionsausübung dienen	1 Stpl. je 20 Plätze, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Plätze, davon 90 % Besucheranteil
<b>5</b>	<b>Sportstätten</b>		
5.1	Sportplätze	1 Stpl. je 250 m <sup>2</sup> Sportplatzfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 250 m <sup>2</sup> Sportplatzfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15 Besucherplätze
5.2	Spiel- und Sporthallen	1 Stpl. je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 50 m <sup>2</sup> Hallenfläche, zusätzlich 1 Abstpl. je 15 Besucherplätze
5.3	Freibäder und Freiluftbäder	1 Stpl. je 200 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche	1 Abstpl. je 100 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche

<b>Nr.</b>	<b>Nutzungsart</b>	<b>Zahl der Stellplätze für Pkw</b>	<b>Zahl der Abstellplätze für Fahrräder<sup>1</sup></b>
5.4	Hallenbäder	1 Stpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je 5 Kleiderablagen, zusätzlich 1 Abstpl. je 10 Besucherplätze
5.5	Reitanlagen	1 Stpl. je 3 Pferdeeinstellplätze	1 Abstpl. je 3 Pferdeeinstellplätze
5.6	Fitnesscenter	1 Stpl. je 15 m <sup>2</sup> Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 m <sup>2</sup> Sportfläche, davon 90 % Besucheranteil
5.7	Tennisanlagen	2 Stpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Stpl. je 10 Besucherplätze	1 Abstpl. je Spielfeld, zusätzlich 1 Abstpl. je 20 Besucherplätze
5.8	Bootshäuser und Bootsliegeplätze	1 Stpl. je 5 Boote	1 Abstpl. je 2 Boote
<b>6</b>	<b>Gaststätten, Vergnügungsstätten und Beherbergungsbetriebe</b>		
6.1	Gaststätten	1 Stpl. je 10 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 75 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 10 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 80 % Besucheranteil
6.2	Hotels, Pensionen, Kurheime und andere Beherbergungsbetriebe	1 Stpl. je 4 Betten, davon 75 % Besucheranteil, für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1	1 Abstpl. je 10 Betten, mindestens 2 Abstpl., davon 75 % Besucheranteil; für zugehörigen Restaurationsbetrieb zusätzlich Stpl. nach Nr. 6.1
6.3	Tanzlokale, Diskotheken	1 Stpl. je 6 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 m <sup>2</sup> Gastraum, davon 90 % Besucheranteil
6.4	Jugendherbergen	1 Stpl. je 10 Betten, davon 25 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 7 Betten, davon 90 % Besucheranteil
6.5	Sonstige Vergnügungsstätten	1 Stpl. je 20 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Stpl.	1 Abstpl. je 15 m <sup>2</sup> Nutzfläche, mindestens jedoch 3 Abstpl.
<b>7</b>	<b>Krankenhäuser und Kliniken</b>		
7.1	Universitätskliniken und ähnliche Lehrkrankenhäuser	1 Stpl. je 3 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 50 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 15 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
7.2	Krankenhäuser, Kliniken und Kureinrichtungen	1 Stpl. je 4 Betten, zusätzlich Stellplätze nach 2.2, davon 60 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 25 Betten, zusätzlich Abstellplätze nach 2.2, davon 20 % Besucheranteil
<b>8</b>	<b>Bildungseinrichtungen, Einrichtungen der Jugendförderung</b>		
8.1	Kindergärten, Kindertagesstätten	1 Stpl. je 20 Kinder, jedoch mindestens 2 Stpl.	1 Abstpl. je 10 Kinder, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 50 % Besucheranteil
8.2	Grundschulen	1 Stpl. je 30 Schüler	1 Abstpl. je 4 Schüler, davon 10 % Besucheranteil
8.3	Sonstige allgemeinbildende Schulen, Berufsschulen, Berufsfachschulen	1 Stpl. je 25 Schüler, zusätzlich 1 Stpl. je 5–10 Schüler ab 18 Jahren	1 Abstpl. je 2 Schüler, davon 5 % Besucheranteil
8.4	Förderschulen	1 Stpl. je 15 Schüler	1 Abstpl. je 10 Schüler, davon 25 % Besucheranteil
8.5	Fachhochschulen, Universitäten	1 Stpl. je 10 Studierende	1 Abstpl. je 6 Studierende, davon 20 % Besucheranteil
8.6	Sonstige Fortbildungseinrichtungen	1 Stpl. je 6 Teilnehmerplätze	1 Abstpl. je 4 Teilnehmerplätze, davon 10 % Besucheranteil
8.7	Jugendzentren	1 Stpl. je 150 m <sup>2</sup> Nutzfläche	1 Abstpl. je 15 m <sup>2</sup> Nutzfläche, davon 90 % Besucheranteil
<b>9</b>	<b>Gewerbliche Anlagen</b>		
9.1	Handwerks- und Industriebetriebe	1 Stpl. je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 70 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil
9.2	Lagerräume, Lagerplätze, Ausstellungs- und Verkaufsplätze	1 Stpl. je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m <sup>2</sup> Nutzfläche oder je drei Beschäftigte, davon 10 % Besucheranteil

<b>Nr.</b>	<b>Nutzungsart</b>	<b>Zahl der Stellplätze für Pkw</b>	<b>Zahl der Abstellplätze für Fahrräder<sup>1</sup></b>
9.3	Kraftfahrzeugwerkstätten	6 Stpl. je Wartungs- oder Reparaturstand	1 Abstpl. je 6 Wartungs- oder Reparaturstände, mindestens 3
9.4	Tankstellen	2 Stpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Stpl. nach 3.1	1 Abstpl.; mit Verkaufsstätte zusätzlich Abstpl. nach 3.1
<b>10</b>	<b>Verschiedenes</b>		
10.1	Kleingartenanlagen	1 Stpl. je 3 Kleingärten	1 Abstpl. je 2 Kleingärten, davon 90 % Besucheranteil
10.2	Begräbnisstätten (z. B. Friedhöfe)	1 Stpl. je 2.000 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, jedoch mindestens 10 Stpl.	1 Abstpl. je 1.500 m <sup>2</sup> Grundstücksfläche, jedoch mindestens 2 Abstpl. je Eingang, davon 90 % Besucheranteil
10.3	Sonnenstudios	1 Stpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 4 Sonnenbänke, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.4	Waschsalons	1 Stpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Stpl., davon 90 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 6 Waschmaschinen, jedoch mindestens 2 Abstpl., davon 90 % Besucheranteil
10.5	Museen und Ausstellungsgebäude	1 Stpl. je 200 m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche, davon 80 % Besucheranteil	1 Abstpl. je 100 m <sup>2</sup> Ausstellungsfläche, mindestens 5 Abstpl., davon 80 % Besucheranteil

<sup>1</sup>Ein Anteil von 10 % der Fahrradabstellplätze kann für Lastenräder/Kinderanhänger vorgesehen werden.

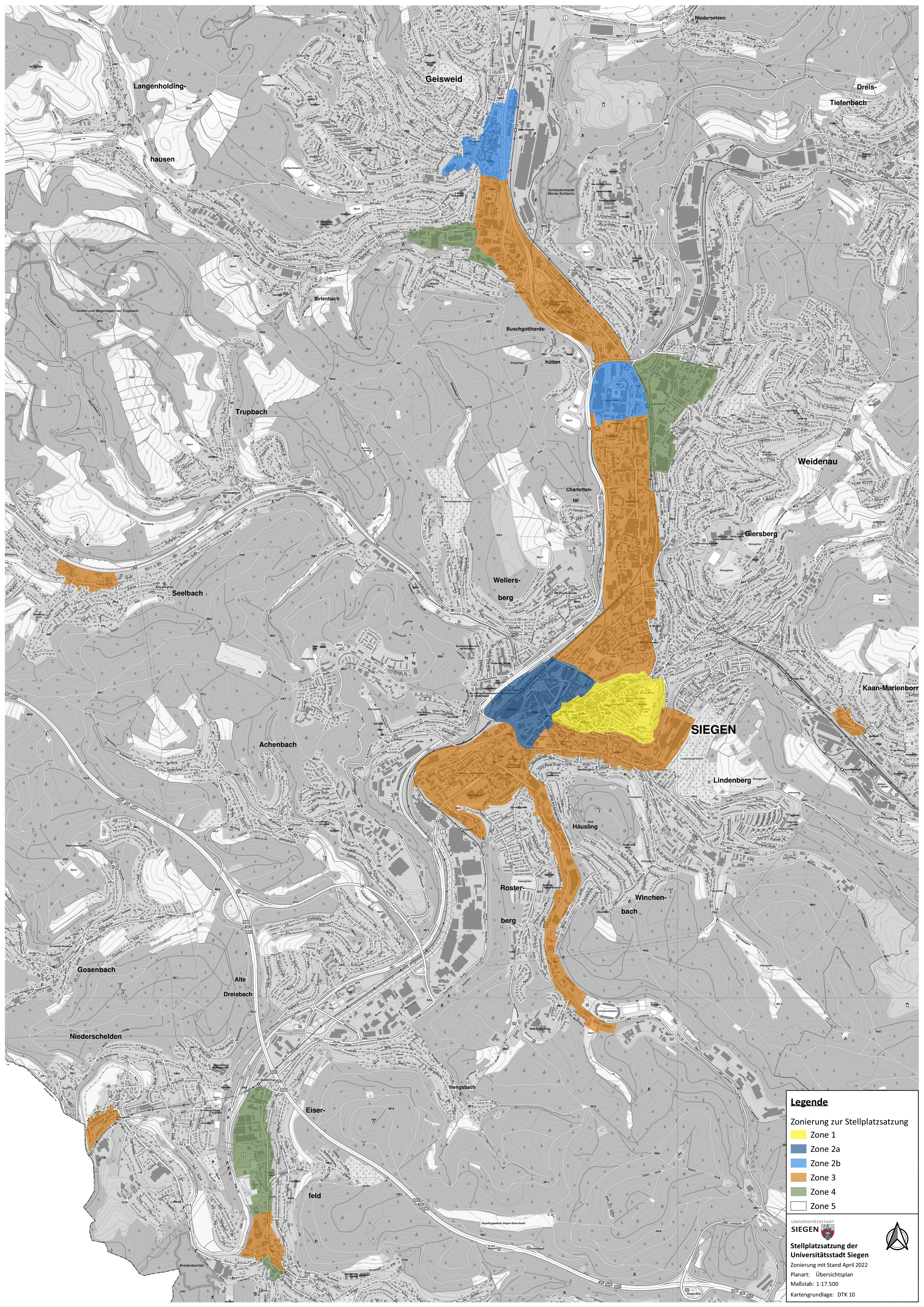
**Anlage Nr. 2 zu § 3: Reduzierung nach Lage und Qualität der ÖPNV-Anbindung**

<b>Anbindungs- qualität</b>	<b>ÖV-Qualität (Bus und Bahn)</b>	<b>Minderung für Zonen I-III</b>	<b>Minderung für Zonen IV-V</b>
<b>gut</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>durchschnittliche Bedienung der Haltestelle von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr außerhalb der Schulferien mindestens im 15-Minuten-Takt (entspricht mindestens vier Bushalten pro Stunde)</li> <li>mindestens eine Linie fährt regelmäßig (mindestens im 60-Minuten-Takt) einen ZOB an</li> <li>maximaler Laufweg zur Haltestelle: 300 m</li> </ul>	<b>30 %</b>	<b>20 %</b>
<b>einfach</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>durchschnittliche Bedienung der Haltestelle von Montag bis Freitag zwischen 6 und 19 Uhr außerhalb der Schulferien mindestens im 30-Minuten-Takt (entspricht mindestens zwei Bushalten pro Stunde)</li> <li>mindestens eine Linie fährt regelmäßig (mindestens im 60-Minuten-Takt) einen ZOB an</li> <li>maximale Laufweg zur Haltestelle: 300 m</li> </ul>	<b>15 %</b>	<b>10 %</b>

**Anlage Nr. 3 zu § 3: Besondere Maßnahmen zur Aussetzung der herzustellenden Stellplätze**

<b>Nr.</b>	<b>Maßnahme zur Verringerung des Kfz-Verkehrs</b>	<b>Verringerung der Anzahl notwendiger Stellplätze</b>
<b>1</b>	<b>ÖPNV-Vergünstigungen</b> Job-Ticket, Semester-Ticket, Quartiers-Ticket	<b>5 %</b>
<b>2</b>	<b>Förderung Car-Sharing</b> Vorhalten einer Car-Sharing-Station oder Angebot einer Plattform für Car-Pooling	<b>10 %</b>
<b>3</b>	<b>Förderung Fahrradverleihsystem</b> Vorhalten einer öffentlich zugänglichen Fahrradverleihstation auf dem Baugrundstück, Vergünstigungen für Bewohnende/Nutzende	<b>5 %</b>





### Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5

UNIVERSITÄTSSTADT  
SIEGEN

Stellplatzsatzung der  
Universitätsstadt Siegen

Zonierung mit Stand April 2022

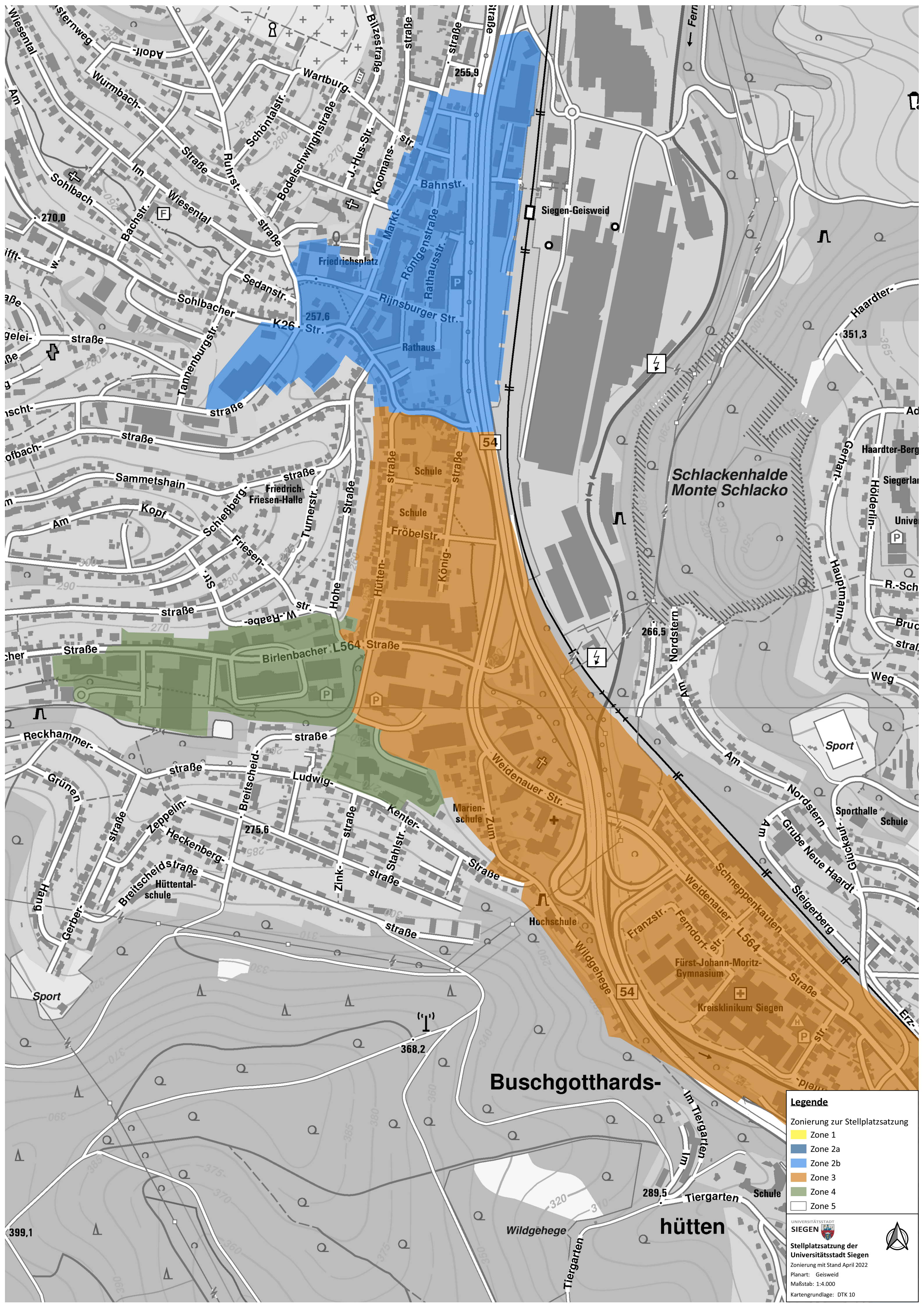
Planart: Übersichtsplan

Maßstab: 1:17.500

Kartengrundlage: DTK 10





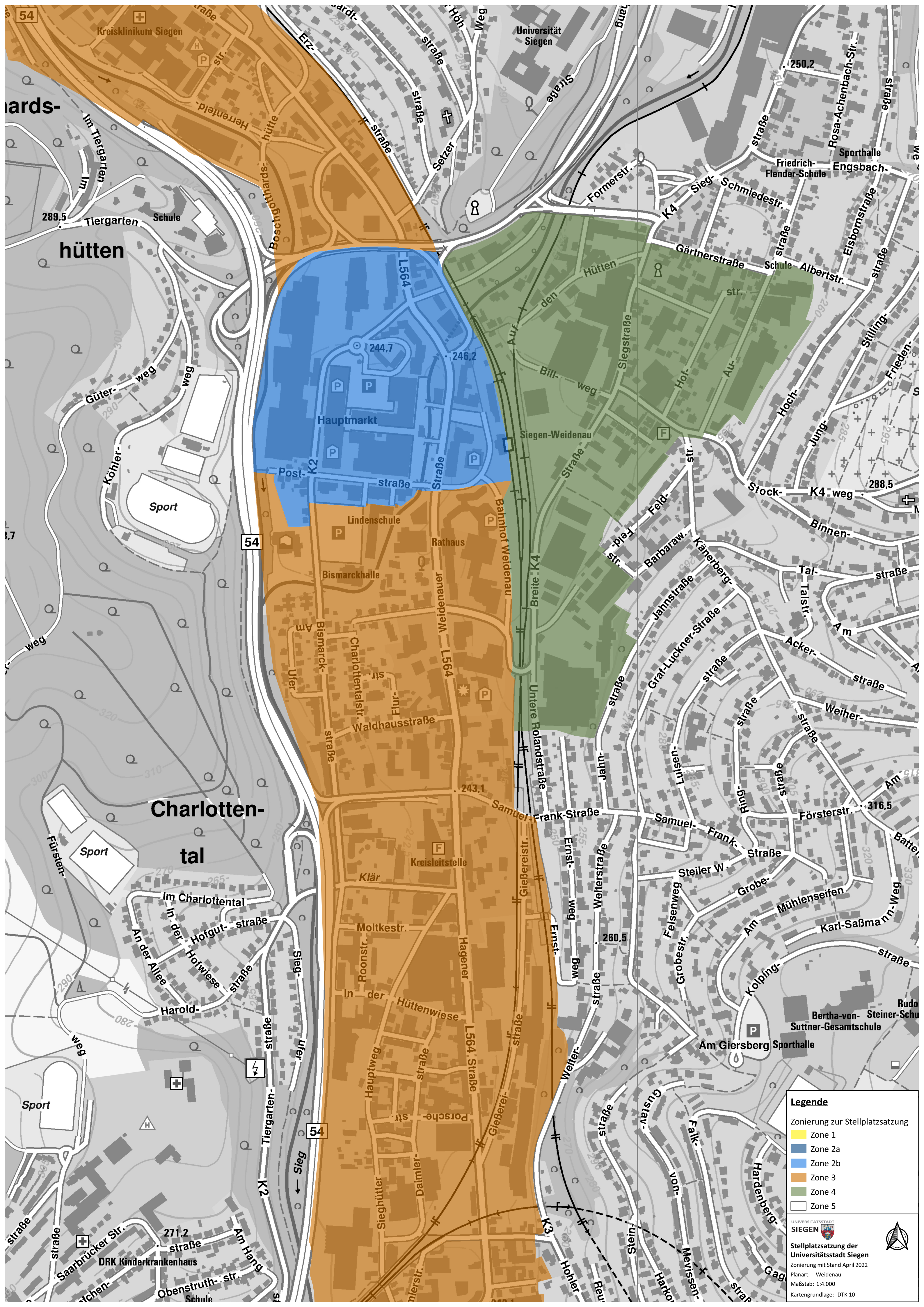


**Legende**

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5





#### Legende

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



Stellplatzsatzung der  
Universitätsstadt Siegen

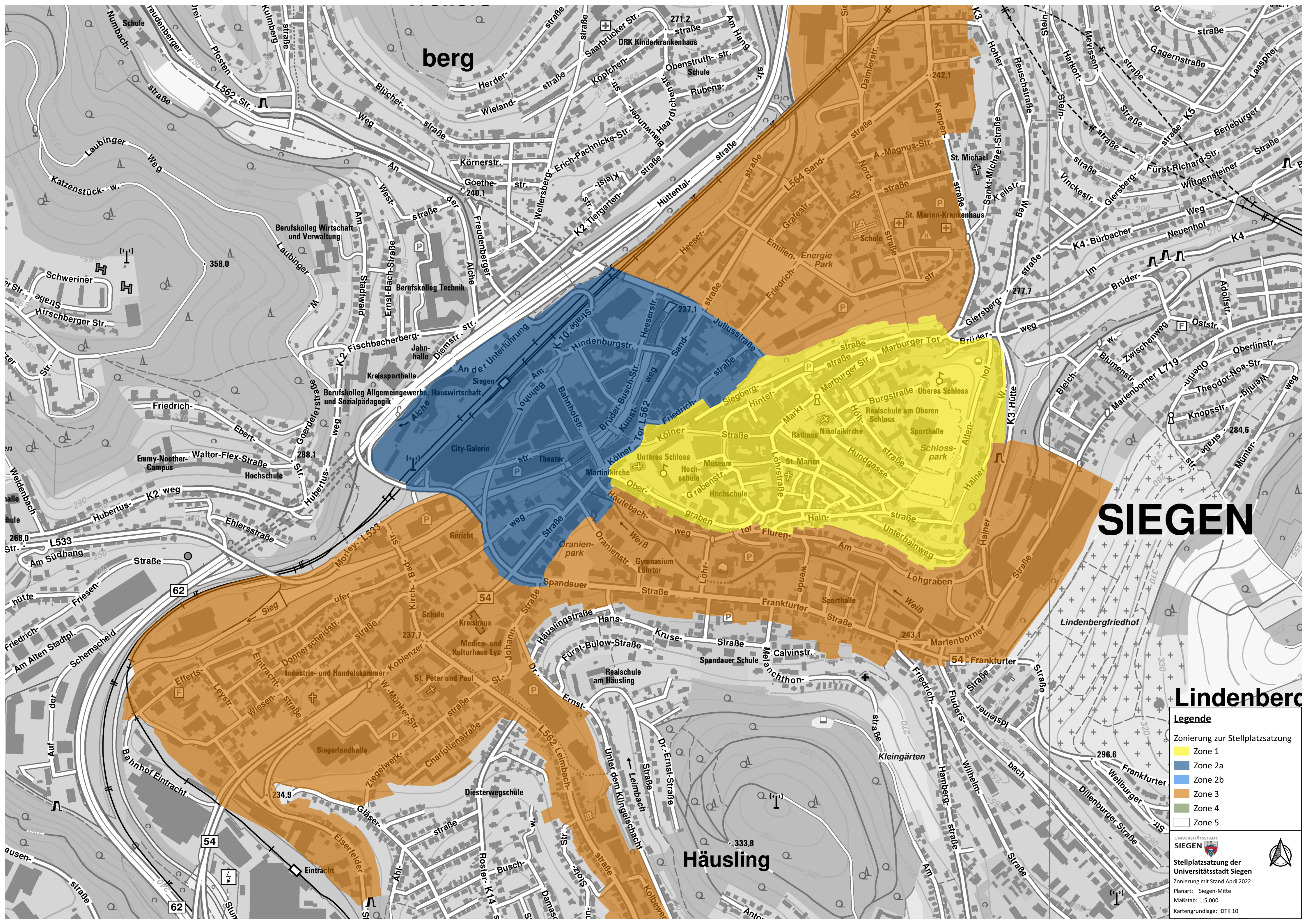
Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Weidenau

Maßstab: 1:4.000

Kartengrundlage: DTK 10





SIEGEN

Lindenberg

**Legende**

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5

UNIVERSITÄTSSTADT SIEGEN

Stellplatzsatzung der Universitätsstadt Siegen

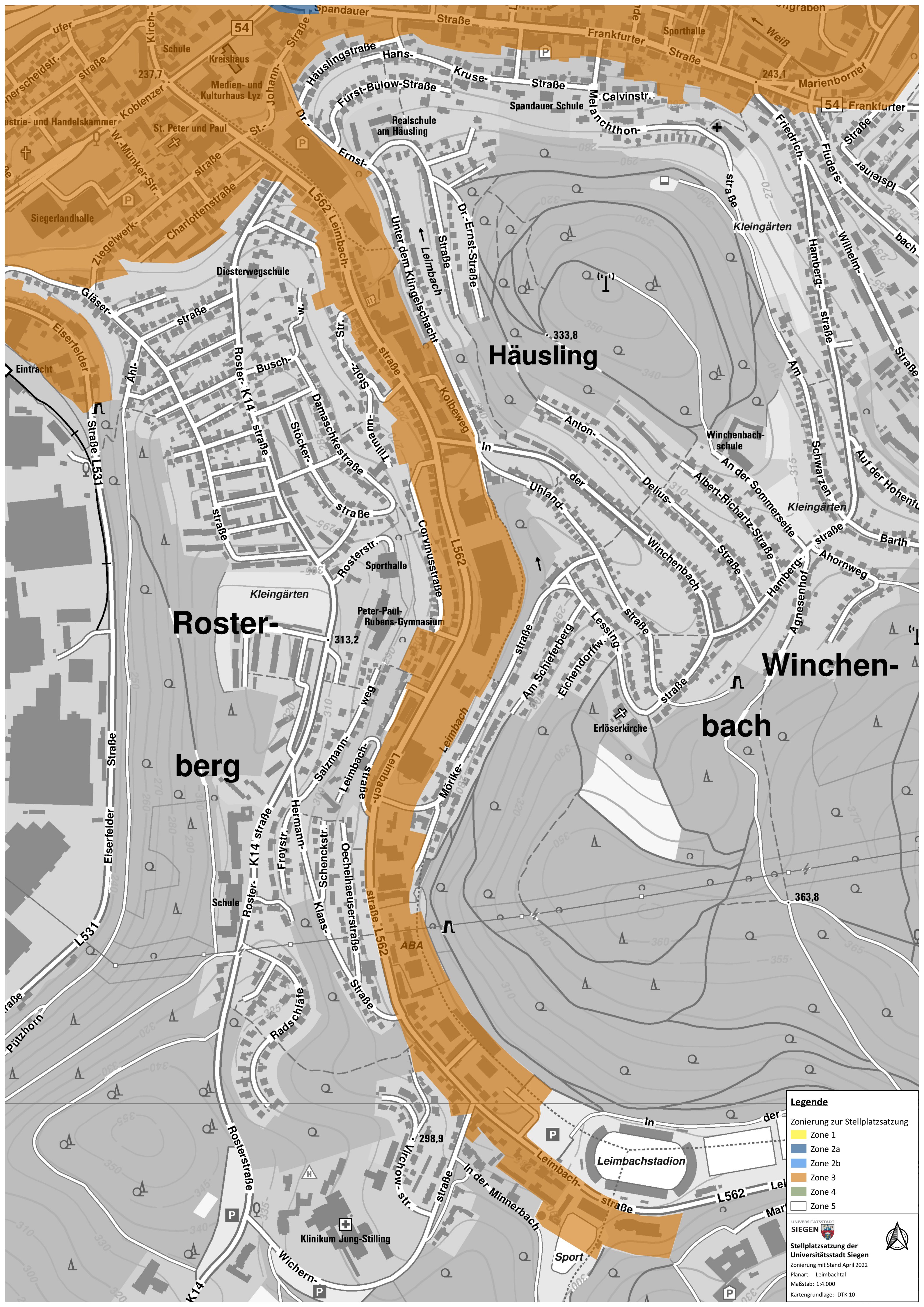
Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Siegen-Mitte

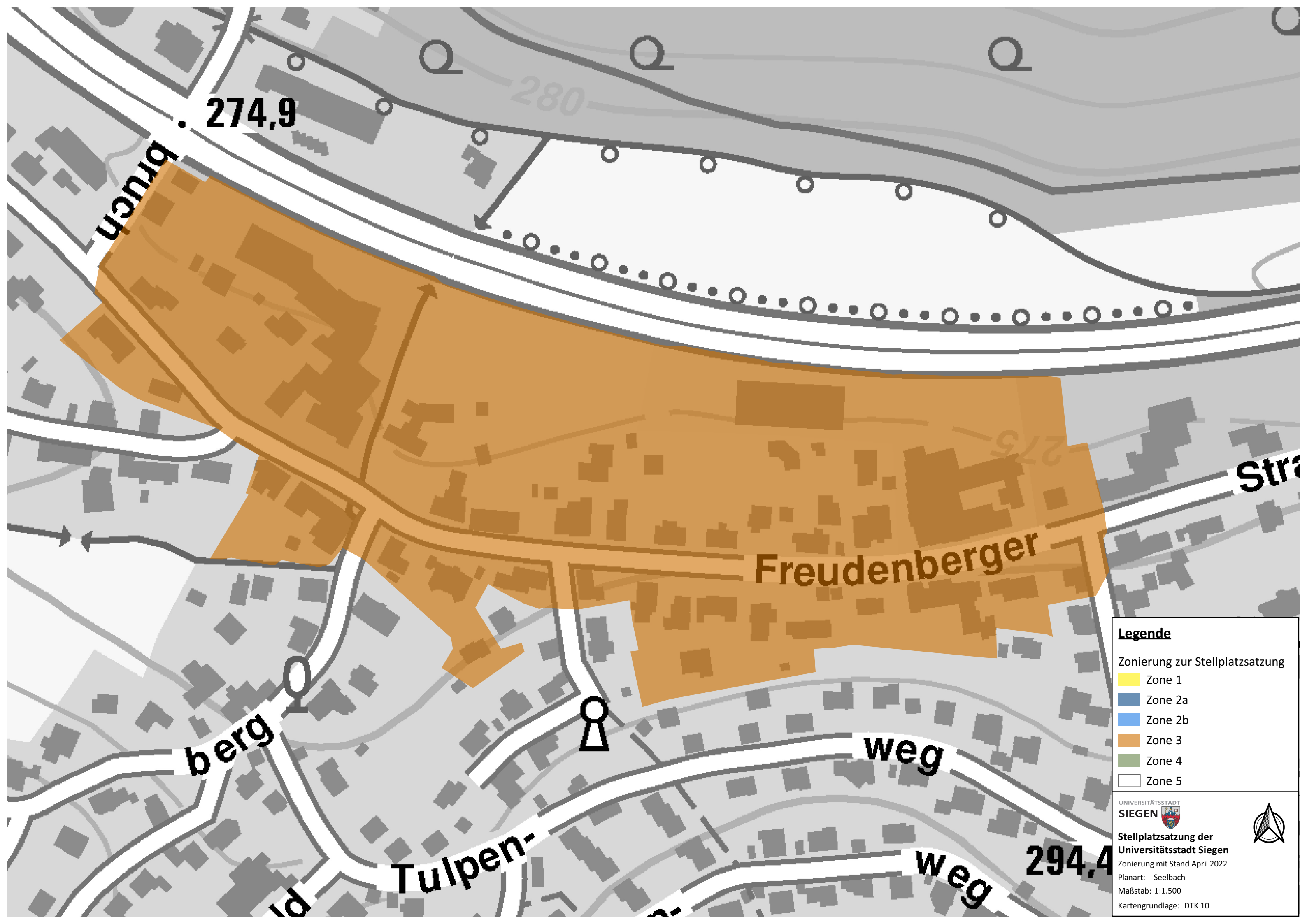
Maßstab: 1:5.000

Kartengrundlage: DTK 10









**Legende**

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



**Stellplatzsatzung der  
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022  
Planart: Seelbach  
Maßstab: 1:1.500  
Kartengrundlage: DTK 10





254,7

Hauptstr.

Am Wochenmarkt

Rehbachstr.

**Legende**

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5



**Stellplatzsatzung der  
Universitätsstadt Siegen**

Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Kaan-Marienborn

Maßstab: 1:1.000

Kartengrundlage: DTK 10





**Legende**

Zonierung zur Stellplatzsatzung

- Zone 1
- Zone 2a
- Zone 2b
- Zone 3
- Zone 4
- Zone 5

UNIVERSITÄTSSTADT  
**SIEGEN**

**Stellplatzsatzung der  
Universitätsstadt Siegen**

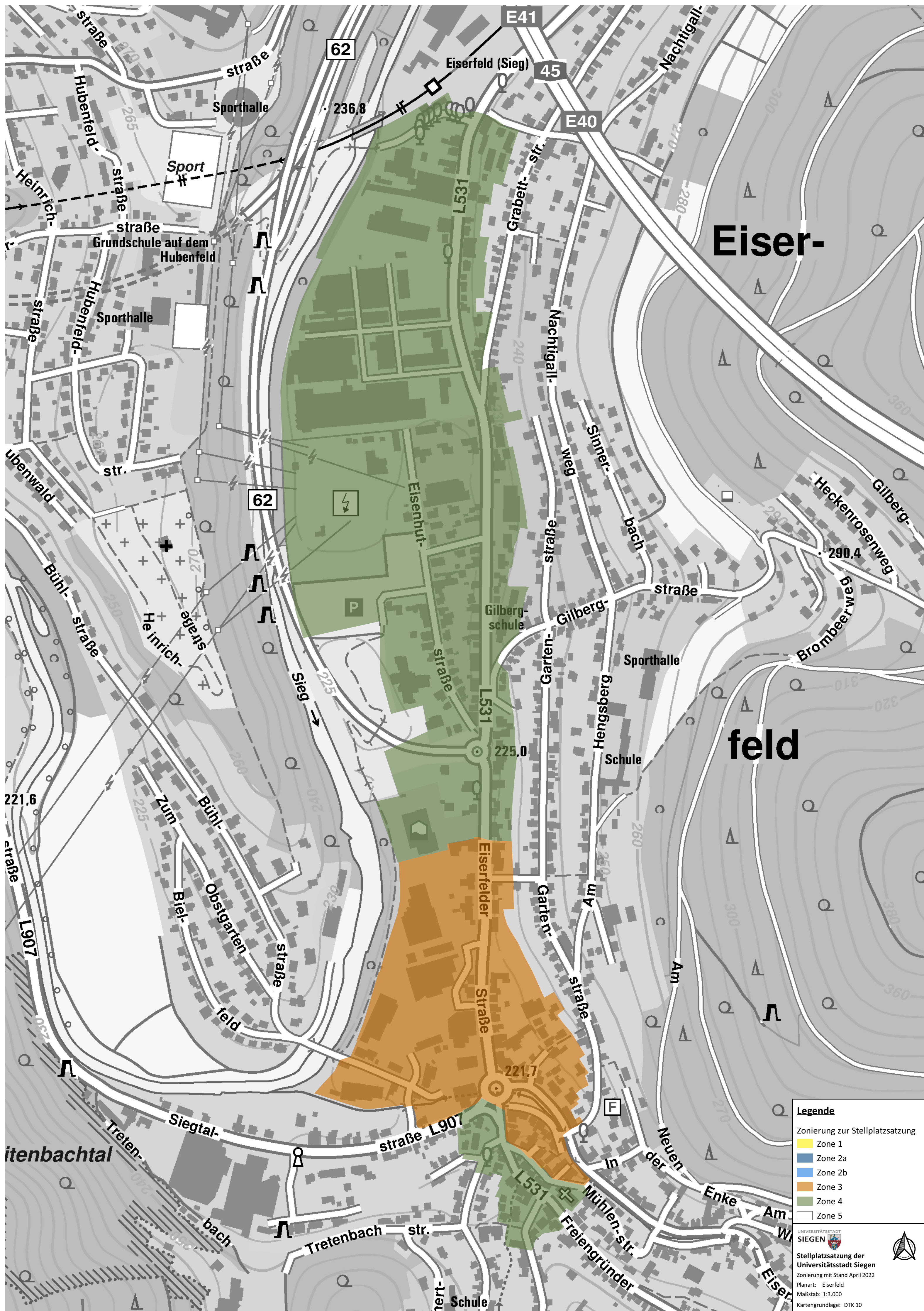
Zonierung mit Stand April 2022

Planart: Niederschelden

Maßstab: 1:1.500

Kartengrundlage: DTK 10







**Satzungstext**

**§ 1**

**Geltungsbereich**

Die Satzung gilt für das gesamte Gebiet der Universitätsstadt Siegen. Regelungen in Bebauungsplänen oder sonstigen Satzungen, die von Regelungen dieser Satzung abweichen, bleiben unberührt.

**§ 2**

**Herstellungspflicht und Begriffe**

(1) Bei der Errichtung, wesentlichen Änderung oder wesentlichen Nutzungsänderung baulicher Anlagen, bei denen ein Zu- und Abgangsverkehr mittels Kraftfahrzeug oder Fahrrad zu erwarten ist, sind notwendige Stellplätze (im Folgenden „Stellplätze“) und notwendige Abstellplätze für Fahrräder (im Folgenden „Fahrradabstellplätze“) in ausreichender Anzahl herzustellen.

(2) <sup>1</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind spätestens zum Zeitpunkt der Nutzungsaufnahme bzw. Benutzbarkeit der baulichen und sonstigen Anlagen fertigzustellen. <sup>2</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze können auch in Form von Garagen nachgewiesen werden. <sup>3</sup>Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.

(3) Für Stellplätze, deren Nutzung Menschen mit Behinderung vorbehalten ist, gilt ausschließlich die Rechtsverordnung gemäß § 49 Bauordnung NRW. §§ 13, 88 Sonderbauverordnung NRW bleiben unberührt.

**Erläuterungen**

**Zu § 1**

**Geltungsbereich**

§ 1 beschreibt den Gegenstand der Satzung. Sie regelt die Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge sowie Abstellplätzen für Fahrräder im gesamten Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen. In bestehenden oder zukünftigen Bebauungsplänen und anderen Satzungen können abweichende Festsetzungen getroffen werden.

**Zu § 2**

**Herstellungspflicht und Begriffe**

In Abs. 1 wird der sachliche Anwendungsbereich der Satzung definiert, der die Pflicht zur Herstellung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Abstellplätzen Fahrräder begründet.

Notwendige Stellplätze für Kraftfahrzeuge werden zur besseren Lesbarkeit im weiteren Verlauf als „Stellplätze“ und notwendige Abstellplätze für Fahrräder als „Fahrradabstellplätze“ bezeichnet. Die Notwendigkeit der Herstellungspflicht bleibt von dieser Wortwahl unberührt.

Eine wesentliche Nutzungsänderung liegt vor, wenn eine neue Nutzung aufgenommen wird, die nach der Verkehrsanschauung von der bisherigen Nutzung grundsätzlich verschieden ist und zusätzliche Stellplatzbedürfnisse auslöst.

Abs. 2 definiert den Zeitpunkt, zu dem Stellplätze und Fahrradabstellplätze fertiggestellt sein müssen. Bei genehmigungspflichtigen Vorhaben ist dies i. d. R. der Zeitpunkt der Anzeige der Baufertigstellung, spätestens jedoch zur Nutzungsaufnahme des Vorhabens.

Carports (als überdachte Stellplätze) werden ebenso wie Garagen als Stellplatz anerkannt. Somit gelten die Regelungen dieser Satzung ebenso für Garagen und Carports.

Diese sind nach Satz 3 nur als solche zum Abstellen von Kraftfahrzeugen zu nutzen.

Nach Abs. 3 sind die Belange von Behinderten bei der Errichtung von Stellplätzen angemessen zu berücksichtigen. Bestimmungen der Sonderbauverordnung NRW sind vorrangig zu behandeln.

### § 3

#### Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

- (1) <sup>1</sup>Die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze ergibt sich aus der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung und den nachfolgenden Regelungen. <sup>2</sup>Besteht tatsächlich ein geringerer oder höherer Bedarf an Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen als die Richtzahlentabelle in Anlage Nr. 1 vorgibt, legt die Bauherrschaft dies anhand einer begründeten Einzelfallberechnung dar. <sup>3</sup>Besteht aus Sicht der Bauaufsichtsbehörde ein geringerer oder höherer Bedarf, teilt sie dies unter Angabe der maßgeblichen Gründe der Bauherrschaft mit und fordert sie auf, eine begründete Einzelfallberechnung vorzulegen. <sup>4</sup>Die Anwendung eines aus der Einzelfallbetrachtung hervorgehenden Stellplatzansatzes sowie möglicher Abweichungen obliegt der Universitätsstadt Siegen.
- (2) Für bauliche und sonstige Anlagen, deren Nutzungsart in der Anlage Nr. 1 nicht aufgeführt ist, richtet sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem voraussichtlichen tatsächlichen Bedarf. Dabei sind die in der Anlage Nr. 1 für vergleichbare Nutzungen festgesetzten Zahlen als Orientierungswerte heranzuziehen.
- (3) Bei Anlagen mit verschiedenartigen Nutzungen bemisst sich die Anzahl der Stellplätze und Fahrradabstellplätze nach dem größten gleichzeitigen Bedarf, wenn die wechselseitige Benutzung sichergestellt ist. Eine solche wechselseitige Benutzung ist bei öffentlich-rechtlicher Sicherung auch bei der Bestimmung der Anzahl der Stellplätze und der Fahrradabstellplätze verschiedener Vorhaben in zumutbarer Entfernung zulässig.

### Zu § 3

#### Anzahl der notwendigen Stellplätze und Fahrradabstellplätze

Abs. 1 regelt die Ermittlung der Anzahl von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in Abhängigkeit von der Nutzung der baulichen oder sonstigen Anlage gemäß Anlage Nr. 1. Die nutzungsorientierte Richtzahlentabelle bietet sowohl Planungssicherheit für die Bauherrschaft, Architektinnen und Architekten sowie Investorinnen und Investoren als auch Rechtssicherheit für die Universitätsstadt Siegen.

Die Richtzahlentabelle bietet eine Darstellung der häufigsten Nutzungen und kann daher nicht alle individuellen Stellplatzbedarfe abdecken. Für begründete Einzelfälle regeln die Sätze 2 und 3, dass die Bauherrschaft eine entsprechende Berechnung (z. B. durch ein Verkehrsgutachten) vorlegen oder die Universitätsstadt Siegen diese einfordern kann. Die Einzelfallberechnung ist in jedem Fall von der Bauherrschaft zu erbringen. Nach Satz 4 entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Anerkennung der Einzelfallberechnung.

Abs. 2 stellt klar, dass auch für Nutzungsarten, die nicht explizit in der Richtzahlentabelle aufgeführt sind, der Nachweis über Stellplätze und Fahrradabstellplätze zu erbringen ist. Für die Bedarfsberechnung sind Werte vergleichbarer Nutzungen heranzuziehen.

Abs. 3 reduziert die Anzahl an herzustellenden Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen bei Vorhaben mit unterschiedlichen Nutzungsarten auf das größte gleichzeitige Kraftfahrzeug- und Fahrradaufkommen. Eine wechselseitige Benutzung kann z. B. zu unterschiedlichen Wochentagen oder Tageszeiten erfolgen. Anlagen mit verschiedenen Nutzungen können beispielsweise Wohnen und gewerbliche Nutzungen sein. Die verpflichtende öffentlich-rechtliche Sicherung kann z. B. durch die Eintragung einer Bau- last gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen. Hinsichtlich der zumutbaren Entfernung gilt § 4 Abs. 1 entsprechend.

- (4) Stellplätze müssen ohne Überquerung anderer Stellplätze ungehindert erreichbar sein. Nur bei Wohngebäuden der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 zu dieser Satzung sind zwei hintereinander liegende Stellplätze zulässig, sofern diese eindeutig der gleichen Wohneinheit zugeordnet werden.

- (5) Werden in einem vor dem Inkrafttreten der Satzung fertiggestellten Gebäude
1. in Folge einer Nutzungsänderung oder
  2. durch Ausbau und/oder Neubau des Dachgeschosses
- erstmalig oder zusätzlich Wohnungen geschaffen, so brauchen Stellplätze und/oder Fahrradabstellplätze nicht hergestellt zu werden, soweit die Herstellung von Stellplätzen und/oder Fahrradabstellplätzen auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. In diesem Fall ist ein Nachweis seitens der Bauherrschaft verpflichtend.

Stellplätze sind befestigte und häufig versiegelte Flächen, die die städtebauliche und ökologische Qualität mindern. Die Flächenversiegelung durch die Herstellung von Stellplätzen steht somit der Zielsetzung des sparsamen Umgangs mit Grund und Boden entgegen. In Abwägung zwischen der Aufnahme des ruhenden Verkehrs außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen und der Versiegelung wird nach Abs. 4 die ohnehin vor Stellplätzen befindliche Verkehrsfläche unter den genannten Bedingungen als weiterer Stellplatz anerkannt.

Um eine hohe Wahrscheinlichkeit zu erreichen, dass es durch das Parken von Kraftfahrzeugen hintereinander nicht zu gegenseitigen Behinderungen und folglich geringerer Nutzung kommt, wird diese Möglichkeit auf zwei Kraftfahrzeuge beschränkt sowie nur für die Wohnraumnutzung der Ziffer 1.1 der Anlage Nr. 1 und nur dann eröffnet, wenn die beiden Stellplätze derselben Wohneinheit zugeordnet sind. Nur in diesem Fall ist davon auszugehen, dass alle dort wohnenden Personen bzw. Fahrzeugführende auch auf alle Kraftfahrzeuge zugreifen können. Es kann somit erwartet werden, dass die haushaltsinterne Abstimmung und damit das Abstellen in Reihe funktioniert.

Abs. 5 definiert zwei Ausnahmetatbestände für die Schaffung zusätzlichen Wohnraums im Bestand – insbesondere in dicht bebauten Gebieten. Von der Herstellung von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen kann abgesehen werden, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabensträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen. Wird der Nachweis anerkannt, müssen die Stellplätze und Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden.

Über ähnliche Vorhaben der Schaffung von Wohnraum (z. B. durch Kellerausbau oder Wohnraumteilung) entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen.

(6) Ergeben sich bei der Ermittlung der Zahl der Stellplätze oder der Fahrradabstellplätze Nachkommastellen, ist kaufmännisch auf ganze Zahlen ab- oder aufzurunden. Gerundet wird dabei nach einer eventuellen Reduzierung nach Maßgabe der folgenden Absätze.

(7) Die Anzahl herzustellender Stellplätze kann nach Lage und Qualität der Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr unter den in Anlage Nr. 2 genannten Voraussetzungen um bis zu 30 % reduziert werden. Der verpflichtende Nachweis der Voraussetzungen zur Reduzierung ist seitens der Bauherrschaft zu erbringen.

(8) Bis zu 25 % der Stellplätze, maximal jedoch 25 Stellplätze, können durch die Schaffung von zusätzlichen Fahrradabstellplätzen ersetzt werden. Dabei sind für je einen ganzen Stellplatz vier Fahrradabstellplätze herzustellen.

Die Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes erfolgt anhand der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) unter Einberechnung eventueller Reduzierungen rechnerisch mit Nachkommastellen. Eine Reduzierung ist durch

1. eine entsprechende Angebotsqualität des öffentlichen Personennahverkehrs (Abs. 7),
2. den Ersatz von Stellplätzen durch Fahrradabstellplätze (Abs. 8) und
3. Aussetzungen (Abs. 9)

möglich. Diese Reihenfolge ist für die Berechnung festgelegt.

Abschließend ist nach Abs. 6 bis einschließlich 0,4 abzurunden und ab 0,5 aufzurunden. Eine Beispielrechnung des Stellplatzbedarfes befindet sich im Anlage A dieser Erläuterungen.

Abs. 7 beschreibt die Möglichkeit, die Anzahl herzustellender Stellplätze zu reduzieren, wenn die in Anlage Nr. 2 definierten Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität erfüllt werden. Diese Reduzierungsmöglichkeit wird zudem nach Gebietszonen unterschieden. Eine Reduzierung der Anzahl an Fahrradabstellplätzen ist nicht möglich. Zur Nachweispflicht siehe Erläuterungen zu Anlage Nr. 2.

Abs. 8 setzt einen freiwilligen Anreiz zur individuellen Förderung des Radverkehrs. Bis zu 25 % der Stellplätze können durch je vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Hierbei werden nur ganze Stellplätze berücksichtigt. Daher kann erst ab vier Stellplätzen einer durch vier zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Die zusätzlichen Fahrradabstellplätze sind den ohnehin für die jeweilige Nutzung nach Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 1) herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen.

Um dem bei größeren Vorhaben mit vielen Stellplätzen voraussichtlich auftretendem Kraftfahrzeugverkehr zu begegnen, können absolut maximal 25 Stellplätze ersetzt werden. Das heißt, dass auch bei einem Stellplatzbedarf von mehr als 100 Stellplätzen höchstens 25 Stellplätze durch zusätzliche 100 Fahrradabstellplätze ersetzt werden können.

Die Anzahl an durch Fahrradabstellplätze ersetzbaren Stellplätzen ist in beigefügter Tabelle (Anlage B dieser Erläuterungen) ersichtlich. Aus dieser Tabelle wird auch ersichtlich, wie viele zusätzliche Fahrradabstellplätze hergestellt werden müssen und wie viele herzustellende Stellplätze verbleiben.

- (9) <sup>1</sup>Die Pflicht zur Herstellung der Stellplätze kann durch besondere Mobilitätsmaßnahmen gemäß der Anlage Nr. 3 für besondere Maßnahmen zu dieser Satzung um maximal 20 % ausgesetzt werden, solange und soweit nachgewiesen wird, dass der Stellplatzbedarf durch diese Maßnahmen nachhaltig verringert wird und soweit nach Abs. 1 mehr als 5 Stellplätze notwendig sind. <sup>2</sup>Bei Vorhaben in Gebietszone 1 ist eine Aussetzung ebenfalls bei bis zu 5 Stellplätzen möglich. <sup>3</sup>Die besonderen Maßnahmen sind öffentlich-rechtlich zu sichern. <sup>4</sup>Wird eine Maßnahme nach Satz 1 über die gesamte Dauer einer befristeten Aussetzung der Stellplatzpflicht vorgehalten, gilt die Stellplatzpflicht nach Ablauf dieses Zeitraums insoweit als erfüllt. <sup>5</sup>Die Aussetzung ist zu widerrufen, wenn innerhalb des Aussetzungszeitraumes der Nachweis, dass die Voraussetzungen für die Aussetzung der Stellplatzpflicht noch erfüllt sind, nicht mehr erbracht wird. <sup>6</sup>Der Widerruf der Aussetzung aufgrund der Nichtvorhaltung der vereinbarten besonderen Maßnahmen oder der Nichteinhaltung der Nachweispflicht zieht eine nachträgliche Herstellungs- oder Ablösepflicht nach sich. <sup>7</sup>Sofern ausgesetzte Stellplätze abgelöst werden sollen, gilt der zum Zeitpunkt der Ablösung maßgebliche Ablösungsbetrag.

Abs. 9 beschreibt die Möglichkeit, bis zu 20 % der herzustellenden Stellplätze durch besondere, auf das Vorhaben bezogene Mobilitätsmaßnahmen nach Anlage Nr. 3 auszusetzen. Die Maßnahmen müssen dazu geeignet sein, einen abweichenden Bedarf an Stellplätzen zu rechtfertigen.

Es wird geregelt, dass Aussetzungen nur bei größeren Vorhaben mit mehr als fünf herzustellenden Stellplätzen möglich sind. Ausgenommen ist hierbei Gebietszone 1 (Oberstadt), da diese den dicht bebauten Bereich der historischen Altstadt umfasst. Die Ausnahme von der Mindestanzahl der Stellplätze für eine Aussetzung ist mit einer Reduzierung des Kraftfahrzeugaufkommens auf den vergleichsweise engen Verkehrsflächen zu rechtfertigen.

Eine öffentlich-rechtliche Sicherung kann beispielsweise durch Eintragung einer Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW erfolgen.

Werden die zur Aussetzung herangezogenen Mobilitätsmaßnahmen (auch nach Erteilung der Baugenehmigung) nicht mehr vorgehalten, wird die Aussetzung widerrufen. Dann sind die ausgesetzten Stellplätze herzustellen oder abzulösen. Eine Ablösung ist auch dann nur gemäß § 5 dieser Satzung möglich.

Der Nachweis (z. B. mittels Verkehrsgutachten) der in der Anlage dargestellten Aussetzungstatbestände ist verpflichtend und auch nach Baugenehmigung auf Verlangen der Universitätsstadt Siegen zu erbringen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

#### § 4

##### **Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen**

- (1) <sup>1</sup>Stellplätze und Fahrradabstellplätze sind auf dem Baugrundstück oder auf einem geeigneten Grundstück in zumutbarer Entfernung, dessen Benutzung für diesen Zweck öffentlich-rechtlich gesichert ist, herzustellen und dauerhaft zu unterhalten. <sup>2</sup>Zumutbar ist eine fußläufige Entfernung notwendiger Stellplätze zum Baugrundstück von maximal 500 m, bei Wohnungsbauvorhaben von maximal 300 m. <sup>3</sup>Bei notwendigen Fahrradabstellplätzen darf die Entfernung zum Baugrundstück maximal 100 m betragen. <sup>4</sup>Wenn Gründe des Verkehrs dies erfordern, kann im Einzelfall bestimmt werden, dass die Stellplätze auf dem Baugrundstück oder auf einem anderen Grundstück herzustellen sind.

- (2) Stellplätze müssen so angeordnet und ausgeführt werden, dass ihre Benutzung die Gesundheit nicht schädigt und Lärm oder Gerüche das Arbeiten und Wohnen, die Ruhe und die Erholung in der Umgebung nicht über das zumutbare Maß hinaus stören.

- (3) Stellplätze sind gemäß § 125 der Verordnung über Bau und Betrieb von Sonderbauten (Sonderbauverordnung – SBauVO) vom 02.12.2016 in der jeweils gültigen Fassung herzustellen.

- (4) Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen dürfen an der öffentlichen Verkehrsfläche maximal 3,50 m breit sein. Unter Berücksichtigung der Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs kann mit allen an die öffentliche Verkehrsfläche angrenzenden Breiten der Zu- und Abfahrten in der Summe auf maximal 7,50 m abgewichen werden, wenn diese maximal 50 % der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche ausmachen.

#### Zu § 4

##### **Standort, Größe und Beschaffenheit von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen**

Nach Abs. 1 sollen Stellplätze und Fahrradabstellplätze außerhalb öffentlicher Verkehrsflächen zunächst auf dem Baugrundstück selbst hergerichtet werden. Sollte dies nicht möglich sein, können Stellplätze und Fahrradabstellplätze auf einem Grundstück in näherer Umgebung hergestellt werden. Voraussetzung ist in diesem Fall eine öffentlich-rechtliche Sicherung, z. B. per Baulast gemäß § 85 Bauordnung NRW.

Da i. d. R. sehr nah am Zielort geparkt wird, wird je nach Nutzung und Fortbewegungsmittel eine zumutbare Entfernung festgelegt, die ein Stellplatz bzw. Fahrradabstellplatz zur Anlage, die die Stellplatzpflicht auslöst, höchstens aufweisen darf.

Satz 4 regelt den Fall, dass die Universitätsstadt Siegen aus verkehrlichen Gründen die Herstellung der Stellplätze auf einem bestimmten Grundstück anordnen kann.

Abs. 2 regelt die nachbarschaftsverträglichen Mindestanforderungen an alle Stellplätze hinsichtlich der gegenseitigen Rücksichtnahme. Diese gelten auch für Stellplätze, die freiwillig, zusätzlich zur geforderten Anzahl herzustellender Stellplätze errichtet werden.

Abs. 3 verweist bezüglich der Anforderungen (u. a. Größe und Maße von Stellplätzen, Fahrgassen, Zu- und Abfahrten sowie Rampen) auf die Sonderbauverordnung NRW.

Abs. 4 legt aus Gründen der Verkehrssicherheit die maximale Breite von Zu- und Abfahrten zu Stellplätzen fest. Diese gilt gleichermaßen für Zu- und Abfahrten von Garagen und Carports. Mit dieser Regelung wird verhindert, dass mehr als drei Stellplätze einzeln von der öffentlichen Verkehrsfläche angefahren werden. Sehr breite bzw. mehrere einzelne Zufahrten stellen (insbesondere beim Rückwärtsfahren und vor allem für den Fuß- und Radverkehr) eine vermeidbare Verkehrsgefährdung dar. Bei größerem Stellplatzbedarf ist entsprechend eine gemeinsame Zu- und Abfahrt zur Stellplatzanlage herzustellen.

Die 50-Prozent-Regelung gewährleistet ein angemessenes städtebauliches Ortsbild, da der Großteil der Grundstücksgrenze zur öffentlichen Verkehrsfläche somit nicht durch Stellplatzanlagen belegt und versiegelt wird.

(5) Auf die Anforderungen an eine gebäudeintegrierte Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität nach dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) in der jeweils gültigen Fassung wird verwiesen.

(6) <sup>1</sup>Werden auf einem Grundstück mehr als vier Stellplätze geschaffen, ist für je fünf Stellplätze mindestens ein standortgerechter Laubbaum und dem Standort entsprechender Wuchs innerhalb der Stellplatzfläche zu pflanzen. <sup>2</sup>Die Pflanzorte sind so zu wählen, dass durch die Bäume der Eindruck der befestigten Grundstücksfläche abgemildert wird. <sup>3</sup>Die Bäume sind wie folgt fachgerecht zu pflanzen und zu unterhalten: <sup>4</sup>Laubbaum 1. Ordnung mit Hochstamm, Stammumfang 16-18 cm und Drahtballierung oder vergleichbar. <sup>5</sup>Reine Kugelformen sind ausgeschlossen. <sup>6</sup>Sie sind bei Verlust durch gleichwertige Neupflanzungen zu ersetzen. <sup>7</sup>Auf die Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. und DIN Norm Nr. 18916 wird verwiesen.

(7) Fahrradabstellplätze müssen

1. von der öffentlichen Verkehrsfläche aus ebenerdig oder über Rampen/Aufzüge verkehrssicher und leicht erreichbar sein,
2. einen sicheren Stand und die Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen,
3. einzeln leicht zugänglich sein und
4. eine Fläche von mindestens 1,5 m<sup>2</sup> pro Fahrrad zuzüglich der jeweils notwendigen Verkehrsfläche haben.

(8) Jeder 13. Fahrradabstellplatz muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 m<sup>2</sup> zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern bzw. Lastenfahrrädern geeignet sein.

Der Verweis zum GEIG in Abs. 5 bezieht sich auf die EU-Gebäuderichtlinie zum Aufbau von Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität in Gebäuden.

Abs. 6 regelt die Begrünung größerer Stellplatzanlagen, die einerseits städtebaulich auflockernd wirken und andererseits den Umwelt- und Klimaschutz fördern sollen.

Die Sätze 2 bis 5 regeln die Anforderungen an beispielsweise Art, Standortwahl und Pflege der Bäume. Sie sichern zusammen mit Satz 6 die nachhaltige Begrünung von Stellplatzanlagen und wirken der Flächenversiegelung entgegen.

Die in Satz 7 beschriebene Richtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung und Landschaftsbau e.V. (FLL) hat insbesondere zwei Regelwerke zu urbanen Pflanztechnologien veröffentlicht, die Empfehlungen für Baumpflanzungen enthalten (Teil 1: Planung, Pflanzarbeiten, Pflege und Empfehlungen für Baumpflanzungen; Teil 2: Standortvorbereitungen für Neupflanzungen; Pflanzgruben und Wurzelraumerweiterung, Bauweisen und Substrate). DIN Norm Nr. 18916 gilt für Pflanzen und Pflanzarbeiten im Rahmen von Maßnahmen des Landschaftsbaus.

Abs. 7 definiert die Mindestanforderungen an herzustellende Fahrradabstellplätze, die die Nutzbarkeit gewährleisten. Diese können auch innerhalb von Gebäuden liegen, wenn die Zugänglichkeit sichergestellt ist. Neben der Gewährleistung von Diebstahlschutz und Verkehrssicherung soll vermieden werden, dass abgestellte Fahrräder an beispielsweise Hauswänden oder Gartenzäunen Hindernisse im öffentlichen Raum für den Fußverkehr oder Behinderte darstellen.

Abs. 8 sichert den zusätzlichen Abstellbedarf für Lasten- und Kinderanhänger sowie Lastenfahrräder bei größeren Fahrradabstellanlagen. Je 13 herzustellende Fahrradabstellplätze wird dafür eine zusätzliche Fläche von 1,5 m<sup>2</sup> angesetzt.



- (9) <sup>1</sup>Bei einer Anzahl von 10 oder mehr Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 2 Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. <sup>2</sup>Ab einer Anzahl von 20 Fahrradabstellplätzen ist für mindestens 25 % der herzustellenden Fahrradabstellplätze die Vorbereitung der Stromleitung für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzusehen. <sup>3</sup>§ 3 Abs. 6 gilt entsprechend.

## § 5

### Ablösung

- (1) <sup>1</sup>Auf die Herstellung notwendiger Stellplätze kann seitens der Universitätsstadt Siegen verzichtet werden,

1. wenn ihre Herstellung nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist oder,
2. wenn ihre Herstellung aus städtebaulichen Gründen untersagt ist oder,
3. wenn und soweit nicht im Einzelfall wegen der Anzahl der Stellplätze oder der besonderen örtlichen Verhältnisse eine erhebliche Beeinträchtigung des ruhenden oder fließenden Verkehrs unter Berücksichtigung auch der Belange des Fußgänger- und Fahrradverkehrs zu erwarten ist.

<sup>2</sup>Die zur Herstellung Verpflichteten zahlen in diesem Falle einen Geldbetrag zur Ablösung an die Universitätsstadt Siegen nach Maßgabe der folgenden Absätze. <sup>3</sup>Notwendige Fahrradabstellplätze sind nicht ablösefähig.

- (2) <sup>1</sup>Es sind maximal 50 % der Stellplätze, höchstens aber 50 Stellplätze, ablösefähig. <sup>2</sup>Insgesamt darf die Anzahl der Stellplätze durch Aussetzung, Ablöse und Ersatz durch Fahrradabstellplätze maximal um 50 % reduziert werden. <sup>3</sup>Es sind nur ganze Stellplätze ablösefähig.

Abs. 9 definiert die Anforderungen an größere Fahrradabstellanlagen hinsichtlich der Elektrifizierung des Radverkehrs und fördert diesen somit. Die Vorbereitung der Stromleitung erleichtert die spätere Herstellung von Ladesäulen für Elektrofahrzeuge analog zur Elektrifizierung von Stellplatzanlagen gemäß GEIG.

Satz 3 bezieht sich auf die Rundungsregelung bei der Berechnung der Anzahl an Abstellplätzen.

## Zu § 5

### Ablösung

§ 2 dieser Satzung regelt die grundsätzliche und vorrangige Herstellungspflicht von Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen. Von der Herstellung von Stellplätzen kann bei Zahlung einer Stellplatzabgabe an die Universitätsstadt Siegen nur unter den in Abs. 1 definierten Ablösetatbeständen abgesehen werden.

Eine Herstellung gilt nach Ziffer 1 als nicht möglich, wenn Hindernisse vorliegen, die eine Herstellung rechtlich oder technisch unmöglich machen. Unter großen Schwierigkeiten nach Ziffer 2 sind tatsächliche Hindernisse technischer oder auch kostentechnischer Art gemeint, die die Herstellung für Vorhabenträger unzumutbar machen. Hier ist die Frage der Verhältnismäßigkeit entscheidend. Nach Ziffer 3 können städtebauliche (z. B. Konflikte der Flächennutzung) oder verkehrstechnische Gründe in die Abwägung über die Ablöse einfließen.

Die Bauherrschaft hat diese Hindernisse nachzuweisen. Über die Anerkennung des Nachweises entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

Satz 3 stellt klar, dass Fahrradabstellplätze nicht abgelöst werden können. Diese Regelung gilt als Grundsatz zur Radverkehrsförderung.

Abs. 2 legt den maximalen Anteil sowie die absolute Anzahl an ablösefähigen Stellplätzen fest. Die anteilige Begrenzung gewährleistet, dass dem Mindestmaß des voraussichtlich tatsächlich entstehenden Stellplatzbedarfs Rechnung getragen wird. Eine vollständige Ablöse der herzustellenden Stellplätze würde mit hoher Wahrscheinlichkeit zum Parken auf öffentlichen Verkehrsflächen führen. Die absolute Begrenzung gewährleistet die Herstellung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen bei Vorhaben, die einen Bedarf von mehr als 100 Stellplätzen aufweisen. Satz 3 besagt, dass bei Nachkommastellen in der Berechnung ablösefähiger Stellplätze abzurunden ist (s. Anlage A dieser Erläuterungen).

- (3) <sup>1</sup>Für die Heranziehung zur Zahlung eines Geldbetrages gemäß Abs. 1 wird das Gebiet der Universitätsstadt Siegen in folgende Gebietszonen gegliedert und wie folgt allgemein umschrieben:

**<sup>2</sup>Gebietszone I** umfasst

- den Bereich der historischen Altstadt sowie
- unmittelbar angrenzende Bereiche, die der Altstadt zugeordnet werden können.

**<sup>3</sup>Gebietszone II** umfasst

- a) den Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) sowie
- b) die Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid.

**<sup>4</sup>Gebietszone III** umfasst

- den Bereich bandartig entlang der Hauptverkehrsstraßen Weidenauer Straße, Hagener Straße, Sandstraße, Koblenzer Straße, Spandauer Straße, Frankfurter Straße, Leimbachstraße (je ausschließlich der Zonen I und II) sowie
- die Stadtteilzentren Seelbach, Kaan-Marienborn, Eiserfeld und Niederschelden.

**<sup>5</sup>Gebietszone IV** umfasst

- in Eiserfeld den Bereich bandartig entlang der Freiengründer Straße bis zur Trinitatiskirche einschließlich Marktplatz,
- den Bereich Eiserfeld-Eisenhut entlang der Eiserfelder Straße unter Einschluss des IHW-Parks,
- in Weidenau den Bereich „Auf den Hütten“ sowie
- in Geisweid den Bereich „Birlenbacher Hütte“.

**<sup>6</sup>Gebietszone V** umfasst das übrige Stadtgebiet.

<sup>7</sup>Die genauen Grenzen der Gebietszonen sind in den als Bestandteil dieser Satzung beigefügten Plänen (Anlage Nr. 4) dargestellt. <sup>8</sup>Die Gebietszone I ist in der Originalfassung in der Farbe „gelb“, die Gebietszone II a in der Farbe „dunkelblau“, die Gebietszone II b in der Farbe „hellblau“, die Gebietszone III in der Farbe „orange“ und die Gebietszone IV in der Farbe „grün“ dargestellt. <sup>9</sup>Die Gebietszone V umfasst das übrige Stadtgebiet und hat keine farbliche Kennzeichnung.

Abs. 3 definiert die fünf Gebietszonen der Stellplatzsatzung. Diese sind maßgeblich für den bei Ablösung heranzuziehenden Geldbetrag pro Stellplatz.

Die Zonierung des Stadtgebietes wurde anhand der maßgeblichen Parameter vorgenommen, die das Verkehrsaufkommen und den Stellplatzbedarf beeinflussen. Hierzu zählen unter anderem Einwohnerdichte, städtebauliche Dichte, Gestalt und Struktur, Verkehrsdichte sowie Verkehrsachsen und -knotenpunkte. Ebenso wurden Lage, Größe und Struktur von Einzelhandelszonierungen und Gewerbegebieten berücksichtigt.

Satz 7 verweist auf Anlage Nr. 4, aus der die genauen Abgrenzungen der einzelnen Zonen hervorgehen.

(4) Der Geldbetrag je Stellplatz wird

1. in Gebietszone I auf 5.290,00 €
2. in Gebietszone II
  - a. im Stadtteil Siegen-Mitte im Bereich der Innenstadt (Unterstadt) auf 9.380,00 €
  - b. in den Stadtteilzentren Weidenau und Geisweid auf 4.050,00 €
3. in Gebietszone III auf 3.720,00 €
4. in Gebietszone IV auf 3.070,00 €
5. in Gebietszone V auf 3.550,00 €

festgelegt. Maßgebend für die Zuordnung zu einer Gebietszone ist die Lage des Grundstücks, auf dem das Vorhaben, das die Stellplatzpflicht auslöst, durchgeführt werden soll.

(5) Einmal geleistete Ausgleichsbeträge aus vorherigen Nutzungen sind dem Grundstück zuzurechnen.

(6) <sup>1</sup>Über die Möglichkeit der Ablösung entscheidet die Universitätsstadt Siegen auf Antrag. <sup>2</sup>Die Ablösung lässt Rechte hinsichtlich Stellplätzen oder Garagen und Abstellplätzen, die mit den Beträgen geschaffen werden, nicht entstehen. <sup>3</sup>Ein Anspruch auf Ablöse besteht nicht.

Abs. 4 legt die Ablösebeträge pro Stellplatz in den einzelnen Gebietszonen auf 80 % der durchschnittlichen Herstellungskosten fest. Die Berechnung der Herstellungskosten erfolgte unter Einbeziehung der Kosten für Grunderwerb und Bau eines Stellplatzes.

Die Grunderwerbskosten wurden über die aktuell in der jeweiligen Zone geltenden Bodenrichtwerte (nach BORIS NRW 2022) ermittelt. Pro Gebietszone wurden dabei alle über die Größe der Fläche gemittelten Bodenrichtwerte eingerechnet.

Die Baukosten wurden anhand aktueller Pflasterpreise und der geltenden Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) ermittelt. Hiernach wird für einen Stellplatz eine Fläche von 12,5 m<sup>2</sup> angesetzt.

Die Ablösebeträge nehmen grundsätzlich mit der städtebaulichen Dichte ab. Eine Ausnahme stellt Gebietszone IV dar, da diese eine geringe Ablöse als Gebietszone V aufweist. Dies kommt durch die geringeren Bodenrichtwerte der größtenteils gewerblich genutzten Flächen der Zone IV zustande.

Die für den Ablösebetrag maßgebliche Lage des Grundstücks bezieht sich auf das Grundstück, auf dem das Vorhaben realisiert werden soll und nicht auf ein gegebenenfalls in einer anderen Zone liegendes Grundstück, auf dem der nicht ablösefähige Teil der Stellplätze hergestellt werden soll.

Abs. 5 regelt, dass in der Vergangenheit gezahlte Ablösebeträge bei einer Nutzungsänderung angerechnet werden. Bei einer dann infrage kommenden Ablöse von Stellplätzen ist die Differenz der herzustellenden Stellplatzanzahl ausschlaggebend.

Abs. 6 stellt unter anderem klar, dass die Entscheidung über eine Ablöse der Universitätsstadt Siegen obliegt.

## § 6

### Abweichungen

Abweichungen von dieser Satzung können in begründeten Ausnahmefällen gemäß § 69 Bauordnung NRW 2018 zugelassen werden, wenn sie mit der Zielsetzung der Satzung vereinbar sind. Über die Zulässigkeit von Abweichungen, gegebenenfalls einschließlich der Nachweispflicht durch Gutachten, entscheidet die Universitätsstadt Siegen.

## § 7

### Ordnungswidrigkeiten

- (1) Ordnungswidrig im Sinne des § 86 Abs. 1 Nr. 22 Bauordnung NRW handelt, wer
  1. entgegen § 2 Abs. 1 die Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung einer baulichen Anlage vornimmt, ohne den hierdurch ausgelösten Stellplatzbedarf oder Mehrbedarf an Stellplätzen und Fahrradabstellplätzen in ausreichender Zahl hergestellt zu haben oder
  2. die Verpflichtung nach § 4 Abs. 6 zur Baumpflanzung und -unterhaltung nicht einhält.
- (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 20.000 Euro geahndet werden.

## § 8

### Inkrafttreten

- (1) Diese Satzung tritt am [\[Datum\]](#) in Kraft. Gleichzeitig tritt die „Satzung über die Festlegung der Gebietszonen und die Höhe des Geldbetrages nach § 51 Abs. 5 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen – Landesbauordnung (BauO NW)“ (Ordnungsziffer 63.010, Ratsbeschluss vom 05.02.2003) außer Kraft.

## Zu § 6

### Abweichungen

§ 69 Bauordnung NRW regelt Abweichungen von örtlichen Bauvorschriften und bildet somit die Gesetzesgrundlage für Abweichungen von der Stellplatzsatzung. Diese setzt einen schriftlich begründeten sowie prüfbar Antrag auf Abweichung voraus, der kostenpflichtig beschieden werden kann. Unter Umständen kann die Universitätsstadt Siegen Gutachten als Nachweis verlangen.

Potenzielle Abweichungen sind an den grundsätzlichen Zielsetzungen dieser Satzung auszurichten. In jedem Fall entscheidet die Universitätsstadt Siegen über die Zulässigkeit von Abweichungen.

## Zu § 7

### Ordnungswidrigkeiten

§ 86 Bauordnung NRW ermächtigt die kommunale Bauaufsichtsbehörde, die in [Abs. 1](#) Ziffern 1 und 2 beschriebenen Ordnungswidrigkeiten mit Geldbußen von bis zu 100.000 € zu ahnden.

[Abs. 2](#) legt den Betrag der Geldbuße fest. Dieser ist am Wert von durchschnittlich etwa vier Stellplätzen orientiert. Die Ahndung einer Ordnungswidrigkeit mit einer Geldbuße entbindet nicht von der ursprünglichen Herstellungs- oder Ablösepflicht und schließt weitere Ordnungswidrigkeitsverfahren nicht aus.

## Zu § 8

### Inkrafttreten

[Abs. 1](#) definiert den Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Satzung sowie das gleichzeitige Außerkrafttreten der bisherigen Ablösesatzung, deren Regelungen in die Stellplatzsatzung übernommen, angepasst oder aktualisiert wurden.

- (2) Bei Vorhaben, bei denen das bauaufsichtliche Verfahren vor dem Inkrafttreten dieser Satzung eingeleitet worden ist oder bei denen bereits ein noch gültiger, rechtswirksamer Vorbescheid erteilt wurde, gilt das neue Recht nur, soweit es für die Bauherrschaft günstigere Regelungen enthält. Ausgenommen sind Verlängerungen der Gültigkeit gemäß § 77 Abs. 1 der Bauordnung für das Land Nordrhein-Westfalen nach Inkrafttreten dieser Satzung.

Abs. 2 regelt den Umgang mit vor dem Inkrafttreten dieser Satzung laufenden Baugenehmigungsverfahren, bereits erteilten Vorbescheiden und Verlängerungen.

#### **Zu Anlage Nr. 1:**

Die Richtzahlentabelle gibt die Anzahl herzustellender Stellplätze und Fahrradabstellplätze je nach Nutzungsart des Vorhabens vor. Die Berechnungsgrundlage unterscheidet sich je nach Nutzung. So wird beispielsweise bei Wohnnutzung die Anzahl der Wohneinheiten oder Betten und bei Verkaufsstätten die Verkaufsnutzfläche zur Berechnung herangezogen. Der teilweise angegebene prozentuale Besucheranteil meint je nach Nutzung unterschiedliche Personengruppen: So sind unter dem Besucheranteil bei Wohnnutzung wörtlich Besucherinnen und Besucher gemeint, während der Besucheranteil bei Verkaufsstätten für Kundinnen und Kunden vorgesehen ist.

In der Tabelle sind die häufigsten Nutzungen aufgeführt. Ist eine Nutzung dort nicht aufgeführt, wird nach § 3 Abs. 2 die Nutzung als Orientierungswert herangezogen, die der beantragten Nutzung am ehesten entspricht. Hierbei entscheidet die Universitätsstadt Siegen nach eigenem Ermessen. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

#### **Zu Anlage Nr. 2:**

Die Voraussetzungen an die ÖPNV-Anbindungsqualität für eine Reduzierung werden durch die Taktung und die fußläufige Entfernung zur Haltestelle definiert. Darüber hinaus ist die regelmäßige Anbindung an einen der zentralen Omnibusbahnhöfe (ZOB) erforderlich. Maßgebend für die Unterscheidung der Angebotsqualität zwischen „gut“ und „einfach“ ist die Taktung des Regelfahrplans. Diese Voraussetzungen sichern eine ausreichende Anbindungsqualität, sodass ein Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und damit der Verzicht auf die Stellplatzherstellung begründet werden können.

Aufgrund der innerhalb des Stadtgebietes unterschiedlichen Anbindungsqualität wird zwischen den Zonen I bis III und IV bis V unterschieden, für die verschiedene Reduzierungsanteile festgesetzt werden. Die Zonen I bis III sind generell besser durch ÖPNV-Angebote erschlossen, da diese die zentralen Lagen und die Bereiche um die Hauptverkehrsstraßen umfassen.

Der Nachweis ist seitens der Bauherrschaft durch folgende Unterlagen zu erbringen:

- Plandarstellung zur Lage der Haltestelle,
- Plandarstellung der fußläufigen Verbindung zwischen Haltestelle und Bauvorhaben sowie
- Nachweis der Bedienhäufigkeit der betrachteten Haltestelle (Taktung und Anbindung an einen ZOB).

Es dürfen dabei nur regelmäßig verkehrende Linien angesetzt werden. Taxibusse, Schulbusse u. ä. sind davon ausgenommen und können nicht zur Reduzierung angesetzt werden. Es gilt der zum Zeitpunkt der Antragstellung gültige, reguläre Fahrplan.

#### **Zu Anlage Nr. 3:**

Die Tabelle in Anlage Nr. 3 legt die maximalen Aussetzungsanteile für Vorhaben fest, die je nach besonderer Maßnahme angerechnet werden können. Diese Aussetzungsanteile können grundsätzlich addiert werden, wenn mehrere Mobilitätsmaßnahmen nachgewiesen werden. Somit ergibt sich der maximale Aussetzungsanteil von 20 %. Car-Sharing- oder Fahrradverleihstationen müssen ebenso wie Stellplätze bzw. Fahrradabstellplätze in zumutbarer Entfernung nach § 4 Absatz 1 der Satzung hergestellt werden,

um als Aussetzungsmaßnahme anerkannt zu werden. Die Universitätsstadt Siegen entscheidet über die Anerkennung der Konzepte von Mobilitätsmaßnahmen nach eigenem Ermessen.

**Zu Anlage Nr. 4:**

Die Stellplatzsatzung gilt nach § 1 für das gesamte Stadtgebiet der Universitätsstadt Siegen, welches in fünf Gebietszonen unterteilt wird. Diese Zonen werden in Anlage Nr. 4 sowohl in der Übersichtskarte als auch in den Ausschnitten dargestellt. Damit kann die Zuordnung des Grundstücks eines Vorhabens zu einer Gebietszone exakt bestimmt werden. In der Legende sind die farblich dargestellten Zonen aufgeführt. Die Anlage ist fester Bestandteil der Satzung.

## **Anlage A der ergänzenden Erläuterungen: Beispielrechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes**

Hinweis: Diese Rechnung dient der beispielhaften Vorgehensweise bei der Berechnung der herzustellenden Stellplätze und Fahrradabstellplätze unter Berücksichtigung der Reduzierungsmöglichkeiten. Das Beispiel soll die festgelegte Reihenfolge der Berechnung verdeutlichen. Es können auch nur einzelne der aufgeführten Reduzierungsmaßnahmen vorgenommen werden. Ein Anspruch auf exakte Übertragung des Beispiels auf einen individuellen Einzelfall besteht nicht. Die Anerkennung einer Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfes obliegt der Universitätsstadt Siegen.

### **Beispiel-Vorhaben:**

Errichtung eines Mehrfamilienhauses mit 30 Wohneinheiten in Gebietszone V. Die Entfernung zur nächsten Bushaltestelle beträgt 250 m. Die Bushaltestelle wird im Regelfahrplan montags bis freitags zwischen 6 und 19 Uhr von einer Linie im 20-Minuten-Takt angefahren. Diese Linie fährt ebenfalls den ZOB Weidenau an. Auf einem benachbarten Grundstück in 100 m (und damit zumutbarer) Entfernung soll eine Car-Sharing-Station errichtet werden.

### **Berechnung des Stellplatz- und Fahrradabstellbedarfes:**

1. Bedarf nach Richtzahlentabelle: Mehrfamilienhäuser ab 3 Wohneinheiten (WE) sind in der Richtzahlentabelle (Anlage Nr. 2) unter Ziffer 1.2 aufgeführt. Hier werden je WE 1,3 Stellplätze (Stpl.) sowie 1,5 Fahrradabstellplätze (Abstpl.) vorgegeben.

<b>Stpl.</b>	<b>Abstpl.</b>
1,3 Stpl. * 30 WE = <b>39,0 Stpl.</b>	1,5 Abstpl. * 30 WE = <b>45,0 Abstpl.</b>

2. Reduzierungsmöglichkeiten:

- 2.1. Reduzierung nach ÖPNV-Angebot: Das Vorhaben ist nach oben genannter Beschreibung in Zone V mit einfacher Anbindungsqualität einzuordnen. Dadurch ist eine Reduzierung der Anzahl herzustellender Stellplätze um 10 % möglich ( $39,0 * 10 \% = 3,9$ ). Die Fahrradabstellplätze können nicht reduziert werden.

	<b>Stpl.</b>	<b>Abstpl.</b>
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 1.	39,0	45,0
ÖPNV-Reduzierung: 10 %	- 3,9	-
<b>Herzustellende Stpl./Abstpl.</b>	<b>= 35,1</b>	<b>= 45,0</b>

- 2.2. Reduzierung durch Ersatz von Stellplätzen durch zusätzliche Fahrradabstellplätze: Es können bis zu 25 % der herzustellenden Stellplätze durch zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden. Diese sind den ohnehin nach Richtzahlentabelle herzustellenden Fahrradabstellplätzen hinzuzurechnen. Es kann jeweils 1 ganzer Stellplatz durch 4 zusätzliche Fahrradabstellplätze ersetzt werden, d. h. dass von abgerundet 35 Stellplätze nach Anlage B dieser Erläuterungen 8 Stellplätze durch 32 Fahrradabstellplätzen ersetzt werden können ( $8,0 \text{ Stpl.} * 4 = 32,0 \text{ Abstpl.}$ ).

	<b>Stpl.</b>	<b>Abstpl.</b>
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.1.	35,1	45,0
Ersatz durch Abstpl.: 25 %	- 8,0	+ 32,0
<b>Herzustellende Stpl./Abstpl.</b>	<b>= 27,1</b>	<b>= 77,0</b>

- 2.3. Reduzierung durch Aussetzung: Durch das Vorhalten einer Car-Sharing-Station können nach Anlage Nr. 3 weitere 10 % herzustellender Stellplätze abgezogen werden. Die Fahrradabstellplätze können dadurch nicht reduziert werden.

	<b>Stpl.</b>	<b>Abstpl.</b>
Anzahl Stpl./Abstpl. nach 2.2.	27,1	77,0
Aussetzung: 10 %	- 2,71	-
<b>Herzustellende Stpl./Abstpl.</b>	<b>= 24,39</b>	<b>= 77,0</b>

Nach Anrechnung aller Maßnahmen zur Reduzierung ergeben sich insgesamt (gerundet) 24 Stellplätze, die hergestellt oder anteilig abgelöst werden müssen, sowie 77 Fahrradabstellplätze, die hergestellt werden müssen.

3. Ablösung: Von den ursprünglich nach Richtzahltablelle herzustellenden 39 Stellplätzen sind maximal 50 % ablöse- und reduzierungsfähig ( $39 \text{ Stpl.} \cdot 50 \% = 19,5$ ). Es können nur ganze Stellplätze abgelöst werden. Das heißt, dass gerundet höchstens 19 Stellplätze abgelöst werden können und mindestens 20 Stellplätze hergestellt werden müssen. Von den nach der Reduzierung verbleibenden 24 Stellplätzen können folglich noch bis zu 4 abgelöst werden, wenn die unter § 5 Absatz 1 aufgeführten Voraussetzungen vorliegen. Die fällige Ablösesumme berechnet sich nach § 5 Absatz 4 wie folgt:  
 $4 \text{ Stpl.} \cdot 3.550,00 \text{ €} = 14.200,00 \text{ €}$



**Anlage B der ergänzenden Erläuterungen: Übersichtstabelle der durch Fahrradabstellplätze ersetzba-  
ren Stellplatzanzahl**

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
1	0,25	0	0	1
2	0,50	0	0	2
3	0,75	0	0	3
4	1,00	1	4	3
5	1,25	1	4	4
6	1,50	1	4	5
7	1,75	1	4	6
8	2,00	2	8	6
9	2,25	2	8	7
10	2,50	2	8	8
11	2,75	2	8	9
12	3,00	3	12	9
13	3,25	3	12	10
14	3,50	3	12	11
15	3,75	3	12	12
16	4,00	4	16	12
17	4,25	4	16	13
18	4,50	4	16	14
19	4,75	4	16	15
20	5,00	5	20	15
21	5,25	5	20	16
22	5,50	5	20	17
23	5,75	5	20	18
24	6,00	6	24	18
25	6,25	6	24	19
26	6,50	6	24	20
27	6,75	6	24	21
28	7,00	7	28	21
29	7,25	7	28	22
30	7,50	7	28	23
31	7,75	7	28	24
32	8,00	8	32	24
33	8,25	8	32	25
34	8,50	8	32	26
35	8,75	8	32	27
36	9,00	9	36	27
37	9,25	9	36	28
38	9,50	9	36	29
39	9,75	9	36	30
40	10,00	10	40	30
41	10,25	10	40	31

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
42	10,50	10	40	32
43	10,75	10	40	33
44	11,00	11	44	33
45	11,25	11	44	34
46	11,50	11	44	35
47	11,75	11	44	36
48	12,00	12	48	36
49	12,25	12	48	37
50	12,50	12	48	38
51	12,75	12	48	39
52	13,00	13	52	39
53	13,25	13	52	40
54	13,50	13	52	41
55	13,75	13	52	42
56	14,00	14	56	42
57	14,25	14	56	43
58	14,50	14	56	44
59	14,75	14	56	45
60	15,00	15	60	45
61	15,25	15	60	46
62	15,50	15	60	47
63	15,75	15	60	48
64	16,00	16	64	48
65	16,25	16	64	49
66	16,50	16	64	50
67	16,75	16	64	51
68	17,00	17	68	51
69	17,25	17	68	52
70	17,50	17	68	53
71	17,75	17	68	54
72	18,00	18	72	54
73	18,25	18	72	55
74	18,50	18	72	56
75	18,75	18	72	57
76	19,00	19	76	57
77	19,25	19	76	58
78	19,50	19	76	59
79	19,75	19	76	60
80	20,00	20	80	60
81	20,25	20	80	61
82	20,50	20	80	62
83	20,75	20	80	63
84	21,00	21	84	63

Anzahl herzu- stellender Stellplätze	Davon max. durch Fahrradabstellplätze ersetzbar (25 %)	Nur ganze Stellplätze ersetzbar (abgerundet)	Anzahl zusätzlicher Fahrradabstellplätze	Anzahl verbleibend herzustellender Stellplätze
85	21,25	21	84	64
86	21,50	21	84	65
87	21,75	21	84	66
88	22,00	22	88	66
89	22,25	22	88	67
90	22,50	22	88	68
91	22,75	22	88	69
92	23,00	23	92	69
93	23,25	23	92	70
94	23,50	23	92	71
95	23,75	23	92	72
96	24,00	24	96	72
97	24,25	24	96	73
98	24,50	24	96	74
99	24,75	24	96	75
100	25,00	25	100	75

## VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4  
Bereich: Straßenverkehrsbehörde  
Bearbeitet von: Melanie Born

Siegen, 14.04.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

**Verkehrsausschuss** **14.06.2022**

Kurzbezeichnung:

**Zusammenkunft der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses des Rates der Universitätsstadt Siegen am 01.03.2022**

### Beschlussvorschlag:

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

### Sachverhalt / Begründung:

Die Arbeitskommission hat am 01.03.2022 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 <sub>2</sub> -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
<b>Erläuterung Klimarelevanz</b>			
<b>Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)</b>			

i.A.

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. [Niederschrift AK VerkA 01.03.2022](#)
2. [Samuel-Frank-Straße E-Mail Anwohner v. 20.03.2022](#)

## GESAMTE NIEDERSCHRIFT

### über die 4. Sitzung des AK-VerKA

vom: 01.03.2022  
von: 15:00 Uhr  
bis: 17:00 Uhr  
Ort: VWS GmbH, Marienhütte 2,  
57080 Siegen

#### Anwesend waren:

##### Vom :

Stv Stinner, Jürgen	- als Vorsitzender
Stv Eckhardt, Klaus	
Stv Englert, Franz	
AM Korczak, Dominik	
AM Krüger, Jannik	
AM Maurer, Michael	vertritt Six (AfD), Annette
AM Zavadil, Michael	

##### Beratende Mitglieder:

AM Becker, Lothar

##### Aufgrund besonderer Einladung

##### Als Zuhörer:

##### Von der Verwaltung:

1. Schreiber, Anke	- Abteilung 4/1
2. Becker, Nadine	- AG 4/1-4

3. Born, Melanie

- AG 4/1-4

Nicht anwesend waren:

Stv Könen, Wolfgang Max

Stv Six (AfD), Annette

vertreten durch AM Maurer, Michael

## **A. NICHTÖFFENTLICHE SITZUNG**

### **1. Samuel-Frank-Straße**

Frau Becker nimmt Bezug auf die Sitzung des Verkehrsausschusses vom 15.02.2022 und trägt nochmal die an die Verwaltung herangetragene Bitte der Anwohner der Grobestraße 21a- 63 vor.

Herr Krüger und Herr Stinner befürworten die bestehende Einbahnstraßenregelung.

Ergänzend darum, dass die Arbeitskommission seinerzeit auch die Vorgabe der Fahrtrichtung gem. Verkehrszeichen 214 StVO im Einmündungsbereich Samuel-Frank-Straße/Grobestraße diskutiert habe, sich aber für die Einbahnstraßenregelung ausgesprochen habe, befürwortet Herr Eckhardt ebenfalls die bestehende Verkehrsführung.

### **Beschluss**

Die Arbeitskommission spricht einstimmig die Empfehlung aus, die bestehende Einbahnstraßenregelung (AK-VerKA 13.08.2020, VerKA 08.09.2020) beizubehalten.

**4. AK-VerKA 01.03.2022**

### **2. Auf der Schemscheid**

Frau Schreiber trägt die Bitte um Errichtung einer Tempo-30-Zone für die Straßen „Auf der Schemscheid“ und „Am alten Stadtplatz“ vor. Es wurde sich häufiger bei ihr beschwert, dass in der Straße „Auf der Schemscheid“ viel zu schnell gefahren würde. Da über „Auf der Schemscheid“ auch eine stark frequentierte Fahrradroute führe sei dies nicht ungefährlich.

Herr Krüger ergänzt, dass die Poser-Szene sich auch in dem Gebiet aufhalte.

Nach einem kurzen befürwortenden Austausch lässt Herr Stinner als Vorsitzender der Arbeitskommission abstimmen.

### **Beschluss**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig, die Temporeduzierung auf 30km/h durch die Einrichtung einer Tempo-30-Zone für die Straßen Am Alten Stadtplatz und Auf der Schemscheid ab Einmündung Achenbacher Straße.

**4. AK-VerkA 01.03.2022****3. Kirlestraße**

Frau Becker weist anhand einer Luftbildaufnahme die Lage des Spiel- und Bolzplatzes aus und schildert die örtlichen Straßenverhältnisse.

Die Herren Eckhardt, Korczak und Krüger regen eine verdeckte Verkehrsmessung an um die Schilderung des Anwohners der Kirlestraße verifizieren zu können.

Herr Becker stimmt dem zu und spricht sich gegen flexible Absperrpfosten in Fahrtrichtung Stürbergstraße aus.

**Beschluss**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Überwachung der Tempo-30-Zone.

**4. AK-VerkA 01.03.2022****4. Kampenstraße****Beschluss**

Auf den Beschluss bzw. die Niederschrift des VerkA 15.02.2022 wird verwiesen.

**4. AK-VerkA 01.03.2022****5. An der Alche**

Frau Schreiber fasst den Antrag aus der Bürgerschaft zur Ausweisung einer Fahrradstraße zusammen und schildert den Parkdruck bis zur Einmündung Weststraße.

Herr Krüger bestätigt die Feststellung zur angespannten Parksituation. Anwohner haben hier i.d.R. eigene Stellflächen auf ihren Grundstücken, weshalb meist Berufsschüler im Straßenverlauf parken. Er sieht derzeit keine Möglichkeit, bis zur Einmündung Weststraße eine Fahrradstraße auszuweisen.

Die weiteren Mitglieder der Arbeitskommission stimmen den Schilderungen des Herrn Krüger zu.

Herr Korczak weist auf die starke Frequentierung der Straße durch Fahrradfahrer hin, welche u.a. aus der Innenstadt den Seelbacher Weiher anfahren.



**Beschluss**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig den Straßenabschnitt ab Rad- Gehweg Café del Sol bis Einmündung Weststraße als Fahrradstraße auszuschildern und beauftragt die Verwaltung für den Straßenabschnitt ab Weststraße bis Fischbacherbergstraße Optimierungsmöglichkeiten für den Fahrradverkehr zu untersuchen und diese in der nächsten AKVerKA wieder vorzustellen.

**4. AK-VerKA 01.03.2022**

**6. Ziegeleistraße**

Frau Becker greift die Anregung aus der Bürgerschaft auf und weist anhand einer Luftbildaufnahme in die Örtlichkeit ein. Frau Becker empfiehlt in der Ziegeleistraße die bestehende Temporeduzierung auf 30 km/h des Einmündungsbereiches Adolf-Saenger-Str./Albert-Nöll-Str. bis zum Einmündungsbereich Tannenburgstraße fortzuführen.

**Beschluss**

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Temporeduzierung auf 30 km/h.

**4. AK-VerKA 01.03.2022**

**7. Auf der Maibras**

Frau Becker schildert, dass neben dem aktuellen Schreiben aus der Bürgerschaft bereits in der Vergangenheit mehrere Anträge zwecks Einrichtung einer Bewohnerparkzone eingegangen sind. Frau Becker schildert Vor- und Nachteile einer Bewohnerparkzone, die seitens der Verwaltung auch schriftlich den Antragsteller/innen dargelegt wurden, woraufhin die früheren Anträge aus der Bürgerschaft zurückgezogen wurden.

Herr Zavadil und Herr Becker bestätigen, dass sich durch die Bewohnerparkzone der Parkdruck in diesem Bereich nicht entschärft.

**Beschluss**

Die Arbeitskommission sieht einstimmig keinen Bedarf zur Einrichtung einer Bewohnerparkzone.

**4. AK-VerKA 01.03.2022**

## 8. Hermann-Böttger-Weg

Frau Becker trägt das Resultat der verdeckten Geschwindigkeitsmessung vor.

Bei Abwägung der Parkmöglichkeiten in einem verkehrsberuhigten Bereich mit den Ergebnissen der Geschwindigkeitsmessung schlägt Frau Schreiber eine Beschilderung mit Tempolimit 20 km/h vor.

Nach kurzer zustimmender Diskussion der Ausschussmitglieder wird abgestimmt.

### Beschluss

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig aufgrund der durchschnittlichen Geschwindigkeitsmessergebnisse von 22 bzw. 23 km/h das Tempolimit 20 km/h auszuschildern und so die Parkmöglichkeiten nicht einzuschränken.

4. AK-VerKA 01.03.2022

## 9. Am Sender

Frau Schreiber erläutert mittels Luftbildaufnahme die seitens der Bertha-von-Suttner-Gesamtschule geschilderte Situation und greift die Einrichtung eines „Berliner Kissens“ im Querungsbereich der Grundsüher zum Parkplatz auf.

Herr Krüger regt die Anbringung einer Smiley-Geschwindigkeitsanzeigentafel an.

Herr Korczak hält eine ausschließliche Anbringung der Geschwindigkeitsanzeigentafel für nicht auskömmlich und fragt bei der Verwaltung die Möglichkeit der Errichtung zweier „Berliner Kissen“ an.

Frau Schreiber schildert, dass die Straße „Am Sender“ zwar keine Einbahnstraße sei, aber maßgeblich aus Richtung Oberstadt angefahren wird und der Bedarf für ein zweites „Berliner Kissen“ nicht gegeben ist.

### Beschluss

Die Arbeitskommission empfiehlt einstimmig die Einrichtung eines „Berliner Kissens“ an der Stelle, wo die Grundsüher die Fahrbahn zum Parkplatz queren.

4. AK-VerKA 01.03.2022

## 10. Verschiedenes

a)

Herr Becker fragt die Einrichtung eines Fußgängerübergangs auf der St.-Johann-Straße in Höhe des Eingangs der Kfz-Zulassungsstelle an.

Herr Englert sieht die Einrichtung kritisch. Der Verkehr staut sich bereits vom Einmündungsbereich Leimbachstraße zurück und die Abfahrt auf die Leimbachstraße wird dadurch weiter verzögert.

Die Arbeitskommission sieht mehrheitlich keinen Bedarf zur weiteren Veranlassung.

b)

Herr Krüger regt an, zu Beginn, in der Mitte und zum Ende der Bauphase „Koblenzer Straße“ eine Verkehrsflussanalyse per Kameraaufzeichnung durchzuführen.

Frau Schreiber teilt mit, dass im Bereich Reichwalds Ecke, Obergraben/Häutebachweg eine Verkehrszählung per Kamera möglich ist. Im Bereich Koch's Ecke/HTS wird dies nicht möglich sein (Zuständigkeit Landesbetrieb Straßenbau NRW).

Frau Schreiber wird die Ergebnisse von möglichen Verkehrszählungen in der nächsten Sitzung des Verkehrsausschusses vortragen.

c)

Herr Korczak gibt an die Verwaltung den Hinweis, dass im Bereich der Baustelle Koblenzer Straße, auf der Höhe der Apotheke, Ketten im Gehwegbereich das Passieren für Fußgänger behindern.

d)

Herr Krüger weist die Verwaltung zur Olper Straße, Ortsausgang Birlenbach, Fahrtrichtung Langenholdinghausen, auf die nicht einheitliche Beschilderung zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit hin.

Frau Becker teilt mit, dass die Thematik zwischen Polizei und Landesbetrieb Straßenbau NRW bereits erörtert wird.

**4. AK-VerkA 01.03.2022**

Siegen, den 10.03.2022

gez.

Melanie Born

Schriftführerin

[REDACTED]

[REDACTED] Samuel-Frank-Strasse 57076 Siegen

Stadt Siegen  
z.Hd. Frau Anke Schreiber  
Leitung Sztrassenverkehrsbehörde

Per Mail

Ihre Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen, unsere Nachricht vom

Telefon, Name

Datum  
2022-03-05

Kurzfassung Stellungnahme zur Rücknahme der Einbahnstrassenregelung Samuel-Frank-Strasse

Sehr geehrte Frau Schreiber,

wir als Anwohner des Einbahnstraßenabschnitts in der Samuel-Frank-Strasse antworten hiermit auf die von Anwohner [REDACTED] vorgebrachten Argumente gegen die Einbahnstraßenregelung am oberen Ende der Samuel-Frank-Strasse. Wir haben davon im Zeitungsartikel vom 15.02.22 der Siegener Zeitung erfahren.

### 1. Verlängerte Fahrtzeit für die Anwohner der Grobestraße

Die Verlängerung hängt wesentlich vom Ziel in der Grobestraße ab. Der kürzeste Weg ist und bleibt über die Graf-Lückner-Strasse - Steiler Weg - Felsenweg in die Grobestraße.

Im ungünstigsten Fall handelt es sich um eine Verlängerung von 150 m oder 20 Sekunden, wie der Anwohner [REDACTED] bei wiederholten Versuchen ermitteln konnte.

### 2. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie Schwellen und Linksabbiegeverbot

Diese werden zu erhöhter Lärmbelastung durch Abbremsen und Anfahren führen und sind nur im Ausnahmefall sinnvoll.

57076 SIEGEN

SAMUEL-FRANK-STRASSE  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Ein Linksabbiegeverbot ist kaum zu kontrollieren und hilft bei der unübersichtlichen Kreuzung Grobstraße / Samuel-Frank-Strasse nicht weiter.

### **3. Überholung des Linienbusses**

Bei einer Rücknahme der Einbahnstraßenregelung würde es erneut zu Versuchen kommen, den Linienbus zu überholen. Die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist nicht zu kontrollieren und wird regelmäßig missachtet. Es steigt das Gefahrenpotential für die Fußgänger.

### **4. Der Schutz von Schulkindern auf dem Schulweg**

Durch die aktuelle Verkehrsregelung ist die Kanalisierung des Fahrzeugflusses für die Kinder, die mittags in großer Anzahl zu Fuß die Samuel-Frank-Strasse nutzen, bestmöglich gewährleistet. Sie haben Verkehrsübersicht und können sich schützen.

Als Anwohner stellen wir fest, dass sich die aktuelle Verkehrsregelung bewährt hat. Wir bitten daher, es bei der aktuellen Regelung zu belassen.

gez.

i.A.

## VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4  
Bereich: Straßenverkehrsbehörde  
Bearbeitet von: Melanie Born

Siegen, 27.05.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

**Verkehrsausschuss** **14.06.2022**

Kurzbezeichnung:

### **Festlegung der Sitzungstermine der Arbeitskommission des Verkehrsausschusses**

#### **Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die vorgeschlagenen Sitzungstermine.

#### **Sachverhalt / Begründung:**

In Abstimmung mit dem Vorsitzenden der Arbeitskommission und dem Sitzungsdienst werden folgende Termine vorgeschlagen:

Dienstag, 28.06.2022,  
Dienstag, 20.09.2022,  
Dienstag, 08.11.2022.

Ort: VWS GmbH –Betriebsgelände-, Marienhütte 2, 57080 Siegen

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 <sub>2</sub> -Emissionen	Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen	Bestehen alternative Handlungsoptionen?
<input checked="" 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
<b>Erläuterung Klimarelevanz</b>			
<b>Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)</b>			

i. A.

gez.

Anke Schreiber  
Abteilungsleiterin 4/1

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

## VERWALTUNGSVORLAGE

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

Siegen, 16.05.2022

Beratungsfolge: ☒ öffentlich ☐ nichtöffentlich

**Verkehrsausschuss**

**14.06.2022**

Kurzbezeichnung:

**Einrichtung der Straße „An der Alche“ als Fahrradstraße**

### **Beschlussvorschlag:**

Der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen beschließt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Straße „An der Alche“ von Einmündung Fischbacherbergstraße bis Einmündung Weststraße, gemäß der Anlagen 1 und 2.

### **Sachverhalt / Begründung:**

Mit Beschluss des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität (VL 356/2021) ist das Ziel der Universitätsstadt Siegen einen Radverkehrsanteil von mindestens 6,3 % bis zum Jahr 2030 zu erreichen.

Um die Attraktivität des Radverkehrs zu steigern und vor allem den Umstieg auf das Fahrrad zu unterstützen sind zusammenhängende Radwegeverbindungen unumgänglich. Durchgehende Radwegeverbindungen auf den Nord-Süd und Ost-West-Achsen bilden das notwendige Grundgerüst für unsere städtische Radwegeplanung. Die Nord-Süd-Achse hat von Geisweid bis Eiserfeld bereits eine gute Qualität.

Die Ost-West-Achse ist noch von Netzunterbrechungen gekennzeichnet. Mit der Einrichtung der Straße „An der Alche“ als Fahrradstraße von der Einmündung Fischbacherbergstraße bis Einmündung Weststraße könnte eine weitere Lücke geschlossen werden (in der Anlage 1 rot unterlegt). Mit dem Vorrang für den Radverkehr in dem Abschnitt kann eine wichtige Fahrradverbindung angeboten werden bei dem zeitgleich die notwendige Erschließungsfunktion für Anwohner bestehen bleibt.



Der heutige Querschnitt der Straße „An der Alche“ weist eine Breite von ca. 5,0 m auf, einhergehend mit ausgewiesenen Längsparkständen. Diese Aufteilung lässt keine verkehrssichere Markierung von Schutzstreifen zu. Die heutige Nutzung dieses Abschnittes als Radfahrer geht mit einem erhöhten Verkehrrisiko einher, da vor allem in Fahrtrichtung Seelbach bei entgegenkommendem Kfz-Verkehr kein ausreichender Abstand bei sich öffnenden Türen der längsparkenden PKW eingehalten werden kann. Daraus folgt, dass ein Ausweichen des Radverkehrs in die Gegenfahrbahn erfolgt. Der sich daraus ergebende Konflikt mit entgegenkommenden Kfz birgt ein ebenso hohes Verkehrrisiko.

Der neu eingerichtete Abschnitt der Fahrradstraße „An der Alche“ schließt unmittelbar an die vorhandene Fahrradstraße im letzten Abschnitt der Straße „An der Alche“ ab Einmündung Weststraße (in der Anlage 2 blau unterlegt) entlang des Minigolfplatzes vorbei am Cafe del Sol und Timberjacks an.

Am Ende der Fahrradstraße auf Höhe Timberjacks wird der Radverkehr auf einem Rad-/Gehweg bis an die Numbachstraße geführt. Die gesamte Numbachstraße ist ebenfalls als Fahrradstraße ausgewiesen. Im Kreuzungsbereich der alten Freudenberger Straße Richtung Seelbach wird der Radverkehr dann auf einem Schutzstreifen bis zum Ortseingang Seelbach geführt.

Weiterhin geht mit der Ausweisung der Fahrradstraße eine Verbesserung mit der Verknüpfung an die Nord-Süd-Achse (in den Anlagen gelb unterlegt) einher.

**Finanzielle Auswirkungen** ☐ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input checked="" type="checkbox"/> ist nicht erforderlich, da Haushaltsmittel im Haushaltsjahr zur Verfügung stehen.
1.500,00 €		100 %		

#### Veranschlagung

<input type="checkbox"/> im Finanzplan	<input checked="" type="checkbox"/> im Ergebnisplan	<input checked="" type="checkbox"/> Nein	<input type="checkbox"/> Ja, mit	Kostenträger/ Investitionscode 12020100 Sachkonto 5291000
--	---	--	----------------------------------	---

#### Klimaschutz

<b>Klimarelevanz</b>  <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/> Ja, positiv <input type="checkbox"/> Ja, negativ <input type="checkbox"/> Prüfbedarf	<b>Veränderungen CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>  <input type="checkbox"/> erhebliche Reduktion <input checked="" type="checkbox"/> geringe Reduktion <input type="checkbox"/> geringe Erhöhung <input type="checkbox"/> erhebliche Erhöhung	<b>Übereinstimmung mit dem Zielen bzw. dem Zielkonzept der Stadt Siegen</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Unbekannt	<b>Bestehen alternative Handlungsoptionen?</b>  <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja
<b>Erläuterung Klimarelevanz</b> Die Maßnahme sieht eine durchgehende Radwegebeziehung vor und trägt zu einer Attraktivierung des Radverkehrs bei und damit zu einer Erhöhung des Radverkehrsanteils am Modal Split.			

Begründung (Veränderung / Übereinstimmung / Handlungsoptionen)

Die Attraktivierung des Radverkehrs ist ein Baustein des Klimaschutzteilkonzeptes Mobilität.

i.V.

gez.

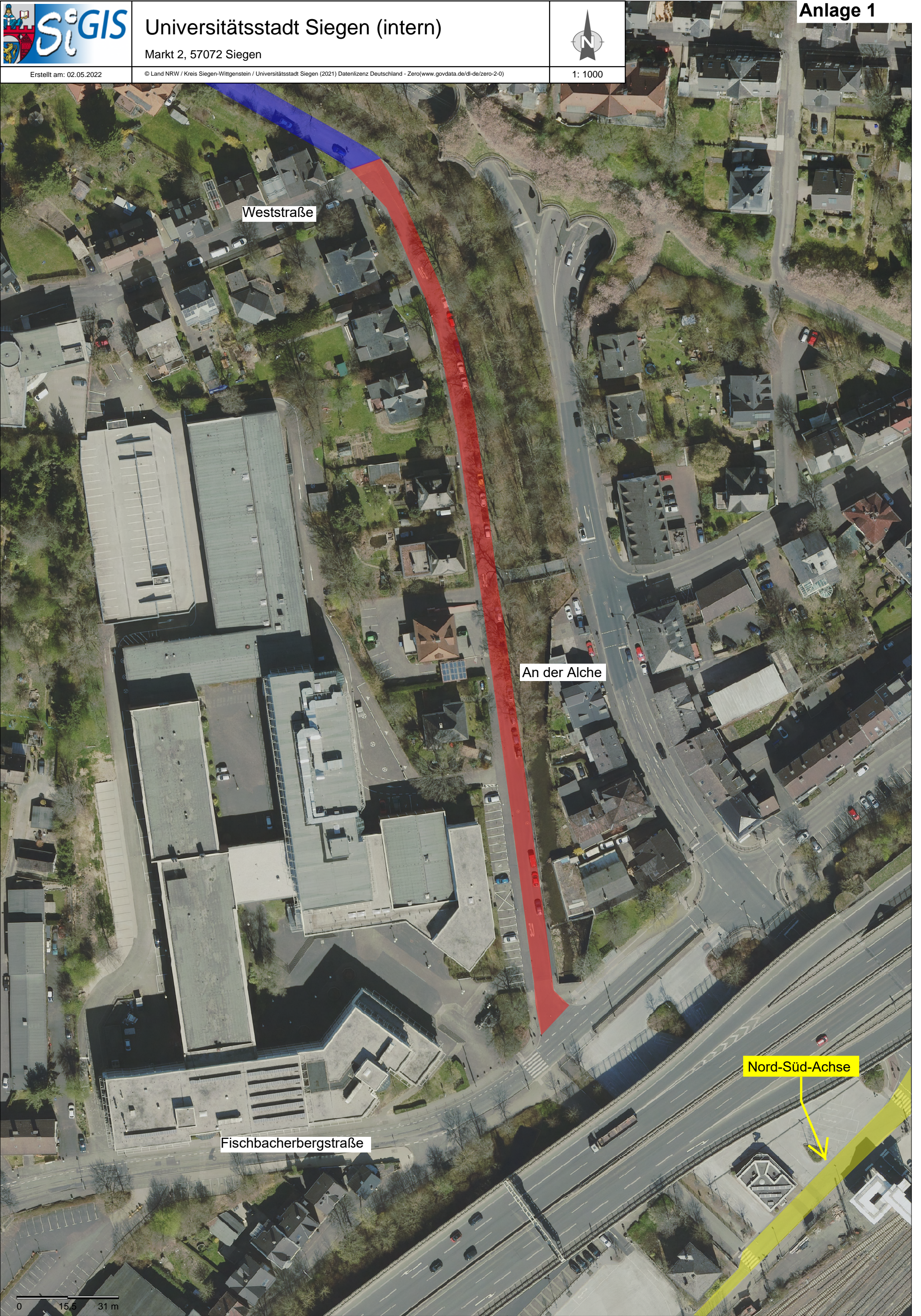
Schreiber  
Abteilungsleiterin 4/1

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

Anlage(n):

1. [Anlage 1 An der Alche Fahrradstraße](#)
2. [Anlage 2 An der Alche Fahrradstraße](#)











## VERWALTUNGSVORLAGE

Geschäftsbereich: 4/1-4  
Bereich: Straßenverkehrsbehörde  
Bearbeitet von: Nadine Becker

Siegen, 20.05.2022

Beratungsfolge:

☒ öffentlich

☐ nichtöffentlich

**Verkehrsausschuss**

**14.06.2022**

Kurzbezeichnung:

### **Beschluss des Bezirksausschuss V: Parksituation am Wellersberg**

#### **Beschlussvorschlag:**

Bezugnehmend auf den Beschluss des BezA V vom 03.11.2021 beschließt der Verkehrsausschuss des Rates der Universitätsstadt Siegen von einer detaillierten Prüfung einer Bewohnerparkzone durch die Verwaltung abzusehen und der Empfehlung der Verwaltung, keine Bewohnerparkzone einzurichten, zu folgen.

Die Verwaltung wird beauftragt mit der Anordnung von temporären Park- / Halteverboten und Markierungen im Bereich des Wellersbergs den Parkraum zu ordnen.

#### **Sachverhalt / Begründung:**

Durch die kostenpflichtige Nutzung des Parkplatzes der DRK-Kinderklinik am Wellersberg verlagert sich das Parkaufkommen in die Wohngebiete. Aufgrund der Beschlussfassung des BezA V hat die Verwaltung die Einrichtung einer Bewohnerparkzone vorgeprüft.

Im östlichen Teil des Wellersbergs (Saarbrücker Str., Köpfchenstraße, Obenstruthstraße, Blauwunderstraße, etc.) existieren mehrere Mehrfamilienhäuser. Hier herrscht Parkdruck durch die angrenzende Schule, die Kinderklinik, den Kindergarten und die deutlich höhere Einwohnerzahl im Vergleich zum westlichen Teil des Wellersbergs.

Hier, im östlichen Teil, häufen sich die Beschwerden durch Anwohner und in den Einmündungs- und Kurvenbereichen von der VWS. Durch die Art der Bebauung ist die Anzahl an privaten Stellflächen minimal. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsfläche als Stellfläche ist hier notwendig.

Die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone im östlichen Teil des Wellersbergs würden nach überschlägiger Prüfung vorliegen.

Die Verwaltung empfiehlt, dennoch von der Einrichtung einer Bewohnerparkzone abzusehen.

Entsprechend der Verwaltungsvorschriften zur StVO kann bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone nur eine bestimmte Quote des zur Verfügung stehenden Parkraums für Bewohner reserviert werden. Bei der Einrichtung einer Bewohnerparkzone käme man somit unter Berücksichtigung der Richtlinien zur Restfahrbahnbreite und Größen von Parkflächen nicht auf die derzeitige Anzahl an Stellflächen.

Der westliche Teil des Wellersbergs (Herderstr., Wielandstr., Blücherstr., Schillerstr., etc) ist überwiegend mit Ein- bis Zweifamilienhäuser, mit eigenen privaten Stellflächen, bebaut. Die Beschwerden aus diesem Bereich stellen auf das Parken gegenüber der privaten Garage / der privaten Stellfläche ab und werden oftmals ebenfalls mit der bewirtschafteten Parkfläche der DKR-Kinderklinik begründet. Dennoch liegt aus Sicht der Verwaltung hier kein erheblicher allgemeiner Parkdruck auf der öffentlichen Verkehrsfläche vor, womit die Voraussetzungen für die Einrichtung einer Bewohnerparkzone nicht gegeben sind.

Wird im östlichen Bereich eine Bewohnerparkzone eingerichtet, wird der Parkdruck in den westlichen Teil verlegt, sodass es dort zu mehr Problemen führen könnte.

Um keine Verlagerung des Parkproblems herbeizuführen und eine dauerhafte Lösung zu finden, sollten sukzessiv die Einrichtung von ggf. zusätzlichen Park- und Halteverbieten sowie Bodengrenzmarkierungen durch die Straßenverkehrsbehörde geprüft und angeordnet werden.

**Finanzielle Auswirkungen** ☒ ja ☐ nein

Gesamtkosten der Maßnahme	jährliche Folgekosten	Finanzierung Eigenanteil	Finanzierung objektbezogene Einzahlungen	Abstimmung mit dem Kämmerer <input type="checkbox"/> ist erfolgt. <input checked="" 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

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

